

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (FHH)	1	Kap. 5.1.1, S. 45 Kap. 5.3.3, S. 57	Sofern vorhanden, sollte ein Verweis auf eine bestehende P+R-Konzeption der Kreise ergänzt werden. Die Vorhaltung ausreichend dimensionierter P+R-Anlagen an wichtigen MIV/ÖPNV/SPNV-Verknüpfungspunkten ist ein wichtiger Baustein für die Verlagerung von bisher das FHH-Straßennetz belastenden MIV-Anteilen, die im Sinne der Mobilitätswende verlagert werden sollen.	Wird nicht berücksichtigt. Eigene P+R-Konzepte der RNVP-Kreise liegen nicht vor. Die Kreise sind am Konzept der Metropolregion Hamburg beteiligt (vgl. 5.3.3).
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (FHH)	2	Kap. 8.2.1, S. 132, Tabelle	Nr. Prio. 15: Auf der Linie RE1 weitere Kapazitätsausweitungen durch Einführung eines 30-Minuten-Taktes Mo-Fr sowie 60-Minuten-Taktes am Wochenende	Ist bereits berücksichtigt. Der ganztägige 30-Min.-Takt Mo-Fr wird bereits in der Auflistung der über den LNVP hinausgehenden Forderungen mit dem Umsetzungshorizont bis Ende 2026 erwähnt. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass der alleinige Einsatz längerer Züge (Kap. 8.2.1, Nr. 15) für nicht ausreichend gehalten wird.
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (FHH)	3	Kap. 8.2.2, S. 133, Tabelle	Nr. Prio. 10: Es wird darauf hingewiesen, dass eine Abstimmung des Betriebskonzeptes mit der Freien und Hansestadt Hamburg erforderlich ist.	Wird zur Kenntnis genommen.
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (FHH)	4	Kap. 8.3.4, S. 158 ff.	Die vorgesehenen grenzüberschreitenden Maßnahmen zur Ausweitung des Busnetzes im Kreis Herzogtum Lauenburg werden zur Kenntnis genommen. Vor Umsetzung der Maßnahmen sind die entstehenden Kosten zu kalkulieren und weitere Abstimmungen mit der Freien und Hansestadt Hamburg erforderlich.	Ist bereits berücksichtigt. Mögliche Abstimmungserfordernisse sind in der Maßnahmenbeschreibung dargestellt.
BUND SH	5	1., S. 10	Wir begrüßen grundsätzlich die verkehrspolitischen Ziele, wünschen uns jedoch aus klimapolitischen Gründen die Zielvorstellung, den ÖPNV in der Fläche dahingehend auszubauen, dass für jeden Ort mindestens stündlich eine öffentliche Verkehrsverbindung nach dem Vorbild der Schweiz eingerichtet wird. Dort kommt jede Person mit dem ÖPNV fast überallhin, auch in den Ferien. Feste Taktzeiten, kurze Umsteigewege und Pünktlichkeit bringen eine Komfortleistung, die das Nutzeraufkommen erhöhen können.	Wird zur Kenntnis genommen / ist bereits berücksichtigt. Die in 8.3 ff beschriebenen Ausbauziele insbesondere mit den Verdichtungen der Grundnetz-Relationen sowie der Einrichtung von ODV-Systemen in Bereichen räumlich und zeitlich schwacher Nachfrage verfolgen ein analoges Ziel. Notwendige Voraussetzung für eine markante Vermarktungsstrategie nach dem Vorbild der Schweiz wäre zunächst die Umsetzung des "Deutschland-Takts" auf der Schiene.
BUND SH	6	1., S. 10	Wir begrüßen die Ziele für die besondere Berücksichtigung der Personengruppen, die aufgrund des Alters oder einer Behinderung besondere Bedarfe aufweisen.	Wird zur Kenntnis genommen.
BUND SH	7	1., S. 10	Wir wünschen uns eine breite Beteiligung der Bevölkerung in der Fläche und in den Orten. Die Bevölkerung besitzt die Expertise für ihr Umfeld, sie können Optimierungsvorschläge vorbringen und Einschätzungen der Vorschläge vornehmen. Und wer den ÖPNV noch nicht nutzt, kennt die Defizite und Anreize, die vorhanden sein sollten, damit der Umstieg auf den ÖPNV gelingen kann.	Wird zur Kenntnis genommen. Der Austausch mit der Bevölkerung findet unmittelbar oder mittelbar über die Gemeinden, den hvv und die Verkehrsunternehmen kontinuierlich statt und fließt in die RNVP-Entwicklungskonzepte ein.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
BUND SH	8	1., S. 10	Zu dem Thema „Preis-Leistungsverhältnis“ wünschen wir uns nicht den wirtschaftlichen Weg, sondern den Weg, der die Menschen veranlassen kann, vom PKW auf den ÖPNV umzusteigen. So zum Beispiel mit einem 1 Euro Ticket pro Tag. Die politischen Vertreter:innen sollten auf der Landes- und Bundesebene darauf einwirken, dass die Kreise finanziell so ausgestattet werden, damit sie diesen Weg mitgehen können. Dazu gehört auch eine Änderung des Bundesverkehrswegeplans und die Prioritätensetzung „Vorrang von Schiene“ und „ÖPNV vor Straßenneubau“. Doch das führt nicht unbedingt zum Erfolg, wenn nicht das Angebot an Haltestellen und Fahrzeugen massiv ausgebaut wird. Das Pilotprojekt im Bielefelder Stadtteil Sennestadt hat gezeigt, dass das Gratisticket den Autoverkehr insgesamt nicht gesenkt hat. Aber die Abos eines Monatsticket haben sich im selben Zeitraum verdreifacht. Angenommen wurde das Gratisticket vor allem von Menschen mit niedrigem Einkommen. Eine gute Idee aus dem Projekt ist das sogenannte Mieterticket, mit dem gezielt die Menschen auf der Wohnungssuche angesprochen werden, die zu einem Verzicht auf ein Auto oder zu einer Reduzierung ihrer Autofahrten bereit sind.	Ist bereits berücksichtigt. Diese Fragestellung wird derzeit im Zuge einer auf das 9€-Ticket folgenden Anschlusslösung auf Bundes- und Länderebene bewegt. Darüber hinaus werden Fragen der den aktuellen Herausforderungen gerecht werdenden Tarifentwicklung im Rahmen der hvv-Tarifstrukturreform untersucht.
BUND SH	9	1., S. 10	Wir begrüßen die on-demand-Angebote. Auch wenn sie noch nicht überall angenommen werden, sind sie doch ein individueller Baustein für die ländlichen Bereiche und damit sie sich etablieren können, sollte das Angebot über einen längeren Zeitraum aufrechterhalten werden. Das Angebot muss aber noch berücksichtigen, dass kognitiv und motorisch eingeschränkte Personen auch ohne App Zugang zu den on-demand-Angeboten erhalten. Digitalisierung ist kein Allheilmittel!	Wird berücksichtigt. Ergänzt wird (Kap. 5.1.2), dass die telefonische Buchung von ODVs b.a.w. möglich sein soll.
BUND SH	10	1., S. 10	Für die Umsetzung der Ziele bedarf es auch der personellen Aufstockung. Nur so können die Maßnahmen zeitnah geplant und realisiert werden	Wird zur Kenntnis genommen.
BUND SH	11	5.1.2 S. 46 Abs. 1.u.2	Angesichts der alternden Bevölkerung ist die Politik gefragt, für diese Personen Wohnraum im städtischen Bereich zu fördern, damit ihre Mobilität (und eigenverantwortliche Versorgung!) lange gewährleistet ist.	Wird zur Kenntnis genommen.
BUND SH	12	5.1.6 S.50 u. 51	Besonders in den Abendstunden sind die Verbindungen auszuweiten. Wer in den Abendstunden z.B. nach Barmstedt fahren möchte, muss bis spätestens vor 1:00 Uhr in Elmshorn sein. Freizeit oder kulturelle Angebote, auch für Jugendliche, sind so mit dem ÖPNV nicht zu verwirklichen.	Ist bereits berücksichtigt. Vgl. u.a. 8.2.2 (A3) und 8.3.1.2, Maßnahme 11, Einführung von Nachtfahrten an Wochenenden (wenn die hauptsächliche abendliche / nächtliche Aktivität stattfindet).
BUND SH	13	5.3.1 S.56	Moderne Fahrzeuge sollten sich darin auszeichnen, dass sie mit WLAN und Ladevorrichtung ausgestattet sind.	Wird teilweise berücksichtigt. Der 5G-Netzausbau sowie die Tatsache, dass Mobilfunknutzende i.d.R. über ausreichend große Datenvolumina verfügen, führt zunehmend zu einer rückläufigen Bedeutung von WLAN. Als wichtig wird hingegen eine Ladevorrichtung empfunden. Dieses Ausstattungsmerkmal wird künftig mit höherer Priorität verfolgt werden.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
BUND SH	14	5.3.2 S.57 Abs.1 Abs. 2	Die Fahrplanaushänge sollten in einer Höhe angebracht werden, dass sie auch für Rollstuhlfahrer:innen einsehbar sind. Die Fahrgastunterstände mit Plexiglas auszustatten ist richtig, aber sie sollten so gestaltet werden, dass sie gegen Vogelschlag gesichert sind, zum Beispiel mit geätzten Streifen oder ähnlichem. Aus eigener Erfahrung kann ich von getöteten Vögeln berichten, die trotz Vogelsilhouette gegen die Plexiglasscheibe geflogen sind.	Ist bereits berücksichtigt / wird nicht berücksichtigt. Die Aushänge müssen nach Vorgabe der Barrierefreiheit (mittlere Sichthöhe ca. 1,40 m) montiert werden. Die Gestaltung der Fahrgastunterstände soll den Empfehlungen der HVV Standards folgen. Zusätzliche Anforderungen sind an die zuständigen Straßenbausträger, i.d.R. die Städte und Gemeinden zu richten.
BUND SH	15	5.3.3 S. 57 Abs.1 Abs. 2	Die Bezahlung des Park+Ride-Tickets sollte mit dem Kauf von ÖPNV-Tickets kombiniert werden können. Das heißt, bei dem Lösen des Park+Ride-Ticket sollte das ÖPNV-Ticket mit enthalten sein. Die Planungen und Umsetzungen von Bike+Ride-Anlagen müssen unbürokratischer und schneller umgesetzt werden. Von dem Antrag bis zur Fertigstellung dauert es zum Teil über drei Jahre, das ist im Sinne einer klimafreundlichen Infrastruktur nicht hinnehmbar. In den Bike+Ride-Anlagen (Fahrradparkhäuser) in den Städten sollte Servicepersonal für Reparaturen und Überwachung eingesetzt werden. Bei den Bike & Ride-Anlagen ist noch zu beachten, dass Fahrräder „diverser“ werden: Lastenräder, Liegeräder, Dreiräder. Hinzu kommen noch Scooter und E-Mobile. Auch diese „Sonderformate“ müssen – angesichts der oft enormen Anschaffungskosten – sicher untergebracht werden können.	Wird berücksichtigt. Die Anregung wird in Kap. 8.4 Tarif- und Vertriebsmaßnahmen als mögliche Ergänzung aufgenommen. Die Schwierigkeit wird in der unübersichtlichen Landschaft der (meist kommunalen) Betreiber von P+R-Anlagen gesehen. Wird zur Kenntnis genommen. Die Dauer der entsprechenden Planungen und ihre Umsetzung liegt außerhalb der RNVP-Zuständigkeit. Der Wunsch nach einem zügigen Vorgehen wird aber geteilt.
BUND SH	16	6.5.4.1 S. 111	Digitalisierung ist ein Hemmnis für selbstbestimmtes Leben von Personengruppen mit besonderen Behinderungen, z.B. Parkinson. Fahrkartenkauf muss auch weiterhin in den Fahrzeugen möglich sein. Es gibt auch Nutzer:innen, die kein Smartphone besitzen, die dürfen aufgrund dessen nicht vom ÖPNV ausgeschlossen werden! Auch wenn der Akku des Smartphones mal wieder leer ist, ist der Kartenaautomat das Mittel der Wahl. Für Informationen wäre evtl. ein Rufsystem (auch unter Sicherheitsaspekten – Frauen, Senioren ...) hilfreich (ähnlich den Notruf- und Info-Säulen an S-Bahnhaltestellen).	Wird berücksichtigt / ist bereits berücksichtigt. Die hvv-App und die hvv-switch-App (6.6.1) sollen nicht alleiniger Vertriebsweg für Gelegenheitskunden werden. Kap. 8.4.4 wird überarbeitet, die Möglichkeit des Bargeldersatzes durch den Erwerb einer Prepaid-Karte wird verdeutlicht. Ein analoges, flächendeckendes Infosystem parallel zur digitalen Verfügbarkeit sämtlicher Informationen aufzubauen erscheint unverhältnismäßig.
BUND SH	17	6.5.4.2 S. 111	Sharing-Angebote wären auch für Senioren interessant, wenn sie an ihrer Endhaltestelle wieder auf ein E-Mobil zugreifen könnten	Wird zur Kenntnis genommen.
BUND SH	18	6.6 S. 113	Die Einteilung in Ringe und Zonen ist von Selten-Fahrem nicht zu verstehen. Es fehlen an vielen Haltestellen auch entsprechende Übersichtskarten.	Ist bereits berücksichtigt. Vgl. Kap. 8.4.1 hvv-Tarifreform, mit der das Ziel verfolgt wird, den Tarif einfacher und kundenfreundlicher zu gestalten.
BUND SH	19	8.1 S. 131	ÖPNV-Alternativen auch mit bewerben! ÖPNV allein wird Mobilität im ländlichen Raum nicht gewährleisten. Die Alternativen müssen gleichermaßen bekannt gemacht werden, besonders im Hinblick auf geplante Baumaßnahmen wie Bahnhof Altona, Ausbau der A 23 ... Da wäre es gut, wenn Alternativen schon etabliert und in den Köpfen verankert sind	Ist bereits berücksichtigt. Die Marktkommunikation ist eine durch den hvv wahrgenommene Verbundaufgabe (Kap. 6.7.1). Dabei sieht sich der hvv auf dem Weg vom Verkehrs- zum Mobilitätsverbund, unter dessen Dach verschiedenste Mobilitätsformen vereint werden.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Bündnis90/Die Grünen, RZ-KT-Fraktion	20	Kap. 1, S. 10, Absatz (6)	Wir regen an, als Ziel für den Kreis Herzogtum Lauenburg festzuschreiben, dass wir für alle Bürger*innen im Kreis ein Mobilitätsangebot mindestens alle 60 min schaffen. Zudem möchten wir für den Kreis Herzogtum Lauenburg erreichen, dass die Gesamtanteile des ÖPNV im Modal Split bis 2026 auf 15% steigen. Besonders wünschenswert wäre eine gemeinsame Verständigung zwischen allen vier am RNVP-Entwurf beteiligten Kreisen auf das 15%-Ziel bis 2026.	Wird berücksichtigt. Das Ziel einer Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split wird auf 15% bis 2026 erhöht. Es wird darauf hingewiesen, dass die Zielerreichung einer bemerkenswert hohen Steigerung um ca. 50% in der Kürze der Zeit unwahrscheinlich ist. Ursächlich dafür ist, dass sich die Gestaltungskompetenz der Kreise auf den Bus-ÖPNV beschränkt, während die Verantwortung für den SPNV beim Land und die für den Straßenverkehr überwiegend bei den Kommunen, Land sowie Bund und nur zu geringen Anteilen bei den Kreisen liegt. Deswegen liegt die koordinierte Umsetzung von Push-Maßnahmen zur Beschränkung des Pkw-Verkehrs nicht in Händen der Kreise. Auf die Probleme der statistisch-validen Ermittlung von Modal-Split-Anteilen wird in Kap. 7.1 hingewiesen.
Bündnis90/Die Grünen, RZ-KT-Fraktion	21	Kap. 2.2, S.12, letzter Absatz des Kapitels, bzw. Kap. 2.3, S. 14, letzter Absatz des Kapitels	Wir begrüßen die Koppelung an die Klimaschutzgesetze, da der Bedarf an alternativen Mobilitätsangeboten stetig steigt und vor dem Hintergrund der Klimaziele dringend ein Ausbau der öffentlichen Mobilität sowie des Radverkehrs erforderlich ist. Im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzepts für den Kreis Herzogtum Lauenburg wird empfohlen das Verhältnis von ÖPNV-Ausbau und CO2-Einsparzielen möglichst konkret darzustellen. Die Verwaltung wird dafür gebeten, exemplarisch die Zahlen eingesparter PKW-Fahrten aufzuzeigen und den Klima-Effekt zu berechnen.	Wird zur Kenntnis genommen, aber nicht im RNVP dargestellt. Diese Darstellung gehört in das Klimaschutzkonzept.
Bündnis90/Die Grünen, RZ-KT-Fraktion	22	Kap. 6.6.1, S. 114, erster Absatz	Ebenso sollte aus dem vom Kreistag bereitgestellten Marketing-Budget das ÖPNV-Angebot kreisspezifisch beworben werden. Dazu gehören auch Bewerbung von Angebotserweiterungen oder zielgruppengerechte Werbung für besondere Angebote, z.B. Partybus oder Nachtbusse.	Wird zur Kenntnis genommen. Marketing ist zentrale hvv-Verbundaufgabe (vgl. Kap. 6.7). Der Kreis RZ beabsichtigt unabhängig davon, sich auf diesem Feld stärker zu engagieren.
Bündnis90/Die Grünen, RZ-KT-Fraktion	23	Kap. 6.6.1, S. 114, letzter Absatz	Die Attraktivität des AzubiBonus-Tickets gilt es durch begleitende Marketing- und Pressemaßnahmen sowie Zusammenarbeit mit dem BBZ Mölln sowie Handwerkskammer bzw. IHK deutlich zu erhöhen.	Wird berücksichtigt. Siehe oben.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Bündnis90/Die Grünen, RZ-KT-Fraktion	24	Kap. 8.3.4.1, S. 159 ff.	<p>Die Angebotsstruktur insbesondere im ländlichen Raum sollte durch ergänzende On-Demand- Angebote wie z.B. ioki-Shuttles sowie die Einbindung von Bürgerbussen in das HVV-Informationssystem. Im Rahmen von Pilotprojekten sollte die Ergänzung bzw. in Randzeitendas Ersetzen des Angebots durch On-Demand-Angebote erprobt werden.</p> <p>Die Struktur des Busgrundliniennetzes sollte grundsätzlich überprüft und ggfs. Aktualisiert werden. Dabei sollte auch der Fahrzeitvergleich mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) berücksichtigt werden. Die Attraktivität des ÖPNV hängt maßgeblich davon ab, wie attraktiv er im Vergleich zum MIV ist. Zur Attraktivitätssteigerung sollte ein Konzept zur Einrichtun weiterer Xpress-Buslinien über die Linie X81 hinaus erstellt werden.</p> <p>Die Einbindung von die Kreisgrenzen überschreitenden Verkehren in das ÖPNV-Angebot ist grundsätzlich zu begrüßen. Zur Attraktivitätssteigerung sollte geprüft werden, ob und inwieweit ÖPNV-Verbindungen nach Lübeck, Nordwestmecklenburg und Ludwigslust-Parchim in den HVV Tarif integriert werden können.</p> <p>Die Planung neuer Bau- und Gewerbegebiete geht oft nicht mit einem integrierten Mobilitätskonzept bzw. einer Anbindung an den Busverkehr einher. Es sollten daher Strukturen entstehen, die Kommunen und Gemeinden animieren, die Planungen frühzeitig mit der ÖPNVPlanung abzustimmen.</p> <p>Der Freizeitverkehr und Tourismus ist für unseren Kreis von essentieller Bedeutung. Mehr Menschen wollen nachhaltig in Deutschland reisen und benötigen ein entsprechendes Angebot. Daher sollte im Rahmen des Mobilitätskonzepts ein Vorschlag für spezifische touristisches ÖPNV-Angebote entwickelt werden. Neben der geplanten Erweiterung der Buslinie 8790 sollten auch andere Regionen bei den Überlegungen berücksichtigt werden, z.B. die Stecknitzregion. Dabei sollten die Angebote speziell auf touristische Bedürfnisse zugeschnitten werden, z.B. mit verstärkten Frequenzen an Wochenenden oder in den Sommermonaten.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei On-Demand Angeboten ist immer das Kosten-Nutzen-Verhältnis zum Linienverkehr zu prüfen. Ggf. kann eine Ergänzung in bestimmten Regionen zu bestimmten Zeiten ein Mehrwert sein. Bürgerbus-Projekte können seitens des Kreises lediglich unterstützt aber nicht initiiert werden.</p> <p>Ist bereits berücksichtigt.</p> <p>In der jüngeren Vergangenheit wurden im Grundnetz erhebliche Entwicklungsschritte vollzogen, die im Maßnahmenkatalog des 5. RNVPs ihre logische Fortsetzung finden. Diese wiederum stellen einen wichtigen Schritt in die gewünschte Richtung dar (vgl. 8.3: „...klare Fokussierung der ÖPNV-Planung auf umfassende, qualitativ hochwertige, vollständige Verfügbarkeit öffentlicher Mobilität, flexibel nutzbar durch hohe Flächenabdeckung und weitreichende zeitliche Verlässlichkeit an allen Verkehrstagen“). Dies schließt die zukünftige Einrichtung weiterer XpressBus-Linien nicht aus.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine Einbindung in die angrenzenden nicht-hvv-Orte in Lübeck und MV in den hvv-Tarif wird vom Kreis begrüßt. Die Entscheidung liegt jedoch nicht in der Hand des Kreises.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Ein Hinweis auf die Notwendigkeit der Verzahnung von Bauleitplanung und ÖPNV-Planung wird in Kap. 5.1.1 ergänzt.</p> <p>Wird teilweise berücksichtigt.</p> <p>Es wird geprüft, wie touristische Angebote im ÖPNV geschaffen werden können. Die Maßnahme einer ersten Tourismuslinie als Pilotprojekt ist für die Schaalsee-Region in Planung (i.V.m. Maßnahme 3). Weitere könnten bei Erfolg folgen.</p>

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Bündnis90/Die Grünen, RZ-KT-Fraktion	24 (Fortsetzung)		<p>Stellungnahme zu den Einzelmaßnahmen</p> <p>Maßnahme 1: Die Einrichtung einer XpressBus-Linie X81 Mölln – Schwarzenbek – Bergedorf sollte durch eine Flügelung der Verbindung in Dassendorf in Richtung Geesthacht ergänzt werden, um eine Verbesserung der Anbindung von Geesthacht in Richtung Mölln/Ratzeburg durch eine umsteigefreie Expressbuslinie zu erreichen.</p> <p>Maßnahme 3: Um den besonderen Bedürfnissen von Naherholungssuchenden und Touristen gerecht zu werden, sollte eine Taktverstärkung an Wochenenden und von April bis Oktober auf einen 1-Std.-Takt erfolgen, in Verbindung mit einem reibungslosen Übergang auf die Bahnverbindungen von und nach Hamburg bzw. Schwerin. Zur Attraktivitätssteigerung ist die Entwicklung eines Konzepts zur Fahrradmitnahme per Anhänger zu prüfen.</p> <p>Maßnahme 4: Bei der Neustrukturierung der Grundnetzlinie 131 sollte die Anbindung von Schlagsdorf zur Erreichbarkeit des Museums Grenzhuis einbezogen werden, mindestens an den Wochenenden.</p> <p>Maßnahme 6: In der Maßnahmen zur Taktverdichtung und Ausweitung der Bedienungszeiträume im Grundliniennetz fehlt die Linie 8700. Hier sollte für beide Fahrtrichtungen eine Erweiterung des Takts in die Abendstunden erfolgen (z.B. 21.40 h, 22.40 h ab Hamburg-Wandsbek), u.a. um Rückfahrt von Abendveranstaltungen aus Hamburg zu ermöglichen. An den Wochenenden ist ein durchgängiger 1-Std-Takt anzustreben.</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Wird teilweise berücksichtigt. Siehe oben.</p> <p>Ist bereits enthalten. Vgl. Kap. 8.3.4.1, Maßnahme 4.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p>
Gem. Aumühle (RZ)	25	Kapitel 6.6 Tarif und Vertrieb; Seite 113/114	<p>Der Tarifrings-Bereich B ist so zu erweitern, dass die S-Bahn-Haltestelle Aumühle mit in diesen Ring B aufgenommen wird, um insbesondere die Fahrt mit der S21 von Aumühle in die Hamburger Innenstadt von Aumühle zum gleichen Preis wie aus Reinbek zu ermöglichen. Die unterschiedlichen Tarife verteuern die Fahrt aus Aumühle gegenüber Reinbek erheblich und sind aufgrund der Kürze der Strecke inhaltlich nicht nachzuvollziehen. Der Effekt: Die Nutzenden fahren mit dem PKW nach Reinbek, parken dort und fahren ab dem S-Bahnhof Reinbek in die Stadt. Dies ist wenig zielführend und sollte verändert werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird an den hvv zur Prüfung im Rahmen der Tarifstrukturreform (Kap. 8.4.1) weitergeleitet. Die Ausweitung des Ringes B ist aus Gründen der Gleichbehandlung grundsätzlich im Kontext des gesamten hvv-Gebietes zu sehen. Singuläre Maßnahmen in einzelnen Kreisen laufen dem zuwider.</p>
Gem. Aumühle (RZ)	26	Kapitel 8.2.1 Maßnahmen bis Ende 2026; Seite 132	<p>Nr. 11 Taktverdichtung S 21 von/nach Aumühle: Diese Maßnahme wird seitens der Gemeinde Aumühle sehr begrüßt und als zielführend für die Stärkung der Nutzung des ÖPNV in diesem Bereich erachtet.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Gem. Aumühle (RZ)	27	Kapitel 8.2.1; Seite 132: Nr. 12	Regionalverkehr (RE) von Aumühle nach Büchen: Es wäre wünschenswert, dass ein solcher Regionalverkehr mit Halt in Aumühle wieder eingeführt würde. Derzeit müssen die Reisende von Aumühle und damit auch aus dem Umland über Bergedorf (S31 oder Buslinie 8810) fahren, um nach Büchen zu gelangen. Büchen ist das Verkehrskreuz im Osten Hamburgs. Man erreicht hierüber z.B. Lübeck, Kiel, Lüneburg. Die Fahrt über Bergedorf kostet aus Aumühle viel Zeit. Früher war es möglich, in Aumühle in den RE Richtung Büchen zu steigen. Die Begründung, der Bahnsteig in Büchen sei zu kurz, wird aus unserer Sicht nicht geteilt. In anderen Gegenden gibt es durchaus die Möglichkeit, Fahrgäste über Durchsagen darauf hinzuweisen, dass sie wenn sie an einer solchen Station aussteigen möchten, bitte die ersten Wagen des Zuges nutzen. Das wäre ohne bauliche Maßnahmen möglich – Insbesondere da der Zug ja durchgängig ist. Es müssten dann nur die entsprechenden Türen zum Ausstieg gesperrt bleiben. Aumühle sollte für den Nahverkehr auch Richtung Osten gestärkt werden. Genauso, wie Bergedorf für den Fernverkehr Richtung Osten (z.B. ICE Richtung Berlin) gestärkt werden sollte. So werden andere Haltepunkte Richtung Hamburg Hbf. und der Nahverkehr und Autoverkehr in diese Richtung entlastet.	Wird berücksichtigt. Ein RE-Halt in Aumühle würde vom Kreis begrüßt werden. Da der SPNV vom Land organisiert und finanziert wird, kann es von Seiten des Kreises nur als Wunsch geäußert werden.
Gem. Aumühle (RZ)	28	Kapitel 8.3.4.2 ÖPNV-Angebot; Seite 161	Linie 8820 : Vervollständigung des Sbd bis 18 Uhr im 60-Minutentakt wird begrüßt – wie alles, was die Linien 8820 und damit den Zubringerdienst zur S-Bahn Aumühle stärkt und den Auto-Pendlerverkehr in Aumühle entlastet	Wird zur Kenntnis genommen.
Gem. Büchen (RZ)	29	Allgemein	Es wird sich bei vielen Angaben auf Zahlen aus 2018 bezogen. Diese sind recht veraltet und sollten durch aktuellere Werte ersetzt werden. Hier sind insbesondere Pendlerzahlen und Einwohnerzahlen gemeint. Eine veraltete Datengrundlage führt am Ende zu unstimmgigen Prognosen, die es zu vermeiden gibt. Insbesondere im Hinblick auf die Laufzeit des RNVP sollte mit Daten aus 2020 und 2021 gearbeitet werden. Die alten Daten passen nicht zu den neueren „Corona-Daten“. Wenn man diese absichtlich ausgeklammert hat, muss hierzu zumindest ein Hinweis erfolgen, warum diese Daten keine Relevanz haben.	Wird nicht berücksichtigt. Die Kritik an den relativ alten Strukturdaten ist nachvollziehbar, wurde aber bedauerlicherweise durch die Störung des Prozesses der RNVP-Erarbeitung (u.a. durch Corona) verursacht. Der Aktualisierungsaufwand (statistisch und kartographisch) wäre hoch und würde zu einer weiteren Verzögerung des RNVPs führen. Zudem sind die zugrundeliegenden Strukturen relativ stabil, sodass die Entscheidung getroffen wurde, die investierten Vorarbeiten ohne Aktualisierung zu nutzen. Auf die Besonderheiten der "Corona-Daten" wird z.B. in den Kap. 7.1 und 7.2 hingewiesen.
Gem. Büchen (RZ)	30	Allgemein	Insgesamt wird im vorliegenden Entwurf wenig auf die Schaffung von zusätzlichen Mobilitätsstationen eingegangen. Hierzu wären auch Radinfrastrukturkonzepte und Mobilitätskonzepte heranzuziehen.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Schaffung von Infrastruktur an Haltestellen ist nicht Aufgabe des Kreises, sondern der Kommunen. Daher kann der Kreis hier maximal Empfehlungen aussprechen.
Gem. Büchen (RZ)	31	3.7 / S. 27	Es ist der Hinweis eingeleitet, dass die Karte mit den Schulstandorten nicht gefunden werden konnte. Diese befindet sich auf der folgenden Seite. Das verwirrt. Die Bezeichnung sollte auf die nächste Seite rutschen!	Wird berücksichtigt. Verweis wird aktualisiert.
Gem. Büchen (RZ)	32	4.4.5 / S. 45	Im letzten Absatz werden Push-Maßnahmen genannt. Bitte hierzu eine Erläuterung einführen, was für Maßnahmen das sind und wie man diese im ländlichen Bereich umsetzen kann.	Ist bereits berücksichtigt. Inhalte sind genannt, Satz wird aber zwecks Verdeutlichung umgestellt.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Gem. Büchen (RZ)	33	6.5.1 / Tabelle 27	Beim Herzogtum Lauenburg muss die DFI-Anzeige in der Gemeinde Büchen an der Haltestelle Bahnhof Büchen aufgenommen werden.	Wird berücksichtigt.
Gem. Büchen (RZ)	34	6.5.2.4 / Tabelle 31	Wo ist die Legende mit der Erläuterung der Zeichen (+, -, o)?	Im beschreibenden Kap. 6.5.2 vor den kreisbezogenen Tabellen 28-31.
Gem. Büchen (RZ)	35	6.5.2.4 / Tabelle 31	Anzahl P+R: 514 Anzahl B+R: 359 (davon 96 in Sammelschließanlagen)	Wird berücksichtigt.
Gem. Büchen (RZ)	36	6.5.3 / S. 111	Die Anlagen (P+R; B+R) am Bahnhof Büchen wurden ebenfalls aus Landesmitteln gefördert. Diese Anlagen können zwar nicht über das genannte Portal gebucht werden. Aber eine Förderung hat trotzdem stattgefunden. Daher wäre der Satz „zu finden sind mit Landesmitteln geförderte Anlagen u. a. in: ...“ in einem extra Absatz zu trennen und dann die B+R-Anlagen am Bahnhof Büchen zu ergänzen.	Wird berücksichtigt. Büchen wird in die Aufzählung aufgenommen, der Hinweis auf die Buchungsmöglichkeit wird auf "an vielen Standorten möglich" eingeschränkt.
Gem. Büchen (RZ)	37	6.5.4 /	Hier werden eine Vielzahl von Möglichkeiten der Intermodalität erläutert. Allerdings wurde eine zunehmend wichtige Möglichkeit übersehen. Die On-Demand-Verkehre müssen mehr in den Fokus gerückt werden und sollten daher hier aufgenommen werden.	Wird nicht berücksichtigt. ODVs werden, wenn sie in den ÖPNV integriert werden, als Bestandteil der bedarfsgesteuerten Angebote (vgl. Kap. 5.1.2) aufgefasst. Die Intermodalität zielt hingegen auf komplementäre Angebote (Car Sharing, Bike Sharing, E-Scooter u.ä.) ab.
Gem. Büchen (RZ)	38	6.7.1 / S. 116	Bei dem Thema Barrierefreiheit ist bereits die Barrierefreiheit der Haltestellen in den Fokus zu rücken. Wenn schon diese nicht gegeben ist, ist die „barrierefreie Wegekette“ bereits am Anfang gestört. Daher sollten hier die Bahn- und Busstationen ergänzt werden.	Wird nicht berücksichtigt. Die Daten zur Barrierefreiheit liegen vor und werden vsl. 2023 vollständig neu erhoben (vgl. Kap. 6.4.2). Eine Auflistung aller bereits barrierefrei hergerichteter Haltestellen würde den RNVP als ÖPNV-Rahmenplan überfrachten.
Gem. Büchen (RZ)	39	8.2.1 / Maßnahme 15	Beim RE 1 zwischen Hamburg und Büchen werden im Dezember 2025 die Kapazitäten ausgebaut. Dazu sollen die aus Schwerin und Rostock kommenden 5-teiligen Züge im Abschnitt Hamburg – Büchen um eine 3-teilige Zugeinheit verstärkt werden, so dass die maximalen Bahnsteiglängen in Hamburg Hbf von 210 m ideal ausgenutzt werden. Die dazu erforderlichen Bahnsteigverlängerungen in Schwarzenbek und Müßen werden zeitnah umgesetzt. Hier sollte noch die Anzahl der zusätzlich geschaffenen Plätze aufgrund der Zugverlängerung aufgenommen werden. Darüber hinaus soll in Abstimmung mit Mecklenburg-Vorpommern der RE 1 ganztägig von Büchen bis Schwerin verlängert werden. Dieses ist eine Taktverdichtung und führt ebenso zur Kapazitätssteigerung.	Ist bereits berücksichtigt. Vgl. Kap. 8.2.2, über den LNVP-Umfang hinausgehende Forderungen. Das Land ist hier in der Organisation. Ergänzt wird außerdem ein Hinweis, dass alleine die Kapazitätsausweitung durch längere Züge für nicht ausreichend gehalten wird.
Gem. Büchen (RZ)	40	8.2.2 / Maßnahme 9	Die Taktverdichtung beim RE83 auf einen Halbstundentakt wird begrüßt. Die mediale Darstellung hierzu sagt aus, dass bereits ab Ende 2022 dieses Ziel erreicht wird. Die Umsetzungsmöglichkeit sollte zeitnah erfolgen.	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Gem. Büchen (RZ)	41	8.2.2 / S. 134 / Zusätzliche Maßnahmen RNVP-Kreise	Die Halbstundentaktung zwischen Hamburg und Büchen wird sehr begrüßt. Abgelehnt wird allerdings die Verlängerung der S21 bis Büchen. Dieses verschlechtert das Angebot für Büchen, da die schnelle RE-Anbindung verloren geht und stattdessen die langsamere S-Bahn-Anbindung vorhanden wäre. Dieses ist eine erhebliche Verschlechterung des Angebots für die Pendler aus dem Kreisgebiet, die ab Büchen den RE1 nutzen. Die Halbstundentaktung mittels S-Bahn wäre dann kaum noch angebotsverbessernd anzusehen.	Wird berücksichtigt.
Gem. Büchen (RZ)	42	8.3.4.1 / S. 159 / Grundnetzlinie 8790	Die Verlängerung der Grundnetzlinie 8790 wird sehr positiv bewertet. Herausgehoben werden sollte, dass diese Verlängerung für die Anbindung von Pendlern zum Bahnhof Büchen notwendig ist. Es gibt bereits jetzt Pendler aus der Region Zarrentin, die am Bahnhof Büchen die P+R-Anlagen nutzen. Diesen würde die Nutzung des ÖPNV mit dieser Möglichkeit gegeben werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
Gem. Büchen (RZ)	43	8.3.4.1 / S. 159	Generell sollten bei den Linien eine Bezeichnung der Art der Linie entsprechend der Definition der Netzhierarchie unter 5.1.2 Tabelle 19 vorgenommen werden.	Wird nicht berücksichtigt. Die Netzhierarchie ist in Tab. 19 definiert, die Zuordnung der Linien zu den Hierarchiestufen erfolgt in Kap. 6.3.4.
Gem. Büchen (RZ)	44	8.3.4.1 / S. 160	Eine zusätzliche Verbindung zwischen Geesthacht und Büchen ist bereits länger im Gespräch und sollte hier als Grundnetz A/B/C aufgenommen werden.	Wird berücksichtigt.
Gem. Büchen (RZ)	45	8.3.4.2 / S. 161	Die Verbesserungen bei den Linien 8830, 8840 und 8850 werden positiv gesehen.	Wird zur Kenntnis genommen.
Gem. Büchen (RZ)	46	8.3.4.2 / S. 161	Zur Abkürzung Sbd-Angebot gibt es im Abkürzungsverzeichnis keine Erläuterung. Was ist das?	Wird berücksichtigt. "Sbd" = "Sonnabend" (norddeutsch), es wird auf "Sa" für das im deutschen Sprachraum gebräuchlichere "Samstag" umgestellt.
Gem. Büchen (RZ)	47	8.3.4.2 / S. 162 / MintesO	Warum wurden hier die Angaben aus Stormarn eingefügt? Beschreibung des Projektstandes in RZ	Weil ein Teil der Leistung dieses Netzes aus OD im Kreis RZ fährt.
Gem. Büchen (RZ)	48	8.5.2 / Tabelle 33	Hier ist Büchen, ZOB als möglicher Standort von DFI-Masten aufzunehmen.	Wird berücksichtigt.
Gem. Dassendorf (RZ)	49	6.6/ S. 113/114	Der Tarifrings-Bereich B ist so zu erweitern, dass Dassendorf und insbesondere die S-Bahn Haltestelle Aumühle mit in diesen Ring B aufgenommen werden, um insbesondere die Fahrt mit der S21 von Aumühle in die Hamburger Innenstadt von Aumühle zum gleichen Preis wie aus Reinbek zu ermöglichen. Die unterschiedlichen Tarife verteuern die Fahrt aus Aumühle gegenüber Reinbek erheblich und sind aufgrund der Kürze der Strecke inhaltlich nicht nachzuvollziehen. Der Effekt: Die Nutzenden fahren mit dem PKW nach Reinbek, parken dort und fahren ab dem S-Bahnhof Reinbek in die Stadt. Dies ist wenig zielführend und sollte verändert werden.	Wird zur Kenntnis genommen. Wird an den hvv zur Prüfung im Rahmen der Tarifstrukturreform (Kap. 8.4.1) weitergeleitet. Die Ausweitung des Ringes B ist aus Gründen der Gleichbehandlung grundsätzlich im Kontext des gesamten hvv-Gebietes zu sehen. Singuläre Maßnahmen in einzelnen Kreisen laufen dem zuwider.
Gem. Dassendorf (RZ)	50	8.2.1/ S. 132/ Nr. 11	Taktverdichtung S 21 von/nach Aumühle: Diese Maßnahme wird seitens der Gemeinde Dassendorf sehr begrüßt und als zielführend für die Stärkung der Nutzung des ÖPNV in diesem Bereich erachtet.	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Gem. Dassendorf (RZ)	51	8.2.1/ S. 132/ Nr. 12	Regionalverkehr (RE) von Aumühle nach Büchen: Es wäre wünschenswert, dass ein solcher Regionalverkehr mit Halt in Aumühle wieder eingeführt würde. Derzeit müssen die Reisende von Aumühle und damit auch aus dem Umfeld -wie Dassendorf - über Bergedorf (S31 oder Buslinie 8810) fahren, um nach Büchen zu gelangen. Büchen ist das Verkehrskreuz im Osten Hamburgs. Man erreicht hierüber z.B. Lübeck, Kiel, Lüneburg. Die Fahrt über Bergedorf kostet aus Dassendorf viel Zeit. Früher war es möglich, in Aumühle in den RE Richtung Büchen zu steigen. Die Begründung, der Bahnsteig in Büchen sei zu kurz, wird aus unserer Sicht nicht geteilt. In anderen Gegenden gibt es durchaus die Möglichkeit, Fahrgäste über Durchsagen darauf hinzuweisen, dass sie wenn sie an einer solchen Station aussteigen möchten, bitte die ersten Wagen des Zuges nutzen. Das wäre ohne bauliche Maßnahmen möglich – Insbesondere da der Zug ja durchgängig ist. Es müssten dann nur die entsprechenden Türen zum Ausstieg gesperrt bleiben. Aumühle sollte für den Nahverkehr auch Richtung Osten gestärkt werden. Genauso, wie Bergedorf für den Fernverkehr Richtung Osten (z.B. ICE Richtung Berlin) gestärkt werden sollte. So werden andere Haltepunkte Richtung Hamburg Hbf. und der Nahverkehr und Autoverkehr in diese Richtung entlastet.	Wird berücksichtigt. Ein RE-Halt in Aumühle würde vom Kreis begrüßt werden. Da der SPNV vom Land organisiert und finanziert wird, kann es von Seiten des Kreises nur als Wunsch geäußert werden.
Gem. Dassendorf (RZ)	52	08.02.2002	RB/RE 11 Geesthacht-Bergedorf: Die Maßnahme der Streckenreaktivierung wird von Dassendorf unterstützt!	Wird zur Kenntnis genommen.
Gem. Dassendorf (RZ)	53	8.3.4.1/ S. 159	Einrichtung einer XpressBus-Linie X81 Mölln-Schwarzenbek-Bergedorf: Die mit der Einführung einer Express-Buslinie verbundene Fahrzeitverkürzung als Attraktivitätssteigerung wird von Dassendorf als zusätzliches Angebot inhaltlich unterstützt. Dassendorf weist jedoch darauf hin, dass dies nicht dazu führen darf, dass vermehrt die Voll-Versorgung zugunsten einer Express-Versorgung eingestellt wird und damit einzelne Haltestellen nicht mehr in bedarfsgerechter Form angefahren werden. Dassendorf hat entlang der B 207 (Buslinie 8810) insgesamt 3 Haltepunkte. Werden zwei dieser Punkte nicht angefahren, müssen alle Nutzenden zu Fuß oder per Rad ca. 2 Km zum Dassendorfer Kreuz gehen/fahren. Dies stellt einen erheblichen Qualitäts- und Zeitverlust für diese Nutzenden dar und bedarf eines weiteren Infrastrukturausbaus der Gemeinde am Dassendorfer Kreuz (mehr Warteraum, mehr Fahrradständer), der ohnehin derzeit schon ausgebaut wird, da das Dassendorfer Kreuz (Haltestelle Amt Hohe Elbgeest) ein großes Einzugsgebiet der Nutzenden aufweist (Schüler*innen aus Hohenhorn, Nutzende aus der gesamten Waldsiedlung Dassendorf). Ein Express-Bus als Einstieg in den Wegfall regulärer Linien wird somit skeptisch gesehen.	Wird zur Kenntnis genommen. Die X81 wird zusätzlich zur 8810 umgesetzt. Eine Reduzierung der 8810 ist nicht geplant.
Gem. Dassendorf (RZ)	54	8.3.4.2/ S. 161	Linie 8810 und 8820 : Vervollständigung des Sbd (heißt das Sonnabend?- Die Abkürzung ist nirgends zu finden...) bis 18 Uhr im 60-Minutentakt wird begrüßt – wie alles, was die Linien 8810 und 8820 und damit den ÖPNV in Dassendorf stärkt.	Wird berücksichtigt. "Sbd" = "Sonnabend" (norddeutsch), es wird auf "Sa" für das im deutschen Sprachraum gebräuchlichere "Samstag" umgestellt.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Gem. Müssen (RZ)	55	6.5.2.4 / Tabelle 31	Der Bahnhof Müssen wird demnächst (bis 2024) barrierefrei gestaltet. Dieses sollte in der Tabelle vermerkt werden. Die Bushaltestellen Müssen, Bahnhof wird mit Ausbau der Bergstraße barrierefrei hergerichtet (2023).	Wird zur Kenntnis genommen / wird nicht berücksichtigt. Der RNVP ist hier Bestandsaufnahme, nicht jede Ausbauperspektive kann dargestellt werden.
Gem. Müssen (RZ)	56	6.5.2.4 / Tabelle 31	Anzahl P+R: 76 Anzahl B+R: 60 (davon 10 in einer Sammelschließanlage)	Wird berücksichtigt.
Hamburger Hochbahn AG	57	u.a. S. 139, 146, 153, 163	Der Begriff Busnetzoptimierung und auch die Abkürzung BNO ist veraltet und wird unsererseits nicht mehr verwendet. Deshalb bitten wir sie stattdessen den Begriff Hamburg-Takt (HH-Takt) hier zu verwenden.	Wird berücksichtigt.
Hansestadt Lübeck	58	6.3.3.12 Teilnetz RZ9 Regionalverkehr RZ-Nordwest, Seite 88	In der Analyse könnte noch ergänzt werden, dass die Linien 8710 und 8720 bislang noch ein Stück weit als „Fremdkörper“ auf Lübecker Gebiet wahrgenommen werden und bei Fahrgästen auf Lübecker Stadtgebiet die Unsicherheit besteht, ob diese mit Fahrschein von SL/LVG genutzt werden dürfen. Im Sinne des Verbundgedankens möchte der Aufgabenträger HL gerne zusammen mit dem Aufgabenträger RZ in Zukunft daran arbeiten, Transparenz und Wahrnehmbarkeit der Linien, z.B. als „Regionale Schnellbusse“, „X-Busse“ (o.ä.), zu verbessern.	Wird zur Kenntnis genommen und durch den Kreis RZ ausdrücklich begrüßt.
Hansestadt Lübeck	59	8.3.4.2 ÖPNV-Angebot, S. 160	Ausbau des Samstagsverkehrs der Linien 8710 und 8720 wird ausdrücklich begrüßt.	Wird zur Kenntnis genommen.
Hansestadt Lübeck	60	8.3.4.2 ÖPNV-Angebot, S. 160	Eine regelmäßige Durchbindung der Linie 8770 – je nach Verkehrszeit im Stunden- oder Zweistundentakt – über Krummesse hinaus ins Zentrum und zum Lübecker Hbf (via Beidendorf, Wulfsdorf, Vorrade) könnte aus Sicht des Aufgabenträgers HL Synergien und Potentiale sowohl für den Kreis RZ als auch die HL bieten: Zum einen Schaffung einer neuen, umsteigefreien Direktverbindung aus verschiedenen Orten des Kreises RZ ins nächste Oberzentrum (ohne Umsteigezwang in Kronsforde), zum Anderen eine deutlich verbesserte Anbindung von Beidendorf, Wulfsdorf, Vorrade auf Lübecker Stadtgebiet, die Mo – Fr bislang nur sporadisch, nach etwa 17:30 Uhr gar nicht mehr und an Wochenenden und Feiertagen bislang auch gar nicht bedient werden. Die sich planerisch anbietende potentielle Erweiterungsmöglichkeit der Linie 8770 auf Lübecker Stadtgebiet ist im Zuge der Bearbeitung des 5. RNVP der HL (Arbeitsauftrag: 06/2022, Fertigstellung in der zweiten Jahreshälfte 2023) zu prüfen. Um hier eine zukünftige Kompatibilität der Planwerke zu gewährleisten, sollte diese Option schon einmal in den RNVP des Kreises RZ aufgenommen werden.	Wird berücksichtigt.
hvv	61	diverse	Diverse redaktionelle Anmerkungen.	Werden teilweise berücksichtigt.
hvv - Langpap	62	S. 134	RE 1: S 21 Büchen betrieblich nicht möglich und davon unabhängig verkehrlich unattraktiv (Fahrzeiten)	Wird berücksichtigt. Die S21-Verlängerung als Alternative zur RE1-Verdichtung wird gestrichen

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
hvv - Seifert	63	S. 10, vorletzter	„Erhöhung des ÖV-Anteils am Modal Split auf erkennbar über 10%“: Angesichts bereits erreichter Anteile von 8-10 % (vgl. Kap. 7.1) scheint dieses Ziel vor dem Hintergrund der Klimaziele und der notwendigen Mobilitätswende wenig ambitioniert. Hier wäre eine deutlichere Steigerung z.B. auf 12% (+50% gegenüber 8%) anzustreben.	Wird berücksichtigt. Das Ziel einer Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split wird auf 15% bis 2026 erhöht. Es wird darauf hingewiesen, dass die Zielerreichung einer bemerkenswert hohen Steigerung um ca. 50% in der Kürze der Zeit unwahrscheinlich ist. Ursächlich dafür ist, dass sich die Gestaltungskompetenz der Kreise auf den Bus-ÖPNV beschränkt, während die Verantwortung für den SPNV beim Land und die für den Straßenverkehr überwiegend bei den Kommunen, Land sowie Bund und nur zu geringen Anteilen bei den Kreisen liegt. Deswegen liegt die koordinierte Umsetzung von Push-Maßnahmen zur Beschränkung des Pkw-Verkehrs nicht in Händen der Kreise. Auf die Probleme der statistisch-validen Ermittlung von Modal-Split-Anteilen wird in Kap. 7.1 hingewiesen.
hvv - Seifert	64	S.33, zweiter Satz	„Bei der Grundversorgung der Bevölkerung mit Behörden sind die Kreisstädte von herausgehobener Bedeutung, ...“: Behördendienstleistungen mit Kundenkontakt stellen für die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung einen aperiodischen, weiteren Bedarf dar und sollten daher weder unter ‚Grundversorgung‘ noch an erster Stelle geführt werden. Gleichwohl bleibt die Notwendigkeit zu guter Erreichbarkeit von Behördenstandorten unbestritten.	Wird berücksichtigt.
hvv - Seifert	65	S.46, Tabelle 19	bedarfsgesteuerte Verkehre -> Taktverkehr -> ja: Im Falle der bestehenden und angestrebten On-Demand-Verkehre besteht kein fester Takt sondern eine zeitlich flexible Bedienung. Wie ist ‚Taktverkehr‘ hier gemeint, als Mindeststandard oder als Bedingung, dass sich OdV auch als Zu-/Abbringer zu festen Taktstrukturen eignen? Ist ein vollflexibles System höherwertig als ein vertaktetes?	Wird berücksichtigt. Bestehende AST-Systeme bieten i.d.R. ein vertaktetes Angebot; neuere ODVs können aufgrund ihrer Digitalität auch zeitlich deutlich flexibler, also taktunabhängig agieren. Da beide Komponenten der Kategorie „bedarfsgesteuerte Verkehre“ zugerechnet werden, wird in Tab. 19, Spalte „Takt“ geändert zu „ja od. unabhängig“.
hvv - Seifert	66	S.47, vorletzter	„In größeren Städten sowie städtischen Verflechtungsbereichen von Oberzentren mit hoher Siedlungsdichte [...] bedienen Stadtverkehre die Binnennachfrage.“ Stadtverkehre werden auch in städtischen Verflechtungsbereichen von Mittelzentren über die Stadtgrenzen hinaus angeboten, z.B. Kölln-Reisiek, Klein Nordende für Elmshorn, Ziethen für Ratzeburg oder Oersdorf für Kaltenkirchen. Es wäre daher angemessen, ‚von Oberzentren‘ zu streichen und sich den Satz allgemein auf städtische Verflechtungsbereiche unabhängig von der Zentrenhierarchie beziehen zu lassen.	Wird berücksichtigt.
hvv - Seifert	67	S.53, letzter	„... der vom hvv herausgegebene Leitfaden ‚Barrierefreier Neu- Um- und Ausbau der Bushaltestellen im hvv‘, der allen kreisangehörigen Kommunen zur Verfügung steht.“: Der Leitfaden steht nicht nur kreisangehörigen Kommunen, sondern auch z.B. kreisfreien Kommunen, Straßenbulasträgern und deren beauftragten Planungs- und Ingenieurbüros, Verbänden und sonstigen Interessierten zur Verfügung.	Wird berücksichtigt.
hvv - Behnke	68	S. 41, 4.4	Absatz: „Die durch die Coronapandemie ... im Jahr auch 2022 werden ... ausgeglichen.“ Übernahme des Coronaschadens für 2022 steht fest	Wird berücksichtigt.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
hvv - Behnke	69	S. 168 ff., 8.6	Abschreibungsdauer für E-Betriebshofinfrastruktur: Bisher sind mir maximale Abschreibungszeiträume von 20 Jahren bekannt (z.B. SE 1/2). Die Grundaussage, dass die Dauer der Verkehrsverträge deutlich kürzer ist, bleibt aber auch dann unverändert.	Wird berücksichtigt.
hvv - Seifert	70	S.103, Analyse	Ergänzen: Es besteht trotz der Bedeutung Lauenburgs als nächstes/r Unterzentrum/Versorgungsstandort keine regelmäßige ÖPNV-Verbindung über die Elbe nach Hohnstorf, Bullendorf und Hittbergen	Wird berücksichtigt .
hvv - Seifert	71	S.110, Tabelle 31	Es fehlt Lauenburg, ZOB. Hier bestehen regelmäßig nachgefragte Bus/Bus Umsteigebeziehungen vor allem zwischen den Regionallinien X80, 8800, 8840, 8860 und den Stadtverkehrslinien 138, 238, 338 und 438	Wird berücksichtigt.
hvv - Seifert	72	S. 116, vorletzter	„... QuartierBus-Linien etabliert werden.“: Die Quartiersbuslinien sind kein eigenständiges Busprodukt im hvv sondern werden den StadtBussen zugerechnet. Daher sollten sie ohne großes Binnen-B geschrieben werden. Außerdem wurde zwischen hvv und den Verkehrsunternehmen die Schreibweise mit Fugen-s abgestimmt. Bitte QuartierBus-Linien -> Quartiersbuslinien verwenden.	Wird berücksichtigt.
hvv - Seifert	73	S.116, letzter	„Geplant und bereits weitgehend umgesetzt ist, das separate NachtBus-Netz und durch auch nächstens betriebene Buslinien des Tagesbetriebs zu ersetzen.“: Eine Umsetzung erfolgte bislang nur für die Pilotregion Harburg und einzelne Wochenend-Nachtlinien in PI und SE. Außerdem wird es dauerhaft auch separate NachtBus-Linien als Ersatz für die Schnellbahnen in deren werktäglicher Betriebspause geben, insbesondere dort, wo keine parallelen oder geeigneten Busverbindungen bestehen. Der Satz sollte daher lauten: „Geplant und bereits teilweise umgesetzt ist, das separate NachtBus-Netz durch auch nächstens betriebene Buslinien des Tagesbetriebs weitgehend zu ersetzen.“	Wird berücksichtigt.
hvv - Ahrens	74	S. 34	Namen der Fahrgastbeirat AG: Netz, Tarif, Fahrgastinformation und Qualität; https://www.hvv.de/de/ueber-uns/der-hvv/unser-verbund ; Anzahl Mitglieder = 30 statt 34	Wird berücksichtigt. Die Anzahl der Mitglieder wird korrigiert.
hvv - Ahrens	75	S. 53	Rollgeräusche / Hörgeschädigte: VDV E-Bus-Sound https://www.vdv.de/e-bus-sound.aspx	Wird berücksichtigt.
hvv - Ahrens	76	S. 116	Ergänzung Hinweis auf dynamischen hvv Aufzugsplan? https://www.hvv.de/aufzuege	Wird berücksichtigt.
hvv - Prause	77	S. 110	Tabelle 31: SPNV- / ÖPNV-Verknüpfungspunkte im Kreis Herzogtum Lauenburg: Ggf. Aufnahme weitere Verknüpfungspunkte prüfen: · Berkenthin, Schule · Berkenthin, Turnierweg ·	Wird nicht berücksichtigt. Es gibt auf dieser Ebene weitere kleine Umsteigepunkte. Diese alle aufzuzählen ist zu kleinteilig.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
hvv - Winkler	78	7.3, S. 124	Die Raumkategorie jeder Haltestelle (ländlich / städtisch vgl. Kap. 5.1.3) definiert den jeweiligen Einzugsbereich bzw. die Fußwegezeit . In der folgenden Betrachtung findet nicht der Luftlinienradius Anwendung, sondern die Einzugsbereiche werden anhand des realen Wegenetzes ermittelt. Aus Gründen der Kongruenz wird hierbei ein Umwegfaktor von 1.2 berücksichtigt. Folglich entspricht beispielsweise ein Einzugsbereich von 600 Metern Luftlinie einem Einzugsbereich von 720 Metern Distanz im vorhandenen Wegenetz. Dadurch entsteht ein realitätsnahes Erschließungsbild. Eventuell Tabelle 20 in modifizierter Form (Realdistanz) einfügen. Erst aus der Betrachtung der Einzugsbereiche wird die nachfolgende Argumentation (schlechtere Erschließung vielfach in städtischen Bereichen) wirklich nachvollziehbar	Wird berücksichtigt. Tabelle 20 wird um die Realdistanzen ergänzt.
hvv - Winkler	79	S. 125	Die generelle ÖPNV-Erreichbarkeit Erschließung [...] - Hier in der Argumentation ggf. auf Vergleichswert zu den 91,5 Prozent verweisen, um deutlich zu machen, dass dieser Wert wirklich sehr gut ist	Wird berücksichtigt. Der VDV-Maßstab für die räumliche ÖPNV-Mindesterschließung von 80% der Bevölkerung wird ergänzt.
hvv - Helfrich	80	6.4.2, S. 103	Die in der Ersterhebung (2017, z.T. Nacherhebungen 2020) gewonnenen Daten haben sich als nur bedingt verlässlich erwiesen. Als Grundlage dieser Daten gilt die Erhebung zur Barrierefreiheit aus dem Jahr 2017 (z.T. Nacherhebungen 2020). Die vorgedachte Struktur der Datenbank konnte allerdings nicht allen Eventualitäten der Vor-Ort-Bedingungen gerecht werden, sodass entweder entsprechende Anpassungen der Datenbank oder der Erhebungsunterlagen erforderlich wurden.	Wird berücksichtigt.
hvv - Jochims	81	6.4.2, S. 103	Ab 2023 soll eine vollständige Neuerhebung mit verbesserter Abstimmung auf die aktualisierte Datenbankstruktur durchgeführt werden	Wird berücksichtigt. Corona-bedingte Verzögerung.
hvv - Helfrich	82	6.4.2, S. 104	Trotz der oben geschilderten Unsicherheiten bei der Datenerhebung und -auswertung wird anhand dieser Zahlen deutlich Anhand der in Tabelle 26 dargestellten Zahlen wird deutlich, dass der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen ein langwieriger Prozess sein wird. Auffällig ist auch, dass vor 2016 keine einheitlichen Standards angelegt wurden, sodass vielfach zwar mehrere Merkmale der Barrierefreiheit anzutreffen sind, der vollständige Katalog der Mindestkriterien jedoch nur in vergleichsweise wenigen Fällen umgesetzt ist. Da vor 2016 keine einheitlichen Standards verfügbar waren, sind zudem zwar vielfach mehrere Merkmale der Barrierefreiheit erfüllt. Der vollständige Katalog der Mindestkriterien ist jedoch nur in vergleichsweise wenigen Fällen umgesetzt.	Wird berücksichtigt.
hvv - Helfrich	83	S. 5	Gliederung fehlerhaft. Wenn es 6.2.1 gibt, müsste es auch 6.2.2 geben. Daher hier dritte Ebene entfernen.	Wird teilweise berücksichtigt. Das Streichen der 3. Ebene an dieser Stelle wäre allerdings nicht sachgerecht, deshalb wird die Gliederung wird um eine Ebene erweitert, d.h. 6.3 ÖPNV-Angebot wird zu 6.2.2 usf.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
hvv - Kraft	84	S. 34ff	Hinweis einbauen, dass alle vier Kreise je ein Viertel der VHH Beteiligungsgesellschaft mbH besitzen, die wiederum zu 5,81% an der VHH GmbH beteiligt ist. Die unter 4.2.1 genannte Option einer Direktvergabe liefe ja ansonsten ins Leere. An anderer Stelle konnte ich diesen Hinweis nicht finden (kein Gewähr).	Wird nicht berücksichtigt. Für die Anwendung der Direktvergabeoption ist die Nennung von Eigentumsverhältnissen im RNVP nicht maßgeblich.
hvv - Rahn / Hellwig / Backen	85	S.115	Die Marktkommunikation ist eine durch den hvv zentral wahrgenommene Verbundaufgabe, deren Ausgestaltung einen einheitlichen Marktauftritt gewährleistet. Streichen: "Die strategische und inhaltliche Abstimmung aller hvv-Kommunikationsmaßnahmen geschieht im hvv-Ausschuss für Kommunikation (ASK) in Abstimmung mit den VUs" . Einfügen: "Der hvv stellt in regelmäßig stattfindenden Treffen im Ausschuss für Kommunikation (ASK) den teilnehmenden VU einen Rückblick und Ausblick auf die durchgeführten und geplanten Maßnahmen vor. Zusätzlich stellt der hvv den VU eine kontinuierlich gepflegte Jahresmaßnahmenplanung als Dokumentation zur Verfügung, in der ein VU seine Maßnahmen aufführen kann und Einblick in die der übrigen erhält." Die Aufgabenträger können diesen Prozess begleiten und sich einbringen. Die VUs informieren im ASK außerdem über die ergänzenden individuellen Aktivitäten, sodass ein kontinuierlicher Informationsaustausch und eine enge Koordination gegeben sind. In der hvv-Marktkommunikation werden traditionell vier Themenfelder bearbeitet: Basiskampagnen: Kernvorteile des hvv-Systems offensiv herausstellen (bequem, schnell, günstig, umweltfreundlich) & Trend hin zur intensiveren hvv-Nutzung stützen. Themeninszenierung für die Marke hvv: Zur Schärfung der Markenwahrnehmung werden redaktionell relevante Themen mit Fokus „Kundenzentrierung“ identifiziert, welche dann individuell adäquat inszeniert werden – als Einzelmaßnahme, als Kampagne, als Aktion in Social Media oder an weiteren Kontaktpunkten. Absatzkampagnen: zielgruppengesteuerte Kundengewinnung, primär im Abo , bei Bedarf auch weitere Ausweitung.	Wird teilweise berücksichtigt. Die kürzere, auf die wesentlichen Inhalte beschränkte Formulierung wird beibehalten. Der folgende Teil wird berücksichtigt.
hvv - Pelz	86	S. 156	Hier ist wichtig mitzudenken, dass die Möglichkeit über die App zu buchen durch offline-Angebote ergänzt wird (Stichwort: Inklusion von Personen ohne Smartphone) gerade in ländlicheren Bereichen: Die App müsste nach WCAG 2.1 barrierefrei sein. Im Sinne der Nutzbarkeit für alle – insbesondere ältere Kund:innen, wird aber eine Buchung auch per Telefon empfohlen:	Wird berücksichtigt. Ergänzt wird (Kap. 5.1.2), dass die telefonische Buchung von ODVs b.a.w. möglich sein soll.
hvv - Ergänzung Jochims	87	5.1.2 S.46, Tabelle 19	Wenn es hier um die Erreichbarkeit der Taktknoten durch bedarfsgesteuerte Verkehre geht, könnte hier ein Hinweis stehen, dass digitale On Demand-Verkehre mittlerweile auch ankunfts-basiertes Buchen ermöglichen.	Wird berücksichtigt. Ergänzung in der Beschreibung zur Funktionsweise bedarfsgesteuerter Verkehre.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
hvv - Gering	88	5.1.2 S. 47 letzter Absatz	Hier könnte ein Hinweis aufgenommen werden, dass mit den unterschiedlichen Begrifflichkeiten wie AST / ALT / ASM / Rufbus ... hvv weit bestimmte Merkmale / Standards verbunden sein sollten (dieses Thema möchten wir gerne angehen ...).	Wird nicht berücksichtigt. Thema wird auf der hvv-Ebene gesehen, weniger auf der RNVP-Ebene.
hvv - Gering	89	5.1.4 Tabelle 20	Der Einzugsbereich in größeren Städten im Hamburger Umland (z.B. Ahrensburg, Reinbek, Pinneberg etc.) sollte in deren Kerngebiet ebenfalls mit 300 m definiert werden. Der Gebietstyp „städtisch“ sollte als kleistädtisch/dörflich“ bezeichnet werden.	Wird nicht berücksichtigt. Erhöhte Komplexität wird als nicht zielführend angesehen.
hvv - Jochims	90	S. 53	„Der dort definierte Mindeststandard...“ Der „Mindeststand“ wird nun in „Zielstandard“ umbenannt.	Wird berücksichtigt.
hvv - Jochims	91	5.1.4 Tabelle 21	Neben der Zeitangabe für den Normalfahrgast (70m/Min) sollte eine Zeitangabe für den mobilitätseingeschränkten Fahrgast mit 50m/Min angegeben werden (7/10/14/24)	Wird indirekt berücksichtigt. Tabelle 21 wird gestrichen. Dieser Detaillierungsgrad ist für einen ÖPNV-Rahmenplan zu hoch. Eine weitere Ausdifferenzierung ist deshalb nicht zielführend, die Konzentration auf die Einzugsbereiche hingegen schon. Die Realdistanzen werden in Tab. 20 dargestellt.
hvv - Kruse	92	5.1.7 S.51/52	Eine Wartezeit ohne Umsteigewege von 5 Minuten gilt als guter Anschluss, von 10 Minuten als befriedigender Anschluss und von 15 Minuten als akzeptabler Anschluss. Alles darüber ist aus Qualitätssicht kein Anschluss.	Wird nicht berücksichtigt. Die verwendete Definition bezieht sich auf VDV-Kriterien und bezeichnet 10 Minuten als akzeptabel.
hvv - Kruse	93	5.2.1 S.53	Anzeige der Liniennummer am Heck sollte ebenfalls als zukünftiger Standard gefordert werden.	Wird berücksichtigt.
hvv - Kruse	94	5.3.1 1.Absatz	Es sollten Kapazitätsangaben für Midibus und Kleinbus genannt werden. (z.B. 50 für Midibus mit 25 Sitzplätzen und 30 für Kleinbus mit 15 Sitzplätzen.)	Wird teilweise berücksichtigt. Ergänzt wird ein Hinweis auf meist sehr individuell für den jeweiligen Einsatzzweck konfigurierte und produzierte kleinere Fahrzeuge. Die Anregung wird außerdem in den Prozess der Neufassung der hvv-Standards eingebracht.
hvv - Kruse	95	S.99, 6.3.4.11	In der Tabelle muss bei Linie 335 der Standard auf StV GN-E gesetzt werden	Wird berücksichtigt.
hvv - Schwaß	96	8.1 / S. 131 / 2. Absatz auf der Seite	„(...) Dazu kommen komplementäre Maßnahmen in den Bereichen Tarif (z.B. HomeofficeTicket) und Vertrieb (verstärkte Digitalisierung auch aus hygienischen Gründen).“ Es gibt keine Fahrkarte mit Namen HomeOfficeTicket im aktuellen Bestand. Korrekt wäre in der Klammer: Angebote für Fahrgäste im HomeOffice	Wird teilweise berücksichtigt. Kap. 8.1 beschäftigt sich mit der ÖPNV-Weiterentwicklung (hier: Tarif), insofern ist ein entsprechendes Bestandsticket nicht gemeint. Der Begriff 'HomeOfficeTicket' wird in Anführungsstriche gesetzt.
hvv - Kruse	97	8.4.1.1 / S. 165 / 4. Absatz auf der Seite	„(...) Im Vorgriff auf die Tarifstrukturreform wurde diese tarifliche Möglichkeit bereits geschaffen. Aufgabenträger, die diese Möglichkeit nutzen und finanzieren wollen, können entsprechende Maßnahmen umsetzen. “ - Letzten Satz streichen, denn Einzelkarten Stadtverkehr können nicht parallel im Gültigkeitsraum zur preisgleichen Einzelkarte Kurzstrecke bestehen. Stattdessen Satzanpassung: „Im Vorgriff auf die Tarifstrukturreform wurde diese tarifliche Möglichkeit bereits geschaffen, durch Anpassung und entsprechende Verortung von Zahlungsgrenzen innerhalb des bestehenden Tarifes.“	Wird nicht berücksichtigt. Das Ziehen der erweiterten Kurzstrecken-Option wird als nicht empfehlenswert eingestuft, da im Zuge der Tarifstrukturreform bessere Lösungen erwartet werden und punktuell-strukturelle Vorgriffe deshalb nicht sinnvoll sind. Das Kapitel wird entsprechend angepasst.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
hvv - Schwaß	98	S.154 8.3.3.2 Nr.11	Linie 8760 hat den Linienverlauf Mölln – Nusse - Trittau	Wird berücksichtigt.
hvv - Kruse	99	S.154 8.3.3.2 Nr.11	Unter weitere Grundnetzlinien AT RZ: die Maßnahme Wochenendbedienung der Linien 433 und 533 des AT Kreis Herzogtum Lauenburg mit aufnehmen.	Wird berücksichtigt. Die Wochenendbedienung auf der Linie 433 wird ergänzt (533 mit Prio. 3) in Kap. 8.3.3.2 & 8.3.4.2.
IHK zu Lübeck	100	Kap.1, S. 10	Die Industrie- und Handelskammer zu Lübeck erhebt keine Bedenken gegen den Entwurf des 5. Regionalen Nahverkehrsplanes der Kreise Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg (2022 – 2026) in der dargelegten Form	Wird zur Kenntnis genommen.
IHK zu Lübeck	101	Kap. 4, S. 33ff	Der Fachkräftemangel beim Fahrpersonal bremst das Angebot punktuell. Auch hier müssen Initiativen ergriffen werden, die helfen zusätzliches Personal zu qualifizieren und zu binden ggf. auch Personal aus dem Ausland oder aus artverwandten Berufen. Dazu sind Vorstöße zur Vereinfachung des Berufseinstiegs aus den entsprechenden Ministerien in Berlin und der EU dringend notwendig.	Wird zur Kenntnis genommen.
IHK zu Lübeck	102	Kap. 5, S. 45ff	Zur schnelleren Erreichung von verkehrspolitischen und klimapolitischen Zielen innerhalb der Metropolregion Hamburg regen wir eine stärkere Zusammenarbeit der Kreise mit der FHH an mit dem Ziel, eine sprunghaft expansive Parkraumbereitstellung für Pkw, E-Autos, Fahrräder, E-Bikes und E-Scooter (P+R, B+R) in der Region zu erreichen.	Wird zur Kenntnis genommen.
IHK zu Lübeck	103	Kap. 5.3.; S. 56f	Die Weiterentwicklung des ÖPNV in den Kreisen vor dem Hintergrund der politisch und gesellschaftlich gewollten Dekarbonisierung des ÖPNV ist in Angriff genommen und zeigt geeignete Maßnahmen auf. Diese Umstellung erfordert auch von den beteiligten Unternehmen erhebliche finanzielle Anstrengungen bei der Beschaffung von geeigneten Fahrzeugen und der Qualifizierung des Fahrpersonals. Um diese Anstrengungen zur Erreichung der gesellschaftlich gewollten Ziele zu fördern, müssen Land und Bund ihre finanziellen Hilfen in den kommenden Jahren ständig überprüfen und überproportional anpassen.	Ist bereits berücksichtigt.
IHK zu Lübeck	104	Kap. 8.2, S. 131ff	Angebotsseitig sind in den nächsten Jahren starke Verbesserungen auf den nachfragestarken Strecken durch die Umsetzung der SPNV Fahrplanangebots- und Infrastrukturmaßnahmen des LNVP und des Bundesverkehrswegeplanes zu erwarten (vgl. S 132 bis 133). Die auf Seite 134 zusätzlich geforderten Angebotsmaßnahmen werden deshalb begrüßt.	Wird zur Kenntnis genommen.
IHK zu Lübeck	105	Kap. 8.6, S. 168	Die Etablierung eines verlässlichen ÖPNV-Netzes mit batterieelektrischen Fahrzeugen erfordert die Bereitstellung einer leistungsfähigen Ladungsinfrastruktur. Diese Struktur ist zurzeit nur in Ansätzen zu erkennen. Auch hier muss die Politik die erforderlichen Weichenstellungen vorantreiben	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Kreis Herzogtum Lauenburg - Kreissenorenbeirat	106		<p>Der Kreissenorenbeirat verweist auf den Abschnitt 5 des Entwurfs „Standards für die ÖPNV-Angebotsgestaltung (Abschnitt 5.1.6). Es findet sich die Detaillierung für den Ausdruck „Ausreichende Bedienung“ (s.S.51), „diese ist erreicht, wenn 80% der Bevölkerung des jeweiligen Kreises eine den Mindestkriterien entsprechende ÖPNV-Bedienung zur Verfügung steht.</p> <p>Folgende Einschränkungen sind aber gesetzt worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Siedlungseinheiten < 200 Einwohner nicht zwingend zu erschließen, - Zum nächsten Zentralort 3 Fahrtenpaare, - Erreichbarkeit innerhalb eines ½ Tages bzw. einem vergleichbaren Zeitraum. <p>Vom KSBR wird die 80%-ige Mindestbelegung im Kreis Herzogtum Lauenburg in Frage gestellt, hier werden die Belange von kleineren Gemeinden nicht teilhabegerecht berücksichtigt und gerade ältere Bürgerinnen und Bürger werden von der öffentlichen Teilhabe nicht nur stark eingeschränkt, sondern vereinzelt ausgeschlossen.</p> <p>Ebenfalls werden Verfahrensweisen vermisst, die eine Teilhabe am öffentlichen Geschehen der Bürgerinnen und Bürger in Siedlungsgebieten <200 Einwohner möglich machen</p> <p>Die Fahrtenpaare beziehen sich auf wochentags und während des Schulbetriebes: welche Maßnahmen bzw. Regelungen werden außerhalb dieser Zeiten den Bürgerinnen und Bürger angeboten. Es darf nicht sein, dass dann die Mobilität der dort lebenden Menschen eingeschränkt bzw. ausgesetzt wird.</p> <p>Gerade ältere Menschen, die aufgrund durch Abgabe ihres Führerscheines ihre eigene Mobilität aufgegeben haben oder Personen, die aufgrund ihrer Erkrankungen mehrmals wöchentlich die Klinik oder den behandelnden Arzt aufsuchen müssen, sind auf den ÖPNV angewiesen.</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Angewendet werden gängige Kriterien zur Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung (vgl. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (Hrsg.): Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schrift Nr. 4, Köln, 2001).</p> <p>In Kap. 7.3 wird die Erschließungsqualität unter Anwendung dieser Kriterien dargestellt; demzufolge stehen 93,6% der RZ-Bevölkerung ÖPNV-Leistungen zur Verfügung, 88,5% haben steht ein Angebot mindestens im 120-Min.-Takt zur Verfügung (weitere Differenzierung vgl. Tab. 32).</p> <p>Der Kreis RZ strebt einen nachhaltigen Angebotsausbau auf jeder Grundnetz-Linie zum Mindestangebot eines Stundentaktes von 6 Uhr bis 20 Uhr in der Woche und einem 2-Stundentakt im gleichen Zeitfenster am Wochenende an. Ggf. kann ein ODV die Räume abseits der Grundnetz-Erschließung abdecken.</p>

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Kreis Herzogtum Lauenburg - Kreissenorenbeirat	107		<p>„Gleichwertige Lebensbedingungen“</p> <p>Der Kreissenorenbeirat geht von einer Gleichbedeutung „Lebensbedingung“ und „Lebensverhältnis“ aus. Die Aussage, dass der ÖPNV die Lebensverhältnisse im ganzen Land zur Gleichwertigkeit führt, ist eine populistische Annahme.</p> <p>Aufgrund der Inhalte im Entwurfs des 5.RNVP werden diese Ziele nicht erreicht; hier muss und sollte eine solidere und wirklichkeitsnähere Beschreibung erfolgen. Die Glaubwürdigkeit und das Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger gegenüber der politisch Verantwortlichen ist die Stärke einer Demokratie.</p> <p>An der Verbesserung der Infrastruktur, dem Umweltschutz und der Verkehrssicherheit hat der ÖPNV hingegen einen wesentlichen Anteil. Diese Aussage, dass der ÖPNV durch Attraktivität und umweltverträgliche Maßnahmen den Individualverkehr zukünftig vermindern wird, ist praktisch die unbestreitbare Quintessenz dieses Entwurfs.</p> <p>Die Vorgabe, dass ein attraktiver ÖPNV wenigstens die Zunahme der Individualverkehrs verhindern sollte, ist eine Annahme der Verfasser des Entwurfs und wird aufgrund der Aussagen zu „Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur“ nicht eintreten.</p> <p>Hier müsste den Bürgerinnen und Bürger Angebote unterbreitet werden, die auch eine spontane Mobilität zulässt.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
Kreis Herzogtum Lauenburg - Kreissenorenbeirat	108		<p>Die Planung und Gestaltung von Raumordnungsplänen und Bauleitplänen und deren verkehrstechnische Berücksichtigung aller Lebensumstände von Arbeit, Freizeit, Wohnstätten sowie Installierung der Infrastruktur ist eine zukunftsorientierte Maßnahme, welche die bestehende ländliche, kleinstädtische und metropolnahe Infrastruktur vernachlässigt.</p> <p>Diese zukunftsorientierte Planung von zu strukturierenden Siedlungsgebieten setzt aber voraus, dass ein zu erwartender Zuzug von Erwerbstätigen stattfinden wird.</p> <p>In Wirklichkeit steigt die Zahl der >65-jährigen bis 2030 auf 25% der Gesamtbevölkerung.</p> <p>Auch wurde die allgemein bekannte demografische Entwicklung bei der Planung und Gestaltung der Raumordnungspläne und der Bauleitpläne außeracht gelassen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der RNVP ist weder ein Raumordnungsplan noch ein Bauleitplan.</p>

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Kreis Herzogtum Lauenburg - Kreisseniorenbeirat	109		<p>Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des ÖPNV-Angebotes soll der ÖPNV- Anteil >10 sein, wobei eine zeitliche Zielvorgabe nicht gegeben worden ist, jedoch die Zielvorgabe der Emissionsfreiheit in 2032 unnachvollziehbar jenseits des jetzigen Planungszeitraumes erfolgte.</p> <p>Die Verkehrsinfrastruktur, die Gestaltung der Fahrzeuge sowie das ÖPNV-Angebot bedarf einer Differenzierung nach Nutzergruppen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Berufstätige in Hinsicht Streckenführung, Fahrplan, Bedienungshäufigkeit, Anschlussicherheit, eingeschränkte Behinderten- Gerechtigkeit von Haltestellen und Fahrzeuggestaltung, - Zuwegung der Haltestellen, Haltestellenentfernung, Haltestellengestaltung, Hilfsmittel geeigneter Zustieg und Platzierung der Hilfsmittel, z.B. Rollstuhl, Rollator etc. im Fahrzeug, - Benachteiligte (nach ICF gibt es keine Behinderten, die benachteiligten Menschen werden zu Behinderte, wenn die Umwelt benachteiligungsfeindlich ist) wie Menschen mit eingeschränkter Fußläufigkeit, Sinnesorgan und Funktionseinschränkungen, sonstige, die ÖPNV-Benutzung vermindern den Einschränkungen oder Aufhebung von Funktionen - Spezielles Frauen-Mobilitäts- (Verhalten ist uns unbekannt.) 	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Das Ziel einer Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split wird auf 15% bis 2026 erhöht.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Zielerreichung einer bemerkenswert hohen Steigerung um ca. 50% in der Kürze der Zeit unwahrscheinlich ist. Ursächlich dafür ist, dass sich die Gestaltungskompetenz der Kreise auf den Bus-ÖPNV beschränkt, während die Verantwortung für den SPNV beim Land und die für den Straßenverkehr überwiegend bei den Kommunen, Land sowie Bund und nur zu geringen Anteilen bei den Kreisen liegt. Deswegen liegt die koordinierte Umsetzung von Push-Maßnahmen zur Beschränkung des Pkw-Verkehrs nicht in Händen der Kreise.</p> <p>Auf die Probleme der statistisch-validen Ermittlung von Modal-Split-Anteilen wird in Kap. 7.1 hingewiesen.</p>
Kreis Herzogtum Lauenburg - Kreisseniorenbeirat	110		<p>Die Erhöhung des ÖV-Anteils (modal split) >10% ist ohne zeitliche Vorgabe vage und ohne Überprüfungsmodul auch nicht in Abständen zu erfassen, wobei dadurch Maßnahmen zur Erreichung des Ziels nicht greifen können.</p> <p>Erfreuliche Einbeziehung der Aus- und Ein-Pendler jenseits der städtischen Verdichtungsräume, auch für den ländlichen Raum, wobei weder eine Einordnung ins Grundnetz A + B, Ergänzungsnetz oder bedarfsgerechte Verkehre erfolgt.</p>	Siehe oben.
Kreis Herzogtum Lauenburg - Kreisseniorenbeirat	111		<p>Es unterbleibt die Differenzierung der Gebietstypen.</p> <p>Hierzu sind Nachbesserungen erforderlich, um mit realen Ergebnissen eine bedarfsgerechte Verkehre anzubieten.</p> <p>Die Gestaltung des ÖPNV in Hinsicht der Freizeit, der Naherholung und Urlaubsgebieten ist einer steten Veränderung unterworfen, daher schwierig genau Planungsvorgaben zu errechnen.</p> <p>Erfreulicher Sachverhalt, dass ein größerer Anteil a.G. der Erreichbarkeit per Achsen und Zentralorte gesichert ist</p> <p>Die bedarfsgesteuerten Systeme bzw. alternativen Systeme (ALT, AST, ODV, BB) bzw. Mitnahmesysteme (Wartebank, o.Ä.) sind lokal zu regeln.</p>	<p>Ist bereits berücksichtigt / wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Differenzierung nach Gebietstypen erfolgt in Kap. 5.1; die dort getroffenen Festlegungen werden zur Feststellung der ausreichenden Verkehrsbedienung genutzt (Kap. 7.3). Auch die in Kap. 8.3 dargestellten ÖPNV-Weiterentwicklungsmaßnahmen fußen auf diesen Kategorien bzw. wenden die hergeleiteten Standards an.</p>

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Kreis Herzogtum Lauenburg - Kreisseniorenbeirat	112		<p>Zeitliche Fixierung der örtlichen Barrierefreiheit im Rahmen des ÖPNV wurde a.G. der Zuständigkeit nicht eingehalten (01.01.2022).</p> <p>Das Appellieren an die Kommunen, zur Herstellung der Barrierefreiheit, ist unzureichend und muss, auch im Sinne der Vorgaben der UN-Behinderten-rechtskonvention, mit Unterstützung gesetzlicher Vorgaben zwingend erreicht werden.</p> <p>Für die Teilhabe von Menschen mit Handicap am gesellschaftlichen Leben ist ein freier Zugang, ohne Einschränkung der eigenen Mobilität, zu ermöglichen.</p> <p>Die Genehmigung der Abweichungen von der Haltestellegestaltung a.G. von örtlichen Gegebenheiten ist nicht nachvollziehbar und auch nicht vereinbart mit den Vorgaben des Behindertenrechts.</p> <p>Dies trifft auch auf die Abweichung im Haltestellendesign - HHV-Soll durch Nah.sh-</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Kreis kann nicht in die Zuständigkeit der Kommunen eingreifen. Die Kommunen sind für die Barrierefreiheit der Haltestellen zuständig. Der Kreis kann nur Anreize bieten. Das tut er auch durch die Haltestellenförderung.</p> <p>Eine Abweichung der Vorgaben ist im Bundesgesetz vorgesehen und auch nachvollziehbar. Es gibt eine Vielzahl an Haltestellen an denen nur wenige Schulkinder ein- und aussteigen.</p>
Kreis Herzogtum Lauenburg - Kreisseniorenbeirat	113		<p>Die Veränderungen im ÖPNV-Netz sind geeignet, die Attraktivität des ÖPNV im Bereich des Kreises Herzogtum Lauenburg deutlich zu erhöhen (Verweis auf Seite 159 – 162).</p> <p>Ebenfalls ist die Optimierung des Hamburg-Busnetzes einschließlich des Hamburg-Taktes zu begrüßen.</p> <p>Von besonderer Bedeutung für den ÖPNV im Kreisgebiet sind nachgehende Projekte, welche teilweise beendet worden sind, während andere zukünftig einen wesentlichen Einfluss ausüben werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - TaBuLa (s.S.163 ff) - MintesO - ÖVerKAnt - RuralHubs - hvvAny (Check in/Be-out) <p>Diese Projekte sind geeignet, die Benutzung des HVV wesentlich zu vereinfachen, ja sogar gerechter zu machen (s. 8.4.3, S. 165).</p> <p>Hier sieht der Kreisseniorenbeirat Verbesserungen in der Mobilität der Seniorinnen und Senioren, zumal eine bessere, auch einfachere Handhabung damit verbunden ist.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
Kreis Herzogtum Lauenburg - Kreisseniorenbeirat	114		<p>Die Abschaffung des Barverkaufs wird für die ältere Kundschaft scheinbar benachteiligen, jedoch wird der Barverkauf parallel bis zum 31.12.2025 aufrechterhalten (s.S: 166).</p> <p>Hier fordert der KSBR eine Fristverlängerung bis zum 31.12.2030.</p>	<p>Wird berücksichtigt / ist bereits berücksichtigt.</p> <p>Kap. 8.4.4 wird überarbeitet, die Möglichkeit des Bargeldersatzes durch den Erwerb einer Prepaid-Karte wird verdeutlicht.</p>

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Kreis Herzogtum Lauenburg - Kreisseniorenbeirat	115		Weitere Projekte, welche insgesamt die Benutzung des ÖPNV erleichtern werden, sind zu begrüßen; u.a. sind dies: - booD: wird die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger ermöglichen - Hvv switch App - DFI (Dynamische Fahrgast-Information, hier im Kreis Herzogtum Lauenburg zum Neubau von 16 Masten, da im Kreis überproportional viele Verknüpfungspunkte bestehen. - Für den KSBR ist die Umstellung Diesel-Bus-Flotte auf E-Busse in der Zeit von 2021 – 2032 im speziellen Zeitraum 2028 – 2030 unnachvollziehbar aufgehoben.	Wird zur Kenntnis genommen. Wird nicht berücksichtigt. Die Umstellung der Flotte richtet sich maßgeblich nach den aktuellen Verträgen mit den Verkehrsunternehmen.
Kreis Herzogtum Lauenburg - Kreisseniorenbeirat	116		Der Kreisseniorenbeirat des Kreises Herzogtum Lauenburg stellt abschließend fest: Die Belange der älteren Bürgerinnen und Bürger sind im 5.Regionalen Nahverkehrsplan 2022 – 2026 für die Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg unzureichend berücksichtigt.	Wird zur Kenntnis genommen.
Kreis Herzogtum Lauenburg - Kreisseniorenbeirat	117		Dies betrifft alle unterschiedlichen Nutzergruppen. Besonders benachteiligende Situationen sind die Gestaltung der Fahrzeuge, die Zuverlässigkeit des ÖPNV sowohl die Einhaltung der Fahrpläne als auch die Umsteigesicherheit betreffend, die Streckenführung im ländlichen Raum mit dem Ziel der Annäherung des ländlichen an die städtischen Verkehrsverhältnisse. Die Gestaltung der Haltestellen fällt zwar nicht in den Zuständigkeitsbereich der Verkehrsträger, jedoch ist eine behindertengerechte Gestaltung unabdingbar für die Nutzung des ÖPNV mitverantwortlich und entscheidet über Nutzung oder Nichtnutzung des ÖPNV. Hier ergibt sich ein dringender Handlungsbedarf. Wir erlauben uns darauf hinzuweisen, dass die Bewohnerinnen und Bewohner im Kreisgebiet eine häufigere Nutzung des ÖPNV in Betracht ziehen, wenn eine wohnortnahe Verbindung bestehen würde und die Fahrtzeiten nicht von den Schulanfangs- bzw. schlusszeiten abhängen. Ein ländlich geprägter Kreis, wie der Kreis Herzogtum Lauenburg sich darstellt, verdient es, nicht nur den Schul- und den Berufsverkehr zu würdigen, sondern auch eine gemeinde - bzw. wohnortnahe Mobilität außerhalb dieser Zeiten den dort ansässigen Einwohnerinnen und Einwohner anzubieten. Hier ist ebenfalls eine Nachbesserung zum Wohle der ländlichen Bevölkerung erforderlich.	Wird zur Kenntnis genommen. 88,5% der Gesamtbevölkerung finden ein Angebot im ÖPNV außerhalb des Schülerverkehrs (vgl. Tab. 32). Zudem ist eine Angebotssteigerung mit dem Ausbau des Grundnetzes vorgesehen.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, Standort Lübeck	118		Seitens des LBV.SH bestehen gegenüber der Umsetzung der Maßnahmen zur Realisierung des Regionalen Nahverkehrsplans aus verkehrlicher und straßenbaulicher bzw. –rechtlicher Hinsicht keine Bedenken oder Einwände. Grundsätzlich sind bei den weiteren Planungen und der Umsetzung der Inhalte des Regionalen Nahverkehrsplans die Belange des LBV.SH zu berücksichtigen. Sind an den in der Baulast des LBV.SH betroffenen Verkehrswege straßenbauliche oder straßenverkehrsrechtliche Veränderungen vorgesehen, sind diese mit dem LBV.SH vorzeitig abzustimmen.	Wird zur Kenntnis genommen.
LandesFrauenRat Schleswig-Holstein	119	Gesamter Entwurf	Es ist zu begrüßen, dass die verkehrspolitischen Ziele aus dem §1 des ÖPNVG aufgenommen werden und auch Ziffer 4, Satz 2 "Darüber hinaus ist dem spezifischen Mobilitätsverhalten von Frauen im Rahmen des ÖPNV Rechnung zu tragen." in die Planung der Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg eingehen sollen. Allerdings fehlen in den weiteren Ausführungen eine Analyse zu den spezifischen Mobilitätsverhalten und -bedürfnissen von Frauen. Den Aspekten des Gender Mainstreamings inkl. des Gender Budgetings wurde im vorliegenden Entwurf nicht ausreichend nachgekommen. Eine geschlechtergerechte ÖPNV-Planung nimmt die unterschiedlichen Lebenssituationen von Personen in den Blick und orientiert sich nicht maßgeblich an Vollzeit-Erwerbstätige ohne Sorgeverpflichtungen oder Schüler:innen, die sich i.d.R. immer zur selben Zeit auf derselben Strecke bewegen. Die Wegekettten derjenigen die die sogenannte Care-Arbeit leisten, in der Mehrheit sind es Frauen, werden häufig aus dieser Verantwortung heraus zurückgelegt. Diese Bedarfe müssen stärker in die Planung der RNVPs einbezogen werden. (vgl. Mobilitätsgutachten für den Kreis Stormarn). Vergleichbare Untersuchungen müssen in den Planungen berücksichtigt und regelmäßig wiederholt werden.	Ist bereits berücksichtigt. Das erkennbar ambitionierte RNVP-Entwicklungskonzept setzt auf einen ganzheitlich-integrierten, flächendeckenden Mix aus Netzverdichtungen, Taktverdichtungen und On-Demand-Verkehren und bewirkt damit Verbesserungen in den angesprochenen Bereichen für alle Zielgruppen.
LandesFrauenRat Schleswig-Holstein	120	Seite 11	Als Nutzer:innen-Gruppen bzw. Nutzungsgründe werden Schüler:innen und Berufstätige (Pendler:innen) angegeben sowie Freizeit-, Naherholungs- und Ausflugsverkehr. Viele Personen nutzen den ÖPNV aber auch für andere Wegstrecken, wie z.B. Besuche in Praxen und Beratungsstellen, Einkäufe etc.. Auch diese Gruppen sollten verstärkt in den Blick genommen und die Verkehrsplanungen diesen Wegen angepasst werden.	Ist bereits berücksichtigt. Siehe vorigen Punkt.
LandesFrauenRat Schleswig-Holstein	121		Der klassische Pendelverkehr (Wohn- und Arbeitsort) entspricht i.d.R. nicht dem Alltag von Menschen mit Sorgeverpflichtungen für Kinder oder ältere Angehörige.	Ist bereits berücksichtigt. Siehe vorigen Punkt.
LandesFrauenRat Schleswig-Holstein	122	Seite 18	Für eine geschlechtergerechte Planung ist es notwendig Bevölkerungsstatistiken nach Geschlecht und Alter aufzuschlüsseln.	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
LandesFrauenRat Schleswig-Holstein	123	Seite 22/ 23	Beim Motorisierungsgrad wäre es ebenfalls sinnvoll dies getrennt nach Geschlechtern zu erheben. Der reine Besitz sagt noch nicht aus, zu welchen Zwecken das Auto genutzt wird. Es geht hier vielmehr um die Verfügbarkeit eines PKWs.	Wird zur Kenntnis genommen.
LandesFrauenRat Schleswig-Holstein	124	Seite 27	Die Verlässlichkeit der Beförderung von Schüler:innen auch am Nachmittag und abends sind ein wichtiger gleichstellungspolitischer Aspekt: nur eine zuverlässige Beförderung ermöglicht es Eltern (in den meisten Fällen Müttern) ihre eigene Erwerbstätigkeit auszuweiten und somit langfristig eine eigenständige Existenzsicherung zu erreichen.	Ist bereits berücksichtigt. Die Maßnahmen zur ÖPNV-Weiterentwicklung dienen u.a. auch diesem Zweck.
LandesFrauenRat Schleswig-Holstein	125	Seite 40 ff	Aufschlussreich wäre eine Analyse, welche Personengruppen (nach Geschlechtern getrennt) von der Finanzierung profitieren (Gender Budgeting).	Wird zur Kenntnis genommen.
LandesFrauenRat Schleswig-Holstein	126	Seite 45, 55	Bei der Gestaltung der Bike-and-Ride-Anlagen sollte darauf geachtet werden, dass diese ausreichend groß sind, um dort auch Lastenfahräder und Fahrräder mit Anhänger abzustellen und gut anschließen zu können.	Wird berücksichtigt. Eine entsprechende Ergänzung wird vorgenommen (Kap. 5.3.3).
LandesFrauenRat Schleswig-Holstein	127	ohne	Ebenso ist bei der Linienführung in den Blick zu nehmen, dass auch Arbeitsorte von Frauen (z.B. Kitas, Krankenhäuser, Handel, Dienstleistungen, produzierendes Gewerbe) besser angebunden werden.	Ist bereits berücksichtigt. Siehe erste 3 Abwägungen zum LandesFrauenRat.
LandesFrauenRat Schleswig-Holstein	128	Seite 55, 56	Bei der Gestaltung der Haltestellen ist das persönliche Sicherheitsgefühl zu berücksichtigen, daher sind die beschriebenen Standards zu begrüßen. Auch bei der Erreichbarkeit von Haltestellen muss das Sicherheitsgefühl eine wichtige Rolle einnehmen. Von barrierefreien Zugängen können alle Nutzer:innen profitieren. Personen mit Kinderwagen u.ä. sollten unabhängig von den gesetzlich vorgeschriebenen Anforderungen als Gruppe mit besonderen Bedarfen in den Blick genommen werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
LandesFrauenRat Schleswig-Holstein	129	Seite 34	Einbindung von Nutzer:innen: Bei der Besetzung von Fahrgastbeiräten sollte auf ein ausgewogenes Verhältnis der Geschlechter geachtet werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
Landkreis Lüneburg	130	4.2.2.4 8.3.4.1	Gegen den Entwurf des 5. RNVP Kreis Herzogtum Lauenburg bestehen aus Sicht des Landkreises Lüneburg als Aufgabenträger des ÖPNV keine Bedenken. Nennenswerte verkehrliche Beziehungen zwischen den beiden Landkreisen bestehen im straßengebundenen ÖPNV nicht. Zu den Ausführungen auf S. 38 weise ich darauf hin, dass die Konzessionen für das Linienbündel 9 im Landkreis Lüneburg am 31.07.2029 enden. Auf S. 159 wird die Entwicklung einer XpressBus-Linie X 44 dargelegt, die Bergedorf, Niedermarschacht, Geesthacht und Lüneburg im Stundentakt verbinden soll. Der Landkreis Lüneburg prüft die Entwicklung dieser Linie im Zusammenarbeit mit dem Landkreis Harburg ebenfalls. Zum jetzigen Zeitpunkt kann ich jedoch nicht sagen, was das Ergebnis dieser Prüfung sein wird.	Wird zur Kenntnis genommen. Zudem begrüßt der Kreis RZ den Wunsch der gemeinsamen Abstimmung über grenzüberschreitende Verkehre.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
NAH.SH	131	2.1 / S. 12	Es sollte zumindest als Fußnote ergänzt werden, dass die Clean Vehicles Directive (CVD) in Form des SaubFahrzeugBeschG in deutsches Recht umgesetzt wurde.	Ist bereits berücksichtigt. Vgl. Kap. 2.2, S. 13.
NAH.SH	132	5.2.2 / S.54 Tabelle 23	Der Mindeststandard der Bewegungsfläche ist Abhängig von der Bordsteinhöhe und dem Erfordernis eines Klapprampeneinsatzes. Ohne Einstiegshilfe kann die Bewegungsfläche auf 1,50 m reduziert werden.	Wird nicht berücksichtigt. Dargestellt wird nicht die Ausnahme, sondern der angestrebte Ausbauzustand. Genauere Informationen sind dem hvv-Leitfaden zu entnehmen.
NAH.SH	133	5.3.1 / S. 56	Mit zunehmender Digitalisierung der Vertriebsstrukturen sind fahrzeugeitige Lademöglichkeiten für Smartphones ein wichtiges Ausstattungselement	Wird berücksichtigt.
NAH.SH	134	6.1 / S. 58	Neuer LNVP wurde mittlerweile beschlossen, bitte aktualisieren.	Wird berücksichtigt.
NAH.SH	135	6.1 / S. 58	U-Bahnen zählen nicht nur rein rechtlich nicht zum SPNV. Gemäß Begriffsbestimmungen für das Straßen und Verkehrswesen der FGSV (2020) wird der Begriff SPNV ausschließlich auf Eisenbahnen angewendet	Ist bereits berücksichtigt. Die funktionale Zuordnung zum Schienenverkehr wird unabhängig davon als sinnvoll erachtet, die Sonderstellung ist benannt.
NAH.SH	136	8.5.1 /S. 167	Nach Einschätzung der BAG ÖPNV ist die Frist primär ein Beschäftigungs- und Planungsgebot als eine Umsetzungsfrist. In diesem Sinne wäre hier trotz nur indirekter Zuständigkeit für den Haltestellenausbau eine weitere Konkretisierung wünschenswert. Wie viele Haltestellen gibt es, wie groß ist der Anteil nicht ausgebaute Haltestellen? Wie viel Fördermittel geben die Kreise und wie viele Haltestellen werden damit pro Jahr in etwa umgebaut / könnten umgebaut werden? Um einen groben Überblick über die Dimensionen des barrierefreien Haltestellenausbaus zu erhalten.	Ist bereits berücksichtigt. Vgl. Fußnote in Kap. 8.5.1.; weitere Angaben zum Ausbaustand usw. finden sich in Kap. 6.4.2.
NAH.SH	137	5.2.3	Kap. Barrierefreiheit, Besondere Anforderungen an die Kundeninformation - Es sollte eine Datenqualität zur Verfügung stehen, die eine barrierefreie Auskunft zulässt, bspw. über die Fahrzeuge, Überwege zwischen Haltepunkten	Ist bereits berücksichtigt. Eine inhaltliche Auseinandersetzung wird im Leitfaden "Barrierefreie Fahrgastinformation im hvv" erwartet.
NAH.SH	138	6.6.1	Vorschlag: Ein knappes Einführungskapitel dazu vorsehen, warum in den betroffenen Kreisen überhaupt zwei Tarife angeboten werden. Z.B.: „In den Kreisen Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Hzgtm. Lauenburg werden zwei überlappende Nahverkehrstarife angeboten: Für Fahrten innerhalb der Kreise und Richtung Hamburg gilt der hvv-Tarif, für Fahrten ins übrige Schleswig-Holstein der SH-Tarif. Beide Tarife sind miteinander harmonisiert und gelten für alle Verkehrsmittel: Bus, Bahn, U-Bahn, S-Bahn und Fähre. Fahrgäste können auf ein weitgehend gleichartiges Sortiment zugreifen, egal ob sie z.B. nach Kiel, Lübeck und Sylt oder nach Harburg und Poppenbüttel unterwegs sind. Überall, wo es in den Kreisen Fahrkarten gibt, werden den Kund*innen Fahrkarten beider Tarife angeboten.“	Wird teilweise berücksichtigt. Ergänzt wird in 6.6: Der hvv-Tarif dominiert die Verkehrsbeziehungen innerhalb der RNVP-Kreise sowie von/nach Hamburg bzw. das übrige hvv-Tarifgebiet. Bei Relationen, die das hvv-Tarifgebiet von/nach Schleswig-Holstein überschreiten, kommt der SH-Tarif zur Anwendung.
NAH.SH	139	6.6.1	Redaktioneller Hinweis: U.E. kann die Erläuterung knapper ausfallen (Streichen der Ausführungen zu den Zahlgrenzen).	Wird nicht berücksichtigt.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
NAH.SH	140	6.6.1	<p>U.E. wäre ein Hinweis auf das ProfiTicket/Jobticket sinnvoll, weil dieses in der Kommunikation beider Verbände eine erhebliche Rolle spielt und für die Aufgabenträger auch erlöswirksam ist (insbesondere das ProfiTicket). Es könnte entweder als eigenes Kapitel 6.6.3 angelegt werden, z.B. so:</p> <p>„hvv und NAH.SH bieten jeweils Jobticket-Angebote, die miteinander verzahnt sind. Beide Angebote sehen verpflichtende Arbeitgeberzuschüsse vor und tragen damit durch die Drittmiteleinwerbung zur Finanzierung des Nahverkehrs bei.</p> <p>Das ProfiTicket des hvv besteht aus einem kleinen verpflichtenden Arbeitgeberzuschuss (ca. 15,- Euro) und gewährt Abnehmer*innen Rabatte. Die Rabatte sind im Zulauf auf Hamburg sehr groß (z.T. 40%), in kleineren Stadtverkehren oder auf kurzen Strecken gibt es geringe Rabatte gegenüber der regulären Abokarte.</p> <p>Im NAH.SH-Jobticket werden zwei Rabattstufen angeboten, die sich nach dem Arbeitgeberzuschuss (AG-Zuschuss 15,- Euro ergibt 10,- Euro Rabatt, AG-Zuschuss 30,- Euro ergibt 20,- Euro Rabatt) Euro richten. Beschäftigte sparen durch die Kombination von Arbeitgeberzuschuss und zusätzlichem Rabatt der Verkehrsunternehmen bis zu 600,- Euro im Jahr. Betriebe, die bereits ein hvv-ProfiTicket anbieten, können ihren Mitarbeitenden das NAH.SH-Jobticket ohne Mindestabnahmemenge anbieten.</p> <p>Es liegt im Interesse der Kreise, Rabatte im Großkundensegment vorrangig durch Arbeitgeberzuschüsse gegenzufinanzieren. Da die Betriebe von den rabattierten Angeboten profitieren und diese zur Mitarbeiterwerbung nutzen, ist dies auch sachgerecht. Das hvv-ProfiTicket sollte daher dahingehend weiterentwickelt werden, dass die gewährten Rabatte durch Arbeitgeberzuschüsse und Neukund*inneneffekte refinanziert werden.“</p> <p>Die Erläuterung zum Jobticket in 6.6.2 könnte dann entfallen.</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Das hvv-ProfiTicket an dieser Stelle derart herauszuheben, wäre nicht sachgerecht. Die Erläuterung zum NAH.SH-JobTicket in 6.6.2 erfolgt aufgrund der Einführung im Frühjahr 2021 und ist somit Teil einer bilanziellen Betrachtung.</p>
NAH.SH	141	6.7.2	<p>Hinweis hvv-Produktstruktur:</p> <p>Der Kreis identifiziert als Handlungsbedarf, dass höherwertige Regionalbus-Linien eine besondere Kommunikation benötigen. Das sehen wir auch so. NAH.SH arbeitet deshalb am Konzept PlusBus, das auch für Kreise im Hamburger Umland in Abstimmung mit dem hvv angewendet werden könnte.</p> <p>Vorschlag zur Ergänzung:</p> <p>„Für die Weiterentwicklung der Produktstandards in den Kreisen kann ggf. in Abstimmung mit dem hvv das PlusBus-Konzept aus dem übrigen Schleswig-Holstein auch im Hamburger Umland verwendet werden.“</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das PlusBus-Konzept wird auch in den hvv-Kreisen wahrgenommen. Die Entwicklung und das Einbetten einer solchen Kategorie in die hvv-Produktstruktur erfolgt in Abstimmung innerhalb der hvv-Gremien.</p>
NAH.SH	142	7.1	<p>Redaktioneller Hinweis: ggf. eine der beiden Quellen (<i>Mobilität in Deutschland</i>, <i>Landesweite Marktforschung</i>) entfallen lassen.</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Die Gegenüberstellung verdeutlicht die Unsicherheiten, mit denen Marktforschungen zu kämpfen haben.</p>
NAH.SH	143	8.3.8	<p>Ergänzung: „Wenn eine Integration der P+R- bzw. B+R-Anlagen in den hvv-Verbundtarif erfolgt, sollte diese auch für den SH-Tarif erfolgen, damit Pendler*innen z.B. von/nach Hamburg genauso profitieren wie Pendler*innen von/nach Lübeck.“</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Ergänzt wird ein Hinweis auf die App NAH.SH-plus in Kap. 8.4.7 & 8.7.</p>

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
NAH.SH	144	8.4.8 (neu)	Neues Kapitel 8.4.8: Verbundübergreifende Fahrten Damit das Reisen für die Fahrgäste einfacher wird und diese sich nicht mehr mit Verbund- oder Tarifgrenzen auseinander setzen müssen, sollen SH-Tarif und hvv-Tarif miteinander harmonisiert werden. Dafür ist es auch notwendig, dass über die Vertriebskanäle von hvv und NAH.SH sowohl eine grenzüberschreitende Fahrplan- und Tarifauskunft als auch ein gegenseitiger Verkauf stattfindet (z.B. in den Apps von hvv und NAH.SH)	Wird berücksichtigt.
NAH.SH	145	8.4.7	Ergänzung: „NAH.SH arbeitet für die Verkehre im übrigen Schleswig-Holstein ebenfalls an einer multimodalen Lösung. Dienste, die in die hvv switch-App integriert werden, sollten grundsätzlich auch in das Angebot NAH.SH-plus einbezogen werden, damit Fahrgäste unabhängig von der gewählten Strecke oder App flexibel mobil sind.“	Wird berücksichtigt.
NAH.SH	146	5.3.3	Ergänzung: „NAH.SH fördert die Einrichtung von B+R-Anlagen mit bis zu 75% und erleichtert die Umsetzung für interessierte Kommunen durch fertig geplante Baukastensysteme.“	Ist bereits berücksichtigt / wird nicht berücksichtigt. Die Fördermöglichkeit ist in 6.5.3 dargestellt.
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH	147	8.4.5 S. 166, 2. Abs.	Wegen der absehbar landesweiten vollständigen Umstellung auf Bruttoverträge schlägt der Entwurf des RNVP vor, die Verantwortung für den SH-Tarif und dessen Einnahmeverteilung bei der NAH.SH anzusiedeln. Der Vorschlag ist nicht ganz eindeutig. Soweit damit gemeint ist, die Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Einnahmeverteilung des SH-Tarifs, die Bestandteil der Verkehrsvertragsabrechnung sind und die bislang zwischen den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern durchgeführt wurden, jetzt auch für die Busaufgabenträger bei der NAH.SH anzusiedeln, wie es dort jetzt auch für die EVU vorgenommen wird, müssen die Aufgabenträger selbst bewerten, ob sie eine so finanzrelevante Tätigkeit auslagern mit allen Folgen, die die damit verbundene Mittelbarkeit der Prozesse mit sich bringt. Soweit jedoch damit vorgeschlagen werden soll, die NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein durch die NAH.SH als tarifführende Stelle zu ersetzen und sie auch mit der Einnahmeverteilung der gesamten Verbundeinnahmen zu betrauen, muss hiervor deutlich gewarnt werden. Denn dies hätte die Beendigung der Tätigkeit der NSH und die Ausführung der seit rund 20 Jahren bewährten Zusammenarbeit der NSH und der NAH.SH zur Folge, was eine tiefgreifende Umstrukturierung bedeutete.	Wird zur Kenntnis genommen. Es handelt sich um eine Anregung, die auf positiven Erfahrungen mit der entsprechenden Organisationsstruktur im hvv beruht, die ggü. derjenigen im Bereich der NAH.SH/NSH als vorteilhaft angesehen und deshalb vorgeschlagen wird.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH	147 (Fortsetzung)		<p>Die NSH mit ihrem spezifischen Aufgabenspektrum und klarer Ausrichtung auf Tarifrezeption der Nachfrageseite einerseits und Wirtschaftlichkeitsverpflichtung andererseits verfügt über Effizienzvorteile, die die stark politisch geprägte NAH.SH nicht bieten kann. So breit das Spektrum der Gesellschafterinnen der NSH mit den Verkehrsunternehmen verschiedener Prägungen (Bus und Bahn, staatliche, kommunale und private Trägerschaft) auch sein mag, so klar ist die Ausrichtung aller Gesellschafterinnen im Hinblick auf ein wirtschaftliches Handeln als Gesellschaftsziel. Gleichzeitig verbindet sich unter dem Dach der NSH das Know-How der Betriebe, die in direktem Kontakt zu den Fahrgästen stehen und daher ihre Bedürfnisse am unmittelbarsten erleben. Das ist die Voraussetzung für Kompromissbildung und Konsensfindung, anhand derer dann ganzheitliche Lösungen für die politisch gewünschten Ziele entwickelt werden können. Dabei finden die Belange der Aufgabenträgerschaft und damit auch von politischen Akteuren über einen permanenten und direkten Austausch sowie gemeinsame Gremien jederzeit Berücksichtigung.</p> <p>Diese Organisation ermöglicht höhere Umsetzungsgeschwindigkeiten für Maßnahmen in tariflichen Zusammenhängen sowie die effiziente Durchführung der Einnahmenaufteilung. Bei einer stärker zentralisierten und vielschichtiger ausgerichteten Organisation wie der NAH.SH wirkt von vornherein eine größere Vielzahl von Interessen und Vorstellungen ein, was die Herausbildung konsequenter Zielbilder erschwert. Die schlanken Strukturen der NSH gewährleisten eine Flexibilität, die sich bei passgenauen Lösungen z.B. im hochkomplexen Bereich der Einnahmenaufteilung bewährt hat. An anderer Stelle bietet sie Anknüpfungspunkte für erweiterte Lösungen. Diese gut eingespielten und immer weiter optimierten Prozesse einem System mit weiteren Komplexitäten und zusätzlichen Beschränkungen unterzuordnen dürfte nicht nur für eine Übergangsphase zu Friktionen führen, sondern den gesamten Prozess um Tarif, Vertrieb und EAV dauerhaft ausbremsen und kann weder im Interesse des Kreises noch der anderen Akteure im ÖPNV sein.</p>	

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	148	8.2.1./ 133/ 1	Im Hinblick auf die im LNVP 2022-2026 hinterlegte Planung der Einführung eines 30-Minuten-Taktes im Streckenabschnitt Lübeck – Büchen sollte sich der Kreis Herzogtum Lauenburg gegenüber dem Land Schleswig-Holstein und der NAH.SH dafür aussprechen, auch den Streckenabschnitt Büchen – Lüneburg im 30-Minuten-Takt zu bedienen. Des Weiteren sollte sich der Kreis Herzogtum Lauenburg gegenüber dem Land Schleswig-Holstein und der NAH.SH dafür aussprechen, den 30-Minuten-Takt im Streckenabschnitt Lübeck – Büchen unter Nutzung der vorhandenen Kreuzungsstationen Pogeez und Güste möglichst zeitnah zu bestellen. Aus dem Grund, dass der Kreis Herzogtum Lauenburg die Erhaltung des Taktknotens Ratzeburg zur Minute 30 (und zur Minute 00 bei Einführung eines 30-Minuten-Taktes im Streckenabschnitt Lübeck – Büchen) favorisiert, muss die Regionalbahn-Linie Lübeck – Büchen – Lüneburg in Ratzeburg eine längere Standzeit erhalten. Der Umstand der Verlängerung der Fahrzeit auf der Relation Lübeck – Büchen – Lüneburg steht jedoch der Umstand der Einführung des 30-Minuten-Taktes und somit eine Verdoppelung des Angebotes gegenüber.	Ist bereits berücksichtigt. Vgl. Kap. 8.2.2, über den LNVP hinausgehende Forderungen. Wird zur Kenntnis genommen. Alle dort genannten Forderungen implizieren das Ziel einer möglichst zeitnahen Umsetzung.
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	149	8.2.2./ 134/ 5	Die Forderung, die Regionalexpress-Linie 1 Hamburg – Büchen – Schwerin – Rostock im Streckenabschnitt Hamburg – Büchen ganztägig im 30-Minuten-Takt zu bedienen, wird ausdrücklich unterstützt.	Wird zur Kenntnis genommen.
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	150	8.2.2./ 134/ 5	Die Forderung der Einführung eines 60-Minuten-Taktes auf der Regionalexpress-Linie 1 Hamburg – Büchen – Schwerin – Rostock im Streckenabschnitt Hamburg – Büchen in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag wird ausdrücklich unterstützt.	Wird zur Kenntnis genommen.
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	151	8.2.3./ 135/ 2	Abhängig von der Umsetzung weiterer Infrastruktur-Maßnahmen auf der Bahnstrecke Lübeck – Büchen – Lüneburg sollte sich der Kreis Herzogtum Lauenburg gegenüber dem Land Schleswig-Holstein und der NAH.SH dafür aussprechen, neue Bahnstationen in Pogeez, Möln Nord, Güster und Witzeeze zu errichten.	Ist bereits berücksichtigt / wird nicht berücksichtigt. Die Station Pogeez ist im LNVP unter 5.2.2 (9) & 5.3.1 (5) enthalten, ebenso im RNVP-Entwurf unter 8.2.2, Maßnahme 9. Einzelne neue Haltepunkte können ggf. sinnvoll auf der Strecke integriert werden. Alle Haltepunkte verlangsamen das Angebot und stellen sich wahrscheinlich nicht nutzbringend dar.
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	152	8.2.3./ 135/ 2	Abhängig von der Umsetzung weiterer Infrastruktur-Maßnahmen auf der Bahnstrecke Hamburg – Büchen – Ludwigslust – Wittenberge – Berlin sollte sich der Kreis Herzogtum Lauenburg gegenüber dem Land Schleswig-Holstein und der NAH.SH dafür aussprechen, im Streckenabschnitt Hamburg – Büchen neue Bahnstationen in Aumühle (Regionalexpress-Halt), Schwarzenbek Ost und Büchen West zu errichten.	Wrd teilweise berücksichtigt. Einen RE-Halt Aumühle sieht der Kreis ebenfalls positiv (wird als über den LNVP hinausgehende Forderung ergänzt). Weitere Halte eher nicht.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	153	8.3.4.1/ 159/ 1	Der Fahrgastverband PRO BAHN hat vorgeschlagen, eine Landesbus-Linie Geesthacht – Winsen einzuführen, die in Geesthacht Anschluss von und zu den Linien X 80 Hamburg – Hamburg-Bergedorf – Geesthacht – Lauenburg, 8800 Hamburg-Bergedorf – Geesthacht – Lauenburg, 8870 Schwarzenbek – Geesthacht (Integration in Landesbus-Netz vorgeschlagen) und 8890 Hamburg-Bergedorf – Geesthacht (Integration in Landesbus-Netz vorgeschlagen) und in Winsen Anschluss von und zur Regionalbahn-Linie 31 Hamburg – Winsen – Lüneburg hat.	Wird nicht berücksichtigt. Eine solche Linie ist Teil eines Gesamtkonzeptes Elbmarschtern. Jedoch unterstützt der LK Harburg dieses Konzept nicht mehr.
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	154	8.3.4.1/ 159/ 1	Der Fahrgastverband PRO BAHN hat vorgeschlagen, eine Landesbus-Linie Ratzeburg – Zarrentin – Hagenow Land einzuführen, die in Ratzeburg Anschluss von der Regionalbahn Linie Lübeck – Büchen – Lüneburg und in Hagenow Land Anschluss von und zur Regionalexpress-Linie 1 Hamburg – Büchen – Schwerin – Rostock hat.	Wird nicht berücksichtigt. Der Kreis LUP unterstützt dieses nicht.
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	155	8.3.4.2/ 161/ 1	Der Fahrgastverband PRO BAHN hat vorgeschlagen, dass auf allen Linien des Buslinien-Grundnetzes an allen Tagen ein 60-Minuten-Takt als Grundangebot bestehen sollte. Aus der Sicht des Fahrgastverbands PRO BAHN sind im Kreis Herzogtum Lauenburg dabei folgende Linien Bestandteil des Buslinien-Grundnetzes: <ul style="list-style-type: none"> • Linie 8700 Hamburg – Mölln – Ratzeburg • Linie 8710 Lübeck – Ratzeburg – Mölln • Linie 8720 Lübeck – Kastorf – Sandesneben – Trittau • Linie 8730 Ahrensburg – Sandesneben – Nusse – Ratzeburg • Linie 8740 Bad Oldesloe – Kastorf – Ratzeburg • Linie 8750 Ratzeburg – Schmilau – Mölln • Linie 8760 Trittau – Nusse – Mölln • Linie 8770 Kronsforde – Mölln • Linie 8780 Kronsforde – Siebenbäumen – Sandesneben • Linie 8790 Ratzeburg – Seedorf – Zarrentin • Linie 8800 Hamburg-Bergedorf – Geesthacht – Lauenburg • Linie 8810 Reinbek – Schwarzenbek – Mölln • Linie 8820 Krabbenkamp – Geesthacht • Linie 8830 Mölln – Güster – Büchen • Linie 8840 Büchen – Lauenburg • Linie 8850 Mölln – Büchen • Linie 8860 Schwarzenbek – Lauenburg • Linie 8870 Schwarzenbek – Geesthacht • Linie 8880 Trittau – Schwarzenbek • Linie 8890 Hamburg-Bergedorf – Geesthacht 	Ist bereits berücksichtigt. 8.3.4.2 Nr. 6

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	156	8.3.4.2/ 161/ 1	Der Fahrgastverband PRO BAHN hat vorgeschlagen, die Linie 8740 Bad Oldesloe – Ratzburg in ein Landesbus-Netz zu integrieren. Daher sollte die Linie 8740 Bad Oldesloe – Ahrensburg auch samstags im Spätverkehr sowie sonntags im 60-Minuten-Takt bedient werden.	Wird nicht berücksichtigt. Die Einführung bzw. die Weiterentwicklung des Wochenendverkehrs folgt analog zu anderen Grundnetzlinien und bedeutet einen deutlichen Qualitätssprung. Spätere, darüber hinausgehende Ausbaumaßnahmen sind nicht ausgeschlossen.
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	157	8.3.4.2/ 161/ 1	Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, das Angebot auf den Linien X80 Hamburg – Hamburg-Bergedorf – Geesthacht – Lauenburg und 8800 Hamburg-Bergedorf – Lauenburg dergestalt neu zu ordnen, dass die Erschließung der Geesthachter Oberstadt im ÖPNV und die Vertaktung im Streckenabschnitt Geesthacht – Lauenburg verbessert wird.	Wird nicht berücksichtigt. Hier besteht bereits ein gutes Angebot. Andere Regionen und Maßnahmen haben daher Vorrang.
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	158	8.3.4.2/ 161/ 1	Der Fahrgastverband PRO BAHN hat vorgeschlagen, eine Landesbus-Linie Bad Oldesloe – Trittau – Schwarzenbek – Geesthacht einzuführen. Daher sollte die Linie 8870 Schwarzenbek – Geesthacht auch sonntags im 60-Minuten-Takt bedient werden.	Wird nicht berücksichtigt. Die Einführung bzw. die Weiterentwicklung des Wochenendverkehrs folgt analog zu anderen Grundnetzlinien und bedeutet einen deutlichen Qualitätssprung. Spätere, darüber hinausgehende Ausbaumaßnahmen sind nicht ausgeschlossen.
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	159	8.3.4.2/ 161/ 1	Der Fahrgastverband PRO BAHN hat vorgeschlagen, eine Landesbus-Linie Bad Oldesloe – Trittau – Schwarzenbek – Geesthacht einzuführen. Daher sollte die Linie 8880 Trittau – Schwarzenbek auch samstags im Spätverkehr sowie sonntags im 60-Minuten-Takt bedient werden.	Wird nicht berücksichtigt. Die Einführung bzw. die Weiterentwicklung des Wochenendverkehrs erfolgt analog zu anderen Grundnetzlinien und bedeutet einen deutlichen Qualitätssprung. Spätere, darüber hinausgehende Ausbaumaßnahmen sind nicht ausgeschlossen. Von Bad Oldesloe bis Trittau fährt Mo-Fr stündlich die Linie 8120. Diese soll zudem perspektivisch am Wochenende erweitert werden (Kap. 8.3.3.2, Maßnahme 15). Eine Zusammenlegung beider Linien wäre von der Linienlänge problematisch und nicht zielführend.
PRO BAHN, Landesverband SH/HH	160	8.3.4.2/ 162/ 1	Der Fahrgastverband PRO BAHN schlägt vor, dass mit der Umsetzung des vom Kreis Herzogtum Lauenburg favorisierten Taktknoten Lauenburg zur Minute 00 (und zur Minute 30 bei Einführung eines 30-Minuten-Taktes im Streckenabschnitt Büchen – Lüneburg) das Angebot und das Liniennetz des Stadtverkehrs Lauenburg dergestalt neu geordnet wird, dass an allen Tagen der Woche ein attraktives Angebot im Stadtverkehr Lauenburg besteht und ein optimaler Anschluss zwischen allen Linien des Stadtverkehrs Lauenburg und der Regionalbahn-Linie Lübeck – Büchen – Lüneburg am Bahnhof Lauenburg entsteht.	Ist teilweise berücksichtigt in 8.3.4.2 Nr. 7
Stadt Geesthacht	161	3 / 25 / 1	Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden seitens der Stadt Geesthacht unterstützt, insbesondere die Forderung nach einer zeitnahen, weiteren Untersuchung der ÖV-Nutzung auf der Schiene RB 11, um eine zügige Realisierung zu erreichen.	Wird zur Kenntnis genommen.
Stadt Geesthacht	162	5 / 50-51 / (5.1.6 – 2. Absatz)	Darüber hinaus werden die Verstärkung bzw. die Einrichtung der Bus-Direktverbindungen zwischen Geesthacht und den benachbarten zentralen Orten mit deren Verknüpfungen mit weiteren Bahn- und Busverbindungen für sinnvoll gehalten.	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Stadt Geesthacht	163	8.3.4 / 158-162 / -	Die Aufnahme der nachfolgenden Bus-Verbindungen in das Maßnahmenprogramm zur Weiterentwicklung des ÖV-Systems wird für erforderlich gehalten: 1) Geesthacht - Schwarzenbek (Taktverdichtung) 2) Geesthacht - Büchen (Einrichtung) 3) Geesthacht - Lauenburg Durchbindung bis zum Bahnhof 4) Geesthacht - Winsen 5) Geesthacht - Lüneburg, gegebenenfalls eine gute Anbindung an den X44 6) Geesthacht - Aumühle (Taktverdichtung) 7) Geesthacht - Hamburg (Taktverdichtung) 8) Weiterhin soll eine weitere Taktverdichtung des Busverkehrs in Geesthacht erfolgen.	Wird teilweise berücksichtigt. 1) ist Teil von Maßnahme 6 2) wird aufgenommen 3) wird nicht aufgenommen. Fahrten der X80 und 8800 passen nicht zum RE83 4) wird nicht aufgenommen. Vom LK Harburg nicht gewünscht. 5) ist bereits als Maßnahme 2 enthalten 6) wird nicht aufgenommen. Verdichtung wurde kürzlich vorgenommen. 7) wird nicht aufgenommen. Bereits hoher Takt 8) wird nicht aufgenommen. Ist aber in Abstimmung mit der Stadt möglich.
Stadt Geesthacht	164	8.3.4.2 / 160 / -	Insbesondere soll eine weitere Taktverdichtung auf der Linie 8800 Geesthacht nach Hamburg nachmittags auf einen 10 Minuten-Takt vorgenommen werden. Mit der Taktverdichtung der S21 nach Aumühle ist ein Halbstundentakt für die Busverbindung Geesthacht - Aumühle sinnvoll. Die Verbindung zwischen Geesthacht und Schwarzenbek soll ebenfalls durch eine weitere Taktverdichtung gestärkt werden.	Siehe oben.
Stadt Geesthacht	165	6.5.2.4 / 110 / Tabelle 31	Bei der Durchsicht des Entwurfes ist aufgefallen, dass unter 6.5.2.4 des Entwurfes in der Tabelle 31 für Geesthacht, ZOB keine B+R Plätze enthalten sind. Tatsächlich sind am ZOB 35 überdachte Radabstellplätze und 28 Plätze in abschließbaren Boxen vorhanden. Die Stadt bittet um einen Ergänzung der Tabelle.	Wird berücksichtigt.
Stadt Lauenburg/Elbe und Amt Lüttau	166	5.1.7/6.5.2.4	Das Angebot städtischer und regionaler Busverkehre ist zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu ergänzen. Zur Anschlussgewährung der Busse am Bahnhof Lauenburg/Elbe und auch verbesserten Merkbarkeit der Fahrpläne, ist ein konsequenter Stundentakt des SPNV anzustreben. Die Stadt fordert eine verbesserte funktionierende regelhafte Verknüpfung zwischen Bahn- und Busverkehr am Bahnhof Lauenburg/Elbe (Unterstadt) mit dem ZOB (Oberstadt). Die bestehenden Taktlücken am Abend und Wochenenden sind zu schließen. Ziel ist eine koordinierte Vernetzung sämtlicher Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Fahrrad, MIV). Bahn- und Busnetz sollen sich gegenseitig ergänzen und stärker miteinander verknüpft sein zu einem Nahverkehrssystem, Stichwort Intermodalität.	Ist teilweise bereits berücksichtigt. Die Maßnahme 7 ergänzt das heutige Stadtverkehrsangebot und kommt bereits zum Dez. 2022. Der SPNV wird vom Land organisiert. Der Kreis hat hier keine Handlungsbefugnis.
Stadt Lauenburg/Elbe und Amt Lüttau	167	5.1.7/8.2.2	Des Weiteren ist eine Optimierung der Anschlüsse in Büchen und Lüneburg, gerade im Hinblick auf die Anbindung nach Hamburg und die starken Pendlerbeziehungen zu schaffen. Aufgrund der engen Pendlerbeziehungen nach Hamburg ist ein 30-Min.-Takt ganztägig zwischen Hamburg und Büchen zu gewährleisten sowie eine Kapazitätserweiterung durch längere Züge	Ist bereits enthalten. Vgl. Kap. 8.2.2, über den LNVP-Umfang hinausgehende Forderungen. Das Land ist hier in der Organisation.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Stadt Lauenburg/Elbe und Amt Lütau	168	5.1.6/8.2.2	Die Stadt befürwortet die Erweiterung des Halbstundentaktes zwischen Lübeck und Büchen und fordert eine Weiterführung bis nach Lüneburg ein. Die Maßnahme ist zu priorisieren und kurzfristig umzusetzen. Allgemein ist ein Taktfahrplan zu berücksichtigen bzw. auszubauen. Die Kapazitätsausweitungen zwischen Lübeck und Lüneburg sind durch den vermehrten Einsatz von Doppeltraktionen beizubehalten, gerade auch im Hinblick auf den zunehmenden Freizeitverkehr. Die Zugkreuzungen in Lauenburg/Elbe sind sicherzustellen. Die Stadt spricht sich weiterhin, wie in den Stellungnahmen zuvor, für eine Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit Lübeck-Lüneburg zur Verkürzung der Reisezeit aus.	Wird zur Kenntnis genommen. Das Land ist hier in der Organisation.
Stadt Lauenburg/Elbe und Amt Lütau	169	5.1.6/8.2.2	Der länderübergreifende Verkehr nach Lüneburg wird nicht ausreichend berücksichtigt, obwohl Bereiche davon zum Hamburger Verkehrsverbund gehören. Die Anbindung an Fernverkehre in Lüneburg (IC/ICE) sind für den gesamten Kreis Herzogtum Lauenburg in Richtung Hannover und Süddeutschland wichtig, müssen gesichert und verbessert werden. Das gleiche gilt für die Anbindung in Richtung Osten nach Mecklenburg-Vorpommern. Im sog. Dreiländereck sind kreis- und länderübergreifende Planungen zu berücksichtigen und aufeinander abzustimmen. Die Stadt fordert die Einrichtung einer Dynamischen Fahrgastinformationssystem bzw. eine elektronische Anschlussicherung Bahn/Bus am Bahnhof, insbesondere aufgrund der unbefriedigenden Pünktlichkeit der Bahn.	Wird zur Kenntnis genommen. Das Land ist hier in der Organisation. Ist bereits berücksichtigt. Ein DFI-Anzeiger am Bahnhof ist bereits in Planung.
Stadt Lauenburg/Elbe und Amt Lütau	170	8.2	Der Rückbau der Kreuzungsmöglichkeit und Abbau von weiteren Überholgleisen ist zu vermeiden. Dies führt bei Verspätungen und Gleisarbeiten zu Betriebsverzögerungen und zur Weitergabe von Verspätungen in Züge der Gegenrichtung bzw. Anschlussverlusten. Infolge der zunehmenden Güterverkehre ist eine flüssige und fahrplanmäßige Betriebsabwicklung teilweise für den Personennahverkehr nicht gewährleistet.	Wird zur Kenntnis genommen. Das Land ist hier in der Organisation.
Stadt Lauenburg/Elbe und Amt Lütau	171	8.2.2	Die Stadt fordert des Weiteren die zügige Reaktivierung der Bahnstrecke Geesthacht-Bergedorf. Die Verkehrsachse Lauenburg – Geesthacht – Hamburg weist ein „schienenwürdiges“ Nachfragepotential auf.	Wird zur Kenntnis genommen. Das Land ist hier in der Organisation.
Stadt Lauenburg/Elbe und Amt Lütau	172	3.7	Die Stadt Lauenburg/Elbe weist darauf hin, dass die Albinus-Gemeinschaftsschule mit einer gymnasialen Oberstufe ausgestattet ist und die weitere Entwicklung an der Schule zu berücksichtigen ist. Das ÖPNV-Netz soll sich zukünftig flexibel an die Entwicklung der Schülerverkehre und dem Bedarf der Schulen orientieren und ausreichend Kapazitäten für den Schülerverkehr in Lauenburg/Elbe als auch in Richtung Geesthacht zur Verfügung stellen.	Wird zur Kenntnis genommen. Bislang werden alle Bedarfe des Schülerverkehrs abgedeckt. Bei Änderungen ist das seitens Schulträger/Schule frühzeitig an den Kreis heranzutragen.
Stadt Lauenburg/Elbe und Amt Lütau	173	5.2	Die ÖPNV-Nutzung soll für mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Personen barrierefrei möglich sein. Bei der Umsetzung der Barrierefreiheit geht die Stadt Lauenburg/Elbe und das Amt Lütau von einer Bereitstellung höherer Fördervolumina aus.	Wird zur Kenntnis genommen. Bislang wurden alle Förderanträge der Stadt Lauenburg durch den Kreis bewilligt.
Stadt Lauenburg/Elbe und Amt Lütau	174	6.3.4.4	Das Angebot regionaler Busverkehre ist zum SPNV zu ergänzen und insbesondere die bestehende umstiegsfreie Direktverbindung Lauenburg-Hamburg (XpressBus-Linie 80) vollumfänglich aufrecht zu halten.	Wird zur Kenntnis genommen. Eine Reduktion der X80 ist nicht geplant.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Stadt Lauenburg/Elbe und Amt Lüttau	175	6.3.4.17	Die Stadt Lauenburg/Elbe würde eine Ausweitung der Linien 515/516 des Regionalverkehrs Ludwigslust-Parchim begrüßen, insbesondere da die Linien in Teilen für den innerstädtischen Verkehr genutzt werden u.a. zur Anbindung des Industriegebietes.	Wird zur Kenntnis genommen.
Stadt Lauenburg/Elbe und Amt Lüttau	176	3.5	Das Amt Lüttau und die Stadt Lauenburg/Elbe fordern, dass die Verkehrswende auch im ländlichen Raum eingeleitet wird und entsprechende Angebote und ÖPNV-Leistungsausweitungen auch im ländlichen Raum geschaffen werden um ein flächendeckendes und gleichwertiges ÖPNV-Angebot zu schaffen und die PKW-Dichte zu reduzieren.	Wird zur Kenntnis genommen. Dieses Ziel wird auch vom Kreis verfolgt.
Stadt Lauenburg/Elbe und Amt Lüttau	177	5.1.2	Die Stadt Lauenburg/Elbe und das Amt Lüttau regt den Einsatz bedarfsgerechter Systeme wie das Anruf-Sammel-Taxi (AST) oder On-Demand-Verkehre (ODV) an.	Wird zur Kenntnis genommen. Der Einsatz wird in verschiedenen Bereichen des Kreises geprüft.
Stadt Lauenburg/Elbe und Amt Lüttau	178	5.3	Die Stadt verweist auf die Einhaltung und Verfolgung der Qualitätsstandards hin. Die Stadt geht davon aus, dass die detaillierten hvv-Anforderungsstandards grundsätzlich für die Stadt und Bereiche des Amtes Lüttau in den Verkehrsverträgen sichergestellt werden.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Standards werden sichergestellt.
Stadt Lauenburg/Elbe und Amt Lüttau	179	8.6	Die Stadt Lauenburg/Elbe und das Amt Lüttau unterstützt die im RNVP aufgeführten Klimaschutzziele und die vollständige Emissionsfreiheit bis zum Jahr 2032.	Wird zur Kenntnis genommen.
Stadt Lauenburg/Elbe	180	5.1.7/8.2.2	Außerdem fordert die Stadt endlich eine funktionierende stündliche Bahnverbindung von Hamburg über Büchen nach Lauenburg. Durch die schlechte Vertaktung der Linien RE 1 und RE 83 ist eine solche Verbindung nur alle zwei Stunden möglich. Dieses Problem kann kurzfristig gelöst werden indem die Züge in Büchen und nicht in Lauenburg kreuzen, plus entsprechende Busanbindung vom Bahnhof in die Innenstadt.	Wird zur Kenntnis genommen. Das Land ist hier in der Organisation des SPNV. Sollten Anpassungen auf der Schiene durchgeführt werden, wird der Kreis auch den Busverkehr entsprechend anpassen.
Stadt Mölln	181	Seite 134, 158	„Zudem ist zu prüfen, wie auch unter Nutzung der heutigen Infrastruktur am Bahnhof Büchen ein halbstündiges Angebot auf dem Abschnitt Büchen - Lüneburg umgesetzt werden kann.“ Da die Nachfrage auf der Strecke zwischen Büchen und Lüneburg ebenfalls schon jetzt sehr hoch ist, wäre eine Taktverdichtung auch hier denkbar. Da im Rahmen der Städtebauförderung das Bahnhofsumfeld in Mölln großräumig mit sozialer Infrastruktur, Freizeit-Einrichtungen sowie Wohnbebauung umstrukturiert werden soll, wird sich die Nachfrage in den nächsten Jahren voraussichtlich noch deutlich erhöhen. Eine Reaktivierung des in Mölln bereits vorhandenen zweiten Gleises wäre in diesem Zusammenhang ebenfalls zu überlegen. Die oben genannte Maßnahme taucht außerdem auf der auf Seite 158 gezeigten Abbildung der ÖPNV-Entwicklungsmaßnahmen nicht auf. Ich bitte daher um Berücksichtigung der oben genannten Maßnahme in der Entwicklungsplanung, sowie der Aufnahme einer Prüfung des o.g. Streckenausbaus bzw. der Taktverdichtung zwischen Lüneburg und Lüneburg.	Wird teilweise berücksichtigt. Das Land ist für die Organisation des SPNV verantwortlich. Die Taktverdichtung des RE 83 wird in der Abbildung aufgenommen.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Stadt Mölln	182		Da eine direkte Verbindung Mölln-Hamburg ein attraktives und klimafreundliches Angebot wäre, sollte man diese in Erwägung ziehen. Zudem würden die unsicheren und zum Teil zeitraubenden Umstiege in Büchen entfallen. Hierzu wird allerdings auch der Ausbau des Hamburger Hauptbahnhofs nötig sein.	Wird zur Kenntnis genommen.
Stadt Mölln	183		In Anbetracht der Streckenerweiterungen sollte außerdem die Elektrifizierung des gesamten Streckenverlaufes in Betracht gezogen werden, um den ÖPNV noch klimafreundlicher und zukunftsfähiger zu gestalten	Wird zur Kenntnis genommen.
Stadt Ratzeburg (Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)	184	8.4.1	Im Bereich der Tarif- und Vertriebsmaßnahmen (Punkt 8.4) wird unter Punkt 8.4.1 auf die Tarifstrukturreform des HVV eingegangen. Diese Reform wird für zwingend notwendig gehalten, vor allem unter dem Aspekt der Kosten für die Fahrradmitnahme.	Wird zur Kenntnis genommen.
Stadt Ratzeburg (Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)	185	6.1	Des Weiteren sollte die Taktung der Züge des NAH.SH von Lübeck nach Büchen / Büchen - Lübeck auf eine halbstündliche Taktung geändert werden. Zurzeit ist unter Punkt 6.1 SPNV, Tabelle 24 die Taktung für den RE 83 auf 60 Minuten angesetzt. Grund dafür ist die gestiegene Zahl der Berufspendler. Ebenso wichtig ist die Möglichkeit der Fahrradmitnahme. Im Sommer und speziell in den Ferien ist die Anzahl der Fahrgäste, welche mit dem Fahrrad reisen möchten sehr hoch und die Anzahl der Stellplätze für Fahrräder, Kinderwagen und Menschen mit Rollatoren oder Rollstühlen in den Zügen sehr begrenzt. Dieser Tatsache sollte schnellstmöglich Abhilfe geschaffen werden.	Wird zur Kenntnis genommen. Kap. 6.1 ist Bestandsaufnahme. In Kap. 8.2.2, Maßnahme 9 ist der Weiterentwicklungsansatz enthalten, firmiert im LNVP allerdings unter S-Bahn Lübeck. Verantwortlich für die Organisation des SPNV ist das Land.
Stadt Ratzeburg (Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)	186	6.3.4	Zudem gibt es noch einige Anregungen zur Ausweitung von Regionalbuslinien im Kreis Herzogtum Lauenburg. Die Linie 131 SN-GDB-RZ benötigt eine spätere Abfahrt von Schwerin ab ca. 19 Uhr, da die Bahnverbindung SN-RZ viel länger dauert, sollte die Regionalbuslinie ausgebaut werden. Die Teilnetze im Kreis Herzogtum Lauenburg unter dem Punkt 6.3.4 mit den Buslinien 8750 RZ-Mölln und 8790 RZ-Zarrentin sollen ebenfalls ausgebaut werden. Die Buslinie 8790 soll zum Wochenende aufgeweitet werden, da dies eine schöne Ausflugslinie darstellt. Bei der Linie 8750 fehlt eine Anbindung um 21:35 Uhr ab Ratzeburg, mindestens bis zum SWR oder noch besser nach Mölln. Derzeit muss eine halbe Stunde auf die Linie 8502 um 22:07 Uhr gewartet werden, um noch in die Stadt zu kommen. Außerdem sollte für späte Zugankünfte in Ratzeburg eine Möglichkeit geschaffen werden, trotzdem noch in die Stadt bzw. in die Vorstadt zu kommen. Dies könnte zum Beispiel durch ein Anrufsammeltaxi o.ä. organisiert werden.	Ist teilweise berücksichtigt / wird berücksichtigt. vgl. 8.3.4.1 Nr. 3 & 4 sowie 8.3.4.2 Nr. 6. Ergänzt wird außerdem eine Maßnahme "Einführung einer touristischen Buslinie Büchen – Schaalsee-Region - Ratzeburg" in 8.3.4.1.
Stadt Ratzeburg (Seniorenbeirat)	187	6.5.4.3	Unter dem Punkt 6.5 wird auf die Verknüpfung und Vernetzung des ÖV-Gesamtsystems eingegangen. Darunter gliedert sich unter Punkt 6.5.4 das Thema Intermodalität und dem Unterpunkt 6.5.4.3 Bürgerbusse. Dazu ist folgende Stellungnahme des Seniorenbeirats der Stadt Ratzeburg eingegangen:	

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
Stadt Ratzeburg (Seniorenbeirat)	187 (Fortsetzung)		<p>Die Ausführungen zum Thema Bürgerbus (Seiten 111/112) sind teilweise veraltet und sollten korrigiert werden, um nicht neue schwer überwindbare Hindernisse zu neuen Bürgerbusprojekten aufzutürmen. Ein Bürgerbus kann im PBefG oder außerhalb des PBefG fahren. Eine Integration in das PBefG ist inzwischen kompliziert und anspruchsvoll. Zudem lohnt sich der Aufwand in den meisten Regionen nicht. Man ist an eine feste Linie gebunden, was zu 50 Prozent Leerfahrten führt. Im Ergebnis kann ein solches Angebot auch direkt vom Verkehrsunternehmen erbracht werden; allerdings sind die Verkehrsunternehmen daran oft wirtschaftlich nicht interessiert. Tatsächlich sind Bürgerbusse geradezu komplementär zu anderen ÖPNV-Angeboten (außer Taxis, die meist jedoch nicht kostenlos fahren können und wollen), denn - sie fahren nach Voranmeldung und Vereinbarung (kein Fahrplan/feste Route) - sie fahren nicht ab Haltestelle sondern ab Einwohnerhaustür - Bürgerbusfahrer und -fahrerinnen fahren nicht haupt- sondern ehrenamtlich - es wird kein Fahrpreis erhoben Voraussetzungen wie Koordination/Integration sind damit gar nicht erfüllbar, der Plan würde so wie vorgeschlagen Bürgerbusse für die nächsten 4 Jahre ausbremsen.</p> <p>Die Formulierung auf Seite 112 am Ende des Abschnitts (6.5.4.3 Bürgerbusse) sollte daher geändert werden von bisher: „Die Kreise begrüßen ehrenamtliches Engagement und sind grundsätzlich zur Unterstützung von Bürgerbus-Projekten bereit. Die ÖPNV-Integration / -Koordination ist dafür zwingende Voraussetzung.“ In besser: „Die Kreise begrüßen ehrenamtliches Engagement im öffentlichen Nahverkehr und sind zur Unterstützung von Bürgerbus-Projekten bereit. Nach den Novellen des PBefG in den Jahren 2013 und 2021 kann ein Bürgerbus rechtssicher sowohl mit Anwendung als auch ohne Anwendung des PBefG realisiert werden. Die Integration in den regulären ÖPNV ist für einen Bürgerbus nicht mehr zwingende Voraussetzung. Die Entscheidung, ob ein Bürgerbus in den ÖPNV integriert werden soll, muss zu Beginn einer Projektentwicklung vor Ort getroffen werden. Eine solche Entscheidung wird von den Kreisen akzeptiert.“</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Die Einschätzung wird nicht geteilt, denn ehrenamtliches Engagement wird ausdrücklich unterstützt und Kreisfinanzierung für den Fall der ÖPNV-Integration in Aussicht gestellt. Nur so kann sichergestellt werden, dass es zu koordinierten Lösungen ohne Parallelbedienungen mit unwirtschaftlichem öffentlichem Mitteleinsatz kommt. Zudem können auch ÖPNV-integrierte Bürgerbusse bedarfsgesteuert konzipiert werden, dies ist kein Alleinstellungsmerkmal nicht-ÖPNV-integrierter Bürgerbusse. Letztere bleiben grundsätzlich möglich, werden aus den genannten Gründen jedoch kreisseitig weder fachlich unterstützt noch finanziert.</p>

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
VCD Kreisgruppe Lauenburg	188	Kapitel 1, S. 10	Laut RNVP-Entwurf werden derzeit rund 8-9% der Wege im Kreis Herzogtum Lauenburg mit dem ÖPNV zurückgelegt. Als Zielmarke für 2026 wird im Entwurf bisher die Formulierung „erkennbar über 10%“ verwendet. Diese Formulierung ist aus unserer Sicht zu unambitioniert und schwammig. Wir empfehlen stattdessen eine zweistufige Steigerung bis 2030, 2026 auf 15%, 2030 auf 20%. Diese Steigerung sollte durch entsprechende Marktforschungsanalysen der Nah.SH evaluiert werden. Wir halten eine Verdopplung des ÖPNV-Anteils in den nächsten 8 Jahren für möglich. Die hohe Nachfrage im Zuge des 9-Euro-Tickets hat gezeigt, dass Menschen bereit sind, den ÖPNV zu nutzen, wenn dieser vom Angebot und vom Preis attraktiv ist. An beiden Stellschrauben muss daher gedreht werden. Die Politik ist auch aus einem anderen Grund in der Pflicht: Es ist derzeit davon auszugehen, dass durch die Lieferschwierigkeiten auf dem Automobilmarkt die Verfügbarkeit von Kraftfahrzeugen noch weiter sinken bzw. die Kosten für motorisierte Individualmobilität steigen werden. Somit ist ein massiver Ausbau des ÖPNV schon zur Gewährleistung der Mobilitätsbedürfnisse alternativlos.	Wird teilweise berücksichtigt. Das Ziel einer Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split wird auf 15% bis 2026 erhöht. Es wird darauf hingewiesen, dass die Zielerreichung einer bemerkenswert hohen Steigerung um ca. 50% in der Kürze der Zeit unwahrscheinlich ist. Ursächlich dafür ist, dass sich die Gestaltungskompetenz der Kreise auf den Bus-ÖPNV beschränkt, während die Verantwortung für den SPNV beim Land und die für den Straßenverkehr überwiegend bei den Kommunen, Land sowie Bund und nur zu geringen Anteilen bei den Kreisen liegt. Deswegen liegt die koordinierte Umsetzung von Push-Maßnahmen zur Beschränkung des Pkw-Verkehrs nicht in Händen der Kreise. Auf die Probleme der statistisch-validen Ermittlung von Modal-Split-Anteilen wird in Kap. 7.1 hingewiesen.
VCD Kreisgruppe Lauenburg	189	Kapitel 8.2.2, Seite 133, (Fahrplanangebots- und Infrastrukturmaßnahmen ab 2027)	Wir begrüßen die angestrebte Taktverdichtung auf der Relation Lübeck-Büchen zu einem 30-Minuten-Takt. Auch die Prüfung der Einrichtung eines Haltepunkts in Pogez halten wir für sinnvoll. Wir empfehlen die Prüfung weiterer Haltepunkte in Einhaus, Mölln-Nord, Mölln-Steinfeld (Gewerbegebiet-Süd), Güster, Roseburg, Büchen-Nord, Dalldorf und Basedow. Idealerweise sollte zeitnah eine Kosten-Nutzen-Untersuchung beauftragt werden, die die Wirtschaftlichkeit/verkehrliche Sinnhaftigkeit dieser Haltepunkte auch im Kontext der Auswirkungen auf die Gesamtfahrzeit beleuchtet. Gerade bei einem dichten Takt oder wenigen Fahrgästen ist der Einsatz von Bedarfshaltestellen zu prüfen, bei der die Fahrgäste per Tastendruck ihren Haltewunsch signalisieren.	Wird zur Kenntnis genommen. Das Land ist für die Organisation des SPNV verantwortlich. Weitere Haltepunkte werden nur eingeschränkt als sinnvoll erachtet.
VCD Kreisgruppe Lauenburg	190	Kapitel 8.2.2, S. 134	Eine Taktverdichtung auf 30-Minuten-Takt im Abschnitt Büchen-Lüneburg halten wir ebenfalls für sinnvoll, zumal diese Maßnahme geeignet ist, die Auslastung des RE1 durch Reisende im Fernverkehr Richtung Mittel- und Süddeutschland zu entlasten.	Wird zur Kenntnis genommen.
VCD Kreisgruppe Lauenburg	191	Kapitel 8.2.2, S. 134	Auch die Taktverdichtung und Kapazitätserweiterung zwischen Büchen und Hamburg begrüßen wir. Bezüglich einer Verlängerung der S21 oder Verdichtung des RE1 sind wir offen, wichtig ist vor allem ein Ausbau des Takts im gesamten Tagesverlauf.	Wird zur Kenntnis genommen.
VCD Kreisgruppe Lauenburg	192	Kapitel 8.2.2, S. 133	Vor dem Hintergrund, dass die Reaktivierung der Bahnstrecke Geesthacht-Hamburg Bestandteil des Koalitionsvertrags der neuen Landesregierung ist, empfehlen wir im Falle der Inbetriebnahme eine Umstellung der Busverkehrs zwischen Geesthacht und Hamburg um Parallelverkehre zu vermeiden und die Strecke besser zu erschließen.	Wird zur Kenntnis genommen. Sollte es zu einer Reaktivierung der Schienenstrecke kommen, wird der Busverkehr in der Region komplett überarbeitet.

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
VCD Kreisgruppe Lauenburg	193	8.3.4.1, S. 159	Wir begrüßen die angestrebten Taktverdichtungen auf den Hauptlinien des Kreises. Auch die neuen Xpressbuslinien halten wir für ein geeignetes Instrument, neue Nutzergruppen zu erschließen. Allerdings empfehlen wir Einstieg- und Ausstiegsmöglichkeit an allen Unterwegshalten, die nicht durch Parallelverkehre abgedeckt sind (zeitgleiche Abfahrten oder Takt<60 Minuten).	Wird nicht berücksichtigt. Die X-Buslinien sollen als schnelle Angebote nur die Haupthaltestellen bedienen.
VCD Kreisgruppe Lauenburg	194	8.3.4.2, S. 159	Um ein speziell für Berufspendler mit nicht flexiblem Arbeitsbeginn ausreichendes Angebot im Regionalbusverkehr zu schaffen, fordern wir über die bislang angestrebten Verbesserungen hinaus Taktverdichtungen im Werktagsverkehr auf einen 30-Minuten-Takt/GN-A Standard für das Hauptnetz. (vorrangig auf den Linien 8710, 8740, 8810, 8870).	Wird nicht berücksichtigt. Natürlich wäre eine weitere Verdichtung des Taktes wünschenswert. Aber im Zeitraum bis 2026 ist es nicht realistisch umsetzbar.
VCD Kreisgruppe Lauenburg	195	8.3.4.2, S. 159	Die Verbesserung im kreisübergreifenden Verkehr begrüßen wir. Wir empfehlen zusätzlich zwei weitere Linien: • Schwarzenbek-Trittau-Ahrensburg • Verlängerung der Buslinie 4405 (Winsen-Niedermarschacht) nach Geesthacht ZOB	Wird nicht berücksichtigt, jedoch inhaltlich mit den Nachbarkreisen besprochen.
VCD Kreisgruppe Lauenburg	196	8.4, S. 165	Auf stark frequentierten Buslinien empfehlen wir den Verzicht der Fahrkartenkontrolle durch das Fahrpersonal und stichprobenartige Fahrkartenkontrollen, um die Einhaltung des Fahrplans sicherzustellen.	Wird nicht berücksichtigt. Fahrkartenkontrollen über das Fahrpersonal werden bei großer Nachfrage bereits ausgesetzt. Die Entscheidung darüber trifft das Fahrpersonal vor Ort
VCD Kreisgruppe Lauenburg	197	8.4.6, S. 166	Für Orte ohne Busanbindung im 60-Minuten-Takt (auch am Wochenende) fordern wir eine zeitnahe Anbindung über flexible Bedienformen (per App buchbare Rufbusse).	Wird teilweise berücksichtigt. ODV werden punktuell (wo sinnvoll) geprüft und zum Einsatz kommen.
VCD Kreisgruppe Lauenburg	198	8.6, S. 167	Auch wenn die Haltestellen in den Verantwortungsbereich der Kommunen fallen, sollte auf informeller Ebene der Sanierungsrückstau aufgearbeitet werden und eine flächendeckende Barrierefreiheit hergestellt werden. Dabei sollte auch die Aufenthaltsqualität an den stark frequentierten ZOBs (+ Ratzeburg Demolierung) verbessert werden. Haltestellen mit größerem Erschließungsradius sollten mit Fahrradbügeln ausgestattet werden, um eine diebstahlsichere Intermodalität zu gewährleisten.	Wird zur Kenntnis genommen.
ver.di	199	1 / S. 10	Zunächst würden wir es daher begrüßen, wenn als verkehrspolitisches Ziel ein OV-Anteil von mindestens 15% bei Einbeziehung der nicht motorisierten Verkehrsarten bzw. ein Anteil von rund einem Viertel der motorisierten Verkehre auserkoren werden würde.	Wird berücksichtigt. Das Ziel einer Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split wird auf 15% bis 2026 erhöht. Es wird darauf hingewiesen, dass die Zielerreichung einer bemerkenswert hohen Steigerung um ca. 50% in der Kürze der Zeit unwahrscheinlich ist. Ursächlich dafür ist, dass sich die Gestaltungskompetenz der Kreise auf den Bus-ÖPNV beschränkt, während die Verantwortung für den SPNV beim Land und die für den Straßenverkehr überwiegend bei den Kommunen, Land sowie Bund und nur zu geringen Anteilen bei den Kreisen liegt. Deswegen liegt die koordinierte Umsetzung von Push-Maßnahmen zur Beschränkung des Pkw-Verkehrs nicht in Händen der Kreise. Auf die Probleme der statistisch-validen Ermittlung von Modal-Split-Anteilen wird in Kap. 7.1 hingewiesen.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	200		Es wäre wünschenswert, wenn dem RNVP stets auch die aktuellen HVV-Großbereichs- und Umlandstandards beigelegt werden würden.	Wird teilweise berücksichtigt. Die hvv-Standards werden derzeit überarbeitet. Die Reproduktion eines absehbar veralteten Standes wird für nicht zielführend gehalten. Ergänzt wird ein Download-Link in 5.2.1.
ver.di	201	2.1/2.2/S. 11f, 4.2./S. 34/8.6.1 /S. 170-171	<p>Wir begrüßen, dass anders als in der Vergangenheit in Bezug auf die Vergabe von Dienstleistungen im ÖPNV nun nicht mehr vom wettbewerblichen Verfahren „als Normalfall“ die Rede ist, sondern in der Formulierung über den rechtlichen Rahmen der Vergabe die wettbewerblichen Verfahren neben den Direktvergaben stehen. Letztlich ist es eine rein politische Entscheidung des Aufgabenträgers Kreis Herzogtum Lauenburg, mit welcher Vergabeart sich qualitativ guter ÖPNV eher erreichen lässt. Bislang wurde im Kreis Herzogtum Lauenburg nach unserem Kenntnisstand sowohl auf Direktvergabe als auch auf wettbewerbliche Verfahren gesetzt.</p> <p>Die vergangene 20 Jahre wettbewerblicher Verfahren haben gezeigt, dass europaweite Ausschreibungen den ÖPNV mitnichten voranbringen, sondern eher behindern. Das liegt daran, dass bei der Auswahl eher das „günstigste“ und tatsächlich eher nicht das „wirtschaftlichste“ Angebot gem. §127 Abs. 1 GWG den Zuschlag erhält. Das Angebot, insbesondere der Katalog qualitativer Leistungsmerkmale, das angenommen wird, ist zunächst nur ein Versprechen, dessen Realisierung damit noch lange nicht auf die Straße gebracht wurde. Häufig genug kam es auch in Schleswig-Holstein nach Betreiberwechseln zu massiven Störungen und Ausfällen im Netz – aktuell ist der Kreis Steinburg seit inzwischen einem halben Jahr davon betroffen. Die Leidtragenden sind in erster Linie Fahrgäste, darunter insbesondere Schüler*innen und deren Eltern. Tatsächlich sind die den Zuschlag erhaltenen Angebote so dermaßen auf Kante genäht, nur um den Auftrag zu ergattern und den Konkurrenten auszustechen, dass Probleme bei der Umsetzung vorprogrammiert sind. Leidtragende sind außerdem die im ÖPNV beschäftigten Arbeitnehmer*innen, da die auf Kante genähten Angebote nicht immer, aber leider zu häufig nur unter Verstoß gegen §4 VGSH i. V. m. der ReprTVVO leistbar zu sein scheinen. Die laut VGSH einzuhaltenden Tarifverträge werden dann an verschiedenen Stellen nicht mehr eingehalten. Kontrolliert oder sanktioniert wird dies nicht.</p> <p>Ein Wettbewerb durch Konkurrenz der Marktteilnehmer ist tatsächlich nur ein Trugbild, da im ÖPNV ausschließliche Rechte auf Zeit vergeben werden. Ein zeitgleicher, klassischer Wettbewerb der Kompetenten auf ein und demselben Netz ist im ÖPNV gar nicht möglich und im PBefG aus gutem Grund nicht vorgesehen, weil er schlicht katastrophale Folgen hätte.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Allgemeine Vorbemerkung: Nahezu alle angesprochenen Punkte gehen thematisch und/oder im Detaillierungsgrad über die gesetzliche Funktion bzw. Zuständigkeit eines RNVP als ÖPNV-Rahmenplan weit hinaus und können daher nicht berücksichtigt werden.</p>

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	201 (Fortsetzung)		<p>Der eigentliche Wettbewerb aber findet tatsächlich zwischen dem MIV und dem ÖV, also zwischen dem klimaschädlichen und dem klimafreundlichen Verkehrsträger und nicht zwischen den Verkehrsunternehmen statt. Es ist also notwendig, sich auf diesen wahren Wettbewerb zu konzentrieren, um den ÖV wirklich voranzubringen. Dieser Wettbewerb ist nur über attraktive Angebote, Qualität, Komfort, Sicherheit und Zuverlässigkeit zu gewinnen. Auf Kante genähte Verkehrsverträge entlang der Grenzkosten lassen dafür keinen Raum. Diese knapp bemessenen und in der Qualität nachlassenden Verkehre sind aber die logische Folge der europaweiten Ausschreibungen.</p> <p>Wir raten daher zum Umdenken und Umschalten. Zukünftige Verkehrsverträge sollten ausschließlich im Wege einer Direktvergabe an ein Verkehrsunternehmen vergeben werden, an dem der Kreis beteiligt ist und auf das der Kreis eine ausreichende Kontrolle gem. VO (EG) 1370/2007 ausübt. Um das im Netz bereits tätige, erfahrende, orts- und tarifkundige Personal zu binden, sollte diesem gleichzeitig im Wege einer tarifvertraglichen Überleitung analog zur Richtlinie 2003/23/EG der Übergang zu dem eigenen Unternehmen angeboten werden. Der mit dem eigenen VU abzuschließende Verkehrsvertrag sollte auskömmlich ausgestaltet gestaltet werden. Das übliche Kriterium dafür ist ein durchschnittlich gut geführtes Unternehmen. Und im Rahmen einer vorgeschriebenen jährlichen Überkompensationskontrolle wird dies dann auch stets sorgfältig kontrolliert.</p> <p>Der Kreis Herzogtum Lauenburg hat die Voraussetzungen, dies zu tun. Zwei Unternehmen stehen zur Verfügung. Zum einen die Ratzeburg-Möllner Verkehrsbetriebe RMVB, an der die Stadtwerke Ratzeburg und Mölln jeweils mit 12% und die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein VHH mit 76% beteiligt sind. An der VHH wiederum ist der Kreis über die VHH Beteiligungsgesellschaft beteiligt, an der der Kreis 25% hält. Mit dieser Konstruktion hätte der Aufgabenträger noch eine Chance die zukünftigen enormen Herausforderungen im ÖPNV auch bewältigen zu können. Standards würden so nicht mehr nur auf dem Papier stehen, sondern auch einen hohen Grad der Erfüllung erreichen. Einer hohen Qualität und Zuverlässigkeit würde so Kontinuität angedeiht werden.</p> <p>Gleichzeitig bliebe dem Aufgabenträger das in den letzten Jahren in Schleswig-Holstein immer häufigere auftretende Phänomen der gegenseitigen Zerfleischung der Marktteilnehmer vor der Vergabekammer erspart. Jede dieser Anfechtungen der Vergabe sorgt für eine Verzögerung der Umsetzungen von Innovationen, da zunächst während der Verfahrenslaufzeit nur Notverkehre aufgelegt werden.</p> <p>Des Weiteren würden die in Schleswig-Holstein bei jedem Betreiberwechsel nach Ausschreibungen eintretenden Zäsuren in den Netzen entfallen. Regelmäßig kam es zu Ausfällen, Störungen, stehenbleibenden Fahrgästen oder Verzögerungen durch Verfahren von orts- und linienunkundigen Fahrer*innen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Vergabefragen werden im Vorfeld anstehender Vergabeverfahren unter Berücksichtigung der Marktlage politisch entschieden.</p>

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	201 (Fortsetzung)		<p>Ferner wären mit den eigenen Unternehmen mit den in 8.6.1 beschriebenen Maßnahmen des Transformationsprozesses (E-Busse) auch gute eigene und erfahrene Partnerunternehmen längst am Start.</p> <p>Etliche Kommunen in Schleswig-Holstein haben diesen besseren Weg der Selbstproduktion im ÖPNV längst eingeschlagen. Das Nachbarbundesland Hamburg setzt vollständig darauf und alle Kreise in Mecklenburg-Vorpommern haben sich dafür entschieden.</p> <p>Zur Problematik der Laufzeit der Verkehrsverträge und der Dauer der Amortisierung der Betriebshofinfrastruktur für E-Busbetriebshöfe merken wir an, dass Art. 4 Abs. 4 VO (EG) 1370/2007 eine Länge des Verkehrsvertrages von 15 Jahren zulässt. Hier ist keine Beschränkung auf Eisenbahnunternehmen gemeint, denn die Grundlaufzeit dieser Verträge ist bereits in Abs. 3 mit 10 Jahren für Busverkehre und 15 für Schienenverkehre geregelt. Diese Laufzeiten dürfen im Fall von Abs. 4 auf 15 (Bus) bzw. 21,5 Jahre (überwiegend Schiene) ausgedehnt werden.</p> <p>Ferner sollte eine Untervergabebeschränkung konkret in den Verkehrsverträgen beziffert werden. Eine Untervergabe sollte nicht höher sein als 5%, die als Dispositionsreserve vollkommen ausreichend wäre. Untervergaben fördern maßgeblich das Unterlaufen von Standards in jedweder Hinsicht und verschieben Verantwortlichkeiten. Negative Auswirkungen auf Sicherheit, Qualität und Einhaltung von Sozialstandards sind bei einer Untervergabe deutlich wahrscheinlicher und treten immer wieder im ganzen Land über lange Zeiträume auf. Bei den Sozialstandards fallen vielfältige Verstöße gegen §4 Abs. 2 VG-SH i. V. m. ReprTVVO auf (auszugsweise):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wegfall des Weihnachtsgeldes - Wegfall von Zuschlägen für Feiertagsarbeit - Wegfall von Zuschlägen für Arbeit an freien Tagen - Wegfall der Vergütung für eine Teilung des Dienstes - Kürzung des Urlaubslohns/ der Entgeltfortzahlung Reduzierung der Vergütung auf die reine Lenkzeit - Nichtaufzeichnung so genannter „anderer Arbeiten“ gemäß VO (EG) 561/2006 Art. 4 e) und Art. 6 Abs. 2 i. V. m. RL (EG) 2002/15/EG Art. 3 a <p>Es gibt weder Kontrollen noch Sanktionen. Das Fahrpersonal bleibt auf sich allein gestellt.</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt. Belege für entsprechende Verstöße liegen nicht vor.</p>

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	201 (Fortsetzung)		Immer wieder hat es in der Vergangenheit Untervergaben gegeben, die auch zu schwerem Missbrauch führten. Wir erinnern an den Fall der in Cardiff registrierten insolventen Firma Buscenter24 Ltd. Ende des ersten Jahrzehnts, die geringfügig Beschäftigte Busfahrer auf selbständiger Basis in Vollzeit einsetzte oder einfach bei Vorliegen einer Arbeitsunfähigkeit Arbeitnehmer*innen ohne deren Wissen bei der Krankenkasse abmeldete (Kreis Pinneberg). Noch heute warten Beschäftigte auf ihre Lohnzahlungen. In einem anderen Fall wurde ein Fahrer lediglich mit der Führerscheinklasse C (LKW) im Schulbusverkehr eingesetzt und Busse auf der freien Wiese ohne Ölabscheider gewaschen (Kreis Ostholstein/ Hansestadt Lübeck).	Wird nicht berücksichtigt. Die Übertragbarkeit eines Falls aus Cardiff (GB, Wales) wird bezweifelt.
ver.di	202	5.3 / S. 56 6.4 / S. 103 8.5.1 / S. 167 8.5.2 / S. 167/168 HVV-Standards, Teil „Straßenverkehr“	<p>Die Ausschließlichkeit von Niederflurfahrzeugen ist zu begrüßen.</p> <p>Dynamische Fahrgastinformationen, die an den Haltestellen in Echtzeit über die Anschlüsse informieren, sollten kontinuierlich ausgebaut werden. Ferner sollten diese Informationen zu den Abfahrtszeiten der Bus- und Bahnlinien an Knotenpunkten auch in den Fahrzeugen vorliegen und auf Bildschirmen angezeigt werden. Es wäre wünschenswert, wenn in Absprache mit dem Land für die Bahnunternehmen eben solche dynamischen Fahrgastinformationen zu den Buslinien angezeigt werden würden.</p> <p>Für die Festlegung von Fahrzeugstandards der Busse empfehlen wir</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbot von 15-Meter-Fahrzeugen aufgrund deutlich erhöhter Unfallgefahr durch ein je nach Bauart bis zu 1,70 m ausschwenkendes Heck durch eine mitlenkende Hinterachse. - Ausschließlich drei Türen im 12-m Standardlinienbus, vier Türen im 18 – 19-m Standardgelenkbus, um den Fahrgastfluss der Ein- und Aussteiger zu beschleunigen. - Der Einsatz von 21-Meter-Gelenkbussen mit mitlenkender Hinterachse sollte nur unter dem Vorbehalt einer zeitlich befristeten Beobachtung und Unfallevaulation erfolgen, da bei diesen Modellen das Heck um 70 cm ausschwenken kann. - Alters- und Kilometergesamtleistungsbeschränkung auf 800.000 km oder ein maximales Alter von 12 Jahren für Linienbusse, da die Lärmbelastung durch klappernde und scheppernde Altbusse mit Laufleistungen von bis zu 1,2 Millionen Kilometern (28x um den Erdball) keine geeignete Maßnahme sind, um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern. Diese Altfahrzeuge sind für Fahrgäste und Fahrpersonal schlicht Nerv tötend und stellen zudem ein vermeidbares Sicherheitsrisiko dar. Ein immer noch bestehender HVV-Umland-Standard „Straßenverkehr“ erlaubt ein zu hohes Fahrzeugalter von bis zu 15 Jahren, im schulbezogenen Verkehr sogar 20 Jahre. Warum ausgerechnet im Schulbusverkehr Uralt-Fahrzeuge unterwegs sein dürfen, ist nicht nachvollziehbar. 	Wird zur Kenntnis genommen. Die hvv-Standards befinden sich derzeit in der Weiterentwicklung. Die Anregungen werden in den Prozess eingespeist und an den hvv weitergeleitet.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	202 (Fortsetzung)		<p>- Laut HVV-Standards Teil „Straßenverkehr“ ist eine Klimaanlage außerhalb des HVV-Großbereichs nach unserem Kenntnisstand nur bei Neufahrzeugen vorgesehen. Der Entwurf des RNVP könnte in Kapitel 5.3.1 in Verbindung mit den HVV-Standards einerseits so verstanden werden, dass ausschließlich Fahrzeuge mit Klimaanlage zum Einsatz kommen, andererseits scheint der Einsatz von Altfahrzeugen ohne Klimaanlage nicht klar genug ausgeschlossen zu sein. Es wäre sehr lobenswert, wenn ausschließlich klimatisierte Fzge. zum Einsatz kämen. Vielleicht ist dies auch so gemeint. In Anbetracht einer zu erwartenden Zunahme an Hitzetagen ist eine Klimaanlage für den Fahrgastraum überaus angebracht, um den ÖV klimatisch konkurrenzfähig zum MIV, attraktiv und fahrgastfreundlich zu halten. An Sommertagen kann ansonsten die Temperatur in einem Fahrzeug auf über 60 Grad Celsius ansteigen. Wir möchten allerdings ergänzen, dass eine Wärmeschutzverglasung für alle Fzg. obligatorisch vorgeschrieben sein sollte, da manche Klimaanlagen in Bussen lediglich ein gewisses Temperaturgefälle zur Außenluft erreichen. Da der Betrieb von Klimaanlagen den Energiebedarf erhöht, ist eine entsprechende Verglasung auch eine Maßnahme zur Energieeinsparung.</p> <p>- Ferner muss auch explizit für den Fahrerarbeitsplatz eine Klimatisierung verlangt werden, da konzentrationsbedingte Unfälle bei Sommertemperaturen von 47% (bei 15 Grad Außentemperatur) auf 63% ansteigen. Die derzeitige Formulierung differenziert nicht ausreichend genug, denn die technische Ausführung der Klimatisierung kann unterschiedlich erfolgen. Derzeit sind Klimaanlagen mit unterschiedlicher Bauart und Leistung im Einsatz und zudem gibt es auch Busse, die offensichtlich ab einer gewissen Außentemperatur von etwas über 30 Grad Celsius einfach abschalten, um die Anlage vor dem Kollaps zu bewahren. Laut HVV-Standard heißt es: „Einrichtung garantiert auch bei extremer Witterung (Hitze, hohe Luftfeuchtigkeit) ein angenehmes Innenraumklima. Der RNVP beschreibt: „angenehmes, witterungsgerechtes Innenraumklima“. Hier sollte eine konkrete Leistung von 30 bis 40 KW je Solobus verlangt werden – für einen Gelenkbus entsprechend höher.</p> <p>- Außerdem müssen Kühlboxen obligatorisch im Bereich des Fahrerarbeitsplatzes installiert sein, um während einer nicht seltenen >10-Stunden-Schicht Kaltgetränke zur Vorbeugung vor Dehydrierung des Fahrpersonals bereithalten zu können. Dies stellt auch einen Beitrag zur Verkehrssicherheit dar.</p>	

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	202 (Fortsetzung)		<p>- Bei der Ausgestaltung von Verkehrsverträgen sollte zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit nach dem Vorbild des Verbots von fahrleistungsabhängiger Vergütung des Fahrpersonals laut Art. 10 der VO (EG) 561/2006 ein Passus aufgenommen werden, der eine erfolgsabhängige Vergütung von Werkstattmeistern/ Werkstattleitern der Verkehrsunternehmen in Abhängigkeit von der Höhe des Verbrauchs eines Werkstattbudgets verbietet. Derartige Regelungen haben den negativen Anreizeffekt, dass Reparaturen an Linienbussen eher aufgeschoben werden. Es muss der Grundsatz gelten, dass repariert wird, was kaputt ist.</p> <p>- Die Videoüberwachung im Fahrgastraum/ Bereich vorderer Einstieg außerhalb des Großbereichs (Umland) sollte konkreter gefasst und stets obligatorisch sein und nicht nur für Neufahrzeuge gelten. Nicht nachrüstbare Altfahrzeuge sollten ausgeschlossen werden. Zwischen den HVV-Standards Großbereich „Straßenverkehr“ und den HVV-Standards Umland „Straßenverkehr“ existiert ein Widerspruch. Im Großbereichsstandard ist die Videoüberwachung für Fahrzeuge, die „überwiegend“ in Teilnetzen außerhalb eingesetzt werden, nur optional – im Standard für das Umland obligatorisch für Neufahrzeuge. Die Videoüberwachung wirkt abschreckend gegen Gewalttäter/ Vandalismus und sichert Ermittlungserfolge der Polizei. Sie dient dem Schutz von Fahrgästen und Fahrpersonal vor Übergriffen und ist einem erhöhten Sicherheitsbedürfnis/ -gefühl der schwächeren Bevölkerungsgruppen zuträglich (siehe §1 ÖPNVG-SH).</p> <p>- Die während der Pandemie eingebauten „Spuckschutzscheiben“ für den Fahrerarbeitsplatz sollten im HVV-Gesamtbereich zum Standard erhoben werden. Sie vermindern das Risiko der Ansteckung des Fahrpersonals mit Atemwegserkrankungen (z. B. Grippe) insbesondere in der kalten Jahreszeit und beugen so Personalausfällen und so auch Fahrtausfällen vor. Sie schützen auch vor den zukünftig häufiger zu erwartenden Pandemien aufgrund neuer Virenarten oder Mutationen bestehender. Darüber hinaus bieten sie einen gewissen Schutz vor Übergriffen – mindestens heben sie die Schwelle für Übergriffe an. Die Beschaffenheit der Trennscheiben sollte vorgeschrieben werden. Die Scheiben sollten massiv und aus Gründen der Verkehrssicherheit entspiegelt sein.</p> <p>- Die Ausgestaltung der Fahrerarbeitsplätze sollte durch z. B. Verweis auf die VDV-Schrift 234 in ihrer jeweils gültigen Fassung konkret vorgegeben sein. Andere Systeme sollten zur Vorbeugung von Berufskrankheiten ausgeschlossen sein. Der Austausch defekter Fahrersitze muss vorgeschrieben sein und kontrolliert werden, um – wie in der Vergangenheit geschehen - den jahrelangen Einsatz von z. B. Sitzen mit defekter Federung (Kreise OD/ RZ) zu verhindern.</p> <p>- Im HVV-Standard Umland „Straßenverkehr“ steht immer noch nur Euro4 als Abgasstandard (HVV-Seite).</p>	

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	202 (Fortsetzung)		<p>- Standards für Fahrzeuge sollten die Reinigungsintervalle/ Reinigungsqualität Innen wie Außen näher bestimmen bzw. der Zustand sollte strenger kontrolliert werden. Dreckige Fahrzeuge wirken abschreckend und mindern die Attraktivität des ÖPNV. Obwohl laut HVV-Umland-Standard „Grundlegend“ sich die Fahrzeuge (und Haltestellen) während der Betriebszeit in einem „sauberen und ansehnlichen Zustand“ befinden sollen, sind doch merkliche Unterschiede zwischen den Unternehmen erkennbar.</p>	
ver.di	203	5.2.2 / S. 53 5.3 / S. 56 8.3 / S. 135 ff	<p>Aus unserer Sicht sollten ausführlichere Angaben zur Gestaltung der Haltestellen, die als Überliegeplätze dienen (Parkplätze), aufgenommen werden.</p> <p>Es muss betont werden, dass zumindest bei jeder Neugestaltung/ bei jedem Neu-/ Umbau von ZOBS/ Busumsteigeanlagen die Überliegeplätze (Parkplätze/ Stellplätze) für die Linienbusse insbesondere darauf ausgelegt werden, dass ausreichend Platz auch für zukünftige Verkehre bei einer Verdopplung der Fahrgastzahlen vorhanden ist (zu erwartende und gewünschte Folge von Entwicklungsmaßnahmen 8.3 ff). Offensichtlich geht der Entwurf des RNVP auf die beschränkten Platzverhältnisse bereits ein (S. 135 u.), die hinderlich für eine Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots sind. Dabei sollte bei den Planungen stets berücksichtigt werden, dass die Fahrzeuge eher größer statt kleiner werden und bei zusätzlichen Angeboten wie on-Demand-Verkehren außerdem zusätzliche Fzg. noch dazukommen.</p> <p>ZOB-Anlagen/ Endhaltestellen müssen so geplant werden, dass das Fahrpersonal zu Beginn einer gesetzlich vorgeschriebenen Fahrunterbrechung auf die Überliegehaltestelle einfahren und erst am Ende der Fahrtunterbrechung diese wieder verlassen kann. Das weit verbreitete Aufrücken/ Rangieren während der Fahrunterbrechung insbesondere im Hamburger Stadtgebiet ist nicht vereinbar mit §1 Abs. 1 FPersV i. V. m. Art. 4 d) VO (EG) 561/2006. Diese Unsitte breitet sich immer weiter auch außerhalb der FHH aus. Während einer Fahrtunterbrechung darf das Fahrzeug nicht bewegt werden, ganz besonders dann nicht, wenn die Fahrdienste Spitz auf Knopf gestrickt sind und kaum zeitliche Reserven enthalten. Zweck dieser Regelung ist laut europäischem und deutschem Verordnungsgeber u. a. die Verkehrssicherheit.</p> <p>Generell sollte jedwede Haltestelle größer gedacht und geplant werden – das Mindestmaß sollte für einen Gelenkbus konzipiert sein, der exakt parallel zum Kantstein mit maximal einer Handbreit Abstand steht bzw. eher für zwei hintereinanderstehende Standardlinienbusse ausgerichtet sein, die immer noch vorbildlich ein- und ausfahren können, auch wenn ein zweites Fahrzeug in der Haltestelle stehen bleibt und dabei während der Standzeit exakt parallel mit maximal einer Handbreit Abstand zum Bordstein stehen. Nur dann, wenn Haltestellen groß genug gebaut sind, können sie so angefahren werden, dass Gehbehinderte/ Mobilitätseingeschränkte gefahrlos ein- oder aussteigen können.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die örtlichen Ordnungsbehörden als Verantwortliche sind korrekt benannt worden.</p>

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	203 (Fortsetzung)		<p>Beispiel:</p> <p>Die Haltestelle Haidkrug (Reinbek, Kreis OD) ist in der Hauptverkehrszeit zu klein.</p> <p>Ferner sollte an Endhaltestellen die Installation von Sozialräumen/ sanitären Anlagen immer in unmittelbarer Nähe ohne lange Fußwege eingeplant werden. Sofern in den nächsten Jahren Pausenablösungen eingeführt werden, um dem Platzmangel an den ZOBs Herr zu werden, müssen ausreichend große Sozialräume vorhanden sein, da das Fahrpersonal dann nicht mehr die Fahrtunterbrechung und/ oder Pause im Fahrzeug verbringen kann. Zu einer Toilette muss eine Waschgelegenheit gehören, um die Hände waschen zu können. Folglich beinhaltet jede ordnungsgemäße Planung einer Endhaltestelle immer auch von vornherein die Planung von Strom-, Wasser- und Abwasseranschlüssen. Die Toilettensituation ist im gesamten Kreis Segeberg, im Kreis Stormarn und im Kreis Herzogtum-Lauenburg von eher unbefriedigend über unzureichend bis katastrophal. Wenn Toiletten vorhanden sind, fehlt es bisweilen an einer Geschlechtertrennung. Die Hygienestandards sind mitunter unwürdig.</p> <p>Beispiele:</p> <p>Am Bahnhof Rickling (SE) gibt es gar keine Toilette Am Krankenhaus in Bergfeld-Stegen (OD) kann in den Nebenzeiten die Toilette nur benutzt werden, wenn der Pförtner da ist Trittau (OD) und Aumühle (RZ) haben keine Toilette Teilweise dauert es bis zu 10 Jahre, bis eine Toilette installiert ist oder aber es wird mit Dixi-Klos als Dauer-„Lösung“ gearbeitet. Besonders für das weibliche Fahrpersonal ist dies eine Zumutung. Toiletten dürfen nicht zu weit von den Überliegeplätzen entfernt sein, da im Falle der 1/6-Regelung gemäß §1 Abs. 3 Ziffer 2 FPersV (lediglich 10 Minuten) ein Toilettengang unmöglich gemacht wird. Sind die Toiletten zu weit entfernt, führt dies ggfs. zu einer verspäteten Folgefahrtaufnahme.</p>	<p>Bei Bedarf sind geeignete Lösungen jeweils im laufenden Geschäft zu finden.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei Bedarf sind geeignete Lösungen jeweils im laufenden Geschäft zu finden</p>

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	203 (Fortsetzung)		<p>Es sei daran erinnert, dass die EU-Kommission neuerdings mit den letzten Änderungen der VO (EG) 561/2006 (zuletzt 20.08.2020) berechtigter Weise den Stellenwert der Qualität von Stellflächen erhöht. Im neuen Art. 8a für den Straßengüter- und Personenverkehr ist explizit die „geschlechtergerechte sanitäre Einrichtung“ erwähnt. Durch die Systematik der Verweisung auf die VO in dem für den ÖPNV geltenden §1 FPersV ist somit auch der neue Art. 8a derzeit immer noch – vielleicht ungewollt – für den ÖPNV in Bezug genommen. Auch wenn es zunächst mehr um eine Selbstverpflichtung der Kommission zur Erstellung und Zertifizierung von gesicherter Parkflächen geht und von Seiten der EU der Fernverkehr gemeint ist (auf den der Bundesverordnungsgeber jedoch für den ÖPNV verweist), so zeigt diese Novellierung zumindest, dass die EU-Kommission das Problem fehlender ausreichender sanitärer Anlagen für das Fahrpersonal erkannt hat. Da sollte doch die unterste Verwaltungseinheit in einem EU-Staat nicht zurückbleiben, in ihrem Zuständigkeitsbereich Wert auf ausreichende sanitäre Anlagen und Stellplätze zu legen.</p> <p>Ferner muss bei der Einrichtung von Endhaltestellen auch darauf geachtet werden, dass Überliege- (Ruhe- oder Kurzpause von angemessener Dauer §§4 und 7 ArbZG oder Fahrtunterbrechung §1 FPersV) und Starthaltestelle räumlich voneinander getrennt werden. Fahrgäste kennen das Fahrpersonalrecht nicht und können nicht nachvollziehen, weshalb das Fahrpersonal auf Fragen während der Fahrtunterbrechungen/ Pausen nicht antworten kann/ nicht antworten darf und auch nicht antworten will. An allen räumlich getrennten Haltestellen treten diese Störungen während der Pause nicht auf.</p>	
ver.di	204	8.3.4 / S. 158–162 6.6.1 / S. 113 ff	<p>Viele der im Entwurf des RNVP vorgestellten ÖPNV-Entwicklungsmaßnahmen sind begrüßenswert, wobei wir jedoch anregen möchten, dass die Maßnahmen der Priorität 3, die erst nach dem Ablauf dieses RNVP greifen sollen, noch innerhalb der Laufzeit des RNVP vorgezogen werden und wie bereits erwähnt sollten die Ausbaumaßnahmen im SPNV, auch wenn hier die Zuständigkeit beim Land liegt, beschleunigt werden.</p> <p>Die in 8.3.4.1 skizzierten Vervollständigungen und Taktverdichtungen begrüßen wir ebenso. Es fällt jedoch auf, dass wenig attraktive 60-Minuten-Takte vorherrschen. Ein Nachtliniennetz, das die größten Siedlungen im Kreisgebiet (mit Hamburg und Lübeck) verbindet, wäre wünschenswert.</p> <p>In Anbetracht der aktuellen Diskussion um das 9-EUR-Ticket ergänzen wir: Sofern sich die Einführung eines einheitlichen, einfachen, wünschenswerten und innovativen 29-EUR- oder 30-EUR/Monat-Tickets oder eines 365-EUR/ Jahr-Tickets abzeichnen sollte, müsste der ÖPNV vollständig neu betrachtet und gedacht werden. Grundsätzlich sollte eine schrittweise Senkung von Fahrpreisen/ Vereinfachung des Tarifsystems mit einem schrittweisen Ausbau der Kapazitäten einhergehen, um das System vor dem Kollaps zu bewahren. Mit einem kollabierenden ÖPNV ist niemandem geholfen. Hierbei sind auch folgende Punkte zu beachten:</p>	<p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Hinsichtlich der Maßnahmenumsetzung wird auf Kap. 8.3 verwiesen, wonach diese durch jährliche Festlegung flexibel operationalisiert werden soll. Dies impliziert die Möglichkeit, in begründeten Fällen auch flexibel mit der Priorisierung umzugehen; diese sollte jedoch grundsätzliche Entwicklungsleitlinie bleiben.</p> <p>Ist bereits berücksichtigt.</p> <p>Kap. 8.3: "Richtschnur für die Maßnahmenentwicklung ist die Ausschöpfung der maximalen Taktichte je Hierarchiestufe (vgl. Kap. 6.3). Auf strategisch bedeutsamen Relationen sollen höhere Hierarchiestufen angestrebt werden."</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	204 (Fortsetzung)	8.3.6 / S. 163	<ul style="list-style-type: none"> - Die Lieferzeiten von Bussen werden immer länger. Inzwischen muss man von 9 bis 12 Monaten ausgehen. - Ein noch größeres Problem stellt die Personalknappheit beim Fahrpersonal und Mechatronikern dar. Für eine gute Ausbildung und Einarbeitung in der Schnellqualifikation der EU-Krafffahrer sind von der Rekrutierung über den Führerschein bis zur Streckenkunde 9 Monate zu veranschlagen – und richtig einsatzbereit ist dieses Personal dann noch nicht. Zu schnelle Ausbildungen schlagen auf die Qualität und Sicherheit negativ durch. Generell sollte mehr auf die Ausbildung nach BBiG als Fachkräfte im Fahrbetrieb Wert gelegt werden. - Ein breiter Einsatz automatisierter Systeme wird bis 2030 nicht verfügbar sein, da nach wie vor zahlreiche Probleme nicht gelöst sind und die Technik nicht ausgereift ist. Alle gegenteiligen Behauptungen entspringen eher einem reinen Marketing-Hype der Automobilindustrie. Jede ernstzunehmende, nicht befangene Fachstimme aus den Bereichen Technik und Versicherungswirtschaft bestätigt dies. Im Übrigen wird eine Automatisierung der Stufe 5 dem Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht gerecht. Automatisierte Busse können weder Auskunft auf Fahrgastfragen geben, noch Konflikte lösen, noch beim Ein- oder Aussteigen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste helfen. Erst recht können diese Systeme im Notfall keine Erste Hilfe/ Wiederbelebung/ Evakuierung/ Anforderung von Polizei/ RTW im Un-/ Brandfall leisten. Die bereits jetzt im Einsatz befindlichen eingreifenden Fahrerassistenzsysteme haben bereits mehrfach befremdlich und unausgereift in die Fahrt eingegriffen und sogar Gefahrsituationen/ Schrecksituationen herbeigeführt. - Zum Thema Fahrpersonalmangel mehr in den Folgezeilen 	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Wie dem Kapitel zu entnehmen ist, ist den Verfassern die Problematik bewusst.</p>

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	205	RNVP gesamt HVV-Standards „Grundlegend“	<p>Generell vermissen wir, dass mit der Aufstellung des Entwurfs des RNVP der Teil ausgespart wird, der letztlich den ÖPNV auf die Straße bringt: Das Personal §5 ÖPNVG schreibt zwar dies bei der Aufstellung von RNVP nicht vor, jedoch spricht das Gesetz hier lediglich von „Mindestanforderungen“ an einen RNVP und aus anderen Landkreisen sind uns RNVP bekannt, die insbesondere das Fahrpersonal, also die direkte Schnittstelle zwischen Verkehrsunternehmen und Nutzer des ÖPNV, gerade nicht aussparen.</p> <p>Der ÖPNV kann noch so gut durchdacht und geplant sein – ohne das Personal kommt er nicht auf die Straße und genau an dieser Stelle zeichnet sich seit Jahren ein stetig verschärfender Personalmangel ab. Und wenn in der Branche aufgrund des Kostendrucks notorisch mit Unterdeckung gefahren wird, stellt sich der Kollaps des Systems noch schneller ein, als er durch den demografischen Wandel herbeigeführt werden könnte.</p> <p>Es ist für die Transformation, für die Verkehrswende, für den Klimaschutz und neuerdings sogar aus geo- und sicherheitspolitischen Erwägungen heraus (Abhängigkeit von autokratischen und diktatorischen Regimen) unbedingt notwendig, dass Menschen auf den ÖV umsteigen und deshalb dürfen keine Fahrten ausfallen. Die bereits im Hamburger Stadtgebiet in Folge Personalknappheit eintretenden Linienausfälle mögen bei dichter Taktung nicht immer auffallen – im Kreis Herzogtum Lauenburg aber bei zeitlich weiter auseinanderliegenden Fahrten und vielen 60-Minuten-Takten sind Ausfälle deutlich spürbar und für Fahrgäste inakzeptabel. Der ÖPNV wird dadurch keineswegs besser, was er aber werden muss. Mit den im Entwurf des RNVP beschriebenen Taktverdichtungen und neuen Linien, so begrüßenswert sie auch sein werden, wird sich das Problem weiter verschärfen. Letztlich wird eine ausreichende Personalausstattung das Rückgrat des ÖPNV sein und es wird brechen, wenn die Lage nicht erkannt wird:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bereits heute arbeiten deutschlandweit gegenüber dem Jahr 2000 15.000 Beschäftigte weniger im ÖPNV. 2. Im gleichen Zeitraum aber hat die Zahl der Fahrgäste um 24% zugenommen. 3. In 60% der Unternehmen fallen Fahrten aufgrund von Personalmangel aus. 4. Bis zum Jahr 2030 geht jeder 2. Beschäftigte in Rente 5. Nur zur Aufrechterhaltung des Status quo sind 100.000 Kräfte neu zu rekrutieren (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer). 6. Für eine Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 sind weitere 70.000 Beschäftigte zu rekrutieren. 	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	205 (Fortsetzung)		<p>Immer regelmäßiger werden Beschäftigte aus dem Frei geholt und neuerdings auch noch aus dem Urlaub, um die Lücken zu füllen. Der Urlaub der Beschäftigten dient der Regeneration und darf nicht als Verfügungsmasse für Flickschusterei im ÖPNV erhalten. Gleichzeitig wandern Beschäftigte aus der Branche wieder in zuvor ausgeübte Berufe ab, weil ...</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ... die Arbeitsbedingungen im ÖPNV wie Schicht-, Nacht- und Wochenendarbeit, Wechselschicht als belastend für die Gesundheit und das Gleichgewicht in Familie und sozialem Umfeld empfunden werden und sich die Arbeitsbedingungen kontinuierlich verschlechtern ... 2. ... dafür aber keine ausreichende Kompensation geboten wird und in anderen Berufen inzwischen deutlich bessere Konditionen gelten <p>Mit den geplanten Verkehrsausweitungen wird die Arbeit im ÖPNV im Kreis Herzogtum Lauenburg Schritt für Schritt, wenn auch langsamer als in anderen Kreisen, immer stärker in Richtung (fast) vollkontinuierlicher Schichtarbeit tendieren – sprich: Die ohnehin nicht mehr attraktiven Tätigkeiten werden als noch belastender empfunden und werden daher für die Rekrutierung von Arbeitskräften noch abschreckender wirken. Darüber werden auch nicht die Prämien von 1.000 bis 5.000 € je Vermittlungsfall hinweghelfen, die derzeit bei erfolgreicher Vermittlung an Vermittler im Kreis Herzogtum Lauenburg gezahlt werden.</p> <p>Ferner fehlt uns im Entwurf des RNVP eine Vision, wie es qualitative Vorgaben für das Personal aus den Qualitätsstandards des HVV in die Wirklichkeit, in den Bus schaffen. In der Wirklichkeit hinter dem Lenkrad soll das Personal ...</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ... kundenfreundlich, kommunikativ, 2. ... sozial kompetent auch in Konfliktsituationen sicher auftreten 3. ... sicher in Fahrkartentarifen, Ortskenntnissen sein 4. ... der deutschen Sprache mindestens gut mächtig sein, um Fahrgastfragen auch beantworten zu können und um von Fahrgästen auch verstanden werden zu können, 5. ... um die rechtlichen Vorgaben im Fahrpersonal- und Straßenverkehrsrecht auch lesen, verstehen und begreifen zu können 6. ... und nebenbei auch noch sicher, unfallfrei, fahrgastfreundlich und ökonomisch trotz eines erheblichen Zeitdrucks fahren können. Das Fahren eines Linienbusses und das Fahren eines PKWs sind zwei Paar völlig unterschiedliche Schuhe. Wer einen PKW fahren kann, ist dadurch noch lange nicht für das Führen eines Linienbusses geeignet. <p>Wir können es nicht als förderlich für den ÖPNV erkennen, wenn inzwischen Busfahrer eingesetzt werden, die nicht oder nur schwer verständlich sind, zumal die HVV-Standards „Grundlegend“ die Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift verlangt. Laut HVV-Standard lautet die Vorgabe außerdem „Deutsch sprechende Fahrgäste können beraten und verstanden werden.“</p>	

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	205 (Fortsetzung)		<p>Es reicht nicht aus, wenn auf dem Papier in den HVV-Standards und von den Verkehrsunternehmen in Stellenausschreibungen gute Deutschkenntnisse verlangt werden – sie müssen auch nach der Einstellung wirklich vorhanden sein. Anspruch und Wirklichkeit klaffen hier immer stärker auseinander. Und mit Befremden müssen wir wahrnehmen, dass nicht-Deutsch-sprechendes Personal aus Schweden z. B. im Kreis Segeberg eingesetzt wird – von einem Unternehmen, das auch im Kreis Herzogtum-Lauenburg tätig ist.</p> <p>Wir können nur dringend anmahnen und warnen, dass sich auf der Seite des Aufgabenträgers endlich ein Problembewusstsein bezüglich des Problems der Personalgewinnung und der Umsetzung von qualitativen Standards einstellen muss. Es ist zu kurz gedacht, einfach Standards zu formulieren, bei Nichteinhaltung Besprechungen anzusetzen und eine „bedarfsabhängige Sanktionierung“ gegen die Unternehmen zu verhängen – kurzum lautet die Botschaft:</p> <p>Die Verkehrsunternehmen müssen sich derzeit einzig und allein selbst darum kümmern und werden dabei im Stich gelassen. Die Unternehmen müssen aber auch in die Lage versetzt werden, sich darum kümmern zu können, bessere Arbeitsbedingungen anbieten zu können, um mehr Personal und besseres Personal gewinnen zu können. Daran haben die Aufgabenträger bei der Aufstellung von Standards und bei der Ausgestaltung von notwendig auskömmlichen Verkehrsverträgen einen erheblichen Anteil und diese Rolle des Aufgabenträgers muss auch verstanden werden.</p> <p>Wir regen daher an, dass – ergänzend zur Option der Direktvergabe an zwei eigene Unternehmen, über das der Kreis eine ausreichende Kontrolle ausübt – zukünftig für den Fall des Beibehaltens der wettbewerblichen Verfahren in den sozialen Standards der Ausschreibungen gemäß VG-SH in Verbindung mit der ReprTVVO nur noch der Tarifvertrag Nahverkehrsbetriebe Schleswig-Holstein in seiner jeweils geltenden Fassung verlangt wird. Dieser Tarifvertrag gilt z. B. in Flensburg, Kiel, Neumünster und Lübeck. Es sollte nicht mehr offengelassen werden, welcher Tarifvertrag aus dem bunten Blumenstrauß dreier Tarifbereiche in der ReprTVVO gewählt wird. Dies ist zulässig. Der Tarifvertrag des privaten Omnibusgewerbes (OVN-SH) ist tatsächlich kein echter ÖPNV-Tarifvertrag, sondern eher für Reise- und Gelegenheitsverkehre geschaffen worden. Er entstammt aus einer Parallelwelt zum ÖPNV und enthält nicht einmal eine im ÖPNV in ganz Deutschland gängige Kurzpausenregelung gem. §7 ArbZG. Gerade für die angekündigten Ausbaumaßnahmen im ÖPNV ist er völlig untauglich.</p> <p>Der Tarifvertrag Nahverkehrsbetriebe aber verfügt beispielsweise über eine gesetzeskonforme, saubere Kurzpausenregel. Gerade für die Sparte des Nahverkehrs ist dieser Tarifvertrag extra einmal in jeder Hinsicht geschaffen worden. Dafür ist dieser Tarifvertrag für den Gelegenheitsverkehr eher untauglich.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Vergabefragen werden im Vorfeld anstehender Vergabeverfahren unter Berücksichtigung der Marktlage politisch entschieden.</p>

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
ver.di	205 (Fortsetzung)		<p>Einzig in einem grundsätzlichen Umschwenken unter den sozialen Standards auf den Tarifvertrag Nahverkehrsbetriebe liegt noch eine ausreichende, anreizende und letzte Chance, ausreichend Personal für die Branche zu rekrutieren, damit das Rückgrat nicht bricht. Ein weiteres Festhalten an dem Tarifvertrag OVN-SH führt die Branche geradewegs in die Sackgasse, da keiner mehr unter diesen Bedingungen arbeiten kann. Dieser Tarifvertrag ist mittelfristig auf dem Weg in eine Art Zombi-Dasein. Er ist aufgrund historischer struktureller Ursachen der Branche nicht mehr praxistauglich weiterentwickelbar.</p> <p>Abschließend betonen wir, dass im Falle des Festhaltens an wettbewerblichen Verfahren vom Aufgabenträger Kreis Herzogtum Lauenburg immer auch die Übernahme des bisher im Netz tätigen Personals angeordnet werden sollte und nicht wie z. B. beim letzten Mal im Kreis Segeberg darauf verzichtet wird. Die Situation vor und nach der letzten Ausschreibung im Kreis Segeberg trieb allen Beschäftigten tiefe Sorgenfalten ins Gesicht. Da die Vergabe danach angefochten worden war, verlängerte sich diese Situation auch noch für die Beschäftigten – und das ohne jede Not seitens des Aufgabenträgers, der die Übernahme EU-rechtskonform einfach hätte anordnen können, wie es inzwischen die meisten Kreise in Schleswig-Holstein machen, die noch keine Direktvergabe tätigen können: z. B. Steinburg, Nordfriesland, Ostholstein, Rendsburg-Eckernförde usw.. Dies wurde in Segeberg vom Personal als Missachtung und Geringschätzung für seine Arbeit empfunden und ist nicht förderlich, um Personal in der Branche zu halten. Wenn weiterhin das Personal im ÖPNV alle 10 Jahre um seinen Job fürchten muss, dann wird das Abwandern des Personals in andere Branchen weiter zunehmen und der Personalmangel zusätzlich verschärft.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Vergabefragen werden im Vorfeld anstehender Vergabeverfahren unter Berücksichtigung der Marktlage politisch entschieden.</p>
VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH	206	S. 38, Punkt 4.2.2.4 – Vergabe von ÖV-Leistungen – Kreis RZ	<p>In der Auflistung der Teilnetze benachbarter Aufgabenträger ist die Laufzeit der Vergabe der Stadt Hamburg (FHH) an die VHH nicht korrekt, richtig ist bis 12/2026. Hier ein Hinweis zur Vergabe der FHH an die HOCHBAHN/Bus: Es stellt sich die Frage, ob das vom Fahrplanwechsel abweichende Vertragsende stimmig ist.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Laufzeit bei VHH wird korrigiert, HHA-Laufzeit ist korrekt.</p>
VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH	207	S. 53 Punkt 5.2.1 besondere Fahrzeuganforderungen	<p>Derzeitig haben die Fahrzeuge ein Signal zur Türschließung. Dieses wird von unserer Seite auch als ausreichend angesehen, da sich eine Tür zwar unerwartet schließen kann, aber die Öffnung der Tür zum Ein- und Ausstieg von den KundInnen erwartet wird und auch optisch/akustisch wahrnehmbar ist. Von daher regen wir an, auf ein Türöffnungssignal (optisch/akustisch) zu verzichten</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die hvv-Standards befinden sich derzeit in der Weiterentwicklung. Alle hier gegebenen Anregungen werden in den Prozess eingespeist und an den hvv weitergeleitet.</p>

Stellungnehmer	lfd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH	208	S. 56, Punkt 5.3.1 - Fahrzeuge	<p>Platzkapazität Die im RNVP genannten Platzkapazitäten von 70 im Standardbus und 110 im Gelenkbus werden bei E-Bussen zum Teil nicht erreicht, hier sollte von den Zielwerten entsprechend abgewichen werden können und eine entsprechende Öffnungsklausel in den RNVP aufgenommen werden.</p> <p>WLAN Mit der zu erwartenden flächendeckenden Einführung von 5G wird die Ausstattung mit WLAN in den Bussen nicht mehr als zeitgemäß und attraktiv wahrgenommen werden. Zudem sind die Datenvolumina der Mobilfunknutzenden mittlerweile in der Regel ausreichend hoch. Von daher erkennen wir eine Ausstattung der Busse mit WLAN nicht mehr als attraktives Ausstattungsmerkmal und regen an, dieses Merkmal im RNVP nicht weiter zu verfolgen.</p> <p>Anregung Stattdessen sehen wir folgende Ausstattungen als kundenorientiert und regen deren Aufnahme an:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Innenmonitore für Kundenkommunikation und Anschlusssicherung · Digitale Bezahlmöglichkeiten im Rahmen HVV Any und HVV Andi 	<p>Wird berücksichtigt. Ergänzung wird eingefügt, darüber hinaus siehe unten (hvv-Standards).</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. In PI und SE besteht die der VHH bekannte politische Beschlusslage zur WLAN-Vollausstattung aller Busse, die bislang noch nicht umgesetzt wurde. Eine Abweichung davon setzte entsprechend angepasste politische Beschlüsse voraus. Die Frage kann nicht im RNVP-Kontext sinnvoll beantwortet werden und ist jenseits davon zu klären; darüber hinaus siehe unten.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Die hvv-Standards befinden sich derzeit in der Weiterentwicklung. Alle hier gegebenen Anregungen werden in den Prozess eingespeist und an den hvv weitergeleitet.</p>
VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH	209	S. 57, Punkt 5.3.2 sowie S. 167f., Punkt 8.5.2 – DFI an Haltestellen	DFI sind nicht nur an Verknüpfungspunkten, sondern generell an Bahnhöfen und Haltestellen mit höheren Fahrgastaufkommen, sowie Busumsteigeanlagen und Bus-zu-Bus-Verknüpfungspunkten zu empfehlen.	Wird berücksichtigt.
VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH	210	S. 61, Karte 8:	Die Buslinie Hamburg - Lauenburg/E. heißt seit dem 12.12.2021 X80 (nicht mehr 31)	Wird berücksichtigt.
VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH	211	S. 112, Punkt 6.5.4.3:	Bei den genannten Führerscheinklassen ist vermutlich B statt A (Krafträder) gemeint.	Wird berücksichtigt.
VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH	212	S. 168ff., Punkt 8.6 - E-Mobilität	Nach derzeitigem Stand der Technik ist die Festlegung auf Elektroantriebe im ÖPNV auf der Straße nachvollziehbar. Bei einer solchen Festlegung sollte die zukünftige Entwicklung weiterer lokal emissionsfreier Antriebsformen im Sinne der CVD bzw. des SaubFahrzBeschG mit im Blick gehalten werden und ggf. deren Erprobung/ Einführung über eine entsprechende Formulierung im RNVP möglich sein.	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Analyse der relevanten Kriterien auf grundsätzlich technologieoffener Basis hat zu einer plausibel begründeten Systemempfehlung für E-Busse geführt. Die Leitlinie der Technologieoffenheit gilt weiterhin und ermöglicht damit zukünftig grundsätzlich auch den Einsatz von Alternativen, sofern diese sich als technologisch und wirtschaftlich vorteilhaft ggü. E-Bussen erweisen.</p>

Stellungnehmer	Ifd. Nr.	Kap. / Seite / Absatz	Stellungnahme	Abwägung
VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH	213	S. 158ff. Punkt 8.3.4	Zur Unterstützung unserer Stellungnahme zum Neubau der Anschlussstelle A25/B404 „Geesthacht West“ regen wir an, auch in den RNVP den Wunsch aufzunehmen, für den Busverkehr an dieser Stelle eine direkte, schnelle und komfortable Verbindung zwischen BAB und Besenhorst vorzusehen. Die vorgesehene umwegige Lösung über die IV-Spuren verlangsamt die wichtige und stark frequentierte Verbindung HH-Bergedorf - Geesthacht und widerspricht dem Wunsch, diese wichtige Pendlerrelation noch attraktiver zu gestalten. Weiterhin möchten wir anregen zu prüfen/ in den RNVP aufzunehmen, inwieweit eine ÖV-Nutzung der Standspur(en) auf der A25 vor allem im Zu- und Ablauf von/nach Westen zur neuen AS „Geesthacht-West“ (Anbindung B5/B404 Ri. LG) möglich ist, um bei etwaigen Rückstausituationen ohne Verzögerungen am Stau vorbeizukommen und damit die Mobilitätswende zu unterstützen.	Wird berücksichtigt. Ergänzung erfolgt in 8.3.