

Lübecker BürgerDialog Busverkehr am 04.04.2014

Anregungen und Vorschläge aus den work shops 1 - 4



Thema / Idee / Vorschlag wird aufgegriffen / geprüft / umgesetzt

Work shop	Thema / Idee / Vorschlag		Information / Ergebnis nach Prüfung
Work shop 1 „.....ein Bus für dich, Mobilität für heute und morgen!“ (Schüler, Auszubildende)			
	WLAN		
1	WLAN – Lücken in der Netzabdeckung (nicht in der Verantwortlichkeit von SL)		Es gibt bei keinem Provider eine lückenlose Mobilfunkabdeckung (UMTS) in kritischen Lagen und am Rande von besiedelten Gebieten, T-Mobile und Vodafone bieten bereits eine sehr gute Abdeckung. Der Abbruch der Internetverbindung bei schlechter Mobilfunkabdeckung wird als „WLAN-Lücke“ wahrgenommen, obwohl die WLAN-Verbindung im Fahrzeug stabil zur Verfügung steht.
2	Überprüfung der Funktionsfähigkeit in einzelnen Bus Typen (Hybrid und 440er –Linie)		Das Problem ist beim Stadtverkehr bekannt und wird derzeit vom Hersteller der TextBoxen bearbeitet.
3	Idee: WLAN an den Haltestellen, um die Wartezeit zu verkürzen		Dies ist grundsätzlich und technisch möglich. Es ist jedoch eine Kostenfrage, ob neben den neuen Bussen zusätzlich die Haltestellen mit WLAN ausgerüstet werden sollen. Zurzeit wird anderen Projekten eine Priorität eingeräumt.
	Infotainment		
4	Nachrichten auch im Bildformat, da Live-Ticker optisch „anstrengend“ ist		Dies ist grundsätzlich möglich. Es ist jedoch eine Kostenfrage. Nachrichten im Bildformat sind geplant, sobald die Softwarekosten sinken. Zurzeit sind die Softwarekosten noch zu hoch. Das ist der alleinige Grund.
5	Bei inhaltlicher Ausgestaltung für die Zukunft, Ausgewogenheit zwischen Haltestelleninformationen, Nachrichten und Werbung		Hier bleibt abzuwarten, was die technische Entwicklung bringt und welche Kosten damit verbunden sind. Bei öffentlich geförderten Angeboten (wie in Lübeck) ist allerdings nur „Eigenwerbung“ und keine kommerzielle Werbung zulässig.
6	Ergänzung: Informationen zu touristischen Zielen an der jeweiligen Haltestelle, Angaben zur Anschlusssicherung, Anzeigen von Verspätungen, Umsteigemöglichkeiten auf andere Linien, ggfls. Auch Vermerk über Leihstation (Fahrrad/CarSharing)		Das Thema Anschlusssicherung ist grundsätzlich zu klären, ob und in welchem Maße diese SL-intern als auch an den Umsteigepunkten zu Bahn und Fremd-Verkehrsunternehmen integriert werden kann/soll. Die Landesweite Verkehrsservice-Gesellschaft (LVS) geht davon aus, dass zukünftig im landesweiten Echtzeitinformationssystem über die zentrale Datendrehscheibe (ZDD) eine Anschlusssicherung genutzt wird und dafür die rechnergestützten Betriebsleitsysteme der Verkehrsunternehmen entsprechende Daten ausgetauscht werden. Dies ist jedoch auch eine Kostenfrage. Ebenso wird z.B. auch bei anderen Verkehrsunternehmen der entsprechende technische Standard vorausgesetzt, Dieser ist derzeit noch nicht bei allen Unternehmen gegeben. Für die Zukunft wird an der Erweiterung zusätzlicher Informationen gearbeitet.

7	Fahrpreis für Schüler zu hoch		Für das Bedienungsgebiet des Lübecker Stadtverkehrs und der LVG gilt der SH-Tarif, der zentral von der NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein in Kiel erarbeitet und entschieden wird. Der Tarif gilt für ganz Schleswig-Holstein. Fahrpreise für Schüler und Auszubildende sind bereits rabattiert. Die Verkehrsunternehmen erhalten hierfür einen Ausgleich.
	Weitere technische Dienstleistungen		
8	Echtzeit –App: Verspätung, Ankunft, Umstieg		Die Einführung einer Echtzeit-App ist konkret geplant. Derzeit werden Prüfungen bezüglich einer Überschneidung mit einer landweiten Fahrplan-App durchgeführt, deren Einführung voraussichtlich auch in 2015 kommen soll.
9	Social Media: Stärkung des Kundenkontakts bzw. -bindung		Stadtverkehr und LVG schließen grundsätzlich die Stärkung des Kundenkontaktes über Social Media nicht aus. Konkrete Planungen liegen derzeit nicht vor.
10	Steckdosen am Sitz im Bus		Im Gegensatz zu längeren Zugfahrten steht der Nutzen von Steckdosen im Bus nicht im Verhältnis zu den dafür aufzubringen den Kosten. Fahrgäste, die den Bus nutzen, sind in den meisten Fällen nicht auf langen Strecken unterwegs. Die Einrichtung erfordert die Installation eines 24 Volt USB Charger mit der entsprechenden Verkabelung. In einem Bus müssten evtl. mehrere Steckdosen an verschiedenen Sitzen angebracht werden. Zudem gibt es keine Erfahrungen, welche Schäden evtl. durch Überspannungen entstehen könnten. Aufgrund der im Durchschnitt eher kurzen Fahrtzeit, der Nutzung nur eines Teils der Fahrgäste und der dafür aufzubringenden zusätzlichen Kosten, kann ein solcher Vorschlag nicht umgesetzt werden.
	Verbesserung der Wegeketten		
11	Intermodalität: Fahrrad als Zubringer von Schülern eher genutzt, wenn Fahrradboxen an zentralen Haltestellen aufgestellt werden		Es wird derzeit in Abstimmung mit der Hansestadt Lübeck ein Bike & Ride-Konzept im ersten Schritt für den Außenbereich erarbeitet. Hauptbestandteil werden Abstellplätze mit abschließbaren Fahrradboxen sein. Neben Fahrradboxen sind auch überdachte Fahrradabstellanlagen denkbar (s. hier auch 3. Regionaler Nahverkehrsplan)
12	Eltern wünschen sich Entzerrung der Schulanfangs- und Endzeiten		Dies ist ein Thema, das nicht im Zuständigkeitsbereich des Stadtverkehrs und der LVG liegt. Hier sind grundlegende Planungen auf übergeordneter Eben notwendig. Ein erstes informelles Gespräch hat hierzu ohne weitergehende Schritte vor geraumer Zeit einmal mit dem Schulzentrum an der Georg-Kerschensteiner-Straße stattgefunden. Insgesamt besteht zu diesem Thema ein äußerst hoher gesamtstädtischer Abstimmungsbedarf.
13	Fahrplanangebot in Außenbezirken		Eine Ausweitung des Fahrplanangebotes kann aufgrund geringerer Nachfrage nicht so ohne weiteres und ohne weitere Finanzierungszusicherung in den Außenbereichen erfolgen. Gem. 3. Regionalen Nahverkehrsplan könnte über die Entwicklung alternativer Bedienungsformen nachgedacht werden. Auch hierzu bedarf es einer gesonderten Finanzierung.
14	Einführung von Rufbussen oder Ortsteilbussen im Abendverkehr (Jugendliche „einsammeln“)		Dieser Vorschlag entspricht grundsätzlich den Anforderungen des 3.RNVP – eine zusätzliches Angebot und die Finanzierung müsste allerdings durch die Bürgerschaft beschlossen werden.
15	Sternfahrten wieder einführen mit Ringverbindungen		Das bisherige Sternfahrten-Konzept war nur für einen Teil der Fahrgäste von Vorteil; mindestens 50 % der Fahrgäste hatte keinen direkten Anschluss von der Bahn auf die Buslinien. Nach der LNO gibt es auf allen Hauptachsen mind. eine passende Busverbindung (evtl. müssen in einigen Fällen Wartezeiten in Kauf genommen werden). Dafür haben Fahrgäste in der Innenstadt mehr Möglichkeiten, Busverbindungen zu nutzen. Durch das neue Konzept werden heute die häufig kritisierten Pulkfahrten im Abendverkehr vermieden. Eine Einführung der Sternfahrten wird es nicht mehr geben. Ringverbindungen eignen sich für Sonderveranstaltungen wie Travemünde Woche und den Hansetag z. B. – sie sind für den täglichen Abendverkehr nicht geeignet (es kann nicht jeder Zug auf eine Ringlinie angebunden werden, Reisezeiten sind zu lang, Fußwege von Haltestellen zur Wohnung verlängern sich).
16	Produktunterscheidung „Nachtbus“		Erfahrungen mit einem Nachtbussystem in Lübeck haben gezeigt, dass ein zusätzlicher Nachtbus nicht auseichend

			nachgefragt wurde und durch Entscheidung der Bürgerschaft wieder aufgehoben wurde. Die Einrichtung eines Nachtbussystems ist derzeit nicht als realistisch anzusehen.
17	In Randgebieten: für Freizeitaktivitäten kein Angebot mehr (Elterntaxen sind nicht immer verfügbar – Gleitzeit am Arbeitsplatz der Eltern nicht gegeben – Fahrplan Linienbus gibt Arbeitszeit vor, um Fahrdienst der Kinder zu gewährleisten)		Die Nachfrage ist in Randgebieten und in den Randzeiten einfach zu gering, um das Busangebot zu erhöhen. Denkbar wären flexible Angebote (s. RNVP). Eine Entscheidung der Bürgerschaft zur Einrichtung und Finanzierung ist hier notwendig.
18	Umstieg auf Umlandverkehre verbessern (es gibt auch Freizeitaktivitäten im Umland)		Grundsätzlich ist der Vorschlag zu begrüßen. Es wäre hier allerdings eine komplexe Abstimmung von Fahrplänen und betrieblichen Abläufen mit den Regionalbuslinien erforderlich. Zudem sind für die Bestellung der Leistungen im Umland die Kreise zuständig.
19	Wochenendverkehr ist teilweise „Katastrophe“		Der Wochenendverkehr ist grundsätzlich anhand der Nachfrage gestaltet. Die meisten Linien fahren in einem regelmäßigen 30-Min.-Takt. Auf den Hauptachsen ergeben sich auch ein dichterer Takt und mehrere Möglichkeiten, den Bus zu nutzen. In Randbezirken ist eine Ausweitung des Taktangebotes nicht möglich, da zu wenige Fahrgäste den Bus nutzen und das Angebot wirtschaftlich dann nicht sinnvoll ist.
20	Standort Thomas-Mann-Schule – Einführung einer Busverbindung		Die vor einigen Jahren bestehende Verbindung mit Sonderschulbussen (zusätzlich zum bestehenden Linienverkehr) von der Kronsforder Allee und der Ratzeburger Allee direkt zur Thomas-Mann-Schule wurde aufgrund hoher Kosten eingestellt. Schülerinnen und Schüler der Thomas-Mann-Schule haben heute die Möglichkeit mit der Linie 5 (15-Min.-Takt) die Schule zu erreichen. Eine zusätzliche Leistung bedarf hier einer gesonderten Finanzierung. Ein Angebot wurde der Schule unterbreitet.
	Wie geht der Dialog weiter?		
21	Initiierung „Runder Tisch“ – Einzelgespräche zwischen Schule, Schulkonferenz und Stadtverkehr		Der Dialog mit verschiedenen Zielgruppen – insbesondere Schulen wird in naher Zukunft vorangetrieben. Erste Kontakte z. B. zur Emil-Possehl- und Friedrich-List-Schule haben stattgefunden.
22	Initiierung „Runder Tisch“ – insbesondere mit Schulen aus dem Innenstadtbereich, um Schulzeiten-Problematik zu besprechen		Dies ist ein Thema, das nicht im Zuständigkeitsbereich des Stadtverkehrs und der LVG liegt. Hier sind grundlegende Planungen auf übergeordneter Ebene notwendig. Ein erstes informelles Gespräch hat hierzu ohne weitergehende Schritte vor geraumer Zeit einmal mit dem Schulzentrum an der Georg-Kerschensteiner-Straße stattgefunden. Insgesamt besteht zu diesem Thema ein äußerst hoher gesamtstädtischer Abstimmungsbedarf.
23	Mitspracherecht bei der Angebotsentwicklung – z. B. Schülerbeirat bilden (wie Fahrgastbeirat) mit Schülervertretung, Schülerparlament, Stadtjugendring		Der Dialog mit verschiedenen Zielgruppen wird für die Zukunft intensiviert. Eine Beteiligung mit Schülerinnen und Schülern der Emil-Possehl- und Friedrich-List-Schule wurde für die Planung der Linie 8 über die Nordtangente durchgeführt und der Fahrplan mit den Schüler/innen abgestimmt.
24	Auch den Kontakt zu Jugendlichen – nicht nur Schüler/innen suchen		Der Dialog mit verschiedenen Zielgruppen wird für die Zukunft intensiviert.

Work shop 2 „Lübeck mobil: Versorgung, Ausstattung, Sicherheit“ (Zielgruppe Senioren, Menschen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen)

Allgemeines			
25	Gut lesbare Fahrpläne (oft zu klein oder zu hoch)		Die jetzige Position ist ein Mittelmaß und stellt einen Kompromiss dar, zwischen den verschiedenen Bedürfnissen der unterschiedlichen Zielgruppen, der für die meisten Körpergrößen passt. Auch die Schriftgröße ist ein Kompromiss, um mit den gegebenen Platzverhältnissen –DIN A 4- auszukommen. Eine Änderung ist hier derzeit nicht vorgesehen.
26	E-Radstationen an den Bushaltestellen und Radabstellplätze		Es wird ein Bike & Ride-Konzept für den Außenbereich erarbeitet – Hauptbestandteil werden Abstellplätze mit abschließbaren Fahrradboxen sein.
27	Überall Wartehäuser		Fahrgastunterstände (Wartehäuser) sind gem. der Standards des 3. RNVP nicht an jeder Haltestelle vorgesehen. Hansestadt Lübeck und Stadtverkehr haben vertragliche Regelungen mit der Fa. Wall AG, Berlin, die vertragsgemäß alle bestehenden Fahrgastunterstände im Bedienungsgebiet gegen neue austauscht. Zusätzliche Standorte sind grundsätzlich nicht vorgesehen. In Einzelfällen wird über die Hansestadt Lübeck der Aufbau gem. des Standards des 3. RNVP entschieden.
28	Fahrradmitnahme bzw. Fahrradanhänger für L 33 und 40		Die Fahrradmitnahme in den Linienbussen ist grundsätzlich erlaubt (s. Beförderungsbedingungen). Ein Bedarf für einen regelmäßigen Fahrradanhänger für die Buslinien nach Travemünde wird gegenwärtig nicht gesehen und müsste gesondert untersucht werden.
29	Umgestaltung des ZOB für längeren Aufenthalt (wegen Taktverschlechterung)		Eine Umgestaltung des ZOB ist derzeit nicht vorgesehen. Bei langen Aufenthalten bietet das Gebäude des Hauptbahnhofs Aufenthaltsmöglichkeiten.
30	Bushaltemasten als Handysender für Mobilfunk zur Flächenversorgung		Dies ist kein Kerngeschäft von SL/LVG. Eine Stromversorgung wäre ohnehin nur an Haltestellen mit Fahrgastunterständen möglich. In den meisten Fällen ist die Mobilfunkabdeckung ausreichend.
31	Beleuchtung und Schilder (Kieselgrund / Siems)		Die Ausgestaltung der Beleuchtung liegt im Aufgabengebiet der Hansestadt Lübeck. Hier wäre zu prüfen, ob eine Beleuchtung (Straßenlaterne) in ausreichendem Umfang vorhanden ist. Das Thema wird seitens des Stadtverkehrs an die Hansestadt Lübeck herangetragen.
32	Mehr DFI		Da die Ausstattung der Haltestellen mit hohen Investitionskosten verbunden ist, können nicht an jeder Haltestelle Dynamische Fahrgastinformationen (DFI) aufgestellt werden (im Bedienungsgebiet gibt es ca. 900 Haltestellen). Insofern wurde ein Standard für die Ausstattung von Haltestellen mit DFI's im 3. RNVP entwickelt, die auch den Vorgaben für Landesfördermittel entsprechen. Nach diesem Standard werden bis Ende 2015 insgesamt 55 Anzeiger an Schwerpunkthaltestellen aufgestellt sein.
33	Mehr Platz für Rollatoren, Rollstuhlfahrer, Kinderwagen etc.		Neue Fahrzeuge bei Stadtverkehr und LVG werden in Zukunft einen größeren Innenraum mit mehr Platz für Rollatoren, Kinderwagen, Rollstühle u.a. haben. Auch bei der neusten Buslieferung in wurden 2 Rollstuhlplätze an der 2.Tür vorgesehen. Der Platz an der 3. Tür ist ebenfalls so ausgestattet, dass Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle Platz haben (platzoptimiert mit Klappsitzen) .
Rampe - Einstieg			
34	Rampe nicht rauswerfen – ist zu laut		Der Hinweis wird für die Fahrerschulung aufgenommen und das Fahrpersonal besonders darauf aufmerksam gemacht.
35	Rampe regelmäßig absenken		Ein regelmäßiges Absenken der Rampe kann leider nicht bei jedem Halt erfolgen, sondern nur bei entsprechendem Bedarf. Der Zeitaufwand sowie der Verschleiß sind ansonsten zu hoch.
36	Abstandsensoren zur Bordsteinkante = besserer Einstieg (Fahrer fahren nicht dicht genug an den Bordstein)		Der Einbau eines Park Distance Control Systems ist aus Kostengründen nicht möglich. Systeme, die in der täglichen Praxis tauglich wären, sind zurzeit nicht bekannt. Fahrer werden regelmäßig darin geschult, mit dem Fahrzeug dicht an den Bordstein heran zu fahren, damit Fahrgäste bequem aussteigen können. Dies ist nicht in jedem Fall immer möglich. Der Hinweis wird noch einmal für die Fahrerschulung aufgenommen. Ansonsten setzt sich der Stadtverkehr dafür ein, dass bei

			Haltestellenaus- und Neubauten dem Bau einer Haltestelle am Fahrbandrand der Vorzug gegeben wird (hier ist ein gerades Anfahren am besten möglich).
37	Griffe der Rampe besser machen		Es handelt sich um eine Bauart zugelassener Fahrzeugrampen. Hier haben wir keinen Einfluss auf die Konstruktion der Hersteller.
38	Bussteige 15 cm höher machen und verlängern (so könnte man ohne Rampe einsteigen)		Das Haltestellenausbauprogramm ist Angelegenheit der Hansestadt Lübeck. In enger Zusammenarbeit mit Stadtverkehr und LVG werden für den Ausbau die Standardvorgaben für die barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen gemäß 3. RNVP zugrunde gelegt. Bei neuen Haltestellen und der Sanierung von vorhandenen Haltestellen werden die Vorgaben eingehalten. Hierzu gehört u.a. eine Bordsteinhöhe von mind. 16 cm.
39	Busse zu lang – Haltestellen zu kurz		Das Haltestellenausbauprogramm ist Angelegenheit der Hansestadt Lübeck. In enger Zusammenarbeit mit Stadtverkehr und LVG werden für den Ausbau Standard entsprechend des RNVP definiert. Fahrgäste mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen können am besten im vorderen Teil des Fahrzeuges ein- und aussteigen. Grundsätzlich werden von der Hansestadt Lübeck - wenn es die Verkehrsverhältnisse zulassen Fahrbahnrandhaltestellen – favorisiert, so dass auch ein Gelenkfahrzeug an einer geraden Kante mit seiner ganzen Länge halten kann. Bei der Neugestaltung von Haltestellen werden die Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs zu Grunde gelegt. In Einzelfällen kann es vorkommen, dass Fahrzeuge aus unterschiedlichen Gründen nicht in voller Länge direkt am Bordstein halten können.
	Platz		
40	Sicherungsbefestigung für Rollkoffer und Einkaufsroller und entsprechende Plätze dafür		Eine besondere Abstellfläche wäre evtl. für Fahrgäste mit Gepäck (z. B. Koffer oder Einkaufsroller) praktisch. Im Sinne des flexiblen Fahrzeugeinsatzes können allerdings keine Spezialeinbauten vorgenommen werden. Dies würde auch zu Lasten von Sitzmöglichkeiten gehen. Grundsätzlich sind Halteriemen in den Fahrzeugen vorhanden.
41	Busse mit größerem Platz		Die Bauform der Fahrzeuge obliegt gesetzlichen Vorgaben. Diese Vorgaben werden vom Fahrzeughersteller eingehalten und sind zulassungsrelevant. Der Betreiber hat hier keine Einflussmöglichkeiten. Mehr Platz für Rollatoren und Rollstühle sind bereits bei den Buslieferungen im Jahr 2013 und 2014 berücksichtigt.
42	Mehr Platz für Stehplätze		Bei den neusten Buslieferungen in 2013 und 2014 haben wir bereits 2 Rollstuhlplätze an 2. Tür vorgesehen. Der Platz an der 3. Tür ist ebenfalls platzoptimiert und nur mit Klappsitzen versehen.
43	Rollatoren zum Zusammenklappen		Grundsätzlich sind Rollatoren zusammenklappbar. Es bleibt jedem Fahrgast überlassen aus Platzgründen davon Gebrauch zu machen. Seitens des Unternehmens kann dies nicht vorgeschrieben werden.
44	Nur mit vom SL zugelassene Rollatoren (klappbar) einsteigen lassen		Ein bestimmtes Modell für Rollatoren kann vom Verkehrsunternehmen nicht vorgeschrieben werden, da niemand diskriminiert werden darf.
45	Schulkinder sollen Ranzen vom Nebensitz nehmen (keine 2 Plätze bezahlt)		Fahrgäste sollten in diesen Fällen miteinander reden. Wenn der Bus voll ist, wird sicherlich der Platz vom Schulranzen befreit und einem Mit-Fahrgast zur Verfügung gestellt. In den Mobilitätsberatungen mit Schülerinnen und Schülern sowie mit Seniorinnen und Senioren wird über ein gegenseitiges umsichtiges Verhalten regelmäßig informiert.
46	Fahrverhalten/Busfahrer		
47	Anfahrverhalten auf Behinderte und Ältere anpassen		Dieser Punkt ist regelmäßiger Bestandteil der Fahrerschulungen und wird nun noch einmal verstärkt aufgenommen.
48	Mehr Beachtung beim Drücken des Haltewunsches von Rollstuhlfahrern		Dieser Punkt ist regelmäßiger Bestandteil der Fahrerschulungen und wird nun noch einmal verstärkt aufgenommen.
49	Bremsen nach der Anfahrt		Dieser Punkt ist regelmäßiger Bestandteil der Fahrerschulungen und wird nun noch einmal verstärkt aufgenommen.
50	Beschleunigung, Bremsen und Kurven zu heftig für stehende Kunden		Dieser Punkt ist regelmäßiger Bestandteil der Fahrerschulungen und wird nun noch einmal verstärkt aufgenommen. HL: Siehe hierzu auch Hinweis in Zeile 41, Fahrbahnrandhaltestellen werden auch favorisiert, weil das Halten und Anfahren

			problemloser möglich ist, im Gegensatz zu Busbuchten.
	Tarife		
51	Rabatt für über 60-jährige		Der Rabatt für eine spezielle Zielgruppe bedeutet immer, dass hierfür eine Ausgleichsfinanzierung stattfinden muss. Innerhalb des bestehenden SH-Tarifes ist derzeit ein Rabatt für Seniorinnen und Senioren nicht vorgesehen. Die Hansestadt Lübeck müsste die Rabattierung politisch beschließen und die Ausgleichfinanzierung sicherstellen. Dies ist derzeit nicht vorgesehen.
52	ÖV zu teuer – Preise senken		Mit dem Sh-Tarif gibt es für die Fahrgäste die Möglichkeit, mit einer Fahrkarte durchs ganze Land zu reisen. Es muss nicht für jedes Verkehrsunternehmen immer wieder eine neue Fahrkarte gekauft werden. Der SH-Tarif wird in zentral von der NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH in Kiel für alle Verkehrsunternehmen geregelt. Insofern haben die einzelnen Verkehrsunternehmen keine Tarifhoheit mehr. Die Preise werden gemeinschaftlich beschlossen. Der Tarif ist entfernungsabhängig und in ganz Schleswig-Holstein auf einem Niveau.
53	Oma-Enkelkarte auch wenn das Kind älter als 6 Jahre alt ist		Der Rabatt für eine spezielle Zielgruppe bedeutet immer, dass hierfür eine Ausgleichsfinanzierung stattfinden muss. Innerhalb des bestehenden SH-Tarifes ist derzeit ein Rabatt für eine Oma-Enkelkarte nicht enthalten. Die Hansestadt Lübeck müsste die Rabattierung politisch beschließen und die Ausgleichfinanzierung sicherstellen. Dies ist derzeit nicht vorgesehen.
54	Aktion: Tausche Führerschein gegen Seniorenkarte wie in Bad Segeberg		Es ist jederzeit möglich, den Führerschein gegen eine Fahrkarte des Stadtverkehrs/der LVG einzutauschen. Mit der besonders günstigen Monatskarte im 12er ABO kann man bereits für 1,02 € pro Fahrt den Bus nutzen. Eine Aktion wie in Segeberg (Seniorin/Senior erhält im Tausch gegen Führerschein) eine kostenlose Monatskarte im 12-er ABO für 1 Jahr bedarf der Initiative seitens der Seniorinnen und Senioren und einer gesonderten Ausgleichzahlung für das Verkehrsunternehmen für entfallende Einnahmen.
	Takte		
55	Nachtbus nach Veranstaltungen		Erfahrungen mit einem Nachtbussystem in Lübeck haben gezeigt, dass ein zusätzliches Angebot nach 0.30 Uhr nicht ausreichend nachgefragt wurde. Das Nachtbussystem wurde daher durch Entscheidung der Bürgerschaft wieder aufgehoben. Für große städtische Veranstaltungen wie z. B. die Travemünder Woche werden zusätzliche Busse nach Veranstaltungsende eingesetzt. Für weitere nächtliche Angebote wären zusätzliche Busse wirtschaftlich nicht sinnvoll (s. Fahrgasterhebung zur Liniennetzoptimierung).
56	Zweite Linie 7		Die Linie 7 fährt zu den Hauptverkehrszeiten Mo-Fr im 15-Minuten-Takt, ansonsten im 30-Min.-Takt. Ein höheres Taktangebot ist nicht erforderlich. Es kann durchaus vorkommen, dass zu den Hauptverkehrszeiten der Bus gut ausgelastet ist – dies ist auch in anderen Linien zu bestimmten Tageszeiten so.
57	Bedarfsgerechte Taktung		Zu den Hauptverkehrszeiten werden alle Linien bedarfsgerecht auf mind. einen 15-Minuten-Takt oder mehr verstärkt. Außerhalb der Hauptverkehrszeit ist der Bedarf (die Nachfrage) geringer und ein höherer Takt nicht wirtschaftlich sinnvoll.
58	15 – 20 Minuten-Takt		Zu den Hauptverkehrszeiten werden alle Linien bedarfsgerecht auf mind. einen 15-Minuten-Takt oder mehr verstärkt. Außerhalb der Hauptverkehrszeit ist der Bedarf (die Nachfrage) geringer und ein höherer Takt nicht wirtschaftlich sinnvoll. Ein 20-Min.-Takt ist aus Kundensicht nicht von Vorteil - er lässt sich mit einem Taktraster 15/30/60 – Minuten nicht kombinieren (s. z. B. Umsteigen).
59	Mehr Umsteigezeit Linie 39/33 (Solmitzstraße)		Hier erfolgt eine Verbesserung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014
60	Bessere Anschlüsse am ZOB		Im Früh- und Abendverkehr – den besonders sensiblen Verkehrszeiten - ist die Anschlussbeziehung am ZOB besonders wichtig. Hier erfolgt eine Verbesserung ab Fahrplanwechsel im Dezember 2014.
61	Sonntags 1-Std.-Takt = Problem		Der Wochenendverkehr ist grundsätzlich anhand der Nachfrage gestaltet. Die meisten Linien fahren in einem regelmäßigen 30-Min.-Takt. Auf den Hauptachsen ergeben sich auch ein dichterer Takt und mehrere Möglichkeiten, den Bus zu nutzen. In

			Randbezirken ist eine Ausweitung des Taktangebotes nicht möglich, da zu wenige Fahrgäste den Bus nutzen und das Angebot wirtschaftlich dann nicht sinnvoll ist.
62	Kein vorzeitiges Abfahren des Busses, Halten an den Fahrplan ist wichtig		Der Hinweis darauf, dass an Haltestellen in keinem Fall zu früh abgefahren werden darf, ist in Arbeitsanweisungen festgehalten. Der Punkt wird regelmäßig geschult und durch Verkehrsmeister überprüft und noch einmal verstärkt in das Schulungsprogramm aufgenommen.
63	Peripherie ist unterversorgt		In Randbezirken ist eine Ausweitung des Angebotes nicht möglich, da zu wenige Fahrgäste den Bus nutzen und das Angebot wirtschaftlich dann nicht sinnvoll ist. Denkbar wären flexible Angebote wie ein Anruf-Sammel-Taxi (s. RNVP). Eine Entscheidung der Bürgerschaft über die gesicherte Finanzierung ist hier notwendig.

	Service		
64	Kurzstrecken als 6-er-Block, so dass der Gast nicht zur Kasse muss		Die Fahrkarte für eine Kurzstrecke (bis vier Haltestellen) wird beim Fahrpersonal gekauft, da auf dem Fahrschein aus dem Fahrkartendrucker die Starthaltestelle aufgedruckt ist. Sie ist damit nachvollziehbar und kontrollierbar. Dies ist bei der Entwertung einer Fahrkarte für die Kurzstrecke nicht der Fall. Im Gegensatz zur Mehrfahrtenkarte, die jeweils für die entsprechende Preisstufe ausgezeichnet ist, kann bei der Kurzstrecke der Einstieg und damit die Gültigkeit nicht nachvollzogen werden.
65	Alphabetisches Straßen/Bus/Haltestellenverzeichnis + Buslinien im Fahrplanbuch für Touristen und Neubürger/innen		Ein alphabetisches Verzeichnis im Fahrplanbuch ist nicht vorgesehen. Viele Touristen informieren sich über das Internet. Dort werden Haltestellen über die Fahrplanauskunft alphabetisch aufgeführt. Derzeit wird die Einführung eines interaktiven Liniennetzplanes geprüft (geplant in 2014). Es wird geprüft, ob der Vorschlag hier eingearbeitet werden kann.
66	Individuelle Mobilitätsberatung für Kunden		Interessierte Kunden können sich beim Verkehrsunternehmen melden. Es wird dann geschaut, an welcher Veranstaltung die Kundin/der Kunde teilnehmen könnte. Grundsätzlich gibt es immer wieder öffentliche Veranstaltungen (auch in Zusammenarbeit mit dem Seniorenbeirat) oder Gruppenschulungen auf Nachfrage.
67	Mehr Service		Im Servicecenter wird im zweiten Jahr das Thema „Servicestandards – Aktiver Verkauf“ geschult.
68	Mobilitätstraining für Schüler und Kinder (Belohnung SL-Warnweste)		Das Mobilitätstraining findet seit Jahren mit großem Erfolg auf dem Betriebshof des Stadtverkehrs statt. Die Nachfrage ist höher als das Angebot. Das Training wird über die Schulen für die Schülerinnen und Schüler kostenlos angeboten und wird sowohl von den Lehrkräften als auch von den Schülern mit Begeisterung aufgenommen. Eine zusätzliche Belohnung wird derzeit nicht gesehen.
69	Smart-Phone-Schulungen (Internetfahrpläne)		Smart-Phone-Schulungen werden wir in Verbindung mit der W-LAN-Nutzung im Bus aufgreifen – s. a. Schulung für Handy-Nutzung für Ältere.
	Sonstiges		
70	Mehr Zeit zwischen den Bus- und Bahnanbindungen wg. Mobilitätseinschränkungen		Die Übergangszeit wird regelmäßig zu jedem Fahrplanwechsel überprüft. Beschwerden von Fahrgästen werden ausgewertet und soweit möglich bei der nächsten Planung berücksichtigt. Anschlüsse werden durch Verkehrsmeister überprüft – ggf. wird nachgebessert. Die Verbesserung der Verknüpfung von Bus und Bahn sowie die Anschlusssicherung sind grundsätzlich im 3. RNVP festgelegt.
71	SL-Warnwesten als Imagegewinn für Jahresabos		Zeitweise gibt es Aktionen für ABO-Inhaber/innen. Grundsätzlich ist derzeit ein zusätzlicher Bonus für Jahres-Abonnenten nicht vorgesehen, da dies auch eine zusätzliche Kostenfrage ist.

72	Kleinbusse in den Randgebieten als Zubringer für die Haltestellen einsetzen		Die Nachfrage ist in Randgebieten und in den Randzeiten einfach zu gering, um das Busangebot zu erhöhen. Denkbar wären flexible Angebote wie ein Anruf-Sammel-Taxi (s. RNVP). Eine Entscheidung der Bürgerschaft ist auch hier notwendig.
73	Konfliktfall Radfahrer / Haltestellen		An den Haltestellen ist grundsätzlich eine gegenseitige Rücksichtnahme zwischen den Radfahrern und den aus- und einsteigenden Fahrgästen notwendig. Der Straßenraum lässt oftmals keine eindeutige Trennung der Bereiche zu. Auftretende Konflikte sollten gemeldet werden, dann wird, soweit dies möglich ist, für Abhilfe gesorgt, z. B. durch eine Trennung zwischen Radweg/Gehweg und Haltestelle. Ansonsten gilt auch für Radfahrer/innen der Hinweis auf bestehende Regelungen zum vorsichtigen Vorbeifahren an haltenden Bussen – dies gilt auch für Fußgänger/innen bzw. ein- und aussteigende Fahrgäste..
74	Allgemein mehr Rücksichtnahme		Dieser Punkt ist regelmäßiger Bestandteil der Fahrerschulungen und wird nun noch einmal verstärkt aufgenommen.
	Wegekett		
75	Schlechte Anschlüsse für Ziele außerhalb der Stadt		Für eine Verbesserung wäre hier eine komplexe Abstimmung von Fahrplänen und betrieblichen Abläufen mit den Regionalbuslinien erforderlich.
76	Samstag/Sonntag/Feiertag: Takte sind zu lang (60 Min.-Takt nicht zumutbar)		Der Wochenendverkehr ist grundsätzlich anhand der Nachfrage gestaltet. Die meisten Linien fahren in einem regelmäßigen 30-Min.-Takt. Auf den Hauptachsen ergibt sich durch Überlagerung von mehreren Linien ein dichter Takt und mehrere Möglichkeiten, den Bus zu nutzen. In Randbezirken ist eine Ausweitung des Taktangebotes nicht möglich, da zu wenige Fahrgäste den Bus nutzen und das Angebot wirtschaftlich dann nicht sinnvoll ist.
77	Schlechte Anschlüsse, zu große Taktungen und zu geringer Platz verhindern die Teilhabe		Der Fahrplan ist grundsätzlich anhand der Nachfrage gestaltet. Zu den Hauptverkehrszeiten werden alle Linien bedarfsgerecht auf mind. einen 15-Minuten-Takt oder mehr verstärkt. Außerhalb der Hauptverkehrszeit ist der Bedarf (die Nachfrage) geringer und ein höherer Takt nicht wirtschaftlich sinnvoll. Die verstärkte Nachfrage durch Rollatoren und Rollstühle wird zukünftig bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen berücksichtigt. Die ersten Fahrzeuge mit einem großen Innenraum im Mittelteil wurden bereits in 2013 und 2014 beschafft.
78	Takte nicht geeignet für den Freizeitverkehr		Der Fahrplan am Wochenende und im Abendverkehr ist grundsätzlich anhand der Nachfrage gestaltet. Die meisten Linien fahren in einem regelmäßigen 30-Min.-Takt. Auf den Hauptachsen ergibt sich ein dichter Takt und mehrere Möglichkeiten, den Bus zu nutzen. In Randbezirken ist eine Ausweitung des Taktangebotes nicht möglich, da zu wenige Fahrgäste den Bus nutzen und das Angebot wirtschaftlich dann nicht sinnvoll ist.
	Intermodalität		
79	Fahrrad oder E-Räder für Senioren geeignet		Es wird ein B& Ride-Konzept für den Außenbereich erarbeitet – Hauptbestandteil werden sein Abstellplätze mit abschließbaren Fahrradboxen. Inwieweit E-Bikes in das Konzept mit einbezogen werden, muss noch geprüft werden. Neben Fahrradboxen sind auch überdachte Fahrradabstellanlagen geplant. Hierbei handelt es sich auch um einen Auftrag, der im 3. RNVP enthalten ist.
80	Ladestationen an den Haltestellen werden gewünscht		Es wird ein B& Ride-Konzept für den Außenbereich erarbeitet – Hauptbestandteil werden sein Abstellplätze mit abschließbaren Fahrradboxen. Inwieweit E-Bikes in das Konzept mit einbezogen werden, muss noch geprüft werden. Neben Fahrradboxen sind auch überdachte Fahrradabstellanlagen und Ladestationen für E-Bikes geplant. Hierbei handelt es sich auch um einen Auftrag, der im 3. RNVP enthalten ist.
81	Anschlussbeförderungen mit dem Taxi, bevorzugt für ABO-Kunden		Grundsätzlich besteht schon heute die Möglichkeit beim Fahrer über die Leitstelle ein Taxi zur Weiterfahrt zu rufen. Dieser Punkt wird in die Fahrerschulungen mit aufgenommen und vermehrt publik gemacht.
82			
	Wie geht der Dialog weiter?		
83	Dialog wird ausdrücklich gewünscht		Der Dialog mit verschiedenen Zielgruppen und auf Stadtteilebene wird für die Zukunft intensiviert.

84	Auf Stadtteilebene		Der Dialog mit verschiedenen Zielgruppen und auf Stadtteilebene wird für die Zukunft intensiviert.
85	Dialog in der „Nachbarschaft“, z. B. Nutzung des Bauvereins		Der Dialog mit verschiedenen Zielgruppen und auf Stadtteilebene wird für die Zukunft intensiviert. Insbesondere Wohnungsbaugesellschaften mit städtischer Beteiligung und andere Baugesellschaften können einbezogen werden.
86	Mobilitätsberatung im Quartier		Der Dialog mit verschiedenen Zielgruppen und auf Stadtteilebene wird für die Zukunft intensiviert. Derzeit finden auch Mobilitätstrainings in Zusammenarbeit mit dem Seniorenbeirat in Stadtteilen statt.
87	Der Dialog soll 2 x im Jahr stattfinden		Der Dialog mit verschiedenen Zielgruppen und auf Stadtteilebene wird für die Zukunft intensiviert.
88	Eine Dokumentation soll erfolgen und öffentlich zugänglich sein		Eine Dokumentation der Veranstaltung BürgerDialog erfolgt über die Presse und im internet. Die Teilnehmer/innen der works shop erhalten Nachricht.

Work shop 3 „Lübeck mobil: Arbeit, Alltag, Freizeit“

Allgemeines			
89	Beim Takt Pulkbedienung kritisiert – Takte könnten verbessert werden, wenn es keine Pulkbildung geben würde – mit gleichem Fahrzeugeinsatz gäbe es dann eine dichtere Bedienung		Zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2014 werden verschiedene Maßnahmen umgesetzt, um bestehende Pulkfahrten aufzulösen und dadurch die Takte auf einzelnen Streckenabschnitten zu verbessern. Grundsätzlich verhindern lassen sich Pulkfahrten jedoch nicht, da Anschlüsse zwischen einzelnen Linien nachfolgend hier und auf Streckenabschnitten hinter einander herfahren.
90	Taktverdichtung wird gewünscht		Mit der Liniennetzüberprüfung wurde das Angebot auf die vorhandene Nachfrage ausgerichtet. Zu den Hauptverkehrszeiten werden alle Linien auf mind. einen 15-Minuten-Takt oder mehr verstärkt. Außerhalb der Hauptverkehrszeit ist der Bedarf (die Nachfrage) geringer und ein höherer Takt nicht wirtschaftlich sinnvoll.
91	Fehlende Anschlusssicherung am ZOB und zur Bahn vor allem in Tagesrandzeiten für überörtliche Pendler (in Nachbarstädte) wichtig		Die Anschlüsse zwischen Bus und Bahn sind am ZOB/Hauptbahnhof so ausgerichtet, dass für jede Hauptverkehrsachse eine Linie die Möglichkeit der Weiterfahrt bietet. Dabei wird besonders die Bahnverbindung von und nach Hamburg berücksichtigt. Dabei können durchaus Wartezeiten unterschiedlicher Länge entstehen. Es ist bei einem grundsätzlichen 60-Minuten-Takt im Abendverkehr (ab ca. 20.30 Uhr) pro Linie nicht möglich, jede Linie je Richtung mit jedem Zug je Richtung mit einem direkten Anschluss zu verknüpfen.
92	Netz ist nicht optimal, an den Hochschulen fehlt eine Verlängerung in die dahinter liegenden Wohngebiete		Der Hochschulstadtteil und Bornkamp sind an das Liniennetz aufgrund der Entwicklung der letzten Jahre gut angebunden. Die Hauptnachfrage richtet sich naturgemäß auf die Innenstadt, den Hauptbahnhof/ZOB und andere innerstädtische Stadtteile. Die Erweiterung des Angebotes ins Umland liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Hansestadt Lübeck.
93	Haltestellendichte in der Innenstadt verbesserungsbedürftig		Die Innenstadt ist eine Stadt der kurzen Wege. Dies zeigt sich insbesondere auch durch eine besonders hohe Haltestellendichte gem. RNVP, die häufig unter 300m Entfernung liegt (s. z. B. Königsstraße). Dies stellt bereits einen hohen Standard dar.
94	Netz zu radial ausgerichtet – es müsste mehr Querverbindungen (Tangenten, Ringlinien) geben		Die Hauptnachfrage ist nach unseren Untersuchungen auf die Innenstadt ausgerichtet (Einzelhandel, Wohnstandort, Schulstandort, Arbeitsstandort). Die Einrichtung einer Tangentialverbindung produziert vermehrte Umsteigevorgänge und dadurch u. U. längere Reisezeiten (s. z. B. bei einer Verbindung von Eichholz zum Hochschulstadtteil wären über den St. Jürgen-Ring 2 Umsteigevorgänge notwendig). Teilweise entstehen neue Querverbindungen s. z. B. neue Linie 8 über die Nordtangente ab 25. August 2014.
95	Bedienung des Umlandes nach Westen verbesserungsbedürftig		Verkehre im Umland werden generell von den zuständigen Kreisen bestellt. Insofern liegt dieser Punkt nicht im Zuständigkeitsbereich von Hansestadt Lübeck/Stadtverkehr und LVG.
96	Überfüllung der Fahrzeuge – vor allem auf der Uni-Linie		Je nach Wetterlage sind die Fahrzeuge unterschiedlich stark besetzt. Unsere Überprüfungen haben ergeben, dass sehr volle Busse nicht regelmäßig und zu ganz unterschiedlichen Zeiten auftreten, so dass eine grundsätzliche Ergänzung des Fahrplanes nicht gesehen wird.
97	Mehr Infos für Touristen am ZOB		SL bietet bereits zahlreiche touristische Flyer und auch Kartenmaterial zum eigenen Angebot an: Mobil in der City, Ihre Strandlinie und unsere Wanderflyer. Die Tourist-Info liegt in der Nähe des ZOB. Dort gibt es weitere spezielle Touristen-Informationen. Dieses Sortiment können wir nicht mit abbilden, da wir unser eigenes Angebot vermarkten.
98	Bessere Präsentation bei der touristischen Stadtwerbung		Das Thema ist bei der Lübeck-Travemünde-Marketing GmbH (LTM) platziert, die Entscheidung über eine bessere Präsentation der touristischen Stadtwerbung liegt dort. Es gibt eine enge Zusammenarbeit zwischen LTM und Verkehrsunternehmen.

100	Dräger – Anbindung und tarifliche Behandlung verbesserungsbedürftig		Eine verbesserte Anbindung für das gesamte Gewerbegebiet Genin-Süd wird geprüft. Seit September 2013 haben Unternehmen die Möglichkeit für ihre MitarbeiterInnen ein preisgünstiges nah.sh-Firmenabo abzuschließen.
101	Betriebe über PPP-Modelle mit einbeziehen (keine Werksbusse sondern den Stadtverkehr nutzen)		Mit einzelnen Unternehmen bestehen bereits PPP-Modelle mit denen die Anbindung des einzelnen Unternehmens abgestimmt und eine Finanzierungsbeitrag vereinbart wurde. In dieser Richtung wird auch in Zukunft weiter gearbeitet.
102	Kontakt zu den Betrieben herstellen (zu den Personalvertretungen)		Der Dialog mit verschiedenen Zielgruppen – insbesondere auch mit Betrieben – wird in Zukunft intensiviert.
103	Tarifangebote für Touristen fehlen		Neben dem Fahrkartensortiment, von dem auch Touristen profitieren können, gibt es die HappyDayCard, eine Tageskarte mit der Touristen günstig 24, 48 oder 72 Stunden fahren können. Außerdem: Lübeck-Kombiticket für Stadt- und Hafensrundfahrt oder das Trave-Ticket, mit dem man Lübeck - Travemünde mit Bus und Schiff erkunden kann. Eine Ausweitung der touristischen Angebote ist derzeit nicht geplant.
104	Fahrweise der Busfahrer oft zu hektisch – wenig energiebewusst – Fahrerschulung (Eco-Drive) wird vorgeschlagen		Stadtverkehr und LVG haben in einer Sonderschulung das kraftstoffsparende Fahren mit Erfolg gesondert geschult. Dieser Punkt ist auch in Zukunft regelmäßiger Bestandteil der Berufskraftfahrerqualifikation.
105	Kulante Erstattungsregelungen bei Verspätung wie bei der Bahn (Gutscheine)		Ein Qualitätsversprechen ist derzeit in Planung und wird voraussichtlich in 2015 umgesetzt.
106	Qualitätsbruch zu ÖPNV-Systemen der Nachbarstädte (Eutin, Plön, Malente, Bad Oldesloe) ist groß – es müssten überall dieselben Qualitätsstandards vorliegen		Zuständig für die Festlegung der Standards der Nachbarstädte sind die jeweiligen Aufgabenträger. Die Hansestadt Lübeck/Stadtverkehr und LVG haben auf die Qualität des ÖPNV in Nachbarstädten keinen Einfluss. Es ist verständlich, dass ÖPNV-Standards in Lübeck als Oberzentrum teilweise höher sind, als in den Umlandkreisen.
107	Netz sollte überprüft werden, ob alle wichtigen Ziele erreicht werden – vermutlich gibt es noch viele Lücken		Im RNVP sind grundsätzliche Standards für die Bedienung im Lübecker Stadtgebiet von der Bürgerschaft beschlossen worden. Danach sind alle Stadtteile mit ihren wichtigsten Zielen gut angebunden. In Einzelfällen kann es vorkommen, dass individuelle Ziele nicht direkt aus allen Richtungen angebunden werden können. Eine generelle Überprüfung der Quelle-Ziel-Beziehungen ist mit der Liniennetzoptimierung erfolgt. Generelle Defizite waren hier nicht feststellbar.
108	Verkehrsentwicklungsplanung müsste restriktiver mit dem Parken umgehen (Parkraumbewirtschaftung)		Die aktuellen verkehrspolitischen Vorgaben hierzu sind in den 3. RNVP eingeflossen und werden dort berücksichtigt. Änderungen zur Parkraumbewirtschaftung bedürfen allerdings eines politischen Beschlusses durch die Bürgerschaft.
109	Takte und Netze verdichten – Frauen (wichtigste Fahrgastgruppe) leisten „Multitasking“		Mit der Liniennetzüberprüfung wurde das Angebot auf die vorhandene Nachfrage ausgerichtet. Zu den Hauptverkehrszeiten werden alle Linien auf mind. einen 15-Minuten-Takt oder mehr verstärkt. Außerhalb der Hauptverkehrszeit ist der Bedarf (die Nachfrage) geringer und ein höherer Takt nicht wirtschaftlich sinnvoll. Der 3. RNVP sieht in zeitlichen und räumlichen Randlagen durchaus zusätzlich flexible Bedienungsformen vor. Die Finanzierung müsste jedoch von der Bürgerschaft beschlossen werden. Grundsätzlich ist das Angebot auf die Nachfrage ausgerichtet.
110	Zur Verdichtung des Liniennetzes auch kleinere Fahrzeuge einsetzen – sie passen besser in die Gassen und ruhige Wohnstraßen		Der Einsatz kleiner Fahrzeuge wurde mit der LNO insbesondere für die Bedienung der Altstadt geprüft. Die Nachfrage für den Innenstadtbereich ist so hoch, dass der Bedarf nur durch eine Vielzahl von kleinen Fahrzeugen gedeckt werden könnte. Dies würde einen Anstieg des Verkehrsaufkommens bedeuten und wäre in keinem Fall wirtschaftlich sinnvoll.
111	Fahr- und Kommunikationsverhalten des Personals ist wichtig – hier mehr Schulungen		Dieser Punkt ist regelmäßiger Bestandteil der Berufskraftfahrerschulungen und wird nun noch einmal verstärkt aufgenommen.
112	Vertrieb von Fahrkarten auch über den sonstigen Handel (wie in Italien und Österreich) – nicht nur über		Lübeck hat zurzeit insgesamt 36 Vorverkaufsstellen, die sich über das Stadtgebiet verteilen und sich aus verschiedenen Handelsbetrieben zusammensetzen. Damit ist eine Grundausstattung mit Vorverkaufsstellen erreicht. In vielen Fällen ist es

	Vorverkaufsstellen		allerdings schwierig, neue Interessierte oder einen Ersatz für aufgegeben Standorte zu finden (s. z. B. in Schlutup).
113	Autokosten und ihre Subventionierung durch Stadt (Land, Bund) kommunizieren		Stadtverkehr und LVG konzentrieren sich darauf, eigene Stärken zu zeigen und hierüber Informationen zu geben, z.B. in einer möglichen Leistungskampagne.
114	Lokalkolorit und die soziale Bedeutung des ÖPNV stärker bewerben (man trifft sich, man spricht miteinander..., ÖPNV bietet einen attraktiven öffentlichen Raum für alle)		Eine mögliche Leistungskampagne würde dieses Thema aufgreifen. Eine Umsetzung wird geprüft.
115	Kombitickets stärker in die Tarifgestaltung mit einbeziehen		Der SH-Tarif wird zentral von der NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH in Kiel für alle Verkehrsunternehmen geregelt. Insofern haben die einzelnen Verkehrsunternehmen keine Tarifhoheit mehr. Die Preise werden gemeinschaftlich beschlossen. Der Tarif ist entfernungsabhängig und in ganz Schleswig-Holstein auf einem Niveau. Die lokal in Lübeck existierenden Kombi-Tickets sind Bestandteil unserer Tarifgestaltung. Die Ausweitung des Angebotes mit Kombi-Tickets (z. B. für Konzerte, Theater) abhängig von entsprechenden Finanzierungsmodellen.
116	Preisgestaltung (Tarifizierung nach Entfernung) dürfe nicht zu kompliziert werden		SH-Tarif hat seine Systematik. Er wird zentral von der NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH in Kiel für alle Verkehrsunternehmen geregelt. Insofern haben die einzelnen Verkehrsunternehmen keine Tarifhoheit mehr. Die Preise werden gemeinschaftlich beschlossen. Der Tarif ist entfernungsabhängig und in ganz Schleswig-Holstein auf einem Niveau.
117	Mehr Kooperationen und Kombinationen mit Car/Sharing / Car2Go und Leihfahrradangeboten		Stadtverkehr und LVG haben eine enge Kooperation mit unserem Car-Sharing-Anbieter in Lübeck: StattAuto. Car2Go und Leihfahrradanbieter sind derzeit in Lübeck nicht ansässig. Im Rahmen der Förderung von Intermodalität (3. RNVP) werden diese Themen zukünftig verstärkt eine Rolle spielen.
118	Dezentralisiertes Informationsmaterial (Stadtteillinien- und Fahrpläne, Stadtteilsausstellungen) für Dialog in den Stadtteilen		Infomaterial wird bereits seit langem dezentral bei zahlreichen städtischen und privaten Partnern verteilt. Im Internet sind sämtliche Infos gebündelt abrufbar. Die Ausarbeitung von besonderen Fahrplänen für die Stadtteile ist allerdings nicht angedacht
119	Asti/Rufbus im Spätverkehr nach Ende von Kulturveranstaltungen einsetzen		Der im Abendverkehr ist grundsätzlich anhand der Nachfrage gestaltet. Die meisten Linien fahren in einem regelmäßigen 30-Min.-Takt. Auf den Hauptachsen ergibt sich ein dichter Takt und damit mehrere Möglichkeiten, den Bus zu nutzen. Eine Ausweitung des Taktangebotes ist in der Art und Weise, dass immer dann, wenn Kulturveranstaltungen zu Ende sind, der Bus ohne lange Wartezeit fährt, ist nicht möglich, da zu wenige Fahrgäste den Bus nutzen und das Angebot wirtschaftlich dann nicht sinnvoll ist. Der 3. RNVP sieht in zeitlichen und räumlichen Randlagen durchaus zusätzlich flexible Bedienungsformen vor. Die Finanzierung müsste jedoch auch für dieses Angebot von der Bürgerschaft beschlossen werden.
120	SI und LVG müssen in die Quartiere und in die Betriebe gehen		Der Dialog mit verschiedenen Zielgruppen und auf Stadtteilebene wird für die Zukunft intensiviert.
	Job-Ticket		
121	Job-Ticket sollte wie Semester-Ticket sein – stärkere Rabattierung – Marketing-Offensive sollte gestartet werden		Das nah.sh-Firmenabo ist ein landesweites Angebot der Landesweiten Verkehrsservice-Gesellschaft. Die Vermarktung wird auch von dort zentral ausgeführt. Der Kontakt zu großen Firmen wurde auch in Lübeck aufgenommen mit dem Erfolg, dass zwischenzeitlich 10 Firmen (mit ca. 180 Abonnenten) einen Vertrag abgeschlossen haben (Stand Juni 2014).
122	Job-Ticket – Option für kleinere Betriebe – entweder als Standortgemeinschaften oder als Branchengemeinschaften zusammenschließen		Das nah.sh-Firmenabo bietet bereits bei Abnahme geringer Stückzahlen Vergünstigungen.
	WLAN, Infotainment, techn. Verbesserungen		
123	Schulung für Handy-Nutzung für Ältere (Nutzung WLAN)		Die Handy-Nutzung kann in das Mobilitätstraining in einem Bus vor Ort und andere Informationsveranstaltungen mit

			Seniorinnen und Senioren mit einbezogen werden.
124	E-Ticketing ist interessant		Zur Einführung eines E-Ticketings bedarf es einer landesweiten Lösung. Die Abstimmungen darüber laufen. Die Voraussetzungen für ein E-Ticket werden derzeit geschaffen.
125	Infotainment erweitern – nicht nur ÖPNV-bezogene Infos sondern auch für Touristen		Die gezeigte Eigenwerbung umfasst Infos für Touristen (s.o. Info zu touristischen Flyern).
	Zusatzvorschlag		
126	Einrichtung eines Wassertaxis		HL: Es handelt sich nicht um ein Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes zur Daseinsvorsorge. Die Einrichtung einer zusätzlichen Verkehrsform bedarf einer grundsätzlichen Überprüfung der Nachfrage sowie eines ausdrücklichen Beschlusses der Bürgerschaft zur Umsetzung und der Finanzierung.

Work shop 4 „Liniennetzoptimierung: Erfahrungen, Entwicklung und Perspektiven“

Allgemeines			
Themen waren:			
127	Anschlüsse		Derzeit wird eine umfangreiche Fahrzeitenanalyse mit dem Ziel erstellt, durch eine höhere Pünktlichkeitsrate die fahrplanmäßig vorgegebenen Anschlüsse zu halten (unvorhergesehene Verkehrslagen können natürlich nicht berücksichtigt werden). Die Ergebnisse werden zum Fahrplanwechsel umgesetzt.
128	Abendverkehr (Sternfahrten, Anschlüsse)		Das bisherige Sternfahrten-Konzept war nur für einen Teil der Fahrgäste von Vorteil; mindestens 50 % der Fahrgäste hatte keinen direkten Anschluss von der Bahn auf die Buslinien. Nach der LNO gibt es auf allen Hauptachsen mind. einer passende Busverbindung im Anschluss an die Bahn (evtl. müssen in einigen Fällen Wartezeiten in Kauf genommen werden). Dafür haben Fahrgäste in der Innenstadt mehr Möglichkeiten, Busverbindungen zu nutzen. Durch das neue Konzept werden heute Pulkfahrten im Abendverkehr vermieden. Eine Einführung der Sternfahrten wird es nicht mehr geben.
129	Betriebsbeginn (früher) und Betriebsende (länger fahren)		Das Angebot ist nach der Nachfrage ausgerichtet. Es ist daher zurzeit wirtschaftlich nicht sinnvoll, den Betriebsbeginn und das Betriebsende zu verändern, da zu wenige Fahrgäste das Angebot nutzen.
130	Verknüpfung zwischen Bus-Schiene verbessern		Die Anschlüsse zwischen Bus und Bahn sind am ZOB/Hauptbahnhof so ausgerichtet, dass für jede Hauptverkehrsachse eine Linie die Möglichkeit der Weiterfahrt bietet. Dabei wird besonders die Bahnverbindung von und nach Hamburg berücksichtigt. Dabei können durchaus Wartezeiten unterschiedlicher Länge entstehen. Es ist bei einem grundsätzlichen 60-Minuten-Takt im Abendverkehr (ab ca. 20.30 Uhr) pro Linie nicht möglich, jede Linie je Richtung mit jedem Zug je Richtung mit einem direkten Anschluss zu verknüpfen.
131	Verknüpfung zwischen Bus-Bus verbessern		Im Früh- und Abendverkehr – den besonders sensiblen Verkehrszeiten - ist die Anschlussbeziehung am ZOB besonders wichtig. Hier erfolgt eine Verbesserung ab Fahrplanwechsel im Dezember 2014.
132	Schnellbusse einführen		Mit der Liniennetzoptimierung wurden zwei Schnellbusverbindungen eingeführt: Linie 32 Hochschulstadtteil – ZOB und Linie 39 Kücknitz – ZOB. Für weitere Schnellbuslinien wird derzeit kein weiterer Bedarf gesehen.
133	Mehr Direktverbindungen schaffen, da Umsteigen mit Wartezeiten verbunden sind		Der Anteil der Direktverbindungen ist im Lübecker Liniennetz besonders hoch (s. 3. RNVP). Insbesondere führen Linien aus allen Stadtteilen ohne Umstieg in die Innenstadt (Hauptziel). Das Liniennetz ist – auch aufgrund der spezifischen Topographie - radial ausgerichtet und bietet daher dem überwiegenden Anteil der Fahrgäste Direktverbindungen.
134	Änderung des Fahrplanes in Randgebieten (Bus fährt zu wenig)		Eine Ausweitung des Fahrplanangebotes kann aufgrund geringerer Nachfrage nicht so ohne weiteres und ohne weitere Finanzierungszusicherung erfolgen. Die Nachfrage ist in Randgebieten und in den Randzeiten einfach zu gering, um das Busangebot zu erhöhen. Denkbar wären flexible Angebote (s. 3. RNVP). Eine Entscheidung der Bürgerschaft ist hier notwendig.
135	Schülerverkehr (Busse sind oft zu voll)		In der Hauptverkehrszeit – insbesondere zwischen 7 und 8 Uhr nutzen besonders viele Fahrgäste den ÖPNV und wollen punktgenau ihr Ziel erreichen. Dadurch kommt es naturgemäß zu einer besonders großen Nachfrage und zu vollen Fahrzeugen wie dies auch in anderen Städten der Fall ist. Ab 25. August fährt die neue Linie 8 (vom Gustav-Radbruch-Platz über Nordtangente, Georg-Kerschensteiner-Straße bis Sereetzer Weg) Diese schafft eine Entlastung für den Schülerverkehr insbesondere für die Emil-Possehl- und Friedrich-List-Schule an der

			Georg-Kerschensteiner-Straße sowie für die Schulen am Gustav-Radbruch-Platz.
136	Erreichbarkeit verschiedener Ziele nicht gegeben (z. B. Krankenhaus Süd für Karlshof)		Ab Dezember 2014 wird die Linie 32 zusätzlich an der Haltestelle Krankenhaus Süd halten. Damit ist für Fahrgäste aus Karlshof eine direkte Verbindung zum Krankenhaus Süd gegeben.
137	L 32 Halt an allen Haltestellen/Kronsfordter Allee		Ab Dezember 2014 wird die Linie 32 zusätzlich an der Haltestelle Krankenhaus Süd halten (s.o).
138	Anbindung IKEA direkt aus der Innenstadt		Zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wird eine Direktverbindung aus der Innenstadt/ZOB zu IKEA mit der Linie 10 eingeführt.
139	Vorschlag zur Taktreduzierung auf Linie 7, samstags zw. ZOB und Oberbüssauer Weg (wenn wenig Fahrgäste)		Eine Überprüfung der aktuellen Fahrgastzahlen hat ergeben, dass die Nachfrage in diesem Zeitraum und auf diesem Linienabschnitt sehr gering ist. Deshalb wird der Takt ganztags auf der Linie 7 samstags zw. ZOB und Oberbüssauer Weg von einem 15.-Min.-Takt auf einen 30-Min.-Takt geändert zum Dezember 2014 geändert.
140	Vorschlag zur Taktreduzierung auf Linie 7, Mo-Fr, zw. ZOB und Oberbüssauer Weg ab 17:00 Uhr (wenn wenig Fahrgäste)		Eine Überprüfung der aktuellen Fahrgastzahlen hat ergeben, dass die Nachfrage ab 18:00 Uhr auf diesem Linienabschnitt sehr gering ist. Deshalb wird der Takt ab 18 Uhr auf der Linie 7 Mo – Fr zw. ZOB und Oberbüssauer Weg von einem 15-Min.-Takt auf einen 30-Min.-Takt zum Dezember 2014 geändert.
141	Vorschlag zur Taktreduzierung auf Linie 9, Sa+So, zw. Uni und Grillenweg (wenn wenig Fahrgäste)		Eine Überprüfung der aktuellen Fahrgastzahlen hat ergeben, dass die Nachfrage in diesem Zeitraum und auf diesem Linienabschnitt sehr gering ist. Deshalb wird der Takt ganztags auf der Linie 9 Sa + So zw. Uni und Grillenweg zum Dezember 2014 von einem 30-Min.-Takt auf einen 60-Min.-Takt geändert.
142	Vorschlag zur Reduzierung auf Linie 32, samstags, zw. ZOB und Hochschulstadtteil/Stephensonstraße (wenn wenig Fahrgäste)		Eine Überprüfung der aktuellen Fahrgastzahlen hat ergeben, dass die Nachfrage in diesem Zeitraum und auf diesem Linienabschnitt sehr gering ist. Deshalb wird die Linie 32 samstags zw. ZOB und Hochschulstadtteil/Stephensonstraße zum Dezember 2014 eingestellt.
143	Kleinere Fahrzeuge im Abendverkehr		Betrieblich und wirtschaftlich ist der Wechsel auf kleinere Fahrzeuge im Abendverkehr nicht sinnvoll, da ein zusätzlicher Fuhrpark entsteht und Fahrzeuge im laufenden Betrieb ausgetauscht werden müssten.
144	Haltestellenentfernungen		s. festgelegter Standard im RNVP – im Kerngebiet der Stadt beträgt die Haltestellenentfernung 300 bis 400 m und entspricht damit einem relativ hohen Standard.
145	Einführung Nachtverkehr		Erfahrungen mit einem Nachtbussystem in Lübeck haben gezeigt, dass ein zusätzlicher Nachtbus nicht ausreichend nachgefragt wurde und durch Entscheidung der Bürgerschaft wieder aufgehoben wurde
146	Verstärkung der Linie 5 zwischen Eichholz und Innenstadt am Samstag		Eine Überprüfung der aktuellen Fahrgastzahlen hat ergeben, dass die Nachfrage in diesem Zeitraum und auf diesem Linienabschnitt hoch ist. Deshalb wird der Takt von einem 30-Minuten-Takt auf einen 15-Min.-Takt auf der Linie 5 samstags von 10.30 Uhr bis 18.00 Uhr zwischen Oberbüssauer Weg und Eichholz zum Dezember 2014 erhöht.
147	Abendverkehr Linie 1/9 kurz hintereinander im Mönkhofer Weg		Zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2014 werden die Abfahrzeiten verlegt, so dass auch im Abendverkehr ein gleichmäßiger 30-Min.-Takt im Abendverkehr im Mönkhofer Weg (und dadurch auch in der Fackenburger Allee) entsteht.
148	Linie 15 für Tangentialverbindung zwischen Gewerbegebieten nutzen (statt vom ZOB über Falkenstraße zum GRP)		Eine Überprüfung hat ergeben, dass der Vorschlag großräumige Veränderungen im Liniennetz nach sich zieht, die insgesamt keine Verbesserungen im gesamten Netz für die Fahrgäste mit sich bringen würden. Mit der Liniennetzoptimierung wurde das Netz grundlegend überprüft und überplant – eine weitergehende grundsätzliche Umstellung der Linien im Netz ist derzeit nicht vorgesehen.
149	Vorschlag: Linie 6 zwischen St. Hubertus und Blankensee am Wochenende (Sa+So) 60-Min.-Takt		Eine Überprüfung der aktuellen Fahrgastzahlen hat ergeben, dass durch die Verbindung zum Flughafen eine Änderung des Taktes zurzeit nicht sinnvoll wäre. Anmerkung: Die Entwicklung des Flughafens wird weiterhin beobachtet und der Vorschlag zu gegebener Zeit erneut geprüft.
150	Direkte Anbindung Thomas-Mann-Schule		Die vor einigen Jahren bestehende Verbindung mit Sonderschulbussen (zusätzlich zum bestehenden Linienverkehr) von der

			Kronsforder Allee und der Ratzeburger Allee direkt zur Thomas-Mann-Schule wurde aufgrund hoher Kosten eingestellt. Schülerinnen und Schüler der Thomas-Mann-Schule haben heute die Möglichkeit mit der Linie 5 (15-Min.-Takt) die Schule zu erreichen. Eine zusätzliche Leistung bedarf hier einer gesonderten Finanzierung. Ein Angebot wurde der Schule unterbreitet.
151	Anschlussverbindungen zwischen Regionalbus- und Stadtverkehr		Grundsätzlich ist eine Verknüpfung sinnvoll und wünschenswert. Die Initiative hierzu könnte von den Regionalbusunternehmen ergriffen werden (Regionalverkehr hat einen geringeren Takt und müsste sich am Taktangebot des Stadtverkehrs orientieren).
152			
153	Linie 4 im Abendverkehr ab/bis Groß Grönau		Zuständig für das Linienangebot in Groß Grönau ist der Kreis Herzogtum-Lauenburg bzw. die Gemeinde Groß Grönau. Für das jetzige Angebot besteht ein Vertrag mit Finanzierungsbeitrag. Eine Ausweitung des Angebotes ist abhängig von der Fahrgastnachfrage und müsste vom Kreis finanziert werden.
154	Erstattung der Busfahrkarte in den Geschäften (wie für PKW's)		Das Bonus-Ticket (Fahrkarte als Erstattung der Busfahrkosten) wird heute nur noch von KFZ-Reparaturwerkstätten verwendet. Das Angebot wurde vor etlichen Jahren eingestellt, da der Einzelhandel nur in geringem Maße daran interessiert war, die Bonus-Tickets als Erstattung zu finanzieren. Große Firmen wie Karstadt oder C&A hatten an diesem Konzept kein Interesse. So war es für die Kunden auch schwer zu erkennen, welche Geschäfte Kosten erstatten und welche nicht. Insofern hat sich die Idee in der Vergangenheit nicht bewährt und wird daher seitens des Stadtverkehrs/der LVG nicht wieder aufgegriffen.
155	Übergangskosten zwischen den Tarifzonen sind zu hoch, wenn man schon Abonnent ist und in eine andere Zone fahren möchte		Der SH-Tarif wird in Kiel festgelegt. Der Tarif ist entfernungsabhängig und für die jeweilige Tarifzone festgelegt. Die Fahrkarte ist dann in dieser Zone gültig. Abonnenten, die in eine andere Tarifzone fahren wollen, müssen für die Fahrt eine zusätzliche Fahrkarte kaufen, da ihr ABO die neue Entfernung nicht abdeckt. Die Regelung im SH-Tarif sieht hier vor, dass statt einer regulären neuen Fahrkarte eine Anschlusskarte gelöst werden kann, die eine Preisstufe weniger kostet.

156	Linie 11 und Linie 21 entzerren – sie fahren samstags von Buntekuh aus bis zur Roeckstraße hintereinander her		Zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2014 werden die Linien zw. Buntekuh und Roeckstraße samstags entzerrt, so dass ein Takt von 15 Minuten in diesem Abschnitt entsteht.
157	Linie 4 und 11 sonntags in Richtung Innenstadt entzerren – Mangel wäre leicht zu beheben (Linie in Schlutup statt um 07 und 37 um 16 und 46)		Zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2014 werden die Linien in diesem Abschnitt sonntags so weit wie möglich entzerrt, so dass keine direkten Pulkfahrten mehr entstehen. Allerdings bestehen Anschlussbeziehungen mit anderen Linien, die eine Entzerrung der Abfahrtszeiten einschränken.
158	Mit Linie 10 Ikea anbinden		Zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wird eine Direktverbindung mit der Linie 10 aus der Innenstadt/ZOB zu IKEA eingeführt.
159	Es nervt, wenn die Fenster der Busse mit Reklame belegt sind		Die Werbeeinnahmen machen einen erheblichen Teil des Umsatzes aus. Insofern kann auf diese Einnahmequelle nicht verzichtet werden. Alle Werbeflächen werden über die Firma Lloyd Schiffmann, Lübeck, vermarktet. In Zusammenarbeit mit dem Verkehrsunternehmen wird versucht, einen Kompromiss zwischen den Wünschen der Auftraggeber (großflächige Werbung über das gesamte Fahrzeug) und den Ansprüchen der Kunden (freie Sicht während der Busfahrt) herzustellen. Einige Scheiben bleiben frei (z. B. auch aus Sicherheitsgründen)
160	Linie 39 sollte auf der Travemünder Allee zwischen Jungborn und GRP halten (zwischen Kreuzwegbrücke und GRP hält nur die Linie 32 (30-Minuten-Takt, sonntags 60-Min.-Takt) – das ist zu wenig und eine starke Reduzierung		Die Linie 39 ist ein Schnellbus, der seinen Charakter als Schnellbus durch weitere Halte verlieren würde. An der Haltestelle Jungborn besteht die Möglichkeit in Richtung Innenstadt die Linie 32 oder Linie 30 zu nehmen. Montag bis Freitag entsteht so ein etwa 15-Minuten-Takt, samstags und sonntags mind. ein 30-Min.-Takt. Eine Erweiterung des Angebots ist wirtschaftlich nicht sinnvoll, da die Nachfrage zu gering ist.
161	Linie 32 sollte über Holstenstraße/Königsstraße in Richtung Travemünde fahren – Verbesserung der Verbindung		Ab dem nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wird die Linie 32 vom ZOB und Richtung Kücknitz durch die Holstenstraße/Königsstraße fahren, so dass die Bewohner von Karlshof eine direkte Verbindung von der Innenstadt in ihr Wohngebiet haben.
162	Es fehlt eine direkte Verbindung zwischen Karlshof und		Ab Dezember 2014 wird die Linie 32 zusätzlich an der Haltestelle Krankenhaus Süd halten.

	den Sana-Kliniken (man muss jetzt 2 x umsteigen – Reisezeit sehr lang)		
163	Sonntags warten wir im Winterhalbjahr 52 Minuten auf den nächsten Bus		Diese Aussage ist sachlich nicht richtig. Der Takt an der Haltestelle Jungborn beträgt auch im Winterfahrplan sonntags 30 Minuten.
164	Keine spezielle Beratung für Mobilitätseingeschränkte für die Benutzung des ÖPNV in Lübeck (bei der DB besser geregelt bis hin zur Betreuung beim Ein- und Aussteigen)		Gerade für Fahrgäste mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen wird heute schon ein Mobilitätstraining angeboten! s. http://www.stadtverkehr-luebeck.de/de/service/mobilitaetsberatung/mobilitaet-fuer-alle.html . Zukünftig wird der Dialog mit den Fahrgästen verstärkt und auch auf Stadtebene für verschiedene Zielgruppen geführt.
165	Ampeln in der Holstenstraße ab Kohlmarkt stadtauswärts: grüne Welle bis zum Holstentor (Abbremsen im Gefälle vor der Ampel ist für stehende Fahrgäste unangenehm)		Schaltungen von Lichtsignalanlagen liegen nicht in der Zuständigkeit des Stadtverkehrs. Der Vorschlag wird daher in die Arbeitsgruppe für Verkehr (AKV) bei der Hansestadt Lübeck eingebracht.
166	Eine schöne alte Uhr fehlt auf dem GRP		Liegt nicht in der Zuständigkeit des Stadtverkehrs – Kontakt zur HL über AG ÖPNV wird aufgenommen (s. auch geplante Umgestaltung GRP)
167	Mehr Zeit beim Umsteigen Linie 33/Linie 39 Anschluss muss klappen Linie 33/Linie 39		Zum Fahrplanwechsel wird die Übergangszeit von der Linie 33 auf die Linie 39 und umgekehrt an der Haltestelle Solmitzstraße verlängert.

Stand 19.11.2014