

Bereich 34 - Nachhaltigkeit und Mo-  
bilität  
Herr Heilmann

Datum:  
16.03.2020

## **Beschlussvorlage**

Beschließendes Gremium:

### **Nahverkehrsplan 2018 - Nachbesserungsbedarfe und Forderungen der Hansestadt**

#### **Beratungsfolge:**

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
Ö	28.05.2020	Videokonferenz des Verkehrsausschusses
N	30.06.2020	Verwaltungsausschuss

#### **Sachverhalt:**

##### **I. Allgemeines**

Es wird zunächst verwiesen auf die Vorlagen **Nahverkehrsplan 2018 - Umsetzungsstand (VO/8219/19** sowie **VO/8219/19-1)**.

Nachfolgend gibt die Verwaltung einen Überblick über die wichtigsten Veränderungen im Stadtbusverkehr Lüneburg seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019. Grundlage hierfür sind der Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers Landkreis Lüneburg und die entsprechenden Änderungen, die seit Mitte Dezember 2019 zwischen Landkreis und Hansestadt Lüneburg verhandelt wurden.

**Darüber hinaus formuliert die Verwaltung eine Reihe von Forderungen zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Sinne des im Nahverkehrsplan formulierten Grundangebotes.**

Auch wenn Landkreis Lüneburg und das Verkehrsunternehmen KVG nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 mit kurzfristigen Änderungen vor Weihnachten, nach den Weihnachtsferien und zu Anfang Februar 2020 kurzfristig Verbesserungen im Stadtbusverkehr erreichen konnten, verdeutlicht allein die Anzahl der notwendig gewordenen Anpassungen, dass die Umsetzung des Nahverkehrsplans im Dezember 2019 zweifelsfrei nicht nur zu den beabsichtigten Verbesserungen im Grundangebot geführt hat, sondern (in einem ersten Schritt) an vielen Stellen auch zu Qualitätseinbußen geführt hat.

Die **die Probleme verursachenden Rahmenbedingungen** sind aus der Perspektive der Verwaltung die folgenden:

Der Nahverkehrsplan hatte eine große Anzahl an Verbesserungen für den ÖPNV zum Ziel. Um diese umsetzen zu können, bedurfte es auch entsprechend einer großen Anzahl an Veränderungen. Es zeigte sich, dass die gleichzeitige Umsetzung von sehr vielen Zielen (Taktvereinheitlichung, Anschlussoptimierung Schienenpersonennahverkehr (SPNV), Erhalt von Durchmesserlinien, keine Taktsprünge, u.v.m.) ohne enorme zusätzliche Finanzierungsmittel nicht umsetzbar ist.

## **II. Ziele Nahverkehrsplan**

Die **zentralen Ziele im Nahverkehrsplan** sind hier entsprechend noch einmal zusammengestellt:

*„Dieser [Stadtbus] erschließt alle Stadtteile Lüneburgs sowie die o. g. Umlandgemeinden und bindet sie an die Innenstadt Lüneburgs sowie wichtige Ziele im Stadtgebiet an. Die wesentlichen verkehrlichen Merkmale des Stadtbusverkehrs sind*

- ein einheitlicher Linienweg für alle Fahrten einer Linie,*
- der Halt an allen Haltestellen auf dem Linienweg und*
- die Verknüpfung mit dem SPNV am Bf. Lüneburg (insbesondere in/aus Ri. Hamburg).“ (4. Nahverkehrsplan Landkreis Lüneburg 2018 – 2023 (NVP), S. 77)*

*„Taktsprünge bzw. Fahrten außerhalb der Taktlagen sind nur zulässig,*

- wenn eine Linie nur in einer Fahrtrichtung Anschlüsse zum SPNV am Bf. Lüneburg herstellen kann und der dadurch erforderliche Wechsel von der Zubringer- zur Abnehmerfunktion andere Fahrtzeiten unumgänglich macht oder*
- um am Bahnhof Lüneburg Anschlüsse zu Zügen herzustellen, die ihrerseits außerhalb der eigentlichen Taktlagen verkehren.“ (NVP, S. 78)*

*„Alle Linien des Stadtverkehrs fahren die Haltestelle ‚Bf. Lüneburg (ZOB)‘ an. Hier sind gute Anschlüsse zum SPNV, insbesondere in/aus Richtung Hamburg, sicherzustellen. Ab dem 01.12.2019 müssen die heute (Stand: Mai 2018) auf allen Linien vorhandenen Anschlüsse zum SPNV als Mindeststandard eingehalten werden. Eine weitere zeitliche Optimierung der Anschlusssituation ist anzustreben. Dabei sind längere Wartezeiten (bei 15min-Takt > 7-10 min, bei 30-60min-Takt > 10-15 min) unbedingt zu vermeiden, sofern keine übergeordneten verkehrlichen Aspekte dem entgegenstehen (z. B. ein vertaktetes, von mehreren Linien gemeinsam erbrachtes Fahrplangeböt auf einer Teilstrecke). Bei der Optimierung der Anschlüsse am Bf. Lüneburg sind auch die Anschlüsse in Gegenlastrichtung zu berücksichtigen, z. B. für einpendelnde Berufstätige, die in den Gewerbegebieten der Hansestadt beschäftigt sind.“ (NVP, S. 84)*

## **III. Forderungen in Umsetzung des Nahverkehrsplans**

### **1. Linien 5011 und 5014**

Im Spätsommer **forderte die KVG**, aus Sicherheitsgründen **auf der Achse Sande – Markt („An den Brodbänken“)** zukünftig auf die **Befahrung mit Gelenkfahrzeugen zu verzichten**. Die Forderung bezog sich dabei insbesondere auf den neu einzurichtenden 15-Minuten-Takt auf der Linie 5014 (Kaltenmoor - Kreideberg). Daraufhin erarbeiteten Landkreis und Hansestadt Lüneburg kurzfristig in mehreren Gesprächsrunden und Ortsterminen ein Handlungskonzept und stimmten dieses mit der KVG ab. Ergebnis war die Linienaständerung der Linien 5011 und 5014 im Abschnitt Kaltenmoor, wodurch nunmehr kein Gelenkfahrzeug im Linienbetrieb die besagte Achse befahren würde. Die Hansestadt Lüneburg hat dabei ihren

Standpunkt verdeutlicht, dass **durch den Linienastwechsel eine Verkürzung der neuen Linie 5014, mit Endhaltestelle Waldfriedhof nicht dem Nahverkehrsplan entspricht.** Vielmehr müsse die Befahrung bis zur Wilhelm-Leuschner-Straße fortgesetzt werden, was dem im Nahverkehrsplan formulierten Grundangebot entspreche.

Im Sommer wurden mustergültige Fahrpläne nach Nahverkehrsplan aufgestellt. Diese fanden Zustimmung bei der Verwaltung. Allerdings ist festzuhalten, dass die KVG mit der Überarbeitung dieser Fahrpläne bis nach der o.g. Entscheidung „Linienastwechsel 5011/5014“ wartete. Die Einarbeitung der Fahrzeugdisposition fand dann erst im Oktober und Anfang November statt und damit nach der Einigung bzgl. der Linien 5011 und 5014. Deshalb lagen der Verwaltung die finalen Pläne erst Mitte November vor. Dies war selbstverständlich zu spät, um noch Änderungen vornehmen zu können.

Spätestens an der Haltestelle **St.-Stephanus-Platz ist der Standardbus der Linie 5014, welcher die Schülerinnen und Schüler zur Christianischule am Kreideberg bringt, voll.** Teilweise kommen nicht mehr alle Schüler mit. Spätestens im Schäferfeld werden nicht mehr alle potentiellen Busfahrgäste mitgenommen. **Hier ist Abhilfe zu schaffen.** Der Schulbusverkehr muss gewährleistet sein. Zudem ist die Linie 5014 nur sehr schlecht an den SPNV angebunden. Im Bereich Kaltenmoor wird dies durch die parallele Befahrung der 5011 kompensiert, nicht so jedoch im Schäferfeld.

Eine Befahrung von Bülows Kamp und Klosterkamp durch die Linie 5011 ist im 15 Minuten-Takt und dauerhafter Gelenkfahrzeugnutzung überdimensioniert für diese Wohngebiete. Auf dem Linienast ab Wilhelm-Leuschner-Str. bis Bülows Kamp wäre ein Standardfahrzeug ausreichend.

## **2. Linie 5002**

Die **Linie des Stadtbusverkehrs 5002 (Bardowick) wurde entgegen der Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg vom Landkreis nunmehr über die Haltestelle Reichenbachplatz** geführt. Dort kommt es allerdings gerade auf der Achse Reichenbachplatz – Schifferwall zu erhöhtem Stauaufkommen zur Berufsverkehrszeit. Eine entsprechende Einstellung der Fahrzeiten auf dieses Stauphänomen ist nur bedingt möglich, weshalb der Bus entweder zu früh oder zu spät am ZOB ankommt. Gegenwärtig kommt es nahezu immer zu Verspätungen. Darüber hinaus gibt es von Einwohnerinnen und Einwohnern aus dem Gebiet Sternkamp/Zeltberg eine Reihe von Beschwerden, die bemängeln, nicht mehr an die unmittelbare Innenstadt angebunden zu sein.

## **3. Entlastung des Platzes Am Sande**

**Ein Großteil der Regionalverkehre, welche nach Nahverkehrsplan die Haltestelle „Am Sande“ nicht mehr bedienen sollten, verkehrt nach wie vor dort.** Es handelt sich dabei um die Linien 5110 (Neetze), 5300 (Dahlenburg – Neu Darchau), 5600 (Barnstedt) und 5700 (Amelinghausen). Damit werden östliche und südliche Ortschaften weiterhin über den Platz Am Sande angebunden, während die östlichen Linien zum Großteil nunmehr gemäß Nahverkehrsplan am ZOB enden. Dies entspricht weder den Zielen des Nahverkehrsplans noch den Forderungen der Hansestadt Lüneburg auf Grundlage des Beschlusses des Rates vom 23.08.2018. Im Sinne einer Gleichberechtigung aller Busfahrgäste aber auch im Sinne der beabsichtigten verkehrlichen Entlastungen sind die vorgenannten Linien künftig nicht mehr über den Platz Am Sande zu leiten.

## **IV. sonstige Forderungen zur Verbesserung der aktuellen ÖPNV-Qualität**

Neben diesen Fehlern in der Umsetzung des Nahverkehrsplans, die abgestellt werden müssen, schlägt die Verwaltung eine Reihe an Verbesserungen vor, die eine Abweichung zum

Nahverkehrsplan mit sich bringen. Sie bedeuten unter anderem Linienwegänderungen, führen aber im Ergebnis zu einer besseren Abdeckung in der Fläche und sollten daher im Sinne einer Verbesserung der ÖPNV-Qualität schnellstmöglich umgesetzt werden.

- **5009, 5010, 5012:** Im Osten soll die 5012 zukünftig über die Dahlenburger Landstraße nach Neu Hagen geführt werden, während die 5010 die alleinige Bedienung der Blecker Landstraße und des Hafens übernimmt. Die Linie 5009 fährt nach der bisherigen Endhaltestelle Freibad noch weiter zum Bilmer Berg. Somit wären eine größere Anzahl an Haltestellen eingebunden, die Fahrzeugdisposition wäre optimiert, da Linien kaum noch die gleichen Achsen bedienen, wie aktuell die 5010 und 5012 und die Gewerbe- und Industriegebiete Bilmer Berg und Hafen wären gleichzeitig an den SPNV angebunden.
- **5002:** Hier ist der alte Linienweg wieder einzuführen (stadteinwärts: Finanzamt –Bürgeramt – Rathaus – Neue Sülze – Lambertiplatz - Wallstr. (Theater) – Am Sande -ZOB; stadtauswärts: ZOB – Am Sande – Markt – Bürgeramt – Finanzamt, siehe oben).
- **5005:** Die alte Forderung Ochtmüssens mit einer ÖPNV-Verbindung an ein Nahversorgungszentrum angeschlossen zu werden, ist umzusetzen. Die Verwaltung schlägt vor, die beiden Endhaltestellen der Linie 5005 miteinander zu verbinden und die Linie somit in eine Ringlinie zu ändern. Somit wäre eine Verbindung zum Nahversorgungszentrum Bei der Pferdehütte hergestellt.
- **5009:** Die Linie wird ab der Haltestelle Freibad noch verlängert über die Haltestelle hinaus bis zum Endhalt am Bilmer Berg: Richard-Brauer-Str. – Hagen-Schule – Hagen (Wendeplatz) – Auf den Blöcken.
- **5010:** Mit Fertigstellung der Neubaugebiete Hanseviertel-Ost und Lucia soll die 5010 folgenden Linienweg erhalten: ZOB – Am Schützenplatz (Lucia) – Behördenzentrum Ost - Tartuer Platz – Anna-Vogely-Str. – Stadtkoppel. Durch den Wegfall der Haltestelle „Hopfengarten“ kommt es zu keiner Verschlechterung der Bedienqualität im Sinne des Lüneburger Standards (300 m Radius). Für die Anwohner der Straße Hans-Steffens-Weg würde der Wegfall der gleichnamigen Haltestelle zur Folge haben, dass diese einen geringfügig weiteren Weg zur Haltestelle „Behördenzentrum Ost“ (nördlicher Teil der Straße) oder „Ahornweg“ (südlicher Teil der Straße) in Kauf nehmen müssten. Zirka 40 Wohneinheiten im Hans-Steffens-Weg lägen dann wenige Meter außerhalb des 300 m Radius.
- **5011:** Die Endhaltestelle soll an der Wilhelm-Leuschner-Str. liegen und die Befahrung weiterhin im 15 Minuten-Takt mit Gelenkfahrzeugen stattfinden. Den Rest des Linienastes übernimmt die Linie 5014.
- **5012:** Zur Beschleunigung im Bereich Bockelsberg und zur Trennung der Linienwege von 5011 und 5012 sollte die 5012 auf dem **südwestlichen Ast** zukünftig nicht mehr über „Munstermannskamp – Blücherstraße – Scharnhorststr./DJH – Wichernstr. – Anna-Vogelely-Heim“ fahren, sondern über „Munstermannskamp – Universitätsallee – Heinrich-Böll-Str. – Carl-v.-Ossietzky-Str. – Anna-Vogelely-Heim“. Durch den Wegfall der Haltestelle „Wichernstr.“ kommt es zu keiner Verschlechterung der Bedienqualität im Sinne des Lüneburger Standards (300 m Radius). Die Linie 5012 sollte zudem durchgehend im 15 Minuten-Takt verkehren, um im Sinne des Grundangebots die großen Fahrgastzahlen im Roten Feld, an der Universität und am Bockelsberg zu befördern.

Die 5012 soll für den **östlichen Ast** folgenden Linienweg erhalten: ZOB – Gellerstr. – Ahornweg – Bunsenstr. – Walter-Böttcher-Str. – Wacholderweg – Gellerstr. – Pulver-

weg Süd – ZOB. Durch den Wegfall der Haltestelle „Bachstr.“ kommt es zu keiner Verschlechterung der Bedienqualität im Sinne des Lüneburger Standards (300 m Radius).

- **5014:** Es ist ein Verstärkerfahrzeug für Schulpendinger am Morgen einzusetzen, um das regulär verkehrende Fahrzeug noch für die weiteren Busfahrgäste (auch Schäferfeld) offen zu halten und zugleich Kapazitäten für alle Schülerinnen und Schüler zum Kreideberg vorzuhalten. Die Standardbusbefahrung der 5014 soll bis Bülows Kamp verlängert werden und auch mit dem 15 Minuten-Takt des Westteils der Durchmesserlinie vereinheitlicht werden. Für ein bedarfsgerechtes Angebot im Quartier Klosterkamp wäre allerdings eine Befahrung im 30 Minuten-Takt ausreichend. Hier wäre eine fahrplantechnische Umsetzung im Detail mit dem Verkehrsunternehmen abzustimmen.

Durch die vorgeschlagene Lösung würde auch der aktuellen Beschwerdelage aus dem Quartier Klosterkamp Rechnung getragen. Dort wird ein Überangebot im ÖPNV beklagt, welches zu unnötigen Lärm- und Schadstoffimmissionen führt.

- **5019:** Um die schlechte Anbindung des Schäferfeldes an den SPNV zu verbessern und auch die potentielle Überlastung der Fahrzeuge in der Hauptverkehrszeit zu verringern, soll die Linie 5019 zukünftig auch das Schäferfeld befahren. Hierfür schlägt die Verwaltung folgenden Linienweg vor: Konrad-Adenauer-Str. – Waldfriedhof – Schäferfeld – Kurt-Schumacher-Str..

**Die beschriebenen Linienwegänderungen würden in der Konsequenz nicht zu erheblichen Mehrkilometern führen, aber eine deutlich bessere Bedienqualität im Stadtgebiet ermöglichen. Die Verwaltung sieht hierin eine Notwendigkeit zur Umsetzung seitens des Landkreises im Rahmen des Grundangebots, um das verloren gegangene Vertrauen in den ÖPNV wiederherzustellen und damit auch den Zielen des Nahverkehrsplans gerecht zu werden.**

**Aufgrund der Pandemielage hatte die Verwaltung mit Schreiben vom 24.04.2020 bereits die dargestellten Vorschläge dem Landkreis Lüneburg zur Umsetzung vorgeschlagen.**

### **Finanzielle Auswirkungen:**

#### **Kosten (in €)**

- a) für die Erarbeitung der Vorlage: 268 €
  - aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.
- b) für die Umsetzung der Maßnahmen:
- c) an Folgekosten:
- d) Haushaltsrechtlich gesichert: Beim Landkreis Lüneburg als Aufgabenträger der ÖPNV
  - 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

Fachbereich 3b - Ordnung, Umwelt, Nachhaltigkeit und Mobilität

---