

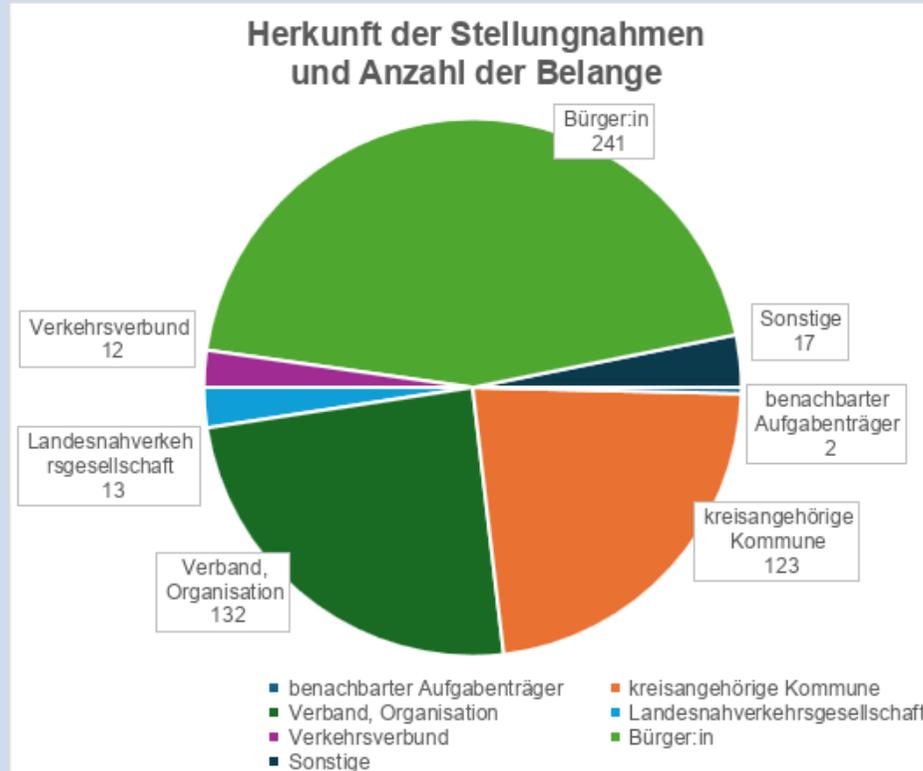


TOP 6 – Synopse zum Nahverkehrsplan des Landkreises Lüneburg für den Zeitraum 2026 – 2030

Vorlage: 2025/229

Synopse der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan 2026 - 2030

- Eingegangene Stellungnahmen insgesamt: 125 (Absender:innen)
- Stellungnahmen wurden unterteilt in einzelne Belange, insgesamt: 540



Stand Beteiligungsverfahren Nahverkehrsplan

Themen, zu denen die meisten Stellungnahmen eingereicht wurden:

- **Hauptthemen in der Fläche**
 - **Normaler Linienverkehr:**
 - Wunsch nach mehr Verbindungen u. Taktverdichtungen im Fahrplanprobleme (u.a. Abstimmung mit Rufbus)
 - **Rufbusverkehr:**
 - Taktverdichtungen (einstündig anstatt zweistündig)
 - Verlässlichkeit
 - **Schulverkehr:**
 - Wunsch nach mehr/besseren Verbindungen
- **Hauptthemen in der Stadt und Verflechtungsraum**
 - Linienführungen im Stadtverkehr
 - On Demand als ergänzende Mobilität in einigen Stadtteilen
 - Spät- und Wochenendverkehr (u.a. Verlässlichkeit ASM)
 - Anbindung Embsen an das Garberscenter in Häcklingen
 - Schulverkehr (u.a. überfüllte Busse)
- **Eine Auswahl weiterer Themen:**
 - Barrierefreiheit, Sicherheit im ÖPNV, SPNV, Radverkehr, Tarife

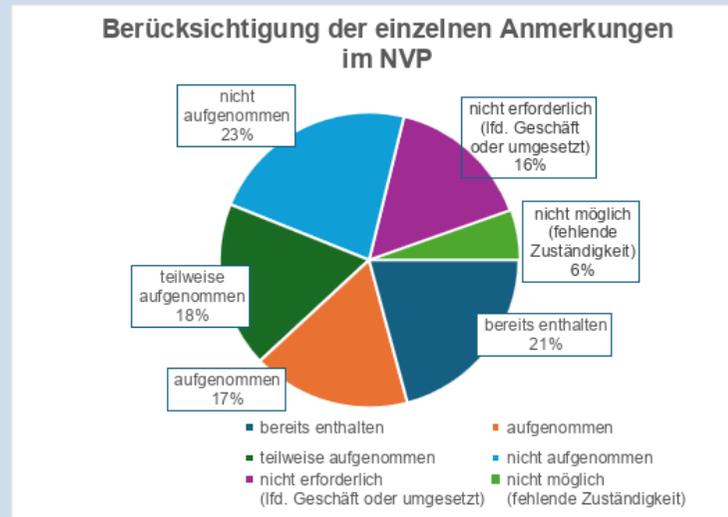


Synopse der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan 2026 - 2030

Bewertung durch Fachdienst 45, VNO und MOIN

Einordnung der Belange in unterschiedliche Kategorien:

- Aufnahme im NVP nicht nötig, da bereits im NVP enthalten (gilt für 21% der Belange)
- Wird in den NVP aufgenommen (gilt für 17% der Belange)
- Wird teilweise in den NVP aufgenommen (gilt für 18% der Belange)
- Wird nicht in den NVP aufgenommen (gilt für 23% der Belange)
- Aufnahme ist nicht erforderlich, da lfd. Geschäft der Verwaltung (gilt für 16% der Belange)
- Aufnahme ist nicht möglich, da Landkreis nicht zuständig ist (gilt für 6% der Belange)



Synopse der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan 2026 - 2030

Neue Maßnahmen und Prüfaufträge als Ergebnis von Stellungnahmen

6 neue Maßnahmen:

Maßnahme

4.3.23 Fortführung, Erweiterung und langfristige Sicherung vorhandener Freizeitverkehre

4.3.24 Sicherung und Optimierung von Anschlussverbindungen

4.3.25 Busbeschleunigung im Stadtverkehr

4.3.26 Midibuslinien

4.3.27 Neuausrichtung des Bedarfsverkehrs im Landkreis Lüneburg

4.3.28 Einrichtung eines prozessbasierten Beschwerdemanagements bei der MOIN



Synopse der Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan 2026 - 2030

Neue Maßnahmen und Prüfaufträge als Ergebnis von Stellungnahmen

10 Prüfaufträge:

- 4.4.1 Einführung bedarfsorientierter ÖPNV-Angebote zur erweiterten Anbindung von Deutsch Evern
- 4.4.2 Einführung bedarfsorientierter ÖPNV-Angebote zur erweiterten Anbindung von Embsen
- 4.4.3 Wiedereinführung einer landkreisübergreifenden Linie zwischen der Stadt Dannenberg (Elbe) und der Hansestadt Lüneburg
- 4.4.4 Stärkung einer Busverbindung zwischen Dahlenburg, Bavendorf und Bad Bevensen, u. a. für den Schülerverkehr Bad Bevensen – Marienau
- 4.4.5 Einrichtung einer Busverbindung zwischen Bleckede, Neu Darchau und Hitzacker
- 4.4.6 Einrichtung einer Busverbindung zwischen Hohnstorf (Elbe) und Lauenburg (Elbe)
- 4.4.7 Anpassung der landkreisübergreifenden Verbindungen mit dem Landkreis Harburg in den Samtgemeinden Amelinghausen, Gellersen, Hanstedt und Salzhausen
- 4.4.8 Anpassung von Linienplänen der Rufbuslinie 5251
- 4.4.9 Verlängerung des Stadtbusverkehrs bis 24 Uhr
- 4.4.10 Anbindung der Tiergartenstraße in Deutsch Evern an den Linienverkehr



Stand Beteiligungsverfahren Nahverkehrsplan

09/25

- Beschlussvorschlag MobA am 03.09.2025
- Beschlussvorschlag KA am 15.09.2025
- Beschluss KT am 18.09.2025



Das ÖPNV-Taxi im Landkreis Lüneburg

Mobilitätsausschuss Landkreis Lüneburg

Lüneburg, 21.08.2025

Planerische Begleitung

Leistungsspektrum

Entwicklung einer Mobilitätsoffensive für den Landkreis

Entwicklung innovativer Mobilitätsangebote

Derzeit bundesweit im Gespräch: Der On-Demand-Verkehr

On-Demand-System:

Ein dynamisches Fahrzeugsystem, das auf Abruf ohne vorgegebenen Fahrplan und feste Routen vom Endkunden per App bestellt werden kann.

(Quelle: Pellmann-Janssen, M. (o. J.): ioki-inspiring smart mobility, S. 3, Berlin)

Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW

Einsatz von Bussen, Kleinbussen, Taxen, etc.

keine statische Route, keine fixen Fahrpläne

Abholung: Wunschort oder definierte Haltestelle

Teilung eines Fahrzeugs durch mehrere Nutzer

Algorithmus berechnet die ideale Fahrtroute

App für Fahrgäste (Bestellung), Leitstelle

(Disposition), Fahrer (Route und Fahrplan)

Planerische Begleitung

Status Quo

Derzeit: Anruf-Sammel-Mobil (ASM):

Ersatz für Linienbusse am Abend und in Randzeiten

Im Stadtgebiet Lüneburgs Fahrt von jeder Haltestelle zu Zielen im Stadtverkehr, sowie nach: Adendorf, Bardowick, Deutsch Evern, Reppenstedt und Vögelsen

Weitere Orte im Landkreis werden an den Haltestellen Bahnhof, Am Sande und Markt bedient

Fahrtwunsch muss 30 Minuten vor der Abfahrtszeit angemeldet werden

Geplant: Neuausrichtung des Bedarfsverkehrs im Landkreis Lüneburg als „ODM“

Das Anruf-Sammel-Mobil (ASM) wird „eingestellt“

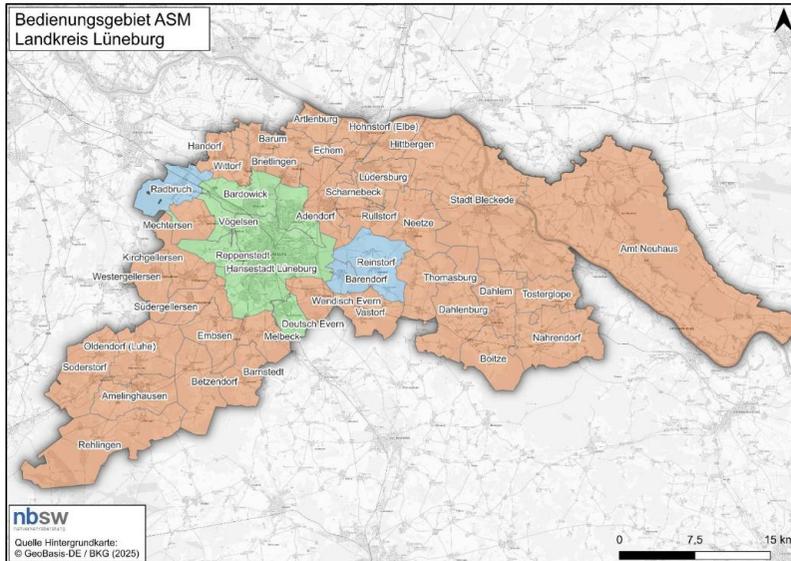
Einführung eines neuen Modells: **ÖPNV-Taxi**

Das ÖPNV-Taxi übernimmt die Funktion des ASM

Verbessertes Mobilitätsangebot für die Fahrgäste

Einrichtung von On-Demand-Verkehren: ÖPNV-Taxi

Bedienungsgebiet Landkreis Lüneburg



Aktuell: System ASM

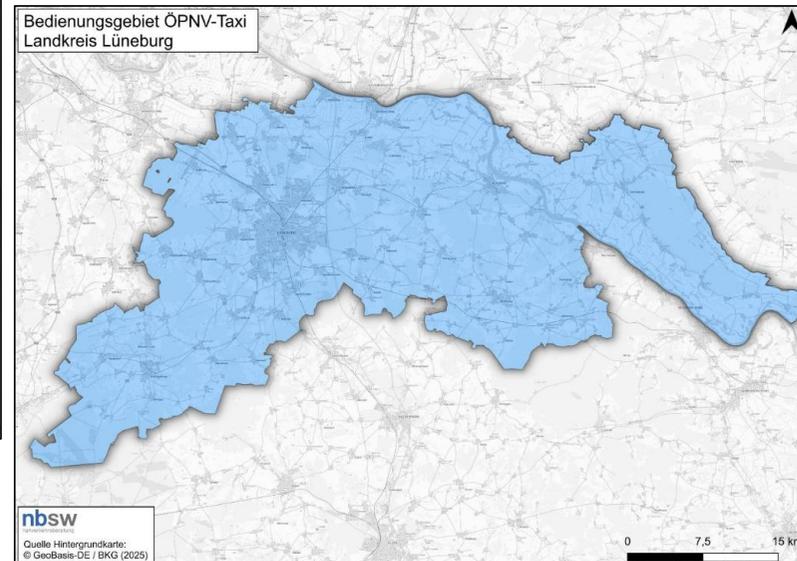
Mehrere Tarifzonen

Fahrrichtungen abhängig von Uhrzeiten und Lage

Zukünftig: System ÖPNV-Taxi

Einheitlicher Tarif

Eine Freefloating Zone



Einrichtung von On-Demand-Verkehren

Bedienungsgebiet Landkreis Lüneburg– ÖPNV-Taxi

Bedienungszeiträume

Montag bis Donnerstag	21:15 Uhr bis 01:45 Uhr
Freitag	21:15 Uhr bis 03:15 Uhr
Samstag	20:45 Uhr bis 03:15 Uhr
Sonntag	20:00 Uhr bis 01:45 Uhr

	Nachfrage: wie ASM heute	Nachfrage: Aufwuchs
Durchschnittliche Fahrtdistanz	20 km	20 km
Fahrten pro Jahr	23.000	50.000
Systemkosten pro Jahr	1.500.000 €	3.300.000 €

Nachfrage „steuerbar“:

Mindestfahrlänge einführen
Mehrere Umstiege im
Linienverkehr „zumuten“

Einrichtung von „klassischen“ On-Demand-Verkehren

Vertragsbestellung: Charakteristika

Aufwändiges und komplexes Vergabeverfahren

Auswahl des (Full-Service-)Anbieters mittels **europaweitem Vergabeverfahren**, da Schwellenwertüberschreitung; zudem keine (rechtssichere) Direktvergabeoption

Zeitdauer bis zur Umsetzung: Ab Projektstart insgesamt **mind. 12 Monate** (von Vergabevorbereitung bis Betriebsaufnahme); vermutlich sogar Vorabbekanntmachung gem. VO EG 1370/2007 nötig, **dann + 1 Jahr**

Die Erfahrung zeigt: Vergabeverfahren als Verhandlungsverfahren ist sinnvoll:

Sehr zeitintensiv, aufwändig und komplex

Aufbau von Parallelstrukturen

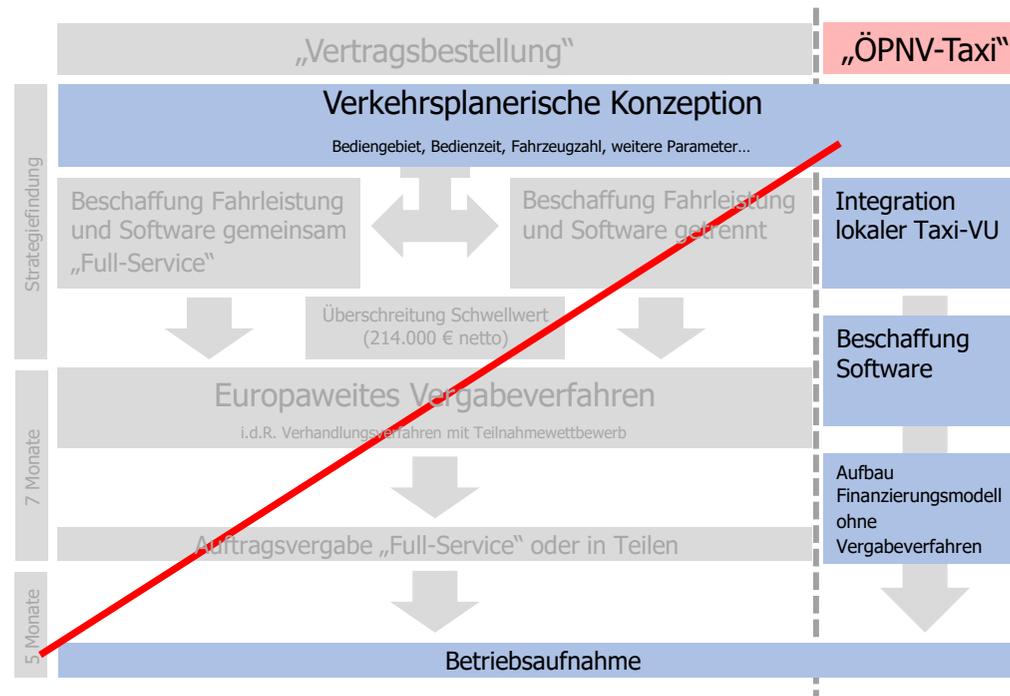
Mobilitätsdienstleister vor Ort (Taxi- und Mietwagengewerbe) nehmen häufig an solchen Vergabeverfahren nicht teil, oder es droht Gefahr ihres Scheiterns im Wettbewerb

Auftragsvergabe häufig an spezielle On-Demand-Anbieter, oft konzernzugehörig

Aufbau einer **kannibalisierenden Parallelstruktur** zur lokalen Taxi- und Mietwagenbranche; Beschaffung von Fahrzeugen eigens für On-Demand-Verkehr

Einrichtung von „innovativen“ On-Demand-Verkehren

ÖPNV-Taxi



Einrichtung von On-Demand-Verkehren

ÖPNV-Taxi I: Funktionsprinzip

Fahrten mit dem On-Demand-Verkehr werden im Rahmen des ÖPNV-Taxi-Modells von **lokalen Taxiunternehmen mit Betriebssitz im Projektgebiet** durchgeführt

Denn: Das Taxi kann nach § 8 Abs. 2 PBefG den Linien-ÖPNV in der Fläche „ersetzen, ergänzen und verdichten“

Das ÖPNV-Taxi erbringt ÖPNV-Leistungen gemäß der EU-VO 1370/2007

Taxiunternehmen führen On-Demand-Fahrten neben ihrem „klassischen“ Taxigeschäft (Personenfahrten, Krankenfahrten etc.) durch

Taxen melden sich bei Dispositionszentrale über App frei; Fahrgäste können digital oder per Telefon über diese Zentrale buchen (bei Bedarf Ausbau dieser Plattform zur Mobilitätsberatung für Bürger)

die Teilnahme an diesem System erfolgt für das Taxiunternehmen freiwillig nach Maßgabe der Verfügbarkeit seiner Taxen:

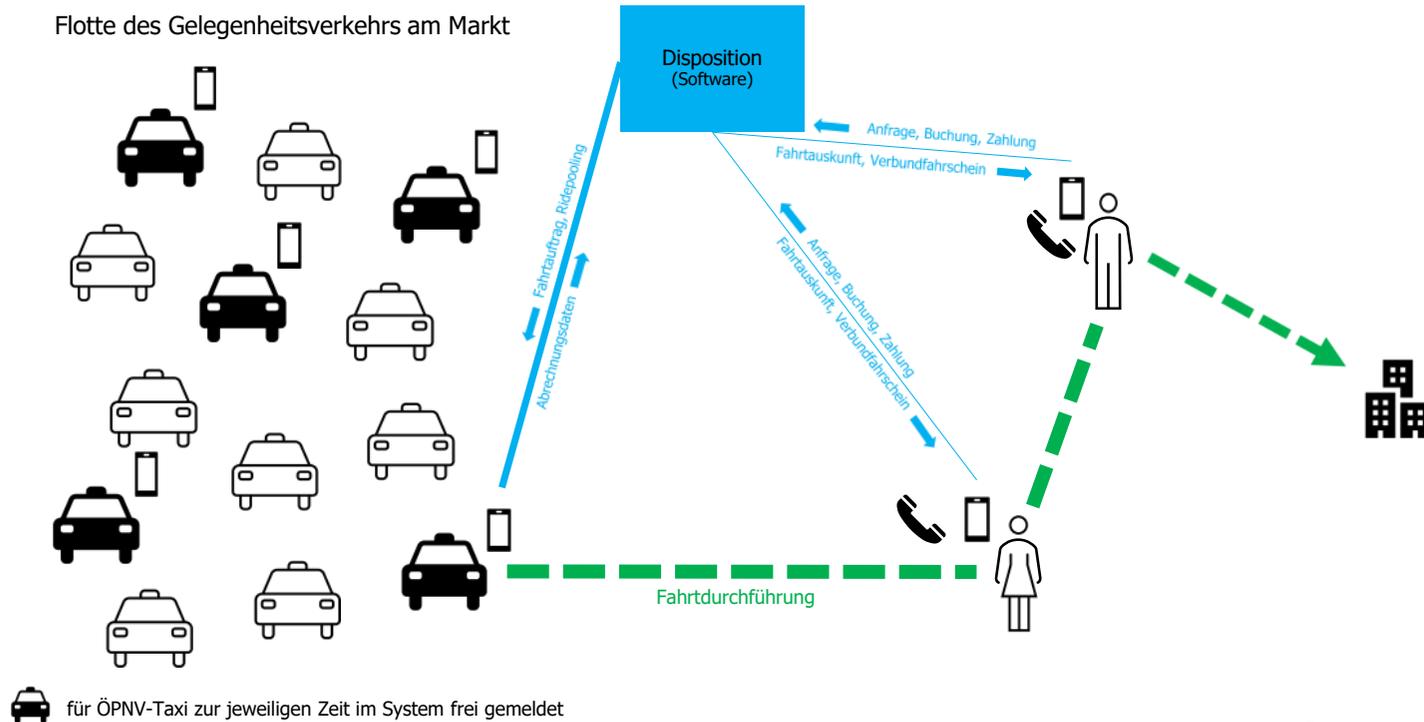
Kein Vertragsverhältnis zwischen Landkreis / Stadt / Stadtwerke und Taxi-VU, damit kein Vergabeverfahren erforderlich

Mit bestehenden Taxigenehmigungen können ÖPNV-Leistungen daher wettbewerbsfrei erbracht werden

Modellprojekt ÖPNV-Taxi

ÖPNV-Taxi II: Abbildung über Software

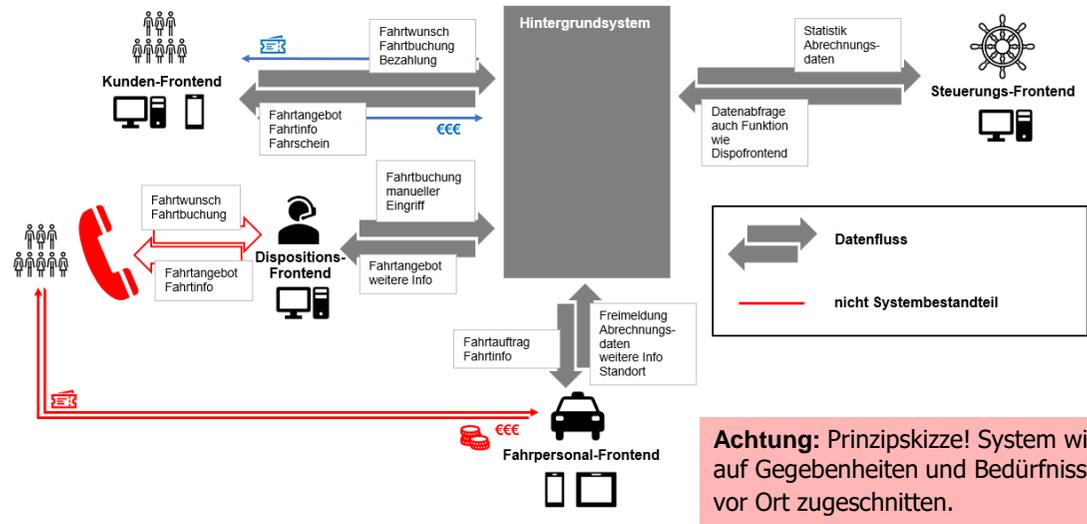
Flotte des Gelegenheitsverkehrs am Markt



 für ÖPNV-Taxi zur jeweiligen Zeit im System frei gemeldet

Einrichtung von On-Demand-Verkehren

ÖPNV-Taxi III: Prinzipskizze zu Software und Buchung



Einrichtung von On-Demand-Verkehren

ÖPNV-Taxi IV: Verzahnung mit „klassischem ÖPNV“

Betrachtung des bestehenden Angebotes im Linien-ÖPNV über den Tagesgang

Jede (Haustür-zu-Haustür-)Relation von A nach B hat zu einer bestimmten Zeit bei ÖPNV/SPNV-Nutzung einen Widerstand W => besteht aus mehreren Teilwiderständen sowie deren jeweiliger Gewichtung (dazu Fahrplandaten nötig)

„**Widerstände**“ = Reisedauer, Länge Fußweg zur nächsten Haltestelle, Qualität der Stationsausstattung, Umsteigehäufigkeit, Fahrzeugqualitäten, etc.

Mathematisches Modell zur Widerstandsberechnung ist erarbeitet und wird in digitales Buchungsprogramm überführt => **Gewichtungen** (Parameter) sind durch Aufgabenträger gestaltbar (Frage der Finanzierbarkeit und Steuerung des Systems als Ganzes)

„Widerstände“ auf den einzelnen Relationen und ggf. auch die Gewichtungen ändern sich im Tagesgang

Jede vom Kunden angefragte Verbindung hat bestimmten „Widerstandswert“: Je geringer der Widerstand, desto „besser“ der Linien-ÖPNV bzw. SPNV auf der Relation

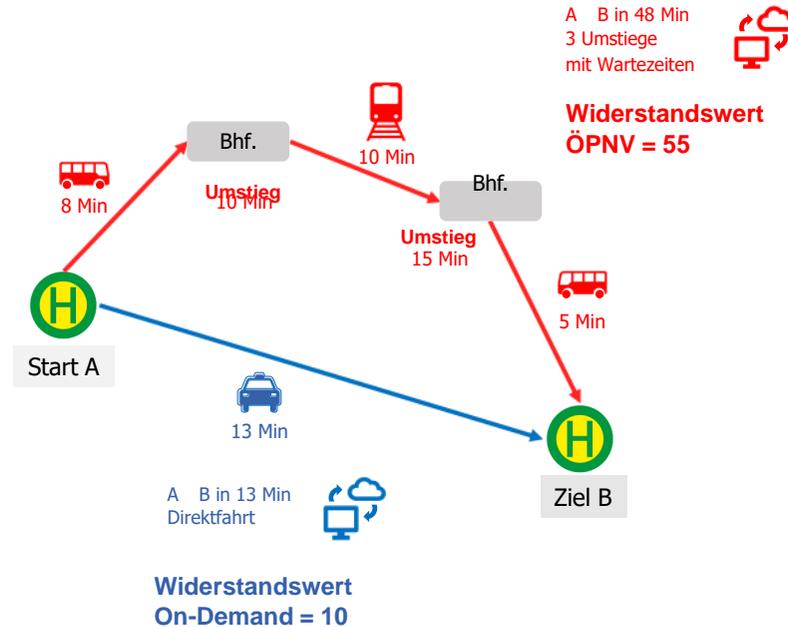
Erst ab bestimmtem „Widerstandswert“ kann der Fahrgast ein ÖPNV-Taxi nutzen - ggf. als Zu-/Abbringer auf/von starken Achsen des ÖPNV/SPNV

Einrichtung von On-Demand-Verkehren

ÖPNV-Taxi V: Verzahnung mit „klassischem ÖPNV“ II

- Entscheidungsfindung durch Vergleich der Widerstandswerte
- Formeln zur Berechnung der Widerstandswerte stammen aus standardisierter Bewertung
- objektive Messgröße für ÖPNV-Angebotsqualität

Im Beispiel könnte der Kunde nicht auf den ÖPNV verwiesen werden, da die ÖPNV-Verbindung zu lange dauert und zu umständlich ist.



Einrichtung von On-Demand-Verkehren

ÖPNV-Taxi VI: Beihilfenrechtskonforme Finanzierung

Prinzip:

Landkreis/Stadt rabattiert den Taxitarif für Fahrgäste durch eine gemeinwirtschaftliche Tarifverpflichtung im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007 => kein Ausschreibungsverfahren erforderlich

Fahrgäste zahlen ÖPNV-Tarif (ggf. mit Zuschlägen)

Landkreis/Stadt zahlt die Differenz zum genehmigten Taxitarif an Taxiunternehmen (allerdings mit Abschlägen gemäß den Vorgaben des Anhangs der VO 1370/2007) => für Landkreis fallen nur Kosten an, wenn tatsächlich On-Demand-Leistung erbracht wird

Modell zur Abrechnung der gemeinwirtschaftlichen Tarifverpflichtung für das ÖPNV-Taxi gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist bereits „erdacht und erprobt“: **Kein Vergabeverfahren für Fahrleistung nötig!**

Basis ist der reguläre Taxitarif, der über mathematisches Modell in beihilfenrechtskonformes Modell überführt wird

Versch. Parameter werden auf Taxitarif angewandt, die eine Überkompensation des Unternehmens verhindern und Anreize zur Teilnahme am ÖPNV-Taxi setzen

Transformation in eine „neue“ Tariftabelle für das ÖPNV-Taxi, die die Kosten bzw. Vergütung für Aufgabenträger/Stadt und Taxiunternehmen sofort transparent macht

Abrechnungsmodell ist in seinen Parametern auf die spezifische (Markt-)Situation vor Ort und deren Entwicklung jederzeit flexibel anpassbar

Das Modell des ÖPNV-Taxi

Vorteile für ...

Fahrgäste	Taxiunternehmen	Öffentliche Hand
Alle Vorteile des standardmäßigen ODM-Verkehrs	Partizipation am System ÖPNV als Zukunftsmarkt	Nachhaltig finanzierbarer ODM-Verkehr durch Vermeidung der Vorhaltekosten
Abdeckung großer Bedienegebiete durch vorhandene Flotten	Stärkung der Branche, keine Verdrängung innerhalb der Branche durch ODM-Vergaben	Effiziente Nutzung vorhandener Ressourcen und Strukturen für die Verkehrswende
Keine Flottenbeschränkungen aufgrund von Vertragsbestellungen	Keine Parallelstruktur durch „spezialisierte“ Anbieter von außen	Keine aufwändigen Vergabeverfahren
Enge Verzahnung mit Linien-ÖPNV	Höhere Auslastung	Schnelle Umsetzung

Das Modell des ÖPNV-Taxi wird bereits in mehreren Landkreisen deutschlandweit erfolgreich umgesetzt

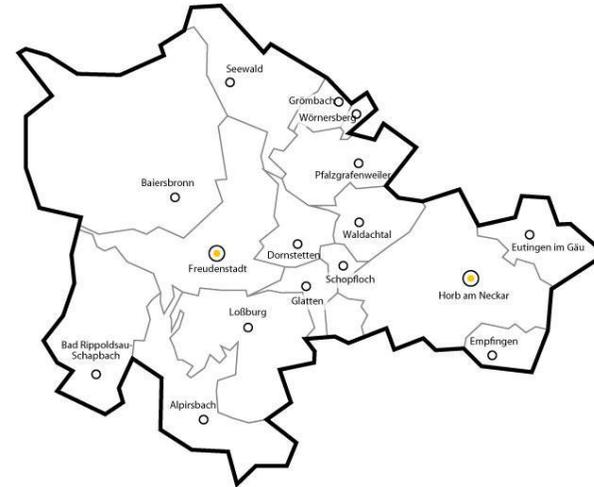
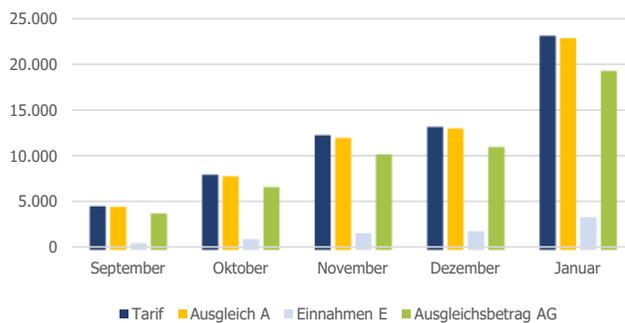
Das Modell des ÖPNV-Taxi

Praxisbeispiel Freudenstadt: Startphase

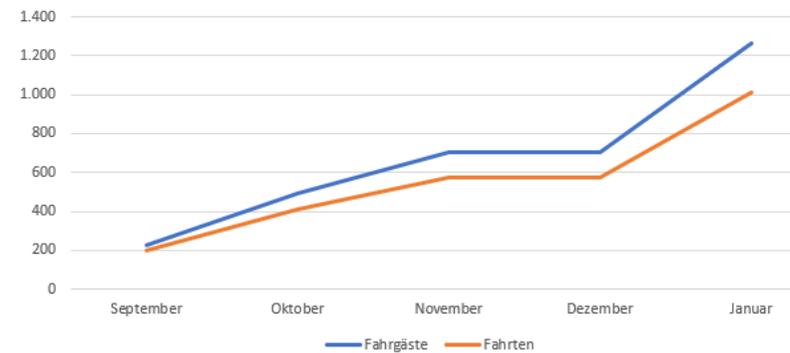


Quelle: <https://www.vgf-info.de>

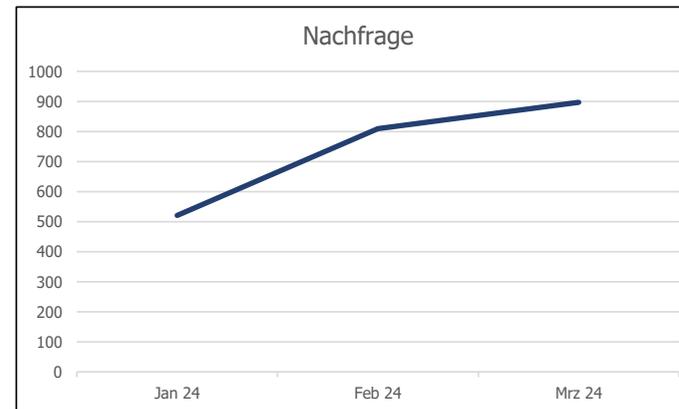
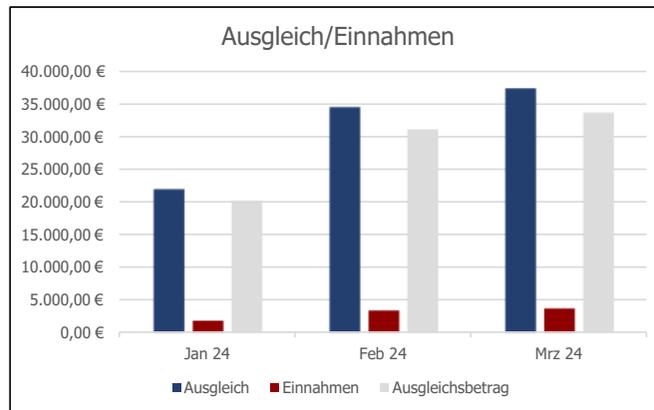
Gesamtumsatz/Ausgleich



Nachfrage bis 01/23



Das Modell des ÖPNV-Taxi Praxisbeispiel Lüchow-Dannenberg: Startphase



nbsw
nahverkehrsberatung

Vielen Dank.

Samir El-Zahab
Alexander Bastisch

www.nbsw.de
Galileistraße 2 69115 Heidelberg

nbsw nahverkehrsberatung
Blome Jaißle Kroll El-Zahab
Partnerschaftsgesellschaft



LANDKREIS LÜNEBURG



Ausschuss für Mobilität
Landkreis Lüneburg
am 21. August 2025



Awarenesskonzept



Das Awareness-Konzept für den ÖPNV

FAKT

66,7 %

der befragten Frauen gaben an sich nachts bei der **Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) unsicher** zu fühlen. Um sich vor Kriminalität zu schützen, meidet ein Großteil der Bevölkerung nachts bestimmte Orte (44 %) oder die Nutzung des ÖPNV (37 %) – dies gilt insbesondere für Frauen (58 % bzw. 52 %).

Quelle: Bevölkerungsbefragung "Sicherheit und Kriminalität in Deutschland 2020 (SKiD)",
Bundeskriminalamt



Das Awareness-Konzept für den ÖPNV

Die Ziele des Awareness-Konzepts:

1. Sicherheitsgefühl erhöhen
2. Handlungskompetenz stärken
3. Bewusstsein schärfen
4. Sensibilisierung fördern
5. Betroffenen Unterstützung gewährleisten
6. Interdisziplinäre Zusammenarbeit fördern
7. Kultur des Respekts etablieren
8. Soziale Nachhaltigkeit stärken



Das Awareness-Konzept für den ÖPNV

Handlungsfelder des Awareness-Konzepts (Beispiele):

Wunschausstieg (schon jetzt im hvv möglich)

Heimwegtelefon

Schulung der Busfahrerinnen und Busfahrer

Mobilitätszentrale als sichere Anlaufstelle

Codewort, um Hilfe zu erhalten

Plakate zu Sicherheit in den Bussen und in den Haltestellen.

Tipps für mehr Sicherheit im ÖPNV verteilen



Das Awareness-Konzept für den ÖPNV

Weiteres Vorgehen

Enge Verknüpfung mit der MOIN

Kontakt zu verschiedensten Stellen, um ein rundes Konzept zu bekommen

- Polizei
- Frauen helfen Frauen e.V.
- Heimwegtelefon
- Fahrgastbeirat
- Koordinierungsstelle Teilhabe und Antidiskriminierung
- Seniorenbeirat,
- Integrationsbeirat, etc.

Konzepterstellung im 3. und 4. Quartal 2025

Einführung, Schulung, Umsetzung 1. Quartal 2026

