



► Nr. VO/2021/10443  
öffentlich

Lübeck, 10.09.2021

**Vorlage  
-öffentlich-**

Verantwortliche Bereiche:  
5.610 - Stadtplanung und Bauordnung

Bearbeitung: Christian Stolte (E-Mail: christian.stolte@luebeck.de Telefon: 122-6112)

**Ausschreibung Verkehrsentwicklungsplan**

**Beratungsfolge:**

Datum	Gremium	Status	Zuständigkeit
27.09.2021	Senat	Nichtöffentlich	zur Senatsberatung
18.10.2021	Bauausschuss	Öffentlich	zur Vorberatung
26.10.2021	Hauptausschuss	Öffentlich	zur Entscheidung

**Beschlussvorschlag:**

Der Bürgermeister wird beauftragt,

1. das Hauptgutachten
2. die Teilgutachten Radverkehr, Parken und Ladeinfrastruktur
3. das Teilgutachten Stadtbahn

des Verkehrsentwicklungsplan gemäß angehängter Prozessbeschreibung auszuschreiben.

**Verfahren:**

Bereiche/Projektgruppen	Ergebnis
1.201 Haushalt und Steuerung	Zustimmung
3.390 Umwelt-, Natur- und Verbraucherschutz	
5.660 Stadtgrün und Verkehr	Zustimmung

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

Ja  
 X

Nein- Begründung:

Die Belange von Kindern und Jugendlichen sind durch den Vorgang der Ausschreibung nicht betroffen.

Die Maßnahme ist:

neu  
 X

freiwillig  
vorgeschrieben durch:

Finanzielle Auswirkungen:

<input checked="" type="checkbox"/>	Ja (Anlage 1)
<input type="checkbox"/>	Nein

Auswirkung auf den Klimaschutz:

<input checked="" type="checkbox"/>	Nein
<input type="checkbox"/>	Ja – Begründung:

Begründung der Nichtöffentlichkeit  
gem. § 35 GO:

### **Begründung:**

In ihrer Sitzung am 27.11.2008 hat die Lübecker Bürgerschaft die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) beschlossen. Dieser soll nun beauftragt werden. Diese Vorlage dient der Information der politischen Gremien über den Prozess der VEP-Aufstellung, sowie der Freigabe der Ausschreibung, der für den VEP zu erbringenden Leistung (Hauptgutachten und Teilgutachten) gem. § 1 Zuständigkeitsordnung (Spiegelstrich 1).

Der VEP ist das strategische Instrument der Verkehrsentwicklungsplanung. Er legt Strategien fest und führt auf, wie die städtische Infrastruktur mittel- bis langfristig ausgestaltet werden muss, um die zukünftigen Verkehre abzuwickeln. Unter anderem legt der VEP damit fest, wie eine Verkehrswende in Lübeck umgesetzt werden kann.

Die Hansestadt Lübeck beabsichtigt, kurzfristig die Erarbeitung des VEP auszuschreiben und zu vergeben. Der angehängten Prozessbeschreibung ist zu entnehmen, wie das Projekt ablaufen soll und welche Inhalte bearbeitet werden. Es wird von einem Hauptgutachten und vier vertiefenden Teilgutachten ausgegangen (drei davon optional). Die Prozessbeschreibung wird als Lastenheft der Ausschreibung zugrunde gelegt.

Im Rahmen eines Markterkundungsverfahrens (VEP-Verfahren der letzten Jahre in vergleichbaren Städten) konnte eine Preisspanne von 188.000,- bis 447.000,- € ermittelt werden. Es wird für den Lübecker VEP von folgenden Auftragssummen ausgegangen:

- Beschlusspunkt 1: ca. 250.000,- € für das Hauptgutachten
- Beschlusspunkt 2: Insgesamt 150.000,- € für die drei Teilgutachten Fahrrad, Parken und Ladeinfrastruktur, mit denen politische Aufträge abgearbeitet werden, die ansonsten separat beauftragt werden müssten. In dem Fall wird mit höheren Kosten gerechnet. Auch erscheint die integrierte Betrachtung durch ein und denselben Gutachter vorteilhaft. Für das Teilgutachten zum Radverkehr liegt ein eindeutiger aktueller politischer Beschluss vor, weshalb es in der Prozessbeschreibung nicht als nicht optional bezeichnet wird (VO/2017/04931). Für die Themen Parken und Ladeinfrastruktur liegt lediglich eine aktuelle politische Beschlusslage vor, die das Anfertigen von entsprechenden Gutachten nahelegen, weshalb die Teilgutachten in der Prozessbeschreibung als optional bezeichnet werden (VO/2021/10150 und VO/2020/09044).
- Beschlusspunkt 3: Für das Teilgutachten Stadtbahn wird von einem Kostenrahmen von 90.000,- € ausgegangen. Hier liegt ein entsprechender Beschluss der Bürgerschaft vom 24.02.2011 (TOP 12.3, Drs. Nr. 29) vor. Da hier nicht ganz klar ist, ob dieser noch aktuell ist, soll er als eigener Beschlusspunkt ggf. erneuert werden.

### Ergänzende Erläuterungen zu Beschlusspunkt 3:

Die VEP-Aufstellung soll zum Anlass genommen werden, die in den letzten Jahrzehnten immer wieder aufgeworfene Frage über die Einführung einer Stadtbahn (gleichbedeutend mit Straßenbahn, nicht gleichbedeutend mit Regio-S-Bahn) – nach Möglichkeit final – zu beantworten. Dazu wäre als erster Schritt eine Potenzialanalyse durchzuführen.

Eine Möglichkeit, den ÖPNV in der Hansestadt Lübeck in puncto Zuverlässigkeit, Schnelligkeit und Fahrkomfort nachhaltig zu verbessern, hierdurch neue Fahrgastgruppen zu erschließen und den Modal Split deutlich zugunsten des ÖPNV zu verschieben, könnte die Einführung eines modernen Stadtbahnsystems sein. Vor diesem Hintergrund wurde das Thema Stadtbahn für Lübeck bereits in den vergangenen Jahren immer wieder diskutiert, war im alten Verkehrsentwicklungsplan (VEP) von 2000, sowie im ersten und zweiten Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) der Hansestadt Lübeck enthalten. So schlug der VEP 2000 die „Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs durch `Systemsprung´ auf die Stadtbahn“ vor und empfahl die weitere Vertiefung dieses Themas.

Entsprechend wurde die Verwaltung am 24.02.2011 von der Bürgerschaft damit beauftragt, eine Machbarkeitsstudie für eine Stadtbahn durchführen zu lassen (TOP 12.3, Drs. Nr. 29). Dies wurde jedoch aufgrund anderer Prioritätensetzung bisher nicht umgesetzt, sodass für die Klärung der vor dem Hintergrund der Verkehrswende strategisch wichtigen Grundsatzfrage pro oder contra Stadtbahnsystem bislang eine fundierte Planungs- und Entscheidungsgrundlage fehlt. Diese ist jedoch wichtig, um das Thema Stadtbahn für Lübeck im anstehenden VEP-Prozess final klären zu können.

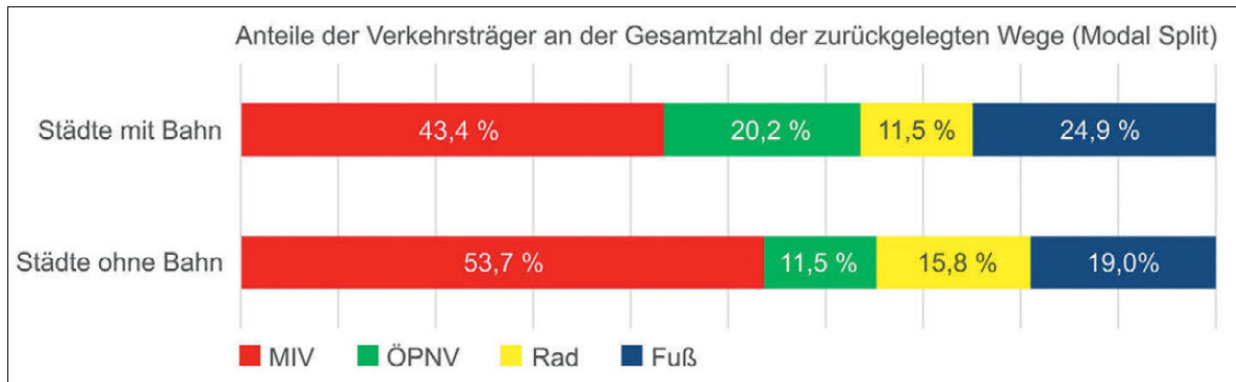
Eine solche Studie sollte aus Sicht der Verwaltung so angelegt sein, dass die folgenden Fragestellungen geklärt werden:

1. Abschätzung der Fahrgastpotentiale, sowie hierauf aufbauend die Identifikation möglicher Stadtbahn-würdiger Korridore und die Entwicklung eines möglichen Stadtbahnnetzes (hierzu: Verwendung der Analysedaten des Gutachtens zur nachhaltigen Ausweitung des ÖPNV in Lübeck sowie von Bevölkerungsdaten)
2. Entwicklung eines Grobkonzeptes für ein mögliches Stadtbahnnetz (Takt, Betriebszeit, Fahrzeuganzahl; hierbei auch: Berücksichtigung einer stadtverträglichen, realistischen Führung vor dem Hintergrund UNESCO Welterbe)
3. Entwicklung eines Grobkonzeptes für das Stadtbusnetz bei Einführung eines möglichen Stadtbahnnetzes (Abbau von Parallelbedienung; Ergänzungsbusnetz mit u.a. Rolle als Zubringer)
4. Auf den vorherigen Arbeitsschritten aufbauend: Abschätzung der betrieblichen Aufwendungen für den Planungsfall (Stadtbahn plus Ergänzungsbusnetz) sowie der direkten und indirekten Investitionskosten.
5. Abschließend: Vergleichende Bewertung Ist-Fall und Planungsfall (im Hinblick auf: Erschließung neuer Fahrgastpotentiale/Modal Shift, Mobilitätskosten, Betriebskosten, Infrastrukturinvestitionen etc.)
6. Finanzierungsmodell und Fördermöglichkeiten: Wie könnte eine Finanzierung für eine Stadtbahn aussehen? Welche Fördermöglichkeiten tun sich neben der klassischen GVFG-Förderung auf? Als wie realistisch werden Umsetzungschancen vor dem Hintergrund der Lübecker Haushaltslage gutachterlich eingeschätzt?

Der finanzielle Aufwand eines derartigen Gutachtens wird auf ca. 90.000,- € geschätzt.

Die Bedeutung einer solchen Untersuchung vor dem Hintergrund der Verkehrswende und des Verkehrsentwicklungsplans ergibt sich vor allem aus den großen potentiellen Wirkungen eines Stadtbahnsystems auf das Verkehrssystem in der Hansestadt Lübeck. So könnte eine Stadtbahn dazu beitragen, den bislang vergleichsweise geringen Modal-Split-Anteil des ÖPNV deutlich zu erhöhen. Untersuchungen zeigen, dass Städte mit schienengebundenen Nahverkehrssystemen im Durchschnitt einen deutlich höheren ÖPNV-Anteil am Modal Split erreichen als Städte mit reinem Busverkehrssystem. Dieser höhere ÖPNV-Anteil geht vor-

wiegend zulasten des Autoverkehrs (vgl. Abb. 1). Daraus wird deutlich, dass starke ÖPNV-Achsen mit schienengebundenen Systemen Grundlage eines attraktiven ÖPNV sind.



Quelle: Gil/Schindler (2020): „Erfolgsfaktoren von Straßenbahnsystemen“ In: DER NAH-VERKEHR 03/2020

Die Hansestadt Lübeck hat bislang als eine der wenigen deutschen Großstädte über 200.000 Einwohner:innen ohne schienengebundenen kommunalen Nahverkehr eine Sonderrolle; es gibt sonst nur fünf weitere Städte über 200.000 Einwohner:innen ohne Stadtbahn: Münster, Kiel, Wiesbaden, Mönchengladbach, Aachen.

Ein Blick in unser Nachbarland Frankreich zeigt, dass dort in den letzten zwei Jahrzehnten über 20 Städte (z.T. bereits ab 40.000 Einwohner:innen) neue Stadtbahnsysteme eingeführt haben. Langzeiterfahrungen in französischen Stadtbahnstädten zeigen, dass hier eine Vervielfachung der Fahrgastzahlen im Vergleich zum vorher verkehrenden Bussystem möglich wurde, sowie positive Effekte auf den innerstädtischen Einzelhandel feststellbar sind. Diese neuen Stadtbahnsysteme bewiesen sich in der Folge als wichtiger Standortfaktor: So trat in Städten mit wiedereingeführten Stadtbahnen – beispielsweise in Strasbourg – eine spürbare Verbesserung der wirtschaftlichen Situation des Einzelhandels, eine Attraktivitätssteigerung und Belebung der Stadtkerne ein (mehr Passanten, weniger Emissionen). Hierdurch stiegen sowohl der Absatz des Handels als auch die Grundstückswerte in den zentralen verkehrsberuhigten Innenstadtlagen. In Strasbourg waren bereits drei Jahre nach der Eröffnung der ersten Stadtbahnlinie 43% mehr Menschen im Gesamtnetz des ÖPNV unterwegs als im Bezugszeitraum davor. Insgesamt konnte dort der ÖPNV-Anteil am Modal Split verdoppelt, der Autoverkehr um 17% verringert, sowie das Fußgängeraufkommen in den Einkaufsstraßen um 20% gesteigert werden. Im südfranzösischen Montpellier zählte man 2010 115% mehr Fahrgäste als 1999, nachdem dort 2000 die erste und 2006 die zweite Stadtbahnlinie fuhr. Orleans kam im gleichen Zeitraum mit einer ebenfalls im Jahr 2000 eröffneten Linie auf ein Plus von 62%. Ähnliche Erfolgswerte sind im Nachbarland Dänemark zu verzeichnen: In Aarhus, das seit dem 21. Dezember 2017 wieder eine Stadtbahn hat, lag das Fahrgastaufkommen bereits 100 Tage nach der Eröffnung knapp 40% über dem Niveau der zuvor auf den jeweiligen Relationen eingesetzten Buslinien. Auch in Odense nimmt noch in diesem Jahr ein neues Stadtbahnsystem den Betrieb auf, in Kopenhagen soll die neue Stadtbahn 2024 eröffnet werden.

Von einer möglichen Renaissance der Stadtbahn gehen folglich zahlreiche positive Wirkungen auf Klima und Umwelt einher, wie auch in der neuen Grundlagenstudie der Landeshauptstadt Kiel zu lesen ist:

„5.3.1 Tram als klimaneutrales Verkehrsmittel – Eine Straßenbahn ist nicht nur ein optischer Blickfang im Stadtraum, sondern genießt in der Bevölkerung oftmals eine höhere Akzeptanz gegenüber anderen öffentlichen Verkehrsmitteln. Sie bildet daher nicht nur das Rückgrat zahlreicher ÖPNV-Systeme, sondern fungiert in vielerlei Hinsicht auch als Vorreiter für einen klimaneutralen Nahverkehr. Die Energiespeisung für die Straßenbahnlinien kann vollständig aus regenerativen Energiequellen vorgenommen werden, da Schleswig-Holstein nach Niedersachsen die zweithöchste Energieerzeugung aus Windkraftanlagen aufweist. Damit sind optimale Voraussetzungen für einen klimaneutralen Tram-Verkehr geschaffen. Mit Hilfe ei-

nes Energiespeichers ist die Energieversorgung ganzjährig gesichert, so dass preiswerterer Nachtstrom bezogen werden kann. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, dass die beim Bremsvorgang frei werdende Energie in das Stromnetz eingespeist werden kann, um somit auch einen Teil zur eigenen Energieversorgung beizutragen. Des Weiteren sind die Feinstaubbelastungen der Tram durch den fehlenden Reifenabrieb wesentlich geringer und können insgesamt durch die Verwendung von Rasengleisen im Stadtgebiet noch deutlich weiter gesenkt werden. Die Führung der Straßenbahn auf einem Rasengleis mindert nicht nur die Schadstoffbelastungen, sondern senkt auch die Schall- und Erschütterungsemissionen.“

Die Frage nach einer klimaneutralen Ausgestaltung des ÖPNV geht abseits einer Stadtbahn, die seit vielen Dekaden ausgereifte E-Mobilität bietet, mit technischen Herausforderungen einher. Die ersten Elektrobusse befahren bereits die Lübecker Straßen, allerdings sind diese in Bezug auf Einsatzmöglichkeiten und Reichweite den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor noch deutlich unterlegen. Klimaneutralität kann hier wahrscheinlich nur mit deutlich verbesserten Batterien, Oberleitungs- oder Wasserstoff-basierten Lösungen erzielt werden.

Gleichwohl setzt die Implementierung einer Stadtbahn einen jahrelangen Planungs- und Erörterungsprozess mit erheblichem personellem Aufwand voraus. Auch im Falle einer Förderung durch Bund und Land (bis zu 85%) ist mit sehr hohen Kosten zur Anpassung der städtischen Infrastruktur zu rechnen (vgl. Tabelle 1). So wird in der Landeshauptstadt Kiel bei einem möglichen Streckennetz von ca. 34,5 km mit Gesamtkosten in Höhe von ca. 460,8 Mio. € gerechnet. Entsprechend werden dort die Kosten pro km auf etwa 13,36 Mio. € geschätzt (vgl. Tabelle 2).

**Tabelle 1: Beispiele für Investitionskosten für Stadtbahnneubauprojekte in Deutschland in den letzten Jahren (entnommen aus der Grundlagenstudie der Landeshauptstadt Kiel)**

Projektbezeichnung	Länge [km]	Fertigstellung [Jahr]	Investitionskosten [Mio. Euro]	Kosten pro km Straßenbahn [Mio Euro]
Düsseldorf ISS Dome	2,2	2018	30	13,6
Mainz Mainzelbahn	9,2	2016	90	9,8
Saarbrücken Hausweiler-Lebach	10,4	2014	85	8,2
Berlin Hbf - Turmstraße	2,1	2020	20	9,5
Ulm Linie 2	9,0	2018	216	24,0
Darmstadt Lichtwiese	1,1	2020	14	12,7
Mannheim Stadtbahn Nord	6,4	2016	90	14,1
Bochum Linie 310	5,6	2019	59	10,5
Magdeburg Nord-Süd-Verbindung	3,5	2019	52	14,9

**Tabelle 2: Beispiele für Investitionskosten für geplante Stadtbahnneubauprojekte in Deutschland (entnommen aus der Grundlagenstudie der Landeshauptstadt Kiel)**

Projektbezeichnung	Länge [km]	Fertigstellung [Jahr]	Investitionskosten [Mio. Euro]	Kosten pro km Straßenbahn [Mio Euro]
Kiel – Neubau Gesamtnetz	34,5	2030	461	13,4
Potsdam – Krampnitz	7,5	2030	50	6,7
München Westtangente	8,25	2026	170	20,6
Wiesbaden – Neubau Gesamtnetz (gescheitert)	34,6	2025	305	8,8

Ebenfalls ist zu konstatieren, dass Stadtbahnprojekte trotz der einschlägigen Vorteile keinesfalls Selbstläufer sind und auch immer wieder zu beobachten ist, dass dieser Widerstand aus

der Bevölkerung ausgesetzt sind, bei dem es vor allem um die notwendigen Bauarbeiten, die Baukosten und die Flächenkonkurrenz mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) geht. Beispiele für Projekte, die hieran gescheitert sind, sind u.a. in Aachen, Plankstadt und Wiesbaden zu finden. Andererseits gibt es auch Städte, in denen die Überlegungen und Planungen für neue Stadtbahnprojekte schon weit gediehen sind, beispielsweise Kiel, Regensburg, Erlangen, Tübingen und Reutlingen. In Erlangen sprach sich nicht nur die Politik, sondern auch die Bevölkerung in einem Bürgerentscheid zugunsten der Einführung einer Stadtbahn aus.

Das Gutachten hat eine hohe Relevanz und Tragweite für den zukünftigen VEP: Mit diesem soll u.a. ermittelt werden, inwieweit der ÖPNV zu einer der tragenden Säulen der Verkehrswende in Lübeck werden könnte. Daher soll möglichst abschließend die Frage geklärt werden, ob ein Systemsprung auf die Stadtbahn eine Strategie ist, auf die die Hansestadt Lübeck setzen sollte, oder ob die Potenziale zu gering sind, um dieses Vorhaben zu begründen.

Der VEP soll aufzeigen, wie das Lübecker Verkehrssystem auf die möglichen zukünftigen Anforderungen angepasst werden muss. Daher ist gleich zu Beginn des Prozesses die Frage zu klären, ob eine Stadtbahn bei der Aufstellung des VEP mitgedacht werden soll. Eine Entscheidungsgrundlage zu den infrastrukturellen, betrieblichen, städtebaulichen und finanziellen Voraussetzungen ist dafür zwingend erforderlich.

Bei Ablehnung des Beschlusspunktes 3 wird die Verwaltung die Idee einer Stadtbahn im VEP nicht weiterverfolgen.

#### **Anlagen:**

Anlage 1: Finanzielle Auswirkungen

Anlage 2: Prozessbeschreibung VEP

Senatorin Joanna Hagen

Bereich: 5.610

Anlage zur Vorlage vom 10.09.2021

Produkt: 511003 und 547001

VO-Nr.: VO/2021/10443

2. Verfahrensübersicht – Finanzielle Auswirkungen

**KONSUMTIV**

Finanzielle Auswirkungen in €	2022	2023	2024	2025
Erträge				
Aufwendungen	-240.000,00	-150.000,00	-100.000,00	
Saldo Ergebnisplan	-240.000,00	-150.000,00	-100.000,00	0,00
Einzahlungen				
Auszahlungen	-240.000,00	-150.000,00	-100.000,00	
Saldo Finanzplan	-240.000,00	-150.000,00	-100.000,00	0,00

2022	Ergebnisplan	Finanzplan		
Mittel veranschlagt	x	x	Ergebnisplan	Finanzplan
Zusätzl. zu ordnen			Gesamtlaufzeit	Gesamtlaufzeit
Haushaltsbelastend	x	x	x	x
Haushaltsentlastend				
Haushaltsneutral				

Haushaltsjahr	Produktsachkonten		Ergebnisplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
2022			
(Minder) Erträge:			
(Mehr) Erträge:			
(Minder) Aufwendungen:			
(Mehr) Aufwendungen:	547001 000 5431009	Aufgabenträgerschaft ÖPNV Gutachten	-90.000,00
(Mehr) Aufwendungen:	511003000.5431009	Stadtpl. u. -entwicklung - Gutachten	-150.000,00
		<b>Saldo Ergebnisplan</b>	<b>-240.000,00</b>

	Produktsachkonten		Finanzplan
	Bezifferung	Bezeichnung	Betrag in €
(Minder) Einzahlungen:			
(Mehr) Einzahlungen:			
(Minder) Auszahlungen:			
(Mehr) Auszahlungen:	547001 000 7431009	Aufgabenträgerschaft ÖPNV Gutachten	-90.000,00
(Mehr) Auszahlungen:	511003000.7431009	Stadtpl. u. -entwicklung - Gutachten	-150.000,00
		<b>Saldo Finanzplan</b>	<b>-240.000,00</b>



VEP 2021

Prozessbeschreibung

Hansestadt Lübeck  
Fachbereich Planen und Bauen  
Bereich Stadtplanung und Bauordnung  
Abteilung Stadtentwicklung  
Mühlendamm12 | 23552 Lübeck  
(0451) 115  
[christian.stolte@luebeck.de](mailto:christian.stolte@luebeck.de)  
[www.luebeck.de](http://www.luebeck.de)



Lübeck, 2. September 2021

## Inhaltsverzeichnis

Definition VEP .....	3
Anlass und Ausgangssituation .....	3
Beschreibung Endprodukt .....	4
(1)    übergeordnete Fragestellungen .....	4
(2)    übergreifende Fragestellungen mit Quartiersbezug.....	5
(3)    Vertiefende Fragestellungen in Bezug auf den ÖPNV und SPNV .....	6
(4)    Vertiefende Fragestellungen in Bezug auf den Radverkehr: .....	6
Aufbau des Prozesses / Bausteine .....	7
Vorarbeiten .....	7
Zielfindung .....	8
Analyse.....	9
(1)    übergeordnete Fragestellungen .....	9
(2)    übergreifende Fragestellungen mit Quartiersbezug.....	11
(3)    Vertiefende Fragestellungen in Bezug auf den ÖPNV und SPNV .....	12
(4)    Vertiefende Fragestellungen in Bezug auf den Radverkehr: .....	13
Konzepterstellung.....	14
Gesamtkonzept .....	14
Teilgutachten .....	17
Beteiligung und begleitende Gruppen .....	19
Zeitplan.....	20
Schlusswort.....	20



# Definition VEP

## Was ist ein VEP?

Ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist ein informeller Rahmenplan, der auf strategisch-konzeptioneller Ebene die zukünftige Verkehrsentwicklung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten abbildet. Der VEP stellt dar, wie langfristig die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und der Güterverkehr komfortabel, sicher, stadtverträglich und wirtschaftlich abgewickelt werden sollen. Bei der Betrachtung der Verkehrsentwicklung im VEP werden alle Verkehrszwecke, Verkehrsmittel und Verkehrsnetze gemeinhin berücksichtigt.

Vor dem Hintergrund des dynamisch voranschreitenden Klimawandels und der Erfordernis einer menschen- und stadtverträglichen, flächenschonenden Mobilität ist eine grundlegende Änderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung wahrscheinlich unumgänglich. Gleichzeitig sind noch viele Fragen bzgl. der bestmöglichen und nachhaltigsten Mobilitätsformen offen. Die Verkehrswende ist somit ein langfristiger, aber enorm bedeutender Prozess und es gilt, Entscheidungen von großer Tragweite zu treffen und die entsprechenden Weichen frühzeitig zu stellen. Der VEP soll die Grundlage dafür schaffen, dass Mobilität und Verkehr der Zukunft den Bedürfnissen der Bürger:innen gerecht werden und gleichzeitig nachhaltig sind.

## Anlass und Ausgangssituation

### Warum ist ein neuer VEP erforderlich?

Nach der deutschen Wiedervereinigung wurde in Lübeck mit der Erarbeitung eines VEP begonnen, um die Infrastruktur den geänderten Randbedingungen anpassen zu können. Dieser VEP wurde im Jahr 2000 beschlossen und hatte das Jahr 2008 als Umsetzungshorizont. Mit der Freigabe der K13, B104 und B207 wurden vor allem die großen Neubauten der Kfz-Infrastruktur, die sich aus dem VEP ergaben, abgeschlossen. Verkehrsprojekte des Umweltverbunds, wie die Ausweitung des Busverkehrs, u. a. durch neue Schnellbus-Angebote, den Ausbau der Busbeschleunigung, der Prüfung einer Stadtbahn oder der Einführung einer Fährverbindung Schlutup – Herrenwyk für den Radverkehr wurden aufgrund anderer Prioritäten oft nicht umgesetzt.

2008 hat die Bürgerschaft der Hansestadt Lübeck die Verkehrsplanung mit der Fortschreibung des VEP beauftragt, um einen nahtlosen Übergang zum neuen VEP nach Umsetzung der großen Kfz-Infrastrukturmaßnahmen sicherzustellen. Aufgrund unzureichender Kapazitäten wurde dieser Auftrag bisher jedoch nicht angegangen. Der neue VEP soll dazu dienen, auf Basis einer zunächst ergebnisoffenen Grundsatzdiskussion einen weitreichenden Konsens zur Beantwortung der verkehrlichen Fragestellungen in Lübeck herzustellen. Insbesondere die Belange der Verkehrswende sind in Lübeck auf eine solide planerische Basis zu stellen und zu erörtern. Hierbei soll zusammen mit den Lübecker:innen herausgefunden werden, wie der „Lübecker Weg“ für eine Verkehrswende passgenau aussehen kann. Aus diesem Konsens ergibt sich eine langfristige Planungsgrundlage für die Bauverwaltung.

Zurzeit bestehen im Tagesgeschäft der Bauverwaltung häufig Zielkonflikte bezüglich der verschiedenen Nutzungsansprüche von Straßenräumen. Der Verwaltung fehlt es an einer anwendbaren Orientierungslinie – insbesondere in Bezug auf die Frage, an welcher Stelle im



Verkehrsnetz die Bedürfnisse welchen Verkehrsträgers in besonderem Maße zu berücksichtigen sind. Das Erfordernis zur Erarbeitung eines neuen VEP ergibt sich zudem aus veränderten verkehrlichen Randbedingungen und steigenden Umweltaforderungen. Bereits heute bestehen erhebliche Anforderungen aus anderen Fachplanungen, insbesondere aus der Lärminderungsplanung und dem Klimaschutz. Nicht zuletzt ist ein VEP auch erforderlich, um der weiteren Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung in Lübeck gerecht zu werden. Da derzeit auch der Flächennutzungsplan (FNP) neu aufgestellt wird, kann hier eine ganzheitliche Stadtentwicklungsplanung erfolgen. Die heraufziehende Mobilitäts- und Verkehrswende ist ohne eine entsprechende übergeordnete Planungsgrundlage nicht adäquat umsetzbar. Die Bearbeitung des VEP liegt in der Verantwortung des Bereichs Stadtplanung und Bauordnung, Abteilung Stadtentwicklung und beleuchtet die strategisch-konzeptionelle Ebene des Verkehrs. Deshalb soll der VEP eine umfassende Auseinandersetzung mit wesentlichen Themen der Mobilität liefern. Die bearbeiteten Themen sollen ein zielgerichtetes und integratives Konzept ergeben.

## Beschreibung Endprodukt

### **Was ist das Ziel / Endprodukt? Welche Fragestellungen sollen im VEP geklärt werden?**

Ziel ist es, eine umfangreiche Auseinandersetzung mit der Mobilität in der Hansestadt Lübeck zu erwirken, welche darin endet, dass für die gewünschte Zukunft Vorgaben, Festsetzungen und Ideen entwickelt und festgehalten werden. Diese konzeptionellen Vorgaben dienen als Leitfaden und Handlungsempfehlung innerhalb der Verwaltung. Das Ergebnis liegt nicht in einem kleinteiligen Maßnahmen- und Umsetzungskonzept, sondern in der Ausarbeitung eines Leitfadens, welcher bei konkreten Planungen der Verwaltung als Planungshilfe herangezogen werden kann und muss. Bei Fragestellungen, Projekten und Baumaßnahmen, welche Auswirkungen auf den Verkehr haben, müssen die Grundsätze des VEP beachtet werden. Durch den VEP wird eine einheitliche Marschrichtung und eine Grundlage für die Verkehrs- und Stadtplanung in der Hansestadt Lübeck vorgegeben.

Grundsätzlich werden im VEP alle Themenbereiche zu Verkehr und Mobilität integriert betrachtet. Allerdings bedürfen einige Themen in ihrer Bedeutung oder Komplexität über die Aussagen im VEP hinaus einer gesonderten, vertiefenden Betrachtung. Dafür werden zusätzlich zum Gesamtkonzept des VEP spezifische Teilgutachten erarbeitet.

Die Erstellung des VEP wird per Ausschreibung vergeben. Daher müssen detaillierte Vorgaben für die externen Gutachter formuliert werden. Der VEP für die Hansestadt Lübeck soll als Mindestanforderungen Antworten auf folgende Fragestellungen beinhalten:

#### ***(1) übergeordnete Fragestellungen***

##### **1a -Mobilitätsverhalten:**

- Welche technischen, demografischen und gesellschaftlichen Trends nehmen Einfluss auf die zukünftige Mobilität?
- Wie entwickelt sich das Mobilitätsverhalten der Bewohner:innen Lübecks (und des Umlandes) bis zum Jahr 2040?



- Wie entwickeln sich wesentliche Mobilitätskennwerte?

### **1b – Ausgestaltung Verkehrsnetz:**

- An welchen Stellen wird das bestehende Verkehrsnetz den zukünftigen quantitativen und qualitativen Anforderungen des Kfz-Verkehrs und des Umweltverbundes nicht gerecht?
- Wo verlaufen heutzutage und vor allem in Zukunft die wichtigen Trassen für die verschiedenen Verkehrsmittel?
- Wo bestehen für die einzelnen Verkehrsmittel Lücken im Netz? Wo sind Anpassungen erforderlich?
- Wie können zukünftig laufend Anpassungserfordernisse am Verkehrsnetz identifiziert werden?

### **1c – Mobilitätswende:**

- Was bedeutet Mobilitätswende für die Lübecker:innen?
- An welchen Stellen im Verkehrsnetz sind grundlegende Umgestaltungen nötig, wenn eine Mobilitätswende in Lübeck gelingen soll?
- Wo können welche Maßnahmen zu einer Verbesserung des Umweltverbundes beitragen?
- Wie kann die Mobilitätswende zielgruppengerecht gestaltet werden?
- Wo lassen sich in Zukunft neue Ansätze des Städtebaus, wie beispielsweise autoarme oder autofreie Quartiere im Stadtgebiet am besten umsetzen?

### **1d – Verkehrslenkung:**

- Wie kann der fließende und Parksuchverkehr gelenkt werden, damit die Belastung des Verkehrsnetzes und der Anwohner:innen von viel befahrenen Straßen vermindert wird?
- Wie können innovative Projekte der städtischen Logistik die Probleme des steigenden Güterverkehrsaufkommens reduzieren?

## **(2) übergreifende Fragestellungen mit Quartiersbezug**

### **2a – Entlastung Quartiere:**

- Wie und wo kann Verkehrsberuhigung stattfinden?
- Wie kann der Parkdruck in verdichteten und älteren Wohngebieten gesteuert und vermindert werden?
- Wie und wo können Angebote wie Car-Sharing zukünftige Mobilitätsbedürfnisse befriedigen und Parkdruck mindern?

### **2b – Verknüpfung von Verkehrsträgern:**

- Wo sind geeignete Orte für Mobilitätsstationen und wie sind diese auszugestalten?

### **2c – Ladeinfrastruktur: (optional)**

- Wo und in welchem Maß ist öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur erforderlich?



- Wie kann in verdichteten und älteren Wohngebieten öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Bewohner:innen hergerichtet werden?

### **(3) Vertiefende Fragestellungen in Bezug auf den ÖPNV und SPNV**

#### **3a – ÖPNV-Premiumachsen:**

- Mit welchen Mitteln (baulich sowie den Takt betreffend) können die unter 1b identifizierten Trassen gestärkt werden?
- Welcher ist der ideale Takt für ÖPNV-Premiumachsen?
- Wo sind Potenziale für zusätzliche Schnellbuslinien? (sowohl innerhalb der Stadt, als auch im Stadt-Umland-Verkehr)
- Wo liegen Potentiale für die Ausweitung des Spät und Nachtverkehrs? Beispielsweise durch eine Stärkung der Hauptachsen oder der Entwicklung eines eigenständigen Schnellbusnetzes?

#### **3b – Regio-S-Bahn:**

- Wo bestehen Potenziale für zusätzliche SPNV-Strecken und Haltepunkte?
- Wo ist welcher Takt anzustreben?

#### **3c – Verknüpfung Bus-Schiene:** (in Verbindung mit Punkt 2)

- Wo können Bus und Schiene baulich und durch Fahrplankonzepte besser verknüpft werden?

#### **3d – Stadtbahn:** (optional)

- Besteht in Lübeck das Potenzial für eine Stadtbahn?
- Sind ohne eigenes Stadtbahnssystem die Herausforderungen der Verkehrswende, wie eine nennenswerte Steigerung der Fahrgastzahlen sog. wahlfreier Fahrgäste machbar?

### **(4) Vertiefende Fragestellungen in Bezug auf den Radverkehr:**

#### **4a – Ausgestaltung Veloroutennetz:**

- Welche Führungsformen für den Radverkehr sind für die unter 1b identifizierten wichtigen Trassen anzuwenden? Sind diese als Radschnellwege oder Velorouten auszugestalten? Wie sind die Lübecker Qualitätsstandards hierfür?
- Welche Qualitätsanforderungen sollten an Radtourismus- und Radwandererrouten gestellt werden? Wo ist Potential für Radtourismus- und Radwandererrouten?

#### **4b – Fahrradparken:** (in Verbindung mit Punkt 2)

- Wo befinden sich wichtige Orte für (Lasten-)Fahrradabstellanlagen?
- Welche Qualitäten sind anzubieten?



#### 4c – Sonstige Infrastruktur:

- Wie, wo und für wen können Bike-Sharing-Angebote zukünftige Mobilitätsbedürfnisse befriedigen? (In Verbindung mit 2b)

## Aufbau des Prozesses / Bausteine

### Wie gehen wir vor? Wie ist der Fahrplan?

Zur Erstellung des VEP sind verschiedene Arbeitsschritte erforderlich. Diese bilden den roten Faden, bauen aufeinander auf und gipfeln im „Endprodukt“ – dem finalen Konzept. Die jeweiligen groben Arbeitsschritte sind im Folgenden aufgeführt und nach ihrer Fragestellung, den einzelnen Arbeitsschritten und deren Produkte erläutert.

### *Vorarbeiten*

Zum Einstieg in den Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung steht eine systematische Zusammenstellung vorhandener Konzepte, Planungsabsichten sowie weiterer Vorgaben für die Verkehrsplanung. Dazu zählen u.a bestehende Verkehrskonzepte, Klimaschutzkonzepte, Lärmaktionspläne, Berichte der Unfallkommission und politische Beschlüsse.

Folgende Konzepte liegen in der Hansestadt Lübeck vor:

- Gültiger VEP aus dem Jahr 2000
- Masterplan Klimaschutz
- Radverkehrskonzept Fahrradfreundliches Lübeck
- Lärmaktionsplan
- Klimaschutzkonzept
- spezifische und stadtteilbezogene Mobilitätskonzepte (insbesondere Rahmenplan Innenstadt, Mobilitätskonzept Travemünde und Priwall)
- Regionaler Nahverkehrsplan
- Masterplan Straßen
- Erhaltungsstrategie
- Touristisches Entwicklungskonzept
- Hafenentwicklungsplan
- Vorrangstraßennetz
- LNVP
- Entwurf Stellplatzsatzung inkl. verkehrlicher Beurteilung
- Parkraumuntersuchung UKSH
- Konzept Lübeck Staufrei
- Konzept Busbeschleunigung
- Tarif- und Angebotsgutachten für den ÖPNV
- Ggf. Zustandsbericht Fahrbahn und Nebenanlagen

Durch die Erarbeitung eines Daten-/Analysekonzepts wird die nachfolgende Analyse in ihren Grundzügen vorbereitet. Für die Beantwortung der eingangs aufgeführten Fragestellungen müssen die erforderlichen Grundlagen gesammelt, erhoben und aufbereitet werden.



Folgende Daten/Statistiken liegen in der Hansestadt Lübeck vor:

- Grunddaten der HL-internen Statistik (insb. Demografie, Kraftfahrzeugentwicklung)
- Treibhausgasbilanz
- Auswertungen Beteiligungsprozesse (u.a. LÜBECK:überMORGEN, Angsträume)
- Verkehrszählungen für Teile des Straßennetzes (DTV)
- Nicht HL-interne Erhebungen (MiD, ADFC Fahrradklimatest, Pendlerstatistik)
- Daten aus dem amtlichen Liegenschaftskatasterinformationssystem (z.B. öffentliche Verkehrsflächen)
- Haltestellendatenbank
- Unfallatlas
- Verkehrsmodell (aktuell in Aufstellung)
- Auslastungsdaten der KWL-Parkhäuser
- Zählungen LBV
- Zählungen Herrentunnel

## Zielfindung

Die Formulierung von Zielen für die künftige Mobilität ist wesentlich für die Erarbeitung des VEP. Die Ziele bilden das Grundgerüst für die konzeptionelle Ausarbeitung.

Als Hauptbestandteil dieses Arbeitsschrittes wird durch die Hansestadt Lübeck ein internetbasierter Stadtentwicklungsdialo durchgeführt. Dieser knüpft an das Format LÜBECK:überMORGEN an und dient als umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung für den FNP und den VEP. Hier sollen für die Themen Siedlungsentwicklung und Mobilität vor dem Hintergrund veränderter Randbedingungen, wie dem demografischen Wandel, wirtschaftlichen Strukturwandel und dem Klimawandel vier verschiedene Szenarien der Stadtentwicklung dargestellt und durch die Öffentlichkeit bewertet werden. Diese stellen – vereinfacht ausgedrückt – das Spektrum zwischen Wachstum und Nachhaltigkeit sowohl in konsequenter als auch moderater Auslegung dar. Die Grundannahmen der einzelnen Szenarien sind in folgender Abbildung grob erläutert.

Szenario A Konsequent expansives Szenario	Szenario B Moderat expansives Szenario	Szenario C Moderat integratives Szenario	Szenario D Konsequent integratives Szenario
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Modal Split verändert sich Richtung MIV</li> <li>- Haushaltsmittel ganz oder überwiegend im Straßenunterhalt und -ausbau</li> <li>- Der MIV erhält mehr Fläche, um wachsender Mobilität zu begegnen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Modal Split bleibt, wie er ist</li> <li>- Verteilung Haushaltsmittel bleibt bestehen</li> <li>- Straßenraumaufteilung bleibt, wie sie ist</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Modal Split verändert sich Richtung Umweltverbund</li> <li>- Haushaltsmittel werden signifikant Richtung Umweltverbund verändert</li> <li>- Straßenräume und -netz werden zugunsten des Umweltverbunds verändert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Modal Split nahezu ausschließlich beim Umweltverbund</li> <li>- so wenig MIV wie möglich</li> <li>- Haushaltsmittel überwiegend beim Umweltverbund</li> <li>- Großflächiger Rückbau von Straßenraum</li> </ul>

Ziel soll es sein, u.a. die Frage zu klären, was Verkehrswende in Lübeck grundsätzlich bedeutet. Die Verwaltung spricht eine Empfehlung aus – in Form des Szenarios C. Durch Wahl des Vorzugs-Szenarios wird der Meilenstein der Zielfindung beendet. Das gewählte Szenario stellt für die weitere Bearbeitung des VEP die maßgebliche Vorgabe dar. Alle Ergebnisse des VEP müssen vor



dem Hintergrund der gewählten Zielvorstellung legitimiert werden können. Das gewählte Ziel-Szenario wird als politischer Beschluss gesichert.

Der laufende Stadtentwicklungsdialo g ist im Internet unter

<https://uebermorgen.luebeck.de/projekte/stadtentwicklungsdialo g/index.html> zu finden.

## *Analyse*

Die Analyse des Status-Quo, der Verkehrsmengenprognosen und der Abgleich mit den Zielen bildet eine wesentliche Säule im VEP-Prozess. Das Verkehrssystem, das Mobilitätsverhalten und raumbedeutsame Entwicklungen werden untersucht sowie textlich und grafisch dargestellt. Um ein konkretes Ergebnis aus der Beschreibung des Status-Quo zu ziehen, wird dieser im Hinblick auf die festgelegten Ziele bewertet. Dazu werden die einzelnen Analyseergebnisse vor dem Hintergrund des gewählten Ziel-Szenarios betrachtet und bspw. als Chancen, Mängel oder Herausforderungen eingestuft. Das Ziel der Analyse ist es, das aktuelle Mobilitätsverhalten zu veranschaulichen und deutlich aufzuzeigen, in welchen Bereichen die Ist-Situation von der Soll-Situation abweicht, um daraus einen Handlungsbedarf abzuleiten. Dieser Handlungsbedarf, der sich ergibt, legitimiert die nachfolgende Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans.

Im Rahmen der Analyse können sich Bezug nehmend auf die oben aufgeführten Fragestellungen zusätzliche Fragestellungen weitergehende Analyseschritte ergeben. Nach gegenwärtigem Stand und Bezug nehmend auf die bestehenden Fragestellungen sind aus Sicht der Hansestadt Lübeck folgende Analyseschritte erforderlich:

### ***(1) übergeordnete Fragestellungen***

#### **1a – Mobilitätsverhalten:**

- Allgemeine technische, demografische und gesellschaftliche Trends (E-Antrieb, Sharing, autonomes Fahren, Pkw-Besatz, Klimaschutz,...) werden dargestellt und Annahmen zur Wirkung auf die Lübecker Mobilität getroffen
- Die Entwicklung wesentlicher Mobilitätskennwerte (z.B. Verkehrsaufkommen, Verkehrsleistung, Verkehrsstärke) insgesamt für die Hansestadt Lübeck wird vor diesem Hintergrund für die einzelnen Verkehrsmittel prognostiziert.
- Die vorliegenden Daten zum gegenwärtigen Mobilitätsverhalten werden ausgewertet. Auf Basis allgemeiner Trends wird das zukünftige Mobilitätsverhalten abgeschätzt. Die Ergebnisse werden im Abgleich mit dem ausgewählten Szenario des Stadtentwicklungsdialo gs bewertet.

#### **1b – Ausgestaltung Verkehrsnetz:**

- Das bestehende Verkehrsnetz wird mit Hilfe des Verkehrsmodells für die einzelnen Verkehrsmittel auf seine Leistungsfähigkeit hin überprüft. Der Status Quo wird mit den zu erwartenden Verkehrsmengen abgeglichen. Dabei werden die Ergebnisse weiterer Zukunftsplanungen (allen voran der in Aufstellung befindliche FNP), z.B. in Bezug auf die Ausweisung neuer Baugebiete, einbezogen – ebenso Maßnahmen des BVWP 2030, RNVP, Vorhaben der DB und Nachbargemeinden. Veränderungen im Modal Split werden berücksichtigt.



- Zur Ermittlung des Vorrangstraßennetzes werden den Netzabschnitten in Abhängigkeit ihrer Verbindungsfunktion, ihres Ausbaustandards und ihrer Randnutzungen entsprechende Straßenkategorien zugeordnet, die ihre jeweilige Netzbedeutung beschreiben. Es erfolgt eine Bewertung des bestehenden Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßennetzes. (Arbeitsschritt erfolgt durch die Hansestadt Lübeck)
- Quantitative und qualitative Mängel im Netz werden aufgezeigt. Bedarfe und Potenziale für Erweiterungen der Netzkapazitäten und ggf. Lückenschlüsse im Netz sind zu identifizieren. Dabei sind auch mögliche neue Fährverbindungen nicht ausgeschlossen.
- Relationen mit hoher Nachfrage werden für die einzelnen Verkehrsträger (Kfz, Rad, Bus, Fußgänger) identifiziert (wichtigste Achsen). Bestehende und zukünftige Konflikte werden identifiziert. Von zentraler Bedeutung ist die Bestimmung der zukünftig wichtigsten Achsen/Routen für die einzelnen Verkehrsträger. Diese werden in ihrem Verlauf in Varianten geprüft, abgewogen und festgelegt. Ziel ist es, für jeden Verkehrsträger die wichtigsten Routen im Gesamtnetz festzulegen, die zukünftig möglichst konfliktfrei auf ihre jeweiligen Bedürfnisse hin ausgestaltet werden (z.B. Hauptroute für Busbeschleunigung, Radschnellweg etc.).
- Das bestehende Fußverkehrswegenetz ist in der Bestandsanalyse auf Netzlücken und Schwachstellen hin zu untersuchen. Dafür werden die Siedlungsstruktur und wichtige Ziel- und Quellgebiete (z.B. Stadtteilzentren, öffentliche Einrichtungen) im Analyseplan generalisiert dargestellt. Die Qualitätsanforderungen an die Ausgestaltung der wichtigen Fußverkehrswege und -verbindungen werden, unter der Maßgabe ein attraktives, sicheres und barrierefreies Fußverkehrswegenetz herzurichten, formuliert. Maßnahmen werden in generalisierter Form hergeleitet.
- Pendler:innenverflechtungen und wichtige Korridore in die Umlandgemeinden werden mit berücksichtigt.
- Für die Verkehrsmittel Kfz, Fahrrad und ÖPNV werden Reisezeiten (Minuten) der wesentlichen Pendler:innen-Routen und weiterer exemplarischer Beispielstandorte berechnet (Isochronen). Dabei steht der Vergleich (Reisezeitgewinn oder Reisezeitverlust) zwischen Kfz und der Verkehrsmittel des Umweltverbunds im Fokus.
- Ein besonderer Fokus in Bezug auf die gegenwärtige und zukünftige Funktion im Verkehrsnetz wird auf den Gustav-Radbruch-Platz und das Umfeld des Hauptbahnhofs gelegt.

### **1c – Mobilitätswende:**

- Im Rahmen der Prüfung der Hauptrouten der verschiedenen Verkehrsmittel (1b) wird analysiert, wo Konflikte auftauchen. Ziel soll es sein, dass für die einzelnen Verkehrsmittel ein Routennetz erarbeitet wird, das planerisch und baulich möglichst auf ihre jeweiligen Bedarfe angepasst ist. Dies kann in bestimmten Fällen bedeuten, dass z.B. bestehende autoorientierte Straßenräume langfristig an die Bedürfnisse eines anderen Verkehrsmittels grundlegend angepasst werden. Die unterschiedlichen Bedarfe und Belange werden (auch unter Kosten-Nutzen-Aspekten) abgewogen.



- Innerhalb der Haupttrassen für den Umweltverbund werden die zu erzielenden Qualitäten definiert (siehe 3a, 4a sowie 1b Fußverkehr).
- Zur Gewährleistung einer sozialgerechten Mobilität wird festgelegt, welche Personengruppen besonders relevant sind (Kinder, Senior:innen, mobilitätseingeschränkte Personen mit (Mehrfach-)Behinderungen, usw.). Die besonderen Bedürfnisse dieser Personengruppen werden bei sämtlichen Analyseschritten und Maßnahmen des VEP angemessen berücksichtigt.

### **1d – Verkehrslenkung, Güterverkehr:**

- Für Maßnahmen der Verkehrsleitung erfolgt die Auswahl der relevanten Ziele, der Routen und der zu schützenden Alternativrouten. Die Routen werden auf vorhandene Kapazitäten überprüft.
- Ein besonderes Augenmerk wird dabei auf den touristischen und insbesondere den Schwerlastverkehr gelenkt. Letzterer führt u.a. durch fehlende Stellplätze zu besonderen Belastungen – z.B. in Kücknitz und Roggenhorst. Es werden Quartiere identifiziert, in denen Belastungen durch Lkw Konflikte hervorrufen – mit Fokussierung auf den fließenden und den ruhenden Verkehr. Hier werden zukünftige Verkehrsmengen berücksichtigt und geeignete Routen nach Belastungsklassen und Querschnitt ermittelt. Geeignete Suchräume für Lkw-Stellplätze werden identifiziert. Dabei werden sowohl lokale als auch großräumige Lösungen untersucht.
- Für einen Leitfaden zu städtischer Logistik wird abgeschätzt, welche Potenziale auf Lübecker Stadtgebiet vorhanden sind und es werden verschiedene Instrumente geprüft (Lieferzonen, konsolidierte Zustellung, Mikro-Depots,...)
- Zu schaltende Korridore / Straßenzüge für einen potenziellen Verkehrsrechner werden identifiziert und mit den bedeutenden Trassen der verschiedenen Verkehrsträger rückgekoppelt. Vorhandene Techniken und Vorhaben werden dabei bewertet und notwendige weitere technische Voraussetzungen zur Etablierung eines Verkehrsrechners benannt. Hierunter fällt auch die Definition von Standorten für Dauerzählstellen und dynamische Schilder, die notwendig sind um die wesentlichen Verkehrsströme dauerhaft überwachen und steuern zu können.

### ***(2) übergreifende Fragestellungen mit Quartiersbezug***

#### **2a – Entlastung Quartiere:**

- Um Maßnahmen der Verkehrsberuhigung bestimmen zu können werden Quartiere mit Handlungsdruck identifiziert.
- In Lübeck besteht in vielen verdichteten Quartieren ein sich verstärkender Mangel an Parkraum, was einerseits Eingriffe der Straßenverkehrsbehörde zum Sicherstellen von Rettungswegen und andererseits zahlreiche Beschwerden von Bürger:innen zur Folge hat. Für ein optionales Teilkonzept Parken werden verdichtete Quartiere mit problematischem Parkdruck identifiziert. Das Parkraumangebot und der Belegungsgrad werden im



Zusammenhang mit der ggf. vorhandenen Parkraumbewirtschaftung bewertet. Konflikte werden aufgezeigt. Die Parkraumsituation wird im Vergleich mit anderen Städten eingeordnet. Generalisierte Lösungsansätze werden geprüft und bewertet (z.B. Sicherung von Flächen, Ausweisung von Quartiersgaragen, Erweiterung ÖPNV-Angebot etc.). Die miteinander konkurrierenden Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum und die Belange unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer:innen werden abgewogen. Insbesondere wird geprüft, welche Rolle eine Stärkung des Umweltverbunds und hier insbesondere des Car-Sharings bei der Behebung der Missstände spielen kann (siehe folgender Punkt)

- Für ein Car-Sharing-Konzept werden die Bedarfe und das Nutzer:innenpotenzial in den Quartieren abgeschätzt und verortet. Potenziale zur Weiterentwicklung des Car-Sharings werden modellhaft geprüft und mit Erfahrungswerten aus Best-Practice-Städten (z. B. Bremen) hinterlegt.

### **2b – Verknüpfung von Verkehrsträgern:**

- Zur Bestimmung geeigneter Orte für Mobilitätsstationen ist das Nutzer:innenpotenzial zu ermitteln und die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse vor Ort abzuschätzen. Wichtige ÖPNV-Standorte sind anhand von Ein- und Aussteigerzahlen zu identifizieren.

### **2c – Ladeinfrastruktur: (optionales Teilgutachten)**

- Die Bedarfe nach öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur werden ermittelt und räumlich sowie zeitlich verortet. Dabei sind auch touristische Bedarfe einzubeziehen.
- In vielen Lübecker Wohngebieten (z.B. Gründerzeitquartiere) stehen auf privaten Grundstücken keine Abstellflächen für Pkw zur Verfügung. Der Ladebedarf in verdichteten und älteren Wohngebieten wird ermittelt. Musterlösungen, wie der Ladevorgang von privaten Nutzer:innen in verdichteten und straßenräumlich beengten Stadtquartieren, die keine Möglichkeit haben private Ladeinfrastruktur herzustellen, werden aufgezeigt.

## **(3) Vertiefende Fragestellungen in Bezug auf den ÖPNV und SPNV**

### **3a – ÖPNV-Premiumachsen:**

- Die unter 1b festgelegten Hauptachsen für den ÖPNV werden modellhaft untersucht. Möglichkeiten der Verdichtung des ÖPNV (z. B. auf 10-Min-Takte in der HVZ und 30-Min-Takte in der NVZ oder SVZ) werden auf den ausgewählten Hauptachsen untersucht. Möglichkeiten der Busbeschleunigung auf diesen neuen Routen werden punktuell geprüft.
- Potenziale zur Einführung zusätzlicher Schnellbusangebote im städtischen und Stadt-Umland-Verkehr werden ermittelt
- Potentiale für die Ausweitung des Spät und Nachtverkehrs auf den Hauptachsen werden ermittelt



### **3b – Regio-S-Bahn:**

- Potenziale für zusätzliche (Schlutup) oder verdichtete (Travemünde) SPNV-Strecken und Haltepunkte (Roddenkoppel, Eichholz, Kücknitz-Waldhusen,...) werden ermittelt (entsprechend Ergebnisse des Arbeitskreises zwischen HL und NAH.SH)

### **3c – Verknüpfung Bus-Schiene:** (in Verbindung mit Punkt 2)

- Verbesserungspotenziale werden mit Hilfe des Verkehrsmodells analysiert. Punktuell werden Bedarfe für zusätzliche Linien geprüft

### **3d – Stadtbahn:** (optionales Teilgutachten)

- Abschätzung der Fahrgastpotentiale sowie hierauf aufbauend Identifikation möglicher Stadtbahn-würdiger Korridore und Entwicklung eines möglichen Stadtbahnnetzes samt Busergänzungsnetz (hierzu: Verwendung der Analysedaten des Gutachtens zur nachhaltigen Ausweitung des ÖPNV in Lübeck sowie von Bevölkerungsdaten)
- Auf dem vorherigen Arbeitsschritt aufbauend: Abschätzung der betrieblichen Aufwendungen für den Planungsfall (Stadtbahn plus Ergänzungsbusnetz) sowie der direkten und indirekten Investitionskosten.
- Abschließend: Vergleichende Bewertung Ist-Fall und Planungsfall (im Hinblick auf: Erschließung neuer Fahrgastpotentiale/Modal Shift, Mobilitätskosten, Betriebskosten, Infrastrukturinvestitionen etc.)

## **(4) Vertiefende Fragestellungen in Bezug auf den Radverkehr:**

### **4a – Ausgestaltung Veloroutennetz:** (Teilgutachten Radverkehr)

- Die unter 1b festgelegten Vorzugstrassen für den Radverkehr werden vertiefend untersucht. Im Rahmen einer Feinbetrachtung werden die Trassen für die Velorouten und die Freizeitrouten (Radwanderwege, etc.) unter qualitativen Gesichtspunkten betrachtet. Vorgaben zur zukünftigen Ausgestaltung werden formuliert.
- Die Umsetzbarkeit von auf die Bedürfnisse der Radfahrenden zugeschnittenen Führungsformen (z.B. Radschnellweg, Fahrradstraße usw.) wird abschnittsweise modellhaft geprüft. Die Gegebenheiten vor Ort sind in angemessener Weise zu berücksichtigen.
- Die Unfallschwerpunkte mit Radfahrenden als Beteiligte werden lokalisiert und auf Grundlage ihrer Häufung und der Schwere zusammengefasst. Unfallbegünstigende Rahmenbedingungen werden identifiziert. Es werden modellhafte Lösungen entwickelt.
- Für alle wesentlichen Führungsformen des Radverkehrs werden beispielhafte Lösungen für Radverkehrssichere und -freundliche Kreuzungssituationen formuliert und dargestellt. Anforderungen zur Radverkehrsführung an Knotenpunkten und Haltestellen des ÖPNV werden ebenfalls untersucht, bewertet und auf Eignung untersucht.



#### **4b – Fahrradparken:** (in Verbindung mit Punkt 2)

- Das Fahrradabstellangebot und die Auslastung werden analysiert und bewertet. Quantitative und qualitative Defizite werden identifiziert
- Mögliche Angebotsstrukturen von Fahrradabstellanlagen werden geprüft (z.B. Bike+Ride; Qualität der Fahrradabstellanlage nach Quartierstypologie; Serviceangebot)

#### **4c- Sonstige Infrastruktur**

- Derzeit soll ein Bike-Sharing-System in Lübeck implementiert werden. Bisherige Erfahrungen werden analysiert. Ein Ausbau des Systems wird räumlich und organisatorisch geprüft.
- Es werden Ansprüche für die Führung von Radverkehrsanlagen an Baustelleneinrichtungen getroffen. Dabei liegt der Fokus auf der Verkehrssicherheit, der Konfliktfreiheit und der Umweg freien Führung.

Die Auflistung der Analyseschritte ist ggf. nicht vollständig. Während des Prozesses können sich weitere Aspekte ergeben. Auch ist eine Ergänzung durch die potentiellen Auftragnehmer im Zuge der Angebotserstellung aus ihrer Erfahrung heraus erwünscht.

Die Analyseergebnisse werden in geeigneter Form und in Herleitung der unten stehenden Endprodukte textlich sowie mit Karten oder Tabellen aufbereitet.

## **Konzepterstellung**

### *Gesamtkonzept*

Das Konzept stellt das „Endprodukt“ des VEP-Prozesses dar. In ihm vereinen sich die Erkenntnisse aus Zielfindung und Bestandsanalyse zu einem integrativen, konzeptionellen Planungsleitfaden. Im Konzept werden Änderungen im Verkehrsnetz festgelegt, welche den in der Bestandsanalyse festgestellten Defiziten entgegenwirken (reaktiv). Dies erfolgt mit Mitteln, die mit dem gewählten Entwicklungsszenario in Einklang stehen. Außerdem soll aufgezeigt werden, wie das bestehende Netz verändert oder ergänzt werden kann, um die zukünftigen Anforderungen – u.a. aus der Verkehrswende bzw. dem gewählten Szenario zu erfüllen (proaktiv).

Die formulierten Ergebnisse des Konzepts sind als übergeordnete Strategie- und Maßnahmenbündel zu verstehen, welche als Einzelmaßnahmen bis zur Umsetzungsreife einer weiteren Ausformulierung bedürfen. Sie dienen als Impuls zur Verankerung von Maßnahmen und kommunaler Planwerke. Die strategischen Vorgaben beziehen sich dabei auf unterschiedliche Schwerpunkte und räumliche Darstellungsebenen.

Das Konzept – bzw. der Planungsleitfaden – enthält unter anderem grundsätzliche Anforderungen an das Verkehrssystem, Musterlösungen für verschiedenste Themenschwerpunkte, die Darstellung der notwendigen Folgeschritte sowie siedlungs- und verkehrsspezifische Empfehlungen. Die Darstellung erfolgt über Karten, Steckbriefe oder textliche Bausteine. Aufgrund ihrer Bedeutung und Komplexität bedürfen einzelne Themen einer vertiefenden Betrachtung, weswegen für diese eigenständige Teilkonzepte erstellt werden sollten. Diese können in geeigneter Weise auf individuelle Fragestellungen eingehen, vielschichtigeren Analysen darstellen oder detailliertere Festsetzungen treffen. Die Teilgutachten sind als Beihefte des



Gesamtberichts angedacht. Teilweise sind dies Teilgutachten optional anzubieten, da zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht entschieden ist, ob eine tiefergehende Betrachtung durchgeführt werden soll.

Zur besseren Orientierung in diesem Dokument und Verständnis der angestrebten Vorgehensweise wurden die einzelnen Arbeitsschritte nummeriert. Im Folgenden wird teils von diesem Schema abgewichen, da bestimmte Themenbereiche eine Querschnittsfunktion aufweisen (z.B. 1c – Verkehrswende) und in jedem Teilprodukt berücksichtigt werden müssen. Andere Themen werden den Teilgutachten zugeordnet.

Nach derzeitigem Stand soll der VEP im Ergebnis – Bezug nehmend auf die einleitend aufgeworfenen und durch die Beschreibung der Analyseschritte erläuterten Fragestellungen – folgende Produkte enthalten:

### **VEP-Gesamtkonzept:**

#### **1. übergeordnete Fragestellungen**

- Zur Darstellung der Ergebnisse zum Thema zukünftige Ausgestaltung Verkehrsnetz werden gesamtstädtische Karten mit folgenden Darstellungen erstellt:
  - Maßnahmen im Verkehrsnetz zur qualitativen oder quantitativen Anpassung an die zukünftigen Verkehrsmengen
  - Zusätzliche Verkehrsstrassen, die bestehende Lücken im Verkehrsnetz schließen können
  - Zukünftiges Vorrangstraßennetz
  - Zukünftige Haupttrouten für den Kfz-Verkehr
  - Zukünftiges Haupttroutennetz für den ÖPNV
  - Zukünftiges Haupttroutennetz (z.B. „Veloroutennetz“) für den Radverkehr
  - Wichtigste Bereiche für die Stärkung des Fußverkehrs

Die qualitativen Anforderungen der einzelnen Verkehrsmittel werden in generalisierter Form aufgeführt (ebenso Handlungsbedarfe und Maßnahmen). Dabei werden die Belange von Personen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen bzw. mobilitätseingeschränkte Personen berücksichtigt. Das Umland wird bei den Haupttrouten in geeigneter Form einbezogen. Lösungsmöglichkeiten zur Beeinflussung des Pendler:innenverkehrs werden aufgezeigt. Die Machbarkeit von zusätzlichen Verkehrsstrassen für mögliche Lückenschlüsse wird durch eine Kosten-Nutzen-Abschätzung ermittelt.

- Zur Darstellung der Ergebnisse zum Thema laufende Anpassungen im Verkehrsnetz wird eine gesamtstädtische Karte mit folgenden Darstellungen erstellt:
  - Zählstellen
  - steuerbare LSA
  - dynamische Schilder
  - Ziel-Korridore
- Zum Thema Verkehrsleitung und Schwerlastverkehr wird eine gesamtstädtische Karte mit folgenden Darstellungen erstellt:
  - Routen
  - Standorte und Ziele der Verkehrsleitung



- Maßnahmen zur Verkehrslenkung
- Standorte für Projekte bzgl. städtischer Logistik
- Standorte für Lkw-Parken

Dabei werden die Maßnahme für Schwerlastverkehr und touristischen Verkehr gesondert aufgeführt. Geeignete Maßnahmen für städtische Logistik werden vorgeschlagen. Anforderungen für Lkw-Stellflächen werden definiert.

## **2. übergreifende Fragestellungen mit Quartiersbezug**

- Zur Darstellung der Ergebnisse zum Thema Verkehrsberuhigung wird eine gesamtstädtische Karte mit folgenden Darstellungen erstellt:
  - Quartiere/Bereiche, in denen verkehrsberuhigende Maßnahmen erforderlich sindDarüber hinaus werden Maßnahmen der Verkehrsberuhigung benannt.
- Zum Parken, Car-Sharing und Ladeinfrastruktur wird eine gesamtstädtische Karte mit folgenden Darstellungen erstellt:
  - Standorte für Car-Sharing
  - Quartiere/Bereiche, in denen Maßnahmen zur Organisation des Parkens erforderlich sind
  - Grobe Standorte bzw. Suchräume und Anzahl erforderlicher öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

Darüber hinaus werden Maßnahmen zur Organisation des Parkens im Allgemeinen sowie Anforderungen an die Ladeinfrastruktur benannt. Es werden Wege aufgezeigt, wie mit Hilfe des Car-Sharings Parkdruck gemindert werden kann. Auf das optionale Teilgutachten Parken sowie das optionale Teilgutachten Ladeinfrastruktur wird hingewiesen (s.u.).

- Zur Verknüpfung von Verkehrsmitteln wird eine gesamtstädtische Karte mit folgenden Darstellungen erstellt:
  - Geeignete Standorte für Mobilitätsstationen

Darüber hinaus werden Qualitätsstandards für Mobilitätsstationen definiert.

## **3. Vertiefende Fragestellungen in Bezug auf den ÖPNV und SPNV**

- Zur Darstellung der Ergebnisse zum Thema ÖPNV und SPNV wird eine gesamtstädtische Karte mit folgenden Darstellungen erstellt:
  - Ansätze zur Neuordnung des Busnetzes (inklusive zusätzlicher Schnellbuslinien, zusätzlicher Quartiersbuslinien, zusätzlicher Tangentiallinien, einem zusätzlichen Nachtangebot sowie zusätzliche Busangebote zur Verknüpfung Bus-Schiene)
  - Zusätzliche SPNV-Strecken
  - Zusätzliche Haltepunkte



- Darüber hinaus werden Empfehlungen zur Taktgestaltung aufgeführt. So wird die für den ÖPNV strategisch wichtige Frage geklärt, welcher Taktfamilie der ÖPNV-Takt in Lübeck folgt (7,5-, 15-, 30-Minutentakt oder 5-, 10-, 20-Minutentakt)
- Zur Vertiefung der Ergebnisse zum Thema ÖPNV-Premiumachsen werden für die unter 1 festgelegten Hauptachsen für den ÖPNV
  - Empfehlungen zur Taktverdichtung gegeben
  - Instrumente der Busbeschleunigung aufgeführt und verortet (bestehendes Gutachten aus dem Jahr 2018 ist zu berücksichtigen)
  - Modellquerschnitte des Straßenraums für städtebaulich relevante Teilbereiche skizziertDarüber hinaus werden Routen und Takte für Schnellbuslinien festgelegt.

#### **4. Vertiefende Fragestellungen in Bezug auf den Radverkehr:**

Siehe Teilgutachten Radverkehr

Aus den aufgeführten Produkten werden Aussagen zu Funktion und Stellenwert des Gustav-Radbruch-Platzes sowie des Hauptbahnhof-Umfeldes im Verkehrsnetz getroffen. Alle dargestellten Produkte werden um die erforderlichen Erläuterungstexte und ggf. weitere Abbildungen ergänzt. Zusätzlich zu dem Gesamtdokument wird eine Kurzfassung als öffentlichkeitswirksame Broschüre (weniger als 20 Seiten) erstellt.

#### *Teilgutachten*

Die Teilgutachten werden als Ergänzung zum Gesamtkonzept und als Vertiefung bestimmter Themenbereiche der Mobilität verwendet. Die Teilgutachten werden aus dem Gesamtkonzept entwickelt und enthalten detaillierte, komplexere Analysen, aus welchen sich konzeptionelle Festsetzungen ableiten lassen. Die Teilgutachten sind als Beihefte zum Gesamtkonzept zu verstehen.

#### **A - Teilgutachten Radverkehr**

- Die qualitativen Anforderungen und verschiedenen Führungsformen des Haupttroutennetzes werden generalisiert aufgeführt
- Für die in der Analyse festgelegten Abschnitte des Haupttroutennetzes werden Steckbriefe erstellt:
  - Führungsform(en)
  - Modellquerschnitt(e)
  - Maßnahmen zur Erhöhung des Verkehrsflusses und der -sicherheit
- Zum Thema Fahrradabstellanlagen und Bike-Sharing wird eine gesamtstädtische Karte mit folgenden Darstellungen erstellt
  - Suchräume für Fahrradabstellanlagen
  - Erweiterungsgebiete Bike-Sharing-System



- Feste Standorte für Bike-Sharing
- Potential und geeignete Standorte für die Einführung von E-Bikes/Pedelecs oder Lastenrädern in das Sharing-System

Qualitative Anforderungen für Radabstellanlagen werden beschrieben. Ausbaustufen und Kosten der Erweiterung des Bike-Sharing werden aufgeführt.

### **B – optionales Teilgutachten Parken**

- Vertiefende Parkraumanalysen sind in Quartieren und/oder in einem Stadtteil mit hohem Parkdruck und/oder der Konkurrenz verschiedener Nutzergruppen um die wenigen freien Parkplätze durchzuführen:
  - Bestandsanalyse der Gebiets- und Nutzungsstruktur, des Parkraumangebots, der Parkraumbelastungsgrade, der Parkdauer und Nutzergruppen, der zukünftigen Entwicklungen und der Konflikte
  - Maßnahmenvorschläge zur Konfliktlösung

Die vertiefenden Parkraumanalysen sind für das Untersuchungsgebiet oder ausgewählte Straßenräume kartografisch darzustellen. Die voraussichtlichen verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen der Maßnahmenvorschläge sind abzuschätzen.

### **C – optionales Teilgutachten Ladeinfrastruktur**

- Die qualitativen Anforderungen an Ladesäulenstandorte für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Straßenraum der Hansestadt Lübeck werden beschrieben.
  - Musterlösungen, wie der Ladevorgang in verdichteten und straßenräumlich beengten Stadtquartieren gestaltet werden kann, sind aufzuzeigen.
  - Verkehrstechnische Entwurfsskizze(n) zur Anordnung der Parkplätze und der herzurichtenden Ladeinfrastruktur
- Zum Thema der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge wird eine gesamtstädtische Karte mit folgenden Darstellungen erstellt:
  - Bereits bestehende und geplante öffentlich zugängliche Ladestationen
  - Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur (Prognose) nach Gebietsgliederung der Stadtteile
  - Grobe Standorte bzw. Suchräume für öffentlich zugängliche Ladepunkte

Normalladepunkte und Schnellladepunkte werden differenziert. Kosten für den bedarfsgerechten Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur werden aufgeführt. Auf die Erweiterungsmöglichkeiten und die Zukunftsfähigkeit der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur wird gesondert eingegangen.



## D – optionales Teilgutachten Stadtbahn

- Entwicklung eines Grobkonzeptes für ein mögliches Stadtbahnnetz (Takt, Betriebszeit, Fahrzeuganzahl) (hierbei auch: Berücksichtigung einer stadtverträglichen, realistischen Führung vor dem Hintergrund UNESCO-Welterbe)
- Entwicklung eines Grobkonzeptes für das Stadtbusnetz bei Einführung eines möglichen Stadtbahnnetzes (Abbau von Parallelbedienung; Ergänzungsbusnetz mit u. a. Rolle als Zubringer)
- Finanzierungsmodell und Fördermöglichkeiten: Wie könnte eine Finanzierung für eine Stadtbahn aussehen? Welche Fördermöglichkeiten tun sich neben der klassischen GVFG-Förderung auf? Als wie realistisch werden Umsetzungschancen vor dem Hintergrund der Lübecker Haushaltslage gutachterlich eingeschätzt?

Das Teilgutachten hat eine hohe Relevanz und Tragweite für den zukünftigen VEP: Mit diesem soll u.a. ermittelt werden, inwieweit der ÖPNV zu einer der tragenden Säulen der Verkehrswende in Lübeck werden könnte. Daher soll abschließend die Frage geklärt werden, ob ein Systemsprung auf die Stadtbahn eine Strategie ist, auf die die Hansestadt Lübeck setzen sollte oder ob die Potenziale zu gering sind, um dieses Vorhaben zu begründen.

Die aufgeführten gesamtstädtischen Karten können bei Bedarf zusammengefasst werden, wenn dies inhaltlich sinnvoll ist.

## Beteiligung und begleitende Gruppen

### Wer wird wie und wann beteiligt? Welche Arbeitsgruppen können unterstützen?

Eine umfassende Bürger:innenbeteiligung erfolgte bereits im Rahmen der 9 Stadtteilveranstaltungen LÜBECK:überMORGEN. Hier wurden konkrete Maßnahmen und generelle Wünsche an den Verkehr in den jeweiligen Stadtteilen ermittelt. Mit dem Stadtentwicklungsdialo g zu den grundsätzlichen Zielen der zukünftigen Mobilität ist die Bürger:innenbeteiligung in Bezug auf Ziele und Wünsche aus Sicht der Hansestadt Lübeck weitestgehend abgeschlossen. Für den weiteren Prozess werden geeignete Formate zur Vermittlung und ggf. Erörterung der (Zwischen)Ergebnisse entwickelt.

Eine wichtige Beteiligungsform soll darüber hinaus ein begleitendes Expertengremium darstellen. Hier sollen in mehreren Veranstaltungen die einzelnen Arbeitsschritte rückgekoppelt werden. Ziel soll es sein, dass das Ergebnis des VEP als gemeinsames Produkt von Stakeholdern und Verwaltung wahrgenommen wird. Dies ist angesichts zu erwartender sehr unterschiedlicher Positionen eine Herausforderung und bedarf erfahrener Prozessbegleitung. Die Expertengruppe setzt sich voraussichtlich zusammen aus:

- Politische Vertreter
- Stadtverkehr Lübeck
- Stadtwerke Lübeck
- Interessensvertreter Verkehr (ADAC, ADFC, VCD, NAH.SH, DB, StattAuto)
- Interessensvertreter Umwelt (BUND, NABU)
- Interessensvertreter Wirtschaft (IHK, ggf. LHG)



- Seniorenbeirat, Frauenbüro, Behindertenbeirat
- Polizei, Feuerwehr, Rettungswesen

Darüber hinaus wird eine begleitende verwaltungsinterne Arbeitsgruppe gebildet, bestehend aus

- Stadtplanung und Bauordnung
- Stadtgrün und Verkehr
- Stadtverkehr Lübeck
- Umwelt,- Natur- und Verbraucherschutz
- LPA
- KWL / WiFö

Beide Gruppen tagen in regelmäßigen Abständen. Insbesondere zu wesentlichen Erkenntnissen/ Festsetzungen und zu den Meilensteinen des Prozesses werden sie beteiligt. Beide Gruppen sollen als beratendes Gremium dienen.

## Zeitplan

### Wie lange brauchen wir?

Insgesamt ist eine Bearbeitungszeit von ungefähr 2-3 Jahren vorgesehen. Zwischenergebnisse der Meilensteine sind wie folgt fertig zu stellen und zu dokumentieren:

- Bis Ende 2021: Zielfindung (schwerpunktmäßig durch Hansestadt Lübeck)
- Bis Ende 2021: Vergabe
- Bis Mitte 2022: Abschluss der Vorarbeiten
- Bis Ende 2022: Abschluss Bestandsanalyse
- Bis Mitte 2024: Abschluss Konzept und Teilgutachten

## Schlusswort

### Was ist uns wichtig?

Lübeck und viele andere Städte befinden sich in einer Phase grundlegender Weichenstellungen in Bezug auf die zukünftige, klimagerechte Mobilität. Der VEP soll klären, ob wir zukünftig deutlich anders unterwegs sein werden als derzeit. Dies wird möglicherweise substantielle Änderungen in der Gestaltung des öffentlichen Raumes nach sich ziehen. Lübeck wird sich möglicherweise deutlich verändern. Der VEP soll die überzeugende planerische Grundlage für diese mögliche Transformation bieten. Entsprechend soll der Darstellung ggf. erforderlicher Transformationen in adäquater Weise Raum gegeben werden. Bestehenden Vorbehalten in Politik und Öffentlichkeit soll dabei im Prozess mit angemessener Sensibilität begegnet werden.



---

Der VEP soll als Leitfaden für die Planungspraxis der Verwaltung dienen. Einerseits soll im Sinne einer Zielplanung vermittelt werden, wohin sich die Mobilität und das Verkehrsnetz entwickeln soll. Andererseits sollen bezogen auf den Arbeitsalltag in der Verwaltung handhabbare Vorgaben zur Ausgestaltung von konkreten Planungen und baulicher Maßnahmen im Bestand aus dem Planwerk hervorgehen. Beispielsweise soll der VEP bei anstehenden grundhaften Sanierungen von Straßenzügen hinreichende Modelllösungen im Bereich der Haupttrouten anbieten, aus denen eine konkrete Planung entwickelt werden kann.

Die geforderten Leistungen für den VEP Lübeck sind sehr umfassend. Bei der Angebotserstellung durch potenzielle Auftragnehmer ist darauf zu achten, dass im VEP-Hauptwerk der für einen VEP übliche Abstraktionsgrad und die Maßstäblichkeit gewahrt bleiben. Entsprechend sind auch eigene Vorschläge für die Tiefe der Erarbeitung und den Umfang der Darstellung der einzelnen Produkte bei der Angebotserstellung gewünscht. Im Rahmen der Teilgutachten ist ein erhöhter Konkretisierungsgrad erforderlich.

Im Rahmen des Prozesses können z.B. seitens der Politik weitere Fragestellungen eingebracht werden, die durch den Auftragnehmer zu bearbeiten sind. Daher soll in den Angeboten ein gemittelter Tagessatz zur optionalen Bearbeitung weiterer Fragestellungen aufgeführt werden.

