



Grundsatzbeschluss

Verkehrswendeorientierter ÖPNV

Anlage D

LÜBECK überMORGEN

Hansestadt Lübeck
Fachbereich Planen und Bauen
Bereich Stadtplanung und Bauordnung
Abteilung Stadtentwicklung
Mühlendamm12 | 23552 Lübeck
(0451) 115 6128
michael.stoedter@luebeck.de
www.luebeck.de



Verkehrswendeorientierter ÖPNV in Lübeck

1. Wo steht der ÖPNV in Lübeck aktuell?

In der Vergangenheit wurde der kommunale ÖPNV vor dem Hintergrund der Haushaltslage der Hansestadt Lübeck stetigen Einsparbemühungen unterzogen. Die Diskussion zur Entwicklung des Linienverkehrs von SL und LVG wurde vor allem mit Fokus auf einer Verringerung des Defizits geführt. Größere Einsparungen im Netz erfolgten 2009/2010. Im Anschluss daran wurde eine gutachterlich begleitete sog. „Liniennetzoptimierung“ gestartet, die weitere Einsparpotentiale, jedoch auch Verbesserungspotentiale identifizieren sollte. Die Maßnahmen der Liniennetzoptimierung wurden 2012/2013 umgesetzt - zusammen mit den Kürzungen von 2009/2010 sollte das politisch von der Bürgerschaft beschlossene Ziel verfolgt werden, das jährliche Defizit des Busverkehrs in Lübeck um weitere 2,5 Mio. Euro zu reduzieren. Hierbei wurden die Taktstrukturen des sog. „Travetakt“, der auf den Hauptachsen 10-Minutentakte durch die minutengenaue Überlagerung von jeweils zwei 20-Minutentakt-Linien vorsah, aufgegeben. Erste Ansätze für das in puncto Marktdurchdringung (200 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr im Jahr 2000) und Modal Split-Anteil (16 % ÖPNV-Anteil im Jahr 2000) erfolgreiche Netz wurden mit dem sog. „Busdemonstrationsvorhaben“ bereits ab Ende der 1980er Jahre entwickelt. Hierbei ging man strategisch mit einem guten Fahrplanangebot in Vorleistung, um sog. wahlfreie Fahrgäste anzusprechen. Also Fahrgäste, die andernfalls beispielsweise mit ihrem Auto fahren würden.

Bei der Liniennetzoptimierung erfolgte dagegen gutachterlicherseits eine linienhafte Optimierung mit der Frage, welche Einsparpotentiale einzelne Linien haben – ohne dies immer im systematischen Netzzusammenhang zu sehen. Beispielsweise überlagern sich im heutigen Netz nicht automatisch zwei 30-Minutentakte zu einem 15-Minutentakt oder zwei 15-Minutentakte zu einem 7,5-Minutentakt. Vielmehr kommt es vielfach zu Pulkbildungen und Doppelverkehren, bei denen zunächst viele Busse auf einmal und dann eine bestimmte Zeitspanne lang kein Bus auf einer Relation verkehren. Dies ist beispielsweise bei den Linien 1 und 9, 4 und 11, 11 und 21 sowie 30 und 40 der Fall. Dennoch ist zu konstatieren, dass es insgesamt gelungen ist, keine größeren flächenhaften Erschließungsdefizite im Haltestellennetz zu erzeugen und sogar neue Angebote, wie den Schnellbus vom Hbf zum Hochschulstadtteil und zur Universität (Linie 32) zu implementieren.

Insgesamt folgte die Planungsphilosophie in der Vergangenheit vor dem Hintergrund des politischen Einsparziels einer nachfrageorientierten Strategie, d. h. einer maßgeschneiderten Anpassung des Angebots an die Bedürfnisse der angenommenen Haupt-Nutzer:innengruppen, also einem Angebot im Sinne einer Daseinsvorsorge vor allem für Schüler:innen, Student:innen, Senior:innen und alle weiteren Nutzer:innengruppen, die nicht Auto fahren wollen oder können. Folglich weist die Hansestadt Lübeck derzeit nur ein unterdurchschnittliches ÖPNV-Angebot von rund 3.200 Platzkilometern pro Einwohner:in auf (bundesweiter Durchschnitt: 3.800 Platzkilometer pro Einwohner:in). Durch dieses vergleichsweise dünn ausgeprägte Angebot teilt sich Lübeck



zusammen mit Koblenz in einer Studie der Agora Verkehrswende (laut Agora Verkehrswende (2020): Städte in Bewegung. Zahlen, Daten, Fakten) den drittletzten Platz bei der Beliebtheit des ÖPNV in allen untersuchten Großstädten: Nur 39 % der Befragten nutzen in Lübeck gerne oder sehr gerne den ÖPNV. Bei der Zeitkartennutzung erreichte Lübeck folglich den niedrigsten Wert aller Städte mit mehr als 100.000 Einwohner:innen.

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

Dies schlägt sich auch im Modal Split-Anteil des ÖPNV wieder. Dieser ist in den vergangenen Jahren von 16 % (2000) auf nur noch 12 % (2017) gesunken (vgl. Tabelle 1). Das Ziel des letzten VEP, den Modal Split-Anteil des ÖPNV auf 22 % zu heben, wurde somit ins Gegenteil verkehrt. Laut den Werten der Agora Verkehrswende hat Lübeck im Vergleich mit Städten ähnlicher Größe beim Modal-Split den niedrigsten ÖPNV-Anteil. Die Modal-Split-Werte aller anderen Verkehrsmittel bewegen sich in Lübeck im Durchschnitt.

Tab. 1: Modal Split in Lübeck im Vergleich

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

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

Die geringe Nutzung der Busse bringt auch hohe Mobilitätskosten mit sich. Diese sind, gemessen in Defizit pro Personenkilometer, mit 15,9 ct/Personenkm bei SL/LVG im Quervergleich zum deutschen ÖPNV relativ hoch (bundesweiter Median bei 10,32 ct/Personenkm). Die Ursache hierfür liegt in einer sehr niedrigen Auslastung der Busse von lediglich 14,52%. Das bundesweite Mittel bei reinen Busunternehmen liegt eigentlich bei rund 25 %. Dies ist bei der Frage nach dem Nutzen-Kosten Verhältnis der Einsparungen von 2009/2010 sowie der Umsetzung der Liniennetzoptimierung zu berücksichtigen.

Angesichts der geringen Marktdurchdringung und der geringen Auslastung stellt sich auch die Frage, inwieweit der Busverkehr in Lübeck in seiner heutigen Form einen sinnvollen ökologischen Beitrag leistet. So liegt der „Break-Even-Verbrauch“, bei dem die Busflotte genauso viel Treibstoff pro Fahrgast benötigt wie der PKW pro Insasse, derzeit bei einer durchschnittlichen Auslastung

von etwa 10 % (laut „Gutachten zur nachhaltigen Ausweitung des ÖPNV in Lübeck“). In Anbetracht weiterer Effizienzgewinne im Automobilsektor wird dieser Wert in der Zukunft vermutlich noch höher liegen.

Insgesamt kann damit das Fazit gezogen werden, dass der ÖSPV in Lübeck mittels einer nachfrageorientierten Strategie konsequenten Einsparungen unterzogen wurde, hierbei jedoch gleichzeitig an die Grenzen dessen gekommen ist, was ökologisch (Auslastung) und wirtschaftlich (Mobilitätskosten) noch sinnvoll erscheint.

2. Welche Chancen und Risiken bietet ein Festhalten an einer nachfrageorientierten ÖPNV-Strategie?

Ein Festhalten an der nachfrageorientierten Ausgestaltung bietet vor allem den Vorteil, keine zu hohe Belastung des kommunalen Haushalts hervorzurufen. Für eine verkehrswendeorientierte Strategie müssten dagegen - nach Ausschöpfen der Potentiale zur Optimierung des vorhandenen Netzes - finanzielle Mittel neu geordnet werden, um erstmal mit einem guten Angebot an Stellen mit hohem Potential gezielt in Vorleistung zu gehen. Dieses in Vorleistung gehen müsste ggf. erstmal über mehrere Jahre durchgezogen werden, bevor es strategisch in einem potentiellen Mehr an Fahrgästen verfängt. Dies birgt natürlich Risiken, auch vor dem Hintergrund, dass noch gar nicht gesagt werden kann, wie nachhaltig sich das Mobilitätsverhalten nach der Corona-Pandemie zuungunsten des ÖPNV verändert hat.

Eine nachfrageorientierte Strategie bietet hier den Vorteil, nicht zu große Risiken und Wagnisse einzugehen. Vielmehr ließen sich maßgeschneiderte Angebote für heutige Haupt-Nutzer:innengruppen nach wie vor gut auf diese zuschneiden, z. B. durch eine nachfrageorientierte Ausrichtung an Schulzeiten oder Schichtwechselzeiten großer Arbeitgeber:innen.

Gleichzeitig birgt die nachfrageorientierte Strategie die Gefahr der weiteren Marginalisierung des ÖPNV; dieser könnte weiterhin für viele Bürger:innen als keine ernstzunehmende Alternative zum Auto wahrgenommen werden. Zusätzlich besteht die Gefahr, dass Bürger:innen, die den ÖPNV zur Zeit durchaus aus idealistischen Motiven nutzen, durch mögliche Versprechen der Automobilindustrie zu Null-Emissionen-Fahrzeugen irgendwann auch dauerhaft dem ÖPNV als Kund:innen verloren gehen (z. B. Effekt des sog. Mental Rebound bei E-Autos).

Bei steigender Effizienzoptimierung der Kfz-Verbräuche insgesamt könnte der ÖPNV zudem den ökologischen Vorteil irgendwann vollends einbüßen. Der ÖPNV hätte dann nur noch eine soziale Funktion und Bedeutung (Daseinsvorsorge).

Eine alleinige Fokussierung auf Nachfrageorientierung und Kostenoptimierung birgt zudem das Risiko, aus dem Blick zu verlieren, dass eine Angebotsoptimierung nicht automatisch eine Defizitsteigerung bedingt, sondern auch die Erträge steigern und die Mobilitätskosten senken kann.

3. Welche Chancen und Risiken bietet eine verkehrswendeorientierte ÖPNV-Strategie?

Die Hansestadt Lübeck bietet aufgrund ihrer Größe sowie ihrer Stadtstruktur mit historischer Altstadt und umgebenen Stadtquartieren mit z.T. gründerzeitlicher, dichter Bebauung sowie kompakter Siedlungsstrukturen umliegender Stadtteile theoretisch ideale Voraussetzungen für ein



gutes ÖPNV-Angebot. Ausnahme bildet hier allein der z.T. ländlich geprägte Süden des Stadtgebiets. Mit einer verkehrswendeorientierten Strategie, einem neuen Netz, welches nach dem Prinzip eines Integralen Taktfahrplans (ITF)¹ aufgebaut ist, mehr Tangentialverbindungen- und Schnellbusverbindungen sowie insgesamt dichtere Takte und eine bessere Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln bietet, ließen sich in den letzten Jahren verloren gegangene Kund:innengruppen zurück bzw. neue hinzugewinnen. Dies kann in einem ersten Schritt über eine Optimierung des vorhandenen Netzes (z. B. dichtere Takte durch den Abbau von Doppelverkehren) und im zweiten Schritt durch eine Ausweitung des Leistungsangebotes erfolgen.

In zahlreichen Kommunen wird der Weg einer Verkehrswendeorientierung beschritten, wie auch die Vergleichszahlen aus dem „Gutachten zur nachhaltigen Ausweitung des ÖPNV in Lübeck“ zeigen. Allerdings ist kontrastierend zu Lübeck herauszustellen, dass andernorts das Handeln hin zu einem stärkeren Angebot von Kontinuität von teilweise den 1990er Jahren bis heute geprägt war. Lübeck beschritt diesen Weg auch im Wesentlichen bis Anfang der 2000er, stagnierte dann und nahm letztlich ab 2009/2010 im Wesentlichen nur noch Einsparungen am Netz vor. Vor diesem Hintergrund ist ein Paradigmenwechsel hin zu verkehrswendeorientierten Fahrplänen mit diversen Herausforderungen – sowohl an die Politik, als auch den Aufgabenträger wie auch dem Verkehrsunternehmen – verknüpft. Auch der Herausforderung, nicht die Bürger:innen zum Umstieg vom Fahrrad auf den ÖPNV zu bewegen, sondern primär wahlfreie Fahrgäste anzusprechen, die bislang dem Auto den Vorzug geben.

Grundsätzlich verspricht sich der Aufgabenträger von einer Strategie im Sinne der Verkehrswende eine bessere Marktdurchdringung mit höheren Fahrgastzahlen für den ÖPNV. Hierfür spricht auch der angedachte Ausbau des Angebots auf der Schiene (Regio-S-Bahn Lübeck): Ein qualitativ hochwertiges, nachgeordnetes ÖPNV-Netz zur Feinverteilung kann mit als Erfolgsfaktor zum nachhaltigen Erfolg dieses Systems beitragen und die Argumentationsgrundlage der HL gegenüber dem Land zur Verbesserung der Takte im SPNV verbessern. Der Aufgabenträger geht davon aus, dass in Lübeck angesichts der guten Nutzer:innenzahlen der Vergangenheit noch ein großes Potential für Fahrgastzuwächse gegeben ist – ggf. ist dieses Potenzial mit fortschreitendem demografischem Wandel mittlerweile sogar noch höher.

4. Welche Chancen und Risiken bieten moderne Mobilitätsangebote?

Unabhängig von der Frage nach einem nachfrageorientierten oder verkehrswendeorientierten System macht es Sinn, moderne Mobilitätsangebote zu integrieren. Diese sind beispielsweise in der Form von Rufbussen (ASTi und On-Demand-Systeme, wie LÜMO) oder anderen Sharing-Systemen (z.B. Fahrradverleihsystem) dazu geeignet, ein zunehmend multimodal denkendes Zielpublikum anzusprechen und die Flexibilität in räumlicher und zeitlicher Hinsicht zu verbessern, hin zu einem 24/7-Angebot. Bei allen Chancen, die dies zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit

¹ Grundsatz eines sog. Integralen Taktfahrplans (ITF) ist es, nicht jede Linie einzeln zu betrachten, sondern die Fahrpläne verschiedener Buslinien und Bahnlinien mit Augenmerk auf Abstimmung integriert zu betrachten. Beim ITF werden Fahrpläne so konstruiert, dass sie immer an der gleichen Symmetrieminute gespiegelt sind - die Umsteigezeiten sind dadurch bei der Hinfahrt und der Rückfahrt identisch. Man spricht dann auch von einem symmetrischen Fahrplan. Im Ergebnis führt dieses Fahrplanmodell zu besseren Anschlüssen. Sowohl zwischen Bus und Bus - als auch zwischen Bus und Zug.

des ÖPNV bietet, ist jedoch gleichzeitig zu konstatieren, dass diese Systeme rein quantitativ nicht das nötige Volumen für die Verkehrswende mit sich bringen.

Im Rahmen einer nachfrageorientierten Strategie bieten beispielsweise On-Demand-Systeme die Möglichkeit, für ökologische Optimierung zu sorgen, indem schwach ausgelastete Fahrten im Linienverkehr ersetzt werden – hierbei steht jedoch die Frage im Raum, wie bei zwangsläufig limitierten Kapazitäten in Bezug auf die eingesetzten On-Demand-Fahrzeuge und das Fahrpersonal tatsächlich verlässliche und verbindliche Angebote kreiert werden können, die in puncto Zuverlässigkeit, Bediengarantie und Anschlusssicherheit bei den Fahrgästen erfolgreich verfangen.

Im Rahmen einer verkehrswendeorientierten Strategie bieten On-Demand-Systeme die Möglichkeit eines Angebotsausbaus in Teilen der Stadt, in denen es bislang aufgrund der Straßenverhältnisse nicht möglich war, ÖPNV anzubieten. So besteht die Chance, mit derlei Systemen neue Angebote auf Relationen, die bislang nicht bedient wurden, auf Quartiersebene oder in der Nacht zu etablieren. Im Sinne einer Ausweisungsstrategie besteht so die Möglichkeit, neues Fahrgastpotential zu erschließen. Auch in diesem Anwendungsfall ist jedoch die Frage zu klären, wie ein plausibles Konzept erstellt werden kann, damit Zuverlässigkeit, Bediengarantie und Anschlusssicherheit gewährleistet werden können.

So sehr solche Systeme in bestimmten Nischen wertvolle und sinnvolle Ergänzungen darstellen können, bleiben sie in Bezug auf die beförderten Mengen limitiert - allein aufgrund der Tatsache, dass aus wirtschaftlichen Gründen die Menge an Fahrzeugen und Fahrer:innen gewissen Grenzen unterliegt und damit limitiert bleibt.

5. Auf welche Strategien setzen das Land, Nachbarkommunen und benachbarte Landkreise?

Schleswig-Holstein blickt inzwischen auf eine lange Tradition des Angebotsausbaus der NAH.SH und deren Vorgänger LVS und auch auf die Zeit davor zurück: Bereits lange vor der Regionalisierung, also der offiziellen Übertragung der Verantwortung für den SPNV in die Zuständigkeit der Bundesländer, wurde in Schleswig-Holstein 1986 Dank damals avantgardistischen Engagements des Landes in Kooperation mit der damaligen Bundesbahn mit Einführung des Regionalschnellbahn-Konzeptes ein bundesweit beachteter Maßstab gesetzt. Vorher folgte das Angebot auf der Schiene einer strikt nachfrageorientierten Strategie mit einer Orientierung auf Schul- und Pendlerzeiten. Bahnstrecken, wie beispielsweise Kiel - Eckernförde - Flensburg und Husum - Tönning - Bad St. Peter-Ording waren in den 1980er Jahren noch akut von Einstellung und Stilllegung bedroht. Es gab keinen Taktverkehr, die letzten Züge fuhren am frühen Abend und an den Wochenenden war das Angebot noch einmal mehr ausgedünnt. Der neue Ansatz bestand dann ab 1986 aus Takt und Tempo; verlässliche Verbindungen wurden über den kompletten Tag hinweg geschaffen, rund um die Uhr und mit guten Anschlüssen. Letztlich wurde mit einem gutem Angebot in Vorleistung gegangen, um einen breiteren Kundenkreis anzusprechen. Infolge war eine erhebliche Steigerung der Fahrgastzahlen auf zuvor tot geglaubten Strecken möglich. Im weiteren Verlauf wurden mit großem Erfolg dann auch die Bahnstrecken Bad Segeberg - Neumünster, Barmstedt - Henstedt-Ulzburg, Tondern - Niebüll und Burg West - Burg auf Fehmarn reaktiviert.

Zunehmend ist zudem zu konstatieren, dass selbst sehr ländlich geprägte Regionen innerhalb von Schleswig-Holstein, wie die Kreise Rendsburg-Eckernförde (+45% Fahrplan-km) und Schleswig-Flensburg (+40% Fahrplan-km) diesen Weg beschreiten und ihre Angebote im Busverkehr massiv ausweiten und im Sinne eines ITF vertakten.

Ein anschauliches Beispiel für einen seit vielen Jahren erfolgreich betriebenen Verkehrswendeorientierten ÖPNV im städtischen Kontext bietet die Stadt **Flensburg** (95.000 Einwohner:innen) mit ihren 10-Minuten-Taktachsen: So wird auf den Hauptachsen tagsüber gut merkbar alle 10 Minuten eine Fahrmöglichkeit geboten. Dies ist möglich durch die Überlagerung von zwei Linien, die jeweils im 20-Minuten-Takt verkehren. Eine umfassende Busbeschleunigung dient dort der Unterfütterung des Erfolgs, steigert die Zuverlässigkeit und sorgt für psychologische Vorteile beim Fahrgast. Flensburg hatte trotz der im Vergleich zu Lübeck geringen Stadtgröße dadurch 2019 eine Marktdurchdringung von etwa 172 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr. Im September 2021 wurde in Flensburg montags bis freitags die Hauptverkehrszeit auf einigen Linien (1, 3 und 7) bis 22 Uhr verlängert, sodass seitdem auf zwei Hauptachsen (Am Lachsbach – Innenstadt und Twedter Plack – Innenstadt) auch nach 20 Uhr noch ein 10-Minutentakt angeboten werden kann (bislang: um diese Uhrzeit 30-Minutentakt). Ein Ausbau auf weiteren Relationen und eine Ausweitung der Hauptverkehrszeit bis 22:30 Uhr sind bis 2024 geplant. Nachdem 2020 mit der Linie 5 die zweite Ringlinie in Betrieb genommen werden konnte, soll bis 2027 eine dritte Ringlinie entstehen. Zudem steht im Raum, die bisherigen 10-/20-Minutentakte zu 7,5-/15-Minutentakten weiter zu verdichten. Eine Grundsatzentscheidung hierzu soll mit dem neuen RNVP im Jahr 2022 getroffen werden,

Auch in der **Landeshauptstadt Kiel** findet seit einiger Zeit ein stetiger Ausbau des ÖPNV statt. So wurde beispielsweise bei der Schnellbuslinie 60S der Takt von einem 30-Minutentakt im Jahr 2016 zu einem durchgehenden 15-Minutentakt im Jahr 2021 verdichtet. Auch auf der Stammlinie 11 konnte der Takt verdichtet werden: Diese verkehrt nun teilweise alle 7,5 Minuten. Mitte 2020 wurde zudem ein neues Nachtbusnetz eingeführt, das in der ganzen Woche verkehrt und Verbindungen im 30- oder 60-Minutentakt vorsieht. Insgesamt wurde das Leistungsangebot der KVG in Kiel 2011 bis 2021 um 23,5 % ausgebaut. Die Marktdurchdringung des Kieler Busangebots betrug 2019 136 ÖPNV-Fahrten pro Einwohner:in pro Jahr. Darüber hinaus soll in mehreren Schritten in den kommenden Jahren eine Attraktivierung der Fördeschiffahrt, die in den lokalen ÖPNV eingebunden ist, stattfinden. Die Linie F 2 (West-Ost-Linie) wurde beispielsweise von einem 30-Minutentakt stellenweise auf einen 15-Minutentakt verdichtet, eine Ausweitung auf weitere Tageszeiten sowie eine Verbesserung der Linie F1 (Nord-Süd-Linie) stehen in weiteren Schritten in den nächsten Jahren an.

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

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

Ein Blick in weitere Oberzentren in Norddeutschland zeigt, wie groß in Lübeck das Potential für eine Ausweitung des ÖPNV sein kann (vgl. Tab. 2).

Tab. 2.: Vergleich der Marktdurchdringung verschiedener benachbarter Oberzentren (jeweils in Bezug auf den kommunalen ÖPNV, ohne SPNV)

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

6. Mit welcher Strategie kann der ÖPNV einen wertvollen Beitrag zur gewünschten Verkehrswende liefern?

Mit dem bestehenden Angebot kann der Busverkehr keinen nennenswerten Beitrag zur Verkehrswende in Lübeck leisten. Um den Busverkehr zu einem der Träger der Verkehrswende zu machen, muss ein Paradigmenwechsel hin zu einer verkehrswendeorientierten Planung vollzogen werden und ein Prozess zur Entwicklung von verschiedenen Konzepten und Ideen hin zur weiteren Ausweitung des Angebots gestartet werden. Hierzu soll der Auftakt des neuen VEP den Startschuss geben.

Hiermit sind keine Angebotserweiterungen nach dem „Gießkannenprinzip“ gemeint. Vielmehr strebt der Aufgabenträger an, die Marktdurchdringung und damit auch den Modal-Split-Anteil des ÖPNV über eine gezielte Angebotsoptimierung zu erhöhen, um so den ÖPNV zu einer Säule der Verkehrswende machen zu können.

