

Bereich 35 - Mobilität
Hoffmann, Lars

Datum:
05.06.2025

Mitteilungsvorlage

Beschließendes Gremium:

Städtische Stellungnahme zum Nahverkehrsplan des Landkreises Lüneburg

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungsdatum	Gremium
Ö	17.06.2025	Verwaltungsausschuss
Ö	25.06.2025	Ausschuss für Mobilität

Sachverhalt:

Der Landkreis Lüneburg ist als verantwortlicher Träger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gesetzlich dazu verpflichtet, regelmäßig einen Nahverkehrsplan (NVP) zu erstellen. Diese Verpflichtung ergibt sich aus § 6 Absatz 1 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG). Der NVP dient dabei als zentrales Planungsinstrument für den ÖPNV und soll sämtliche Leistungs- und Qualitätskriterien für diesen abbilden. Des Weiteren soll der NVP das vorhandene Mobilitätsangebot im Zuständigkeitsgebiet des Aufgabenträgers analysieren und einen Ausblick für die Entwicklung des ÖPNV geben. Der Aufgabenträger des ÖPNV ist bei der Aufstellung des NVP verpflichtet, verschiedenen Institutionen, Organisationen, Verbänden und Kommunen die Möglichkeit zu geben, Stellungnahmen zum Inhalt des NVP abzugeben. Stellungnahmen zum Entwurf des 5. NVP des Landkreises Lüneburg 2026 - 2030 konnten vom 4. April 2025 bis einschließlich 6. Juni 2025 abgegeben werden. Des Weiteren hat der Landkreis Lüneburg Beteiligungsformate in Präsenz am 24.04.2025 und online/digital am 28.04.2025 angeboten, an welchen die Verwaltung der Hansestadt Lüneburg teilgenommen hat.

Der Entwurf des 5. NVP 2026 – 2030 für den Landkreis Lüneburg kann unter folgendem Link abgerufen werden: <https://www.landkreis-lueneburg.de/fuer-unsere-buergerinnen-und-buerger/mobil-im-landkreis/bus-und-bahn/nahverkehrsplan.html>

Auf Grundlage der inhaltlichen Diskussion in der Sitzung des Ausschusses für Mobilität am 02.04.2025 und der durch die Verwaltung im Ausschuss vorgetragenen Kritik am Entwurf des 5. NVP (VO/11758/25) hat die Verwaltung der Hansestadt Lüneburg inhaltliche und formale Kritikpunkte zum Entwurf des 5. NVP dem Landkreis Lüneburg am 03.04.2025 per E-Mail zukommen lassen.

Zusätzlich fand am 20.05.2025 eine außerordentliche Sitzung des städtischen Mobilitätsaus-

schusses statt, in der der Landkreis und die MOIN die für das Stadtgebiet relevanten Maßnahmensteckbriefe des 5. NVP vorgestellt haben. Die Anregungen und Impulse aus der außerordentlichen Sitzung und die durch die Verwaltung erarbeiteten Aspekte wurden in einer abschließenden Stellungnahme zum Entwurf des 5. NVP 2026 – 2030 zusammengeführt und ausgearbeitet, ergänzend zu den bereits vorgetragenen Kritikpunkten. Die vervollständigte und erweiterte Stellungnahme wurde dem Aufgabenträger zur Berücksichtigung bei der Erstellung des 5. NVP fristgerecht übersandt.

Des Weiteren hat sich die Hansestadt Lüneburg dafür eingesetzt, dass die Frist zur Stellungnahme bis mindestens zum 18.06.2025 verlängert wird, um für diese Stellungnahme eine formale Beschlusslage des Verwaltungsausschusses (Sitzung am 17.06.2025) herbeiführen zu können. Dies konnte seitens des Landkreises aufgrund der Terminalschiene nicht zugesagt werden, sodass die Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg zum 5. NVP des Landkreises Lüneburg dem Verwaltungsausschuss in der Sitzung am 17.06.2025 und dem Ausschuss für Mobilität am 25.06.2025 zur Kenntnis gegeben wird. Diese Vorgehensweise wurde bereits in der Ausschusssitzung am 20.05.2025 als wahrscheinliche Vorgehensweise kommuniziert.

Folgenabschätzung:

A) Auswirkungen auf die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs

	Ziel	Auswirkung positiv (+) und/oder negativ (-)	Erläuterung der Auswirkungen
1	Umwelt- und Klimaschutz (SDG 6, 13, 14 und 15)		
2	Nachhaltige Städte und Gemeinden (SDG 11)		
3	Bezahlbare und saubere Energie (SDG 7)		
4	Nachhaltige/r Konsum und Produktion (SDG 12)		
5	Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3)		
6	Hochwertige Bildung (SDG 4)		
7	Weniger Ungleichheiten (SDG 5 und 10)		
8	Wirtschaftswachstum (SDG 8)		
9	Industrie, Innovation und Infrastruktur (SDG 9)		

Die Ziele der nachhaltigen Entwicklung Lüneburgs leiten sich eng aus den 17 Nachhaltigkeitszielen (Sustainable Development Goals, SDG) der Vereinten Nationen ab. Um eine Irreführung zu vermeiden, wird durch die Nennung der UN-Nummerierung in Klammern auf die jeweiligen Original-SDG hingewiesen.

B) Klimaauswirkungen

a) CO₂-Emissionen (Mehrfachnennungen sind möglich)

Neutral (0): durch die zu beschließende Maßnahme entstehen keine CO₂-Emissionen

Positiv (+): CO₂-Einsparung (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr

und/oder

Negativ (-): CO₂-Emissionen (sofern zu ermitteln): _____ t/Jahr

b) Vorausgegangene Beschlussvorlagen

- Die Klimaauswirkungen des zugrundeliegenden Vorhabens wurden bereits in der Beschlussvorlage VO/ _____ geprüft.

c) Richtlinie der Hansestadt Lüneburg zur nachhaltigen Beschaffung (Beschaffungsrichtlinie)

- Die Vorgaben wurden eingehalten.
 - Die Vorgaben wurden berücksichtigt, sind aber nur bedingt anwendbar.
- oder
- Die Beschaffungsrichtlinie ist für das Vorhaben irrelevant.

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten (in €)

a) für die Erarbeitung der Vorlage:

- 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:

Anlagen:

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:
03 - Steuerung und Service
Bereich 32 - Ordnung und Verkehr



Hansestadt Lüneburg • Postfach 25 40 • 21315 Lüneburg

(III)

Landkreis Lüneburg
Fachdienst 45
Fachdienstleitung Frau Harlfinger-Düpow
Auf dem Michaeliskloster 4
21335 Lüneburg

DEZERNAT III

Umwelt, Nachhaltigkeit, Verkehr,
Sicherheit und Recht

Erster Stadtrat Markus Moßmann

Gebäude: Rathaus Eingang A

Raum: 0.14

☎: 04131 309 - 3130

☎: 04131 309 - 3399

@: Markus.Mossmann@Stadt.Lueneburg.de

Sprechzeiten: nach Vereinbarung

Lüneburg, 06.06.2025

Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg zum Entwurf des 5. Nahverkehrsplans des Landkreises Lüneburg 2025 – 2030

Der Landkreis Lüneburg ist als kommunaler ÖPNV-Aufgabenträger verpflichtet alle 5 Jahre einen neuen Nahverkehrsplan (NVP) für den Landkreis Lüneburg aufzustellen. Der NVP dient dabei als zentrales Planungsinstrument für den ÖPNV und soll sämtliche Leistungs- und Qualitätskriterien für diesen abbilden. Des Weiteren soll der NVP das vorhandene Mobilitätsangebot im Zuständigkeitsgebiet des Aufgabenträgers analysieren und einen Ausblick für die Entwicklung des ÖPNV geben. Der Aufgabenträger des ÖPNV ist bei der Aufstellung des NVP verpflichtet verschiedenen Institutionen, Organisationen, Verbänden und Kommunen die Möglichkeit zu geben, Stellungnahmen zum Inhalt des NVP abzugeben. Stellungnahmen zum Entwurf des 5. NVP des Landkreises Lüneburg 2025-2030 konnten vom 4. April 2025 bis einschließlich 6. Juni 2025 abgegeben werden.

Am 03.04.2025 hat die Verwaltung der Hansestadt Lüneburg dem Landkreis Lüneburg inhaltliche und formale Kritikpunkte zum Entwurf des Nahverkehrsplanes (NVP) 2025 – 2030 per E-Mail zukommen lassen. In dieser Nachricht wurde die Bitte um Berücksichtigung, Überarbeitung und erneute Zustellung des Entwurfes des NVP 2025 – 2030 gebeten. Dieser Bitte ist der Landkreis Lüneburg bisher nicht nachgekommen.

Neben den Beteiligungsformaten des Landkreises in Präsenz am 24.04.2025 und der Onlineveranstaltung am 28.04.2025 hat am 20.05.2025 eine außerordentliche Sitzung des städtischen Mobilitätsausschusses stattgefunden, in der der Landkreis und die MOIN die für das Stadtgebiet relevanten Maßnahmensteckbriefe des 5. Nahverkehrsplanes vorgestellt hat; eine intensive Diskussion schloss sich an. Die Anregungen und Impulse aus der außerordentlichen Sitzung und die durch die Verwaltung erarbeiteten Aspekte wurden in der nachfolgenden und abschließenden Stellungnahme zum Entwurf des NVP 2025 – 2030 zusammengeführt und ausgearbeitet, ergänzend zu den bereits vorgetragenen Kritikpunkten. Die vervollständigte und erweiterte Stellungnahme wurde dem Aufgabenträger zur Berücksichtigung bei der Erstellung des NVP 2025 – 2030 am 05.06.2025 fristgerecht übersandt.



Dem Verwaltungsausschuss der Hansestadt Lüneburg wird die abschließende Stellungnahme zum Entwurf des NVP in seiner Sitzung am 17.06.2025 zur Kenntnis gegeben:

Stellungnahme und Kritik zum Gesamtdokument:

- Fehlende Evaluation des bisherigen NVP (2018 – 2023):
Der vorgelegte Entwurf enthält keine systematische Rückschau auf die im bisherigen NVP formulierten Ziele und Maßnahmen. Eine Bewertung des Umsetzungsstands und der erreichten Wirkungen wäre jedoch zentral, um nachvollziehen zu können, in welchen Bereichen Fortschritte erzielt wurden und wo gegebenenfalls nachgesteuert werden muss. Dies ist nicht nur aus Transparenzgründen wichtig, sondern auch zur Ableitung realistischer Ziele für den neuen Planungszeitraum. Die Hansestadt Lüneburg hält den im Mobilitätsausschuss vom 20.05.2025 mündlich vorgetragenen Hinweis des Landkreises Lüneburg, dass eine Evaluation des NVP 2018-2023 bereits in der Fortschreibung des 4. NVP (2018-2023) in 2024 durchgeführt sei, für nicht ausreichend. Die Evaluation muss im neu aufzustellenden NVP abgebildet sein, um Fortschritte und Hindernisse benennen zu können und eine realistische, quantifizierbare Planung zu ermöglichen.
- Keine Priorisierung der Maßnahmen:
Die Maßnahmen im Kapitel 4 sind nicht hinsichtlich ihrer Dringlichkeit, Umsetzungsreife oder strategischen Relevanz gewichtet. Eine Kategorisierung (z. B. in „hoch“, „mittel“, „niedrig“) wäre hilfreich, um die Absichten des Aufgabenträgers besser einordnen und die kommunale Beteiligung daran realistisch abschätzen zu können. Im Mobilitätsausschuss vom 20.05.2025 äußerte der Landkreis Lüneburg, dass alle Maßnahmen wichtig seien und eine Priorisierung daher entfalle. Diese Rückmeldung hält die Hansestadt Lüneburg aufgrund der oben genannten Erklärung für nicht ausreichend und hält die Kritik an der mangelnden Priorisierung für berechtigt.
- Unklare Angaben zu Verantwortlichkeiten und Finanzierungen:
In vielen Maßnahmensteckbriefen fehlen nachvollziehbare Angaben dazu, welche Akteure für die Umsetzung verantwortlich sein sollen, ob und in welchem Umfang finanzielle Beiträge seitens der Kommunen erwartet werden und in welchem Zeitraum die Umsetzung angestrebt wird. Gerade für betroffene Kommunen ist dies eine zentrale Information – sowohl zur internen Ressourcenplanung als auch zur Positionierung im Rahmen des Beteiligungsverfahrens.
- Inkonsistenzen im Text:
Der Entwurf weist eine Reihe formaler und inhaltlicher Unstimmigkeiten auf – folgende Beispiele können genannt werden:
 - Auf Seite 53 wird beschrieben, dass der Stadtbusverkehr das gesamte Stadtgebiet erschließt. Das Stadtgebiet ist jedoch lediglich zu 86,3 % (siehe

- NUMP-Analysebericht) erschlossen. Beispielsweise sind Wilschenbruch und Hagen gar nicht durch den ÖPNV erschlossen.
- Fehlerhafte Angaben zur Anzahl der StadtRAD-Räder und der Stationen (S. 51: 150 Räder, S. 89: 200 Räder; S. 89 Anzahl der Stationen 29 und nicht 26).
 - Unklare Formulierung der Maßnahmen:
Die im Kapitel 4 benannten Maßnahmen sind vielfach als optionale Empfehlungen formuliert und nicht als konkrete Umsetzungsvorhaben. Es bleibt unklar, welche Maßnahmen tatsächlich Bestandteil des zukünftigen Umsetzungsprogramms des Aufgabenträgers sein sollen – als notwendig erachtet werden Ziele, Fristen, Zuständigkeiten und messbare Erfolgsindikatoren.
 - Vermischung von Bewertung und Maßnahmen:
Zahlreiche Inhalte – etwa zur Busbeschleunigung oder zu On-Demand-Angeboten – tauchen lediglich im Kapitel „Bewertung“ auf, finden aber keine Entsprechung im Maßnahmenkatalog. Dadurch entsteht Unklarheit darüber, ob und in welcher Form die Inhalte weiterverfolgt werden sollen.
 - Fehlende Messbarkeit der Ziele:
Ziele und Maßnahmen sollten grundsätzlich quantifizierbar und mit geeigneten Indikatoren versehen sein, um Fortschritte auch in zukünftigen Evaluationen objektiv beurteilen zu können. Hierbei geht es nicht um die auf Seite 132 genannte Entwicklung eines Zielsystems, sondern um das Messbarmachen aller der im Kapitel 4 „Ziele und Maßnahmen“ aufgeführten Ziele und Maßnahmen.

Stellungnahme zum Kapitel 3 „Bewertung“:

- Auf Seite 82 wird beschrieben, dass mit den bestehenden Kapazitäten hinsichtlich Fahrzeugen und Fahrpersonal ein wesentlich besseres ÖPNV-Angebot geschaffen werden kann als zuvor. Diese Haltung sieht die Hansestadt Lüneburg kritisch.
- Die Busbeschleunigung wird im Entwurf des NVP im Kapitel 3 „Bewertungen“ angeführt und sollte aus Sicht der Hansestadt Lüneburg im Kapitel 4 „Ziele und Maßnahmen“ als Maßnahme genannt werden, da diese noch nicht umgesetzt ist und gleichzeitig eine Zusammenarbeit zwischen MOIN, Landkreis Lüneburg und der Hansestadt Lüneburg zur Umsetzung besteht.

Stellungnahme zum Kapitel 4 „Ziele und Maßnahmen“:

- Kommunikation des NVP, insbesondere der Ziele und Maßnahmen:
Die Hansestadt Lüneburg erachtet die Notwendigkeit die Kommunikation des

Kapitels 4. „Ziele und Maßnahmen“ dahingehend zu schärfen, dass einleitend verständlich wird, dass es sich bei den genannten Maßnahmen um Zielsetzungen handelt und nicht um ab Beginn 2026 bereits umgesetzte Maßnahmen und erreichte Ziele. Dies ist insbesondere wichtig, damit bei den Leser:innen keine falschen Erwartungen geweckt werden.

M2 Optimierungen Nachtbusverkehr (S. 106-107):

- Es fehlt das genannte Nachtbuslinienkonzept der MOIN (Abbildungen zu Linienwegen und Haltestellen, Tabelle mit Ankunfts- und Abfahrzeiten, Beschreibung des Konzepts) im Maßnahmensteckbrief.
- Es fehlt das genannte Konzept für das Nachfolgemodell des ASM (Express-Hauptachsen im Stadtgebiet Lüneburg und Flächenverkehr außerhalb der Hansestadt) im Maßnahmensteckbrief (Abbildungen zu Hauptachsen, Beschreibung des Konzepts).
- Das Linienkonzept der MOIN sieht lediglich die Bedienung der Linien an Freitagen und Samstagen vor. Die Hansestadt sieht Bedarf in einem verlässlichen Angebot für die übrigen Wochentage und vor allem eine Ausweitung des Angebotes auf Feiertage.
- Es ist nicht klar anhand welcher Faktoren die Linienwege der geplanten Nachtbuslinien geplant wurden. Wohngebiete am Kreideberg, Thorner Markt oder das Hanseviertel werden nicht ausreichend angebunden. Die Stadtteile Rettmer und Häcklingen sind ebenfalls nicht an das Nachtbuslinienetz angeschlossen und werden auch nicht ausreichend über einen Korridorbetrieb (möglicher ASM-Nachfolger) angeschlossen. Die Hansestadt Lüneburg sieht hier erheblichen Nachbesserungsbedarf.
- Die Fahrzeiten der Nachtbuslinien müssen optimiert werden, da sich aus der Bedienung von nur einer Fahrtrichtung große Nachteile ergeben (bspw. von der Universität über Reppenstedt zum ZOB/Bahnhof). Auf dieser Linie sollte mindestens die Fahrtrichtung umgekehrt werden.
- Wenngleich die Hansestadt Lüneburg ein Konzept für ein Nachfolgemodell des ASM ausdrücklich begrüßt, verschlechtert das vorgeschlagene Modell das vorhandene Angebot (ASM) in der Hansestadt Lüneburg (Korridorverkehr an Stelle eines Flächenbedarfsverkehrs). Dies ist in Hinblick auf mobilitätseingeschränkte Personen besonders kritisch zu sehen. Des Weiteren werden Rettmer und Häcklingen weder durch Nachtbusse noch durch die im Mobilitätsgutachten beschriebenen Hauptachsen des ASM-Nachfolgermodells ausreichend angebunden. Das Mobilitätsgutachten und der NUMP weisen auf die mangelnde Anbindung dieser Stadtteile hin. Aus Sicht der Hansestadt Lüneburg ist ein Zusatz notwendig, dass entsprechende Anbindungsdefizite berücksichtigt werden.
- Auf den Nachtbuslinien sollte es ermöglicht werden, dass Fahrzeuge auf Fahrgastwunsch auch zwischen Haltestellen halten und somit die Sicherheit und der Komfort der Fahrgäste erhöht werden, sollte dies ohnehin geplant sein, wäre eine textliche Erwähnung für Leser:innen förderlich.

- Insgesamt sieht die Hansestadt Lüneburg bei der Maßnahme M2 erheblichen Nachschärfungsbedarf bzgl. Erschließung, Fahrzeiten, Konzept des ASM-Nachfolgers und Serviceleistungen.

M 3 Schulverkehr (S. 108-113):

- Die in M 3.1 – M 3.3 genannten Maßnahmen der schulbezogenen Linien sind als Untersuchungen und Überplanungen beschrieben, lassen jedoch neben den genannten Untersuchungen keine konkreten Maßnahmen erkennen.

M 4 Optimierung Stadtbusverkehr (S. 113):

- Das Linienkonzept der MOIN wird als Ist-Situation im NVP zugrunde gelegt. Gleichzeitig wird das Konzept erst zu 2026 umgesetzt und ist damit neu und sollte daher ausführlicher beschrieben werden (mit Abbildungen zu Linienverläufen etc.).
- Durch das Linienkonzept der MOIN verringert sich die Anbindung mehrerer Haltestellen im Innenstadtbereich (Bürgeramt, Rathaus, Neue Sülze, Wallstraße, Am Sande). So fahren die Buslinien 5002 und 5008 in Fahrtrichtung stadteinwärts nicht mehr die genannten Haltestellen an. Durch die geänderte Führung der Linie 5013 wird in Fahrtrichtung stadtauswärts die Haltestelle Rathaus aufgelassen. Die künftige Nichtbedienung der Innenstadthaltestellen, insbesondere Bürgeramt und Rathaus, muss auch im Lichte der Diskussion um die jüngst zurückliegende Aufhebung des Linienweges Am Sande – Am Berge – Rosenstraße – An den Brodbänken – Bardowicker Straße gesehen werden. Im Zuge der Diskussion wurde die Haltestelle Rathaus neben der Haltestelle Am Sande als künftige zentrale Innenstadthaltestelle deklariert. Dies widerspricht der geplanten Auflassung und führt zu einer Schwächung der Innenstadtanbindung, mögen damit auch Vorteile für Fahrgäste ohne Ziel Innenstadt verbunden sein. Diese Anpassungen sieht die Hansestadt mehr als kritisch. Erwartet wird mindestens eine regelmäßige Evaluierung und Prüfung, sodass die ÖPNV-Anbindung der Innenstadt bestmöglich und qualitativ hochwertig sichergestellt bleibt und Anpassungen des Konzeptes jederzeit möglich sind und bei entsprechenden Bedarfen das Konzept nachgeschärft wird und Linienverläufe erneut und zeitnah angepasst werden können. Dieser Zusatz muss aus Sicht der Hansestadt Lüneburg im NVP abgebildet werden.
- Brüche in bisher etablierten Fahrbeziehungen des ÖPNV, durch z. B. notwendig werdende Linienwechsel an ZOB oder Am Sande, sind möglichst zu vermeiden oder, sofern fahrbetrieblich geboten – kundenorientiert optimal auszugestalten (Bsp. Bruch der Verbindung Kreideberg nach Kaltenmoor zwischen den Linien 5008 und 5014).
- Es wird eine zusätzliche Stadtbuslinie angeführt, jedoch ist die Umsetzung nicht konkret als Maßnahme benannt. Eine Abbildung mit Linienweg und Beschreibung wäre wünschenswert und eine konkrete Benennung, ob diese als Maßnahme zur Umsetzung geplant ist.
- Die von der MOIN geplante und im NVP als Ist-Situation angenommene Durchbindung der Linien 5004/5005 bedeutet für Fahrgäste, dass diese an der Haltestelle Teilfeld im Fahrzeug sitzenbleiben können. Dies muss den Fahrgästen

- entsprechend mitgeteilt werden, da der Begriff „Durchbindung“ nicht gemeingütig bekannt ist.
- Im regelmäßigen Austausch zwischen Bundeswehr und Stadtverwaltung wurde seitens der Bundeswehr der Wunsch nach einer besseren und bedarfsgerechten ÖPNV-Anbindung der Theodor-Körner-Kaserne herangetragen. Angesichts des Umstandes, dass der Standort künftig durch zusätzliche Truppenteile eine Stärkung erfahren wird, erscheint dieser Punkt nur sachgerecht. Es wird daher eine Prüfung angeregt, wie eine solche Verbesserung erreicht werden kann, um sie sodann umzusetzen.
 - Die Hansestadt Lüneburg hält die Änderungen und Anpassungen des Linienfahrplanes durch das Konzept der MOIN für weitreichend, sodass eine regelmäßige Evaluation des Konzeptes ab 2026 unbedingt notwendig ist.

M 5.1-5.5 Angebotsverbesserung im Verflechtungsraum der Hansestadt Lüneburg (S. 114-119)

- Die Hansestadt Lüneburg steht dem Aufstellen eines Konzeptes und ggf. Umsetzung von On-Demand-Verkehren im Verflechtungsraum der Hansestadt Lüneburg durch den ÖPNV-Aufgabenträger positiv gegenüber. In M 5.1-5.5 werden jedoch lediglich Potenzialgebiete beschrieben und es bleibt unklar, worin die eigentliche Maßnahme besteht. Die Hansestadt sieht hier entsprechend Nachschärfungsbedarf.
- Weiterhin bleiben grundsätzliche Fragen ungeklärt: Wie könnte ein Betreibermodell aussehen, welche Zuständigkeiten sieht der Landkreis Lüneburg bei den betroffenen Akteuren und wie kann die Finanzierung eines On-Demand-Systems sichergestellt werden?
- Die Barrierefreiheit muss sowohl bei den Fahrzeugen als auch bei der Buchung mitgedacht werden.
- Bei der Erarbeitung von Bedienebenen und Nutzungsmöglichkeiten sollten potenzielle Nutzer:innen miteingebunden werden.

M 12 B&R-Anlagen (S. 129-130)

- Es ist nicht klar, welche Methodik der Landkreis Lüneburg für die genannten Bedarfs-, Standort-, Ausstattungs- und Dimensionierungsanalysen zugrunde legen möchte.
- Die Integration von Radabstell- und Kfz-Abstellanlagen an Umstiegspunkten in hvv switch sollte deutlicher als Maßnahme formuliert werden. Auf S. 130 findet sich lediglich eine Andeutung hierzu, jedoch nicht als Maßnahme formuliert. Ergänzend sollte die Überschrift des Kapitels 4.3.12 nicht nur B&R, sondern auch P&R enthalten.
- Weiterhin bleibt unklar, welche Akteure der Landkreis in der Durchführung, Umsetzung und Finanzierung bei der Erstellung der genannten Analysen und Konzepte sieht. Im Abschnitt „Finanzierung“ werden die Kommunen als für den Bau und Betrieb von P&R/B&R-Anlagen genannt. Die notwendigen Analysen und Konzepte sollten jedoch in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Lüneburg durchgeführt werden, weil es sich um kommunenübergreifende Konzepte handeln muss, dies gilt insbesondere für die Integration der Angebote in hvv switch. An dieser

Stelle, aber auch allgemeingültig hinsichtlich aller Finanzierungsaspekte wird darauf hingewiesen, dass § 7 Abs. 7 NNVG Vorgaben zur Verwendung der dem Aufgabenträger zugeteilten Finanzmittel macht.

M 13 Ausbau der Mobilitätszentrale (S. 131)

- Die Hansestadt Lüneburg begrüßt das Engagement und die Zielsetzungen des Landkreises bzgl. der Mobilitätszentrale. Es bleibt jedoch unklar, welche Akteure die Eigenanteile der Kosten nach Berücksichtigung der genannten Fördermittel tragen sollen.

M 18 Qualitätsoffensive 2026 Hamburg – Hannover (KBS110) und Generalsanierung 2029 (S. 138)

- Es sind keine konkreten Maßnahmen benannt, die der Landkreis Lüneburg plant umzusetzen. In Bezug auf die im Text genannten Vorhaben der DB InfraGo und den damit einhergehenden erheblichen Herausforderungen für den Landkreis Lüneburg, sieht die Hansestadt Lüneburg Bedarf zur Konkretisierung, insbesondere, da die LNVG bereits ein aus Sicht der Hansestadt Lüneburg, des Landkreises Lüneburg und weiteren betroffenen Kommunen, absolut unzureichendes SEV-Konzept für die Qualitätsoffensive vorgelegt hat.

M 19 Reaktivierung von Bahnstrecken im Landkreis Lüneburg (S. 139-142)

- Es sind keine konkreten Maßnahmen benannt, die der Landkreis Lüneburg plant umzusetzen.
- Der Text zur Strecke Bleckede – Lüneburg sollte auf Basis der veröffentlichten Ergebnisse der Nutzwertanalyse inhaltlich aktualisiert werden.
- Die Finanzierung der Streckenreaktivierung erfolgt mit Hilfe von Landes- und Bundesmitteln (wie im Text beschrieben auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG)). Der Textblock „Finanzierung“ sollte entsprechend angepasst werden.

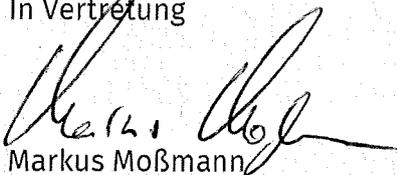
Nachfolgende Punkte bildet der Entwurf des NVP 2025 – 2030 nicht ab, sollten aber aus Sicht der Hansestadt Lüneburg aufgenommen werden:

- Die langfristige Etablierung des Angebots „Heideshuttle“ (Ring 5) sollte Bestandteil des NVP werden, da das Angebot auch im NVP der Landkreise Harburg und des Heidekreises abgebildet ist und hier eine Vorbild- und Orientierungsfunktion angenommen wird. Des Weiteren ist das Angebot des Heideshuttles als Linienverkehr Teil des ÖPNV und wird nach den zurückliegenden Erhebungen auch tatsächlich als solches genutzt. Es ist somit anzunehmen, dass die Aufnahme im NVP die Genehmigung der Linien bei der LNVG erleichtert. Ebenso kann somit im NVP

eine Evaluation und Zielsetzung durchgeführt werden und die Kosten des Heideshuttles im Kapitel 5 „Finanzierung des ÖPNV“ gesondert aufgeführt werden. Mit der Aufnahme des Heideshuttles als Angebot des ÖPNV in den NVP wäre aus Sicht der Hansestadt auch die immer wiederkehrende Finanzierungsfrage geklärt.

- Im Kapitel 1.5.5 ist zur Mobilitätsallianz nicht erwähnt, dass auch die Hansestadt entsprechend Beschluss des Verwaltungsausschusses vom 11.02.2025 Mitglied der Mobilitätsallianz geworden ist bzw. Unterzeichnerin des Memorandum of Understanding (MoU) ist und sich aktiv in der Steuerungsgruppe und den möglichen Arbeitskreisen einbringen möge. Die Hansestadt möge in der Aufzählung der Akteure aufgenommen werden.
- Ein durch den Landkreis Lüneburg finanziertes Sozialticket, welches einen Zuschuss zum Deutschlandticket gewährt bzw. ein vergünstigtes Deutschlandticket darstellt, sollte Teil der Maßnahmen des NVP sein. Das Ticket könnte für bestimmte Personengruppen mit Wohnsitz im Landkreis Lüneburg ausgestellt werden. Als Orientierung kann als Beispiel der Landkreis Diepholz genannt werden: <https://www.diepholz.de/portal/seiten/zuschuss-zum-deutschlandticket-sozialrabatt-900001325-21750.html>

In Vertretung



Markus Moßmann

Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplans 2026-2030 des Landkreises Lüneburg

Lüneburg, 6. Juni 2025

Grundsätzliche Ziele

Ziel der Verkehrsplanung auf allen administrativen Ebenen muss in Zeiten der Klimakrise und des Artensterbens die Verkehrs- und Mobilitätswende sein.

Bei allen Planungen muss die Vermeidung von Luftschadstoffen, Treibhausgasen, Lärm sowie Verletzten und Toten im Straßenverkehr (Vision Zero) Vorrang haben.

Eine Mobilitätswende ist nicht nur in den Großstädten notwendig, sondern auch in Mittel- und Kleinstädten sowie im „ländlichen Raum“. Bei letzterem ist unbedingt eine Differenzierung notwendig, da dieser von strukturschwachen Regionen bis hin zu Rändern von Ballungszentren mit guter Infrastruktur reicht.

Der ÖPNV ist im Landkreis Lüneburg wesentlich zu verbessern. Neben den neu zu schaffenden und zu verbessernden Schienenverbindungen ist vor allem auch der Busverkehr systematisch zu optimieren. Dazu gehört eine Taktverdichtung, eine Überarbeitung der Linien, die Anbindung aller Orte, Ortsteile und Stadtteile ab einer gewissen Größe (siehe Modell der Schweizer Kantone Zürich und Bern) sowie die Zurverfügungstellung von ÖPNV-Angeboten zu jeder Tages- und Nachtzeit durch Nutzung unterschiedlicher Formen des öffentlichen Personenverkehrs.

Ziel sollte die Umsetzung einer Mobilitätsgarantie sein: jede*r sollte zu jeder Zeit an jedem Ort ohne eigenen Pkw mobil sein können. Ein gut ausgebauter ÖPNV mit einer Vielzahl angepasster Bedienformen ist zentral zur Einlösung dieses zu verabschiedenden Versprechens. Die verschiedenen Formen des öffentlichen Verkehrs sollten dabei möglichst passgenau und entsprechend des jeweiligen Anwendungsfalls greifen, möglichst ohne Mehraufwand auf der Seite der Nutzenden des ÖPNV zu erzeugen.

Dabei ist eine Vereinheitlichung auf Seiten der ÖPNV-Nutzenden anzustreben: um mich im Landkreis Lüneburg auch zu Randzeiten und an abgelegeneren Orten mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortzubewegen, sollte ich bestenfalls nicht wissen müssen, was ein Anrufsammelmobil (ASM) oder ein RufMobil ist, sondern sollte lediglich angeben müssen, wann und wo ich fortbewegt werden will und eine für mich gute Variante vorgeschlagen bekommen.

Dafür muss das aktuelle Angebot des ÖPNV im Landkreis Lüneburg grundlegend überarbeitet werden, um sich dem Ziel einer Mobilitätsgarantie anzunähern.

On-Demand-Verkehr kann dabei keine Massenverkehrsmittel – also große Busse, Straßenbahnen und Schienenpersonennahverkehr – ersetzen, sondern lediglich ergänzen.

Der Anspruch des ÖPNV muss weit über den aktuellen hinaus gehen. ÖPNV muss als Rückgrat der Mobilität verstanden und entsprechend ausgebaut werden. Eine Vervielfachung der aktuellen Passagierzahlen sollte angestrebt, die Infrastruktur entsprechend ausgebaut und der Fuhrpark entsprechend erweitert werden. Der Modal Split-Anteil des ÖPNV muss wesentlich erhöht werden. Es reicht daher nicht, die Zahl, die Größe und die Taktung des ÖPNV auf aktuell bestehende Bedarfe anzupassen, sondern im Sinne eines Verkehrsmittelmixes mit Pull-Faktor sollte es ein wirklich gutes, komfortables, schnelles, sicheres, verlässliches und barrierefreies Angebot des ÖPNV geben. Um eine Verkehrswende zu erreichen, ist ein starker Modal Shift weg vom motorisierten Individualverkehr notwendig.

Ticketpreise

Der öffentliche Personenverkehr erfüllt direkt Bedürfnisse nach Mobilität und damit auch der Teilhabe an der Gesellschaft. Er sollte für die Nutzenden kostenfrei werden, eine Finanzierung sollte also indirekt über Steuereinnahmen erfolgen. Das 9€-Ticket und das Deutschlandticket waren und sind gute erste Schritte in diese Richtung. Eine weitere Verteuerung des Deutschlandtickets ist kontraproduktiv für die beschriebenen Ziele. Menschen ohne oder mit geringem Einkommen muss ein Sozialticket zur Verfügung gestellt werden. Wenn das weiterhin nicht auf Bundes- oder Niedersachsebene erfolgt, so muss der Landkreis Lüneburg das Sozialticket finanzieren, wie es auch andere Landkreise machen. Nur so kann die mobilitätsbedürftige Teilhabe auch von Menschen mit geringem oder ohne Einkommen sichergestellt werden.

Für die Nutzung von On-Demand-Verkehr sollte es keine Zuzahlung durch die Nutzenden geben.

Mittels einer die ganzen ÖPNV-Angebote mindestens des Landkreises umfassenden App (besser HVV oder ganz Deutschland) soll es möglich sein, dass am Ende des Monats eine Abrechnung auf Grundlage des günstigsten Tarifs (inkl. Deutschlandticket) erfolgt. Sollten dafür grundlegende Änderungen z. B. in der Konzeptionierung des Deutschlandtickets notwendig sein, so soll sich der Landkreis Lüneburg für diese Änderungen einsetzen. So ist es z. B. sinnvoll, das Deutschlandticket nicht nur als Abo, sondern auch als Fahrschein, z. B. am Automaten, kaufen zu können.

Auch Menschen ohne Konto sollen weiterhin, z. B. mittels Bargeld, den ÖPNV nutzen können.

Barrierefreiheit

Es hat die schnellst mögliche und damit wesentlich beschleunigte Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNV im Landkreis Lüneburg zu erfolgen. Wie im Entwurf beschrieben, musste die vollständige Barrierefreiheit bereits bis zum 1.1.2022 umgesetzt worden sein laut Personenbeförderungsgesetz. Die Benennung und Begründung der konkreten Ausnahmen von

dieser Regel, wie gesetzlich gefordert, ist – soweit wir das gesehen haben – noch nicht im Entwurf erfolgt und muss nachgeholt werden.

Es soll Aufwandsentschädigungen für Zuarbeit in Sachen Barrierefreiheit an beteiligte Institutionen wie dem Behindertenbeirat und dem Blinden- und Sehbehindertenverband geben. Diese leisten sehr viel ehrenamtliche Arbeit, die eigentlich Sache der Verwaltung wäre.

In alle Fahrzeuge sollen Menschen mit Rollstuhl ohne fremde Hilfe einsteigen können.

Spezifische Anforderungen an den Transport, z. B. als Rollstuhlfahrer*in, sollen nicht eine Reihe von Absprachen erfordern, sondern direkt mit Buchung mitgebucht werden können. Die Koordination auf der gesamten Wegekette hat nicht durch den Fahrgast, sondern durch die Beförderungsgesellschaften zu erfolgen – das gilt auch für den Fall von Verspätungen, Ersatzverkehren und Umleitungen.

Auch Ersatzhaltestellen haben den Anforderungen der Barrierefreiheit zu genügen und müssen kurzfristig und auch übergangsweise entsprechend hergestellt werden.

Umbauten im Sinne der Barrierefreiheit, die von den einzelnen Kommunen zu erbringen sind, sollen vom Landkreis angeleitet und begleitet werden, um diesen Prozess möglichst schnell und fehlerfrei voranzubringen.

Kommunalisierung des Busverkehrs

Wir begrüßen die Einrichtung einer kommunalen Mobilitätsinfrastruktur- und Betriebsgesellschaft. Allerdings halten wir es für sinnvoller, bestehende Einrichtungen und Infrastrukturen zu kommunalisieren. Statt aufwendig neue Infrastrukturen für eigene Busse der kommunalen Tochtergesellschaft MOIN zu schaffen, sollte der Betrieb und damit auch der bestehende Busdepot der KVG kommunalisiert und die Mitarbeiter*innen des Betriebes in einen kommunalen Betrieb übernommen werden.

Bedienzeiten

Über eine Kombination der verschiedenen Formen des ÖPNV soll ein Rund-um-die-Uhr-ÖPNV sichergestellt werden. Dabei ist zu beachten, dass gerade bei größeren Veranstaltungen wie Theater- oder Kinovorstellungen die Besucher*innen nicht alleine durch Kleinbusverkehr nach Hause gefahren werden können. Hier ist es wichtig, dass auch nach Theaterschluss noch ein Linienbus wichtige Orte im Landkreis anfährt, für den das Kulturangebot des Oberzentrums Lüneburg erreichbar sein soll.

Bahnverbindungen

Eine substantielle Verbesserung des ÖPNV in Lüneburg mit Anschluss an den Landkreis lässt sich nur durch eine Reaktivierung ehemals vorhandener Bahnlinien (Soltau, Bleckede, Buchholz) und Haltepunkte (Deutsch Evern, Grüner Jäger) erreichen sowie durch die Verhinderung des Abbaus

von Haltepunkten (z. B. Wendisch Evern) und dem Zubau weiterer Linien und Haltepunkte. Bestehende Verbindungen sollten eine Taktverdichtung bekommen (z. B. Wendlandbahn).

Statt Geschwindigkeit und Haltestellenzahl gegeneinander auszuspielen, sollen Regionalexpress (schnell, wenige Halte) und Regionalbahnen (langsam, viele Halte) verkehren. Hierfür soll sich der Landkreis einsetzen.

In Lüneburg und Umland soll eine Straßenbahn (siehe Lünebahn-Konzept) eingerichtet werden. Dafür soll der Landkreis Lüneburg eine Machbarkeitsstudie in Auftrag geben.

Evaluation und Fahrgastzählung

Der aktuelle NVP soll eine Evaluation des vorhergehenden NVP (2018-2023) beinhalten. Vorhergehende Überlegungen und Ansätze müssen überprüft und überdacht werden.

So ist auch im aktuellen NVP die Evaluation der geplanten Maßnahmen bereits spezifisch festzulegen (Welche Ziele und Maßnahmen sollen wann erreicht werden, welche Zielwerte bestimmen die erfolgreiche Umsetzung?).

Eine umfassende Fahrgastzählung, inklusive der gewählten Wege soll nicht erst ab 2026 erfolgen, sondern bereits 2025, um konkret Veränderungen durch die Neukonzeptionierung im aktuellen NVP messbar zu machen.

Es soll auch eine umfassende Modal Split-Analyse Teil des NVP-Konzepts sein.

Fahrgastbeirat

Die Einrichtung eines Fahrgastbeirats wurde durch den VCD mit angestoßen und wird entsprechend von uns sehr positiv gesehen. Wichtig ist, dass die Beteiligung des Fahrgastbeirats auf Augenhöhe stattfindet und Anregungen des Gremiums tatsächlich umgesetzt werden.

Linienkonzeption

Die Einrichtung von Nachtbuslinien sehen wir positiv.

Die Einrichtung von Direktverbindungen zwischen den Stadtteilen sind sehr sinnvoll, z. B. auch als Ringverkehre, um Umstiege zu vermeiden und damit auch schnelle Verbindungen von Start zu Ziel zu ermöglichen.

Der Heideshuttle soll erhalten und ggf. ausgebaut werden.

Ergänzend soll die Einführung eines kostenlosen Innenstadtbusse in Lüneburg vorgesehen werden.

Buslinien, die bisher nur von Montag bis Freitag verkehren, sollen auch am Wochenende wichtige Orte (mehr als 500 Einwohnende) an den ÖPNV anbinden.

Einzelne Linien

Zwischen Lüneburg und Bleckede solle es einen 30-Minuten-Bustakt geben.

Die Buslinie zwischen Lüneburg und Deutsch Evern über die Tiergartenstraße soll reaktiviert werden. Diese bestand bis 2019. Es wohnen dort viele Menschen, die vom Busverkehr weitestgehend abgeschnitten sind. Es könnte abwechselnd jeder zweite Bus (wie die Linie 5020) über die Route Lüneburg ZOB - Rote Schleuse - Deutsch Evern/Petersberg - Friedhof - Schillerstr. - ehem. Bahnhof - Triftstr. zur Endstation Schützenstraße, und andererseits von Lüneburg ZOB über Rote Schleuse - Deutsch Evern/Am Tiergarten - Tiergartenstraße - Triftstraße zur Endstation Schützenstraße verkehren. Für letztere Verbindung könnte die Linien-Nr. 5021 lauten. So wäre der nahezu flächendeckende Einzugsbereich im Nahverkehr in Deutsch Evern wieder hergestellt. Die Wiederherstellung der Buslinie Lüneburg - Deutsch Evern (und Gegenrichtung) über den Streckenast Am Tiergarten / Tiergartenstraße ist deshalb wichtig, weil vor allem im Umfeld der Haltestelle „Tiergartenstraße“ viele ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen (aber auch Schulkinder) wohnen, die sich wieder eine nahegelegene Haltestelle wünschen und auch ein Fahrgastpotenzial für den ÖPNV bedeuten.

Es soll eine Buslinie von Lüneburg ZOB über Wendisch Evern und Deutsch Evern nach Lüneburg ZOB (und in Gegenrichtung) wieder hergestellt werden, evtl. in Kombination mit den Linien 5014 und 5020. Eine solche Busverbindung bestand bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019.

Der Bahnhof Echem soll im regulären Verkehr von einer Buslinie angefahren werden (nicht nur Schülerverkehr).

Auch Lauenburg sollte von Bussen des Landkreises Lüneburg angefahren werden – das wäre eine sinnvolle bundeslandübergreifende Verbindung.

Die „Schleife“ von Rettmer nach Häcklingen verbindet die beiden Ortschaften und ermöglicht ein gutes Busangebot. Sie soll erhalten bleiben.

In Adendorf soll es eine mittig gelegene Haltestelle (in der Nähe des Marktplatzes) geben, die von allen in Adendorf verkehrenden Buslinien angefahren wird, sodass sich nicht zeit- und busverspätungsabhängig zwischen mehreren Haltestellen entschieden werden muss.

Es soll geprüft werden, ob die Wallstraße als Fahrradstraße vom Busverkehr entlastet und der Busverkehr stattdessen in die Lindenstraße verlegt werden kann.

App

Das gesamte ÖPNV-Angebot soll möglichst einfach über eine angebotsübergreifende App sowie Webseite genutzt werden können. Diese soll jeweils die sinnvollste Variante je nach Ort und Zeit vorschlagen (inkl. On-Demand-Verkehr).

Es ist wichtig, dass es gleichzeitig keinen indirekten Zwang zur Nutzung der App gibt, alle Möglichkeiten also auch ohne die App bzw. Smartphone genutzt werden können.

So sollen Buchungen und Information auch über eine Webseite sowie per Telefon, an Automaten oder in der Mobilitätszentrale möglich sein.

Die App solle möglichst datensparsam arbeiten und möglichst wenig proprietäre Softwareelemente verwenden.

Mobilitätszentrale

Eine Vereinheitlichung der deutschen Verkehrsunternehmen, inklusive einer Wiederverstaatlichung bzw. Rekommunalisierung aktuell privater Bahn- und Busunternehmen, soll angestrebt werden.

Auf dem Weg dahin ist eine umfassende Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsverbünde notwendig.

Für die Mobilitätszentrale bedeutet dies, dass es ineffizient ist, lange Wartezeiten, Verwirrung und Frustration mit sich bringt, wenn es mehrere Schalter für die verschiedenen Verkehrsverbünde (metronom, HVV) gibt, die jeweils nur über einen Teil der Fragen Auskunft geben. So kommt es aktuell oft vor, dass mehrere Mitarbeiter*innen am HVV-Schalter ohne Aufgabe sind, während es eine lange Warteschlange am Schalter des metronom gibt. Das führt auch dazu, dass die eigentlich sehr guten und sinnvollen Sitzplätze in der Mobilitätszentrale kaum genutzt werden, weil man ja in der Warteschlange stehen muss.

Alle Mitarbeiter*innen in der Mobilitätszentrale sollen also zu allen Anfragen Auskunft und Hilfe geben können.

Statt Warten in einer Warteschlange sollen Nummern gezogen werden, sodass in der Wartezeit die Sitzplätze genutzt werden können.

Benennung Haltestellen

Haltestellen sollen nicht nach privaten Firmen benannt werden. Daher soll die neu einzurichtende Haltestelle bei Kaufland nicht „Kaufland“ heißen, auch um evtl. Umbenennungen bei Insolvenz oder Rebranding zu vermeiden.

Busse

Alle Fahrzeuge sollen möglichst barrierefrei sein.

In jedem Bus soll die Möglichkeit bestehen, dass mindestens zwei Rollstuhlfahrer*innen mitgenommen werden können. Auch für Rollatoren und Kinderwagen muss genügend Platz sein. Diese Möglichkeiten sind wichtiger als feste Sitzplätze für die übrigen Mitfahrenden, da reichen im Zweifel auch Klappsitze.

Die Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern im öffentlichen Verkehr sind zu fördern, um eine den individuellen und strukturellen Gegebenheiten angepasste Nutzung des Umweltverbunds zu ermöglichen. Ggf. sind dafür Fahrradträger an der Rückseite der Busse anzubringen. Auch sollte sich der Landkreis dafür einsetzen, dass nicht nur Fahrräder im engen Sinne, sondern auch Lastenräder, Fahrradanhänger etc. im öffentlichen Verkehr transportiert werden können.

Alle neuen Busse sollen Elektrobusse sein. In wenigen Jahren sollen alle im Landkreis Lüneburg verkehrenden Linienbusse durch Elektrobusse ersetzt werden.

Fahrradmitnahme soll bei ausreichend Platz grundsätzlich möglich sein, also nicht abgelehnt werden dürfen, wenn der Platz nicht für Kinderwägen, Rollstühle, Rollatoren oder andere Fahrräder benötigt wird.

Für die Sicherung von Fahrrädern, Rollatoren, Kinderwagen und anderen Gefährten sind Sicherungsgurte an den Wänden vonnöten (wie in der Bahn).

Keine Werbung an und in den Fahrzeugen – weder im Außen- und Innenbereich, noch auf Monitoren. Die Fahrzeuge der MOIN sollen einheitlich und ansprechend gestaltet sein. Die Monitore sollen lediglich relevante Informationen anzeigen zu den nächsten Haltestellen, Anschlüsse, evtl. Änderungen usw.

In allen Fahrzeugen soll die größtmögliche Verhinderung von Abbiegeunfällen angestrebt werden – daher sollen auch in allen Bussen elektronische Abbiege-Assistenz-Systeme eingesetzt werden.

Alle Busse sollen mit Fahrgastzählssystemen ausgestattet sein und die Informationen laufend zur Optimierung des Betriebs ausgewertet und öffentlich gemacht werden. Das soll über eine Online-Plattform erfolgen sowie über mindestens jährliche Berichte im Ausschuss für Mobilität des Landkreises Lüneburg.

Ausstattung der Haltestellen & Modal Switch

An allen hochfrequentierten Haltestellen (mindestens 100 Fahrgäste am Tag) sollen Möglichkeiten zum Modal Switch geschaffen werden. Dazu soll es jeweils Fahrradbügel (Kreuzberger Bügel) bei den Haltestellen geben sowie tw. abschließbare Fahrradboxen mit Lademöglichkeit. Auch Schließfächer soll es nicht nur am ZOB geben. An einigen Haltestellen soll es StadtRAD- und Carsharing-Stationen geben. Auch Pkw-Stellplätze sind im Umfeld regional wichtiger Haltepunkte (z. B. Bleckede) sinnvoll.

Der gesamte Bereich des Lüneburger ZOB muss barrierearm umgebaut werden. Dazu gehören sichere, barrierefreie und komfortable Verbindungen des Busbahnhofs mit den zwei Bahnhofsteilen sowie mit der Dahlenburger Landstraße und der Bleckeder Landstraße.

Ein barrierefreier Überweg in der Mitte oder am südlichen Ende des ZOB soll geprüft werden.

Der ZOB soll wesentlich sauberer gehalten werden. Raucherbereiche sind so einzurichten, dass eine Belästigung anderer Menschen möglichst stark vermieden wird.

Umstiegszeiten

Die Umstiegszeiten am Lüneburger ZOB für wichtige Wegeketten sollen ausreichend sein, damit auch mobilitätseingeschränkte Personen Verbindungen entsprechend sicher nutzen können, ohne Angst zu haben, den Anschlussbus zu verpassen, z. B. auch wenn es leichte Verspätungen der ersten Verbindung gibt. Sonst hätte es zur Folge, dass eingeschränkte Personen weiterhin wesentlich früher aufbrechen müssen, um trotz solcher Situationen pünktlich an einem gewählten Ziel anzukommen.

Koordinierung

Es soll eine bessere Koordinierung der einzelnen Akteure, also z. B. von Bussen und Bahnen erfolgen.

Informationen

Es sollen per App und Webseite jederzeit umfassende, transparente und identische Informationen über das ÖPNV-System verfügbar sein. Diese Informationen müssen auch an den Haltestellen möglichst selbsterklärend und in der Mobilitätszentrale verfügbar sein.

Elektronische Anzeigen sollen an allen Bushaltestellen ab 100 Einsteigenden am Tag eingerichtet werden.

Zusätzlich zu einer Angabe in Minuten, wann der Bus tatsächlich an der gewünschten Haltestelle ankommt, sollte es auch eine Karte geben, die anzeigt, wo der gewünschte Bus derzeit steht.

Über alle Möglichkeiten des ÖPNV im Landkreis Lüneburg soll umfassend und für die verschiedenen Nutzer*innen-Gruppen passend aufgeklärt werden, sodass allgemein bekannt ist, welche Optionen bestehen und wie diese genau funktionieren.

In den Bussen soll es jeweils möglichst große Monitore mit deutlicher Schrift geben, auf denen die nächsten paar Haltestellen sowie die Zielhaltestelle angezeigt werden. Ergänzend wären eine Anzeige der Uhrzeit, der Verspätung sowie der Umstiegsmöglichkeiten und deren Verspätungen hilfreich. Es sollen keine Informationen angezeigt werden, die keinen Zusammenhang mit der öffentlichen Mobilität haben, so z. B. keine Werbung.

In den Bussen ist ein Platz an der Wand am Eingang dafür vorzusehen, über spezifische Angebote oder z. B. den Fahrgastbeirat zu informieren.

Busbeschleunigung

In allen Bussen, nicht nur in denen, die direkt der MOIN gehören, sondern auch bei Bussen der beauftragten weiteren Unternehmen, sollen elektronische Geräte zur Busbeschleunigung an Ampeln verbaut sein.

Alle Ampeln, die auf Wegen des ÖPNV liegen, sollen entsprechend ausgerüstet werden, um eine Vorrangschaltung des Busverkehrs zu ermöglichen.

Es sollen Bus- und Umweltspuren (gemeinsame Nutzung von Fahrspuren durch ÖPNV und Radverkehr) eingerichtet werden. Diese sind auch für den Rettungsverkehr gegenüber MIV-Fahrspuren vorteilhaft. Der Landkreis soll sich bei den Kommunen dafür einsetzen, die Umverteilung der Verkehrsflächen auf wichtigen Achsen des Busverkehrs vorzunehmen.

Die im Nachhaltig Urbanen Mobilitätsplan (NUMP) der Hansestadt Lüneburg vorgeschlagenen Maßnahmen zur Busbeschleunigung sollen umgesetzt werden.

Mögliche Straßen zur baulichen Busbeschleunigung über Bus- oder Umweltspuren sind u. a.: Schießgrabenstraße, Lindenstraße, Dahlenburger Landstraße, Bleckeder Landstraße, Willy-Brandt-Straße, Stresemannstraße, Bockelmannstraße.

Baustellensituationen

Auch in Baustellensituationen braucht es eine bestmögliche Busbeschleunigung und ggf. eine Routenoptimierung zur Fahrtzeitoptimierung. Es ist nicht sinnvoll, wenn Busse große Umwege nehmen und dabei zusätzlich im Autostau stehen.

Kleinere Fehler im Text

S. 20: „linkselbisch“ statt „rechtseibisch“

S. 71: „Agenda 2030“ statt „Agende 2030“

S. 123: „StraßenbaulastTrägerinnen und Träger“ → „Straßenbaulast-Trägerinnen und -Träger“

S. 140: Link ist nicht blau abgedruckt



Hansestadt Lüneburg

Beirat für Seniorinnen und Senioren

Seniorenbeirat Lüneburg, Am Markt 2, 21335 Lüneburg

Landkreis Lüneburg
Fachdienst Mobilität
Frau Harlfinger-Düpow

Barbara Schmidt
stellv. Vorsitzende
Büro:
Am Markt 2, 21335 Lüneburg
Telefon: 04131 309-3589
seniorenbeirat@stadt.lueneburg.de

Privat: 04131 45131
Mobil: 0171 8353520

Per Mail an:

- Landkreis Lüneburg
- Hansestadt Lüneburg, 1. Stadtrat, Herr Moßmann
- Leiterin des Ratsbüros, Frau Kamionka
mit der Bitte um Weitergabe an die Vorsitzenden der Ratsfraktionen
- Presseverteiler

Lüneburg, 03.06.2025

Stellungnahme des Beirats für Seniorinnen und Senioren in der Hansestadt Lüneburg (SBR)
zum Nahverkehrsplan des Landkreises Lüneburg

Sehr geehrte Frau Harlfinger-Düpow,

auf den folgenden Seiten die Stellungnahme zum Nahverkehrsplan durch den Beirat für Seniorinnen und Senioren in der Hansestadt Lüneburg (SBR). Als solcher beschränken wir unsere Ausführungen auf den hiesigen Stadtverkehr.

Diese Aufstellung ist sicherlich nicht abschließend. Wir gehen davon aus, dass der neue Nahverkehrsplan ein "atmender Nahverkehrsplan" ist.

Wir gehen weiter davon aus, dass über sinnvolle Veränderungen und Anregungen im Fahrgastbeirat beraten wird.

Abschließend danken wir allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Moin sowie Kreis- und Stadtverwaltung für die ausführlichen Informationen in den Fachausschüssen und Bürgerversammlungen.

Mit freundlichen Grüßen

Barbara Schmidt
Stellv. Vorsitzende

Petra Sarnes
Mitglied im Arbeitskreis Mobilität



Stellungnahme zum Nahverkehrsplan des Landkreises Lüneburg

1. Mobilität ist die Grundlage für die gesellschaftliche Teilhabe von Seniorinnen und Senioren. Dafür ist der ÖPNV das wichtigste Verkehrsmittel vor Fahrrad, SPNV, DB und Auto. Deshalb ist für uns wichtig:

- Verlässlichkeit (Pünktlichkeit) des ÖPNV
- Fahrplan täglich von 06:00–24:00 Uhr
- Attraktive Taktzeiten
- Gute Verknüpfung mit DB, SPNV und anderen Buslinien in Stadt und Region Lüneburg
- In den Randzeiten Bedienung durch ASM und Nachtlinien
- Barrierefreie Haltestellen mit ausreichend Sitzgelegenheiten, höhengleichen Einstiegen in den Bus und lesbaren Busfahrplänen
- Moderne, umweltfreundliche Busse
- Genügend Platz in den Bussen für Rollstuhlfahrer, Rollatoren und Kinderwagen
- Leistungsfähige Klimaanlage im gesamten Bus
- Bezahlbare Bustickets entsprechend der HVV-Tarife

2. Wir begrüßen

- die Vereinheitlichung der Taktzeiten auf 20 Minuten
- die Verlängerung der Betriebszeiten in den Abendstunden
- die zusätzlichen Minibuslinien
- die Anbindung von Kaufland und Hanseviertel
- den grundsätzlichen 300 m-Radius der Haltestellen
- den zeitlichen Versatz der Abfahrtszeiten der Linien 5011 und 5014 ab Haltestelle Bülow's Kamp/ Kaltenmoor und die sich damit ergebene Bereitstellung eines 10 Minuten-Taktes für den Stadtteil Kaltenmoor
- die Einführung einer zusätzlichen Stadtverkehrslinie
- die geplante Anbindung der Stadtteile Alt-Hagen und Wilschenbruch mit Rufbussen/ASM Nachtverkehr



3. Vorschläge für Verbesserungen

- Zügiger barrierefreier Ausbau der Haltestellen. Seniorengerechte Sitzgelegenheiten.
- Kein Rückbau der Busspur Dahlenburger Landstraße
- Keine Verlängerung der Linie 5011 von Kaltenmoor nach Bülows Kamp
 - Haltestelle West Bülows Kamp (Bushaltestelle ist für Einstieg und Ausstieg) ist nicht für zwei Busse (Gelenkbusse) ausgebaut
 - Provisorische Haltestelle Ost (EDEKA-Seite) ist nicht ausgebaut. Gehweg zu schmal.
 - Die notwendige Toilette für das fahrende Personal kann im Umfeld der Haltestelle Julius-Leber-Straße (Süd)/Waldfriedhof gebaut werden. Dies erspart erhebliche Mehrkilometer (je Umlauf 1.000 m)
- Nach wie vor eine Busanbindung in den Stadtteil Klosterkamp
- Die Nachtlinien müssen mindestens je eine zentrale Haltestelle in den Stadtteilen anfahren. Z. B. Thorner Markt, Kreideberg
- Die Buslinie 5008 muss weiterhin Kreideberg–Bürgeramt–Rathaus–Am Sande–Bahnhof fahren, um den Wochenmarkt und die Innenstadt zu erreichen.
- Kein neues Liniennummernkonzept einführen. Verwirrt nur. Sinnhaftigkeit ist nicht zu erkennen.
- Zusätzliche City-Linien mit Elektrominibussen im 10 Minuten-Takt mit Kurzstreckentarif
 - Bahnhof–Am Sande–Leuphana und zurück
 - Bahnhof–Rathaus–Krankenhaus–Sülzwiesen und zurück
- An Samstagen kostenlose Busnutzung (siehe Modell Oldenburg)
- Wiedereinführung des HVV-Kurzstreckentarifs
- Einführung eines Sozial-/Seniorentickets wie im HVV
- Ständige Schulungen der Fahrer/innen (Kundenorientierung, Anfahren der Haltestellen, Absenken der Busse für das Ein-/Aussteigen von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen)
- Vermehrte Reinigung in den Bussen
- Einsatz von Sicherheitspersonal zu bestimmten Zeiten in den Bussen
- Zugänglichkeit der Bushaltestellen räumlich verbessern (breite Bussteige, Querungshilfen)
- Zugänglichkeit der Bushaltestellen einschließlich der Sitzgelegenheiten Am Sande gewährleisten. Alkohol trinkende Personen – Sicherheit verstärken.
- Beibehaltung/Ausbau ASM-Verkehr
- Die Einführung des On-Demand-Verkehrs bedarf noch grundsätzlicher weiterer Diskussion



- Weitere Anbindung der Haltestelle Waldfriedhof (Deutsch-Evern-Weg) mit der Linie 5011.
- Linie 5019: Bedienung der Haltestelle Freibad zwischen 1.4. und 30.9. im 30 Minuten-Takt.
- Erweiterung/Modernisierung des ZOB zum modernen zentralen Umsteigepunkt zum Fernverkehr/SPNV
- Tarifgerechte Bezahlung der Busfahrer/innen. Auch der Nachunternehmen.
- Anzeigetafeln in den Bussen mit großer Schrift (Muster Metronom)
- Unverzögerlicher Ausbau des dynamischen Fahrgastinformationssystems
- Abbau von Barrieren, Engstellen in den Straßen, z. B.:
- Ahornweg/Bachstraße
- Auf der Höhe
- Schomakerstraße
- Magdeburger Straße
- Straßenzug *Altenbrückertorstraße – Bei der St. Johanniskirche*: Hier Vorfahrtsregelung für den Fahrzeugverkehr gegenüber der Einmündung *Bei der Ratsmühle*.

gez. Petra Sarnes
Mitglied im AK Mobilität