



Lübeck, 18.02.2014

Vorlage

Verantwortliche Bereiche:
5.610 - Stadtplanung

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

3. Regionaler Nahverkehrsplan der Hansestadt Lübeck (3. RNVP)

Beratungsfolge:

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
05.03.2014	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
17.03.2014	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
25.03.2014	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
27.03.2014	Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck	Öffentlich	zur Entscheidung

Beschlussvorschlag:

1. Der 3. RNVP der Hansestadt Lübeck in der vorliegenden Fassung vom 17.02.2013, einschließlich des Realisierungs- und Finanzierungskonzeptes für das Jahr 2014 (Pkt. 8) wird beschlossen.
2. Der Bürgermeister wird aufgefordert, die Umsetzung und Finanzierung der weiteren im 3. RNVP vorgeschlagenen Maßnahmen durch Vorlage eines jährlich der Bürgerschaft zur Entscheidung vorzulegenden Umsetzungs- und Finanzierungskonzeptes sicher zu stellen.
3. Die Realisierung von Maßnahmen, die zu finanziellen Belastungen der mit der Erbringung der Verkehrsleistungen betrauten städtischen Verkehrsunternehmen führen können, ist im Vorwege mit diesen abzustimmen. Eine Beeinträchtigung der im Konsortialvertrag vereinbarten Ergebnislinie und des Finanz- und Wirtschaftsplanes der Gesellschaften ist zu vermeiden.
4. Nach Auslaufen der bestehenden Betrauung/Direktvergabe (31.12.2020) beabsichtigt die Hansestadt Lübeck eine erneute Direktvergabe der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen an die Stadtverkehr Lübeck GmbH und die Lübeck Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH im Sinne der EU-VO 1370/2007, soweit die Voraussetzungen hierfür vorliegen.

Verfahren:

Beteiligte Bereiche/Projektgruppen:

1. Stadtverkehr Lübeck GmbH (SL)
2. Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft mbH (LVG)
3. 1.203 – Beteiligungscontrolling
4. 1.201 – Haushalt und Steuerung
5. 2.020 - Fachbereichscontrolling
6. 1.300 – Recht

Ergebnis:

- zu 1 u. 2) Einverstanden, eine inhaltliche Abstimmung ist im Rahmen der Beteiligung erfolgt.
- zu 3) Kenntnisnahme
- zu 4) Zustimmung, unter dem Vorbehalt der Haushaltsneutralität
- zu 5) Kenntnisnahme
- zu 6) Keine rechtlichen Bedenken

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

Ja,
Ist im Rahmen des Beteiligungsverfahrens
erfolgt, s. hierzu Pkt. 1.2 des RNVP sowie
Anlage 5 der Vorlage

Die Maßnahme ist:

neu
 Freiwillig, allerdings ist die Auszahlung der
Kommunalisierungsmittel und möglicher
sonstiger Finanzmittel abhängig von der
Vorlage eines RNVP (§ 5 Gesetz über den
öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV-G)
und § 3 (1) S. 1 der Landesverordnung über
die Finanzierung des ÖPNV)

vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

Ja, auf die Ausführungen in der Vorlage unter
Pkt. 3 und Anlage 4 wird verwiesen.

Begründung:

Siehe Anlage 1

Anlagen:

Anlage 2 – Kurzfassung des 3. RNVP

Anlage 3 – Auswertung von Stellungnahmen und Anregungen

Anlage 4 – Auszug aus dem 3. RNVP – Umsetzungs- und Finanzierungskonzept

Anlage 5 – Auszug aus dem 3. RNVP – Übersicht zum Ablauf des Beteiligungsverfahrens

Anlage 6 – Auszug aus dem 3. RNVP – Übersicht Projektstruktur

Anlage 7 – Auszug aus dem 3. RNVP – Aufgaben/Zuständigkeiten/Handlungsbedarfe

Anlage 8 – Auszug aus dem 3. RNVP – Präambel (u. a. wesentliche Änderungen zum 2. RNVP)

Senator/in F. - P. Boden

Begründung:

1. Einleitung

Seit dem 01.01.1996 ist die Hansestadt Lübeck gemäß § 2 Abs. 2 und Abs. 4 des ÖPNV-G Aufgabenträgerin (AT) für den übrigen (straßengebundenen) Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Aufgabe ist die Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im übrigen ÖPNV, es handelt sich um eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe und beinhaltet die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV auf dem Territorium der Hansestadt Lübeck.

Die Zuständigkeit für die Wahrnehmung der Aufgaben im Zusammenhang mit der Aufgabenträgerschaft liegt derzeit beim Fachbereich Planen und Bauen, Bereich Stadtplanung. Auf Grund der nicht ausreichend vorhandenen Ressourcen können die Aufgaben nur eingeschränkt bzw. nur durch Hinzuziehung von Externen wahrgenommen werden.

Für einen Teil der anfallenden Aufgaben wurde im Rahmen der Betrauung/Direktvergabe die Zuständigkeit auf die SL/LVG (Regieaufgaben) als integrierte Verkehrsunternehmen übertragen.

Gemäß § 5 des ÖPNV-G von 2007 können die Aufgabenträger als Rahmen für die Entwicklung des örtlichen ÖPNV einen regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) aufstellen oder fortschreiben.

Nach der Landesverordnung über die Finanzierung des ÖPNV vom 11.04.2012 ist für die Auszahlung der sogenannten Kommunalisierungsmittel (KommM) die Vorlage eines von den zuständigen Gremien beschlossenen RNVP Voraussetzung.

In § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wird hierzu folgendes geregelt (Auszug):

„Der AT definiert die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in einem Nahverkehrsplan (NVP).

Der NVP hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“

Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV.

„

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

Der 1. RNVP Lübeck wurde am 25.09.1997 (TOP 10.2, Drs. Nr.: 1927) und der 2. RNVP am 25.11.2004 (TOP 13.1, Drs.-Nr.: 54) von der Bürgerschaft beschlossen. Mit dem Beschluss der Bürgerschaft über die Betrauung/Direktvergabe von SL/LVG am 24.09.2009 (TOP 16.2, Nr. 1.3, Drs.-Nr.: 984) wurde die Laufzeit des 2. RNVP bis zur Beschlussfassung über einen neuen RNVP verlängert. Der RNVP ist die Grundlage für die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im ÖPNV mit denen die SL/LVG betraut worden sind.

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

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

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

Mit Beschluss der Bürgerschaft vom 25.06.1998 (TOP 4.21, Drs. Nr.: 128) wurde der Bürgermeister gebeten, der Bürgerschaft jährlich über den Stand der Realisierung zu berichten. Entsprechend diesem Beschluss erfolgten jährliche Berichterstattungen in der Bürgerschaft, hierbei wurden teilweise die festgelegten Rahmenstandards aus wirtschaftlichen Gründen, nach Prüfung der inhaltlichen Verträglichkeit, geringfügig angepasst. Aussagen zum Stand der Maßnahmen aus dem 2. RNVP sind im nunmehr vorliegenden 3. RNVP im Abschnitt 5.1 „Bilanz der Umsetzung des 2. RNVP“ enthalten.

Die wesentlichen Rahmenbedingungen für die Veränderungen zwischen dem 2. RNVP und dem vorliegenden Entwurf für den 3. RNVP können dem als Anlage 8 beigefügten Auszug (Präambel aus dem 3. RNVP) entnommen werden.

Der Regionale Nahverkehrsplan konkretisiert als sogenannter verkehrsspezifischer Rahmenplan die öffentlichen Verkehrsinteressen und gibt den Rahmen für die Entwicklung im ÖPNV vor.

Im RNVP definiert die Hansestadt Lübeck für ihren Zuständigkeitsbereich, ob und in welchem Umfang in ihrem Gebiet ÖPNV-Leistungen zu erbringen sind, und legt damit fest, welches Angebot auch im Sinne der Daseinsvorsorge von der Hansestadt Lübeck (Bürgerschaft) für erforderlich erachtet wird (ausreichende Verkehrsbedienung).

Der Nahverkehrsplan ist Grundlage für Linienverkehrsgenehmigungen (Konzessionen) und Verkehrsverträge bzw. Öffentliche Dienstleistungsaufträge (ÖDA).

Die Festlegungen im Regionalen Nahverkehrsplan müssen von der Genehmigungsbehörde (in Schl.-H. die Kreise und kreisfreien Städte), in Lübeck angesiedelt im Bereich 3.327 - Verkehrsangelegenheiten, bei der Erteilung von Linienkonzessionen gemäß § 8 Abs. 3a des PBefG berücksichtigt werden.

Der RNVP entfaltet keine Außenwirkungen in dem Sinne, dass BürgerInnen oder ÖPNV-Kunden Ansprüche aus dem RNVP herleiten können. Er dient als Vorgabe für die Verwaltung und gewährleistet durch seine Selbstbindungswirkung den Verkehrsunternehmen eine gewisse Planungssicherheit.

Der RNVP bezieht sich in seinen Aussagen und Festlegungen auf das Gebiet der Hansestadt Lübeck (§ 5 Abs. 3 Ziff. 2 ÖPNVG).

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

2. Aufstellungsverfahren des 3. RNVP

Durch Beschluss des Finanz- und Personalausschusses (FiPa) vom 18.01.2012 (TOP 15.2) wurde gemäß der Vorlage des Fachbereiches 5 vom 28.11.2011 die Durchführung einer qualifizierten Preisabfrage als Vorbereitung der Vergabe eines Ingenieurauftrages zur Erarbeitung des 3. RNVP beschlossen.

Das Planungsbüro urbanus aus Lübeck hat mit seinem Angebot vom 24.04.2012 den Zuschlag erhalten. Einen entsprechenden Beschluss hat der FiPa am 16.05.2012 (TOP 15.2) gefasst. Der Planungsauftrag zur Erstellung des 3. RNVP wurde mit Schreiben vom 18.05.2013 erteilt.

Für die Erarbeitung des Nahverkehrsplanes wurde ein „**Beirat RNVP**“ eingerichtet, in dem mehrere Vertreter von öffentlichen Interessen an insgesamt vier Sitzungen teilgenommen haben. Zusätzlich gab es Gespräche mit den im Lübecker Verflechtungsraum tätigen Verkehrsunternehmen (siehe hierzu Anlage 5). Die Ergebnisse dieser Gesprächsrunden mit einer Bewertung der vorgetragenen Ergänzungs-/Änderungswünsche sind dieser Vorlage als Anlage 3 zur Information beigefügt.

In der bestehenden Arbeitsgruppe ÖPNV des Fachbereiches Planen und Bauen mit den verkehrspolitischen Sprechern aller in der Bürgerschaft vertretenen Fraktionen (AG-ÖPNV-

Politik) wurde in den vergangenen 4 Sitzungen (zuletzt am 24.04.2013) jeweils über den aktuellen Sachstand berichtet und die vorliegenden Ergebnisse diskutiert.

Nach Erstellung eines 1. Entwurfes im Juni 2013 erfolgte die formale Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) in Form von schriftlichen Stellungnahmen gemäß der Vorgabe in § 5 Abs. 3 ÖPNV-G.

Die Inhalte der eingegangenen Stellungnahmen und Anregungen sowie deren Bewertung und Berücksichtigung bzw. die Begründungen bei einer nicht erfolgten Berücksichtigung sind in einer Übersicht als Anlage 3 beigefügt.

Der 3. RNVP entspricht gemäß den Vorschriften des ÖPNV-G den Erfordernissen und Zielen der Raumordnung und der Landesplanung, der Schulentwicklungsplanung, des Umwelt- und Naturschutzes sowie den Rahmenvorgaben des Landesweiten Nahverkehrsplanes (LNVP) für den Schienengebundenen Nahverkehr (SPNV).

Der 3. RNVP ist gemäß § 5 (4) ÖPNV-G nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr im Rahmen der Rechtsaufsicht zur Prüfung vorzulegen.

Eine Übersicht zur Projektstruktur ist im RNVP enthalten, siehe hierzu Anlage 6.

3. Rahmenbedingungen und Umsetzung von Maßnahmen

Wesentliche Rahmenbedingung für den 3. RNVP sind neben den rechtlichen, planerischen und strukturellen Vorgaben die politischen Rahmenbeschlüsse und hier besonders zu nennen, die Beschlüsse der Bürgerschaft zur Umsetzung der Liniennetzoptimierung in 2011 und zur Beauftragung der SL/LVG mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im ÖPNV in 2009.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass die SL/LVG die festgelegten Standards des 3. RNVP zum größten Teil bereits erfüllen und der ÖPNV aus diesem Grunde bereits einen hohen Standard hat.

Im Einzelnen wird hierzu in den Kapiteln 2, 3 und 4 des 3. RNVP eingegangen.

In Kapitel 5 erfolgt eine Standortbestimmung und in den Kapiteln 6 und 7 werden die Projekte und Maßnahmen für die künftige Entwicklung aufgezeigt.

Kapitel 8 enthält entsprechend der Vorgabe in § 5 Abs. 2 ÖPNV-G die Maßnahmen (siehe Anlage 4), deren Umsetzung für 2014/2015 geplant ist. Die Anmeldung der erforderlichen Haushaltsmittel für 2014 ist, soweit die Kosten bekannt sind, im Rahmen der Haushalts- und Finanzplanung erfolgt. Für diese Maßnahmen geht die Verwaltung derzeit davon aus, dass diese haushaltsneutral umgesetzt werden können, da die Finanzierung zumindest teilweise durch Fördergelder des Landes (Kommunalisierungsmittel) erfolgen kann.

Wenn im Zuge der Optimierung und Weiterentwicklung des ÖPNV in der Hansestadt Lübeck neue und/oder zusätzliche Einrichtungen geplant und realisiert werden, ist in der Regel zum einen die Zuständigkeit festzulegen (s. hierzu Anlage 7) und zum anderen die Finanzierung nicht nur für die geplante Maßnahme, sondern insbesondere bei Infrastrukturprojekten die laufenden Kosten für Wartung, Instandhaltung, Unterhaltung, Verkehrssicherung zu regeln.

Ein weiterer Aspekt bei neuen/zusätzlichen Aufgaben ist die Klärung, ob die vorhandenen personellen Ressourcen sowohl quantitativ als auch qualitativ vorhanden sind. Die Übertragung weiterer Aufgaben auf die SL/LVG im Rahmen der Betrauung ist bei hoheitlichen Aufgaben nicht und bei anderen Aufgaben nur begrenzt möglich. Für die Übertragung zusätzlicher Aufgaben muss ein Ausgleich durch den Aufgabenträger erfolgen, da sich ansonsten die Ergebnislinie der Unternehmen verschlechtern würde.

Die Verwaltung wird der Bürgerschaft hierzu für die bislang nicht monetär benannten Maßnahmen/Projekte nach Abschluss der Vorplanungen und Kalkulation der Kosten entsprechende Vorschläge zur Umsetzung und Finanzierung zur Entscheidung vorlegen.

4. Fortsetzung der Betrauung/Direktvergabe ab 01.01.2021

Zum 01.01.2008 erfolgte, auf Basis der alten EU-VO 1191/69, erstmalig eine Betrauung der SL/LVG über die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der Erbringung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Lübeck bis zum 30.09.2009 durch einen entsprechenden Betrauungsakt. Diese Betrauung wurde nach der Beschluss der Bürgerschaft vom 24.09.2011 (TOP 16.2, Drs. Nr. 984) bis zum 31.12.2017 verlängert.

Mit Wirkung vom 01.01.2011 ist die Betrauung wie im Beschluss von 2011 vorgesehen in einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (Direktvergabe) an die SL/LVG als interne Betreiber gemäß Art. 5 Abs. 2 der VO 1370/2007 bis zum 31.12.2020 übergegangen.

Hierzu wird auf den Bericht der Verwaltung verwiesen, welcher der Bürgerschaft in Kürze vorgelegt wird (evtl. *liegt der Bericht zeitgleich vor*).

Gemäß Artikel 7 Abs. 2 der EU-VO 1370/2007 in Verbindung mit § 8a, Abs. 2 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ist nicht früher als 27 Monate vor Ablauf der Linienkonzessionen (30.06.2020) eine EU-weite Vorab Bekanntmachung des Aufgabenträgers erforderlich, wenn eine erneute Direktvergabe des Aufgabenträgers beabsichtigt ist. Da diese Bekanntmachung somit während der Laufzeit des 3. RNVP erfolgen muss, ist eine entsprechende Aussage zu einer erneuten Direktvergabe im 3. RNVP enthalten und soll durch eine ausdrückliche Beschlussfassung gestärkt werden (siehe hierzu 4. Beschlusspunkt).

Dieser Vorlage wird aus Gründen der sparsamen Bewirtschaftung der Haushaltsmittel lediglich die Kurzfassung des 3. RNVP als Anlage 2 beigefügt.

Je nach Bedarf werden den Fraktionen der Bürgerschaft und dem fraktionslosen Mitglied eine entsprechende Anzahl gedruckter Exemplare der vollständigen Fassung des Entwurfes zur Verfügung gestellt.

Nach Beschluss durch die Bürgerschaft und Genehmigung durch das MWV ist beabsichtigt, den 3. RNVP in der Serie des Fachbereiches 5 „Lübeck plant und baut“ zu veröffentlichen. Darüber hinaus wird der 3. RNVP im Internet auf den Seiten des FB 5 eingestellt.

Anlagen:

- Anlage 2: Kurzfassung des 3. RNVP
- Anlage 3: Auswertung der Anregungen/Ergänzungen aus den Sitzungen des RNVP-Beirates und Auswertung der Anregungen/Ergänzungen aus dem Beteiligungsverfahren der Träger öffentlicher Belange
- Anlage 4: Realisierungs- und Finanzierungskonzept (Auszug aus dem 3. RNVP, Bild 8-1)
- Anlage 5: Auszug aus dem 3. RNVP-Entwurf, Bild 1-2, Ablauf Beteiligungsverfahren

- Anlage 6: Auszug aus dem 3. RNVP-Entwurf, Bild 1-1, Projektstruktur
- Anlage 7: Auszug aus dem 3. RNVP-Entwurf, Bild 7.1 – Zuständigkeiten/Handlungsbedarfe
- Anlage 8: Auszug aus dem 3. RNVP-Entwurf, Präambel

Kurzfassung des 3. RNVP der HL

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 Haupteinfallsstraßen. Hier ist vor allem der regionale, aber auch der regionale 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 Einzelhandels-Verkaufsflächen (v.a. CITTIPark 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 abgenommen.

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 kritischeren Bereich, wobei die Inbetriebnahme der Nordtangente bereits zu einer Verkehrsverdünnung 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 2000 inzwischen abgeschlossen sind, kommt einem neuen gesamtstädtischen Verkehrs- bzw. Mobilitätsplan die Aufgabe zu, 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.

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-Netzknoten 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 die 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 angestrebten Verlagerungen 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.

3. RNVP Hansestadt Lübeck - Auswertung von Stellungnahmen und Anregungen

Auswertung und Abwägung von Stellungnahmen zum RNVP-Entwurf vom Mai 2013

Nachfolgend sind die eingegangenen Stellungnahmen zum Entwurf des 3. RNVP vom Mai 2013 ausgewertet. Der Inhalt der jeweiligen Stellungnahme ist in verkürzter Form wiedergegeben, wobei im Wesentlichen Statements ausgeführt sind, die kritische Anmerkungen und Änderungswünsche enthalten.

Die Abwägungen der Stellungnahmen sind unter der Spalte „Bewertung“ erläutert. In der letzten Spalte ist als Ergebnis der Abwägung vermerkt, ob der Vorschlag / Änderungswunsch in den RNVP aufgenommen wird („✓“) oder ob keine Aufnahme bzw. Berücksichtigung erfolgt („X“). Bei den in **Grau** hinterlegten Punkten besteht Übereinstimmung bzw. Zustimmung zum RNVP-Inhalt, diese werden nicht weiter kommentiert.

Generell ist der Entwurf des RNVP auf eine breite Zustimmung bzw. positive Resonanz gestoßen, was sich auch in der relativ geringen Anzahl von Stellungnahmen, kritischer Anmerkungen und konkreter Änderungsvorschläge widerspiegelt. Die kontinuierliche Beteiligung über den Beirat RNVP hat sich hier offenbar positiv bewährt und wurde in einigen Stellungnahmen auch gelobt. Die vorgebrachten Anregungen sind überwiegend konstruktiv und beziehen sich meist auf konkrete Maßnahmen und Örtlichkeiten. Von den insgesamt 80 angeschriebenen Ämtern, Kommunen, Verkehrsunternehmen und Interessenvertretungen sind folgende Stellungnahmen eingegangen:

Stadtverwaltung Lübeck:

- ⇒ Bereich Stadtplanung,
- ⇒ Bereich Stadtgrün und Verkehr,
- ⇒ Bereich Soziale Sicherung,
- ⇒ Frauenbüro.

Benachbarte ÖPNV-Aufgabenträger und Verkehrsservicegesellschaften:

- ⇒ LVS GmbH,
- ⇒ SVG Südholstein Verkehrsservicegesellschaft mbH (für den Kreis Segeberg),
- ⇒ Kreis Stormarn,
- ⇒ Kreis Ostholstein.

Verkehrsunternehmen:

- ⇒ Autokraft GmbH.

Sonstige Interessenvertretungen:

- ⇒ Landesbeauftragter für Menschen mit Behinderungen Schleswig-Holstein,
- ⇒ Seniorenbeirat Hansestadt Lübeck,
- ⇒ Blinden- und Sehbehindertenverein Schleswig-Holstein e.V.,
- ⇒ Stadtschülerparlament Lübeck,
- ⇒ Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr NL Lübeck,
- ⇒ dbb Beamtenbund und Tarifunion Landesverband Schleswig-Holstein,
- ⇒ ver.di Bezirksverwaltung Lübeck/Ostholstein,
- ⇒ IHK zu Lübeck,
- ⇒ Einzelhandelsverband Nord e.V.,
- ⇒ Neue Lübecker,
- ⇒ Lübeck Airport/Yasmina Flughafenmanagement GmbH,
- ⇒ ADAC Schleswig-Holstein.

Zusätzlich werden am Ende dieses Papiers auch noch einmal Anregungen aus dem Beirat RNVP dargestellt und kommentiert.

Stellungnahmen aus dem offiziellen RNVP-Beteiligungsverfahren vom 17.6. bis 15.8.2013

Verfasser der Stellungnahme	Bezug (Kap., Seite etc.)	Inhalt der Stellungnahme (Kurzfassung)	Bewertung / Abwägung der Stellungnahme	Aufnahme in den RNVP
Bereich Stadtgrün und Verkehr	Allgemein	Dem RNVP-Entwurf wird grundsätzlich zugestimmt.		
	Diverse	Redaktionelle Ergänzungen und Anpassungen.	Werden übernommen.	✓
	Kapitel 8	Es sollte der Gesamtfinanzierungsbeitrag der HL dargestellt werden.	Wird ergänzt.	✓
	Bild 8-1	Erschließungsträger als Finanzierer ergänzen.	Wird ergänzt.	✓
	Kap. 4.3.2, 4.10 und 6.3.7	Die Haltestellengestaltung einschließlich B+R bedarf einer Erläuterung der Wartungskosten und eines Finanzierungsvorbehaltes.	Wird entsprechend ergänzt insbesondere auch in Kap. 8.	✓
	Kap. 5.4 und 6.3.4	ÖPNV-Beschleunigung erfordert zusätzliche Personalressourcen in der Stadtverwaltung.	Wird entsprechend ergänzt insbesondere auch in Kap. 8.	✓
Bereich Stadtplanung	Diverse	Redaktionelle Ergänzungen und Anpassungen.	Werden übernommen.	✓
Bereich Soziale Sicherung	Allgemein	Mitwirkung am Beirat RNVP wird begrüßt. Anforderungen zur Barrierefreiheit wurden erfreulicherweise weit gefasst. Insgesamt hat barrierefreier ÖPNV einen hohen Stellenwert.		
	Allgemein	Hinweise zu zielgruppenspezifischen Aspekten wurden bereits mitgeteilt.	Aspekte wurden im Rahmen einer gesonderten Beirats-Sitzung zur Zielgruppenspezifischen ÖPNV-Gestaltung diskutiert und überwiegend in den RNVP aufgenommen (vgl. Kap. 4.2).	✓
Frauenbüro	Allgemein	Qualitätsstandards der Haltestellen und Prüfung alternativer Bedienungsformen werden begrüßt.		
	Kap. 4.3	Prüfung der Einrichtung eines Warteraums am ZOB aufgrund verlängerter Wartezeiten und einer insgesamt unbefriedigenden Aufenthaltsqualität am ZOB.	Eine entsprechende Textpassage wird in Kap. 6.3.2 ergänzt.	✓
	Kap. 4.5.2	Prüfung besserer Taktung oder ergänzende ÖPNV-Angebote in den verkehrlichen Randzeiten	Wird im Entwicklungskonzept ausführlich behandelt (vgl. Kap. 6.3.5)	Bereits enthalten
	Kap. 4.8	Vergünstigte Fahrkarten für einkommensschwache Personen und Alg-II-BezieherInnen, z.B. für das Aufsuchen von Beratungsstellen.	Eine dahingehende Festsetzung ist nicht Gegenstand des RNVP. Dies wäre als sozialpolitische Aufgabe ggf. durch die Hansestadt Lübeck zu organisieren und zu finanzieren. Es wird in diesem Zusammenhang auf den Auftrag der Bürgerschaft zur Einführung eines Sozialtickets vom 28.1.2010 verwiesen.	X
	Kap. 4.10.2	Aufgrund der ausgedünnten Takte ist mehr Platz für Rollstühle, Kinderwagen und Rollatoren in den Fahrzeugen vorzusehen, um vermehrte Bedarfe abzudecken.	Mehr Abstellplatz bedeutet eine Reduzierung der Sitzplätze und reduziert die Gesamtkapazität der Fahrzeuge. Die RNVP-Standards sind in Kap. 4.7 und 4.10 definiert. Die Verkehrsunternehmen berücksichtigen diese Aspekte bei der Fahrzeugbeschaffung und Betriebsplanung..	Bereits enthalten

Verfasser der Stellungnahme	Bezug (Kap., Seite etc.)	Inhalt der Stellungnahme (Kurzfassung)	Bewertung / Abwägung der Stellungnahme	Aufnahme in den RNVP
LVS GmbH	Allgemein	Mindestanforderungen gemäß Landesfinanzierungsverordnung werden in fast allen Teilen erfüllt.		
	Diverse	Redaktionelle Ergänzungen und Anpassungen.	Werden übernommen.	✓
	S. 15	Zielsetzungen zum landesweit einheitlichen Auftritt des ÖPNV unter der Dachmarke nah.sh.	Entsprechender Passus wird ausgeführt bzw. ergänzt.	✓
	S. 44	Echtzeit-Information bereits in der Umsetzung, Start voraussichtlich Mitte 2014.	Wird ergänzt.	✓
	S. 50/51	Um- und Ausbau von Haltestellen quantifizieren, ggf. Schätzung abgeben, ebenso Anzahl bereits barrierefreier Haltestellen nennen.	Wird in den Kapiteln 5 und 6 weiter ausgeführt.	✓
	S. 73	Landesfinanzierung für Aufbau der Echtzeit-Fahrplaninfo ergänzen.	Wird ergänzt.	✓
	S. 76	Firmenabo bereits zum 1.8.2013 eingeführt.	Wird angepasst.	✓
	S. 76, Bild 6-1	Landesweite Fahrplan-Echtzeit-information ist zu ergänzen.	Wird ergänzt.	✓
	Kap. 7	Ausführungen zu Finanzierung, Vergabe und Verträgen z.B. durch Beteiligungsbericht 2013 ergänzen. Inhalte des Betrauungsaktes dem Land zur Kenntnis geben.	Quellen für die Beteiligungsberichte wurden aufgenommen. Hinweis auf Betrauungsakt ist nur nachrichtlich zu verstehen.	✓
SVG GmbH für den Kreis Segeberg	Titel	Laufzeit auf 2014-2018 anpassen.	Wird angepasst.	✓
	Kap. 2.3.4, Bild 2-5	Pendlerstrom Bad Segeberg – HL ergänzen (275 Personen).	Wird ergänzt.	✓
	Kap. 5.7.3	Aspekt der territorialen Finanzierung grenzüberschreitender Buslinien in Kap. 5.11 ausführen bzw. umgruppieren. Zeitliche Einschränkungen streichen.	Wird angepasst.	✓
	Kap. 6.3.6	Regionalbuslinien in städtische Haltestellenschilder und Fahrgastinformation integrieren.	Wird ergänzt.	✓
Kreis Stormarn		Keine Bedenken und Anregungen.		
Kreis Ostholstein	Kap. 5.7.3 und Kap. 5.11.2	Finanzierungsleistungen des Kreises OH konkret benennen (z.B. Linie 40)	Wird ergänzt.	✓
	Kap. 4.9.1	Regionalverkehre in Fahrplanbuch aufnehmen.	Bereits enthalten, siehe 4.9.2	✓
	Kap. 6.2.3, Bild 6-2	Diskussionsstand zur festen Fehmarnbeltquerung ergänzen.	Wird ergänzt.	✓
	Kap. 6.3.6	Überprüfung einer Neuordnung der Integration von Stadt- und Regionalverkehr wird auch von OH unterstützt.		
	Kap. 6.3.9	Durch Einsatz der Dachmarke nah.sh ergeben sich auch grenzüberschreitend positive Effekte.	Wird ergänzt.	✓

Verfasser der Stellungnahme	Bezug (Kap., Seite etc.)	Inhalt der Stellungnahme (Kurzfassung)	Bewertung / Abwägung der Stellungnahme	Aufnahme in den RNVP
Autokraft GmbH	Allgemein	Maßnahmen zur Steigerung der ÖPNV-Attraktivität und eine verstärkte Integration von Regional- und Stadtverkehr sind grundsätzlich zu begrüßen.		
	Kap. 6.3.6	Bedenken bestehen grundsätzlich bei der Brechung regionaler Buslinien, da damit Nachteile für die Fahrgäste entstehen und die Brechpunkte z.T. keine entsprechenden Standards aufweisen. Vertaktung und neue Schnellbusse werden befürwortet.	Die verkehrlichen Aspekte und damit auch die Auswirkungen auf die Kunden sind Bestandteil der Prüfung ebenso wie die Belange des Schülerverkehrs. Die Brechpunkte sind als Normal- oder Schwerpunkthaltestellen auszubilden, eine entsprechende Ergänzung erfolgt auf S.36.	Bereits enthalten ✓
Landesbeauftragter für Menschen mit Behinderungen Schleswig-Holstein	Allgemein	Darlegung konkreter Maßnahmen zur Barrierefreiheit mit Zeitschiene in Abgleich mit der Checkliste zur Finanzierungsverordnung.	Festsetzung detaillierter Standards ist in Kap. 4.10 erfolgt. Ein entsprechender Passus zur Umsetzung wird in Kap. 8 ergänzt.	Bereits enthalten ✓
Seniorenbeirat Hansestadt Lübeck	Allgemein	Verkehrspolitische Ziele und Oberziele werden ebenso wie die Aussagen für eine noch stärkere Berücksichtigung der Barrierefreiheit und das vom Stadtverkehr angebotene Mobilitätstraining grundsätzlich begrüßt.		
	Allgemein	Informationen zur Barrierefreiheit sind auch als Bestandteil der ÖPNV-Information aufzunehmen (z.B. auf der Internetseite des Stadtverkehrs).	In Kapitel 6.3.9 wird ein entsprechender Passus zu speziellen Informationsangeboten ergänzt.	✓
	Allgemein	Fahrgastbeirat ist ausreichend, Streckenbeiräte sind nicht zusätzlich erforderlich.	Streckenbeiräte beziehen sich nur auf den Bahnverkehr und sind für den Lübecker Busverkehr nicht vorgesehen.	Bereits enthalten
	S. 31	Zielgruppenspezifische Betrachtung wird begrüßt. Einsatz der Fahrgastservicekräfte und der Busfahrschulung sollte ausgeweitet werden.	Die Personalschulungen beim Stadtverkehr/LVG erfolgen nach dem Berufsfahrer-Qualifikationsgesetz. Zudem gibt es eine VDV-Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Bussen, in der auch der Umgang mit Kunden enthalten ist. Der RNVP enthält dazu Ausführungen in Kap. 4.7.2.	Bereits enthalten
	Allgemein	Auch im ÖPNV Klimaschutz und Lärminderung verstärkt beachten.	Das Thema ÖPNV u. Klimaschutz wird in Kap. 3.3 bei den sektoralen Zielen ergänzt.	✓
Blinden- und Sehbehindertenverein Schleswig-Holstein e.V.	Kap. 4.10	Es kommt letztlich auf die zügige Umsetzung der Standards an. Dazu sollten auch entsprechende Richtlinien wie von der FGSV berücksichtigt und in der Literaturliste aufgeführt werden.	Ein entsprechender Hinweis wird in Kap. 4.10.1 ergänzt. Ebenso erfolgt eine Ergänzung der Literaturliste.	✓
Stadtschülerparlament Lübeck	Kap. 6.3 Entwicklungskonzept	Direkte Anbindung der Berufsschulen an der Lohmühle über die Nordtangente an den Gustav-Radbruch-Platz.	Wird unter der Überschrift „Prüfung ergänzender ÖPNV-Anbindungen“ neu aufgenommen.	✓

dbb Beamtenbund und Tarifunion	Allgemein	Zielsetzung eines attraktiven ÖPNV als wichtiger Standortfaktor wird grundsätzlich unterstützt.		
	Allgemein	Deckelung der Ausgleichszahlungen und Tarifierhöhungen sind negativ und führen zu weniger Fahrgästen und Attraktivitätsverlust. Ausrichtung auf Attraktivitätssteigerung und Nachhaltigkeit müssen mehr in den Vordergrund rücken.	Die finanziellen Vorgaben sind Beschluss der Bürgerschaft und Vorgabe sowohl für die Liniennetzoptimierung als auch für den RNVP. Dies bedeutet auch, dass alle neuen Maßnahmen einzeln auf den Prüfstand der finanziellen Machbarkeit müssen.	X
Ver.di Bezirksverwaltung Lübeck/Ostholstein	Allgemein	ÖPNV-Finanzierung muss sicher gestellt und vor anderen Begehrlichkeiten geschützt werden. Dazu ist ein dauerhaftes Engagement von Land und Bund erforderlich.		
	Allgemein	Bessere finanzielle Ausstattung für den ÖPNV ist dringend geboten, um das Angebot offensiv zu verbessern und der Folgekette von rückläufigen Fahrgästen und sinkenden Einnahmen zu vermeiden.		
	Allgemeine Qualitätsstandards	Zur ÖPNV-Qualitätssteigerung sind folgende Vorgaben erforderlich: - Städtebauliche Verdichtung - Kurze Reisezeit von max. 30 Min. - Dichte Taktung (mind. stündlich) - ÖPNV-Bedienung in Randzeiten - ÖPNV-Beschleunigung - Hohe Anschlusssicherheit - Regionale Expressbuslinien.	Die Qualitätsstandards entsprechen in weiten Teilen dem RNVP-Entwurf. Der Aspekt einer ÖPNV-fördernden Stadtplanung wird im Kap. 3.2 als Oberziel nochmals hervorgehoben (ist aber bereits unter „Verkehrsvermeidung“ subsummiert).	Bereits enthalten ✓
	AST-Verkehre	AST-Verkehre sind bei einer Vergabe an Taxenunternehmen kritisch zu sehen, da Tarifstrukturen „ausgehebel“ werden und ein erhöhter Kontroll- und Organisationsaufwand entsteht. Besser wäre es, dass die Verkehrsunternehmen die Leistung selber übernehmen.	Da der AST-Auftrag an die Verkehrsunternehmen erteilt wird bzw. Bestandteil des Leistungsvertrages wird, obliegt diesen auch die verkehrliche und betriebliche Organisation. Bei Vergabe an Subunternehmen können dann auch Ausführungsstandards definiert werden. Ein entsprechender Hinweis wird in Kap. 6.3.5 ergänzt.	✓
	Tarifsystem	Lübeck sollte in HVV übernommen werden oder HVV und SH-Tarif in ein Tarifsystem integriert werden.	Eine Einbindung in den HVV würde für die Stadt Lübeck zusätzliche Finanzierungsbedarfe erzeugen. Es wird daher zunächst auf eine weitere Verbesserung der Übergänge zwischen den Tarifsystemen gesetzt (u.a. „Jobticket“).	X
	Arbeitsbedingungen der ÖPNV-Beschäftigten	Schichtdienste und „geteilte“ Dienste bieten ungünstige Arbeitsbedingungen und sollten reduziert werden.	Die Personalorganisation gehört zur Betriebsplanung und ist nicht Gegenstand des RNVP. Zudem weist das Lübecker ÖPNV-Angebot auf den meisten Linien konstante Taktfolgen über den Tag auf, so dass betriebliche „Spitzen“ bereits deutlich reduziert wurden.	X
	Vergabe der ÖPNV-Leistungen	Wettbewerb führt tendenziell zu schlechteren Arbeitsbedingungen und zu Qualitätseinbußen z.B. bei der Fahrzeugsicherheit. Die Betrauung von SL/LVG einschließlich Regiefunktion sollte daher bestehen bleiben.	Eine Direktvergabe wird vom ÖPNV-Aufgabenträger (AT) favorisiert (vgl. Kapitel 7.2), wenn der rechtliche Rahmen dies ermöglicht. Die Aufgabenteilung zwischen AT und SL/LVG bedarf teilweise einer Überprüfung (vgl. Kap. 7.1), damit der AT seine ihm zugewiesene Rolle ausfüllen kann.	Bereits enthalten

Einzelhandelsverband Nord e.V.	Allgemein	Gute Erreichbarkeit der Stadtteile und Versorgungszentren und gute regionale Anbindung Lübecks ist im RNVP-Entwurf ausreichend berücksichtigt. Es gibt keine Ergänzungsvorschläge.		
IHK zu Lübeck	Allgemein	Grundsätzliche Zustimmung zum RNVP-Entwurf und den vorgeschlagenen Maßnahmen.		
	Alternative Bedienungsformen	Entwicklung alternativer Bedienungsformen für verkehrliche Randzeiten wird dringend empfohlen.		
	Allgemein	Umstieg vom Kfz durch Tarifanreize (z.B. Jobticket) und Vernetzung (P+R, B+R) intensiv fördern. Eine offensive ÖPNV-Politik ist unbedingt erforderlich.	Die Förderung der ÖPNV-Nutzung speziell auch durch angebotsflankierende Maßnahmen ist ein zentraler Baustein des 3. RNVP, die ÖPNV-Förderung ein generelle Zielsetzung (vgl. Kap. 3).	Bereits enthalten
	Tarif	Verkehrsmittelübergreifende „Demografie-Tarife“ v.a. für ältere VerkehrsteilnehmerInnen prüfen.	Dahingehende Festsetzungen sind nicht Gegenstand des RNVP. Dies wäre als sozialpolitische Aufgabe ggf. durch die Hansestadt Lübeck zu organisieren und zu finanzieren. Es wird in diesem Zusammenhang auf den Auftrag der Bürgerschaft zur Einführung eines Sozialtickets vom 28.1.2010 verwiesen.	X
	Vernetzung	Regio-S-Bahn wird unterstützt. Neue Bahnstationen sollten soweit sinnvoll als ÖPNV-Netzknoten ausgebaut werden.	Aufgrund der räumlichen Rahmenbedingungen sind ÖPNV-Knoten nicht immer möglich. Generell wird aber eine Busanbindung der Bahnstationen angestrebt, wenn dies verkehrlich sinnvoll und auch realisierbar ist.	Bereits enthalten
	ÖPNV-Beschleunigung	Einrichtung von Fußgänger-LSA an neuralgischen Kreisverkehren zur ÖPNV-Beschleunigung.	Die Auswahl konkreter örtlicher Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung erfolgt im Zuge der weiteren Prüfungen und Planungen.	Bereits enthalten
Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr NL Lübeck	Allgemein	Keine Betroffenheit gegeben. Keine Befindlichkeiten hinsichtlich der Zuständigkeiten des LBV-SH.		
Neue Lübecker	Kap. 4.2	Zielgruppenspezifische Betrachtung wird positiv gesehen.		
	Kap. 2.2	Strukturdatenanalyse um Ergebnisse des Wohnungsmarktkonzeptes 2013 ergänzen.	Der Strukturdatenanalyse im RNVP liegen die Erkenntnisse des Landes und des Bereichs Logistik, Statistik und Wahlen der Hansestadt Lübeck zugrunde, die auch in das Wohnungsmarktkonzept, das im Übrigen noch nicht beschlossen ist, eingegangen sind	Bereits enthalten
	Kap. 5.5	ÖPNV-Infrastrukturplanung mit Stadtentwicklungsplanung besser abstimmen.	Ist eine wichtige Zielsetzung und wird deshalb zusätzlich in Kap. 3.3 aufgenommen.	✓
	Marketing	Aktivitäten von Stadtmarketing, Tourismusmarketing und ÖPNV-Marketing sind zu bündeln, auch um die Klimaschutzziele erreichen zu können.	Ist ein wichtiger Baustein in einem intermodalen Mobilitätsmanagement (vgl. Kap. 6.3.10) und wird nochmals besonders hervorgehoben.	✓

Lübeck Airport/ Yasmina Flug- hafenmanagement GmbH	Allgemein	Keine grundsätzlichen Bedenken zum RNVP-Entwurf.		
	Angebotsqualität	Geplantes höheres Passagieraufkommen erfordert eine bessere Flughafenbindung mit einer verdichteten Fahrtenhäufigkeit im Busverkehr und im SPNV.	Sollte sich die Nachfrage und die Anzahl der Flugbewegungen nachhaltig erhöhen, wird es auch eine Überprüfung des ÖPNV-Angebotes geben. Eine bessere SPNV-Anbindung des Flughafens ist auch Bestandteil des Regio-S-Bahn-Konzeptes (vgl. Kap. 6.2.3)	Bereits enthalten
ADAC Schleswig-Holstein	Allgemeines	Der ADAC spricht sich für gut vernetzte Angebote ÖPNV und Individualverkehr aus und akzeptiert den RNVP als Voraussetzung für den Erhalt von Landesmitteln zur Finanzierung.		
	Allgemein	Einzelne RNVP-Bausteine werden ausdrücklich unterstützt. Dazu zählen ein modernes Verkehrsmanagement mit LSA-Beeinflussung und dynamischer Fahrgastinformation ebenso wie eine gute ÖPNV-Vernetzung, ein nutzerfreundlicher Tarif nebst Fahrgeldmanagement, eine Stärkung der Sicherheit sowie eine professionelle Personalschulung.		
	Kap. 3 Ziele und ÖPNV-Infrastruktur	Eine generelle Priorisierung des „Umweltverbundes“ erscheint unverhältnismäßig. Es sollte ein Gesamtüberblick der ÖPNV-Wirtschaftlichkeit dargestellt werden mit Einbeziehung aller Mittelzu- und -abflüsse. Ein Anrufbus wie in Ostholstein ist wirtschaftlich nicht darstellbar. Restriktionen für den Kfz-Verkehr durch Tempo-30 im übergeordneten Straßennetz und Parkraumverknappung sind eher kontraproduktiv. Auch Busspuren sind angesichts des geringen ÖPNV-Anteils eher unverhältnismäßig.	Damit der ÖPNV seine Rolle als Daseinsvorsorge und Standortfaktor ausfüllen kann, müssen Ausgleichszahlungen erfolgen bzw. ein Defizit in Kauf genommen werden. Durch die Finanzierungsdeckelung hat die Hansestadt Lübeck aber klare wirtschaftliche Vorgaben gesetzt. Wissenschaftliche Erkenntnisse zeigen zudem, dass die nachhaltige Förderung des Umweltverbundes einer „Push-and-Pull-Strategie“ bedarf, zu der auch eine offensive ÖPNV-Förderung gehört. Eine Reduzierung auf rein wirtschaftliche Betrachtungen ist in diesem Zusammenhang nicht zielführend.	X
	Vernetzung	Die Vernetzung sollte auf alternative Kfz-Nutzungsmodelle wie CarSharing, Pedelecs als ÖPNV-Zubringer, Fernbusse und alternative Bedienungsformen ausgedehnt werden.	Eine verbesserte intermodale Vernetzung ist einer der zentralen RNVP-Bausteine (vgl. Kap. 6.3.7 und 6.3.10). Hier wird eine Ergänzung der genannten Anregungen vorgenommen.	Bereits enthalten ✓
	Vernetzung	P+R spielt im RNVP keine Rolle mehr. Es sollte aber die Einrichtung von P+R-Plätzen in der Nähe einer Autobahnanschlussstelle geprüft werden.	Das bisherige P+R-Angebot ist nur auf geringe Resonanz gestoßen und spielt für das Lübecker Verkehrssystem nur eine untergeordnete Rolle. Aufgrund der hohen Investitions- und Unterhaltungskosten wird P+R nicht mehr weiterverfolgt. Dort, wo Stellplätze mit Busanbindung vorhanden sind (z.B. St. Hubertus) bleibt die Umtiegsmöglichkeit vom Pkw auf den ÖPNV aber bestehen.	X

Ergänzenden Anregungen aus dem Beirat RNVP

Verfasser der Anregung	Bezug (Kap., Seite etc.)	Inhalt der Stellungnahme (Kurzfassung)	Bewertung / Abwägung der Stellungnahme	Aufnahme in den RNVP
Bereich Umwelt, Natur und Verbraucherschutz, IHK	Netz	Einrichtung neuer Fähren oder von „Wassertaxis“ v.a. über Trave und Wakenitz als Ergänzung zum Bus- und Bahnangebot und zur Verkürzung der Fahrzeiten auf tangentialen Verkehrsverbindungen.	Auf Basis einer 2003/2004 von der urbanus GbR durchgeführten Potenzialanalyse für Fährverbindungen über die Trave erfolgte ein ablehnender Beschluss durch die Bürgerschaft 2004. Das Aufwands-Nutzen-Verhältnis ist bei den bestehenden strukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen eher ungünstig und würde auch zu einem zusätzlichen Finanzierungsbedarf seitens der Hansestadt Lübeck führen.	X
	Netz	Bedienung der Kanalstraße umsetzen.	Eine ÖPNV-Bedienung der Kanalstr. wurde im Rahmen der Liniennetzoptimierung geprüft und zurückgestellt. Entsprechende Ausführungen siehe Kap. 5.5.1.	Bereits enthalten
u.a. Frauenbüro, Bereich Soziale Sicherung, Pro Bahn e.V.	Angebot	Abbau von Anbindungsdefiziten in verkehrlichen Randzeiten und Aufbau flexibler ÖPNV-Angebote, da bestehende Angebotslücken auch unter dem Aspekt Daseinsvorsorge kritisch sind und zudem eine Abwanderung von ÖPNV-Stammkunden befördern.	Aufgrund der hohen strategischen Bedeutung auch im Sinne der Daseinsvorsorge wurde diese Thema in das Entwicklungskonzept aufgenommen (vgl. Kap. 6.3).	Bereits enthalten
u.a. Frauenbüro, VertreterInnen von Menschen mit Behinderungen	Barrierefreier ÖPNV	Systematische Berücksichtigung der Anforderungen von Menschen mit Behinderungen v.a. durch barrierefreie Haltestellen mit taktilen Orientierungshilfen und barrierefreier Fahrgastinformation sowie geschulten Personal der Verkehrsunternehmen.	Die Barrierefreiheit im ÖPNV ist im RNVP ausführlich dargestellt und u.a. zentraler Bestandteil der Ziele und Qualitätsstandards (Kap. 4). Entsprechende Anforderungen werden bereits bei Neu- und Umbauten berücksichtigt. Nachrüstungen im Bestand können nur sukzessive umgesetzt werden und stehen immer unter Finanzierungsvorbehalt. Bezüglich Fahrgastinformation und Personal werden Abstimmungen mit den Verkehrsunternehmen stattfinden.	Bereits enthalten
u.a. Nachbarkreise, Verkehrsunternehmen	Integration Stadt-Regionalverkehr	Stadt-Umland-Verkehr von großer Bedeutung für die Lübecker Gesamtverkehrssituation (v.a. Ausbildungs- und Berufsverkehr). Daher hohe Angebotsqualität im Regionalverkehr und Vernetzung zum Stadtverkehr erforderlich.	Der regionale ÖPNV ist in den letzten Jahren bereits deutlich attraktiver geworden (z.B. Vertaktung von Regionalbuslinien, Einführung von Schnellbussen, Verbesserungen im SPNV), hat aber weiter Entwicklungspotenzial. Das Thema Integration und Vernetzung von Stadt- und Regionalverkehr ist im RNVP eingebunden (Kap. 6). In der Umsetzung des RNVP ist dann konkret zu prüfen wo sich evtl. verkehrliche und wirtschaftliche Synergien durch eine bessere Verzahnung ergeben können. Generell wird eine vertiefte Kommunikation zwischen den Aufgabenträgern befürwortet.	Im RNVP enthalten, Konkretisierung erfolgt im Rahmen der RNVP-Umsetzung

Verfasser der Anregung	Bezug (Kap., Seite etc.)	Inhalt der Stellungnahme (Kurzfassung)	Bewertung / Abwägung der Stellungnahme	Aufnahme in den RNVP
Fachhochschule, ASTA	Angebot und Bedienung	Im Schüler- und Ausbildungsverkehr fehlen Direktverbindungen und gibt es Kapazitätsengpässe. „Gebrochene“ Verkehre sind hier unbedingt zu vermeiden.	Die konkrete Fahrplan- und Kapazitätsplanung ist nicht Gegenstand des RNVP, da hier lediglich generelle Standards gesetzt werden. Stadtverkehr / LVG sind hier aber bereits aktiv geworden, Kapazitätsengpässe abzubauen.	X Wird außerhalb des RNVP weiter verfolgt
u.a. Seniorenbeirat und LTM	Tarif	Das Preis-Leistungs-Verhältnis ist nach Einführung des SH-Tarifs bei gleichzeitiger Angebotsreduzierung schlechter geworden. Zudem fehlen attraktive Zielgruppenangebote (z.B. für Touristen, Senioren).	Der SH-Tarif liegt in Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen im Land, wobei die Tarifgestaltung weitgehend unabhängig von der Angebotsgestaltung ist. Er wird in enger Abstimmung zwischen Land, den regionalen ÖPNV-Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen weiterentwickelt. Eigenständige Lübecker Tarifangebote sind in Grenzen möglich, erzeugen aber zusätzlichen Finanzierungsbedarf.	X
u.a. Fachhochschule und Bereich Umwelt, Natur und Verbraucherschutz	Information und Marketing	Gerade in Bezug auf Selten- und Nichtnutzer des ÖPNV bestehen weiter Informationsdefizite und Nachholbedarf beim ÖPNV-Image. Besonders rückständig ist Lübeck im gesamten Bereich des Mobilitätsmanagement.	Ein integriertes ÖPNV-Marketing unter der landesweiten Dachmarke nah.sh ist bereits in der Vorbereitung. Außerdem wird der Aufbau eines verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsmanagement angestrebt (vgl. Kap. 6). Hierzu sind aber weitere Untersuchungen ggf. auch im Kontext eines neuen Gesamtverkehrskonzeptes erforderlich.	Bereits enthalten

Bild 8-1: Umsetzungs- und Finanzierungskonzept ab 2014

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

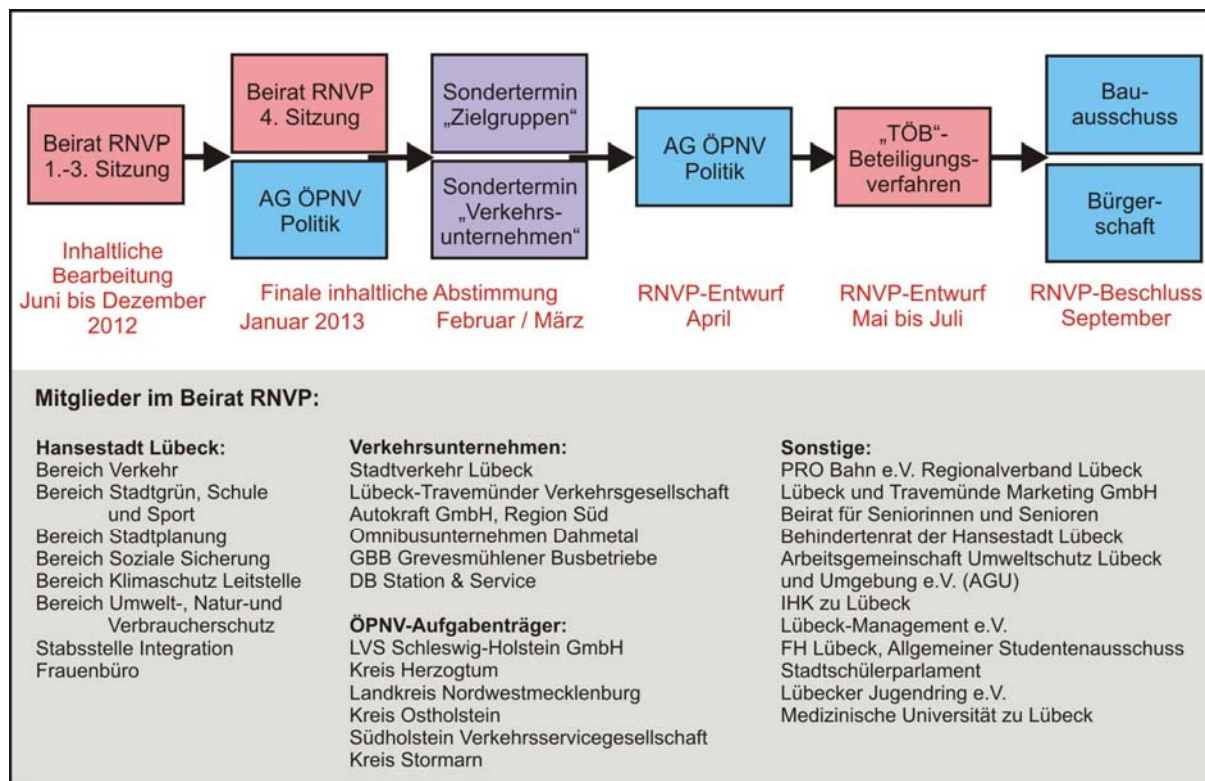


Bild 1-1: Übersicht zur Projektstruktur des 3. RNVP der Hansestadt Lübeck

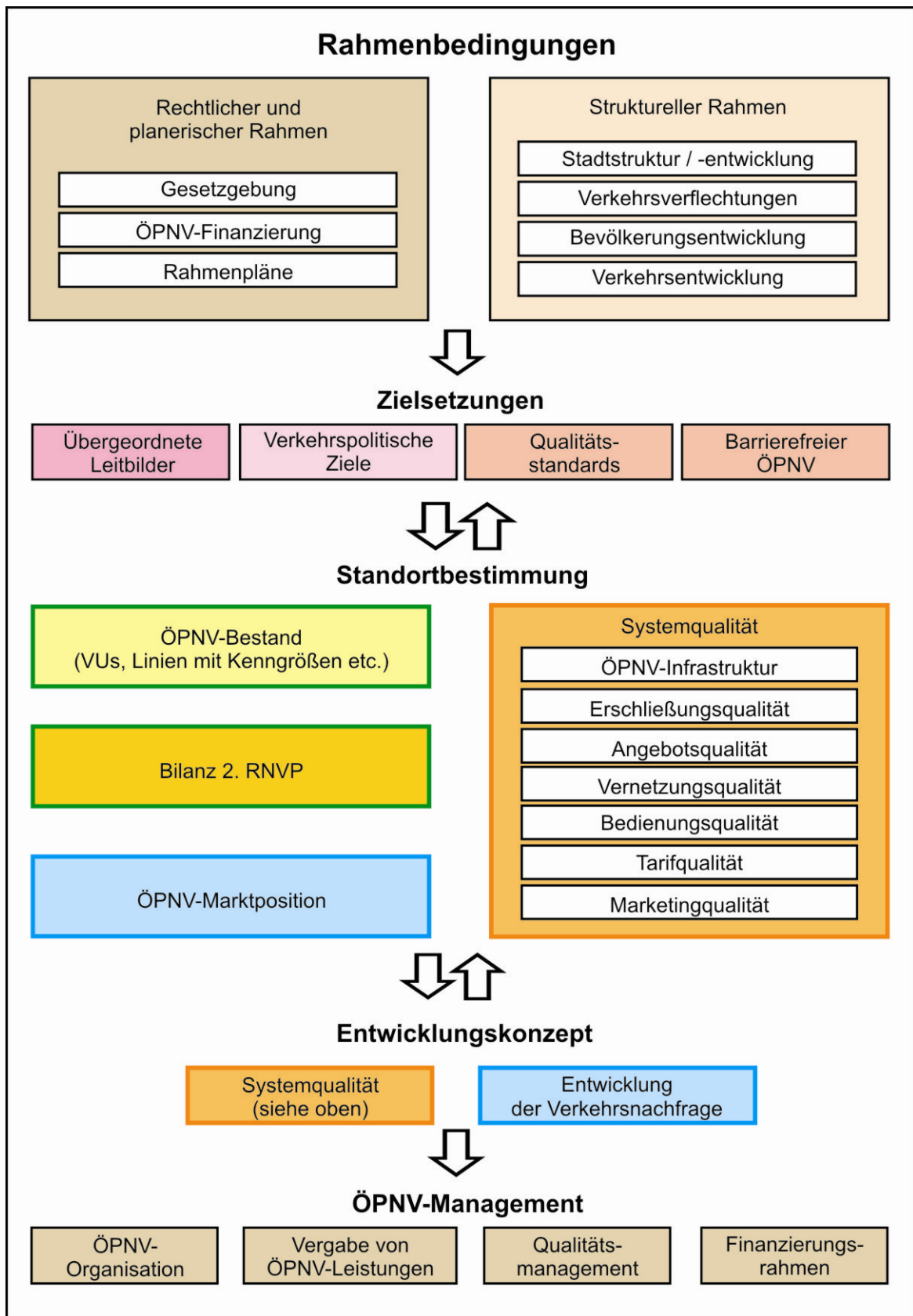


Bild 7-1: Aufgaben für die ÖPNV-Gestaltung in HL – Zuständigkeiten und Handlungsbedarfe

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

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 im 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 **Sättigungerscheinungen 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).