

Mitteilungsvorlage

Beschließendes Gremium:
Rat der Hansestadt Lüneburg

Entwurf des Nahverkehrsplans des Landkreises Lüneburg 2018 - 2023 Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
Ö	13.08.2018	Verkehrsausschuss
Ö	15.08.2018	Ortsrat der Ortschaft Oedeme
Ö	16.08.2018	Ortsrat der Ortschaft Ochtmissen
N	21.08.2018	Verwaltungsausschuss
Ö	23.08.2018	Rat der Hansestadt Lüneburg

Sachverhalt:

1. Rechtlicher und tatsächlicher Hintergrund

Mit dieser Vorlage will die Verwaltung eine Beschlussfassung des Rates der Hansestadt Lüneburg in seiner Sitzung am 23.08.2018 zur Abgabe einer Stellungnahme gegenüber dem Landkreis Lüneburg zu dessen Entwurf des Nahverkehrsplans für den Zeitraum 2018 bis 2023 vorbereiten und herbeiführen. Eine Vorberatung soll in der Sitzung des Verkehrsausschuss am 13.08.2018 erfolgen. Ferner ist eine Anhörung der Ortsräte Oedeme (15.08.) und Ochtmissen (16.08.) sowie die Durchführung einer Bürgerversammlung im Ortsteil Ebensberg am 20.08. vorgesehen.

Gemäß § 6 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) ist es Aufgabe der kommunalen Träger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) für ihren Bereich einen Nahverkehrsplan (NVP) für einen Zeitraum von jeweils fünf Jahren aufzustellen. Kommunale Aufgabenträger im straßengebundenen ÖPNV sind nach niedersächsischem Recht grundsätzlich die Landkreise und kreisfreien Städte.

Zwischen dem 01.07.2001 und dem 30.11.2013 hatte die Hansestadt Lüneburg entsprechend der im NNVG vorgesehenen Möglichkeit für den Stadtbusverkehr unter Einschluss der an diesen angeschlossenen Umlandgemeinden die Aufgabenträgerschaft für den Stadtbusverkehr wahrgenommen, diese aber mit Wirkung zum 01.12.2013 wieder an den Landkreis Lüneburg zurückgegeben. Die Einzelheiten hierzu sind in dem Vertrag über die Aufgabenträ-

gerschaft zwischen dem Landkreis Lüneburg und der Hansestadt Lüneburg von 17.09.2013 geregelt (dazu s.u.).

Grundsätzliche Aussagen zur **Bedeutung des Nahverkehrsplans** finden sich zunächst im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) des Bundes. Hiernach sind für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung im ÖPNV die Aufgabenträger zuständig. Diese definieren dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Darüber hinaus hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Diese Frist gilt dann nicht, wenn im NVP Ausnahmen benannt und begründet sind. Im Übrigen werden im Nahverkehrsplan Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen genannt.

Danach hat die Genehmigungsbehörde im Zusammenwirken mit den Aufgabenträgern des ÖPNV und den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung sowie unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten für eine Integration des Verkehrsangebots zu sorgen. Die Genehmigungsbehörde (= Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen) hat dabei einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen. Dies gilt z.B. bei der Erteilung von Genehmigungen. Die Genehmigungsbehörde kann diese verweigern, wenn der beantragte Verkehr nicht im Einklang mit dem Nahverkehrsplan steht. Die Genehmigung ist außerdem zu versagen, wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im NVP festgelegten Linienbündel herauslösen will.

Konkretisierungen zum ÖPNV und zum NVP sind im NNVG geregelt. Hiernach soll im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit der ÖPNV zu einer Verlagerung des Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen. Das Gesetz definiert die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Der Nahverkehrsplan ist dabei Grundlage für Zuwendungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und für die nach Regionalisierungsgesetz (RegG) dem Land zufließenden Mittel.

Nach § 6 Abs. 1 NNVG sollen folgende **Inhalte im Nahverkehrsplan** dargestellt werden:

1. das derzeitige Angebot und die dafür wesentlichen Verkehrsanlagen
2. Zielvorstellungen für die zukünftige ÖPNV-Gestaltung
3. Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele unter Berücksichtigung der finanziellen Auswirkungen
4. Investitionsanteile sonstiger ÖPNV
5. Finanzbedarf im investiven Bereich
6. Finanzbedarf infolge von Betriebskostenzuschüssen
7. Deckung des Finanzbedarfes

Der Nahverkehrsplan ist unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen und Beteiligung der benachbarten Aufgabenträger, der kreisangehörigen Gemeinden und Samtgemeinden, der Straßenbulasträger sowie Interessenverbände der Fahrgäste aufzustellen.

Zuständig für die Erstellung des auch den Stadtverkehr Lüneburg umfassenden Nahverkehrsplanes ist als Aufgabenträger der Landkreis Lüneburg. Dieser bedient sich wiederum für die Erarbeitung, Fortschreibung und Bearbeitung der Prüfaufträge aus dem NVP der 1996 gegründeten Verkehrsgesellschaft Nordostniedersachsen (VNO). Diese hat auf Basis

der Empfehlungen des Integrierten Mobilitätskonzeptes des Landkreises Lüneburg aus Dezember letzten Jahres am 11.04.2018 dem Wirtschaftsausschuss des Landkreises erste Inhalte und den Zeitplan für die Umsetzung des NVP vorgelegt. Mit der Vorlage des Entwurfes des Nahverkehrsplans am 19.06.2018 im Wirtschaftsausschuss erfolgte dann der Startschuss für das o.g. Beteiligungsverfahren.

Der gesetzlich eigentlich auf 2 Monate befristete Zeitraum zur Stellungnahme wurde auf Biten der Hansestadt vom Landkreis bis zum 27.08.18 verlängert. Damit erhält die Hansestadt die Gelegenheit, ihre Stellungnahme durch einen Beschluss des Rates absichern zu können (s.o.).

2. Inhalte des Entwurfs Nahverkehrsplan Landkreis Lüneburg 2018 - 2023

Der Nahverkehrsplan ist in fünf Kapitel gegliedert, wobei nach umfangreicher Darstellung der Rahmenbedingungen zur Organisation des ÖPNV und der vorhandenen Nahverkehrsangebote im Landkreis Lüneburg das eigentlich relevante Kapitel „Ziele und Maßnahmen“ folgt. Hier wird unter Wahrung eines angemessenen Kosten-/Nutzenverhältnisses und unter Berücksichtigung der finanziellen Mittel des Landkreises unter anderem auch das zukünftige **Grundangebot** im Stadtverkehr ab Dezember 2019 definiert. Als Grundangebot ist das Mindestangebot der Verkehrsleistungen im ÖPNV anzusehen, welches im Sinne der gesetzlichen Vorschriften unter Berücksichtigung der Zielvorstellungen des Nahverkehrsplanes eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV darstellt. **Die Finanzierung dieses Grundangebotes ist ab dem 01.12.2019 durch den Landkreis Lüneburg sicherzustellen.**

Bei Angebotsverbesserungen, die über das Grundangebot hinausgehen, sind dagegen die Mehrkosten vollständig von den betroffenen Kommunen nach dem Territorialprinzip zu tragen. Vor diesem Hintergrund kommt der Definition eines sachgerechten, ausreichenden ÖPNV-Angebotes im Stadtverkehr eine besondere Bedeutung zu.

Unter finanziellen Gesichtspunkten muss es daher Ziel der Hansestadt sein, gegenüber dem Landkreis ein aus ihrer Sicht angemessenes Grundangebot zu definieren.

Hintergrund des o.g. Zeitpunktes für den Übergang der Finanzierungslast auf den Landkreis Lüneburg ist der eingangs erwähnte Vertrag über die Aufgabenträgerschaft im Stadtverkehr Lüneburg zwischen dem Landkreis Lüneburg und der Hansestadt Lüneburg vom 17.09.2013. Zur Sicherstellung des **aktuellen** Verkehrsangebotes im ÖPNV musste aufgrund erheblicher finanzieller Mehrforderungen des Verkehrsunternehmens ein Betrag von anfänglich 775.000 € (zzgl. jährlicher Dynamisierung) aufgebracht werden. Aktuell teilen sich Landkreis und Hansestadt diesen Betrag im Verhältnis 40 : 60. Die Stadt wiederum teilt sich diesen Kostenblock mit den an den Stadtbusverkehr angeschlossenen Gemeinden in Relation zu ihren Einwohnerzahlen gemessen an der Einwohnerzahl des Landkreises. Die vorstehende Finanzierungsvereinbarung läuft mit dem Übergang der Finanzierungslast auf den Landkreis Lüneburg zum 01.12.2019 aus.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden nachfolgend die im NVP formulierten, den **Stadtverkehr bzw. das Stadtgebiet** betreffenden Maßnahmen und Ziele den Forderungen und Vorstellungen der Verwaltung gegenübergestellt:

Ziele und Maßnahmen NVP	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Verlängerung der Betriebszeiten: Mo - Fr von 05:00 – 22:00 Uhr Sa von 06:00 – 21:00 Uhr So/Feiertag von 09:00 – 20:00 Uhr</p> <p>Ausnahme für die neuen Stadtbuslinien 5019 und 5020 (dazu s.u.): Mo -Fr von 05:00 – 21:00 Uhr Sa von 07:00 – 21:00 Uhr So/Feiertag von 09:00 – 19:00 Uhr</p>	Entspricht den Forderungen der Stadt
Umsetzung eines einheitlichen Taktrasters auf allen Stadtbuslinien (ggf. mit Verstärkerfahrten in der Hauptverkehrszeit – HVZ*)	Entspricht den Forderungen der Stadt nach Einführung eines 30/15 Min.-Takt-Rasters anstelle der 30/20 Min.-Takte in der HVZ
<p>*Hauptverkehrszeit (HVZ): Mo – Fr 06.00 und 08.00 und 16.30 – 18.30 Normalverkehrszeit (NVZ): Mo – Fr sämtliche Betriebszeit außerhalb HVZ, Sa ganztägig Schwachverkehrszeit (SVZ): So/Feiertag ganztägig</p>	
Die Qualität der erbrachten ÖPNV-Leistungen soll mindestens den jeweils gültigen HVV-Standards (Umland) entsprechen	Entspricht den Forderungen der Stadt
Zur Entlastung des Sande wird vorgeschlagen, die von Osten auf die Innenstadt einfahrenden Linien 5100 (Bleckede), 5110 (Neetze), 5300 (Neu Darchau), 5304 (Dannenberg) und 5900 Hittbergen) zukünftig am ZOB enden zu lassen. Mit den seitens der Verwaltung vorgeschlagenen Linienänderungen 5019 und 5020 (s. u. *) ergibt sich eine Gesamtentlastung des Platzes Am Sande von 170 Fahrten/Tag (- 15 % gegenüber Bestand). Zusätzlich sollen nach dem aktuellen Entwurf des NVP die Linien 5600 (Barnstedt) und 5700 (Steinbeck) nicht mehr den Sande anfahren. Dies bedeutet eine weitere Entlastung um 65 Fahrten/Tag.	Die Entlastung des Platzes Am Sande ist sowohl verkehrlich als auch unter Umweltgesichtspunkten zu begrüßen. Eine Abschätzung auf die Auswirkungen für die Fahrgäste ist seitens der Stadt nicht möglich.
Integration Wendisch-Everns (Linie 5019) und Deutsch-Everns (Linie 5020) in den Stadtverkehr	Entspricht den Forderungen der Stadt
Die Linie 5002 ((Vögelsen)/Bardowick – ZOB) soll nicht mehr über den Sande, sondern über den Reichenbachplatz direkt zum ZOB geführt	Anliegen der Gemeinde Bardowick nach direkterer Linienführung, widerspricht aber dem Grundsatz der Stadt, alle Stadtteile mit dem Bus an die Innenstadt anzubinden
Verlängerung der Linie 5004 (Hafen - Stadtkoppel – Hanseviertel - ZOB über Horst-Nickel-Straße, Lübecker Straße, Anna-Vogele-Weg zur Bleckeder Landstraße und von dort aus über die Stadtkoppel in das Industriegebiet Hafen/zum Bilmer Berg (Übernahme des Astes der Linie 5010)	Entspricht den Forderungen der Stadt
Verlängerung der Linie 5009 (Mechtersen/Vögelsen – ZOB) bis zum Freibad. Durch Übernahme dieses Astes der Linie 5010 bekommen dortige Anwohner wieder eine umsteigefreie Verbindung zum Sande	Entspricht den Forderungen der Stadt
Neuordnung der Buslinien nach Kaltenmoor. Die Linie 5014 fährt zukünftig alle 15 Minuten (Bülow's Kamp und Klosterkamp jeweils alle 30 Minuten) und die Linie 5011 endet dafür am Waldfriedhof	Entspricht den Forderungen der Stadt, da auch die Achse Konrad-Adenauer-Straße zukünftig in der HVZ alle 30 Min. von der Linie 5019 bedient wird.
Die Linie 5015 (Ebensberg – ZOB - Jüttkenmoor) fährt zukünftig nicht mehr bis nach Erbstorf, sondern endet Am Ziegeleiteich (unter Auflassung der Schleife über Ortelsburger Straße/ Memeler	Entspricht den Forderungen der Stadt (eine Bürgerversammlung zu den Veränderungen auf der Linie 5015 ist für den 20.08.2018 mit dem Ortsvorsteher vereinbart)

Straße)	
*Führung der Linien 5019 (W-E) und 5020 (D-E) nicht mehr über den Sande, sondern über Blümchensaal/Konrad-Adenauer-Straße direkt nach Wenisch Evern bzw. über Willy-Brandt-Straße/Universitätsallee nach Deutsch Evern	Entspricht den Forderungen der Stadt insbesondere auf der Linie 5020, da dadurch die Haltestellen Feldstraße und An der Roten Bleiche (bisher nur Unilinie 5001) eine konstante Bedienung auch an Sa und So erhalten
Vorschlag der Auflassung von fünf Haltestellen im Stadtverkehr u.a. der Haltestelle Veilchenring, die zum Zeitpunkt der Zählung noch gar nicht in Betrieb war und inzwischen 100 Ein- und Ausstiege/Tag aufweist	Streichung des betreffenden Absatzes aus dem NVP, da die Stadt ein eigenes Konzept zur spürbaren Reduzierung der hohen Zahl von 343 Haltestellen zur Beschleunigung des Busverkehrs eigenverantwortlich umsetzen wird
Keine Aussage im NVP	Festschreibung im NVP, dass die Erschließung auch künftiger Baugebiete mit dem ÖPNV mit einer Erschließungsqualität von 300m-Haltestellenradius zum Grundangebot gehört und damit auch diese künftigen (und derzeit noch nicht absehbaren Mehrleistungen) durch den Landkreis zu finanzieren sind.
Auf den Linien 5002, 5005, 5007 und 5009 montags – freitags teilweise (NVZ) nur 60-minütiges Angebot	Auch in der NVZ montags bis freitags durchgängiger 30-Minuten-Takt auf den genannten Linien
Auf den Linien 5002, 5003, 5004, 5007 an Sams-tagen ganztägig kein durchgängiger 30-Minuten-Takt	durchgängiger 30-Minuten-Takt auf den genannten Linien ist auch an Samstagen zu fordern

Hinsichtlich der zukünftigen Bedienungshäufigkeiten im Stadtverkehr wird im NVP vorgeschlagen:

Linie	Linienweg	Takt [in min]			
		Mo-Fr		Sa	So/Fei
		HVZ	NVZ	NVZ	SVZ
5001	Universität - ZOB (nur während d. Vorlesungszeit)	30 +Verstärker	30 +Verstärker	kein Angebot	kein Angebot
5002	(Vögelsen)/Bardowick - ZOB	30	30 (tlw. 60)	30 (tlw. 60)	60
5003	Teufelsküche - Am Sande - ZOB	15	30	30 (tlw. 60)	60
5004	Hafen - Stadtkoppel - Hanseviertel - ZOB	30	30	60	60
5005	Goseburg - ZOB - Am Sande - Ochtmissen	30	30 (tlw. 60)	60	60
5006	Adendorf - ZOB	60	60	kein Angebot	kein Angebot
5007	(Erbstorf)/Adendorf - ZOB - Am Sande - Oedeme	30	30 (tlw. 60)	30 (tlw. 60)	60
5009	Mechtersen - Am Sande - ZOB - Freibad	30	30 (tlw. 60)	60	60
5010	entfällt ab 01.12.2019 (geht in Linie 5004 und 5009 auf)				
5011	Häcklingen - Am Sande - ZOB - Kaltenmoor	30	30	30	60
5012	Bockelsberg - Am Sande - ZOB - Hagen	30	30	30	60
5013	Reppenstedt - Am Sande - ZOB	30	30	30 (tlw. 60)	60
5014	Kreideberg - Am Sande - ZOB - Kaltenmoor - Bülow's Kamp	15	15 (tlw. 30)	30	60
5015	Jüttkenmoor - Am Sande - ZOB - Ebensberg	30	30	30 (tlw. 60)	60
5610 (5019)	Wendisch Evern - ZOB	30	60	60	60 (tlw. 120)
5620 (5020)	Deutsch Evern - ZOB	30	60	60	60 (tlw. 120)

Dieses Angebot hat die Stadt im Hinblick auf die erst im Herbst 2017 vorliegenden aktuellen Fahrgastzahlen aus der HVV-Zählung 2016, die nicht mehr in die Empfehlungen des Integrierten Mobilitätskonzeptes (IMK) einfließen konnten, noch einmal gutachterlich überprüfen lassen. Ergebnis ist, dass gerade wegen der massiv gestiegenen Fahrgastzahlen in Richtung Universität/Bockelsberg (+53% gegenüber der Fahrgastzählung 2005) eine deutliche Ausweitung des Angebotes in diese Richtung und eine veränderte Schleifenführung der Linie 5012 zur besseren Anbindung des Zentralgebäudes der Universität gefordert wird.

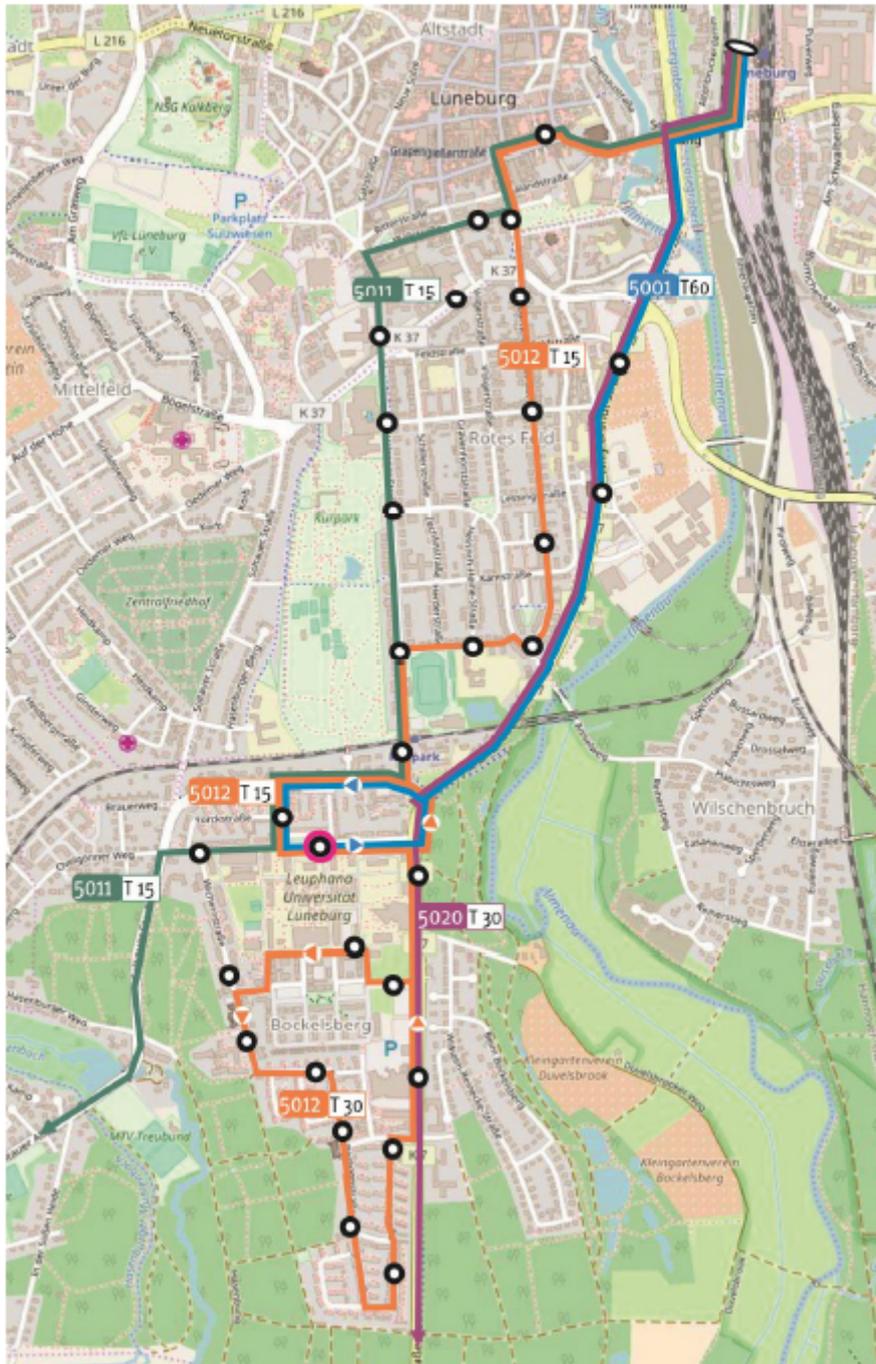


Abb.: Neuplanung ÖPNV-Anbindung Universität

Auf Grundlage der vorstehenden Ausführungen folgt ein geänderter Vorschlag der Verwaltung zu den Bedienungshäufigkeiten auf den Linien des Stadtbusverkehrs, der sich aus der nachfolgenden Übersicht ergibt:

Linie	Linienweg	Takt [in min]			
		Mo-Fr		Sa	So/Fei
		HVZ	NVZ	NVZ	SVZ ¹
5001	Universität – ZOB (nur während d. Vorlesungszeit)	60 +Verstärker	60 +Verstärker	Kein Angebot	Kein Angebot
5002	(Vögelsen)/Bardowick – Am Sande – ZOB	30	30	30	60
5003	Teufelsküche – Am Sande – ZOB	15	30	30	60
5004	Hafen / Bilmer Berg – Stadtkoppel – Hanseviertel – ZOB	30	30	30 (Stadtkoppel – ZOB) 60 (Hafen / Bilmer Berg – Stadtkoppel)	60
5005	Goseburg – ZOB – Am Sande – Ochtmissen	30	30	60	60
5006	Adendorf – ZOB	60	60	Kein Angebot	Kein Angebot
5007	(Erbstorf)/Adendorf – ZOB – Am Sande – Oedeme	30	30	30	60
5009	Mechtersen – Am Sande – ZOB – Freibad	30	30	60	60
5010	Entfällt ab 01.12.2019 (geht in Linie 5004 und 5009 auf)				
5011A	Häcklingen – Am Sande – ZOB – Kaltenmoor	30*	30	30	60
5011B	Häcklingen – Am Sande – ZOB	30*	-	-	-
5012A	Bockelsberg – Am Sande – ZOB – Hagen	30*	30	30	60
5012B	Leuphana – Am Sande – ZOB	30*	-	-	-
5013	Reppenstedt – Am Sande – ZOB	15	30	30	60
5014	Kreideberg – Am Sande – ZOB – Kaltenmoor – Bülow's Kamp	15	15	30	30
5015	Jüttkenmoor – Am Sande – ZOB – Ebensberg	30	30	30	60
5610	Wendisch Evern – ZOB	30	60	60	60
5620A	Deutsch Evern – ZOB	30	60**	60	60
5620B	Universitätsalle – ZOB	-	60**	-	-

Auch hinsichtlich der Bedienungsqualität im **Regionalverkehr** schlägt die Verwaltung Anpassungen vor. Unter Berücksichtigung der Vorgaben des NNVG soll der ÖPNV im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen zu einer Verlagerung des Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen. Um diese Verkehrsverlagerung des Quellverkehrs mit Ziel Lüneburg zu erreichen, muss allerdings auch für den Regionalbusverkehr eine entsprechende Angebotsqualität bereitgestellt werden.

Aus städtischer Sicht sind daher gegenüber dem Landkreis in Bezug auf den Regionalverkehr einzufordern:

- 60 Min.-Takte **Mo - Fr** auf den Hauptlinien des Regionalverkehrs (5100 (Bleckede), 5110, (Neetze), 5200 (Salzhausen/Hanstedt), 5300 (Neu Darchau), 5600 (Barnstedt), 5700 (Steinbeck) und 5900 (Hittbergen));
- Verstärkung der Achsen Westergellersen – Kirchgellersen – Reppenstedt - Lüneburg, Brietlingen - Lüneburg, Scharnebeck - Lüneburg, Bleckede - Neetze - Lüneburg sowie Embsen - Melbeck - Lüneburg in der HVZ auf einen 30 Min.-Takt
- eine Verstärkung der oben aufgeführten Achsen plus der Relation nach Amelinghausen auf ein 60-minütiges Angebot; 120 Min.-Takte an **Samstagen** auf den Hauptlinien werden als nicht ausreichend erachtet;
- auf den Hauptlinien mindestens alle 120 Min. eine Fahrt, auf den touristisch interessanten Linien nach Bleckede und Amelinghausen alle 60 Min.; der Entwurf des NVP sieht kein Angebot an **Sonn- und Feiertagen** im Regionalverkehr vor

Schließlich wird bezüglich der **Umwelt- und Qualitätsstandards der eingesetzten Busflotte** eine Positionierung der Hansestadt für notwendig erachtet:

- bis 2023 müssen alle Fahrzeuge über die EURO 5-Norm oder höher verfügen, ab 2028 müssen alle Fahrzeuge mit EURO 6- oder EEV-Standard bzw. dem jeweils aktuell höchsten Umweltstandard ausgestattet sein
- eine stufenweise Anpassung des Fahrzeugalters auf 9 Jahre (entspricht dem Bundesdurchschnitt) ist dabei anzustreben.
- der Einsatz von Elektrobussen im Stadtverkehr:
ab 2025 40 % Elektrobuse
ab 2030 100 % Elektrobuse
- barrierefreie Zugangsmöglichkeit zum Fahrgastraum bei der gesamten im Stadtgebiet eingesetzten Busflotte (elektrische Rampen für Rollstuhlfahrer)

Alle seitens der Verwaltung vorgeschlagenen Verbesserungen gegenüber dem Entwurf des NVP stellen aus städtischer Sicht die Anforderungen an das künftige **Grundangebot** im Stadtbusverkehr dar. Hierfür einzukalkulierende Mehrkosten gehen nach den obigen Ausführungen zur künftigen Finanzierung des ÖPNV daher nicht zu Lasten des städtischen Haushalts. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass die im Entwurf des NVP vorgesehenen Verbesserungen gegenüber dem status quo Mehrkosten von rund 441.000,- € verbunden sind. Allerdings entfallen hiervon bereits 240.000 € auf die Integration der Linien 5019 (Wendisch Evern) und 5020 (Deutsch Evern)

Beschlussvorschlag:

1. Der Verkehrsausschuss beauftragt die Verwaltung die aufgeführten, aus Sicht der Stadt zur weiteren Steigerung der Attraktivität des ÖPNV im Nahverkehrsplan zu verbessernden Punkte in einer Stellungnahme gegenüber dem Landkreis zu formulieren und diese fristgerecht gegenüber dem Landkreis abzugeben.

2. Soweit sich aus der Gremienbeteiligung weitere städtische Forderungen ergeben, sind diese ebenfalls in die Stellungnahme gegenüber dem Landkreis aufzunehmen.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

a) für die Erarbeitung der Vorlage: **390,00 €**

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:

- Zusammenfassung städtische Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplans

Beratungsergebnis:

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

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:
