

## **4. Nahverkehrsplan Landkreis Lüneburg 2018 - 2023**

### **Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken**

(Es werden nur inhaltliche Anmerkungen dargestellt. Korrekturen, Aktualisierungen oder redaktionelle Hinweise werden in jedem Fall berücksichtigt.)

Stand: 09.10.2018

lfd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
<b>Verkehrsunternehmen / Verbundorganisationen</b>							
1.1	Kap. 2	HVV GmbH	Kap. 2.2.1.2: Hier sollten in der Aufzählung die aktuell gültigen HVV-Arbeitsbereiche (vgl. Organigramm) aufgeführt werden: Schienenverkehr/Planung — Busverkehr/Angebot — Tarif/Vertrieb — Marktkommunikation — Finanzierung/Vergabe. Nachfolgender Satz: „Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV und den SPNV verbleibt im HVV bei den Ländern und Kreisen / Landkreisen.“ „ÖPNV“ und „SPNV“ tauschen, um die Zuordnung der Zuständigkeiten besser sichtbar zu machen.	Der Anregung wird gefolgt. Das Kapitel wird entsprechend ergänzt.	X		
1.2	Kap. 2	HVV GmbH	Kap. 2.3: Im Kapitel „Finanzierung des ÖPNV“ wird an keiner Stelle darauf eingegangen, welche Auswirkungen die im Kapitel 2.1.1 auf der Seite 11 mitgeteilte Entscheidung für eine Finanzierung durch eine allgemeine Vorschrift hat. Dabei besteht hier in unmittelbarer logischer Zusammenhang. Es soll klargestellt werden, in welcher Höhe und nach welchen Mechanismen die im Kapitel 2.3 benannten Mittel zukünftig über die allgemeine Vorschrift den Verkehrsunternehmen zur Verfügung stehen.	Aussagen zur Finanzierung des ÖPNV über die ab dem 01.12.2019 in Kraft tretende allgemeine Vorschrift sind im Nahverkehrsplan nicht erforderlich, da die Finanzierungsmechanismen, einschließlich der Höhe der Ausgleichsbeträge in den ersten Jahren, der allgemeinen Vorschrift selbst entnommen werden können.			X
1.3	Kap. 5	HVV GmbH	Maßnahme 10: Hier nochmal auf Umlandstandard anstatt Großbereichsstandard verweisen „Die in der jeweils aktuellen Fassung geltenden HVV-Standards gelten dabei als Mindestanforderung,“ (vgl. S. 74, Kap.5.2.1 unten)	Die angeregte Klarstellung wird in den NVP aufgenommen.	X		
1.4	Kap. 5	HVV GmbH	Maßnahme 12: Wir weisen darauf hin, dass die Maßnahme im Vorfeld der Vergabe „Hansenetz 2018+“ von der LNVG geprüft wurde und aus betrieblichen Gründen (keine verfügbaren Fahrlagen im Sinne der Maßnahme) verworfen werden musste.	Dem Aufgabenträger ist bewusst, dass unter den derzeitigen betrieblichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen eine bessere zeitliche Verteilung des SPNV-Angebotes auf der KBS 110 nicht möglich ist. Dennoch hält er grundsätzlich an diesem Ziel fest und bittet um jährlich wiederkehrende Prüfung, ob auf Basis der jeweils aktuell verfügbaren Fahrplantrassen ggf. kleinere Optimierungen möglich sind. Die Maßnahme 12 wird um diese ergänzenden Aussagen erweitert.	X		
1.5	Kap. 5	metronom Eisenbahngesellschaft mbH	Während die Aufnahme des Linienverkehrs am Sonntagvormittag aus unserer Sicht ausreichend dimensioniert umgesetzt ist, sind die Bedienungszeiten abends, insbesondere an den Wochenendnächten FrSa und Sa/So auch im Planzustand noch nicht ausreichend für eine Stadt der Größe und Bedeutung und des kulturellen Angebots wie Lüneburg.	Der Aufgabenträger hält die Bedienungszeiten im Stadtbusverkehr für ausreichend, da das ASM in Ergänzung zum Linienverkehr am späteren Abend zusätzliche Fahrtmöglichkeiten bietet.			X
1.6	Kap. 5	metronom Eisenbahngesellschaft mbH	Die Verknüpfung mit dem SPNV am Bf. Lüneburg (insbesondere in/aus Richtung Hamburg) ist lt. IMK und NVP ein "wesentliches verkehrliches Merkmal des Stadtbusverkehrs". Hier stellen wir fest, dass es grundsätzlich bei den meisten Linien (auch derzeit schon) gelingt, möglichst alle Anschlüsse auf den ZOB zu optimieren. Einzelne Ausnahmen im Status Quo treffen das Kriterium der Vermeidung von	Der Aufgabenträger nimmt die Hinweise zur Kenntnis. Nachdem das Leistungsangebot auf den Stadtbuslinien ab Dezember 2019 final abgestimmt worden ist, wird die KVG eine vollständige Umlaufplanung durchführen und dabei auch eine Anschlussoptimierung am Bf. Lüneburg vornehmen. Der Aufgabenträger weist allerdings darauf hin, dass aus betrieblich-	(X)		

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
			<p>Wartezeiten &gt; 10 Minuten derzeit jedoch nicht. Wir bitten Sie daher für die Neukonzeption des Fahrplans folgende Stadtbushaltestellen besonders zu prüfen:</p> <p>Zubringerfunktion in der Morgen-HVZ: Der entscheidende Bezugspunkt aller Stadtbushaltestellen sollte in der morgendlichen HVZ der metronom der Linie RE 3 in Richtung Hamburg mit Abfahrt des Zuges immer zur Minute 28 sein. Bei folgenden Linien ist dies (derzeit) nicht der Fall:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Linie 5005 aus Ochtmissen</li> <li>▪ Linie 5006 aus Adendorf</li> <li>▪ Linie 5011 aus Rettmer/Häcklingen</li> <li>▪ Linie 5012 aus Hagen</li> <li>▪ Linie 5014 von Bülow's Kamp</li> <li>▪ Linie 5015 aus Jüttkenmoor</li> </ul> <p>Abbringerfunktion in der Nachmittags-HVZ: Der entscheidende Bezugspunkt aller Stadtbushaltestellen sollte in der nachmittäglichen HVZ der metronom der Linie RE 3 aus Richtung Hamburg mit Ankunft des Zuges immer zur Minute 32 sein. Bei folgenden Linien ist dies (derzeit) nicht der Fall:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Linie 5002 Richtung Bardowick</li> <li>▪ Linie 5011 Richtung Kaltenmoor</li> <li>▪ Linie 5012 Richtung Hagen</li> <li>▪ Linie 5014 Richtung Kreideberg</li> <li>▪ Linie 5015 Richtung Jüttkenmoor</li> <li>▪ (künftige Stadtbushaltestelle) Linie 5019 Richtung Wendisch Evern</li> </ul>	wirtschaftlichen Gründen voraussichtlich nicht auf allen Linien – sowohl im zuführenden wie im aufnehmenden Verkehr – optimale Anschlüsse an den SPNV hergestellt werden können. In diesem Fall sollte der Anschluss zumindest in Lastrichtung den im NVP genannten Kriterien genügen.			
1.7	Kap. 5	metronom Eisenbahngesellschaft mbH	<p>Bezüglich der Linie 5002 regen wir zudem an, eine Anbindung des SPNV-Haltespukts Bardowick in/aus Richtung Ortszentrum/Siedlungsschwerpunkt zu prüfen. Um hier attraktive Reiseketten zu schaffen, müsste die Anbindung besser sein. Zum einen mangelt es an einer Bushaltestelle direkt (und mit Benennung nach dem Bahnhof) am SPNV-Haltespuk. Andererseits gibt es keine Vertaktung auf die metronom Züge der Linie RB 31 in/aus Richtung Hamburg. Derzeit ist es somit für Fahrgäste aus dem Ortszentrum Bardowicks nicht möglich, am Haltespuk Bardowick ein-/auszusteigen und mit dem Bus die verbleibende Strecke zwischen Ortszentrum und Bahnhof zurückzulegen.</p>	<p>Eine Anbindung des Ortskerns von Bardowick an den Bf. Bardowick hält der Aufgabenträger <u>in Richtung Lüneburg</u> für nicht zielführend, da Fahrgäste hier das umsteigefreie Angebot der Stadtbushaltestelle 5002 nutzen können. <u>In Richtung Hamburg</u> könnte eine Anbindung des Bf. Bardowick grundsätzlich sinnvoll sein, allerdings wird die Anbindung über die Linie 5002 aufgrund der damit verbundenen hohen betrieblichen Komplexität (u. a. Anschlusssicherung am Bf. Lüneburg) als nicht zielführend angesehen. Stattdessen sollte geprüft werden, ob die geplante Rufbuslinie Gellersen – Bf. Bardowick hierfür genutzt werden kann.</p>		X	
1.8	Kap. 5	metronom Eisenbahngesellschaft mbH	<p>Bei der Analyse der dargestellten Fahrplankonzepte für die ÖPNV-Achsenverkehre sind uns folgende Aspekte besonders aufgefallen, die noch einmal überprüft werden sollten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es gibt eine Reihe von Fahrten bei allen regionalen Hauptlinien, die alle zwischen 7:40 Uhr und 7:50 Uhr am Bahnhof Lüneburg ankommen. Sind diese für den Schulverkehr gedacht? Für den metronom-Anschluss ist diese Zeit nicht</li> </ul>	<p>Bezüglich der Anschlussoptimierung zwischen den regionalen Hauptlinien und dem SPNV wird auf das unter der Ifd. Nr. 1.6 beschriebene Vorgehen verwiesen, das auch hier vorgesehen ist.</p>	(X)		

lfd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
			<p>sinnvoll, da der nächste metronom in Richtung Hamburg erst um 8:04 Uhr fährt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gleiches gilt auch für Fahrten auf der Linie 5200, insbesondere tagsüber.</li> </ul>				
1.9	Kap. 5	metronom Eisenbahngesellschaft mbH	<p>Auch und gerade die Anschlusssicherung zwischen Bahn und Bus ist ein essentieller Baustein einer durchgehenden und verlässlichen Reisekette mit dem ÖPNV. Diesbezüglich richtet der NVP in der Maßnahme 6 explizite Wünsche an die beteiligten Verkehrsunternehmen metronom und KVG (bzw. ihre Subunternehmer): "Daher ist zwischen der metronom Eisenbahngesellschaft mbH und den Busunternehmen eine direkte Kommunikationsmöglichkeit sicherzustellen, damit bei Zugverspätungen die Busfahrer informiert werden und nach Möglichkeit auf die Umsteiger warten können. Welche Kommunikationswege dies sein können, ist von den Unternehmen bilateral zu klären" (vgl. S. 112).</p> <p>Hierzu stellen wir fest: Die KVG hat bereits beschlossen, ein Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) zu beschaffen. Somit ist dann künftig zumindest die Kommunikation zwischen dem Busfahrer und der KVG-Leitstelle einfacher und zuverlässiger. Der zweite Schritt wäre dann, dass sowohl unsere Leitstelle in Celle als auch die KVG-Leitstelle (bzw. evtl. sogar der Busfahrer) jeweils die Live-Daten des anderen sehen können. Aktuell werden manuelle Anschlusssicherungen durchgeführt, die ebenfalls die Anforderungen aus dieser Maßnahme erfüllen.</p> <p>Aus unserer Sicht ist es richtig, dass im NVP darauf hingewiesen wird, dass die Verantwortung für die Anschlussgewährung hauptsächlich bei der KVG liegt. Den empfohlenen Meldeweg (Fahrpersonal kontaktiert KVG-Leitstelle, KVG-Leitstelle entscheidet über Anschlusssicherung) begrüßen wir, da so ein einheitliches Verhalten aller Stadt- und Regionalbusse gewährleistet ist.</p>	<p>Der Aufgabenträger nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis, verweist aber darauf, dass beide Unternehmen für eine funktionierende Anschlusssicherung verantwortlich sind. So sieht der Aufgabenträger z. B. bei Verspätungen auf der Schiene vor allem metronom in der Pflicht, darüber rechtzeitig die Verkehrsunternehmen zu informieren, die am Bf. Lüneburg Anschlussverbindungen im Busverkehr anbieten.</p> <p>Die Beschreibung der bereits im NVP enthaltenen Maßnahme 6 wird wie folgt ergänzt:</p> <p>„Die Abstimmung der Fahrpläne zwischen Bus und Bahn sowie deren Sicherstellung hat in Flächenlandkreisen eine hohe Bedeutung, insbesondere für Fahrgäste, die auf die jeweils letzten Fahrten von Regionalbuslinien angewiesen sind. Daher ist zwischen der metronom Eisenbahngesellschaft mbH und den Busunternehmen eine direkte Kommunikationsmöglichkeit sicherzustellen, damit bei Zugverspätungen die Busfahrer informiert werden und nach Möglichkeit auf die Umsteiger warten können. Welche Kommunikationswege dies sein können, ist von den Unternehmen bilateral zu klären.</p> <p>Zu bedenken ist dabei allerdings, dass die Busse am Bf. Lüneburg zeitlich nicht unbegrenzt auf verspätete Züge warten können, da sie selbst einen Fahrplan einzuhalten haben und eigene Anschlüsse in der Region sicherstellen müssen. Zudem ist zu vermeiden, dass sich verspätete Abfahrten am Bf. Lüneburg auch auf Folgeleistungen auswirken.“</p>		X	
1.10	Kap. 5	metronom Eisenbahngesellschaft mbH	<p>Die Maßnahme 12 (Zeitliche Optimierung des SPNV-Angebotes auf der KBS 110) richtet sich explizit an uns als Betreiber des SPNV auf dieser Strecke. Die Problematik ist bei uns und auch bei unserem Aufgabenträger, der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG), bereits bekannt und wird regelmäßig neu bewertet. Wir lassen gemeinsam mit der LNVG für jedes neue Fahrplanjahr prüfen, ob wir nicht andere Taktlagen fahren können. Leider gibt es diverse Zwangspunkte, die uns bei der Planung wenig Spielraum lassen. Hierzu gehört in erster Linie die Verfügbarkeit von Trassen auf dieser hochbelasteten Schienenstrecke. [...] Die Aussichten auf eine signifikante Verschiebung der Taktlagen sind daher sehr schlecht. Auch unsere Rahmenkapazitäten und der Ausschreibungsfahrplan für den neuen Verkehrsvertrag ab Dezember 2018 enthalten die aktuellen Taktlagen. Umso wichtiger ist die Umsetzung des geplanten Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur zwischen Hamburg und Celle/Hannover durch zusätzliche Gleise oder Strecken. Von zumindest einem dritten Gleis auch zwischen Lüneburg und Uel-</p>	Siehe lfd. Nr. 1.4	X		

lfd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
			zen/Celle sowie verbesserten Fahrmöglichkeiten im Bahnhofsbereich Lüneburg (insb. auf der Westseite) profitieren unmittelbar auch die Pendler des Landkreises Lüneburg.				
1.11	Kap. 5	metronom Eisenbahngesellschaft mbH	Die Reaktivierung der Bahnstrecken nach Bleckede und Amelinghausen vermissen wir dagegen im vorliegenden Entwurf des NVP. Dieses Thema wird bedauerlicherweise mit keinem Wort erwähnt. [...]Aus unserer Sicht spricht vieles dafür, dass der Landkreis sich weiterhin für die Reaktivierung der beiden genannten Strecken stark machen sollte, um das SPNV-Angebot im Landkreis noch weiter zu verbessern und auch die Fläche wieder stärker anzubinden.	s. lfd. Nr. 3.23	X		
<b>Aufgabenträger</b>							
2.1	Kap. 3	Landesnahverkehrs-gesellschaft mbH	Kap. 3.4.7: ... der Tarif der Deutschen Bahn AG (wenn Start oder Ziel der Fahrt im übrigen Bundesgebiet liegt bzw. wenn innerhalb Niedersachsens der Fernverkehr zum Erreichen des Zieles benutzt wird).	Die Ergänzung wird übernommen.	X		
2.2	Kap. 3	Landesnahverkehrs-gesellschaft mbH	Kap. 3.4.7: Anmerkung zum Niedersachsentarif: Die geplante Anschlussmobilität der NITAG wird nicht erwähnt. Unser Hinweis: „Es ist geplant, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 landesweit und somit auch an den betroffenen SPNV-Haltestellen des Landkreises Lüneburg die integrierte Anschlussmobilität (im SPNV-Fahrschein integrierter Fahrschein für den kommunalen Vor-/Nachlauf) für Fahrgäste aus dem Anwendungsgebiet des Niedersachsentarifes umzusetzen. Darüber hinaus wird eine Anerkennung des Niedersachsen-Tickets im ÖPNV auch im Gebiet der VNN im Rahmen des Niedersachsentarifes angestrebt.	Die Ergänzung zum Niedersachsentarif wird übernommen.	X		
2.3	Kap. 5	Landkreis Harburg	Die Linie 5200 wird von den Bürgerinnen und Bürgern aus der Samtgemeinde Salzhausen sehr gut angenommen. Freitags fährt jedoch der letzte Bus Richtung Salzhausen um 20:37 Uhr, am Samstag bereits um 18:40 Uhr vom Bf. Lüneburg ab. Für viele Fahrgäste ist diese Zeitlage zu früh, insbesondere wenn kulturelle Veranstaltungen in Lüneburg besucht worden sind. Vor diesem Hintergrund wird angeregt, freitags und samstags wenigstens eine Spätfahrt (besser noch zwei) von Lüneburg nach Salzhausen anzubieten: Eine Fahrt zwischen 22:30 Uhr und 23:30 Uhr und, sofern möglich, eine Fahrt nach Mitternacht ähnlich der auf der Linie 4406.	Derzeitig sieht der Aufgabenträger keine Notwendigkeit für eine Fahrt am späten Abend im klassischen Linienverkehr. Die Betriebszeiten auf der Linie 5200 entsprechen an allen Wochentagen dem Angebotsstandard, der als Grundangebot ab Dezember 2019 auf allen regionalen Hauptlinien gelten wird.			X
2.4	-	Landkreis Harburg	Der Landkreis Harburg hat nach wie vor großes Interesse an einer Verbesserung des Busverkehrs in der Elbmarsch. Hier steht eine verbesserte Anbindung von/nach Lüneburg aus Marschacht eindeutig im Vordergrund. Die heutige Linie 5405 ist, besonders durch den Schülerverkehr im Bereich Lüneburg, kaum getaktet und bietet nur wenige direkte Fahrtmöglichkeiten. Die Samtgemeinde Elbmarsch	Eine Umsetzung des großen „Elbmarschsterns“ im bislang diskutierten Umfang wird vom Aufgabenträger abgelehnt, da er hierfür kein ausreichendes Fahrgastpotenzial sieht. Dennoch erkennt der Aufgabenträger an, dass eine schnelle Direktverbindung zwischen Lüneburg und Geesthacht/HH-Bergedorf insbesondere für Berufstätige		X	

lfd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
			und auch unser Fahrgastbeirat sehen hier einen dringenden Verbesserungsbedarf. Sollte sich dabei, durch Umsteigemöglichkeiten in Marschacht, ggf. auch eine Verbesserung für die Binnenmarsch ergeben, wäre schon eine große Verbesserung für die Elbmarsch erreicht. Vielleicht lässt sich hier zumindest eine kleine Umsetzung des „Elbmarschstern“ zwischen den beiden Landkreisen erreichen.	attraktiv sein könnte, die im Osten Hamburgs arbeiten/wohnen. Der Landkreis wird sich daher für die Einrichtung einer sogenannten Landesbuslinie einsetzen (s. lfd. Nr. 3.57).			
2.5	Kap. 5	Landkreis Lüchow-Dannenberg	Auf den Seiten 87/91 wird dargelegt, dass geplant ist, die Linie 5304 einzustellen. Seit dem 01.08.2018 gilt im Landkreis Lüchow-Dannenberg das neue Fahrplankonzept, dass eine Verknüpfung der Linie 8000 mit der Linie 5304 in Metzingen und in einigen Fällen auch in Hitzacker vorsieht. Diese Verknüpfung ist in langen Verhandlungen mit der KVG und mit Ihrer Kenntnisnahme zustande gekommen. Eine Einstellung der Linie 5304 würde zu einem Verbindungsabbruch zum Oberzentrum Lüneburg führen. Das würde dem Nahverkehrsplan des Landkreises Lüchow-Dannenberg mit dem zugehörigen Fahrplankonzept widersprechen und kann im Sinne der Fahrgäste nicht akzeptiert werden. Die Verbindung aus dem Landkreis Lüchow-Dannenberg nach Lüneburg muss auch in Zukunft sichergestellt werden. In welcher Art und Weise dies erfolgt, muss abgestimmt werden. Z. B. würde eine Verlängerung von Metzingen nach Dahlenburg für den Landkreis Lüchow-Dannenberg eine Umplanung des gerade erst erstellten Fahrplankonzeptes und erhebliche Mehrkosten für die Zusatzkilometer bedeuten. Daher wäre es sinnvoll die Linie 5300 zu den jetzt bestehenden Verknüpfungszeiten zur Linie 8000 zu erweitern, ohne dass es zu einem zweiten Umstieg in Dahlenburg führt. Ansonsten würden die Fahrgäste dies als eine Verschlechterung wahrnehmen.	Der Aufgabenträger sichert dem benachbarten Aufgabenträger zu, dass bei einer Einstellung der Linie 5304 ein Ersatzangebot auf heutigem Niveau (d. h. Einzelfahrten) eingerichtet wird, mit welchem Fahrgäste aus Lüchow-Dannenberg weiterhin mit dem Bus das Oberzentrum Lüneburg erreichen können. Ob hierfür ein Rufbus-Angebot eingerichtet wird, die Verbindung über eine Verlängerung der Linie 8000 oder der Linie 5300 sichergestellt wird oder neue Übergabepunkte definiert werden, ist einvernehmlich abzustimmen. In Anbetracht der überschaubaren Nachfrage und der insgesamt geringen Anzahl der heute bestehenden durchgehenden Verbindungen haben für den Aufgabenträger jedoch kostengünstige Maßnahmen den Vorrang.		X	
<b>Städte / Samtgemeinden / Gemeinden</b>							
3.1	Kap. 5	Hansestadt Lüneburg	Die Integration Wendisch-Everns (Linie 5019) und Deutsch-Everns (Linie 5020) in den Stadtverkehr entspricht den Forderungen der Stadt.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.	X		
3.2	Kap. 5	Hansestadt Lüneburg	Die Verlängerung der Betriebszeiten auf den Stadtbuslinien entspricht den Forderungen der Stadt.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.	X		
3.3	Kap. 5	Hansestadt Lüneburg	Die Umsetzung eines einheitlichen Taktrasters (30/15min) auf allen Stadtbuslinien entspricht den Forderungen der Stadt.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.	X		
3.4	Kap. 5	Hansestadt Lüneburg	Auf den Linien 5002, 5005, 5007 und 5009 soll montags – freitags durchgehend (auch in der NVZ in den Tagesrandlagen) ein 30-Minuten-Takt angeboten werden.	Der geforderte 30min-Takt in der NVZ wird in den nachfragestarken Zeiten bereits heute angeboten. Einen 60min-Takt gibt es montags bis freitags nur in einem sehr begrenzten Zeitraum (Tagesrandlagen, vor 6.00 Uhr entgegen der Lastrichtung und nach 19.00 / 20.00 Uhr), in dem die Fahrgastnachfrage (deutlich) geringer ist. Teilweise bestehen zudem über andere Linien ergänzende Verbindungen (z. B. in Oedeme über 5003). Im Einklang mit dem Untersuchungsergebnis des IMK wird der 60min-Takt in den o. g. Tagesrandlagen damit als ein angemessener Angebotsstandard angesehen.			X

lfd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
3.5	Kap. 5	Hansestadt Lüneburg	Auf den Linien 5002, 5003, 5004, 5007 soll an Samstagen ganztägig ein durchgängiger 30-Minuten-Takt angeboten werden.	Der Aufgabenträger folgt der Anregung teilweise: Auf der Linie 5004 wird das Fahrplanangebot – analog zum Angebot auf den übrigen Linien – von morgens bis ca. 15.30 auf einen 30min-Takt verdichtet. An Samstagnachmittagen (ab ca. 15.30) wird jedoch der 60min-Takt auf den genannten Linien – im Hinblick auf die geringere Fahrgastnachfrage – als angemessen bewertet. Eine Verdichtung auf einen 30min-Takt wird nicht unterstützt.		X	
3.6	Kap. 5	Hansestadt Lüneburg	Die Linie 5002 ((Vögelsen)/Bardowick – ZOB) soll nach dem Wunsch der Gemeinde Bardowick nicht mehr über den Sande, sondern über den Reichenbachplatz direkt zum ZOB geführt werden, um die Fahrtzeit zu verkürzen und die Linie damit attraktiver zu gestalten. Die Auslassung des Platzes „Am Sande“ widerspricht aber dem Prinzip im Stadtverkehr, alle Stadtteile direkt an die Innenstadt anzubinden. Die Hansestadt fordert daher eine Beibehaltung der bisherigen Linienführung.	Die Forderung der Hansestadt wird abgelehnt. Eine Fahrtzeitverkürzung auf der Linie 5002 ist aus Sicht des Aufgabenträgers dringend erforderlich, um die Linie für die Nutzerinnen und Nutzer attraktiver zu gestalten. Dazu gehört neben dem Verzicht auf die Bedienung des Wohngebietes „Zeltberg“ (mittelfristig) auch die direkte Linienführung zum Bf./ZOB. Zudem bleibt die Innenstadt auch weiterhin über die Haltestelle „Reichenbachplatz“ für Fahrgäste in fußläufiger Entfernung erreichbar. Für mobilitätseingeschränkte Personen besteht die Möglichkeit, am Bf./ZOB in eine andere Stadtbuslinie umzusteigen, die weiterhin den Platz „Am Sande“ bedient. Der Aufgabenträger verweist darüber hinaus auf das Ziel der Hansestadt, den Platz „Am Sande“ vom Busverkehr zu entlasten. Hierzu können – mehr noch als die seltener verkehrenden Regionalbuslinien – die Stadtbusse einen entscheidenden Beitrag leisten.			X
3.7	Kap. 5	Hansestadt Lüneburg	Die Verlängerung der Linie 5004 (Hafen - Stadtkoppel – Hanseviertel - ZOB über Horst-Nickel-Straße, Lübecker Straße, Anna-Vogeley-Weg zur Bleckeder Landstraße und von dort aus über die Stadtkoppel in das Industriegebiet Hafen/zum Bilmer Berg; d. h. Übernahme des Astes der Linie 5010) entspricht den Forderungen der Stadt.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.	X		
3.8	Kap. 5	Hansestadt Lüneburg	Die Verlängerung der Linie 5009 (Mechtersen/Vögelsen – ZOB) bis zum Freibad entspricht den Forderungen der Stadt. Durch Übernahme dieses Astes der Linie 5010 bekommen dortige Anwohner eine umsteigefreie Verbindung zum Sande.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.	X		
3.9	Kap. 5	Hansestadt Lüneburg	Die im IMK sowie im NVP-Entwurf verankerten Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung der Leuphana-Universität durch einen 30 Min.-Takt auf der Linie 5001 bei gleichzeitiger Reduzierung der Fahrtenhäufigkeit auf den Linien 5011 und 5012 auf ein 30-minütiges Angebot wird aufgrund einer neuen Fahrgastzählung für nicht ausreichend erachtet.  Die Verwaltung der Hansestadt Lüneburg fordert daher stattdessen die Umsetzung des Gutachtens von planmobil: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beibehaltung des Angebotes auf der Linie 5001 (wegen der Ausrichtung auf den metronom)</li> <li>▪ Verdichtung des Angebotes auf den Linien 5011 und 5012 zwischen ZOB und Häcklingen bzw. ZOB und Bockelsberg mo-fr in der HVZ auf einen 15min-Takt.</li> </ul>	Der Aufgabenträger stimmt der Forderung der Verwaltung der Hansestadt zu und wird die entsprechenden Maßnahmen in den NVP aufnehmen.  Mit der Umsetzung der Maßnahmen sind <u>zusätzliche Mehrkosten</u> verbunden, die bislang noch nicht im NVP-Entwurf enthalten sind. Nach einer vereinfachten Kostenabschätzung liegen diese bei ca. 230.000 € / Jahr.	X		

lfd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
3.10	Kap. 5	Hansestadt Lüneburg	Der <u>Rat</u> der Hansestadt fordert: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beibehaltung des Angebotes auf der Linie 5001</li> <li>▪ Verdichtung des Angebotes auf den Linien 5011 und 5012 zwischen ZOB und Häcklingen bzw. ZOB und Bockelsberg mo-fr in der HVZ sowie der dazwischenliegenden NVZ auf einen durchgehenden 15min-Takt.</li> </ul>	Der Beibehaltung des heutigen Angebotes auf der Linie 5001 stimmt der Aufgabenträger zu. Eine <u>durchgehende</u> Taktverdichtung montags bis freitags vom Beginn der ersten HVZ bis zum Ende der zweiten HVZ auf 15 Minuten wird jedoch in verkehrlicher Hinsicht als nicht notwendig erachtet.		X	
3.11	Kap. 5	Hansestadt Lüneburg	Der <u>Ortsrat Oedeme</u> fordert: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verdichtung des Angebotes auf der Linie 5011 zwischen ZOB und Häcklingen mo-fr in der HVZ auf einen 15min-Takt.</li> </ul>	Der Aufgabenträger stimmt der Forderung zu und wird die entsprechende Maßnahme in den NVP aufnehmen. Die damit verbundenen Mehrkosten sind bereits unter der lfd. Nr. 3.9 benannt.	X		
3.12	Kap. 5	Hansestadt Lüneburg	Die neue Linienführung von 5011 und 5014 (Die Linie 5011 endet zukünftig am Waldfriedhof; dafür übernimmt die Linie 5014 die alleinige Bedienung der Haltestellen an der Carl-Friedrich-Goerdeler-Straße und fährt dafür bis Bülow's Kamp zukünftig im 15 Minuten Takt) entspricht den Forderungen der Stadt, da die Haltestelle Konrad-Adenauer-Straße zukünftig in der HVZ alle 30 Minuten von der Linie 5019 bedient wird.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.	X		
3.13	Kap. 5	Hansestadt Lüneburg	Es sind auf der Linie 5014 mo-fr in der HVZ durchgängig Gelenkfahrzeuge einzusetzen.	Der Einsatz von Gelenkfahrzeugen in der HVZ wird vom Aufgabenträger unterstützt, sofern die tatsächliche Nachfrage den Einsatz dieser Großraumfahrzeuge tatsächlich erfordert.	X		
3.14	Kap. 5	Hansestadt Lüneburg	Die <u>Verwaltung</u> stimmt der neuen Linienführung der Linie 5015 zu (die Linie endet zukünftig am Ebensberg/ Am Ziegeleiteich unter Auflassung der Schleife über Ortelsburger Straße/ Memeler Straße).	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.	X		
3.15	Kap. 5	Hansestadt Lüneburg	Der <u>Ortsvorsteher Ebensberg</u> spricht sich nach einer Bürgerversammlung auf der Linie 5015 für den Erhalt des bisherigen Linienweges (Haltestellen „Ortelsburger Straße“ / „Memeler Straße“, sowie die Verbindung nach Erbstorf) aus, ggf. unter Prüfung, inwieweit mindestens eine stündliche Bedienung der Haltestellen eine bessere Erreichbarkeit gewährleisten kann.	Die Forderung wird abgelehnt, da die Haltestellen wenig frequentiert sind und zwischen Ebensberg und Erbstorf/Adendorf (dort z. B. zum Sportzentrum) nur eine geringe Fahrgastnachfrage zu verzeichnen ist, die die Kosten für die Aufrechterhaltung des Linienverkehrs auf diesem Abschnitt nicht rechtfertigt. Zudem beträgt die Entfernung zum Sportzentrum nur ca. fünf Kilometer. Für diese Entfernung bietet sich die Nutzung des Fahrrades an.			X
3.16	Kap. 5	Hansestadt Lüneburg	Die Auslassung der Haltestelle „Am Sande“ auf den Linien 5019 (W-E) und 5020 (D-E) in Kombination mit der neuen Linienführung über Blümchensaal/ Konrad-Adenauer-Straße direkt nach Wendisch Evern bzw. über Willy-Brandt-Straße/Universitätsallee nach Deutsch Evern entspricht den Forderungen der Stadt, da dies den zentralen Innenstadtbereich entlastet und außerdem dadurch die Haltestellen „Feldstraße“ und „An der Roten Bleiche“ (bisher nur Linie 5001) eine konstante Bedienung auch an Samstagen und Sonntagen erhalten.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.	X		
3.17	Kap. 5	Hansestadt Lüneburg	Der Vorschlag zur Auflassung von fünf Haltestellen im Stadtverkehr (u. a. der Haltestelle „Veilchenring“, die zum Zeitpunkt der Zählung noch gar nicht in Betrieb war und inzwischen 100 Ein- und Ausstiege/Tag aufweist) wird abgelehnt. Die Stadt wird stattdessen ein eigenes Konzept zur spürbaren Reduzierung der hohen	Der Vorschlag zur Auflassung von Haltestellen auf dem Territorium der Stadt, der Bestandteil des IMK ist, wird aus dem NVP-Entwurf gestrichen. Stattdessen wird der Hinweis auf das städtische Konzept aufgenommen.	X		

lfd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
			Zahl von 343 Haltestellen und damit zur Beschleunigung des Busverkehrs eigenverantwortlich umsetzen.				
3.18	Kap. 5	Hansestadt Lüneburg	Die im NVP-Entwurf enthaltene Maßnahme, die regionalen Hauptlinien 5100 (Bleckede), 5110 (Scharnebeck), 5300/5304 (Dahlenburg), 5600 (Embsen, Melbeck), 5700 (Amelinghausen) nicht mehr über die Haltestelle „Am Sande“ zu führen, sondern am ZOB enden zu lassen bzw. direkt dorthin zu führen, wird seitens der Stadt begrüßt, da sich dadurch eine relevante Entlastung des zentralen Innenstadtbereichs ergibt. Die Stadt verweist allerdings darauf, dass ihr eine Abschätzung auf die Auswirkungen für die Fahrgäste nicht möglich sei.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten. Viele Fahrgäste werden eine direkte Weiterfahrt zur Haltestelle Am Sande erwarten. Vom ZOB ist eine Weiterfahrt zur Haltestelle „Am Sande“ jedoch mit fast allen Stadtbuslinien weiterhin möglich. Auch für mobilitätseingeschränkte Personen besteht diese Möglichkeit, da der ZOB barrierefrei ausgebaut ist. Der Verzicht auf eine umstiegsfreie Durchbindung bis zum Sande ergibt sich aus einer Abwägung mit dem Ziel, die Innenstadt von Lüneburg vom Verkehr zu entlasten. Beide Ziele lassen sich nicht gleichzeitig umsetzen. Dass die betroffenen Buslinien am ZOB enden, erscheint in der Gesamtabwägung zumutbar.	X		
3.19	Kap. 5	Hansestadt Lüneburg	Die Stadt begrüßt auf den regionalen Hauptlinien den im NVP-Entwurf vorgesehenen Takt von 60min an Werktagen (mo-fr), hält allerdings auf folgenden Linienabschnitten eine Verdichtung des Angebotes in der HVZ auf einen 30min-Takt für erforderlich: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Linie 5100: Linienabschnitt Bleckede – Neetze – Lüneburg, ZOB</li> <li>▪ Linie 5110: Linienabschnitt Scharnebeck – Lüneburg, ZOB</li> <li>▪ Linie 5200: Linienabschnitt Westergellersen – Kirchgellersen – Reppenstedt – Lüneburg, ZOB</li> <li>▪ Linie 5300: Linienabschnitt Dahlenburg – Lüneburg, ZOB</li> <li>▪ Linie 5600: Linienabschnitt Embsen – Melbeck – Lüneburg, ZOB</li> <li>▪ Linie 5900: Linienabschnitt Brietlingen – Lüneburg, ZOB</li> </ul>	Die Notwendigkeit zur Einführung eines klaren 30min-Taktes in der HVZ auf allen genannten Linienabschnitten sieht der Aufgabenträger nicht, da das bestehende Verkehrsangebot unter Berücksichtigung der Fahrgastnachfrage als angemessen angesehen wird. Dies hat auch die Untersuchung im Rahmen des IMK bestätigt. Zudem gibt es auf Linienabschnitten mit überdurchschnittlicher Nachfrage bereits heute in der HVZ zusätzliche Fahrten (s. Kap. 5, S. 87ff) oder ergänzende Angebote auf anderen Linien (z. B. Linie 5013 Reppenstedt – Lüneburg, ZOB). Darüber hinaus würde ein starrer 30min-Takt für Pendler, die die weiterführenden SPNV-Verbindungen nutzen, am tatsächlichen Bedarf vorbeigehen, da es auf der Schiene kein dazu passendes Verkehrsangebot gibt.			X
3.20	Kap. 5	Hansestadt Lüneburg	Die Stadt hält auf den vorstehend aufgeführten Linienabschnitten (zusätzlich dem Linienabschnitt Amelinghausen – Lüneburg, ZOB (Linie 5700)) samstags einen 120min-Takt für nicht ausreichend und fordert dort ganztägig einen 60min-Takt.	Der Aufgabenträger folgt der Anregung teilweise: Am Vormittag und am früheren Nachmittag (bis ca. 15.30), wenn die Fahrgastnachfrage im ÖPNV insgesamt höher ist, soll auf allen regionalen Hauptlinien ein 60min-Takt angeboten werden (bereits im NVP-Entwurf enthalten). Danach, wenn die Nachfrage im Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr geringer wird, wird der 120min-Takt als ausreichend erachtet.			X
3.21	Kap. 5	Hansestadt Lüneburg	An Sonn- und Feiertagen fordert die Stadt auf den Hauptlinien mindestens alle 120 Minuten eine Fahrt, auf den touristisch interessanten Linien nach Bleckede und Amelinghausen alle 60 Minuten.	Entsprechend den Empfehlungen des IMK soll auf den regionalen Hauptlinien zukünftig an Sonn- und Feiertagen ganztägig ein 120min-Takt angeboten werden (bereits im NVP-Entwurf enthalten). Dies führt auf vielen Linien bereits zu einer deutlichen Angebotsverbesserung. Eine weitere Verdichtung auf 60 Minuten hält der Aufgabenträger in Anbetracht der geringen Verkehrsnachfrage, der hohen Pkw-Verfügbarkeit speziell am Wochenende und der schwer bündelbaren Nachfrage für nicht angemessen.			X

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
3.22	-	Hansestadt Lüneburg	Die Stadt sieht auch im Landkreisgebiet einen 300m-Haltestellenradius als notwendigen Erschließungsstandard an, um den ÖPNV attraktiver zu gestalten	Innerhalb des Territoriums der Hansestadt mag die Vorgabe eines starren Haltestellenradiuses sinnvoll sein. Im Landkreisgebiet lehnt der Aufgabenträger jedoch eine solche Vorgabe ab und hält bedarfsgerechte Erschließungsradien für sinnvoller, die auch lokale Straßenverhältnisse und ggf. erforderliche, aber attraktivitätsmindernde Linienverschwenkungen berücksichtigen.			X
3.23	-	Hansestadt Lüneburg	Auf den Schienenachsen Bleckede – Lüneburg und Amelinghausen – Lüneburg ist die SPNV-Reaktivierung voranzutreiben.	<p>Unbeachtet der fehlenden Zuständigkeit unterstützt der Landkreis die Bemühungen zur Reaktivierung der genannten Strecken und wird hierfür in Kürze ein Gutachten in Auftrag gegeben. Das Kapitel 5 wird um eine entsprechende Maßnahme erweitert:</p> <p>Maßnahme XX: Erstellung eines Gutachtens zu einer SPNV-Reaktivierung auf den Schienenstrecken im Landkreis Lüneburg</p> <p>Das Land Niedersachsen, das seit der Bahnreform im Jahre 1994 zuständig für den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) ist, hat in der letzten Legislaturperiode des Landtags ein Verfahren durchgeführt, in dem verschiedene Bahnstrecken in Niedersachsen daraufhin geprüft worden sind, ob eine Reaktivierung wirtschaftlich sinnvoll ist. Im Zuge der Überprüfung wurden auch die im Eigentum der OHE befindlichen Strecken Lüneburg – Bleckede und Lüneburg – Amelinghausen – Soltau untersucht. Sie sind aber schließlich nicht in das Reaktivierungsprogramm aufgenommen worden, weil die Reaktivierung als unwirtschaftlich gegenüber dem Nutzen eingestuft wurde. Allerdings ist zwischenzeitlich an dem gewählten Verfahren, der sogenannten „Standardisierten Bewertung“, Kritik geäußert worden, weil es insbesondere Belange des ländlichen Raumes nicht hinreichend berücksichtigen würde.</p> <p>Da der Landkreis Lüneburg unbeachtet seiner fehlenden Zuständigkeit Verbesserungen im SPNV auf seinem Territorium anstrebt, hat der Kreistag im Rahmen der Diskussionen eines Integrierten Mobilitätskonzepts (IMK) Mittel bereitgestellt, um mit Hilfe eines Gutachtens das Verfahren erneut aufzugreifen. Damit soll eine fachliche Grundlage geschaffen werden, um eine erneute Aufnahme des Verfahrens beim Land Niedersachsen zu erreichen. Dabei sollen auch Alternativen zu der vom Land Niedersachsen für zwingend erachteten Standardisierten Bewertung aufgezeigt werden.</p> <p>Mit den Bahnlinien wäre auch eine Verbesserung des Verkehrsangebotes in den ländlichen Regionen möglich. Schließlich könnte ein Beitrag zur Entlastung der Stadt Lüneburg vom motorisierten Individualverkehr geleistet werden. Gerade vor den Hintergrund der Diskussion um Feinstaub, Luftbelastung und Lärm erscheint dies bedeutsam.</p>	X		

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
3.24	-	Hansestadt Lüneburg	Es wird gefordert, im NVP festzuschreiben, dass die Erschließung auch künftiger Baugebiete mit dem ÖPNV mit einer Erschließungsqualität von einem 300m-Haltestellenradius zum Grundangebot gehört und damit auch diese künftigen (und derzeit noch nicht absehbaren Mehrleistungen) durch den Landkreis zu finanzieren sind.	Die Erschließung neuer Wohn- und Gewerbegebiete muss im Einklang mit dem Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) des Landkreises Lüneburg stehen. Ein Aspekt dabei ist die Einbindung in den ÖPNV. Grundsätzlich wird bei der Neuausweisung im Rahmen der Bauleitplanung auf diesen Aspekt zu achten sein. Ist dies geschehen und mit dem Landkreis Lüneburg abgestimmt, werden neue Wohn- und Gewerbegebiete im ÖPNV erschlossen. Dabei werden Details im Einzelfall abzustimmen sein. Haltestellendichte, Taktfrequenz und Linienführung müssen in die übrigen Belange eingepasst werden, weil Rückwirkungen auf Fahrzeiten und Umläufe zu bedenken sein werden. Unabhängig von diesen Einzelfallklärungen wird ein Wohn- und Gewerbegebiet, das RROP-konform ist, in den ÖPNV als Grundangebot integriert. Die damit verbundenen Mehrkosten werden dementsprechend vom Aufgabenträger getragen. Das bestehende Kapitel 5.2.2 („Finanzierung von Verbesserungsmaßnahmen“) wird um die oben genannten Aussagen ergänzt.		X	
3.25	-	Hansestadt Lüneburg	Sollte sich nach Umsetzung der Vorgaben des NVP herausstellen, dass das vom Aufgabenträger geplante Grundangebot den tatsächlichen Bedarf im ÖPNV nicht abdeckt (z. B. hinsichtlich Takthäufigkeit, Größe der eingesetzten Fahrzeuge), so fordert die Stadt, dass der Aufgabenträger eine entsprechende Nachbesserung vornimmt. Die zusätzlichen Leistungen würden dann Bestandteil des Grundangebotes, für welches der Landkreis finanziell verantwortlich wäre.	Das ÖPNV-Angebot wird bedarfsgerecht dimensioniert. Dies wird bezogen auf einzelne Teilräume unter Beachtung der Grundsätze des Nahverkehrsplans mit den Beteiligten abgestimmt, wenn sich relevante Änderungen in den lokalen Rahmenbedingungen ergeben.		X	
3.26	Kap. 5	Hansestadt Lüneburg	Die Qualität der erbrachten ÖPNV-Leistungen soll mindestens den jeweils gültigen HVV-Standards (Umland) entsprechen, davon ausgenommen sind nur die Regelungen zu den Umweltstandards sowie zur Barrierefreiheit.	Der Landkreis stimmt den Forderungen zu, die bereits im NVP enthalten sind.	X		
3.27	Kap. 5	Hansestadt Lüneburg	Bezüglich der einzuhaltenden Umweltstandards fordert die Stadt: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ab 2023 alle Fahrzeuge EURO 5 und höher</li> <li>▪ ab 2028 alle Fahrzeuge EURO 6 und höher</li> <li>▪ ab 2025 mindestens 40% Elektrobusse</li> <li>▪ ab 2030 100% Elektrobusse</li> </ul>	Die Zielsetzung der Hansestadt Lüneburg wird grundsätzlich unterstützt. Der Nahverkehrsplan gilt bis 2023; die zeitlichen Ziele der Hansestadt gehen z. T. deutlich darüber hinaus. Angesichts der dynamischen technischen Entwicklung sollte abgewartet werden, welche industriellen Standards sich entwickeln. Die im NVP-Entwurf enthaltenen Vorgaben zu den Umweltstandards sowie zum Pilotprojekt „Elektromobilität im Busverkehr“ werden weiterhin als deutliche Verbesserung zum Status Quo angesehen und als guter Kompromiss im Hinblick auf das Kosten-/Nutzen-Verhältnis. Sollte die von Stadt und Landkreis in Auftrag gegebene Studie zur Elektromobilität neue Ansätze ergeben, so wird der Aufgabenträger diese zur Forcierung des Themas im ÖPNV aufgreifen. Die Maßnahme 9 (Verbesserung der Fahrzeugqualität) wird entsprechend ergänzt.		X	
3.28	Kap. 5	Hansestadt Lüneburg	Zur Herstellung der Barrierefreiheit sowie im Zusammenhang mit einer möglichen Busbeschleunigung fordert die Stadt die Ausstattung aller Fahrzeuge mit einer elektrisch ausfahrbaren Rampe.	Die Forderung wird aus zwei Gründen abgelehnt: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die elektrischen Rampen haben sich in der Praxis als störanfällig erwiesen.</li> <li>▪ Die Rampen führen mitnichten zu einer Beschleunigung, sondern zu längeren</li> </ul>			X

lfd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
				<p>Standzeiten an den Haltestellen, da das Aus- und Einfahren der Rampen nur bei geschlossenen Türen möglich ist, d. h. der „normale“ Fahrgastwechsel dauert deutlich länger.</p> <p>Vor diesem Hintergrund sind die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger bereits in den 90iger Jahren des vergangenen Jahrhunderts von dieser Technik abgerückt und präferieren durchgängig Klapprampen, die mit einem Handgriff manuell bedient werden können. Der Aufgabenträger wird daher die Ausstattung aller Niederflur- bzw. Low-Entry-Busse mit Klapprampen vorgeben.</p>			
3.29	Kap. 5	Hansestadt Lüneburg	Die Stadt fordert eine Ausstattung aller Busse mit Klimaanlage.	Der Aufgabenträger lehnt eine derartige Forderung aus Kosten- und Umweltschutzgründen (höherer Verbrauch, klimaschädliches Kältemittel in den Klimaanlagen) ab.			X
3.30	-	Stadt Bleckede	<p>Allgemein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Stadt Bleckede bewertet den Entwurf des NVP für ihren Bereich grundsätzlich positiv.</li> <li>▪ Insbesondere die verbesserte Taktung auf der Hauptverkehrsachse 5100 innerhalb der Woche und die Ausdehnung des Angebotes auch auf das Wochenende stellen einen großen Fortschritt gegenüber der heutigen Situation dar.</li> <li>▪ Die Einführung des Rufbussystems in den Achsenzwischenräumen wird als ein guter Ansatz für eine zukunftsfähige ÖPNV-Anbindung in der Fläche gesehen.</li> <li>▪ Lobenswert ist der zukünftig aufeinander abgestimmte Taktverkehr innerhalb der Stadtbuslinien.</li> <li>▪ Ebenso die bessere Abstimmung der Anschlüsse zwischen den Lüneburger Stadtbussen und den in das Kreisgebiet fahrenden Regionalbuslinien.</li> </ul>	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahmen sind im NVP enthalten.	X		
3.31	Kap. 5	Stadt Bleckede	<p>Hauptverkehrsachse 5100:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Begrüßenswert ist ein stündlicher Taktverkehr mit Anschlüssen am Bahnhof/ZOB Lüneburg mit den Regionalbahnen von und nach Hamburg, Uelzen/Hannover, Dannenberg und Lübeck/Kiel, deren häufigste Ankünfte und Abfahrten zur halben Stunde erfolgen.</li> <li>▪ Auch dass in der Hauptverkehrszeit, wie bisher, zusätzlich mehrere zusätzliche Abfahrten geplant sind, ist positiv zu vermerken.</li> <li>▪ Ebenso positiv ist hervorzuheben, dass es eine spätere Abfahrt ab Lüneburg um 20:40 geben soll.</li> <li>▪ Besonders die geplanten Fahrten am Sonntag im Pendelverkehr zwischen Bleckede und Lüneburg ab 8:40 im 2 Stunden Takt mit der letzten Abfahrt in Lüneburg um 19:40 sind gute Schritte zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV in der Fläche.</li> </ul>	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahmen sind im NVP enthalten.	X		

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
3.32	Kap.5	Stadt Bleckede	Hauptverkehrsachse 5100: Im aktuell gültigen Fahrplan gibt es werktags um 19:32 Uhr in Bleckede eine Abfahrt der Linie 5100 nach Lüneburg, die den Bahnhof um 20:01 Uhr erreicht. Im Entwurf des NVP ist jedoch die letzte Ankunft in Lüneburg am ZOB leider schon um 19:20 Uhr vermerkt. Im NVP fehlt eine spätere Abfahrtszeit in Bleckede mit Ankunft um 20:20 Uhr in Lüneburg, zumal in die Gegenrichtung um 20:40 eine Abfahrt von Lüneburg vorgesehen ist. Mit einer zusätzlichen späteren Abfahrt in Bleckede gelingt es vielleicht auch, eher Tagesgäste nach Bleckede zu ziehen.	Die frühere Ankunft der letzten Fahrt aus Bleckede in Lüneburg ist der Vereinheitlichung des Taktschemas geschuldet. Zudem hat diese Fahrt in Lüneburg nun Anschluss an den SPNV in Richtung Hamburg. Eine zusätzliche, spätere Abfahrtszeit ist im IMK nicht vorgesehen und wird auch vom Aufgabenträger für nicht erforderlich gehalten, da hierfür keine ausreichende Verkehrsnachfrage gesehen wird.			X
3.33	Kap. 5	Stadt Bleckede	Hauptverkehrsachse 5100: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es fehlen im NVP grundsätzliche Angaben zur ausreichenden Fahrzeuggröße. Derzeit sind erfahrungsgemäß besonders in den Hauptverkehrszeiten alle Sitzplätze belegt. Richtung Lüneburg müssen spätestens ab Neetze mehrere Fahrgäste über 20 Minuten stehend in einem <i>Überlandbus</i> zubringen.</li> <li>▪ Eine ausreichende Sitzplatzbereitstellung auch in den Schulbussen muss bei der Fahrten- und Einsatzplanung berücksichtigt werden.</li> <li>▪ Zu den Hauptverkehrszeiten sollten Busse mit höherer Sitzplatzkapazität eingesetzt werden.</li> </ul>	Die Größe der einzusetzenden Fahrzeuge liegt grundsätzlich im Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen, die eine Beförderungspflicht haben, dabei aber die vom Fahrzeughersteller vorgegebene maximale Fahrgastanzahl je Bus beachten müssen. Wird diese überschritten, so müssen die Verkehrsunternehmen zusätzliche Kapazitäten bereitstellen.  Grundsätzlich steht die Beförderungsqualität in einem Spannungsfeld zur Wirtschaftlichkeit: Einerseits wird die Nutzung des ÖPNV für den Fahrgast umso attraktiver, je mehr Platz in den Fahrzeugen zur Verfügung steht. Andererseits führt die Bereitstellung von einer hohen Sitzplatzanzahl zu deutlichen Mehrkosten auf Seiten der Verkehrsunternehmen, da diese für die nachfragestarken Zeiten am Morgen und am Abend (besonders in der Schülerbeförderung) eine erhebliche Anzahl zusätzlicher Busse beschaffen und einsetzen müssten. Da die damit verbundenen Mehrkosten, die je Fahrzeug im höheren 5-stelligen €-Bereich liegen, nicht bzw. nur in sehr geringem Maße durch eventuelle Fahrgeldmehreinnahmen kompensiert werden können, müssen sie vom Aufgabenträger übernommen werden.  Vor diesem Hintergrund wird sich der Landkreis für bedarfsgerechte Fahrzeugkapazitäten einsetzen, so dass Fahrgästen insbesondere auf längeren Strecken ein Sitzplatz zur Verfügung steht. Dies kann jedoch nicht garantiert werden. Eine Erhöhung der Kapazitäten wird in jedem Einzelfall zu prüfen sein. Die Kosten wird der Landkreis zu tragen haben.		X	
3.34	-	Stadt Bleckede	Hauptverkehrsachse 5100: In einem Modellversuch für Bleckede sollte eine Busabfahrt um 22:40 ab Lüneburg ZOB als feste Abfahrt oder Rufbus umgesetzt werden.	Derzeitig sieht der Landkreis keine Notwendigkeit für eine Fahrt am späten Abend im klassischen Linienverkehr. Hierfür wird auch zukünftig das flexible und nachfragegesteuerte ASM zur Verfügung stehen, welches zudem kostengünstiger zu betreiben ist.			X
3.35	-	Stadt Bleckede	HVZ-Buslinien: In den Hauptverkehrszeiten sollten zusätzlich einige feste Linien den Schüler und Pendlerstrom aufnehmen. Ebenso soll eine Buslinie von Hohnstorf über Bleckede bis Neu Darchau eingerichtet werden.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.	X		

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
3.36	Kap. 5	Stadt Bleckede	HVZ-Buslinien: Dass in der Zwischenzeit von ca. 9 bis 16 Uhr im Bleckeder Sektor Nord-West der Rufbus eingesetzt werden soll, findet in weiten Bevölkerungsteilen derzeit noch keine große Gegenliebe (siehe Thema Rufbus).	Der Aufgabenträger hält in der NVZ aufgrund der dann deutlich geringeren Nachfrage ein Rufbus-Angebot für angemessen.			X
3.37	Kap. 5	Stadt Bleckede	Rufbus: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Angebot eines Rufbussystems in die Elbmarschdörfer ist sehr zu begrüßen. Insbesondere die bisher nur an Schultagen in den Schülertransportzeiten erreichbaren Ortsteile werden vom Rufbussystem profitieren.</li> <li>▪ Gleiches gilt für Breetze, Nindorf, Göddingen und Walmsburg.</li> </ul>	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.	X		
3.38	Kap. 5	Stadt Bleckede	Rufbus: Für Barskamp, Walmsburg und Alt Garge sehen wir jedoch durch die Umstellung auf den Rufbus in den Verkehrsnebenzeiten eine Verschlechterung. Hier sollte nochmals geprüft werden ob die Fahrgastzahlen nicht für eine Daueranbindung von Barskamp, Walmsburg und Alt Garge ausreichen und dieser Bus die kleinen Geestdörfer nur als Rufbus anfährt, wenn dort Bedarf ist.	Liegt eine entsprechende Fahrgastnachfrage vor, so sieht der Entwurf des NVP bereits vor, dass die genannten Orte über die HVZ-Linie 5105 an Bleckede angebunden werden sollen (s. Maßnahme 3). Die Linie soll in der HVZ stündlich verkehren und in der Mittagszeit 2 zusätzliche Fahrten anbieten. Es handelt sich hierbei um klassischen Linienverkehr. Der Rufbus soll nur in Ergänzung zur 5105 in den Zeiten mit schwacher Fahrgastnachfrage verkehren. Für eine vollständige Beibehaltung des heutigen Linienverkehrs sieht der Aufgabenträger kein ausreichendes Potenzial.		X	
3.39	Kap. 5	Stadt Bleckede	Rufbus: Auf eine gewisse Skepsis in der Bevölkerung stößt die vorgeschlagene Vorbestellzeit von 2 Stunden. Technisch sollte eine deutlich kürzere Voranmeldungszeit von 30 Minuten möglich sein. Der Einsatz einer App sollte schnellstmöglich realisiert werden. Ungeklärt ist das Vorgehen, wenn aus Richtung Bahnanschluss ein Rufbus in die Dörfer benötigt wird. Was ist wenn der Zug verspätet ist und der Bus der Regionallinie nicht so lange warten kann? Muss der Fahrgast dann im schlimmsten Fall 4 Stunden warten, da der nächste Rufbus bereits in weniger als 2 Stunden seine Abfahrtszeit hat?	Der Aufgabenträger unterstützt die Bemühungen zur Reduzierung der Voranmeldezeit. Ziel sollte es sein, die Frist auf 1 Stunde zu verkürzen. Zudem wird die Möglichkeit bestehen, regelmäßig genutzte Fahrten einmal wöchentlich im Voraus zu bestellen. Ein entsprechender Hinweis wird im NVP vorgenommen. Eine sehr kurze Voranmeldezeit auf 30 Minuten wird aufgrund der teilweise langen Anfahrtswege abgelehnt. Gleiches gilt für die Entwicklung einer App. Diese sollte erst realisiert werden, wenn sämtliche Rufbusverkehre im Landkreis umgesetzt worden sind und betriebliche Erfahrungen vorliegen. Die Details sind mit dem zukünftigen Betreiber dieser Verkehre zu klären.		X	
3.40	Kap. 5	Stadt Bleckede	Rufbus: Bei Bedarf halten wir eine stündliche Abfahrt der Rufbusse von den Bushaltestellen der Regionallinie für erforderlich. Die Wartesituation an den Haltestellen ist nicht für längere Wartezeiten geeignet, da es häufig nur ein Bushaltestellenschild gibt und die Fahrgäste den Wetterbedingungen trotzen müssen.	Ein 60min-Takt in den Rufbus-Korridoren wird aufgrund der geringen Fahrgastnachfrage nicht als notwendig erachtet. Eine längere Wartezeit an den Haltestellen ergibt sich auch bei einem 2h-Takt nicht, da die Fahrpläne von Regionalbus und Rufbus aufeinander abgestimmt sein werden.			X
3.41	Kap. 5	Stadt Bleckede	Rufbus: Hervorragend wären einfach bedienbare Rufbusbestellterminals in den Bussen, am ZOB und anderen zentralen Orten in Lüneburg.	Eine telefonische Anmeldeöglichkeit wird als ausreichend erachtet.			X
3.42	Kap. 5	Stadt Bleckede	Rufbus: Auch bei den Rufbussen sollte auf Barrierefreiheit geachtet werden.	Der Hinweis wird in den NVP bei der Beschreibung des Rufbus-Systems mit aufgenommen.	X		

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
3.43	Kap. 5	Stadt Bleckede	Rufbus: Es ist darauf zu achten, dass die Bevölkerung über die Nutzungsmöglichkeiten und Nutzungsbedingungen des Rufbusses ausreichend informiert wird (Medien, Flyer, Informationsveranstaltungen).	Der Aufgabenträger unterstützt dies nachdrücklich. Eine entsprechende Ergänzung wird in den NVP aufgenommen.	X		
3.44	Kap. 5	Stadt Bleckede	Rufbus: Falls die Nachfrage auf den Rufbuslinien stark steigt, sollte über die Einrichtung fester Linien nachgedacht werden.	Da die Kapazitäten im Rufbusverkehr begrenzt sein werden, wird dies bei steigender Fahrgastnachfrage zwingend erfolgen.	X		
3.45	Kap. 5	Stadt Bleckede	Qualitätsmerkmale: Laut NVP werden bis 2022, wie gesetzlich gefordert, nur noch Niederflerbusse zum Einsatz kommen. Ebenso werden Aussagen zur Umweltverträglichkeit der Busse getroffen. Beides ist zu begrüßen. Jedoch fehlen Aussagen zum Fahrkomfort für die Fahrgäste und den Fahrer / die Fahrerin des Busses. Der mangelnde Sitzkomfort durch unbequeme und zu kurze Sitzabstände in einem Großteil der bisher eingesetzten Busse muss beseitigt werden.	Die Forderung nach größeren Sitzabständen unterstützt der Aufgabenträger nicht, da sie zulasten weiterer Sitzplätze gehen würde, insbesondere, wenn der steigende Platzbedarf für Rollstuhlfahrer/innen sowie Fahrgäste mit Kinderwagen, Rollatoren, etc. berücksichtigt werden soll. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter der Ifd. Nr. 3.33 verwiesen.		X	
3.46	Kap. 5	Stadt Bleckede	Qualitätsmerkmale: Das größte und tatsächlich belastende Komfortproblem sind jedoch die in den Bussen erreichten Temperaturen. Durch defekte und unzureichende Lüftungen, Klimaanlage und Heizungen kommt es sehr häufig zu unerträglichen Sommer-temperaturen mit abgestandener Luft von über 40 Grad. Auch im Winter ist häufig festzustellen, dass keine ausreichend warme Temperatur erreicht wird.	Infolge der strengeren Vorgaben im NVP bzgl. Umweltstandards und Barrierefreiheit wird die Fahrzeugflotte in den kommenden Jahren modernisiert bzw. verjüngt werden müssen. Die dann eingesetzten Fahrzeuge werden nach Einschätzung des Aufgabenträgers über eine bessere Heizung / Belüftung verfügen. Zusätzliche Vorgaben im Rahmen des NVP erübrigen sich damit.			X
3.47	Kap. 5	Stadt Bleckede	Qualitätsmerkmale: Es ist im Landkreis ein funktionierendes Beschwerdemanagement aufzubauen, welches sicherstellt, dass eine weitere Bearbeitung erfolgt und der Beschwerdeführer über den Fortgang informiert wird. Jährlich sollte dem Ausschuss für ÖPNV im Landkreis berichtet und über die eingegangenen Beschwerden aufgeklärt werden. Darin sollte ebenfalls eine Auswertung der aufgetretenen Verspätungen enthalten sein.	Das Beschwerdemanagement ist Sache der Verkehrsunternehmen sowie des HVV, der auch jährlich einen Bericht über die eingegangenen Beschwerden („HVV-Kundendialog“) veröffentlicht. Sollte der Wunsch bestehen, wird der Landkreis einen Ansprechpartner des HVV zu den entsprechenden Gremiensitzungen des Landkreises einladen. Im Übrigen gelten beim Beschwerdemanagement die HVV-Qualitätsstandards, die jedes Unternehmen einhalten muss.		X	
3.48	-	Stadt Bleckede	ASM: Leider wird das ASM im Nahverkehrsplan nicht erwähnt. Dieses bewährte Instrument sollte als festes Zusatzangebot in den Zeiten ohne ein reguläres ÖPNV Angebot im Nahverkehrsplan enthalten sein.	Die Fortführung des ASM ist unstrittig. Das flexible und nachfragegesteuerte ASM stellt aus Sicht des Aufgabenträgers auch in Zukunft eine wichtige Ergänzung des ÖPNV-Angebotes im Spätverkehr dar. Im NVP wird ein entsprechender Passus mit aufgenommen.	X		
3.49	-	Stadt Bleckede	ASM: Der Fahrpreis sollte deutlich gesenkt werden um eine noch höhere Akzeptanz zu erreichen.	Der ASM-Fahrpreis ist im Vergleich zum regulären Taxentarif im Landkreis bereits äußerst günstig. Zudem würde eine Fahrpreisreduzierung zu einer Erhöhung des Zuschussbedarfes führen. Der Forderung wird nicht zugestimmt.			X

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
3.50	Kap. 5	Stadt Bleckede	Wohlwissend, dass die Straßenbulasträger für die Gestaltung der Bushaltestellen verantwortlich sind, sollte es ein abgestimmtes Haltstellenkonzept und eine daraus resultierende Umsetzung geben, damit die im Integrierten Mobilitätskonzept und im Nahverkehrsplan beschriebenen Maßnahmen zur Umgestaltung der Umsteigehaltepunkte mit ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten (einige mit E-Bike-Ladestationen) und ausreichend Unterstellmöglichkeiten für die um- und einsteigenden Fahrgäste zeitnah umgesetzt werden können. In diesem Zuge ist ein zeitnaher barrierefreier Haltestellenumbau erforderlich, damit alle Menschen den ÖPNV nutzen können.	Ein Haltestellenkonzept der VNO ist als Anlage Bestandteil des NVP.	X		
3.51	-	Stadt Bleckede	Leider ist im Nahverkehrsplan keine Aussage zur Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Lüneburg und Bleckede enthalten. Es sollten Aussagen zu diesem Vorhaben aufgenommen und die Potentiale dieses Vorhabens dargestellt werden.	Siehe Ifd. Nr. 3.23	X		
3.52	-	Stadt Bleckede	Die Fähre zwischen Bleckede und Neu Bleckede muss in den HVV integriert werden. Das bedeutet, dass ein HVV Fahrausweis für den Personenverkehr anerkannt wird.	Dies ist bereits erfolgt: Seit dem 19. August 2018 werden sämtliche HVV-Fahrausweise auf beiden Fähren anerkannt. Eine Aufnahme der Forderung in den NVP erübrigt sich damit.	X		
3.53	Kap. 5	Stadt Bleckede	Eine Rufbusanbindung auf der rechten Elbeseite ist auf die Ankunftszeit der bis zum Hafen verlängerten Linie 5100 abzustimmen	Dies ist bereits seit August 2018 realisiert, eine Aufnahme der Forderung in den NVP erübrigt sich damit.	X		
3.54	Kap. 3	Stadt Bleckede	Schulstruktur und Schulentwicklung: Hier ist bei der Aufnahme des Ganztagschulbetriebes der Grundschulen ab dem Schuljahr 2018 / 2019 für den Bleckeder Bereich nur die Grundschule Barskamp aufgeführt. Auch die Grundschule in Bleckede nimmt zum gleichen Zeitpunkt den Ganztagschulbetrieb auf. Dieses müsste ergänzt werden.	wird im NVP ergänzt	X		
3.55	-	SG Amelinghausen	Seitens der Samtgemeinde Amelinghausen wird darauf hingewiesen, dass bei Umsetzung des Nahverkehrsplanes der vorhandene Standard zumindest gehalten und wenn möglich verbessert werden muss. Dieses gilt insbesondere auch für den Schülertransport. Der Schülertransport muss in allen Bereichen sichergestellt und verbessert werden. Sofern es hier zu Problemen kommt, muss hier umgehend nachreguliert werden, unabhängig von den Festsetzungen des Nahverkehrsplanes.	Der Aufgabenträger verfolgt nachdrücklich das Ziel, mit dem neuen NVP die Angebotsqualität im ÖPNV zu verbessern. Dies gilt auch für das Angebot in der Samtgemeinde Amelinghausen. Verschlechterungen zum Status Quo werden nicht gesehen, weder in der Schülerbeförderung, noch auf der regionalen Hauptlinie. Die Sicherstellung und ständige Bewertung / Optimierung des schulbezogenen Verkehrs gehören zum laufenden Geschäft der Landkreisverwaltung und der Verkehrsunternehmen. Sollte die Verwaltung Verbesserungsbedarfe sehen, so werden Fahrplananpassungen vorgenommen. Eine explizite Erwähnung der Anregung im NVP ist damit nicht erforderlich.	(X)		
3.56	Kap. 5	SG Bardowick & Flecken Bardowick	Ein Hauptziel des NVP ist die Sicherstellung und Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes (S. 73). Für die Qualität ist neben der Frage, wie viele Verbindungen angeboten werden auch die Frage, wie schnell ein Bus zum Fahrtziel fährt. Um dieses aufzugreifen, schlage ich für die Verbindung 5002 als Grundangebot folgende Ergänzung vor: Entfall von Haltestellen im Stadtgebiet Lüneburg (Bereich: Zeltberg) Der NVP	Eine direkte und damit schnellere Führung der Linie 5002 zwischen Bardowick und dem ZOB in Lüneburg wird vom Aufgabenträger nachdrücklich unterstützt. Zur Beschleunigung würde ein Verzicht auf die Bedienung des Zeltberges erheblich beitragen, zumal die dortigen Wohnstraßen nur bedingt für einen Busverkehr geeignet sind. Da die Einrichtung von Ersatzhaltestellen an der Hamburger Straße jedoch auf-		X	

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
			berücksichtigt bereits eine Veränderung der Linienführung (S. 77), die Linie soll nicht mehr durch die Innenstadt fahren. Dies wird begrüßt. Zusätzlich sollte auch die Linienführung davor geändert werden. Mit dem vorgeschlagen Entfall der Haltestellen würde eine deutlich schnellere Fahrtzeit einhergehen, was die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes erheblich erhöhen würde.	grund der räumlichen Gegebenheiten kurzfristig nicht möglich ist und auch eine alternative Erschließung des Gebietes aus östlicher Richtung ausscheidet, sollte das Vorhaben zunächst mit der Hansestadt abgestimmt und gemeinsam durchgeplant werden. Eine Veränderung der Linienführung wird daher erst mittelfristig angestrebt und im NVP unter der zusätzlichen Maßnahme XX: „Prüfaufträge zur perspektivischen Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis“ aufgeführt.			
3.57	Kap. 5	SG Bardowick & Flecken Bardowick	Linie 5002: Das an Bardowick anschließende Gewerbegebiet „Wittorfer Heide“ ist in das Grundangebot des Verflechtungsraumes mit aufzunehmen und anzuschließen. Es handelt sich um einen nachgewiesenen Bedarf. Bei der Erweiterung des Liniennetzes können nicht nur etwaige Wohngebiete und deren Anbindung, sondern auch die hier regionalen Arbeitsplätze mit in die Betrachtung gezogen werden. Gerade vor dem Hintergrund des allgemeinen Fachkräftemangels müssen ganz allgemein die vorhandenen Gewerbegebiete an das ÖPNV-Netz angeschlossen werden, um keinen weiteren Wettbewerbsnachteil entstehen zu lassen.	Ein guter ÖPNV-Anschluss des Gewerbegebietes wird vom Aufgabenträger unterstützt und auch als zum Grundangebot gehörend angesehen. Allerdings wird die Anbindung über den Stadtbus aufgrund der damit verbundenen hohen betrieblichen Komplexität kritisch gesehen. Stattdessen werden grundsätzlich folgende Varianten für möglich gehalten: 1) Anbindung über ein Rufbusangebot. Auf diese Weise könnten auch weitere Orte in der Samtgemeinde (z. B. Handorf) direkt mit dem Gewerbegebiet verbunden werden. 2) Anbindung über eine sogenannte Landesbuslinie (s. zusätzliche Maßnahme XX: „Einrichtung einer Landesbuslinie zwischen Lüneburg und Geesthacht / Hamburg-Bergedorf“). Unter einer Landesbuslinie werden hochwertige Regionalbuslinien mit dichtem Fahrplanangebot verstanden, die auf direktem Wege Mittel-/Oberzentren mit anderen Mittel-/Oberzentren verbinden und vom Land Niedersachsen gefördert werden. Der Aufgabenträger wird sich kurzfristig um die Umsetzung einer solchen Linie auf der Achse Lüneburg – Bardowick – Wittorf/Handorf – Geesthacht/HH-Bergedorf bemühen. 3) Anbindung über eine Aufwertung / Optimierung der bestehenden Regionalbuslinien 5402 und 5405, die zwischen Lüneburg und Wittorf gemeinsam einen 60min-Takt bieten könnten.  Der Landkreis präferiert, zunächst einen Rufbus einzurichten, der die gewünschten Verbindungen herstellt. Sollte die Einrichtung einer vom Land Niedersachsen geförderten Landesbuslinie möglich sein, so würde nach deren Realisierung das Rufbusangebot entsprechend angepasst, um Parallelverkehre zu vermeiden.  <u>Ergänzender Hinweis des Aufgabenträgers:</u> Entsprechend des Beschlusses des Kreistages vom 24.09.18 wird in Ergänzung der o. g. Maßnahmen eine Rufbus-Anbindung des Fleckens Bardowick und/oder der Gemeinde Scharnebeck an Niedermarschacht angestrebt. In Niedermarschacht soll der Rufbus Anschlüsse an die Linien 4400 (Averdorf/Bütlingen – Tespe – Niedermarschacht – Bf. Bergedorf) und 539 (Niedermarschacht – Geesthacht) herstellen.	X		

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
3.58	Kap. 5	SG Bardowick & Flecken Bardowick	Für die Verbindung 5009 ist als Grundangebot festzuschreiben: Die Haltestelle „Mechtersen, Im Kirchfelde“ wird durchgängig angefahren. In diesem Zusammenhang besteht m.W. weiterhin die Bereitschaft der Gemeinde Mechtersen, als Endhaltestelle der Linie 5009 die Toilettennutzung im Gemeindebüro für die Fahrer zu ermöglichen. Dies könnte erhebliche Investitionskosten einsparen. Einer Übergangslösung wird wegen der exponierten Lage im Ort jedoch nicht zugestimmt.	Der durchgängigen Bedienung der genannten Haltestelle in Mechtersen stimmt der Aufgabenträger an Werktagen (mo-fr) zu, am Wochenende aufgrund der geringeren Nachfrage jedoch nicht. Hier wird das heutige Angebot als angemessen bewertet.		X	
3.59	Kap. 5	SG Bardowick & Flecken Bardowick	Weiterhin schlage ich vor, im Grundangebot die Taktfrequenzen der Linien 5002 und 5009 einheitlich auf einen 30-Minuten-Takt festzulegen. Zumindest muss aber die Taktfrequenz der Linie 5009 an einem Samstag auf das Niveau der Linie 5002, also einen 30-Minuten-Takt in der Zeit von 07.00 Uhr – 16.00 Uhr angepasst werden.	montags – freitags: Auf der Linie 5002 besteht tagsüber bereits ein 30min-Takt. Nur in den Tagesrandlagen (vor 6.00 Uhr entgegen der Lastrichtung und ab 19.00 Uhr) verkehrt die Linie alle 60 Minuten. Dies stellt nach Auffassung des Aufgabenträgers ein angemessenes Angebot dar, welches auch im IMK so verankert worden ist (s. dazu ergänzend lfd. Nr. 3.4). Eine weitere Taktverdichtung wird daher nicht unterstützt. Auch auf der Linie 5009 ist der geforderte 30min-Takt von Beginn der ersten HVZ bis zum Ende der zweiten HVZ bereits Bestandteil des NVP-Entwurfs. Für die Tagesrandlagen gelten die gleichen Bedingungen wie für die Linie 5002. samstags: Der Aufgabenträger folgt der Anregung: Auf der Linie 5009 wird das Fahrplanangebot – analog zum Angebot auf den übrigen Linien – von morgens bis ca. 15.30 auf einen 30min-Takt verdichtet. An Samstagnachmittagen (ab ca. 15.30) wird jedoch der heutige 60min-Takt – im Hinblick auf die geringere Fahrgastnachfrage – als angemessen bewertet. Eine Verdichtung auf einen 30min-Takt lehnt der Aufgabenträger hier ab.		X	
3.60	Kap. 5	SG Bardowick & Flecken Bardowick	Die beschriebene Ausweitung der Betriebszeiten (S. 84) wird ausdrücklich begrüßt.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.	X		
3.61	Kap. 5	SG Bardowick & Flecken Bardowick	Bei der Beschreibung der ÖPNV-Achsen des Landkreises fällt auf, dass keine Achse durch die Samtgemeinde Bardowick führt. Während die Orte Bardowick, Vögelsen und Mechtersen im Verflechtungsraum liegen und Radbruch eine (auszubauende) SPNV-Verbindung aufweist, werden die Gemeinden Wittorf, Handorf und Barum deutlich schlechter angebunden.	Regionale Hauptlinien werden nur auf Relationen eingerichtet, die über eine größere Fahrgastnachfrage verfügen. Dies wird für Wittorf, Handorf und speziell Barum nicht gesehen. Zur Verbesserung des Verkehrsangebotes in diesen Orten setzt der Landkreis hier auf die Einführung eines Rufbusses und einer Landesbuslinie sowie ggf. auf die Optimierung der Regionalbusse 5402 u. 5405 (s. lfd. Nr. 3.57).			X
3.62	Kap. 5	SG Bardowick & Flecken Bardowick	Die unter dem Stichwort „Rufbus“ (S. 100) aufgeführte Option zur Ausweitung der Regionalbuslinien 5402 und 5405 ist aufzugreifen und eine verlässliche Regionalbusverbindung anzubieten. Allerdings halte ich eine für Regionalbuslinien übliche Taktfrequenz (S. 87, Mo. - Fr.: 60-Min.-Takt) für angemessen.	Einer Optimierung / Erweiterung der bestehenden Regionalbuslinien verschließt sich der Aufgabenträger nicht, allerdings ist diese Maßnahme im Zusammenhang mit der alternativ vorgeschlagenen Einführung eines flächendeckenden Rufbusangebotes sowie der Einrichtung einer Landesbuslinie (s. lfd. Nr. 3.57) zu sehen. Erst nach der Festlegung des grundsätzlichen ÖPNV-Bedienungskonzeptes in der Samtgemeinde kann entschieden werden, ob bzw. in welchem Umfang eine Optimierung auf den genannten Regionalbuslinien erforderlich ist.		X	

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
3.63	Kap. 5	SG Bardowick & Flecken Bardowick	Neben der unter Ziffer 5 beschriebenen Maßnahme ist weiterhin zusätzlich ein Rufbusssystem in der Samtgemeinde Bardowick einzuführen. Dieses kann abweichend von den bisherigen Überlegungen eine Verbindung zwischen den Sektoren Bardowick Nord und West herstellen. Hier könnte die Samtgemeinde Bardowick auch gerne als „Pilot“ für die Erprobung eines solchen Rufbusses dienen.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.	X		
3.64	Kap. 5	SG Bardowick & Flecken Bardowick	Der Nahverkehrsplan berücksichtigt ein hierarchisches Liniennetz im Landkreis Lüneburg (siehe S.111), das einseitig auf den Bahnhof Lüneburg zentriert ist. Richtig ist sicherlich – wie in der Maßnahme 6 (S. 112) beschrieben – die Anschlussverbindungen der Hauptlinien im Landkreis Lüneburg zu sichern und für gute / schnelle Anschlusszeiten zu sorgen. Unverständlich ist allerdings, dass dies ausschließlich zum ohnehin stark belasteten Bahnhof Lüneburg erfolgt und die vorhandenen Alternativen auf der Hauptstrecke Hannover – Hamburg (KBS 110) nicht in die Überlegungen mit einbezogen werden. Insbesondere der Bahnhof Bardowick, ergänzend allerdings auch der Bahnhof Radbruch verfügen über eine schlechte Anbindung an den dem Nahverkehrsplan zugrundeliegenden ÖPNV. Verbesserungen sind sowohl im Verflechtungsbereich der Hansestadt Lüneburg, als auch im Regionalbusverkehr denkbar und angebracht. Lösungen wären zusätzliche Linien im Verflechtungsbereich (könnte auch im Nordwesten der Hansestadt für eine Entlastung sorgen) und/oder im Regionalbus, die neben der verbesserten Anbindung von Bardowick auch die Anbindung von Vögelsen, Mechtersen, aber auch von Adendorf, Scharnebeck, Dachtmissen, Reppenstedt, Kirchgellersen und weiteren Orten mit einer Tangentiallinie ermöglichen könnten. Diese Linie müsste auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten des metro-nom abgestimmt werden. Für die Hansestadt Lüneburg würde dies zudem eine Entlastung bedeuten. Sowohl ÖPNV als auch SPNV könnten davon profitieren.	Die Fragestellung, ob Tangentiallinien dazu beitragen könnten, zusätzliche Fahrgäste im ÖPNV zu gewinnen und gleichzeitig die Innenstadt Lüneburgs von Verkehren zu entlasten, ist bereits im IMK untersucht worden. Die Gutachter sind dabei zu dem Ergebnis gekommen, dass derzeit kein ausreichendes Potenzial und damit auch kein Bedarf für weitere Tangentiallinien im regulären Linienverkehr erkennbar ist. Dieser Auffassung schließt sich der Aufgabenträger an. Gleichwohl erkennt er an, dass es Fahrgäste gibt, für die der Umstieg vom Bus in den Zug am Bf. Bardowick attraktiver ist. Daher wird eine Ergänzung des Gellersener Rufbusangebotes vorgeschlagen: Dieser Rufbus soll nicht nur Südergellersen mit Kirchgellersen verbinden, sondern weiter über Dachtmissen, Vögelsen und Mechtersen bis zum Bf. Bardowick verkehren. Dort sind die Ankunfts- und Abfahrtszeiten des Rufbusses auf die der Züge abzustimmen.  Eine ÖPNV-Anbindung an den Bf. Radbruch wird dagegen als nicht notwendig erachtet, da hier kein Fahrgastpotenzial gesehen wird.		X	
3.65	Kap. 5	SG Bardowick & Flecken Bardowick	Einhergehend mit der Ziffer 2 sollte der NVP auch die Bestrebungen der Samtgemeinde Bardowick auf Erhöhung der Taktverdichtung der RB 31 (und RB 3) aufgreifen und in die Maßnahme 12 (S. 117) mit aufnehmen. Zur Vermeidung von Wiederholungen verweise ich auf die beigefügte Resolution, bzw. mein Schreiben an die LNVG.	Die Forderung ist verständlich, kann aber im Ergebnis nicht unterstützt werden. Das derzeitige SPNV-Angebot an den Bahnhöfen mit RB-Halt (60min-Grundtakt, 30min-Takt in der HVZ) wird als ausreichend bewertet. Zudem wird eine Taktverdichtung wegen der aktuellen Belastung der Strecke im Betrachtungszeitraum des Nahverkehrsplans nicht umsetzbar sein.			X
3.66	Kap. 5	SG Bardowick & Flecken Bardowick	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen, Fahrradständer, B+R-Anlagen: Ergänzend zum Entwurf schlage ich vor, dass sich der Landkreis an den Ausbauprodukten der Straßenbaulastträger auch finanziell beteiligt. Denn der Landkreis Lüneburg als Aufgabenträger erhält Finanzmittel aus dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz, die auch für Investitionen im ÖPNV einschließlich des Neuaufbaus von Bushaltestellen dienen (S. 18). Um den erheblichen Ausbaubedarf zu unterstützen, sollte der Landkreis die Investitionen des Straßenbaulastträgers zumindest mit Co-Finanzierungsmitteln fördern.	Eine Mitfinanzierung bei dem barrierefreien Ausbau von Haltestellen lehnt der Aufgabenträger ab, da dies eine originäre Aufgabe der jeweiligen Straßenbaulastträger ist. Zudem fördert das Land Niedersachsen (LNVG) über ein eigenes Förderprogramm derartige Maßnahmen mit einem Fördersatz von bis zu 75 %.			X

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
3.67	Kap. 5	SG Dahlenburg	Die Rufbuszeiten sind mit dem Fahrplan der Buslinien abzustimmen: L T. Entwurf des Nahverkehrsplan sind die Betriebszeiten des Rufbusses unter der Woche bis 21 Uhr und an Sams- und Sonntagen bis 19 Uhr vorgesehen. Für die Linie 5300 ist an den Tagen Montag bis Freitag ein Zeitfenster bis 20:40 Uhr und an den Wochenenden bis 19:40 vorgesehen. Die Rufbuszeiten sind insofern zu verlängern, so dass die Fahrgäste der Linie 5300 auch nach der letzten Fahrt die Möglichkeit haben, mit dem Rufbus nach Hause zu kommen.	Der Hinweis ist berechtigt; eine Abstimmung der Fahrpläne wird vorgenommen.	X		
3.68	Kap. 5	SG Dahlenburg	Einbinden der vorhandenen Bahnhöfe: Bei der Einrichtung des Rufbussystem sollte auch der Bahnhof Göhrde und der Bahnhof Dahlenburg mit den entsprechenden Zeiten der Züge entsprechend mit in das Rufbussystem eingebunden werden, damit auch die dort ankommenden Fahrgäste mit einem entsprechenden Rufbus nach Hause bzw. nach Dahlenburg zur Buslinie kommen.	Die Anregung wird aufgenommen, eine Anbindung der genannten Bahnhöfe an den Rufbus wird in den NVP aufgenommen.	X		
3.69	Kap. 5	SG Dahlenburg	Linie 5304 sollte auch zukünftig weiterhin Nahrendorf bedienen: Bei den Verhandlungen mit dem Landkreis Lüchow-Dannenberg soll darauf hingewirkt werden, dass zumindest der Hauptort Nahrendorf auch weiterhin durch die Linie 5304 bedient wird, da die Gemeinde Nahrendorf sonst eine Abkopplung aus dem regulären Linienverkehr erfahren würde. Sollte dies nicht möglich sein, sollte darüber nachgedacht werden, die Linie 5300 auch über Nahrendorf zu führen.	Der Aufgabenträger sieht in der Umstellung des klassischen Regionalbusverkehrs in einen nachfragegesteuerten Rufbusverkehr keine Verschlechterung, sondern eine Verbesserung, da die Rufbusse einen ganztägigen 2h-Takt bieten werden. Eine Verschwenkung der regionalen Hauptlinie 5300 über Nahrendorf wird nicht befürwortet, da hierbei die Nachteile überwiegen würden (höhere Betriebskosten und Fahrzeitverlängerungen für Fahrgäste, die östlich von Nahrendorf zu-/aussteigen).			X
3.70	Kap. 5	SG Dahlenburg	Um den Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit zu geben an den Wochenenden mal das Kino, Theater oder sonstiges in Lüneburg zu besuchen, sollte zweimal im Monat an den Wochenenden ein Bus eingesetzt werden der gegen 23:00 Uhr nochmal in Richtung Dahlenburg fährt. Dieses sollte dann entsprechend auch mit in das Rufbussystem aufgenommen werden.	Derzeitig sieht der Landkreis keine Notwendigkeit für Spätfahrten mit Rufbussen oder im klassischen Linienverkehr. Hierfür wird auch zukünftig das flexible und nachfragegesteuerte ASM zur Verfügung stehen, welches zudem kostengünstiger zu betreiben ist.			X
3.71	Kap. 5	SG Dahlenburg	Einsatz von Bussen mit Neigungstechnik: Um Senioren, Fahrgästen mit Rollatoren bzw. Kinderwagen die Fahrten mit dem Bus zu erleichtern, sollten zu bestimmten Zeiten Busse mit Neigungstechniken eingesetzt werden, um den Zugang zu erleichtern.	Die Forderung wird unterstützt. Daher sind im NVP-Entwurf in Maßnahme 10 („Verbesserung der Fahrzeugqualität“) Anforderungen zur fahrzeugseitigen Barrierefreiheit definiert. So müssen ab 01.01.20 85% aller Busse über eine Klapprampe sowie eine „kneeling-Funktion“ verfügen, mit der der Bus zur Türseite abgesenkt werden kann. Ab dem 01.01.2022 müssen alle Fahrzeuge mit dieser Funktion ausgestattet sein.	X		
3.72	-	SG Dahlenburg	Verbesserung der Buslinien zwischen Bleckede und Dahlenburg: Insbesondere der Schülertransport von Dahlenburg nach Bleckede und umgekehrt stellt derzeit eine erhebliche Zeitbelastung für Schüler da. Die Zeiten für diese Linien sind zu optimieren und ggfs. auch mit in ein Rufbussystem auf zu nehmen.	Die Sicherstellung und ständige Bewertung / Optimierung des schulbezogenen Verkehrs gehören zum laufenden Geschäft der Landkreisverwaltung und der Verkehrsunternehmen. Sollte die Verwaltung Verbesserungsbedarfe sehen, so werden Fahrplananpassungen vorgenommen. Eine explizite Erwähnung der Anregung im NVP ist damit nicht erforderlich.	(X)		

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
3.73	Kap. 5	SG Gellersen & Gemeinde Reppenstedt	Die bereits beantragte Taktverdichtung auf 15 Minuten auf der Linie 5013 zu den Hauptverkehrszeiten ist in den Nachmittagsstunden von 15:40 bis 18:10 Uhr auszuweiten.	Die gutachterliche Untersuchung zum IMK ist zu dem Ergebnis gekommen, dass unter Berücksichtigung der Nachfragestrukturen – auch im Vergleich zu anderen Linien - eine Taktverdichtung in der HVZ nicht erforderlich ist, sondern dass das bestehende Angebot als angemessen eingestuft werden kann. Der Aufgabenträger folgt dieser Einschätzung und wird einen 15min-Takt in der HVZ auf der Linie 5013 nicht als Grundangebot ab 2019 definieren.			X
3.74	-	SG Gellersen & Gemeinde Reppenstedt	<p>Die Abfahrten der Linie 5013 sind morgens auf die nach Hamburg fahrenden Züge der Linie RE3 abgestimmt. Die Fahrten beginnen in der Regel am ZOB um Minute 0 und Minute 30. Nach 13:30 Uhr ändern sich die Abfahrtszeiten auf Minute 40 und 10, um einen guten Anschluss an die aus Hamburg kommenden Züge der Linie RE3 zu ermöglichen. Die Züge der Linie RE3 kommen in Lüneburg um Minute 32 an, für den Umstieg auf den Bus stehen also 8 Minuten zur Verfügung. Leider sind die Züge der Linie RE3 aus unterschiedlichen Gründen häufig verspätet, sodass der Übergang von 8 Minuten auch ausgeschöpft werden muss. Wird der Bus verpasst, besteht eine halbe Stunde die nächste Reisemöglichkeit nach Reppenstedt. Sonntags stellt sich die Situation bei der Linie 5013 so dar, dass derzeit keine besondere Anpassung an die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Linie RE3 besteht. Die Busse der Linie 5013 fahren ganztägig, an verkaufsoffenen Sonntagen ab 11:36 Uhr (sonst ab 12:36 Uhr) vom ZOB ab. Die Züge der Linie RE3 kommen aber auch sonntags um Minute 32 in Lüneburg an. Die Umstiegs- und Pufferzeit von der Bahn auf den Bus halbiert sich somit auf nur noch 4 Minuten.</p> <p>Die Zuverlässigkeit des Personennahverkehrs ist auf der Relation Hamburg - Lüneburg leider sonntags nicht höher als werktags. Die Wahrscheinlichkeit, in Lüneburg den Anschluss zu verpassen wegen der verkürzten Umsteigezeit, ist aber deutlich höher. Für Fahrgäste kommt erschwerend hinzu, dass die Linie 5013 sonntags nur stündlich fährt. Ein verpasster Bus zieht somit eine Wartezeit von einer Stunde nach sich.</p> <p>Wünschenswert wäre Folgendes: Die Problematik der verkürzten Umsteigezeit an Sonntagen bedarf grundsätzlich einer Änderung. Es sollte ab 13:30 Uhr die gleiche Regelung wie werktags mit Abfahren um Minute 40 gelten. Für die ein bis zwei Fahrten von 13:30 Uhr mag eine unterschiedliche Abfahrtszeit im Fahrplan bisher als nicht zielführend angesehen worden sein. Mit dem 4. Nahverkehrsplan des Landkreises Lüneburg 2018 - 2023 soll das Angebot auf der Linie 5013 aber u. a. sonntagvormittags um Fahrten ab 9:00 Uhr ausgeweitet werden. Unterschiedliche Abfahrtszeiten Sonntagvormittags um Minute 30 und ab 13:30 Uhr um Minute 40 wären somit durchaus sinnvoll und bezüglich der Anschlusssicherheit wirksam. Identische Abfahrtszeiten an allen Tagen der Woche vereinfachen zudem die Verständlichkeit und Einprägsamkeit des Fahrplans für die Fahrgäste.</p>	Die Anpassung des Sonntagsfahrplans wie dargestellt wird vom Aufgabenträger befürwortet und mit Bitte um Umsetzung ab Dezember 2019 an das Verkehrsunternehmen weitergeleitet.	X		

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
3.75	Kap. 3	SG Gellersen & Gemeinde Reppenstedt	Das derzeitige Fahrplanangebot ist im Entwurf des Nahverkehrsplans auf der Tabelle „3-05: Fahrplanangebot der Stadt Lüneburg“ auf Seite 40 (auch mit Abfahrten ab Reppenstedt Landwehrplatz) skizziert. Eine detaillierte Darstellung der Zielfahrpläne ist im Entwurf des Nahverkehrsplans jedoch nicht enthalten. Ich bitte um Anpassung.	Der NVP stellt einen Rahmenplan dar, der die <u>grundsätzliche</u> , von der Politik beschlossene Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in den nächsten Jahren beschreibt. Detaillierte Fahrpläne werden dem NVP daher nicht beigelegt.			X
3.76	-	SG Gellersen & Gemeinde Reppenstedt	Des Weiteren ist im Fahrplan der Buslinie 5200 aus Richtung Reppenstedt stadteinwärts der Haltepunkt "Am Lerchenberg" aufgenommen. In der Gegenrichtung fehlt jedoch die Haltestelle "Hasenwinkler Weg". Es wird beantragt, diese ebenfalls aufzunehmen.	Die Anpassung / Optimierung von einzelnen Fahrplänen gehören zum laufenden Geschäft der Landkreisverwaltung sowie der Verkehrsunternehmen. Die Aufnahme der genannten Haltestelle wird von der Verwaltung und dem Unternehmen geprüft. Sofern keine betrieblichen Einwände dagegen bestehen, wird die Haltestelle in den Linienverlauf aufgenommen. Eine explizite Erwähnung der Anregung im NVP ist damit nicht erforderlich.	(X)		
3.77	-	SG Gellersen & Gemeinde Reppenstedt	Darüber hinaus befindet sich im Fahrplan der Linie 5200 in der Zeit von 14:10 bis 15:37 Uhr eine "Lücke" von Lüneburg Richtung Salzhausen. Im Hinblick auf den Schülerverkehr zwischen der Hansestadt Lüneburg und der Samtgemeinde Gellersen wird beantragt, diese Lücke zu schließen.	Die Abfahrtszeiten der Linie 5200 in der Mittagszeit / am frühen Nachmittag sind auf die Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler abgestimmt. Dies begründet auch die „Lücke“ im genannten Zeitraum, da ab ca. 15.30 dem Berufsverkehr wieder der Vorrang eingeräumt wird. Einen Anpassungsbedarf in Form einer zusätzlichen Fahrt sieht der Aufgabenträger nicht.			X
3.78	-	SG Gellersen & Gemeinde Reppenstedt	Angeregt wird darüber hinaus: 1. Auf den Fahrplänen ist zukünftig ein Hinweis auf die elektronische Fahrplanauskunft aufzunehmen. 2. In Kirchgellersen soll der Haltestellenknotenpunkt auch eine Verknüpfung mit Westergellersen berücksichtigen. 3. Der Netzplan für den Stadtverkehr sollte um die weiteren Linien, die den Bereich des Stadtbusses anfahren, ergänzt werden, um die bestehenden Verbindungen auf einen Blick erfassen zu können. 4. Das Angebot einer "Schnellbuslinie" nach Winsen wird angeregt. 5. Des Weiteren werden mehr Tarifwahlmöglichkeiten, z. B. Kurtarif für 3 oder 4 Stationen, Zehnerkarte, angeregt. 6. Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme im Bus sollte eröffnet werden. 7. Es fehlt ein Hinweis auf den Heide-Radbus.	Der Aufgabenträger nimmt dazu wie folgt Stellung: 1. – 3. Der Aufgabenträger wird die Wünsche an den hierfür zuständigen HVV weiterleiten. 4. Die derzeitige Umsteigeverbindung in Richtung Winsen (L.) (Linien 5200 u. 4406), die in den letzten Jahren stetig optimiert worden ist, wird grundsätzlich als ausreichendes Angebot eingestuft. Allerdings werden der Aufgabenträger und das Verkehrsunternehmen prüfen, ob die Fahrplanlagen auf der Linie 5200 in der HVZ so verschoben werden können, dass in Salzhausen Anschluss an die Schnellfahrten der Linie 4406 („Salzhausen-Sprinter“) hergestellt werden kann. Eine explizite Erwähnung der Anregung im NVP ist damit nicht erforderlich. 5. Der Aufgabenträger wird die Wünsche an den hierfür zuständigen HVV weiterleiten mit der Bitte um Prüfung, ob zusätzliche Tarifangebote, z. B. im Rahmen des e-Ticketings, zukünftig angeboten werden können. 6. Diese Forderung wird vom Aufgabenträger aus Kapazitätsgründen nicht befürwortet. Gerade im Hinblick auf den zunehmenden Platzbedarf für Fahrgäste mit Rollatoren, aber auch für (elektrische) Rollstühle sowie für Kinderwagen, sollte diesen mobilitätseingeschränkten Fahrgästen der Vorrang bei der Beförderung eingeräumt werden. 7. Da die Zukunft des Heide-Radbusses unklar ist und er aus Sicht des Aufgabenträgers nicht zum ÖPNV-Grundangebot gehört, wird kein Hinweis in den NVP aufgenommen.		X	

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
3.79	Kap. 5	SG Gellersen & Gemeinde Reppenstedt	Abschließend wird darum gebeten, die Fahrzeugqualität nicht erst bis zum 01.01.2025 wie im Entwurf des Nahverkehrsplans dargestellt zu verbessern, sondern die Verbesserung schneller voran zu treiben. Dis gilt insbesondere für den Einsatz von Elektrobussen.	Siehe Ifd. Nr. 3.27		X	
3.80	-	SG Ostheide	Prüfung der Anbindung der Gemeinde Barendorf an den Stadtbusverkehr.	Der Neuzuschnitt des Stadtverkehrs Lüneburg und die damit verbundene Aufnahme von Deutsch Evern und Wendisch Evern folgt aus der Wohnraumanalyse. Die beiden genannten Orte sind eng mit der Hansestadt Lüneburg verflochten. Hierbei geht es nicht nur um die räumliche Nähe, sondern auch um die funktionale Ausrichtung auf Lüneburg. Beide Orte haben kein verkehrlich verknüpftes Hinterland. Sie sind eindeutig auf Lüneburg ausgerichtet. Barendorf ist ebenfalls mit Lüneburg verbunden. Durch die etwas größere Entfernung und die B 216 ist die Ausrichtung aber nicht so stark. Die Zuordnung zum Stadtverkehr ist nicht immer eindeutig. Eine Grenzziehung ist aber erforderlich. Würde Barendorf in den Stadtverkehr aufgenommen, würde dies Auswirkungen auf einige weitere Orte haben.			X
3.81	Kap. 5	SG Ostheide	Es wird darauf hingewiesen, dass Pendler aus der Samtgemeinde Ostheide nach dem vorliegenden Fahrplanentwurf weiterhin keine Möglichkeit haben, die erste Zugverbindung in Richtung Hamburg (Abfahrt: 05.24 Uhr an Lüneburg) zu erreichen. Diese Pendler wären daher weiterhin auf einen PKW angewiesen. Eine Einbeziehung dieser Verbindung sollte geprüft werden.	Eine Anbindung des Zuges um 05.24 gehört nach fachlicher Einschätzung des Landkreises nicht zum Grundangebot 2019, da die Nachfrage hier als nicht ausreichend erachtet wird. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die nächste RE-Verbindung in Richtung Hamburg (5.49 ab Bf. Lüneburg) bereits einen Busanschluss hat. Sollte die Überplanung des Angebotes auf der 5300 jedoch zu einer insgesamt steigenden Fahrgastnachfrage führen, so wäre mittelfristig die Einrichtung von Frühverbindungen (ggf. auch auf den anderen regionalen Hauptlinien) zu prüfen. Ein entsprechender Prüfauftrag wird mit in den NVP aufgenommen („Maßnahme XX: Prüfaufträge zur perspektivischen Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis“)	X		
3.82	Kap. 5	SG Ostheide	Verbesserung/Ausbau der Querverbindung Neetze – Barendorf: Vor dem Hintergrund der Schließung der Sparkassenfiliale sowie der Erreichbarkeit der Samtgemeindeverwaltung besteht für die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Neetze kaum die Möglichkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Barendorf zu kommen!	Eine Querverbindung zwischen Neetze und Barendorf mittels eines Rufbusangebotes ist bereits Bestandteil des NVP-Entwurfs.	X		
3.83	-	SG Ostheide	Mittelfristige Einrichtung von Bushaltestellen am Industriegebiet in Volkstorf (K 28), Neubaugebiet „Barskamper Weg“ in Neetze (L 221) und im Bereich des Edeka-Marktes/Baugebiet „Stadtkamp“ in Barendorf (B 216/K 28).	Die Sicherstellung und ständige Bewertung / Optimierung der Fahrpläne im Regionalbusverkehr gehören zum laufenden Geschäft der Landkreisverwaltung und der Verkehrsunternehmen. Die Aufnahme von zusätzlichen Haltestellen wird von der Verwaltung und dem Unternehmen geprüft. Sofern keine betrieblichen Einwände dagegen bestehen, werden die Haltestellen in den Linienverlauf aufgenommen. Eine explizite Erwähnung der Anregung im NVP ist damit nicht erforderlich.	(X)		

lfd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
3.84	-	SG Ostheide	Einbindung der SPNV-Haltepunkte in den Rufbusverkehr.	Der SPNV-Haltepunkt Vastorf wird in den Rufbus-Sektor West aufgenommen.	X		
3.85	-	SG Ostheide	Beibehaltung der finanziellen Förderung der Dörferbusse/kommunalen Fahrdienste. Bedürftige werden diesen weiterhin benötigen (Tür-zu-Tür-Fahrten usw.).	Die derzeitige Förderung für Dörferbusse und kommunale Fahrdienste wird der Landkreis als Aufgabenträger auch weiterhin in heutiger Höhe zur Verfügung stellen. Ein Hinweis darauf wird in den NVP aufgenommen.	X		
3.86	Kap. 5	SG Ostheide	Prüfung eines Sektors des Rufbusses, der alle Dörfer der Samtgemeinde Ostheide anfährt, bzw. einen Schnittpunkt hat. Derzeit sind zwei Rufbus-Kreise vorgesehen.	Eine Zusammenführung bzw. eine Verknüpfung der beiden Sektoren würde unter Beibehaltung der Anschlüsse an die regionale Hauptlinie 5300 und an den Bf. Vastorf zu einem deutlich höheren betrieblichen Aufwand führen, da hierfür ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden müsste. Der Anregung wird daher nicht gefolgt.			X
3.87	Kap. 5	SG Ostheide	Der Ortsteil Neu Neetze ist in den Sektor „Rufbus Ostheide“ zu integrieren. Sollte dies nicht möglich sein und der Ortsteil zum „Rufbus Bleckede“ zugeschlagen wird, ist dies entsprechend deutlich zu kommunizieren und bekannt zu machen!	Der Anregung wird gefolgt. Der Rufbussektor Ost wird bis Neu Neetze erweitert.	X		
3.88	Kap. 5	SG Ostheide	Die Haltestellen der Linie 5111 sollten auch in Zukunft, bei Einführung von Rufbuslinien, voll in den Linienverkehr eingebunden werden.	Die Haltestellen, die die Linie 5111 heute bedient, werden auch zukünftig an Schul-tagen vom Linienverkehr bedient werden.	X		
3.89	-	SG Ostheide	Die Haltestellen im Ortsteil Sülbeck (L 221) sollten als „Bike & Ride“-Station ausgebaut werden. Viele Nutzer fahren mit dem Fahrrad von Boltersen bzw. Wendhausen zu der Haltestelle.	Der Ausbau der Haltestellen zu B&R-Stationen liegt in der Zuständigkeit des Straßenbausträgers. Der ÖPNV-Aufgabenträger steht bei der Planung in fachlicher Hinsicht gerne beratend zur Verfügung. Eine explizite Erwähnung der Anregung im NVP ist nicht erforderlich.			X
3.90	-	SG Ostheide	Es werden Radwegeanbindungen an die Haltestellen an der B 216 (Reinstorfer Kreuz und Abzweig Radenbeck) gefordert. Insbesondere ist ein Fahrradfahren an der Kreisstraße 16 von Reinstorf oder Volkstorf kommend, aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, kaum möglich. Alternativ ist über die Verlegung der Haltestelle vom Reinstorfer Kreuz zur Einfahrt „Lerchental/Schützenhaus“ nachzudenken!	Der Landkreis Lüneburg hat gesondert zum NVP ein Radverkehrskonzept in Auftrag gegeben. Zuständig sind außerdem die jeweiligen Straßenbausträger.			X
3.91	-	SG Ostheide	Die Busanbindungen aus der Samtgemeinde Ostheide enden alle am ZOB (Bahnhof Lüneburg). Es ist eine deutliche Kennzeichnung der Weiterfahrt in die Hansestadt Lüneburg, Am Sande, zu kennzeichnen.	Die Weiterfahrt am ZOB in Richtung „Am Sande“ mit diversen Stadtbuslinien dürfte nach Einschätzung des Aufgabenträgers allgemein bekannt sein und wird auch bei jeder HVV-Verbindungsankunft mit ausgewiesen. Weiteren Handlungsbedarf sieht der Aufgabenträger nicht.	X		
3.92	Kap. 5	SG Ostheide	Wir befürworten das Pilotprojekt zur Einführung von Elektrobussen. Es ist allerdings in den Nahverkehrsplan aufzunehmen, dass die Stromversorgung dieser Busse zu 100 % aus regenerativer Energieerzeugung erfolgt.	Der Anregung wird gefolgt, im NVP wird unter Maßnahme 10 eine entsprechende Ergänzung aufgenommen.	X		
3.93	Kap. 5	SG Ostheide	Die Anbindung Wendisch Everns an den Stadtbusverkehr wird, vor dem Hintergrund der beabsichtigten Schließung des SPNV-Haltepunktes, ausdrücklich begrüßt. Allerdings sollte in einem gemeinsamen Abstimmungsgespräch geprüft werden, ob noch alle zurzeit vorhandenen Haltestellen benötigt werden, oder es im Zuge von Anpassungen zu Optimierungen kommen kann. Das gemeinsam von	Die Sicherstellung und ständige Bewertung / Optimierung der Fahrpläne im Regionalbus-/Stadtbusverkehr gehören zum laufenden Geschäft der Landkreisverwaltung und der Verkehrsunternehmen. Dies betrifft auch die Bewertung von Haltestellenstandorten. Sofern Haltestellen – auch im schulbezogenen Verkehr – verkehrlich nicht mehr erforderlich sein sollten, stimmt der Aufgabenträger einer	(X)		

lfd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
			Samtgemeinde und Gemeinde aufgestellte Haltestellenkonzept wäre entsprechend anzupassen.	Auflassung zu. Eine explizite Erwähnung der Anregung im NVP ist damit nicht erforderlich.			
3.94	Kap. 5	SG Osteide	Auch die Einführung von Rufbus-Verkehren wird begrüßt. Es wurde in den Gremiensitzungen lediglich angesprochen, dass der Rufbus-Verkehr von den regionalen Hauptlinien weg, in die umliegenden Gemeinden, ebenso gut sein muss, wie hin zu diesen Hauptlinien!	Der Rufbus-Verkehr wird in beiden Richtungen ein gutes Angebot bieten. Dies ist bereits im NVP-Entwurf verankert.	X		
3.95	Kap. 5	SG Osteide	Es ist den Gremien der Samtgemeinde bekannt, dass die Bahnverkehre nicht Gegenstand des 4. Nahverkehrsplanes des Landkreises Lüneburg sind. Gleichwohl ist der dauerhafte Erhalt der Bahnhaltdepunkte Bavendorf und insbesondere Vastorf eine zwingende Ergänzung des Nahverkehrsplanes, um gerade in den ländlich strukturierten Mitgliedsgemeinden von einem ausreichenden ÖPNV-/SPNV-Angebot zu sprechen.	Der Aufgabenträger wird die Erhaltung der Stationen ergänzend in der Maßnahme 13 „Langfristige Sicherung und Optimierung des SPNV-Angebotes auf der KBS 112“ mit aufnehmen.	X		
3.96	Kap. 5	Gemeinde Adendorf	Jedoch muss die Linie 5006 aus meiner Sicht auch am Samstag und Sonntag bzw. an Feiertagen fahren und wie alle anderen Linien des Stadtbusverkehrs auch an diesen Tagen von den verlängerten Betriebszeiten profitieren. Es wäre auch sinnvoll, die Linie 5006 bis zum „Am Sande“ zu verlängern.	Die Linie 5006 ist als „Express-Linie“ für Berufstätige eingerichtet worden, die auf direktem Wege von Adendorf zum Bf. Lüneburg fahren möchten. Das Angebot dieser Linie ist daher auf die Werktage (mo-fr) beschränkt. Da Adendorf darüber hinaus auch am Wochenende über ein gutes Angebot auf den Stadtbuslinien 5007 und 5015 (für Erbstorf) verfügt, besteht aus Sicht des Aufgabenträgers keine Notwendigkeit, zusätzlich auch auf der Linie 5006h am Wochenende ein Angebot vorzuhalten.			X
3.97	Kap. 5	Gemeinde Adendorf	Darüber hinaus sollte für den Ortsteil Erbstorf einschließlich der Bebauung östlich der Bahnlinie ein durchgehender 30 Minutentakt auf der Linie 5007 berücksichtigt werden. Nur so kann eine angemessene Förderung des ÖPNV als Alternative gegenüber dem motorisierten Individualverkehr erreicht werden.	Aufgrund der geringeren Nachfrage im genannten Bereich wird das derzeitige Angebot (60min-Grundtakt mit Verstärkerfahrten in der HVZ sowie in der Mittagszeit) als angemessen angesehen. Dies ist im Rahmen der Untersuchung zum IMK bestätigt worden. Eine Ausweitung des Angebotes wird daher nicht unterstützt, zumal sich für Erbstorf Verbesserungen durch die Optimierung des Fahrplanangebotes auf der Linie 5110 ergeben werden.			X
3.98	Kap. 5	Gemeinde Adendorf	Hinsichtlich der Linienführung der Linie 5006 spreche ich mich für eine Einbeziehung des Gewerbegebietes Adendorf Nord mit einem Halt in der Borgwardstraße aus. So kann auch der Versorgungsbereich an der B 209 von Kunden und Beschäftigten mit dem ÖPNV erreicht werden.	Die Sicherstellung und ständige Bewertung / Optimierung der Fahrpläne im Regionalbus-/Stadtbusverkehr gehören zum laufenden Geschäft der Landkreisverwaltung und der Verkehrsunternehmen. Die Aufnahme von zusätzlichen Haltestellen wird von der Verwaltung und dem Unternehmen geprüft. Sofern keine betrieblichen Einwände dagegen bestehen, werden die Haltestellen in den Linienvorlauf aufgenommen. Eine explizite Erwähnung der Anregung im NVP ist damit nicht erforderlich.	(X)		
3.99	Kap. 5	Gemeinde Adendorf	In keinem Fall darf die Linie 5015 am Ebensberg gekappt werden. Die Linie wird von vielen Besuchern der Adendorfer Sporteinrichtungen genutzt. Zudem wird sie von Schülern genutzt und insbesondere von Bürgern des Ebensberges die den Friedhof in Erbstorf besuchen.	Siehe lfd. Nr. 3.15			X

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
3.100	Kap. 5	Gemeinde Adendorf	Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob auf Höhe der Bebauung „Im Stadtfeld“ eine zusätzliche Haltestelle der Linie 5015 eingerichtet werden kann. Die Bewohner dieser Siedlung haben derzeit einen sehr langen Weg zu den vorhandenen Haltestellen.	Die Sicherstellung und ständige Bewertung / Optimierung der Fahrpläne im Regionalbus-/Stadtbusverkehr gehören zum laufenden Geschäft der Landkreisverwaltung und der Verkehrsunternehmen. Die Aufnahme von zusätzlichen Haltestellen wird von der Verwaltung und dem Unternehmen geprüft. Sofern keine betrieblichen Einwände dagegen bestehen, werden die Haltestellen in den Linienverlauf aufgenommen. Eine explizite Erwähnung der Anregung im NVP ist damit nicht erforderlich.	(X)		
3.101	Kap. 5	Gemeinde Adendorf	Zur Förderung von Umwelt- und Qualitätsstandards unterstützt die Gemeinde Adendorf die angekündigten Forderungen der Hansestadt Lüneburg. Daher sollten alle Fahrzeuge bis 2023 über die Euro 5 Norm oder höher verfügen, ab 2028 sollten alle Busse mit Euro 6 Standard bzw. dem aktuellen Umweltstandard ausgestattet sein. Ab 2025 sollen 40 Prozent der gesamten Flotte Elektrobusse sein, ab 2030 sollte der Anteil bei 100 Prozent liegen. Alle Fahrzeuge sollten barrierefrei sein.	Siehe Idf. Nr. 3.27		X	
3.102	-	Gemeinde Adendorf	Zudem sollten dynamische Fahrtanzeiger an vielen bzw. wichtigen Haltestellen berücksichtigt werden.	Die Installation von dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern (DFI-Anzeiger) an Haltestellen auf dem Territorium der Gemeinde Adendorf ist im Rahmen des aktuellen Förderprojektes, für das der Aufgabenträger beim Land einen Förderantrag eingereicht hat, nicht vorgesehen. Eine Einbeziehung war nicht möglich, da in Adendorf die für eine Förderung erforderliche Mindesteinstiegerszahl an allen Haltestellen deutlich unterschritten wird. Die Aufstellung von weiteren DFI-Anzeigern außerhalb des Förderprojektes strebt der Aufgabenträger derzeit nicht an. Sofern die Gemeinde auf eigene Kosten DFI-Anzeiger installieren möchte, wird dies der Landkreis bei der Umsetzungsplanung mit berücksichtigen.			X
3.103	-	Gemeinde Adendorf	Ein weiterer Aspekt ist der Schülerverkehr. Hier habe ich in den vergangenen Jahren immer wieder darauf hingewiesen, dass es einige Zeiten gibt zu denen es sowohl am Standort Weinbergsweg als auch am Standort Dorfstraße der Grundschule Adendorf keine akzeptablen Busverbindungen gibt. Dies bitte ich erneut eingehend zu prüfen. Aktuell liegen uns auch Eingaben aufgrund des Wegfalls der Schulbuslinie 5920 vor. Diese wurde u.a. von Schülern der St. Ursula Schule und der Wilhelm-Raabe-Schule in Lüneburg genutzt. Die Linie 5007 soll dies nicht in ausreichendem Maße auffangen. Hier bitte ich ebenfalls um Prüfung.	Die Sicherstellung und ständige Bewertung / Optimierung des schulbezogenen Verkehrs gehören zum laufenden Geschäft der Landkreisverwaltung und der Verkehrsunternehmen. Die Prüfung bezüglich der Linie 5920 läuft bereits, hinsichtlich der Busverbindungen an den Standorten Weinbergsweg und Dorfstraße könnte eventuell eine großräumigere Optimierung der Achse Brietlingen – Adendorf – Scharnebeck für Abhilfe sorgen. Sollte die Verwaltung Verbesserungsmöglichkeiten sehen, so werden Fahrplananpassungen vorgenommen. Eine explizite Erwähnung der Anregung im NVP ist damit nicht erforderlich.	(X)		
3.104	-	Gemeinde Adendorf	Abschließend möchte ich auf die voraussichtliche Inbetriebnahme des Adendorfer Bahnhaltelpunktes Ende 2021 hinweisen. Hier sind adäquate Übergangszeiten Bus/Bahn zu berücksichtigen.	Die Anpassung der Busfahrpläne an die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge am Haltepunkt Adendorf wird vom Aufgabenträger unterstützt, sofern sich dadurch nicht die Anschlüsse am Bf. Lüneburg verschlechtern.	(X)		
3.105	-	Gemeinde Amt Neuhaus	Für die Gemeinde Amt Neuhaus ist von überaus großer Bedeutung, dass kein Wegfall von Linien erfolgt und die Schülerbeförderung auf dem aktuellen Niveau	Der Aufgabenträger verfolgt nachdrücklich das Ziel, mit dem neuen NVP die Angebotsqualität im ÖPNV zu verbessern. Dies gilt auch für das Angebot in der Ge-	X		

lfd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
			sichergestellt wird.	meinde Amt Neuhaus. Verschlechterungen zum Status Quo werden nicht gesehen, weder im schulbezogenen Verkehr noch im übrigen Regionalverkehr.			
3.106	Kap. 5	Gemeinde Amt Neuhaus	Des Weiteren ist positiv hervorzuheben, dass der Rufbusverkehr eingeführt wird. Das stellt eine erhebliche Verbesserung des ÖPNV in der Gemeinde Amt Neuhaus dar. Der Rufbus stellt keine Konkurrenz zum "Bürgermobil Amt Neuhaus" dar, vielmehr ergänzen sich die Angebote, was als sehr sinnvoll angesehen wird.	Der Aufgabenträger teilt diese Einschätzung. Das Rufbusangebot hat die Mobilität in der Gemeinde auch für Menschen ohne Auto deutlich verbessert.	X		
3.107	-	Gemeinde Amt Neuhaus	Die Aufnahme des Gebietes der Gemeinde Amt Neuhaus in den HVV-Tarif muss noch dringend erfolgen.	Das Amt Neuhaus ist bereits seit vielen Jahren Bestandteil des HVV-Gebietes. Allerdings wurden bislang nur Zeitkarten anerkannt. Seit August 2018 gelten nun auch HVV-Einzelkarten. Die vollständige Tarifintegration ist damit gegeben.	X		
3.108	-	Gemeinde Amt Neuhaus	Dringend muss auch die Einrichtung einer ÖPNV-Linie zur Fähre Bleckede erfolgen. Derzeit gibt es keine ÖPNV Verbindung zur Fähre Bleckede.	Eine ÖPNV-Anbindung scheitert derzeit noch an einer geeigneten Endhaltestelle in unmittelbarer Nähe des Anlegers in Neu Bleckede. Sobald diese existiert, könnte eine Anbindung der Fähre über den Rufbus erfolgen. Eine entsprechende Ergänzung wird im NVP bei der Beschreibung der beiden Rufbus-Gebiete im Amt Neuhaus aufgenommen.	X		
3.109	-	Gemeinde Amt Neuhaus	Das erfordert nicht zuletzt auch die vom Landkreis geplante Beschaffung einer neuen Fähre.	Die Beschaffung einer neuen Fähre als Ersatz für die "Amt Neuhaus" befindet sich in der Vorbereitung, eine explizite Erwähnung ist daher im NVP nicht erforderlich.	(X)		
3.110	-	Gemeinde Amt Neuhaus	Auch sollten Festlegungen zum Notfahrplan bei Ausfall der Fähren unbedingt im Nahverkehrsplan Berücksichtigung finden.	Im NVP sind Rahmenfahrpläne hinterlegt, der Fährnotverkehr tritt nur in Kraft, wenn die Elbfähre in Neu Darchu / Darchau ausfällt. Es handelt sich hierbei um Gelegenheitsverkehr, der nicht in den NVP aufgenommen werden muss.			X
3.111	Kap. 5	Gemeinde Barendorf	Die Gemeinde begrüßt grundsätzlich die Neufassung des Nahverkehrsplans. Gleichzeitig wird die Aufnahme von dem Rufbussystem positiv begrüßt und kann für die Gemeinde ein guter Ausgleich insbesondere zu kritischen Zeiten z. B. Ferienzeit darstellen. Die Linien der Rufbusse sollten sich in den Grundzentren Barendorf und Neetze schneiden, damit eine Busverbindung zwischen den beiden Hauptorten sichergestellt ist.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung. Eine Querverbindung zwischen Neetze und Barendorf mittels eines Rufbusangebotes ist bereits Bestandteil des NVP-Entwurfs.	X		
3.112	-	Gemeinde Barendorf	Die Gemeinde Barendorf fordert in den Stadtbusverkehr der Stadt Lüneburg einbezogen zu werden. Die kürze Taktung (30 Minuten in der Hauptverkehrszeit, 60 Minuten in der Nebenverkehrszeit) führt zu einer besseren Versorgung und erhöht die Attraktivität der beteiligten Gemeinden. Barendorf ist direkter Anrainer der Stadt Lüneburg. Im Vergleich zu den bereits angeschlossenen Gemeinden Vögelsen (ca. 2.300 Einwohner), Mechtersen (ca. 700 Einwohner) und Wendisch Evern (ca. 1.800 Einwohner) in den Stadtbusverkehr sollte auch die Gemeinde Barendorf als Grundzentrum der Samtgemeinde Ostheide entsprechende Berücksichtigung finden. Insbesondere aufgrund des zu erwartenden Wohnungsmangels sind Anrainergemeinden besser per Bus an die Stadt Lüneburg anzubinden, um einen Anreiz für das Wohnen außerhalb der Stadt zu setzen und die Wohnraumentwicklung im Landkreisgebiet zu befördern.	Siehe lfd. Nr. 3.80			X

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
3.113	Kap. 5	Gemeinde Barendorf	Es wird darauf hingewiesen, dass Pendler aus Barendorf nach dem vorliegenden Fahrplanentwurf weiterhin keine Möglichkeit haben, den ersten Metronom in Richtung Hamburg (Abfahrt um 05.24 ab Bahnhof Lüneburg) zu erreichen. Pendler, die diesen Zug nehmen wollen, müssten daher z. B. auf einen PKW zurückgreifen. Die Aufnahme dieser Verbindung in den neuen Fahrplan sollte geprüft werden.	Siehe Ifd. Nr. 3.81	X		
3.114	-	Gemeinde Barendorf	Im Hinblick auf die weitere bauliche Entwicklung und der Neuansiedlung/ Erweiterung des Sondergebietes Einzelhandel im Westen Barendorfs sollte die Errichtung einer Haltestelle im Bereich „Lüneburger Straße“/ „Im Stadtkamp“ (in der Nähe des Einkaufszentrums) vollzogen werden.	Siehe Ifd. Nr. 3.83	(X)		
3.115	Kap. 5	Gemeinde Barendorf	Wir unterstützen das Pilotprojekt zur Einführung von mindestens sechs Elektrobussen (S. 116). Im Konzept ist aufzunehmen, dass die Stromversorgung dieser Busse aus 100% regenerativer Energieerzeugung zu erfolgen hat. Für die Errichtung einer Schnellladestation bietet Barendorf die Haltestelle in der Schulstraße an.	Siehe Ifd. Nr. 3.92 Bezüglich der Festlegung der Standorte von Schnellladestationen nimmt der Aufgabenträger das Angebot der Gemeinde zur Kenntnis, wird jedoch zunächst die Ergebnisse des Elektromobilitätskonzeptes abwarten, welches Empfehlungen dazu enthalten wird.	X		
3.116	-	Gemeinde Barendorf	Für den langfristigen Umstieg vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr halten wir die Kostenfreiheit des ÖPNV für sinnvoll. Aus diesem Grund sollte im Konzept ein Pilotprojekt für die kostenlose Beförderung auf einer ausgewählten ÖPNV-Achse im Landkreis aufgenommen werden, um die Wirkung auf die Beförderungszahlen zu messen. Mit der kostenlosen Beförderung auf den Achsen im Landkreis würde zudem die Attraktivität des Wohnens im ländlichen Raum gefördert und der Siedlungsdruck in der Stadt Lüneburg entgegengewirkt werden.	Ein völliger Verzicht auf sämtliche Fahrgeldeinnahmen würde – bezogen auf den gesamten Landkreis – die Ausgaben des Aufgabenträgers für den ÖPNV um ca. 7 Mio € / Jahr erhöhen. Zugleich müssten die Mehrkosten für die Umsetzung der im NVP verankerten Maßnahmen sowie für deutliche Angebotsausweitungen (aufgrund der dann steigenden Nachfrage) getragen werden (insgesamt ca. 7 – 9 Mio. € / Jahr). Aufgrund dieser Belastungen hält der Aufgabenträger auch ein Pilotprojekt auf einer ÖPNV-Achse für nicht zielführend.  * Berechnung auf Basis der Zahlungen im Jahr 2016.			X
3.117	Kap. 5	Gemeinde Barendorf	Weiterhin halten wir die Regelung hinsichtlich der Einhaltung der EURO 6 Norm (S. 116) für nicht ausreichend und fordern die Begrenzung auf den erstmaligen Einsatz im Linienverkehr des Landkreises zu streichen. Um etablierten Verkehrsunternehmen die Umrüstung des Fuhrparks auf die höhere Norm zu erleichtern, kann dafür ggf. eine andere Frist (z.B. 2022) gesetzt werden: „Alle Fahrzeuge, die nach dem 01.01.2022 im Linienverkehr im Landkreis Lüneburg eingesetzt werden (Neu- und Gebrauchtfahrzeuge), müssen die EURO 6 - Norm erfüllen.“	Siehe Ifd. Nr. 3.27		X	
3.118	-	Gemeinde Barendorf	Im Hinblick auf die Qualität der Leistung sollte zudem die Einhaltung von Sozialstandards von den Verkehrsunternehmen verlangt werden. Dies sollte darüber gewährleistet werden, dass nur Verkehrsunternehmen zum Einsatz kommen sollten, in welchen die Arbeitnehmerschaft einen Betriebsrat gebildet hat und die die Entgelte an ihre Mitarbeiter nach tarifvertraglichen Regelungen berechnen.	Die Vorgabe von Sozialstandards ist rechtlich nicht möglich, allerdings erfüllen die derzeitig im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen die Forderungen der Gemeinde vollständig.			X

lfd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
3.119	-	Gemeinde Barendorf	Die finanzielle Beteiligung des Landkreises zur Unterstützung der Dörferbusse muss auch weiterhin aufrecht erhalten bleiben, da auch ältere Einwohner/innen, die nicht mehr fußläufig einen Haltepunkt erreichen können, mobil bleiben.	Siehe lfd. Nr. 3.85	X		
3.120	-	Gemeinde Barnstedt	Wir wissen alle, dass es nahezu unmöglich ist, seinen Alltag in der Fläche des Kreisgebietes ohne das Auto zu gestalten. Umso wichtiger ist es jetzt, die Zeichen der Zeit zu erkennen und öffentliche Mobilitätsangebote zu fördern. Mit der Vorlage des neuen Nahverkehrsplans für einen mittelfristigen Zeitraum von 2018-2023 macht der Landkreis Lüneburg dazu konsequente und aus unserer Sicht auch die richtigen Vorschläge. Auf der einen Seite werden Hauptlinien mit großer Verkehrsnachfrage gestärkt und auf der anderen Seite mit dem Rufbus bedarfsgerechte Angebote mit hoher Flexibilität geschaffen, die im Prinzip zu jeder Zeit zur Verfügung stehen.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahmen sind im NVP enthalten.	X		
3.121	Kap. 5	Gemeinde Barnstedt	Die neu geschaffenen Verbindungen am Sonntag begrüßt die Gemeinde außerordentlich. Dies stellt insbesondere für die älteren Bürgerinnen und Bürger ohne PKW eine wesentliche Verbesserung dar.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.	X		
3.122	Kap. 5	Gemeinde Boitze	Der Entwurf des o. a. Nahverkehrsplanes bringt eher Nachteile für die Bewohnerinnen und Bewohner der Gemeinde Boitze. Zumindest dadurch, dass die Linie 5304 entfällt. Dadurch entfallen die bisherigen Haltestellen in der Gemeinde Boitze (und auch Nahrendorf) weg. Ein Ersatz (5305) bedient den Bereich Nahrendorf, aber nicht Boitze. Auch wenn der Schülerverkehr fast wie bisher erhalten bleibt, bleibt die Gemeinde Boitze in den Ferienzeiten ohne ÖPNV. Dass das Rufbusssystem (und auch der Bürgerbus) ein adäquates Ersatzsystem darstellt, mag hier niemand recht glauben.	Der Aufgabenträger sieht in der Umstellung vom regulären Linienverkehr in einen nachfragegesteuerten Rufbusverkehr keine Verschlechterung, sondern eine Verbesserung, da die Rufbusse einen ganztägigen 2h-Takt – auch an Ferientagen und am Wochenende! – bieten werden. Damit werden im Vergleich zu heute das ganze Jahr über mehr Fahrtmöglichkeiten im ÖPNV zur Verfügung stehen. Darüber hinaus werden keine Haltestellen, die heute im klassischen Linienverkehr bedient werden, entfallen. Alle Haltestellen werden zukünftig vom Rufbus angefahren. Eine Beibehaltung sämtlicher, heute bestehender Linienverkehre lehnt der Aufgabenträger daher ab.			X
3.123		Gemeinde Boitze	Hinzu kommt, dass der Landkreis erst vor kurzem beschlossen hat, die Bahnhaltestelle Neetzendorf zu schließen, obwohl sich der Samtgemeinderat sich dagegen ausgesprochen hat. Auch müsste zumindest der Bahnhof Dahlenburg besser eingebunden werden, da dieser unmittelbar an das Gebiet der Gemeinde Boitze (OT Seedorf) anschließt.	Die Anbindung der Gemeinde Boitze an den Bf. Dahlenburg über den Rufbus (Sektor Süd) wird in den NVP nachträglich aufgenommen.	X		
3.124	Kap. 5	Gemeinde Brietlingen	Die Gemeinde Brietlingen begrüßt es sehr, dass die Taktfrequenzen für die Busfahrzeiten von und nach Brietlingen deutlich verbessert werden.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.	X		
3.125	Kap. 5	Gemeinde Brietlingen	Als einzigen Kritikpunkt möchte ich den Wegfall der Haltestelle „Am Sande“ nennen. Selbstverständlich kann ich verstehen, dass es ein Anliegen der Stadt ist diesen Platz zu entlasten. Dennoch stellt diese Veränderung insbesondere ältere und behinderte Menschen vor eine große Herausforderung. Für diesen Personenkreis ist das Argument, dass am Bahnhof in einem max. 3 Minuten-Takt Busse zum Sande fahren, schlichtweg nicht angebracht. Aus meiner Sicht sind gerade diese	Siehe lfd. Nr. 3.18			X

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
			Menschen diejenigen, die die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen und die Sie mit dieser Veränderung eben gerade nicht dazu bewegen werden die Ausweitung Ihres Angebotes in Anspruch zu nehmen und davon zu profitieren. Daher möchte ich anregen, darüber nachzudenke, ob in der Nähe der Innenstadt eine andere Haltestelle als die des Sandes angefahren werden könnte.				
3.126	Kap. 5	Gemeinde Deutsch Evern	Die Einbindung Deutsch Everns in den Stadtbusverkehr über die Linie 5620 (neu: 5020) möchte ich im Namen der Gemeinde Deutsch Evern ausdrücklich begrüßen. Deutsch Evern ist seit je her eng mit Lüneburg verflochten und für einen Außenstehenden ist ein Unterschied zu Rettmer oder Häcklingen nicht gegeben. Die Einbindung stellt eine wesentliche Verbesserung für den Ort und seine Bürgerinnen und Bürger dar. Die Attraktivität des ÖPNV wird damit in Deutsch Evern wesentlich erhöht. Gleiches gilt für die verbesserte Taktung auf der Linie 5620 am Samstag und die neu geschaffenen Verbindungen am Sonntag sowie die regelmäßige Bedienung der Haltestelle „Schützenstraße“ in unserem Gewerbegebiet. Das ist ein großer Vorteil für die Arbeitnehmer, die dort tätig sind.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahmen sind im NVP enthalten.	X		
3.127	-	Gemeinde Deutsch Evern	Aus Sicht der Gemeinde ist es jedoch insbesondere für die Pendler im Ort außerordentlich wichtig, dass mit der verbesserten Anbindung an den ZOB eine gut vertaktete Umsteigemöglichkeit in den SPNV Richtung Hamburg und Hannover gegeben ist.	Der Aufgabenträger teilt die Einschätzung der Gemeinde. Daher wird der Fahrplan der Linie 5620 (neu: 5020) auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der metronom-Züge am Bf. Lüneburg abgestimmt sein.	X		
3.128	Kap. 5	Gemeinde Deutsch Evern	Die verbesserte Taktung halbstündlich morgens zur Hauptverkehrszeit Richtung ZOB und abends zur Hauptverkehrszeit halbstündlich Richtung Deutsch Evern begrüßt die Gemeinde ebenfalls sehr. Wir gehen davon aus, dass auch dies zur verbesserten Nutzung für Pendler führen wird. Wir bitten aber, eine Fahrt um 19.10 Uhr ab ZOB Richtung Deutsch Evern einzufügen (bisher 18.40 Uhr und 19.40 Uhr) und die HVZ damit um eine halbe Stunde abends nach hinten auszudehnen. Eine Arbeitszeit bis 17.30 oder 18.00 Uhr in Hamburg ist ja üblich und so würde durch diese zusätzliche Fahrt eine Bedarfslücke zur Hauptankunftszeit der Pendler in Lüneburg geschlossen werden.	Eine weitere Ausdehnung der abendlichen HVZ wird vom Aufgabenträger abgelehnt, da die Verkehrsnachfrage ab ca. 18.30 bereits wieder abnimmt. Aus diesem Grunde ist auch im IMK die zweite HVZ nur bis zur genannten Uhrzeit zugrunde gelegt worden. Darüber hinaus bringt eine zusätzliche Fahrt um 19.10 gerade für Pendler aus dem Großraum Hamburg keinen Mehrwert, da gegen 19.00 keine Züge aus Richtung Hamburg am Bf. Lüneburg eintreffen.			X
3.129	Kap. 5	Gemeinde Deutsch Evern	Der Wegfall der Anbindung der Haltestelle „Am Sande“ stellt sicherlich für die Bürgerinnen und Bürger, die die Innenstadt von Lüneburg als Ziel haben, eine Verschlechterung dar. In Anbetracht der Tatsache, dass die Anbindung Deutsch Everns aber insgesamt verbessert und die Haltestelle „Stadttheater“ beibehalten wird, ist dies als guter Kompromiss vertretbar. Die dadurch erreichte Entlastung der Haltestelle „Am Sande“, eine wesentliche Forderung aus dem IMK, die die Gemeinde Deutsch Evern somit mitträgt, ist auch aus meiner Sicht sinnvoll. Weiter ist es aus Sicht der Gemeinde Deutsch Evern notwendig, einen guten Pendelverkehr zwischen ZOB und „Am Sande“ einzurichten mit einem übersichtli-	<b>Siehe Ifd. Nr. 3.18</b> Die Einrichtung eines zusätzlichen Pendelverkehrs zwischen dem Bahnhof Lüneburg und der Haltestelle „Am Sande“ hält der Aufgabenträger für nicht erforderlich, da auch in Zukunft diverse Stadtbuslinien zwischen diesen beiden zentralen Haltestellen verkehren werden, so dass am ZOB keine langen Wartezeiten zu erwarten sind. <b>Der Aufgabenträger wird keine Maßnahmen umsetzen, die in der Schülerbeförde-</b>		X	

lfd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
			chen Leitsystem, welche Busse „Am Sande“ bzw. ZOB als Ziel haben. Hierbei möchte ich jedoch zu bedenken geben, dass durch den Wegfall der Haltestelle „Am Sande“ die Verbindung für die Schüler des Schulzentrums Oedeme nicht verschlechtert werden darf. Bislang steigen diese oft „Am Sande“ um, insbesondere, da der Schulbusverkehr kehrt (Linie 5606) nach der 8. Stunde keine Verbindung nach Deutsch Evern vorsieht. Durch den Wegfall darf es nicht zu 2 Umstiegen kommen. Hier möchte ich Sie eindringlich darum bitten, ebenfalls auf eine gute Anbindung zu achten.	ung zu einer Verschlechterung des Angebotes führen. Allerdings wird ein ggf. erforderlicher zusätzlicher Umstieg nicht als Verschlechterung bewertet, solange die Gesamtreisezeit sich dadurch nicht wesentlich erhöht.			
3.130	-	Gemeinde Deutsch Evern	Die Linie 5606 mit den bisherigen Schulbusfahrten soll - und muss aus Sicht der Gemeinde Deutsch Evern - bestehen bleiben.	Das heutige Angebot auf der Linie 5606 soll auch in den kommenden Jahren unverändert bleiben.	X		
3.131	Kap. 5	Gemeinde Deutsch Evern	Im vorgelegten Entwurf des Nahverkehrsplanes ist die Auffassung der Haltestellen „Am Tiergarten“ und „Tiergartenstraße“ vorgesehen. Während die Gemeinde die Auffassung der Haltestelle „Am Tiergarten“ als nachvollziehbar ansieht, kann das Nicht-Anfahren der Haltestelle „Tiergartenstraße“ für die Gemeinde nur als Zwischenlösung hinnehmbar sein, denn in diesem Bereich des Ortes schließen sich Neubaugebiete an und wird sich Deutsch Evern in der Zukunft weiterentwickeln. Es existiert bereits ein Aufstellungsbeschluss für ein weiteres Baugebiet. Bis zum Inkrafttreten geht die Gemeinde Deutsch Evern von einer Lösung aus und erwartet, die Wiederaufnahme der Haltestelle „Tiergartenstraße“. Verschiedene Gespräche mit Landkreis und VNO haben gezeigt, dass das Einbinden dieser Haltestelle momentan nur mit einer Bus-Wendemöglichkeit möglich sein wird. Die Gemeinde ist bemüht, diese Wendemöglichkeit zu schaffen oder bei einer Weiterentwicklung des Baugebietes Fuchsberg-Nord die Busanbindung planerisch zu berücksichtigen. Daher möchte ich schon jetzt darauf hinweisen, dass, sofern die Gemeinde eine Wendemöglichkeit geschaffen hat, oder bei einem künftigen Baugebiet „Fuchsberg Nord“ die Haltestelle in die Anbindung wieder aufgenommen werden muss.	Der Aufgabenträger sichert zu, dass die Linie 5620 (neu: 5020) die Haltestelle „Tiergartenstraße“ wieder in den Linienverlauf aufnehmen wird, sobald in der direkten Nähe der Haltestelle eine Wendemöglichkeit besteht. Eine entsprechende Ergänzung wird im NVP bei der Beschreibung der Linien bzw. des Liniennetzes mit aufgenommen.	X		
3.132	-	Gemeinde Deutsch Evern	Vor dem Hintergrund dieser deutlichen Verbesserungen kann aus Sicht der Gemeinde die Querverbindung zu Wendisch Evern entfallen.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.	X		
3.133	-	Gemeinde Embsen	Eine Anbindung des Garbers-Centers in Lüneburg-Rettmer wird von unseren Bürgerinnen und Bürgern gewünscht! Das Garbers-Center bietet für Embsen das nächst erreichbare und vollumfängliche Nahversorgungsangebot. Neben einem Discounter, einem eher hochwertigen Vollsortimenter und einem Drogerie-Großmarkt sind hier die Sparkasse mit Beratung, Postbank, Apotheke, und Ärzte angesiedelt. Das macht es bei einer Entfernung von ca. 7 km zu einem enorm attraktiven Einkaufsziel. Die Linie 5600 fährt aber regelmäßig über Melbeck und die B4 nach Lüneburg und zu keiner Zeit durch Rettmer. Unsere Bitte lautet deshalb, ob es nicht eine Ergänzung sein könnte, die Linie 5011 an einer Stelle mit der	Embzen hat als Grundzentrum einen eigenen Versorgungsauftrag für den allgemeinen täglichen Grundbedarf (2.2 Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen 2017). Dieser umfasst neben der Einzelhandelsversorgung mit Lebensmitteln und Drogeriewaren unter anderem auch öffentliche Dienstleistungen und die ärztliche Versorgung. Diese Grundversorgung gilt es in Embsen selbst zu sichern und zu entwickeln. Für Bedarfe, die in Embsen nicht gedeckt werden können, kann allenfalls Melbeck als das zweite Grundzentrum der Samtgemeinde Ilmenau hinzugezogen werden. Daher ist die Verbindung zwischen den beiden Grundzentren aufrecht zu halten. Das Oberzentrum Lüneburg ist lediglich für den gehobenen			X

lfd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
			Linie 5600 zeitnah als Umstieg überschneiden zu lassen oder die 5600 zu gewissen Nebenzeiten (außerhalb der Pendlerzeiten) über Rettmer zu führen? Oder erlaubt der Rufbus diese Verbindung?	oder spezialisierten höheren Bedarf für Embsen von Belang. Eine verbesserte Anbindung an das Garbers-Center in Lüneburg-Rettmer würde zu einer Schwächung des Zentrums von Embsen führen und ist daher raumordnerisch nicht zielführend.			
3.134	-	Gemeinde Embsen	Viele Berufspendler nutzen den Metronom, um nach Hamburg zu gelangen. Wir begrüßen deshalb die direkte Verbindung zum ZOB zu den morgendlichen und abendlichen Stoßzeiten und sehen im Wegfall der Haltestelle „Am Sande“ zwar eine Einschränkung für ältere Bürgerinnen und Bürger, aber eine vertretbare. Es ist sicherlich schwierig, den optimalen Anbindungspunkt der Busabfahrt vom ZOB zu finden, wenn pro Stunde vier Metronom von Hamburg ankommen. Unser Wunsch geht trotzdem in diese Richtung: Eine zeitnahe Vertaktung der Linie 5600 mit den Metronom morgens und abends ist ein Kriterium für die Attraktivität des Umstieges vom PKW auf den Bus für unsere Berufspendler.	Der Aufgabenträger teilt die Einschätzung der Gemeinde. Daher wird der Fahrplan der Linie 5600 auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der metronom-Züge am Bf. Lüneburg abgestimmt sein.	X		
3.135	Kap. 5	Gemeinde Nahrendorf	Die Buslinie 5304 sollte nicht zugunsten eines Rufbusses eingestellt werden, da sich der NVP nur in Richtung Lüneburg orientiert. Gerade für die Bürger der Gemeinde Nahrendorf ist auch die Anbindung in Richtung Landkreis Lüchow-Dannenberg wichtig.	Siehe lfd. Nr. 3.69			X
3.136	Kap. 5	Gemeinde Nahrendorf	Der Rufbus muss auch die Bahnhaltstellen anfahren, damit eine Weiterfahrt vom Bahnhof aus auch mit dem Bus ermöglicht wird. Die Anschlüsse des Rufbus- und Linienverkehrs an den KBS 112 sollte also gewährleistet sein.	Die Verknüpfung zwischen Rufbus und Wendlandbahn wird zusätzlich in die Beschreibung des südlichen Rufbus-Gebietes der SG Dahlenburg mit aufgenommen.	X		
3.137	-	Gemeinde Nahrendorf	Darüber hinaus wäre für freitags und samstags eine Spätlinie nach 23.00 Uhr von Lüneburg nach Dannenberg für unsere Region wünschenswert.	Siehe lfd. Nr. 3.70			X
3.138	-	Gemeinde Nahrendorf	Die Abstimmung zwischen Bus und Bahn sollte optimiert werden. Es sollte darauf geachtet werden, dass Bus und Bahn versetzt fahren und nicht wie jetzt, nämlich annähernd zur gleichen Zeit.	Da die Fahrpläne der regionalen Hauptlinie 5300 so konzipiert sind, dass die Busse am Bf. Lüneburg optimale Anschlüsse an den SPNV in / aus Richtung Hamburg haben, ist eine Änderung dieser Fahrpläne nicht möglich. Gleiches gilt für die Fahrplanzeiten auf der Wendlandbahn, da auch hier in Lüneburg Anschlüsse an weiterführende SPNV-Verbindungen hergestellt werden. Dem Wunsch kann daher nicht entsprochen werden.			X
3.139	Kap. 5	Gemeinde Neetze	Eine Querverbindung zwischen Neetze und Barendorf sollte unbedingt ausgebaut werden! In Hinsicht auf die Neetzer Bürger, besteht z. Zt kaum die Möglichkeit nach Barendorf zu gelangen (Besuch der Sparkasse oder Samtgemeinde).	Siehe lfd. Nr. 3.82	X		
3.140	-	Gemeinde Neetze	Mit der Entstehung des neuen Baugebietes „Barskamper Weg“, sind für die Zukunft beidseitig je eine neue Haltestelle in Höhe des Sportplatzes geplant.	Siehe lfd. Nr. 3.83	(X)		
3.141	Kap. 5	Gemeinde Neetze	Unsere Haltestellen der Linie 5111 sollten auch in Zukunft bei Einführung einer Rufbusbereitschaft voll mit eingebunden werden.	Alle Haltestellen, die heute im Linienverkehr bedient werden, werden auch vom Rufbus angefahren.	X		

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
3.142	-	Gemeinde Oldendorf/Luhe	Aufgrund von Gesprächen in den letzten Tagen mit der Elternschaft, kam zum Ausdruck, dass derzeit bei der Linie 5701 der Bus früh morgens um 7.31 Uhr (Abfahrt Oldendorf/Luhe) nicht über Neu Oldendorf fährt (Haltestelle A und B). Aus dem Entwurf des Nahverkehrsplans, Seite 99, geht auch nicht hervor, welche Haltestellen in Neu Oldendorf angefahren werden. In meinen Augen wäre eine Anbindung über Neu Oldendorf ohne größere Aufwendungen als Erweiterung der bestehenden Linie möglich. Ich bitte um schnellstmögliche Änderung und ggf. Berücksichtigung im laufenden Verfahren.	Die Sicherstellung und ständige Bewertung / Optimierung des schulbezogenen Verkehrs gehören zum laufenden Geschäft der Landkreisverwaltung und der Verkehrsunternehmen. Sollte die Verwaltung einer Verschwenkung der Linie 5701 über Neu Oldendorf zustimmen, so werden Fahrplananpassungen vorgenommen. Eine explizite Erwähnung der Anregung im NVP ist damit nicht erforderlich.	(X)		
3.143	Kap. 5	Gemeinde Rullstorf	Im Entwurf des 4. Nahverkehrsplanes ist vorgesehen, die Busverbindungen der Ortsteile Rullstorf, Neu Rullstorf, Plangenmoor, Neu Boltersen und Boltersen nur mit schulbezogenen Fahrten sowie Fahrten in der Hauptverkehrszeit durchzuführen. Die montags bis samstags entfallenden Verbindungen sollen von einem Rufbus übernommen werden, sonntags entfallen die heutigen Fahrten ersatzlos. Aus Sicht der Gemeinde ist eine derartige Reduktion der Verbindungen nicht hinnehmbar. Die Gemeinde Rullstorf mit ihren Ortsteilen erfreut sich seit längerem immer größerer Nachfrage beim Zuzug neuer Bürgerinnen und Bürger. Hintergrund ist die räumliche Nähe zum Zentrum Scharnebeck mit allen notwendigen Einrichtungen (s.o.) und zur Stadt Lüneburg in Verbindung mit Bahnanschluss in Richtung Hamburg oder auch Hannover. Hier spielt eine gute Busverbindung gerade in Zeiten zunehmenden Individualverkehrs eine große Rolle. Der Rufbus mit bis zu zwei Stunden Wartezeit ist hier keine akzeptable Lösung. Hinzu kommt, dass besonders in den Ortsteilen Boltersen und Neu-Boltersen das Mobilnetz sehr lückenhaft bis nicht vorhanden ist, so dass eine zeitnahe Benachrichtigung des Rufbusses oft nicht gegeben ist. Die Gemeinde Rullstorf fordert daher, den bisher bestehenden Fahrplan weitestgehend beizubehalten. Eine Änderung in der im Entwurf vorgestellten Weise bedeutet für die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde eine wesentliche Verschlechterung und ist abzulehnen.	Dem Eindruck der Angebotsverschlechterung widerspricht der Aufgabenträger deutlich. Zwar wird das Fahrplanangebot auf der Linie 5110 auf schulbezogene Fahrten sowie Fahrten in der HVZ reduziert, allerdings werden die entfallenden Verbindungen vom Rufbus übernommen. Dies gilt auch für das bisherige Sonntagsangebot, welches sich damit im Vergleich zu heute von 3 auf 6 Fahrtenpaare verdoppelt. Über die gesamte Woche betrachtet wird das neue Konzept von klassischem Linienverkehr und nachfragegesteuertem Rufbusangebot für insgesamt mehr Fahrten sorgen. Bezüglich des lückenhaften Mobilfunknetzes wird darauf hingewiesen, dass auch eine frühere Vorbestellung von zuhause aus möglich ist oder für regelmäßig genutzte Fahrten eine einmalige Vorbestellung, z. B. für alle Fahrten innerhalb einer Woche.  Der Hinweis im derzeitigen NVP auf die ersatzlose Streichung des Linienverkehrs an Sonn- und Feiertagen ist nicht korrekt. Dies wird korrigiert.			X
3.144	-	Gemeinde Scharnebeck	Die Gemeinde Scharnebeck hat zum Inhalt des Nahverkehrsplans keine Anregungen, Ergänzungen, Korrekturen und Änderungsvorschläge abzugeben.	Der Aufgabenträger nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.			
3.145	Kap. 5	Gemeinde Soderstorf	Die Schnellbuslinie 5700 bis nach Soderstorf hat sich für die Lüneburg-Pendler bewährt.	Der Landkreis nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Das bestehende Fahrplanangebot soll fortgeführt und entsprechend den allgemeinen Zielsetzungen für die regionalen Hauptlinien ausgebaut werden. Diese Maßnahme ist im NVP enthalten.	X		
3.146	-	Gemeinde Soderstorf	Derzeit gibt es in der Gemeinde Soderstorf keine durchgängige Linie über alle Dörfer (Raven und Rolfsen sind von Soderstorf und Schwindebeck getrennt). Die Linie 5701 sollte insofern über Rolfsen hinaus nach Süden bis nach Soderstorf und Schwindebeck verlängert werden, damit sichergestellt ist, dass eine direkte Verbindung innerhalb der Gemeinde Soderstorf wieder möglich ist.	Eine Verbindung aller Orte der Gemeinde Soderstorf über die Buslinie 5701 wird vom Aufgabenträger aufgrund eines zu geringen Fahrgastpotenzials abgelehnt. <b>Zudem wird auf das bestehende Angebot des Bürgerbusses Amelinghausen verwiesen, der innergemeindliche Fahrten ermöglicht und von dem Aufgabenträger bezuschusst wird.</b>			X

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
3.147	-	Gemeinde Soderstorf	<p>Die Gemeinde Soderstorf hat mit 94% Auspendlern einen außergewöhnlich hohen Anteil. An erster Stelle pendeln in Richtung Norden 211 von 508 Auspendlern, davon nach Hamburg direkt 116 Auspendler. An zweiter Stelle wird in Richtung Lüneburg gependelt, davon 80 nach Lüneburg und 46 nach Amelinghausen. Insofern ist es in erster Linie wichtig ein Pendlerangebot in Richtung der Metropole Hamburg von der Gemeinde Soderstorf über Salzhausen nach Winsen und weiter nach Hamburg zu schaffen. Die Linie 5701 sollte dafür wie folgt verändert werden:</p> <p>a. Schwindebeck – Soderstorf (Anbindung an 5700 nach Lüneburg) – Rolfsen – Raven – Salzhausen (Anbindung an 4406 „Sprinter nach Winsen“) – Wetzen – Marxen – Oldendorf – Amelinghausen (Anbindung an 5700 nach Lüneburg)</p> <p>b. Amelinghausen (Anbindung von 5700 aus Lüneburg) – Oldendorf – Marxen – Wetzen – Salzhausen (dort Anbindung an 4406 „Sprinter nach Winsen“) – Raven – Rolfsen – Soderstorf (Anbindung an 5700 nach Lüneburg) – Schwindebeck</p> <p>c. Die Taktungen für a. und b. sollten so über den Tag verteilt werden, dass morgens eine enge Taktung in Richtung 4406 „Sprinter nach Winsen“ und abends in die Gegenrichtung erfolgt.</p> <p>d. Sollten a. und b. nicht umsetzbar sein, dann wird vorgeschlagen einen Pilotbetrieb für das Rufbusssystem auf diesen Strecken nach a. und b. einzurichten.</p> <p>e. Die Schulbuslinie zur Grundschule Soderstorf sollte nicht verändert werden.</p>	<p>Der Aufgabenträger nimmt die Penderdaten zur Kenntnis, die den eigenen Auswertungen entsprechen. Berücksichtigt man jedoch, dass im Landkreis Lüneburg im Schnitt nur 7% aller Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, so reduziert sich das Fahrgastpotenzial für eine neue Busverbindung aus den Gemeinden Soderstorf und Amelinghausen nach Salzhausen deutlich und wird vom Aufgabenträger unter Berücksichtigung der damit verbundenen Kosten als nicht ausreichend angesehen.</p> <p>Um dennoch konkrete Erfahrungen zur tatsächlichen Fahrgastnachfrage sammeln zu können, stimmt der Aufgabenträger der Variante C zu und wird im NVP beim Rufbus Amelinghausen den Rufbussektor Nord bis Salzhausen erweitern. Die Fahrpläne der in diesem Sektor verkehrenden Rufbusse sind auf den Fahrplan der Linie 4406, insbesondere die Sprinter-Fahrten, abzustimmen.</p> <p>Eine entsprechende Ergänzung wird im NVP vorgenommen.</p>	X		
3.148	-	Gemeinde Soderstorf	<p>Für die geplanten Umsteigemöglichkeiten von Fahrrad auf Bus sollte eine Mobilitätsstation in Soderstorf mit den Anbindungsstrecken Raven-Rolfsen-Soderstorf und Schwindebeck-Soderstorf als Zubringer für die Schnellbuslinie 5700 vorgesehen werden.</p>	<p>Der Ausbau der Haltestellen zu B&amp;R-Stationen liegt in der Zuständigkeit des Straßenbausträgers. Der ÖPNV-Aufgabenträger steht bei der Planung in fachlicher Hinsicht gerne beratend zur Verfügung. Eine explizite Erwähnung der Anregung im NVP ist nicht erforderlich.</p>			X
3.149	Kap. 5	Gemeinde Südergellersen	<p>Im aktuellen Fahrplan sind Südergellersen und Heiligenthal im Teilnetz 2 mit der Buslinie 5201 über Oedeme nach Lüneburg angebunden. Die Fahrstrecke dieser Linie verläuft zwischen Heiligenthal und Südergellersen in beide Richtungen über einen Gemeindeverbindungsweg. Dieser Weg hat eine Fahrbahn mit ca. 3,50m Breite, ist für LKW Verkehr gesperrt und nur eingeschränkt für den Busverkehr einsetzbar. Im Entwurf des Nahverkehrsplans des Landkreises Lüneburg lässt sich auf Seite 44 entnehmen, dass an dieser Linienführung festgehalten werden soll. Durch Änderung der Buslinie 5201 mit einer Fahrstrecke von Heiligenthal über Kirchgellersen nach Südergellersen und in der anderen Richtung von Südergellersen über Kirchgellersen nach Heiligenthal, statt wie bisher über den Gemeindeverbindungsweg, kann eine sinnvolle Bus-Bus Verknüpfung gewährleistet werden.</p>	<p>Der Aufgabenträger greift die Wünsche der Gemeinde auf und wird im NVP die bereits enthaltenen Vorschläge zum Rufbus- und Regionalbusangebot wie folgt konkretisieren:</p> <p>1. Der bereits vorgesehene Rufbus (Sektor Gellersen) bleibt erhalten, wird aber erweitert wie unter der Ifd. Nr. 3.64 beschrieben: Er fährt in nördlicher Richtung über Kirchgellersen hinaus bis zum Bf. Bardowick; dort bestehen Anschlüsse an den metronom.</p> <p>Da aufgrund der einzuhaltenden Bahnanschlüsse am Bf. Bardowick die Übergänge vom Rufbus zur Linie 5200 in Kirchgellersen relativ lang sein würden, wird der Rufbus zusätzlich in südlicher Richtung von Heiligenthal bis nach Oe-</p>	X		

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag				Aufnahme NVP																																																									
								ja	teilw.	nein																																																							
			<p>Außerdem werden Defizite bei der Anbindung von Einwohnern aus Südergellersen und Heiligenthal an Einkaufsmöglichkeiten oder eine ärztliche Versorgung in Kirchgellersen aufgefangen. Die zusätzliche Fahrzeit beträgt etwa 6 Minuten. Es wäre dann auch über die Hauptverkehrslinie 5200 in Kirchgellersen ganztägig eine bessere Anbindung zum Grundzentrum in Reppenstedt oder in das Oberzentrum in Lüneburg gewährleistet. Weiterhin wird das Gefahrenpotential auf dem schmalen Gemeindeverbindungsweg zwischen Heiligenthal und Südergellersen, speziell im Kurven- und Waldbereich, erheblich reduziert.</p> <p>Die mit der neuen Fahrstrecke verbundenen Veränderungen in den Fahrzeiten und Haltestellen sind als Anlage beigefügt. Die daraus resultierende Veränderungen in den Fahrzeiten sind marginal und steigern die Attraktivität dieser Linie insgesamt. Die Gemeinde Südergellersen fordert daher die Fahrstrecke der Buslinie 5201 entsprechend zu verlegen.</p>	<p>deme Dorf verlängert, wo zumindest in der Hauptlastrichtung kurze Übergänge zur Stadtbuslinie 5007 realisiert werden können.</p> <p>2. Wie im Rufbuskonzept beschrieben, verkehrt diese erweiterte Rufbuslinie ganztägig im 2h-Takt. Zusätzlich bleiben in der HVZ um eine Stunde versetzt die heutigen Verbindungen auf der Linie 5201 erhalten, die aber- wie von der Gemeinde vorgeschlagen – nicht mehr direkt zwischen Heiligenthal und Südergellersen verkehren soll, sondern über Kirchgellersen.</p> <p>3. Alle weiteren Verbindungen auf der Linie 5201, die außerhalb der HVZ liegen und für die Schülerbeförderung unerheblich sind, werden im Gegenzug eingestellt.</p> <p>Anbei ein grobe Umlaufplanung für den Rufbus, der in Bardowick auch noch zur Anbindung von Barum genutzt werden könnte:</p>																																																													
				<table border="1"> <tr> <td>08.16</td> <td><i>Metronom aus Ri. HH</i></td> <td><i>an</i></td> <td><i>Bf. Bardowick</i></td> </tr> <tr> <td>08.20</td> <td>Rufbus Gellersen</td> <td>ab</td> <td>Bf. Bardowick über: - Mechtersen - Vögelsen - Dachtmissen - Reppenstedt - Kirchgellersen</td> </tr> <tr> <td>08.45</td> <td>Rufbus Gellersen</td> <td>an</td> <td>Südergellersen</td> </tr> <tr> <td>08.50</td> <td>Rufbus Gellersen</td> <td>an</td> <td>Heiligenthal</td> </tr> <tr> <td>08.57</td> <td>Rufbus Gellersen</td> <td>an</td> <td>Lüneburg, Oedeme Dorf</td> </tr> <tr> <td>09.05</td> <td><i>Linie 5007 in Ri. LG</i></td> <td><i>ab</i></td> <td><i>Lüneburg, Oedeme Dorf</i></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>08.41</td> <td><i>Linie 5007 aus Ri. LG</i></td> <td><i>an</i></td> <td><i>Lüneburg, Oedeme Dorf</i></td> </tr> <tr> <td>08.58</td> <td>Rufbus Gellersen</td> <td>ab</td> <td>Lüneburg, Oedeme Dorf</td> </tr> <tr> <td>09.05</td> <td>Rufbus Gellersen</td> <td>ab</td> <td>Heiligenthal</td> </tr> <tr> <td>09.10</td> <td>Rufbus Gellersen</td> <td>ab</td> <td>Südergellersen über: - Kirchgellersen - Reppenstedt - Dachtmissen - Vögelsen - Mechtersen</td> </tr> <tr> <td>09.35</td> <td>Rufbus Gellersen</td> <td>an</td> <td>Bf. Bardowick</td> </tr> <tr> <td>09.38</td> <td><i>Metronom in Ri. HH</i></td> <td><i>ab</i></td> <td><i>Bf. Bardowick</i></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	08.16	<i>Metronom aus Ri. HH</i>	<i>an</i>	<i>Bf. Bardowick</i>	08.20	Rufbus Gellersen	ab	Bf. Bardowick über: - Mechtersen - Vögelsen - Dachtmissen - Reppenstedt - Kirchgellersen	08.45	Rufbus Gellersen	an	Südergellersen	08.50	Rufbus Gellersen	an	Heiligenthal	08.57	Rufbus Gellersen	an	Lüneburg, Oedeme Dorf	09.05	<i>Linie 5007 in Ri. LG</i>	<i>ab</i>	<i>Lüneburg, Oedeme Dorf</i>					08.41	<i>Linie 5007 aus Ri. LG</i>	<i>an</i>	<i>Lüneburg, Oedeme Dorf</i>	08.58	Rufbus Gellersen	ab	Lüneburg, Oedeme Dorf	09.05	Rufbus Gellersen	ab	Heiligenthal	09.10	Rufbus Gellersen	ab	Südergellersen über: - Kirchgellersen - Reppenstedt - Dachtmissen - Vögelsen - Mechtersen	09.35	Rufbus Gellersen	an	Bf. Bardowick	09.38	<i>Metronom in Ri. HH</i>	<i>ab</i>	<i>Bf. Bardowick</i>									
08.16	<i>Metronom aus Ri. HH</i>	<i>an</i>	<i>Bf. Bardowick</i>																																																														
08.20	Rufbus Gellersen	ab	Bf. Bardowick über: - Mechtersen - Vögelsen - Dachtmissen - Reppenstedt - Kirchgellersen																																																														
08.45	Rufbus Gellersen	an	Südergellersen																																																														
08.50	Rufbus Gellersen	an	Heiligenthal																																																														
08.57	Rufbus Gellersen	an	Lüneburg, Oedeme Dorf																																																														
09.05	<i>Linie 5007 in Ri. LG</i>	<i>ab</i>	<i>Lüneburg, Oedeme Dorf</i>																																																														
08.41	<i>Linie 5007 aus Ri. LG</i>	<i>an</i>	<i>Lüneburg, Oedeme Dorf</i>																																																														
08.58	Rufbus Gellersen	ab	Lüneburg, Oedeme Dorf																																																														
09.05	Rufbus Gellersen	ab	Heiligenthal																																																														
09.10	Rufbus Gellersen	ab	Südergellersen über: - Kirchgellersen - Reppenstedt - Dachtmissen - Vögelsen - Mechtersen																																																														
09.35	Rufbus Gellersen	an	Bf. Bardowick																																																														
09.38	<i>Metronom in Ri. HH</i>	<i>ab</i>	<i>Bf. Bardowick</i>																																																														

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag				Aufnahme NVP																																										
								ja	teilw.	nein																																								
				<table border="1"> <tr> <td colspan="4">Leerfahrt Rufbus vom Bf. Bardowick zur St.-Nikolai-Str. (Schule)</td> </tr> <tr> <td>09.33</td> <td>Linie 5002 aus Ri. LG</td> <td>an</td> <td>Bardowick, St.-Nikolai-Str. (Schule)</td> </tr> <tr> <td>09.38</td> <td>Rufbus Barum</td> <td>ab</td> <td>Bardowick, St.-Nikolai-Str. (Schule) über: Wittorf</td> </tr> <tr> <td>09.53</td> <td>Rufbus Barum</td> <td>an</td> <td>Barum, Am Sportplatz</td> </tr> <tr> <td>09.55</td> <td>Rufbus Barum</td> <td>ab</td> <td>Barum, Am Sportplatz über: Wittorf</td> </tr> <tr> <td>10.10</td> <td>Rufbus Barum</td> <td>an</td> <td>Bardowick, V. d. Westermarsch</td> </tr> <tr> <td>10.12</td> <td>Linie 5002 in Ri. LG</td> <td>ab</td> <td>Bardowick, V. d. Westermarsch</td> </tr> <tr> <td colspan="4">Leerfahrt Rufbus von V. d. Westermarsch zum Bf. Bardowick</td> </tr> <tr> <td>10.16</td> <td>Metronom aus Ri. HH</td> <td>an</td> <td>Bf. Bardowick</td> </tr> <tr> <td>10.20</td> <td>Rufbus Gellersen</td> <td>ab</td> <td>Bf. Bardowick über: - Mechtersen - Vögelsen - Dachtmissen - Kirchgellersen</td> </tr> </table>				Leerfahrt Rufbus vom Bf. Bardowick zur St.-Nikolai-Str. (Schule)				09.33	Linie 5002 aus Ri. LG	an	Bardowick, St.-Nikolai-Str. (Schule)	09.38	Rufbus Barum	ab	Bardowick, St.-Nikolai-Str. (Schule) über: Wittorf	09.53	Rufbus Barum	an	Barum, Am Sportplatz	09.55	Rufbus Barum	ab	Barum, Am Sportplatz über: Wittorf	10.10	Rufbus Barum	an	Bardowick, V. d. Westermarsch	10.12	Linie 5002 in Ri. LG	ab	Bardowick, V. d. Westermarsch	Leerfahrt Rufbus von V. d. Westermarsch zum Bf. Bardowick				10.16	Metronom aus Ri. HH	an	Bf. Bardowick	10.20	Rufbus Gellersen	ab	Bf. Bardowick über: - Mechtersen - Vögelsen - Dachtmissen - Kirchgellersen			
Leerfahrt Rufbus vom Bf. Bardowick zur St.-Nikolai-Str. (Schule)																																																		
09.33	Linie 5002 aus Ri. LG	an	Bardowick, St.-Nikolai-Str. (Schule)																																															
09.38	Rufbus Barum	ab	Bardowick, St.-Nikolai-Str. (Schule) über: Wittorf																																															
09.53	Rufbus Barum	an	Barum, Am Sportplatz																																															
09.55	Rufbus Barum	ab	Barum, Am Sportplatz über: Wittorf																																															
10.10	Rufbus Barum	an	Bardowick, V. d. Westermarsch																																															
10.12	Linie 5002 in Ri. LG	ab	Bardowick, V. d. Westermarsch																																															
Leerfahrt Rufbus von V. d. Westermarsch zum Bf. Bardowick																																																		
10.16	Metronom aus Ri. HH	an	Bf. Bardowick																																															
10.20	Rufbus Gellersen	ab	Bf. Bardowick über: - Mechtersen - Vögelsen - Dachtmissen - Kirchgellersen																																															
3.150	Kap. 5	Gemeinde Südergellersen	Die Gemeinde Südergellersen begrüßt die geplante Neuschaffung eines Rufbusangebots. Dies stellt eine sinnvolle Ergänzung des ÖPNV Angebots dar. Gerade die Anbindung nach Kirchgellersen wird hier als äußerst sinnvoll angesehen, da hier eine bessere Anbindung an die Hauptlinie der 5200 geboten werden kann. Außerdem können dort Einkaufsmöglichkeiten und eine allgemeine ärztliche Versorgung in Anspruch genommen werden.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.				X																																										
3.151	-	Gemeinde Südergellersen	Die Gemeinde fordert zusätzlich die Möglichkeit Fahrten mit dem endgültigen Ziel in Kirchgellersen finanziell fördern zu können. Der Fahrpreis würde gemäß HVV Tarif in einer Zone abgerechnet werden, was gemäß 2,00€ pro Fahrt entspricht. Die Gemeinde bittet darzulegen inwieweit Kosten für den ausschließlichen Transport von Fahrgästen von Südergellersen oder Heiligenthal nach Kirchgellersen von der Gemeinde übernommen werden oder anteilig mitfinanziert werden könnten.	Eine Bezuschussung von innergemeindlichen Fahrten ist aus Sicht des Aufgabenträgers aufgrund der Komplexität des HVV-Tarifs sowie der dahinterstehenden Einnahmeaufteilung kaum möglich. Eventuell könnte eine Möglichkeit darin bestehen, dass die Gemeinde den Fahrgästen, die eine HVV-Einzelkarte für die HVV-Tarifzone 747 (Südergellersen, Heiligenthal, Kirchgellersen) gelöst haben, auf Antrag einen Teil des Fahrpreises zurückerstattet. Der Aufgabenträger wird im NVP keine Vorschläge und/oder Forderungen für eine kommunale Mitfinanzierung zur Absenkung der HVV-Fahrpreise verankern. Er steht jedoch der Gemeinde Südergellersen für Gespräche hierüber zur Verfügung.						X																																								

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
3.152	Kap.	Gemeinde Südergellersen	Während der niedersächsischen Schulferien fallen alle Verbindungen der Buslinie 5201 von Lüneburg nach Südergellersen nach 13:20 Uhr und vor 17:40 Uhr aus. Konkret bedeutet das im Moment die Fahrten um 13:40 Uhr, 15:16 Uhr, 16:15 Uhr und 16:43 Uhr (Abfahrtszeiten ab Bahnhof Lüneburg). Unglücklich ist das speziell bei den Fahrten, die im Anschluss an den Regionalexpress 3 aus Hamburg liegen (16:43 Uhr). Hier fordert die Gemeinde Südergellersen, das zumindest eine Fahrt für Pendler die Anbindung zurück nach Heiligenthal-Südergellersen ermöglicht.	s. Ifd. Nr. 3.149	X		
3.153	Kap. 5	Gemeinde Thomasburg	Nach Ihren Planungen soll die Mobilität u. a. für die nicht an einer Schnellbuslinie gelegenen Orte durch den Einsatz von Rufbussen ab Dezember 2019 verbessert werden. Diese Maßnahme wird von der Gemeinde Thomasburg besonders erfreut aufgenommen, da insbesondere in den Schulferien und an Sonn- und Feiertagen wenige oder keine Busse unseren Ort bzw. Ortsteile anfahren. Bei einem Fahrplan für die Rufbusse zu den Linien 5100 bzw. 5300 würden wir es sehr begrüßen, wenn Thomasburg, Radenbeck, Wennekath und Wiecheln durch diese Maßnahme an eine der vorstehenden Linien angebunden werden.	Die Anbindung der genannten Orte an eine der regionalen Hauptlinien ist im Rufbuskonzept vorgesehen.	X		
3.154	Kap. 5	Gemeinde Thomasburg	Wünschenswert wäre auch, für die Rückkehr aus Lüneburg den Einsatz eines Rufbusses von der Schnellbuslinie in die jeweiligen Ortsteile zu schaffen.	Die Anbindung an die jeweilige Schnellbuslinie wird sowohl in Richtung Lüneburg erfolgen wie auch in der Gegenrichtung.	X		
3.155	-	Gemeinde Vastorf	Aus Sicht der Gemeinde sollte im Rahmen eines gemeinsamen Abstimmungsgesprächs zwischen Vertretern der Gemeinde, des Landkreises sowie den Verkehrsunternehmen geprüft werden, ob eine Einrichtung eines Haltepunktes im Industriegebiet Volkstorf Süd-West sinnvoll erscheint. Die derzeitige Entwicklungslage lässt einen Bedarf eines Haltepunktes aus gemeindlicher Sicht offenkundig erkennen. Die Gemeinde bitte daher darum, eine Haltestelle entsprechend vorzusehen.	Die Sicherstellung und ständige Bewertung / Optimierung der Fahrpläne im Regionalbusverkehr gehören zum laufenden Geschäft der Landkreisverwaltung und der Verkehrsunternehmen. Die Aufnahme von zusätzlichen Haltestellen wird von der Verwaltung und dem Unternehmen geprüft. Sofern keine betrieblichen Einwände dagegen bestehen, werden die Haltestellen in den Linienverlauf aufgenommen. Eine explizite Erwähnung der Anregung im NVP ist damit nicht erforderlich.	(X)		
3.156	Kap. 5	Gemeinde Vastorf	Weiterhin halten wir die Regelung hinsichtlich der Einhaltung der EURO 6 Norm (S. 116) für nicht ausreichend und fordern die Begrenzung auf den erstmaligen Einsatz im Linienverkehr des Landkreises zu streichen. Um etablierten Verkehrsunternehmen die Umrüstung des Fuhrparks auf die höhere Norm zu erleichtern, kann dafür ggf. eine andere Frist (z.B. 2022) gesetzt werden: „Alle Fahrzeuge, die nach dem 01.01.2022 im Linienverkehr im Landkreis Lüneburg eingesetzt werden (Neu- und Gebrauchtfahrzeuge), müssen die EURO 6 - Norm erfüllen.“	Siehe Ifd. Nr. 3.27		X	
3.157	-	Gemeinde Vastorf	Im Hinblick auf die Qualität der Leistung sollte zudem die Einhaltung von Sozialstandards von den Verkehrsunternehmen verlangt werden. Dies sollte darüber gewährleistet werden, dass nur Verkehrsunternehmen zum Einsatz kommen sollten, in welchen die Arbeitnehmerschaft einen Betriebsrat gebildet hat und die die Entgelte an ihre Mitarbeiter nach tarifvertraglichen Regelungen berechnen.	Siehe Ifd. Nr. 3.122			X

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
3.158	Kap. 5	Gemeinde Vastorf	Es wird abschließend festgestellt, dass der Entwurf des vorliegenden Nahverkehrsplan insbesondere auch deshalb mitgetragen werden kann, weil die Gemeinde Vastorf über einen Bahnhofpunkt verfügt. Es ist den Vertretern der Gemeinde bekannt, dass die Bahnverkehre nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans sind, gleichwohl ist der dauerhafte Erhalt des Bahnhofpunktes aus Sicht der Gemeinde eine zwingende Ergänzung, um von einem ausreichenden ÖPNV-/ SPNV-Angebot sprechen zu können.	Der Aufgabenträger wird die Erhaltung der Station ergänzend in der Maßnahme 13 „Langfristige Sicherung und Optimierung des SPNV-Angebotes auf der KBS 112“ mit aufnehmen.	X		
3.159	Kap. 5	Gemeinde Vögelsen	Die Gemeinde Vögelsen begrüßt das flächendeckende Erschließen im Stadtgebiet und den Umlandgemeinden. Das Grundangebot der Linie 5009 und der vorgesehene 30 Minutentakt an den Werktagen verdichtet das Angebot erheblich.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.	X		
3.160	Kap. 5	Gemeinde Vögelsen	Bei der Linie 5002 (Vögelsen-Bardowick) wird eine geringe Taktung beibehalten. Diese muss auf jeden Fall optimiert werden. Eine stündliche oder engere Vertaktung, vor allem zu den pendlerrelevanten Zeiten mit Anschluss an den metronom am Bf. Bardowick ist wünschenswert. Hier regt die Verwaltung eine Verknüpfung der Linien 5009/5002 an.	Eine Verdichtung des Angebotes auf der Linie 5002 zur besseren Erreichbarkeit des Ortes Bardowick ist – in Übereinstimmung mit den Empfehlungen im IMK – nicht vorgesehen. Für eine regelmäßige Busverbindung ist das Nachfragepotenzial nicht groß genug, da Vögelsen über eine gute und umsteigefreie Busverbindung nach Lüneburg verfügt. Um die Anbindung von Vögelsen speziell an den Bahnhof Bardowick zu verbessern, wird der Aufgabenträger jedoch ein entsprechendes Rufbusangebot einrichten, siehe dazu: Idf. Nr. 3.153.		X	
3.161	-	Gemeinde Vögelsen	Neben der Linie 5002 sollte ein Rufbusangebot eingerichtet werden, dass die Pendlerströme aus Richtung Gellersen, Mechtersen, Vögelsen, zum Bardowicker Bahnhof aufnimmt. Dies könnte erheblich zur Entlastung der Verkehre und der Parkplatzsituation am Bahnhof Bardowick beitragen.	s. Idf. Nr. 3.149	X		
3.162	Kap. 5	Gemeinde Vögelsen	Der Auffassung der Haltestelle Friedhofsweg Vögelsen im Bereich des Schulbusverkehrs, Linien 5404, wird aufgrund der geringen Nutzung zugestimmt.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.	X		
3.163	Kap. 5	Gemeinde Wendisch Evern	Die Gemeinde begrüßt grundsätzlich die Neufassung des Nahverkehrsplans. Gleichzeitig wird die Aufnahme von dem Rufbussystem positiv begrüßt und kann für die Gemeinde ein guter Ausgleich insbesondere zu kritischen Zeiten z. B. Ferienzeiten darstellen.	Der Aufgabenträger stellt klar, dass in der Gemeinde Wendisch Evern kein Rufbusangebot zur Verfügung stehen wird, da die Gemeinde vollständig über die neue Stadtbuslinie 5610 (neu 5019) erschlossen werden wird.			X
3.164	Kap. 5	Gemeinde Wendisch Evern	Die Gemeinde begrüßt es außerordentlich, dass in der Entwurfsfassung dargestellt ist, die Gemeinde Wendisch Evern in den Stadtbusverkehr mit zu integrieren. Insbesondere vor dem Hintergrund der geplanten Schließung des Bahnhofpunktes ist eine Verbesserung der ÖPNV-Versorgung für die Gemeinde sehr wichtig. Die in dem vorliegenden Fahrplanentwurf angedachte Taktung (30/60 Minuten) wird mitgetragen.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.	X		
3.165	Kap. 5	Gemeinde Wendisch Evern	Aus Sicht der Gemeinde sollte im Rahmen eines gemeinsamen Abstimmungsgesprächs zwischen Vertretern der Gemeinde, des Landkreises sowie den Verkehrsunternehmen geprüft werden, ob noch alle derzeit vorhandenen Haltestellen benötigt werden, oder es im Zuge von Anpassungen zu Optimierungen kommen	Die Sicherstellung und ständige Bewertung / Optimierung der Fahrpläne im Regionalbus-/Stadtbusverkehr gehören zum laufenden Geschäft der Landkreisverwaltung und der Verkehrsunternehmen. Dies betrifft auch die Bewertung von Haltestellenstandorten. Sofern Haltestellen – auch im schulbezogenen Verkehr –	(X)		

lfd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
			kann.	verkehrlich nicht mehr erforderlich sein sollten, stimmt der Aufgabenträger einer Auffassung zu. Eine explizite Erwähnung der Anregung im NVP ist damit nicht erforderlich.			
3.166	Kap. 5	Gemeinde Wendisch Evern	Wir unterstützen das Pilotprojekt zur Einführung von mindestens sechs Elektrobussen (S. 116). Im Konzept ist aufzunehmen, dass die Stromversorgung dieser Busse aus 100% regenerativer Energieerzeugung zu erfolgen hat.	Siehe lfd. Nr. 3.92	X		
3.167	-	Gemeinde Wendisch Evern	Im Hinblick auf die Qualität der Leistung sollte zudem die Einhaltung von Sozialstandards von den Verkehrsunternehmen verlangt werden. Dies sollte darüber gewährleistet werden, dass nur Verkehrsunternehmen zum Einsatz kommen sollten, in welchen die Arbeitnehmerschaft einen Betriebsrat gebildet hat und die die Entgelte an ihre Mitarbeiter nach tarifvertraglichen Regelungen berechnen.	Siehe lfd. Nr. 3.118			X
<b>Beiräte / Verbände / Institutionen / Politik</b>							
4.1	Kap. 5	Grüne Gellersen	Auf den Linien 5013 und 5200 sollte mindestens am Wochenende (Freitag und Samstag) noch ein „Abräumerbus“ in der Stunde 22 bis 23 Uhr fahren, um Heimkehrer aus den Theatern, Kinos und Veranstaltungen einzusammeln.	Aus Sicht des Aufgabenträgers ist für diese Verkehrsbedürfnisse das flexible und nachfragegesteuerte ASM-Angebot besser geeignet und kostengünstiger zu betreiben als der klassische Linienverkehr. Dementsprechend wird der Aufgabenträger auf den Stadtbuslinien über die bereits verlängerte Betriebszeit hinaus keine zusätzlichen Fahrten einrichten.			X
4.2	Kap. 5	Grüne Gellersen	Ergänzend zu den Verbindungen in Richtung Lüneburg, wären Querbeziehungen - wenigstens mit dem Rufbus - wünschenswert. Besonders eine Verbindung von Südergellersen über Kirchgellersen, Dachtmissen und Vögelsen zum Bahnhof Bardowick halten wir für wichtig.	s. lfd. Nr. 3.149	X		
4.3	Kap. 5	Grüne Gellersen	Die Taktungen der Linien 5013 und 5200 sollten auf den Metronomanschluss nach Hamburg in Lüneburg ausgerichtet werden (bei der Linie 5200 derzeit ca. 45 Minuten Wartezeit), auch am Wochenende (derzeit kein passender Anschluss um 17:30 und 18:30).	Bei der Linie 5013 ist aufgrund der Ringlinienführung in Reppenstedt nur in einer Fahrtrichtung ein optimaler Anschluss an den SPNV am Bf. Lüneburg herstellbar. Dies ist heute lastrichtungsoptimiert der Fall. Einen Verbesserungsbedarf sieht der Aufgabenträger daher nicht. Die Linie 5200 bietet zu den pendlerrelevanten Zeiten gute Anschlüsse zum SPNV am Bf. Lüneburg. Nur tagsüber sind die Anschlüsse am Bahnhof tatsächlich nicht gegeben, weil die Linie 5200 in Salzhausen Anschlüsse zur Linie 4406 in/aus Richtung Winsen (L.) bietet. Diese Anschlüsse sollen auch zukünftig beibehalten werden. Um tagsüber eine Verbesserung zu erzielen, wird eine zusätzliche Rufbuslinie eingerichtet, die die Gemeinde Gellersen direkt mit dem Bf. Bardowick verbinden und dort kurze Übergänge zum metronom bieten wird (s. lfd. Nr. 3.149)		X	
4.4	Kap. 5	Grüne Gellersen	In den Hauptzeiten-Berufsverkehr wäre für die Linie 5200 auch eine Verdichtung auf eine halbstündliche Taktung sinnvoll.	Siehe lfd. Nr. 3.19			X

lfd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
4.5	Kap. 5	Grüne Gellersen	Die nachmittägliche Lücke im Fahrplan der Linie 5200 zwischen 14:15 und 15:40 sollte - auch mit Blick auf die Schülerinnen und Schüler - geschlossen werden.	Siehe lfd. Nr. 3.77			X
4.6	Kap. 5	Grüne Gellersen	Die Kommunikation zwischen Metronom und Busunternehmen über die Ankunftszeit bzw. Verspätungen ist sehr wichtig. Daher sollte die Maßnahme 6 viel konkreter und verbindlicher gefasst werden.	Siehe lfd. Nr. 1.9		X	
4.7	-	Grüne Gellersen	Es sollte zum Berufsverkehr eine direkte Schnellbuslinie von Kirchgellersen, Westergellersen (Vierhöfen, Bahlburg) nach Winsen eingerichtet werden (je 2 Busse morgens und abends zu den Stoßzeiten, ein Vormittagsangebot für Ausflügler nach Hamburg).	Siehe lfd. Nr. 3.78	(X)		
4.8	-	Grüne Gellersen	Kurzstreckentarife für 2 bis 4 Stationen würden den Busverkehr viel attraktiver machen. Auch sind 3 Euro für eine Fahrt von Kirchgellersen nach Reppenstedt und selbst nach Lüneburg deutlich zu viel. Für GelegenheitsfahrerInnen wären vergünstigte Zehnerkarten als Ergänzung zu den Zeitkartenangeboten großartig.	Siehe lfd. Nr. 3.78	X		
4.9	-	Grüne Gellersen	Eine Fahrradmitnahme ist in vielen Buslinien Hamburgs schon möglich. Das sollte auch im Landkreis Lüneburg so sein, denn gerade im ländlichen Raum gewinnt das Rad so auch auf mittleren Strecken an Attraktivität.	Siehe lfd. Nr. 3.78			X
4.10	-	IHK Lüneburg-Wolfsburg	Entscheidend ist, die gesamte Region – insbesondere die Gewerbegebiete – bedarfsgerecht anzubinden und zu erschließen. [...] Konkrete Beispiele für nicht bedarfsgerecht angebundene Gewerbegebiete sind das Gewerbegebiet 21397 Vastorf (OT Volkstorf), das Gebiet am Billmer Berg sowie das Gewerbegebiet Wittorfer Heide.	Für alle drei genannten Gewerbegebiete sind Verbesserungen in der ÖPNV-Anbindung entweder bereits als konkrete Maßnahme oder als Prüfauftrag im NVP verankert.	X		
4.11	-	IHK Lüneburg-Wolfsburg	Nicht hinnehmbar ist ferner, wenn im ländlichen Raum nur noch die Schülerverkehre das Rückgrat der Nahverkehrsversorgung bilden.	Gerade dieser Entwicklung will der Aufgabenträger durch die flächenhafte Einführung von Rufbusangeboten im ländlichen Raum entgegenwirken.	X		
4.12	-	IHK Lüneburg-Wolfsburg	Wird im ÖPNV durch Fahrpreisvorgaben in den Markt eingegriffen, muss ein Ausgleich erfolgen, damit eine eigenwirtschaftliche Verkehrserbringung sichergestellt wird.	Diese Forderung erfüllt die zukünftige Finanzierung des ÖPNV über eine allgemeine Vorschrift.	X		
4.13	-	IHK Lüneburg-Wolfsburg	Aus ordnungspolitischer Sicht müssen Marktregelungen gewährleisten, dass gleiche, faire Wettbewerbsbedingungen auch für private Anbieter gelten und diesen ermöglichen, entsprechende Verkehre eigenwirtschaftlich durchzuführen.	Auch diese Forderung erfüllt der Aufgabenträger: Stehen zukünftig Konzessionen für einzelne Teilnetze im Landkreis zur Verlängerung an, können alle Verkehrsunternehmen im Rahmen eines Genehmigungswettbewerbes Anträge auf Durchführung der Verkehre im jeweiligen Teilnetz stellen. Die gewünschte Angebotsqualität legt der Aufgabenträger dabei transparent in seinem NVP fest.	X		
4.14	-	IHK Lüneburg-Wolfsburg	Zunehmend müssen gewerbliche Anbieter mit alternativen Bedienungsformen wie Bürgerbussen konkurrieren. Der Staat bezuschusst solche Linienverkehre von ehrenamtlichen Fahrern. Solche Bedienungsformen sollten aber lediglich dort ergänzend angeboten werden, wo kommerzielle Anbieter kein Nahverkehrsangebot gewährleisten.	Die Forderung wird vom Aufgabenträger geteilt und spiegelt sich auch in der Definition der Angebotsqualität wider.	X		

lfd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
4.15	-	IHK Lüneburg-Wolfsburg	Eine weitere wichtige Säule des Nahverkehrs bildet das Taxi- und Mietwagengewerbe. Es ermöglicht insbesondere Älteren, Kindern, Schülern und mobilitätseingeschränkten Menschen vor allem im ländlichen Raum zuverlässige und flexible Mobilität. Auch künftig sollen Taxi- und Mietwagenunternehmen den ÖPNV mit Bus und Bahn ergänzen und stärken.	Die Einschätzung wird ebenfalls vom Aufgabenträger geteilt, nicht zuletzt leistet das Taxi- und Mietwagengewerbe einen wertvollen Beitrag bei der Durchführung von ASM-Verkehren.	X		
4.16	-	Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr	Bedenken oder weitere Anregungen sind seitens des Geschäftsbereiches Lüneburg nicht gegeben.	Der Aufgabenträger nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.			
4.17	Kap. 5	VCD Reg.-verband Elbe-Heide	Linie 5003 (Seite 79 und 80): Die Linie soll ab dem 01.12.2019 montags - freitags in der NVZ insbesondere von 8:00 Uhr - 16:30 Uhr nur noch alle 30 Minuten statt bisher alle 20 Minuten fahren. Damit ergibt sich für diese Zeit eine Reduzierung von 25 auf 17 Abfahrten je Richtung, also -32 Prozent. Der VCD lehnt diese erhebliche Einschränkung des Angebots - im angegebenen Zeitraum um fast ein Drittel - ab, da sie deutlich zum Nachteil der Fahrgäste ausfällt.	Der Aufgabenträger greift mit dieser Angebotsgestaltung die Ergebnisse der Bestandsanalyse im Stadtverkehr auf, die im Rahmen der IMK-Aufstellung von einem Gutachter durchgeführt worden ist. Der Gutachter hat dabei auf allen Stadtbuslinien die Umstellung auf ein einheitliches 15/30Minuten-Taktraster empfohlen und – je nach Nachfrage auf den einzelnen Linien – einen Vorschlag zur Taktfrequenz unterbreitet. Da die Linie 5003 in der NVZ nicht zu den nachfragestärksten Linien zählt, wurde hier ein 30min-Takt als angemessen erachtet. Diese Einschätzung teilt der Aufgabenträger. Eine Verdichtung des Angebotes wird daher abgelehnt.			X
4.18	Kap. 5	VCD Reg.-verband Elbe-Heide	Linie 5011 (Seite 79 und 80): Die Linie soll ab dem 01.12.2019 montags - freitags nur noch alle 30 Minuten statt bisher alle 20 Minuten fahren. Damit ergibt sich für die Zeit von 5:30 Uhr bis zum Ende der HVZ um 18:30 Uhr eine Reduzierung von 39 auf 27 Abfahrten je Richtung, also -31 Prozent. Der VCD lehnt diese erhebliche Einschränkung des Angebots für stark frequentierte Linie - im angegebenen Zeitraum um fast ein Drittel - ab, da sie deutlich zum Nachteil der Fahrgäste ausfällt.	Siehe lfd. Nr. 3.9		X	
4.19	Kap. 5	VCD Reg.-verband Elbe-Heide	Linie 5012 (Seite 79 und 80): Die Linie soll ab dem 01.12.2019 montags - freitags nur noch alle 30 Minuten statt bisher alle 20 Minuten fahren. Damit ergibt sich für die Zeit von Betriebsbeginn bis 19:30 Uhr eine Reduzierung von 42 auf 29 Abfahrten je Richtung, also -31 Prozent. Der VCD lehnt diese erhebliche Einschränkung des Angebots - im angegebenen Zeitraum um fast ein Drittel - ab, da sie deutlich zum Nachteil der Fahrgäste ausfällt.	Siehe lfd. Nr. 3.9		X	
4.20	-	VCD Reg.-verband Elbe-Heide	Linie 5013 (Seite 79 und 82):  Situation werktags: Die Abfahrten der Linie 5013 sind morgens auf die nach Hamburg fahrenden Züge der Linie RE3 abgestimmt. Die Fahrten beginnen in der Regel am ZOB um Minute	Siehe lfd. Nr. 3.74	X		

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
			<p>0 und Minute 30. Nach 13:30 Uhr ändern sich die Abfahrtszeiten auf Minute 40 und 10, um einen guten Anschluss an die aus Hamburg kommenden Züge der Linie RE3 zu ermöglichen. Die Züge der Linie RE3 kommen in Lüneburg um Minute 32 an. Für den Umstieg auf den Bus stehen also acht Minuten zur Verfügung. Leider sind die Züge der Linie RE3 aus unterschiedlichen Gründen häufig verspätet, sodass der Übergang von acht Minuten oft auch ausgeschöpft werden muss. Wird der Bus verpasst, besteht eine halbe Stunde später die nächste Reisemöglichkeit nach Reppenstedt.</p> <p>Situation sonntags: Sonntags besteht derzeit keine besondere Anpassung an die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Linie RE3. Die Busse der Linie 5013 fahren ganztägig (an verkaufsoffenen Sonntagen ab 11:36 Uhr, sonst ab 12:36 Uhr) um Minute 36 ab. Die Züge der Linie RE3 kommen aber auch sonntags um Minute 32 in Lüneburg an. Die Umstiegs- und Pufferzeit von der Bahn auf den Bus halbiert sich somit auf nur noch vier Minuten. Die Zuverlässigkeit des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist auf der Relation Hamburg - Lüneburg leider sonntags nicht höher als werktags, die Wahrscheinlichkeit in Lüneburg den Anschluss zu verpassen wegen der verkürzten Umstiegszeit aber deutlich höher. Für Fahrgäste kommt erschwerend hinzu, dass die Linie 5013 sonntags nur stündlich fährt, ein verpasster Bus somit als besonders ärgerlich empfunden wird.</p> <p>Wünschenswerte Situation zukünftig: Die Problematik der verkürzten Umstiegszeit an Sonntagen bedarf grundsätzlich einer Änderung. Es sollte ab 13:30 Uhr die gleiche Regelung wie werktags mit Abfahrten um Minute 40 gelten. Für die ein bis zwei Fahrten vor 13:30 Uhr mag eine unterschiedliche Abfahrtszeit im Fahrplan bisher als nicht zielführend angesehen worden sein. Mit dem 4. Nahverkehrsplan des Landkreises Lüneburg 2018 - 2023 soll das Angebot auf der Linie 5013 aber unter anderem sonntagvormittags um Fahrten ab 9:00 Uhr ausgeweitet werden. Unterschiedliche Abfahrtszeiten sonntagvormittags um Minute 30 und ab 13:30 Uhr um Minute 40 wären somit durchaus sinnvoll und bzgl. der Anschlusssicherheit wirksam. Identische Abfahrtszeiten an allen Tagen der Woche vereinfachen zudem die Verständlichkeit und Einprägsamkeit des Fahrplans für die Fahrgäste.</p>				
4.21	Kap. 3	VCD Reg.-verband Elbe-Heide	Das derzeitige Fahrplanangebot ist im Entwurf des Nahverkehrsplans mit der Tabelle "3-05: Fahrplanangebot im Stadtbusverkehr der Stadt Lüneburg" auf Seite 40 (mit Abfahrten ab Reppenstedt Landwehrplatz) skizziert. Eine detaillierte Darstellung der Zielfahrpläne ist im Entwurf des Nahverkehrsplans jedoch nicht enthal-	Siehe Ifd. Nr. 3.75			X

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
			ten. Wir machen daher vorsorglich mit der Bitte um Anpassung des Fahrplans auf die geschilderte Situation aufmerksam.				
4.22	Kap. 5	VCD Reg.-verband Elbe-Heide	Linie 5015 (Seite 78): Die Linie 5015 fährt nicht mehr durch die Siedlung Ebensberg. Die Fahrten nach Erbstorf werden komplett eingestellt. Dadurch wird die direkte Verbindung von Ebensberg nach Adendorf gekappt. Bisher fährt die Linie 5015 ab Erbstorf als 5007 weiter nach Adendorf. Der VCD lehnt Änderungen dann ab, wenn sie zum Nachteil der Nutzer durchgeführt werden. Die Akzeptanz des ÖPNV soll sich aber durch den neuen Nahverkehrsplan verbessern. Ein zu langer Weg zu einer Haltestelle bewirkt das Gegenteil. Am Ebensberg gibt es keinerlei Einkaufsmöglichkeiten, daher werden Buskunden auch mit Einkaufstaschen unterwegs sein. Kurze Wege zur Haltestelle sind daher unbedingt notwendig.	Siehe Ifd. Nr. 3.15			X
4.23	Kap. 5	VCD Reg.-verband Elbe-Heide	Linien 5610 (neu: 5019), 5620 (neu: 5020) (Seite 78), 5100, 5110, 5300, 5600, 5900 (Seite 86 - 87): Die Fahrten der Regionalbusse aus dem östlichen Landkreis und die Stadtbusse aus Wendisch-Evern und Deutsch-Evern sollen am Bahnhof enden. Zur Weiterfahrt zum Sande muss umgestiegen werden. Für viele Fahrgäste, insbesondere mobilitätseingeschränkte Menschen, stellt ein zusätzlicher Umstieg eine erhebliche Mehrbelastung dar. Dies bitten wir in den Überlegung zur Veränderung der Linienführung zu berücksichtigen.	Siehe Ifd. Nr. 3.18			X
4.24	Kap. 5	VCD Reg.-verband Elbe-Heide	Künftige Linie 5020 (bisher 5620): Der VCD begrüßt die geplante, teilweise Taktverdichtung (Hauptverkehrszeit 30-Minuten-Takt) auf der künftigen Buslinie 5020 (bisher 5620) Lüneburg - Deutsch Evern. Eine klare Verschlechterung und deshalb nicht hinnehmbar wäre allerdings die Streichung des Linienastes in Deutsch Evern mit den Haltestellen "Am Tiergarten" und "Tiergartenstraße", die momentan immerhin noch vormittags (Mo.-Fr.) von der Linie 5610 bedient werden. Im Falle der Streichung könnte von einer "Netzoptimierung" keine Rede mehr sein, sondern - im Gegenteil - es wäre eine Verschlechterung mit der Folge Netzausdünnung und Abkopplung von Wohngebieten vom ÖPNV. Im nördlichen Bereich der Tiergartenstraße befinden sich Mehrfamilienhäuser und in der einmündenden Straße "Fuchsberg" Reihenhäuser, deren Bewohner die Haltestelle "Tiergartenstraße" - vor allem vor der letzten Ausdünnung - rege genutzt haben. Dagegen befinden sich im Linienast "Am Petersberg / An der Ilmenau" (der von 5610 fast ganz und von 5620 ausschließlich befahren wird) nur Einfamilienhäuser mit sehr hoher Pkw-Dichte, also kein "klassisches" ÖPNV-Publikum.	Der Aufgabenträger erkennt die vom VCD beschriebene Problemlage an. Dennoch hält er an der geplanten Linienführung fest. Begründung: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufgrund der räumlichen Struktur von Deutsch Evern lässt sich der Ort nicht vollständig erschließen, wenn auf eine Ringlinienführung und / oder auf wechselnde Linienwege mit entsprechend geringerer Taktfrequenz verzichtet werden soll. Beides wurde in der Vergangenheit versucht, führte jedoch zu einer geringen Fahrgastnachfrage, da lange Fahrtzeiten und ein geringes Angebot einen Umstieg auf den ÖPNV nicht attraktiv machen, insbesondere nicht bei Kunden, die auch über einen eigenen Pkw verfügen.</li> <li>▪ Die Haltestellen „Am Tiergarten“ und „Tiergartenstraße“ gehören – innerhalb Deutsch Everns zu den schwächer frequentierten Haltestellen, so dass deshalb die Erschließung des Ortes über die Straßen „Am Petersberg“ / „An der Ilmenau“ erfolgen soll.</li> <li>▪ Die Linienführung ist in mehreren Gesprächen mit der Gemeinde abgestimmt worden.</li> </ul>			X

lfd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
			<p>Von Bewohnern der Tiergartenstraße, dem Fuchsberg und der angrenzenden Neubausiedlung wurde wiederholt der Wunsch vorgetragen, den Streckenast über Tiergartenstraße/Am Tiergarten wieder regelmäßig mit Bussen von/nach Lüneburg zu bedienen. Viele Anwohner (einige namentlich bekannt) sind älter und nicht im Besitz eines Führerscheins / eines Pkw. Mitgliedern und Aktiven des VCD-Regionalverbandes sind die Örtlichkeiten und das Problem bekannt.</p> <p>Die künftige Buslinie 5020 muss daher - im Sinne der erwähnten Netzoptimierung - künftig in Deutsch Evern auch den Streckenast mit den Haltestellen "Am Tiergarten/Tiergartenstraße" regelmäßig befahren, wobei die Haltestelle "Tiergartenstraße" die Wichtigere ist. Ein 2-Stunden-Takt (Mo.-Sa.) wäre hier vermutlich ausreichend, zumindest muss es dort an Werktagen eine regelmäßige Busverbindung von den Morgen- bis in die Abendstunden geben.</p>	Um spätestens mittelfristig für den Bereich „Tiergartenstraße“ / „Fuchsberg“ eine bessere Anbindung an die Linie 5020 herstellen zu können, strebt die Gemeinde an, in dem genannten Bereich eine Buskehre zu bauen, so dass eine Erschließung des Gebietes mit einer kurzen Stichfahrt von der Kreuzung „Tiergartenstraße“ / „Im Tale“ aus erfolgen könnte, die auch für durchfahrende Fahrgäste noch akzeptabel sein dürfte und auch vom Aufgabenträger unterstützt werden würde.			
4.25	-	VCD Reg.-verband Elbe-Heide	<p>Eine direkte Verbindung Lüneburg - Hamburg-Bergedorf gibt es derzeit nicht. Ein Versuch, einen Bus in Barum starten und enden zu lassen, ist fehlgeschlagen. Die Annahme der Kreisverwaltung, dass es für eine solche Linie keinen Bedarf gibt, teilt der VCD nicht.</p> <p>Stattdessen setzen wir uns für einen Versuchsbetrieb ein, der über mindestens zwei Jahre angeboten werden müsste. Die Fahrzeit von etwa 1:11 h liegt über der einer Pkw-Fahrt (44 min), ist aber noch akzeptabel. Zum Einsatz kommen müsste ein Bus der Abgasstufe Euro 6 mit Klimaanlage, also Reisebusqualität. Sinnvoll wären Fahrten zumindest während der Hauptverkehrszeit. Einzelne Fahrten, samstags, die in Geesthacht endeten, wären ein Anreiz das "Kaufhaus Lüneburg" ohne Pkw zu besuchen. Ebenso wäre eine regelmäßige Durchbindung von Zügen der Linie RE83 in den Hamburger Osten sinnvoll. Dazu sollte der Zug ab Lüneburg zumindest in Doppeltraktion fahren und in Büchen in zwei Zugteile Richtung Lübeck und Hamburg geteilt werden. Die Fahrzeit nach Hamburg-Bergedorf könnte deutlich unter einer Stunde liegen.</p>	Eine entsprechende Verbindung zwischen Lüneburg und Geesthacht/HH-Bergedorf soll im Rahmen einer sogenannten Landesbuslinie realisiert werden, s. lfd. Nr. 3.57	X		
4.26	-	VCD Reg.-verband Elbe-Heide	<p>Anbindung der "Arena Lüneburger Land":</p> <p>Die an der Lüner Rennbahn geplante "Arena Lüneburger Land" könnte Besucherinnen und Besucher von Veranstaltungen animieren, vermehrt per Pkw anzureisen. Der VCD erwartet, dass nach der Fertigstellung wie geplant eine Shuttle-Busverbindung, evtl. kostenfrei, als Verbindung von und zum Bahnhof/ZOB eingerichtet wird.</p>	Eine Shuttle-Verbindung wird nach Fertigstellung der Arena eingerichtet, dies ist sogar eine Forderung aus der Baugenehmigung. Die Nutzung des Shuttle-Busses wird allerdings nicht kostenlos sein, wenngleich sie für viele Ticketinhaber aber in dem Ticketpreis enthalten sein wird.	X		
4.27	Kap. 5	VCD Reg.-verband Elbe-Heide	<p>Barrierefreiheit (Seite 115):</p> <p>Aufgrund der realen Fahrgaststruktur mit einem hohen Anteil an Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrern, Kinderwagen und Fahrgästen mit Gehhilfen ("Rollator") sollten die geplanten Anteile von Niederflur- und LowEntry-Fahrzeugen mit fahr-</p>	Der Aufgabenträger hält den Zeitplan zum Erreichen einer 100%-Niederflurquote bei den im Nahverkehr eingesetzten Fahrzeugen für sachgerecht und hält damit auch die Vorgaben des PBefG ein, welches zum 01. Januar 2022 eine Barrierefreiheit im ÖPNV fordert.			X

lfd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
			zeuggebundener Einstiegshilfe im Linienverkehr von mindestens 85% ab 2020 und 100% ab 2022 nach Möglichkeit deutlich früher erreicht werden. Idealerweise werden die Standards für die ab 2022 anzuschaffenden Fahrzeuge auch schon deutlich früher berücksichtigt, sofern es vertragliche Vereinbarungen mit Herstellern und Lieferanten zulassen.	Ein früheres Erreichen dieses Zieles ist wünschenswert, wird aber vom Aufgabenträger nicht zwingend vorgegeben.			
4.28	Kap. 5	VCD Reg.-verband Elbe-Heide	Ferner ist zu prüfen, wie die Anschlussqualität im Übergang von der Schiene auf den Bus für mobilitätseingeschränkte Menschen, die zum Umsteigen etwas länger brauchen, verbessert werden kann. Eine Anmeldung des Übergangswunschs per Telefon oder App wäre beispielsweise ein Ansatz. Eine Lösung ist besonders abends von Bedeutung, denn wird der Bus verpasst, steht auch das ASM zur Weiterfahrt für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer derzeit nicht zur Verfügung (s. u. "ASM").	Der Aufgabenträger wird diese Anregung an den HVV mit Bitte um Prüfung weiterleiten. Wenn für mobilitätseingeschränkte Menschen besondere Lösungen möglich sein sollten, so sollten diese im Sinne einer größtmöglichen Verlässlichkeit verbundweit gelten.	X		
4.29	Kap. 5	VCD Reg.-verband Elbe-Heide	Umweltfreundlichkeit (Seite 116 und 120): Der Reduzierung des gesundheitsschädlichen Stickstoffdioxid-Ausstoßes der Bus-Flotte sollte höchste Priorität eingeräumt werden. Insbesondere am ZOB wird die Gesundheit von Fahrgästen und Busfahrern durch Abgase deutlich beeinträchtigt. Derzeit liegt am ZOB die durchschnittliche Belastung durch Stickstoffdioxid bei etwa 30 µg NO <sub>2</sub> /m <sup>3</sup> Luft (Quelle: eigene Messung) und damit deutlich über dem WHO-Grenzwert von 20 µg NO <sub>2</sub> /m <sup>3</sup> Luft. Die Abgasstufe Euro 6 gilt seit dem 01.01.2013 für neue Bustypen und seit dem 01.01.2014 für alle neuen Busse. Sie kann somit inzwischen als "etabliert" erachtet werden. Insofern sollten die Zielsetzungen des Nahverkehrsplans (Seite 116), ab 01.01.2022 mindestens 65% und ab 01.01.2025 mindestens 95% des Fuhrparks mit Fahrzeugen der Abgasstufe Euro 5 oder höher auszustatten, deutlich vorgezogen und auf die wesentlich schärfere Abgasstufe Euro 6 beschränkt werden. Die besonders von Abgasen belasteten Gebiete sollten zunächst priorisiert von besonders sauberen Fahrzeugen bedient werden. Ferner ist das manuelle Abschalten der Motoren durch die Fahrerinnen und Fahrer beim Halten weiter zu fördern. Fahrzeuge mit Start-Stopp-Automatik sollten ebenfalls bevorzugt zum Einsatz kommen.	Siehe lfd. Nr. 3.27		X	
4.30	-	VCD Reg.-verband Elbe-Heide	Freizeitverkehr: Die Schwerpunktaufgabe beim ÖPNV besteht darin, Personen von A nach B zu bringen. In unserer Region haben wir aber drei Zielgebiete (Zentralheide, Elbe bei Bleckede und das Amt Neuhaus), die während der Saison für Wanderer und Radfahrer eine deutlich größere Bedeutung haben könnten, wären sie gut mit dem ÖPNV erreichbar. Zurzeit haben nur Teilnehmer des motorisierten Individualverkehrs die Möglichkeit, die genannten Ziele mit vertretbarem Zeitaufwand ganzjährig zu erreichen. Der VCD empfiehlt, dass die genannten Räume auch für Radfahrer und Fußgänger	ÖPNV-Angebote, die speziell auf den Freizeitverkehr sowie auf touristische Verkehre zugeschnitten sind, sind aufgrund der sehr unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse und der damit schwer zu bündelnden Nachfrage sowie der zu diesen Zeiten (abends. Am Wochenende) hohen Pkw-Verfügbarkeit nur zu hohen Kosten bei gleichzeitig tendenziell schwacher Fahrgastnachfrage umzusetzen. Der Landkreis strebt mit dem neuen NVP daher zunächst Verbesserungen im Berufsverkehr sowie in der ÖPNV-Grundversorgung an. Dennoch werden durch das neue Angebot auf den regionalen Hauptachsen sowie im Rufbusverkehr – gerade an Sonn- und Feiertagen – klare Verbesserungen		X	

lfd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
			ger mit einem attraktiven ÖPNV leichter besuchbar werden. Die Heide ist nur mit einem saisonal verkehrenden Bus erreichbar. Eine Angebotsausweitung wird dringend empfohlen. Auch das Amt Neuhaus ist praktisch nicht erreichbar. Eine neu zu beschaffende Elbfähre sollte selbstverständlich in der Lage sein, Linien- und Reisebusse zu transportieren. Sie sollte ferner auf beiden Seiten der Elbe über einen direkten ÖPNV-Anschluss verfügen. Ferner ist das Amt Neuhaus mit einer umsteigefreien Busverbindung an Lüneburg anzubinden. Die Stadt Bleckede und ihr Umfeld ist sonntags nur während der Saison mit Museumszügen - der Zug verkehrt nur alle 14 Tage – zu erreichen. Die Busse in die beschriebenen Gebiete sollte von Mai bis Oktober am Wochenende einen Fahrradanhänger mitführen. Die Fahrradmitnahme sollte keine zusätzlichen Kosten verursachen.	umgesetzt, die auch dem Freizeitverkehr zugutekommen werden.			
4.31	-	VCD Reg.-verband Elbe-Heide	ASM (Tarif): Für das ASM sollte für Fahrgäste das HVV-Tarifsystem gelten. Einzelfahrten wären somit deutlich günstiger, die vielfach geforderten Gruppenrabatte wären erstmals möglich und Inhaber von Zeitkarten bräuchten keine zusätzlichen Fahrkarten mehr zu lösen.	Eine Einbeziehung des ASM in den HVV-Tarif wird aus Kostengründen abgelehnt.			X
4.32	-	VCD Reg.-verband Elbe-Heide	ASM (Barrierefreiheit): Im ASM werden grundsätzlich keine Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer nebst ihrem Rollstuhl befördert. Diese Situation ist diskriminierend und dringend zu ändern. Die Mitnahme von Koffern, Rucksäcken und anderen Gepäckstücken im ASM ist nach vorheriger Anmeldung grundsätzlich möglich. Da Rollstühle in der Regel kompakt zusammenlegbar sind, sollten diese nach vorheriger Anmeldung analog zu Gepäck ebenfalls transportiert werden. Eine Anmeldung von Gepäck und Rollstühlen gibt dem ausführenden Unternehmen die Gelegenheit, nach Möglichkeit die entsprechende Fahrt mit einem geeigneten Fahrzeug durchzuführen. Grundsätzlich ist aber auch mobilitätseingeschränkten Menschen mit einem weniger kompakten und meist elektrischen Rollstuhl eine gesellschaftliche Teilhabe und Teilnahme am öffentlichen Verkehr zu ermöglichen. Im Sinne einer inklusiven Teilhabe ist eine diskriminierungsfreie Mobilitätslösung für alle Teile der Gesellschaft anzustreben. Diese wird in anderen Landkreisen unter anderem mit geeigneten Großraumtaxi und einer adäquaten kommunalen Kofinanzierung ermöglicht. Generell sollte sich ein zukünftiger Betreiber des ASM auch am PBefG § 8 Abs. 3 orientieren: "Die Aufgabenträger haben in ihrem NVP die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen."	Das ASM wird derzeit organisatorisch neu aufgestellt. Im Rahmen der Neuorganisation wird auch der Aspekt der Barrierefreiheit mit berücksichtigt. Zukünftig sollen im ASM auch Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer befördert werden können. Ein entsprechender Hinweis wird im NVP aufgenommen.	X		

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
4.33	Kap. 2	Lk Lüneburg, Behindertenbeirat	Auf Seite 15 des 4. NVP wird ausdrücklich auf die Gleichstellung behinderten Menschen und die gesetzliche Grundlage verwiesen. Das begrüßen wir. Bitte nehmen Sie ergänzend ausdrücklich auch die UN-Behindertenrechtskonvention mit auf und dort insbesondere die Artikel 9 „Zugänglichkeit“, Artikel 20 „Persönliche Mobilität“ und Artikel 30 „Teilhabe am kulturellen Leben sowie an Erholung, Freizeit und Sport“.	Das Kap. 2.1.5 wird entsprechend ergänzt.	X		
4.34	Kap. 2	Lk Lüneburg, Behindertenbeirat	Auf Seite 21 des 4. NVP wird auf die Kostendeckung des Anruf-Sammel-Mobils (ASM) hingewiesen. Hier ist bitte zu ergänzen, dass ggf. anfallende zusätzliche höhere Kosten für den Transport von Behinderten ebenfalls getragen werden, da beteiligte Taxiunternehmen u. a. für den Transport von Rollstühlen zusätzliche Gebühren verlangen.	Zu den nicht gedeckten Kosten im ASM-Verkehr zählen auch die zusätzlichen Kosten, die für die Mitnahme von Rollstühlen anfallen, eine explizite Erwähnung ist daher nicht notwendig.			X
4.35	Kap. 3	Lk Lüneburg, Behindertenbeirat	Auf Seite 28 ff werden unter Kap. 3.2 „Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur“ viele einzelne Gruppen aufgezählt und statistisch bewertet. Wir bitten dieses um eine Auflistung der Behinderten mit den verschiedenen relevanten Behinderungsarten (u. a. Geh-, Seh-, Hör- und geistiger Behinderung, differenziert auch nach Altersgruppen und Nutzungsverhalten [z.B. Schülerinnen und Schüler und Schulformen]) zu ergänzen, da diese Personengruppen eine relevante Auswirkung auf die Planungen im 4. NVP haben werden.	Der Aufgabenträger versichert, bei der Aufstellung des 4. NVP und der Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes die Belange von behinderten Menschen in der Abwägung berücksichtigt zu haben. Eine differenzierte Auflistung dieser Personengruppe nach Behinderungsart hält der Aufgabenträger in einem Rahmenplan wie dem NVP für nicht erforderlich.			X
4.36	Kap. 3	Lk Lüneburg, Behindertenbeirat	Auf Seite 38 ff des 4. NVP erfolgt unter Kap. 3.4 die dezidierte Beschreibung des ÖPNV-Angebotes. Hier bitten wir zu ergänzen, welche Fahrzeuge beim ASM über welche behindertenrelevanten Funktionen (u. a. Rampen, erleichterter Einstieg) verfügen.	Da das ASM derzeit organisatorisch neu aufgestellt wird, können Aussagen zu den zukünftig eingesetzten Fahrzeugen nicht getroffen werden. Der Landkreis bemüht sich aber, dass zumindest ein Teil der Fahrzeuge behindertengerecht ausgestattet werden, so dass z. B. die Mitnahme von Rollstühlen möglich sein wird.		X	
4.37	Kap. 3	Lk Lüneburg, Behindertenbeirat	Unter Kap. 3.4.8 „Fahrgastinformation“ werden die verschiedenen Informations- und Beratungsmöglichkeiten aufgeführt. Wir bitten um Ergänzung, dass das Zwei-Sinne-Prinzip eingehalten wird, um die Barrierefreiheit sicher zu stellen. Dieses gilt insbesondere für die Bushaltestellen.	Aussagen zum Zwei-Sinne-Prinzip finden sich im VNO-Haltestellenkonzept, welches als Anlage dem NVP beigefügt ist, u. a. im Kap. 7.3.1	X		
4.38	Kap. 5	Lk Lüneburg, Behindertenbeirat	Mit Sorge lesen wir unter Kap. 5.2 „Ziele des Landkreises Lüneburg“ die Einlassungen zu den Planungen der Mobilitätslösungen in den Achsenzwischenräumen. Eine ÖPNV-Grundversorgung sehen wir für Menschen mit Behinderung und hier insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen nicht.	Diese Auffassung teilt der Aufgabenträger nicht. Da die Rufbusse, die insbesondere den ländlichen Raum erschließen sollen, auch für die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen geeignet sein werden, wird sich für diese Fahrgastgruppe das Mobilitätsangebot verbessern.	X		
4.39	Kap. 5	Lk Lüneburg, Behindertenbeirat	Definition des ÖPNV-Grundangebotes im Regional- und Rufbusverkehr in den Achsenzwischenräumen im ländlichen Raum ab dem 01.12.2019: Für das dort aufgeführte Rufbussystem fehlen uns klare Definitionen zur Ausstattung der Fahrzeuge mit barrierefreien Einrichtungen und Maßnahmen. Hier befürchten wir, dass Menschen mit Behinderung in den Achsenzwischenräumen vom öffentlichen Nahverkehr ausgeschlossen werden oder diesen nur eingeschränkt nutzen können. Hier ist der 4. NVP weiter auszuführen.	<b>Die Anregung wird aufgenommen. Unter der Maßnahme 10 „Verbesserung der Fahrzeugqualität“ wird ein Hinweis aufgenommen, dass auch die Rufbusse den Vorgaben der Barrierefreiheit entsprechen müssen.</b>	X		

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
4.40	Kap. 5	Lk Lüneburg, Behindertenbeirat	HVV-Fahrgastinformation: Beibehaltung und Verbesserung der verschiedenen Informationsmöglichkeiten: Hier verweisen wir nochmals auf das Zwei-Sinne-Prinzip. Bei der Umgestaltung der Haltestellen im LK Lüneburg ist die Überarbeitung der Informationsanlagen sicher zu stellen und ggf. zu ergänzen.	Es wird auf das VNO-Haltestellenkonzept verwiesen, welches detaillierte Aussagen und Empfehlungen zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen beinhaltet und dem NVP als Anlage beigefügt ist.	X		
4.41	Kap. 5	Lk Lüneburg, Behindertenbeirat	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen: Erarbeitung einer Prioritätenliste und Aufstellung eines Haltestellenkatasters: Die Zuständigkeit bei Haltestellen weist mehrere verantwortliche Beteiligte auf, was aus unserer Sicht zu einer Vielzahl von Schnittstellen führt. Hier sollte die Koordination eindeutig definiert werden. Wir ergänzen hier unsere regelmäßigen Einlassungen bei Stellungnahmen zu Haltestellen. Diese sollten zumindest im Anhang des 4. NVP Aufnahme finden.	Der in der Sache richtige Hinweis ist bereits berücksichtigt: Unter der Überschrift „Beteiligte“ ist dem Landkreis die Federführung zugeordnet worden.	X		
4.42	Kap. 5	Lk Lüneburg, Behindertenbeirat	Verbesserung der Fahrzeugqualität: Wir begrüßen ausdrücklich die zusätzlichen, zwingenden Vorgaben für die Barrierefreiheit.	Der Aufgabenträger nimmt die Zustimmung zur Kenntnis. Die Maßnahme ist im NVP enthalten.	X		
<b>Bürgerinnen und Bürger</b>							
5.1		Bürger	Stadtverkehr Lüneburg: Die Umsteigezeiten am ZOB auf den Regionalverkehr sollten im Stadtverkehr nicht zu knapp bemessen werden, da die Ankunftszeiten teils nicht gehalten werden können.	Die Sicherstellung und ständige Bewertung / Optimierung des Linienverkehrs gehören zum laufenden Geschäft der Landkreisverwaltung und der Verkehrsunternehmen. Sollte die Verwaltung Verbesserungsbedarfe sehen, so werden Fahrplananpassungen vorgenommen. Es ist geplant, die Umsteigezeiten mit den neuen Fahrplänen zu optimieren. Eine explizite Erwähnung der Anregung im NVP ist damit nicht erforderlich.	(X)		
5.2		Bürger	Linie 5012 und 5013: Verlängerung der Umsteigezeit am ZOB und Taktabstimmung zur Anbindung an den Metronom in Richtung Hamburg.	Siehe Ifd. Nr. 5.1	(X)		
5.3		Bürger	Stadtverkehr Lüneburg: Anbindung des Wohngebietes „In den Kämpen“ (Vorschlag über die Linie 5011)	Das Wohngebiet „In den Kämpen“ bietet keine Wendemöglichkeiten für Omnibusse, der Fußweg zu den Haltestellen „Wilhelm-Leuschner-Straße“ bzw. „Bülowskamp“ beträgt 500 bis 700 Meter. Dies wird vom Aufgabenträger als angemessen bewertet, sodass die Anregung nicht weiterverfolgt wird.			X
5.4		Bürger	Adendorf: Optimierung der Verbindung Bülows Kamp nach Adendorf (Ringlinie)	Für diese Verbindung werden der Bedarf bzw. die zu erwartende Fahrgastnachfrage als zu gering eingeschätzt.			X
5.5		Bürger	Linie 5007: Einrichtung eines 15min Taktes auf der Linie	Siehe Ifd. Nr. 3.4 Der Anregung wird nicht gefolgt. Im Einklang mit dem Untersuchungsergebnis des IMK wird der 30min.-Takt bzw. in den Tagesrandlagen der 60min-Takt als ein angemessener Angebotsstandard angesehen.			X
5.6		Bürger	Linie 5007: Erhöhung der Taktung auf der Linie	Siehe Ifd. Nr. 5.5			X

lfd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
5.7		Bürger	Linie 5007: Einsatz von Gelenkbussen in der HVZ	Der Einsatz von Gelenkfahrzeugen in der HVZ wird vom Aufgabenträger unterstützt, sofern die tatsächliche Nachfrage den Einsatz dieser Großraumfahrzeuge tatsächlich erfordert.	X		
5.8		Bürger	Linie 5007: Vereinheitlichen und Angleichen der Routenführung	Die Sicherstellung und ständige Bewertung / Optimierung des Linienverkehrs gehören zum laufenden Geschäft der Landkreisverwaltung und der Verkehrsunternehmen. Sollte die Verwaltung Verbesserungsbedarfe sehen und werden diese auch von der Gemeinde gefordert / getragen, so können bei gleichbleibendem Leistungsvolumen Fahrplananpassungen vorgenommen werden. Unter Beibehaltung der Fahrzeugkapazitäten und der Taktfrequenzen können diese Fahrplananpassungen auch kurzfristig erfolgen. Eine explizite Erwähnung der Anregung im NVP ist damit nicht erforderlich.	(X)		
5.9		Bürger	Linie 5007: Übergang zur Linie 5015 optimieren	Für diese Verbindung werden der Bedarf bzw. die Fahrgastnachfrage als zu gering eingeschätzt. Die Linie 5015 wird zukünftig am Ebensberg enden und nicht mehr bis Erbstorf fahren, sodass die Schaffung eines optimalen Übergangs entfällt.			X
5.10		Bürger	Linie 5007: Haltestelle für den geplanten Bahnhof in Adendorf einrichten	Der Anregung wird gefolgt. Sobald der Bahnhof in Adendorf fertiggestellt worden ist, sollte auch eine Haltestelle eingerichtet werden.	X		
5.11		Bürger	Linie 5011: Fortsetzung der Bedienung der Haltestellen Konrad-Adenauer-Straße und Wilhelm-Leuschner-Straße	Die Haltestelle „Wilhelm-Leuschner-Straße“ wird zukünftig über die Linie 5014 im 15min-Takt bedient. Die Haltestelle „Konrad-Adenauer-Straße“ wird über die Linie 5019 (in Richtung Wendisch Evern) im 30min-Takt in der HVZ in Lastrichtung bzw. im 60min-Takt in der NVZ bedient. Eine Bedienung über die Linie 5011 wird aus diesem Grund nicht für erforderlich gehalten.			X
5.12		Bürger	Linie 5011: Einrichten eines 15min-Taktes in der HVZ	Richtung Häcklingen wird die Linie 5011 in der HVZ auf einen 15min-Takt verdichtet (s. lfd. Nr. 3.9). Im Stadtteil Kaltenmoor wird zukünftig die Linie 5014 einen 15min-Takt aufweisen und sich mit der Linie 5019 ergänzen (s. o.).		X	
5.13		Bürger	Linie 5012: Anbindung der Linie 5012 an das Hanseviertel	Das Hanseviertel wird über die Linie 5004 bedient, diese übernimmt zukünftig einen Teil der dann ehemaligen Linie 5010. Eine Bedienung über die Linie 5012 wird aus diesem Grund nicht für erforderlich gehalten.			X
5.14		Bürger	Linie 5013: Wochenendfahrt zwischen 22.00 und 23.00 aus LG anbieten	Dieser Bedarf wird über das Anruf-Sammel-Mobil (ASM) gedeckt.		X	
5.15		Bürger	Linie 5014: Verlängerung der Betriebszeiten in den Abendstunden	Die Betriebszeiten werden mit dem neuen NVP in die Abendstunden verlängert, weitere Verlängerungen sind nicht vorgesehen und sind durch das ASM gedeckt.		X	
5.16		Bürger	Linie 5013: Taktung in den HVZ verdichten (Forderung 20min)	Die gutachterliche Untersuchung zum IMK ist zu dem Ergebnis gekommen, dass unter Berücksichtigung der Nachfragestrukturen – auch im Vergleich zu anderen Linien - eine Taktverdichtung der Linie 5013 nicht erforderlich ist, sondern dass das bestehende Angebot als angemessen eingestuft werden kann. Der Aufgabenträger folgt dieser Einschätzung und hält einen 30min-Takt als Grundangebot ab 2019 für angemessen, vgl. lfd. Nr. 3.73.			X

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
5.17		Bürger	Linie 5013: Anpassung der Linie an die Taktung der Linie 5200	Die Linie 5200 hat in Salzhausen Anschluss an die 4406 in Richtung Winsen. Die 5013 sollte an den Metronomen in Richtung Hamburg am Bahnhof in Lüneburg vertaktet werden. Eine Optimierung der Fahrplanzeiten wird mit den neuen Fahrplänen unter den o. g. Aspekten angestrebt.			X
5.18		Bürger	Linie 5013: Einrichtung einer weiteren Fahrt um 6:10 als Verstärkerfahrt	Die Sicherstellung und ständige Bewertung / Optimierung des Linienerverkehrs gehören zum laufenden Geschäft der Landkreisverwaltung und der Verkehrsunternehmen. Sollte die Verwaltung Verbesserungsbedarfe sehen, so werden Fahrplananpassungen vorgenommen. Eine explizite Erwähnung der Anregung im NVP ist damit nicht erforderlich. Die Verbindung wird von der Verwaltung überprüft.	(X)		
5.19		Bürger	Linie 5014: Auslassen der Haltestelle ZOB bei jeder 2.Fahrt	Die Haltestelle ZOB ist die meist frequentierte Haltestelle, dies lässt sich sowohl durch die Pendlerstatistik wie auch durch die Fahrgastzählungen nachweisen. Die Haltestelle sollte weiterhin mit jeder Fahrt bedient werden.			X
5.20		Bürger	SG Bardowick: Einrichtung einer Busverbindung zwischen Adendorf und Bardowick	Für diese Verbindung werden der Bedarf bzw. die Fahrgastnachfrage als zu gering eingeschätzt.			X
5.21		Bürger	Rufbus: Querbeziehungen einrichten: Südergellersen – Kirchgellersen – Dachmissen – Vögelsen – Bahnhof Bardowick	Diese Anregung wurde auch von der Gemeinde Vögelsen geäußert und wird zukünftig über einen Rufbus abgedeckt, s. Ifd. Nr. 3.149	X		
5.22		Bürger	SG Gellersen: Anbindung Dachmissen – Kirchgellersen- Bardowick Bahnhof	Siehe Ifd. Nr. 3.149	X		
5.23		Bürger	SG Gellersen: Anbindung von Dachmissen an Reppenstedt/Lüneburg	Siehe Ifd. Nr. 3.149	X		
5.24		Bürger	SG Gellersen: Verbesserung des Angebotes von Kirchgellersen nach Südergellersen	Siehe Ifd. Nr. 3.149	X		
5.25		Bürger	Linie 5405: Verbesserung der Anbindung von Horburg an Lüneburg	Rufbus SG Bardowick / Gellersen mit Anbindung an die 5002 und den RE in Richtung Hamburg am Bahnhof in Bardowick (s.o.).	X		
5.26		Bürger	SG Gellersen: Einrichtung einer Schnellbuslinie Kirchgellersen – Westergellersen – (Vierhöfen, Bahlburg) – Winsen in der HVZ + 1 vormittags)	Die regionale Hauptlinie der Samtgemeinde Gellersen, die Linie 5200, ist in Salzhausen auf die Linie 4406 nach Winsen getaktet. Die Verwaltung prüft mit dem Verkehrsunternehmen, ob der „Salzhausen-Sprinter“ angeschlossen werden kann, s. Ifd. Nr. 3.78.	X		
5.27		Bürger	SG Gellersen: Bessere Anbindung auf der Relation in Richtung Winsen	Siehe Ifd. Nr. 3.78	X		
5.28		Bürger	Linie 5200: Taktabstimmung auf die Metronom-Abfahrten in Lüneburg	Die Linie 5200 soll, wie im Status quo, in Richtung Salzhausen mit Umstieg zur Linie 4406 nach Winsen ausgerichtet sein. Es ist eine Optimierung an den „Salzhausen-Sprinter“ geplant. Zusätzlich soll ein Rufbus aus der Samtgemeinde Gellersen an den Bahnhof in Bardowick geschaffen werden.			X
5.29		Bürger	Linie 5200: Wochenendfahrt zwischen 22.00 und 23.00 aus LG anbieten	Dieser Bedarf wird über das Anruf-Sammel-Mobil (ASM) gedeckt			X
5.30		Bürger	Linie 5200: Lückenschluss in der Zeit zwischen 14:15 und 15:40	Die Abfahrtszeiten der Linie 5200 in der Mittagszeit / am frühen Nachmittag sind auf die Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler abgestimmt. Dies begründet auch die „Lücke“ im genannten Zeitraum, da ab ca. 15.30 dem Berufsverkehr			X

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
				wieder der Vorrang eingeräumt wird. Einen Anpassungsbedarf in Form einer zusätzlichen Fahrt sieht der Aufgabenträger nicht (vgl. Ifd. Nr. 3.77).			
5.31		Bürger	Linie 5200: 30min Taktung auf der Relation von Kirchgellersen nach LG	Der Anregung wird nicht gefolgt, da die Fahrgastnachfrage als zu gering eingeschätzt wird. Im Einklang mit dem Untersuchungsergebnis des IMK wird der 60min-Takt als ein angemessener Angebotsstandard angesehen.			X
5.32		Bürger	Linie 5110: Optimierung auf 1h Takt + Verlängerung der Bedienungszeit am Abend/Wochenende	Für die Linie 5110 ist durch den neuen NVP ein 60 Min-Takt und eine Verlängerung der Betriebszeiten in die Abendstunden vorgesehen. Weitere Bedarfe sollten durch das ASM gedeckt werden.	X		
5.33		Bürger	Linie 5110: Anpassung der letzten Fahrt um 20.15 vom ZOB – Schamebeck auf den Metronom und erst um 20.40 abfahren lassen	Alle Fahrten der Linie 5110 sollen einheitlich und über den gesamten Tag verteilt an die Ankunft des metronoms angepasst werden.	X		
5.34		Bürger	Artlenburg: Anbindung Artlenburg an Lauenburg und Bergedorf einrichten	Vgl. Ifd. Nr. 3.57 Für die Anbindung nach Geesthacht / Bergedorf sind grundsätzlich die oben genannten drei Alternativen zu prüfen (Landesbuslinie, Rufbus, Aufwertung der Regionallinien).  Für die Anbindung nach Lauenburg wird die Fahrgastnachfrage im Einklang mit den Untersuchungsergebnissen des IMK als zu gering eingeschätzt.		X	
5.35		Bürger	SG Illmenau: Einrichtung einer direkten Busverbindung Embsen – Querberg – Lüneburg	Dieser Anregung wird nicht gefolgt. Mit der Linie 5600 besteht ein angemessener Angebotsstandard von Embsen über Melbeck nach Lüneburg, der zukünftig weiter verdichtet und gestärkt wird.			X
5.36		Bürger	SG Illmenau: Einrichtung eines Direktbusses Embsen – Rettmer – Soltauer Str. – Kurzentrum – Am Sande	s. vorherige Anregung			X
5.37		Bürger	SG Amelinghausen: Relation Betzendorf (mit Betzendorf Ort + Glüsing und Tellmer) an Lüneburg optimieren	Betzendorf wird zukünftig im 2h-Takt über einen Rufbus bedient (und über schulbezogene Linien). Die Verwaltung wird in diesem Zusammenhang auch die Umsteigezeiten optimieren.	X		
5.38		Bürger	Bleckede: Alt Garge weiterhin im Linienbetrieb belassen	Vgl. Ifd. Nr. 3.38: Liegt bei diesem eine entsprechende Fahrgastnachfrage vor, so sieht der Entwurf des NVP bereits vor, dass die genannten Orte über die HVZ-Linie 5105 an Bleckede angebunden werden sollen (s. Maßnahme 3). Die Linie soll in der HVZ stündlich verkehren und in der Mittagszeit 2 zusätzliche Fahrten anbieten. Es handelt sich hierbei um klassischen Linienverkehr. Der Rufbus soll nur in Ergänzung zur 5105 in den Zeiten mit schwacher Fahrgastnachfrage verkehren. Für eine vollständige Beibehaltung des heutigen Linienverkehrs sieht der Aufgabenträger kein ausreichendes Potenzial.			X
5.39		Bürger	Regionalverkehr: Negative Einschätzung zum Auslassen der Haltestelle am Sande, einhergehend mit der Forderung zum verlässlichen Umstieg vom ZOB in Richtung Innenstadt	Siehe Ifd. Nr. 3.18			X

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
5.40		Bürger	Bleckede: Linie 5100 weiterhin über „Am Sande“ führen	Siehe Ifd. Nr. 3.18			X
5.41		Bürger	Rufbus: Rufbus im Piloten auf der Linie 5900 an Sonntagen einführen	Die Linie 5900 wird auch an Sonntagen im 2h-Takt verkehren.	X		
5.42		Bürger	ASM: Mitnahme von Kindern durch die Bereitstellung von Kindersitzen ermöglichen	Diese Anregung wird von der Verwaltung im Rahmen der Neuorganisation des ASM geprüft, ist aber kein Gegenstand des NVP.	(X)		
5.43		Bürger	Schülerbeförderung: Anbindung der Montessori-Schule Rettmer an die SG Gellersen über Linienverkehr einrichten	Die Sicherstellung und ständige Bewertung / Optimierung des schulbezogenen Verkehrs gehören zum laufenden Geschäft der Landkreisverwaltung und der Verkehrsunternehmen. Sollte die Verwaltung Verbesserungsbedarfe sehen, so werden Fahrplananpassungen vorgenommen. Eine explizite Erwähnung der Anregung im NVP ist damit nicht erforderlich. Eine Schülerbeförderungspflicht besteht in der Regel nur für den Weg zur nächstgelegenen Schule. Bei Schulen, die aufgrund des Wahlrechtes nach § 63 NSchG besucht werden, gelten Beförderungszeiten von bis zu 60 Minuten im Primarbereich als zumutbar, § 3 Abs. 2 Satzung über die Schülerbeförderung (...). Die Verbindung wird von der Verwaltung überprüft, ist aber kein Gegenstand des NVP.			X
5.44		Bürger	Schülerbeförderung: Die Anschlussbusse zur IGS und zum Johanneum sollten auf den Bus der Linie 5900 warten (7.48 Uhr)	Die Sicherstellung und ständige Bewertung / Optimierung des schulbezogenen Verkehrs gehören zum laufenden Geschäft der Landkreisverwaltung und der Verkehrsunternehmen. Sollte die Verwaltung Verbesserungsbedarfe sehen, so werden Fahrplananpassungen vorgenommen. Eine explizite Erwähnung der Anregung im NVP ist damit nicht erforderlich.	(X)		
5.45		Bürger	Schülerbeförderung: Einrichtung einer Direktverbindung von Embsen an die Wilhelm-Raabe-Schule in Lüneburg	Die Wilhelm-Raabe-Schule ist nicht die nächstgelegene Schule im Sinne der Schülerbeförderung (SZ Oedeme). Die Haltestelle Lüneburg, Uelzener Str. in 280 Meter fußläufiger Nähe zur Wilhelm-Raabe-Schule wird mit der Linie 5600 um 07:35 Uhr angefahren (Unterrichtsbeginn um 08:00 Uhr), es besteht also eine zumutbare Verbindung.			X
5.46		Bürger	Schülerbeförderung: Anbindung der Gemeinde Betzendorf an die weiterführenden Schulen in Lüneburg verbessern (ohne Umstieg in Drögenindorf)	Die Sicherstellung und ständige Bewertung / Optimierung des schulbezogenen Verkehrs gehören zum laufenden Geschäft der Landkreisverwaltung und der Verkehrsunternehmen. Sollte die Verwaltung Verbesserungsbedarfe sehen, so werden Fahrplananpassungen vorgenommen. Eine explizite Erwähnung der Anregung im NVP ist damit nicht erforderlich.	(X)		
5.47		Bürger	Schülerbeförderung: Linie 5700 Schulbusse von dem „normalen“ Taktverkehr entkoppeln und Schulfahrten nach Lüneburg ohne Umstieg gewährleisten.	Die Änderungswunsch wird von der Verwaltung überprüft, er ist aber kein Gegenstand des NVP. Grundsätzlich wird die Anregung aufgrund der damit verbundenen Kosten kritisch gesehen.			X
5.48		Bürger	Schülerbeförderung: Johanneum: Einrichtung einer Verbindung nach der 7. Stunde nach Barendorf	Bei Unterrichtsausfällen besteht kein Anspruch auf Schülerbeförderung außerhalb des Fahrplanes, nach § 2 Abs. 8 der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg			X

lfd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
5.49		Bürger	SPNV: RE3/RE 31 Die Abfahrten sollten anders getaktet werden und nicht direkt hintereinander abfahren	Unbeachtet der fehlenden Zuständigkeit unterstützt der Landkreis die Bemühungen zur Optimierung des Angebotes auf den genannten Strecken. Dieses Ziel ist unter Maßnahme 12: „Zeitliche Optimierung des SPNV-Angebotes auf der KBS 110 (Hamburg-Hannover)“ bereits enthalten.	X		
5.50		Bürger	SPNV: RE 32 Einrichtung eines 2h-Taktes durch Einsatz eines zweiten Triebwagens und einer Zugkreuzung in Dahlenburg	Unbeachtet der fehlenden Zuständigkeit unterstützt der Landkreis die Bemühungen zur Optimierung des Angebotes auf den genannten Strecken. Dieses Ziel ist unter Maßnahme 13: „Langfristige Sicherung und Optimierung des SPNV-Angebotes auf der KBS 112 (Lüneburg-Dannenberg)“ bereits enthalten.	X		
5.51		Bürger	Barrierefreiheit: Forderung von Parkverboten an den Haltestellen. Röntgenstraße, Gaußstraße, Rotes Tor (stadteinwärts)	Laut Straßenverkehrsordnung ist das Parken innerhalb von Bushaltestellen ohnehin nicht gestattet. Diese Anregung wird an das zuständige Ordnungsamt der Hansestadt Lüneburg weitergeleitet. Sie ist nicht Gegenstand des NVP.			X
5.52		Bürger	Barrierefreiheit: Durchgehende und verlässliche audiovisuelle Haltestellenansage in den Bussen	Dem NVP ist das Haltestellenkonzept der VNO beigefügt, in diesem sind Empfehlungen zu dem barrierefreien Ausbau von Haltestellen und der barrierefreien Gestaltung der Fahrzeuge niedergeschrieben. Außerdem wird unter der „Maßnahme 10: Verbesserung der Fahrzeugqualität“ im NVP die vollständige Barrierefreiheit der Fahrzeuge zum 01.01.2022 gefordert. Hierunter ist auch eine audiovisuelle Haltestellenansage zu fassen. Die Anregung ist demnach bereits im NVP enthalten.	X		
5.53		Bürger	Barrierefreiheit: Mobilitätseingeschränkte Personen sollen jeden Bus nutzen können ohne vorherige Anmeldung über die HVV Leitstelle	s. vorherige Anregung.	X		
5.54		Bürger	Tarife: Einführung eines Kurzstreckentarifes für 2- 4 Stationen	Der HVV als zuständiger Verkehrsverbund bestimmt den Tarif im Landkreis Lüneburg. Dieser Tarif sieht kein Kurzstreckenticket außerhalb des Großbereichs Hamburg (Tarifringe A, B des HVV) vor. Innerhalb der innerstädtischen Haltestellen Lüneburgs kann der Citytarif für 1,60 € angewendet werden. Dennoch wird der Aufgabenträger die Wünsche an den HVV weiterleiten mit der Bitte um Prüfung, ob zusätzliche Tarifangebote, z. B. im Rahmen des e-Ticketings, zukünftig angeboten werden können.		X	
5.55		Bürger	Tarife: Kosten pro Fahrt insgesamt zu hoch	Der HVV als zuständiger Verkehrsverbund bestimmt den Tarif im Landkreis Lüneburg. Schon bei den heutigen Preisstrukturen ist der öffentliche Personennahverkehr hoch defizitär und wird durch die öffentliche Hand bezuschusst. Eine Abmilderung des Preises würde diesen Effekt erhöhen und hätte eine Finanzierung über weitere Steuergelder zur Folge.			X
5.56		Bürger	Tarife: Einführung von 10er Karten als Ergänzung zu den Zeitkarten	Vgl. vorherige Anregungen.		X	

Ifd. Nr.	Kapitel	Einwender	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Anmerkung	fachl. Bewertung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme NVP		
					ja	teilw.	nein
5.57		Bürger	Sonstiges: Echtzeitinformation zum Austausch zwischen Bus und Bahn	Eine georeferenzierte Echtzeitinformation für den Busverkehr im Landkreis Lüneburg ist in Planung. Die Planung beinhaltet dynamische Fahrgastinformationssysteme an Haltestellen, Echtzeitauskünfte über mobile Endgeräte (Smartphone-Apps) und Ansagen im Bus. Die Sicherung der Anschlussverbindungen zwischen Bus und Bahn ist in Maßnahme 6: „Sicherung der Anschlussverbindungen Bus / Bahn“ bereits im NVP enthalten.	X		
5.58		Bürger	Sonstiges: Bessere Abstimmung der Busse auf die Bahn am ZOB (Umstiegszeit ca. 10 Minuten anstreben)	Siehe Ifd. Nr. 5.57	X		
5.59		Bürger	Sonstiges: Verlässliche Haltestellenansagen in den Bussen	Siehe Ifd. Nr. 5.57	X		
5.60		Bürger	Sonstiges: Echtzeitinformationen und digitale Anzeigen in den Bussen	Siehe Ifd. Nr. 5.57	X		
5.61		Bürger	Sonstiges: Fahrradmitnahme in den Bussen ermöglichen	Siehe Ifd. Nr. 3.78			X
5.62		Bürger	Sonstiges: Betriebszeiterweiterungen bis 22.00	Die Ausweitung der Betriebszeiten ist im NVP bereits vorgesehen. Im Stadtbusverkehr werden diese werktags bis 22 Uhr, im Regionalverkehr bis 21 Uhr verlängert.	X		
5.63		Bürger	Sonstiges: Klimaanlage in allen Bussen	Der Aufgabenträger lehnt eine derartige Forderung aus Kosten- und Umweltschutzgründen (höherer Verbrauch, klimaschädliches Kältemittel in den Klimaanlagen) ab.			X
5.64		Bürger	Sonstiges: Flächendeckende Taktung in HVZ auf 15 Minuten	Der Anregung wird nicht gefolgt. Das im Entwurf des NVPs vorgesehene Verkehrsangebot wird als ein angemessener Angebotsstandard angesehen, der an die Fahrgastnachfrage angepasst ist und im Einklang mit den Untersuchungsergebnissen aus dem IMK steht.			X
5.65		Bürger	Sonstiges: Einrichtung einer Linie von Neetze – Bad Bevensen	Der Anregung wird nicht gefolgt, da die Fahrgastnachfrage als zu gering eingeschätzt wird.			X
5.66		Bürger	Sonstiges: Umsetzen der Mülleimer am ZOB (Geruchsbelästigung) an den Rand	Die Anregung wird zuständigkeithalber an die Hansestadt Lüneburg mit der Bitte um Prüfung weitergegeben. Sie ist nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans.			X