

# 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 Verkehrsverbände 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 Verkehrsverbände (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 Kinderwagen, 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 Fahrgastzählsystemen 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