

## Zusammenfassung der Ergebnisse

Ein integriertes Mobilitätskonzept (IMK) soll zu einem effizienten und ressourcenschonenden Ineinandergreifen der im Landkreis zur Verfügung stehenden und zukünftig möglichen Mobilitätsformen beitragen. Ziel ist es, allen Bevölkerungsgruppen – unabhängig von Einkommen und Alter sowie vom Besitz eines eigenen Fahrzeugs – eine bedarfsgerechte Mobilität zu ermöglichen. Dabei sollen Klimaschutzaspekte, Bezahlbarkeit und Umsetzungsfähigkeit der Angebote gleichermaßen berücksichtigt werden.

In dem nun abgeschlossenen ersten Teil des IMK wurden vier Bausteine entwickelt die von besonderer Bedeutung für die Ausgestaltung des Nahverkehrsplans sind:

- Baustein „Stadt- und Regionalbusverkehr im Verflechtungsbereich von Lüneburg“
- Baustein „ÖPNV-Achsenverkehre“
- Baustein „Flächenbedienung“ in den Achsenzwischenräumen
- Baustein „Radverkehr“ als ÖPNV-ergänzendes Mobilitätsangebot

Die Ergebnisse des IMK bilden eine wesentliche Grundlage für den neu aufzustellenden Nahverkehrsplan des Landkreises Lüneburg, der Festlegungen zum künftigen ÖPNV-Angebot in der Hansestadt Lüneburg und im Landkreis Lüneburg enthalten wird. Darüber hinaus ist das IMK ein „lebendes“ Konzept und kann zukünftig um weitere Bausteine ergänzt werden. Vorgesehen ist, dass die weiteren Bausteine von einer Arbeitsgruppe der Kreistagsfraktionen (sowie bei Betroffenheit auch der Stadtratsfraktionen der Hansestadt Lüneburg) festgelegt werden.

Die Erarbeitung des ersten Teils des IMK wurde von einem mehrstufigen Beteiligungsprozess begleitet. Vorbereitende **Interviews** mit ausgewählten Akteuren (Bürgermeister, beruflichen Fachexpert/innen der Region zum Thema Verkehr & Mobilität, Fahrgastvertreter und Vertreter von Mobilitätsinitiativen und der Leuphana) dienten dazu, die Erwartungen an das IMK zu formulieren. In zwei **Planungsforen** wurden die Ziele des IMK geschärft und zentrale Zwischenergebnisse mit themenübergreifend mit politischen Entscheidungsträger (Kreistag und Stadtrat Lüneburg) und den o.g. Akteuren diskutiert. Während der Bearbeitung des IMK fanden zu jedem der vier Fokusthemen zwei **Arbeitsgruppensitzungen** statt, die mit den entsprechenden Themenvertretern aus dem Planungsforum besetzt waren. Darüber hinaus wurden im Rahmen eines **Praxisdialogs** die Perspektiven der Bürger/innen eingeholt.

### Baustein „Stadt- und Regionalbusverkehr im Verflechtungsbereich von Lüneburg“

Ziel ist es, den Busverkehr in der Hansestadt Lüneburg und auf den vom Regionalbus bedienten ÖPNV-Achsen zu optimieren. Hierzu wurde die Möglichkeit einer stärkeren Integration von Stadt- und Regionalbusverkehr im Verflechtungs-

bereich der Hansestadt Lüneburg bewertet. Zudem wurden Handlungsempfehlungen (z.T. mit Varianten) zur Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots im Verflechtungsbereich formuliert:

- Unter verkehrlichen, wirtschaftlichen und betriebsorganisatorischen Aspekten sollte die **weitgehende funktionale Trennung der Stadt- und Regionalbuslinien** auch weiterhin aufrecht zu erhalten werden.
- Empfohlen wird die zukünftige **Integration der Gemeinden Deutsch Evern und Wendisch Evern in das Stadtbusnetz**. Die Empfehlung leitet sich vor allem aus regionalplanerischen Überlegungen ab, um der bestehenden engen strukturellen Verflechtung der beiden Gemeinden mit der Hansestadt Lüneburg besser als bisher gerecht zu werden. Demgegenüber zeigen sowohl die Berufspendlerstatistik als auch die geringe Besetzung der heutigen Buslinien, dass zwischen den beiden Gemeinden kaum Verflechtungen bestehen, weshalb die bestehende Busverbindung zwischen Deutsch Evern und Wendisch Evern aufgegeben werden kann. Die hierdurch eingesparten Kosten können für ein verbessertes Fahrtenangebot nach Lüneburg verwendet werden.
- Für die im Verflechtungsbereich mit der Hansestadt Lüneburg gelegenen Gemeinden Kirchzellern, Embsen, Melbeck, Barendorf und Scharnebeck wird eine **Verdichtung des Fahrtenangebots auf den regionalen Hauptlinien** vorgeschlagen. Die Angebotsverdichtung gilt dabei für alle Orte entlang der jeweiligen Linien.
- Diskutiert wurden verschiedene Optionen zur Entlastung der zentralen **Bushaltestelle „Am Sande“ in Lüneburg** vom Busverkehr (u.a. vollständige Auffassung der Haltestelle und Einführung eines Ringlinienverkehrs um die Altstadt, Zurückziehen der von Osten kommenden Regionalbuslinien zum ZOB, Bedienung der Haltestelle nur mit jeder zweiten Fahrt „Am Sande“, keine Bedienung der Haltestelle mit Verstärkerfahrten zur Hauptverkehrszeit). Alle Optionen haben jedoch verkehrliche und betriebliche Nachteile und bergen große Risiken, dass der ÖPNV an Attraktivität verliert. Zudem sind stadtplanerische Aspekte zu berücksichtigen, weshalb eine gesonderte Betrachtung des Problems erfolgen sollte.
- Auswertungen von Fahrgast- und Berufspendlerstatistiken ergab, dass im Verflechtungsbereich der Hansestadt Lüneburg kaum Querbeziehungen unter Umgehung der Hansestadt bestehen, weshalb **Tangentiallinien** nicht gerechtfertigt erscheinen. Alternativ sollten möglichst kurze Umsteigezeiten zwischen den Radiallinien bestehen.

### Baustein „ÖPNV-Achsenverkehre“

Ziel ist es, die ÖPNV-Achsen im Landkreis als „Rückgrat“ des öffentlichen Verkehrs in der Fläche zu stärken und attraktiver zu gestalten:

- Die ÖPNV-Achsen werden von den **Regionalbuslinien 5100, 5110, 5200, 5300, 5600, 5700 und 5900** bedient. Vorgeschlagenen wird, auf diesen Linien an

Werktagen ein stündliches, an Samstagen ein stündliches oder zweistündliches und an Sonntagen ein zweistündliches Fahrtenangebot bis 20 Uhr anzubieten. Eine möglichst durchgängige Vertaktung der Fahrten ermöglicht am Bahnhof Lüneburg gute Anschlüsse an den Metronom und gute Fähranschlüsse in Bleckede und Neu Darchau nach Amt Neuhaus.

### Baustein „Flächenbedienung“ in den Achsenzwischenräumen

Ziel ist es, das Mobilitätsangebot in den ländlich geprägten Achsenzwischenräumen attraktiver und damit nutzergerechter zu gestalten. Hierzu wurden Vorschläge zu flächendeckenden flexiblen ÖPNV-Bedienungsformen (Rufbus) entwickelt:

- Die Nachfrageströme im ländlichen Raum und wirtschaftliche Aspekte sprechen eindeutig für einen „**Sektorbetrieb**“ (regelmäßiges Rufbus-Fahrtenangebot in den Hauptort einer Gemeinde, mit gutem Bus- oder Bahnanschluss nach Lüneburg) anstatt eines „Flächenbetriebs“ (mit Direktfahrten nach Lüneburg).
- Sofern keine akzeptable Regionalbusanbindung besteht, wird die Einrichtung von **acht Rufbus-Bedienungsgebieten** vorgeschlagen, die sich weitgehend an den kommunalen Grenzen orientieren (Stadt Bleckede, Amt Neuhaus und Samtgemeinden Amelinghausen, Bardowick, Dahlenburg, Ostheide, Scharnebeck). Für die Samtgemeinden Gellersen und Ilmenau bietet sich ein gemeindeübergreifendes Rufbus-Angebot an. Die Bedienungsgebiete untergliedern sich jeweils in zwei bis vier Bedienungssektoren. Das empfohlene Rufbus-Angebot umfasst dabei **7 – 8 Fahrtenpaare im 2-Stundentakt** an Werktagen.
- Eine **Verknüpfung mit den ÖPNV-Achsenverkehren** erfolgt **grundsätzlich in den Hauptorten** der Gemeinden (Grundzentren). Gegebenenfalls können weitere Verknüpfungspunkte eingerichtet werden, sofern dies zu deutlichen kürzeren Fahrzeiten für die Fahrgäste führt und vom Betriebsaufwand her vertretbar ist.
- Für Mobilitätsbedarfe auf Tangentialrelationen im Zwischenortsverkehr, die nicht über den Rufbus abgedeckt werden, kommen **alternative, ÖPNV-ergänzende Mobilitätsangebote** in Betracht, z.B. Bürgerbusse.

### Baustein „Radverkehr“

Ziel ist es, den Radverkehr und die kombinierte Nutzung von Rad und ÖPNV im Landkreis Lüneburg durch eine verbesserte Radinfrastruktur sowie durch „weiche“ Maßnahmen zur Radverkehrsförderung zu stärken.

- Zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs zwischen Lüneburg und den Umlandgemeinden wurden Vorschläge für die Erweiterung des innerstädtischen Rad-Vorrangnetzes in die Umlandgemeinden des Verflechtungsraums erarbeitet.
- **Mobilitätsstationen bzw. (kleineren) Rad+Bus-Stationen** an den Schnittstellen zwischen den ÖPNV-Achsen und dem Radwegenetz der Achsenzwischenräume sollen eine kombinierte Nutzung von Fahrrad bzw. E-Bike und ÖPNV erleichtern.

Eine Potenzialabschätzung für diese Zulaufrouuten ermöglichte eine grobe Abschätzung der Stellplatzkapazitäten.

- Für die Erweiterung des bestehenden Fahrradverleihangebots in der Stadt Lüneburg wurden weitere geeignete Stationsstandorte identifiziert. Zudem wurden die Vor- und Nachteile eines nicht stationsgebundenen Systems aufgezeigt. Stationen in Umlandgemeinden werden aktuell nicht empfohlen, da bei relativ hohem Betriebsaufwand nur eine geringe Nachfrage zu erwarten ist.
- Vorschläge für „weiche Maßnahmen“ zur Verbesserung des Fahrradklimas betreffen die Bereiche „Öffentliche Hand“, „Bürgerschaftlichen Engagement“ und „Gewerbliche Serviceangebote“.

### **Wirtschaftlichkeitsbetrachtung**

Für die in den Bausteinen „Stadt- und Regionalbusverkehr im Verflechtungsbereich von Lüneburg“ „ÖPNV-Achsenverkehre“ und „Flächenbedienung“ vorgeschlagenen Maßnahmen wurden die Investitionskosten (hier: neue Rufbus-Fahrzeuge), die zusätzlichen Betriebskosten und die zusätzlichen Einnahmen infolge von zu erwartenden Fahrgastzuwächsen abgeschätzt. Da die Kostenentwicklung beim Rufbus nachfrageabhängig ist, waren Annahmen zur Bandbreite des Fahrtenabrufungsgrads zu treffen. Hieraus resultiert ein um **1,5 bis 2,3 Mio. EUR höherer jährlicher Zuschussbedarf** der öffentlichen Hand für den ÖPNV.