

03 V ÖPNV und Verkehr
Herr Heilmann

Datum:
25.01.2019

Beschlussvorlage

Beschließendes Gremium:
Verkehrsausschuss

Nahverkehrsplan 2018 - Umsetzungsstand

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
Ö	14.02.2019	Verkehrsausschuss

Sachverhalt:

Nachfolgend gibt die Verwaltung einen Überblick über die beabsichtigten Veränderungen im Stadtbusverkehr Lüneburg zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019. Grundlage hierfür ist der Nahverkehrsplan des Landkreises Lüneburg (Aufgabenträger).

In der linken Spalte der nachfolgenden Tabelle ist als Bezugspunkt der Entwurf des Nahverkehrsplans dargestellt (Stand: 13.06.2018). Der Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg hierzu (mittlere Spalte, Stand: 23.08.2018) ist die Bewertung des Landkreises Lüneburg (rechte Spalte, Stand: 09.10.2018) gegenübergestellt. Die Darstellung beschränkt sich auf den Stadtbusverkehr sowie den Regionalbusverkehr, soweit er städtische Interessen tangiert. Beschlossen wurde der Nahverkehrsplan durch den Kreistag am 05.11.2018 mit allen Änderungen, wie in der rechten Spalte dargestellt.

Der Aufgabenträger des ÖPNV wird in 2019 im Hinblick auf die Umsetzung des Nahverkehrsplans die Verwaltung der Hansestadt Lüneburg zu einer Arbeitsgruppe mit dem Verkehrsplanungsbüro VNO und dem Busunternehmen KVG einladen. Im Rahmen dieser Arbeitsgruppentätigkeit wird die Verwaltung versuchen, noch eine Änderung des künftigen Bedienungsangebotes im Sinne der städtischen Stellungnahme gegenüber dem Landkreis einzufordern. Veränderungen sind noch bis 30.06.2019 möglich, wie der Kreistag beschlossen hat.

Darüber hinaus wird die Verwaltung gegenüber dem Aufgabenträger noch einmal verdeutlichen, dass aus Ihrer Sicht die jetzt bevorstehenden und zweifelsohne teilweise zum Teil gravierenden Änderungen im Stadtbusverkehr einer regelmäßigen Überprüfung bedürfen. In diesem Sinne wird die Verwaltung eine regelmäßige Evaluierung einfordern, um feststellen zu können, ob die Angebotsanpassungen tatsächlich der Bedarfsdeckung des Grundangebotes dienen. Zu nennen sind hier beispielsweise die Veränderungen der Linien 5011 und 5014 (auch hinsichtlich der Linienführung und der Fahrzeugauslastung) oder die Taktungen der Linien 5011 und 5012 unter Berücksichtigung der Universitätsverkehre.

1. Ziele und Maßnahmen Nahverkehrsplan		2. Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg	3. Bewertung des Landkreises Lüneburg
I. Stadtbusverkehr			
Integration Wendisch-Everns (Linie 5019) und Deutsch-Everns (Linie 5020) in den Stadtverkehr		Die Integration Wendisch-Everns (Linie 5019) und Deutsch-Everns (Linie 5020) in den Stadtverkehr entspricht den Forderungen der Stadt.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.
Verlängerung der Betriebszeiten:	Ausnahme: die neuen Linien 5019 und 5020 Mo - Fr von 05:00 – 22:00 Uhr Sa von 06:00 – 21:00 Uhr So/Feiertag von 09:00 – 20:00 Uhr	Die Verlängerung der Betriebszeiten auf den Stadtbuslinien entspricht den Forderungen der Stadt.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.
Umsetzung eines einheitlichen Taktrasters auf allen Stadtbuslinien (ggf. mit Verstärkerfahrten in der Hauptverkehrszeit – HVZ*) *Hauptverkehrszeit (HVZ): Mo – Fr 06.00 und 08.00 und 16.30 – 18.30 Normalverkehrszeit (NVZ): Mo – Fr außerhalb HVZ, Sa ganztägig Schwachverkehrszeit (SVZ): So/ Feiertag ganztägig		Die Umsetzung eines einheitlichen Taktrasters (30/15 min) auf allen Stadtbuslinien entspricht den Forderungen der Stadt.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.

1. Ziele und Maßnahmen Nahverkehrsplan	2. Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg	3. Bewertung des Landkreises Lüneburg
Auf den Linien 5002, 5005, 5007 und 5009 montags – freitags teilweise (NVZ) nur 60-minütiges Angebot	Auf den Linien 5002, 5005, 5007 und 5009 soll montags – freitags durchgehend (auch in der NVZ in den Tagesrandlagen) ein 30-Minuten-Takt angeboten werden.	Der geforderte 30min-Takt in der NVZ wird in den nachfragestarken Zeiten bereits heute angeboten. Einen 60min-Takt gibt es montags bis freitags nur in einem sehr begrenzten Zeitraum (Tagesrandlagen, vor 6.00 Uhr entgegen der Lastrichtung und nach 19.00 / 20.00 Uhr), in dem die Fahrgastnachfrage (deutlich) geringer ist. Teilweise bestehen zudem über andere Linien ergänzende Verbindungen (z. B. in Oedeme über 5003). Im Einklang mit dem Untersuchungsergebnis des IMK wird der 60min-Takt in den o. g. Tagesrandlagen damit als ein angemessener Angebotsstandard angesehen.
Auf den Linien 5002, 5003, 5004, 5007 an Samstagen ganztägig kein durchgängiger 30-Minuten-Takt	Auf den Linien 5002, 5003, 5004, 5007 soll an Samstagen ganztägig ein durchgängiger 30-Minuten-Takt angeboten werden.	Der Aufgabenträger folgt der Anregung teilweise: Auf der Linie 5004 wird das Fahrplanangebot – analog zum Angebot auf den übrigen Linien – von morgens bis ca. 15.30 Uhr auf einen 30min-Takt verdichtet. An Samstagnachmittagen (ab ca. 15.30) wird jedoch der 60min-Takt auf den genannten Linien – im Hinblick auf die geringere Fahrgastnachfrage – als angemessen bewertet. Eine Verdichtung auf einen 30min-Takt wird nicht unterstützt.

1. Ziele und Maßnahmen Nahverkehrsplan	2. Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg	3. Bewertung des Landkreises Lüneburg
Die Linie 5002 ((Vögelsen)/Bardowick – ZOB) soll nicht mehr über den Sande, sondern über den Reichenbachplatz direkt zum ZOB geführt werden	Die Linie 5002 ((Vögelsen)/Bardowick – ZOB) soll nach dem Wunsch der Gemeinde Bardowick nicht mehr über den Sande, sondern über den Reichenbachplatz direkt zum ZOB geführt werden, um die Fahrtzeit zu verkürzen und die Linie damit attraktiver zu gestalten. Die Auslassung des Platzes „Am Sande“ widerspricht aber dem Prinzip im Stadtverkehr, alle Stadtteile direkt an die Innenstadt anzubinden. Die Hansestadt fordert daher eine Beibehaltung der bisherigen Linienführung.	Die Forderung der Hansestadt wird abgelehnt. Eine Fahrtzeitverkürzung auf der Linie 5002 ist aus Sicht des Aufgabenträgers dringend erforderlich, um die Linie für die Nutzerinnen und Nutzer attraktiver zu gestalten. Dazu gehört neben dem Verzicht auf die Bedienung des Wohngebietes „Zeltberg“ (mittelfristig) auch die direkte Linienführung zum Bf./ZOB. Zudem bleibt die Innenstadt auch weiterhin über die Haltestelle „Reichenbachplatz“ für Fahrgäste in fußläufiger Entfernung erreichbar. Für mobilitätseingeschränkte Personen besteht die Möglichkeit, am Bf./ZOB in eine andere Stadtbuslinie umzusteigen, die weiterhin den Platz „Am Sande“ bedient. Der Aufgabenträger verweist darüber hinaus auf das Ziel der Hansestadt, den Platz „Am Sande“ vom Busverkehr zu entlasten. Hierzu können – mehr noch als die seltener verkehrenden Regionalbuslinien – die Stadtbusse einen entscheidenden Beitrag leisten.
Verlängerung der Linie 5004 (Hafen - Stadtkoppel - Hanseviertel - ZOB über Horst-Nickel-Straße, Lübecker Straße, Anna-Vogeley-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	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.

1. Ziele und Maßnahmen Nahverkehrsplan	2. Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg	3. Bewertung des Landkreises Lüneburg
Die Linie 5011 endet zukünftig am Waldfriedhof; dafür übernimmt die Linie 5014 die alleinige Bedienung der Haltestellen an der Carl-Friedrich-Goerdeler-Straße und fährt dafür bis Bülows Kamp zukünftig im 15 Minuten Takt;	Die neue Linienführung von 5011 und 5014 (Die Linie 5011 endet zukünftig am Waldfriedhof; dafür übernimmt die Linie 5014 die alleinige Bedienung der Haltestellen an der Carl-Friedrich-Goerdeler-Straße und fährt dafür bis Bülows Kamp zukünftig im 15 Minuten Takt) entspricht den Forderungen der Stadt, da die Haltestelle Konrad-Adenauer-Straße zukünftig in der HVZ alle 30 Minuten von der Linie 5019 bedient wird.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.
Die Linie 5015 (Erbstorf – ZOB Jüttkenmoor) endet zukünftig am Ebensberg/ Am Ziegeleiteich (unter Auflassung der Schleife über Ortelsburger Straße/ Memeler Straße)	Die Verwaltung stimmt der neuen Linienführung der Linie 5015 zu (die Linie endet zukünftig am Ebensberg/ Am Ziegeleiteich unter Auflassung der Schleife über Ortelsburger Straße/ Memeler Straße) Der Ortsvorsteher Ebensberg spricht sich nach einer Bürgerversammlung auf der Linie 5015 für den Erhalt des bisherigen Linienweges (Haltestellen „Ortelsburger Straße“ / „Memeler Straße“, sowie die Verbindung nach Erbstorf) aus, ggf. unter Prüfung, inwieweit mindestens eine stündliche Bedienung der Haltestellen eine bessere Erreichbarkeit gewährleisten kann.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten. Die Forderung wird abgelehnt, da die Haltestellen wenig frequentiert sind und zwischen Ebensberg und Erbstorf/Adendorf (dort z. B. zum Sportzentrum) nur eine geringe Fahrgastnachfrage zu verzeichnen ist, die die Kosten für die Aufrechterhaltung des Linienverkehrs auf diesem Abschnitt nicht rechtfertigt. Zudem beträgt die Entfernung zum Sportzentrum nur ca. fünf Kilometer. Für diese Entfernung bietet sich die Nutzung des Fahrrades an.

1. Ziele und Maßnahmen Nahverkehrsplan	2. Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg	3. Bewertung des Landkreises Lüneburg
Verbesserung der Anbindung der Leuphana-Universität durch einen 30 Min.-Takt auf der Linie 5001; dafür Reduzierung der Fahrtenhäufigkeit auf den Linien 5011 und 5012 auf ein 30-minütiges Angebot	Die im IMK sowie im NVP-Entwurf verankerten Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung der Leuphana Universität durch einen 30 Min.-Takt auf der Linie 5001 bei gleichzeitiger Reduzierung der Fahrtenhäufigkeit auf den Linien 5011 und 5012 auf ein 30-minütiges Angebot wird aufgrund einer neuen Fahrgastzählung für nicht ausreichend erachtet. Die <u>Verwaltung der Hansestadt Lüneburg</u> fordert daher stattdessen die Umsetzung des Gutachtens von planmobil: Beibehaltung des Angebotes auf der Linie 5001 (wegen der Ausrichtung auf den metronom) Verdichtung des Angebotes auf den Linien 5011 und 5012 zwischen ZOB und Häcklingen bzw. ZOB und Bockelsberg mo-fr in der HVZ auf einen 15min-Takt. Der <u>Rat der Hansestadt</u> fordert: Beibehaltung des Angebotes auf der Linie 5001 Verdichtung des Angebotes auf den Linien 5011 und 5012 zwischen ZOB und Häcklingen bzw. ZOB und Bockelsberg mo-fr in der HVZ sowie der dazwischenliegenden NVZ auf einen durchgehenden 15min-Takt. Der <u>Ortsrat Oedeme</u> fordert: Verdichtung des Angebotes auf der Linie 5011 zwischen ZOB und Häcklingen mo-fr in der HVZ auf einen 15min-Takt.	Der Aufgabenträger stimmt der Forderung der Verwaltung der Hansestadt zu und wird die entsprechenden Maßnahmen in den NVP aufnehmen. Mit der Umsetzung der Maßnahmen sind zusätzliche Mehrkosten verbunden, die bislang noch nicht im NVP-Entwurf enthalten sind. Nach einer vereinfachten Kostenabschätzung liegen diese bei ca. 230.000 € / Jahr. Der Beibehaltung des heutigen Angebotes auf der Linie 5001 stimmt der Aufgabenträger zu. Eine durchgehende Taktverdichtung montags bis freitags vom Beginn der ersten HVZ bis zum Ende der zweiten HVZ auf 15 Minuten wird jedoch in verkehrlicher Hinsicht als nicht notwendig erachtet. Der Aufgabenträger stimmt der Forderung zu und wird die entsprechende Maßnahme in den NVP aufnehmen. Die damit verbundenen Mehrkosten sind oben benannt.

1. Ziele und Maßnahmen Nahverkehrsplan	2. Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg	3. Bewertung des Landkreises Lüneburg
Führung der Linien 5019 (W-E) und 5020 (D-E) nicht mehr über den Sande, sondern über Blümchensaal/ Konrad-Adenauer-Straße direkt nach Wendisch Evern bzw. über Willy-Brandt-Straße/Universitätsallee nach Deutsch Evern	Die Auslassung der Haltestelle „Am Sande“ auf den Linien 5019 (W-E) und 5020 (D-E) in Kombination mit der neuen Linieneinführung über Blümchensaal/ Konrad-Adenauer-Straße direkt nach Wendisch Evern bzw. über Willy-Brandt-Straße/Universitätsallee nach Deutsch Evern entspricht den Forderungen der Stadt, da dies den zentralen Innenstadtbereich entlastet und außerdem dadurch die Haltestellen „Feldstraße“ und „An der Roten Bleiche“ (bisher nur Linie 5001) eine konstante Bedienung auch an Samstagen und Sonntagen erhalten.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.
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	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.
Vorschlag der Auflösung 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	Der Vorschlag zur Auflösung 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) wird abgelehnt. Die Stadt wird stattdessen ein eigenes Konzept zur spürbaren Reduzierung der hohen Zahl von 343 Haltestellen und damit zur Beschleunigung des Busverkehrs eigenverantwortlich umsetzen.	Der Vorschlag zur Auflösung von Haltestellen auf dem Territorium der Stadt, der Bestandteil des IMK ist, wird aus dem NVP-Entwurf gestrichen. Stattdessen wird der Hinweis auf das städtische Konzept aufgenommen.

1. Ziele und Maßnahmen Nahverkehrsplan	2. Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg	3. Bewertung des Landkreises Lüneburg
II. Regionalbusverkehr		
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.o.) 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 im NVP-Entwurf enthaltene Maßnahme, die regionalen Hauptlinien 5100 (Bleckede), 5110 (Scharnebeck), 5300/5304 (Dahlenburg), 5600 (Embsen, Melbeck), 5700 (Amelinghausen) nicht mehr über die Haltestelle „Am Sande“ zu führen, sondern am ZOB enden zu lassen bzw. direkt dorthin zu führen, wird seitens der Stadt begrüßt, da sich dadurch eine relevante Entlastung des zentralen Innenstadtbereichs ergibt. Die Stadt verweist allerdings darauf, dass ihr eine Abschätzung auf die Auswirkungen für die Fahrgäste nicht möglich sei.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten. Viele Fahrgäste werden eine direkte Weiterfahrt zur Haltestelle Am Sande erwarten. Vom ZOB ist eine Weiterfahrt zur Haltestelle „Am Sande“ jedoch mit fast allen Stadtbuslinien weiterhin möglich. Auch für mobilitätseingeschränkte Personen besteht diese Möglichkeit, da der ZOB barrierefrei ausgebaut ist. Der Verzicht auf eine umstiegsfreie Durchbindung bis zum Sande ergibt sich aus einer Abwägung mit dem Ziel, die Innenstadt von Lüneburg vom Verkehr zu entlasten. Beide Ziele lassen sich nicht gleichzeitig umsetzen. Dass die betroffenen Buslinien am ZOB enden, erscheint in der Gesamtabwägung zumutbar.

1. Ziele und Maßnahmen Nahverkehrsplan	2. Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg	3. Bewertung des Landkreises Lüneburg
Mo – Fr ganztägig 60-Min.-Takt (bei höherer Nachfrage bedarfsgerecht verdichtet)	Die Stadt begrüßt auf den regionalen Hauptlinien den im NVP-Entwurf vorgesehenen Takt von 60min an Werktagen (mo-fr), hält allerdings auf folgenden Linienabschnitten eine Verdichtung des Angebotes in der HVZ auf einen 30min-Takt für erforderlich: Linie 5100: Linienabschnitt Bleckede – Neetze – Lüneburg, ZOB Linie 5110: Linienabschnitt Scharnebeck – Lüneburg, ZOB Linie 5200: Linienabschnitt Westergellersen – Kirchgellersen – Reppenstedt – Lüneburg, ZOB Linie 5300: Linienabschnitt Dahlenburg – Lüneburg, ZOB Linie 5600: Linienabschnitt Embsen – Melbeck – Lüneburg, ZOB Linie 5900: Linienabschnitt Britlingen – Lüneburg, ZOB	Die Notwendigkeit zur Einführung eines klaren 30min-Taktes in der HVZ auf allen genannten Linienabschnitten sieht der Aufgabenträger nicht, da das bestehende Verkehrsangebot unter Berücksichtigung der Fahrgastnachfrage als angemessen angesehen wird. Dies hat auch die Untersuchung im Rahmen des IMK bestätigt. Zudem gibt es auf Linienabschnitten mit überdurchschnittlicher Nachfrage bereits heute in der HVZ zusätzliche Fahrten (s. Kap. 5, S. 87ff) oder ergänzende Angebote auf anderen Linien (z. B. Linie 5013 Reppenstedt – Lüneburg, ZOB). Darüber hinaus würde ein starrer 30min-Takt für Pendler, die die weiterführenden SPNV-Verbindungen nutzen, am tatsächlichen Bedarf vorbeigehen, da es auf der Schiene kein dazu passendes Verkehrsangebot gibt.
Sa ganztägig 120-Min.-Takt (bei höherer Nachfrage 60-Min.-Takt)	Die Stadt hält auf den vorstehend aufgeführten Linienabschnitten (zusätzlich dem Linienabschnitt Amelinghausen – Lüneburg, ZOB (Linie 5700)) samstags einen 120min-Takt für nicht ausreichend und fordert dort ganztägig einen 60min-Takt.	Der Aufgabenträger folgt der Anregung teilweise: Am Vormittag und am früheren Nachmittag (bis ca. 15.30), wenn die Fahrgastnachfrage im ÖPNV insgesamt höher ist, soll auf allen regionalen Hauptlinien ein 60min-Takt angeboten werden (bereits im NVP-Entwurf enthalten). Danach, wenn die Nachfrage im Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr geringer wird, wird der 120min-Takt als ausreichend erachtet.

1. Ziele und Maßnahmen Nahverkehrsplan	2. Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg	3. Bewertung des Landkreises Lüneburg
kein Angebot im Regionalverkehr an Sonn- und Feiertagen	An Sonn- und Feiertagen fordert die Stadt auf den Hauptlinien mindestens alle 120 Minuten eine Fahrt, auf den touristisch interessanten Linien nach Bleckede und Amelinghausen alle 60 Minuten.	Entsprechend den Empfehlungen des IMK soll auf den regionalen Hauptlinien zukünftig an Sonn- und Feiertagen ganztägig ein 120min-Takt angeboten werden (bereits im NVP-Entwurf enthalten). Dies führt auf vielen Linien bereits zu einer deutlichen Angebotsverbesserung. Eine weitere Verdichtung auf 60 Minuten hält der Aufgabenträger in Anbetracht der geringen Verkehrsnachfrage, der hohen Pkw-Verfügbarkeit speziell am Wochenende und der schwer bündelbaren Nachfrage für nicht angemessen.
keine Aussage im NVP	Die Stadt sieht auch im Landkreisgebiet einen 300m-Haltestellenradius als notwendigen Erschließungsstandard an, um den ÖPNV attraktiver zu gestalten	Innerhalb des Territoriums der Hansestadt mag die Vorgabe eines starren Haltestellenradius sinnvoll sein. Im Landkreisgebiet lehnt der Aufgabenträger jedoch eine solche Vorgabe ab und hält bedarfsgerechte Erschließungsradien für sinnvoller, die auch lokale Straßenverhältnisse und ggf. erforderliche, aber attraktivitätsmindernde Linienverswenkungen berücksichtigen.

1. Ziele und Maßnahmen Nahverkehrsplan	2. Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg	3. Bewertung des Landkreises Lüneburg
keine Aussage im NVP	Auf den Schienenachsen Bleckede – Lüneburg und Amelinghausen – Lüneburg ist die SPNV-Reaktivierung voranzutreiben.	Unbeachtet der fehlenden Zuständigkeit unterstützt der Landkreis die Bemühungen zur Reaktivierung der genannten Strecken und wird hierfür in Kürze ein Gutachten in Auftrag gegeben. Das Kapitel 5 wird um eine entsprechende Maßnahme erweitert: Maßnahme XX: Erstellung eines Gutachtens zu einer SPNV-Reaktivierung auf den Schienestrecken im Landkreis Lüneburg Das Land Niedersachsen, das seit der Bahnreform im Jahre 1994 zuständig für den schienegebundenen Personennahverkehr (SPNV) ist, hat in der letzten Legislaturperiode des Landtags ein Verfahren durchgeführt, in dem verschiedene Bahnstrecken in Niedersachsen daraufhin geprüft worden sind, ob eine Reaktivierung wirtschaftlich sinnvoll ist. Im Zuge der Überprüfung wurden auch die im Eigentum der OHE befindlichen Strecken Lüneburg – Bleckede und Lüneburg – Amelinghausen – Soltau untersucht. Sie sind aber schließlich nicht in das Reaktivierungsprogramm aufgenommen worden, weil die Reaktivierung als unwirtschaftlich gegenüber dem Nutzen eingestuft wurde. Allerdings ist zwischenzeitlich an dem gewählten Verfahren, der sogenannten „Standardisierten Bewertung“, Kritik geäußert worden, weil es insbesondere Belange des ländlichen Raumes nicht hinreichend berücksichtigen würde.

1. Ziele und Maßnahmen Nahverkehrsplan	2. Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg	3. Bewertung des Landkreises Lüneburg
		Da der Landkreis Lüneburg unbeachtet seiner fehlenden Zuständigkeit Verbesserungen im SPNV auf seinem Territorium anstrebt, hat der Kreistag im Rahmen der Diskussionen eines Integrierten Mobilitätskonzepts (IMK) Mittel bereitgestellt, um mit Hilfe eines Gutachtens das Verfahren erneut aufzugreifen. Damit soll eine fachliche Grundlage geschaffen werden, um eine erneute Aufnahme des Verfahrens beim Land Niedersachsen zu erreichen. Dabei sollen auch Alternativen zu der vom Land Niedersachsen für zwingend erachteten Standardisierten Bewertung aufgezeigt werden. Mit den Bahnlinien wäre auch eine Verbesserung des Verkehrsangebotes in den ländlichen Regionen möglich. Schließlich könnte ein Beitrag zur Entlastung der Stadt Lüneburg vom motorisierten Individualverkehr geleistet werden. Gerade vor den Hintergrund der Diskussion um Feinstaub, Luftbelastung und Lärm erscheint dies bedeutsam.

1. Ziele und Maßnahmen Nahverkehrsplan	2. Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg	3. Bewertung des Landkreises Lüneburg
III. Allgemeines/Standards		
keine Aussage im NVP	Es wird gefordert, im NVP festzuschreiben, dass die Erschließung auch künftiger Baugebiete mit dem ÖPNV mit einer Erschließungsqualität von einem 300m- Haltestellenradius zum Grundangebot gehört und damit auch diese künftigen (und derzeit noch nicht absehbaren Mehrleistungen) durch den Landkreis zu finanzieren sind.	Die Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete muss im Einklang mit dem Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) des Landkreises Lüneburg stehen. Ein Aspekt dabei ist die Einbindung in den ÖPNV. Grundsätzlich wird bei der Neuausweisung im Rahmen der Bauleitplanung auf diesen Aspekt zu achten sein. Ist dies geschehen und mit dem Landkreis Lüneburg abgestimmt, werden neue Wohn- und Gewerbegebiete im ÖPNV erschlossen. Dabei werden Details im Einzelfall abzustimmen sein. Haltestellendichte, Taktfrequenz und Linienführung müssen in die übrigen Belange eingepasst werden, weil Rückwirkungen auf Fahrzeiten und Umläufe zu bedenken sein werden. Unabhängig von diesen Einzelfallklärungen wird ein Wohn- und Gewerbegebiet, das RROP-konform ist, in den ÖPNV als Grundangebot integriert. Die damit verbundenen Mehrkosten werden dementsprechend vom Aufgabenträger getragen.
keine Aussage im NVP	Sollte sich nach Umsetzung der Vorgaben des NVP herausstellen, dass das vom Aufgabenträger geplante Grundangebot den tatsächlichen Bedarf im ÖPNV nicht abdeckt (z. B. hinsichtlich Takthäufigkeit, Größe der eingesetzten Fahrzeuge), so fordert die Stadt, dass der Aufgabenträger eine entsprechende Nachbesserung vornimmt. Die zusätzlichen Leistungen würden dann Bestandteil des Grundangebotes, für welches der Landkreis finanziell verantwortlich wäre.	Das ÖPNV-Angebot wird bedarfsgerecht dimensioniert. Dies wird bezogen auf einzelne Teilräume unter Beachtung der Grundsätze des Nahverkehrsplans mit den Beteiligten abgestimmt, wenn sich relevante Änderungen in den lokalen Rahmenbedingungen ergeben.

1. Ziele und Maßnahmen Nahverkehrsplan	2. Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg	3. Bewertung des Landkreises Lüneburg
Die Qualität der erbrachten ÖPNV-Leistungen soll mindestens den jeweils gültigen HVV-Standards (Umland) entsprechen	Die Qualität der erbrachten ÖPNV-Leistungen soll mindestens den jeweils gültigen HVV-Standards (Umland) entsprechen, davon ausgenommen sind nur die Regelungen zu den Umweltstandards sowie zur Barrierefreiheit.	Der Landkreis stimmt den Forderungen zu, die bereits im NVP enthalten sind.
Ab 2022 mindestens 65 % aller Fahrzeuge EURO 5 und höher, ab 2025 mindestens 95 % aller Fahrzeuge EURO 5 und höher, alle ab 2020 neu eingesetzten Fahrzeuge müssen EURO 6 erfüllen	Bezüglich der einzuhaltenden Umweltstandards fordert die Stadt: ab 2023 alle Fahrzeuge EURO 5 und höher ab 2028 alle Fahrzeuge EURO 6 und höher ab 2025 mindestens 40% Elektrobusse ab 2030 100% Elektrobusse	Die Zielsetzung der Hansestadt Lüneburg wird grundsätzlich unterstützt. Der Nahverkehrsplan gilt bis 2023; die zeitlichen Ziele der Hansestadt gehen z. T. deutlich darüber hinaus. Angesichts der dynamischen technischen Entwicklung sollte abgewartet werden, welche industriellen Standards sich entwickeln. Die im NVP-Entwurf enthaltenen Vorgaben zu den Umweltstandards sowie zum Pilotprojekt „Elektromobilität im Busverkehr“ werden weiterhin als deutliche Verbesserung zum Status Quo angesehen und als guter Kompromiss im Hinblick auf das Kosten-/Nutzen-Verhältnis. Sollte die von Stadt und Landkreis in Auftrag gegebene Studie zur Elektromobilität neue Ansätze ergeben, so wird der Aufgabenträger diese zur Forcierung des Themas im ÖPNV aufgreifen. Die Maßnahme 9 (Verbesserung der Fahrzeugqualität) wird entsprechend ergänzt.

1. Ziele und Maßnahmen Nahverkehrsplan	2. Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg	3. Bewertung des Landkreises Lüneburg
keine Aussage im NVP	Zur Herstellung der Barrierefreiheit sowie im Zusammenhang mit einer möglichen Busbeschleunigung fordert die Stadt die Ausstattung aller Fahrzeuge mit einer elektrisch ausfahrbaren Rampe.	Die Forderung wird aus zwei Gründen abgelehnt: Die elektrischen Rampen haben sich in der Praxis als störanfällig erwiesen. Die Rampen führen mitnichten zu einer Beschleunigung, sondern zu längeren Standzeiten an den Haltestellen, da das Aus- und Einfahren der Rampen nur bei geschlossenen Türen möglich ist, d. h. der „normale“ Fahrgastwechsel dauert deutlich länger. Vor diesem Hintergrund sind die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger bereits in den 90iger Jahren des vergangenen Jahrhunderts von dieser Technik abgerückt und präferieren durchgängig Klapprampen, die mit einem Handgriff manuell bedient werden können. Der Aufgabenträger wird daher die Ausstattung aller Niederflur- bzw. Low-Entry-Busse mit Klapprampen vorgeben.
keine Aussage im NVP	Die Stadt fordert eine Ausstattung aller Busse mit Klimaanlage.	Der Aufgabenträger lehnt eine derartige Forderung aus Kosten- und Umweltschutzgründen (höherer Verbrauch, klimaschädliches Kältemittel in den Klimaanlagen) ab.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

- a) für die Erarbeitung der Vorlage: 65,00 €
 - 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:

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:
DEZERNAT III
