

Bereich 32 - Ordnung  
Kunz, Andrea

Datum:  
15.07.2021

## **Antrag**

Beschließendes Gremium:

**Antrag "Elektrobusse für die Lüneburger Innenstadt" (Antrag des Ratsherrn Meyer vom 05.03.2021, eingegangen am 05.03.2021, 14:58 Uhr)**

### **Beratungsfolge:**

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
Ö	14.12.2021	Ausschuss für Mobilität

### **Sachverhalt:**

Siehe Antrag "Elektrobusse für die Lüneburger Innenstadt" (Antrag des Ratsherrn Meyer vom 05.03.2021, eingegangen am 05.03.2021, 14:58 Uhr)

### **Beschlussvorschlag:**

Siehe Antrag "Elektrobusse für die Lüneburger Innenstadt" (Antrag des Ratsherrn Meyer vom 05.03.2021, eingegangen am 05.03.2021, 14:58 Uhr)

### **Finanzielle Auswirkungen:**

#### **Kosten (in €)**

a) für die Erarbeitung der Vorlage: 25,00 €

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:**

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:

DEZERNAT III

Fachbereich 3b - Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Umwelt und Mobilität

Bereich 34 - Klimaschutz und Nachhaltigkeit

---

Eingang 05.03.2021, 14<sup>58</sup> Uhr

Heiko Meyer  
Ratsherr  
Wallstr. 7  
21335 Lüneburg

Hansestadt Lüneburg  
Herrn Oberbürgermeister Ulrich Mädge  
Am Ochsenmarkt 1  
21335 Lüneburg

Lüneburg, 05.03.2021

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Mädge,  
zur Ratssitzung am 25.03.2021 stelle ich folgenden Antrag.

Antrag zur kommenden Sitzung des Rats der Hansestadt Lüneburg am 25.03.2021

Elektrobusse für die Lüneburger Innenstadt

### **Antrag**

Die Verwaltung wird beauftragt, die Anschaffung und oder das Einsetzen von kompakten Elektrobussen (15-25 Personen) für den innerstädtischen öffentlichen Personen-nachverkehr zu erarbeiten und Vorschläge zu unterbreiten.

### **Begründung**

Die klassischen Stadtbusse mit Verbrennungsmotoren sollten zukünftig keine Innenstadtstraßen befahren. Die Abgase der derzeit eingesetzten KVG-Stadtbusse werden von fast alle Beteiligten als Ärgernis empfunden. Darüber hinaus vertragen sich die stattlichen Ausmaße der 50-sitzigen Busse nicht mit der Mittelalterliche Enge der Innenstadt. Insbesondere einer der schönsten Plätze Deutschlands, der Platz am Sande und weitere Teile der Innenstadt, muss dringend vom klassischen Busverkehr befreit werden.

Für die innerstädtischen Haltestellen werden zukünftig wendige, elektrobetriebene

Kleinbusse eingesetzt. Die Elektrobusse können im Rundlauf ein sehr viel engmaschigeres Netz von Haltepunkten in der Innenstadt ansteuern. Damit einher geht auch eine verbesserte Mobilität für Besucher von Arztpraxen, Behörden oder Handelsgeschäften, weil sich die zurückzulegenden Fußwege verkürzen.

Die Vernetzung der Innenstadtbusse mit anderen Verkehrsmitteln erfolgt am ZOB am Bahnhof und an den bisherigen Haltestellen am Rande der Innenstadt. Aber auch an den zukünftig an den Stadtgrenzen zu schaffenden Park & Ride PKW-Parkplätzen und an den Sülzwiesen.

Da in naher Zukunft zahlreiche Kommunen in Deutschland Elektrobusse einsetzen werden, drängt die Zeit. Es ist davon auszugehen, dass lange Wartezeiten für die Beschaffung dieser Fahrzeuge entstehen. Als Option für die Beschaffung bietet sich z.B. der vollelektrische Kleinbus „e.GO Mover“ des deutschen Unternehmens e.GO Mobile an. Der Elektrobus nimmt bis zu 15 Fahrgäste auf und verbraucht dabei nicht mehr Straßenraum als ein klassischer PKW. Damit ist dieses oder ein ähnliches Fahrzeug das ideale öffentliche Transportmittel in der Lüneburger Innenstadt.

Mit freundlichen Grüßen



Ratsherr  
Heiko Meyer

01R

ü b e r

Herrn Oberbürgermeister Mädge

**Antrag des Rats Herrn Meyer vom 05.03.2021 zur Sitzung des Rates am 25.03.2021  
„Elektrobusse für die Lüneburger Innenstadt“**

**Stellungnahme der Verwaltung:**

Mit dem o. g. Antrag soll die Verwaltung beauftragt werden, ein Konzept für den Einsatz und die Anschaffung von kompakten Elektrobussen mit einer Fahrgastkapazität von 15 – 25 Personen zu erarbeiten, mit denen künftig die ÖPNV-Erschließung der Lüneburger Innenstadt anstatt mit dem bisherigen System der Durchmesserlinien sichergestellt werden soll.

Zu dem Antrag nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

- I. Mit Wirkung zum 01.12.2013 hat die Hansestadt Lüneburg entsprechend der Regelungen des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) die Aufgabenträgerschaft für den öffentlichen Personennahverkehr an den Landkreis Lüneburg rückübertragen, der seitdem auch für den Stadtbusverkehr allein zuständig ist. Mit der Aufgabe ist nicht nur die Nahverkehrsplanung im Sinne des NNVG verbunden, sondern auch die Bereitstellung und Finanzierung eines entsprechenden ÖPNV-Angebotes. Bei dessen Bereitstellung bedient sich der Landkreis Lüneburg der KVG (Kraftverkehr GmbH). Das derzeitige Angebot im Stadtbusverkehr, an das auch benachbarte Gemeinden angebunden sind, erfolgt auf Grundlage des seitens des Aufgabenträgers erstellten Nahverkehrsplans 2018 – 2023. Für den Stadtbusverkehr sieht die Nahverkehrsplanung ein System von so genannten Durchmesserlinien vor, die von außen sternförmig in Richtung Stadtmitte geführt werden und von dort sternförmig nach außen ihr jeweiliges Fahrziel anfahren. Auf diese Weise ist die grundsätzliche Innenstadterschließung des ÖPNV gewährleistet.

Auf Seiten des Landkreises Lüneburg wird in Bezug auf die künftige Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs **im Landkreis** derzeit eine Diskussion mit den folgenden 2 Fragestellungen geführt:

**1. Wie soll der ÖPNV im Landkreis Lüneburg künftig in rechtlicher und betriebswirtschaftlicher Hinsicht strukturell betrieben werden?**

Neben dem Betrieb durch ein privates Verkehrsunternehmen wie derzeit kommt als Alternative eine landkreiseigene Betriebsgesellschaft oder eine Mischform durch Trennung in eine Eigentums-gesellschaft (Fahrzeugpool) und der Betrieb durch ein privates Verkehrsunternehmen in Betracht. Hierzu beabsichtigt der Landkreis, ein Strukturgutachten in Auftrag zu geben, das auch die Frage beantworten soll, welche umweltfreundliche Antriebstechnik (batteriebetriebener Elektroantrieb oder Einsatz von Brennstoffzellen-Technik/Wasserstoff) künftig zum Einsatz kommen soll. Die Beantwortung dieser Frage und die Festlegung einer bestimmten Antriebstechnik ist von essenzieller Bedeutung für die damit verbundene Ladesäulen- oder Tankstelleninfrastruktur und die Ausstattung eines Betriebshofes.

## 2. Wie soll sich die ÖPNV-Mobilität im Landkreis Lüneburg künftig bezüglich des Verkehrsangebotes und der Bedienqualität unter Berücksichtigung des integrierten Mobilitätskonzeptes und des Nahverkehrsplanes entwickeln?

Auch zu dieser Frage beabsichtigt der Landkreis Lüneburg, ein Gutachten zu beauftragen (Mobilitätsgutachten), auf dessen Grundlage dann die nachgelagerte Frage der künftigen Innenstadterschließung mittels ÖPNV geklärt werden soll.

Aufgrund der vorgelagerten Strukturfrage mit erheblichen Weichenstellungen soll eine zeitverzögerte Beauftragung der Gutachten erfolgen, so dass nach der Zieldefinition im Strukturgutachten die Fragen nach der konkreten Ausgestaltung des künftigen Mobilitätsangebotes im Landkreis Lüneburg in dem Mobilitätsgutachten beantwortet werden können.

Damit ist festzuhalten, dass Aufgabe und Zuständigkeit, aber auch die Finanzierungsverantwortung für die grundsätzliche Ausgestaltung des ÖPNV auch im Stadtgebiet der Hansestadt beim Landkreis Lüneburg liegt. Zuwendungsempfänger nach den einschlägigen Bundes- und Landesförderprogrammen für die Beschaffung von Fahrzeugen sind lediglich die Aufgabenträger oder Verkehrsunternehmen, also Landkreis Lüneburg und KVG.

- II. Auch wenn die Hansestadt Lüneburg das Ziel unterstützt, dass im künftigen Stadtbusverkehr nur Fahrzeuge mit umweltfreundlichen Antrieben eingesetzt werden und dies im Übrigen gegenüber dem Landkreis Lüneburg bereits im Rahmen der Beteiligung zur Aufstellung des Nahverkehrsplans mit entsprechenden Forderungen hinterlegt hat, ist sie für die vom Antragsteller eingeforderte Konzeptionierung nicht zuständig und in Bezug auf die Fördermittel nicht antragsberechtigt.

Folgende Aspekte werden seitens der Verwaltung zu bedenken gegeben:

- Die Wahl der „richtigen“ Antriebsart (batteriebetriebener Elektroantrieb oder Einsatz von Brennstoffzellen-Technik/Wasserstoff), für deren Festlegung der Landkreis zuständig ist, hat erheblichen Einfluss auf infrastrukturelle Investitionen. Der Elektroantrieb erfordert die Schaffung einer ausreichenden Ladeinfrastruktur zumindest auf dem Betriebshof, bei flächenhaftem Einsatz von Fahrzeugen mit diesem Antrieb auch an mehreren Standorten nicht nur im Stadtgebiet, sondern landkreisweit.

Entsprechendes gilt für den Einsatz von Fahrzeugen mit Brennstoffzellen-Technik (Ziel: grüner Wasserstoff).

- Die Beschaffungskosten für Fahrzeuge mit umweltfreundlichem Antrieb unterscheiden sich erheblich von jenen mit herkömmlichen Antrieb (mögliche Förderung unberücksichtigt):

+ Standardbus konventioneller Antrieb:	ca. 250.000,- €
+ Standardbus Elektroantrieb:	ca. 550.000,- €
+ Standardbus Brennstoffzelle:	ca. 625.000,- €
- Bei der Fahrzeugbeschaffung sollte zur Sicherstellung des barrierefreien Zugangs zum ÖPNV sichergestellt werden, dass neben dem barrierefreien Ein-/Ausstieg auch *ausreichende* Beförderungskapazitäten für Menschen mit erhöhten Raumbedarf vorhanden sind (Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle); bei Kleinbussen sind diese Beförderungsmöglichkeiten sehr limitiert.
- Nicht nur die bereits mit Umsetzung des Nahverkehrsplanes erfolgte Reduzierung der Busse in der Innenstadt (Überlandlinien), sondern auch die erfolgten Taktverdichtungen haben aufgezeigt, dass eine (südliche) Erweiterung des ZOB zwingend notwen-

dig ist, wenn ein zusätzlicher Busumschlag durch eine weitere Reduzierung der Innenstadtverkehre erfolgen soll. Eine solche erscheint aber wahrscheinlich, wenn - dem Antrag folgend - diejenigen Linien oder Teile dieser Linien, die als Durchmesserlinien derzeit die Innenstadt durchfahren, lediglich über Umstiegshaltstellen an die Innenstadt angebunden werden. Diese notwendigen Umstiege erscheinen wegen des damit verbundenen Zeitverlustes darüber hinaus nicht attraktiv und widersprechen dem Ansatz, Anreize zum Umstieg auf den Umweltverbund zu schaffen.

- Gerade unter dem Eindruck der Pandemie, deren Auswirkungen noch über Jahre spürbar sein werden, muss die komfortable Erreichbarkeit der Innenstadt für *alle* Bevölkerungsgruppen eines der obersten Ziele bei der Weiterentwicklung des ÖPNV sein. Bewährte Durchmesserlinien, die eine hohe Erschließungswirkung entfalten, müssen daher weiterhin eine unmittelbare Innenstandanbindung ohne Notwendigkeit des Umstiegs behalten. Andererseits muss dem Umstand Rechnung getragen werden, dass die Achse Sande – Berge – Marktplatz grundsätzlich eine hohe Aufenthaltsqualität für Fußgänger bietet und auch für den Radverkehr eine hohe Bedeutung hat. Hier bestehen Konflikte mit dem ÖPNV, die mittelfristig aufgelöst werden müssen (vgl. hierzu Beschluss des Verkehrsausschusses vom 27.04.2021 zur Erstellung eines nachhaltigen urbanen Mobilitätsplanes NUMP)).

Die Überlegungen von Landkreis, Hansestadt und KVG werden in dem neu gegründeten Mobilitätsgrundsatzausschuss auf der Grundlage der drei Gutachten

- Strukturgutachten ÖPNV Landkreis
- Mobilitätsgutachten ÖPNV Landkreis
- Innenstadterschließung ÖPNV Hansestadt Lüneburg

beraten.

**Kosten für die Erarbeitung der Stellungnahme: 134,00 €**

Im Original gezeichnet

Moßmann