

1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) des Landkreises Lüneburg entspricht in vielen Fällen nicht mehr den Anforderungen an ein zeitgemäßes Mobilitätsangebot. So gibt es immer wieder Beschwerden von Fahrgästen, dass sowohl Stadtbusse als auch Regionalbusse, die die Hansestadt Lüneburg anfahren, in der Hauptverkehrszeit verspätet und überfüllt sind (keine Sitzplätze) und insgesamt zu wenig Komfort bieten. Einige Umlandgemeinden von Lüneburg sind in das Stadtbusnetz integriert, andere werden nur vom Regionalbus bedient. Diese verkehrliche Trennung entspricht jedoch nicht mehr überall den heutigen funktionalen Verflechtungen zwischen Lüneburg und seinen Umlandgemeinden. Auch das Fahrtenangebot auf den Regionalbusachsen zwischen Lüneburg und den anderen Zentren im Landkreis unterscheidet sich je nach Relation deutlich. In der Folge entstehen sehr unterschiedliche Verbindungsqualitäten. Das Busangebot in der Fläche wiederum ist vornehmlich auf die Schülerbeförderung ausgerichtet und für andere Nutzergruppen entsprechend unattraktiv.

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) spielt bei der verkehrlichen Erschließung des Landkreises derzeit nur eine untergeordnete Rolle, da es an den gut bedienten Hauptrelationen zwischen Lüneburg und Hamburg, Uelzen und Büchen nur wenige Haltepunkte gibt, während die Wendlandbahn zwischen Lüneburg und Nahrendorf (Bahnhof Göhrde) zwar häufiger hält. Allerdings liegen die Haltepunkte meist abseits der Siedlungsschwerpunkte und Fahrzeit sowie Fahrtenangebot sind unattraktiv.

Mit dem Anrufsammelmobil (ASM) gibt es zwar ein flexibles Bedienungsangebot, allerdings nur im Spätverkehr (sowie teilweise am Sonntagvormittag) auf ganz bestimmten Relationen und die Nutzungsbedingungen sind schwer verständlich. In der Stadt Bleckede, im Amt Neuhaus und in den Samtgemeinden Amelinghausen, Ostheide und Scharnebeck haben sich zwar mittlerweile Bürgerbusse bzw. ein kommunaler Fahrdienst als Mobilitätsalternativen etabliert und in der Samtgemeinde Bardowick gibt es eine entsprechende Initiative. Diese ehrenamtlich getragenen Angebote sind jedoch nur einem eingeschränkten Personenkreis zugänglich (Mitglieder der Bürgerbusvereine oder sozial schwache Bevölkerungsgruppen).

Zukünftig soll ein **integriertes Mobilitätskonzept (IMK) für den Landkreis Lüneburg** zu einem effizienteren und ressourcenschonenderen Ineinandergreifen der im Landkreis vorhandenen Mobilitätsformen beitragen. Ziel ist ein öffentlich zugängliches Mobilitätsangebot, das allen Bevölkerungsgruppen – unabhängig von Einkommen und Alter sowie vom Besitz eines eigenen Fahrzeugs – eine bedarfsgerechte Mobilität ermöglicht. Dabei sollen gleichermaßen Klimaschutzaspekte wie auch die Bezahlbarkeit und Umsetzungsfähigkeit der Angebote berücksichtigt werden. Der ÖPNV übernimmt im IMK eine zentrale Rolle. Finanzielle Einsparungen im ÖPNV stehen jedoch nicht im Vordergrund.

Im Jahr 2019 steht eine Neuvergabe der Linienkonzessionen im straßengebundenen ÖPNV an. Die Anforderungen an Umfang und Qualität des zukünftigen ÖPNV-Angebots wird der Landkreis Lüneburg als ÖPNV-Aufgabenträger im Nahverkehrsplan formulieren. Aktuell bereitet der Landkreis die turnusmäßige Fortschreibung des Nahverkehrsplans vor, der ab dem Jahr 2019 gültig sein wird. Zentraler Bestandteil des Nahverkehrsplans ist die Ausgestaltung des öffentlichen Busangebots im Landkreis.

Im ersten Schritt zur Erarbeitung des IMK lag der Fokus daher – ausgehend von einer Bestandsanalyse und einem regionalen Benchmark – auf Themenbereichen, die von **unmittelbarer Relevanz für die Ausgestaltung des Nahverkehrsplans** sind. In diesem Zusammenhang wurden u.a. folgende Fragen diskutiert:

- Ist eine stärkere Integration oder eine stärkere Trennung von städtischem und regionalem ÖPNV im Verflechtungsbereich der Hansestadt Lüneburg sinnvoll?
- Welche innovativen Mobilitätsangebote eignen sich, um die Bedarfe in den ländlichen Bereichen des Landkreises langfristig und wirtschaftlich vertretbar befriedigen zu können?
- Welche Rolle kann das Fahrrad/E-Bike bei der Flächenerschließung spielen, auch in Kombination mit dem ÖPNV?
- Welche verkehrlichen und wirtschaftlichen Folgen ergeben sich aus den Handlungsempfehlungen?

Der Prozess der Konzepterarbeitung war dabei transparent und unter Beteiligung der Öffentlichkeit (Bürger) und der betroffenen Akteure (Politik, Gemeinden, Verkehrsunternehmen, Institutionen und Interessenvertretungen) zu gestalten, so dass unterschiedliche Interessen, Positionen und Ideen austariert und aufgenommen werden konnten.

2 Arbeitsprozess und Beteiligung

Erklärtes Ziel des Landkreises Lüneburg war es, die Grundlagen für das IMK in einem transparenten Prozess unter Beteiligung der Öffentlichkeit sowie aller betroffenen Stellen zu erarbeiten. Als wesentliche Akteure wurden neben dem Landkreis selbst die Kommunen und die Kommunalpolitik genannt. Darüber hinaus sollten aber auch Fachakteure aus Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft bei der Erarbeitung eingebunden werden. Damit sollen die aus verkehrsplanerischen Ergebnisse von PTV um lokale Kenntnisse und Anforderungen ergänzt werden, um so zu bessere Ergebnissen für die Entscheidungsgrundlagen der Kreispolitik zu kommen.

Die Beteiligung im Planungsprozess erfolgte dabei in drei Schritten (vgl. Abbildung 1):

- Schritt 1: Bestandsaufnahme
- Schritt 2: Optimierung der Mobilitätsangebote
- Schritt 3: Finalisierung

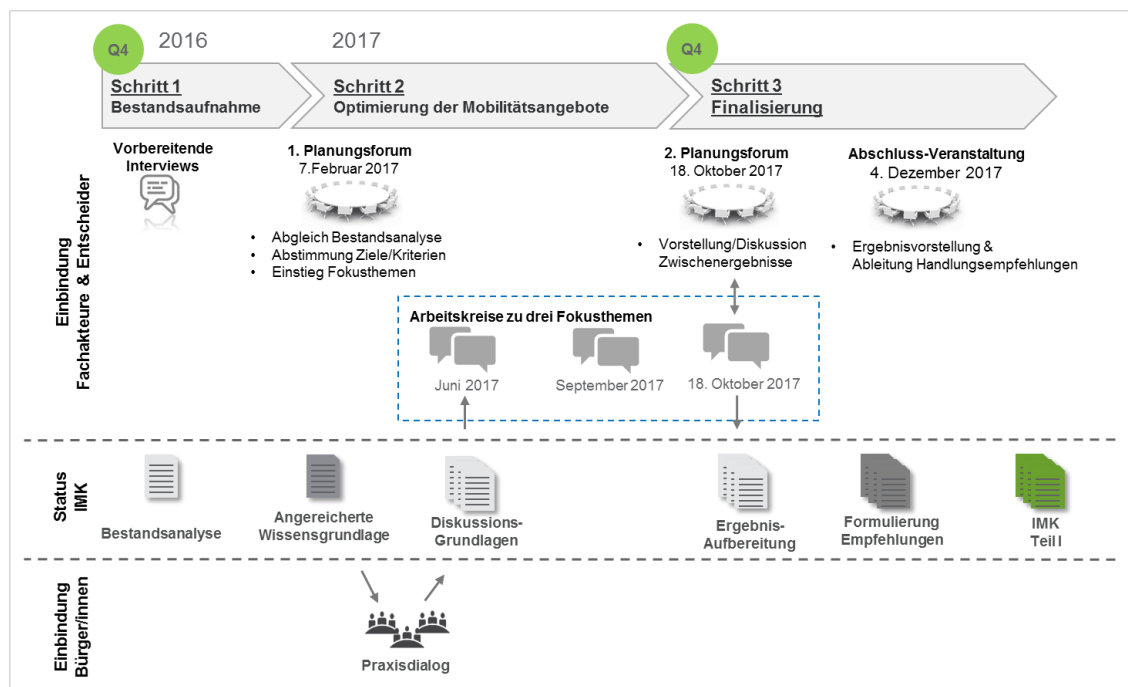


Abbildung 1: Übersicht über den Prozess zur Erarbeitung des IMK

Schritt 1: Bestandsaufnahme

Im ersten Schritt wurde eine Bestandsanalyse des Landkreises Lüneburg erstellt. Dies umfasste einen fachlichen Vergleich der bestehenden Mobilitätsangebote im Landkreis Lüneburg mit jenen in vergleichbaren Regionen (PTV). Zudem wurde die „gefühlte Mobilität“ im Landkreis durch **Leitfaden-Interviews** mit Akteuren aus dem gesamten Kreisgebiet sowie aus verschiedenen Tätigkeitsbereichen analysiert (IFOK). Die Kombination aus fachlicher und

ermöglichen, fand für sie am 16. November 2017 eine **Informationsveranstaltung** zu den zentralen Ergebnissen sowie den damit einhergehenden Kosten statt.

Der Öffentlichkeit und interessierten Mitgliedern des Planungsforums wurden die vollständigen Ergebnisse in einer weiteren Sitzung am **4. Dezember 2017** vorgestellt. Die Veranstaltung diente auch dem gemeinsamen Ausblick auf die Integration weiterer Bausteine in das IMK.

Alle (Zwischen-)Ergebnisse der o.g. Formate stehen im Rahmen von Präsentationen und Protokollen auf der Internetseite des Landkreises Lüneburg zur Verfügung.

3 ÖPNV im Landkreis Lüneburg im regionalen Vergleich

Ausgangspunkt bei der Erarbeitung des IMK sollte eine Bewertung der heutigen ÖPNV-Angebotsqualität in den unterschiedlichen Verkehrsräumen des Landkreises Lüneburg mithilfe einer vergleichenden Betrachtung sein (regionaler Benchmark). Hierzu wurden fünf Referenzräume ausgewählt, die in Größe und Raumstruktur mit der Hansestadt und dem Landkreis Lüneburg vergleichbar sind.

Auswahlkriterien für Referenzräume waren:

- ungefähr gleiche Einwohnerzahl des Zentrums (± 70.000 Einwohner)
- ländlich geprägte Region im Landkreis
- Lage in einer Metropolregion
- Lage in einem Verkehrsverbundgebiet
- wünschenswert: vergleichbarer Rechts-/Finanzierungsrahmen (→ Beispiele aus Land Niedersachsen)

Für den regionalen Benchmark herangezogen wurden folgende Regionen:



Hintergrundkarte: wikipedia

Abbildung 2: Referenzräume für den regionalen Benchmark

Neben der Erfassung raumstruktureller Vergleichsdaten (Einwohnerzahl und Einwohnerverhältnis Region und regionales Zentrum, Verwaltungsstruktur und zentralörtliche Funktion, Metropolregion und Verkehrsverbund) wurden vor allem

- **Stadt Neumünster** mit den Kreisen Plön, Rendsburg-Eckernförde und Segeberg
- **Stadt Delmenhorst** mit dem Landkreis Oldenburg
- **Stadt Celle** mit dem Landkreis Celle
- **Stadt Aschaffenburg** mit dem Landkreis Aschaffenburg
- **Stadt Bamberg** mit dem Landkreis Bamberg

die ÖPNV-Netzstruktur und das ÖPNV-Angebot vergleichend gegenübergestellt. Kriterien hierbei waren die ÖPNV-Netzhierarchie (Anzahl Netzebenen), die Betriebsformen nach Netzebene (konventioneller Linienverkehr, flexible Bedienung), die Linienzahl und die Liniennetzstruktur (Radial-, Durchmesser- oder Tangentiallinien), der Integrationsgrad von Stadt- und Regionalbusverkehr sowie Betriebszeiten und Fahrtenhäufigkeiten nach Verkehrstagen (Mo – Fr, Sa, So) und Tageszeit. Differenziert wurde hierbei nach den drei Ebenen: Regionales Zentrum (Ebene 1, Regionale Hauptverkehrsachsen (Ebene 2) und Achsenzwischenräume (Ebene 3). Auch das Angebot für multimodale Mobilität (P+R-, B+R-Stationen) sowie die Verfügbarkeit von ÖPNV-ergänzenden Mobilitätsangeboten (Bürgerbus, Carsharing, öffentl. Fahrradverleihsystem) wurde beleuchtet. Ein Benchmark zur ÖPNV-Nachfrage, zur Wirtschaftlichkeit des ÖPNV (Kosten und Zuschussbedarf) sowie zu den Umweltwirkungen war leider nicht möglich, da die hierfür benötigten Daten nicht oder nur unvollständig zur Verfügung standen.

Im Ergebnis des regionalen Benchmarks lässt sich insgesamt eine positive Bilanz ziehen. So ist der ÖPNV in der Hansestadt und im Landkreis Lüneburg im Vergleich zu ähnlich strukturierten Regionen gut aufgestellt und bietet große Potenziale! Er zeichnet sich aus durch eine klare ÖPNV-Netzhierarchie, einen angemessenen Integrationsgrad von Stadt- und Regionalverkehr, angebotsorientierte Taktfahrpläne im Stadtverkehr und teilweise auch auf regionalen ÖPNV-Achsen. Hervorzuheben ist auch das Anrufsammelmobil (ASM) als Spät- und Nachtverkehrsangebot mit ausgedehnte Betriebszeiten und der komfortablen Haustür-Bedienung am Zielort.

Dies bedeutet jedoch nicht, dass kein weiterer Verbesserungsbedarf besteht!

- Angebotsdefizite im ÖPNV gibt es vor allem in der „Fläche“, d.h. innerhalb von Gemeinden und im Zwischenortsverkehr (starke Ausrichtung auf die Schülerbeförderung, d.h. eingeschränkte Betriebszeiten und fehlende Vertaktung)
- Das ASM bietet zwar Fahrtangebote weit über die üblichen ÖPNV-Betriebszeiten hinaus. Fahrtenangebot und Nutzungsbedingungen sind jedoch je nach Ort und Relation sehr unterschiedlich, was das ASM unnötig verkompliziert. Auch die fehlende Integration in den ÖPNV-Tarif macht das ASM für viele Nutzer unattraktiv.
- Mit drei Bürgerbusvereinen und einem kommunalen Fahrdienst bestehen bereits erste ÖPNV-ergänzende Mobilitätsinitiativen auf Basis von bürgerschaftlichem Engagement. Die Angebote sind jedoch nur für bestimmte Nutzergruppen zugänglich (Mitglieder von Bürgerbusvereine, Sozialschwache).
- Die Radverkehrsinfrastruktur wurde und wird zwar kontinuierlich ausgebaut. Vorhandene Potenziale (Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr, Fahrradklima) scheinen jedoch noch nicht ausreichend ausgeschöpft.
- Der Landkreis Lüneburg hat mit dem Integrierten Mobilitätskonzept die Möglichkeit, auch Klimaziele festzulegen und investive und organisatorische Maßnahmen zur Förderung von ÖPNV-Nutzung und Radverkehr vorzusehen.

Detaillierte Ergebnisse des regionalen Benchmarks finden sich in Anhang 1.

4 Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Lüneburg

4.1 Bausteine eines Integrierten Mobilitätskonzepts

Integrierte Mobilitätskonzepte (IMK) sind ein verkehrsmittel- und system-übergreifender Ansatz, bei dem ÖPNV-Angebote, kommerzielle und ehrenamtlich organisierte Mobilitätsangebote sowie der Individualverkehr so aufeinander abgestimmt werden, dass ein möglichst flächendeckendes Gesamtangebot entsteht, das eine Nutzung verschiedener Verkehrsmittel mit nahtlosen Mobilitätsketten ermöglicht. Die Integration kann dabei eine technisch-planerische, informatorische, organisatorisch bzw. institutionelle und eine finanzielle Dimension haben.

Das mit dieser Studie erarbeitete integrierte Mobilitätskonzept fokussiert sich auf vier Bausteine, die unmittelbar relevant sind für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans und hierbei wiederum auf die technisch-planerische Integration der Bausteine:

➤ **IMK-Baustein „Stadt- und Regionalbus im Verflechtungsbereich von Lüneburg“**

In diesem IMK-Baustein waren zunächst die Optionen für eine funktionale Trennung oder Integration von Stadt- und Regionalbus im Verflechtungsbereich von Lüneburg auszuloten. Aufbauend auf einer Systemempfehlung wurden verschiedene Ansätze zur Neugestaltung des ÖPNV im Stadtgebiet geprüft (Ringlinien, Tangentiallinien, Busbeschleunigung durch das Auflassen von Haltestellen). Der IMK-Baustein enthält ein nach einem einheitlichen Taktraster entwickeltes Fahrplankonzept für den Stadtbusverkehr auf Basis des bestehenden Liniennetzes. Darüber hinaus werden Möglichkeiten zur Integration der Gemeinden Deutsch Evern und Wendisch Evern in das Stadtbusnetz aufgezeigt.

➤ **IMK-Baustein „ÖPNV-Achsenverkehre“**

Die ÖPNV-Achsen im Landkreis Lüneburg verbinden die Zentren in der Fläche mit dem Oberzentrum Lüneburg und dem Regional- und Fernverkehr auf der Schiene. Umfang und Qualität des ÖPNV-Angebots auf diesen Achsen bestimmen maßgebend die ÖPNV-Anbindung von Umlandgemeinden an Lüneburg, die nicht in das Stadtbusnetz eingebunden sind, die Gleichwertigkeit der Anbindung von regionalen Zentren an Lüneburg und die Möglichkeiten zur Schaffung schneller Verbindungen in die Fläche. Der IMK-Baustein enthält daher ein entsprechendes Fahrplankonzept für regionale Hauptlinien und Regionallinien auf ÖPNV-Achsen, das ihrer Verbindungsfunktion Rechnung trägt, Entlastungen für die Innenstadt von Lüneburg bringt und gute Möglichkeiten zur Verknüpfung von Flächenbedienung und Achsenverkehren bietet.

➤ **IMK-Baustein „ÖPNV-Flächenbedienung“**

Um auch dem Bedarf in den ländlichen Bereichen des Landkreises wirtschaftlich vertretbar gerecht werden zu können, sind flexible Bedienungsformen im ÖPNV

und Möglichkeiten zur Einbindung von alternativen Mobilitätsangeboten (z.B. Bürgerbus) zu berücksichtigen. Der IMK-Baustein enthält daher einen Vorschlag für ein flächendeckendes Rufbuskonzept in den Zwischenräumen der ÖPNV-Achsen. Darüber hinaus werden Vorschläge für neue, auf Berufs- und Ausbildungspendler in der Fläche ausgerichtete Linienverkehre gemacht. Hierbei werden bereits bestehende Fahrtenangebote in der Hauptverkehrszeit in neuen Linien zusammengefasst, um eine bessere Vermarktung zu ermöglichen.

➤ **IMK-Baustein „Radverkehr“**

Im IMK spielen Fahrrad und E-Bike bzw. Pedelec als Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) und im Zusammenspiel mit dem ÖPNV eine wichtige Rolle. Mit einem attraktiven Radverkehrsangebot soll die Funktion des Rads als geeignetes Verkehrsmittel für kürzere und mittlere Strecken gestärkt werden. Betrachtet wird in diesem Zusammenhang zum einen der Übergangsbereich zwischen dem Stadtgebiet Lüneburg und dem Umland. Mit der Verlängerung der innerstädtischen Fahrradinfrastruktur in die Umlandgemeinden soll die verkehrsentlastende Funktion des Fahrrads im Verflechtungsbereich gestärkt werden. In diesem Zusammenhang wurde auch geprüft, welche Möglichkeiten zur Erweiterung des bestehenden Fahrradverleihsystems in Lüneburg bestehen. Zudem soll im ländlichen Raum die kombinierte Nutzung von Rad und ÖPNV gefördert werden, wobei das Rad das geeignete Verkehrsmittel für die „erste bzw. letzte Meile“ ist, während der ÖPNV die größeren Distanzen abdeckt. Ein gutes Radwegenetz und radfreundliche Infrastruktur an den Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV sind hierzu notwendig. Ergänzend hierzu werden nicht-investive Maßnahmen zur Förderung des Fahrradklimas vorgeschlagen.

Mit diesen Bausteinen gilt das IMK aber nicht als abgeschlossen! Vielmehr sollte das IMK ein „lebendes Konzept“ sein, das um weitere Themen bzw. Bausteine ergänzt und kontinuierlich an sich verändernde Mobilitätsangebote, Nutzerbedürfnisse und Rahmenbedingungen angepasst werden kann.

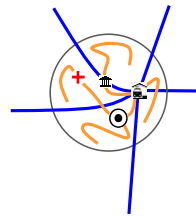
So ist neben dem Busverkehr auch der **Schienerpersonennahverkehr (SPNV)** ein wichtiger Baustein eines integrierten Mobilitätskonzepts. Er wurde im Rahmen dieser Studie zwar nicht näher betrachtet, da er nicht in die gesetzliche Zuständigkeit des Landkreises fällt. Gleichwohl gibt es im Landkreis Initiativen, um den Bahnverkehr als integralem Bestandteil eines ganzheitlichen Mobilitätskonzepts wieder eine größere Bedeutung zukommen zu lassen, und zwar auch für die Mobilität innerhalb des Landkreises. Angestrebt wird insbesondere eine Beschleunigung und Angebotsverdichtung auf der Wendlandbahn (Lüneburg – Dannenberg) sowie die Reaktivierung der Bahnstrecken Lüneburg – Amelinghausen und Lüneburg – Bleckede für den SPNV. Diese Reaktivierungen wird der Landkreis in einem gesonderten Gutachten untersuchen lassen. Die Ergebnisse fließen gegebenenfalls in eine Fortschreibung des IMK ein.

Ein weiterer zusätzlicher Baustein des IMK kann ein kreisweites Radverkehrskonzept sein, u.a. mit einem Vorrangnetz für zwischengemeindliche Radverkehrsverbindungen.

4.2 ÖPNV-Produkte

Um das Zusammenspiel der verschiedenen Mobilitätsangebote im IMK gestalten zu können, ist es zunächst einmal notwendig, die relevanten ÖPNV-Produkte hinsichtlich Funktion, Merkmale und Angebot voneinander abzugrenzen. Die folgenden Definitionen beziehen sich auf die Produkte Stadtbus, Regionalbus und Rufbus.

	<h3>Stadtbus</h3>
<p>Funktion</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Erschließung Stadtgebiet Lüneburg (alle Stadtteile) ▶ Erschließung Umlandgemeinden mit enger struktureller Verflechtung ▶ vorrangig Anbindung der Erschließungsgebiete an die Innenstadt Lüneburg und an wichtige Ziele im Stadtgebiet (Behörden, Schulen, Universität, Krankenhäuser, Kultur- und Freizeiteinrichtungen) <p>Angebot</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Betriebszeiten <ul style="list-style-type: none"> ▶ Mo – Fr: 5:00 – 22:00 Uhr ▶ Samstag: 6:00 – 21:00 Uhr ▶ Sonntag: 9:00 – 20:00 Uhr ▶ Fahrtenangebot <ul style="list-style-type: none"> ▶ angebotsorientierter Fahrplan im 15-/ 30-min-Taktraster ▶ tagesdurchgängiges Fahrtenangebot ▶ HVZ-Verdichtung bei Bedarf ▶ Abweichungen bei Linien mit definierten Sonderfunktionen (z.B. 5001: ZOB – Leuphana) <p>Weitere Merkmale</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ einheitlicher Linienweg für alle Fahrten einer Linie ▶ Halt an allen Haltestellen auf dem Linienweg ▶ Anschluss an Metronom ▶ Einsatz von Niederflurfahrzeugen (zukünftig auch Elektro-Bus) 	



Regionalbus

Funktion

- Verbindung der Zentren im Landkreis mit Lüneburg (Achsenverkehre)
- Bedienung nachfragestarker Relationen (v.a. Berufs- und Ausbildungspendler)
- Schülerbeförderung

Angebot (ÖPNV-Achsen)

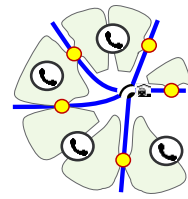
- Betriebszeiten (Orientierungswerte)
 - Mo – Fr: 5:00 – 21:00 Uhr
 - Samstag: 6:00 – 20:00 Uhr
 - Sonntag: 9:00 – 20:00 Uhr
- Fahrtenangebot
 - Mo – Fr: mind. stündlich
 - Sa+So: mind. zweistündlich
 - tagesdurchgängiges Fahrtenangebot
 - nach Möglichkeit Taktverkehr

Angebot (nachfragestarker Relationen und Schülerbeförderung)

- nachfrageabhängiger Fahrplan

Weitere Merkmale

- möglichst einheitlicher Linienweg für alle Fahrten einer Linie, variable Linienwege nur in Ausnahmefällen (z.B. Schülerverkehr)
- Gebiete ohne Stadtbus: Halt an allen Haltestellen auf dem Linienweg
- Stadtbus-Bedienungsgebiet: Halt nur an wichtigen Zielen im Stadtgebiet (Behörden, Schulen, Universität, Krankenhäuser, regional bedeutsame Kultur- u. Freizeiteinrichtungen)
- Verknüpfung primär am ZOB Lüneburg, „Am Sande“ nur, wenn auf Linienweg
- alle Achsenverkehre: Anschluss an Metronom



Rufbus

Funktion

- ▶ Flächenerschließung der Gemeinden in den Achsenzwischenräumen

Angebot

- ▶ Betriebszeiten
 - ▶ Mo – Fr: 5:00 – 21:00 Uhr
 - ▶ Samstag: *noch zu klären*
 - ▶ Sonntag: *noch zu klären*
- ▶ Fahrtenangebot
 - ▶ 2h-Takt
 - ▶ tagesdurchgängiges Fahrtenangebot
 - ▶ fährt parallel zum Schülerverkehr

Weitere Merkmale

- ▶ Bedienungsgebiet statt Linienweg
→ gefahren wird nachfrageabhängig die jeweils optimale Tour
- ▶ nachfragegesteuert Fahrtwunschanmeldung
- ▶ Voranmeldezeit: maximal 1 h
- ▶ Halt an allen Haltestellen (optional: Haustür-Bedienung)
- ▶ Anschluss an Regionalbus (Achsenverkehr)

Diese Produkte können bei Bedarf weiter differenziert werden. Um jedoch die Transparenz und Übersichtlichkeit für die ÖPNV-Nutzer zu gewährleisten, sollte die Zahl der ÖPNV-Produkte begrenzt werden.

Neben den oben genannten Produktdefinitionen wären weitere Definitionen denkbar, z.B. „Schülerspezialverkehre“ für ausschließlich der Schülerbeförderung dienende ÖPNV-Angebote oder „Anrufsammelmobil (ASM-Nacht)“ für das bereits bestehende Spät- und Nachtverkehrsangebot in der Hansestadt und im Landkreis.