

Anhang 1: ÖPNV im Landkreis Lüneburg im regionalen Vergleich (Benchmark)

Inhalt

Vorbemerkung	3
1 Raumstruktur und Verwaltungsorganisation	4
2 ÖPNV im Regionalen Zentrum und im Stadt-Umland-Bereich	6
2.1 ÖPNV-Netzebenen (ohne Regionalbus) und Betriebsformen nach Netzebene	6
2.2 ÖV-Liniennetzstruktur.....	7
2.3 Integrationspotenzial von Stadt- und Regionalbusverkehr.....	7
2.4 Betriebszeiten im ÖPNV nach Verkehrstagen	8
2.5 Fahrtenangebot/Taktzeiten nach Verkehrstagen und Netzebenen	9
3 ÖPNV in der Region	11
3.1 ÖPMV-Netzebenen und Betriebsformen nach Netzebene	11
3.2 ÖV-Liniennetzstruktur.....	12
3.3 Betriebszeiten im ÖPNV nach Verkehrstagen	12
3.4 Fahrtenangebot/Taktzeiten nach Verkehrstagen und Netzebenen	13
4 Multimodale Mobilität und ÖPNV-ergänzende Mobilitätsangebote	15

Vorbemerkung

Der vorliegende Anhang 1 zum Integrierten Mobilitätskonzept für den Landkreis Lüneburg (Schlussbericht) enthält eine vergleichende Betrachtung der heutigen ÖPNV-Angebotsqualität in den unterschiedlichen Verkehrsräumen des Landkreises Lüneburg einerseits und strukturell vergleichbaren Referenzräumen andererseits.

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

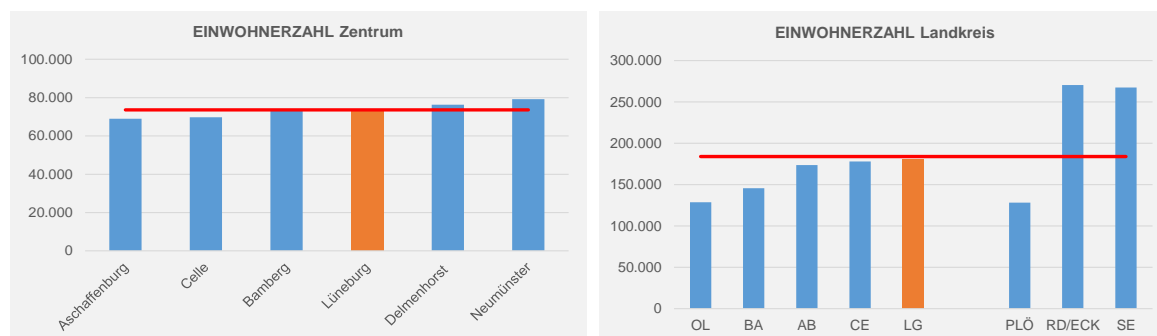
Abbildung 1: Referenzräume für den regionalen Benchmark

- **Stadt Neumünster** mit den Kreisen Plön (PLÖ), Rendsburg-Eckernförde (RD/ECK) und Segeberg (SE)
- **Stadt Delmenhorst** mit dem Landkreis Oldenburg (OL)
- **Stadt Celle** mit dem Landkreis Celle (CE)
- **Stadt Aschaffenburg** mit dem Landkreis Aschaffenburg (AB)
- **Stadt Bamberg** mit dem Landkreis Bamberg (BA)

Zunächst werden die Rahmenbedingungen für den ÖPNV anhand von ausgewählten Kriterien der Raumstruktur und der Verwaltungsorganisation gegenübergestellt (Kapitel 1). Dann folgt jeweils ein Vergleich der ÖPNV-Strukturen und -Angebote im regionalen Zentrum bzw. im Stadt-Umland-Bereich (Kapitel 2) sowie in der Region (Kapitel 3). Abschließend wird geschaut, welche Angebote der multimodalen Mobilität und welche ÖPNV-ergänzenden Mobilitätsangebote die Vergleichsregionen bieten (Kapitel 4). Mittelwertberechnungen schließen die Stadt bzw. den Landkreis Lüneburg jeweils ein.

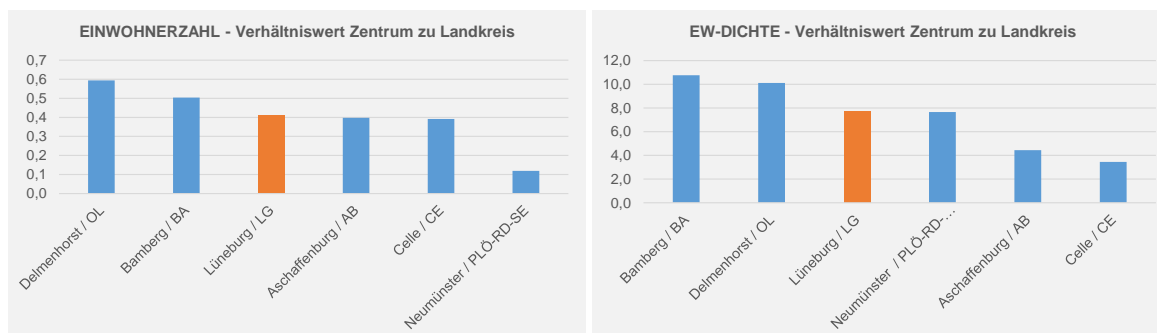
1 Raumstruktur und Verwaltungsorganisation

Einwohnerzahl



Sowohl die Stadt als auch der Landkreis Lüneburg erreichen hinsichtlich der Einwohnerzahl den Mittelwert der Vergleichsregionen (rote Linie).

Einwohnerverteilung



Die Verhältniswerte aus der Einwohnerzahl bzw. der Einwohnerdichte im regionalen Zentrum und im jeweiligen Landkreis (einschließlich des regionalen Zentrums) sind ein Maß für die Einwohnerverteilung in den Vergleichsregionen und damit auch für die Verteilung der Nachfragepotenziale im ÖPNV, die wiederum das ÖPNV-Angebot bestimmen. Stadt und Landkreis Lüneburg liegen hier jeweils im Mittelfeld der Vergleichsregionen.

Verwaltungsstruktur und zentralörtliche Funktion des Zentrums

Stadt	kreisfrei	zentralörtliche Funktion
Aschaffenburg	ja	OZ
Bamberg	ja	OZ
Celle	nein	OZ
Delmenhorst	ja	MZ mit Teilfunktion OZ
Lüneburg	nein	OZ
Neumünster	ja	OZ

Die Stadt Lüneburg ist neben der Stadt Celle die einzige kreisangehörige Stadt dieser Größenordnung. Die übrigen Vergleichsstädte sind kreisfrei. Dabei übernimmt die Stadt

Lüneburg wie die meisten übrigen Vergleichsstädte die Funktion eines Oberzentrums (OZ) für die Region. Lediglich die Stadt Delmenhorst ist ein Mittelzentrum (MZ) mit oberzentralen Teilfunktionen.

Überregionale Kooperation

Stadt/Landkreis	Metropolregion	Verkehrsverbund
Aschaffenburg / AB	Frankfurt/Rhein-Main	VAB
Bamberg / BA	Nürnberg	VGN
Celle / CE	Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg	GVH
Delmenhorst / OL	Bremen/Oldenburg	VBN
Lüneburg / LG	Hamburg	HVV (tlw.)
Neumünster / PLÖ-RD-SE	Hamburg (tlw.)	HVV / SH-Tarif

Stadt und Landkreis Lüneburg gehören wie alle anderen Referenzräume zu Metropolregionen und sind (in weiten Teilen) in Verkehrsverbünde mit einheitlichen ÖPNV-Tarifen eingebunden.

2 ÖPNV im Regionalen Zentrum und im Stadt-Umland-Bereich

2.1 ÖPNV-Netzebenen (ohne Regionalbus) und Betriebsformen nach Netzebene

Stadt	Netzebene		
	1	2	3
Aschaffenburg	Stadtnetz		
Bamberg	Stadtnetz		
Celle	Hauptnetz	Ergänzungsnetz	Schwachverkehrsnetz
Delmenhorst	Tagesnetz	Freizeitnetz	
Lüneburg	Tagesnetz	Freizeitnetz (Bus)	Freizeitnetz (ASM)
Neumünster	Tagesnetz	Freizeitnetz	Früh- und Spätverkehr

Übernahme der Bezeichnungen z.T. aus Nahverkehrsplänen oder eigene Herleitung von PTV

Stadt	Netzebene			FBF-Sondertarif
	1	2	3	
Aschaffenburg	kLV	FBF		ja
Bamberg	kLV	FBF		nein
Celle	kLV	kLV	FBF	ja
Delmenhorst	kLV	kLV		--
Lüneburg	kLV	kLV	FBF	ja
Neumünster	kLV	FBF	kLV	nein

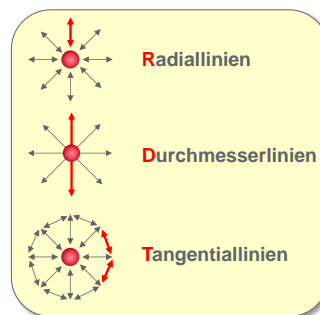
kLV = konventioneller Linienverkehr / FBF = flexible Bedienungsformen

Unterscheidet man im Freizeitnetz (Fahrtenangebote, die nach 20.00 Uhr stattfinden, und Wochenendverkehre an Sonnabenden sowie an Sonn- und Feiertagen) nach den verschiedenen Betriebsformen, so gibt es in Lüneburg drei Netzebenen mit unterschiedlichen Funktionen. Dies ist auch in Celle und Neumünster der Fall, während die übrigen Vergleichsstädte mit einer oder zwei Netzebenen auskommen. Damit sind in Lüneburg die Grundlagen für eine differenzierte, nachfrageorientierte Bedienung mit verschiedenen ÖPNV-Produkten gegeben. Im Nahverkehrsplan des Landkreises Lüneburg wird dabei die Netzstruktur im Stadtverkehr über die Verkehrszeiten bestimmt (Tagesnetz in Haupt- und Normalverkehrszeiten, Freizeitnetz in Schwachverkehrszeiten).

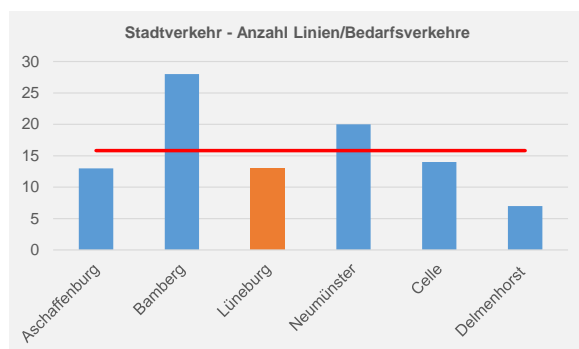
Wie in den meisten Vergleichsstädten setzt auch die Hansestadt Lüneburg im Stadtgebiet und im Verflechtungsbereich im Tagesverkehr auf den konventionellen Linienverkehr, während in Schwachverkehrszeiten (d.h. im Freizeitnetz) mit dem Anrufsammelmobil (ASM) auch flexible, d.h. nachfragegesteuerte Bedienungsformen zum Einsatz kommen. Ähnlich wie in Aschaffenburg und Celle ist das ASM nicht in den allgemeinen ÖPNV-Tarif integriert; es gilt jeweils ein Sondertarif.

2.2 ÖV-Liniennetzstruktur

Stadt	Radial-linien	Durchmesser-linien	Tangential-linien
Aschaffenburg	R		T
Bamberg	R		
Celle	R		
Delmenhorst	R	D	
Lüneburg	R	D	
Neumünster	R		T



In allen Vergleichsstädten bilden Radiallinien, die auf das Stadtzentrum und/oder einen zentralen ÖPNV-Verknüpfungspunkt ausgerichtet sind, ein wesentliches Element der ÖPNV-Liniennetzstruktur. In Lüneburg kommen – ebenso wie in Delmenhorst – zusätzlich noch Durchmesserlinien zum Einsatz, die über das Stadtzentrum den zentralen ÖPNV-Verknüpfungspunkt hinaus führen. Tangentiallinien, die Stadtteile an der Peripherie unter Umgehung des Stadtzentrums miteinander verbinden, gibt es nur in Aschaffenburg und Neumünster.

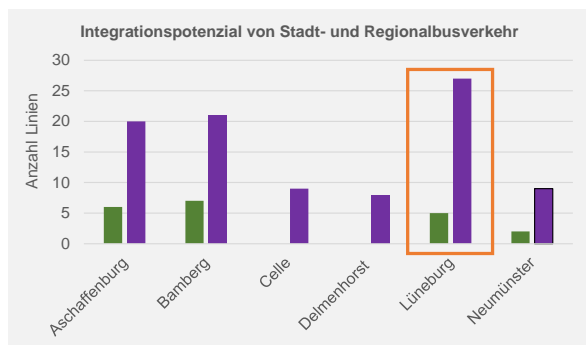


Die Zahl der Buslinien bzw. Bedarfsverkehr sagt zwar nichts über Umfang und Qualität des ÖPNV-Angebots aus. Allerdings ist bei der Liniennetzgestaltung immer abzuwägen, dass eine kleinteilige und individuelle Netzgestaltung mit vielen Linien meist zulasten der Übersichtlichkeit und Verständlichkeit des Netzes für die ÖPNV-Nutzer geht. Die Hansestadt Lüneburg nimmt unter den Vergleichsstädten mit 13 Linien (ohne ASM) einen unteren Mittelplatz ein (Durchschnittswert: 15,8 Linien).

2.3 Integrationspotenzial von Stadt- und Regionalbusverkehr

Ein hoher Integrationsgrad von Stadt- und Regionalbusverkehr liegt immer dann vor, wenn der Regionalbus im Stadtgebiet Erschließungsfunktionen für den Stadtbus übernimmt und die Fahrpläne von Stadt- und Regionalbus in hohem Maße aufeinander abgestimmt sind. Um den Integrationsgrad von Stadt- und Regionalbus für alle Vergleichsstädte bewerten zu können, müsste jeweils detailliert untersucht werden,

welche Haltestellen im Stadtgebiet auch oder ausschließlich vom Regionalbus bedient werden und wie die Fahrtenangebote miteinander verflochten sind. Da dies mit einem sehr hohen Aufwand verbunden ist, wird zumindest das jeweilige Integrationspotenzial anhand der Zahl der in die Stadtgebiete einfahrenden Regionalbuslinien einerseits und der Zahl der aus dem Stadtgebiet in die Umlandgemeinden ausfahrenden Stadtbushlinien andererseits analysiert werden.

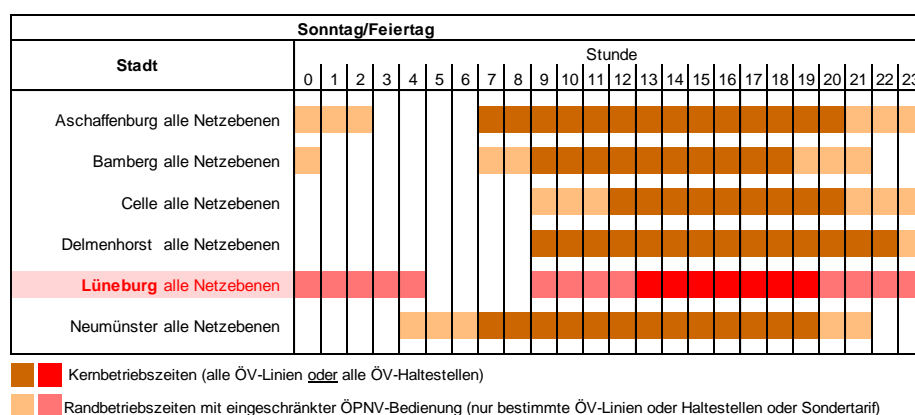


Im Städtevergleich hat die Hansestadt Lüneburg mit 6 Stadtbush- und 27 Regionalbuslinien das mit Abstand höchste Integrationspotenzial, gefolgt von der Stadt Bamberg. Allerdings haben von den 27 Regionalbuslinien alleine 8 Linien die Hauptfunktion „Schülerbeförderung“ und bieten damit nur ein eingeschränktes, auf die Schülerbeförderung ausgerichtetes Fahrtenangebot.

2.4 Betriebszeiten im ÖPNV nach Verkehrstagen

		Montag - Freitag																								
		Stunde																								
Stadt		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Aschaffenburg alle Netzebenen																										
Bamberg alle Netzebenen																										
Celle alle Netzebenen																										
Delmenhorst alle Netzebenen																										
Lüneburg alle Netzebenen																										
Neumünster alle Netzebenen																										

		Samstag																								
		Stunde																								
Stadt		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Aschaffenburg alle Netzebenen																										
Bamberg alle Netzebenen																										
Celle alle Netzebenen																										
Delmenhorst alle Netzebenen																										
Lüneburg alle Netzebenen																										
Neumünster alle Netzebenen																										



Im Vergleich fällt auf, dass die Kernbetriebszeit in Lüneburg werktags bereits um 21 Uhr endet und danach nur das ASM mit seinem Sondertarif zur Verfügung steht. In den Städten Aschaffenburg und Delmenhorst steht das reguläre ÖPNV-Angebot werktags hingegen bis mindestens 22 Uhr zur Verfügung, wenn auch mit ausgedünntem Fahrtenangebot.

In den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag hingegen fällt die lange Betriebszeit des ASM in Lüneburg bis in die frühen Morgenstunden auf.

An Sonntagen wiederum ist die Betriebszeit des regulären ÖPNV in Lüneburg auf den Zeitraum 13 bis 20 Uhr begrenzt und damit deutlich eingeschränkter als in den übrigen Vergleichsstädten.

2.5 Fahrtenangebot/Taktzeiten nach Verkehrstagen und Netzebenen

Montag - Freitag			
Stadt	Taktzeiten [min] nach Verkehrszeit		
	HVZ	NVZ	SVZ
Aschaffenburg 1. Netzebene	15//30 / 20/40	30/60 / 20/40	30/(60)
Bamberg 1. Netzebene	15//30 / 20/40	30/40	30/60
1. Netzebene	30/60	30/60	60
Celle 2. Netzebene	30/60	30/60	60
3. Netzebene			60
Delmenhorst 1. Netzebene	30/60	30/60	60
2. Netzebene			60
1. Netzebene	20/30	20/30	---
Lüneburg 2. Netzebene			30/60
3. Netzebene			60
Neumünster 1. Netzebene	20/40/(30)/60	20/40/(30)/60	40/60
2. Netzebene			60

Samstag			
Stadt	Taktzeiten [min] nach Verkehrszeit		
	HVZ	NVZ	SVZ
Aschaffenburg 1. Netzebene		15/30/60	30/60
Bamberg 1. Netzebene		(40) 15/30/60	60
1. Netzebene		30/60	60
Celle 2. Netzebene		30/60	60
3. Netzebene			60
Delmenhorst 1. Netzebene		30/60	60
2. Netzebene			60
1. Netzebene		30/60	
Lüneburg 2. Netzebene			60
3. Netzebene			60
Neumünster 1. Netzebene		20/40/(30)/60	40/60
2. Netzebene			60

Sonntag/Feiertag			
Stadt	Taktzeiten [min] nach Verkehrszeit		
	HVZ	NVZ	SVZ
Aschaffenburg 1. Netzebene			30/60
Bamberg 1. Netzebene			(40) 30/60
1. Netzebene			60
Celle 2. Netzebene			60
3. Netzebene			60
Delmenhorst 1. Netzebene			
2. Netzebene			60
1. Netzebene			
Lüneburg 2. Netzebene			60
3. Netzebene			60
Neumünster 1. Netzebene			60/120
2. Netzebene			60

Das Fahrtenangebot bzw. die Taktzeiten Stadtverkehr Lüneburg entsprechen weitgehend denen der Vergleichsstädte. Allerdings fällt auf, dass sich in Lüneburg die Taktraster an Werktagen in der Haupt- und Normalverkehrszeit (HVZ/NVZ) je nach Linie unterscheiden und damit nicht kompatibel zueinander sind (20-Minutentakt oder 30-Minutentakt). In den Vergleichsstädten hingegen sind die Taktraster einheitlich.

3 ÖPNV in der Region

3.1 ÖPNV-Netzebenen und Betriebsformen nach Netzebene

Landkreis	Netzebene			
	1	2	3	4
Aschaffenburg	Hauptlinien	Flächenerschließung	Schwachverkehrsnetz (Stadt-Umland-Bereich)	
Bamberg	Regionalbusnetz			
Celle	Hauptnetz	Ergänzungsnetz		
Oldenburg	Verbindungen	Flächenerschließung	Schülerverkehr	Nachtverkehr
Lüneburg	Regionale Hauptlinien	Regionallinien	Regionale Nebenlinien	Anrufsammelmobil (ASM) in der SVZ
Plön	Hauptlinien	Flächenerschließung		
Rendsbg.-Eckernförde	(Hauptlinien)	Flächenerschließung		
Segeberg	Busgrundnetz	Busergänzungsnetz	Regionales Busergänzungsnetz (Stadt-Umland-Bereich)	

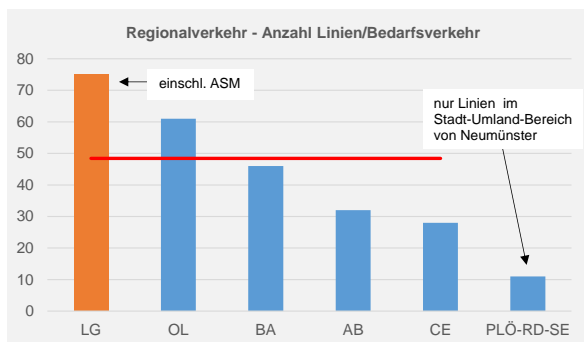
Übernahme der Bezeichnungen z.T. aus Nahverkehrsplänen oder eigene Herleitung von PTV

Landkreis	Netzebene				FBF-Sondertarif	
	1	2	3	4		
Aschaffenburg	kLV	kLV	FBF		ja	
Bamberg	kLV				-	
Celle	kLV	FBF	kLV	FBF	ja	
Oldenburg	kLV	kLV	(FBF)	kLV	kLV	nein
Lüneburg	kLV	kLV	kLV	FBF	ja	
Plön	kLV	kLV			-	
Rendsbg.-Eckernförde	kLV	kLV			-	
Segeberg	kLV	kLV	kLV	FBF	nein	

kLV = konventioneller Linienverkehr / FBF = flexible Bedienungsformen

Der ÖPNV im Landkreis Lüneburg hat, wenn man das nachfragegesteuerte Anrufsammelmobil (ASM) als eigene Netzebene versteht, mit insgesamt vier Netzebenen eine vergleichsweise ausdifferenzierte ÖPNV-Struktur. Es ist jedoch eine klare Zuordnung „Netzebene → Betriebsform“ erkennbar.

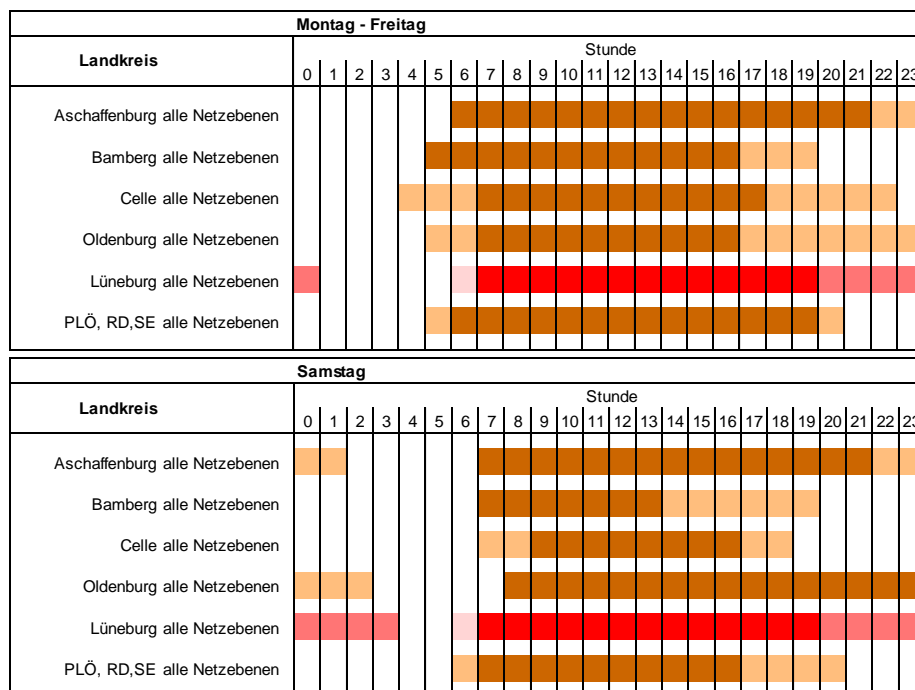
3.2 ÖV-Liniennetzstruktur

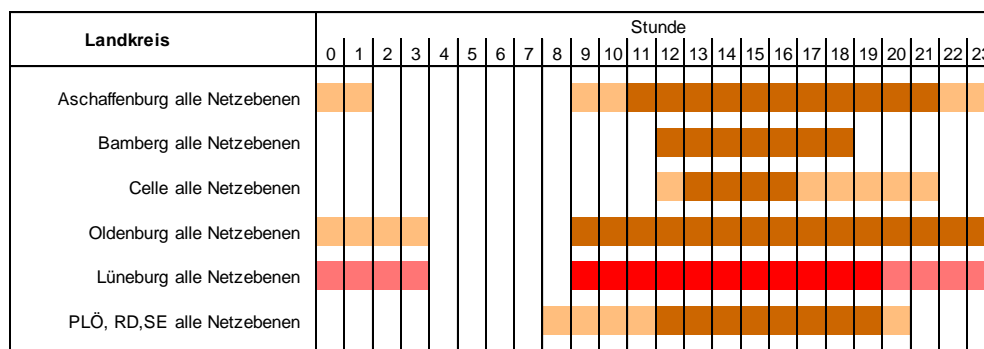


Im regionalen Vergleich hat der Landkreis Lüneburg eine überdurchschnittlich hohe Zahl an ÖPNV-Linien (Durchschnittswert: 48 Linien). Bei der Liniennetzgestaltung sollte jedoch abgewogen werden, dass eine kleinteilige und individuelle Netzgestaltung mit vielen Linien meist zulasten der Übersichtlichkeit und Verständlichkeit des Netzes für die ÖPNV-Nutzer geht.

Alle Vergleichsregionen setzen sowohl auf das Zentrum ausgerichtete Radiallinien ein als auch Tangentiallinien, die entweder auf kleinere regionale Zentren in der Fläche ausgerichtet sind oder die Schülerverkehrsrelationen abdecken.

3.3 Betriebszeiten im ÖPNV nach Verkehrstagen





■ Kernbetriebszeiten (alle ÖV-Linien oder alle ÖV-Haltestellen)
■ Randbetriebszeiten mit eingeschränkter ÖPNV-Bedienung (nur bestimmte ÖV-Linien oder Haltestellen oder Sondertarif)

Im regionalen Vergleich weist der Regionalbusverkehr des Landkreises Lüneburg eine relativ gute Betriebszeitenabdeckung auf. Mit dem ASM besteht insbesondere im Spät- und Nachtverkehr ein auf den ersten Blick überdurchschnittlich gutes Angebot, das jedoch durch die Nutzungsbedingungen (Fahrten nur von Lüneburg stadtauswärts, gesonderter Tarif) stark eingeschränkt wird.

3.4 Fahrtenangebot/Taktzeiten nach Verkehrstagen und Netzebenen

Landkreis	Montag - Freitag		
	HVZ	Taktzeiten nach Verkehrszeit	
		NVZ	SVZ
Aschaffenburg 1. Netzebene	1h	1h	2h
2. Netzebene	1h	1h	2h
3. Netzebene			30 min
Bamberg 1. Netzebene	bedarfsorientiert, unvertaktet	bedarfsorientiert, unvertaktet	bedarfsorientiert, unvertaktet
Celle 1. Netzebene	30/60	1h (2h)	1h (2h)
2. Netzebene	2h+V	2h	2h
Oldenburg 1. Netzebene	30min	1h	1h
2. Netzebene	1h-/2h	2h	2h
3. Netzebene	bedarfsorientiert, unvertaktet	bedarfsorientiert, unvertaktet	
4. Netzebene			einzelne Fp.
Lüneburg 1. Netzebene	<i>tlw. 1h</i>	<i>tlw. 1h</i>	<i>tlw. 1h</i>
2. Netzebene	unvertaktet	unvertaktet	unvertaktet
3. Netzebene	unvertaktet	unvertaktet	
4. Netzebene			1h
Plön 1. Netzebene	1-2 stündlich	1-2 stündlich	2-stündlich
Rendsbg.-Eckernförde 2. Netzebene	1-2 stündlich	1-2 stündlich	2-stündlich
Segeberg 3. Netzebene	1h bis bedarfsorientiert	1h bis bedarfsorientiert	1h bis bedarfsorientiert

Samstag			
Landkreis	Taktzeiten nach Verkehrszeit		
	HVZ	NVZ	SVZ
Aschaffenburg	1. Netzebene		2h
	2. Netzebene		(1h) 2h
	3. Netzebene		30 min
Bamberg	1. Netzebene		Einzelfahrten
Celle	1. Netzebene		(30/60min) 2h
	2. Netzebene		3h
Oldenburg	1. Netzebene		1h
	2. Netzebene		2h
	3. Netzebene		
	4. Netzebene		einzelne Fahrtenpaare
Lüneburg	1. Netzebene		tlw. 1h
	2. Netzebene		unvertaktet
	3. Netzebene		Einzelfahrten
	4. Netzebene		1h
Plön Rendsbg.- Eckernförde Segeberg	1. Netzebene		zweistündlich/Einzelfahrten
	2. Netzebene		zweistündlich/Einzelfahrten
	3. Netzebene		(1h bis Einzelfahrten)
Sonntag/Feiertag			
Landkreis	Taktzeiten nach Verkehrszeit		
	HVZ	NVZ	SVZ
Aschaffenburg	1. Netzebene		2h
	2. Netzebene		(1h) 2h
	3. Netzebene		30 min
Bamberg	1. Netzebene		sehr wenige Einzelfahrten
Celle	1. Netzebene		2h (3h)
	2. Netzebene		2-3 Fp.
Oldenburg	1. Netzebene		1h (2h)
	2. Netzebene		
	3. Netzebene		
	4. Netzebene		einzelne Fahrtenpaare
Lüneburg	1. Netzebene		(1h) 2h / Einzelfahrten
	2. Netzebene		unvertaktet
	3. Netzebene		
	4. Netzebene		1h
Plön Rendsbg.- Eckernförde Segeberg	1. Netzebene		Einzelfahrten
	2. Netzebene		Einzelfahrten
	3. Netzebene		(tlw. 1h-Takt)

Für den Regionalbusverkehr im Landkreis Lüneburg an Werktagen und an Samstagen gilt, dass selbst auf regionalen Hauptlinien (Netzebene 1) keine durchgehende Vertaktung besteht und alle übrigen Netzebenen unvertaktet sind. An Sonntagen gibt es zumindest auf einigen regionalen Hauptlinien (Netzebene 1) ein vertaktetes Fahrtenangebot. Im Vergleich hierzu bieten die Landkreise Aschaffenburg, Celle und Oldenburg mindestens auf den jeweiligen ÖPNV-Hauptlinien mit einer stringenter Vertaktung der Fahrpläne eine deutlich bessere Angebotsqualität.

4 Multimodale Mobilität und ÖPNV-ergänzende Mobilitätsangebote

		multimodale Verknüpfung	Bürgerbus	Radverkehr	Fahrradverleihsystem	Carsharing	Sonstiges
Aschaffenburg	Stadt	P+R	nein	Radverkehrskonzept Fahrradforum	nein	ja	
	Region	nein	1 (ehrenamtl. Fahrdienst)	ADFC-AK Radverkehr	nein	nein	
Bamberg	Stadt	P+R	nein	30 % Radverkehrsanteil	nein	ja	P+R-Buslinien E-Pkw-Ladestationen
	Region	nein	2	v.a. touristisch	nein	nein	
Celle	Stadt	P+R / B+R	nein	Radwegenetz AGFK-Mitglied	nein	nein	E-Bike-Ladestationen
	Region	nein	8	Radverkehrsnetz 10 Radthementouren	nein	nein	
Delmenhorst	Stadt	P+R	(ja)	24 % Radverkehrsanteil Radroutenkonzept AGFK-Mitglied	nein	nein	
	Region	(P+R)	2	k. A.	nein	nein	
Lüneburg	Stadt	P+R / B+R	nein	Radverkehrsanteil 25 % Radverkehrsstrategie (i.B.) AGFK-Mitglied	ja	ja	
	Region	(P+R)	3 1 komm. Fahrdienst	175 km Radwege an Kreisstraßen	(ja)	(ja)	
Neumünster	Stadt	(B+R)	nein	Runder Tisch „Radverkehr“ RAD.SH-Mitglied	nein	nein	E-Pkw-Ladestationen
	Region	nein	2	SE: Radverkehrskonzept (i.B.)	nein	nein	

Stadt und Landkreis Lüneburg sind im regionalen Vergleich relativ gut mit ÖPNV-ergänzenden Angeboten ausgestattet (z.B. Bürgerbus als Mobilitätsangebote des bürgerschaftlichen Engagements), wobei multimodale Verknüpfungspunkte in der Region bislang noch kaum vorhanden sind. Grundsätzlich besteht damit jedoch ein gutes Potenzial für die Weiterentwicklung zu einem integrierten und multimodal nutzbaren Mobilitätsangebot.