



► Nr. VO/2013/01065
öffentlich

Lübeck, 11.11.2013

Vorlage

Bereiche:
5.610 - Stadtplanung

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

Stellungnahme der Hansestadt Lübeck zum Entwurf des 4. Landesweiten Nahverkehrsplanes (4. LNVP)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.11.2013	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
16.12.2013	Bauausschuss	Öffentlich	zur Kenntnisnahme
28.01.2014	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
30.01.2014	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Der Bürgermeister wird beauftragt, zum Entwurf des 4. Landesweiten Nahverkehrsplanes (4. LNVP) wie in Anlage 1 dargestellt, Stellung zu nehmen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:

Ergebnis:

1. FB 1, Bereiche 1,102, 1.160 und 1.203
2. FB 2, Controlling, Bereich 2.280
3. FB 3, Controlling, Bereich 3.390
4. FB 4, Controlling, Bereiche 4.401 und 4.491
5. FB 5, Bereiche 5.660, 5.610 und 5.691
6. Lübeck und Travemünde Marketing GmbH
7. Stadtverkehr Lübeck GmbH und Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH

Alle eingegangenen Rückmeldungen wurden in die (vorläufige) Gesamtsternungnahme eingearbeitet.

Beteiligung von Kindern und Jugendlichen gem. § 47 f GO ist erfolgt:

- Ja
 Nein, die Belange sind nicht in besonderem Maße betroffen.

Begründung:

Die Maßnahme ist:

- neu
 freiwillig
 vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

- Ja (Anlage 1)

Begründung:
Siehe Anlage 1

Anlagen:

Senator/in F. - P. Boden

Begründung:

Die Hansestadt Lübeck wurde per Mail am 02.10.2013 von der LVS Landesweite Verkehrsservice GmbH (LVS) im Auftrag des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein (MWAVT) aufgefordert, zum seit dem 07.10.2013 vorliegenden Entwurf des 4. Landesweiten Nahverkehrsplanes (4. LNVP) bis zum 17.11.2013 Stellung zu nehmen.

Es wurde gleichzeitig mitgeteilt, dass später eingehende Stellungnahmen nicht berücksichtigt werden können.

Der Entwurf des 4. LNVP ist in diesem Zeitraum unter www.nah.sh im Internet eingestellt worden. Die Stellungnahmen konnten in elektronischer Form abgegeben werden. Hiervon hat der Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung in seiner Funktion als Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) fristgerecht Gebrauch gemacht. Die Stellungnahme erfolgte vorbehaltlich der Zustimmung durch die Bürgerschaft, da eine rechtzeitige Beteiligung der städtischen Gremien im Vorwege nicht möglich war.

Bei der Zusammenfassung der abgegebenen Stellungnahme wurden alle städtischen Fachbereiche und die kommunalen Verkehrsunternehmen, Stadtverkehr Lübeck GmbH und Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH (SL/LVG) beteiligt (siehe hierzu Deckblatt der Vorlage).

Die eingegangenen stadtinternen Stellungnahmen wurden in die nachstehende Gesamtstellungnahme eingearbeitet.

Folgende Inhalte wurden vorbehaltlich der Gremienentscheidung elektronisch an die LVS weiter geleitet:

Allgemeine Hinweise

Es ist nicht eindeutig erkennbar, welche Intention das Szenario-Perspektive „plus 50 Prozent“ hat. Um was handelt es sich? Eine Zukunftsstrategie oder eine Vision?

Dies ist auch vor dem Hintergrund der nicht gesicherten Finanzierung der vorgesehenen Maßnahmen schwierig einzuordnen.

Offensiver Nahverkehr

Kapitel 1.3 – Mobilitätsstrukturen – Abb. 12

Die in der Abbildung aufgeführten Daten/Ergebnisse weichen erheblich von denen aus der für Lübeck in 2010 erfolgten repräsentativen Haushaltsbefragung in Lübeck ab, die ebenfalls von der Fa. Omniphon durchgeführt worden ist.

Der Modal Split stellt sich hiernach wie folgt dar:

zu Fuß = 28%, Fahrrad = 17%, ÖV = 8%, MIV Mitfahrer/Taxi = 12%, MIV Fahrer = 35%.

Da es hier eine erhebliche Abweichung gibt, wird gebeten, die spezielleren Daten (Erhebung nur in Lübeck) zu verwenden.

Kapitel 1.5 - Tourismus

Die Bestrebungen des Landes, die touristischen Potentiale des Nahverkehrs besser zu nutzen, werden ausdrücklich begrüßt. Gemeinsame Informationskampagnen und die Prüfung möglicher tariflicher Kombi-Angebote (wie in Kapitel 2.5.2 vorgeschlagen) könnten diese Potentiale erschließen.

Wichtig wäre in diesem Zusammenhang entsprechende Verkehrsangebote im Nahverkehr vorzuhalten, damit die vielfältigen kulturellen Angebote in der Hansestadt Lübeck, welche es den BesucherInnen aus Lübeck und dem benachbarten Umland ermöglichen, auch und insbesondere in den Abendstunden an entsprechenden Veranstaltungen ohne PKW-Nutzung teil zu haben.

Kapitel 1.7 – Klimaschutz durch Nahverkehr

Durch Ergänzung der Daten über die Verkehrsleistungen in Personenkilometer im Busverkehr könnte eine belastbarere CO₂-Bilanz erstellt und die Maßnahmen hinsichtlich der Klimaschutz-Wirksamkeit besser bewertet werden.

Kapitel 2.2.1 – Die Bahn

Das Vorhaben Lübeck zum doppelten Vollknoten auszubauen wird begrüßt.

Kapitel 2.2.2 – Bus

Die aufgezeigte Notwendigkeit einer Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen mit den Aufgabenträgern, den Trägern der Schülerbeförderung und den Schulen kann von hier bestätigt werden. Eine Unterstützung der kommunalen Aufgabenträger vor Ort durch das Land könnte hilfreich sein.

Bei den Ausführungen zu den Anschlussbeziehungen Bahn-Bus werden überwiegend die noch nicht ausreichend vertakteten ländlichen Verkehre kritisiert und auf den Hamburger Randbereich positiv verwiesen. Die in den letzten Jahren erfolgten Verbesserungen im Bereich der Stadtverkehre werden außer Acht gelassen und sollten daher ergänzt werden.

Zum Thema Barrierefreiheit wird auf die Verpflichtungen der kommunalen Aufgabenträger verwiesen, es fehlen allerdings Aussagen darüber, wie und in welcher Form das Land die vollständige Barrierefreiheit erreichen will. Auf die mögliche landesgesetzliche Regelung für Ausnahmefälle wird zwar hingewiesen, allerdings gibt es keine Aussage, ob das Land beabsichtigt, hiervon Gebrauch zu machen.

Kapitel 2.2.3 – Weiterentwicklung des Angebotes

Die Erweiterung des Fahrtenangebotes auf die Strecke Hamburg – Lübeck, sowie die neue Bahnstation Lübeck-Moisling wird ausdrücklich begrüßt.

Das Gleiche gilt für die Erweiterungen des Angebotes auf den Strecken Lübeck – Puttgarden, Lübeck – Lüneburg und Kiel – Lübeck.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass der Ausbau der S-Bahn Linie 4 nicht zu Lasten der Verbindung zwischen Lübeck und Hamburg erfolgen darf.

Kapitel 2.3. – Infrastruktur

Siehe hierzu Ausführung zu Punkt 2.2.3.

Bei der Verbesserung der Infrastruktur an den Bahnhaltepunkten/-stationen sollte das Thema „Radparken“ stärker berücksichtigt werden, zumal sich die DB Station und Service hier oftmals nicht zuständig fühlt, weil es nicht „ihre Kunden“ sind.

Eine Unterstützung durch das Land auch im Hinblick auf die Bewilligung von Fördermitteln an die Bahn könnte hilfreich sein.

Kapitel 2.5.2 – Weiterentwicklung (Tarif/Vertrieb)

Die Verbesserung der Kommunikation in Bezug auf die bereits bestehende Tarifdurchlässigkeit zwischen dem SH-Tarif und dem HVV-Tarif wird auch aus Lübecker Sicht für notwendig gehalten.

Das neue landesweite Firmenticket kann im Hinblick auf einen Abbau der bestehenden Schnittstellen nur ein erster Schritt sein. Bei der Weiterentwicklung des SH-Tarifs ist der Übergang zwischen beiden Tarifgebieten weiter zu verbessern. Die geplante Gründung des Aufgabenträgerverbundes Schl.-H. kann hierbei die Position der Aufgabenträger gegenüber dem HVV stärken (siehe Kap. 2.7).

Solche Maßnahmen sind auch aus der Sicht des Klimaschutzes ausdrücklich zu begrüßen, um weitere Verlagerungen vom MIV zum ÖPNV/SPNV zu erreichen.

Ebenfalls positiv beurteilt werden die geplanten Maßnahmen/Aktivitäten zur Verbesserung der Transparenz bei den Erlösen, die stärkere Einflussnahme aller Aufgabenträger bei der Tarifgestaltung und die geplanten Aktivitäten zur Verbesserung des Vertriebs und der Kommunikation.

Insbesondere vor Entscheidungen, die finanzielle Auswirkungen auf die Aufgabenträger und/oder die Verkehrsunternehmen haben, ist eine ausreichende Mitsprache sicher zu stellen.

Kapitel 2.6 – Kommunikation/Weiterentwicklung

Das Ziel, den landesweit einheitlichen Auftritt des Nahverkehrs unter der Dachmarke „nah.sh“ zu stärken wird grundsätzlich positiv beurteilt.

Allerdings sind gemeinsam mit allen Aufgabenträgern die konkreten Anforderungen und die Umsetzungsschritte abzustimmen, die dann auch für alle Verkehrsunternehmen gelten müssen. Insbesondere bei finanziellen Auswirkungen auf die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen sind sowohl die geplanten Anforderungen/Maßnahmen abzustimmen, als auch die Finanzierung im Vorwege sicher zu stellen. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der von den Verkehrsunternehmen erzielten Werbeeinnahmen durch „Fremdwerbung“ von ausschlaggebender Bedeutung, da wegfallende Einnahmen anderweitig kompensiert werden müssen.

Aus Lübecker Sicht wird darauf hingewiesen, dass die Dachmarke und das „nah.sh-Logo“ bereits heute in Lübeck intensiv genutzt wird. Neben der Verwendung bei allen Publikationen und an den Fahrzeugen sind 2 Fahrzeuge außen vollständig im nah.sh Design gestaltet.

Erlaubt sei auch der Hinweis auf die angekündigte neue Landeskampagne „Der echte Norden“ und die Tatsache, dass zum jetzigen Zeitpunkt keine eindeutigen Aussagen darüber möglich sind, wie künftig die Dachmarke „nah.sh“ aussehen wird.

Kapitel 2.6.2 – Weiterentwicklung

Die angestrebte Beteiligung der Verkehrsunternehmen an den Kosten für eine künftige unternehmensübergreifende Kommunikation auf der Basis eines noch zu entwickelnden Landesdesign wird kritisch gesehen und kann, wenn überhaupt, nur sehr langfristig angestrebt werden. Bestehende Verkehrsverträge und langfristige Werbeverträge der Unternehmen müssen angepasst werden. Zusätzlich sind Regelungen im Hinblick auf möglicherweise wegfallende Werbeeinnahmen zu treffen.

Kapitel 2.7 – Verkehrsverbund Schleswig-Holstein

Die Gründung eines Aufgabenträgerverbundes wird unterstützt, eine Beteiligung der Hansestadt Lübeck an dem Verbund wird angestrebt.

Allerdings wird nicht deutlich genug, dass die sogenannten Hamburg-Rand-Kreise bereits Mitglied im HVV sind und daher der geplante Aufgabenträgerverbund nur für einen Teil von Schleswig-Holstein den ÖPNV organisieren kann.

Kapitel 3.1.4 – Mittelverfügbarkeit

Die Forderung der Hansestadt Lübeck nach einer Dynamisierung der sogenannten Kommunalisierungsmittel analog zu den Regionalisierungsmitteln wird auf diesem Wege nochmals zum Ausdruck gebracht. Eine Finanzierung der Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV durch die kommunalen Aufgabenträger ist vor dem Hintergrund der ständig steigenden Kosten ohne Unterstützung durch die vom Bundes bereitgestellten Mittel langfristig nicht möglich. Die Abbildung 49 zur Entwicklung der Finanzmittel macht die Diskrepanz deutlich.

Kapitel 3.2.1 – Kosten und Finanzierung der „Offensive Nahverkehr“

Nach den Hinweisen auf den Rückgang der Finanzmittel und die relativ geringen Aussichten, die Situation mittelfristig zu verbessern, erscheint es zumindest fraglich, ob die beabsichtigten Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur und eine Qualitätsoffensive finanziert werden können.

Konkretere Aussagen darüber, welche Maßnahmen wann finanziert und damit umgesetzt werden können, wären für die Planungen der kommunalen Aufgabenträger hilfreich.

Kapitel 3.2.2 – Kostensenkung und/oder Effizienzsteigerung

Bei der Darstellung der Möglichkeiten zur Kostenreduzierung werden die erheblichen Restrukturierungsmaßnahmen insbesondere der kommunalen Verkehrsunternehmen in den vergangenen Jahren völlig außer Acht gelassen. Zusätzlich wird auf die erfolgten Optimierungen aber auch die notwendigerweise erfolgten Angebotsreduzierungen verwiesen, die zu teilweise schmerzhaften Einschränkungen der Leistungen geführt haben.

Kapitel 4.2 – Rückblick LNVP 2008-2012

Auf die Notwendigkeit, die bisher nicht umgesetzten Maßnahmen noch zu realisieren, wird bezüglich der Strecke Kiel-Lübeck-Lüneburg/Bad Kleinen ausdrücklich hingewiesen. Ein Verschieben in das „Szenario Plus 50 Prozent“ und damit in die Zukunft wird sehr kritisch gesehen.

Plus 50 Prozent

Kapitel 1.0 - Ziele

Aus der Sicht eines kommunalen Aufgabenträgers stellt sich vor dem Hintergrund der knappen Mittel die Frage, auf welcher Grundlage die „geforderte Steigerungen“ um 40% bzw. 33% ermittelt worden ist und wie eine derartige Steigerung durch neue Mobilitätskonzepte erreicht werden kann, die auch geplant und finanziert werden müssen (s. auch Hinweis zu Kap. 5).

Kapitel 2.0 – Weiterentwicklung des Angebotes

Die Lübeck betreffenden Angebotsverbesserungen werden ausdrücklich begrüßt. Besonders hervorzuheben sind hierbei die Maßnahmen zur Realisierung einer „Regio-S-Bahn-Lübeck“ und die Einrichtung eines 30-Minuten-Taktes auf der Verbindung Lübeck – Travemünde und Lübeck – Puttgarden sowie die Elektrifizierung der Strecke Lübeck – Kiel. Allerdings sollten diese Maßnahmen nach Möglichkeit schneller realisiert werden (s. Hinweis zu Kap. 4.2, Bd. 1). Konkretere Aussagen zu einer möglichen Umsetzung und Finanzierung werden an dieser Stelle nochmals eingefordert.

Kapitel 5 – Integration klassischer und neuer Mobilitätskonzepte

Die Vorschläge zur Weiterentwicklung eines überregionalen Busangebotes werden grundsätzlich positiv beurteilt. Vor dem Hintergrund der schwierigen Finanzlage der kommunalen Aufgabenträger und hier insbesondere der Hansestadt Lübeck stehen solche zusätzlichen Angebote immer vor einem Finanzierungsvorbehalt. Sollte es zusätzlich durch neue Angebote zu Verkehrsverlagerungen und damit zu Einnahmeverlusten bei den kommunalen Angeboten kommen, muss die Frage gestellt und beantwortet werden, in wessen Interesse solche Angebote überwiegend liegen.

Weiterentwicklung „Überregionales Busangebot“

Hierzu stellt sich die Frage, wie solche überregionalen, hauptsächlich im Landesinteresse liegenden Angebote, künftig geplant, realisiert und insbesondere finanziert werden. Aussagen hierzu fehlen im Entwurf des 4. LNVP.

Es wird davon ausgegangen, dass bei allen weiteren Überlegungen und Diskussionen zu neuen überregionalen und/oder Schnellbusangeboten eine Einbindung der betroffenen Aufgabenträger erfolgt. Dies gilt zusätzlich im Hinblick auf mögliche Nachfrageverlagerungen vom örtlichen ÖPNV auf den überregionalen und landesweiten ÖPNV, in dessen Zusammenhang sich die Frage der Finanzierung für die kommunalen Aufgabenträger erneut stellt.

Kapitel 6 - Ergebnisse

Bei den dargestellten, prognostizierten Nachfragesteigerungen handelt es sich nach unserer Einschätzung um sehr theoretische Berechnungen, deren Realisierung und Umsetzung in diesem Umfang ausdrücklich in Frage gestellt werden.

Insofern sind die unter den Stichworten Kosten, Finanzierung und Fazit benannten „Aufgaben“ für die nächsten Jahre zu begrüßen.

Abschließende zusätzliche Anmerkungen/Hinweise zum Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr

Die im LNVP 2013 – 2017 genannten Projekte berücksichtigen ausschließlich den SPNV, der SPNV wird nur am Rande und der Schienengüterverkehr gar nicht erwähnt. Sämtliche Ziele und Maßnahmen des LNVP werden letztlich zu höheren Zugzahlen auf dem Bestandsnetz führen, das zu diesem Zweck teilweise ausgebaut oder ertüchtigt werden muss.

Eine höhere Auslastung der Infrastruktur mit Taktverkehren lässt nur noch geringere Trassenmöglichkeiten für Güterverkehre zu. Daher muss bei der Planung der Nahverkehre und der Planung der Infrastrukturanpassungen unbedingt der Schienengüterverkehr (SGV) berücksichtigt werden.

Insbesondere bei den Hauptstrecken Richtung Hamburg kann auf eine Betrachtung des Schienengüterverkehrs nicht verzichtet werden. Die auch im LNVP genannten Ziele, den Modal Split zugunsten der Bahn zu verbessern, gelten genauso für den Güterverkehr.

Eine komplett getrennte Betrachtung ist aufgrund der im Mischverkehr betriebenen Strecken nicht möglich.

In den Untersuchungen zum LNVP sollte daher die Untersuchung der für den Hafenstandort Lübeck wichtigen Güterverkehre unter dem Gesichtspunkt der Vereinbarkeit mit dem SPNV aufgenommen werden. Bei der Planung von zusätzlichen Verkehren und daraus ggf. resultierenden Infrastrukturmaßnahmen ist der Durchführung von Güterverkehren auch außerhalb der Nachtstunden Rechnung zu tragen.

Dieses kann zum einen durch die Einplanung von genügend, attraktiven Fahrplantrassen (d.h. ohne erhebliche Standzeiten) für Güterverkehre und infrastrukturell z. B. durch zusätzliche Überholgleise und eine ausreichende Anzahl von Ausweichmöglichkeiten bzw. zusätzliche Fahrmöglichkeiten geschehen.

Derartige Maßnahmen dienen nicht nur der Vereinbarkeit von SGV und SPNV/SPFV, sondern tragen auch insgesamt zu einer besseren Qualität der Verkehre im Gesamtsystem bei und gehören damit auch in den LNVP.