

# Lübecker BürgerDialog Busverkehr

Am 04.04.2014 im Carl-Jacob-Burckhardt-Gymnasium



**Mobilität  
gemeinsam  
gestalten**

## Zusammenfassung / Ergebnisse

An die

Stadtverkehr Lübeck GmbH  
z. Hd. Gerlinde Zielke  
Ratekauer Weg 1-7  
23554 Lübeck

---

## Inhalt

<b>Vorbemerkung</b> .....	3
Ablauf der Veranstaltung .....	4
<b>Begrüßung</b> .....	5
Willi Nibbe, Geschäftsführer SL und LVG .....	5
Franz-Peter Boden, Bausenator Hansestadt Lübeck .....	6
<b>Einführungsvortrag</b> .....	7
Prof. Dr. Heiner Monheim – „Mit dem ÖPNV in die Zukunft! Daten, Fakten, Trends unserer Tage“ .....	7
<b>Workshops</b> .....	15
Methodisches zu den Workshops .....	15
Workshop 1: „...ein Bus für dich, Mobilität für heute und morgen!“ .....	17
Workshop 2: „Lübeck mobil: Versorgung, Ausstattung, Sicherheit“ .....	25
Workshop 3: „Lübeck mobil: Arbeit, Alltag, Freizeit“ .....	32
Workshop 4: „Liniennetzoptimierung: Erfahrungen, Entwicklung und Perspektiven“ .....	38
Zusammenfassung der Ergebnisse .....	42
<b>Schlusswort</b> .....	42
Ulrich Pluschkell, Aufsichtsratsvorsitzender der Stadtverkehr Lübeck GmbH .....	43

## Vorbemerkung

Für die Zukunft des ÖPNV in Lübeck ist ein Dialog mit Lübecker Bürgerinnen und Bürgern wichtig. Stadtverkehr und LVG wollen in einem regelmäßigen Austausch Gespräche mit Kunden und Noch-Nicht-Kunden führen, um einerseits die Bedürfnisse und Vorstellungen der Menschen für einen modernen Busverkehr zu erfahren und andererseits Informationen zu geben und das Unternehmen als modernen Dienstleister zu präsentieren. In diesen Kommunikationsprozessen können beide Seiten lernen.

Den Auftakt für eine Dialogreihe bildete der 1. Lübecker BürgerDialog Busverkehr. Er war zentral organisiert und fand bürgernah im Carl-Jacob-Burckhardt-Gymnasium in der Ziegelstraße statt. Weitere Veranstaltungen werden folgen: stadtteil- oder themenbezogen und/oder auf verschiedene Zielgruppen ausgerichtet.

Nach einem Einführungs-Vortrag von Prof. Dr. Heiner Monheim fanden die vier Workshops statt. Neben der inhaltlichen Arbeit hatten die Besucherinnen und Besucher vor allem auch Gelegenheit, sich in einer Ausstellung über die innovative Entwicklung des Unternehmens zu informieren.



---

## Ablauf der Veranstaltung

Ganz absichtlich in einem städtischen Gymnasium gearbeitet, um bürger-nah zu sein und eventuell vorhandene Schwellenängste zu minimieren. Der Fahrplan für die Veranstaltung sah wie folgt aus:

<b>ab 16:00 Uhr</b>	Infostände rund um das Thema „Mobi- lität“ sind eröffnet
<b>16:30 Uhr</b>	Uhr Begrüßung durch Herrn Willi Nib- be, Geschäftsführer der Stadtverkehr Lübeck GmbH und Herrn Franz-Peter Boden, Bausenator der Hansestadt Lübeck
<b>17:00 Uhr</b>	„Mit dem ÖPNV in die Zukunft! Daten, Fakten und Trends unserer Tage“ Ein- führungs-Vortrag von Prof Dr. Heiner Monheim, Trier
<b>17:45 Uhr</b>	Kleine Pause
<b>18:00 Uhr</b>	Arbeiten in den Workshops
<b>19:30 Uhr</b>	Große Pause – Besichtigung der Info- Stände, Information und Diskussion
<b>20:15 Uhr</b>	Zusammenfassung und Diskussion der Ergebnisse
<b>21:15 Uhr</b>	Schlusswort von Ulrich Pluschkell, Aufsichtsratsvorsitzender der Stadt- verkehr Lübeck GmbH
<b>21:30 Uhr</b>	Ende der Veranstaltung „BürgerDia- log“

## Begrüßung

Die Veranstaltung nahm pünktlich um 16:00 Uhr Fahrt auf, erschienen waren etwa 120 Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die sich in der Mensa des CJB-Gymnasiums einfanden und zum Teil die Zeit bis zum Beginn bereits genutzt hatten, um sich an den Roll-Ups und Infoständen über den Stadtverkehr Lübeck zu informieren. Um 16:30 Uhr nahm Dr. Christian Muschwitz, von der Firma raumkom aus Trier, der Gesamtmoderator der Veranstaltung, die Begrüßung und das Agenda-Setting vor. Kurz hob er auf das Ziel des Lübecker BürgerDialogs Busverkehr ab, klärte das Publikum über sein Rolle auf und führte in die Themen ein, und übergab schließlich das Wort an Herrn Willi Nibbe, dem Geschäftsführer des Lübecker Busverkehrs.



## Willi Nibbe, Geschäftsführer SL und LVG

Herr Nibbe hieß das Publikum herzlich Willkommen und definierte das Ziel der Veranstaltung: Nämlich mit den Menschen ins Gespräch zu kommen und Informationen darüber zu erhalten, welche Ansprüche an das Verkehrsunternehmen für die Zukunft gestellt werden. Außerdem erklärte er, dass der BürgerDialog ein zentraler Auftakt sein soll und zukünftig weitergeführt wird. In Gesprächen in den Stadtteilen, in den Schulen, an runden Tischen oder auf dem Betriebshof sollen zukünftige Fortsetzungen dieses Dialogs möglich sein. Herr Nibbe schilderte mit Fakten, dass sich die Verkehrsunternehmen Stadtverkehr und LVG zu modernen und umweltfreundlichen Unternehmen entwickelt haben.

Er erläuterte detailliert welche Anstrengungen unternommen wurden und belegt so die besondere Leistungsfähigkeit seines Unternehmens.

Abschließend rief er die Bürgerinnen und Bürger zum aktiven Mitmachen in den Workshops auf und versicherte, dass man sehr aufmerksam und gespannt beobachten werde, welche Ergebnisse sich zeigen.



### Franz-Peter Boden, Bausenator Hansestadt Lübeck

Herr Bausenator Boden begrüßte die Anwesenden und schilderte aus der Sicht des Aufgabenträgers den Auftrag des Stadtverkehrs Lübeck und der LVG, weiterhin die Hintergründe der Liniennetzoptimierung und die Bedeutung des ÖV für die Hansestadt im Allgemeinen. Des Weiteren wies er auf die besondere Bedeutung des BürgerDialogs auch für die Planungen und Justierungen des regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) hin und ermunterte das Publikum sich rege an den Workshops zu beteiligen.



## Einführungsvortrag

Als inhaltliche Vorbereitung für die anschließenden Workshops diente ein Vortrag. Es sollten allgemeine Trends und Tendenzen innerhalb der bundesdeutschen ÖPNV-Szene berichtet werden bzw. gesellschaftliche und soziodemographische Hintergründe aufgezeigt werden, die hier einflussmächtig sind, so dass in den anschließenden Diskussionen in den Workshops der Blick über den Lübecker Tellerrand hinaus möglich wurde.

Prof. Dr. Heiner Monheim, Jahrgang 1946, ist Verkehrswissenschaftler und Verkehrspraktiker. Er war von 1972 bis 1985 Referatsleiter bei der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, dem heutigen Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung und zwischen 1985 und 1995 Referatsleiter für Stadtverkehr, Verkehrsberuhigung und Grundsatzfragen des Verkehrs im Landesministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Von 1995 bis 2011 lehrte Monheim als Professor für Angewandte Geographie, Raumentwicklung und Landesplanung an der Universität Trier. Seit jeher beschäftigt sich Prof. Monheim mit dem Themenfeld öffentlicher Personennahverkehr und Mobilität und gilt als Vor- und Querdenker in der ÖV-Szene. Außerdem ist Prof. Monheim Projektleiter und einer von zweigeschäftsführenden Gesellschaftern (zusammen mit Dr. Muschwitz) des Instituts für Raumentwicklung und Kommunikation (raumkom) aus Trier.

## Prof. Dr. Heiner Monheim – „Mit dem ÖPNV in die Zukunft! Daten, Fakten, Trends unserer Tage“

Unsere mobile Welt ändert sich derzeit deutlich, vielleicht so deutlich wie seit den 1950er Jahren nicht mehr, als die Auto-Welle die deutschen Haushalte in den Wirtschaftswunderzeiten erreichte. Seit den 1990er Jahren wächst unsere Mobilität mehr und mehr, die Deutschen legen mehr Wege zurück und ihre Wege werden auch länger. Dabei nimmt seit Mitte der 2000er Jahre kontinuierlich die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu.

2012 wurden in Deutschland erstmals mehr als 11 Milliarden Fahrgäste im Jahr befördert, soviel wie noch nie zuvor und auch dieser Trend setzt sich aktuell fort. Damit wird zunehmend deutlich: der ÖV ist nach wie vor eine enorm wichtige Stütze der gesamtgesellschaftlichen Mobilität. Zeitgleich

---

wird das Auto mehr und mehr vor allem wirtschaftlich unattraktiv: Die Kosten für den Pkw-Unterhalt sind von 2005 bis 2010 um 41 Prozent stärker gestiegen als die Kosten der allgemeinen Lebenshaltung. Dieser Trend hält auch noch an: Auf der anderen Seite gehen die realen Haushaltseinkommen seit dem Beginn der 2000er Jahre kontinuierlich zurück, sie liegen aktuell wieder auf dem Niveau der beginnenden 1990er Jahre. Und auch das Rentenniveau sinkt kontinuierlich, auf im Jahr 2020 nur noch 46,2 % des gesetzl. Nettoeinkommens. Demgegenüber stehen die demografische Entwicklung Deutschlands und die starke Veränderung der Anteile der Altersgruppen. Die Anteile der Personen ab 65 Jahre und älter als 80 Jahre werden in den nächsten Jahrzehnten stetig wachsen und den Wandel der Mobilitätsbedürfnisse nachhaltig weiter verändern.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass unsere alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse stetig zugenommen haben, wir fahren weiter und legen mehr Wege zurück. Gleichzeitig steigen die Kosten der individuellen Mobilität deutlich. Hier öffnet sich eine Schere. Die steigenden Mobilitätsbedürfnisse führen dazu, dass deutlich mehr der öffentliche Personenverkehr in Anspruch genommen wird. Wichtig ist aber, dass man in jedem Fall genau hinsieht, wer von uns wie und wann mobil ist. Bei den jüngeren Menschen dominieren Ausbildung und Freizeit die Wege, mit steigendem Alter kommt es dann mehr und mehr zu einer Verschiebung zu Gunsten von Arbeit und Einkauf und die Freizeit tritt etwas zurück. Dann allerdings ab 60 Jahren aufwärts dominieren Einkauf, private Erledigungen und Freizeit. Und weil diese Veränderungen je nach Alter und Lebenssituation sehr unterschiedlich sind, lohnt es sich auf die drei großen Altersgruppen - Jugendliche, Senioren sowie den Erwerbstätigen und Pendlern - gezielt einzugehen.

### **Jugendliche und Kinder**

Die meisten von uns haben, was die Mobilität der jüngeren Generation angeht, noch die Bilder ihrer eigenen Jugend im Kopf. Da gab es zum achtzehnten Geburtstag wie logisch den Führerschein und in Zeiten, in denen man einen VW Käfer, der noch ein Jahr lang seinen Dienst tat, für eine Kiste Bier bekommen konnte, da war die Verkehrsmittelwahl schnell geklärt, ebenso wie die weitere Mobilitätsbiografie, die mit wachsendem Alter und Wohlstand auch völlig eindeutig das Auto als Statussymbol mitwachsen ließ. Diese Bilder sind aber heute nicht mehr richtig.

Inzwischen existieren bundesweit eine Reihe von Untersuchungen und Studien, die belegen, dass junge Menschen heute das Auto zunehmend nicht mehr als erstrebenswertes Statussymbol und Garant für eine individuelle Mobilität ansehen. Außerdem belegen die Zahlen, dass es immer mehr junge Menschen gibt, die gar keinen Führerschein mehr machen. Das Bild der Mobilitätskultur von Jugendlichen wandelt sich derzeit stark. Ihre Statussymbole sind die neuen Instrumente der modernen Kommunikation, wie z.B. das Smartphone oder der TabletPC. Damit besitzen sie auch den Schlüssel zu den Informationen, die dringend nötig sind, um auch ohne eigenes Auto mobil zu sein. Denn sie sind zunehmend multimodal unterwegs, d.h. sie benutzen teils komplexe Wegeketten als Kombination aus unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Beispielsweise starten sie mit dem Fahrrad, gern auch als Leihrad, setzen den Weg mit Bus oder Bahn fort und kombinieren dabei auch mal das Car-Sharing oder die Mitnahme im Auto. Moderne Applikationen im Netz wie z.B. Moovel oder Quixxit unterstützen sie dabei, indem sie verkehrsmittelneutral die Wegeketten frei kombinieren.

Auslöser sind einerseits die heute doch sehr viel höheren finanziellen Hürden, die sich aufürmen, um den Einstieg in die Autowelt zu erlangen, eine funktionsfähiges Auto kostet eben heute deutlich mehr als eine Kiste Bier. Außerdem kann man nicht mehr mal eben selbst den Schraubenschlüssel schwingen, wenn etwas kaputt ist. Teure Reparaturen in Fachwerkstätten sind daher die logische Konsequenz, die den Unterhalt sehr stark verteuert. Last but not least ist der Kraftstoffpreis in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich gestiegen, während die Verbräuche außer in den Prospekten der Hersteller eben nicht besonders stark gesunken sind. Hinzu kommt bei den jungen Menschen ein gewachsenes Umweltbewusstsein, indem das Auto eine durchaus ambivalente Rolle spielt.

Kurzum, die modernen jungen Menschen wollen heute einen modernen ÖV. Sie wollen attraktive Fahrpläne im Alltag und in der Freizeit, sie finden moderne Informationstechnologien im ÖV gut, und schätzen auch die Komfortmöglichkeiten die sich durch bargeldloses E-Ticketing, interaktive Fahrplangestaltung und Routenwahl ergeben sehr, auch Infotainment wird gut angenommen. Bei dieser Gruppe kann also der ÖV sehr schnell punkten und damit auch dauerhaft treue Stammfahrgäste gewinnen, wenn er sich richtig aufstellt.

---

## Senioren und Mobilitätseingeschränkte

Das andere Ende der demografischen Pyramide bilden die Senioren, ihre Mobilität unterscheidet sich maßgeblich von der der Jüngeren, dennoch ist diese Gruppe in sich sehr groß und so muss differenziert werden.

Menschen, die wir üblicherweise in die Kategorie Senioren stecken, sind heute, dem demografischen Wandel sei Dank, die am schnellsten wachsende Gruppe in unserer Gesellschaft. Allerdings haben wir alle, wenn wir über diese Gruppe nachdenken, meist Bilder im Kopf, die ebenfalls allesamt kaum noch zutreffen. Die Gruppe der sog. Senioren, das umfasst eben nicht nur die klassischen Alten, die sich kaum noch oder nur noch mit dem Rollator oder dem Gehstock mühsam fortbewegen. Vielmehr müssen wir diese Gruppe, entlang ihrem Fitnessgrad, in wenigstens drei große Gruppen einteilen, die aber nur noch randlich mit dem Alter etwas zu tun haben, denn wir alle kennen heute auch 90 jährige, die hochgradig fit sind und ebenso 68 jährige, die kaum noch laufen können, also:

1. Die vitalen Senioren. Sie sind in ihrem Mobilitätsverhalten und –vermögen von der Gruppe der Erwerbstätigen kaum zu unterscheiden. Im Gegenteil, die Studie MiD zeigt eindrucksvoll, dass diese Gruppe sogar mehr Wege zurücklegt als die Erwerbstätigen. Auch ist diese Gruppe den ganzen Tag über aktiv, d.h. sie hat ein Mobilitätsbedürfnis, das sogar noch das der recht jungen Menschen übertrifft.
2. Die Gruppe derjenigen, die bereits stärker mobilitätseingeschränkt sind. Hierzu sind die Menschen zu rechnen, die einerseits nicht mehr körperlich oder geistig vollständig fit sind, so dass sie sich selbst z.B. das Autofahren nicht mehr zu trauen, daneben aber zunehmend auch die, die im Prinzip zur ersten Gruppe, der besonders fitten gehören würden, sich aber aufgrund der wirtschaftlichen Situation das Auto kaum noch oder gar nicht mehr leisten können.
3. Diejenigen, die kaum noch selbstständig mobil sein können oder wollen. Das heißt diejenigen, die ganz objektiv auch wirklich nicht mehr selbstständig Auto fahren können.

Diese drei Gruppen haben aber auch ein z.T. völlig unterschiedliches Anforderungsprofil an den ÖV. Zunächst ist festzuhalten, dass es der ÖV bei Senioren durchaus nicht ganz leicht hat. Die Menschen kommen aus einem

sehr langen Erwerbsleben und haben das Busfahren beinahe verlernt. Sie haben eine Mobilitätskultur verinnerlicht, die fast vollständig auf das Auto, die individuelle Mobilität setzt. Während die erste Gruppe im Prinzip dieses Mobilitätsverhalten fortsetzt, ja die Autonutzung gar noch intensiviert, könnte sie sich aber auch, beim richtigen Angebot und guter, zielgerichteter Ansprache, zu einer großen Nachfragegruppe für den ÖV entwickeln. Die zweite Gruppe dagegen, die ist auf einen guten ÖV als Alternative zum eigenen Auto genauso angewiesen wie die dritte Gruppe. D.h. hier kann der ÖV heute schon seine Rolle als Garant für die Mobilität jedes Einzelnen ausspielen.

Schaut man sich jetzt die gesellschaftlichen Tendenzen an, so wird bald klar: individuelle Mobilität wird fortlaufend teurer und hat sich längst von der allgemeinen Preisentwicklung abgesetzt. Gleichzeitig sinkt das reale Rentenniveau beständig, während die Gruppe derjenigen, die ohne den ÖV nicht mehr mobil sein werden, obwohl sie körperlich noch fit sind, kontinuierlich wächst. Auch wächst die dritte Gruppe, allein schon deswegen, weil es immer Menschen im Rentenalter gibt.

Für diese Menschen muss der ÖV eine gute Erreichbarkeit bieten, d.h. Haltestellen sollten nicht zu weit von der Wohnung oder dem Fahrtziel entfernt liegen, der Weg ins Fahrzeug sollte so wenige Barrieren wie möglich aufweisen. Die Fahrpläne sollten sich an dem tatsächlichen Mobilitätsbedürfnis orientieren und die Wartezeit an der Haltestelle sowie die Fahrt im Fahrzeug sollte ein hohes Maß an Komfort bieten. Fahrtzeiten sollten attraktiv sein, d.h. auch diese Menschen schätzen Abwechslung und Infotainment im Bus, um die Fahrtzeit subjektiv zu verkürzen. Auch das Thema Sicherheit wird groß geschrieben, d.h. eine soziale Kontrolle an Haltestellen und im Fahrzeug ist etwas, das es dieser Gruppe leichter macht, den ÖV zu nutzen. Aber vermehrt müssen hier auch Vorurteile abgebaut werden. Viele Menschen haben, hervorgerufen durch eine stark automobile Biografie, das Busfahren quasi verlernt. Sie schätzen die tatsächliche Leistungsfähigkeit der ÖV-Angebote regelmäßig falsch ein und halten auch die Kosten hierbei für deutlich höher als sie tatsächlich sind.

---

## Erwerbstätige und Pendler

Unsere Gesellschaft hat sich auch was das Erwerbsleben angeht gewandelt, heute macht man nicht eine Ausbildung und sucht sich einen Arbeitgeber und wird mit diesem Engagement alt. Nein, zunehmend werden mehr und mehr Jobwechsel die Realität, dabei ändern sich logischerweise die Entfernungen zum Arbeitsplatz und auch die Arbeitsrhythmen. Das alltägliche Pendeln, teilweise auch über sehr große Entfernungen, ist für viele Menschen heute die Realität. Wir ziehen heute der Arbeit hinterher und das erfordert große räumliche und zeitliche Flexibilität. Daher hat sich, als logische Folge, auch die Alltagsmobilität der Menschen im sog. Erwerbsleben in den vergangenen Jahrzehnten deutlich verändert. Mehr Wege und längere Wege sind die Folge. Aber auch für diese große gesellschaftliche Gruppe gilt: das Auto ist eine sehr teure Angelegenheit geworden. Neuwagen sind sehr teuer, die Autos der oberen Mittelklasse zum Beispiel, werden mehrheitlich heute von Firmen als Erstzulassung genutzt, weil sich die Privathaushalte immer weniger an Preise jenseits von 40 tsd. Euro und mehr gewöhnen können. Und noch vor wenigen Jahren war für viele Menschen immer noch erklärungsbedürftig, dass die echten Kosten des Autofahrens eben nicht mit dem nackten Benzinverbrauch für eine Wegstrecke erledigt sind, sondern Versicherung, Abnutzung am Fahrzeug, Verschleißteile, Wertverlust und Wiederbeschaffung immer hinzu zu rechnen sind. Selbst der ADAC verkündet heute, dass der Durchschnittspreis für einen privaten Autokilometer im Durchschnitt bei mindestens 50 Cent liegt.

Doch damit nicht genug, denn das Auto muss eventuell am Zielort auch abgestellt werden, d.h. hier kommen gerne noch Parkgebühren hinzu. Auch der Weg zur täglichen Arbeit kann zur Qual werden, denn die permanent anwachsende Mobilität sorgt für mehr und mehr Staus und Verzögerungen. Und so setzt bei vielen ein Nachdenken und Umdenken ein, was die Nutzung des Autos für den täglichen Arbeitsweg angeht. Der ÖV hat daher bundesweit Rückenwind, seine Nutzerzahlen steigen seit Jahren an, in den Ballungsräumen der Republik teils in dramatischen Ausmaßen. Der ÖV wird zur Erfolgsgeschichte, weil die Alternative Auto eben für viele keine Alternative mehr ist. Was für Ansprüche hat nun also diese Nutzergruppe an einen modernen ÖV? Zunächst natürlich passende Fahrpläne, d.h. der ÖV muss Ihnen dann ein Angebot machen, wenn sie zur Arbeit hin oder in den Feierabend fahren wollen. Dann sollten die Wegeketten stimmen, d.h. eine gute Vernetzung und funktionierende Schnittstellen zu anderen Verkehrs-

mitteln, z.B. zum regionalen Bahnnetz müssen gewährleistet sein. Die Fahrzeuge sollten einen guten Komfort und Ausstattungsstandard liefern und zunehmend nutzt auch diese Gruppe die modernen Kommunikationsmöglichkeiten, d.h. interaktive Fahrplanauskünfte, E-Ticketing und ist sicher auch für Infotainment empfänglich.

### Stadtverkehr Lübeck – ein modernes Unternehmen

Der Stadtverkehr Lübeck stellt sich den Herausforderungen der Zukunft und es ist außerordentlich bemerkenswert, dass er dies im aktiven Dialog mit seinen Nutzerinnen und Nutzern tut. Als Auswärtiger und auch als ÖPNV-Experte, fallen hier eine Reihe von Dingen und Qualitäten auf, die nicht alltäglich sind:

Dass in vielen Fahrzeugen inzwischen W-LAN-Zugang möglich ist, mag man für Spielerei halten, tatsächlich aber surft es sich ohne Unterbrechung im Netz in sich bewegenden Fahrzeugen ohne diesen Standard doch allenfalls sehr holprig, damit ist dieser Standard ein gutes Qualitätsargument für alle, die auch unterwegs online sein wollen. Nur ganz wenige Busunternehmen in Deutschland sind schon auf diesem Niveau angekommen.

Des Weiteren ist fast die gesamte Flotte der LVG und des Stadtverkehrs Lübeck als Niederflrbus unterwegs, auch das ist lange nicht überall der Fall, nicht selten werden Reisebusse mit ihren vielen Stufen im Alltags- und Berufsverkehr eingesetzt.

Aber auch der Umweltschutz kommt nicht zu kurz und so hat der Stadtverkehr Lübeck bereits die ersten Hybridbusse als erste Stadt in Schleswig-Holstein in seinen Fuhrpark aufgenommen. Die sparen nicht nur viel Energie, sie sind auch sehr viel leiser und emissionsärmer,

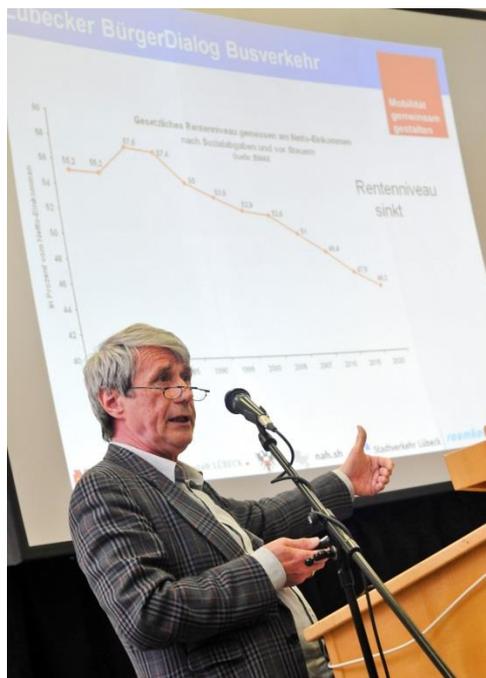


das sind gerade im Innenstadtbereich, handfeste Vorteile auch was die Aufenthaltsqualität angeht.

Das an vielen Haltestellen elektronisch angezeigt wird, wann welcher Bus kommt, das ist auch in teils sehr viel größeren Städte lange nicht Standard, Experten sprechen hier von der sogenannten dynamischen Fahrgastinformation. Grob geschätzt, besitzen nicht einmal 15% aller deutschen Städte

derzeit so etwas, obwohl es sowohl für Dauerkunden und erst recht für sporadische Nutzer ein ungemein wertvoller Baustein der ÖV-Kultur ist.

Last but not least, auch und gerade diese Veranstaltung stellt unter Beweis, dass es sich beim Stadtverkehr Lübeck um ein außergewöhnlich innovatives Busunternehmen handelt, denn einen solchen Dialog suchen sicher erst 5% aller Verkehrsunternehmen in Deutschland.



## Workshops

Nach dem Einführungsreferat begann die Arbeitsphase. Insgesamt wurden vier Workshops von 90 Minuten Dauer durchgeführt:

Workshop 1: „...ein Bus für dich, Mobilität für heute und morgen!“

Workshop 2: „Lübeck mobil: Versorgung, Ausstattung, Sicherheit“

Workshop 3: „Lübeck mobil: Arbeit, Alltag, Freizeit“

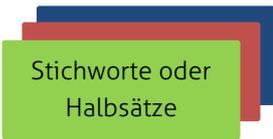
Workshop 4: „Liniennetzoptimierung: Erfahrungen, Entwicklung und Perspektiven“

Die Workshops 1 bis 3 wurden von raumkom und interlink umgesetzt, der Workshop 4 von Herrn Jürgen Kaiser (ehemals PTV jetzt Rail&Bus). WS 1 richtete sich vordringlich an Jugendliche, WS 2 an Senioren und Menschen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen, WS 3 an Erwerbstätige und Pendler und WS 4 an alle Menschen, die sich mit der Liniennetzoptimierung auseinander setzen wollten. Eine außergewöhnliche Situation ergab sich dadurch, dass vorab nicht klar war, wie viele Menschen sich für die Veranstaltung und für die einzelnen Workshops interessieren. Zwar waren im Vorfeld entsprechende unverbindliche Anmeldungen möglich, jedoch sind dies erfahrungsgemäß nur mäßig zuverlässige Vorzeichen. Daher wurden Vorkehrungen getroffen die Workshops 1 bis 3, da sie in Klassenzimmern abgehalten wurden, deren maximale Kapazität bei ca. 40 Personen liegt, im Zweifel zu doppeln. D.h. es standen drei Reserveteams und drei weitere Räume zur Moderation bereit. WS 4 betraf dies nicht, da die Mensa des CJB-Gymnasiums ausreichend Platz für fast 200 Personen bietet.

## Methodisches zu den Workshops

In den Workshops 1 bis 3 wurde ein Mix aus folgenden Methoden verwendet: Zurufabfragen, Kartenabfragen, Tischgruppen und Blitzlicht. Damit wurde sichergestellt, dass auch wirklich alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Gelegenheit zum Mitwirken hatten und unterschiedlich komplexe Themen mit jeweils zugeschnittenen Herangehensweisen abgedeckt werden konnten. In allen Workshops arbeiteten gemischte Moderationsteams, d.h. einerseits die beauftragten Firmen mit einem Hauptmoderator und in den WS 1-3 auch mit einem Co-Moderator. Daneben waren in allen Workshops auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vom Stadtverkehr Lübeck bzw. von der Hansestadt Lübeck dabei, die nicht nur beim Moderieren unterstützten, sondern außerdem aufkommende Fachfragen oder be-

sondere Fragen zu lokalen Besonderheiten beantworten konnten. In jedem Workshop wurde außerdem mit einem Themenspeicher gearbeitet. Dort wurden Aspekte festgehalten, die während der Arbeit in den Workshops aufkamen, aber nicht Gegenstand des jeweiligen Workshops waren. Dennoch können solche Nennungen von großem Wert sein und damit sie nicht verloren gehen, wurden sie jeweils gesammelt.

Moderationsmethode	Illustration	Beispiel
Zurufabfrage		Wie sehen Sie den Lübecker ÖPNV?  Wie nutzen Sie den Lübecker ÖPNV?
Kartenabfrage		Was kann Gutes für Senioren getan werden?  Wäre Infotainment sinnvoll?

### Tischgruppenarbeit

„Lübeck mobil: Versorgung, Ausstattung, Sicherheit“

**Workshop 3**  
**Berufstätige**

#### 1. Aufgabe Tischgruppe:

- 18:25 Uhr Bitte bestimmen Sie zunächst einen Sprecher!  
Bitte diskutieren Sie dann möglichst alle Fragen:
1. Welche Pendelbeziehungen existieren?
  2. Wie geschieht die Wegebewältigung ohne Auto bzw. P&R?
  3. welchen Beitrag leistet der ÖV beim Pendeln?
- 18:50 Uhr Bericht aus den Tischgruppen

--

### Gemischte Moderationsteams





---

des Workshop-Verlaufs thematisch eingefügt werden. Nach Abschluss dieser Einstiegsphase konnte mit der Gruppe am ursprünglichen Moderationskonzept weiter gearbeitet werden.

## **Thema: Technische Unterstützung im ÖPNV**

### 1.) Technik im Bus:- W-LAN

Allgemeine Aussagen:

Zum Teil kannten die Teilnehmer das Angebot nicht. Diejenigen, die Schulkinder hatten, waren darüber informiert mit der Absicht dieses Angebot in Zukunft zu nutzen. Zum anderen war das Angebot bekannt, aber das Anmeldeverfahren unklar. Aufklärungsbedarf / Nachfragen gab es auch hinsichtlich der kostenlosen Nutzung, die nur Abonnenten zusteht, wird jedoch als Service im Sinne von „Bonbon“ akzeptiert und anerkannt.

Intensiv wird das Angebot insbesondere von dem jugendlichen Teilnehmer genutzt. Dabei tragen die folgenden Nennungen zum positiven Ergebnis hinsichtlich der Bewertung bei, die zum Teil von den anderen Teilnehmern bestätigt wurden:

- Unkomplizierter Zugang (Anmeldung, Einloggen ins System), dabei spielt auch die Wiederholung der Anmeldung pro Fahrzeug keine Rolle bzw. stellt kein Hindernis dar.
- Das eigene Datenvolumen über den eigenen Handyvertrag wird weniger ausgelastet (Spareffekt).
- Geschwindigkeit: Auch größere Datenmengen lassen sich problemlos runterladen.
- Stabilität des Netzes ist gewährleistet
- W-LAN wird sowohl im Kurzstrecken- als auch Langstreckenbereich im Stadtverkehr genutzt. Dabei wird auf Kurzstrecken kurz Eingänge über Social Media-Medien genutzt, auf Langstrecken überwiegen Downloads und Spiele-Nutzung oder zur Erledigung von Online-Recherchen für Hausaufgaben. Zusammenfassend ergibt sich auf den Langstrecken der höhere Nutzen.

Verbesserungswürdig oder mit der Bitte des Prüfauftrages sind die folgenden Themen versehen:

- Lücken in der Netzabdeckung (den Teilnehmern war aber bewusst, dass dies nicht in der Verantwortlichkeit des Stadtverkehrs liegt)
- Überprüfung der Funktionsfähigkeit in einzelnen Bustypen (Hybrid) und 440er –Linie
- Idee: W-LAN an den Haltestellen, um die Wartezeit zu verkürzen.

## 2.) Technik im Bus: – Infotainment

Vorteile ergeben sich wie folgt:

- Live-Ticker: Aktuelle Eilmeldungen
- Die Nachrichtenübertragung erfolgt ohne akustische Untermalung.

Da keine konkreten Nachteile benannt wurden, können die folgenden Nennungen als Anregung verstanden werden, um das Angebot zu verbessern:

- Nachrichten auch im Bildformat, da der Live-Ticker optisch „anstrengend“ ist.
- Sollte sich die inhaltliche Ausgestaltung dieses Services ändern, so wünschen sich die Teilnehmer eine Ausgewogenheit zwischen Haltestelleninformation, Nachrichten und Werbung.
- Ideen – Ergänzungen: Informationen zu touristischen Zielen an der jeweiligen Haltestelle, Angaben zur Anschlusssicherung (Anzeigen von Verspätungen, Umsteigemöglichkeiten auf andere Linien, ggf. auch Vermerk über Leihstationen (Fahrrad/CarSharing))

## 3.) Technik im ÖPNV – Welche weiteren technischen Dienstleistungen sind nützlich?

Folgende Teilnehmer-Wünsche wurden geäußert:

- Echtzeit-App: Verspätung, Ankunft, Umstieg
- Social Media: Stärkung des Kundenkontakts bzw. –bindung
- Steckdosen am Sitz

---

## Thema: Abbildung von Wegeketten hinsichtlich verschiedener Anlässe

Die Teilnehmer wurden gebeten die Wegeketten zu beschreiben, die Schüler/Jugendliche täglich zu verschiedenen Anlässe zurücklegen. In zwei Arbeitsgruppen wurde zu den beiden Themenblöcken „Schule und Freizeit“ sowie „Einkaufen/Shoppen und Party&Co“ gearbeitet. Hier die Ergebnisse:

### Wegekette „Schule“

Folgende Verkehrsmittel werden genutzt:

Auto (Elterntaxi als Zubringer) zur nächstliegenden zentralen Bushaltestelle (hier: 3 bzw. 6,5 km entfernt vom Wohnort) – Umstieg 1 in den Bus – ggf. Umstieg 2 in den Bus – Fußweg zur Schule.

Zur Verbesserung der Wegekette wurden folgende Wortmeldungen aufgeführt:

- Intermodalität: Fahrrad als Zubringer würde von Schülern eher genutzt, wenn an den zentralen Haltestellen Fahrradboxen aufgestellt werden würden (Diebstahlsicherung). Zudem müsste die Radwegeinfrastruktur verbessert werden – hier bemängelten die Teilnehmer die unzureichende Beleuchtung. Zum Teil fehlen Radwege, um sicher im Straßenverkehr die Haltestelle zu erreichen.
- Schulzeiten: Die Konzentration von Schulstandorten im Innenstadtbereich, die zudem die gleichen Schulanfangs- und endzeiten aufweisen, führen zu Stoßzeiten zu Kapazitätsengpässen sowohl in den Fahrzeugen als auch auf den Straßen, da auch die Berufspendler (MIV) unterwegs sind. Hier wünschen sich die Eltern eine Entzerrung der Schulzeiten.
- Stadt – Umland: Das Fahrplanangebot konzentriert sich auf die Innenstadt (nicht die Altstadt, sondern im Radius von 3 km), zum Teil Doppelbedienung in diesem Gebiet, wobei die Außenbedienung keine Anbindung haben.
- Tarif (Preis-/Leistungsverhältnis): Schüler ist ein sog. „Zwangskunde“. Die Meinung der Teilnehmer war einstimmig, dass der Preis unverhältnismäßig ist für das Angebot, welches der Stadtverkehr dieser Gruppe anbietet.

- Sonderthema: Berufsschule Zentrum, Georg-Kerschensteiner Straße, zu Stoßzeiten würden drei Buslinien den Standort bedienen, der Bahnhalte sollte genutzt und die Schulzeiten geändert werden.
- Angebotsverbesserung im Umland: Einführung von Rufbussen, Einführung von sog. Ortsteilbussen, um insbesondere im Abendbereich Jugendliche „einzusammeln“ (Freizeit), die Sternfahrten um 20.00 Uhr sollten wieder eingeführt werden, aber um sogenannte Ringverbindungen (Reduzierung der Entfernungen) ergänzen. Zudem sollte eine Produktunterscheidung eingeführt werden, z. B. „Nachtbus“-Angebot.

### Wegekette „Freizeit“

Die Teilnehmer beschrieben hier nicht die einzelnen Elemente der Wegekette, sondern bewerteten diesen Anlass inhaltlich in Bezug auf das Mobilitätsangebot:

- Schüler und Jugendliche schränken ihre Freizeitaktivitäten (z. B. Sport, Besuch von Freunden) bemerkbar ein, da es um die Zeiten (insbesondere Rückfahrten) kein Angebot mehr gibt und die sog. „Elterntaxen“ nicht immer verfügbar sind.
- Eltern sehen in der Nutzung des ÖPNV auch die Förderung zur Selbstständigkeit bzw. Unabhängigkeit – nur in äußerstem Notfall soll das „Elterntaxi“ zur Verfügung stehen. Ein Elternteil bewertete die Situation wie folgt: „Mein Arbeitsplatz gewährleistet mir Gleitzeit – dennoch arbeite ich nach Fahrplan“ (um insbesondere den Fahrdienst des Kindes zu gewährleisten).
- Der Verkehr konzentriert sich nur auf die erweiterte Innenstadt – Freizeitangebote werden aber auch im Umland angeboten und nachgefragt. Schwierig wird es insbesondere, wenn eine Wegebeziehung aus dem Umland mit Ausstieg im Umland nachgefragt wird. Da die Anschlusssicherung nicht immer gewährleistet wird, verlängert sich spürbar die Fahrzeit, da der Takt im Umland insbesondere ausgedünnt wurde. Zudem sollte eine Ringverbindung eingeführt werden.
- Nach Meinung der Teilnehmer kann man von einem „Wochenendverkehr“ nicht sprechen, da es so gut wie kein Angebot mehr gibt („Katastrophe“).
- Problematisch wurde hier noch einmal der Standort der „Thomas-Mann-Schule“ erwähnt.

---

## Wegekette „Einkauf und Shoppen“

Folgende Verkehrsmittel werden genutzt:

- Liegt das Einkaufsziel in der Innenstadt kommen die Jugendlichen, je nach Entfernung mit dem Fahrrad oder zu Fuß (zum Bus und damit) in die Stadt und wieder zurück.
- Liegt das Einkaufsziel außerhalb der Innenstadt (bspw. CityMall), ist das Auto das dominierende Verkehrsmittel (sowohl Selbstfahrer als auch Elterntaxi).

Die dahinter steckenden Überlegungen:

- beziehen sich hauptsächlich auf das Parkplatzangebot. Für den Weg ins Zentrum gilt der Bus als „komfortabler“ und günstiger.
- sind wetterabhängig: Ist es draußen ungemütlich oder nass, wird das Auto dem Bus vorgezogen. (Aufenthaltsqualität an Haltestellen und Taktung/ Anschlusszeiten sind hier ausschlaggebend)
- sind tagesabhängig: Ein geringeres Fahrtenangebot am Wochenende wird auch in Zusammenhang mit verkaufsoffenen Sonntagen bemängelt.
- sind Abhängig vom Wohnort: Die Anschlusszeiten, wie sie seit der letzten Liniennetzoptimierung seien, werden von außerhalb des direkten Stadtgebiets wohnenden Jugendlichen stark bemängelt. Das Elterntaxi kommt hier sehr viel häufiger zum Einsatz.

Kommentar: „...ist ja nur noch bis ich 18 bin.“

## Wegekette „Party & Co.“

Die Wegeketten der Jugendlichen können anhand des Alters noch einmal unterschieden werden.

- Jugendliche U18 nutzen typischer Weise den Bus, um abends mobil zu sein und fahren entweder mit dem letzten Bus zurück oder rufen sich ein Taxi (seltener auch Elterntaxi).

- Jugendliche Ü18 haben in ihrer Abendgestaltung einen größeren Radius, sodass hier auch Auto und Zug (Richtung Hamburg) eine Rolle spielen.

Als Gründe für die Verkehrsmittelwahl wurden genannt:

- Fehlende Sternfahrten zu später Stunde machen den Bus eher unattraktiv, da die nötige Taxifahrt auf dem Rückweg im Geldbeutel der Jugendlichen weh tut.
- Das Fahrrad ist selten eine Alternative, da die Jugendlichen sich unter Alkoholeinfluss im Bus oder Taxi sicherer fühlen.
- Ein Teilnehmer und Geschäftsführer einer Kneipe merkt an, dass sich immer häufiger ein nüchterner Jugendlicher als Fahrer für die Gruppe zur Verfügung stellt, was von der teilnehmenden Schülerin bestätigt wird.

### **Thema: Wie soll der Dialog weitergehen?**

Die Teilnehmer wünschen sich folgende Vorgehensweisen:

- Initiierung „Runder Tisch“: Einzelgespräche zwischen Schule, Schulkonferenz und Stadtverkehr.
- Initiierung „Runder Tisch“: Schulen aus dem Innenstadtbereich sollten gemeinsam über die Schulzeiten-Problematik sprechen und sich dann mit dem Stadtverkehr in Verbindung setzen.
- Partizipation Schule und ihre Schüler: Schüler sollen mehr Mitspracherecht erhalten und an der Angebotsentwicklung beteiligt werden (Bedürfnisse). Dazu könnten folgende Gremien geschaffen bzw. genutzt werden: „Schülerbeirat“ (analog zum Fahrgastbeirat), Schülervertretung bzw. Schülerparlament sowie den Stadtjugendring. Letztere könnte einen Aufruf unter den Lübecker Schülern initiieren, um eigenständig (also nicht über eine sog. Vertretung) ihre Wünsche, Anregung gegenüber dem Stadtverkehr zu formulieren.

Anmerkung:

Auf Grund der Ausrichtung/ des Interesses der Teilnehmer wurde hauptsächlich von den Belangen von Schülerinnen und Schülern gesprochen. Es soll jedoch nicht vergessen werden, dass die Gruppe der Auszubildenden und jungen Berufstätigen auch zur Zielgruppe des

---

Workshops gehörten. Analog zu den Schülerbeiräten soll empfohlen werden auch hier den Kontakt zu entsprechenden Gremien herzustellen.

### Themenspeicher:

Folgende Wortmeldungen wurden hier festgehalten:

- Sternfahrten
- Taktung
- Übergangszeiten und Anschlüsse
- Bedienungszeiten & -frequenzen (Anm.: 1-Stunden-Takt im Umland ist zu wenig)
- Schulendzeiten
- Randgemeinden
- Einsatz von Fahrzeugen (Kapazitäten)



## Workshop 2: „Lübeck mobil: Versorgung, Ausstattung, Sicherheit“

Workshop 2 moderierte Dr. Christian Muschwitz (raumkom) mit Unterstützung von Christina Petry (raumkom) und den SL-Mitarbeiterinnen Gisela Hartmann und Heidi Habeck-Karera und SL-Mitarbeiter Peter Salzwedel.

### Vorbemerkungen:

Die Zielgruppe bezog sich auf Senioren und Menschen mit eingeschränkten Mobilitätsbedürfnissen. Insgesamt gab es 16 TeilnehmerInnen, die der Zielgruppe fast ausschließlich entsprachen. Es waren drei RollstuhlfahrerInnen vertreten, sowie eine Frau mit Rollator und weitere Personen mit körperlichen Einschränkungen, beispielsweise Sehbehinderung und altersbedingte Bewegungsstörungen. Die bunt gemischte Gruppe diskutierte sehr aktiv, gab Beschwerden offen zur Kenntnis und lieferte zudem Lösungsvorschläge für alltägliche Schwierigkeiten im Umgang mit dem Busfahren.

Die geplanten Moderationsmethoden konnten alle angewendet werden, wobei aufgrund des aktiven Mitarbeitens fast aller TeilnehmerInnen die Schwerpunkte auf bestimmte Fragestellungen gelegt werden musste.

### **Zuruffrage 1: Wie sehen Sie den Lübecker ÖPNV?**

Gedacht als Eisbrecherfrage, löste diese Frage bereits eine große Welle konstruktiver Meldungen hervor. Etwa die Hälfte aller TeilnehmerInnen wollten sich mitteilen und ihre Erfahrungen mit dem Lübecker Busverkehr vorstellen. Bereits bei der ersten Frage wurden Vorschläge gemacht, wie den Menschen das Busfahren leichter gemacht werden kann.

Zu erwähnen ist, dass der ÖPNV generell als wichtiger Beitrag in der Stadt gesehen wird, von dem einige Menschen abhängig sind und täglich genutzt wird. Auch die Busfahrer wurden mit wenigen Ausnahmen als überwiegend freundlich bewertet.

Bei der Frage der allgemeinen Einschätzung des Lübecker ÖPNV wurde die Bedeutung der Thematiken „Einstieg in den Bus“ und „Platzmangel“ bereits deutlich und zog sich durch die gesamte Workshoparbeitszeit. Immer mehr Menschen mit Rollatoren häufen sich in den Bussen, die für die steigende

---

Anzahl nicht ausgestattet sind und nicht genug Abstellmöglichkeiten bieten. Der Einstieg in den Bus wird insofern als erschwert eingeschätzt, dass die Bushaltestellen z.T. zu kurz für die langen Busse sind und diese in zu großem Abstand zum Bordstein halten müssen.

Um der Problematik entgegenzuwirken, dass der Busfahrer nicht erkennt, wenn er die Rampe herunterlassen muss oder jemand Hilfe braucht, wird angeregt den Busfahrer direkt anzusprechen bzw. dass er die Rampe regelmäßig ausfahren soll. Für das Platzproblem durch Rollatoren wurde die Standardisierung dieser vorgeschlagen – eine klappbare Version. Dies ist jedoch nicht Aufgabe des SL, zeigte jedoch, dass sich die Gruppe durchaus Gedanken macht und offen ist für Alternativen.

### **Zuruffrage 2: Wie nutzen Sie den Lübecker ÖPNV?**

Auf die zweite Zuruffrage, wie die TeilnehmerInnen den ÖPNV nutzen, wurde hauptsächlich die Kurzstrecke für „geschäftliche“ Erledigungen genannt. Darunter fallen die Aktivitäten Einkaufen, Arztbesuche und sonstige Erledigungen. Für den Freizeitverkehr wird der Stadtverkehr selten genutzt, höchstens am Wochenende. Hier wird jedoch angemerkt, dass die Taktung für weit aus der Stadt rauszufahren, zu schlecht ist. Eine Teilnehmerin merkte an, dass sie mit dem Stadtverkehr auch freizeitmäßig Verwandte besucht.

### **Kartenabfrage: Was kann im ÖPNV Gutes für Senioren getan werden?**

Ergebnis der Kartenclusterung in die Themenbereiche:

Infrastruktur / Hardware:

- Gut lesbare Fahrpläne (oft zu klein oder zu hoch)
- E-Radladestationen an den Bushaltestellen und Radabstellplätze
- Überall Wartehäuser für Fahrgäste
- Fahrradmitnahme bzw. Fahrradanhänger für Linie 33 und 40
- ZOB muss für längeren Aufenthalt infolge der Taktverschlechterung umgestaltet werden
- Bushaltestellenmasten als Handysender für Mobilfunk zur Flächenversorgung
- Beleuchtung und Schilder (Kieselgrund / Siems)

- Mehr DFI

#### Rampe – Einstieg:

- Rampe nicht rauswerfen, zu laut (2x)
- Rampe regelmäßig absenken(2x)
- Busfahrer ist verantwortlich
- Abstandssensoren zur Bordsteinkante = besserer Einstieg
- Griffe der Rampe besser machen
- Bussteige 15cm höher machen und verlängern (so könnte man ohne Rampe einsteigen)
- Busse zu lang, Haltestellen zu kurz

#### Platz:

- Sicherungsbefestigung für Rollenkoffer und Einkaufsroller und entsprechende Plätze dafür
- Busse mit größerem Platz
- Mehr Platz für Stehplätze (4x)
- Rollatoren zum zusammenklappen
- Rollatoren normen bzw. nur vom SL zugelassen Rollatoren (die klappbar sein müssen) einsteigen lassen
- Schulkinder sollen Ranzen vom Nebensitz nehmen, haben ja keine 2 Plätze bezahlt

#### Fahrverhalten/Busfahrer:

- Anfahrverhalten auf Behinderte und Ältere anpassen (2x)
- Mehr Beachtung beim Drücken des Haltewunsches von Rollstuhlfahrern
- Bremsen nach der Fahrt
- Beschleunigung, Bremsen und Kurven zu heftig für stehende Kunden

#### Tarife:

- Rabatt für über 60jährige
- Preise senken, ÖV zu teuer
- Oma/Enkelkarte auch wenn das Kind älter als 6 Jahre alt ist

- 
- Tausche Führerschein gegen Seniorenkarte = 12 Monate wie in Bad Segeberg (die diese Maßnahme trotz Defizit z. 4 mal anbieten)

#### Takte:

- Nachtbus nach Veranstaltungen
- Zweite Linie 7
- Bedarfsgerechte Taktung
- 15-20 Minuten Takte (2x)
- Besser abgestimmte Takte
- Mehr Umstiegszeit Linie 39/33 (Solmitzstraße)
- Besser Anschlüsse am ZOB
- Sonntags 1h Takte = Problem
- Peripherie unterversorgt
- Innenstadt gut versorgt

#### Service

- Busfahrer überwiegend freundlich
- Kurzstrecken als 6er-Block, so dass der Gast nicht zur Kasse muss
- Alphabetisches Straßen/Bus/Haltestellenverzeichnis + Buslinien im Fahrplanbuch für Touristen und NeubürgerInnen (2x)
- Überall Wartehäuser an Haltestellen
- Gut lesbare Fahrpläne (oft zu klein oder zu hoch)
- Individuelle Mobilitätsberatung für Kunden
- Mehr Service
- Fahrradmitnahme bzw. Fahrradanhänger für Linien 33 + 40
- Mobilitätstraining für Schüler und Kinder (Belohnung SL-Warnweste)
- Smartphoneschulungen (Interntefahrpläne etc.)

#### Sonstiges

- Mehr Zeit zwischen den Bus- und Bahnanbindungen wg. Mobilitäts-einschränkung
- SL-Warnwesten als Imagegewinn für Jahresabos
- Kleinbusse in den Randgebieten als Zubringer für die Haltestellen einsetzen
- Konfliktfall Radfahrer / Haltestellen

- Allgemein mehr Rücksichtnahme

### Arbeiten in Kleingruppen

Die Arbeit in den vier Kleingruppen verlief sehr angeregt, es wurden von allen Gruppen alle Aufgaben und Fragen bearbeitet.

Jede Tischgruppe wählte ohne Schwierigkeiten eine/n Gruppensprecher/in, welche zusammen knapp die Ergebnisse innerhalb des gesetzten Zeitfensters von insgesamt 5 Minuten vortrugen.

Folgende Antworten wurden auf die Fragestellungen gegeben:

#### Wie geschieht die Wegebewältigung ohne Auto?

- Randgebiete sind ohne den Busverkehr schlecht zu erreichen, vor allem Schlutup, Moisling und Kücknitz
- Bus (vor allem größere Strecken)
- Bahn
- Fahrrad
- Zu Fuß, mit dem Rollstuhl oder Roller
- StattAuto
- Fähre
- Taxi (z.B. nach dem Einkaufen)

#### Welchen Beitrag leistet der ÖV zum Freizeit-/Alltagsverhalten?

- Schlechte Anschlüsse für die Ziele außerhalb der Stadt
- Samstag/Sonntag/Feiertag: Takte sind zu lang (60 min sind nicht zumutbar)
- Einerseits ermöglicht er große Mobilität und Teilhabe, andererseits verhindern schlechte Anschlüsse, zu große Taktungen und zu geringer Platz im Bus die Teilhabe wiederum
- Die Takte der Busse werden als nicht geeignet für den Freizeitverkehr bewertet; für den Alltagsverkehr ist die Taktung besser

---

## Intermodalität – ein Thema für Senioren?

- Für Senioren sind Fahrrad oder E-Räder geeignet
- Ladestationen für E-Räder und Abstellanlagen für Fahrräder werden an den Haltestellen gewünscht
- Intermodalität ist ein Thema, z.B. der Wechsel von Bus zu Bahn; für nicht stark Mobilitätseingeschränkte der Wechsel von Auto zu Bahn und Bus und die Nutzung von Rädern möglich
- Zeitgemäße Fahrradbeförderung; Fahrradgaragen im Quartier
- Voraussetzungen müssen stimmen, z.B. preiswerte Anschlussbeförderung mit dem Taxi, bevorzugt für Abo-Kunden

## **Wie soll der Dialog weitergehen?**

Bei der Frage ob und wie der BürgerDialog weitergehen soll, gab es einen allgemeinen Konsens: Ja, er soll weitergehen! Es wurden einige Vorschläge zur Ausgestaltung gemacht, die im Folgenden aufgelistet werden:

- Dialog wird auf Stadtteilebene gewünscht
- Dialog in der „Nachbarschaft“, z.B. Nutzung des Bauvereins
- Mobilitätsberatung im Quartier
- Schulungen (z.B. Umgang mit dem Smartphone)
- Der Dialog soll ca. 2 mal im Jahr stattfinden
- Eine Dokumentation soll erfolgen und öffentlich zugänglich sein

## **Themenspeicher**

Im gesamten Verlauf des Workshops landeten einige Aussagen, Vorschläge und Kritikpunkte im Themenspeicher, so dass dieser ein großes Spektrum verschiedener Themen beinhaltet:

- Innenstadt ist gut angebunden und versorgt, während die Peripherie unterversorgt ist bezüglich des Busverkehrs
- Warnwesten für Menschen mit Einschränkungen
- Konflikt: Radverkehr und Haltestellen
- Sonntag: 1h-Takt ist ein Problem
- Rücksichtnahme der Mitmenschen
- Oma-Enkel-Karte auch wenn das Kind älter als 6 Jahre ist

- Die Schulkinder sollen aufgefordert werden, die Schulranzen von den Nebensitzen zu nehmen
- Bushaltestellenmasten als Handysender für Vodafone zur Verbesserung der Flächenversorgung
- Alphabetisches Straßenverzeichnis und Buslinien sowie ein Fahrplanbuch für Touristen und NeubürgerInnen
- Mehr DFI
- SL Rad-Korso gleichzeitig mit Stadt-Marathon
- Kein vorzeitiges Abfahren des Busses, Halten an den Fahrplan wichtig
- Besser abgestimmte Takte
- Kürzere Taktung, bedarfsgerecht, z.B. 15 – 20 min
- Gewünscht ist ein Nachtbus, v.a. nach Veranstaltungen
- Einsatz einer zusätzlichen zweiten Linie 7
- Bessere Anschlüsse am ZOB (Bahn und Bus); mehr Zeit zwischen Bus- und Bahnanbindung ist notwendig für Mobilitätseingeschränkte
- Mehr Umsteigezeit Linie 39/33 (Solmitzstraße)



### Workshop 3: „Lübeck mobil: Arbeit, Alltag, Freizeit“

Workshop 3 moderierte Prof. Heiner Monheim (raumkom) mit Unterstützung von Johannes Reimann (raumkom) und den SL-MitarbeiterInnen Janine Boden und Bernd Mewes.



#### Vorbemerkungen:

Die Teilnehmerzahl betrug insgesamt 14 Personen, daher wurde auf eine weitergehende Aufteilung in Tischgruppen verzichtet. Bei der überschaubaren Teilnehmerzahl war eine kurze Vorstellungsrunde möglich, bei der folgende Merkmale erfasst wurden:

*Art der Betroffenheit:* vier Teilnehmer kamen aus dem parlamentarischen Raum, weitere vier aus dem Bereich bürgerschaftlicher Organisationen (einschl. ASTA und Personalrat), zwei aus der Wirtschaft.

*Regionaler Kontext:* vier Teilnehmer kamen aus dem Umland und sechs aus der Kernstadt.

*Geschlecht:* fünf Teilnehmer waren Männer und fünf Frauen.

*Alter:* zwei Teilnehmer waren im Rentenalter, sieben im mittleren Alter, eine im Studentenalter.

*Verkehrsmittelbezug:* Alle Teilnehmer hatten Erfahrungen mit der Bus- und Bahnnutzung, fünf waren erklärte Nicht-Autonutzer, fünf waren Autonutzer, zwei davon regelmäßige, sieben Teilnehmer waren auch regelmäßige Fahrradnutzer.

Thema 1: Wie sehen Sie den Lübecker ÖPNV?

*Generell:* Der Stadtverkehr wurde vom Erscheinungsbild (Fahrzeuge, Haltestellen, Personal, Informationsmaterial) durchweg als positiv, mit gutem Image, fortschrittlich und innovativ wahrgenommen. Es gab keine Fundamentalkritik, man sah den Stadtverkehr im Prinzip „auf dem richtigen Weg“

*Einzelkritik:* Trotzdem gab es zahlreiche Anregungen, Verbesserungswünsche und kritische Bemerkungen.

- Beim **Takt** wurde die Pulkbedienung kritisiert, daraus resultierten zu lange Wartezeiten, vor allem beim Umsteigen. Eine Taktverdichtung wurde gewünscht. Ausdrücklich ausgenommen von dieser Kritik wurden sog. Verstärkerfahrten in den Spitzenzeiten.
- Die fehlende Anschlusssicherung am ZOB und zur Bahn wurde moniert, vor allem in den Tagesrandzeiten gebe es lange Wartezeiten.
- Das **Netz** sei nicht optimal, an den Hochschulen fehle eine Verlängerung in die dahinter liegenden Wohngebiete. In der Innenstadt sei die Haltestellendichte verbesserungsbedürftig, um kürzere Wege für Einkäufer zu sichern.
- Insgesamt sei das Netz zu radial ausgerichtet, es müßten mehr Querverbindungen (Tangenten, Ringlinien) angeboten werden.
- Moniert wurde auch die schlechte Bedienung des Umlandes nach Westen, in die angrenzenden Landkreise, nur längs der Küste sei das Angebot auch am Rand passabel.
- Die **Qualität der Fahrzeuge** wurde gelobt. Moniert wurde die Überfüllung in Stoßzeiten, vor allem auf der Uni-Linie. Hier wurden weitere Verstärkerfahrten angeregt.
- Die **Tarifstrukturen** wurden thematisiert, das Semesterticket ausdrücklich gelobt. Ähnlich müsse mit den Jobtickets verfahren werden, hier sei eine stärkere Rabattierung sinnvoll. Moniert wurde das Tarifangebot für Touristen, ihnen werde zu wenig geboten. Und der Kurzstreckenbereich sollte tariflich mehr unterstützt werden.

- Die **Fahrweise** der Busfahrer wurde kritisiert, sie sei oft zu hektisch, wenig energiebewusst, hier sei Fahrerschulung (Eco-Drive) sinnvoll.
- Das **Beschwerdemanagement** wurde gelobt, allerdings wurde gefordert, im Falle von Verspätungen kulantere Erstattungsregelungen (wie bei der Bahn) einzuführen bzw. ggf. an Betroffene Gutscheine auszugeben.

*Thema 2: Welche Pendelbeziehungen, wie kann man ohne Auto mobil sein, wie bedient der ÖPNV die Pendler?*

Zu diesem Block gab es zahlreiche vertiefende Diskussionen.

- Für die überörtlichen Pendler (in die Nachbarstädte, längs der Schienen) müsse die Verknüpfung am Bahnhof verbessert werden, um konkurrenzfähige Reisezeiten zu erreichen.
- Der Qualitätsbruch zu den ÖPNV-Systemen der Nachbarstädte (erwähnt wurden Eutin, Plön, Malente, Bad Oldesloe) und des Umlandes (die sog. „Fläche“) sei zu groß, es sei im gemeinsamen Interesse des ÖPNV, überall in etwa ein ähnliches Qualitätsniveau zu haben. Auf der Schiene werde das gewährleistet, im Busverkehr leider nicht.
- Im Stadtgebiet sollte das Netz nochmals überprüft werden, ob es wirklich alle bedeutsamen Verkehrserzeuger (Betriebe, Einkaufsstätten, Wohngebiete, Bildung, Kultur, Sport, Freizeit, Spazierziele) angemessen anbinde, es wurde vermutet, dass zu viele Lücken blieben.
- Die Takte sollten auf eine Abkehr von der Pulkbedienung umgestellt werden, um mit dem gleichen Fahrzeugeinsatz eine dichtere Bedienung (wenigstens auf den Hauptlinien) zu erreichen.
- Es sei fraglich, warum alle Linien durch die Mitte fahren müßten. Es sollte auch tangentielle und ringförmige Linien geben, die die Innenstadt nicht durchqueren und nur am Rand der Innenstadt mit anderen Linien verknüpft würden.
- Es sei strategisch wichtig, möglichst viele Zeitkartenkunden zu finden. Dafür müsste das Jobticketangebot ausgebaut und aktiver vermarktet werden. Das Semesterticket könne Vorbild sein. Um neben Studenten und Betrieben auch normale Bürger zu erreichen, sei eine Art Bürgerticket sinnvoll. Flat-Rate-Logiken seien sinnvoll. Die Option eines Zwangs- oder Solidartickets wurde kontrovers diskutiert, der Erfolg des Semestertickets anerkannt. Generell wurde erkannt, dass es in Tariffragen einen übergeordneten Rahmen gebe, aber die beiden Großstädte Kiel und Lübeck seien so wichtig, dass sie eigene Tarifinteressen besser durchsetzen sollten.

- Bei Jobtickets müsse eine Marketingoffensive gestartet werden. Zu prüfen sei einer stärkere Rabattierung und eine Option für kleine Betriebe, sich
  - entweder als Standortgemeinschaften
  - oder als Branchengemeinschaftenzusammenzuschließen.
- Explizit wurden die Trägerwerke angesprochen, deren Anbindung und tarifliche Behandlung verbesserungsbedürftig seien.
- Es wurde angeregt, Betriebe direkt oder indirekt über PPP-Modelle in die Finanzierung einzubeziehen. Statt, dass manche Betriebe eigene Werksbusse fahren ließen, sollten die den Stadtverkehr nutzen. Man müsse mehr auf die Betriebe und Personalvertretungen zugehen.
- Generell wurde die Parkpolitik kritisiert. Es gebe zu viel Parkraum, zu wenig Parkraumbewirtschaftung. Die Verkehrs(entwicklungs)Planung müsse restriktiver mit dem Parken umgehen.
- Die besondere Bedeutung der Frauen wurde thematisiert. Sie seien die wichtigste Fahrgastgruppe. Viele Frauen müssten rollenbedingt „Multitasking“ leisten. Damit der ÖPNV dafür taugte, müssten Takte und Netze verdichtet und Anschlüsse verbessert werden.

### *Thema 3: W-Lan, Infotainment, Job-Tickets*

Zum Thema Job-Tickets/Firmen-Abo waren schon vorher viele Anregungen gekommen. Daher konzentrierte sich diese Themenrunde auf die Kommunikationstechnik.

- W-Lan im Bus wurde durchaus ernst genommen. Neue Handy-Techniken machten es sinnvoll, dieses Angebot zu machen, auch wenn das nicht immer alle nutzen würden. Handynutzung sei auch bei Älteren auf dem Vormarsch.
- Ggf. sollte diese Option mit mehr Aufklärung und Schulung verbunden werden.
- Die aktuellen Nutzerzahlen seien sehr vielversprechend.
- Auch die Option des E-Ticketing seien interessant.
- So positiv Handys eigentlich für den ÖPNV seien, auch mit ihren einschlägigen Apps, so sei doch die allseitige Handynutzung auch ein Übel, wenn alle laut rumquasseln.
- Infotainmentangebote über Bildschirme seien eine gute Sache. Aber es gehe dabei vorrangig um ÖPNV-bezogene Infos (Linienverlauf, nächste Haltestellen, Umsteigemöglichkeiten...). Die Nutzung für Werbezwecke sollte vor allem der Stadtwerbung dienen, eine Dauerberieselung mit Werbung für Meistbietende wurde skeptisch gesehen.

- 
- Die Gruppe der Touristen solle generell in den Informationen besser bedient werden, auch beim Infotainment. Touristen müssten da, wo sie typischerweise ankämen (also am HBF, ZOB, den Parkhäusern und Parkplätzen und den Ortseingängen) besser mit Informationen zum ÖPNV bedient werden, der ÖPNV solle sich auch in der Stadtwerbung aktiver präsentieren.

*Themenspeicher:* Es gab diverse Anregungen, die über die vorgesehenen Themen hinausgingen und als Anregungen für vertiefende Diskussionen festgehalten werden sollten:

- Wasserwege als Verkehrswege: es sei zu überlegen, neben den Fähren auch Linienwassertaxen anzubieten, weil das für bestimmte Verbindungen interessant sei.
- Es wurde angeregt, für eine Verdichtung des Liniennetzes auch kleinere Fahrzeuge (Midi- und Minibusse) verstärkt einzusetzen, weil sie besser in die Gassen und ruhigen Wohnstraßen passten.
- Für die subjektive Sicherheit sei das Fahr- und Kommunikationsverhalten des Personals sehr wichtig, hier sollte mehr Schulung stattfinden. Die Hektik sei oft schädlich.
- Für den Vertrieb von Fahrkarten und Informationsmaterial sollte neben den Verkaufsstellen auch der sonstige Handel stärker einbezogen werden (wie in Österreich und Italien).
- Das Thema Defizit sollte offensiver angegangen werden, indem man auch die Autokosten und ihre Subventionierung durch die Stadt (und Land/Bund) kommuniziert.
- In der Werbung sollte das Lokalkolorit und die soziale Bedeutung des ÖPNV (man spricht miteinander, man trifft sich, ÖPNV bietet einen attraktiven öffentlichen Raum für alle Alters- und Bevölkerungsgruppen) mehr kommuniziert werden.
- In der Tarifgestaltung sollte die Option des Kombitickets noch stärker genutzt und vermarktet werden.
- Für Bedienungslücken (Spätverkehr nach dem Ende von Kulturveranstaltungen etc. ) sollte die Option des AST/ Rufbus stärker genutzt werden.
- Die Preisgestaltung (Tarifizierung nach Entfernungen) dürfe nicht zu kompliziert werden.
- Es sollten noch mehr Kombinationen und Kooperationen mit Car Sharing/ Ca2Go und Leihfahrradangeboten gesucht werden.

*Fazit:* Die Gruppe hat sehr konstruktiv gearbeitet, es gab wenig Kontroversen und keine ideologischen Verkrampfungen. Es wurden mehr Informationsangebote angemahnt, der ÖPNV müsse neben den allgemeinen Infor-

mationen mehr in die Quartiere und in die Betriebe gehen, dafür wäre entsprechend dezentralisiertes Informationsmaterial (Stadtteillinien- und Fahrpläne, Stadtteilausstellungen) sinnvoll.



---

## Workshop 4: „Liniennetzoptimierung: Erfahrungen, Entwicklung und Perspektiven“



Workshop 1 moderierte Jürgen Kaiser (Rail&Bus Consultants GmbH) mit Unterstützung der SL-Mitarbeiter Herr Bernd Raasch, Herr Holger Stapelfeldt und Herr Andreas Stahl.

### Vorbemerkungen

Die umfangreiche Liniennetzoptimierung (LNO) des Lübecker Stadtverkehrs wurde von den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt intensiv begleitet. Während und nach der Projektphase wurden Werkstatt- und Informationsveranstaltungen durchgeführt, die eine rege, konstruktive Mitarbeit und Ideengebung durch die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrsangebotes in Lübeck erfuhren. Nach Umsetzung der LNO im Juni 2012 wurde der Stadtverkehr von der Bürgerschaft beauftragt, zu den bisherigen Erfahrungen der LNO im 1. Quartal 2014 eine weitere Bürgerwerkstatt durchzuführen. Der Workshop 4 des ersten Lübecker BürgerDialoges war daher ausschließlich und in besonderem Maße dem Thema LNO gewidmet.

Für den BürgerDialog wurde davon ausgegangen, erneut eine relativ große Zahl von Interessierten für die Diskussion über Anforderungen an den Stadtverkehr motivieren zu können. Mit ca. 40% aller zum BürgerDialog erschienen Teilnehmerinnen und Teilnehmern war der Workshop 4 dann auch erwartungsgemäß gut besucht.

### Methodik und Ziel

Mit Hilfe von Einführungsfragen und einer kurzen Rückschau auf die Ergebnisse der Liniennetzoptimierung wurde die Diskussion im Workshop strukturiert. Ziel war es, Schwerpunkthemen zu identifizieren zu denen Handlungsansätze für die weitere Entwicklung des ÖPNV-Angebotes erarbeitet werden können.

*Frage: Was waren die Themen bei der Einführung des neuen Stadtverkehrs?*

Diese Frage wurde ganz bewusst an den Anfang gestellt, um verschiedene Diskussionsebenen zu formulieren. Die Teilnehmer sollten angeregt werden, nicht zu Beginn bereits ganz individuelle Details und Einzelfragen zu adressieren. Die Meldungen und Beiträge wurden durch einen kurzen Rückblick des Moderators auf Ziele und Ergebnisse der Liniennetzoptimierung ergänzt. Im Ergebnis wurden folgende Themen festgehalten:

- Betriebsbeginn und Betriebsende

Thematisiert wurde hier im Rückblick noch einmal die zunächst geplante späte Betriebsaufnahme am Morgen (die im Wesentlichen aber auf die ursprünglichen Abfahrtszeiten des alten Angebotes zurückgeführt wurden). Die Problematik der schwach besetzten Busse auf einzelnen Linien und Fahrten wurde kontrovers diskutiert. Der Wunsch nach Fahrtangebot auch bei geringer Nachfrage traf auf Meinungen von anderen Nutzern des Stadtverkehrs, die durchaus die fehlende Wirtschaftlichkeit solcher Fahrten anmerkten.

- Verknüpfung zwischen Bus-Bus / Bus – Schiene

Übergänge am ZOB und an zentralen Haltestellen im Netz waren zentrales Thema der Diskussion. Als problematisch wurde in der Diskussion aber erkannt, dass eine Gleichverteilung der Fahrten auf den Hauptachsen bei sich überlagernden Linien einerseits nicht gleichzeitig mit Anschlüssen an Schiene und Bus für alle Fahrgäste in Übereinstimmung zu bringen ist. Als weiteres Problem wurden die sich ändernden Abfahrts- und Ankunftszeiten der Bahn erkannt. Das gilt besonders für die letzte Fahrt am Abend.

- Abendverkehre

Die Auflösung der Sternfahrten am Abend fand Befürworter und Gegner. Die Argumente waren dabei die gleichen. Befürworter lobten die Verteilung von Abfahrten und Umstiegsmöglichkeiten im Innenstadtbereich bei sich überlagernden Linien und damit den Abbau von Pulkfahrten. Die Gegner sahen bei den sich teilweise daraus ergebenden unterschiedlichen Abfahrtszeiten am ZOB Nachteile für einen gesicherten Übergang ohne Wartezeiten auf alle Linien incl. der Schiene.

---

- Schnellbusse

Die Einführung von Schnellbussen mit der Liniennetzoptimierung (Linie 39 und Linie 32) wurde grundsätzlich positiv bewertet, insbesondere aus den nördlichen Stadtteilen und dem Hochschulstandort. Allerdings gab es auch hier Einzelmeinungen, die fehlende Halte der Schnellbusse kritisierten und sich für eine Aufhebung der Haltestellendurchfahrten aussprachen. Besondere Bedeutung kam hier der Linie 32 zu – gewünschte Halt mind. An der Haltestelle „Krankenhaus Süd“.

- Direktverbindungen

Für wichtige Ort zu Ort Verbindungen mit hoher Fahrgastnachfrage wurden mit der Liniennetzoptimierung Direktfahrten eingeführt. Das Angebot wurde positiv angenommen. Allerdings wurde mit Hinblick auf sich ändernde Rahmenbedingungen der Stadt- und Siedlungsentwicklung eine ständige Überprüfung und Anpassung gefordert.

- Änderungen von Fahrten in Randgebieten

Mit der Liniennetzoptimierung wurde der Stadtverkehr auf eine wirtschaftlich vertretbare Basis gestellt. Es wurden neue Potenziale ermittelt und Änderungen wurden dort eingeführt, wo neue Fahrgäste gewonnen werden können. Die partiellen Verbesserungen wurden durch die Teilnehmer des Workshops anerkannt. Erwartungsgemäß kritisiert wurde, dass insbesondere in den Nebenverkehrszeiten das Angebot in Stadtrand- Gebieten der Nachfrage angepasst und zurückgenommen wurde. Allerdings gab es auch hier Befürworter, die unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und bei sehr geringer Nachfrage ein reduziertes Angebot nachvollziehen konnten.

*Frage: Welche Themen sind Ihnen aktuell wichtig beim Stadtverkehr?*

Erwartungsgemäß nutzten viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer diese Frage dazu, von ihren beobachteten oder erlebten konkreten und überwiegend sehr individuellen Erfahrungen mit dem Busverkehr in Lübeck zu berichten und hierfür Veränderungsvorschläge einzubringen. Die Anmerkungen bezogen sich auf einzelne Linien, Linienabschnitte oder Haltestellen und teilweise auf zeitlich eng eingegrenzte Tageszeiten.

Die einzelnen Punkte wurden mit Stichworten auf Moderationskarten festgehalten und von den Mitarbeitern des SL zunächst grob in eine Themenstruktur eingeordnet. Im Anschluss an der Veranstaltung wurden die konkreten Hinweise intern an die zuständigen Bereiche des SL übergeben, um sie zu prüfen, zu bewerten und soweit realisierbar umsetzungsorientiert weiter zu bearbeiten (z.B. für den nächsten Fahrplanwechsel).

Der Moderator schlug Themenfelder vor und ordnete in Abstimmung mit den Workshop-Teilnehmern die einzelnen Anregungen einem Themenfeld zu. Die Themenfelder waren:

- Schülerverkehr
- Erreichbarkeit
- Betriebszeiten
- Linienführung
- Anschlüsse
- Takt
- Haltestellen

Nach ausgiebiger Sammlung von Anregungen erhielten alle Teilnehmer des Workshops Gelegenheit, drei Punkte für die aus Sicht des Einzelnen dringendsten Handlungsfelder zu vergeben. Daraus ergaben sich die Schwerpunktthemen:

- Anschlüsse
- Betriebszeiten
- Linienführung

Das Ziel des Workshops, die Haupthandlungsfelder mit den Teilnehmer/innen herauszuarbeiten, wurde damit erreicht. Aus der Vielzahl der individuellen Einzelanregungen wurden die Bereiche freigelegt, bei denen aus Sicht der Nutzer des Busverkehrs in Lübeck, die größten Chancen liegen, das Angebot in der Zukunft weiter zu entwickeln.



---

## Zusammenfassung der Ergebnisse

Im Anschluss an die Workshops und einer längeren Pause trugen ab 20:15 Uhr die vier Hauptmoderatoren die wesentlichen Ergebnislinien ihrer jeweiligen Workshops in der Mensa dem gesamten Publikum vor. Sie verwendeten dabei kurze Folien, die während der Pause erstellt wurden und die die Essenzen der Arbeit in den Workshops verdeutlichten. Fast alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren bis hierhin der Veranstaltung treu geblieben.



## Schlusswort

Die Verabschiedung wurde gegen 20:55 Uhr von Herrn Ulrich Pluschkell vorgenommen, der in seiner Funktion als Aufsichtsratsvorsitzender der Stadtverkehr Lübeck GmbH den BürgerDialog nachzeichnete und erste Einschätzungen lieferte. Für 21:20 Uhr war ein Shuttle-Bus eingerichtet, der erste Besucher zum ZOB brachte, wo die Rendezvous-Termine für Anschlussfahrten in die Stadtteile um 21:30- 21:35 Uhr erreicht wurden.

## Ullrich Pluschkell, Aufsichtsratsvorsitzender der Stadtverkehr Lübeck GmbH



Herr Pluschkell bedankte sich bei allen Bürgerinnen und Bürgern für die aktive Mitarbeit und unterstrich wie wichtig es ist, mit den Menschen in Kontakt zu bleiben und die Rückkopplung bei den notwendigen Justierungen im Bereich ÖV zu suchen. Auch er begrüßte, dass der BürgerDialog ein Auftakt zu weiteren Aktivitäten und Gesprächen in den Stadtteilen, in den Quartieren etc. sein soll und freut sich auf die Fortsetzung des Dialogs. Herr Pluschkell bezog sich direkt auf Aspekte und Nennungen die aus den Workshops erwachsen und verwies z.B. darauf, dass bereits jetzt eine ganze Reihe von Bushalteinrichtungen barrierefrei umgebaut seien und moderne Busse und Serviceeinrichtungen wie DFI Einzug gehalten hätten. Außerdem ging er auf die Hintergründe der Liniennetzoptimierung ein und betonte, dass nun genau geprüft werde, welche Erfahrungen in den Workshops geschildert wurden, welche Verbesserungsvorschläge gemacht wurden und dass nun einige Prüfaufträge abzuarbeiten seien. Sofern sich dabei ergäbe, dass sinnvolle Änderungen im Rahmen des betriebswirtschaftlichen Gesamtbildes möglich seien, so würden diese auch zur Umsetzung vorgeschlagen. Abschließend verwies er nochmals auf die herausgehobene Bedeutung des ÖV für die Hansestadt und lobte den Prozess des BürgerDialogs als wichtige Informationsquelle für die Bürgerschaft. Zuletzt bedankte sich Herr Pluschkell für die aktive Teilnahme an der Veranstaltung, für die gute Vorbereitung durch den Stadtverkehr und die gute Umsetzung bei den beteiligten Teams. Damit schloss er die Veranstaltung gegen 21:15 Uhr.