

Bereich 32 - Ordnung

Datum:
03.05.2018

Antrag

Beschließendes Gremium:
Verkehrsausschuss

Antrag "Lüneburg zur Modellkommune für fahrscheinlosen ÖPNV machen" (Antrag der Fraktion Die Linke vom 01.03.2018, eingegangen am 01.03.2018 um 09:06 Uhr)

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
Ö	13.08.2018	Verkehrsausschuss

Sachverhalt:

Der Antrag wurde in der Ratsitzung vom 25.04.2018 in den Verkehrsausschuss verwiesen.

Beschlussvorschlag der Verwaltung:

Der Antrag wird abgelehnt.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

- a) für die Erarbeitung der Vorlage: siehe Stellungnahme
 - aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.
- b) für die Umsetzung der Maßnahmen:
- c) an Folgekosten:
- d) Haushaltsrechtlich gesichert:
 - Ja
 - Nein
 - Teilhaushalt / Kostenstelle:
 - Produkt / Kostenträger:
 - Haushaltsjahr:
- e) mögliche Einnahmen:

Anlage/n:

Antrag

Stellungnahme

Beratungsergebnis:

	Sitzung am	TOP	Ein- stimmig	Mit Stimmen-Mehrheit Ja / Nein / Enthaltun- gen	lt. Be- schluss- vorschlag	abweichende(r) Empf /Beschluss	Unterschr. des Proto- kollf.
1							
2							
3							
4							

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

03 V ÖPNV und Verkehr

eing. am 01.03.18 um
09:06 Uhr

DIE LINKE.

FRAKTION
im Rat der Hansestadt Lüneburg

Michèl Pauly
Altenbrückertorstr. 2
21335 Lüneburg

Tel: 04131 – 28 43 346
stadtrat@dielinke-lueneburg.de
www.dielinke-stadtrat.de

Alt 7/3.

An den Oberbürgermeister
Den Rat der Hansestadt Lüneburg
Ochsenmarkt
21335 Lüneburg

01.03.2018

DIE LINKE. Fraktion im Rat der Hansestadt Lüneburg beantragt zur kommenden Ratssitzung am 15. März 2018

Lüneburg zur Modellkommune für fahrscheinlosen ÖPNV machen

Die Verwaltung wird beauftragt, sich im Namen der Hansestadt Lüneburg bei den zuständigen Bundesministerien als Modellkommune für die Einführung eines fahrscheinlosen und damit für den Kunden entgeltfreien Nahverkehrs zu bewerben.

Begründung

Aufgrund drohender Strafen der EU wegen wiederholter Nichteinhaltung der europaweiten Regularien zur Luftreinhaltung haben Bundesumweltministerin Barbara Hendricks und Kanzleramtsminister Peter Altmaier im Februar ein Maßnahmenpaket vorgestellt, zu dem auch der fahrscheinlose Nahverkehr gehört.

Auch in Lüneburg wurden die Feinstaubgrenzwerte im Februar bei innenstadtnahen Messungen bereits zweimal überschritten. Damit sind auch Lüneburgerinnen und Lüneburger unmittelbar von zu hohen Feinstaubemissionen, verursacht nicht zuletzt durch den automobilen Individualverkehr, betroffen. Die Bundesregierung erkennt nun offenbar, dass die Reduzierung dieser Emissionen durch eine Besserstellung des ökologischen Verkehrsverbundes erreicht werden kann. Leider sind die angedachten Modellkommunen der Bundesregierung bisher ausschließlich in Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen. Es bietet sich daher an, Lüneburg als Standort für den norddeutschen Raum für solch ein Modellprojekt in Erwägung zu ziehen, zumal die Feinstaubbelastung die EU-Grenzwerte mehrmals im Jahr reißt.

Für Lüneburg kann ein fahrscheinloser Nahverkehr der für den einzelnen Kunden gratis ist, auch weitere positive Nebeneffekte haben, sei es in der Stadtplanung oder bei der Entlastung von Verkehrsachsen. Auch gibt es in Lüneburg durch den AStA bereits naheliegende Erfahrungen den Nahverkehr durch ein kollektives Bezahlsystem zu vereinfachen und Anreize zu schaffen den ökologischen Verkehrsverbund aus Fahrrad, Bus und Bahn zu nutzen statt ein eigenes Auto.

Die weitere Begründung erfolgt mündlich.

Für DIE LINKE. Fraktion im Rat der Hansestadt Lüneburg


Ratsherr Michèl Pauly
DIE LINKE. Fraktion
im Rat der Hansestadt Lüneburg

Zu TOP 10.7

DEZERNAT III
mo-br

Lüneburg, 09.03.2018
☎ 31 30

01R

ü b e r

Herrn Oberbürgermeister Mädge

At 73/3.

**Antrag der Fraktion DIE LINKE vom 01.03.2018 zur Sitzung des Rates am 15.03.2018
„Lüneburg zur Modellkommune für fahrscheinlosen ÖPNV machen“**

Stellungnahme der Verwaltung

Mit dem o.g. Antrag wird gefordert, dass sich die Hansestadt Lüneburg bei den zuständigen Bundesministerien als Modellkommune für die Einführung eines fahrscheinlosen und damit für den Kunden entgeltfreien Nachverkehrs bewirbt.

1. Bedingungen des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Die Bundesregierung möchte aus den Mitteln des bestehenden Sofortprogramms „Saubere Luft“ ein Pilotvorhaben in ausgesuchten Modellstädten anschieben.

Als Modellstädte stehen Bonn, Essen, Herrenberg, Mannheim und Reutlingen bereits fest. In den Städten wurden zum einen bereits Luftreinhaltepläne wegen Grenzwertüberschreitungen bei Stickoxiden erarbeitet (*Rechtsgrundlage: 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV)*). Zum anderen repräsentieren die Städte exemplarisch verschiedene Intensitäten der Grenzwertüberschreitungen.

Das Pilotvorhaben soll aus mehreren Pilotprojekten bestehen, die einzeln dazu beitragen können, die Abgasbelastung in den Innenstädten zu senken.

Als eines der Pilotprojekte wurde seitens der Regierung vorgeschlagen, den öffentlichen Nahverkehr auszubauen und zu modernisieren, u.a. durch den finanziellen Anreiz für Bürger, den ÖPNV kostenlos nutzen zu können. Dieser Vorschlag wurde sowohl vom Deutschen Städtetag als auch von allen Modellkommunen abgelehnt. Daraufhin wird das Projekt auch seitens der Bundesregierung nicht weiter verfolgt.

Mit Auslaufen des KVG-Verkehrsvertrages am 30.11.2013 wurde darüber hinaus die Aufgabenträgerschaft für den Stadtbusverkehr Lüneburg nach § 4 Abs.1 Nr.3 Nds. Nahverkehrsgesetz (NNVG) an den Landkreis Lüneburg zurückübertragen. Dieser ist damit alleinig für den Abschluss von Verkehrsverträgen und die Finanzierung des Stadtbusverkehrs verantwortlich und wäre somit auch zuständig für die Beantragung und Koordination eines mit dem Antrag geforderten Modellvorhabens.

...

Unabhängig davon ist die Frage der Gegenfinanzierung durch entfallende Fahrgeldeinnahmen zu betrachten, die sich 2016 für den gesamten Landkreis Lüneburg gemäß Einnahmenaufteilungsbericht des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) auf über 11,1 Mio. € (brutto) beliefen, wovon alleine ca. 6,5 Mio. € auf den Stadtverkehr entfallen dürften. Da es wahrscheinlich auch eines deutlich besseren ÖPNV-Angebotes bedarf, um die mit dem Antrag verbundenen Ziele zu erreichen, kämen noch zusätzliche Ausgaben für Fahrzeuge und Personal hinzu. Selbst bei einer moderaten Verbesserung des ÖPNV-Angebotes, wie sie im Integrierten Mobilitätskonzept des Landkreises für den Stadtverkehr vorgeschlagen wurde, betragen diese schon jährlich zusätzlich 659.000 €. Die finanziellen Auswirkungen sind nach der Presseberichterstattung im Übrigen das Hauptargument, weswegen die Einführung eines kostenlosen ÖPNV abgelehnt wurde.

2. Sachstand Lüneburg

In der Hansestadt Lüneburg wurde in den letzten Jahren keiner der relevanten Schadstoffe Feinstaub (PM₁₀) oder Stickstoffdioxid (NO₂) überschritten (s. Anlage). Grundlage sind die durch das Land Niedersachsen durchgeführten Messungen an der Hintergrundmessstation an der Zeppelinstraße, die Bestandteil des Lufthygienischen Überwachungssystems Niedersachsen ist. Daher hat zu keiner Zeit die gesetzliche Verpflichtung zur Aufstellung eines Luftreinhalte- und Aktionsplanes im Sinne der 39. BImSchV bestanden. Die Hansestadt Lüneburg erfüllt demnach auch nicht die von der Bundesregierung aufgestellten Bedingungen für die Teilnahme an einem Pilotprojekt.

In Niedersachsen wurden im Übrigen durch das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt (GAA) Hildesheim im Rahmen des Projektes HErmEliN (Hotspot-Ermittlung und Emissionsdatenbankerstellung lagebezogen in Niedersachsen) flächendeckende Luftschadstoff-Hotspots rechnerisch ermittelt. Die berechneten Schadstoffkonzentrationen für Feinstaub und Stickstoffdioxide, die im Rahmen des Projektes HErmEliN für die Hansestadt Lüneburg ermittelt worden sind, lagen ebenfalls deutlich unterhalb der relevanten Grenzwerte. Die Berechnungen ergaben nach Mitteilung des GAA Hildesheim keine Hotspots im Lüneburger Stadtgebiet.

Kosten für die Erarbeitung der Stellungnahme: **127,00 €**



Moßmann

Auswertung Lüneburg**Stickstoffdioxide NO₂ und Stickstoffoxide NO_x (2005 - 2017)**

	Jahresmittelwert NO ₂ (µg/m ³)	Maximaler 1- Std.-Mittelwert NO ₂ (µg/m ³)	Jahresmittelwert NO _x (µg/m ³)	Anzahl Überschreitungen des NO ₂ -1-Std.-MW von 200 µg/m ³
2005	20	130	30	0
2006	21	153	29	0
2007	17	100	24	0
2008	17	108	25	0
2009	17	105	26	0
2010	16	110	22	0
2011	16	155	23	0
2012	17	98	24	0
2013	17	141	25	0
2014	17	97	24	0
2015	17	108	23	0
2016	17	115	26	0
2017	16	97	23	0

Tabelle 1: Messwerte aus der Messstation in Lüneburg

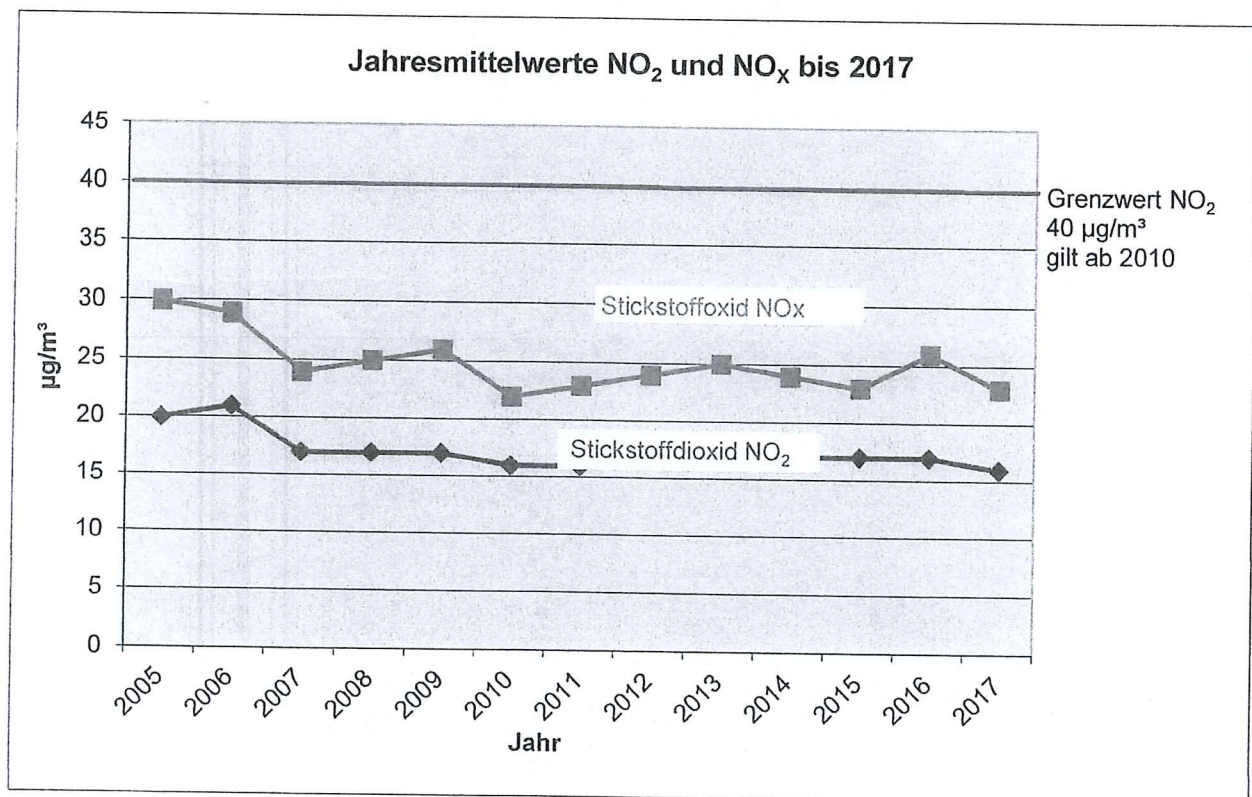


Abbildung 1: Entwicklung der Jahresmittelwerte der NO₂- und NO_x-Konzentrationen in der Messstation Lüneburg. Nur für Stickstoffdioxide gibt es einen Grenzwert für die menschliche Gesundheit gemäß der 39. BImSchV.