LANDKREIS LÜNEBURG
DER LANDRAT

Vorlagenummer: 2025/229
Vorlageart: Berichtsvorlage
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich

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

Federführung: Mobilität
Produkte:

Beratungsfolge

Beratungsfolge	Geplante Sitzungstermine	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Mobilität (Kenntnisnahme)	21.08.2025	Ö

Beschlussvorschlag:
Berichtsvorlage - keine Beschlussfassung erforderlich

Sachverhalt:
Der Landkreis Lüneburg hat im Rahmen der Neuaufstellung seines Nahverkehrsplans (5. NVP 2026 – 2030) ein Beteiligungsverfahren durchgeführt. Dieses startete am 04. April 2025 und endete am 06. Juni 2025. In diesem Zeitraum hatten unter anderem die Kommunen im Landkreis, Verkehrsunternehmen, benachbarte Aufgabenträger, Verbände und Organisationen sowie Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, eine Stellungnahme zum Entwurf des 5. NVP einzureichen.
Die Gelegenheit zur Beteiligung wurde umfangreich genutzt. Insgesamt haben den Landkreis Stellungnahmen von 120 Absendern erreicht. Diese wurden vom Fachdienst Mobilität und der VNO in 480 Belange (Einzelaspekte) unterteilt und bewertet. Dabei wurden die Belange in folgende Kategorien eingeordnet:

a. Aufnahme im NVP nicht nötig, da bereits im NVP enthalten (gilt für 21% der Belange)
b. Wird in den NVP aufgenommen (gilt für 17% der Belange)
c. Wird teilweise in den NVP aufgenommen (gilt für 18% der Belange)
d. Wird nicht in den NVP aufgenommen (gilt für 23% der Belange)
e. Aufnahme ist nicht erforderlich, da lfd. Geschäft der Verwaltung (gilt für 15% der Belange)
f. Aufnahme ist nicht möglich, da Landkreis nicht zuständig ist (gilt für 6% der Belange)

Die meisten Stellungnahmen wurden von Bürgerinnen und Bürgern des Landkreises eingereicht (ca. 70%) gefolgt von den Kommunen. Die Schwerpunkte waren vielseitig. Am häufigsten wurde dabei Anmerkungen zum Linien- und Bedarfsverkehr geäußert, unter anderem der Wunsch nach mehr Verbindungen und Taktverdichtungen sowie nach guten Anschlüssen an den SPNV.
Auch der Wunsch nach einem gut ausgebauten Nachtverkehr wurde häufiger thematisiert, ebenso die erweiterte Erschließung von Lüneburger Stadtteilen durch einen Bedarfsverkehr. Außerdem wurde eine Stärkung der Verbindung von Embsen nach Rettmer (Garberscenter) und von Deutsch Evern nach Lüneburg häufiger angesprochen.
Auch zum Schulverkehr haben Eltern mehrfach ihre Wünsche geäußert. Diese können vom Landkreis zumeist nicht im Nahverkehrsplan berücksichtigt werden, da sie laufendes Geschäft der Verwaltung sind. Der Fachdienst Mobilität wird diese Anmerkungen darum auf anderem Wege berücksichtigen.

Für alle der 480 eingegangenen Belange haben der Fachdienst Mobilität und die Verkehrsgesellschaft Nord-Ost Niedersachsen (VNO) eine Antwort formuliert. Die Antworten wurden in einer Synopse zusammengefasst, die im Ausschuss besprochen werden soll. Außerdem haben die Belange Anregungen geliefert, aus denen neue Maßnahmen und Prüfaufträge hervorgegangen sind, die im NVP berücksichtigt werden sollen.

Finanzielle Auswirkungen:

a) für die Umsetzung der Maßnahmen: _____€

b) an Folgekosten: _____€

c) Haushaltsrechtlich gesichert:

☐ im Haushaltsplan veranschlagt

☐ durch überplanmäßige/außerplanmäßige Ausgabe

☐ durch Mittelverschiebung im Budget

Begründung:

☐ Sonstiges:

d) mögliche Einnahmen:

wenn ja, umsatzsteuerliche Relevanz der Einnahmen:

☐ ja

☐ nein

☐ klärungsbedürftig

Klimacheck:

Was für eine Klimawirkung hat das Vorhaben?

☐ stark positive Klimawirkung

☐ positive Klimawirkung

☐ keine oder geringe Klimawirkung

☐ negative Klimawirkung

☐ stark negative Klimawirkung

Ergebnis des KlimaChecks (in Tabellenform) einfügen:

Gesamtergebnis des KlimaChecks:	Teilergebnis(se) des KlimaChecks:
Bei Verwendung des derzeitigen Tools konnte bei dieser Vorlage keine Klimaauswirkung festgestellt werden.	Strategie (++)
Begründung / Einordnung / Alternativen Prüfung:	

Anlage/n

1 - Synopse zum NVP LK LG, Stand 08.08.2025, sortiert nach Aufnahmekriterien (öffentlich)

2 - Synopse zum NVP LK LG, Stand 08.08.2025, sortiert nach Kapiteln (öffentlich)

3 - Synopse zum NVP LK LG, Stand 08.08.2025, sortiert nach laufender Nummer (öffentlich)

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
219	457	Verband	Kap. 1.1	Wir begrüßen ausdrücklich die im Dokument sichtbar werdenden Bemühungen zur Stärkung des Öffentlichen Verkehrs im Landkreis Lüneburg. Wünschenswert wäre eine engagierte Umsetzung.	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung. Die im NVP enthaltenen Maßnahmen sollen während seiner Laufzeit (bis 2030) umgesetzt werden.	bereits enthalten
127	401	LNVG	Kap. 1.3	Zum Thema Barrierefreiheit finden sich im NVP kaum Aussagen, nur bzgl. der Beschaffenheit der Busse (Kap. 2.10) und allgemein gehaltener Aussagen zu Haltestellen (Kap. 2.11).	Das Thema Barrierefreiheit ist ein übergeordentes Ziel des Landkreises (Kap. 4.1.) und wird im Haltestellenkonzept der VNO-Stade genauer definiert und in Maßnahme 9 aufgegriffen.	bereits enthalten
103	377	Bürger:in	Kap. 2.10	gerne neue, kleine Fahrzeuge, die auf gewissen Strecken vollkommen ausreichen (12-15 Personen oder 9-Sitzer)	Eine Anpassung der Fahrzeuggrößen an die tatsächliche Fahrgastnachfrage wird in den kommenden Jahren von der MOIN vorgenommen. Grundlage hierfür werden die Fahrgastzählungen sein (s. Maßnahme 16).	bereits enthalten
220	457	Verband	Kap. 2.10	Es ist darauf zu achten, dass die eingesetzten Fahrzeuge die Standards auch erfüllen. Wichtig: In jedem Bus sollten mindestens zwei Plätze für Rollstuhl und Kinderwagen zur Verfügung stehen. Es ist nicht akzeptabel, wenn eine Person im Rollstuhl oder Kinderwagen nicht mitfahren kann, weil der Platz bereits belegt ist. Auch möchten vielleicht zwei Personen im Rollstuhl einmal zusammen wegfahren.	In der Tabelle 2-14 (Fahrzeugstandards) ist verpflichtend vorgegeben, dass jeder Standard- und Gelenkbus Platz für zwei Rollstühle bieten muss. Alle Fahrzeuge, die ab dem 01.01.2026 im Landkreis Lüneburg eingesetzt werden, müssen diese Vorgabe erfüllen.	bereits enthalten
221	457	Verband	Kap. 2.11	Ziel muss sein, alle Haltestellen barrierefrei zu gestalten. Ggf. brauchen die Gemeinden mehr Hilfeleistung bei Planung und Durchführung.	Der Landkreis unterstützt die Forderung nach Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV. Im Bereich der Fahrzeuge hat er über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag mit der MOIN entsprechende Vorgaben gemacht. Der barrierefreie Umbau von Haltestellen liegt jedoch in der Regel nicht in seinem Zuständigkeitsbereich. Hier sind die jeweiligen Straßenbaulastträger (häufig die Kommunen) gefordert. Zur planerischen Unterstützung bei Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit verweist der Landkreis auf das VNO-Haltestellenkonzept, das entsprechende Empfehlungen enthält. Der Leitfaden in der jeweils aktuellen Fassung ist zu finden unter: https://vno-stade.de/downloads/ In Kürze wird das Haltestellenkonzept aktualisiert. Darüber hinaus können sich Kommunen im Rahmen der vom Landkreis geplanten Mobilitätszirkel austauschen bzw. Informationen erhalten (s. Maßnahme 5.6).	bereits enthalten
105	377	Bürger:in	Kap. 2.12	Reaktivierung der Bahnhöfe Rettmer, Melbeck/Embsen, Amelinghausen berücksichtigen und entsprechend anbinden	Nach der SPNV-Reaktivierung auf der Strecke Lüneburg - Soltau wird der Landkreis sein Busangebot anpassen, um eine optimale Anbindung der Bahnhöfe zu gewährleisten und Parallelverkehre von Bus und Bahn zu vermeiden.	bereits enthalten
217	457	Verband	Kap. 2.2.2	Laut Modal Split (Grafik S. 36) beträgt der Anteil des Busverkehrs im Landkreis Lüneburg 7 Prozent. Das ist im Vergleich zu anderen Landkreisen deutlich im niedrigen Bereich. Hier besteht Nachholbedarf. Die Bemühungen um Zunahme der Fahrgäste sollten verstärkt werden.	Der Landkreis unterstützt dieses Ziel mit diversen Maßnahmen, die im neuen NVP verankert sind.	bereits enthalten
129	401	LNVG	Kap. 2.3	Thema Kinderaltersgrenze: Wir empfehlen, eine Tarifermäßigung für Kinder zu ergänzen. Die Kinderaltersgrenze der VDV-Schrift 950 liegt bei 6 bis 14 Jahren. Wir empfehlen, die Tarifermäßigung für Kinder, entsprechend der VDV-Schrift zu harmonisieren.	Angaben zum Tarif finden sich im Kapitel 2.13, eine zusätzliche Erwähnung an dieser Stelle ist daher nicht erforderlich. Die Kindersaltersgrenze im hvv-Tarif entspricht den Vorgaben des VDV.	bereits enthalten
281	507	Bürger:in	Kap. 2.3	Ich möchte darauf hinweisen, dass es seit ca. 3 Jahren eine deutliche Verschlechterung in Richtung Scharnebeck gibt. Der Bus um 6.52 Uhr vom Bf. Lüneburg fährt nicht mehr. Stattdessen fährt ein Bus um 6.25 Uhr, obwohl mit der 5901 um 6.19 Uhr ebenfalls ein Bus nach Scharnebeck fährt. Der nächste reguläre Bus um 7.30 Uhr soll nach 13 min an der Adendorfer Straße in Scharnebeck sein, was er aber nie schafft, da an jeder Haltestelle jede Menge Schüler einsteigen. Schafft er es bis 7.55 Uhr zum Schulzentrum, kommen die SuS und auch Lehrer gerade eben pünktlich in den Unterricht oder auch nicht. Ein entspanntes Ankommen ist damit nicht möglich. Ich würde mir wünschen, dass die Abfahrtszeit mindestens 10 Minuten nach vorn verlegt wird oder ein weiterer Bus wieder gegen 7 Uhr fährt. Ein ähnliches Problem besteht mit dem Bus eine Stunde später, Abfahrt ist 8.39 Uhr. Die 2. Stunde beginnt aber um 8.45 Uhr. Damit können die SuS nicht mehr pünktlich in die Schule kommen.	Der Nahverkehrsplan stellt die strategische Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Lüneburg für seine Laufzeit dar. Die hier genannten Details entsprechen nicht der Ebene des Nahverkehrsplans , sondern stellen das laufende Geschäft der Verwaltung als Aufgabenträger dar. Mit der Maßnahme 3.2 ist eine Überplanung der Schülerbeförderung für das Schulzentrum Scharnebeck vorgesehen, wobei eine ausreichende Wartezeit zwischen der Ankunft der Busse und dem Unterrichtsbeginn berücksichtigt werden wird.	bereits enthalten
10	75	Bürger:in	Kap. 2.7	Tabelle 2-10: Linien im Landkreis Lüneburg (Landkreis Lüneburg, 2025). Diese Tabelle ist unvollständig, wenn die Überschrift stimmt sollte sie den Ist-Zustand in 2025 darstellen ?? - die Busverbindung 5020 fehlt vollkommen ?! Besonders entsetzt hat uns, dass an den Wochenenden geplant KEINE Busverbindung mehr nach und von DE /ZOB geplant ist. 2.7.3 Das ASM wird von unseren Kindern (16/18/19) ohne Führerschein und deren Freunden regelmäßig genutzt - wenn es denn erreichbar ist/war. 2.7.5 siehe Schülerverkehr Die Kommunikation ist bislang eher schwierig - und die Verlässlichkeit auch nicht immer gegeben. Es war für mich nicht ersichtlich, welcher Ersatz für das ASM geplant ist.	Die Tabelle beinhaltet nur die Regionalbuslinien im Landkreis Lüneburg, nicht die Linien des Stadtverkehrs. Diese finden sich in der Abbildung 2-13, S. 61. Dass es an Wochenenden keine Busverbindungen nach/von Deutsch Evern mehr geben soll, ist nicht korrekt. Es wird auch ab dem 01.01.2026 an Wochenenden weiterhin ein ganztägiges Angebot geben.	bereits enthalten
87	339	Bürger:in	Kap. 2.7.2	Gerne würden wir Abends mit dem Bus fahren, leider fährt Abends kein Bus mehr nach Adendorf. Ein Taxi zu nehmen ist für uns keine Option, da das zu teuer ist.	Eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes am späteren Abend bzw. in der Nacht strebt der Landkreis an (s. Maßnahme 2 (Optimierung Nachtbusverkehr).	bereits enthalten
273	503	Bürger:in	Kap. 3.2	Sektor 3 (Gellersen/Bardowick) i.V.m. Mobilitätsgutachen S. 42: Eine zu starke Abweichung vom bisherigen Linienverlauf halte ich nicht für sinnvoll, sobald eine weitere Person im Bus sitzt. Das betrifft Böhmsholz. Eine weitere (Bedarfs-)haltestelle sollte am neuen Friedhof Reppenstedt eingerichtet werden. Dies wird keinen signifikanten Einfluss auf die Fahrzeiten haben.	Die Hinweise werden bei der Optimierung des Rufmobils (Maßnahme 1) berücksichtigt.	bereits enthalten
303	515	kreisangehörige Kommune	Kap. 3.2	Es gibt in der Gemeinde Nahrendorf die Bushaltestellen Nieperfitz und Lüben. Beide sollten bitte mit in das RufMobil System aufgenommen und in Zukunft angefahren werden.	Die Haltestellen in den genannten Orten werden in das Rufbus-Angebot mit einbezogen.	bereits enthalten
65	286	Bürger:in	Kap. 3.3	Richtigerweise wird erwähnt, dass ein On-Demand-Verkehr dort sinnvoll ist, wo es bisher keine ÖPNV-Erschließung gibt. Dem zuwider läuft die Aussage, dass auch Rettmer/Häcklingen ein Potential für On-Demand habe. Dem kann nur entschieden widersprochen werden. Es macht überhaupt keinen Sinn, den gut funktionierenden und notwendigen Linienbusverkehr durch ein On-Demand-Angebot abzulösen. Leider wird im Entwurf mit keiner Silbe erwähnt, welcher Mehrwert für die Bürger entstehen soll. Das Potential leitet sich lediglich aus der betroffenen Einwohnerzahl und damit dem potentiellen Fahrgastaufkommens ab. Mit Verlaub - mit dem Argument kann die ganze Stadt auf On-Demand umgestellt werden. Hier hat das dem Entwurf des Nahverkehrsplan zugrunde liegende Mobilitätsgutachten eine große inhaltliche Lücke hinterlassen. Wenn es ÖPNV-Lücken im Stadtgebiet gibt, die durch Alternativen gedeckt werden können, dann sollte man diese prüfen. Es muss sich - nein - es darf sich nicht rechnen müssen. Schon gar nicht sollten funktionierende Strukturen zerstört werden, um an einer räumlich völlig anderen Stelle eine Verbesserung zu erwirken (nur damit es sich rechnet).	Rettmer / Häcklingen werden auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5011, zukünftig Linie 5018) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzern und Vertreterinnen und Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr.	bereits enthalten
152	413	Bürger:in	Kap. 3.4	Maßnahmen erst nach genauer Nutzungserfassung/ Zählung im Laufe 2026.	Der Landkreis stimmt dem Hinweis zu. Die genauen Fahrtwege der Schülerinnen und Schüler bilden die Grundlage für eine Optimierung des schulbezogenen Verkehrsangebotes.	bereits enthalten

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
201	440	Sonstige	Kap. 3.5	Mit großem Unverständnis haben wir die Planungen zur Kenntnis genommen, wonach die Buslinie, die unter anderem die Rote Schleuse und Deutsch Evern bedient, ab dem Jahr 2026 an Wochenenden nicht mehr verkehren soll. Als Betreiber des Campingplatzes Rote Schleuse möchten wir betonen, dass diese Busverbindung für unsere Gäste – ebenso wie für die Anwohner und Ausflügler – eine zentrale Rolle spielt. Besonders an Wochenenden wird die Linie stark genutzt: Von Gästen, die mit Bus und Bahn anreisen, um einen nachhaltigen Urlaub ohne eigenes Fahrzeug zu verbringen, von Radfahrerinnen und Spaziergängern, die das Naherholungsgebiet rund um die Ilmenau erkunden, und nicht zuletzt auch von unseren Mitarbeitenden, die auf den ÖPNV angewiesen sind. Gerade in Zeiten, in denen klimafreundliche Mobilität und Tourismus ohne Auto aktiv gefördert werden sollten, erscheint uns eine Streichung der Busverbindung an Wochenenden als ein völlig falsches Signal. Unsere Auswertungen zeigen, dass die Linie insbesondere in der Saison zwischen Frühjahr und Herbst sehr gut frequentiert ist. Viele unserer übernachtenden Gäste wählen gezielt unseren Campingplatz, weil sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln bis zur Roten Schleuse gelangen können. Wir fordern daher eine Überprüfung und Anpassung der Planungen im Sinne eines attraktiven, nachhaltigen und sozialverträglichen Nahverkehrs. Eine Reduzierung oder gar Einstellung des Wochenendverkehrs würde nicht nur unsere Gäste erheblich beeinträchtigen, sondern auch der Entwicklung des sanften Tourismus in der Region langfristig schaden.	Die Linie 5020 wird an Wochenenden weiterhin die Rote Schleuse und Deutsch Evern bedienen.	bereits enthalten
274	503	Bürger:in	Kap. 3.5	Ich befürworte ausdrücklich die Einrichtung von Tangentiallinien sowohl im Stadtgebiet wie auch zwischen Grundzentren. Bei der Midibusllinie Zeltberg-Kreideberg-Weststadt-Uni rege ich Umstiegshaltestellen zu den Radiallinien an, die kurze Umstiegszeiten haben. Dies kann zu deutlichen Fahrzeitverkürzungen bei nicht auf die Innenstadt / ZOB zielenden Fahrten führen (Mobilitätsgutachten S. 91). Insbesondere zwischen den Grundzentren Reppenstedt, Bardowick, Adendorf und Scharnebeck halte ich direkte Verbindungen für dringend geboten und befürworte sie. Sie werden - sofern im Bewusstsein verankert - eine echte Bereicherung des ÖPNV-Angebots sein. Perspektivisch halte ich eine Verbindung im Süden (Kirchgellersen - Embsen - Melbeck - Deutsch Evern - Barendorf - Scharnebeck als Ringschluss dieses neuen Systems für genau so sinnvoll, oblgeich hier die Einwohnerzahlen geringer sind.	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung zu den geplanten Tangentiallinien und wird die Hinweise bei der konkreten Umsetzung mit berücksichtigen.	bereits enthalten
154	413	Bürger:in	Kap. 3.8	Das ASM sollte m.E. weiterhin die Lücke füllen zu Zeiten, in denen der reguläre ÖPNV nicht verkehrt. Allerdings sollte es aus verschiedenen Gründen neu gedacht werden. Wichtig ist zudem die zuverlässige Online-/App-Buchung, um so ggf. die erforderlichen Vorlaufzeiten zu reduzieren (ich halte 30 Minuten Buchungsfrist für realisierbar). Die negativen Erfahrungen aus der Vergangenheit (Man ruft an und niemand nimmt ab oder es ist ständig „besetzt"; die Verbindung ist schlecht – insbesondere aus dem Zug – und u.a. wegen der Nebengeräusche ist die Verständigung mangelhaft (auch gab es Mitarbeitende im Call-Center, die der klaren Sprache nicht mächtig waren). Teilweise wurde dann mitgeteilt, dass einzelne ASM gar nicht fahren würden oder bereits voll seien. So etwas darf angesichts eines verlässlichen ÖPNV und der Mobilitätswende nicht vorkommen. Einbindung verschiedener Verkehrsanbieter inkl. Taxen. Hauptachsen könnten als "Vorlauf" auch mit den ab nächstem Jahr zur Verfügung stehenden Midibussen gefahren werden.	Der Landkreis hat eine Überplanung des heutigen ASM-Angebotes bzw. des Nachtverkehrs im Allgemeinen als Maßnahme 2 im NVP verankert. Dazu wird in Kürze ein Umsetzungskonzept erstellt. Der Landkreis teilt die Einschätzung, dass Bedarfsverkehre zuverlässig nutzbar sein müssen, wenn eine hohe Akzeptanz dieser Angebote erreicht werden soll.	bereits enthalten
277	503	Bürger:in	Kap. 3.8	Ich befürworte die Einrichtung von Nachtbuslinien am Wochenende. Damit wird die Leistungsfähigkeit des ÖPNV deutlich gesteigert, weil nur akzeptable Angebot zum Verzicht auf das Auto beitragen werden.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zur Maßnahme 2.	bereits enthalten
94	351	Bürger:in	Kap. 3.9	Ich wohne in der Elbmarsch an der Landkreisgrenze zum LK Harburg. Was ich vermisse, ist eine schnelle Busverbindung nach Lüneburg. Wenn ich nach Lüneburg möchte, muss ich über Winsen (Bahnhof) fahren. Die Busanbindung ist dann in aller Regel so, daß man in Winsen über eine halbe Stunde auf den Zug nach LG warten muss.	Die geplante Einrichtung einer Landesbuslinie Lüneburg - Handorf - Bergedorf/Geesthacht (s. Maßnahme 6.1) wird die direkte Erreichbarkeit von Lüneburg massiv verbessern. Als Zubringer nach Handorf kann dann das elbMOBIL genutzt werden.	bereits enthalten
95	356	Bürger:in	Kap. 4.1	Als übergeordnete Ziele sind eine Steigerung der Attraktivität des ÖPNV, die bessere Erschießung des ländlichen Raumes und ein Angebot zum Umstieg vom Individualverkehr auf den ÖPNV beschrieben. Um dies zu erreichen müssen die Gemeinden und deren Dörfer im Landkreis alltäglich (inkl. Sa und So) mindestens 1-2 stündlich über eine Form des ÖPNV erreichbar sein. Dies kann durch RufBus, ASM oder sonstige on-demand Systeme umgesetzt werden, aber ein ÖPNV-Ausschluss zu Nacht und Wochenendzeiten führt zu Abneigung gegenüber dem ÖPNV und zum Verfehlen der übergeordneten Ziele. Beispielhaft kann hierzu die stetige Streichung von Fahrten und Erreichbarkeiten über die letzten Jahre in der Gemeinde Rullstorf herangezogen werden.	Der Landkreis Lüneburg strebt an, eine größtmögliche Anzahl an Orten im Landkreis im Rahmen der Bedienungszeiten des ÖPNV mindestens alle 2 Stunden über die ÖPNV/SPNV-Systeme zu bedienen.	bereits enthalten
296	510	Bürger:in	Kap. 4.1	Regelmäßige Anbindung an Stadtverkehr	Die Anbindung an den Stadtverkehr ist über Oedeme gegeben.	bereits enthalten
370	422	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.1	Die attraktive Fahrzeit im heutigen Linienbetrieb zwischen Adendorf und Lüneburg stellt einen Grundpfeiler der Fahrgastnachfrage im Alltagsverkehr dar. Diese Attraktivität würde bei künftigem Fahrtenbedarf mit erforderlichem Umstieg vom On-Demand-Verkehr auf Linienverkehr voraussichtlich an Bedeutung verlieren. Der in den letzten Jahren erfolgte schrittweise Ausbau barrierefreier Bushaltestellen in Adendorf stellt ein weiteres Attraktivitätsmerkmal des ÖPNV im Linienbetrieb dar. Bei einem On-Demand-Verkehr mit virtuellen Haltestellen auf zukünftig entfallenden Linienabschnitten könnten die erfolgten Umgestaltungsmaßnahmen und vom Land geförderte Investitionen in Frage gestellt werden. Grundsätzlich wird empfohlen, die aktuelle Fahrgastnachfrage an unterschiedlichen Werktagen sowohl im Binnenverkehr der Gemeinde Adendorf als auch im Verkehr zwischen Adendorf und Lüneburg zu analysieren, bevor Planungsschritte zur Umgestaltung des heutigen ÖPNV-Bedienungssystems umgesetzt werden. Die räumliche Nähe und die enge verkehrliche Verflechtung zwischen Adendorf und Lüneburg bilden derzeit sehr gute Voraussetzungen für eine regelmäßige Nutzung des heutigen ÖPNV-Angebots in der Alltagsmobilität der Einwohner*innen der Gemeinde.	Adendorf wird auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5006/07, zukünftig Linie 5007/17/27) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Vor einer möglichen Umsetzung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16) und Abstimmungen mit den Ortsvorstehern / Ortsbürgermeistern erfolgen. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr.	bereits enthalten
84	332	Bürger:in	Kap. 4.2	Die Mobilitätswende kann nur dann erreicht werden, wenn nicht nur der städtische Bereich gefördert wird. Die ländliche Region muss einbezogen werden. Arzttermine in der Stadt müssen mit Öffis möglich sein. Besuche in umliegenden Orten müssen ohne Auto durchgeführt werden können.	Mit dem neuen ÖPNV-Angebot ab dem 01.01.2026 sowie den im NVP genannten Maßnahmen zum weiteren Ausbau des Fahrplanangebotes wird dieser Forderung - soweit finanziell möglich - Rechnung getragen (s. Maßnahmen 1,2, 4 - 6).	bereits enthalten

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
62	285	Bürger:in	Kap. 4.3.01	Da für den Bereich Häcklingen/Rettmer aktuell keine Nachtbusverbindung vorgesehen ist, muss eine ASM- bzw. Rufbusverbindung weiterhin gewährleistet werden. Es geht nicht an, dass den Einwohnern in den o.g. Bezirken nach 22.40 (geplante letzte Busabfahrt) keine Weitertransportmöglichkeit angeboten wird.	Der NVP sieht gemäß Maßnahme 2 vor, dass außerhalb der Hansestadt Lüneburg an allen Wochentagen ein Bedarfsverkehr am späteren Abend / nachts angeboten werden soll.	bereits enthalten
106	377	Bürger:in	Kap. 4.3.01	das Angebot ist schon top! Wünschenswert wäre m. E. eine leichtere, verbesserte Zugangsmöglichkeit / Wahrnehmung der Buchung und ein besseres Marketing (Hotline + App bewerben!)	Ab dem Zeitpunkt der Übernahme des Rufmobil-Angebotes durch die MOIN wird eine andere Buchungs-App zum Einsatz kommen, die benutzerfreundlicher sein wird. Auch die Bewerbung des Angebotes wird verstärkt werden.	bereits enthalten
110	377	Bürger:in	Kap. 4.3.02	Da plädiere ich für eine vorherige Bedarfsermittlung! -> kann man das über RufMobil/ASM steuern?	Eine Bedarfsabschätzung war bereits Bestandteil der im NVP enthaltenen Vorschläge für den Nachtverkehr. Aufgrund der zu dieser Zeit geringeren Nachfrage werden die Fahrtmöglichkeiten im Rahmen eines Bedarfsverkehrs angeboten. Die genaue Ausgestaltung des Bedarfsverkehres (RufMobil, ASM, On Demand-Verkehr) wird zurzeit noch diskutiert.	bereits enthalten
141	402	Bürger:in	Kap. 4.3.02	Diese Nacht-Linien sollte die Regionalbahnankunft aus Hamburg anbinden.	Der Landkreis unterstützt den Vorschlag. Eine Abstimmung der Nachtbuslinien auf die Ankunftszeiten des metronoms am Bf. Lüneburg ist deshalb bereits vorgesehen.	bereits enthalten
301	510	Bürger:in	Kap. 4.3.02	Einführen auf dem Dorf	Der Landkreis strebt dies an.	bereits enthalten
307	522	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.02	Die Gemeinde Embsen würde es begrüßen, wenn die Linienbusanbindung bis 22.00 Uhr ausgeweitet werden würde und erst danach der Nachtbusverkehr einsetzt.	Die regionale Hauptlinie 5600 wird ab dem 01.01.2026 abends eine Stunde länger verkehren. Die letzte Fahrt ab Lüneburg, ZOB startet dort an allen Wochentagen um 21.42 Uhr.	bereits enthalten
342	534	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.02	Wünschenswert wäre, dass die Linienbusse die Haltestellen bis ca. 22.00 Uhr verlässlich anfahren würden und ein Nachbusverkehr erst anschließend beginnt.	Die regionale Hauptlinie 5600 wird ab dem 01.01.2026 abends eine Stunde länger verkehren. Die letzte Fahrt ab Lüneburg, ZOB startet dort an allen Wochentagen um 21.42 Uhr.	bereits enthalten
45	247	Bürger:in	Kap. 4.3.03	Für uns als Eltern schulpflichtiger Kinder in der Gemeinde Tosterglope ist es essenziell, dass die Schülerbeförderung im Raum Dahlenburg/ Bleckede überdacht wird. Besonders die Verbindungen zu den weiterführenden Schulen nach Bleckede sind kompliziert, da die Kinder zunächst nach Dahlenburg fahren und von dort aus nach Bleckede umsteigen. Die Fahrtzeit für eine Strecke von ca. 12km (Tosterglope - Bleckede) beträgt je nach Tageszeit 45 bis 105 Minuten. Wünschenswert für die Kinder und auch für alle anderen Bürgerinnen und Bürger aus unserer Region wäre eine Querverbindung über Barskamp nach Bleckede, damit nicht nur der Schulweg angemessen ist, sondern auch die Freizeitangebote und Einkaufsmöglichkeiten dort besser genutzt werden können. Aufgrund der vielen Familien die in den letzten Jahren in unsere Region gezogen sind wird die Zahl der schulpflichtigen Kinder hier weiter steigen. Aktuell müssen viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, das ist für viele Familien aufgrund der beruflichen Situation aber nicht leistbar. Teilweise werden die Kinder dann in Lüneburg beschult, da die Nahverkehrsanbindung besser ist oder die Arbeitsstätte sich dort befindet. Aufgrund des fehlenden Fahrradwegenetzes können die Kinder den Weg auch nur auf Kosten ihrer eigenen Sicherheit mit dem Fahrrad zurücklegen.	Die geschilderten Probleme sind dem Landkreis bekannt. Vor diesem Hintergrund ist im NVP eine Maßnahme zur Optimierung der schulbezogenen Verkehre aufgenommen worden (s. Maßnahme 3.1).	bereits enthalten
92	348	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.03	Die Busverbindungen für den Schülertransport nach Bleckede sind teilweise überfüllt. Es sollen weitere Linienbusse von Neetze nach Bleckede eingeplant werden.	Die MOIN wird ab 2026 in ihren Bussen über automatische Fahrgastzählsysteme verfügen. Sofern nach Auswertung der Zahlen eine Überbesetzung festzustellen ist, werden zusätzliche Fahrten eingerichtet. Darüber hinaus plant der Landkreis eine grundsätzliche Optimierung von schulbezogenen Verkehren (s. Maßnahme 3.1 und 3.2).	bereits enthalten
112	381	Bürger:in	Kap. 4.3.04	Als erstes freue ich mich, dass es eine Querroute von Scharnebeck über Erbstorf, Adendorf, Bardowick bis Reppenstedt geben soll. Das hat definitiv gefehlt! Ich hoffe das die Streckenführung auch eine Haltestelle an der Artlenburger Landstraße (Höhe Edeka und Hagebau) anfährt.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme. Die Anbindung der genannten Verbrauchermärkte wird vorhanden sein.	bereits enthalten
266	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.04	Die Hansestadt Lüneburg hält die Änderungen und Anpassungen des Linienfahrplanes durch das Konzept der MOIN für weitreichend, sodass eine regelmäßige Evaluation des Konzeptes ab 2026 unbedingt notwendig ist.	Eine kontinuierliche Evaluation des Verkehrsangebotes werden Landkreis und MOIN ab 2026 vornehmen, s. dazu u. a. Maßnahme 16.	bereits enthalten
78	326	Bürger:in	Kap. 4.3.05	Es wäre schön, wenn ein Bus die Stadtteile von Lüneburg verbindet, der nicht immer zum Sande/Bahnhof fährt. Die Strecken werden durch den Drehpunkt Bahnhof dadurch sehr lang und unattraktiv. Eine Art "Stadtbus-Ring" würde das evtl. erleichtern.	Die Anregung wird unterstützt und ist bereits im NVP enthalten (s. Maßnahme 4).	bereits enthalten
22	117	Sonstige	Kap. 4.3.05.1	Maßnahme 5.1.: Hier wird für Häcklingen ein On-Demand Verkehr durch ein bis zwei Fahrzeuge vorgeschlagen, die max 8 Personen befördern können. Die Buslinie 5018 soll nur noch bis zum Bahnhof Rettmer fahren. Diese Lösung kann ich mir nur für die verkehrsschwachen Zeiten (werkstags nach 20.00 Uhr, samstags ab 16.00 Uhr und sonntags) vorstellen. Ansonsten sollte die bisherige Buslinienführung beibehalten werden, da sie nach meiner Beobachtung von Bürger/innen und Schüler/innen gut genutzt wird. Hilfreich wäre in diesem Zusammenhang auch eine Fahrgastzählung auf der bisherigen Linie über einen längeren Zeitraum.	Ist zwischenzeitlich erfolgt	bereits enthalten
64	285	Bürger:in	Kap. 4.3.05.1	Der lt. Gutachten angedachte On-Demand-Verkehr in Ergänzung zur Linie 5011(neu 5009) ab Bahnhof Rettmer macht keinen Sinn. Hier ist man offensichtlich von falschen Informationen ausgegangen. Lt den Apps der DB und des HVV wird einem für die Fahrt vom Bahnhof zum Pilgerpfad für die Linie 5011ein Umstieg an der Station Eintracht Sportplatz und eine Weiterfahrt mit dem anschließenden Bus angezeigt, völliger Blödsinn! Sollte das Gutachten von dieser Unkorrektheit ausgegangen sein, würde sich die On-Demand-Idee erklären lassen.	Rettmer / Häcklingen werden auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5011, zukünftig Linie 5018) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzern und Vertreterinnen und Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr.	bereits enthalten
37	198	Bürger:in	Kap. 4.3.05.2	Maßnahme 5.2: Ich lebe im Stadtteil Wilschenbruch und gehöre zu denen, die leider gesundheitlich nicht aufs Rad umsteigen können. Ich bin daher entweder aufs Auto oder auf mich als Fußgänger angewiesen. Wäre es nicht möglich eine Lösung, wie sie zum Beispiel in Hamburg mit dem MOIA Dienst gemacht wird, zu entwickeln?	Der Landkreis sieht im Stadtteil Wilschenbruch ebenfalls eine ÖPNV-Untersorgung. Wie von der Bürgerin angeregt, soll hier ein bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebot eingeführt werden (s. Maßnahme 5.2).	bereits enthalten
163	413	Bürger:in	Kap. 4.3.06	Linie 5400 m.E. nach Hamburg-Bergedorf durchbinden. In Niedermarschacht bzw. Rönne Direktanschluss an VHH-Linie 539 nach Geesthacht und umgekehrt.	Eine Anbindung an Hamburg-Bergedorf ist vorgesehen. Ob dies über eine Umsteigeverbindung oder umsteigefrei erfolgen wird, ist wie in Maßnahme 6 beschrieben im Rahmen der Detailplanung und in Abstimmung mit dem Landkreis Harburg zu klären.	bereits enthalten
183	420	Verband	Kap. 4.3.06	Wir unterstützen die Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie von Lüneburg nach Geesthacht und Bergedorf. Wir erachten eine stündliche Direktverbindung zu beiden Orten als dem Fahrgastpotential angemessen.	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung der Maßnahme.	bereits enthalten

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
32	181	benachbarter Aufgabenträger	Kap. 4.3.06.1	Maßnahme 6.1: Der Kreis Herzogtum Lauenburg befürwortet explizit die Schaffung einer Busverbindung (Linie 5400) zwischen Bergedorf/Geesthacht und Lüneburg. Der Kreis RZ erkennt an, dass die Hauptrelation zwischen Bergedorf und Lüneburg liegen dürfte und somit eine direkte Umsteigeverbindung in Niedermarschacht zwischen den Linien 539 und 5400 zur Anbindung von Geesthacht eine sinnvolle Umsetzung wäre. Der Kreis RZ ist bereit seinen territorialen Finanzierungsanteil an der Gesamtleistung zu übernehmen.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme.	bereits enthalten
86	332	Bürger:in	Kap. 4.3.06.1	Busknotenpunkt Kreuz B4 B 404, Inkl Pendler Parkplatz. Erreichbarkeit Winsen Lüneburg Geesthacht Bergedorf .	Die geplante Einrichtung einer Landesbuslinie Lüneburg - Handorf - Bergedorf/Geesthacht mit Verknüpfungspunkt in Marschacht wird die Erreichbarkeit der genannten Zentren massiv verbessern. Eines weiteren Verknüpfungspunktes am genannten Ort bedarf es nicht.	bereits enthalten
111	377	Bürger:in	Kap. 4.3.08	das befürworte ich total: sehr schön! Nur so haben Sie in den kommenden Jahren entsprechend gutes Datenmaterial zur Analyse und Modifikation.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme.	bereits enthalten
304	517	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.09	Die Gemeinde Deutsch Evern beabsichtigt, nördlich der Straße "Fuchsberg" ein neues Wohngebiet mit ca. 120 Wohneinheiten auszuweisen. Um dieses an den ÖPNV anzubinden, soll eine Buswendeschleife mit neuer Haltestelle um das bestehende Regenrückhaltebecken im Einmünduungsbereich der Tiergartenstraße / Nachtigwallenweg entstehen. Ich bitte, diese geplante Haltestelle in Ihren Planungen zu berücksichtigen.	Die Haltestelle wird seitens des Landkreises Lüneburg in den Planungen berücksichtigt. Der Landkreis ist hierzu in regelmäßigem Austausch mit der Gemeinde Deutsch Evern. Die Zuständigkeit für die Haltestelle selbst liegt bei der Gemeinde Deutsch Evern als Straßenbaulastträgerin.	bereits enthalten
107	377	Bürger:in	Kap. 4.3.10	sehr gerne, top!	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme.	bereits enthalten
166	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.10	ist wünschenswert	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung der Maßnahme 10.	bereits enthalten
346	539	Bürger:in	Kap. 4.3.12	gesicherte Abschließboxen z.B. für Fahrräder	Die Schaffung von Fahrradabstellmöglichkeiten an Haltestellen ist aus Sicht des Landkreises ein wichtiger Baustein, um die Nutzung des Umweltverbundes zu fördern. Der Landkreis unterstützt daher die Einrichtung von Mobilitätstationen (Maßnahme 11), die über B&R-Anlagen sowie weitere Mobiltätsangebote verfügen werden. Darüber hinaus können die Kommunen einfache Fahradabstellmöglichkeiten an weiteren Haltestellen einrichten. In jedem Fall ist dabei auf hohe Sicherheit für die abgestellten Fahrräder zu achten. Weitere Informationen dazu finden sich im genannten Leitfaden für Radabstellanlagen.	bereits enthalten
61	281	Bürger:in	Kap. 4.3.16	Für die Gemeinde Amt Neuhaus: Eine Möglichkeit zur transparenten Erhebung der Nichtdurchführung von RufMobil-Fahrten im Amt Neuhaus durch die VLP sollte geschaffen werden – idealerweise durch eine Rückmeldemöglichkeit für Bürger:innen. So ließen sich verlässliche Daten und finanzielle Auswirkungen systematisch erfassen.	Ab dem Zeitpunkt der Übernahme der ÖPNV-Angebote (Linienverkehr und Bedarfsverkehr) im Amt Neuhaus durch die MOIN wird eine umfangreiche Datenauswertung zur Nachfrage im Bedarfsverkehr möglich sein, um das System zielgerichtet weiterentwickeln zu können (s. Maßnahme 16).	bereits enthalten
108	377	Bürger:in	Kap. 4.3.16	das befürworte ich total: sehr schön! Nur so haben Sie in den kommenden Jahren entsprechend gutes Datenmaterial zur Analyse und Modifikation.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme.	bereits enthalten
109	377	Bürger:in	Kap. 4.3.19	ja, definitiv: Lüneburg - Soltau ist definitiv eine Optimierung und Bereicherung für alle. Bitte die Anschlüsse entsprechend umsetzen.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme. Es wird an beiden Endbahnhöfen Anschlüsse an weiterführende SPNV-Verbindungen geben.	bereits enthalten
168	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.19	Berücksichtigung des Bahnhaltepunktes Bahnhof Rettmer	Der Bahnhof Rettmer wird für den SPNV auf der Strecke Lüneburg - Soltau reaktiviert werden.	bereits enthalten
210	441	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Die Bahn ist immer staufrei. Wenn die im ausreichenden Takt fährt, ist sie immer zu begrüßen. Sowohl Soltau GL als auch Bleckede LG -> und auch Dannenberg LG, denn ehrlich gesagt fährt die Bahn so selten und nicht abends, dass das aktuell nicht ausreichend verlässlich ist.	Der Landkreis teilt die Einschätzung und setzt sich daher für die Reaktiverung der in der Maßnahme 19 genannten Strecken ein.	bereits enthalten
300	510	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Sinnvoll und schön für Touristen und Ausflüge. Anbindung von Bus zu Bahn und Bahn zu Bus ist dann wichtig, Parkplätze an den Haltestellen	Sobald der SPNV auf den genannten Strecken reaktiviert worden ist, wird der Landkreis die Buslinien darauf abstimmen.	bereits enthalten
18	75	Bürger:in	Kap. 4.3.21	Super !!! und absolut wichtig, gerade für all die jüngeren Mädchen und Frauen (mit und ohne Kindern), die zu bestimmten Tageszeiten die Bahn nicht nutzen möchten, weil sie sich nicht sicher fühlen. Gleiches gilt allerdings auch für jüngere Männer mit ausländischen Wurzeln, die häufig von racial profiling betroffen sind.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu der Maßnahme 21.	bereits enthalten
224	457	Verband	Kap. 4.3.21	Die Maßnahme ist erfreulich und unterstützenswert. Insbesondere sollten die Personen am Lenker ein Gefühl dafür bekommen, wie es sich anfühlt, bei ihnen im Bus unterwegs zu sein. Auch Schulungen für den Umgang mit behinderten Menschen wären wünschenswert. Hilfreich wäre aber vor allem auch, dass die Durchsagen und Anzeigen zu Linien und Haltestellen funktionieren. Da gibt es aktuell ein Defizit.	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung der Maßnahme 21. Eine konsequente Durchsage und Anzeige der Haltestellen wird von der MOIN ab 01.01.2026 gewährleistet.	bereits enthalten
348	539	Bürger:in	Kap. 4.3.21	Besseres Sicherheitsgefühl vermitteln - durch Präsenz und Hilfestellung	Die Verbesserung des Sicherheitsgefühls strebt der Landkreis mit der Maßnahme 21 an.	bereits enthalten
278	503	Bürger:in	Kap. 4.3.6	Ich befürworte die Einrichtung einer Linie nach Geesthacht oder (bevorzugt) Bergedorf. Damit wäre der Hamburger Osten deutlich besser erreichbar.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zur Maßnahme 6.1.	bereits enthalten
3	58	Bürger:in	Zus. Anm.	Der öffentliche Nahverkehr muss attraktiver werden und die Zeiten verlängert. In vielen Berufen ist es nicht möglich pünktlich zur Frühschicht zu kommen oder nach der Spätschicht wieder nach Hause. Das muss sich ändern, damit es attraktiv bleibt und wird.	Mit dem neuen ÖPNV-Angebot ab dem 01.01.2026 sowie den im NVP genannten Maßnahmen zum weiteren Ausbau des Fahrplanangebotes wird dieser Forderung - soweit finanziell möglich - Rechnung getragen. Insbesondere in Tagesrandzeiten sowie im ländlichen Raum sind Verbesserungen geplant (s. Maßnahmen 1,2, 4 - 6).	bereits enthalten
23	126	Bürger:in	Zus. Anm.	Mehr Nahverkehr in ländlicher Umgebung	Mit dem neuen ÖPNV-Angebot ab dem 01.01.2026 sowie den im NVP genannten Maßnahmen zum weiteren Ausbau des Fahrplanangebotes wird dieser Forderung Rechnung getragen. Insbesondere in Tagesrandzeiten sowie im ländlichen Raum sind Verbesserungen geplant (s. insbes. Maßnahmen 1 - 3).	bereits enthalten
79	330	Bürger:in	Zus. Anm.	Für Schulkinder aus dem Ostkreis wäre eine Busverbindung zum Gymnasium Scharnebeck sehr wünschenswert. Sie müssen bisher am ZOB umsteigen, der Bus fährt aber zur selben Zeit ab, zu der der andere kommt. Unsere Kinder würden bei passender Verbindung die Schule in Scharnebeck als Alternative zum Johanneum gerne in Betracht ziehen. Wir wohnen in Vastorf.	Die Anregung wird vom Landkreis unterstützt und soll im Rahmen der Überplanung des Schulverkehrs umgesetzt werden (s. Maßnahme 3.2).	bereits enthalten
147	412	Bürger:in	Zus. Anm.	Die Streckenverbindung 5402 von Lüneburg nach Winsen (Luhe) und zurück, finde ich (da ich nicht motorisiert bin) von Montag bis Freitag sehr wichtig. Auch außerhalb der Schulzeiten! Leider fährt die 5402 in den Ferien nur sehr wenig. Arbeitnehmer könnten so nicht auf Bus und Bahn umsteigen.	Die Verbindung zwischen Lüneburg und Winsen (L.) ist über die Bahn sichergestellt. Für Fahrten von "dazwischenliegenden" Ortschaften wie Handorf oder Wittorf in Richtung Lüneburg oder Winsen wird ab dem 01.06.2026 eine zusätzliche Buslinie eingerichtet, die zum Bf. Lüneburg verkehren und dort Anschluss an den RE 3 nach Winsen (L.) bieten wird.	bereits enthalten

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
165	417	Bürger:in	Zus. Anm.	Ich wohne in Barendorf und ich würde eine direkte Anbindung von Barendorf an das Schulzentrum Scharnebeck begrüßen. Aus den Medien ist für dieses Jahr das große Problem der Aufnahme in den 5. Klassen sowohl der IGS Lüneburg, als auch des Gymnasiums Johanneum deutlich geworden. Dieses "Problem" wird sich in den nächsten Jahren wahrscheinlich nicht einfach auflösen und daher wäre es eine Entlastung für alle aus Barendorf und Umfeld, wenn die Busverbindung zwischen Scharnebeck Schulzentrum und Barendorf bzw. ggf. darüber hinaus verbessert werden würden. Für uns, Eltern und Kinder, ist es nämlich durchaus ein Aspekt bei der Entscheidung für eine Schule, ob der Schulweg 20 oder 40 Minuten morgens dauert. Und in diesem Fall sogar für die gleiche Strecke. Bei anderen Schulen sind wir aus Barendorf schnell bei 60 Minuten! Falls diese Anregung nicht brücksichtigt werden kann wollte ich fragen, ob Sie mir Auskunft geben können, welche Möglichkeiten uns noch zur Verfügung stehen würden, z.B. mit einem Sammelmobil etc.. Fahrgemeinschaften sind für mich persönlich schwierig, da ich noch ein weiteres Kind zu Hause zu versorgen habe, welches ich dann morgens für mindestens 30 Minuten alleine lassen müsste!	Die Anregung wird im Rahmen der Maßnahme 3 ergänzend mit geprüft und - sofern betrieblich möglich - umgesetzt.	bereits enthalten
186	422	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Ich freue mich, dass es eine Querroute von Scharnebeck über Erbstorf, Adendorf, Bardowick bis Reppenstedt geben soll. Das hat definitiv gefehlt! Ich hoffe das die Streckenführung auch eine Haltestelle an der Artlenburger Landstraße (Höhe Edeka und Hagebau) anfährt.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme. Die Anbindung der genannten Verbrauchermärkte wird vorhanden sein.	bereits enthalten
192	428	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Die Anbindung des Dorfes Boltersen sollte über den Neumühlener Weg gewährleistet werden, damit auch die oben genannten Splittersiedlungen angebunden werden können	Derzeit bindet die Linie 5110 (Neetze - Boltersen - Rullstorf - Scharnebeck - Lüneburg) die Spilttersiedlungen an, indem sie über den Neumühlener Weg verkehrt. Diese Linienführung wird beibehalten. Ab 01.01.2026 wird die Linie unter der Nummer 5500 verkehren, um sie deutlich als regionale Hauptlinie zu kennzeichnen (vgl. Maßnahme 15).	bereits enthalten
231	463	Bürger:in	Zus. Anm.	4. Anbindung nach Norden: Die Anbindung des Fähranlegers in Neu Bleckede an die Bahnlinie in Boizenburg oder Brahlstorf sollte priorisiert werden, um eine nahtlose Mobilität zu gewährleisten und den Anwohnern in Neu Bleckede und Amt Neuhaus attraktive Möglichkeiten zu bieten.	Mit der Rufbuslinie 5504 besteht bereits eine Anbindung zwischen Neu Bleckede und dem Bahnhof in Boizenburg. Eine Anbindung von Neu Bleckede zum Bahnhof in Brahlstorf besteht mit Umstieg in Neuhaus, ZOB mit den Linien 512 oder 5504 zwischen Neu Bleckede und Neuhaus und der Rufbuslinie 5505 zwischen Neuhaus und Brahlstorf. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als zuständige Straßenbaulastträgerin baut im dritten Quartal 2025 eine Haltestelle in Neu Bleckede am Fähranleger. Nach Fertigstellung der Haltestelle wird diese von den Linie 512 und 5504 angefahren werden, um den Fähranleger besser anzubinden und eine nahtlose Mobilität zu gewährleisten.	bereits enthalten
272	502	Bürger:in	Zus. Anm.	Ich habe beim überfliegen (ich habe keine Kapazität 157 Seiten zu lesen) festgestellt, dass die Linie 5702 in keiner Weise erwähnt wird. Für mich ist es wichtig auch außerhalb der offiziellen Schulzeiten in Niedersachsen in die anliegenden Dörfer von Drögennindorf, wie zum Beispiel Betzendorf oder Tellmer, zu kommen. Auch der Anschluss von Tellmer oder Betzendorf nach Drögennindorf zu den Bussen nach Lüneburg lässt sehr zu wünschen übrig. Oft kommt man nicht zum Bus und muss sich einen Weg suchen hin zu kommen. Ich bitte sehr darum, dass dies verbessert wird!	Die Linie 5702 findet sich in der Tabelle 2-10, in der alle Linien, die im Landkreis Lüneburg verkehren, aufgelistet sind. Der heutige Fahrplan wird auch zukünftig beibehalten werden, d. h. die Busse verkehren montags bis freitags an Schultagen. An Ferientagen sowie an Wochenenden bietet der Rufbus ganztägig ein Angebot im 2h-Takt. Damit wird die Erreichbarkeit der genannten Orte sichergestellt.	bereits enthalten
310	523	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	**2. Verbesserung der Anbindung an die Schulen** Die Anbindung der Freien Schule Nieperfitz müsste überprüft werden, um Elterntaxis zu vermeiden. Die Verbindung zu den Schulen in Bleckede ist zu überprüfen. Viele Schülerinnen und Schüler unserer Gemeinde besuchen Haupt- / Realschule und das Gymnasium in Bleckede. Hier ist eine optimierte Erreichbarkeit der Schulen dringend notwendig. Auch kann in Abstimmung mit der Schule Marienau, der Individualverkehr minimiert werden, was zu einer Entlastung des Verkehrs auf den Straßen führt.	In Abstimmung mit der Freien Waldorfschule Lernort Nieperfitz hat der Landkreis Lüneburg bereits Verbindungen in der Schülerbeförderung eingerichtet und ist im kontinuierlichen Austausch mit der Schule zu den schulbezogenen Bedarfen. Dem Landkreis Lüneburg sind die Gegebenheiten in der Schülerbeförderung im Raum Dahlenburg Bleckede bekannt. Daher enthält der Nahverkehrsplan die Maßnahme 3.1, die die Schülerbeförderung aus der Gemeinde Dahlenburg zum Schulzentrum Bleckede optimieren wird. Bei Umsetzung der Maßnahme 3.1 werden die schulbezogenen Bedarfe der Freien Waldorfschule Lernort Nieperfitz sowie des Gymnasiums Marienau berücksichtigt werden.	bereits enthalten
313	523	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	**5. Verkehrsangebot an 7 Tagen pro Woche** Ein durchgängiges Verkehrsangebot an allen sieben Tagen der Woche wäre wünschenswert und stellt sicher, dass die Mobilität nicht nur werktags, sondern auch am Wochenende gewährleistet ist. Dies kommt nicht nur den Berufstätigen, sondern auch Jugendlichen und älteren Menschen zugute.	Die regionale Hauptlinie 5300 verkehrt von montags bis Samstagnachmittag im 1h-Takt, ab Samstagnachmittag sowie sonntags ganztägig im 2h-Takt. Da mit der Einführung kürzerer Taktzeiten - insbesondere in den Hauptverkehrszeiten - erhebliche Mehrkosten verbunden wären, strebt der Landkreis eine deutliche Angebotsausweitung auf der Linie 5300 aktuell nicht an.	bereits enthalten
325	532	Verband	Zus. Anm.	**Besseres Linienangebot in Amt Neuhaus** •Rufbus als Ringlinie für bessere Erreichbarkeit: Die Linie 505 sollte zu einer Ringlinie umgestaltet werden – mit zwei Ästen (über Bundesstraße und Elbstraße), die sich im Ort Neuhaus treffen. Das verbessert die Erreichbarkeit vieler Ortsteile. •Neue Verbindung nach Lübtheen: Das für viele Bürger in Neuhaus wichtige Grundzentrum Lübtheen (inkl. Bahnhof Pritzier) sollte per Rufbus erreichbar werden – etwa für Arztbesuche oder Besorgungen.	Der Landkreis nimmt die Aussage zur Kenntnis. Eine Linie 505 in der Gemeinde Amt Neuhaus ist dem Landkreis nicht bekannt. Mit der Linie 513 besteht bereits eine Rufbusverbindung zwischen Neuhaus und Lübtheen, damit das dort vorhandene grundzentrale Angebot von Menschen aus der Gemeinde Amt Neuhaus genutzt werden kann. Eine Auswertung der Buchungszahlen im Jahr 2024 hat ergeben, dass die Verbindung vergleichsweise wenig genutzt wird. Eine Anbindung aus der Gemeinde Amt Neuhaus an den SPNV besteht zu den Halten in Boizenburg und Brahlstorf, die ebenfalls von der Linie RE 1 bedient werden, mit den Rufbuslinien 5504 und 5505. Eine weitere Anbindung an den RE 1 in Pritzier ist daher aus Sicht des Landkreises Lüneburg nicht erforderlich.	bereits enthalten
373	A3	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Der Schülerverkehr zum Gymnasium Schamebeck ist für alle Schüler aus der Samtgemeinde Ostheide durch "Direktverbindungen" zu verbessern.	Der Landkreis Lüneburg wird als Träger der Schülerbeförderung bei Umsetzung der Maßnahme 3.3 (Überplanung der Linien 5361 und 5362) die Einrichtung einer Direktverbindung zwischen der Samtgemeinde Ostheide und dem Schulzentrum Scharnebeck prüfen. Hierbei sind die Belange der Entwicklung der Schullandschaft im Landkreis Lüneburg zu berücksichtigen.	bereits enthalten
374	A3	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Der Schülerverkehr für die Schüler aus Holzen und Reinstorf ist an die Unterrichtszeiten der Schulen in Lüneburg anzupassen. Gerade in den Morgenstunden kommt es bei der frühen Abfahrtszeit (z.B. 6:59 Holzen Op dan Brink) zu längeren Wartezeiten für die Schüler in den Schulen. Eine zusätzliche Verbindung mit Abfahrt zwischen 7:15 und 7:30 an den Gemeindebushaltestellen und Ankunft gegen 8:00 Uhr am ZOB (über Hagen-Schule, Johanneum) wäre angemessen.	Der Landkreis Lüneburg plant im Zuge der Maßnahme 3.3 eine Überplanung der Linie 5362, die die Schülerbeförderung aus Holzen und Reinstorf sicherstellt. Die maximal zulässigen Wartezeiten zwischen Ankunft des Busses und Beginn des Unterrichts sind in der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg definiert und betragen für weiterführende Schulen höchstens 45 Minuten. Diese Vorgaben werden bei einer Überplanung der Schülerbeförderung berücksichtigt.	bereits enthalten

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
377	A4	Verband	Zus. Anm.	Dabei ist eine Vereinheitlichung auf Seiten der ÖPNV-Nutzenden anzustreben: um mich im Landkreis Lüneburg auch zu Randzeiten und an abgelegeneren Orten mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortzubewegen, sollte ich bestenfalls nicht wissen müssen, was ein Anrufsammelmobil (ASM) oder ein RufMobil ist, sondern sollte lediglich angeben müssen, wann und wo ich fortbewegt werden will und eine für mich gute Variante vorgeschlagen bekommen. Dafür muss das aktuelle Angebot des ÖPNV im Landkreis Lüneburg grundlegend überarbeitet werden, um sich dem Ziel einer Mobilitätsgarantie anzunähern.	Eine Optimierung des gesamten ÖPNV-Angebotes im beschriebenen Sinne wird vom Landkreis unterstützt.	bereits enthalten
378	A4	Verband	Zus. Anm.	On-Demand-Verkehr kann dabei keine Massenverkehrsmittel – also große Busse, Straßenbahnen und Schienenpersonennahverkehr – ersetzen, sondern lediglich ergänzen.	Diese Auffassung wird vom Landkreis geteilt. Daher ist die Einführung von On-Demand-Angeboten auch nur in Räumen oder zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage vorgesehen.	bereits enthalten
379	A4	Verband	Zus. Anm.	Der Anspruch des ÖPNV muss weit über den aktuellen hinaus gehen. ÖPNV muss als Rückgrat der Mobilität verstanden und entsprechend ausgebaut werden. Eine Vervielfachung der aktuellen Passagierzahlen sollte angestrebt, die Infrastruktur entsprechend ausgebaut und der Fuhrpark entsprechend erweitert werden. Der Modal Split-Anteil des ÖPNV muss wesentlich erhöht werden. Es reicht daher nicht, die Zahl, die Größe und die Taktung des ÖPNV auf aktuell bestehende Bedarfe anzupassen, sondern im Sinne eines Verkehrsmittelmixes mit Pull-Faktor sollte es ein wirklich gutes, komfortables, schnelles, sicheres, verlässliches und barrierefreies Angebot des ÖPNV geben. Um eine Verkehrswende zu erreichen, ist ein starker Modal Shift weg vom motorisierten Individualverkehr notwendig.	Im neuen NVP sind eine Reihe von Maßnahmen verankert, die dazu beitragen sollen, das vom VCD genannte Ziel zu erreichen.	bereits enthalten
392	A4	Verband	Zus. Anm.	Eine substantielle Verbesserung des ÖPNV in Lüneburg mit Anschluss an den Landkreis lässt sich nur durch eine Reaktivierung ehemals vorhandener Bahnlinien (Soltau, Bleckede, Buchholz) und Haltepunkte (Deutsch Evern, Grüner Jäger) erreichen sowie durch die Verhinderung des Abbaus von Haltepunkten (z. B. Wendisch Evern) und dem Zubau weiterer Linien und Haltepunkte. Bestehende Verbindungen sollten eine Taktverdichtung bekommen (z. B. Wendlandbahn).	Der Landkreis unterstützt die Bestrebungen des Landes zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken für den SPNV und setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten für eine Wiederinbetriebnahme von ehemaligen Bahnhöfen bzw. Haltepunkten ein (s. Maßnahme 19). Er unterstützt ebenfalls die Forderung nach einer Taktverdichtung auf der Wendlandbahn (s. Maßnahme 20).	bereits enthalten
393	A4	Verband	Zus. Anm.	Statt Geschwindigkeit und Haltestellenzahl gegeneinander auszuspielen, sollen Regionalexpresse (schnell, wenige Halte) und Regionalbahnen (langsam, viele Halte) verkehren. Hierfür soll sich der Landkreis einsetzen.	Der Landkreis unterstützt dieses Ziel.	bereits enthalten
395	A4	Verband	Zus. Anm.	Der aktuelle NVP soll eine Evaluation des vorhergehenden NVP (2018-2023) beinhalten. Vorhergehende Überlegungen und Ansätze müssen überprüft und überdacht werden. So ist auch im aktuellen NVP die Evaluation der geplanten Maßnahmen bereits spezifisch festzulegen (Welche Ziele und Maßnahmen sollen wann erreicht werden, welche Zielwerte bestimmen die erfolgreiche Umsetzung?). Eine umfassende Fahrgastzählung, inklusive der gewählten Wege soll nicht erst ab 2026 erfolgen, sondern bereits 2025, um konkret Veränderungen durch die Neukonzeptionierung im aktuellen NVP messbar zu machen. Es soll auch eine umfassende Modal Split-Analyse Teil des NVP-Konzepts sein.	Eine Evaluation des 4. NVP ist indirekt durch das Mobilitätsgutachten erfolgt. Dieses hat auf Basis des Status Quos, der im 4. NVP festgeschrieben war, die Stärken und Schwächen des Angebotes untersucht und daraus Verbesserungsmaßnahmen abgeleitet. Diese sollen nun schrittweise, beginnend ab dem 01.01.2026, umgesetzt werden. Eine Evaluation der im neuen NVP enthaltenen Maßnahmen wird der Landkreis kontinuierlich vornehmen. Einen wichtigen Beitrag hierzu werden die automatischen Fahrgastzählungen leisten (s. Maßnahme 16).	bereits enthalten
397	A4	Verband	Zus. Anm.	Die Einrichtung eines Fahrgastbeirats wurde durch den VCD mit angestoßen und wird entsprechend von uns sehr positiv gesehen. Wichtig ist, dass die Beteiligung des Fahrgastbeirats auf Augenhöhe stattfindet und Anregungen des Gremiums tatsächlich umgesetzt werden.	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung des Fahrgastbeirates (Maßnahme 17).	bereits enthalten
398	A4	Verband	Zus. Anm.	Die Einrichtung von Nachtbuslinien sehen wir positiv.	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung der Maßnahme 2.	bereits enthalten
399	A4	Verband	Zus. Anm.	Die Einrichtung von Direktverbindungen zwischen den Stadtteilen ist sehr sinnvoll, z. B. auch als Ringverkehre, um Umstiege zu vermeiden und damit auch schnelle Verbindungen von Start zu Ziel zu ermöglichen.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu den Querverbindungen.	bereits enthalten
408	A4	Verband	Zus. Anm.	In Adendorf soll es eine mittig gelegene Haltestelle (in der Nähe des Marktplatzes) geben, die von allen in Adendorf verkehrenden Buslinien angefahren wird, sodass sich nicht zeit- und busverspätungsabhängig zwischen mehreren Haltestellen entschieden werden muss.	Das Busangebot in Adendorf wird künftig aus drei eigenständigen Buslinien bestehen, die montags bis freitags jeweils im 60-Minuten-Takt verkehren. Durch die koordinierte Abstimmung der Buslinien entsteht in Adendorf insgesamt ein 20-Minuten-Takt, der eine zuverlässige und regelmäßige Anbindung innerhalb des Ortes gewährleistet Zur besseren Verständlichkeit des Bussystems wird jede Linie künftig als eigene Linie mit klarer Linienführung dargestellt: • Linie 5007 fährt künftig durchgehend bis Erbstorf. • Linie 5017 verkehrt bis zur Robert-Schumann-Straße. • Linie 5027 bedient den Abschnitt bis zur Röntgenstraße. Die Haltestelle "Danziger Weg" im Zentrum von Adendorf wird von allen drei Linien angefahren.	bereits enthalten
422	A4	Verband	Zus. Anm.	An allen hochfrequentierten Haltestellen (mindestens 100 Fahrgäste am Tag) sollen Möglichkeiten zum Modal Switch geschaffen werden. Dazu soll es jeweils Fahrradbügel (Kreuzberger Bügel) bei den Haltestellen geben sowie tw. abschließbare Fahrradboxen mit Lademöglichkeit. Auch Schließfächer soll es nicht nur am ZOB geben. An einigen Haltestellen soll es StadtRAD- und Carsharing-Stationen geben. Auch Pkw-Stellplätze sind im Umfeld regional wichtiger Haltepunkte (z. B. Bleckede) sinnvoll.	Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger ist auch aus Sicht des Landkreises ein wichtiger Baustein, um die Nutzung des Umweltverbundes zu fördern. Der Landkreis unterstützt daher die Einrichtung von Mobilitätstationen (Maßnahme 11), die über entsprechende B&R-Anlagen sowie weitere Mobiltätsangebote verfügen werden.	bereits enthalten
428	A4	Verband	Zus. Anm.	Elektronische Anzeigen sollen an allen Bushaltestellen ab 100 Einsteigenden am Tag eingerichtet werden. Zusätzlich zu einer Angabe in Minuten, wann der Bus tatsächlich an der gewünschten Haltestelle ankommt, sollte es auch eine Karte geben, die anzeigt, wo der gewünschte Bus derzeit steht.	Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH planen, das dynamische Fahrgastinformationssystem in den kommenden Jahren schrittweise auszubauen (s. Maßnahme 10). Ein Übersichtsplan an großen Haltestellen mit vielen Abfahrtspositionen (insbes. am Bf./ZOB Lüneburg) ist vorgesehen.	bereits enthalten
437	A5	Organisation	Zus. Anm.	Als AStA der Leuphana Universität Lüneburg begrüßen wir die Fortschreibung und Weiterentwicklung des Nahverkehrsplans für den Zeitraum 2026–2030 ausdrücklich. Wir unterstützen die Verbesserung des ÖPNV - nicht nur für Studierende - sondern für alle Menschen in Lüneburg und Umgebung. Der ÖPNV ist ein zentrales Element nachhaltiger Mobilität und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung klimapolitischer Ziele, zur Förderung gesellschaftlicher Teilhabe sowie zur Erhöhung der Lebensqualität in Stadt und Landkreis Lüneburg.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zur Neuaufstellung des NVP.	bereits enthalten

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
439	A5	Organisation	Zus. Anm.	Studierende pendeln täglich aus dem Umland ein oder bewegen sich innerhalb der Stadt mit Bus, Bahn, Fahrrad oder zu Fuß. Der Pkw-Besitz ist gering – entsprechend hoch ist die Bedeutung eines gut ausgebauten Umweltverbunds. Besonders zentral ist die Anbindung des Hauptcampus an der Universitätsallee an den Bahnhof, idealerweise mit Taktzeiten, die sich an Vorlesungszeiten orientieren. Auch in den späten Abendstunden und an Wochenenden besteht Bedarf, etwa durch Veranstaltungen oder studentisches Wohnen auf dem Campus. Der Campus Rotes Feld sollte ebenfalls zuverlässig erreichbar sein. Wir bitten zudem darum, im Nahverkehrsplan zu differenzieren, dass der Hauptcampus deutlich stärker frequentiert ist.	Mit der Linie X51 ist der Campus an der Universitätsallee sehr gut an den Bahnhof angebunden. Diese Linie weist Taktzeiten auf, die sich an den Vorlesungszeiten orientieren. Über die Haltestellen Feldstraße (Uni) und An der Roten Bleiche (Uni) ist auch der Campus Rotes Feld durch die Linie X51 erschlossen. Außerhalb der Vorlesungszeiten und am Wochenende bestehen Anbindungen mit den weiteren Stadtbuslinien sowie spätabends mit der neuen Nachtbuslinie 5062. Der NVP wird um die Aussage ergänzt, dass der Hauptcampus deutlich stärker frequentiert ist.	bereits enthalten
441	A5	Organisation	Zus. Anm.	In diesem Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, wie wichtig eine gute Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger – insbesondere Bus, Bahn und Fahrrad – ist. Mobilitätsstationen und Fahrradabstellanlagen an zentralen Haltepunkten, vor allem an den Campusstandorten, würden den Umweltverbund zusätzlich stärken.	Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger ist auch aus Sicht des Landkreises ein wichtiger Baustein, um die Nutzung des Umweltverbundes zu fördern. Der Landkreis unterstützt daher die Einrichtung von Mobilitätstationen (Maßnahme 11), die über B&R-Anlagen sowie weitere Mobiltätsangebote verfügen werden.	bereits enthalten
443	A5	Organisation	Zus. Anm.	Wir fordern den Erhalt der Linie X51, die für viele Studierende aus dem Umland essenziell ist.	Die Linie X 51 bleibt erhalten. Der Landkreis Lüneburg begrüßt die Zustimmung zu dieser Linie.	bereits enthalten
448	A5	Organisation	Zus. Anm.	Wir fordern mehr sichere Fahrradabstellplätze an Haltestellen.	Die Schaffung von Fahrradabstellmöglichkeiten an Haltestellen ist aus Sicht des Landkreises ein wichtiger Baustein, um die Nutzung des Umweltverbundes zu fördern. Der Landkreis unterstützt daher die Einrichtung von Mobilitätstationen (Maßnahme 11), die über B&R-Anlagen sowie weitere Mobiltätsangebote verfügen werden. Darüber hinaus können die Kommunen einfache Fahradabstellmöglichkeiten an weiteren Haltestellen einrichten.	bereits enthalten
449	A5	Organisation	Zus. Anm.	Abschließend möchten wir betonen, dass wir viele der im Plan vorgesehenen Maßnahmen ausdrücklich begrüßen – darunter die neue tangentiale Buslinie westlich der Innenstadt, die den Campus erschließt und studentische Wohnorte verbindet (z. B. William-Watt-Straße), die Ausweitung der Stadtbuszeiten am Abend, den neuen 20-Minuten-Takt auf zahlreichen Linien, die neuen Nachtbuslinien, die geplante Erhebung und Auswertung von Fahrgastdaten sowie den bevorstehenden Einsatz von Elektrobussen. Die angedachte Reaktivierung der Bahnstrecken nach Bleckede und Soltau sowie die Einführung eines 2-Stunden-Takts auf der Wendlandbahn stellen aus unserer Sicht wichtige Schritte dar.	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung der genannten, im NVP bereits enthaltenen Maßnahmen.	bereits enthalten
452	A6	Organisation	Zus. Anm.	**Schulen in Bleckede (Maßnahme 3.1)** Grundsätzlich begrüßt der KER die in den Maßnahmen 3.1 und 3.2 angesprochene Überplanung der Busverbindungen zu den Schulen in den Samtgemeinden Dahlenburg und Scharnebeck sowie in Bleckede. Eine Optimierung der Fahrpläne scheint dort dringend geboten, da auch nach unserer Erhebung die Busfahrzeiten zur Schule in Bleckede etwa von Amt Neuhaus im Median bei knapp einer Stunde liegen. Auch von Rullstorf aus brauchen die SuS im Mittel zwischen 40 und 70 Minuten mit dem Bus zur Schule, wobei einige auch Fahrzeiten von über 80 Minuten erreichen. Noch problematischer ist die Situation bei den Heimwegen, da sich hier die Wartezeiten nach Schulschluss noch zu den Busfahrzeiten addieren, so dass SuS aus der Gemeinde Amt Neuhaus auf Wegezeiten zwischen 75 und 85 Minuten kommen, SuS aus Rullstorf auf 60 bis 75 Minuten und nach Thomasburg 100 Minuten benötigt werden. Aber auch nach Dahlenburg brauchen SuS angesichts von Wartezeiten nach dem Schulende von z.T. über 40 Minuten im Mittel zwischen 50 und 75 Minuten.	Der Landkreis Lüneburg freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme. Die Vorgaben der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg werden, auch zu den maximal zulässigen Wegezeiten, bei der Umsetzung der Maßnahme berücksichtigt werden.	bereits enthalten
453	A6	Organisation	Zus. Anm.	**Schulen in Scharnebeck (Maßnahme 3.2)** Bei den Schulen in Scharnebeck stellt sich nach unseren Daten insbesondere die Rückfahrt von der Schule als Problem dar: Vom Gymnasium in Scharnebeck nach Artlenburg benötigen SuS nach dem Schulschluss über 55 Minuten, nach Brietlingen bis zu 60 Minuten und nach Barum bis 55 Minuten. Diese Wegezeiten sind mit Ausnahme von Artlenburg vornehmlich den 20 bis 25 Minuten geschuldet, die die SuS nach Schulschluss auf einen Bus warten müssen. An der Oberschule am Schiffshebewerk stellen die Verbindungen nach Vastorf und Hohnstorf (Elbe) Herausforderungen für die SuS dar: Nach Vastorf führt die lange Fahrzeit zu einer Wegezeit für den Heimweg von über 50 Minuten. SuS aus Hohnstorf und aus Brietlingen müssen dagegen 30 Minuten nach dem Schulschluss auf den Bus warten.	Der Landkreis Lüneburg freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme. Die Vorgaben der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg werden, auch zu den maximal zulässigen Wegezeiten, bei der Umsetzung der Maßnahme berücksichtigt werden.	bereits enthalten
457	A6	Organisation	Zus. Anm.	Wünschenswert wäre aus Sicht des KER auch eine Bestandsaufnahme ggf. Verbesserung der Situation an den Haltestellen insbesondere im Landkreis. Eltern berichten dem KER immer wieder von prekären Situationen an den Haltestellen, insbesondere in der dunklen Jahreszeit. Das Spektrum reicht von zu kleinen oder gar nicht vorhandenen Wartebereichen über fehlende Beleuchtung, die dazu führt, dass wartende SuS übersehen werden und der Bus durchfährt, bis zu fehlenden Zuwegen zu den Haltestellen. Eine Reihe solcher Rückmeldungen hat der KER im Rahmen seiner eigenen Erhebung erhalten. Wir stellen dieses Material gerne dem Landkreis zur Verfügung, gehen aber nicht davon aus, dass es sich um eine vollständige Erfassung handelt.	Der Landkreis Lüneburg verweist auf die Maßnahme 9 (Haltestellenkataster) und begrüßt das Angebot des Kreiselternrates, hierfür Informationen zur Verfügung zu stellen.	bereits enthalten
459	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Wir begrüßen** • die Vereinheitlichung der Taktzeiten auf 20 Minuten • die Verlängerung der Betriebszeiten in den Abendstunden • die zusätzlichen Minibuslinien • die Anbindung von Kaufland und Hanseviertel • den grundsätzlichen 300 m-Radius der Haltestellen • den zeitlichen Versatz der Abfahrtzeiten der Linien 5011 und 5014 ab Haltestelle Bülows Kamp/ Kaltenmoor und die sich damit ergebene Bereitstellung eines 10 Minuten-Taktes für den Stadtteil Kaltenmoor • die Einführung einer zusätzlichen Stadtverkehrslinie • die geplante Anbindung der Stadtteile Alt-Hagen und Wilschenbruch mit Rufbussen/ASM Nachtverkehr	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu den im NVP enthaltenen Maßnahmen.	bereits enthalten
466	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Vorschläge für Verbesserungen (7)** • Beibehaltung/Ausbau ASM-Verkehr • Die Einführung des On-Demand-Verkehrs bedarf noch grundsätzlicher weiterer Diskussion	Das heutige ASM, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, soll grundsätzlich beibehalten werden, wird aber aktuell überarbeitet. Vor Einführung eines On-Demand-Verkehrs werden die Planungen konkretisiert und in den zuständigen politischen Gremien des Landkreises diskutiert. Die betroffenen Gemeinden werden ebenfalls eingebunden werden.	bereits enthalten

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
471	A9	Bürger:in	Zus. Anm.	Positiv hervorzuheben sind: •Die Weiterführung der bisherigen Buslinie 5011 als neue Linie 5009 im 20-Minuten-Takt montags bis freitags – dadurch werden die Verschlechterungen, die mit der Umsetzung des letzten NVP auf den 30-Minutentakt einhergingen, wieder rückgängig gemacht. Ein On-Demand-Verkehr scheidet für die MOIN aus verschiedenen Gründen aus. •Die Abfahrt des letzten Busses ab ZOB ca. 22:40 Uhr, somit eine Verlängerung der Busangebotes um eine Stunde •und zugleich die generelle Anpassung der Abfahrtszeiten am ZOB auf die Ankunft des „schnellen“ Metronoms aus Hamburg, hiermit wird eine deutliche Verbesserung erreicht.	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung der genannten, im NVP bereits enthaltenen Maßnahmen.	bereits enthalten
474	A9	Bürger:in	Zus. Anm.	Bustaktung bis 22:40 Uhr Die grundsätzlich sehr zu begrüßende Verlängerung der Betriebszeit bis 22:40 Uhr führt jedoch nur zu einer stündlichen Anbindung der Ortsteile. Gerade in den Abendstunden sollte eine 30-Minuten-Taktung bis zum Betriebsschluss weitergeführt werden. Das ASM fährt aktuell ab 21:45 Uhr halbstündlich. Zeitlich entstünde hier ansonsten eine Verschlechterung. Als Frau fühle ich mich um diese Zeiten am Bahnhof nicht mehr so sicher, dass ich dort bei verpasstem Bus eine knappe Stunde warten möchte (vgl. auch Ihre Maßnahmen 2 und 21).	Der Landkreis sieht keinen Bedarf für eine Taktverdichtung aufgrund abnehmender Fahrgastzahlen in den Abendstunden. Zur Verbesserung des Sicherheitsgefühls im ÖPNV bei verschiedenen Nutzergruppen wird auf die Maßnahme 21 (Erstellung und Umsetzung eines Awareness-Konzeptes für den ÖPNV) verwiesen.	bereits enthalten
478	A10	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Aus Sicht der Gemeinde Amt Neuhaus ist bis zur Inbetriebnahme der Elbbrücke Darchau-Neu Darchau der regionale und überregionale Verkehr sowie die Schülerbeförderung durch die Fährverbindungen Darchau-Neu Darchau sowie durch die Fährverbindung Bleckede-Neu Bleckede zwingend sicherzustellen.	Durch den Umbau des Fähranlegers in Neu-Bleckede werden die Vorraussetzung geschaffen, dass sowohl die Fährverbindung Bleckede - Neu Bleckede als auch Darchau - Neu Darchau für Fahrgäste des ÖPNV wie für die Schülerbeförderung nutzbar sind. Damit stehen bei beiden Fährverbindungen gute Übergänge zwischen den Bus- und Fährlinien zur Verfügung.	bereits enthalten

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
126	401	LNVG	Kap. 1.3	Der Wortlaut des § 18 Abs. 1 PBefG hat sich geändert, die Veröffentlichung muss auf der Internetseite der Genehmigungsbehörde erfolgen.	Der Worlaut wird in der Endfassung des NVP korrigiert.	ja
329	533	Verkehrsverbund	Kap. 1.3	Zu. 1.3.2: In die Auflistung der ÖDA-Inhalte sollte aufgenommen werden, dass sich die zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach Art. 2a VO 1370 aus einem "Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr" (= NVP) ableiten müssen. Zu 1.3.2: Es wird darauf hingewiesen, dass die genannte "VOL/A" 2016 durch die "Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (Vergabeverordnung - VgV)" abgelöst wurde. Zu 1.3.6: Der Hinweis auf die Übergangsbestimmung in § 62 Abs. 1 PBefG kann gestrichen werden, da jetzt auch die letzten Genehmigungen die danach erlassen wurden, ausgelaufen sein müssten, bei maximal 10 Jahren Genehmigungslaufzeit. Zu 1.3.6.1: Eine relevante Änderung des PBefG in 2021 war auch die Einführung von Pflichten zur Datenlieferung in § 3a PBefG ff. Dies sollte erwähnt werden.	Die Hinweise werden in der Endfassung des NVP berücksichtigt.	ja
128	401	LNVG	Kap. 1.4	Unter „Akteure" bzw. auch schon unter 1.4.1 „Vertragliche Struktur …" fehlt der SPNV-AT LNVG und dessen Zuständigkeit. Insbesondere mit Blick auf die Ausführungen unter 1.4.2.4 zur Aufgabenträgerschaft sind die Ausführungen sonst missverständlich.	Wird in der Endfassung des NVP ergänzt	ja
271	495	Bürger:in	Kap. 2	Im gesamten Kapitel 2 konnte ich keine Berücksichtigung von Rentnern/Senioren/Behinderte Kreis Ilmenau/Melbeck ausmachen. Insbesondere der Bereich der Wochenendhaussiedlung/des Campinplatzes ist bis heute nicht im ÖNV angebunden. Als Behinderte/Rentnerin muss ich mindestens 30-40 Minuten zu Fuß gehen, um von der Wochenendhaussiedlung die nächstgelegene Bushaltestelle zu erreichen. Es wohnen zwar nur etwa 300 Menschen in dieser Siedlung (davon viele Pendler und Rentner), doch sollten diese ebenfalls die Möglichkeit haben, mit dem öffentlichen Nahverkehr zu fahren. Nach Lüneburg braucht man als Mensch mit Beeinträchtigungen in puncto Gehen damit über eine Stunde. Vergleichsweise braucht man mit dem PKW nur 15 Minuten.	Die Wochenendhaussiedlung Moortalsheide in Melbeck ist ein Sondergebiet, das der Erholung dient. Wohnen ist dort bauplanungsrechtlich nicht zulässig. Dennoch strebt der Landkreis an, die Anbindung der Wochenendhaussiedlung über den Rufbus im Bereich Amelinghausen / Ilmenau (Maßnahme 1.1) herzustellen. Die Aussagen im NVP werden entsprechend ergänzt.	ja
331	533	Verkehrsverbund	Kap. 2.11	Bezüglich der Vorgaben zu Qualität und Ausstattung der Haltestellen wird lediglich auf das VNO-Haltestellenkonzept hingewiesen: "Detaillierte Vorgaben zu Qualität und Ausstattung der Haltestellen sind im Anhang im VNO-Haltestellenkonzept enthalten und Bestandteil dieses Nahverkehrsplan." Hier bitten wir ebenfalls auf den hvv Styleguide sowie die im hvv Verbundgebiet geltenden hvv Standards zu verweisen.	Die Hinweise auf den hvv Styleguide und die hvv Standards werden in der Endfassung des NVP berücksichtigt.	ja
57	281	Bürger:in	Kap. 2.12	Für die Gemeinde Amt Neuhaus: Wünschenswert wären stärkere Verknüfungen des ÖPNV-Angebots zwischen dem Landkreis Lüchow-Dannenberg und Neuhaus, z.B. durch die Ausweitung des WendlandMobils. Sofern eine direkte Ausweitung des WendlandMobils nicht möglich ist, sollte die Rufbuslinie 505 mit den Abfahrtszeiten des WendlandMobils in Dömitz abgestimmt werden, um einen Anschluss an den Bahnhof Dannenberg zu ermöglichen.	Eine Überplanung und Erweiterung des Rufbusangebotes im Amt Neuhaus, einschließlich kreisüberschreitender Verbindungen wird als **zusätzliche Maßnahme** 1.7 (Sektor Amt Neuhaus) mit in den NVP aufgenommen.	ja
287	509	Verband	Kap. 2.12	In der Tabelle 2-19 sind die Angaben der gesicherten und ungesicherten B+R Plätze in Lüneburg zwischen Ost und Westseite vertauscht. Die Angaben müssten ansprechend der textlichen Erläuterung angepasst werden.	Die Angaben werden in der Endfassung des NVP korrigiert.	ja
332	533	Verkehrsverbund	Kap. 2.12	Zu 2.12.1: Tabelle 2-17: Ist nach den zahlreichen Rücknahmen von Buslinien hier die Haltestelle Lüneburg, Am Sande noch immer von kreisweiter Bedeutung als Umsteigepunkt und kann dies aufgrund anhaltender Bemühungen der Stadt Lüneburg um Entlastung der historischen Altstadt vom Durchgangs(bus)verkehr auch langfristig noch ein Ziel sein?	Die Haltestelle "Am Sande" ist weiterhin eine der wichtigsten und meist frequentierten Haltestellen im Landkreis, hat aber als Umsteigehaltestelle keine landkreisweite Bedeutung mehr, sondern eine lokale (für Umstiege zwischen den Stadtbuslinien). Die Tabelle wird entsprechend angepasst.	ja
242	465	kreisangehörige Kommune	Kap. 2.12.1	Verknüpfungspunkt Kirchgellersen, Im Dorfe: Zwischen den Buslinien Salzhausen - Reppenstedt - Lüneburg und der Linie Südergellersen - Kirchgellersen entstehen längere Wartezeiten. Wir wünschen uns eine bessere Taktung.	Eine Verbindung von Südergellersen in Richtung Reppenstedt / Lüneburg kann grundsätzlich entweder über die Linien 5201 / 5200 erfolgen oder über die Linien 5251 / 5200. Da weder die regionale Hauptlinie 5200 noch die schulbezogene Linie 5201 größere Möglichkeiten zu Fahrplananpassungen bieten, werden der Landkreis und die MOIN prüfen, inwieweit die Fahrpläne auf der Rufbuslinie 5251 angepasst werden können, damit in Kirchgellersen kurze Umsteigezeiten realisiert werden können. Die gewünschte Verknüpfung wird als Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.	ja
365	550	Bürger:in	Kap. 2.12.2	- Die Überschrift des Kapitels lautet Verknüpfung Bus / Rufbus. Die Tabelle wird dieser Überschrift nicht gerecht: Inwiefern ist Bavendorf, Bahnhof (RB32) ein Verknüpfungspunkt Bus Rufbus? - Bavendorf, im Dorfe stellt m.E. keine relevante Verknüpfung zwischen Bus und Rufbus dar. - M.E. wäre herauszustellen, dass bezogen auf die 5352 Bavendorf B216 die einzige Haltestelle dieser Linie mit planmäßigen, komfortablen Anschlüssen an den Regionalbus ist. Im Webauftritt der KVG wird dies so gezeigt.	Der Hinweis ist korrekt. Die Haltestellen "Bavendorf, Bahnhof" und "Bavendorf, Im Dorfe" werden als Verknüpfungspunkte aus der Tabelle gelöscht.	ja
333	533	Verkehrsverbund	Kap. 2.13	Der ASM-Tarif sollte lieber mit Hinweis auf die hvv On-Demand-Strategie verwendet werden. Bsp.: „Für Linienbedarfsverkehre sowie On-Demand-Verkehre gelten vom Gemeinschaftstarif abweichende Fahrpreise. Der hvv arbeitet derzeit im Rahmen der hvv On-Demand-Strategie an einem Konzept zur Vereinheitlichung der Tarifsystematik bei On-Demand- und Bedarfsverkehren. Ziel ist eine bessere Verständlichkeit und Nutzerfreundlichkeit für die Fahrgäste. Der grundsätzliche Aufbau des hvv-Tarifs sollte um die angedachte Bartarifreform ergänzt werden. Bsp.: Der hvv arbeitet an einer Reform der Einzel- und Tageskartenangebote mit dem Ziel, die Tarifstruktur weiter zu vereinfachen und die Zugänglichkeit zum ÖPNV im Sinne des Deutschlandtickets sowie eines kundenorientierten Gesamtangebots zu verbessern.	Die Textvorschläge zum Tarif werden in der Endfassung des NVP berücksichtigt.	ja
5	75	Bürger:in	Kap. 2.2	Deutsch Evern ist ein Dorf mit z. Zt. ca 3.300 Einwohnenden. Die Altersstruktur verändert sich auch hier - durch Baugebietsausweisungen und den Generationenwechsel ziehen vermehrt Familien mit Kindern nach DE . Ältere Menschen und Jugendliche sind auf einen funktionierenden ÖPNV angewiesen und benötigen Verbindungen in die Stadt / Bahnhof auch an den Wochenenden und abends.	Deutsch Evern hat im Vergleich zu den anderen, an die Hansestadt Lüneburg angrenzenden Gemeinden deutlich weniger Einwohner:innen und damit ein geringeres ÖPNV-Nachfragepotenzial. Vor diesem Hintergrund sieht der Landkreis kein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis für die Einrichtung von weiteren Fahrten im klassischen Linienverkehr. Stattdessen wird der Landkreis prüfen, ob das bestehende Stadtbus-Angebot am Wochenende sowie am späten Abend um bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) erweitert werden kann. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**.	ja

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
74	319	Bürger:in	Kap. 2.2	Mit dem Mobilitätsangebot einer Region steht und fällt die Entwicklung oder Nicht-Entwicklung eines ländlichen Raumes. Leider entwickelt sich das Angebot im Raum der Samtgemeinde Dahlenburg zurück - speziell auch in unserem Wohnort 21369 Nahrendorf. Hier fuhr bis vor ca. vier Jahren die LINIE 5304, ver lässlich gemäß Fahrplan, werktags wie wochenends. DIESE LINIE MÖCHTEN WIR ZURÜCK! Wir verstehen durchaus, dass die damalige landkreisübergreifende Streckenführung nach Dannenberg zwischen den Landkreisen Lüneburg und Dannenberg zu "Abstimmungsschwierigkeiten" geführt haben mag und möglicherweise an der Kosten-Aufteilung gescheitert ist? Aber die heutige Situation wird den Bedürfnissen der ländlichen Bevölkerung nicht gerecht! Wenn unsere Kinder in Lüneburg nach der 9. Unterrichtsstunde um 15:50 Uhr Schulschluss haben, ist zeitnah praktisch keine Heimfahrt mehr möglich, da die Linie 5301 über Mücklingen und Nahrendorf zuletzt um 15:24 fährt und die Rufbusse nur für 16:15 und 18:15 Uhr ex. Dahlenburg bestellt werden können. Zumal die Heimfahrt für unsere Kinder noch schwieriger geworden ist, nachdem die Linie 5303 seit dem Ende der Osterferien nicht mehr über Nahrendorf/Im Klimt geleitet wird, sondern von Dahlenburg geradewegs über Süschendorf, Oldendorf und Eichdorf geroutet wird. Und als wir unsere Tochter dort abholen wollten, war der Bus in Dahlenburg nicht gekommen, fuhr aber LEER an der Haltestelle in Eichdorf vorbei, wo wir auf unsere Tochter gewartet hatten.	Der Landkreis wird im Rahmen der Angebotsoptimierungen im Regionalbusverkehr prüfen, welche Optionen es für eine solche kreisüberschreitende, umsteigefreie Verbindung gibt. Sollte die Linie wieder eingeführt werden, so ist darauf zu achten, dass sie das bestehende SPNV-Angebot zwischen Dannenberg und Lüneburg sinnvoll ergänzt. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**. Die genannten Mängel im Bereich der Schülerbeförderung werden vorab im laufenden Geschäft der Verwaltung geprüft. Sollten keine satzungskonformen Rückfahrten nach der 9. Stunde bestehen, wird der Landkreis das Angebot kurzfristig entsprechend erweitern.	ja
330	533	Verkehrsverbund	Kap. 2.2.2	Zu 2.2.2: Es wird darauf hingewiesen, dass mittlerweile aktualisierte Daten aus der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) zum Jahr 2023 vorliegen. Wir schlagen deshalb vor, den besagten Abschnitt auf Grundlage der Daten aus der MiD 2023 zu überarbeiten. Der hvv stellt dem Landkreis Lüneburg gerne entsprechende Materialien zur Verfügung. Zu 2.2.2: Die Tabelle 2-8 zeigt, dass die Hansestadt Lüneburg von 2% der Befragten als Quell- und Zielort der Pendelnden angegeben wurde. Im Text über der Tabelle wird in der Entwurfsfassung jedoch die Hansestadt Hamburg genannt.	Die Angaben zur Motorisierung im Kap. 2.2.2 werden auf Basis der Studie MiD 2023 aktualisiert.	ja
7	75	Bürger:in	Kap. 2.4	Schon jetzt ist die Busverbindung von Deutsch Evern - Richtung ZOB und zurück eher mangelhaft - die Metronomankunftzeiten sind nicht verlässlich, die Busse warten auch bei geringer Verspätung nicht auf die Fahrgäste und die Nutzer*innen müssen tagsüber ca 55 Minuten warten, abends ist es teilweise unmöglich noch den letzten Bus nach DE zu bekommen.	Die Verspätungen bei metronom stellen auch aus Sicht des Landkreises ein großes Problem dar. Insbesondere bei kleineren Verspätungen muss gewährleistet werden, dass weiterführende Buslinien auf verspätete Züge am Bf. Lüneburg warten. Die MOIN, die ab dem 01.01.2026 den Stadt- und Regionalbusverkehr im Landkreis Lüneburg übernehmen wird, wird daher eine aktive Anschlusssicherung betreiben, um durchgehende Reiseketten sicherzustellen. **Eine zusätzliche Maßnahme wird in den NVP aufgenommen.**	ja
25	A1	Bürger:in	Kap. 2.4	Komme ich von Hamburg und will einen Bus der Linie 5100 oder 5300 nehmen, der mich wenigstens auf 6 km an meinen Wohnort brächte, kommt es leider regelmäßig dazu, dass man den Anschlussbus in Lüneburg nur noch von hinten sieht, weil er sehr pünktlich sein will und schon abfährt (der RE3 aber fast nur verspätet ist), ohne die Umsteiger aus Hamburg noch mitzunehmen. Hier wäre etwas mehr Zeitspielraum und Rücksichtnahme wünschenswert, denn der nächste Bus fährt erst eine Stunde später.	Die Verspätungen bei metronom stellen auch aus Sicht des Landkreises ein großes Problem dar. Insbesondere bei kleineren Verspätungen muss gewährleistet werden, dass weiterführende Buslinien auf verspätete Züge am Bf. Lüneburg warten. Die MOIN, die ab dem 01.01.2026 den Stadt- und Regionalbusverkehr im Landkreis Lüneburg übernehmen wird, wird daher eine aktive Anschlusssicherung betreiben, um durchgehende Reiseketten sicherzustellen. **Eine zusätzliche Maßnahme wird in den NVP aufgenommen.**	ja
40	225	Bürger:in	Kap. 2.4	Es wird für die älteren Menschen eine direkte Busverbindung zwischen Embsen und dem Garberscenter benötigt. Es gibt keine Apotheke in Embsen.	Embsen ist verkehrlich hauptsächlich in Richtung Lüneburg ausgerichtet. Daher ist der Ort über die regionale Hauptlinie 5600 umsteigefrei mit dem Oberzentrum verbunden. Der Landkreis stimmt jedoch zu, dass es auch zwischen Embsen und Rettmer eine (schwächere) Verkehrsnachfrage gibt, jedoch bislang kein passendes ÖPNV-Angebot. Um diesen Mangel zu beheben, wird der Landkreis die Einrichtung eines bedarfsorientierten Verkehrs (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) prüfen. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**. Eine teilweise Verschwenkung der regionalen Hauptlinie 5600 über Rettmer lehnt der Landkreis ab, da hiermit Angebotsverschlechterungen für Melbeck verbunden wären und Hauptlinien grundsätzlich keine wechselnden Linienführungen aufweisen sollen.	ja
50	266	Bürger:in	Kap. 2.4	Die Buslinie 5600 fährt über den Umweg nach Lüneburg. Eine direkte Anbindung von Embsen nach Lüneburg würde die Fahrtzeit entscheidend verringern und damit die Attraktivität der Verbindung erhöhen. Insbesondere Embsener Bürger nutzen das Garbers-Center in Rettmer als für Arztbesuche und als Versorgungszentrum. Eine direkte Verbindung von Embsen nach Lüneburg würde dieses Zentrum erreichbar machen.	Embsen ist verkehrlich hauptsächlich in Richtung Lüneburg ausgerichtet. Daher ist der Ort über die regionale Hauptlinie 5600 umsteigefrei mit dem Oberzentrum verbunden. Der Landkreis stimmt jedoch zu, dass es auch zwischen Embsen und Rettmer eine (schwächere) Verkehrsnachfrage gibt, jedoch bislang kein passendes ÖPNV-Angebot. Um diesen Mangel zu beheben, wird der Landkreis die Einrichtung eines bedarfsorientierten Verkehrs (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) prüfen. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**. Eine teilweise Verschwenkung der regionalen Hauptlinie 5600 über Rettmer lehnt der Landkreis ab, da hiermit Angebotsverschlechterungen für Melbeck verbunden wären und Hauptlinien grundsätzlich keine wechselnden Linienführungen aufweisen sollen.	ja
130	401	LNVG	Kap. 2.4	Tabelle 2-9: Die Bahnstrecke Stelle – Lüneburg ist dreigleisig statt zweigleisig.	Wird in der Endfassung des NVP korrigiert	ja
9	75	Bürger:in	Kap. 2.6.2	Allgemeiner Linienverkehr nach §42 PBefG Auch die Einwohnenden von DE sollten weiterhin die Möglichkeit haben den ÖPNV an den Wochenenden zu nutzen ! Nach § 42 PBefG ist unter dem Begriff „Linienverkehr“ eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung zu verstehen, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Im Landkreis erfüllt der allgemeine Linienverkehr nach § 42 PBefG Aufgaben bei der lokalen, regionalen und auch überregionalen Erschließung des Landkreises. Es werden Fahrten für den Berufs-, Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr durchgeführt.	Deutsch Evern hat im Vergleich zu den anderen, an die Hansestadt Lüneburg angrenzenden Gemeinden deutlich weniger Einwohner:innen und damit ein geringeres ÖPNV-Nachfragepotenzial. Vor diesem Hintergrund sieht der Landkreis kein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis für die Einrichtung von weiteren Fahrten im klassischen Linienverkehr. Stattdessen wird der Landkreis prüfen, ob das bestehende Stadtbus-Angebot am Wochenende sowie am späten Abend um bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) erweitert werden kann. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**.	ja

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
56	281	Bürger:in	Kap. 2.7	Für die Gemeinde Amt Neuhaus: Die Rufbuslinie 505 (Brahlstorf–Dömitz) sollte zu einer gegenläufigen Ringlinie modifiziert werden, mit einem Ast entlang der Bundesstraße und einem Ast entlang der Elbuferstraße, mit Treffpunkt in Neuhaus. Dies würde insbesondere Ortsteile an der Elbuferstraße besser anbinden. Eine zusätzliche Rufbusverbindung vom Mittelzentrum Lübtheen in das Amt Neuhaus sollte geprüft werden, um die Mobilität in der Fläche zu verbessern und bessere Verbindungen in dieses für viele Bürger in Amt Neuhaus relevante Mittelzentrum zu schaffen. Sollte sich keine Verbesserung des RufMobil-Angebots der VLP für Amt Neuhaus erreichen lassen, sollte geprüft werden, inwiefern ein Anruf-Sammel-Taxi (AST) eine geeignete Alternative darstellt.	Eine Überplanung und Erweiterung des Rufbusangebotes im Amt Neuhaus, einschließlich kreisüberschreitender Verbindungen wird als **zusätzliche Maßnahme** 1.7 (Sektor Amt Neuhaus) mit in den NVP aufgenommen. Das ÖPNV-Taxi "Wendland OnDemand" der Mobilitätsmarke WendlandMobil verbindet den Landkreis Lüchow Dannenberg mit Dömitz. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg ist der Aufgabenträger für "Wendland OnDemand". Hierbei handelt es sich nicht um einen Linienverkehr, sondern um eine Bedienform, die vom Fahrgast flexibel gebucht werden kann. Der Fahrgast kann sie so auch eigenständig auf die Fahrten der Rufbuslinie 505 abstimmen. Ob ein zusätzlicher Haltepunkt für das ÖPNV-Taxi "Wendland OnDemand" im Amt Neuhaus eingerichtet werden sollte, obliegt der Entscheidung des Landkreises Lüchow-Dannenberg. Der Landkreis Lüneburg wird diesbezüglich Kontakt zum Nachbarlandkreis aufnehmen.	ja
363	550	Bürger:in	Kap. 2.7.3	Im Entwurf heißt es: „stündliche Fahrtmöglichkeiten zu allen Zielen im Stadtgebiet und im übrigen Landkreis." Das ist m.E. irreführend.	Die Formulierung wird in der Endfassung des NVP dahingehend präzisiert, dass das ASM nur in den Abendstunden verkehrt.	ja
119	389	Sonstige	Kap. 2.8	Die §44 Verkehre werden für 2 Jahre anstatt für 10 Jahre als Einzelgenehmigung beantragt (S. 55). Die Liniennummern auf mehreren Linien des Landkreises Lüneburg wurden geändert inklusive Bedienungszeitraum und Linienweg (S. 56 - S. 58). Die Verlängerung der Linie 5900 nach Lauenburg steht unter Finanzierungsvorbehalt (S. 58 & S. 90).	Wird in der Endfassung des NVP korrigiert. Der Landkreis Lüneburg als Aufgabenträger plant eine Anbindung Lauenburgs. Hierfür werden verschiedene Möglichkeiten erwogen, **ein entsprechender Prüfauftrag wird in den NVP aufgenommen.**	ja
132	401	LNVG	Kap. 2.8	Eine Darstellung der aktuellen Linienverkehre (Stand bis 31.12.2025) fehlt. In den einleitenden Hinweisen zu Kap. 2.8 wird auf ein ab 01.01.2026 geplantes Linienbündel, die Einrichtung von Midibus-Linien und Nachtbuslinien verwiesen. Die beigefügte Tabelle 2-10 führt eine Liste von Linien auf, unterschieden wird lediglich nach 42- bzw. 44er-Verkehren. Wie das geplante Linienbündel (ohne Linienbedarfsverkehre (LBV), Midibusse, Nachtbuslinien) aussehen soll und welche Linien Einzellinien (Midibusse, Nachtlinien) mit kürzerer Laufzeit ohne Bündelung sein werden, ist nicht erkennbar. Die in Tabelle 2-11 aufgeführten Linien 507, 510, 514 und 565 sind nicht Bestandteil des Teilnetz 4 Lüneburg (sie verkehren aus Mecklenburg-Vorpommern in das Teilnetz Lüneburg, wie auch in Tabelle 2-12 richtig dargestellt) In Tabelle 2-12 fehlen die Linien •7075 Bad Bevensen – Bohndorf, die auch Haltestellen in Bavendorf bedient •4662 Rottorf – Winsen, die auch eine Haltestelle in Handorf bedient •8101 Hitzacker – Ventschau •8105 Hitzacker – Pommoissel •8106 Pommoissel – Hitzacker	Die Fehler werden korrigiert und die Darstellung der aktuellen Linien wird entsprechend ergänzt.	ja
305	522	kreisangehörige Kommune	Kap. 2.8	Die Gemeinde Embsen würde es begrüßen, wenn eine direkte Linie von Embsen - über LG-Rettmer (Einkaufszentrum Garberscenter) - in Richtung Lüneburg und ZOB eingerichtet werden könnte.	Embsen ist verkehrlich hauptsächlich in Richtung Lüneburg ausgerichtet. Daher ist der Ort über die regionale Hauptlinie 5600 umsteigefrei mit dem Oberzentrum verbunden. Der Landkreis stimmt jedoch zu, dass es auch zwischen Embsen und Rettmer eine (schwächere) Verkehrsnachfrage gibt, jedoch bislang kein passendes ÖPNV-Angebot. Um diesen Mangel zu beheben, wird der Landkreis die Einrichtung eines bedarfsorientierten Verkehrs (RufMobil, On-Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) prüfen. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**.	ja
122	389	Sonstige	Kap. 3.10	Die Liniennummer wurde bei mehreren Stadtbuslinien geändert (S. 90).	Wird in der Endfassung des NVP korrigiert	ja
318	529	Bürger:in	Kap. 3.10	Laut Fahrplan ist derzeit eine Umstiegszeit zwischen RE3 (aus Hamburg kommend) und dem Anschlussbus der Linie 5200 von 4 Minuten angesetzt (z. B. Ankunft RE3 15:33Uhr; Abfahrt Bus der Linie 5200 15:37Uhr). Die Umstiegszeit von 4 Minuten reicht theoretisch aus, wenn der RE3 fahrplanmäßig am Lüneburger Bahnhof eintrifft. Jedoch kommt es häufiger vor, dass der RE3 kurz nach der Abfahrtzeit des Busses in Lüneburg eintrifft, so dass der Fahrgast die Weiterfahrt mit dem Bus der Linie 5200 verpasst und daduch ein Stunde auf den nächsten Bus warten muss. Hier würde eine Erhöhung der Umstiegszeit (von 4 auf vielleicht 10 Minuten) das Risiko verringern, den Anschlussbus zu verpassen.	Der Fahrplan der Linie 5200 befindet sich noch in der Endabstimmung. Voraussichtlich wird der Bus einige Minuten später am ZOB in Lüneburg abfahren. Da der Landkreis eine Anschlusssicherung ebenfalls für sehr bedeutsam hält, Eine zusätzliche Maßnahme wird in den NVP aufgenommen.	ja
59	281	Bürger:in	Kap. 3.2	Es sollte geprüft werden, inwiefern eine Kooperation bzw. Verlängerung des WendlandMobils des Landkreises Lüchow-Dannenberg in das östliche Amt Neuhaus erfolgen kann, insbesondere als Zubringer zu den Bahnhöfen in Dannenberg und Salzwedel. Dies würde eine deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots darstellen.	Eine Überplanung und Erweiterung des Rufbusangebotes im Amt Neuhaus, einschließlich kreisüberschreitender Verbindungen wird als **zusätzliche Maßnahme** 1.7 (Sektor Amt Neuhaus) mit in den NVP aufgenommen.	ja
368	550	Bürger:in	Kap. 3.2	- Auch im Mobilitätsgutachten für die Zukunft des ÖPNV im Landkreis Lüneburg, Februar 2025 wird das Rufmobil Angebot in der Ostheide teilweise unzureichend kritisch gewürdigt. Hier heißt es: „Die Linie 5352 fährt in einem 2-Stunden-Takt im östlichen Gebiet mit einer Anbindung an die Buslinien 5300 und 5100 sowie selten an die Regionalbahn RB 32". Diese Aussage ist maximal in Ferienzeiten zutreffend. Die Schulbusverkehre haben einen ganz anderen Charakter (morgens nach und ab Mittags von Bleckede). Damit gibt es auf diesem Korridor kein konsistentes, für andere als Schüler praktisches Angebot. - Die beiden Rufmobillinien sind theoretisch über die Regionalbuslinie 5300 miteinander verknüpft. Mobilität innerhalb der Samtgemeinde stellen sich damit relativ große Hürden entgegen. Selbst Mobilität innerhalb von Neetze, z.B. Süttorf – Neu Neetze, Am Milchberg ist außerhalb des Schulverkehrs nur mit Fahrzeiten möglich, die länger sind als der Gang zu Fuß. - Verknüpfung der Rufmobilangebote mit anderen, so dass Ziele im Einzugsbereich des Bleckeder Schulzentrum mindestens sporadisch erreichbar werden. - Die Empfehlung aus dem Gutachten: „• Verknüpfungspunkte mit kurzen Anschlusszeiten: Neetze: Linie 5100" fehlt im Entwurf des Nahverkehrsplanes.	Wie in Maßnahme 1 beschrieben, soll das Rufmobil-Angebot landkreisweit optimiert werden. Ziel der Optimierung ist zum einen die angesprochene bessere Verknüpfung mit anderen Rufmobilen sowie mit dem Regionalbusverkehr. Zum anderen soll das Fahrplanangebot der Rufmobile transparenter und merkbarer gestaltet werden. Dazu sollen die Rufmobile auch an Schultagen ein vom schulbezogenen Linienverkehr unabhängiges Angebot bekommen und wie an Ferientagen im klaren 2h-Takt verkehren. Eine entsprechende Ergänzung wird in der Einleitung zu Maßnahme 1 aufgenommen. Der Verknüpfungspunkt zwischen der Linie 5100 und den Rufmobilen in Neetze wird im NVP ergänzt.	ja

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
133	401	LNVG	Kap. 3.2 f	Die hier als RufMobil bezeichneten Verkehre sind zurzeit als 44er-Verkehre (LBV) mit bestimmten Bediengebieten, Bedienzeiten und bestimmten Ein- und Ausstiegspunkten genehmigt. Die Unterscheidung zu den ggf. geplanten On-Demand-Verkehren (ODV) wird nicht deutlich. Oder ist mit ODV gebündelter Bedarfsverkehr nach § 50 PBefG gemeint? Hinweis: Evtl. Zuschläge für die Nutzung von LBV dürfen nur erhoben werden, wenn es eine entsprechende Vorgabe in NVP oder ÖDA (oder der Vorabbekanntmachung) gibt.	Unter RufMobil werden aktuell sowohl der Rufbus als auch das ASM geführt. Der Landkreis Lüneburg überarbeitet seine Bedarfsverkehre als Nachfolgesystem zum ASM. Ein Konzept hierfür wird bis Ende des Jahres fertiggestellt. Für die Bedarfsverkehre sind grundsätzlich alle Genehmigungsarten denkbar. Neue Zuschläge für Linienbedarfsverkehre nach §44 PBefG sind nicht geplant.	ja
12	75	Bürger:in	Kap. 3.2.1.2	Alle gezeigten Abbildungen sind ohne Beschriftung (Namen der Orte) nicht aussagekräftig !	Wird in der Endfassung des NVP korrigiert	ja
13	75	Bürger:in	Kap. 3.3	Eine Potential Analyse für den Ort Deutsch Evern - auch die Verbindung nach Melbeck (einzige Sparkassenfiliale) - Lüneburg gab es wohl leider nicht ? Wie oben geschildert, ist auch hier - bedingt durch den hohen Anteil an Einwohnenden >70 Jahre der Bedarf an ÖPNV Mobilität hoch !	Deutsch Evern ist verkehrlich vor allem in Richtung Lüneburg ausgerichtet. Hier finden sich alle Einrichtungen eines Oberzentrums, u. a. Einkaufsmöglichkeiten, Ärzte, Dienstleistungsunternehmen und Banken / Sparkassen. Die Anbindung an Lüneburg wird über die Linie 5020 an allen Wochentagen sichergestellt. Darüber hinaus gibt es auch zwischen Deutsch Evern und Melbeck Verkehrsbeziehungen, die allerdings deutlich schwächer ausgeprägt sind und bisher nicht die Einrichtung einer kontinuierlich verkehrenden Busverbindung rechtfertigten. Um diese gelegentliche Verkehrsnachfrage dennoch (wirtschaftlich) bedienen zu können, wird der Landkreis prüfen, hier bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) einzuführen. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.**	ja
68	286	Bürger:in	Kap. 3.5	Linie 5011: Auf einer Bürgerinformationsveranstaltung am 19.05.25 im Bonhoeffer-Haus stellte ein Mitarbeiter der MOIN vor, dass die Linie 5011 zukünftig als 5009 firmiert. Das ist z.B. in der Tabelle 3-5 auf Seite 86 nicht berücksichtigt.	Wird in der Endfassung des NVP korrigiert	ja
120	389	Sonstige	Kap. 3.5	Die Liniennummer wurde bei mehreren Stadtbuslinien geändert (S. 83). Beim Angebot der einzelnen Stadtbuslinien sind uns folgende redaktionelle Fehler aufgefallen: Die Stadtbuslinien 5011, 5012 fahren heute in der HVZ im 15-Min-Takt. Die Linie 5014 fährt heute auch in der NVZ im 15-Min-Takt. Die 5009 und 5016 fahren heute im 30-Min-Takt (S. 83).	Wird in der Endfassung des NVP korrigiert	ja
121	389	Sonstige	Kap. 3.6	Die Liniennummer wurde bei mehreren Stadtbuslinien geändert (S. 86).	Wird in der Endfassung des NVP korrigiert	ja
153	413	Bürger:in	Kap. 3.7	Beschleunigung Linie 5009 (neu): Da die momentanen Fahrzeiten Richtung City/ZOB schon recht lang sind: keine „Gedenkminuten“ mehr am Garbers-Center (Haltestelle Eintracht-Sportplatz) und evtl. die Herausnahme aus Zone-30-Gebieten. Hierzu passende Optimierungsidee: Derzeit besteht eine unschöne Situation an der End-Haltestelle Rosenkamp, Wendeplatz: Haltestellenmast ist falsch angeordnet, der Bus durchfährt den Wendeplatz in anderer Fahrtrichtung (offizielle Einbahnstraßenregelung). Das Ein- und Aussteigen wird so regelmäßig zum Problem: Kaum Platz; Einstiegshöhe; Einstieg im Grasbereich, der ständig vermüllt oder rutschig und aufgeweicht ist. M.E. sollte einmal über eine alternative Endhaltestelle nachgedacht werden. Wie wäre es z.B., die Linie unter Auflassung des Wendeplatzes über Häcklinger Weg (dort dann ersatzweise Bedienung der vorhandenen Schulbushaltestelle „Am Kamp“ mit dem Vorteil, dass es praktisch keinerlei baulicher Veränderungen bedarf). Dann weiter Richtung Rettmer über den heutigen Weg der 5011 durch Osterwiese und dann rechts Pilgerpfad zurück über Rettmer (Mitte). Die neue 5009 könnte dann etwas beschleunigt den Zone-30-Wohnbereich Osterwiese auslassen und direkt über Rettmer (Mitte) in Gegenrichtung zur vorgenannten 5007 fahren Richtung Oedeme. Weiterer Vorteil: Die Linie würde ebenfalls über Bf. Rettmer führen und könnte nach Reaktivierung der Bahnstrecke RB39 zu weiteren hilfreichen Umsteigebeziehungen Richtung Oedeme und Rettmer Ortskern beitragen.	Mit der Reaktivierung der Bahnstrecke Lüneburg–Soltau besteht die Möglichkeit, den Busverkehr in den umliegenden Bereichen anzupassen. In diesem Zusammenhang kann auch eine mögliche Verlängerung der Linie 5007 nach Rettmer durch den Landkreis Lüneburg und die MOIN geprüft werden.	ja
254	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 3.7		Dem Vorschlag wird gefolgt, es wird eine **zusätzliche Maßnahme** ("Busbeschleunigung in der Hansestadt Lüneburg") in den NVP aufgenommen.	ja
14	75	Bürger:in	Kap. 3.8	Leider ist auch diese Karte - dort fehlende Bezeichnung - nicht adäquat lesbar / verwendbar.	Wird in der Endfassung des NVP korrigiert	ja
317	526	Bürger:in	Kap. 3.8	Eine Verbesserung des Nachtverkehrs würde nur für den Kern Adendorfs gegeben sein. Das nördliche sowie das östliche Adendorf mit Erbstorf würden davon nicht profitieren. Es darf auf keinen Fall zu einer Verschlechterung zu dem jetzigen Angebot des ASM kommen.	Die Anregungen bezüglich der Anpassung der Nachtbuslinie wurde von Seiten des Landkreis Lüneburg und der MOIN aufgenommen, da dies aus betrieblichen Gründen möglich ist. Die Streckenführung der Nachtbuslinie wird dahingehend angepasst, dass auch Erbstorf von der Nachtbuslinie bedient wird. Die Nachtbuslinie wird u.a. über Erbstorfer Landstraße und Dorfstraße (Adendorf) geführt werden und die dortigen Haltestellen bedienen.	ja
1	45	Organisation	Kap. 4.3	Aufnahme einer weiteren Maßnahme in den NVP: "Fortführung, Erweiterung und langfristige Sicherung der Freizeitverkehre" Im Jahr 2006 nahm im Bereich des Naturparks Lüneburger Heide erstmalig der Heide-Shuttle seinen Betrieb auf. Dieser Bus, der täglich von Juli bis Oktober verkehrt und speziell auf die Freizeit-Belange abgestimmt ist, verbindet auf inzwischen fünf Ringen in den Landkreisen Lüneburg, Harburg und Heidekreis die traditionellen Heide-Orte mit den Grundzentren, den Bahnhöfen und dem Oberzentrum Lüneburg – für alle Fahrgäste kostenlos, klimafreundlich und komfortabel. Finanziert wird das Angebot von den Landkreisen und allen beteiligten Kommunen. Das Angebot wird von den Gästen und Touristen, aber auch gleichermaßen von den Einheimischen für die Freizeit und den Alltag sehr gut angenommen. Das Angebot des Heide-Shuttles ist auch in den kommenden Jahren zu sichern und kundenorientiert weiterzuentwickeln. Dazu gehört die Prüfung und ggf. die Umsetzung von einer Saisonverlängerung (z. B. einem Saisonstart Mitte Juni) sowie die Realisierung weiterer technischer Innovationen (z. B. dem Einsatz von emissionsarmen bzw. -freien Bussen oder die bessere Verschneidung mit anderen Mobilitätsangeboten.	Der Anregung wird zugestimmt. Die Fortführung, Erweiterung und Sicherung der Freizeitverkehre wird als **zusätzliche Maßnahme** mit der vorgeschlagenen Forumulierung in den NVP aufgenommen.	ja

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
15	75	Bürger:in	Kap. 4.3.01	Maßnahme 1: Für Deutsch Evern - Richtung LG und Richtung Melbeck (Gliedgemeinde Samtgemeinde Ilmenau) und einzige Sparkasse im Umkreis scheint für die Einwohnenden gar nichts geplant zu sein .. wurden die Deutsch Everner*innen vergessen ??	Deutsch Evern ist verkehrlich vor allem in Richtung Lüneburg ausgerichtet. Hier finden sich alle Einrichtungen eines Oberzentrums, u. a. Einkaufsmöglichkeiten, Ärzte, Dienstleistungsunternehmen und Banken / Sparkassen. Die Anbindung an Lüneburg wird über die Linie 5020 an allen Wochentagen sichergestellt. Darüber hinaus gibt es auch zwischen Deutsch Evern und Melbeck Verkehrsbeziehungen, die allerdings deutlich schwächer ausgeprägt sind und bisher nicht die Einrichtung einer kontinuierlich verkehrenden Busverbindung rechtfertigten. Um diese gelegentliche Verkehrsnachfrage dennoch (wirtschaftlich) bedienen zu können, wird der Landkreis prüfen, hier bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) einzuführen. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.**	ja
334	533	Verkehrsverbund	Kap. 4.3.01	Es sollte ein grundsätzlicher Hinweis aufgenommen werden, dass sich die Weiterentwicklung klassischer Bedarfsverkehre an den Empfehlungen der derzeit in Erarbeitung befindlichen hvv On-Demand-Strategie orientieren sollte. Ziel ist ein verbundweit abgestimmtes System, das durch klare Standards eine hohe Servicequalität sichert und dabei die Vielfalt von Bedarfsverkehren harmonisch vereint.	Der Hinweis wird in der Endfassung des NVP berücksichtigt.	ja
369	550	Bürger:in	Kap. 4.3.02	Der empfohlene 2-Stundentakt ist nur dann ausreichend, wenn der Anschluss auch von verspäteten SPNV-Angeboten gewährleistet ist. Hier steht nicht, ob der heutige Einrichtungsverkehr, nur von der Stadt auf´s Land ergänzt wird um die Gegenrichtung?	Der Landkreis hält eine Anschlusssicherung - insbesondere bei Spätverkehren - ebenfalls für sehr bedeutsam. **Es wird eine zusätzliche Maßnahme in den NVP aufgenommen.**	ja
199	431	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.03	Viele Schülerinnen und Schüler aus Barendorf besuchen das Gymnasium in Scharnebeck. Es wird eine direkte Schulbusverbindung von Barendorf nach Scharnebeck benötigt. Eltern melden wegen der komplizierten derzeitigen Bussituation über Lüneburg ihre Kinder gerne beim Johanneum in Lbg. an, dies führt zu erheblichen Platzproblemen dort (siehe jüngste Berichterstattung in der Landeszeitung).	Der Landkreis Lüneburg wird als Träger der Schülerbeförderung bei Umsetzung der Maßnahme 3.3 (Überplanung der Linien 5361 und 5362) die Einrichtung einer Direktverbindung zwischen der Samtgemeinde Ostheide und dem Schulzentrum Scharnebeck prüfen. Hierbei sind die Belange der Entwicklung der Schullandschaft im Landkreis Lüneburg zu berücksichtigen.	ja
21	107	Bürger:in	Kap. 4.3.03.2	Maßnahme 3.2: Direktverbindung Vastorf - Gymnasium Scharnebeck Grundsätzlich bessere Erreichbarkeit der Schulen. Elterntaxi könnte dadurch deutlich verringert werden.	Der Landkreis Lüneburg wird als Träger der Schülerbeförderung bei Umsetzung der Maßnahme 3.3 (Überplanung der Linien 5361 und 5362) die Einrichtung einer Direktverbindung zwischen der Samtgemeinde Ostheide und dem Schulzentrum Scharnebeck prüfen. Hierbei sind die Belange der Entwicklung der Schullandschaft im Landkreis Lüneburg zu berücksichtigen.	ja
29	162	Bürger:in	Kap. 4.3.05	Maßnahme 5: Linienbus über Melbeck nach Lüneburg ist nicht so interessant wie eine Fahrt nach Rettmer zum Garberscenter. Einkaufsmöglichkeit und Facharzt sind dann im ÖPNV aus Embsen direkt zu erreichen.	Embsen ist verkehrlich hauptsächlich in Richtung Lüneburg ausgerichtet. Daher ist der Ort über die regionale Hauptlinie 5600 umsteigefrei mit dem Oberzentrum verbunden. Der Landkreis stimmt jedoch zu, dass es auch zwischen Embsen und Rettmer eine (schwächere) Verkehrsnachfrage gibt, jedoch bislang kein passendes ÖPNV-Angebot. Um diesen Mangel zu beheben, wird der Landkreis die Einrichtung eines bedarfsorientierten Verkehrs (RufMobil, On-Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) prüfen. Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen. Eine teilweise Verschwenkung der regionalen Hauptlinie 5600 über Rettmer lehnt der Landkreis ab, da hiermit Angebotsverschlechterungen für Melbeck verbunden wären und Hauptlinien grundsätzlich keine wechselnden Linienführungen aufweisen sollen.	ja
39	A2	Bürger:in	Kap. 4.3.05	Maßnahme 5: Es geht um Busverbindungen zwischen Lüneburg und Embsen. Man hat keine Möglichkeit auf direktem Wege von Embsen zum Garbersbau-Einkaufszentrum zu kommen. Hier befinden sich Aldi, Edeka, Drogeriemarkt, Apotheke und Ärztehaus. Für uns Ältere ist es sehr umständlich dort hin und zurück zu kommen, da die Busse über Melbeck nach Lüneburg fahren. Ich spreche für unsere Hausgemeinschaft, hier leben 10 Parteien in einem altersgerechen Wohnblock.	Embsen ist verkehrlich hauptsächlich in Richtung Lüneburg ausgerichtet. Daher ist der Ort über die regionale Hauptlinie 5600 umsteigefrei mit dem Oberzentrum verbunden. Der Landkreis stimmt jedoch zu, dass es auch zwischen Embsen und Rettmer eine (schwächere) Verkehrsnachfrage gibt, jedoch bislang kein passendes ÖPNV-Angebot. Um diesen Mangel zu beheben, wird der Landkreis die Einrichtung eines bedarfsorientierten Verkehrs (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) prüfen. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**. Eine teilweise Verschwenkung der regionalen Hauptlinie 5600 über Rettmer lehnt der Landkreis ab, da hiermit Angebotsverschlechterungen für Melbeck verbunden wären und Hauptlinien grundsätzlich keine wechselnden Linienführungen aufweisen sollen.	ja
173	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.05	Zu berücksichtigen gilt es auch hier die Verbindung von Rettmer nach Embsen und umgekehrt mit Halt am Friedhof Rettmer zu betrachten. Einkaufsmöglichkeiten, ärztliche Versorgung und Apotheke befinden sich im Garbers Center. Embsen und Melbeck haben keine Apotheke. Auch die Schulen in Embsen werden von Rettmer und Häcklinger Kinder besucht.	Embsen und Rettmer sind verkehrlich hauptsächlich in Richtung Lüneburg ausgerichtet. Daher ist Embsen über die regionale Hauptlinie 5600 und Rettmer über die heutige Stadtbuslinie 5011 umsteigefrei mit dem Oberzentrum verbunden. Der Landkreis stimmt jedoch zu, dass es auch zwischen Embsen und Rettmer eine (schwächere) Verkehrsnachfrage gibt, jedoch bislang kein passendes ÖPNV-Angebot. Um diesen Mangel zu beheben, wird der Landkreis die Einrichtung eines bedarfsorientierten Verkehrs (RufMobil, On-Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) prüfen. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**.	ja
279	506	Bürger:in	Kap. 4.3.05	Ich und viele andere Anwohnerinnen und Anwohner erwarten, dass zeitnah in Deutsch Evern wieder eine Buslinie über die Tiergartenstraße und Am Tiergarten nach Lüneburg (und in Gegenrichtung) eingerichtet wird. Viele Jahrzehnte (bis zum Fahrplanwechsel Ende 2019) bestand eine solche Buslinie, die dann gestrichen wurde. Im Bereich Tiergartenstraße / Fuchsberg in Deutsch Evern wohnen viel ältere und bewegungseingeschränkte Menschen, die auf den Bus angewiesen sind. Es ist völlig unzumutbar für diese Personen, 700 Meter und mehr bis zur nächsten Haltestelle (früherer Bahnhof) gehen zu müssen. Bitte veranlassen Sie, dass auf der Buslinie Lüneburg - Deutsch Evern und zurück zeitnah der Streckenast über Am Tiergarten / Tiergartenstraße wieder hergestellt wird. Die Busse können künftig abwechselnd über zwei Streckenäste fahren: "Am Petersberg" / "An der Ilmenau" (so wie bisher die Linie 5020) und über "Am Tiergarten" / "Tiergartenstraße". Bitte sorgen Sie dafür, dass Mo. bis Sa. zumindest ein ÖPNV-Grundangebot über "Am Tiergarten / Tiergartenstraße" im Rahmen der Buslinie Lüneburg - Deutsch Evern (und zurück) vorhanden sein wird.	Der Landkreis Lüneburg und die MOIN prüfen, inwieweit der Bereich an der Haltestelle Deutsch Evern, Tiergartenstraße, künftig durch den klassischen Linienverkehr erschlossen werden kann. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.**	ja
302	510	Bürger:in	Kap. 4.3.05	Angebote schaffen für Landbevölkerung	Ein neuer On Demand-Verkehr ist im Raum Dachtmissen nicht geplant. Stattdessen sollen Angebotsverbesserungen über andere Formen eines Bedarfverkehrs umgesetzt werden.	ja

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
338	533	Verkehrsverbund	Kap. 4.3.05	Es sollte ein grundsätzlicher Hinweis aufgenommen werden, dass sich die weitere Planung von On-Demand-Verkehren an den Empfehlungen der derzeit in Erarbeitung befindlichen hvv On-Demand-Strategie orientieren sollte. On-Demand-Verkehre sollen zukünftig einen integralen Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs im hvv bilden und den klassischen Linienverkehr insbesondere in Zeiten und Räumen mit geringer Nachfrage bedarfsgerecht ergänzen. Ziel ist der Aufbau eines verbundweit abgestimmten Systems, das durch einheitliche Standards eine hohe Servicequalität gewährleistet und dabei die Vielfalt der Bedarfsverkehre harmonisch integriert.	Der Hinweis wird in der Endfassung des NVP berücksichtigt.	ja
164	413	Bürger:in	Kap. 4.3.07	Sicherstellung rechtzeitiger, eindeutiger und korrekter Fahrgastinformation in Medien, Onlineauskunft und vor Ort!	Der Hinweis wird vom Landkreis unterstützt. Die Maßnahme 7 wird um entsprechende Aussagen zu einer möglichst frühzeitigen Fahrgastinformation über die Auskunftssysteme, Apps und Hinweise vor Ort ergänzt.	ja
288	509	Verband	Kap. 4.3.09	Aus Sicht des ADFC gehören zur ergänzenden Haltestellenausstattung auch gesicherte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, damit Intermodalität tatsächlich funktioniert. Im ersten Absatz fehlt ein solcher Hinweis in der Klammer bei der Aufzählung von ergänzender Haltestellenausstattungselementen.	Der Hinweis auf Fahrradabstellmöglichkeiten wird in der Klammer ergänzt.	ja
308	522	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.09	Die Gemeinde Embsen beabsichtigt, das neue Gewerbegebiet Lüneburg-Süd (21409 Embsen, Am Kiefernring) an den ÖPNV anzuschließen. Erste Gespräche zum Standort der Haltestelle haben sowohl mit den Landkreis, als auch mit der KVG bereits stattgefunden. Ein Antrag an die LNVG wurde in der Zwischenzeit gestellt. Ich bitte, diese Haltestelle in Ihren Planungen zu berücksichtigen.	Eine Anbindung des genannten Gewerbegebietes wird bei der Prüfung eines Bedarfsverkehrs zwischen Embsen und Rettmer mit berücksichtigt. **Der Prüfauftrag im NVP wird entsprechend ergänzt**.	ja
340	533	Verkehrsverbund	Kap. 4.3.09	Um eine reibungslose Datenauf- und -übernahme in die hvv Haltestellendatenbank zu garantieren, empfiehlt sich eine vorgelagerte Abstimmung zwischen dem Landkreis und dem hvv. Wir schlagen deshalb vor, den Abschnitt zur hvv Haltestellendatenbank wie folgt zu ergänzen: "[...] Die hvv Haltestellendatenbank soll hierbei als einzige Basis verwendet werden. Die Erfassung erfolgt dabei sukzessive über die Straßenbaulastträger sowie den Landkreis und ist vorab mit dem hvv abzustimmen."	Die textliche Ergänzung wird in der Endfassung des NVP berücksichtigt.	ja
347	539	Bürger:in	Kap. 4.3.13	Angebot zur Hilfestellung z.B. mit Gepäck etc.	In der Beschreibung der Mobilitätszentrale wird als zusätzliches Angebot "Gepäckaufbewahrung" angegeben.	ja
2	45	Organisation	Kap. 4.3.17	Heide-Shuttle ist ein interkommunales Angebot der drei Landkreise LG, WL und HK .	Unter der Maßnahme 17 werden regionale touristische Organisationen zusätzlich erwähnt.	ja
123	389	Sonstige	Kap. 4.3.19	Wir möchten vorschlagen, die mögliche Anpassung des Busverkehrs durch die Streckenreaktivierung Lüneburg – Soltau mit in dieser Maßnahme oder als neue Maßnahme im Nahverkehrsplan aufzunehmen.	Der Vorschlag wird aufgegriffen. Die Maßnahme 19 wird um den Hinweis ergänzt, dass mit Aufnahme des SPNV zwischen Lüneburg und Soltau der Busverkehr in diesem Bedienungskorridor überplant werden wird. Ziel wird es sein, die Ortschaften in diesem Raum möglichst direkt mit den Bahnhöfen zu verbinden und dort attraktive Umsteigemöglichkeiten zum SPNV einzurichten. Parallelverkehre von Bahn und Bus sollen vermieden werden.	ja
259	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.19	Es sind keine konkreten Maßnahmen benannt, die der Landkreis Lüneburg plant umzusetzen. Der Text zur Strecke Bleckede – Lüneburg sollte auf Basis der veröffentlichten Ergebnisse der Nutzwertanalyse inhaltlich aktualisiert werden. Die Finanzierung der Streckenreaktivierung erfolgt mit Hilfe von Landes- und Bundesmitteln (wie im Text beschrieben auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG)). Der Textblock „Finanzierung" sollte entsprechend angepasst werden.	Die vorgeschlagenen Ergänzungen werden im NVP berücksichtigt.	ja
135	401	LNVG	Kap. 4.3.20	Bei der Auflistung „Taktoptimierungen nach Umsetzung der SPNV-Konzepte" sollte ergänzt werden, dass auf der RE 3 zwischen Lüneburg und Hamburg nur in den Hauptverkehrszeiten ein 15-min-Takt und in den übrigen Zeiten ein 30-min-Takt geplant ist. Weiterhin sollte deutlich gemacht werden, dass die aufgelisteten Taktverbesserungen vollumfänglich erst im Konzept 2040+ umgesetzt werden.	Wird in der Endfassung des NVP ergänzt	ja
225	457	Verband	Kap. 4.3.22	Sehr unterstützenswert!	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung der Maßnahme.	ja
136	401	LNVG	Kap. 5.1 ff	Die Darlegung der Finanzierung und auch der Finanzbedarf sind vorliegend dargestellt. Neben den NNVG-Finanzhilfen und den LNVG-Förderungen des Landes existieren noch weitere Finanzierungsquellen für den Nahverkehr. Wir empfehlen, die ergänzende Nennung und Aktivitäten zur Akquise. Z.T. bereits genannte Förderungen: Busförderung des Landes, Förderrichtlinie zur Errichtung und zum Betrieb von Mobilitätszentralen, Förderrichtlinie für Flexible Bedienformen des Landes, Förderrichtlinie für Saubere Busse des Landes, Klimaschutzmittel des Bundes für Maßnahmen im Verkehrssektor. Ein konkreter Umsetzungs- und Finanzierungsplan für die Errichtung eines Mobilitätsmanagements fehlt. Wir empfehlen, die Ergänzung. Das Land stellt hier Fördermittel zur Förderung zur Verfügung: https://www.nbank.de/F%C3%B6rderprogramme/Aktuelle-F%C3%B6rderprogramme/Mobilit%C3%A4tszentralen.html#wasfoerdernwir-	Der Landkreis hat im NVP nur die Finanzmittel aufgeführt, die verlässlich und dauerhaft zur Finanzierung des ÖPNV bereitgestellt werden. Fördermittel stellen zwar eine wichtige Unterstützung bei der Modernisierung oder dem Ausbau des ÖPNV-Angebotes dar, sie können jedoch im Vorwege nicht verlässlich eingeplant werden und werden auch nur zeitlich befristet gewährt. Vor diesem Hintergrund ist aus Sicht des Landkreises eine kurze Aufzählung der genannten Förderprogramme ausreichend. Diese wird nachträglich mit in das Kapitel 5 aufgenommen.	ja
30	170	Bürger:in	Zus. Anm.	Es wäre sehr cool, wenn Sie ein OnDemand-Konzept wie der LK Lüchow-Dannenberg umsetzen könnten, im Idealfall verknüpft mit dem Angebot des LK Lüchow-Dannenberg, da dies (sofern ausreichend Fahrzeuge zu Verfügung stehen) eine Abdeckung auch für bisher völlig übersehende Relationen ermöglichen würde, bzw. für Verbindungen und Orte, die sich mit den regulären Fahrten nicht dauerhaft erreichen lassen. Wichtig wäre mir persönlich, dass eine Buchung solcher Fahrten z.B. auch über eine normale Website möglich ist und nicht bloß über eine APP. Außerdem sollte das Angebot den gesamten LK Lüneburg umfassen, da es überall immer wieder für den Alltagsverkehr ohne Auto sehr unpraktische Taktlücken gibt.	Der Landkreis Lüneburg überarbeitet seine Bedarfsverkehre. Das betrifft sowohl die Optimierung des aktuellen Rufbus-Angebotes wie auch die Entwicklung eines Nachfolgesystems für das ASM. Eine **zusätzliche Maßnahme** wird in den NVP aufgenommen.	ja

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
43	235	Bürger:in	Zus. Anm.	An den Wochenenden wäre es schön, noch einen späteren Bus vom Sande nach Deutsch Evern zu bekommen.	Deutsch Evern hat im Vergleich zu den anderen, an die Hansestadt Lüneburg angrenzenden Gemeinden deutlich weniger Einwohnerinnen und Einwohner und damit ein geringeres ÖPNV-Nachfragepotenzial. Vor diesem Hintergrund sieht der Landkreis kein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis für die Einrichtung von weiteren Fahrten im klassischen Linienverkehr. Stattdessen wird der Landkreis prüfen, ob das bestehende Stadtbus-Angebot am Wochenende sowie am späten Abend um bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) erweitert werden kann. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**.	ja
52	273	Bürger:in	Zus. Anm.	Einbindung des Gewerbegebietes Lüneburg-Süd, Straße Kiefernring, an den ÖPNV. Vielen Menschen können sich keinen Führerschein oder ein Auto leisten. Daher macht es durchaus Sinn, das Gewerbegebiet und auch auch die Straße "Am alten Werk" einzubinden. Arbeitgeberattraktivität steigern und den Umstieg vom eigenen Fahrzeug auf den ÖPNV ermöglichen.	Eine Anbindung des genannten Gewerbegebietes wird bei der Prüfung eines Bedarfsverkehrs zwischen Embsen und Rettmer mit berücksichtigt. **Der Prüfauftrag im NVP wird entsprechend ergänzt**.	ja
53	275	Bürger:in	Zus. Anm.	Mich betrifft die Verbindung von Deutsch Evern nach Lüneburg. Eine stündliche Verbindung ist schrecklich. Warum wurde vor einigen Jahren die Verbindung über Wendisch Evern entfernt. Es ist auch für Ältere die einzige Möglichkeit mobil zu sein.	Deutsch Evern hat im Vergleich zu den anderen, an die Hansestadt Lüneburg angrenzenden Gemeinden deutlich weniger Einwohnerinnen und Einwohner und damit ein geringeres ÖPNV-Nachfragepotenzial. Vor diesem Hintergrund sieht der Landkreis kein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis für die Einrichtung von weiteren Fahrten im klassischen Linienverkehr. Stattdessen wird der Landkreis prüfen, ob das bestehende Stadtbus-Angebot am Wochenende sowie am späten Abend um bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) erweitert werden kann. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**.	ja
89	342	Bürger:in	Zus. Anm.	Bei der Anbindung von Bus zu Bahn sind die derzeitigen Umsteigezeiten tlw. sehr knapp bemessen und funktionieren nur, wenn kein Ampelstau oder Abbiegestau am ZOB ist und man weder Gepäck, noch sonstige Einschränkungen hat.	Zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und zum pünktlichen Erreichen des ZOB spricht sich der Landkreis für Maßnahmen zur Busbeschleunigung aus. Es wird daher eine **zusätzliche Maßnahme in den NVP aufgenommen.**	ja
149	413	Bürger:in	Zus. Anm.	Schade, dass bislang das optimierte Linienkonzept der MOIN (noch) nicht gesamtheitlich kommuniziert wurde. Für eine fundierte Stellungnahme/ Bürgerbeteiligung wäre dies hilfreich. Nachfolgend noch ein paar Anmerkungen zu Themen im Betriebsalltag, die mir immer wieder auffallen und m.E. verbessert werden könnten. -> Weiterleitung an die Busunternehmen bzw. als Idee für MOIN. Beschilderung: Bei Ring- oder Quasi-Ringlinien die Durchbindung/ Weiterfahrt auch in den Außen- und Innendisplays rechtzeitig anzeigen! Am Startpunkt einer Linie sollte der Bus bereits mit ordnungsgemäß geschildertem Ziel vorfahren (insbesondere am ZOB oder Am Sande bei dort einsetzenden Linien). An sich könnte dies bereits durch die eingegebenen Fahrt- bzw. Umlaufnummern auch automatisiert erfolgen. Jedenfalls reduziert dies die Verwirrung bei den Fahrgästen, spart viel Zeit und Nerven für Fahrpersonal und Kunden. Reduziert unnötige Verzögerungen am (zeitweise überlasteten) ZOB und verbessert die Pünktlichkeit allgemen. Leider sieht man in der Praxis immer wieder Fahrzeuge mit !Leerfahrt", gar keiner Anzeige oder fehelerhafter Beschilderung an die Haltestelle fahren. Da machmal nicht die vorgesehene Haltestellenbucht benutzt wird, entsteht zusätzlich Hektik, die manch einen ÖPNV-Interessenten abschreckt.	Eine eindeutige Beschilderung an den Fahrzeugen sowie eine entsprechende Beauskunftung in den elektronischen Auskunftsmedien / Apps wird die MOIN vornehmen. Dies ist auch aus Sicht des Landkreises von großer Bedeutung, um bei durchgebundenen Fahrten die Fahrgäste nicht zu verunsichern. Eine textliche Erläuterung zur Fahrgastinformation bei durchgebundenen Linien wird im NVP im Kap. 3.6 aufgenommen.	ja
229	463	Bürger:in	Zus. Anm.	2. Regionalbusverkehr: Verbindung nach Hitzacker: Die Buslinie über Walmsburg nach neu Darchau sollte nach Hitzacker verlängert werden, um eine bessere Anbindung zu erreichen.	Zwischen Bleckede und Neu Darchau verkehren die Linie 5110 (bisher 5101) sowie die Rufbuslinien 5153 und 5154 (bisher ebenfalls Linie 5101). Dort besteht mit der Linie 8000 des Landkreises Lüchow-Dannenberg Anschluss nach Hitzacker und teilweise weiter nach Danneberg und Lüchow. Im Zuge des Projektes Verbesserung der touristischen Mobilität in der Biosphärenregion Elbe-Schaalsee (BioReNat) wurde empfohlen, diese Verbindung für touristische Bedarfe zu stärken und eine durchgehende Verbindung ohne Umstieg in Neu Darchau zu schaffen. Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	ja
249	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Unklare Angaben zu Verantwortlichkeiten und Finanzierungen: In vielen Maßnahmensteckbriefen fehlen nachvollziehbare Angaben dazu, welche Akteure für die Umsetzung verantwortlich sein sollen, ob und in welchem Umfang finanzielle Beiträge seitens der Kommunen erwartet werden und in welchem Zeitraum die Umsetzung angestrebt wird. Gerade für betroffene Kommunen ist dies eine zentrale Information – sowohl zur internen Ressourcenplanung als auch zur Positionierung im Rahmen des Beteiligungsverfahrens.	Der Landkreis wird in der Endfassung des NVP die Beschreibung der Maßnahmen so ergänzen, dass Angaben zu der Finanzierung für die Umsetzung aufgenommen werden.	ja
286	509	Verband	Zus. Anm.	Grundsätzlich werden im Nahverkehrsplan Aussagen zum Heide-Shuttle vermisst. Insbesondere die Ringlinie 5 sollte in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden. Auch wenn es sich nur um ein saisonales Angebot handelt, so ist dies ein wichtiges ÖPNV Angebot. Der Heide-Shuttle ist mit der Transportmöglichkeit für Fahrräder ein wichtiges Element, um nachhaltigen Tourismus im Naturpark Lüneburger Heide zu befördern. Es darf zudem nicht übersehen werden, dass das Angebot nicht nur von Touristen außerhalb des Landkreises, sondern insbesondere auch von den Einwohnern im Landkreis Lüneburg selbst genutzt wird. Dieses Angebot ist damit ein Baustein für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und vermeidet viele einzelne Autofahrten in diese Naturparkregion.	Der Anregung wird zugestimmt. Die Fortführung, Erweiterung und Sicherung der Freizeitverkehre wird als **zusätzliche Maßnahme** in den NVP aufgenommen. Bedingung für die Fortführung des Heide-Shuttle-Ring 5 ist weiterhin eine anteilige Mitfnanzierung des Angebotes durch die Kommunen, die an den Ring 5 angeschlossen sind und in touristischer Hinsicht davon profitieren.	ja
312	523	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	**4.Verbindung nach Bad Bevensen** Bad Bevensen ist für viele Einwohner unserer Gemeinde wegen der Kliniken, Facharztpraxen und vielfältigen Erholungsmöglichkeiten ein wichtiger Anlaufpunkt. Obwohl der Ort nur etwa 17 Kilometer entfernt liegt, ist die Erreichbarkeit mit dem Bus nicht vorhanden. Hier sehen wir einen dringenden Bedarf, die Verbindungen zu herzustellen, um die medizinische Versorgung und Freizeitangebote leichter zugänglich zu machen. Viele Schüler aus dem Raum Bad Bevensen besuchen die Schule Marienau. Eine Busanbindung würde den Individualverkehr verringern.	Aktuell besteht mit der Linie 7076 eine Verbindung zwischen Dahlenburg Bahnhof, Bavendorf und Bad Bevensen. Diese Linie befindet sich in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Uelzen. Zuständig für die Schülerbeförderung der im Landkreis Uelzen lebenden Schüler:innen ist der Landkreis Uelzen als Träger der Schülerbeförderung. Der Landkreis Lüneburg wird gemeinsam mit dem Landkreis Uelzen prüfen, ob ein ÖPNV-Nachfragepotenzial für eine Stärkung dieser Verbindung und eine (Rück-)Verlängerung bis Dahlenburg, Markt besteht. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.**	ja

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
360	549	Bürger:in	Zus. Anm.	Die Anbindung aus dem Dörfern im Landkreis Richtung Lüneburg muss gewährleistet werden. Als Beispiel: Die erste Busverbindung morgens von Bleckede nach Lüneburg, kann aus den umliegenden Dörfern nur mit Fahrrad oder Auto erreicht werden. Ein Zubringerbus fährt erst später. Um die Fahrgastzahlen zu erhöhen und die Menschen zum Umstieg von Auto auf Bus zu motivieren, muss erst das Angebot mit regelmäßigen und verlässlichen Busverbindungen oder auch Bahn, da sein. Und das Angebot muss langfristig vorhanden sein, keine kurzfristigen Angebote oder Testphasen. Pendler sind gezwungen den Umstieg entsprechend zu planen.	Der Hinweis wird bei der Optimierung des Rufmobils (Maßnahme 1) mit aufgenommen. Auch die ersten Busverbindungen am Morgen in Richtung Lüneburg sollen über passende Rufmobil-Verbindungen erreichbar sein. Eine entsprechende Ergänzung wird in der Einleitung der Maßnahme 1 vorgenommen.	ja
400	A4	Verband	Zus. Anm.	Der Heideshuttle soll erhalten und ggf. ausgebaut werden.	Der Anregung wird zugestimmt. Die Fortführung, Erweiterung und Sicherung der Freizeitverkehre wird als zusätzliche Maßnahme in den NVP aufgenommen.	ja
413	A4	Verband	Zus. Anm.	Für die Mobilitätszentrale bedeutet dies, dass es ineffizient ist, lange Wartezeiten, Verwirrung und Frustration mit sich bringt, wenn es mehrere Schalter für die verschiedenen Verkehrsverbünde (metronom, HVV) gibt, die jeweils nur über einen Teil der Fragen Auskunft geben. So kommt es aktuell oft vor, dass mehrere Mitarbeiter*innen am HVV-Schalter ohne Aufgabe sind, während es eine lange Warteschlange am Schalter des metronom gibt. Das führt auch dazu, dass die eigentlich sehr guten und sinnvollen Sitzplätze in der Mobilitätszentrale kaum genutzt werden, weil man ja in der Warteschlange stehen muss. Alle Mitarbeiter*innen in der Mobilitätszentrale sollen also zu allen Anfragen Auskunft und Hilfe geben können. Statt Warten in einer Warteschlange sollen Nummern gezogen werden, sodass in der Wartezeit die Sitzplätze genutzt werden können.	Der Landkreis stimmt der Anmerkung zu. Die genaue Organisation sowie die Festlegung der Zuständigkeiten werden im Rahmen des Aufbaus der Mobilitätszentrale zwischen allen Beteiligten geklärt. In der Maßnahme 13 wird eine textliche Ergänzung vorgenommen, dass in der Mobilitätszentrale auf eine effiziente und kundenorientierte Arbeitsstruktur zu achten ist.	ja
425	A4	Verband	Zus. Anm.	Die Umstiegszeiten am Lüneburger ZOB für wichtige Wegeketten sollen ausreichend sein, damit auch mobilitätseingeschränkte Personen Verbindungen entsprechend sicher nutzen können, ohne Angst zu haben, den Anschlussbus zu verpassen, z. B. auch wenn es leichte Verspätungen der ersten Verbindung gibt. Sonst hätte es zur Folge, dass eingeschränkte Personen weiterhin wesentlich früher aufbrechen müssen, um trotz solcher Situationen pünktlich an einem gewählten Ziel anzukommen.	Der Landkreis hält grundsätzlich die Umsteigezeiten am Bf. Lüneburg für ausreichend. Bei Verspätungen des metronoms kommt es jedoch zu Problemen. Insbesondere bei kleineren Verspätungen muss gewährleistet werden, dass weiterführende Buslinien auf verspätete Züge am Bf. Lüneburg warten. Die MOIN, die ab dem 01.01.2026 den Stadt- und Regionalbusverkehr im Landkreis Lüneburg übernehmen wird, wird daher eine aktive Anschlusssicherung betreiben, um durchgehende Reiseketten sicherzustellen. **Eine zusätzliche Maßnahme wird in den NVP aufgenommen.**	ja
440	A5	Organisation	Zus. Anm.	Wir bitten zudem darum, im Nahverkehrsplan zu differenzieren, dass der Hauptcampus deutlich stärker frequentiert ist.	Der NVP wird um diese Aussage ergänzt.	ja
479	A10	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Daher empfiehlt die Gemeinde Amt Neuhaus die Aufnahme des Fährkonzeptes im NVP unter dem Punkt Verknüpfung der Verkehre bis zur Inbetriebnahme der Elbbrücke Darchau-Neu Darchau.	Wird im NPV ergänzt.	Ja
264	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Die von der MOIN geplante und im NVP als Ist-Situation angenommene Durchbindung der Linien 5004/5005 bedeutet für Fahrgäste, dass diese an der Haltestelle Teilfeld im Fahrzeug sitzenbleiben können. Dies muss den Fahrgästen entsprechend mitgeteilt werden, da der Begriff „Durchbindung“ nicht gemeingültig bekannt ist.	Eine eindeutige Beschilderung an den Fahrzeugen sowie eine entsprechende Beauskunftung in den elektronischen Auskunftsmedien / Apps wird die MOIN vornehmen. Dies ist auch aus Sicht des Landkreises von großer Bedeutung, um bei durchgebundenen Fahrten die Fahrgäste nicht zu verunsichern. Eine textliche Erläuterung zur Fahrgastinformation bei durchgebundenen Linien wird im NVP im Kap. 3.6 aufgenommen.	ja

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
100	374	Bürger:in	Kap. 1.4	Ich würde mir wünschen dass auch kleine Ortschaften wie z.B. Boltersen eine bessere Anbindung an den Öffentlichen Nahverkehr erhalten.Sprich häufigere Taktung am Wochenende und häufigere Rufmobilzeiten durch die Nacht.	Das ÖPNV-Angebot für Boltersen entspricht dem Mindeststandard, den der Landkreis für Orte dieser Größenordnung vorsieht. Eine Ausweitung / Verdichtung des Rufbus-Angebotes ist daher aus Kostengründen zunächst nicht vorgesehen.	nein
42	232	Bürger:in	Kap. 2.11	Wir haben gerade für unsere Tochter ein rollstuhlgerechtes Haus in Marienau gekauft, "unsere" Bushaltestelle ist die Drosselstraße 7. Diese verfügt nicht über einen erhöhten Zugang und ist daher nicht rollstuhlgerecht. Der am Ende genannte Satz "Für einzelne Kinder ist ein barrierefreier Ausbau nur mit unverhältnismäßigen Kosten/ Aufwand möglich" ist zum einem unverschämt, da er (mal wieder) die Verantwortung für Barrierefreiheit von der öffentlichen Verwaltung auf behinderte Kinder abwälzen will. Unser nicht nur in der UN- Behindertenrechtskonvention verankertes Grundrecht auf inklusive Teilhabe ist nicht verhandelbar und beginnt in diesem Fall bereits auf den Schulweg. Ich beantrage, diesen Passus bereits aus rechtlichen Gründen aus dem Entwurf ersatzlos zu streichen, weil er seit 2022 gegen geltendes Recht verstößt (https://www.kommunaldirekt.de/vorlageh1-ausgabenbeitrag-master-11/). Alternativ beantrage ich im Falle der Ablehung zur Vorbereitung des einstweiligen Rechtsschutz und Bestreitung des Rechtsweges die Begründung schriflich zuzusenden. Unsere Tochter wird voraussichtlich ab 2028 schulpflichtig und ich erwarte bis dahin eine wohnortnahe rollstuhlgerechte Bushaltestelle. Denn dies ist mit vergleichsweise wenig Aufwand und Kosten (Austausch der Bordsteine) möglich und genug Zeit vorhanden. Im Übrigen ist ein Schülerspezialverkehr deutlich teurer (https://www.bsg.bund.de/SharedDocs/Verhandlungen/DE/2024/2024_05_08_B_08_SO_03_23_R.html) und nicht inklusiv.	Der Landkreis verweist zunächst darauf, dass die Zuständigkeit für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen bei den jeweiligen Straßenbaulastträgern liegt (in diesem Fall SG Dahlenburg bzw. Gemeinde Dahlem). Der Landkreis kann über den Nahverkehrsplan jedoch keine Dritten zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen verpflichten. Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass der Landkreis den Umbau von schwach freuquentierten Haltestellen nicht grundsätzlich ablehnt. Allerdings sollten aufgrund der begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen zunächst solche Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden, die von vielen Fahrgästen genutzt werden. Der Landkreis wird die Einwendung an die zuständige Stelle weiterleiten und um Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle bitten.	nein
295	510	Bürger:in	Kap. 2.12	keine Verknüpfung der Verkehre	Die Linie 5251 ist sowohl am Bf. Bardowick mit dem SPNV verknüpft wie auch in Oedeme mit dem Stadtbus.	nein
366	550	Bürger:in	Kap. 2.12.3	„Die regionalen Hauptlinien sowie die Regionallinien erfüllen eine Zubringerfunktion zur Schiene. Sie sind am Bahnhof Lüneburg vorrangig mit dem SPNV auf der KBS 110 in Richtung Hamburg verknüpft." Die Aussage ist weder vollständig noch richtig. Die Verknüpfung besteht auch zu den anderen SPNV-Angeboten. Sie besteht nur bedingt zum Fernverkehr. Es fehlen Aussagen zur Verknüpfung Bus / Bahn an allen anderen Haltepunkten des SPNV im Landkreis bzw. Aussagen ob diese gewünscht sind.	Die im NVP enthaltene Beschreibung ist korrekt: die regionalen Hauptlinien sind am Bf. Lüneburg vorrangig auf den SPNV in/aus Richtung Hamburg ausgerichtet. Dies schließt nicht aus, dass es auch Anschlüsse an den Fernverkehr sowie den SPNV in Richtung Hannover gibt.	nein
6	75	Bürger:in	Kap. 2.3	Leider wurden die Schülerinnen und Schüler, die täglich nach Winsen in die BBS fahren gar nicht berücksichtigt. Die dort angebotenen Fächerkombinationen sind bei den ansässigen BBS1-3 nicht im Programm. Schüler*innen mit diesen Schwerpunkten in Klasse 11/12/13 sind gezwungen die Schule in Winsen zu besuchen. Der Unterricht an der BBS in Winsen beginnt um 7.45 - d.h., dass der Bus 5020 um 6:22 genommen werden muss um dann mit dem Metronom um 7.09 zu fahren. Das bedeutet auch mindestens 30 Minuten Wartezeit in einem zugigen, absolut unterdimensionierten Wartebereich. Da die Züge seit geraumer Zeit eher um 7.28/7.32 fahren müssen die Jugendlichen ca 60 Minuten warten, um dann ca 13 Minuten mit dem Zug zu fahren. So ist die Nutzung des ÖPNV nicht besonders effektiv.	Die Verbindung von Deutsch Evern zum BBS-Standort in Winsen ist tatsächlich relativ zeitaufwändig. Abhilfe könnte eine Verschiebung der Abfahrtszeit auf der Linie 5020 von heute 06.22 auf ca. 06.40 bringen, wodurch sich die Gesamtfahrzeit um knapp 20 Minuten reduzieren würde. Eine solche Verschiebung würde jedoch zu Lasten des 30min-Taktes zwischen Deutsch Evern und Bf. Lüneburg gehen. Zudem würde der stark frequentierte RE 3 um 06.49 ab Bf. Lüneburg nicht mehr erreicht. Diese Nachteile überwiegen aus Sicht des Landkreises deutlich, weshalb eine Verschiebung der Abfahrtszeiten auf der Linie 5020 abgelehnt wird. Auch die Einrichtung einer zusätzlichen Fahrt auf der genannten Linie kommt aus Kostengründen leider nicht in Betracht.	nein
206	441	Bürger:in	Kap. 2.4	Warum stellen Sie nur den Ist-Zustand der Fähren dar und bemühen sich nicht um ein Konzept für Flachwasserfähren und einen zuverlässigen Fährbetrieb? Man kann einen Neubau einer Brücke nur vergleichen mit einem zukunftssicheren Fährkonzept und nicht mit einem alten Fährkonzept. Das es aktuell nicht so geht, das zeigt das Niedrigwasser. Aber Eingriff in die Natur, horrende Baukosten und deutlich negative Auswirkungen für Anrainer der dann deutlich stärker frequentierten Straßen sind nicht einfach so hinzunehmen, sondern abzuwägen. Die aktuelle Politik des LK LG hat nur den Brückenbau im Fokus. Ich bin meine gesamte ZEit in der weiterführenden Schule morgens um 6h31 aus Tosterglope gefahren und konnte nur nach der 5 und 6. Stunde bzw. abends nach 18 h zurückfahren (jedes Hobby in LG und jede siebte Stunden sorgten dafür, dass wir den ganzen Tag von zu Hause weg waren). Die Schüler heute werden da deutlich besser bedient, und wenn Sie dann doch mal 90 Minuten vor Schulbeginn losfahren müssen scheint das nicht hinnehmbar. Vorm Krieg hatte mein Vater Mitschüler aus Neuhaus am Johanneum LG, die ein Zimmer in LG hatten. Das Anspruchsdenken, dass heute jeder ohne Widerstände alles bekommt, ist nicht mehr zeitgemäß, wenn wir mit Resourcen haushalten müssen. Es wäre eher angebracht, über Kooperationen mit Schulen im mecklenburgsichen Nachbarkreis zu reden, wenn es nicht annehmbar erscheint, gelegentlich mal einen weiten Schulweg zu haben.	Der Landkreis Lüneburg nimmt die Ausführungen zur Kenntnis. Aktuell wird ein zukunftsorientiertes Fährkonzept durch das Land Niedersachsen Lüneburg erarbeitet. Der Landkreis Lüneburg plant den Neubau einer Brücke zwischen Neu Darchau und Darchau, hierfür wird aktuell das Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Für Schülerinnen und Schüler aus der Gemeinde Amt Neuhaus besteht laut Kreistagsbeschluss die Möglichkeit, die weiterführenden Schulen in Dömitz (Südteil der Gemeinde) und das Elbtalgymnasium Boizenburg (Nordteil der Gemeinde) zu besuchen.	nein
144	407	Bürger:in	Kap. 2.5	Die Bedeutung des Radverkehrs kann nicht auf das Stadtrad als ergänzendes Angebot beschränkt werden.	Der Fahrradverkehr spielt mit Blick auf die angestrebte Mobilitätswende sowie im Zusammenspiel mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. Im NVP werden Radverkehr, Fußverkehr und andere Formen der Mobilität nicht ausführlich betrachtet, da der NVP kein umfassender Verkehrsentwicklungsplan ist, sondern - den gesetzlichen Vorgaben des § 6 NNVG folgend - nur den Rahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, insbesondere des Busverkehrs, definieren soll.	nein
291	510	Bürger:in	Kap. 2.5	Werden hier auf dem Dorf nicht viel genutzt. Zeitlich unflexibel (Stunden vorher bestellen und anmelden, wenn man sich spontan mit einem Freund treffen möchte und die Eltern nicht fahren können), ungünstige Routen, Anbindung an Stadtbus nicht gut...	Der Landkreis teilt die negative Einschätzung nicht. Die Rufbusse können noch eine Stunde vor der gewünschten Abfahrtszeit telefonisch bestellt werden, sofern nur ein Fahrgast den Rufbus nutzt, kann dieser auf direktem Wege zum Ziel fahren und Verknüpfungen mit Stadt- / Regionalbussen sind in aller Regel gegeben.	nein
117	388	Bürger:in	Kap. 2.6	Linie 5900 an Avendorf anschließen (damit viele Bürger*innen der SG Scharnebeck besser zu den Fachärzten nach Geesthacht kommen und Menschen aus Avendorf besser zum Bahnhof Lauenburg.	Da es in Avendorf keine bzw. nur eine abgängige Wendeanlage gibt, müsste die Linie 5900 von Lüneburg aus kommend über Barum - Bütlingen - Tespe verschwenkt werden. Dadurch würden sich zum einen die Fahrtzeiten für Artlenburger deutlich verlängern und zum anderen würde Lüdershausen nicht mehr angefahren werden. Daher lehnt der Landkreis diese Forderung ab.	nein
282	507	Bürger:in	Kap. 2.6	siehe oben Strecke 5110 Ri. Scharnebeck und zurück. Es ist sehr bedauerlich, dass aufgrund der Busfahrten um 13.21 Uhr und 13.32 Uhr vom Schulzentrum Scharnebeck, der nächste Bus erst um 15.03 Uhr fährt. Wünschenswert wäre ein halbstündlicher Takt.	Die Einrichtung einer weiteren Fahrt wird als nicht notwendig erachtet und aufgrund der damit verbundenen Mehrkosten abgelehnt.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
292	510	Bürger:in	Kap. 2.6	Hier auf dem Dorf fährt in der Schulzeit der Bus 4 mal am Tag. Es fehlt ein Mitnehmen der Bevölkerung auf dem Land. Der Bus Vögelsen bindet Mechtersen einmal in der Stunde an. Der Bus Reppenstedt bindet Dachtmissen nicht an, obwohl der Weg kürzer wäre das Dorf an den Stadtverkehr anzubinden. Anders könnten dann auch die jungen und alten Menschen mobil und unabhängig sein und mal spontan in die Stadt fahren ohne frühzeitig den Rufbus bestellen zu müssen (spontan einkaufen, Freunde besuchen, zum Sport gehen). Immer wird dann das Auto genutzt werden. Erwachsene könnten bei Bedarf auch mal zur Arbeit fahren. Dies ist in den Ferien derzeit bspw gar nicht möglich, da kein Bus fährt. Sollte aber das Auto nicht fahren, ist man spontan aufgeschmissen. Zeit, die Anbindung anzupassen und auszubauen.	Dachtmissen verfügt über die Linien 5202 und 5251 sowohl an Schul- wie auch an Ferientagen über das ÖPNV-Grundangebot, welches der Landkreis als Mindeststandard festgelegt hat, d. h. min. 6 Verbindungen pro Tag. Die Einrichtung weiterer Fahrten wäre für die Menschen vor Ort anstrebenswert, ist aber kurzfristig leider nicht finanzierbar.	nein
364	550	Bürger:in	Kap. 2.7.3	Im Kapitel sind die seit vielen Jahren in vielen Samtgemeinden angebotenen Rufbusse nicht erwähnt.	Die Rufbusse werden in Kapitel 2.7.71. erwähnt, da sie strukturell zum Regionalbusverkehr gehören.	nein
293	510	Bürger:in	Kap. 2.8	Keine Bündel in Dachtmissen, in den Ferien noch nicht mal ein Bus.	Ein "Bündel", welches immer aus mehreren Linien besteht, hat ausschließlich eine genehmigungsrechtliche Bedeutung. Welche Linie zu welchem Linienbündel gehört, ist für den Fahrgast nicht relevant. Dachtmissen verfügt über die Linien 5202 und 5251 sowohl an Schul- wie auch an Ferientagen über das ÖPNV-Grundangebot, welches der Landkreis als Mindeststandard festgelegt hat, d. h. min. 6 Verbindungen pro Tag. Die Einrichtung weiterer Fahrten wäre für die Menschen vor Ort anstrebenswert, ist aber kurzfristig leider nicht finanzierbar.	nein
367	550	Bürger:in	Kap. 3.1	3.1 Einleitung: M.E. sind 3.2 Rufbusbusverkehr im Landkreis Lüneburg, 3.8 ASM Nachtverkehr und Nachtverkehr in Hansestadt und Landkreis Lüneburg alles 3.3 On-Demand-Verkehre. Die Gliederung passt nicht.	Diese Einschätzung wird nicht geteilt, da weder der Rufbusverkehr noch das ASM im klassischen Sinne On Demand-Verkehre sind, also Angebote, die zeitlich flexibel nutzbar sind. Stattdessen handelt es sich bei beiden Systemen um fahrplangebundene Angebote.	nein
238	463	Bürger:in	Kap. 3.10	Taktung und Fahrplanerweiterung Linie 5100: In den Hauptverkehrszeiten ist ein 30-Minuten-Takt zwischen Bleckede und Lüneburg notwendig. Die Verbindungen sollten durch Bus (5100) sowie die in Betrieb zu nehmende Bahnstrecke ergänzt werden. Es ist wichtig, den Fahrplan auch in den späten Abendstunden zu erweitern, z.B. mit Abfahrten ab Lüneburg um 20:40, 22:40, 0:40 Uhr sowie ab Bleckede um 21:40 und 23:40 Uhr. Diese Fahrplanerweiterung würde insbesondere jüngeren Menschen ermöglichen, kulturelle Veranstaltungen, Kino, Theater oder Treffen mit Freunden zu besuchen.	Da mit der Einführung kürzerer Taktzeiten - insbesondere in den Hauptverkehrszeiten - erhebliche Mehrkosten verbunden wären, strebt der Landkreis einen 30min-Takt in der Hauptverkehrszeit auf der Linie 5100 aktuell nicht an. Ab dem 01.01.2026 wird das Fahrplanangebot am Abend jedoch um eine Stunde erweitert. Die letzte Fahrt von Bleckede nach Lüneburg findet dann um 20:48 statt, in Gegenrichtung fährt der Bus um 21.40 am ZOB Lüneburg ab. Weitere Fahrten am späteren Abend sind zunächst nicht geplant.	nein
81	332	Bürger:in	Kap. 3.2	Das Rufmobil ist aus Handorfer Sicht uninteressant. Man kommt nur bis Bardowick. Das ist nicht zielführend. Die Umsteigezeiten sind ungünstig. Es ist dadurch nicht möglich, auf einfachem Weg zum Beispiel nach Radbruch , Brietlingen oder Adendorf zu kommen. Nahezu unmöglich, daher nicht nutzbar. Bitte ElbMOBIL ansehen und Nutzung checken. Wird sehr gut angenommen.	Die Rufbus-Linie 5451 bietet am Bf. Bardowick sehr gute Anschlüsse an die RB 31 in / aus Richtung Lüneburg. so dass der Landkreis hier einen klaren Mehrwert sieht. Für eine Einrichtung von ÖPNV-Direktverbindungen von Handorf nach Radbruch, Adendorf und Brietlingen sieht der Landkreis kein ausreichendes Fahrgastpotenzial.	nein
82	332	Bürger:in	Kap. 3.2	Sehr interessant, wenn variable Zeiten angefordert werden. Zweistündig wie zur Zeit ist zu unflexibel und für Menschen mit Einschränkungen einfach zu selten. On Demand ist deutlich flexibler.	Eine grundsätzliche Neukonzipierung des Rufbusses (im Sinne des ElbMOBILS) strebt der Landkreis derzeit nicht an.	nein
234	463	Bürger:in	Kap. 3.2	Das derzeitige Angebot des RufMobils mit einer Abfahrt alle 120 Minuten ist aus Nutzersicht unzureichend. Es wäre wünschenswert, die Abfahrtsfrequenz auf mindestens 60 Minuten zu erhöhen, idealerweise nach Ankunft des Busses oder Zuges, automatisch und ohne Voranmeldung. So könnten Wartezeiten deutlich reduziert werden. Die Verbindungen aus den Ortsteilen sollten mindestens alle 60 Minuten erfolgen, basierend auf telefonischer oder App-basierter Anmeldung, ohne langen Vorlauf. Die nächste mögliche Abfahrt an der gewünschten Haltestelle sollte stets angezeigt oder mitgeteilt werden, um die Planung zu erleichtern.	Eine Taktverdichtung auf ein stündliches Angebot sowie kürzere Vorbestellzeiten von Bedarfsfahrten sind aus Kundensicht wünschenswert, können aber aus Kostengründen kurzfristig leider nicht umgesetzt werden.	nein
69	286	Bürger:in	Kap. 3.5	Es wurde auch dargestellt, dass sich die Linienführung ändert - weg von der Uelzener Str. hin zur Barckhausenstr. Dadurch ist eine schlechtere Anbindung des Kurzentrums, der Post und der Musikschule / des Theaters gegeben. Der Vorteil der neuen Linienführung ist nicht ersichtlich und sollte an geeigneter Stelle gut kommuniziert werden.	Im Zuge betrieblicher Optimierungen und zur besseren Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten planen der Landkreis Lüneburg und die MOIN eine Änderung in der Linienführung der Linien 5001 und 5009. Die Linie 5001 soll künftig mit Gelenkbussen betrieben werden, um dem Fahrgastaufkommen in Kaltenmoor und Bockelsberg gerecht zu werden. Da die Barckhausenstraße nicht optimal für den Betrieb mit Gelenkbussen geeignet ist, erfolgt eine Anpassung der Linienführung. Die Linie 5009, die vorrangig mit Solobussen betrieben wird, wird deshalb künftig über die Barckhausenstraße geführt. Die Haltestellen entlang der Uelzener Straße werden von der Linie 5001 bedient. So bleibt die Erschließung beider Streckenabschnitte auch weiterhin sichergestellt. An der Haltestelle Munstermannskamp können Fahrgäste zwischen beiden Linien umsteigen.	nein
83	332	Bürger:in	Kap. 3.5	Ausweitung (des Stadtbusses) über Gewerbegebiet Wittorfer Heide nach Handorf. Überall leben Geflüchtete, die Ziele erreichen müssen. Der Anteil älterer Bürger steigt , so sollte die Beförderung deutlich verbessert werden.	Für eine Ausweitung des Stadtbus-Angebotes in die genannten Bereiche sieht der Landkreis keine ausreichendes Fahrgastnachfrage und damit kein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis. Der Landkreis weist darauf hin, dass die ÖPNV-Grundversorgung bereits über die Rufbus-Linie 5451 sichergestellt ist. Darüber hinaus ist Handorf auch mit der Linie 5402 an Lüneburg und Winsen (Luhe) angebunden.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
157	413	Bürger:in	Kap. 3.5	Vorbemerkung: Mangels mir vorliegender aktuell angedachter Optimierungsmaßnahmen/(Linienführungen der MOIN (Überarbeitung der im NVP-Entwurf genannten Anpassungen) kann ich vorrangig nur für die neue Linie 5009 sprechen. Grundsätzlich ist die neue Linienführung über Barckhausenstraße eine Möglichkeit (aus Richtung Süden kommend wären 4 Routen denkbar; Uelzener Str. (wie bislang), Barckhausenstr. (wie bisher Alt-5012), Soltauer Str. (wie bisher Alt-5007) oder via Willy-Brand-Str. (bisher nur von X51 genutzt). Hier gibt es jeweils Vor- und Nachteile - man kann es nicht allen Nutzern gleichzeitig recht machen. Mann könnte allerdings mal über die Alternative nachdenken, ob ggf. die Fahrten alternierend durchgeführt werden: jede 2. Fahrt bspw. über Uelzener oder Soltauer (Liniensignal 5019) und die andere über Barckhausenstr. (Liniensignal 5009), um den Kunden noch mehr Direktfahrten ohne Umstieg anbieten zu können. Für die Alt-5012 würde man das dann analog im Wechsle machen mit 2. Linienführung als 5022. Die Linie 5009 sollte aufgrund der Erfahrungen MO-FR standardmäßig in den Kernzeiten 6-20 Uhr mit Gelenkbussen bestückt sein, bis Eintracht-Sportplatz herrscht zuweilen ein sehr hohes Fahrgastaufkommen, auch bedingt durch die Linienführung über die Universität und die Nutzung der Stadtbusse durch zahlreiche Schüler.	Eine alternierende Linienführung der Linien 5001 und 5009 über die Uelzener Straße und die Barckhausenstraße könnte grundsätzlich zur Schaffung zusätzlicher Direktverbindungen beitragen. Da jedoch jede der vier betreffenden Linien im 40-Minuten-Takt verkehren müsste, würde eine solche Maßnahme die Fahrplanklarheit erheblich beeinträchtigen. Mit der Einführung des 20-Minuten-Takts auf der Linie 5009 wird die Kapazität außerhalb der Hauptverkehrszeit im Vergleich zum heutigen Angebot geringfügig erhöht. Der Abschnitt zwischen Bahnhof und Universität wird zusätzlich von der Linie 5001 bedient, die ebenfalls im 20-Minuten-Takt mit Gelenkbussen verkehrt. Mithilfe des automatischen Fahrgastzählsystems (AFZS) wird die Nachfrage künftig systematisch erfasst und ausgewertet. Auf dieser Grundlage kann das Angebot – etwa in Bezug auf die Taktung oder die Fahrzeuggröße – bei Bedarf angepasst werden.	nein
158	413	Bürger:in	Kap. 3.5	„Nachtlinien“: Aufgrund der angedachten Betriebszeiten handelt es sich eher um „Abend- oder Spätlinien“ (werden andernorts auch so bezeichnet). Diese sollten unbedingt weitere Stadtteile Lüneburgs einbeziehen - insbesondere wenn schon Nachbargemeinden wie Bardowick, Reppenstedt und Adendorf/ Erbstorf berücksichtigt werden! Dabei muss nicht jede Haltestelle des Tagesverkehrs bedient werden, aber es sollte zumindest eine Alternative mit reduzierten Fußwegen bestehen. Im Abend-/Spätverkehr sollte eine Streckenausweitung fahrplanmäßig umsetzbar sein, da zu dieser Zeit wenig Individualverkehr herrscht und auch einige Ampeln ausgeschaltet sind oder kurze Rotphasen aufweisen. Die Fahrpläne können daher relativ „gestrafft“ sein, zumal anzunehmen ist, dass auf den meisten Fahrten nicht an allen Haltestellen gehalten werden muss. Ggf. sollte hier „ausprobiert“ und bei Bedarf nachjustiert werden.	Die Nachtbuslinien sind so konzipiert, dass sie mit möglichst geringem Fahrzeug- und Personaleinsatz eine bestmögliche Erschließung der Hansestadt Lüneburg sowie der umliegenden Gemeinden ermöglichen. Bei der Fahrplangestaltung wurde unter anderem die geringere Belastung durch den Individualverkehr in den Nachtstunden berücksichtigt. Die Erschließung zusätzlicher Gebiete würde einen erhöhten Personalbedarf mit sich bringen, weshalb hierfür zunächst die Finanzierung geprüft werden müsste. Die Nachtbuslinien werden zukünftig durch den Landkreis Lüneburg und die MOIN kontinuierlich evaluiert. Vor diesem Hintergrund sind Anpassungen des Nachtbusnetzes in Zukunft nicht ausgeschlossen.	nein
316	526	Bürger:in	Kap. 3.5	Die Aussage, die Linienführung des Stadtbusverkehrs in Adendorf sei unübersichtlich, ist teilweise richtig. Bei der vorherigen Neuordnung mit dem Nahverkehrsplan. wurde diese jedoch eher verschlechtert. Viele Fahrgäste, die nach Erbstorf fahren möchten, stranden seitdem an der letzten Bushaltestelle Röntgenstraße, weil der Bus ab dort nicht weiterfährt. Die mit dem Nahverkehrsplan 2018 gekappte Ringlinie über den Ebensberg brachte erhebliche Verschlechterungen für die Nutzung des ÖPNV.	Der Landkreis Lüneburg nimmt die Aussage zur Kenntnis. Die Tatsache, dass die Linienführung der gegenwärtigen Linie 5007 in Adendorf unübersichtlich ist, wird seitens des Landkreises geteilt. Daher sieht der vorliegende Nahverkehrsplan ein neues Liniennummernkonzept für die Linien in Adendorf vor: Die Fahrten nach/aus Erbstorf behalten die Liniennummer 5007, die Fahrten zur/von der Robert-Schumann-Straße (bisher Linbie 5006) erhalten die Liniennummer 5017 und die Fahrten zur/von der Röntgenstraße erhalten die Liniennummer 5027. Das Angebot bliebt jedoch gleich. Die Aussage, dass Fahrgäste, die nach Erbstorf fahren wollen, zukünftig an der Haltestelle Röntgenstraße stranden würden, ist daher nicht richtig. Der Landkreis Lüneburg sieht weiterhin keinen Bedarf für eine Stadtverkehrslinie zwischen Adendorf-Erbstorf und Lüneburg-Ebensberg. Beide Ortsteile sind durch die regionale Hauptlinie 5500 und weitere Regionallinien miteinander verbunden.	nein
222	457	Verband	Kap. 3.6	Die zentrale Haltestelle Am Sande muss direkt erreichbar bleiben für alle Fahrgäste. Die eminente Bedeutung solcher zentralen Ziele für den Erfolg des öffentlichen Nahverkehrs ist bekannt. Auch in Hinblick auf die Förderung von Handel und Wirtschaft ist auf die direkte Erreichbarkeit der Innenstadt größten Wert zu legen. Grundsätzlich sollte der Platz Am Sande ohne Umstieg erreichbar sein.	Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH sehen die Haltestelle Am Sande als zentralen Verkehrsknotenpunkt der Hansestadt Lüneburg. Auch nach der Umstellung des Bussystems im Jahr 2026 bleibt die Haltestelle Am Sande durch zahlreiche Stadtbuslinien direkt und ohne Umstieg erreichbar. Aus betrieblichen Gründen können nicht alle Linien über die Haltestelle Am Sande geführt werden, da der Umweg zusätzliche Fahrzeuge und Personal erfordern und somit zu höheren Betriebskosten führen würde.	nein
283	507	Bürger:in	Kap. 3.6	Wünschenswert wäre, dass auch die Busse nach Osten wieder über den Sande fahren würden oder ein Shuttle zwischen Sande und Bahnhof vielleicht mit Kleinstbussen eingerichtet werden könnte.	Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH sehen die Haltestelle Am Sande als zentralen Verkehrsknotenpunkt der Hansestadt Lüneburg. Auch nach der Umstellung des Bussystems im Jahr 2026 bleibt die Haltestelle Am Sande durch zahlreiche Buslinien direkt und ohne Umstieg erreichbar. Aus betrieblichen Gründen können nicht alle Linien über die Haltestelle Am Sande geführt werden, da der Umweg zusätzliche Fahrzeuge und Personal erfordern und somit zu höheren Betriebskosten führen würde.	nein
208	441	Bürger:in	Kap. 3.7	Bitte NICHT die Ampelschaltung für Busse optimieren, damit Radfahrer und Fußgänger länger warten müssen. Die Busschaltung in Hannover ist ein klares Negativbeispiel: Busse sind noch lange nicht zu sehen, man wundert sich nur, warum die Ampel ewig nicht umspringt. Dann taucht ein Bus auf. Im Zweifel wäre man mit unveränderter Ampelschaltung vor dem Bus noch über die Straße gekommen und hätte den Bus erreicht, der nun auf der anderen Straßenseite ohne einen losfährt ;-(Und es gibt Kreuzungen mit vielen Bussen, über die man als Radfahrer oder Fußgänger kaum rüberkommt.	Der Landkreis teilt die negative Einschätzung nicht und hält an einer Busbeschleunigung mit Hilfe von digitalen Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen (LSA) fest. Bei der Programmierung durch die zuständigen Stellen sind die Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern und Radfahrenden berücksichtigt werden.	nein
255	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.1	Kommunikation des NVP, insbesondere der Ziele und Maßnahmen: Die Hansestadt Lüneburg erachtet die Notwendigkeit die Kommunikation des Kapitels 4. „Ziele und Maßnahmen“ dahingehend zu schärfen, dass einleitend verständlich wird, dass es sich bei den genannten Maßnahmen um Zielsetzungen handelt und nicht um ab Beginn 2026 bereits umgesetzte Maßnahmen und erreichte Ziele. Dies ist insbesondere wichtig, damit bei den Leser:innen keine falschen Erwartungen geweckt werden.	Dass die im Kapitel 4 genannten Ziele und Maßnahmen zum 01.01.2026 nicht umgesetzt sein werden, leitet sich zwangsläufig aus dem Charakter des NVP ab, welcher Zielvorstellungen für einen 5-Jahres-Zeitraum enthalten soll.	nein
297	510	Bürger:in	Kap. 4.2	Nur machbar, wenn der Landbevölkerung auch Möglichkeiten gegeben werden, auf das Auto zu verzichten ohne großen Kompromiss (frühzeitige Planung, riesen Umweg, eingeschränkte Zeiten)	Dachtmissen verfügt über die Linien 5202 und 5251 sowohl an Schul- wie auch an Ferientagen über das ÖPNV-Grundangebot, welches der Landkreis als Mindeststandard festgelegt hat, d. h. min. 6 Verbindungen pro Tag. Die Einrichtung weiterer Fahrten wäre für die Menschen vor Ort anstrebenswert, ist aber kurzfristig leider nicht finanzierbar.	nein
38	210	Bürger:in	Kap. 4.3.01	Maßnahme 1: Rufbus am Wochenende in Bleckede muss verbessert werden mit mehr Fahrten am Samstagvormittag	Der Landkreis strebt eine Optimierung des Rufbus-Angebotes an (s. Maßnahme 1.4). Eine Ausweitung des Fahrplanangebotes (z. B. vom heutigen 2h-Takt auf einen 1h-Takt) ist jedoch aus Kostengründen zunächst nicht geplant.	nein
240	465	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.01	Die Rufbusse haben sich auch für unsere Gemeinde als sinnvolle Ergänzung des ÖPNV erwiesen. Vorteilhaft ist besonders die direkte Verbindung nach Bardowick im 2-Stunden-Takt. Auf dem Weg nach Lüneburg wird gerade von unseren älteren Mitbürgern der Umstieg in den Stadtbus in Oedeme als hinderlich empfunden. Wir wünschen uns daher eine Verbindung des Rufbusses bis in die Lüneburger Innenstadt z.B. Am Sande.	Die Verlängerung der Rufbuslinie 5251 über Oedeme Dorf hinaus bis in die Lüneburger Innenstadt und/oder zum ZOB (zur Vermeidung von Umstiegen) ist weder betrieblich noch finanziell umsetzbar.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
298	510	Bürger:in	Kap. 4.3.01	30 Minuten Vorlauf maximal. Kürzeste Verbindung zum nächsten Bus bzw als Ersatzbus verstehen und entsprechend regelmäßig einen Weg fahren und Fahrgäste mitnehmen ohne Vorbestellung, nur eben mit weniger Sitzplätzen, so dass man in die Stadt, zu Freunden, zur Arbeit kommt OHNE Planung	Eine Verkürzung der Anmeldefristen wäre nur unter Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen und Fahrpersonal möglich. Aufgrund der damit verbundenen Mehrkosten wird die Forderung abgelehnt.	nein
85	332	Bürger:in	Kap. 4.3.02	Ein Nachtbus entlang der alten B4 LG - Winsen wäre wünschenswert. Im europäischen Ausland gibt es sehr oft Linien, die nur am Ortsrand halten. Das sollte für einen regelmäßigen übergreifenden Nachtbusverkehr reichen.	Spätabends bzw. nachts sollen Bedarfsverkehre eingerichtet werden, die für die Fahrgäste eine höhere Flexibilität und Fahrten bis vor die Haustür bieten. Diese Angebote haben damit aus Sicht des Landkreises einen deutlich höheren Nutzen als Nachtbusse, die nur auf dem festgelegten Linienweg verkehren und u. U. nur am Rande von Ortschaften halten.	nein
96	356	Bürger:in	Kap. 4.3.02	Eine Rückbau bzw. Verdünnung des Ruf-Nachtbusverkehrs in den Landkreis hinein, führt zwangsläufig zu einem Attraktivitätsverlust des ÖPNV. Gerade Zugreisende aus dem Landkreis werden sich grundsätzlich alternative Lösung als den ÖPNV suchen, wenn ein Anschluss zur abendlichen Weiterfahrt in den Landkreis hinein nicht attraktiv aufrecht erhalten wird. Diese Alternativen werden zwangsläufig schon bei Hinfahrten zum Bahnhof mit dem Individualverkehr umgesetzt, wobei die Fahrzeuge dann z.T. mehrere Tage in Parkhäusern platziert werden oder der Taxiverkehr wird erhöht. Die Anreise per PKW und mehrere Tage Parkgebühr im Parkhaus ist günstiger als eine Taxifahrt. Der ÖPNV Nachtverkehr (ASM, RufBus, o.ä.) in den Landkreis hinein MUSS zwingend erhalten, wenn nicht sogar ausgebaut werden. 2 h Wartezeit am Bahnhof bis zu einer Weiterfahrt wird nicht angenommen werden.	Aus Sicht des Landkreises ist im Spätverkehr die Verlässlichkeit eines ÖPNV-Angebotes wichtiger als die Taktfrequenz. Mit der Neukonzeption des Nachtverkehrs (s. Maßnahme 2) sollen gerade die Verlässlichkeit und die Buchbarkeit eines solchen Bedarfsverkehres im Vergleich zu heute verbessert werden. Der Wunsch nach einem dichteren Takt ist verständlich, wird aber aufgrund der damit verbundenen Kosten zunächst nicht angestrebt.	nein
169	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.02	Rettmer und Häcklingen müssen im Nachtbusverkehr Berücksichtigung finden um auch hier die Pendler von der Straße zu bekommen.	Die Nachtbuslinien sind so konzipiert, dass sie mit möglichst geringem Fahrzeug- und Personaleinsatz eine bestmögliche Erschließung der Hansestadt Lüneburg sowie der umliegenden Gemeinden ermöglichen. Die Bedienung der Stadtteile Rettmer und Häcklingen würde einen erhöhten Personalbedarf mit sich bringen, weshalb hierfür zunächst die Finanzierung geprüft werden müsste. Die Nachtbuslinien werden zukünftig durch den Landkreis Lüneburg und die MOIN kontinuierlich evaluiert. Vor diesem Hintergrund sind Anpassungen des Nachtbusnetzes in Zukunft nicht ausgeschlossen.	nein
180	420	Verband	Kap. 4.3.02	Abend- und Nachtverkehre sind Bestandteil des regulären ÖPNVs und sollten ohne Zuschläge oder Mehrkosten benutzbar sein.	Sofern es sich bei den Abend- und Nachtverkehren um bedarfsorientierte Angebote wie On Demand-Verkehre oder das ASM handelt, hält der Landkreis an einer gesonderten Tarifierung oder einem Komfortzuschlag fest, da diese Verkehre über besondere Qualitäten verfügen (z. B. Haustürbedienung), die der Linienverkehr nicht bietet.	nein
16	75	Bürger:in	Kap. 4.3.03	Maßnahme 3: siehe Oben - bessere Verbindung für die Jugendlichen die in Winsen die BBS besuchen .. Schulbeginn 7.45 h und eine bessere Verbindung zu den Handwerksbetrieben im Landkreis für Azubis .. !	Die Verbindung von Deutsch Evern zum BBS-Standort in Winsen ist tatsächlich relativ zeitaufwändig. Abhilfe könnte eine Verschiebung der Abfahrtszeit auf der Linie 5020 von heute 06.22 auf ca. 06.40 bringen, wodurch sich die Gesamtfahrzeit um knapp 20 Minuten reduzieren würde. Eine solche Verschiebung würde jedoch zu Lasten des 30min-Taktes zwischen Deutsch Evern und Bf. Lüneburg gehen. Zudem würde der stark frequentierte RE 3 um 06.49 ab Bf. Lüneburg nicht mehr erreicht. Diese Nachteile überwiegen aus Sicht des Landkreises deutlich, weshalb eine Verschiebung der Abfahrtszeiten auf der Linie 5020 abgelehnt wird. Auch die Einrichtung einer zusätzlichen Fahrt auf der genannten Linie kommt aus Kostengründen leider nicht in Betracht. Wohnorte wie Ausbildungsbetriebe der Auszubildenden im Handwerk liegen weit verstreut im Landkreis Lüneburg. Die Bedarfe für die einzelnen Relationen sind sehr gering und lassen sich nicht bündeln. Eine Abbildung im ÖPNV ist daher aus Sicht des Landkreises Lüneburg nicht möglich, hierfür werden andere Mobilitätsformen benötigt.	nein
49	263	Bürger:in	Kap. 4.3.03	Es sollte einen Schulbus von Adendorf zur IGS Kreideberg geben. Fast eine Stunde Fahrzeit am Morgen für eine Strecke von ca 7km ist doch nicht normal....	Von Adendorf zur IGS Kreideberg existiert bereits heute eine satzungskonforme Verbindung: morgens mit Umstieg am ZOB, nachmittags sind Direktfahrten eingerichtet worden. Ein Handlungsbedarf wird nicht gesehen.	nein
262	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.03	Die genannten Maßnahmen 3.1 - 3.3, die auf die schulbezogenen Linien beziehen, sind als Untersuchungen und Überplanungen beschrieben, lassen jedoch neben den genannten Untersuchungen keine konkreten Maßnahmen erkennen.	Wie bereits erwähnt, werden im NVP nur grundsätzlichere Zielstellungen benannt. Gerade im Bereich der schulbezogenen Linienverkehre bedarf es zunächst einer umfassenden Analyse, um daraus Optimierungspotenziale ableiten zu können. Diese Untersuchungen wird der Landkreis ab dem kommenden Jahr vornehmen. Die daraus resultierenden Ergebnisse und Handlungsempfehlungen werden mit Politik und den betroffenen Kommunen vor Umsetzung erörtert.	nein
54	276	Bürger:in	Kap. 4.3.03.3	Es ist zu begrüßen, dass die schulbezogenen Linien laut Maßnahme 3.3 neu geplant werden sollen. Leider ist in den Beispielen nicht die Linie 5925 aufgeführt. Ich würde gerne anmerken, dass es wünschenswert wäre, wenn aus Adendorf die IGS Kreideberg auch morgens über eine direkte Busverbindung angebunden wird. Am Nachmittag verkehrt bereits einmal täglich die Linie 5925 im Direktverkehr (Kreideberg → Adendorf). Wenn diese Verbindung auch am Morgen existieren würde, würde das die Wegzeiten der Schulkinder aus Adendorf extrem verkürzen und ihnen den Umweg über den ZOB (Linie 5006 / 5008) vermeiden.	Von Adendorf zur IGS Kreideberg existiert bereits heute eine satzungskonforme Verbindung: morgens mit Umstieg am ZOB, nachmittags sind Direktfahrten eingerichtet worden. Ein Handlungsbedarf wird nicht gesehen.	nein
77	326	Bürger:in	Kap. 4.3.04	Es wäre gut, wenn die Busse von Melbeck etwa 15 min vor der vollen Stunde ankommen würden, da die Züge meist zur vollen oder halben Stunde fahren. Für die Rückfahrt wäre es dann 15 min nach.	Alle regionalen Hauptlinien, zu denen auch die Linie 5600 (Embsen - Melbeck - LG) gehört, bieten am Bf. Lüneburg Anschluss an die metronom-Züge in / aus Richtung Hamburg. Daher werden die vorgeschlagenen Ankunfts- und Abfahrtszeiten nicht unterstützt.	nein
88	117	Sonstige	Kap. 4.3.04	Die Linienführung der Buslinie 5009 (bisher 5011) soll nicht mehr über die Uelzener, sondern über die Barkhausen Str. zum Sande/ZOB führen. Ich plädiere für die Beibehaltiung der bisherigen Linieführung über die Uelzener Str., da so der Kurpark, das Salue und das Hauptpostamt für die Bürgerinnen und Bürger aus Häcklingen besser erreichbar sind.	Im Zuge betrieblicher Optimierungen und zur besseren Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten planen der Landkreis Lüneburg und die MOIN eine Änderung in der Linienführung der Linien 5001 und 5009. Die Linie 5001 soll künftig mit Gelenkbussen betrieben werden, um dem Fahrgastaufkommen in Kaltenmoor und Bockelsberg gerecht zu werden. Da die Barckhausenstraße nicht optimal für den Betrieb mit Gelenkbussen geeignet ist, erfolgt eine Anpassung der Linienführung. Die Linie 5009, die vorrangig mit Solobussen betrieben wird, wird deshalb künftig über die Barckhausenstraße geführt. Die Haltestellen entlang der Uelzener Straße werden von der Linie 5001 bedient. So bleibt die Erschließung beider Streckenabschnitte auch weiterhin sichergestellt. An der Haltestelle Munstermannskamp können Fahrgäste zwischen beiden Linien umsteigen.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
172	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.04	Auf einer Bürgerinformationsveranstaltung am 19.05.25 im Bonhoeffer-Haus stellte ein Mitarbeiter der MOIN vor, dass die Linie 5011 zukünftig als 5009 firmiert. Das ist z.B. in der Tabelle 3-5 auf Seite 86 nicht berücksichtigt. Es wurde auch dargestellt, dass sich die Linienführung ändert - weg von der Uelzener Str. hin zur Barckhausenstr. Dadurch ist eine schlechtere Anbindung des Kurparks, des Kurzentrums, das Ärztehaus - Soltauerstraße, , der Post und der Musikschule / des Theaters gegeben. Der Vorteil der neuen Linienführung ist nicht ersichtlich und die geplante Linienführung bringt den Bürger:innen eine enorme Verschlechterung.	Im Zuge betrieblicher Optimierungen und zur besseren Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten planen der Landkreis Lüneburg und die MOIN eine Änderung in der Linienführung der Linien 5001 und 5009. Die Linie 5001 soll künftig mit Gelenkbussen betrieben werden, um dem Fahrgastaufkommen in Kaltenmoor und Bockelsberg gerecht zu werden. Da die Barckhausenstraße nicht optimal für den Betrieb mit Gelenkbussen geeignet ist, erfolgt eine Anpassung der Linienführung. Die Linie 5009, die vorrangig mit Solobussen betrieben wird, wird deshalb künftig über die Barckhausenstraße geführt. Die Haltestellen entlang der Uelzener Straße werden von der Linie 5001 bedient. So bleibt die Erschließung beider Streckenabschnitte auch weiterhin sichergestellt. An der Haltestelle Munstermannskamp können Fahrgäste zwischen beiden Linien umsteigen.	nein
28	154	Bürger:in	Kap. 4.3.05.1	Maßnahme 5.1: Ich wohne in Häcklingen und fahre mindestens 3 mal wöchentlich (Sport, VHS) in die Stadt und 1 mal zum Bahnhof. Ich bin 73 Jahre und fahre weder Auto noch Fahrrad. In ihrem Entwurf ist von einer 20 minütigen Taktung als Verbesserung die Rede. Wenn aber die neue Linie 5018 nur noch bis Rettmer Bahnhof fährt und ich dann bis zum Wischfeld in ein On-Demend-Bus umsteigen muss, ist das für mich eine erhebliche Verschlechterung. Oder wie komme ich mit Koffern zum Bahnhof oder die vielen Bürger/innen mit Rollator oder Kinderwagen? Ich fühle mich vom Stadtverkehr abgekoppelt, obwohl wir doch erst in einer Festveranstaltung die Zugehörigkeit zur Stadt gefeiert haben. Ich bitte Sie das zu überdenken und im Sinne der Bürger von Häcklingen und Rettmer zu entscheiden.	Rettmer / Häcklingen werden auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5011, zukünftig Linie 5018) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Grundsätzlich ist aber aus Sicht des Landkreises die Einrichtung eines modernen Bedarfsverkehres, der zeitlich flexibel gebucht werden kann und eine haustürnahe Bedienung ermöglichst, trotz des erforderlichen Umstieges in Summe deutlich attraktiver als die heutige Linienführung des Stadtbusses. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzer:innen und Vertreter:innen aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr.	nein
171	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.05.1	Richtigerweise wird erwähnt, dass ein On-Demand-Verkehr dort sinnvoll ist, wo es bisher keine ÖPNV-Erschließung gibt. Dem zuwider läuft die Aussage, dass auch Rettmer/Häcklingen ein Potential für On-Demand habe. Dem kann nur entschieden widersprochen werden. Es macht überhaupt keinen Sinn, den gut funktionierenden und notwendigen Linienbusverkehr durch ein On-Demand-Angebot abzulösen. Leider wird im Entwurf mit keiner Silbe erwähnt, welcher Mehrwert für die Bürger entstehen soll. Das Potential leitet sich lediglich aus der betroffenen Einwohnerzahl und damit dem potentiellen Fahrgastaufkommens ab. Mit Verlaub - mit dem Argument kann die ganze Stadt auf On-Demand umgestellt werden. Hier hat das dem Entwurf des Nahverkehrsplan zugrunde liegende Mobilitätsgutachten eine große inhaltliche Lücke hinterlassen. Wenn es ÖPNV-Lücken im Stadtgebiet gibt, die durch Alternativen gedeckt werden können, dann sollte man diese prüfen. Es muss sich - nein - es darf sich nicht rechnen müssen. Schon gar nicht sollten funktionierende Strukturen zerstört werden, um an einer räumlich völlig anderen Stelle eine Verbesserung zu erwirken (nur damit es sich rechnet).	Rettmer / Häcklingen werden auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5011, zukünftig Linie 5018) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Grundsätzlich ist aber aus Sicht des Landkreises die Einrichtung eines modernen Bedarfsverkehres, der zeitlich flexibel gebucht werden kann und eine haustürnahe Bedienung ermöglichst, trotz des erforderlichen Umstieges in Summe deutlich attraktiver als die heutige Linienführung des Stadtbusses. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzern und Vertreterinnen und Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr.	nein
339	533	Verkehrsverbund	Kap. 4.3.06.1	Die Bedeutung bzw. der Nutzen einer Verbindung aus dem Oberzentrum und Hochschulstandort Lüneburg nach Geesthacht und Hamburg-Bergedorf geht aus der Darstellung nicht hinreichend hervor. Die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur zwischen Lüneburg und Hamburg bleibt absehbar begrenzt. In der Linie besteht eine der wenigen Möglichkeiten eine nutzbringende Ergänzung zum SPNV anzubieten. Der Bf. Bergedorf wurde in den Jahren seit der Untersuchung von PTV 2016 in seiner Bedeutung als regionaler Verknüpfungspunkt sukzessive aufgewertet und bietet nicht nur Zugang zum in vielen Punkten einem Oberzentrum gleichwertigen Bezirkszentrum Hamburg-Bergedorf, sondern auch dem benachbarten gemeinsamem Mittelzentrum Wentorf-Reinbek-Glinde. Es ist dort seit 2018 sukzessive ein Knotenpunkt mehrerer XpressBus-Linien dort entstanden, welcher Reisezeiten z.B. Richtung Wentorf-Schwarzenbek-Talkau (-Mölln), oder zahlreiche östliche Hamburger Stadtteile (Billstedt, Hamm, Jenfeld, Rahlstedt u.a.) verkürzen und somit weitere Stadtgebiete unter Umgehung des Hamburger Hauptbahnhofs mit vergleichbaren oder kürzeren Reisezeiten erreichbar macht. Auch aus der Elbmarsch bestehen derzeit keine attraktiven, umsteigefreien Verbindungen ins nahegelegene Oberzentrum Lüneburg. Es ist daher bedauerlich, dass die Maßnahme nur eine erneute, ggf. präzisierte Untersuchung der bereits nachweislich nutzbringenden Verbindung vorsieht, ohne eine konkrete Umsetzungsperspektive während der Laufzeit des RNVP aufzuzeigen. Zudem wird empfohlen, ausdrücklich auch weitere Fördermöglichkeiten für die Einrichtung und den Betrieb dieser Verbindung über die ‘Landesbedeutsame Buslinie’ in Niedersachsen hinaus zu prüfen und dabei auch eine höhere Eigenbeteiligung des Kreises in Betracht zu ziehen.	Der Landkreis widerspricht der Interpretation des hvv. Der Landkreis stellt den Nutzen einer solchen Verbindung nicht in Frage, sondern teilt die Einschätzung des hvv. Die Formulierung "Die Einrichtung einer LBB nach Geesthacht oder nach Hamburg-Bergedorf soll geprüft werden." bezieht sich nicht auf eine Prüfung des verkehrlichen Nutzens (dieser ist unstrittig), sondern auf eine Prüfung der betrieblichen Umsetzbarkeit auf Seiten der Verkehrsunternehmen und eine Abstimmung mit den beteiligten Aufgabenträgern (LK Harburg, Kreiz Hzgt. Lauenburg, Hansestadt Hamburg).	nein
335	533	Verkehrsverbund	Kap. 4.3.14	Die Prüfung und Steuerung der Qualitätsvorgaben erfolgt im Landkreis Lüneburg durch das Qualitätssteuerungsverfahren (QSV) des hvv. Dieses wird zwar für den Landkreis Lüneburg nicht finanzwirksam abgerechnet, findet allerdings dennoch Anwendung. Im vorliegenden Entwurf wird darauf weder in Kapitel 2 “Bestandsdarstellung” noch in Kapitel 4 “Ziele und Maßnahmen” Bezug genommen. Ausführungen zum QSV sollten in beiden Kapiteln ergänzt werden. Ferner erfolgt aktuell eine Neuausrichtung der Qualitätssteuerung und der hvv Standards (Projekt QS-NEU) durch den hvv, die Aufgabenträger (u.a. Landkreis Lüneburg) und Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet. Der bestehende Entwurf sollte aufgrund der Aktualität und der Auswirkungen des Projekts auf die Qualitätsvorgaben und –steuerung um einen Hinweis zur Neuausrichtung der Qualitätssteuerung ergänzt werden, bspw. unter Kapitel 4.3.14 “Entwicklung eines Zielsystems”.	Aufgrund des tiefgreifenden Umbaus der ÖPNV-Strukturen im Landkreis Lüneburg kann der Landkreis derzeit noch keine abschließende Aussage zum Thema Qualitätssteuerung treffen. Unstrittig ist, dass die Qualität umfassender und engmaschiger kontrolliert werden soll, als dies bislang der Fall war. Inwieweit dieses Monitoring vom Landkreis selbst wahrgenommen wird oder über das neue QSV gewährleistet werden könnte, ist zwischen Landkreis und hvv noch zu klären. Eine Erwähnung des alten QSV des hvv hat vor diesem Hintergrund keinen Mehrwert, daher wird auf eine entsprechend Ergänzung im NVP verzichtet.	nein
336	533	Verkehrsverbund	Kap. 4.3.14	Die Untersuchung der Angebotsqualität mit den Feldern Erschließungsqualität, Bedienungsqualität und Verbindungsqualität sollten einem NVP vorangestellt sein, um daraus entsprechende Maßnahmen abzuleiten und keine eigene Maßnahme darstellen.	Eine Bewertung der Angebotsqualität ist bereits mit der Fortschreibung des 4. NVP vorgenommen worden ist. Darüber hinaus wird auf das Mobilitätsgutachten verwiesen, welches ebenfalls eine eigene Bewertung des Status Quo enthält. Eine weitere Bewertungwird daher als nicht notwendig erachtet.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
167	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.15	Der Erhalt der aktuellen Liniennummer 5011 inklusive der aktuellen Route ist wünschenswert.	Im Rahmen der Busoptimierung durch die MOIN werden neue Querverbindungen zwischen den Stadtteilen der Hansestadt Lüneburg eingerichtet. Dabei erfolgt eine Durchbindung verschiedener Buslinien am Bahnhof Lüneburg, um die Fahrzeugumläufe effizienter zu gestalten und den 20-Minuten-Takt (montags bis freitags) auf so vielen Linien wie möglich zu ermöglichen. Die Liniennummerierung der Stadtbusse wird so strukturiert, dass jeweils eine Linie am Bahnhof Lüneburg auf eine Linie mit einer unmittelbar vor- oder nachgelagerten Nummer durchgebunden wird. So wird beispielsweise die Linie 5009 aus Rettmer und Häcklingen mit der Linie 5008 in Richtung Kreideberg verknüpft. Vor diesem Hintergrund lehnen der Landkreis Lüneburg und die MOIN eine Beibehaltung des bisherigen Linienwegs und der Liniennummer für die Linie 5011 ab.	nein
299	510	Bürger:in	Kap. 4.3.15	Zurück zum ursprünglichen System und Wiedereinführung kurzer Nummern: Die "13" fährt nach Reppenstedt	Da der Landkreis Lüneburg zum hvv-Verbundgebiet gehört und in diesem Verbund weit über 100 Linien verkehren, die eindeutig zugeordnet werden müssen, kann auf 4-stellige Liniennummern nicht verzichtet werden.	nein
337	533	Verkehrsverbund	Kap. 4.3.15	Wir weisen darauf hin, dass durch das neue Liniennummernkonzept entsprechende Anpassungen an den Mastfahnen notwendig sind, die Kosten und Aufwände bei den Verkehrsunternehmen erzeugen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	nein
258	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.18	Es sind keine konkreten Maßnahmen benannt, die der Landkreis Lüneburg plant umzusetzen. In Bezug auf die im Text genannten Vorhaben der DB InfraGo und den damit einhergehenden erheblichen Herausforderungen für den Landkreis Lüneburg, sieht die Hansestadt Lüneburg Bedarf zur Konkretisierung, insbesondere, da die LNVG bereits ein aus Sicht der Hansestadt Lüneburg, des Landkreises Lüneburg und weiteren betroffenen Kommunen, absolut unzureichendes SEV-Konzept für die Qualitätsoffensive vorgelegt hat.	Dem Landkreis obliegt nicht die eigenständige Entwicklung von konkreten Maßnahmen. Dies ist Aufgabe des SPNV-Aufgabenträgers, d. h. der LNVG. Dennoch wird der Landkreis den Prozess eng begleiten und darauf hinwirken, dass das SEV-Angebot während der Generalsanierung den Bedürfnissen der Fahrgäste entspricht und die negativen Auswirkungen möglichst gering gehalten werden.	nein
27	142	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Bei der Vorstellung der SiNon zu den geplanten Fahrgastzahlen auf der Strecke Amelinghausen-Lüneburg machten Schüler:innen einen beträchtlichen Teil der Fahrgäste aus. In der weiteren Planung wurde allerdings der Haltepunkt in Oedeme gestrichen. Dies ist etwas überraschend, da die meisten Schüler:innen aus dem südlichen Landkreis zum Schulzentrum Oedeme müssen. Falls der Plan darin bestehen sollte, dass die Schüle:innen in Zukunft in der Soltauer/Uelzener Straße aussteigen und den Rest der Strecke (1,5 KM - 25 Minuten) zu Fuß zurücklegen sollen, würde das die angestrebte Mobilitätswende ad absurdum führen. Der Schulweg würde im Vergleich zum Status Quo dramatisch länger und aufwendiger, eine Explosion an Elterntaxis programmiert. Ich bitte Sie daher, diese Problematik aufmerksam im Blick zu behalten. Es macht keinen Sinn auf Biegen und Brechen eine Bahnlinie schönzurechnen, wenn man die Umsetzung am Bedarf der Bürger:innen (auch der Jüngeren ohne Wahlrecht) vorbeiplant.	Die Verlagerung von schulbezogenen Wegen auf den SPNV war zu Beginn der Reaktivierungsplanungen intensiv diskutiert worden und liegt auch im Interesse des Landkreises. Jedoch musste von diesem Ziel vor allem aus zwei Gründen Abstand genommen werden: 1) Die Schulanfangs- und endzeiten passen nicht zum SPNV-Fahrplan, der aufgrund von Anschlusszwängen an den Bahnhöfen Lüneburg und Soltau relativ fest vorgegeben ist. Längere Wartezeiten vor Schulbeginn bzw. nach Unterrichtsende wären die Folge gewesen. 2) Das Schulzentrum Oedeme liegt zwischen den geplanten Haltepunkten Rettmer und Soltauer Str. / Uelzener Str.. Dies hätte - wie vom Bürger angemerkt - zu langen Fußwegen zur Schule geführt. Die Einrichtung eines weiteren Bahnhaltepunktes in der Nähe des SZ schied jedoch aufgrund der geringen Entfernungen zu den benachbarten Stationen aus. Zudem wären die zwingend einzuhaltenden Fahrtzeiten auf der Schiene zwischen Lüneburg und Soltau überschritten worden. Daher werden die Schüler:innen auch nach der SPNV-Reaktivierung weiterhin per Bus zum Schulstandort Oedeme gefahren werden.	nein
97	356	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Auch wenn die Reaktivierung der Bahnstrecke LG - Bleckede aus Landesmitteln erfolgen soll, sollten diese Pläne hinsichtlich des zu erwartenden Nutzens nochmal geprüft werden. Die geplanten Haltestellen werden schon heute durch gut frequentierte Buslinien bedient und die Orte sind zügig und verlässlich zu erreichen. Eine Verdichtung der Taktung zu Stoßzeiten und der Einsatz von Gelenkbussen kann durch geringere Mehrkosten im Vergleich zu einer Ertüchtigung der Bahngleise sowie Beschaffung entsprechender Züge den gleichen Effekt bringen.	Eine Anbindung über den SPNV ermöglicht größere Kapazitäten als mit der heutigen Busverbindung. Auch die Mitnahme von Kinderwagen, Rollstühlen und Fährradern wird erleichtert. Der Landkreis Lüneburg unterstützt das Land Niedersachsen und die Landesnahverkehrgesellschaft bei der Umsetzungs der Reaktivierungsprogramme.	nein
115	381	Bürger:in	Kap. 4.3.19	In dem Bereich der stündlich angefahren wird befindet sich auch der geplante Bahnhaltepunkt der Erixx (Lüneburg-Lübeck). Ich gehe davon aus, dass Erixx die Fahrzeiten nicht an die Buslinie 5007 anpassen wird! Mit der jetzigen stündlichen Taktung ist es kaum möglich aus Adendorf oder Erbstorf mit dem Bus ohne lange Wartezeiten den Bereich um den neuen Bahnhaltepunkt anzufahren! Ich gehe davon aus, dass auch mit dem 40min-Takt lange Wartezeiten am Bahnhaltepunkt bleiben! Viele potentielle Fahrgäste werden dadurch höchstwahrscheinlich bei ihren alten Gewohnheiten bleiben.	Aus Sicht des Landkreis Lüneburgs und der MOIN ist der Wunsch nach einem Anschluss von Erbstorf und Adendorf mit kurzen Wartezeiten an den künftig geplanten Bahnhaltepunkt in Adendorf nachvollziehbar. Der Fahrplan der Linie 5007 ist jedoch vorrangig auf die Anschlüsse an den Regionalexpress von und nach Hamburg am Bahnhof Lüneburg abgestimmt. Bei einem 60-Minuten-Takt im Busverkehr lassen sich dadurch Anschlussverbindungen mit kurzen Umsteigezeiten am Bahnhaltepunkt Adendorf in der Regel nicht realisieren. Landkreis und MOIN werden jedoch prüfen, inwieweit die geplante Midibuslinie von Scharnebeck über Adendorf und Erbstorf nach Reppenstedt mit dem RE 83 (Lübeck - Lüneburg) in Adendorf so verknüpft werden kann, dass kurze Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn hergestellt werden können.	nein
140	402	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Ja, aber zumindest mit Bedarfshaltestellen an allen anliegenden Ortschaften! Vielleicht sollte man im Regionalverkehr, S-Bahnen einsetzen wie in Hamburg zum schnelleren Ein- und Ausstieg.	Die Bedarfshalte auf der Schienenstrecke Soltau - Lüneburg sind u. a. aufgrund von fehlenden Fahrzeitreserven nicht möglich. Würde ein Zug an Bedarfshalten Fahrgäste ein-/aussteigen lassen, würde er später am Endbahnhof eintreffen und dort vorgesehene Anschlüsse nicht mehr rechtzeitig erreichen.	nein
178	420	Verband	Kap. 4.3.19	Strecke Lüneburg - Soltau: - Der Landkreis soll die für 2027 geplante Reaktivierung nach Kräften unterstützen. Gleichzeitig soll er auf die Einrichtung weiterer Halte hinwirken, um die Fläche bestmöglich zu erschließen. Die Taktknoten in Lüneburg und Soltau müssen dabei aber getroffen werden. Sinnvoll sind hier Halte in Drögennindorf (Erschließung Gemeinde Betzendorf) und Oedeme (Schulzentrum). - Es sollte geprüft werden, ob über den geplanten Stundentakt hinaus auch die Durchbindung der Akkutriebwagen in Richtung Hamburg Hbf in den Hauptverkehrszeiten möglich ist. - Perspektivisch sollte der Landkreis darauf hinarbeiten, die RB-Züge aus Hamburg bis zur Universität Lüneburg zu verlängern und das entsprechende Streckenstück elektrifizieren zu lassen.	Der Landkreis hat in den vergangenen Jahren die SPNV-Reaktivierung der genannten Strecke unterstützt und wird dies auch weiterhin tun. Unbeachtet der fehlenden formalen Zuständigkeit für den SPNV nimmt der Landkreis zu den vorgebrachten Anregungen wie folgt Stellung: - Die Einrichtung weiterer Halte scheitert an den nicht verfügbaren Fahrtzeitreserven, wenn - so wie von Pro Bahn gefordert - die Anschlüsse an den Endbahnhöfen Lüneburg und Soltau gehalten werden sollen. - Eine Durchbindung der Akkutriebwagen bis Hamburg Hbf. ist nach Einschätzung des Landkreises nicht zu erwarten, da hierfür die erforderlichen Trassenkapazitäten nicht zur Verfügung stehen. - Eine Verlängerung der RB31 bis zum Haltepunkt "Lüneburg, Universität" ist aus Sicht des Landkreises nicht möglich, sowohl aufgrund der fehlenden Infrastruktur an dem genannten Haltepunkt wie auch mit Blick auf das derzeitige Fahrplankonzept.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
176	420	Verband	Kap. 43.3.10	Wir fordern, dass alle wichtigen Stationen und vor allem alle Umsteigestationen im Taktverkehr auch ohne LNVG-Förderung mit Echtzeitanzeigen und -ansagen im Zwei-Sinne-Prinzip ausgestattet werden.	Der Landkreis strebt zusammen mit der MOIN an, in den kommenden Jahren weitere aufkommensstarke (Umsteige-) Haltestellen mit Echtzeit-Anzeigen auszustatten. Sollte es keine Landesförderung geben, ist jedoch vorab das Kosten-/Nutzen-Verhältnis dieser Maßnahme zu prüfen. Eine pauschale Zusage kann daher nicht gegeben werden.	nein
185	420	Verband	Kap. 5.4	Es fehlt eine Angabe, in welchem Maße der LK Lüneburg bis 2030 seine Ausgaben erhöhen muss, um die gesetzten verkehrspolitischen Ziele zu erreichen, bzw. was nötig wäre, um eine deutliche Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV zu erreichen, die sich mit den landespolitischen Zielen in etwa deckt.	Eine konkrete Abschätzung der benötigten Finanzmittel ist zum jetzigen Zeitpunkt und mit Blick auf die Neustrukturierung der Mobilität auf Landkreisebene nicht seriös darstellbar.	nein
41	229	Bürger:in	Zus. Anm.	90 Minuten Fahrzeit (ohne Wartezeit) plus eine Maximalzeit des Aufenthaltes an der Schule als Wartezeit von 30 Minuten, die angeblich zumutbar ist für Kinder der Primarstufe, die auf eine Private Schule gehen, finde ich unzumutbar! Da ist mein Kind schneller in Hamburg in der Schule... Das würde zb bedeuten, im äußersten Falle wäre es okay, ein Kind, das die 1. Klasse besucht, um 5:45 Uhr morgens zum Bus zu schicken und Zuhause ist es dann 15:15 Uhr. Ich weiß, Sie tun Ihr Möglichstes und es ist nicht wahrscheinlich, dass es darauf hinausläuft, aber das finde ich wirklich unverantwortlich diese Haltung.	Die Fahrtzeiten entsprechen der politisch beschlossenen Satzung sowie der verfestigten Rechtssprechung der niedersächsischen Verwaltungsgerichte. Daher besteht aus Sicht des Landkreises kein Handlungsbedarf.	nein
44	238	Bürger:in	Zus. Anm.	Wir (Deutsch Everner) würden uns wünschen , das es nach der 8ten Stunde einen Schulbus gäbe. Das ist tatsächlich ein Problem das es schon seid Jahren gibt. Die Kinder müssen dann mit dem Bus von Oedeme in die Innenstadt fahren und von dort weiter in den Bus nach Deutsch Evern umsteigen. Das ist sehr zeitaufwendig. Die Kinder sind dann frühstens um 16:45 zu Hause ,wenn sie alle Busse rechtzeitig erwischen. Zudem ist es auch eine Zumutung , so junge Schüler/Schülerinnen allein auf dem Sande stehen zu lassen ,um auf den Umsteigebus zu warten. Im Winter noch schlimmer ,da es dann schon stockdunkel ist um diese Zeit. Und das Publikum ist auch sehr beängstigend dort. Es muss dich mal eine Lösung geben?! Grade für Dienstag und Donnerstag, an denen sehr viele Klassen lange Schule haben.	Zwischen Oedeme und Deutsch Evern besteht bereits eine satzungskonforme Verbindung mit Umstieg. Es wird kein weiterer Handlungsbedarf gesehen.	nein
47	253	Bürger:in	Zus. Anm.	Die Verbindung zwischen Kirchgellersen (Kirche oder "Im Dorfe") Linie 5200 ist nicht auf den Metronom-Fahrplan ausgelegt. Als Berufspendler wartet man jeden Morgen am Lüneburger ZOB 40 min auf den Bus. Am Abend hat man keine Chance heimzukommen, wenn man den Bus um 17:28 verpasst. Es gibt zwar eine weitere Verbindung über eine Stunde später, aber wie kann man es begründen, dass sich der Pendelweg dadurch dermaßen verlängert? Man verpasst schließlich auch im Anschluss den RE nach Hamburg. Ich würde mir einen Ausbau des Busverkehrs wünschen, wenigstens in den Zeiten von 7 bis 9 Uhr morgens nach Kirchgellersen sowie von 15 bis 18 Uhr nach Lüneburg.	Da die Linie 5200 auch von Schülerinnen und Schüler genutzt wird, sind die Fahrpläne dementsprechend auf die Schulanfangs- und -endzeiten ausgerichtet. Sollten die Busse zusätzlich Anschlüsse an den metronom herstellen, wäre dies nur möglich, indem weitere Fahrten eingerichtet werden. Da hiermit erhebliche Mehrkosten verbunden wären, ist dies aktuell nicht vorgesehen.	nein
51	269	Bürger:in	Zus. Anm.	Ich habe bereits vor 2 Jahren schon einmal geschrieben, um mich über die Buslinien Führung in Deutsch -Evern zu beschweren. Die Straßen insbesondere Goethestraße, Fritz-Reuter Str. und Schillerstrasse sind nicht für solch große Fahrzeuge (Busse) ausgelegt. Warum kann man die Linie nicht der Hauptstraße (Melbecker Str.) entlang führen. Das war vor 20 Jahren schon so, und es stellte kein Problem da für Schulkinder mal 200 Meter zu laufen. Unsere Straßen sind total desaströs, gerade wieder passierte es, dass ein Fahrzeug in ein riesen Loch fuhr. Reparaturen werden lediglich kleinflächig durchgeführt. Die Straßen sind aus den 60iger Jahren und nur für geringere Tonnen Belastung gebaut wurden. Ich möchte sie nochmals bitten das bei der nächsten Planung zu berücksichtigen.	Gewichtsbeschränkungen von Straßen werden entsprechend bei der Linienführung berücksichtigt. Da die heute befahrenen Straßen von Bussen befahren werden dürfen, lehnt der Landkreis eine andere Linienführung ab.	nein
67	286	Bürger:in	Zus. Anm.	Umstiege sollten, wenn irgend möglich, vermieden werden. Sie beeinträchtigen die Akzeptanz für eine Verbindung und führen zu einem vermeidbaren zeitlichen und für einige Personengruppen auch körperlichen Mehraufwand. Umstiege verringern die Verlässlichkeit - da sich die Anzahl der Einflussfaktoren und damit das Risiko einer Abweichung vom Plan erhöht.	Umsteigefreie Verbindungen werden aus den genannten Gründen von den Fahrgästen in der Regel bevorzugt. Dies ist bei der Planung des Stadt- und Regionalbusverkehrs bereits berücksichtigt. Dennoch ist es aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen nicht möglich, den Busverkehr ohne Umstiege zu konzipieren. Das ab dem 01.01.2026 vorgesehene Angebot wird daher vom Landkreis als ausgewogener Kompromiss zwischen den Fahrgastinteressen und den betrieblich-wirtschaftlichen Interessen angesehen.	nein
71	307	Bürger:in	Zus. Anm.	Ich wünsche mir eine Busanbindung in den Nachmittagsstunden von Radbruch zur Herderschule und zurück, so dass Kinder auch an den AGs teilnehmen können, die erst ab 16 Uhr in der Schule beginnen und 18:15 Uhr enden. Aktuell sind sie auf den Fahrdienst der Eltern angewiesen, was gerade bei kinderreichen Familien zu einer hohen Belastung führt. Dasselbe gilt für Kinder aus Mechtersen und Vögelsen.	Gemäß Satzung besteht kein Anspruch auf Beförderung zu/von freiwilligen Arbeitsgruppen. Die Einrichtung zusätzlicher Fahrten ist aufgrund begrenzter Ressourcen nicht möglich.	nein
72	308	Bürger:in	Zus. Anm.	Die Busverbindung in Südergellersen ist sehr schlecht. Es gibt kaum noch Verbindungen in die Stadt rein oder raus. Gerade für ältere Herrschaften ist es nicht einfach den Bus zu nehmen. Vor allem auch diejenigen, die kein Internetzugang haben. Die Bargeldzahlung wurde abgeschafft. Ein Nachbar konnte deswegen den Bus nicht nehmen. Er hatte kein Internet (auch kein Mobilgerät mit Internet) und konnte sich die Fahrkarte nicht online kaufen. Die Bushaltestelle an der Kirchgellerser Str. wurde verändert, damit Personen mit eingeschränkter Mobilität diese nutzen können. Nur das nutzt keiner, da die Verbindung so schlecht ist. Man hat das Gefühl man ist in Südergellersen vom öffentlichen Nahverkehr abgehängt. Der Rufbus hilft auch nur bedingt. Man wird nur an die Stadtgrenze gebracht und muss mehrmals umsteigen. Viele Ältere nehmen aus meiner Sicht deswegen besser das Auto.	Das ÖPNV-Angebot in Südergellsersen entspricht dem Mindeststandard, den der Landkreis für Orte dieser Größenordnung vorsieht. Eine Ausweitung / Verdichtung des Rufbus-Angebotes ist daher aus Kostengründen zunächst nicht vorgesehen. Auch die Verlängerung des Rufbusses bis in die Lüneburger Innenstadt und/oder zum ZOB (zur Vermeidung von Umstiegen) ist weder betrieblich noch finanziell umsetzbar. Die Bargeldzahlung in den Bussen ist dagegen weiterhin möglich. Zu den genauen Gründen, warum im geschilderten Fall keine Barzahlung möglich war, liegen dem Landkreis leider keine Informationen vor.	nein
76	322	Bürger:in	Zus. Anm.	Ich bin Pendlerin auf der Linie 5100 Bleckede - Lüneburg, 4x pro Woche, und wünsche mir kürzere Taktungszeiten, z. B. ale 45 min statt 1x/Std, in den Hauptfahrzeiten. Mein Bus von Bleckede um 7.49 Uhr (Lüneburger Landstraße) ist fast jeden Morgen so voll, das es eigentlich kein Vergnügen ist, diesen Bus zu nehmen. Manchmal stehe ich dann bereits. Aber allerspätestens an Neetze gibt es keine Plätze mehr. Dazu kommen Kinderwagen und E-Roller. Ich fahre seit 15 Jahren diese Linie und bemerke zunehmend diese Überfüllung. Ich steige nur nicht komplett aufs Auto um, weil Busfahren günstiger ist. Zurück mit der Linie 5100 um 19.40 aus Lüneburg ist genauso voll. Und am Samstag wäre ein Bus um 18.40 Uhr Richtung Bleckede ganz gut, weil die Geschäfte um 18.00 Uhr schließen. Dann warte ich nicht bis 19.40 Uhr sondern nutze mein Auto.	Da mit der Einführung kürzerer Taktzeiten - insbesondere in den Hauptverkehrszeiten - erhebliche Mehrkosten verbunden wären, strebt der Landkreis eine deutliche Angebotsausweitung auf der Linie 5100 aktuell nicht an.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
90	343	Bürger:in	Zus. Anm.	Wir im Landkreis sind immer schlechter mit dem Bus zu erreichen. Ich möchte, wenn ich auf den Bus umsteigen würde, so bequem wie möglich in die Stadt kommen, auch spontan. Das ist nicht mehr möglich! Die Einführung des Rufbusses finde ich nicht gut. Wenn man spontan in die Stadt möchte und dann feststellen muss, dass man eine Stunde vorher den Bus hätte anfordern müssen, geht der Spaß verloren. Das gilt auch für die Jugend auf dem Dorf. Wenn kein Bus fährt, dann fahren wieder die Eltern. So funktioniert die Mobilutätswende nicht!	Der Landkreis teilt die grundsätzliche Einschätzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot nicht. Die Einführung des Rufbusses, der an allen Wochentagen Fahrtmöglichkeiten im 2h-Takt bietet, hat die Situation ggü. früheren Jahren verbessert. Aus wirtschaftlichen Gründen (hohe Kosten im ÖPNV treffen im ländlichen Raum auf eine geringe Fahrgastnachfrage) hält der Landkreis an der Strategie fest, diese Fahrtmöglichkeiten als Bedarfsverkehr anzubieten. Eine Verkürzung der Vorbestellzeiten ist wünschenswert, jedoch aufgrund der teilweise großen Entfernungen im Landkreis nicht realisierbar.	nein
98	366	Bürger:in	Zus. Anm.	Boltersen benötigt häufigere Anbindungen nach Scharnebeck und Lüneburg	Das ÖPNV-Angebot für Boltersen entspricht dem Mindeststandard, den der Landkreis für Orte dieser Größenordnung vorsieht. Eine Ausweitung / Verdichtung des Rufbus-Angebotes ist daher aus Kostengründen zunächst nicht vorgesehen.	nein
116	382	Bürger:in	Zus. Anm.	Die Buslinie sollte die Uelzener Str. weiterhin entlang fahren, da sie auch von vielen Schüler*Innen und auch Lehrkräften als öffentliches Verkehrsmittel genutzt wird, um die Wilhelm-Raabe-Schule zu erreichen. Zudem ist auch das Kurzentrum mit dem Schwimmbad und dem Kurpark für Familien dadurch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Es macht keinen Sinn, die andere Strecke zu fahren, da die Grundschule nicht von Kindern aus Rettmer besucht wird. Zudem wird die ohnehin schon stark frequentierte Barckhausenstr. dadurch noch mehr mit Busverkehr belastet, was Anwohner*Innen stören könnte.	Im Zuge betrieblicher Optimierungen und zur besseren Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten planen der Landkreis Lüneburg und die MOIN eine Änderung in der Linienführung der Linien 5001 und 5009. Die Linie 5001 soll künftig mit Gelenkbussen betrieben werden, um dem Fahrgastaufkommen in Kaltenmoor und Bockelsberg gerecht zu werden. Da die Barckhausenstraße nicht optimal für den Betrieb mit Gelenkbussen geeignet ist, erfolgt eine Anpassung der Linienführung. Die Linie 5009, die vorrangig mit Solobussen betrieben wird, wird deshalb künftig über die Barckhausenstraße geführt. Die Haltestellen entlang der Uelzener Straße werden von der Linie 5001 bedient. So bleibt die Erschließung beider Streckenabschnitte auch weiterhin sichergestellt. An der Haltestelle Munstermannskamp können Fahrgäste zwischen beiden Linien umsteigen.	nein
193	428	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Der Schnellbus 5100 dient vor allem den Verkehrsteilnehmer:innen des Dorfes Boltersen als eine wichtige Verbindung nach Lüneburg und Bleckede. Diese Linie sollte so erhalten bzw. ausgebaut werden. Der Plan, die Verbindung Bleckede/Lüneburg durch die Schiene zu ersetzen, würde die Bürger:innen von Boltersen und den umliegenden Gemeinden der Ostheide von einer einigermaßen komfortablen Anbindung abschneiden. Deshalb steht die Gemeinde Rullstorf dem Vorhaben nach wie vor sehr skeptisch bis ablehnend gegenüber, zumal auch das Dorf Rullstorf und die umliegenden Teilstrukturen des Dorfes nicht angebunden würden. Die Menschen würden eher das Auto nehmen; und warum dann nicht gleich nach Lüneburg weiterfahren? Ebenso würden die Anwohner der Häuser, die sehr eng an den Schienen wohnen, auf ganzer Strecke einer starken Belästigung durch den Verkehr ausgesetzt, was unseres Erachtens eine Unzumutbarkeit darstellt. Da die Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der stillgelegten Bahnstrecke Lüneburg - Bleckede nicht zugunsten des Schienenverkehrs ausfällt, ist der Erhalt und Ausbau der Linien 5100 und 5110 wichtig und richtig.	Die regionale Hauptlinie 5100 verkehrt nicht über Boltersen, es ist aus Boltersen ein Umstieg in Neetze oder Sülbeck erforderlich. Im Zuge der Maßnahme 19 setzt sich der Landkreis Lüneburg eine Reaktivierung der Bahnstrecke Lüneburg - Neetze - Bleckede ein. Im Zuge der Reaktivierung wäre eine Anpassung des Busverkehrs erforderlich, um Parallelverkehre zu vermeiden. Auch bei einer Reaktivierung des SPNV wäre Boltersen mit einem Zubringerverkehr jedoch weiterhin mit einem Umstieg an Lüneburg angebunden. Eine Anbindung über den SPNV ermöglicht größere Kapazitäten als mit der heutigen Busverbindung. Auch die Mitnahme von Kinderwagen, Rollstühlen und Fährradern wird erleichtert.	nein
202	441	Bürger:in	Zus. Anm.	Ich habe seit Jahrzehnten meinen Zweitwohnsitz im Landkreis LG, in dem ich aufgewachsen bin und bin noch immer durchschnittlich wöchentlich da. Seitdem ich dabei nciht mehr meine Kinder und viel Gepäck dabei habe, nutze ich zunehmend ÖPNV (ich kann in Metronom und hvv-Bussen wunderbar online arbeiten). Das D-Ticket hat das gefördert. Ich bin nicht die einzige unregelmäßige Pendlerin, die auf ÖPNV zu jeder Tages- und Nachtzeit angewiesen ist - aber viele Leute, die Angebote unregelmäßig nutzen, summieren sich auch zu regelmäßigen Nutzern.	Der Landkreis Lüneburg nimmt die Ausführungen zur Kenntnis.	nein
228	463	Bürger:in	Zus. Anm.	1. Innovative Mobilitätslösungen: Eine selbstfahrende Elektrobuslinie, die im Rundverkehr die wichtigsten Plätze innerhalb Bleckedes verbindet (z.B. Bahnhof, Rathaus, Supermärkte, Friedhof, Hafen, Parkplatz Schützenplatz), ist eine zukunftsweisende Idee. Diese sollte regelmäßig auf ihre Wirksamkeit geprüft und bei Bedarf ausgeweitet werden.	Autonom fahrende Elektrobusse eröffnen auch nach Einschätzung des Landkreises neue Perspektiven für die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV. Der Landkreis verfolgt daher sehr genau die Entwicklung in diesem Bereich. Zum jetzigen Zeitpunkt hält er jedoch die Einführung einer solchen Linie in Bleckede für nicht umsetzbar.	nein
230	463	Bürger:in	Zus. Anm.	3. Fahrplanoptimierung: Der Takt für Fahrten nach Dahlenburg sollte verbessert werden, um zuverlässigere und häufigere Verbindungen zu schaffen.	Mit dem Nahverkehrsplan 2018-2023 wurde zwischen Dahlenburg und Bleckede die Linie 5335 eingerichtet, die montags bis samstags im Zweistundentakt verkehrt und zusätzlich über ein schulbezogenes Fahrtenpaar verfügt. Eine Evaluation dieser Linie im Jahr 2023 hat ergeben, dass diese von Fahrgästen kaum genutzt wird. Daher wurde die Linie 5335, mit Ausnahme des schulbezogenen Fahrtenpaares, von Permanent- auf Rufbusfahrten umgestellt. Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan wird die Linie 5335 die Liniennummer 5354 erhalten und auch sonn- und feiertags als Bedarfsverkehr verkehren. Für eine weitere Stärkung sieht der Landkreis Lüneburg aufgrund der 2023 vorgenommenen Evaluation keinen Bedarf.	nein
241	465	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Die nur 4 m breite Straße zwischen Südergellersen und Heiligenthal ist nicht für Begegnungsverkehr von Bussen und Pkws geeignet. Wir bitten daher diese Strecke im neuen Nahverkehrsplan möglichst wenig zu belasten und die Verbindung nach Südergellersen über Kirchgellersen herzustellen.	Straßenverkehrsrechtliche Beschränkungen von Straßen werden entsprechend bei der Linienführung berücksichtigt. Da die heute befahrenen Straßen von Bussen befahren werden dürfen, lehnt der Landkreis eine andere Linienführung ab. Der angesprochene Gemeindeverbindungsweg zwischen Heiligenthal und Südergellersen wird v.a. in der Schülerbeförderung genutzt. Um hier die Fahrzeiten für die Schülerinnen und Schüler möglichst kurz zu halten, lehnt der Landkreis Lüneburg als Träger der Schülerbeförderung eine Veränderung der Linienführung ab.	nein
247	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Fehlende Evaluation des bisherigen NVP (2018 – 2023): Der vorgelegte Entwurf enthält keine systematische Rückschau auf die im bisherigen NVP formulierten Ziele und Maßnahmen. Eine Bewertung des Umsetzungsstands und der erreichten Wirkungen wäre jedoch zentral, um nachvollziehen zu können, in welchen Bereichen Fortschritte erzielt wurden und wo gegebenenfalls nachgesteuert werden muss. Dies ist nicht nur aus Transparenzgründen wichtig, sondern auch zur Ableitung realistischer Ziele für den neuen Planungszeitraum. Die Hansestadt Lüneburg hält den im Mobilitätsausschuss vom 20.05.2025 mündlich vorgetragenen Hinweis des Landkreises Lüneburg, dass eine Evaluation des NVP 2018-2023 bereits in der Fortschreibung des 4. NVP (2018-2023) in 2024 durchgeführt sei, für nicht ausreichend. Die Evaluation muss im neu aufzustellenden NVP abgebildet sein, um Fortschritte und Hindernisse benennen zu können und eine realistische, quantifizierbare Planung zu ermöglichen.	Der Landkreis hält an seiner Aussage fest, dass eine Evaluation bereits mit der Fortschreibung des 4. NVP vorgenommen worden ist und verweist darüber hinaus auf das Mobilitätsgutachten, welches ebenfalls auf einer eigenen Bewertung des Status Quo Verbesserungsvorschläge für das zukünftige ÖPNV-Angebot in Stadt und Landkreis gemacht hat. Der Landkreis hält es daher für zielführender, die abgestimmten Angebotsanpassungen zum 01.01.2026 umzusetzen, um dieses Angebot kritisch zu evaluieren und bei Bedarf nachzusteuern.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
248	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Keine Priorisierung der Maßnahmen: Die Maßnahmen im Kapitel 4 sind nicht hinsichtlich ihrer Dringlichkeit, Umsetzungsreife oder strategischen Relevanz gewichtet. Eine Kategorisierung (z. B. in „hoch“, „mittel“, „niedrig“) wäre hilfreich, um die Absichten des Aufgabenträgers besser einordnen und die kommunale Beteiligung daran realistisch abschätzen zu können. Im Mobilitätsausschuss vom 20.05.2025 äußerte der Landkreis Lüneburg, dass alle Maßnahmen wichtig seien und eine Priorisierung daher entfalle. Diese Rückmeldung hält die Hansestadt Lüneburg aufgrund der oben genannten Erklärung für nicht ausreichend und hält die Kritik an der mangelnden Priorisierung für berechtigt.	Die Absichten des Landkreises als ÖPNV-Aufgabenträger lassen sich aus den Kapiteln 4.1 bis 4.3 klar ablesen. Eine weitere Sortierung der Maßnahmen nach ihrer Bedeutung ist aus Sicht des Landkreises wenig praktikabel. So können je nach aktuellem Ziel bestimmte Maßnahmen an Gewicht gewinnen oder verlieren, z. B. wenn sich allgemeine verkehrliche Rahmenbedingungen ändern oder mehrere Maßnahmen in einem Verkehrsraum gebündelt umgesetzt werden sollen, um maximale Wirkung zu entfalten.	nein
251	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Unklare Formulierung der Maßnahmen: Die im Kapitel 4 benannten Maßnahmen sind vielfach als optionale Empfehlungen formuliert und nicht als konkrete Umsetzungsvorhaben. Es bleibt unklar, welche Maßnahmen tatsächlich Bestandteil des zukünftigen Umsetzungsprogramms des Aufgabenträgers sein sollen – als notwendig erachtet werden Ziele, Fristen, Zuständigkeiten und messbare Erfolgsindikatoren.	Ein Nahverkehrsplan soll nach dem NNVG den Rahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in den kommenden 5 Jahren darstellen. Eine umsetzungsreife Durchplanung aller im NVP aufgeführten Maßnahmen ist weder erforderlich, noch sinnvoll. Sämtliche Empfehlungen und Maßnahmenvorschläge werden - sofern die Umsetzung politisch gewünscht wird - zum gegebenen Zeitpunkt konkretisiert, verkehrlich und wirtschaftlich bewertet und abschließend mit Politik, Verwaltung sowie den Nutzerinnen und Nutzern abgestimmt.	nein
314	523	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	**6. Schüler Ticket für alle Schülerinnen und Schüler** Viele Familien in unserer Samtgemeinde sind auf finanzielle Unterstützung angewiesen. Es wäre daher wünschenswert, allen Schülerinnen und Schülern ein Schüler Ticket zur Verfügung zu stellen. Dies würde einen wichtigen Beitrag zur sozialen Teilhabe leisten und den Zugang zu Bildungseinrichtungen erleichtern. Schüler und Schülerinnen, die im Flecken Dahlenburg wohnen und auch in Dahlenburg die Schule besuchen, haben kein Schülerticket. Oft fehlt das Geld für eine Fahrt nach Lüneburg oder Bleckede. Eltern entscheiden sich für die Schulen in Bleckede, weil Kinder dann ein Schülerfahrticket erhalten. Das schwächt die Oberschule in Dahlenburg und das soziale Leben in der Samtgemeinde. Klassenausflüge können an der Oberschule oft aus Kostengründen nicht nach Lüneburg unternommen werden, weil Eltern das Geld für die Fahrt im Bus fehlt. Hier könnte mit einfachen finanziellen Mitteln sozialer Ausgleich möglich sein.	Die Anspruchsvoraussetzungen für die Erteilung von Schülerzeitkarten sind in der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg festgelegt. Maßgeblich ist hier die Entfernung vom Wohnort der Schüler und Schülerinnen zur Schule. Diese muss für Kinder aus der Grundschule mind. 2 km betragen, für Kinder weiterführender Schulen 3 km bzw. 4 km. Für Oberstufenschülerinnen und Schüler sind es 5 km. Der Landkreis Lüneburg hält an diesen Kilometergrenzen fest, da ein Aufheben einen nicht darstellbaren finanziellen und organisatorischen Aufwand bedeuten würde. Wie in der Stellungnahme ausgeführt, geht es um sozialen Ausgleich. Dieser ist nicht mit für die Schülerbeförderung vorgesehenen Mitteln zu leisten, sondern mit den für Transferleistungen vorgesehenen Mitteln.	nein
319	532	Verband	Zus. Anm.	**RufMobil in Bleckede** •Fahrplan und Taktung: Das derzeitige Angebot des RufMobils mit einer Abfahrt alle 120 Minuten ist aus Nutzersicht unzureichend. Es wäre wünschenswert, die Abfahrtsfrequenz auf mindestens 60 Minuten zu erhöhen, idealerweise nach Ankunft des Busses oder Zuges, automatisch und ohne Voranmeldung. So könnten Wartezeiten deutlich reduziert werden. Es sollte stets ein Kleinbus bereitstehen, der alle Haltestellen nach Osten (Breeze, Nindorf, Göddingen, Alt Garge, Barskamp, Walmsburg) sowie nach Westen (Garze, Karze, Bleckeder Moor, Rosenthal, Garlstorf, Wendewisch, Radegast, Brackede) bedient, wenn kein regulärer Busanschluss besteht. Hier ein Beispiel zum besseren Verständnis: Wenn man zum Beispiel als Schöffe bei Gericht ein Verhandlungstermin hat, der zwischen 4 und 8 Stunden dauern kann. Es ist bei 2 stündiger Abfahrt des RufMobils durchaus möglich, das man nur mit sehr langen Wartezeiten von bis zu 3 Stunden eine Abfahrt ab Bleckede in die kleineren Ortsteile bekommt. Derartig lange Wartezeiten sind nicht nur unattraktiv, sondern verhindern die Nutzung des ÖPNV. Eine Garantie auf eine stündliche Abfahrt des Rufbusses mit der Möglichkeit der kurzfristigen Anforderung, auch noch während man auf der Anfahrt nach Bleckede ist, wäre ein echter Fortschritt für den ÖPNV in ländlichen Gebieten. •Verbindungen und Nutzerfreundlichkeit: Die Verbindungen aus den Ortsteilen sollten mindestens alle 60 Minuten erfolgen, basierend auf telefonischer oder App-basierter Anmeldung, ohne langen Vorlauf. Die nächste mögliche Abfahrt an der gewünschten Haltestelle sollte stets angezeigt oder mitgeteilt werden, um die Planung zu erleichtern. •Innovative Mobilitätslösungen: Eine selbstfahrende Elektrobuslinie, die im Rundverkehr die wichtigsten Plätze innerhalb Bleckedes verbindet (z.B. Bahnhof, Rathaus, Supermärkte, Friedhof, Hafen, Parkplatz Schützenplatz), ist eine zukunftsweisende Idee. Diese sollte regelmäßig auf ihre Wirksamkeit geprüft und bei Bedarf ausgeweitet werden. •Automatisierte Fahrplanauskunft: Die Fahrplanauskunft sollte automatisch die Buchung des RufMobils ermöglichen, um den Service noch nutzerfreundlicher zu gestalten. Zudem sollte die App die voraussichtliche Ankunfts- und Abfahrtszeit des RufMobils anzeigen, um die Planung für die Fahrgäste zu erleichtern.	Eine Taktverdichtung auf ein stündliches Angebot sowie kürzere Vorbestellzeiten von Bedarfsfahrten sind aus Kundensicht wünschenswert, können aber aus Kostengründen kurzfristig leider nicht umgesetzt werden. Autonom fahrende Elektrobusse eröffnen auch nach Einschätzung des Landkreises neue Perspektiven für die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV. Der Landkreis verfolgt daher sehr genau die Entwicklung in diesem Bereich. Zum jetzigen Zeitpunkt hält er jedoch die Einführung einer solchen Linie in Bleckede für nicht umsetzbar.	nein
351	544	Bürger:in	Zus. Anm.	Eine regelmäßige Busverbindung von Lüneburg über Winsen nach Hamburg-Harburg als Ergänzung für die sehr unverlässliche Zugverbindungen durch das Metronom. Diese Zugstrecke Hamburg -Lüneburg sollte perspektivisch zu einer S-Bahn analog Hamburg Stade aufgewertet werden.	Trotz der bekannten Probleme auf der KBS 110 spricht sich der Landkreis gegen eine parallel zur Schiene verkehrende Buslinie aus. Bei Störungen im SPNV kann eine Buslinie nicht ansatzweise die Beförderungskapazitäten bieten, die in diesem Fall erforderlich wären. Zudem wären mit einer solchen Linie hohe Kosten verbunden. Eine Verlängerung der S-Bahn bis Tostedt und Lüneburg ist vor einigen Jahren bereits geprüft worden. Im Ergebnis ist das Konzept aufgrund der begrenzten Trassenkapazitäten auf den KBS 110 und 120 sowie den geringeren Beförderungskapazitäten einer S-Bahn nicht weiter verfolgt worden.	nein
352	544	Bürger:in	Zus. Anm.	Eine regelmäßige Busverbindung von Lüneburg über Reppenstedt, Kirchgellersen, Westergellersen, Vierhöfen, Bahlburg, Pattensen, Scharmbeck, nach Winsen. Diese verbesserte Anbindung an den Regionalverkehr könnte auch über eine stündliche Bedienung der aktuellen noch Schulbuslinie 4410 mit der Verlängerung von Putensen nach Amelinghausen erfolgen. Dies wäre dann eine Zubringerbuslinie im Sinne des Deutschlandtaktes der Deutschen Bahn an den R3 in Winsen und an die wahrscheinlich in Kürze aktivierte Bahnstrecke Lüneburg- Amelinghausen-Soltau.	Der Vorschlag wird nicht aufgegriffen. Auf dem Lüneburger Linienabschnitt verkehrt heute bereits die regionale Hauptlinie 5200, eine Verlängerung dieser Linie über Bahlburg und Pattensen nach Winsen (L.) bringt für den Landkreis Lüneburg keine nennenswerten Vorteile.	nein
354	544	Bürger:in	Zus. Anm.	Die teilweise Möglichkeit des Anruf-Sammel-Mobils ist durch seine Sonderkonditionen mit Mehrkosten zu der Nutzung einer HVV-Abokarte bzw. des Deutschlandticket verbunden. Diese macht bei weiteren Distanzen von Lüneburg diese zu keiner attraktiven Alternative zu der Nutzung des eigenen Autos.	Sofern es sich um bedarfsorientierte Angebote wie On Demand-Verkehre oder das ASM handelt, hält der Landkreis an einem Komfortzuschlag fest, da diese Verkehre über besondere Qualitäten verfügen (z. B. Haustürbedienung), die der Linienverkehr nicht bietet.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
356	544	Bürger:in	Zus. Anm.	Eine Verbesserung mit regelmäßigen und verlässlichen Busverbindungen ist insbesondere für die Gemeinde Westergellersen erforderlich, weil hier starke Bevölkerungsgewinne zu verzeichnen waren und es wird davon ausgegangen, dass dies in der Samtgemeinde Gellersen weiterhin so exponentiell anhält (siehe S.32 Nahverkehrsplan Landkreis Lüneburg 2026 – 2030).	Der Landkreis Lüneburg sieht für die regionalen Hauptlinien wie die Linie 5200 montags bis Samstagmittag einen 1h-Takt vor, am Samstagnachmittag sowie sonntags einen 2h-Takt. Da mit der Einführung kürzerer Taktzeiten - insbesondere in den Hauptverkehrszeiten - erhebliche Mehrkosten verbunden wären, strebt der Landkreis eine deutliche Angebotsausweitung auf der Linie 5200 aktuell nicht an. Allerdings verkehren die Busse am Abend eine Stunde länger: Die letzte Fahrt ab Lüneburg, ZOB startet an allen Wochentagen zukünftig gegen 21.40. Für Fahrten zu späteren Zeitlagen sind bedarfsorientierte Angebote vorhanden, die weiter optimiert werden (vgl. Maßnahme 2). Für Permanentfahrten nach 22:00 Uhr sieht der Landkreis Lüneburg keinen Bedarf.	nein
359	547	Bürger:in	Zus. Anm.	Der weitere Ausbau der Rufbusse ist für mich sinnlos, weil er mir nicht die nötige Flexibilität im Alltag gibt, wenn es beruflich mal wieder länger dauert, dann kann ich nicht 24Std vorher Kontakt aufnehmen. Für mich persönlich sind die Rufbusstrecken nicht nutzbar.	Der Landkreis Lüneburg nimmt die Aussage zur Kenntnis. Rufbusfahrten müssen derzeit bei der KVG eine Stunde vor der gewünschten Abfahrt gebucht werden, bei der VLP ebenfalls eine Stunde vor der gewünschten Abfahrt. Diese Buchungsfrist wird von der MOIN GmbH beibehalten werden. Die Aussage, dass 24 Stunden vorher Kontakt aufgenommen werden müsse, ist daher falsch.	nein
381	A4	Verband	Zus. Anm.	Für die Nutzung von On-Demand-Verkehr sollte es keine Zuzahlung durch die Nutzenden geben.	Sofern es sich um bedarfsorientierte Angebote wie On Demand-Verkehre oder das ASM handelt, hält der Landkreis an einem Komfortzuschlag fest, da diese Verkehre über besondere Qualitäten verfügen (z. B. Haustürbedienung), die der Linienverkehr nicht bietet.	nein
382	A4	Verband	Zus. Anm.	Mittels einer die ganzen ÖPNV-Angebote mindestens des Landkreises umfassenden App (besser HVV oder ganz Deutschland) soll es möglich sein, dass am Ende des Monats eine Abrechnung auf Grundlage des günstigsten Tarifs (inkl. Deutschlandticket) erfolgt. Sollten dafür grundlegende Änderungen z. B. in der Konzeptionierung des Deutschlandtickets notwendig sein, so soll sich der Landkreis Lüneburg für diese Änderungen einsetzen. So ist es z. B. sinnvoll, das Deutschlandticket nicht nur als Abo, sondern auch als Fahrschein, z. B. am Automaten, kaufen zu können.	Die Zuständigkeit für die Weiterentwicklung des hvv Tarifs liegt beim hvv und seinen Gesellschaftern. Eine Best-Price-Abrechnung ist aktuell nicht geplant. Stattdessen wird - analog zum Ansatz bei Zeitkarten - der Bartarif neu konzipiert. Die Tarifgestaltung bei Einzelkarten soll übersichtlicher und nachvollziehbarer werden, u. a. durch eine deutliche Reduzierung der Anzahl unterschiedlicher Tarife und eine Vereinfachung bei der Tarifbemessung. Eine deutliche Absenkung des Tarifniveaus bei Einzelkarten in Gänze ist dagegen nicht das Ziel der Neugestaltung.	nein
385	A4	Verband	Zus. Anm.	Es soll Aufwandsentschädigungen für Zuarbeit in Sachen Barrierefreiheit an beteiligte Institutionen wie dem Behindertenbeirat und dem Blinden- und Sehbehindertenverband geben. Diese leisten sehr viel ehrenamtliche Arbeit, die eigentlich Sache der Verwaltung wäre.	Die Zuständigkeit liegt bei den jeweiligen Straßenbaulastträgern und nur bei den kreieigenen Straßen beim Landkreis Lüneburg. Eine Aufwandentschädigung ist derzeit nicht vorgesehen.	nein
388	A4	Verband	Zus. Anm.	Auch Ersatzhaltestellen haben den Anforderungen der Barrierefreiheit zu genügen und müssen kurzfristig und auch übergangsweise entsprechend hergestellt werden.	Diese Forderung wäre in der Praxis nur unter unverhältnismäßig hohem baulichen und finanziellen Aufwand umsetzbar. Barrierefreie Ersatzhaltestellen sind daher nach Auffassung des Landkreises nur dann erforderlich, wenn es sich um sehr aufkommensstarke Haltestellen und langfristige Baumaßnahmen handelt.	nein
389	A4	Verband	Zus. Anm.	Umbauten im Sinne der Barrierefreiheit, die von den einzelnen Kommunen zu erbringen sind, sollen vom Landkreis angeleitet und begleitet werden, um diesen Prozess möglichst schnell und fehlerfrei voranzubringen.	Der Umbau von barrierefreien Haltestellen ist im Haltestellenkonzept der VNO Stade enthalten. Der Leitfaden wird regelmäßig angepasst und liegt den Gemeinden vor.	nein
390	A4	Verband	Zus. Anm.	Wir begrüßen die Einrichtung einer kommunalen Mobilitätsinfrastruktur- und Betriebsgesellschaft. Allerdings halten wir es für sinnvoller, bestehende Einrichtungen und Infrastrukturen zu kommunalisieren. Statt aufwendig neue Infrastrukturen für eigene Busse der kommunalen Tochtergesellschaft MOIN zu schaffen, sollte der Betrieb und damit auch der bestehende Busdepot der KVG kommunalisiert und die Mitarbeiter*innen des Betriebes in einen kommunalen Betrieb übernommen werden.	Die Gründung einer eigenen Mobilitätsinfrastruktur- und Betriebsgesellschaft ist in den politischen Gremien umfassend diskutiert und beraten worden. Im Ergebnis bieten sich damit für den Landkreis die besten Möglichkeiten, den ÖPNV optimal weiterzuentwickeln und ausbauen. Darüber hinaus wäre eine Kommunalisierung eines privaten Verkehrsunternehms, welches zum Netinera-Konzern gehört, nicht möglich gewesen.	nein
391	A4	Verband	Zus. Anm.	Über eine Kombination der verschiedenen Formen des ÖPNV soll ein Rund-um-die-Uhr-ÖPNV sichergestellt werden. Dabei ist zu beachten, dass gerade bei größeren Veranstaltungen wie Theater- oder Kinovorstellungen die Besucher*innen nicht alleine durch Kleinbusverkehr nach Hause gefahren werden können. Hier ist es wichtig, dass auch nach Theaterschluss noch ein Linienbus wichtige Orte im Landkreis anfährt, für den das Kulturangebot des Oberzentrums Lüneburg erreichbar sein soll.	Der Landkreis strebt einen Ausbau des ÖPNV-Angebotes an. Dazu sind im NVP eine Reihe von Maßnahmen aufgeführt worden. Ein "Rund-um-die-Uhr-Angebot" wird jedoch in den kommenden Jahren nicht angestrebt, da in den Nachtstunden aufgrund der sehr geringen Nachfrage kein angemessenes Kosten-Nutzen-Verhältnis vorliegt.	nein
394	A4	Verband	Zus. Anm.	In Lüneburg und Umland soll eine Straßenbahn (siehe Lünebahn-Konzept) eingerichtet werden. Dafür soll der Landkreis Lüneburg eine Machbarkeitsstudie in Auftrag geben.	Der Landkreis Lüneburg sieht die Einführung einer Straßenbahn nach dem Lünebahn-Konzept als nicht zielführend an, da ein Straßenbahnsystem nicht vom Landkreis als Aufgabenträger weder finanziell noch organisatorisch verantwortet werden könnte. In Niedersachsen verfügen die Städte Hannover und Braunschweig sowie die Gemeinde Lilienthal im Bremer Umland über Straßenbahnen. In allen drei Fällen liegt die Aufgabenträgerschaft nicht beim zuständigen Landkreis, sondern auf höherer Ebene.	nein
396	A4	Verband	Zus. Anm.	Eine umfassende Fahrgastzählung, inklusive der gewählten Wege soll nicht erst ab 2026 erfolgen, sondern bereits 2025, um konkret Veränderungen durch die Neukonzeptionierung im aktuellen NVP messbar zu machen. Es soll auch eine umfassende Modal Split-Analyse Teil des NVP-Konzepts sein.	Die Durchführung von Fahrgastzählungen im aktuellen Jahr ist aufgrund der fehlenden technischen Infrastruktur nicht möglich. Eine Modal Split-Analyse ist aufgrund der damit verbundenen Kosten zunächst nicht geplant.	nein
401	A4	Verband	Zus. Anm.	Ergänzend soll die Einführung eines kostenlosen Innenstadtbusses in Lüneburg vorgesehen werden.	Die Einführung eines kostenlosen Innenstadtbusses liegt nicht im Interesse des Landkreises Lüneburg.	nein
402	A4	Verband	Zus. Anm.	Buslinien, die bisher nur von Montag bis Freitag verkehren, sollen auch am Wochenende wichtige Orte (mehr als 500 Einwohnende) an den ÖPNV anbinden.	Buslinien, die nur montags bis freitags verkehren, erfüllen hauptsächlich schulbezogene Verkehrsbedürfnisse. Am Wochenende ist auf diesen Linien das Nachfragepotenzial für einen klassischen Linienverkehr zu gering. Stattdessen werden weiterhin Rufbus-Verbindungen ganztägig im 2h-Takt angeboten.	nein
403	A4	Verband	Zus. Anm.	Zwischen Lüneburg und Bleckede solle es einen 30-Minuten-Bustakt geben.	Da mit der Einführung kürzerer Taktzeiten - insbesondere in den Hauptverkehrszeiten - erhebliche Mehrkosten verbunden wären, strebt der Landkreis einen 30min-Takt auf der Linie 5100 aktuell nicht an. Ab dem 01.01.2026 wird das Fahrplanangebot am Abend jedoch um eine Stunde erweitert. Die letzte Fahrt von Bleckede nach Lüneburg findet dann um 20:48 statt, in Gegenrichtung fährt der Bus um 21.40 am ZOB Lüneburg ab. Weitere Fahrten am späteren Abend sind zunächst nicht geplant.	nein
405	A4	Verband	Zus. Anm.	Der Bahnhof Echem soll im regulären Verkehr von einer Buslinie angefahren werden (nicht nur Schülerverkehr).	Aus der Anregung geht leider nicht hervor, welche Orte und Siedlungsbereiche mittels einer Buslinie direkt an den Bahnhof Echem angeschlossen werden sollen. Unabhängig davon hält der Landkreis an seiner bisherigen Strategie fest, aufgrund der geringen Fahrgastnachfrage den Bahnhof weiterhin über den bestehenden Rufbus 5953 anzubinden.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
407	A4	Verband	Zus. Anm.	Die „Schleife“ von Rettmer nach Häcklingen verbindet die beiden Ortschaften und ermöglicht ein gutes Busangebot. Sie soll erhalten bleiben.	Rettmer / Häcklingen werden auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5011, zukünftig Linie 5018) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzern und Vertreterinnen und Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr.	nein
415	A4	Verband	Zus. Anm.	Alle Fahrzeuge sollen möglichst barrierefrei sein. In jedem Bus soll die Möglichkeit bestehen, dass mindestens zwei Rollstuhlfahrer*innen mitgenommen werden können. Auch für Rollatoren und Kinderwagen muss genügend Platz sein. Diese Möglichkeiten sind wichtiger als feste Sitzplätze für die übrigen Mitfahrenden, da reichen im Zweifel auch Klappsitze.	Alle Neufahrzeuge der MOIN GmbH werden mit zwei Mehrzweckflächen ausgestattet, sodass mindestens zwei Rollstuhlfahrer:innen mitgenommen werden können. Bei den Omnibussen der Subunternehmer wird es mindestens eine Mehrzweckfläche, sodass mindestens 1 Rollstuhlfahrerin oder Rollstuhlfahrer mitgenommen werden kann.	nein
417	A4	Verband	Zus. Anm.	Alle neuen Busse sollen Elektrobusse sein. In wenigen Jahren sollen alle im Landkreis Lüneburg verkehrenden Linienbusse durch Elektrobusse ersetzt werden.	Die Beschaffungskosten von Elektrobussen liegen in etwa doppelt so hoch wie bei herkömmlichen Dieselbussen. Daher ist die MOIN für ihre Anschaffung auf Fördermittel des Bundes oder der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) angewiesen. Der Busverkehr im Landkreis Lüneburg ist stark vom Schülerverkehr geprägt. Fahrzeuge, die ausschließlich im Schülerverkehr eingesetzt werden, weisen aufgrund ihrer geringen Laufleistung keine Förderfähigkeit durch Bund oder LNVG auf. Aus diesem Grund wäre ein rein elektrischer Busbetrieb im gesamten Landkreis unter den derzeitigen Rahmenbedingungen wirtschaftlich nicht tragfähig. Die MOIN GmbH plant jedoch, den Einsatz von Elektrobussen in den kommenden Jahren schrittweise auf weitere Stadtbuslinien sowie die regionalen Hauptlinien auszuweiten.	nein
419	A4	Verband	Zus. Anm.	Keine Werbung an und in den Fahrzeugen – weder im Außen- und Innenbereich, noch auf Monitoren. Die Fahrzeuge der MOIN sollen einheitlich und ansprechend gestaltet sein. Die Monitore sollen lediglich relevante Informationen anzeigen zu den nächsten Haltestellen, Anschlüsse, evtl. Änderungen usw.	Ein Verzicht auf Werbeflächen an und in den Bussen würde zu Einnahmeausfällen führen, die seitens des Landkreises kompensiert werden müssten. Aus diesem Grund sprechen sich sowohl der Landkreis Lüneburg als auch die MOIN GmbH gegen diesen Vorschlag aus.	nein
420	A4	Verband	Zus. Anm.	In allen Fahrzeugen soll die größtmögliche Verhinderung von Abbiegeunfällen angestrebt werden – daher sollen auch in allen Bussen elektronische Abbiege-Assistenz-Systeme eingesetzt werden.	In Neufahrzeugen sind elektronische Abbiege-Assistenz-Systeme gesetzlich vorgeschrieben. Bei Bestandfahrzeugen ist jedoch eine Nachrüstung aus Kostengründen nicht vorgesehen.	nein
438	A5	Organisation	Zus. Anm.	Die Lüneburger Studierendenschaft stellt mit rund 10.000 Studierenden eine große und prägende Nutzer*innengruppe im ÖPNV dar – mit spezifischen Mobilitätsbedarfen. Dennoch wird sie im vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans lediglich im Rahmen der Schulstruktur unter Punkt 2.3.2 (S. 43) erwähnt. Wir regen daher ausdrücklich an, die Studierendenschaft als eigenständige Gruppe mit eigener Mobilitätsstruktur explizit zu berücksichtigen und ihre Rolle sowie ihre Bedarfe im Nahverkehrsplan sichtbar zu machen.	Der Landkreis steht mit der Lüneburger Studierendenschaft in einem engen Austausch und berücksichtigt bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes auch die Mobilitätsbedarfe dieser Gruppe von Nutzerinnen und Nutzern (u. a. mit der Einführung der Linie X51). Auch im neu gegründeten Fahrgastbeirat des Landkreises ist der AStA repräsentiert. Eine explizite Erwähnung der Studierenden im NVP ist daher aus Sicht des Landkreises nicht erforderlich.	nein
447	A5	Organisation	Zus. Anm.	Wir fordern mehr Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im Bus.	Der Landkreis lehnt aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse in den Bussen eine Mitnahme von mehr als 2 normalen Fahrrädern ab. Eine Mitnahme der noch größeren Lastenräder oder von Fahrrädern mit Anhänger wird grundsätzlich ausgeschlossen. Fahrradträger am Heck der Fahrzeuge werden ebenfalls abgelehnt, da das Auf- und Abladen zeitaufwändig wäre und die korrekte Befestigung der Fahrräder nicht gewährleistet werden könnte.	nein
468	A8	Bürger:in	Zus. Anm.	Hiermit erhebe ich als Bürgerin einen Einwand gegen den 5. Nahverkehrsplan des Landkreis Lüneburg. Es geht um die Anbindung des Wohngebietes Zeltberg an die Innenstadt über die Stadtbuslinie 5002. Im 5. Nahverkehrsplan wird erwähnt, dass die Buslinie 5002 mit der Linie 5013 „durchgebunden“ wird. Das Problem, das durch die Durchbindung für Fahrgäste der 5002 entsteht, ist auf den ersten Blick nicht ersichtlich, da auf Seite 86 in der Tabelle „Am Sande“ nur der Eintrag „Durchbindung“ vorliegt. Ich habe mich telefonisch erkundigt und freundliche Auskünfte von Herrn Gröning (Landkreis) und Herrn Müller (Moin) erhalten und viele Linienführungen nachgeschaut, um die neue Linienführung zu verstehen. Hiermit erhebe ich einen Einwand gegen die Planung bezüglich der Anbindung des Zeltberges an die Innenstadt über die Linie 5002. Genaueres folgt unten. Hintergrund: Bereits beim 4. Nahverkehrsplan waren die Belange der Bewohner des Zeltbergs zunächst unzureichend berücksichtigt worden. Die Linie 5002 sollte nicht mehr durch die Innenstadt, sondern direkt zum Bahnhof fahren. Erst nach der Übergabe von knapp 300 Unterschriften an Herrn Krumböhmer (damals erster Kreisrat), Presseartikeln und Leserbriefen (siehe Anlage) kam es dann zu Nachbesserungen: Die Hinfahrt in die Innenstadt wurde mit den Haltestellen Rathaus (Anbindung an Karstadt, an den Markt und an die Stadtbücherei), St. Lambertiplatz (Anbindung Musikschule, St. Ursulaschule), Wallstraße (Theater) und Am Sande (Ärzte, weitere Einkaufsmöglichkeiten) aufrechterhalten. Dabei kam es zu dem Kompromiss, dass dies erst ab ca. 9 Uhr möglich war (für die betroffenen Fahrgäste kein Problem). Allerdings wurde die Rückfahrt durch die veränderte Linienführung massiv erschwert (Wegfall der Haltestelle „Markt“ vor dem Marktcafé/ehemals Lünebuch, da keine 5002 mehr vom Sande aus über Am Berge / an den Brodbänken fährt), was bis heute ein großes Problem darstellt.	Der Zeltberg wird auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5002, zukünftig Linie 5012) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzer und Vertreterinnen und Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr. Die Anpassung des Linienwegs der Linien 5008 und 5012 geschieht vor dem Hintergrund, den 20-Minuten-Takt auf so vielen Stadtbuslinien wie möglich fahrzeugneutral zu ermöglichen. Auch der Kreideberg und der Zeltberg werden zukünftig montags bis freitags im 20-Minuten-Takt bedient. Eine Rückführung der Linien 5008 und 5012 in die Altstadt würde den Linienweg verlängern und eine Durchbindung mit der Linie 5009 bzw. 5013 verhindern. Dies hätte zusätzliche Fahrzeug- und Personalbedarfe zur Folge. Durch die geplante Durchbindung der Linie 5008 bzw. 5012 mit der Linie 5009 bzw. 5013 bleibt ein Großteil der Altstadt vom Kreideberg aus weiterhin umsteigefrei erreichbar. Der Busverkehr über Am Berge, Rosenstraße, an den Brodbänken ist aus Sicht des Fußgängerverkehrs, der anrainenden Gastronomie und das Fahrpersonal problematisch, weshalb der Landkreis eine Wiederinbetriebnahme des Busverkehrs entlang dieser Straßen ablehnt. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH werden das Buskonzept kontinuierlich evaluieren und bei Bedarf Anpassungen vornehmen. So kann auch das Buskonzept in der Lüneburger Altstadt geprüft werden.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
469	A8	Bürger:in	Zus. Anm.	**Der 5. NVP stellt eine weitere Verschlechterung dar.** Die Einwendung gegen den 5. NVP im Genauen: 1. Thema: Anbindung des Marktes, von Karstadt und der Ratsbücherei für Fahrgäste aus Richtung Zeltberg / Bardowick nach Süden mit der 5002 Richtung Innenstadt fahrend Durch den 5. NVP fahren die Fahrgäste der 5002 mit Ziel Innenstadt (wenn ich das richtig verstanden habe) im selben Bus mit veränderter Nummer (5013) vom ZOB zurück zur Reichenbachkreuzung und fahren dann zur Haltestelle Rathaus. Das bedeutet zwar eine längere Fahrzeit, ist aber gut hinzunehmen. Die Fahrgäste der 5002/5013 erreichen nun aber nicht mehr die Haltestellen Neue Sülze, Lambertiplatz und den Sande, ohne umzusteigen. Sie müssten entweder am ZOB umsteigen, um den Sande zu erreichen. Oder aber sie müssen am Rathaus in eine Linie umsteigen, die den westlichen Innenstadtring befährt, um die Haltestellen Neue Sülze und Lambertiplatz zu erreichen. Telefonisch wurde mir gesagt, dass die 5005 diese Linie befahren würde, was aber nach jetzigem Plan nicht so ist. Ob die 5008 den westlichen Innenstadtring ab 2026 noch befahren wird, ist für mich aus dem Plan nicht ersichtlich, da dort irgendetwas von Durchbindung mit der Linie 5018 steht. Der Wegfall wichtiger Haltestellen im Linienverlauf der 5002 auf dem Hinweg und die Notwendigkeit des Umsteigens stellt eine massive Verschlechterung dar. 2. Anbindung des Marktes und Karstadt für Fahrgäste, die aus der Innenstadt zurück mit der 5002 nach Norden (Bardowick / Zeltberg) fahren Fahrgäste der 5002 haben nach dem Marktbesuch bzw. dem Besuch der nördlichen Innenstadt keine Möglichkeit, direkt in den Norden und nach Hause zu fahren, wenn sie keine weiten Wege gehen können. Der Fußweg vom Wochenmarkt zur Haltestelle Reichenbachplatz ist für Eltern mit kleinen Kindern, allein fahrende Kinder und ältere Menschen zu lang, insbesondere mit Einkäufen und Gepäck nach dem anstrengenden (Markt-) Einkauf. Schon beim letzten Plan haben sportliche Politiker die Strecke als unproblematisch gesehen, aber zu wenig an die Probleme älterer Menschen gedacht. Deswegen müsste es eine Möglichkeit geben, dass entweder die Haltestelle Markt (am Markcafé / ehemals Ecke Lünebuch) reaktiviert wird und somit der östlichen Innenstadtring wieder mit der Linie 5002 befahren wird. Oder es muss wenigstens ein oder zwei Busse geben, die den westlichen Innenstadtring befahren, damit man vom Rathaus zum Sande und somit zum ZOB gelangen kann, also den Heimweg nach Norden über den Süden antreten kann (siehe oben). Die „Durchbindung“ mit der 5013 greift hier nicht. Ich vermute, dass dies anderen Bürgern gar nicht bewusst ist, weil dieses Thema wenig transparent im Plan beschrieben ist.	Der Zeltberg wird auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5002, zukünftig Linie 5012) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte.Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzern und Vertreterinnen Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr. Die Anpassung des Linienwegs der Linien 5008 und 5012 geschieht vor dem Hintergrund, den 20-Minuten-Takt auf so vielen Stadtbuslinien wie möglich fahrzeugneutral zu ermöglichen. Auch der Kreideberg und der Zeltberg werden zukünftig montags bis freitags im 20-Minuten-Takt bedient. Eine Rückführung der Linien 5008 und 5012 in die Altstadt würde den Linienweg verlängern und eine Durchbindung mit der Linie 5009 bzw. 5013 verhindern. Dies hätte zusätzliche Fahrzeug- und Personalbedarfe zur Folge. Durch die geplante Durchbindung der Linie 5008 bzw. 5012 mit der Linie 5009 bzw. 5013 bleibt ein Großteil der Altstadt vom Kreideberg aus weiterhin umsteigefrei erreichbar. Der Busverkehr über Am Berge, Rosenstraße, an den Brodbänken ist aus Sicht des Fußgängerverkehrs, der anrainenden Gastronomie und das Fahrpersonal problematisch, weshalb der Landkreis eine Wiederinbetriebnahme des Busverkehrs entlang dieser Straßen ablehnt. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH werden das Buskonzept kontinuierlich evaluieren und bei Bedarf Anpassungen vornehmen. So kann auch das Buskonzept in der Lüneburger Altstadt geprüft werden.	nein
470	A8	Bürger:in	Zus. Anm.	Besonders ärgerlich ist eine Passage auf Seite 93 des neuen NVPs, in der bei der Bewertung der 5002 „die Verkürzung der Fahrzeit durch direkte Fahrt zum ZOB“ positiv genannt wird. Wer bewertet das? Verkürzte Fahrzeit heißt immer auch, dass etwas wegfällt. Ich bitte, diese positive Bewertung herauszunehmen oder sie auf Berufspendler einzuschränken. Ich bitte weiterhin darum, als negative Bewertung zur Veränderung bei der 5002 aufzunehmen, dass die Belange älterer Menschen, Kindern und Eltern mit Kindern deutlich verschlechtert werden. Es ist erstaunlich, dass immer mal wieder (Bardowicker?) Politiker nur an die Berufspendler denken, wenn es um die Linie 5002 geht. Mögliche Lösungen: a) Es wird die Linienführung der 5002 aus dem 3. (!) Nahverkehrsplan aktiviert. Diese führte sowohl auf dem Weg von Norden in die Innenstadt an die wichtigen Haltestellen, als auch auf dem Rückweg über die Straße Am Berge an die wichtige Haltestelle Markt (am Marktcafé) und verließ dann die Innenstadt über die Reichenbachkreuzung. Das wäre die beste Lösung. b) Oder: Es wird eine ganz neue Linie eingeführt, die mit kleinen Elektrobussen den engen Innenstadtring befährt (vom Sande über die Bergstraße zur Haltestelle Rathaus, Neue Sülze, Wallstraße, Sande und wieder zur Haltestelle Rathaus). Dies würde zu einer Belebung der Innenstadt führen, weil man von jeder Stelle der Innenstadt ohne nachzudenken eine andere erreichen kann. Der ZOB wird durch diese Linie nicht angefahren. Das wäre die innovativste Lösung. c) Oder: Es bleibt bei der jetzigen Linienführung der 5002 (4. Nahverkehrsplan). d) Falls die Idee der „Durchbindung“ aus dem 5. Nahverkehrsplan umgesetzt wird: Es muss dringend eine Lösung für Erreichbarkeit der Haltestellen Neue Sülze, Lambertiplatz und für die Rückfahrt für die Anbindung der Haltestelle Rathaus gefunden werden. Ich finde es beunruhigend, dass die Linie 5002 alle fünf Jahre für neue Experimente herangezogen wird. Das nächste Problem sehe ich schon kommen: Hiermit erhebe ich vorsorglich und entschieden eine zweiten Einspruch gegen den On-Demand Verkehr vom Zeltberg aus (NVP Seite 120), der das Ergebnis einer Potential-Analyse ist. Mit einem Satz wird hier handstreichartig das Ende der gesamten Linie 5002 angeregt. Falls dieser Gedanke tatsächlich umgesetzt würde (vielleicht im 6. NVP), würde er die 5002 restlos aus dem Wohngebiet Zeltberg treiben (Wegfall der regelmäßigen Bedienung der Haltestellen: Zeltberg, Königsberger Straße, Auf dem Schmaarkamp bzw. Albert-Schweitzerstraße). Dies bedeutet das Ende der 5002 als Stadtbuslinie. Sie wäre nur noch eine Überlandlinie oder Schnellbuslinie für Bardowicker Berufspendler. Ich möchte Personengruppen nicht gegeneinander ausspielen, aber die Gruppe der alten Menschen wird hier definitiv übersehen.	Der Zeltberg wird auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5002, zukünftig Linie 5012) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Vor einer möglichen Umsetzung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16) und Abstimmungen mit den Ortsvorstehern / Ortsbürgermeistern erfolgen. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr. Die Anpassung des Linienwegs der Linien 5008 und 5012 geschieht vor dem Hintergrund, den 20-Minuten-Takt auf so vielen Stadtbuslinien wie möglich fahrzeugneutral zu ermöglichen. Auch der Kreideberg und der Zeltberg werden zukünftig montags bis freitags im 20-Minuten-Takt bedient. Eine Rückführung der Linien 5008 und 5012 in die Altstadt würde den Linienweg verlängern und eine Durchbindung mit der Linie 5009 bzw. 5013 verhindern. Dies hätte zusätzliche Fahrzeug- und Personalbedarfe zur Folge. Durch die geplante Durchbindung der Linie 5008 bzw. 5012 mit der Linie 5009 bzw. 5013 bleibt ein Großteil der Altstadt vom Kreideberg aus weiterhin umsteigefrei erreichbar. Der Busverkehr über Am Berge, Rosenstraße, an den Brodbänken ist aus Sicht des Fußgängerverkehrs, der anrainenden Gastronomie und das Fahrpersonal problematisch, weshalb der Landkreis eine Wiederinbetriebnahme des Busverkehrs entlang dieser Straßen ablehnt. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH werden das Buskonzept kontinuierlich evaluieren und bei Bedarf Anpassungen vornehmen. So kann auch das Buskonzept in der Lüneburger Altstadt geprüft werden.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
472	A9	Bürger:in	Zus. Anm.	Maßnahme 5.1 – Prüfauftrag On-Demand-Verkehr für Rettmer/Häcklingen ersatzlos streichen Dieser Auftrag ist für die beiden Ortsteile ersatzlos zu streichen. 5.500 Einwohner können nicht über 1-2 Kleinbusse mit jeweils 8 Sitzen angebunden werden! Von dem Qualitätsverlust durch einen erforderlichen Umstieg/Anforderung von Fahrzeugen etc. ganz zu schweigen. In Häcklingen/Rettmer z.B. befindet sich die Grundschule für beide Ortsteile, eine Seniorenwohneinrichtung, die Montessorischule mit einem weiten Einzugsbereich und leider erheblichem Autoverkehr. Das Garberscenter stellt für beide Ortsteile eine elementare Nahversorgungseinheit dar. Alle Einrichtungen müssen niedrigschwellig und durchgängig mit dem Bus erreichbar sein. In Häcklingen und Rettmer wohnen darüberhinaus sehr viele Familien, die in die Innenstadt und über den ZOB nach Hamburg pendeln. Der ÖPNV ist nur dann eine wirkliche Alternative zum privaten PKW, wenn eine durchgehende Busverbindung in die Innenstadt und zum ZOB gewährleistet ist. Zukünftig wird in beiden Ortsteilen der Anteil älterer Bewohner stark ansteigen, die in besonderem Maße auf eine durchgängige Busanbindung mit guter Taktung angewiesen sind. Daher ist der Prüfauftrag für einen On-Demand-Verkehr in den Stadtteilen Rettmer und Häcklingen, der immer ein Umsteigen und eine gesonderte Anforderung mit sich bringt, ersatzlos zu streichen! Stattdessen ist die durchgehende Busanbindung beider Ortsteile an die Innenstadt und den ZOB mindestens in der von der MOIN zugesagten Form als Daseinsvorsorge in den Plan aufzunehmen. Nur so ist die von Herrn Blankenburg in seinem Eingangsstatement zur Online-Veranstaltung angeführte klimafreundliche und zuverlässige Mobilität für alle – unabhängig von Alter, Mobilität etc. – zu erreichen! Das dem NVP zugrunde liegende Mobilitätsgutachten weist in diesem Punkt eine völlig theoretische Betrachtung auf, es bildet lediglich Einwohnerzahlen in Rasterquadraten in Entfernungskategorien von Bushaltestellen ab. Allein hieraus einen Prüfauftrag für einen On-Demand-Verkehr abzuleiten, ist insofern unrealistisch, da sowohl die Bereiche Ratsforst/Sandwehe wie auch der gesamte Bereich Langenstückenfeld von der verkehrlichen Anbindung und der Straßensituation für einen irgendwie gearteten Kleinbusverkehr ungeeignet und dadurch nicht aufwertbar sind. So erfolgt z.B. die Anbindung des Langenstückenfelds einzig über die Zufahrt am östlichen Ortseingang Häcklingens.	Rettmer / Häcklingen werden auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5011, zukünftig Linie 5018) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzern und Vertreterinnen und Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr.	nein
473	A9	Bürger:in	Zus. Anm.	Linienführung zukünftige Buslinie 5009 (wie in Bürgerversammlung Bonhoeffer-Haus vorgestellt) – Anpassungsbedarf Die am 19.05. vorgestellte Linienführung der neuen Buslinie 5009 weicht in folgenden Punkten von der bisherigen Linienführung der Linie 5011 ab: a.Scharnhorststraße – Universitätsallee – Munstermannskamp – Uelzener Straße anstelle der Führung über Blücherstraße – Munstermannskamp – Uelzener Straße Die neue vorgesehene Linienführung birgt die Gefahr zusätzlicher Staus und Fahrtverzögerungen, da zwei Ampeln an stark befahrenen Straßen hinzukommen (Einmündung Scharnhorststraße/Universitätsallee und Universitätsallee/Munstermannskamp). Zusätzliche Haltestellen werden dadurch nicht angefahren. Da künftig auch keine Gelenkbusse mehr fahren werden, ist m.E. auch der Abbiegeverkehr an der Blücherstraße wieder einfacher zu bewältigen. Die bisherige Linienführung sollte bleiben. b.Neue Linienführung über Rotes Feld/Barkhausenstraße: Diese Linienführung ist abzulehnen, da sie die Einwohner Häcklingens/Rettmers von der bestehenden Verbindung an den Kurpark, das Salü und die Hauptpost abschneidet. Die bisherige Linienführung ist komplett beizubehalten. Anstelle einer Linienführung über die Wallstraße könnte perspektivisch in Zusammenarbeit mit der Stadt eine Linienführung über die Lindenstraße mit einer eigenen Bus-/Universalspur angedacht werden. Hierdurch wäre auch das Theater Lüneburg angebunden.	Im Zuge betrieblicher Optimierungen und zur besseren Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten planen der Landkreis Lüneburg und die MOIN eine Änderung in der Linienführung der Linien 5001 und 5009. Die Linie 5001 soll künftig mit Gelenkbussen betrieben werden, um dem Fahrgastaufkommen in Kaltenmoor und Bockelsberg gerecht zu werden. Da die Barckhausenstraße nicht optimal für den Betrieb mit Gelenkbussen geeignet ist, erfolgt eine Anpassung der Linienführung. Die Linie 5009, die vorrangig mit Solobussen betrieben wird, wird deshalb künftig über die Barckhausenstraße geführt. Die Haltestellen entlang der Uelzener Straße werden von der Linie 5001 bedient. So bleibt die Erschließung beider Streckenabschnitte auch weiterhin sichergestellt. An der Haltestelle Munstermannskamp können Fahrgäste zwischen beiden Linien umsteigen.	nein
349	539	Bürger:in	Kap. 4.3.04	Kostenfreie Ringlinie mit Ansteuerung Bahnhof, Sande, Sülzwiesen, Rathaus/Markt, Klinikum und weitere Parkhäuser. Pünktlichkeit und Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tempo 30 beachten!!!).	Die Einführung eines kostenlosen Innenstadtbusses liegt nicht im Interesse des Landkreises Lüneburg.	nein
361	549	Bürger:in	Zus. Anm.	Die Bauart der Busse sollte überdacht werden. Kinderwagen, Rollator sollten mehr berücksichtigt werden, entsprechend auch die Zustiegsmöglichkeit. Kleinbus als Rufmobil gut und schön, aber für vorgenannten Personenkreis unzweckmäßig.	Alle Neufahrzeuge der MOIN GmbH werden mit zwei Mehrzweckflächen ausgestattet, sodass mindestens zwei Rollstuhlfahrerinnen bzw. Rollstuhlfahrer mitgenommen werden können. Bei den Omnibussen der Subunternehmer wird es mindestens eine Mehrzweckfläche, sodass mindestens 1 Rollstuhlfahrer:in mitgenommen werden kann.	nein
416	A4	Verband	Zus. Anm.	Die Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern im öffentlichen Verkehr sind zu fördern, um eine den individuellen und strukturellen Gegebenheiten angepasste Nutzung des Umweltverbunds zu ermöglichen. Ggf. sind dafür Fahrradträger an der Rückseite der Busse anzubringen. Auch sollte sich der Landkreis dafür einsetzen, dass nicht nur Fahrräder im engen Sinne, sondern auch Lastenräder, Fahrradanhänger etc. im öffentlichen Verkehr transportiert werden können. Eine Fahrradmitnahme soll bei ausreichend Platz grundsätzlich möglich sein, also nicht abgelehnt werden dürfen, wenn der Platz nicht für Kinderwägen, Rollstühle, Rollatoren oder andere Fahrräder benötigt wird.	Der Landkreis lehnt aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse in den Bussen eine Mitnahme von mehr als zwei normalen Fahrrädern ab. Eine Mitnahme der noch größeren Lastenräder oder von Fahrrädern mit Anhänger wird grundsätzlich ausgeschlossen. Fahrradträger am Heck der Fahrzeuge werden ebenfalls abgelehnt, da das Auf- und Abladen zeitaufwändig wäre und die korrekte Befestigung der Fahrräder nicht gewährleistet werden könnte.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
55	281	Bürger:in	Kap. 1.4	Für die Gemeinde Amt Neuhaus: Aufgrund der Depriorisierung der ÖPNV-Versorgung von Amt Neuhaus durch die VLP: Prüfung einer Überführung des RufMobil-Angebots in die Verantwortung von MOIN statt Durchführung mittels der VLP. Alternativ: Um zu vermeiden, dass die VLP Fahrten der Rufbus-Linien im Amt Neuhaus weiterhin flächendeckend depriorisiert, sollte die Buchung ggf. über die Buchungsangebote von MOIN ermöglicht werden. Somit hätte der Kreis eine höhere Kontrolle über das Handeln der VLP.	Dem Landkreis ist keine Depriorisierung der ÖPNV-Versorgung im Amt Neuhaus bekannt. Für das Teilnetz 4 bestehen Überlegungen, auch dort die allgemeine Vorschrift aufzuheben und die MOIN GmbH mit der Durchführung des ÖPNV zu betreuen.	nicht erforderlich
70	298	Bürger:in	Kap. 1.4	Seit über 20 Jahren bin ich Lehrerin an der Grundschule Betzendorf. Schon immer ist die Busverbindung nach dem Unterricht in Richtung Tellmer problematisch. Der Unterricht endet an der Grundschule um 13:14 Uhr, der Bus nach Tellmer für die Schülerinnen und Schüler fährt 13:45 Uhr. Jeden Tag muss die Schule also eine Busaufsicht von 30 Minuten stellen. Dies sind zweieinhalb Zeitstunden pro Woche. In Zeiten des Personalmangels an den Schulen ist dies besonders ärgerlich und eine Verschwendung der Ressourcen, aber ebenso für die Schülerinnen und Schüler, die mittags sehr müde sind. Eine frühere Busverbindung wäre äußerst wünschenswert!! Der gleiche Bus fährt bereits 13:20 Uhr an der Schule vorbei, dann allerdings Richtung Drögenindorf. Den Kindern ist es nicht erlaubt, bereits dann in den Bus einzusteigen. Grund dafür ist, dass der Busfahrer eine Pause nach seiner Fahrt nach Drögenindorf einlegen muss. Ich kann nicht glauben, dass sich dies nicht anders organisieren ließe. Helfen Sie uns!	Die angebotenen Rückfahrten nach Schulschluss sind satzungskonform. Der Landkreis wird jedoch im Rahmen der Optimierung des Schulverkehrs (Maßnahme 3) überprüfen, ob durch betriebliche Anpassungen frühere Abfahrtszeiten möglich sein werden. Sollte dies der Fall sein, werden diese Anpassungen umgesetzt.	nicht erforderlich
213	448	Bürger:in	Kap. 2.10	auch kleinere Busse, ggf. autonom fahrend	Der Landkreis Lüneburg und die MOIN prüfen, inwieweit kleinere Fahrzeuge – auch autonome – auf bestehenden oder neuen Verbindungen eingesetzt werden können, um das ÖPNV-Angebot im Landkreis zu optimieren.	nicht erforderlich
104	377	Bürger:in	Kap. 2.11	bitte eine neue Bushaltestelle im Gewerbegebiet "Lüneburg-Süd" in Embsen installieren	Der Wunsch wird bei der Prüfung einer ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes berücksichtigt. Grundsätzlich ist die Einrichtung von Haltestellen laufendes Geschäft der Verwaltung.	nicht erforderlich
294	510	Bürger:in	Kap. 2.11	Die neu ausgebaute Haltestelle wird teilweise nicht genutzt. Die Fahrer halten teilweise auf der Straße, bevor sie nach Kirchgellersen weiter fahren. Dies bei Grundschülern...	Der Landkreis wird das Verkehrsunternehmen darauf hinweisen, dass die neue Haltestelle stets anzufahren ist.	nicht erforderlich
58	281	Bürger:in	Kap. 2.13	Die Nutzung der Rufbusangebote im Amt Neuhaus sollte für Inhaber:innen des Deutschlandtickets ohne zusätzliche Zuzahlung möglich sein. Die Nutzung der Elbfähren (Bleckede, Darchau, Hitzacker) sollte für die Personenbeförderung mit dem Deutschlandticket kostenfrei sein.	Das Rufbus Konzept im Amt Neuhaus ist verknüpft mit dem Gesamtkonzept der Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH (VLP). Das Konzept der VLP sieht diesen Komfortzuschlag vor, der Landkreis überprüft eine Anpassung bzw. die Anerkennung weiterer Tickets. Der Landkreis Lüneburg ist zuständig für die Elbfähre in Bleckede. Die MOIN Mobilitätsinfrastruktur und -betriebs GmbH Landkreis Lüneburg beschafft derzeit ein neues Fährschiff für die Fährverbindung in Bleckede. Mit Fertigstellung der Elbfähre wird die MOIN mit dem Betrieb der Fähre betraut. Eine Anpassung der Tarife und Tarifanerkennung erfolgt in Absprache mit der MOIN. Derzeit ist die Anerkennung des Deutschlandtickets nicht vorgesehen. Für die Fähren in Darchau - Neu Darchau und Hitzacker - Bitter besteht keine Zuständigkeit des Landkreises Lüneburg.	nicht erforderlich
102	377	Bürger:in	Kap. 2.2	bitte neuen Entwicklungen Rechnung tragen (Baugebiete + Gewerbegebiete)	Die kontinuierliche Anpassung des ÖPNV-Angebotes an neue / veränderte Siedlungsstrukturen ist essentiell. Derartige Anpassungen werden im Rahmen des laufenden Geschäfts der Verwaltung vorgenommen.	nicht erforderlich
290	510	Bürger:in	Kap. 2.3	Der Schulbus darf nicht ausfallen aufgrund technischer Defekte ohne dass eine Info an die Nutzer geht! Sonst stehen Schüler an der Haltestelle und die Eltern sind schon zur Arbeit. Es muss eine Info geben! Newsletter, WhatsApp...	Der Landkreis hat u. a. zur Verbesserung der Betriebsstabilität sein eigenes Verkehrsunternehmen "MOIN" gegründet. Dieses wird den gesamten Busverkehr ab 01.01.2026 übernehmen und soll eine deutlich bessere Qualität als das heutige Verkehrsunternehmen liefern. Der Landkreis ist daher zuversichtlich, dass es zukünftig zu deutlich weniger Fahrtausfällen kommen wird.	nicht erforderlich
362	550	Bürger:in	Kap. 2.7.3	Zum Rufmobil werden auf den folgenden Internetseiten unterschiedliche Bedienzeiten genannt: - https://www.kvg-bus.de/fahrplaene/landkreis-lueneburg/mein-rufmobil/mein-rufmobil-im-ueberblick/ - https://www.kvg-bus.de/fahrplaene/landkreis-lueneburg/mein-rufmobil/rufmobil-fahrplaene/anruf-sammel-mobil-asm - https://www.landkreis-lueneburg.de/fuer-unsere-buergerinnen-und-buerger/mobil-im-landkreis/bus-und-bahn/anruf-sammel-mobil-asm.html Auf der KVG-Seite heißt es auch: „Hunde fahren im Rufbus kostenfrei mit. Im ASM können Tiere leider aus Sicherheitsgründen nicht befördert werden.“ Faktisch werden die Fahrten aber mit den gleichen Fahrzeugen und FahrerInnen durchgeführt. Wenn das kein Thema für den Nahverkehrsplan ist, dann aber für die dort erwähnte Neuordnung des Bedarfsverkehrs.	Ab dem 01.01.2026 werden die Fahrpläne des Rufmobils von der MOIN korrekt beauskunftet. Das heutige ASM-Angebot, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, wird aktuell überarbeitet. Inwieweit dabei auch die Beförderungsbedingungen angepasst werden, ist derzeit noch offen. Der Wunsch nach einer Mitnahmemöglichkeit von Tieren wird im Rahmen der Überplanung mit abgewogen.	nicht erforderlich
75	319	Bürger:in	Kap. 2.9	Schon in den 80er Jahren konnten in Hamburg Busfahrer untereinander kommunizieren! Wieso geht das im 21. Jahrhundert nicht bei der KVG im Landkreis Lüneburg. So können keine Informationen zu Anschlusswünschen von Fahrgästen weitergegeben werden. Und nicht selten sind wegen einer Verspätung von wenigen Minuten aufgrund von Baustellen (aktuell z.B. 5300 Haltestelle Pulverweg-Süd), z.B. aktuell am Schützenplatz, die Anschlussbusse bereits weg. So ist es unseren Kindern am Dahlenburg Markt diverse Male passiert. Sie merken schon: früher war (fast) alles besser.	Der Landkreis hat u. a. zur Verbesserung der Betriebsstabilität sein eigenes Verkehrsunternehmen "MOIN" gegründet. Dieses wird den gesamten Busverkehr ab 01.01.2026 übernehmen und soll eine deutlich bessere Qualität liefern als das heutige Verkehrsunternehmen. Der Landkreis ist daher zuversichtlich, dass es zukünftig zu deutlich weniger Problemen bei der Anschlusssicherung kommen wird.	nicht erforderlich
11	75	Bürger:in	Kap. 3.1	Unter der Verlinkung (Vertiefende Information ..) erscheint leider nur ein " Oha! Dat is een Stück Malöör Leider gibt es keine Übereinstimmung mit Ihren Suchbegriffen. Bitte versuchen Sie es nochmal mit anderen Begriffen. Auf unserer Startseite bieten wir eine Übersicht über die gefragtesten Leistungen und Themen. " Das finde ich als Vorbereitung für die Infoveranstaltung mehr als ärgerlich !!!	Ist zwischenzeitlich erfolgt	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
150	413	Bürger:in	Kap. 3.2	Insgesamt positives Angebot. Es sollten aber die einzelnen "Linienzuschnitte" überdacht werden. Haltestelle am Friedhof Rettmer: in die „RufBus-Zone“/Linie 5251 (Raum: Oedeme Dorf/ Heiligenthal via Heiligenthaler Str. integrieren, ggf. unter Einbeziehung eines Haltes „Hof an den Teichen“ oder Direktanbindung mittels eines (ergänzenden) On-Demand-Service Rettmer/Häcklingen (vgl. separater Punkt). Grundsätzlich wäre dieser Bereich auch gut als Pilot-/oder Testprojekt geeignet, bei dem stetig nachgebessert werden könnte; alternativ Einrichtung einer zusätzliche Haltestelle für Linie 5700 an der Hauptstraße.	Bei einer möglichen Einrichtung eines On Demand-Verkehrs im Bereich Rettmer/Häcklingen wird der Hinweis berücksichtigt.	nicht erforderlich
151	413	Bürger:in	Kap. 3.3	On-Demand-Services gern als Ergänzung zum regulären ÖPNV-Angebot. Insbesondere zu Randzeiten und um bislang nicht/ kaum erschlossene bzw. mit Normalbussen (12-Meter-Wagen) nicht erschließbare Wohngebiete oder Orte zu bedienen. Perspektivisch Bedienung auch durch autonom fahrende Shuttles (Einsparung beim Kostenfaktor Personal!). Als vollständiger Ersatz bislang mittels Bus bedienter Sektoren muss abgewogen werden: Feinerschließung gelingt deutlich besser und bietet Komfortgewinn für die Fahrgäste (Vielzahl virtueller Haltestellen mit kurzen Fußwegen oder sogar Haustürbedienung z.B. nachts). Allerdings müssen Kunden aktiv werden (Anmeldung) und es besteht das Problem von "Stoßzeiten", bei denen auf einzelnen Fahrten möglicherweise nicht alle Kunden sofort mitfahren können. Instrument aber allgemein wichtig zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und zur Erreichung der Verkehrswende! Vorschlag: ein Test, während dem permanent Nachjustierungen vorgenommen werden können! Tatsächlich erscheint hierfür ein (ergänzender) On-Demand-Service in den Außenstadtteilen Rettmer/Häcklingen gut geeignet: Übergabe zunächst am Garbers-Center (Eintracht-Sportplatz), später nach Bahnreaktivierung am Bahnhof Rettmer. Virtuelle Haltestellen zusätzlich in bislang nicht unmittelbar erschlossenen Wohngebieten (jeweils mind. eine zentrale Stelle): Am Bergfeld, Rettmers Höhe, Hof an den Teichen, Friedhof Rettmer, Hauptstraße (Häcklingen), Langenstücken/ Im Hegen, Sandwehe, An der Ratsforst/Triftweg/Am Bäckfeld, In der Süßen Heide, da hier zur Zeit doch häufig überlange Fußwege (mehr als 400 Meter) zur nächsten regelmäßig angefahrenen Haltestelle bestehen.	Der Landkreis stimmt den Anmerkungen zu. Bei einer Einführung von On Demand-Verkehren wird die Inanspruchnahme des Angebotes kontinuierlich bewertet. Gleiches gilt für Rückmeldungen von Fahrgästen. Je nach fachlicher Einschätzung kann das Angebot jederzeit kurzfristig angepasst werden. Dies erfolgt im Rahmen des laufenden Geschäfts der Verwaltung.	nicht erforderlich
315	526	Bürger:in	Kap. 3.3	Die Ausführungen zum On-Demand-Verkehr sind sehr vage. Dieser soll u.a. die Schnelligkeit der Linie 5007 in Adendorf unterstützen, was positiv wäre. Allerdings darf dieses auf keinen Fall dazu führen, dasss der Verkehr östlich der Bahn mit Erbstorf nochmals verschlechtert wird bzw. nicht wieder auf einen mindestens 30-Minuten-Takt zurückgeführt wird wie vor 2018.	Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie Adendorf noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzern und Vertreterinnen und Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Der Hinweis zum Verkehrsangebot zwischen Adendorf und Erbstorf wird bei der Konzeptentwicklung berücksichtigt. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr.	nicht erforderlich
275	503	Bürger:in	Kap. 3.5	Linie 5013: Die Verlagerung auf die südliche Innenstadtroute mit der Aufnahme des östlichen Astes der Linie 5015 hat neben der durch die VNO bewerteten Attraktivitätsminderung durch Fahrzeitverlängerung noch weitere negative Effekte: Die Haltestellen Johanna-Stegen-Straße (stark frequentiert) sowie Vor dem Neuen Tore werden praktisch entwertet. Eine Anbindung an die neue Medibuslinie hilft hier wenig. Den Schülerverkehren von der Herderschule nach Reppenstedt geht die Haltestelle Vor dem Neuen Tore verloren. Der ÖPNV-Anschluss an die Grimmhalle entfällt. Die traditionell starke Verbindung Rathaus Lüneburg - Reppenstedt wird lediglich durch die Linie 5200 aufrecht erhalten. Damit entfällt die Verbindung für den Großteil der Reppenstedter Wohngebiete, die abseits des Landwehrplatzes liegen. Die 5200 erfüllt als regionale Hauptlinie auch einen anderen Zweck. Auf die Fahrzeitverlängerung zum ZOB / vom ZOB weise ich gesondert hin, weil die Anbindung von Reppenstedt an den ZOB jetzt schon nicht besonders attraktiv ist; die Innenstadt muss gequert werden. Ich rege deshalb an, die städtische Tangentiallinie zu verdichten und damit Jüttkenmoor zu versorgen. Zusammen mit qualifizierten Umsteigepunkten an der Johanna-Stegen-Straße und am Klinikum kann eine gute Anbindung an die Innenstadt gewährleistet werden. Der Linienverlauf der 5013 sollte im Ist-Zustand beibehalten werden. Die Linie 5013 ist bei Führung über den nördlichen Stadtring dennoch nicht besonders von Verspätungen betroffen.	Im Rahmen der Busoptimierung durch die MOIN GmbH werden neue Querverbindungen zwischen den Stadtteilen der Hansestadt Lüneburg eingerichtet. Dabei erfolgt eine Durchbindung verschiedener Buslinien am Bahnhof Lüneburg, um die Fahrzeugumläufe effizienter zu gestalten und den 20-Minuten-Takt (montags bis freitags) auf so vielen Linien wie möglich zu ermöglichen. Durch die Anpassung der Linienführung von 5013 und 5015 wird dieser attraktive Takt künftig auch für Reppenstedt und Jüttkenmoor realisiert. Es ist jedoch festzuhalten, dass die Haltestellen Johanna-Stegen-Straße und Vor dem Neuen Tore im neuen Konzept schlechter angebunden sind. Eine teilweise Erschließung der betroffenen Gebiete erfolgt weiterhin über die Haltestellen Jüttkenmoor und Dörnbergstraße. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH werden das Buskonzept kontinuierlich evaluieren und bei Bedarf Anpassungen vornehmen.	nicht erforderlich
236	463	Bürger:in	Kap. 3.8	Der hohe Preis des ASM-Nachtverkehrs erschwert eine breite Nutzung. Hier wäre eine Kostenreduktion oder eine stärkere Subventionierung wünschenswert.	Das heutige ASM-Angebot, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, wird aktuell überarbeitet. Inwieweit dabei auch die Tarife angepasst werden, ist derzeit noch offen. Der Wunsch nach niedrigeren Fahrpreisen wird im Rahmen der Überplanung mit abgewogen.	nicht erforderlich
48	263	Bürger:in	Kap. 4.1	Verlässlichkeit wäre schön. Wenn 10 jährige Kinder irgendwo feststecken, weil mal wieder der Schulbus nicht kommt, das geht einfach nicht. Heutzutage braucht ein 10jähriges Kind ein Handy, damit es seine Eltern erreichen kann, da die Schulbusse nicht verlässlich fahren.	Der Landkreis hat u. a. zur Verbesserung der Betriebsstabilität sein eigenes Verkehrsunternehmen "MOIN" gegründet. Dieses wird den gesamten Busverkehr ab 01.01.2026 übernehmen und soll eine deutlich bessere Qualität als das heutige Verkehrsunternehmen liefern. Der Landkreis ist daher zuversichtlich, dass es zukünftig zu deutlich weniger Fahrtausfällen kommen wird.	nicht erforderlich
46	248	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.01	Die Ortschaften Dahlem, Harmstorf und Köstorf möchten in die Rufbusplanung an 7 Tagen in der Woche aufgenommen werden.	Derzeit verfügen die genannten Orte von Montag bis Samstag über ein Rufbus-Angebot. Der Landkreis wird dieses Angebot auf Sonn-/Feiertage erweitern.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
268	492	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.01	I. BARRIEREFREIHEIT a) Bisherige Erfahrungen mit dem Rufbus: - Die Technik funktioniert nicht immer: Die Rampe lässt sich nicht montieren. - Die Busfahrer ist häufig nicht eingewiesen. - Es gibt keinen Rollstuhlplatz. - Die Personen in der Zentrale sind aufgrund von technischen Problemen in der Verbindung (wie z. B. heftiges Rauschen) und/ oder Sprachproblemen oft schwer verständlich. - Es gibt kein W-Lan. b) Vorschläge: - Es sollte eine bessere Telefonverbindung mit der Zentrale eingerichtet werden. - Die Personen in der Zentrale sollten systematisch abfragen, welche Hilfsmittel für den Transport erforderlich sind. - Jeder Rufbus sollte barrierefrei sein. - Es sollten mehr Fahrzeuge vorgehalten werden, die auch Rollstuhlfahrer transportieren können.	Die Verbesserungsvorschläge werden weitestgehend ab dem 01.01.2026 umgesetzt. Im Rufbus-Verkehr wird eine ausreichende Anzahl an Fahrzeugen barrierefrei sein, um mobilitätseingeschränkte Personen verlässlich befördern zu können.	nicht erforderlich
269	492	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.01	II. KOMMUNIKATION a) Bisherige Erfahrungen: - Die HVV-App, die DB-App und der Fahrplaner geben keine identischen Informationen. - Es gibt keine Verknüpfung mit Google Maps. - In Schulbussen gibt es teilweise kein W-Lan, so dass bei Verspätungen der Rufbus nicht kontaktiert werden kann. - Die Busfahrer kontaktieren den Rufbus nicht. - Um z. B. eine Busverbindung zwischen Reppenstedt und Barnstedt herauszufinden bedarf es komplexer Zusammenstellung verschiedener Linien. - In der DB-App wird der Rufbus als AST aufgeführt. b) Vorschläge: - Die HVV-App, die DB-App und der Fahrplaner sollten synchronisiert werden. - Es sollte eine Verknüpfung mit Google Maps geschaffen werden (funktioniert in allen anderen Städten der Welt). - Mehr Transparenz und Übersichtlichkeit bei der Darstellung der Pläne wäre wünschenswert – z.B. auch zwischen den verschiedenen Sektoren. - Es sollte eine Kommunikation zwischen den Busfahrern bei Verspätungen erfolgen. - Zwischen dem AST und dem Rufbus sollte in den Apps differenziert werden.	Eine App für das gesamte ÖPNV-Angebot samt Buchungsmöglichkeit für bedarfsorientierte Verkehre, Anzeige des Fahrzeugstandortes und weiteren Service-Angeboten unterstützt der Landkreis nachdrücklich. Derzeit ist dies leider noch nicht realisiert. Der hvv strebt jedoch an, eine App zu entwickeln, die die genannten Funktionen aufweisen soll. Die Kommunikation zwischen dem Fahrpersonal von Stadt-/Regionalbussen sowie Rufbussen wird ab 2026 unter dem Regime der MOIN einfacher sein und zuverlässiger funktionieren, so dass Anschlüsse zum Rufbus auch bei Verspätung im Linienverkehr gesichert werden, s. dazu die zusätzlich aufgenommene Maßnahme: "Sicherung und Optimierung von Anschlussverbindungen".	nicht erforderlich
306	522	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.01	Der Rufbus ist sehr gut und sehr flexibel. Es sollte an der Akzeptanz gearbeitet werden. Es fehlt an Werbung sowie an einem einfachen Buchungshandling und vor allem an einer klaren Struktur. Die Unterscheidung zwischen Rufbus, Spätbus, ASM etc. ist schwer zu durchschauen. Die Gemeinde Embsen nimmt daher positiv zur Kenntnis, dass im NVP Vereinheitlichungen aufgeführt werden.	Der Landkreis und die MOIN werden zusammen im kommenden Jahr das gesamte ÖPNV-Angebot intensiv über verschiedene Kanäle bewerben. Dazu werden auch Informationen zum Rufbus-Angebot gehören. Die Buchung des Rufbusses wird zunächst weiterhin telefonisch möglich sein, eine Buchungsmöglichkeit über Apps, vorzugsweise die hvv App, wird angestrebt.	nicht erforderlich
93	348	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.01.4	Es gibt keine Querverbindung von Neetze nach Barendorf über Holzen - Reinstorf. Auch im Hinblick auf den zentralen Einzelhandelsstandort in Neetze würde die Gemeinde Neetze eine zusätzliche Busverbindung begrüßen.	Zwischen den genannten Orten verkehrt die Rufbuslinie 5351, an allen Wochentagen im 2h-Takt.	nicht erforderlich
114	381	Bürger:in	Kap. 4.3.02	Den geplanten Nachtbus finde ich toll. Hier möchte ich sie um Prüfung bitten, ob die Streckenführung nicht nach dem Hanseviertel über die Erbstorfer Landstraße, Dorfstraße (Erbstorf), Friedhof, Kirchweg führen kann. Dadurch hätte man einen deutlich größeren Bereich in Adendorf angeschlossen. Leider liegt mir die zurzeit geplante Streckenführung nicht vor. Ich meine aber, dass diese sich nur auf den linken Teil von Adendorf beschränkt. Dann könnte nur ein kleiner Bereich in Adendorf diesen Nachtbus effektiv nutzen!	Die Anregungen bezüglich der Anpassung der Nachtbuslinie wurde von Seiten des Landkreis Lüneburg und der MOIN aufgenommen, da dies aus betrieblichen Gründen möglich ist. Die Streckenführung der Nachtbuslinie wird dahingehend angepasst, dass auch Erbstorf von der Nachtbuslinie bedient wird. Die Nachtbuslinie wird u.a. über Erbstorfer Landstraße und Dorfstraße (Adendorf) geführt werden und die dortigen Haltestellen bedienen.	nicht erforderlich
261	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.02	Wenngleich die Hansestadt Lüneburg ein Konzept für ein Nachfolgemodell des ASM ausdrücklich begrüßt, verschlechtert das vorgeschlagene Modell das vorhandene Angebot (ASM) in der Hansestadt Lüneburg (Korridorverkehr an Stelle eines Flächenbedarfsverkehres). Dies ist in Hinblick auf mobilitätseingeschränkte Personen besonders kritisch zu sehen. Des Weiteren werden Rettmer und Häcklingen weder durch Nachtbusse noch durch die im Mobilitätsgutachten beschriebenen Hauptachsen des ASM-Nachfolgermodells ausreichend angebunden. Das Mobilitätsgutachten und der NUMP weisen auf die mangelnde Anbindung dieser Stadtteile hin. Aus Sicht der Hansestadt Lüneburg ist ein Zusatz notwendig, dass entsprechende Anbindungsdefizite berücksichtigt werden. Insgesamt sieht die Hansestadt Lüneburg bei der Maßnahme M2 erheblichen Nachschärfungsbedarf bzgl. Erschließung, Fahrzeiten, Konzept des ASM-Nachfolgers und Serviceleistungen.	Das heutige ASM-Angebot, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, wird aktuell überarbeitet. Der Landkreis wird im Rahmen der Überarbeitung die von der Hansestadt genannten Aspekte mit berücksichtigen. Eine abschließende Bewertung seitens der Stadt sollte daher erst erfolgen, wenn das Nachfolgekonzept erarbeitet worden ist.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
189	423	Bürger:in	Kap. 4.3.03	Der Linienbus von Bf. Lüneburg (ZOB), Lüneburg (Abfahrt 13:12) nach Grundschule, Handorf (Ankunft 13:50) (Linie 5402) ist seit mehreren Jahren ab der Haltestelle Witzendorffstraße, Lüneburg schon so voll, dass einzelne Personen im Gang stehen müssen. An der nächsten Haltestelle Thorner Platz, Lüneburg sind ebenfalls sehr viele Schüler:innen, die diese Busverbindung nutzen wollen, sodass der Bus an dieser Haltestelle sehr oft mehrere Minuten steht, weil die Türen aufgrund der vielen Schüler:innen, die in den Bus einsteigen möchten, nicht schließen können. Wobei der Begriff „Einsteigen“ auch nicht unbedingt passt, denn die Schüler:innen schmeißen sich förmlich durch alle Türen in den Bus, um nicht an der Bushaltestelle auf den nächsten Bus warten zu müssen. Die gesamte Fahrt bis nach Handorf wird der Bus nicht sonderlich leerer, sodass ständig Personen im Gang stehen, was andere Fahrgäste daran hindert, aus dem Bus auszusteigen. Auch verspätet sich der Bus auf der Fahrt extrem, da so viele Leute im Türbereich stehen müssen, dass die Türen nicht geschlossen werden können. All dies sind Faktoren, die die Busfahrt unangenehm machen. Daher meine Bitte, die sicher für nahezu alle Schüler:innen, die diese Busverbindung nutzen ebenfalls gewünscht wird, eine zweite Busverbindung, z.B. mit derselben Strecke aber 5 Minuten später einzurichten. Auch wäre eine Busverbindung mit zwei Linienbussen, die hintereinander fahren akzeptabel. Hauptsache, das Chaos mit dem massiv überfüllten Bus nimmt möglichst bald ein Ende!	Ab dem 01.01.2026 werden alle Busse über automatische Fahrgastzählsysteme verfügen, die für jede einzelne Fahrt genaue Zähldaten liefern werden. Auf dieser Basis wird die genannte Fahrt überprüft. Ist der Bus regelmäßig überfüllt, wird der Landkreis bei der MOIN eine Verstärkerfahrt bestellen. Dies wird im Rahmen des laufenden Geschäftes der Verwaltung vorgenommen.	nicht erforderlich
215	453	Bürger:in	Kap. 4.3.03	Eine verlässliche Beförderung ist für uns sehr wichtig, leider fällt der Bus in Vögelsen an der Grundschule Richtung Mechtersen häufiger aus.	Der Landkreis hat u. a. zur Verbesserung der Betriebsstabilität sein eigenes Verkehrsunternehmen "MOIN" gegründet. Dieses wird den gesamten Busverkehr ab 01.01.2026 übernehmen und soll eine deutlich bessere Qualität liefern als das heutige Verkehrsunternehmen. Der Landkreis ist daher zuversichtlich, dass es zukünftig zu deutlich weniger Fahrtausfällen kommen wird.	nicht erforderlich
263	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.04	Das Linienkonzept der MOIN wird als Ist-Situation im NVP zugrunde gelegt. Gleichzeitig wird das Konzept erst zu 2026 umgesetzt und ist damit neu und sollte daher ausführlicher beschrieben werden (mit Abbildungen zu Linienverläufen etc.). Durch das Linienkonzept der MOIN verringert sich die Anbindung mehrerer Haltestellen im Innenstadtbereich (Bürgeramt, Rathaus, Neue Sülze, Wallstraße, Am Sande). So fahren die Buslinien 5002 und 5008 in Fahrtrichtung stadteinwärts nicht mehr die genannten Haltestellen an. Durch die geänderte Führung der Linie 5013 wird in Fahrtrichtung stadtauswärts die Haltestelle Rathaus aufgelassen. Die künftige Nichtbedienung der Innenstadthaltestellen, insbesondere Bürgeramt und Rathaus, muss auch im Lichte der Diskussion um die jüngst zurückliegende Aufhebung des Linienweges Am Sande – Am Berge – Rosenstraße – An den Brodbänken – Bardowicker Straße gesehen werden. Im Zuge der Diskussion wurde die Haltestelle Rathaus neben der Haltestelle Am Sande als künftige zentrale Innenstadthaltestelle deklariert. Dies widerspricht der geplanten Auflassung und führt zu einer Schwächung der Innenstadtanbindung, mögen damit auch Vorteile für Fahrgäste ohne Ziel Innenstadt verbunden sein. Diese Anpassungen sieht die Hansestadt mehr als kritisch. Erwartet wird mindestens eine regelmäßige Evaluierung und Prüfung, sodass die ÖPNV-Anbindung der Innenstadt bestmöglich und qualitativ hochwertig sichergestellt bleibt und Anpassungen des Konzeptes jederzeit möglich sind und bei entsprechenden Bedarfen das Konzept nachgeschärft wird und Linienverläufe erneut und zeitnah angepasst werden können. Dieser Zusatz muss aus Sicht der Hansestadt Lüneburg im NVP abgebildet werden. Brüche in bisher etablierten Fahrbeziehungen des ÖPNV, durch z.B notwendig werdende Linienwechsel an ZOB oder Am Sande, sind möglichst zu vermeiden oder, sofern fahrbetrieblich geboten – kundenorientiert optimal auszugestalten (Bsp. Bruch der Verbindung Kreideberg nach Kaltenmoor zwischen den Linien 5008 und 5014). Es wird eine zusätzliche Stadtbuslinie angeführt, jedoch ist die Umsetzung nicht konkret als Maßnahme benannt. Eine Abbildung mit Linienweg und Beschreibung wäre wünschenswert und eine konkrete Benennung, ob diese als Maßnahme zur Umsetzung geplant ist. Die von der MOIN geplante und im NVP als Ist-Situation angenommene Durchbindung der Linien 5004/5005 bedeutet für Fahrgäste, dass diese an der Haltestelle Teilfeld im Fahrzeug sitzenbleiben können. Dies muss den Fahrgästen entsprechend mitgeteilt werden, da der Begriff „Durchbindung“ nicht gemeingültig bekannt ist. Im regelmäßigen Austausch zwischen Bundeswehr und Stadtverwaltung wurde seitens der Bundeswehr der Wunsch nach einer besseren und bedarfsgerechten ÖPNV-Anbindung der Theodor-Körner-Kaserne herangetragen. Angesichts des Umstandes, dass der Standort künftig durch zusätzliche Truppenteile eine Stärkung erfahren wird, erscheint dieser Punkt nur sachgerecht. Es wird daher eine Prüfung angeregt, wie eine solche Verbesserung erreicht werden kann, um sie sodann umzusetzen. Die Hansestadt Lüneburg hält die Änderungen und Anpassungen des Linienfahrplanes durch das Konzept der MOIN für weitreichend, sodass eine regelmäßige Evaluation des Konzeptes ab 2026 unbedingt notwendig ist.	Im Rahmen der Busoptimierung durch die MOIN GmbH werden neue Querverbindungen zwischen den Stadtteilen der Hansestadt Lüneburg eingerichtet. Dabei erfolgt eine Durchbindung verschiedener Buslinien am Bahnhof Lüneburg, um die Fahrzeugumläufe effizienter zu gestalten und den 20-Minuten-Takt (montags bis freitags) auf so vielen Linien wie möglich zu ermöglichen. Die Linienführung der Buslinien 5002 und 5008 über die Altstadt ist mit vergleichsweise hohen Fahrzeiten verbunden. Aus diesem Grund werden diese beiden Linien die Altstadt vorerst nicht direkt bedienen. Durch die Durchbindung mit jeweils zwei anderen Linien bleibt jedoch zumindest die Haltestelle Am Sande ohne Umstieg erreichbar. Die übrigen Haltestellen im Altstadtbereich – wie etwa am Bürgeramt – werden auch künftig weiterhin vom regulären Busverkehr angefahren. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH werden das Buskonzept kontinuierlich evaluieren und bei Bedarf Anpassungen vornehmen.	nicht erforderlich
265	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.04	Im regelmäßigen Austausch zwischen Bundeswehr und Stadtverwaltung wurde seitens der Bundeswehr der Wunsch nach einer besseren und bedarfsgerechten ÖPNV-Anbindung der Theodor-Körner-Kaserne herangetragen. Angesichts des Umstandes, dass der Standort künftig durch zusätzliche Truppenteile eine Stärkung erfahren wird, erscheint dieser Punkt nur sachgerecht. Es wird daher eine Prüfung angeregt, wie eine solche Verbesserung erreicht werden kann, um sie sodann umzusetzen.	Der Landkreis wird zusammen mit der MOIN und in Abstimmung mit der Hansestadt im Rahmen des laufenden Geschäfts der Verwaltung eine solche Prüfung vornehmen.	nicht erforderlich
239	463	Bürger:in	Kap. 4.3.08	Die Fahrplanauskunft sollte automatisch die Buchung des RufMobils ermöglichen, um den Service noch nutzerfreundlicher zu gestalten. Zudem sollte die App die voraussichtliche Ankunfts- und Abfahrtszeit des RufMobils anzeigen, um die Planung für die Fahrgäste zu erleichtern.	Die Buchung des Rufmobils ist bereits heute über einen Deep Link aus der hvv App möglich. Weitere Features wie die Darstellung der aktuellen Fahrzeugposition auf einer Karte oder die Angabe der voraussichtlichen Ankunftszeit sind über die aktuelle hvv App nicht möglich. Der hvv plant allerdings eine Weiterentwicklung der Auskunfts-App, in der die genannten Funktionen perspektivisch integriert werden sollen.	nicht erforderlich
289	509	Verband	Kap. 4.3.09	Der Ausbauzustand der Haltestellen soll in einem Haltestellenkataster erfasst werden. Dies soll einheitlich in der Datenbank des hvv erfolgen. Als ADFC regen wir an, bei dieser Erfassung auch das Vorhandensein bzw. die Anzahl von Fahrradabstellbügeln mit zu erfassen. Darüberhinaus sollte der Landkreis den Straßenbaulastträgern die Ausstattung mit Abstellbügeln an Haltestellen des ÖPNV insbesondere, wenn diese barrierefrei ausgebaut werden, empfehlen.	Der Landkreis unterstützt die Anregung und wird diess bei der Datenerhebung für das Haltestellenkataster berücksichtigen.Gleiches gilt für die Empfehlung zur Ausstattung der Haltestellen.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
343	534	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.09	Die Gemeinde Melbeck hat am 03.07.2023 ein Verkehrskonzept beschlossen. Neben der Schaffung einer "grünen Welle" auf der B4 und der Schaffung sichererer Schulwege widmet es sich auch der Verbesserung der ÖPNV-Erschließung durch Optimierung der Linienführung sowie Schaffung zusätzlicher Haltestellen. 1. Im o.g. Verkehrskonzept heißt es zum ÖPNV: „Das Netz des ÖPNV und die Lage der Haltestellen sind eine wesentliche Randbedingung für die Lage der signalgesicherten Querungsstellen in der Ortsdurchfahrt der B 4. Sowohl die strukturelle Situation in Melbeck als auch die Untersuchungen für die Einrichtung einer „Grünen Welle“ zeigen, dass die vorhandene Lage der Haltestelle an der Floetstraße ungünstig ist. Es wird daher vorgeschlagen, die Haltestelle aufzugeben und zwischen Ludwig-Jahn-Straße und Wiesenweg eine neue Haltestelle „Ludwig-Jahn-Straße“ zu schaffen." Aktuell wird daher die Verlegung der Haltestellen "Floetstraße" in Richtung "Ludwig-Jahn-Straße" durch ein Ing.-Büro konzipiert. Die Haltestellen "Floetstraße" sowie die Haltestelle am Gymnasium sollen nach Fertigstellung der Haltestellen "Ludwig-Jahn-Straße" zurückgebaut werden. 2. Darüber hinaus wird im Verkehrskonzept ab der Haltestelle „Hohe Luft“ eine neue Linienführung über den Hasenwinkel, den Birkenweg, Zum Moorkanal und Ebstorfer Straße empfohlen. Im Birkenweg und an der Ebstorfer Straße sollen zusätzliche Haltestellen eingerichtet werden, die u. a. die Wohngebiete "Am Großen Moor", "Heinz-Meyer-Ring" sowie "Lustgarten" erschließen werden. Im weiteren Linienverlauf können alternativ die vorhandenen Haltestellen „Grundschule“, die barrierefrei ausgebaut werden soll, oder „Am Diemel“ angefahren werden. Der Ausbau der Straße „Zum Moorkanal“ (nur für den ÖPNV / Fuß- und Radverkehr) als Voraussetzung für eine Linienführung wurde durch ein Ing.-Büro konzipiert. Mit der konkreten Umsetzung der bautechnischen Maßnahmen wurden noch nicht begonnen. 3. Der Ilmenaupark an der B 4 in Richtung Bienenbüttel, der - neben der Gaststätte "Bootshaus", der Outdoorschmiede und dem Camping- und Wohnmobilplatz - zusätzlich ein Wochenendhausgebiet mit ca. 300 Parzellen beherbergt, verfügt derzeit über keine ÖPNV-Anbindung. Die Errichtung einer Haltestelle soll geprüft werden. Diese Haltestelle könnte von der Linie 5600, alternativ von der Rufbuslinie 7062 angefahren werden. Eine entsprechende Haltestelle müsste noch errichtet werden. 4. Darüber hinaus stellen die beiden Bushaltestellen „Am Rischpool“ direkt an der K10 (Zum Bahnhof zwischen Melbeck und Embsen) eine Gefahrenquelle dar. Da sich das Gebiet zeitnah erweitern wird und perspektivisch großräumiger erweitern könnte, sollte überlegt werden, die beiden Haltestellen zu einer Haltestelle in der Straße „Am Rischpool“ provisorisch ggf. als Nothaltestelle zusammenzuführen.	Eine mittelfristige Anpassung der Linienführung der Linie 5600, einschließlich der Aufgabe bzw. Neueinrichtung von Haltestellen, ist gemeinsam mit dem Landkreis und der MOIN abzustimmen. Dabei sind die Interessen aller Fahrgäste, die diese Linie nutzen, angemessen zu berücksichtigen. Die Abstimmungen erfolgen im Rahmen des laufenden Geschäfts der Verwaltung.	nicht erforderlich
198	431	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.10	In Ihrer Präsentation (Übersichtskarte) zum Ausbau des Fahrgastinformationssystems in Barendorf ist eine falsche Richtungsanzeige eingebaut worden. Das System wird beim Fahrgastunterstand in Richtung Lüneburg eingebaut.	Der Hinweis ist korrekt. Die aktuellen Planungen sind bereits korrigiert worden.	nicht erforderlich
99	369	Bürger:in	Kap. 4.3.12	Ich wohne in Barum und fahre, wenn das Wetter es zuläßt, mit dem Rad nach Lüneburg, häufig hin und zurück, ab und zu aber nur eine Strecke mit dem Rad und die andere mit dem Bus bei Radmitnahme, wenn der Busfahrer es erlaubt. Bei Weigerung des Busfahrers war ich bislang gezwungen, dann mit dem Rad eher widerwillig die Rückfahrt auch bei Regen anzutreten oder bei Hinfahrt mit Bus, den Termin abzusagen. Daher schlage ich in Anlehnung an die HVV-Richlinien vor: - unabhängig vom Fahrer generell die Möglichkeit, mindestens zwei Fahrräder im Bus mitzunehmen. - Anbringen einer Haltevorrichtung für zwei Fahrräder, - in der Schulzeit Fahrradmitnahme erst ab 9.00 h - Zwei Kinderwagen mit Begleitperson haben grundsätzlich Vorrang, d.h. der zuletzt eingestiegene Radfahrer muss mit dem Rad den Bus verlassen, um einem zweiten Kinderwagen mit Begleitperson Platz zu machen. Ich hoffe, dass durch eine feste Regelung Radfahrer ermuntert werden, flexibel den ÖPNV zu nutzen.	Eine entsprechende Regelung ist kürzlich für das gesamte hvv-Verbundgebiet in Kraft getreten. Allerdings gibt es montags bis freitags auch zwischen 16.00 und 18.00 eine Sperrzeit, in der keine Räder in den Bussen mitgenommen werden dürfen.	nicht erforderlich
177	420	Verband	Kap. 4.3.13	Das Mobilitätszentrum im Bahnhof sollte zu über die Planungen hinaus auch zu einer Touristeninformation ausgebaut werden, in der z.B: Infos über einen Stadtrundgang und Radtouren zu erhalten sind. Beratung und Bedienung sollen personenbedient erfolgen. Dem ADFC sollte an Wochenenden mietfrei ein Schalter angeboten werden.	Die Beratung von Touristeninnen und Touristen sowie von Radfahrenden ist bereits vorgesehen. Ob dem ADFC am Wochenende ein Schalter zur Beratung zur Verfügung gestellt werden kann, ist beim Ausbau der Mobilitätszentrale zwischen allen Beteiligten zu klären. Die Anregung wird notiert, eine explizite Aufnahme in den NVP ist nicht erforderlich.	nicht erforderlich
209	441	Bürger:in	Kap. 4.3.18	Die Anbindung der Stadt und des Landkreises an Hamburg und Hannover muss auch im Sommer 2026 und in 2029 sichergestellt sein. Bitte auch über den Knotenpunkt LG hinausdenken und z.B. Rufbusse auch schon aus Uelzen oder Winsen landkreisübergreifend fahren lassen. Wenn der Bus ohnehin langsamer ist als die Bahn, dann muss nicht die doppelte Fahrzeit für Dreiecksfahrten dazu kommen. Und wann wir Lars Klingbeil überzeugt, dass er nicht seinen Wahlkreis übervorteilen soll und endlich die y_trasse zur Entlastung der Bahnstrecke Hannover Hamburg bzw. Hannover Bremeb kommt? Es eilt. Ohne die geht es nicht.	Der Landkreis unterstützt die Forderung und wird sich gegenüber den zuständigen Stellen dafür einsetzen. Dies geschieht im Rahmen des Geschäfts der laufenden Verwaltung.	nicht erforderlich
179	420	Verband	Kap. 4.3.19	Strecke Lüneburg - Bleckede: - Der Landkreis sollte prüfen, welche Maßnahmen getroffen werden können, um diese Strecke perspektisch doch über das benötigte Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,0 zu bringen. - Unterdessen sollte der AVL geholfen werden, die Strecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30-40 km/h zu erhalten. - Außerdem sollte der Landkreis sich dafür einsetzen, dass während der Saison ein vom Land bestellter touristischer Verkehr eingerichtet wird.	Die Forderungen werden von Seiten des Landkreises unterstützt.	nicht erforderlich
285	507	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Das würde ich sehr begrüßen, vor allem Ri. Bleckede über Scharnebeck, möglichst mit Fahrradmitnahmeoption	Sollte die Strecke Lüneburg - Bleckede reaktiviert werden, so wird in den Zügen wie im SPNV üblich eine Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern bestehen.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
181	420	Verband	Kap. 4.3.20	Damit die im Konzept vorgesehenen Angebotsverbesserungen umgesetzt werden können, muss der Landkreis sich dringend dafür einsetzen, dass das Land Niedersachsen 1) eigene Mittel für den SPNV zuschießt, 2) die Zweckentfremdung von Regionalisierungsmitteln für den Schulbusverkehr unterlässt und 3) sich auf Bundesebene für eine angemessene Erhöhung der Regionalisierungsmittel einsetzt. Gibt es hier keine Verbesserungen, drohen laut LNVG ab 2027 sogar Kürzungen des Angebots. Besonders mit Blick auf die Strecke Hamburg - Lüneburg - Hannover muss der Landkreis sich für die Umsetzung der Neubaustrecke Hamburg - Hannover einsetzen; ansonsten ist infolge zu geringer Kapazitäten der geplante Angebotsausbau auf 4-6 Regionalzüge zwischen Lüneburg und Hamburg je Stunde nicht machbar. Auf der Strecke nach Dannenberg sollte der Landkreis sich dafür einsetzen, dass alle Haltepunkte auch nach Anhebung der Streckengeschwindigkeit erhalten bleiben. Dies wäre ggf. über einen Ausbau bis 100 km/h möglich, sofern die Strecke in Landesbesitz überführt wird, da gemäß Regelungen der Landeseisenbahnaufsicht viele Sicherungsmaßnahmen, die bei bundeseigenen Strecken bereits ab 80 km/h aufwärts bestehen, erst ab 100 km/h aufwärts greifen. Zudem sollte der Landkreis sich dafür einsetzen, einen Lückenschluss zwischen Dannenberg, Lüchow und Salzwedel zu schaffen und einen Rückbau und vor allem die Entwidmung der noch vorhandenen Infrastruktur zu verhindern mithelfen.	Der Landkreis hat über die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände einen 5-Punkte-Appell für einen zukunftsfähigen ÖPNV in Niedersachsen an das Land gerichtet, der die wesentlichen Forderungen aufgreift.	nicht erforderlich
182	420	Verband	Kap. 4.3.22	Der Fahrgastbeirat sollte um einen Platz für den Fahrgastverband PRO BAHN (der sich um alle öffentlichen Verkehrsmittel kümmert) erweitert werden.	PRO BAHN kann sich beim Landkreis Lüneburg um einen Sitz im Lüneburger Fahrgastbeirat bewerben. Laut Satzung müssen daraufhin der Fahrgastbeirat und anschließend die Gremien des Landkreises einer Aufnahme in den Fahrgastbeirat zustimmen.	nicht erforderlich
184	420	Verband	Kap. 5.2	Der Landkreis sollte sich dafür einsetzen, dass die Mittel nach §7 NNVG nicht aus Regionalisierungsmitteln gedeckt, sondern aus landeseigenen Mitteln bereitgestellt werden. Ansonsten wird ein Ausbau des SPNV nicht möglich sein, und es drohen ab 2027 sogar Kürzungen.	Der Landkreis setzt sich bereits seit vielen Jahren dafür ein, dass das Land Niedersachsen weitere Mittel zur Finanzierung eines attraktiven, modernen und klimaschonenden ÖPNV zur Verfügung stellt und wird dies auch zukünftig tun.	nicht erforderlich
24	128	Bürger:in	Zus. Anm.	Ich wohne in Pommoissel und fahre häufiger die Strecke von Lüneburg Bahnhof nach Pommoissel. Kürzlich haben sich ide Abfahrzeiten des Rufbusses 5333 ab Dahlenburg sehr ungünstig verändert: Umstiegs-Wartezeit fast 1 Stunde in Dahlenburg. Beispiele: Ankunft Dahlenburg 15:17 - nächster Rufbus um 16:15, Ankunft Dahlenburg 17:17 - nächster Rufbus um 18:15, Ankunft Dahlenburg 19:17 - nächster Rufbus um 20:15. Bitte können Sie das wieder ändern, indem der Rufbus auf den Bus aus Lüneburg wartet und ein paar Minuten später fährt?	Die Kritik an dem fehlenden Anschluss ist berechtigt. Es handelt sich um ein Versehen: Aufgrund einer Baustelle kommt die Linie 5300 aktuell etwas später in Dahlenburg an. Der Fahrplan des Rufbusses wurde jedoch nicht an die neue Ankunftszeit angepasst. Der Landkreis wird die KVG beauftragen, dies schnellstmöglichst nachzuholen. Eine Aufnahme der Anmerkung in den NVP ist nicht erforderlich, derartige Fahrplananpassungen gehören zum laufenden Geschäft der Verwaltung und werden kurzfristig vorgenommen.	nicht erforderlich
66	286	Bürger:in	Zus. Anm.	Der Schulbusverkehr, insbesondere zu und von den weiterführenden Schulen im Osten der Stadt, wie IGS Kaltenmoor und Johanneum, ist in Teilen nicht ausreichend. Insbesondere auf dem Nachhause-Weg ist es elementar wichtig, wenn auf den Linienbusverkehr ausgewichen werden kann.	Der Landkreis sieht beim schulbezogenen Linienverkehr zur IGS Kaltenmoor und zum Johanneum aktuell keine Defizite. Sollten Beobachtungen zu einem anderen Ergebnis führen, so wird das ÖPNV-Angebot im Rahmen des laufenden Geschäfts der Verwaltung entsprechend angepasst.	nicht erforderlich
145	410	Bürger:in	Zus. Anm.	Switch-Station Bahnhof Lüneburg: Ich begrüße es sehr, dass ich jetzt nicht mehr abends den dunklen Weg ins Parkhaus gehen muss, um auf ein Cambio-Auto umzusteigen. Bei Tageslicht sind die neuen Stellplätze auf dem Parkplatz an Gleis 6 sehr schön, aber abends ganz und gar nicht. Die Autos stehen im völlig unbeleuchteten Teil des Parkplatzes. Das ist für mich als Frau unzumutbar. Für Ortsunkundige sind sie einfach auch nicht auffindbar. Hier bitte ich um Nachbesserung.	Die Weiterentwicklung der hvv switch Punkte ist in Maßnahme 11 enthalten. Die Anmerkung wird in der weiteren Planung berücksichtigt.	nicht erforderlich
146	412	Bürger:in	Zus. Anm.	Dankbar bin ich dafür, dass das Elbmobil in Handorf Ortsmitte hält. Noch schöner würde ich es finden, wenn Sie eine weitere Bushaltestelle, nämlich Handorf Mühle, als Elbmobil Haltestelle hinzufügen. Für mich ist das Elbmobil besonders an den Wochenenden ein wesentliches Fortbewegungsmittel. Wenn ich z.B. nach Winsen (Luhe) fahren möchte, benötige ich mit dem Elbmobil ca. 16 Minuten (diese Zeit ist abhängig davon, ob noch weitere Fahrgäste anderswo ein-/ aussteigen). Würde ich das Rufmobil wählen, benötige ich ca. 46 Minuten. Deswegen plädiere ich dafür, die Zusammenarbeit mit dem Landkreis Harburg bezüglich der Elbmobils zu intensivieren.	Im Rahmen eines Gespräches zwischen den Landkreisen Harburg und Lüneburg ist bereits eine engere Kooperation mit dem elbMOBIL vereinbart worden. So soll das elbMOBIL an mehreren Verknüpfungspunkten an der Landkreisgrenze Anschlüsse zu Lüneburger Regionalbuslinien herstellen, um bessere und schnellere Verbindungen zwischen den Orten in der Elbmarsch und der Hansestadt Lüneburg herzustellen. Auch die Einrichtung weiterer elbMOBIL-Haltestellen in Handorf für Fahrten in Richtung Winsen (L.) ist angedacht.	nicht erforderlich
187	422	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Den geplanten Nachtbus finde ich toll. Hier möchte ich sie um Prüfung bitten, ob die Streckenführung nicht nach dem Hanseviertel über die Erbstorfer Landstraße, Dorfstraße (Erbstorf), Friedhof, Kirchweg führen kann. Dadurch hätte man einen deutlich größeren Bereich in Adendorf angeschlossen. Leider liegt mir die zurzeit geplante Streckenführung nicht vor. Ich meine aber, dass diese sich nur auf den linken Teil von Adendorf beschränkt. Dann könnte nur ein kleiner Bereich in Adendorf diesen Nachtbus effektiv nutzen!	Die Anregungen bezüglich der Anpassung der Nachtbuslinie wurde von Seiten des Landkreis Lüneburg und der MOIN aufgenommen, da dies aus betrieblichen Gründen möglich ist. Die Streckenführung der Nachtbuslinie wird dahingehend angepasst, dass auch Erbstorf von der Nachtbuslinie bedient wird. Die Nachtbuslinie wird u.a. über Erbstorfer Landstraße und Dorfstraße (Adendorf) geführt werden und die dortigen Haltestellen bedienen.	nicht erforderlich
194	428	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	ASM und Rufbusse müssen besser kommuniziert werden, sie führen, zumindest auf unseren Dörfern ein Schattendasein.	Das Angebot von ASM sowie von Rufbussen wird in den kommenden Jahren neu gestaltet bzw. optimiert werden. Eine umfassende Kommunikation des neuen Angebotes wird danach erfolgen.	nicht erforderlich
232	463	Bürger:in	Zus. Anm.	5. Fährnutzung: Die Aufnahme der Fähren in den HVV-Tarif oder das Deutschlandticket oder idealerweise kostenfrei, würde die Nutzung deutlich vereinfachen und attraktiver machen.	Der Landkreis Lüneburg ist zuständig für die Elbfähre in Bleckede. Die MOIN Mobilitätsinfrastruktur und -betriebs GmbH Landkreis Lüneburg beschafft derzeit ein neues Fährschiff für die Fährverbindung in Bleckede. Mit Fertigstellung der Elbfähre wird die MOIN mit dem Betrieb der Fähre betraut. Eine Anpassung der Tarife und Tarifanerkennung erfolgt in Absprache mit der MOIN. Derzeit ist die Anerkennung des Deutschlandtickets nicht vorgesehen. Für die Fähren in Darchau - Neu Darchau und Hitzacker - Bitter besteht keine Zuständigkeit des Landkreises Lüneburg.	nicht erforderlich
233	463	Bürger:in	Zus. Anm.	6. Aktuelle Busposition: Zur zeit springt die Anzeige der HVV App mit der Busposition sehr häufig bei Busverspätungen hin und her. An meiner Einstiegshaltestelle Wacholderweg zeigt die Linienanzeige der HVV Fahrplanauskunft sehr häufig an, dass der Bus bereits 2 Haltestellen weiter ist. Kurze Zeit später ist die Anzeige zurückgesprungen und 1 Minute später erfolgt tatsächlich die Abfahrt. Zusätzlich werden Busverspätungen bei der Fahrplanauskunft nicht berücksichtigt, obwohl die verspätete Abfahrt erreichbar wäre.	Abweichende bzw. ungenaue Echtzeitauskünfte in den Apps, in elektronischen Fahrplanauskunftssystemen sowie bei DFI-Anzeigen an Haltestellen sind dem Landkreis bekannt. Der Landkreis wird sich in den zuständigen Gremien des hvv dafür einsetzen, dass auf Verbundebene Verbesserungen hierfür entwickelt werden.	nicht erforderlich
253	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Fehlende Messbarkeit der Ziele: Ziele und Maßnahmen sollten grundsätzlich quantifizierbar und mit geeigneten Indikatoren versehen sein, um Fortschritte auch in zukünftigen Evaluationen objektiv beurteilen zu können. Hierbei geht es nicht um die auf Seite 132 genannte Entwicklung eines Zielsystems, sondern um das Messbarmachen aller der im Kapitel 4 „Ziele und Maßnahmen“ aufgeführten Ziele und Maßnahmen.	Der Nahverkehrsplan als solches beschreibt als Planungsinstrument des ÖPNV die vom Aufgabenträger angestrebte Entwicklung. Die Festlegung von Indikatoren zur besseren Messbarkeit in der Zielerreichung ist im Nahverkehrsplan des Landkreises Lüneburg nicht vorgesehen. Eine Zielfestlegung ist dennoch im Rahmen der Maßnahme "Entwicklung eines Zielsystems" geplant, um den Aspekt ggf. in künftigen NVPs aufnehmen zu können.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
323	532	Verband	Zus. Anm.	**Digitalisierung** •Eine App, die Fahrpläne in Echtzeit anzeigt und die Fahrzeugpositionen korrekt darstellt, ist essenziell. Hier sollte auf eine stabile und zuverlässige Datenübertragung geachtet werden. •Die Möglichkeit, das RufMobil direkt in dieser App zu buchen, würde den Service erheblich verbessern. •Die Anzeige der voraussichtlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten des RufMobils ist für die Fahrgäste sehr hilfreich und sollte unbedingt umgesetzt werden.	Die Buchung des Rufmobils ist bereits heute über einen Deep Link aus der hvv App möglich. Weitere Features wie die Darstellung der aktuellen Fahrzeugposition auf einer Karte oder die Angabe der voraussichtlichen Ankunftszeit sind über die aktuelle hvv App nicht möglich. Der hvv plant allerdings eine Weiterentwicklung der Auskunfts-App, in der die genannten Funktionen perspektivisch integriert werden sollen.	nicht erforderlich
326	532	Verband	Zus. Anm.	**Tarifoptimierungen** •Deutschlandticket soll gelten: Wer bereits ein Deutschlandticket besitzt, sollte den Rufbus nutzen können – ohne zusätzliche Zuzahlung. •Fähren kostenlos nutzen: Die Elbfähren in Bleckede, Darchau und Hitzacker sollten für die Personenbeförderung mit dem Deutschlandticket kostenfrei nutzbar sein – das stärkt die Verbindung zum westlichen Kreisgebiet.	Der Rufbus ist bereits heute zum regulären hvv Tarif nutzbar. Besitzt ein Fahrgast das Deutschlandticket (welches Bestandteil des hvv Tarifs ist), so kann er den Rufbus ohne Zuzahlung nutzen. Der Landkreis Lüneburg ist zuständig für die Elbfähre in Bleckede. Die MOIN Mobilitätsinfrastruktur und -betriebs GmbH Landkreis Lüneburg beschafft derzeit ein neues Fährschiff für die Fährverbindung in Bleckede. Mit Fertigstellung der Elbfähre wird die MOIN mit dem Betrieb der Fähre betraut. Eine Anpassung der Tarife und Tarifanerkennung erfolgt in Absprache mit der MOIN. Derzeit ist die Anerkennung des Deutschlandtickets nicht vorgesehen. Für die Fähren in Darchau - Neu Darchau und Hitzacker - Bitter besteht keine Zuständigkeit des Landkreises Lüneburg.	nicht erforderlich
327	532	Verband	Zus. Anm.	**Bessere Einbindung in benachbarte Landkreise** •Verbindung nach Dannenberg und Salzwedel: Der Landkreis sollte prüfen, ob das WendlandMobil des Nachbarlandkreises Lüchow-Dannenberg auch Teile von Amt Neuhaus ansteuern kann. Diese Verbindung würde als Zubringer zu den Bahnhöfen Dannenberg und Salzwedel dienen – besonders wichtig für die östlichen Ortsteile. •Taktung verbessern: Sollte das WendlandMobil nicht ausgeweitet werden können, sollten zumindest die Fahrzeiten der Rufbuslinie 505 besser mit dem WendlandMobil Angebot in Dömitz abgestimmt werden.	Eine Überplanung und Erweiterung des Rufbusangebotes im Amt Neuhaus, einschließlich kreisüberschreitender Verbindungen wird als zusätzliche Maßnahme 1.7 (Sektor Amt Neuhaus) mit in den NVP aufgenommen. Das ÖPNV-Taxi "Wendland OnDemand" der Mobilitätsmarke WendlandMobil verbindet den Landkreis Lüchow Dannenberg mit Dömitz. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg ist der Aufgabenträger für "Wendland OnDemand". Hierbei handelt es sich nicht um einen Linienverkehr, sondern um eine Bedienform, die vom Fahrgast flexibel gebucht werden kann. Der Fahrgast kann sie so auch eigenständig auf die Fahrten der Rufbuslinie 505 abstimmen. Ob ein zusätzlicher Haltepunkt für das ÖPNV-Taxi "Wendland OnDemand" im Amt Neuhaus eingerichtet werden sollte, obliegt der Entscheidung des Landkreises Lüchow-Dannenberg.	nicht erforderlich
344	538	Bürger:in	Zus. Anm.	Der Landkreis hatte in der Vergangenheit das ASM unterstützt: Hier hatten die Bürger und Bürgerinnen die Möglichkeit auch spätabends, wenn keine Busse mehr fuhren, mit dem ASM wohlbehalten (Sicherheit) und für die Menschen aus dem Landkreis bezahlbar, nach Hause zu kommen. Der Service, der auch von dem Landkreis mit dem Argument 'sicher bis vor die Haustür' (an manchen Haltestellen immer noch zu lesen), beworben wurde, wurde von mir sehr häufig genutzt. (Mein Fußweg von der Haltestelle Lüdershausen nach Hause beträgt einen Kilometer, ohne Straßenbeleuchtung, die nach 23 Uhr abgestellt ist). Ich habe mein Auto aufgegeben und nutze auch dadurch hauptsächlich die öffentlichen Verkehrsmittel. Mir wäre daher wichtig, dass dieser Service, der am Anfang des Jahres, auch ohne Mitwissen des Landkreises, wie mir ein Mitarbeiter mitteilte, beibehalten bleibt. Einen angemessenen Beitrag würde ich dafür auch gerne leisten. Mir war unverständlich, dass in all den Jahren, trotz Preiserhöhung sämtlicher Energiekosten, die Preise im ASM nie angehoben wurden.	Das heutige ASM-Angebot, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, wird aktuell überarbeitet. Es soll in jedem Fall auch in Zukunft beibehalten werden.	nicht erforderlich
355	544	Bürger:in	Zus. Anm.	Die kleinste Verbesserung auf der Strecke Lüneburg nach Salzhausen bzw. Hanstedt würden regelmäßige Abfahrten immer zur gleichen Uhrzeit beinhalten und nicht wie aktuell viermal am Tag in den Abfahrzeiten zuspringen und teilweise den Abstand zwischen den Abfahrten auf mehr als 1 Stunde auszuweiten. Dies würde dann das Kriterium von einem stündlichen Takt auf Regionallinien mit planbaren Fahrzeiten gewährleisten.	Der Fahrplan der Linie 5200 befindet sich noch in der Endabstimmung. Wahrscheinlich wird der Vorschlag aufgegriffen, so dass die Linie in beiden Richtungen ganztägig im klaren Takt verkehren wird.	nicht erforderlich
375	A3	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Die Wartezeiten der Anschlussbusse (insbesondere betroffen Haltestelle "Barendorf Schule") sollten so angepasst werden, dass diese bei Verspätungen des Busses noch erreicht werden.	Im Rahmen der Maßnahme 3 (Optimierung Schulverkehr) wird der Hinweis mit berücksichtigt.	nicht erforderlich
383	A4	Verband	Zus. Anm.	Auch Menschen ohne Konto sollen weiterhin, z. B. mittels Bargeld, den ÖPNV nutzen können.	In den Bussen der MOIN wird weiterhin der Kauf von Fahrscheinen, einschließlich Barzahlung, möglich sein.	nicht erforderlich
387	A4	Verband	Zus. Anm.	Spezifische Anforderungen an den Transport, z. B. als Rollstuhlfahrer*in, sollen nicht eine Reihe von Absprachen erfordern, sondern direkt mit Buchung mitgebucht werden können. Die Koordination auf der gesamten Wegekette hat nicht durch den Fahrgast, sondern durch die Beförderungsgesellschaften zu erfolgen – das gilt auch für den Fall von Verspätungen, Ersatzverkehren und Umleitungen.	Dies ist leider derzeit noch nicht möglich. Der Landkreis wird den Wunsch an den hvv weiterleiten und darum bitten, dass diese Funktion bei einer Weiterentwicklung der App mit berücksichtigt wird.	nicht erforderlich
414	A4	Verband	Zus. Anm.	Haltestellen sollen nicht nach privaten Firmen benannt werden. Daher soll die neu einzurichtende Haltestelle bei Kaufland nicht „Kaufland“ heißen, auch um evtl. Umbenennungen bei Insolvenz oder Rebranding zu vermeiden.	Der Landkreis stimmt der Anmerkung zu. Die Benennung von Haltestellen wird aufgrund von hvv-Richtlinien vorgenommen. In der Regel wird auf Querstraßen Bezug genommen. Eine Namensgebung nach privaten Firmen ist nicht zulässig.	nicht erforderlich
426	A4	Verband	Zus. Anm.	Es soll eine bessere Koordinierung der einzelnen Akteure, also z. B. von Bussen und Bahnen erfolgen.	Ein regelmäßiger Austausch zwischen den Verkehrsunternehmen sowie den Aufgabenträgern ÖPNV/SPNV existiert bereits und wird auch in Zukunft fortgeführt.	nicht erforderlich
427	A4	Organisation	Zus. Anm.	Es sollen per App und Webseite jederzeit umfassende, transparente und identische Informationen über das ÖPNV-System verfügbar sein. Diese Informationen müssen auch an den Haltestellen möglichst selbsterklärend und in der Mobilitätszentrale verfügbar sein.	Die MOIN plant, über verschiedene Kanäle das neue Busangebot bekanntzumachen. Darüber hinaus werden Informationen über die Kanäle des hvv bereitgestellt. Selbstverständlich werden auch in der Mobilitätszentrale umfassende Informationen über das gesamte ÖPNV-Angebot bereitgehalten.	nicht erforderlich
429	A4	Verband	Zus. Anm.	Über alle Möglichkeiten des ÖPNV im Landkreis Lüneburg soll umfassend und für die verschiedenen Nutzer*innen-Gruppen passend aufgeklärt werden, sodass allgemein bekannt ist, welche Optionen bestehen und wie diese genau funktionieren.	Die MOIN plant, über verschiedene Kanäle das neue Busangebot bekanntzumachen. Darüber hinaus werden Informationen über die Kanäle des hvv bereitgestellt. Selbstverständlich werden auch in der Mobilitätszentrale umfassende Informationen über das gesamte ÖPNV-Angebot bereitgehalten.	nicht erforderlich
431	A4	Verband	Zus. Anm.	In den Bussen ist ein Platz an der Wand am Eingang dafür vorzusehen, über spezifische Angebote oder z. B. den Fahrgastbeirat zu informieren.	Der Anregung wird gefolgt, die Umsetzung wird im Rahmen des laufenden Geschäftes der Verwaltung in Abstimmung mit der MOIN vorgenommen.	nicht erforderlich
436	A4	Verband	Zus. Anm.	Auch in Baustellensituationen braucht es eine bestmögliche Busbeschleunigung und ggf. eine Routenoptimierung zur Fahrtzeitoptimierung. Es ist nicht sinnvoll, wenn Busse große Umwege nehmen und dabei zusätzlich im Autostau stehen.	Bei Baustellen im Straßenraum werden der Landkreis und die MOIN gemeinsam die jeweils bestmögliche Alternativroute festlegen. Dies geschieht im Rahmen des laufenden Geschäfts der Verwaltung.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
446	A5	Organisation	Zus. Anm.	Wir fordern die Verbesserung der Fahrgastinformationen im Bus, an Haltestellen sowie in digitalen Anwendungen (z. B. HVV-App, DB Navigator – beispielsweise werden die Bussteig-Nummern (Bereiche) am ZOB im DB Navigator nicht angezeigt).	- Alle Busse (Kleinbusse ausgenommen) der MOIN GmbH und der von ihrem beauftragten Subunternehmer werden mit 29 Zoll großen Monitoren zur Fahrgastinformation ausgestattet. Informationen, z. B. die nächsten angefahrenen Haltestellen sowie die Zielhaltestelle, sollen auf den Monitoren angezeigt werden. An wichtigen Umsteigeknoten, z. B. Bahnhof Lüneburg, werden auch Umstiegsmöglichkeiten angezeigt werden. - Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH planen, das dynamische Fahrgastinformationssystem in den kommenden Jahren schrittweise auszubauen (s. Maßnahme 10). Ein Übersichtsplan an großen Haltestellen mit vielen Abfahrtspositionen (insbes. am Bf./ZOB Lüneburg) ist vorgesehen. - Die genannten Apps können Bussteig-Nummern anzeigen. Das Problem liegt nicht in den Apps, sondern auf Seiten der Verkehrsunternehmen, die die entsprechende Information in den Fahrplandaten nicht übermitteln. Der Landkreis wird zusammen mit der MOIN prüfen, inwieweit Bussteige zukünftig mit beauskunftet werden können.	nicht erforderlich
465	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Vorschläge für Verbesserungen (6)** • Ständige Schulungen der Fahrer/innen (Kundenorientierung, Anfahren der Haltestellen, Absenken der Busse für das Ein-/Aussteigen von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen) • Vermehrte Reinigung in den Bussen • Einsatz von Sicherheitspersonal zu bestimmten Zeiten in den Bussen	Betriebliche Maßnahmen, wie das Reinigen der Fahrzeuge und ständige Schulungen wird die MOIN berücksichtigen. Entsprechende Vorgaben sind im öDA Landkreis - MOIN als Vorgabe enthalten.	nicht erforderlich
467	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Vorschläge für Verbesserungen (8)** • Tarifgerechte Bezahlung der Busfahrer/innen. Auch der Nachunternehmen.	Ab 2026 werden, sowohl das Fahrpersonal der MOIN GmbH als auch das der beauftragten Subunternehmen, nach dem Tarifvertrag Nahverkehr Niedersachsen (TV-N Niedersachsen) entlohnt.	nicht erforderlich
475	A9	Bürger:in	Zus. Anm.	Anbindung von Häcklingen und Rettmer in den Nachtstunden (Maßnahme 2) Aktuell fährt das ASM halbstündlich bis 1:45 Uhr. Damit sind – vom schlechtem Buchungssystem und den zusätzlichen Kosten einmal abgesehen – die beiden südlichen Ortsteile grundsätzlich gut versorgt. Eine Umstellung auf vier stündlich verkehrende Linienbedarfsverkehre an den Wochentagen stellt hier eindeutig eine Verschlechterung dar. Auch ist nicht klar, wie dann eine örtliche Anbindung von Rettmer/Häcklingen erfolgt. Daher ist ein dem ASM von den Fahrtzeiten und der örtlichen Anbindung vergleichbares System auf jeden Fall aufrecht zu erhalten. Eine Einbindung in den Linienverkehr wäre von den Kosten her zu begrüßen. Mit Ihren Planungen für einen Nachtbusverkehr an den Wochenenden sind Rettmer und Häcklingen gänzlich abgehängt, da die in den Süden führende Linie am Garberscenter Richtung Oedeme abbiegen soll und auch nur stündlich fahren soll. Eine solche Verschlechterung ist abzulehnen.	Das heutige ASM-Angebot, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, wird aktuell überarbeitet. Ein Konzept hierfür wird bis Ende des Jahres fertiggestellt. Um Rettmer und Häcklingen an den Nachtbusverkehr anzubinden, müsste eine zusätzliche Nachtbuslinie eingerichtet werden. Sollte die Auslastungen beim Nachfolgesystem des ASM-Verkehr sehr hoch sein, wird der Landkreis auch die Einrichtung einer Nachbuslinie nach Häcklingen und Rettmer prüfen.	nicht erforderlich
476	A9	Bürger:in	Zus. Anm.	Arena-Shuttle (LKH-Arena-Anbindung an ZOB während Veranstaltungen in der Arena) Der als Linie 5080 (S. NVP S. 54) verkehrende Arena-Shuttle soll die Arena bei Veranstaltungen mit dem Bahnhof/ZOB verbinden. Ich habe den Shuttle schon mehrfach genutzt. Leider fuhr er mehrere Male auf dem Hinweg gar nicht, und auf dem Rückweg wurde seitens der Fahrer nicht auf eine Abfahrt geachtet, die auch einen Anschluss an weiterfahrende Metronomzüge gewährleistet. Mir ist bewusst, dass gerade bei Volleyballspielen ein Ende nicht vorprogrammiert ist, aber seitens des LK als Arena-Betreiber und Bus-Besteller sollte hier auf ein reibungsloses Ineinandergreifen und eine bessere Information der Besucher geachtet werden. Ein Verkehrskonzept für den Zu- und Abgangsverkehr zur Arena, das z.B. dem öffentlichen Verkehr Vorrang einräumt, könnte hier einen wesentlichen Beitrag zur Zufriedenheit leisten.	Die MOIN als zukünftiger Betreiber des Arena-Shuttles wird für einen zuverlässigeren Betrieb des Arena-Shuttles sorgen. Den Hinweis auf ein Verkehrskonzept wird der Landkreis an die zuständigen Stellen weiterleiten.	nicht erforderlich
477	A9	Bürger:in	Zus. Anm.	Reaktivierung der Bahnstrecke Lüneburg – Soltau (Maßnahme 19) Die Reaktivierung ist auf jeden Fall zu begrüßen! Für den Haltepunkt Rettmer Bahnhof sollte man sowohl eine Busanbindung aus den Ortsteilen heraus mitdenken wie auch eine gute Anbindung mit dem Fahrrad und sichere Abstellmöglichkeiten. Aktuell existiert ein bahnparalleler Trampelpfad vom Bahnhof Rettmer zum Drögenkamp. Dieser wird viel genutzt von Bewohnern Häcklingens und Rettmers Richtung Kiebitzmarkt etc. und könnte naturschonend als gute Verbindung zum Haltepunkt hergerichtet werden. Bitte geben Sie diese Anregung an die Stadt Lüneburg weiter.	Eine Anpassung des Busverkehrs nach der Streckenreaktivierung Lüneburg - Soltau werden MOIN und Landkreis gemeinsam im Rahmen des laufenden Geschäftes abstimmen. Den Hinweis auf die Ertüchtigung des Fußweges wird der Landkreis an die Hansestadt Lüneburg weiterleiten.	nicht erforderlich
480	A10	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Wie bereits in der Stellungnahme der Gemeinde Amt Neuhaus zum Beteiligungsverfahren 4. Nahverkehrsplan (2018-2023) mitgeteilt, wäre eine Aufnahme des Gebietes der Gemeinde Amt Neuhaus in den HVV Tarif wünschenswert.	Auf dem Gebiet der Gemeinde Amt Neuhaus gilt bereits flächendeckend der hvv Tarif.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
204	441	Bürger:in	Kap. 1.5.1	Metropolregion - die scheint nur von LG Richtung HH zu gelten. Die restlichen - und viel größeren Bereiche des LK LG sollten auch praktikabel nutzbare Radwege - im besten Falle Radschnellwege nach niederländischem oder dänischem Vorbild - bekommen können. Das würde die große Hürde beseitigen, aufs Rad umzusteigen - zu viele fühlen sich aktuell unwohl als Verkehrsteilnehmer auf dem Fahrrad.	Der Fahrradverkehr spielt mit Blick auf die angestrebte Mobilitätswende sowie im Zusammenspiel mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. Dennoch werden im NVP weder der Radverkehr, noch der Fußverkehr, noch andere Formen der Mobilität ausführlich betrachtet. Der NVP ist kein umfassender Verkehrsentwicklungsplan, sondern soll - gesetzlich vorgegeben - nur den Rahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, insbesondere des Busverkehrs, definieren. Maßnahmen zum Radverkehr finden sich im Radverkehrskonzept des Landkreises bzw. der Radverkehrsstrategie der Hansestadt Lüneburg.	nicht möglich
26	A1	Bürger:in	Kap. 2.12.5	Da von uns aus Fahrten nach Hamburg sehr lange und unsicher wegen der Umstiege sind, böte sich Lüneburg alternativ als Startplatz an. Doch dort darf man für eine Hamburgfahrt noch einmal 7 Euro Parkgebühren zum HVV-Preis hinzuzahlen. Kostenlose Parkplätze am Bahnhof - Fehlanzeige. Also fährt unsereins nach Bienenbüttel - gleiche Entfernung von hier. Da kostet der HVV-Tarif etwa 1 Euro mehr, der Parkplatz nichts und man muss sich nicht mit hunderten anderer Fahrgäste auf dem Bahnsteig drängeln. Vom Reinquälen mit dem Auto nach Lüneburg einmal abgesehen. Es fehlt einfach an P&R Motivation in Lüneburg. Bei Reisen im Fernverkehr ab Lüneburg - sprich IC oder ICE - funktioniert "Bienenbüttel" aber nicht, denn dort hält nur der Regionalzug. Und man bedenke, eine 14tägige Urlaubsreise mit dem Zug ab Lüneburg kostet dann noch mal 100 Euro Parkgebühren obendrauf. Irgendwie fehlt mir da das Gefühl für die Verhältnismäßigkeit. Überhaupt - das gehört sicher nicht zu Ihrem Arbeitsfeld - ist man sich bei den "Stadtmenschen" in Lüneburg wohl nicht bewusst, dass sie selber massiv dazu beitragen die Innenstadt zu veröden (Leerstände), indem immer wieder höhere Parkgebühren gefordert werden. Man will die bösen Autos nicht, schafft aber auch nicht akzeptable Alternativen anzubieten, wo Autos abgestellt werden könnten. Ich vermeide inzwischen nach Lüneburg hineinzufahren, weil ich die hohen Gebühren absolut nicht einsehe. Hier wird faktisch nur Gewinnmaximierung betrieben. Man muss mal bedenken, sowohl in Harburg, als auch in Veddel kann man seinen PKW am Bahnhof in einem HVV-Parkhaus abstellen für 2 Euro pro Tag - wenn ein HVV-Ticket vorgewiesen wird. Bis vor einigen Jahren kostete das sogar gar nichts. Vielleicht müsste die nicht wirklich vorhandene P&R-Möglichkeit in Lüneburg mit in Ihrem Plan aufgenommen werden (ein Parkhaus für 7 Euro pro Tag ist keine Möglichkeit).	Das Parkhaus am Lüneburger Bahnhof wird von der Firma Lüneparken (Lüneburger Parkhaus und Parkraum Verwaltungs GmbH) betrieben. Hierbei handelt es sich um eine Firma, die der Hansestadt Lüneburg gehört. Dort werden auch die Tarife für das Parken festgelegt, der Landkreis Lüneburg ist hierfür nicht zuständig. Das Vorhalten von öffentlichem Parkraum und dessen Bewirtschaftung - außerhalb der Parkhäuser - fällt ebenfalls in die Zuständigkeit der Hansestadt Lüneburg. Aktuell wird die Verkehrssituation im Lüneburger Osten durch die Vollsperrung der Dahlenburger Landstraße verschärft. Auftraggeber dieser Baumaßnahme sind die Hansestadt Lüneburg sowie deren Tochter AGL (AGL Abwasser, Grün & Lüneburger Service GmbH). Der Landkreis teilt die Einschätzung, dass der Lüneburger Bahnhof teilweise sehr voll mit Menschen ist und die Bahnsteige und die Unterführung nicht für das Fahrgastaufkommen ausgelegt sind. Zuständig für den Bahnhof Lüneburg ist die DB InfraGO AG, die hier Abhilfe schaffen müsste. Das Thema P&R wird im NVP in der Maßnahme 12 behandelt	nicht möglich
143	407	Bürger:in	Kap. 2.4	Zur Bestandsaufnahme gehören auf jeden Fall die vorhandenen Fahrradwege.	Der Nahverkehrsplan ist das strategische Steuerungsinstrument für den straßengebundenen ÖPNV nach § 6 NNVG und kein umfassender Mobilitätsplan wie etwa ein Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). Radverkehr wird daher im Nahverkehrsplan nur insoweit betrachtet, wie ein Bezug zum straßengebundenen ÖPNV besteht. Auf die Radverkehrskonzepte von Hansestadt und Landkreis Lüneburg wird verwiesen.	nicht möglich
205	441	Bürger:in	Kap. 2.4	Bestandsaufnahme Straßennetz, Schienennetz, Wasserwege - fehlt da nicht was? Das Straßennetz wird leider auch nur für das AUTO beschreiben. Wo bleiben die Radfahrer? Ist das ein Zugeständnis, dass es KEINE Infrastruktur für Radverkehr gibt? Ein Armutszeugnis? Radfahrer brauchen ihre eigene Infrastruktur. Bitte immer selbstverständlich mitdenken!!!!	Der Fahrradverkehr spielt mit Blick auf die angestrebte Mobilitätswende sowie im Zusammenspiel mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. Dennoch werden im NVP weder der Radverkehr, noch der Fußverkehr, noch andere Formen der Mobilität ausführlich betrachtet. Der NVP ist kein umfassender Verkehrsentwicklungsplan, sondern soll - gesetzlich vorgegeben - nur den Rahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, insbesondere des Busverkehrs, definieren. Maßnahmen zum Radverkehr finden sich im Radverkehrskonzept des Landkreises bzw. der Radverkehrsstrategie der Hansestadt Lüneburg.	nicht möglich
8	75	Bürger:in	Kap. 2.5	Warum wird nicht das Winsener Modell https://www.winsen.de/portal/seiten/winsenrad-902000635-20260.html genutzt, die Tarife sind günstiger - 30 Minuten / Tag sind kostenlos und es gibt die Möglichkeit eines Monatstarifes (10,00€ / Monat) . Alles in allem ist dieser Radverleih wesentlich kostengünstiger für die Nutzenden als der bisherige Verleih!	Das Leihradsystem in der Hansestadt Lüneburg und deren Verflechtungsraum wurde von der Hansestadt Lüneburg ausgeschrieben; die Zuständigkeit für das Leihradsystem liegt bei der Hansestadt Lüneburg. Deren letzte Ausschreibung wurde vom Anbieter Deutsche Bahn Connect GmbH mit der Marke StadtRAD gewonnen. Aufgrund dieser Vergabe kann nicht das Winsener Leihradsystem (WinsenRad) genutzt werden. Eine Neuausschreibung des Leihradsystems durch die Hansestadt Lüneburg wird nach Ablauf des Vergabezeitraums (2028) erfolgen.	nicht möglich
159	413	Bürger:in	Kap. 3.6	Eine generelle Bitte: Im HVV gilt an sich ja bereits Rauchverbot im unmittelbaren Haltestellenbereich (zum Gesundheitsschutz von Kindern und Nichtrauchern sowie zur Vorbeugung übermäßiger Verschmutzung). Der ZOB sollte generell rauchfrei sein und dies sollte auch z.B. von der dort anwesenden Bundespolizei kontrolliert werden!	Die Forderung wird vom Landkreis unterstützt, jedoch liegt die Zuständigkeit hierfür bei der Hansestadt.	nicht möglich
155	413	Bürger:in	Kap. 3.9	Es wäre sehr sinnvoll, v.a. am Ortsrand (Einfallstraßen) die Haltestellen mit Abstellmöglichkeiten für Autos und Fahrräder herzurichten, um den Umstieg auf den ÖPNV zu erleichtern. Auch könnte man damit die ewige Diskussion um die City-Parkplätze und die fernbleibenden Umlandkunden für die Innenstadt zumindest entschärfen. An Bahnhaltepunkten (Reaktivierung) sind ausreichend Parkplätze vorzusehen und Fahrräder/E-Bikes sollte witterungsgeschützt und sicher (ggf. Privatboxen mit Ladeinfrastruktur) abgestellt werden können. Neue StadtRad-Stationen sowie Carsharing-/Switch-Punkte sollten umgesetzt werden.	Der Landkreis Lüneburg ist im Austausch mit dem Aufgabenträger für den SPNV, der SinON als Inhaberin der zu reaktivierenden Strecke sowie den Kommunen als Straßenbaulastträgern. Für die Parkplätze in der Innenstadt ist die Hansestadt Lüneburg zuständig und hat hierfür ein Parkbewirtschaftungskonzept erstellt. Der Landkreis Lüneburg unterstützt seine Kommunen bei der Ausgestaltung und Planung von Haltestellen.	nicht möglich
138	402	Bürger:in	Kap. 4.3.12	Deutschlandweite (zumindest für Niedersachsen, Hamburg und Schleswig-Holstein) Gleichbehandlung der kostenlosen Fahrradmitnahme, außerhalb des morgendlichen Berufsverkehrs, sollte Standard sein im Regionalverkehr. Natürlich nur, wenn Platz ist, Rollstuhl und Kinderwagen gehen vor.	Innerhalb des hvv-Verbundgebietes gibt es einheitliche Regelungen zur Fahrradmitnahme. Eine bundesweite Vereinheitlichung wäre wünschenswert, jedoch hat der Landkreis Lüneburg hierauf keinen Einfluss.	nicht möglich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
139	402	Bürger:in	Kap. 4.3.18	Fernzüge sollten mehr auf Bremen umgeleitet werden. Verspätete Fernzüge sollten keine Regionalzüge mehr ausbremsen! Wir brauchen zwei S-Bahn bzw. Regionalgleise zwischen Hamburg, Lüneburg, Uelzen und Hannover. Für mindestens auch stündliche Verbindungen in der Nachtzeit, auch wochentags mind. bis 00:33 Abfahrt aus Hamburg.	Als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ist die DB InfraGO AG für die Zuteilung der Fahrplantrassen zuständig. Sie entscheidet, welche Züge auf welchen Streckenabschnitten wann fahren können. Gleiches gilt für die Bevorzugung von Fernverkehrszügen im Falle von Verspätungen. Der Landkreis hat auf die Entscheidungen der DB InfraGo keinen Einfluss. Einen Ausbau der bestehenden Kursbuchstrecke 110 zwischen Hamburg und Hannover lehnt der Landkreis aufgrund der damit verbundenen Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner im Landkreis und in der Hansestadt Lüneburg ab. Es wird nicht bestritten, dass die Strecke im hohen Maße überlastet ist und die Kapazitäten erhöht werden müssen. Dies kann jedoch nur mittels einer zweigleisigen Neubaustrecke erfolgen, nicht über einen Bestandsausbau.	nicht möglich
4	73	Bürger:in	Kap. 5.1 ff	Schon wieder zu bürokratisch, so was kann sich nur ein Bürokrat einfallen lassen. Unglaublich!	Der ÖPNV wird in Deutschland in erheblichem Umfang durch Bundes- und Landesmittel kofinanziert. Auf die Gestaltung der gesetzlichen Vorgaben und die damit verbundenen Regelungen und Pflichten hat der Landkreis Lüneburg keinen Einfluss.	nicht möglich
148	412	Bürger:in	Zus. Anm.	Mir ist im letzten Jahr aufgefallen, dass bei dem Bau von neuen Bushaltestellen zum Teil darauf verzichtet wird, den wartenden Kunden keinen Regenschutz zur Verfügung zu stellen. Es gibt kein Dach. Das finde ich nicht so kundenorientiert.	Der Bau von Fahrgastunterständen an Bushaltestellen liegt in der Zuständigkeit der Straßenbaulastträger. Dies sind in der Regel die Kommunen. Der Landkreis kann den Kommunen in diesem Zusammenhang keine Vorgaben machen.	nicht möglich
197	431	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Es wird von Bürgerinnen und Bürgern eine weitere Haltestelle in Höhe des "Edeka"-Marktes an der Lüneburger Straße in Barendorf gewünscht.	Der Landkreis Lüneburg begrüßt den Vorschlag, eine zusätzliche Haltestelle im Westen Barendorfs einzurichten, um diesen Teil des Ortes und den grundzentralen Einzelhandel besser an den ÖPNV anzubinden. Die Einrichtung einer Haltestelle in Barendorf in der Lüneburger Straße in Höhe des Edeka-Marktes fällt in die Zuständigkeit der Gemeinde Barendorf selbst, da diese Straßenbaulastträgerin ist.	nicht möglich
203	441	Bürger:in	Zus. Anm.	Und ich bitte darum, ein über die Stadt hinausgehendes Fahrradwege-Netz aufzubauen. Ich fahre auch aus Uelzen, Bad Bevensen oder LG mit meinem Klapprad in den Ostkreis LG und würde mich wohler fühlen, wenn ich nicht auf Wegen ohne Radweg von Lastwagen abgedrängt werde. Insbesondere Katemin-Dahlenburg ist dringlich. Das gehört für mich in das Nahverkehrskonzept rein, weil das Zubringer auch zu Bussen ist, die z.B. stündlich nach Dahlenburg, aber nur zweistündlich darüber hinaus fahren. Leider ist der Takt der durchgehenden metronom-Züge nach Hannover gerade nicht passend zum Takt der Busse von der Fähre Neu Darchau. Kurz mit dem Rad aus Tosterglope zum passenden Bus nach Dahlenburg - wäre schöner, wenns einen Radweg gäbe. Kurz zum Einkaufen nach Dahlenburg, wo die Wege mit Wocheneinkäufen lang sind zur Bushaltstelle - in Fahrradtaschen verstaut muss mans nicht schleppen und mit Radweg trauen es sich auch andere. Fazit: dieses Nahverkehrskonzept ist unvollständig auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet und vernachlässigt ein echtes Fährkonzept.	Der Fahrradverkehr spielt mit Blick auf die angestrebte Mobilitätswende sowie im Zusammenspiel mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. Dennoch werden im NVP weder der Radverkehr, noch der Fußverkehr, noch andere Formen der Mobilität ausführlich betrachtet. Der NVP ist kein umfassender Verkehrsentwicklungsplan, sondern soll - gesetzlich vorgegeben - nur den Rahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, insbesondere des Busverkehrs, definieren. Maßnahmen zum Radverkehr finden sich im Radverkehrskonzept des Landkreises bzw. der Radverkehrsstrategie der Hansestadt Lüneburg.	nicht möglich
371	A3	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Die Bushaltestelle am "Reinstorfer Kreuz" ist, solange kein Radweg an der K16 zwischen Reinstorf und dem "Reinstorfer Kreuz" vorhanden ist, in den Bereich an der Einmündung der Straße "Lerchental" zur K16 zu verlegen. Die Befahrung der K16 ist aufgrund des fehlenden Radweges für Radfahrer und Fußgänger gefährlich.	Der Landkreis Lüneburg nimmt die Ausführungen zur Kenntnis. Zuständig für die Haltestelle Reinstorfer Kreuz ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als Straßenbaulastträgerin, die eine Verlegung der Haltestelle vornehmen müsste. Der Landkreis Lüneburg begrüßt die Forderung nach sicheren Zuwegungen für Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrenden zu den Bushaltestellen.	nicht möglich
372	A3	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	An den Schnellbushaltestellen, wie "Sülbeck an den Eichen" und "Reinstorfer Kreuz", sollten "Park+Ride" Plätze eingerichtet werden.	Die Schaffung von P&R-Anlagen an Haltestellen kann aus Sicht des Landkreises dazu beitragen, die Nutzung von Bus und Bahn zu fördern. Die Zuständigkeit für den Bau entsprechender Anlagen liegt bei den jeweiligen Kommunen.	nicht möglich
409	A4	Verband	Zus. Anm.	Es soll geprüft werden, ob die Wallstraße als Fahrradstraße vom Busverkehr entlastet und der Busverkehr stattdessen in die Lindenstraße verlegt werden kann.	Aus Sicht des Landkreises Lüneburg ist eine Entlastung der Wallstraße als Fahrradstraße möglich, indem der Busverkehr stattdessen teilweise in die Lindenstraße verlegt wird. Auf Wunsch der Hansestadt Lüneburg wurde diese Entlastung jedoch nicht weiter verfolgt. Die Initiative hierzu muss jedoch von der Hansestadt Lüneburg als Straßenbaulastträgerin wie als Straßenverkehrsbehörde ausgehen.	nicht möglich
411	A4	Verband	Zus. Anm.	Eine Vereinheitlichung der deutschen Verkehrsunternehmen, inklusive einer Wiederverstaatlichung bzw. Rekommunalisierung aktuell privater Bahn- und Busunternehmen, soll angestrebt werden.	Auf eine Verstaatlichung von privaten Unternehmen kann der Landkreis keinen Einfluss nehmen.	nicht möglich
412	A4	Verband	Zus. Anm.	Auf dem Weg dahin ist eine umfassende Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsverbünde notwendig.	Eine Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Verkehrsverbünden ist von diesen selbst zu organisieren, der Landkreis kann hierauf keinen Einfluss nehmen.	nicht möglich
423	A4	Verband	Zus. Anm.	Der gesamte Bereich des Lüneburger ZOB muss barrierearm umgebaut werden. Dazu gehören sichere, barrierefreie und komfortable Verbindungen des Busbahnhofs mit den zwei Bahnhofsteilen sowie mit der Dahlenburger Landstraße und der Bleckeder Landstraße. Ein barrierefreier Überweg in der Mitte oder am südlichen Ende des ZOB soll geprüft werden.	Die Zuständigkeit für derartige Maßnahmen liegt bei der Hansestadt. Diese müsste die baulichen Maßnahmen unter Berücksichtigung der Zielsetzungen des NUMP umsetzen.	nicht möglich
424	A4	Verband	Zus. Anm.	Der ZOB soll wesentlich sauberer gehalten werden. Raucherbereiche sind so einzurichten, dass eine Belästigung anderer Menschen möglichst stark vermieden wird.	Der Landkreis unterstützt die Forderung und wird sie an die Hansestadt Lüneburg bzw. die DB InfraGO GmbH weiterleiten, die für den ZOB zuständig sind.	nicht möglich
433	A4	Verband	Zus. Anm.	Es sollen Bus- und Umweltspuren (gemeinsame Nutzung von Fahrspuren durch ÖPNV und Radverkehr) eingerichtet werden. Diese sind auch für den Rettungsverkehr gegenüber MIV- Fahrspuren vorteilhaft. Der Landkreis soll sich bei den Kommunen dafür einsetzen, die Umverteilung der Verkehrsflächen auf wichtigen Achsen des Busverkehrs vorzunehmen.	Der Landkreis spricht sich für Maßnahmen zur Busbeschleunigung aus. Die Zuständigkeit für derartige Maßnahmen liegt bei den jeweiligen Straßenbaulastträgern (i. d. R. den Kommunen), die für die Umsetzung verantwortlich sind. Ergänzend weist der Landkreis darauf hin, dass die Einrichtung von Umweltspuren, die auch von Radfahrenden genutzt werden, kritisch gesehen wird, da sie den Busverkehr verlangsamen.	nicht möglich
435	A4	Verband	Zus. Anm.	Mögliche Straßen zur baulichen Busbeschleunigung über Bus- oder Umweltspuren sind u. a.: Schießgrabenstraße, Lindenstraße, Dahlenburger Landstraße, Bleckeder Landstraße, Willy-Brandt-Straße, Stresemannstraße, Bockelmannstraße.	Der Landkreis spricht sich für Maßnahmen zur Busbeschleunigung aus. Die Zuständigkeit für derartige Maßnahmen liegt in diesem Fall bei der Stadt Lüneburg, die für die Umsetzung verantwortlich ist. Ergänzend weist der Landkreis darauf hin, dass die Einrichtung von Umweltspuren, die auch von Radfahrenden genutzt werden, kritisch gesehen wird, da sie den Busverkehr verlangsamen.	nicht möglich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
450	A6	Organisation	Zus. Anm.	Grundsätzlich kritisch sieht der Kreiselternrat (KER) Lüneburg die Schulweg- und Wartezeiten, die der Planung des Schulverkehrs zugrunde liegen. Diese ergeben sich aus § 3 der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg, beschlossen am 15.02.2024. Bei Schulen, deren Einzugsgebiet den gesamten Landkreis umfasst, und bei Besuch einer Schule außerhalb des jeweiligen Schulbezirks gelten generell 90 min Fahrzeit mit dem ÖPNV als zumutbar. Hieraus ergeben sich im schlechtesten Falle für Schülerinnen und Schüler (SuS) in der Grundschule Gesamtwegezeiten von 75-90 Minuten für eine Strecke und bei weiterführenden Schulen können SuS je nach Alter zwischen 2 und 2,5 Stunden für eine Strecke unterwegs sein. Damit wird es vom Landkreis als zumutbar angesehen, dass SuS in der Grundschule für den Schulweg bis zu 2,5 bis 3 Stunden aufwenden und SuS an weiterführenden Schulen bis 4 bis 5 Stunden. Hierbei sind die Wege vom Wohnort bis zur nächstgelegenen Haltestelle am Wohnort noch nicht eingerechnet. Diese Entfernungen können nach der Erhebung des Kreiselternrats gerade im ländlichen Bereich einen Kilometer oder mehr betragen (siehe auch S. 16 des Mobilitätsgutachtens LK Lüneburg). Die Erhebung des KER zeigt auch, dass diese langen Gesamtwegezeiten insbesondere an weiterführenden Schulen in der Realität erreicht werden. Diese vom Landkreis in Kauf genommene zeitliche Belastung der SuS wird vom KER als problematisch angesehen.	Der Landkreis Lüneburg hält an den maximal zumutbaren Wegezeiten fest, wie sie in der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg fixiert sind. Diese ergeben sich aus der verfestigten Rechtsprechung der niedersächsischen Verwaltungsgerichte. Die Berechnungen des Kreiselternrates können von hier aus teilweise nicht nachvollzogen werden. Bei einer Fahrzeit von maximal 90 Minuten im ÖPNV ergeben sich maximal 180 Minuten bzw. drei Stunden am Tag. Ein Fußweg von einem Kilometer kann von SuS weiterführender Schulen in etwa 15 Minuten zurückgelegt werden, hinzu kommen maximal zehn Minuten für den Weg von der Schulhaltestelle zum Klassenraum. Hieraus kann sich im ungünstigsten Fall eine Gesamtzeit von vier Stunden am Tag ergeben, nicht jedoch von fünf Stunden. Für SuS im Primarbereich beträgt die maximale Wegezeit im ÖPNV 30 Minuten bzw. eine Stunde am Tag. Werden die Wege von der Wohnung zur Haltestelle und von der Schulhaltestelle zum Klassenraum berücksichtigt, kann hieraus im ungünstigsten Fall eine Wegezeit von zwei Stunden am Tag resultieren. Im übrigen bezieht sich die Stellungnahme auf die Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg und nicht auf den Entwurf des Nahverkehrsplans, der deren Inhalte nur nachrichtlich wiedergibt. Die Belange sind daher in den politischen Beschlussfassungsprozess für die Satzung einzubringen; über den Nahverkehrsplan kann die vom Kreistag beschlossene Satzung nicht geändert werden.	nicht möglich
451	A6	Organisation	Zus. Anm.	Zu dieser Problematik gehört auch, dass der Landkreis sich der Satzung über die Schülerbeförderung nur verpflichtet, eine Anfahrt zur Schule und zwei Abfahrten von der Schule zu gewährleisten (bei Ganztagsschulen ergänzt um eine zusätzliche Fahrt am Nachmittag) und die Schulen auffordert, ihre Stundenpläne auf die Fahrpläne abzustimmen (§6). Angesichts der notorischen Unterversorgung mit Lehrkräften und den daraus resultierenden Unterrichtsausfällen in den Schulen im Landkreis führt das zu weiteren Wartezeiten der SuS. Außerdem kann eine solche Beschränkung der Zahl der Rückfahrten zusätzliche, z.T. vom Land geförderte Angebote insbesondere der weiterführenden Schulen nicht berücksichtigen, wie AG's oder Förderunterricht, der i.d.R. im Anschluss an den regulären Unterricht stattfindet. Die Forderung der Anpassung der Stundenpläne an die Fahrpläne sagt vornehmlich etwas über den Stellenwert aus, den der Landkreis offensichtlich der Schülerbeförderung einräumt und widerspricht anderen Initiativen wie etwa der Stadtleiste, die zeitliche Parallelität der Stundenpläne erfordert.	Die vom KER thematisierten Fahrtenanzahlen sind ein Mindestanspruch. Tatsächlich sind viele Schulen mit weitaus mehr Fahrten angebunden. Um perspektivisch alle Schulen im Landkreis Lüneburg einheitlicher zu behandeln, vor dem Hintergrund des sich zuspitzenden Fahrpersonalmangels und begrenzter finanzieller Möglichkeiten hat sich der Landkreis daher dazu entschieden, die Anzahl der An- und Abfahrten in der Satzung zu fixieren. Im übrigen bezieht sich die Stellungnahme auf die Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg und nicht auf den Entwurf des Nahverkehrsplans, der deren Inhalte nur nachrichtlich wiedergibt. Die Belange sind daher in den politischen Beschlussfassungsprozess für die Satzung einzubringen; über den Nahverkehrsplan kann die vom Kreistag beschlossene Satzung nicht geändert werden.	nicht möglich
454	A6	Organisation	Zus. Anm.	Kritisch sieht der KER dahingegen, dass mit den Maßnahmen eine Effizienzsteigerung und keine Steigerung der Effektivität angestrebt wird. Viele der oben erwähnten Missstände, wie lange Fahr- und Wartezeiten sowie die uns berichteten Probleme überfüllter Busse, die im Extremfall dazu führen, dass SuS an den Haltestellen stehen gelassen werden und sich auch im Mobilitätsgutachten für den Landkreis wiederfinden, lassen sich unseres Erachtens nicht durch eine vornehmlich auf Kostensenkung ausgerichtete Planung beheben. Das Ziel der Planung sollte unseres Erachtens sein: Durch mehr Direktverbindungen, die a) Fahrzeiten zu verkürzen und b) Belastung von bislang überlasteten Linien zu reduzieren. Hierbei könnten zum Teil auch die im Nahverkehrsplan angesprochenen Midibusse zum Einsatz kommen. Generell sollte bei der Planung auf die Attraktivität der Verbindungen für die SuS geachtet werden: eine etwas längere Wartezeit auf eine Verbindung nach Schulschluss wird eher dann von den SuS in Kauf genommen, wenn diese die SuS dann schneller nach Haus fährt. Sonst besteht das Risiko, dass entlastende Alternativverbindungen, wie sie z.T. im Mobilitätsgutachten angesprochen werden, von den SuS nicht angenommen werden und überfüllte Verbindungen trotz bestehender Alternativen überfüllt bleiben. Zwangsläufig unberücksichtigt bleiben bei allen Planungen die immer wieder vorkommenden Unterrichtsausfälle, insbesondere an weiterführenden Schulen, sowie zusätzliche Angebote der Schulen, die zu atypischen Fahrzeitwünschen der SuS führen. Um auch in diesen Fällen die Beförderung der SuS zu gewährleisten, hält der KER es generell für sinnvoll, dass zumindest eine der regionalen Hauptlinien die weiterführenden Schulen auch anfährt, um so eine regelmäßige Verbindung der Schule in das nicht-schulbezogene Liniensystem zu gewährleisten. Bei Grundschulen sieht der KER diese Notwendigkeit weniger, da dort Unterrichtsausfälle i.d.R. im Rahmen der Verlässlichkeit schulintern aufgefangen werden.	Der Landkreis Lüneburg widerspricht der Auffassung, dass mit den Maßnahmen eine Effizienzsteigerung angestrebt werden solle. Dies ist nicht der Fall und wird im Nahverkehrsplan so auch nicht ausgeführt. Das Ziel der Maßnahmen ist keine Kostensenkung, sondern in der Schülerbeförderung allen Schülerinnen und Schüler Verbindungen anzubieten, die die Vorgaben der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis erfüllt. Außerdem soll die Schülerbeförderung dahingehend überplant werden, dass das System in den überplanten Teilräumen transparenter und weniger volnerabel wird. Die geplanten Midibuslinien (s. die entsprechende Maßnahme) werden nicht in der Schülerbeförderung eingesetzt werden.	nicht möglich
455	A6	Organisation	Zus. Anm.	**Maßnahme 3.3** Auch die Überplanung der schulbezogenen Linien im Landkreis und im Stadtverkehr begrüßt der KER grundsätzlich, da durch eine Entzerrung und Entflechtung hier voraussichtlich eine größere Zuverlässigkeit erreicht werden kann. Gleichzeitig sieht er, analog zu den Ausführungen unter 1.1.3 das Ziel der Effizienzsteigerung kritisch und verweist auf die dort genannten Aspekte. Insbesondere sollte bei weiterführenden Schulen sichergestellt sein, dass sie, sofern dies noch nicht der Fall ist, auch durch reguläre Hauptlinien angefahren werden, um bei atypischen Schulschlüssen die Beförderung der SuS sicherzustellen. Dies betrifft insbesondere das Gymnasium Oedeme, das als Gymnasium des Landkreises über ein sehr großes Einzugsgebiet verfügt.	Der Landkreis Lüneburg widerspricht der Auffassung, dass mit den Maßnahmen eine Effizienzsteigerung angestrebt werden solle. Dies ist nicht der Fall und wird im Nahverkehrsplan so auch nicht ausgeführt. Das Ziel der Maßnahmen ist keine Kostensenkung, sondern in der Schülerbeförderung allen Schülerinnen und Schülern Verbindungen anzubieten, die die Vorgaben der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis erfüllt. Außerdem soll die Schülerbeförderung dahingehend überplant werden, dass das System in den überplanten Teilräumen transparenter und weniger volnerabel wird. Die geplanten Midibuslinien (s. die entsprechende Maßnahme) werden nicht in der Schülerbeförderung eingesetzt werden. Eine pauschale Anbindung aller weiterführenden Schulen an regionale Hauptlinien lehnt der Landkreis ab, da diese Linien vorrangig andere verkehrliche Funktionen erfüllen sollen. Hierzu gehört insbesondere eine schnelle und direkte Anbindung der Grundzentren an die Hansestadt Lüneburg. Darüber hinaus gibt der Landkreis zu bedenken, dass atypische Schulschlüsse eine Ausnahmesituation darstellen, die es nicht rechtfertigt, mit einer regionalen Hauptlinie im regelmäßigen Takt die Schulstandorte zu bedienen, vor allem wenn diese nicht auf dem Linienweg liegen. Sofern eine Erweiterung des Fahrplanangebotes zu bestimmten Zeiten unerlässlich erscheint, sollte dies stattdessen über ene schulbezogene Regionalbuslinie erfolgen.	nicht möglich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
456	A6	Organisation	Zus. Anm.	Bei den Maßnahmen 5.x (Einrichtung von On-Demand-Verkehren) ist aus Sicht des KER darauf zu achten, dass bestehende Verbindungen, die von SuS genutzt werden, nicht zugunsten eines On-Demand-Angebots reduziert werden. Die mit dem On-Demand-Angebot verbundene Beschränkung der Kapazität des Platzangebots würde der durch die SuS verursachten Nachfrage, die typischerweise vor Schulbeginn und nach Schulschluss geballt auftritt, nicht gerecht werden. Insofern begrüßt und unterstützt der KER die Initiative des Ortsvorstehers von Häcklingen, die 5018 (als Ersatz für die bisherige 5011) weiterhin im 20-Minuten-Takt die Haltestellen in Rettmer und Häcklingen anfahren zu lassen.	Bedarfsverkehre werden im Landkreis Lüneburg grundsätzlich nicht in der Schülerbeförderung eingesetzt. Eine Einstellung schulbezogener Fahrten zugunsten von Bedarfsverkehren ist nicht vorgesehen.	nicht möglich
461	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Vorschläge für Verbesserungen (2)** - Kein Rückbau der Busspur Dahlenburger Straße - Abbau von Barrieren und Engstellen in den Straßen, z. B.: - Ahornweg/Bachstraße - Auf der Höhe - Schomakerstraße - Magdeburger Straße - Straßenzug Altenbrückertorstraße - Bei der St. Johanniskirche: Hier Vorfahrtsregelung für den Fahrzeugverkehr gegenüber der Einmündung Bei der Ratsmühle.	Der Landkreis spricht sich für Maßnahmen zur Busbeschleunigung aus. Die Zuständigkeit für derartige Maßnahmen liegt in diesem Fall bei der Stadt Lüneburg, die für die Umsetzung verantwortlich ist.	nicht möglich
345	539	Bürger:in	Kap. 4.3	Bahnhof muss erweitert und umgebaut werden. Es gibt keine Alternative, wenn ein Fahrstuhl defekt ist.	Die Zuständigkeit für eine Erweiterung des Bahnhofs liegt teils bei der DB InfraGo GmbH, teils bei der Hansestadt Lüneburg. Der Landkreis hat hierauf keinen Einfluss. Gleiches gilt für defekte Fahrstühle am Bahnhof. Hier wird der Landkreis dennoch schriftlich eine schnelle Reparatur bei der DB InfraGo GmbH einfordern.	nicht möglich
358	545	Bürger:in	Kap. 4.3	Die systematische Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrradverkehr als wichtiger Teil des Umweltverbundes setzt ein flächendeckendes Radwegenetz im Landkreis- UND Stadtgebiet voraus. B+R Anlagen und Mobilitätsstationen sind wichtig, aber nur sinnvoll und effektiv, wenn sie sicher und gut erreichbar sind. Das Radwegenetz muss entsprechend den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ weiter ausgebaut werden. Hier sind Landkreis und Hansestadt Lüneburg in der Pflicht, den Ausbau zu beschleunigen.	Der Fahrradverkehr spielt mit Blick auf die angestrebte Mobilitätswende sowie im Zusammenspiel mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. Dennoch werden im NVP weder der Radverkehr, noch der Fußverkehr, noch andere Formen der Mobilität ausführlich betrachtet. Der NVP ist kein umfassender Verkehrsentwicklungsplan, sondern soll - gesetzlich vorgegeben - nur den Rahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, insbesondere des Busverkehrs, definieren. Maßnahmen zum Radverkehr finden sich im Radverkehrskonzept des Landkreises bzw. der Radverkehrsstrategie der Hansestadt Lüneburg.	nicht möglich
350	539	Bürger:in	Kap. 4.3.07	Situation im Bahnhof mit nicht funktionierenden Fahrstühlen ist eine Zumutung und darf es so nicht länger geben.	Defekte Fahrstühle sind für viele Fahrgastgruppen, nicht nur für mobilitätseingeschränkte Menschen, ein Ärgernis und führen u. U. dazu, dass das Ziel nicht oder nur unter Inkaufnahme von großen Umwegen erreicht werden kann. Die Zuständigkeit für die Instandhaltung der Fahrstühle am Bf. Lüneburg liegt jedoch bei DB InfraGo. Der Landkreis hat hier keine direkten Einflussmöglichkeiten, Reparaturarbeiten zu beschleunigen, wird dies aber dennoch schriftlich bei der DB InfraGo GmbH einfordern.	nicht möglich
257	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.13	Die Hansestadt Lüneburg begrüßt das Engagement und die Zielsetzungen des Landkreises bzgl. der Mobilitätszentrale. Es bleibt jedoch unklar, welche Akteure die Eigenanteile der Kosten nach Berücksichtigung der genannten Fördermittel tragen sollen.	Eine enge Zusammenarbeit beider Träger der Mobilitätszentrale ist in Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale als Kooperationsprojekt zwischen der Hansestadt und dem Landkreis Lüneburg unabdingbar und seitens des Landkreises ausdrücklich gewünscht. Die finanzielle Sicherstellung der Eigenanteile durch beide Kooperationspartner muss in enger Abstimmung stattfinden.	nicht möglich
445	A5	Organisation	Zus. Anm.	Wir fordern die Beseitigung infrastruktureller Engpässe, wie zu enge Kurven, ausbremsende Vorfahrtsituationen oder Haltestellenlagen, die den Busverkehr verlangsamen.	Der Landkreis spricht sich für Maßnahmen zur Busbeschleunigung aus. Die Zuständigkeit für derartige Maßnahmen liegt bei den jeweiligen Straßenbaulastträgern (i. d. R. den Kommunen), die für die Umsetzung verantwortlich sind.	nicht möglich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
101	377	Bürger:in	Kap. 1.2	Grundsätzlich spreche ich mich dafür aus, den NVP komplett neu zu überdenken: - die Buslinien neu planen - die einzusetzenden Fahrzeuge (in Süd-Frankreich habe ich z. B. gerade hochmoderne 12-15-Sitzer gesehen, die vollkommend ausreichend für gewisse Strecken waren) Konkret wünsche ich mir: 1) direkte Busverbindung von Embsen zum Garberscenter nach LG-Rettmer und darüberhinaus natürlich in die Stadt und ZOB. Die Linie 5600 muss für Embsener Bürgerinnen und Bürger wirklich komplett neu aufgestellt werden. Eine Fahrt über Melbeck, dem Bokelsberg ins Zentrum Lüneburg ist sinnbefreit. Im Garberscenter in Rettmer findet man EDEKA, ALDI, DM, die Sparkasse (mit Schalter/persönliche Ansprechpartner/innen) + Postbank, ein Ärztezentrum, usw. - das ist der Anlaufpunkt für die Bürgerinnen und Bürger aus Embsen. 2) eine direkte Anbindung der Buslinie 5600 an das neue Gewerbegebiet "Lüneburg-Süd" in Embsen an das ÖPNV mit BAHN und BUS für die vielen neuen Arbeitsplätze dort. Der Bus sollte eine "Schleife" in die Strasse "Am Kiefernring" drehen und dort eine neu einzurichtende Haltestelle anfahren.	Der Landkreis hat bereits über das Mobilitätsgutachten den Grundstein für eine Neuausrichtung des ÖPNV gelegt. Einige Empfehlungen aus dem Gutachten werden zur Betriebsaufnahme des kreiseigenen Verkehrsunternehmens "MOIN" zum 01.01.2026 umgesetzt, weitere Angebotsoptimierungen sollen in den nächsten Jahren folgen. Zudem wird der Landkreis die Einrichtung eines bedarfsorientierten Verkehrs (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) prüfen. Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen. Dieser Prüfauftrag wird auch die Anbindung des genannten Gewerbegebietes enthalten. Die Herausnahme von Melbeck aus der Linie 5600 wird vom Landkreis abgelehnt.	teilweise
80	332	Bürger:in	Kap. 1.4	Im Rahmen der Organisation wäre es wünschenswert, Handorf mehr in die Planung einzubeziehen. Der Ort wird auch in der neuen Planung stark vernachlässigt, obwohl der Ort der optimale Umsteigeort in das ElbMOBIL ist. Das ElbMOBIL sollte als Vorlage für den Kreis Lüneburg dienen. Es ist so einfach, andere Orte ohne umsteigen zu erreichen. Der Rufbus im Landkreis ist absolut nicht mit dem ElbMOBIL vergleichbar.	Die ÖPNV-Anbindung von Handorf ist in einem ersten Schritt durch die Einführung der Rufbus-Linie 5451 verbessert worden. Mit der geplanten Landesbuslinie (Lüneburg - Bardowick - Handorf - Niedermarschacht - Bergedorf/Geesthacht) wird der Ort dann auch eine schnelle Verbindung in Richtung Hamburg und Geesthacht bekommen (s. Maßnahme 6.1). Eine grundsätzliche Neukonzipierung des Rufbusses (im Sinne des ElbMOBILS) strebt der Landkreis derzeit nicht an.	teilweise
227	462	Bürger:in	Kap. 1.4	Ich weiß nicht, ob dies der richtige Platz ist, aber mir geht es im Besonderen um die Häufigkeit oder um den Rhythmus, in dem Haltestellen angefahren werden, nicht nur bei Bussen, sondern auch bei der DB. Hier geht es insbesondere um die ländliche Anbindung auf der Strecke LG nach Dannenberg. Hier will man kleinere Haltepunkte wie z. B. Neetzendorf zugunsten eines 60-Minuten Rhythmus fallen lassen. Das ist aus meiner Sicht der falsche Weg, eher müsste man dem Fahrplan auf dem Lande noch mehr kleinteiliger gestalten, um mehr Fahrgäste zu generieren. Dies wird sich langfristig auszahlen, den ÖPNV noch attraktiver gestalten. Deshalb ist das hier ein Appell, mehr Zusteigemöglichkriten zu schaffen, den Kunden mehr flexible "Rufbusmodelle" anzubieten, die heute zum Teil stundenlang warten, um mal einen Fahrgast zu befördern.	Die Entscheidung zur Schließung der Stationen Leitstade, Neetzendorf und Wendisch Evern ist vor dem Hintergrund des geplanten Betriebskonzeptes auf der Strecke zu sehen. Zum einen soll die Geschwindigkeit von heute 60 km/h auf zukünftig 80 km/h angehoben werden, zum anderen soll ein 2h-Takt angeboten werden. Um einen wirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen, soll die Leistung mit einem Zug gefahren werden, d. h. die Fahrtzeit je Richtung muss unter 60 min liegen. Um darüber hinaus auch die Anschlüsse an den metronom in Lüneburg herstellen zu können, reduziert sich die maximale Fahrtzeit nochmals auf 48 min. Eine weitere Erhöhung der Geschwindigkeit war keine Option, da hierdurch deutliche Mehrkosten für die Aufrüstung von Signaltechnik sowie für die Prüfung und Ertüchtigung des Oberbaus verbunden gewesen wären. Der Landkreis setzt sich daher weiterhin für eine optimierte Ausgestaltung von flexiblen Bedarfsverkehren auf der Straße ein.	teilweise
218	457	Verband	Kap. 2.1	15.541 Personen im Landkreis Lüneburg erhielten Mindestsicherungsleistungen (Jahresende 2022), das entspricht einem Anteil von 8,3 Prozent. Dieser Anteil war im Vergleich zum Vorjahr um fast 10 Prozent gestiegen. Diese Menschen können sich in aller Regel kein Kfz leisten. Sie haben aber ebenfalls ein Recht auf Teilhabe und Mobilität. Wie es auf Seite 95 ausdrücklich beschrieben ist: "Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge." Deshalb sollten im Landkreis Lüneburg dringendst Angebote wie ein Sozialticket geschaffen werden. Denn aktuell kostet eine Monatskarte - auch wenn man nur zwischen Reppenstedt und Lüneburg pendeln möchte - 58 Euro. Das ist eine hohe Summe für Menschen mit geringem Einkommen.	Derzeit werden die hvv-Tarife für die Einzelkarten überarbeitet. Dabei wird auch die Einführung einer "Stadtkarte" geprüft, die für verschiedene Städte im hvv-Verbundgebiet (u. a. Lüneburg) als günstiges Angebot für Gelegenheitsnutzer eingeführt werden könnte. Der Landkreis unterstützt die Prüfung und die Einführung des Tickets, sofern die damit verbundenen Fahrgeldverluste in einem angemessenen Rahmen stehen. Eine weitere Absenkung der Tarife und / oder die Einführung eines Sozialtickets unterstützt der Landkreis nur dann, wenn die damit verbundenen Mindereinnahmen vom Land Niedersachsen ausgeglichen werden.	teilweise
131	401	LNVG	Kap. 2.13	Es wird nur der hvv-Tarif erwähnt. Das ist so nicht korrekt, da im SPNV auch der Niedersachsentarif und der Deutschlandtarif (D-Tarif) gelten. Das Deutschlandticket (D-Ticket) sollte ebenfalls Erwähnung finden. Wir empfehlen, eine übersichtliche tabellarische Darstellung der Tarif- und Vertriebsstruktur in einem separaten Kapitel zu ergänzen. So ist beispielsweise nicht ersichtlich, welche Tickets online buchbar sind und welche auf anderen Vertriebswegen. Vorliegend wird lediglich auf den hvv-Tarif näher eingegangen.	Für den Landkreis Lüneburg als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV hat der hvv-Tarif mit Abstand die größte Bedeutung, da er für die meisten Fahrten im ÖPNV zur Anwendung kommt. Da das Deutschlandticket Bestandteil des hvv-Tarifs ist, erübrigt sich eine gesonderte Erwähnung an dieser Stelle. Ein Hinweis auf den Niedersachsentarif sowie den Deutschlandtarif wird dagegen im Kapitel 2.13 aufgenommen. Der Titel wird in "Tarife" abgeändert. Eine tabellarische Übersicht über die genannten Tarife sowie die jeweiligen Vertriebsstrukturen wird für nicht sinnvoll erachtet, da entsprechende Angaben aufgrund des dynamischen Wandels bei Tarifen und Vertriebswegen schnell veraltet sein würden.	teilweise
216	457	Verband	Kap. 2.2.1	Die Abbildung auf Seite 34 verdeutlicht, dass der Anteil älterer Menschen im Landkreis deutlich zunimmt. Laut dieser Grafik waren 2023 21 Prozent der Menschen im Landkreis über 65 Jahren. Viele Ältere wollen oder können nicht mehr Autofahren. Diese große und zunehmende Zahl Älterer muss verstärkt in den Blick genommen werden. Die Angebote müssen konsequent auf sie zugeschnitten werden. Denn: "Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge." Barrierefreiheit ist ein Grundrecht. Anzustreben ist eine vollständige und beschleunigte Umsetzung der Barrierefreiheit im gesamten Verkehrsnetz (Busse, Bahnen, Haltestellen, Bahnhöfe) - in Hinblick auf Menschen mit Behinderungen und der hohe Anteil Älterer im Landkreis. Die Zahl von Plätzen für mobilitätsbeeinträchtigte Personen in Bussen und Zügen muss erhöht werden. Auch müssen entsprechende Schulungen des Personals durchgeführt werden.	Der Landkreis unterstützt die Forderung nach Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV. Im Bereich der Fahrzeuge hat er über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag mit der MOIN entsprechende Vorgaben gemacht. Der barrierefreie Umbau von Haltestellen liegt jedoch in der Regel nicht in seinem Zuständigkeitsbereich. Hier sind die jeweiligen Straßenbaulastträger (iin der Regel die Kommunen) gefordert. Auf die Ausweisung von Plätzen für mobilitätseingeschränkte Personen in den Zügen des Nahverkehrs hat der Landkreis leider keinen Einfluss.	teilweise
118	388	Bürger:in	Kap. 2.6	Linie 5900 immer auch den Bahnhof Lauenburg anfahren lassen (s.o.)	Der Landkreis sieht einen Bedarf für eine ÖPNV-Anbindung nach Lauenburg, daher findet sich im NVP auch ein entsprechender Vorschlag (Verlängerung Linie 5900). Eine inzwischen erfolgte Prüfung der MOIN hat jedoch ergeben, dass bei einer Verlängerung der Linie 5900 keine zuverlässige Betriebsstabilität gewährleistet werden könnte. Verspätungen, z. B. aufgrund der Anschlusssicherung am Bf. Lüneburg oder infolge von Baustellen, würden sich aufgrund der minimalen Wendezeiten in Lauenburg auf die Folgefahrten übertragen und hier zu Anschlussverlusten führen. Statt einer Verlängerung der Linie 5900 soll daher ein Rufbus-Angebot im 2h-Takt nach Lauenburg eingerichtet werden. Voraussetzung für die Umsetzung ist eine territoriale Mitfinanzierung des Kreises Hzgt. Lauenburg. **Ein entsprechender Prüfauftrag wird in den NVP aufgenommen.**	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
31	180	benachbarter Aufgabenträger	Kap. 3.10	Der Kreis RZ befürwortet explizit eine durchgängige vertaktete Busverbindung (Linie 5900) zwischen den Städten Lauenburg und Lüneburg über die Gemeinde Hohnstorf. Die Linie 5900 sollte dabei mit den Ankunfts- und Abfahrtszeiten auf die ab FPW 25/26 stündlich an den Lauenburger Bahnhof verlegte Zugkreuzung des RE 83 (HL-LG an Min. 58 / ab Min. 59 - LG-HL an Min. 59 / ab Min. 01) ausgerichtet werden. Der Stadtverkehr Lauenburg könnte die direkte Anbindung zwischen Bahnhof und Lauenburger ZOB/Innenstadt übernehmen. Der Kreis RZ ist bereit seinen territorialen Finanzierungsanteil an der Leistung der Linie 5900 zu übernehmen.	Der Landkreis sieht einen Bedarf für eine ÖPNV-Anbindung nach Lauenburg, daher findet sich im NVP auch ein entsprechender Vorschlag (Verlängerung Linie 5900). Eine inzwischen erfolgte Prüfung der MOIN hat jedoch ergeben, dass bei einer Verlängerung der Linie 5900 keine zuverlässige Betriebsstabilität gewährleistet werden könnte. Verspätungen, z. B. aufgrund der Anschlusssicherung am Bf. Lüneburg oder infolge von Baustellen, würden sich aufgrund der minimalen Wendezeiten in Lauenburg auf die Folgefahrten übertragen und hier zu Anschlussverlusten führen. Statt einer Verlängerung der Linie 5900 soll daher ein Rufbus-Angebot im 2h-Takt nach Lauenburg eingerichtet werden. Voraussetzung für die Umsetzung ist eine territoriale Mitfinanzierung des Kreises Hzgt. Lauenburg. **Ein Prüfauftrag wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen.**	teilweise
156	413	Bürger:in	Kap. 3.10	Vgl. hierzu auch die Ausführungen unter 3.5. Die Angaben im NVP und damit auch die VNO-Bewertung zur Alt-5016 sind feherhaft. Es besteht aktuell ein 30-Minuten-Takt, der im letzten Jahr bedingt durch die hohen Personalausfälle temporär reduziert war. Alle Lüneburger Stadtteile sollten nach Möglichkeit 2026 wieder im 20-Minuten-Takt bedient werden, was ja früher schon die Regel war (sogar bereits bei Fa. Röhlsberger in den 1970er/80er Jahren!). Für Adendorf als einwohnerstärkte Gemeinde ist das Potential ebenfalls gegeben (jetzt: 2 Fahrten 5007 und 1 Fahrt 5006 pro Stunde). Ansonsten sind für die Nachbargemeinden und die Linien 5004/5005 auch 30-Minuten-Takte ausreichend. Linie 5020: Verlängerung nach Wendisch Evern sinnvoll. Warum aber nicht weider die Ringlinienführung wie vor einiger Zeit (in beide Richtungen)? Linien 5007/5017/5027: Etwas unübersichtlich und für einzelne Haltestellen unregelmäßiger Takt. Grundsätzliches Dilemma: Einheitliche Lnineführung mit starkem Takt und fehlende Feinerschließung (ggf. durch ergänzenden On-Demand-Verkehr heilbar) oder sehr gutes flächenmäßiges Bedienungsangebot. Ab Haltepunkt-Eröffnung gute Verknüpfung erforderlich (direkte Haltestelle mit abgetimmten Fahrzeiten).	Die fehlerhafte Fahrplanangabe der Linie 5016 im NVP wird korrigiert. Die grundlegende Prämisse bei der Neuentwicklung des Stadtbusnetzes für die Hansestadt Lüneburg ist, dass für die Einführung eines 20-Minuten-Takts auf den meisten Stadtbuslinien nicht mehr Fahrzeuge eingesetzt werden als im Bestandsangebot. Unter dieser Voraussetzung ist ein 20-Minuten-Takt auf allen Linien nicht umsetzbar. Daher werden für den 20-Minuten-Takt gezielt diejenigen Linien ausgewählt, bei denen ein ausreichendes Nachfragepotenzial besteht. Ab 2026 werden alle Busse im Landkreis Lüneburg schrittweise mit automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) ausgestattet. So können Landkreis und MOIN die Auslastung jeder Fahrt genau erfassen und das Angebot – besonders im Stadtbusverkehr – künftig noch besser an den Bedarf anpassen. Taktanpassungen sind dabei nicht ausgeschlossen. Die Linie 5020 stellt die Anbindung von Deutsch Evern an den schnellen Metronom nach Hamburg sicher. Für Wendisch Evern übernimmt diese Aufgabe die Linie 5021. Die Einführung eines Ringverkehrs für den Bereich Deutsch Evern und Wendisch Evern hätte den Nachteil, dass entweder nur eine der beiden Gemeinden einen direkten Anschluss an den Metronom erhält oder sich die Fahrzeiten zum Metronom deutlich verlängern würden. Die unterschiedliche Linienführung in Adendorf ergibt sich aus dem Ziel, auch künftig sämtliche Haltestellen im Gemeindegebiet zu bedienen. Zur besseren Verständlichkeit des Bussystems werden die Linien künftig jeweils als eigenständige Linien mit klarer Linienführung dargestellt. Die Fahrpläne der Linien 5007, 5017 und 5027 sind dabei so aufeinander abgestimmt, dass sie montags bis freitags versetzt im 20-Minuten-Takt verkehren.	teilweise
160	413	Bürger:in	Kap. 3.10	Wunsch: Echtzeitdarstellung der Fahrzeuge und genaue Abfahrtszeitenberechnung an den Haltestellen, einheitliche Datenbasis (HVV) für alle Apps. Im Ausbaustadium inkl. Wagennummer, was auch im Falle von Störungen und Fundsachen enorm weiterhelfen würde (in Darmstadt m.E. grafisch bereits ganz gut dargestellt). Softwaretechnisch sollte das alles gar nicht so komplex sein – die Daten sind ja bereits vorhanden und werden auch schon an anderer Stelle für andere Zwecke verwendet! DFI: Eintracht-Sportplatz wäre wichtig, da aufkommensstarke Haltestelle mit mehreren Linien. Kundeninformation: Zwar hat der HVV entschieden, in der heutigen Zeit keine Print-Fahrpläne mehr drucken zu lassen. Hier sollte es wg. grundsätzlicher Umstellung und Neuausrichtung des Angebots (Organisation des ÖPNV durch MOIN) und damit verbundener teilweise gravierenden Änderungen (Liniennummern, -führungen, -takte, Angebote) eine Ausnahme geben: Herausgabe eines kompakten Fahrplans mit Liniennetz zur allgemeinen Information. Später kann dann wieder auf Online-Medien fokussiert werden.	Echtzeitinformationen über die tatsächlichen Abfahrtszeiten von Bussen und Bahnen stehen bereits in den elektronischen Fahrplanauskunftssystemen sowie den Apps zur Verfügung. Auch an aufkommensstarken Haltestellen im Landkreis werden in Kürze digitale Anzeigen aufgestellt. In den kommenden Jahren sollen weitere Haltestellen mit diesen Anzeigen ausgestattet werden. (s. Maßnahme 10). Die Anregung zur Bereitstellung von gedruckten Fahrplänen ist grundsätzlich nachvollziehbar. Allerdings geht der Landkreis davon aus, dass es gerade durch die Neuausrichtung des Verkehrsangebotes im ersten Halbjahr 2026 kurzfristig zu nachträglichen Fahrplanoptimierungen kommen wird. Gedruckte Fahrpläne wären damit sehr schnell veraltet. Vor diesem Hintergrund setzen Landkreis und MOIN auf die tagesaktuelle Information vor allem über digitale Kanäle und Pressemitteilungen.	teilweise
33	183	Bürger:in	Kap. 3.2	Erreichbarkeit in Ordnung. Fährt aber zu selten und manchmal nur mit Wartezeit in Melbeck, vor allem an Sonn- und Feiertagen eine schlechte Anbindung. Erhoffe mir ein häufigeres und regelmäßigeres Fahrtenangebot zwischen Barnstedt und Lüneburg sowie anders rum.	Eine Optimierung der Anschlüsse zwischen den Rufmobilen und dem Regionalbusverkehr strebt der Landkreis an (s. Maßnahme 1.1). Ein häufigeres Fahrtenangebot bei den Rufbussen ist jedoch aufgrund der damit verbundenen Mehrkosten zunächst nicht vorgesehen.	teilweise
243	469	Bürger:in	Kap. 3.2	Der Ort Nieperfitz in der Gemeinde Nahrendorf muss vom Rufbus/RufMobil angefahren werden. In dem Ort befindet sich die freie Waldorfschule "Lernort Nieperfitz", die gerade aufwächst und perspektivisch bis von der 1. bis zur 12. Klasse gehen soll. . Die Einwohner von Nieperfitz müssen 1,0-1,5 km ins benachbarte Pommoissel laufen, um den Rufbus zu erreichen, was insbesondere für ältere Bürger ein Hindernis ist.	Flexible Bedienformen werden vom Landkreis Lüneburg in der Regel nicht in der Schülerbeförderung eingesetzt. In Abstimmung mit der Freien Waldorfschule Lernort Nieperfitz hat der Landkreis Lüneburg bereits Verbindungen in der Schülerbeförderung eingerichtet und ist im kontinuierlichen Austausch mit der Schule zu den schulbezogenen Bedarfen. Bei Umsetzung der Maßnahme 3.1 werden die schulbezogenen Bedarfe der Freien Waldorfschule Lernort Nieperfitz berücksichtigt werden. Im Hinblick auf flexible Bedienformen wird das Bediengebiet erweitert werden und Nieperfitz ab 2026 vom Rufbus bedient werden.	teilweise
244	469	Bürger:in	Kap. 3.4	Im Ort Dahlenburg befinden sich zwei Schulen: Die Oberschule Dahlenburg und die Grundschule Fürstenwall. Beim Unterrichtsende um 13 Uhr warten die Grundschüler bis zu 30 Minuten auf den Bus, während die Oberschüler beim Unterrichtsende um 13:18 Uhr innerhalb von 10 Minuten abgeholt werden. Beide Schulen werden von denselben Linien angefahren. Der Vorschlag wäre, die Grundschüler zuerst einzusammeln und dann die Oberschüler. Zeitlich würde das passen, da die Oberschule ihren Unterricht 18 Minuten später beendet. Grundschüler können schwer lange an der Haltestelle stehen und warten. Auch für die Aufsichtspersonen ist die lange Busaufsichtszeit Arbeitszeit, die lieber an anderer Stelle in Unterricht und die Kinder investiert werden sollte. Die Oberschule Dahlenburg hat zu ihren Hauptschlusszeiten um 13:18 Uhr und 15:18 Uhr niemals eine längere Wartezeit als 10 Minuten. Dies wünschen wir uns auch für unsere Schule.	Für die Fürstenwall-Grundschule in Dahlenburg bestehen zu allen Zeiten, zu denen der Unterricht beginnt und endet, Verbindungen, deren Wartezeiten den in der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg gesetzten Rahmen von 30 Minuten nicht überschreiten. Die Haltestellen an der Grundschule und an der Oberschule in umgekehrter Reihenfolge zu bedienen würde aufgrund der Einbahnstraßenregelungen im Bereich der Grundschule zu Problemen bei den Linienwegen führen. Mit Umsetzung der Maßnahme 3.1 wird eine Überplanung der Schülerverkehre in diesem Bereich erfolgen. Diese wird in enger Abstimmung mit den betroffenen Schulen und unter Berücksichtigung der dort vorhandenen Notwendigkeiten erfolgen.	teilweise
284	507	Bürger:in	Kap. 3.5	Insgesamt sollte versucht werden, die Taktzeiten zu verkürzen.	Im Rahmen der Busoptimierung durch die MOIN GmbH werden neue Querverbindungen zwischen den Stadtteilen der Hansestadt Lüneburg eingerichtet. Dabei erfolgt eine Durchbindung verschiedener Buslinien am Bahnhof Lüneburg, um die Fahrzeugumläufe effizienter zu gestalten und den 20-Minuten-Takt (montags bis freitags) auf so vielen Linien wie möglich zu ermöglichen. Das Nachfragepotential in der Hansestadt Lüneburg reicht nicht aus um die Taktzeiten weiter zu verkürzen.	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
235	463	Bürger:in	Kap. 3.7	Die Reaktion der Ampelschaltung auf Busankünfte auf der bestehenden Busspur in der Dahlenburger Landstraße in Lüneburg muss eingerichtet werden, um Verzögerungen zu vermeiden. Zur Zeit gehen auf Grund der fehlenden Vorrangschaltung 2 bis 3 Minuten Fahrzeit verloren da die Busse mindestens an zwei Ampeln halten müssen. Durch die sehr kurzen Grünphasen für die Busse können häufig nicht alle Busse die Ampel passieren und müssen dann sehr lange auf die nächste Busgrünphase, die sehr kurz ist, warten. Die Einrichtung einer Ampelvorrangschaltung an der Kreuzung Bleckeder Landstraße/Zufahrt Bahnhof ist eine sinnvolle Maßnahme nach erfolgtem Einmündungsumbau und der Straßensanierung um die Pünktlichkeit und Effizienz des Busverkehrs zu verbessern.	Alle Busse (Kleinbusse ausgenommen) der MOIN GmbH und der von ihren beauftragten Subunternehmern werden mit Endgeräten für die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Lichtsignalanlage zur Busbeschleunigung ausgestattet. Der Landkreis spricht sich grundsätzlich für die Busbeschleunigung aus, für die Umrüstung der Lichtsignalanlagen sind jedoch die Kommunen zuständig. Für die Beschleunigung der Busverkehre in der Hansestadt Lüneburg **wird eine zusätzliche Maßnahme in den NVP aufgenommen**.	teilweise
276	503	Bürger:in	Kap. 3.7	Anpassung der Verkehrsführung i.V.m. S. 95 des Mobilitätsgutachtens: Ich befürworte die Einführung von Busspuren für die Reichenbachstraße und insbesondere für die Bockelmannstraße. Dies sind bekannte Staustrecken. Sollten Busse diese befahren müssen, ist eine Beschleunigung geboten. Während der Teil der Bockelmannstraße zwischen Kino und Schifferwall-Kreuzung auch für PKW unproblematisch sein dürfte, ist eine Aufhebung des Linksabbiegers von der Reichenbachstraße in Richtung Bockelmannstraße nur denkbar, wenn eine qualifizierte Ersatzstrecke Vor dem Neuen Tore - Auf der Hude - Lise-Meintner Straße entwickelt wird. Dies erscheint nicht unmöglich. Spätestens die Busspur unter Aufhebung des Linksabbiegers Schifferwall in Richtung Lünertorstraße erscheint nicht ausgewogen gegenüber dem MIV. Hier ist auch wenig Stau feststellbar, weil die Ampel an der Schifferwall-Kreuzung danach für flüssigen Verkehr sorgt. Die Zusammenführung mit der Maßnahme Ö5 des NUMP kann zunächst mit Vorrangschaltungen vom Bahnhof aus bewältigt werden. Die nördliche Ost-West-Achse Bleckeder Landstraße für den MIV im Bahnhofsbereich zu schließen, halte ich für nicht verhältnismäßig.	Der Landkreis wird die Anmerkungen und Vorschläge zur Verkerhrssituation in der Hansestadt weiterleiten an die MOIN und die Verkehrsplaner der Hansestadt. Zum Thema Busbeschleunigung wird eine entsprechende Maßnahme in den NVP aufgenommen.	teilweise
19	85	Bürger:in	Kap. 3.8	Das ASM muss weiter ausgebaut werden gerade in den umliegenden Dörfern, um am Wochenende auch mal in die Stadt zu können.	Die Anbindung der umliegenden Dörfer soll auch zukünftig hautsächlich durch Rufbusse erfolgen. Die bestehenden Rufbus-Angebote sollen daher weiter optimiert werden (s. Maßnahme 1). Das heutige ASM, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, soll grundsätzlich beibehalten werden, wird aber aktuell überarbeitet. Ob und inwieweit im neuen Konzept Angebotsverbesserungen enthalten sein werden, ist derzeit noch offen.	teilweise
207	441	Bürger:in	Kap. 3.8	Bis 2024 ein super System: Anruf aus dem Zug bis 30 Min. vorher und IMMER hatte ich meinen reservierten Paltz im gewünschten Bus. Seit Beginn dieses Jahres, auch an Tagen mit starkem Frost - musste ich teils bis zu drei Stunden bis nach Mitternacht auf dem Bahnhof LG warten, um über Dahlenburg hinaus ans Ziel zu kommen. Das hat dazu geführt, dass ich inzwischen den ASM vermeide. Bitte also die Nutzerzahlen 2025 nicht als Rückgang wegen nachlassenden Bedarfs werten, sondern als Rückgang wegen unzumutbarer Buchungsmodalitäten. Die App funktioniert nicht zuverlässig. Meist gibt es dort kein buchbares Angebot, selbst wenn ich schon am Vortag versuche zu buchen. Bei meinen telefonischen Versuchen ein passendes ASM zu buchen, wurde gesagt, das jew. ASM sei ausgebucht. Ich hatte ja aber Zeit am Bahnhof -> da fuhr jew. überhaupt kein ASm Richtung Dahlenburg oder umzu. War es also Fahrermangel oder Fehlkalulation der Linien??? Bitte die Verfügbarkeit des ASM wieder sichern. UND: 12 Euro für eine Fahrt sind ein stolzer Preis. Es gibt den Preisnachlass als Dtl.-Ticket-Inhaber nur für den Stadtverkehr. Warum gilt das D-Ticket nicht? Bitte ein Beispiel nehmen am Sprinti in der Region Hannover (für Buchung und Bezahlung).	Das heutige ASM-Angebot, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, wird aktuell überarbeitet. Ein wichtiges Ziel dabei ist die Erhöhung der Verlässlichkeit und Verfügbarkeit des Systems. Inwieweit bei der Überarbeitung auch die Tarife angepasst werden, ist derzeit noch offen. Der Wunsch nach niedrigeren Fahrpreisen wird im Rahmen der Überplanung mit abgewogen.	teilweise
237	463	Bürger:in	Kap. 3.8	Der Mangel an Abend-/Nachtverbindungen aus dem Landkreis nach Lüneburg ab 19:40 ist ein großes Problem, das die Mobilität insbesondere für Berufstätige, Studierende und Jugendliche einschränkt. Eine Ausweitung des Abend-/Nachtverkehrs ist dringend notwendig. Für Touristen ist es nicht verständlich, dass sie Bleckede mit dem letzten Bus um 19:40 verlassen müssen, wenn sie zurück nach Lüneburg wollen. ÖPNV Tagesbesucher werden dadurch abgeschreckt.	Ab dem 01.01.2026 wird das Fahrplanangebot am Abend um eine Stunde erweitert. Die letzte Fahrt von Bleckede nach Lüneburg findet dann um 20:48 statt, in Gegenrichtung fährt der Bus um 21.40 am ZOB Lüneburg ab. Für Fahrten zu späteren Zeitlagen sind bedarfsorientierte Angebote vorhanden, die weiter optimiert werden (vgl. Maßnahme 2). Für Permanentfahrten nach 21.00 / 22:00 Uhr sieht der Landkreis Lüneburg keinen Bedarf.	teilweise
20	107	Bürger:in	Kap. 4.1	Ausweitung des Busverkehrs in die umliegenden Dörfer.	Die Anbindung der umliegenden Dörfer soll auch zukünftig hauptsächlich durch Rufbusse erfolgen. Die bestehenden Rufbus-Angebote sollen daher weiter optimiert werden (s. Maßnahme 1). Eine Ausweitung des Fahrplanangebotes (z. B. vom heutigen 2h-Takt auf einen 1h-Takt) ist jedoch aus Kostengründen zunächst nicht geplant.	teilweise
223	457	Verband	Kap. 4.1	Ziele 12: attraktive Tarife Hier ist insbesondere der soziale Aspekt zu beachten. Für Menschen, die Bürgergeld oder ähnliche Sicherungsleistungen erhalten, sollte ein Sozialtarif eingeführt werden. Denn 58 Euro für eine Monatskarte sind ein zu hoher Preis, wenn man zum Beispiel zwischen Kaltenmoor und Innenstadt pendeln möchte. Die Einzelfahrt kostet hin und zurück 5,60 Euro. Da wird Busfahren zum Luxus, den sich Menschen mit kleinerem Geldbeutel nicht so oft leisten können.	Derzeit werden die hvv-Tarife für die Einzelkarten überarbeitet. Dabei wird auch die Einführung einer "Stadtkarte" geprüft, die für verschiedene Städte im hvv-Verbundgebiet (u. a. Lüneburg) als günstiges Angebot für Gelegenheitsnutzer eingeführt werden könnte. Der Landkreis unterstützt die Prüfung und die Einführung des Tickets, sofern die damit verbundenen Fahrgeldverluste in einem angemessenen Rahmen stehen. Eine weitere Absenkung der Tarife und / oder die Einführung eines Sozialtickets unterstützt der Landkreis nur dann, wenn die damit verbundenen Mindereinnahmen vom Land Niedersachsen ausgeglichen werden.	teilweise
341	534	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.1	Die Gemeinde Melbeck - als, laut RROP-Entwurf, zukünftiges alleiniges Grundzentrum der Samtgemeinde Ilmenau - hat am 03.07.2023 ein Verkehrskonzept beschlossen. Neben der Schaffung einer "grünen Welle" auf der B4, der Schaffung sichererer Schulwege etc. widmet es sich auch dem ÖPNV. Um die Linienführung der stetig gewachsenen Ortslage anzupassen, soll die Linienführung mittelfristig geändert werden. Durch die Verringerung der zurückzulegenden Wege zu den (neuen) Haltestellen verspricht sich die Gemeinde Melbeck eine höhere Frequentierung des ÖPNV. Darüber hinaus soll zusätzlich bereits jetzt darauf hingewirkt werden, dass Melbeck in höhrerer Taktung angefahren wird. Die Buslinie 5600 wird aktuell im Stundentakt bedient. Mittelfristig sollte für eine höhere Attraktivität – zumindest in den Hauptverkehrszeiten – ein 30-Minuten-Takt angestrebt werden. Ideal wäre die Anbindung an den Stadtbus, der in der Samtgemeinde Ilmenau bereits in der Nachbargemeinde Deutsch Evern eingesetzt wird.	Eine mittelfristige Anpassung der Linienführung der Linie 5600 ist gemeinsam mit dem Landkreis und der MOIN abzustimmen. Dabei sind die Interessen aller Fahrgäste, die diese Linie nutzen, angemessen zu berücksichtigen. Die Abstimmungen erfolgen im Rahmen des laufenden Geschäfts der Verwaltung. Da mit der Einführung kürzerer Taktzeiten - insbesondere in den Hauptverkehrszeiten - erhebliche Mehrkosten verbunden wären, strebt der Landkreis einen 30min-Takt in der Hauptverkehrszeit auf der Linie 5600 aktuell nicht an.	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
134	401	LNVG	Kap. 4.2	Wir empfehlen, ein Kapitel zur Bedienungsqualität zu ergänzen und dabei auch auf die Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen einzugehen, d.h. Orte der Grundversorgung (wie z.B. medizinische Einrichtungen). Insbesondere hinsichtlich des demographischen Wandels.	Der Nahverkehrsplan greift die Erkenntnisse aus dem Mobilitätsgutachten auf. Dort sind Hinweise zu Erschließungen und Bedienungsqualitäten aufgeführt. Grundsätze zur demographioschen Entwicklung bzw. zur Bevölkerungsstruktur sind im NVP enthalten.	teilweise
175	420	Verband	Kap. 4.3	Aus Sicht von PRO BAHN fehlen hier verschiedene Maßnahmen, die sich auch den Unterkapiteln nicht implizit entnehmen lassen. Diese sind: - Optimierung der Fahrpläne auf die Zuganschlüsse: Alle Linien haben grundsätzlich Anschluss an den Regionalverkehr auf der Schiene für die An- und Abreise. - Auch sonn- und feiertags verkehren die Busse mindestens im 30-Minuten-Takt. - Nach Eröffnung der Station Adendorf wird der Busverkehr dort neu geordnet und führt in jedem Falls zur dortigen Station. - Sicherheitspersonal fährt in Linien mit, die Problemviertel anfahren. - Auf der Strecke nach Bleckede werden besonders komfortable Busse eingesetzt, die Reisebusqualität, Klimaanlage und freies WLAN haben. Es erfolgt ein Wettbewerb um der Linie einen besonderen Namen zu geben, und mittels einer angemessen Außengestaltung für Aufmerksamkeit sorgt. - Die MOIN veröffentlicht die Rufnummer ihrer Leitstelle, um ggf. eine Verspätung oder Unregelmäßigkeit hinterfragen zu können. - Es wird der mit Mehrheit beschlossene Antrag zur Einrichtung eines Shuttle-Busses in die Elbtalaue umgesetzt. Der Bus muss Räder mitnehmen Könen. In Anlehnung an bestehende Systeme sollte er kostenlos verkehren. Dies gilt auch falls für die Rückfahrt der Museumszug aus Bleckede benutzt wird, wofür ggf. eine Ausgleichszahlung mit der AVL zu klären ist. - Der Landkreis sollte sich um einen Versuch mit fahrerlosen Bussen bewerben, die insbesondere während der Abendstunden oder im On-Demand-Verkehr zum Einsatz kommen könnten.	Durch die neue Taktung im Stadtverkehr ist eine vollständige Vertaktung auf den Regionalverkehr auf der Schiene nicht erforderlich. Die Regionalbusse haben sonn. und feiertags einen 1h / 2h Takt. In Adendorf wird der Landkreis versuchen, die geplante Midibuslinie Scharnebeck - Adendorf - ... mit dem RE83 (Lübeck - Lüneburg) zu verknüpfen. Die Buslinien 5007, 5017 und 5027 sind dagegen auf die Züge am Bf. Lüneburg ausgerichtet. Aus Sicht des Landkreis Lüneburg und der MOIN ist der Wunsch nach einem Anschluss von Erbstorf und Adendorf mit kurzen Wartezeiten an den künftig geplanten Bahnhaltepunkt in Adendorf nachvollziehbar. Der Fahrplan der Linie 5007 ist jedoch vorrangig auf die Anschlüsse an den Regionalexpress von und nach Hamburg am Bahnhof Lüneburg abgestimmt. Bei einem 60-Minuten-Takt im Busverkehr lassen sich dadurch Anschlussverbindungen mit kurzen Umsteigezeiten am Bahnhaltepunkt Adendorf in der Regel nicht realisieren. Landkreis und MOIN werden jedoch prüfen, inwieweit die geplante Midibuslinie von Scharnebeck über Adendorf und Erbstorf nach Reppenstedt mit dem RE 83 (Lübeck - Lüneburg) in Adendorf so verknüpft werden kann, dass kurze Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn hergestellt werden können. Der Qualitätsstandard für die "Überlandbusse" wird ingesamt verbessert, es wird keinen gesonderten Standard für die Strecke nach Bleckede geben. Die Moin wird ein Beschwerdemanagement aufbauen und die Erreichbarkeiten sicherstellen. Eine direkte Durchwahlmöglichkeit zur Leitstelle ist nicht geplant. Die touristsiche Anbindung der Elbtalaue wird weiterhin geprüft vorbehaltlich einer gesicherten Finanzierung. Die Umsetzung eines Shuttleverkehres mit Fahrradmitnahme auf den regionalen Hauptlinien wurde geprüft und ist nicht realisierbar. Daher wird es für dei Umsetzung einen eigenständigen Verkehr geben. Der Landkreis und die MOIN sind in engem Austausch mit der VLP zu den dortigen Erfahrungen zum autonomen Fahren.	teilweise
200	437	Bürger:in	Kap. 4.3	Eine direkte Anbindung von Deutsch Evern über die Tiergartenstraße/Fuchsberg/Rote Schleuse/Bockelsberg in die Innenstadt/zum Bahnhof in einem 30-Minuten-Takt fehlt.	Deutsch Evern hat im Vergleich zu den anderen, an die Hansestadt Lüneburg angrenzenden Gemeinden deutlich weniger Einwohnerinnen und Einwohner und damit ein geringeres ÖPNV-Nachfragepotenzial. Vor diesem Hintergrund sieht der Landkreis kein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis für die Einrichtung von weiteren Fahrten im klassischen Linienverkehr. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN prüfen, inwieweit der Bereich an der Haltestelle Deutsch Evern, Tiergartenstraße, künftig durch den klassischen Linienverkehr erschlossen werden kann. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.**	teilweise
60	281	Bürger:in	Kap. 4.3.01	Für die Gemeinde Amt Neuhaus: Bei der Buchung des RufMobils über die VLP-App muss bei Nichtdurchführung einer Fahrt zwingend eine alternative Verbindung vorgeschlagen werden. Der aktuelle Buchungsprozess ist unübersichtlich und wenig nutzerfreundlich. Bei wiederholter Verweigerung von Fahrten durch die VLP sollte eine Sanktionierung durch den Landkreis möglich sein – etwa über Konventionalstrafen oder die Verpflichtung zur Stellung alternativer Beförderung (z. B. Taxi).	Ab dem Zeitpunkt der Übernahme der ÖPNV-Angebote (Linienverkehr und Bedarfsverkehr) im Amt Neuhaus durch die MOIN wird eine andere Buchungs-App zum Einsatz kommen, die benutzerfreundlicher sein wird. Eine Sanktionierung des Verkehrsunternehmens bei abgelehnten Fahrtwünschen wird vom Landkreis jedoch nicht unterstützt.	teilweise
137	402	Bürger:in	Kap. 4.3.01	Die Abfahrtzeit des Rufbusses Vögelsen - Bahnhof Bardowick ist nach meiner Meinung zu knapp zur Bahn, da hätte ich eher Angst den Zug zu verpassen, daher fahre ich lieber mit dem Auto. Der Tarif sollte mit dem Deutschlandticket abgedeckt sein.	Durch die zwingend erforderliche Vorbestellung der Rufbus-Fahrt ist nach Auffassung des Landkreises sichergestellt, dass der Rufbus auch bei einer verspäteten Ankunft des Zuges auf den Fahrgast wartet. Daher werden die Umsteigezeiten als ausreichend angesehen. Die Nutzung des Rufbusses ist zum normalen hvv-Tarif möglich. Sofern Fahrgäste ein Deutschlandticket besitzen, können sie den Rufbus ohne weitere Kosten benutzen.	teilweise
270	492	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.01	III. VERBINDUNGEN a) Bisherige Erfahrungen: - Beispiel: 6:57 Uhr Barnstedt – Am Sande Laut Plan startet die Linie 5607 in Barnstedt, in Embsen soll in die Linie 5600 umgestiegen werden. Es wird nicht kommuniziert, dass es sich um denselben Bus handelt und in Embsen lediglich die Busnummer geändert wird. Das wissen auch die Busfahrer oft nicht - Wenn der Linienbus Verspätung hat, fährt der Rufbus pünktlich los, da keine Kommunikation zwischen diesen Bussen existiert b) Vorschläge: - Im Sinne der Erschließung ländlicher Räume sollte für den Rufbus eine stündliche Nutzungsmöglichkeit angeboten werden. (Der Rufbus wird in Barnstedt stark genutzt, weil ansonsten keine öffentlichen Angebote existieren.) - Es sollten - wenigstens morgens und abends - ein bis zwei verlässliche Verbindungen angeboten werden. (Es kann immer die Situation entstehen, dass das Auto plötzlich defekt oder ein schulfreier Tag ist, der Arbeitnehmern nicht bewusst war, demzufolge wurde der Rufbus nicht bestellt, also besteht erst 2 Stunden später die Möglichkeit nach Embsen zu kommen.) - Es sollten Landkreis-übergreifende Bus-Verbindungen z. B. nach Bienenbüttel (Ldk Uelzen) geschaffen werden, ohne erst nach Lüneburg fahren zu müssen. - Ebenso sollten Ringverbindungen geschaffen werden. - Die Mitnahme von Fahrrädern im Rufbus sollte ermöglicht werden.	zu a) Der geschilderte Sachverhalt ist korrekt. Die erwähnte Linie 5607, Fahrt 1001, die in Barnstedt beginnt, wird in Embsen zur Linie 5600. Ein Umstieg im Embsen ist nicht erforderlich, um mit dieser Fahrt (und ebenso mit der Fahrt 1007) von Barnstedt nach Lüneburg zu fahren. Dies ist im Fahrplan so gekennzeichnet. Jedoch wird diese Durchbindung nicht beauskunftet. Eine korrekte Beauskunftung ist durch die durchführenden Verkehrsunternehmen sicherzustellen. Die Kommunikation zwischen dem Fahrpersonal von Stadt-/Regionalbussen sowie Rufbussen wird ab 2026 unter dem Regime der MOIN einfacher sein und zuverlässiger funktionieren, so dass Anschlüsse zum Rufbus auch bei Verspätung im Linienverkehr gesichert werden. zu b) Eine Taktverdichtung auf ein stündliches Angebot sowie kürzere Vorbestellzeiten von Bedarfsfahrten sind aus Kundensicht wünschenswert, können aber aus Kostengründen kurzfristig leider nicht umgesetzt werden. Eine landkreisübergreifende Verbindung in Richtung Bienenbüttel/Uelzen hat es zu früheren Zeiten bereits gegeben. Die Nachfrage war allerdings so gering, dass diese Verbindung eingestellt worden ist. Der Landkreis sieht deshalb auch heute keinen Bedarf für eine entsprechende Linie. Gleiches gilt für Ringverbindungen. Eine Fahrradmitnahme im Rufbus ist aufgrund der kleinen Fahrzeuge leider nicht möglich.	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
91	348	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.02	Es gibt am Abend wenig Rückfahrtmöglichkeiten von Lüneburg - Neetze - Bleckede. Die Gemeinde Neetze fordert den Einsatz eines Spätbusses.	Der Landkreis unterstützt grundsätzlich die Anregung der Kommune. Aufgrund der am (späteren) Abend deutlich abnehmenden Fahrgastnachfrage sowie der hohen Kosten für die Einrichtung zusätzlicher Busverkehre soll die Erweiterung des ÖPNV-Angebotes in den Schwachverkehrszeiten jedoch über bedarfsgesteuerte Angebote (wie z. B. das RufMobil) erfolgen und nicht über permanent verkehrende Nachtbuslinien. Entsprechende Zielsetzungen finden sich im NVP in Maßnahme 2.	teilweise
211	441	Bürger:in	Kap. 4.3.02	Buchung muss zuverlässig funktionieren. Der Preis muss bezahlbar sein und optimalerweise in Standard-Zeitkarten oder D-Ticket enthalten sein.	Eine hohe Zuverlässigkeit muss nicht nur bei der Durchführung der Fahrten gegeben sein, sondern bereits beim Buchungsvorgang; dies wird vom Landkreis unterstützt. Sofern es sich bei den Nachtverkehren um bedarfsorientierte Angebote wie On Demand-Verkehre oder das ASM handelt, hält der Landkreis an einem Komfortzuschlag fest, da diese Verkehre über besondere Qualitäten verfügen (z. B. Haustürbedienung), die der Linienverkehr nicht bietet.	teilweise
260	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.02	Es fehlt sowohl das genannte Nachtbuslinienkonzept der MOIN (Abbildungen zu Linienwegen und Haltestellen, Tabelle mit Ankunfts- und Abfahrzeiten, Beschreibung des Konzepts) im Maßnahmensteckbrief wie auch das genannte Konzept für das Nachfolgemodell des ASM (Express-Hauptachsen im Stadtgebiet Lüneburg und Flächenverkehr außerhalb der Hansestadt) im Maßnahmensteckbrief (Abbildungen zu Hauptachsen, Beschreibung des Konzepts). Das Linienkonzept der MOIN sieht lediglich die Bedienung der Linien an Freitagen und Samstagen vor. Die Hansestadt sieht Bedarf in einem verlässlichen Angebot für die übrigen Wochentage und vor allem eine Ausweitung des Angebotes auf Feiertage. Es ist nicht klar anhand welcher Faktoren die Linienwege der geplanten Nachtbuslinien geplant wurden. Wohngebiete am Kreideberg, Thorner Markt oder das Hanseviertel werden nicht ausreichend angebunden. Die Stadtteile Rettmer und Häcklingen sind ebenfalls nicht an das Nachtbusliniennetz angeschlossen und werden auch nicht ausreichend über einen Korridorbetrieb (möglicher ASM-Nachfolger) angeschlossen. Die Hansestadt Lüneburg sieht hier erheblichen Nachbesserungsbedarf. Auf den Nachtbuslinien sollte es ermöglicht werden, dass Fahrzeuge auf Fahrgastwunsch auch zwischen Haltestellen halten und somit die Sicherheit und der Komfort der Fahrgäste erhöht werden, sollte dies ohnehin geplant sein, wäre eine textliche Erwähnung für Leser:innen förderlich. Die Fahrzeiten der Nachtbuslinien müssen optimiert werden, da sich aus der Bedienung von nur einer Fahrtrichtung große Nachteile ergeben (bspw. von der Universität über Reppenstedt zum ZOB/Bahnhof). Auf dieser Linie sollte mindestens die Fahrtrichtung umgekehrt werden.	Die Nachtbuslinien sind so konzipiert, dass sie mit möglichst geringem Fahrzeug- und Personaleinsatz eine bestmögliche Erschließung der Hansestadt Lüneburg sowie der umliegenden Gemeinden ermöglichen. Als Linienführung der Nachtbuslinien wurde daher ein Ringkonzept gewählt. Umwege und längere Fahrzeiten lassen sich dadurch nicht vollständig vermeiden. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN gehen davon aus, dass die Nachfrage in Fahrtrichtung vom Bahnhof Lüneburg/Am Sande zur Universität höher ist als in die Gegenrichtung. Aus diesem Grund wurde die Linienführung entsprechend festgelegt. Bei der Auswahl der anzubindenden Gebiete spielen insbesondere die Einwohnerzahl sowie die verkehrstechnische Erreichbarkeit eine entscheidende Rolle. Die einwohnerstärksten Gemeinden – Adendorf, Bardowick und Reppenstedt – werden daher in das Nachtbusliniennetz eingebunden. Auch die Stadtteile Kaltenmoor und Bockelsberg gelten als nachfragestarke Gebiete und werden entsprechend berücksichtigt. Die Stadtteile Rettmer und Häcklingen werden vorerst nicht bedient, da ihre Erschließung aufgrund des vorhandenen Straßennetzes mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden wäre. Das Gebiet rund um den Thorner Platz wird hingegen in das Nachtbuskonzept aufgenommen. Weitere Gebiete im Stadtteil Kreideberg werden vorerst nicht in das Nachtbusnetz aufgenommen, da ihre Erschließung mit erheblichem Aufwand verbunden ist.Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH werden das neue Nachtbuskonzept nach dessen Einführung fortlaufend evaluieren. Das derzeit eingeschätzte Nachfragepotenzial in der Hansestadt Lüneburg sowie den umliegenden Gemeinden wird jedoch als nicht ausreichend angesehen, um den Nachtbusverkehr auf die Wochentage von Montag bis Donnerstag auszudehnen. Für Nächte vor Feiertagen ist ein Betrieb der Nachtbuslinien hingegen vorgesehen.	teilweise
170	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.03	Wichtig wäre, funktionierende Strukturen sollten nicht zerstört werden, um an einer räumlich völlig anderen Stelle eine Verbesserung zu erwirken (nur damit es sich rechnet). Der Schulbusverkehr (aktuell 5011), insbesondere zu und von den weiterführenden Schulen im Osten der Stadt, wie IGS Kaltenmoor und Johanneum, ist in Teilen nicht ausreichend. Insbesondere auf dem Nachhause-Weg ist es elementar wichtig, wenn auf den Linienbusverkehr ausgewichen werden kann. Umstiege sollten, wenn irgend möglich, vermieden werden. Sie beeinträchtigen die Akzeptanz für eine Verbindung und führen zu einem vermeidbaren zeitlichen und für einige Personengruppen auch körperlichen Mehraufwand. Umstiege verringern die Verlässlichkeit - da sich die Anzahl der Einflussfaktoren und damit das Risiko einer Abweichung vom Plan erhöht. Auch der Bus in die Richtung Embsen aus Rettmer gesehen sollte überprüft werden. Rettmer und Häcklingen gehören zum Kirchenkreis Embsen. Konfirmaten müssen also für Embsen berücksichtigung finden.	Heute bestehende, direkte Verbindungen zu den genannten Schulstandorten werden über den schulbezogenen Linienverkehr auch zukünftig erhalten bleiben. Darüber hinaus gibt es weitere Verbindungen mit anderen Stadtbuslinien, teilweise mit Umstieg am ZOB. Die Vorgaben der Satzung über die Schülerbeförderung werden damit vollständig erfüllt. Grundsätzlich strebt der Landkreis in der Beförderung der Schülerinnen und Schüler durchgehende, umsteigefreie Verbindungen an. Dies ist jedoch aus betrieblich-wirtschaftlichen Gründen nicht immer zu gewährleisten. In der Satzung besteht daher kein Anspruch darauf.	teilweise
34	189	Bürger:in	Kap. 4.3.04	Maßnahme 4: Eine klare, verständliche und nachvollziehbare Streckenführung. Beispiel Linie 5008, offiziell wird sie als „Kreideberg-Am Sande“ ausgewiesen, die Busse fahren aber von "Am Sande" weiter zum ZOB, von wo aus dann die Rückfahrt zum Kreideberg beginnt. Dies finde ich nicht logisch. Davor war es eine Linie Kreideberg-Kaltenmoor überm ZOB und zurück. Dies war optimal = mit einer Linie quer durch die Stadt.	Mit dem neuen Buskonzept für die Hansestadt Lüneburg ab dem 01.01.2026 plant die MOIN die Linienführung der Linie 5008 anzupassen. Künftig wird die Linie 5008 von Kreideberg aus direkt über Reichenbachplatz zum ZOB geführt. Am ZOB wird die Linie 5008 bei den meisten Fahrten als neue Linie 5009 über Am Sande nach Rettmer und Häcklingen weiterfahren. Die Weiterfahrt nach Rettmer wird am/im Bus kenntlich gemacht. Fahrgäste sollen deshalb im Bus sitzenbleiben können. Mit diesem Konzept wird eine durchgängige Nord-Süd-Linie von Kreideberg bis nach Rettmer geschaffen.	teilweise
63	285	Bürger:in	Kap. 4.3.04	1. Die Ankunftszeit am Bahnhof sollte für die Busse aus Häcklingen/Rettmer auf den schnellen Metronom abgestimmt sein. Für die umgekehrte Richtung sollte ein ausreichender Zeitpuffer zwischen Ankunft Metronom und Busabfahrt eingeplant werden. 2. Für die Linie 5011(neu: 5009) sollten die diversen Haltestellen im Teilstück Osterwiese, Wiesengrund, Klosterweg überarbeitet bzw über eine Reduzierung nachgedacht werden. Evtl. wäre auch ein geänderter Streckenverlauf zu überdenken.	Mit der Einführung eines 20-Minuten-Takts auf der Linie 5009 (montags bis freitags) verliert der Anschluss an den Regionalexpress von und nach Hamburg an Bedeutung, da durch die dichte Taktung eine flexible und häufige Verbindung innerhalb des Stadtgebiets gewährleistet ist. In verkehrsschwächeren Zeiten – beispielsweise sonntags, wenn die Linie 5009 nur im 60-Minuten-Takt verkehrt – wird der Fahrplan so gestaltet, dass in beiden Fahrtrichtungen zumindest ein Anschluss an den Regionalverkehr (Regionalbahn oder Regionalexpress) besteht. Aufgrund der Länge der Linie 5009 ist es in diesen Zeiträumen jedoch nicht möglich, Anschlüsse in beide Richtungen an den Regionalexpress sicherzustellen. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN werden auch künftig das Busnetz kontinuierlich auf Optimierungspotenziale überprüfen. Aktuell ist jedoch keine Änderung des Linienverlaufs im Abschnitt zwischen Osterwiese und Klosterweg vorgesehen.	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
142	402	Bürger:in	Kap. 4.3.04	Die Stadtbusse verkehren häufig nahezu leer. Ich bin der Meinung die Tarife sind zu hoch, so dass Autofahrer lieber auf das Auto zurückgreifen. Die Preise halbiert, würde bei einer Verdoppelung der Passagiere, die gleichen Einnahmen bringen. Ich würde auch zu einer Stichprobenkontrolle der Fahrtickets übergehen, dass Kontrollieren hält nur auf, wenn man den Fahrschein in der Tasche hat (siehe HVV) Im Vergleich, der Innenstadtbereich A+B Hamburg hat deutlich kürze Taktung bei deutlich geringerem Preis! Das Deutschlandticket sollte für Rentner, Sozialfälle, Schüler und Auszubildende zu einem günstigeren Preis angeboten werden, diese fahren voraussichtlich eher zu Zeiten, die nicht so stark frequentiert sind.	Mit der Einführung des Deutschlandtickets sind die Fahrpreise, insbesondere für Pendlerinnen und Pendler, die längere Strecken zurücklegen, bereits sehr deutlich gesunken. Derzeit werden die hvv-Tarife für die Einzelkarten überarbeitet. Dabei wird auch die Einführung einer "Stadtkarte" geprüft, die für verschiedene Städte im hvv-Verbundgebiet (u. a. Lüneburg) als günstiges Angebot für Gelegenheitsnutzer eingeführt werden könnte. Der Landkreis unterstützt die Prüfung und die Einführung des Tickets, sofern die damit verbundenen Fahrgeldverluste in einem angemessenen Rahmen stehen. Eine weitere Absenkung der Tarife für die genannten Fahrgastgruppen unterstützt der Landkreis nur dann, wenn die damit verbundenen Mindereinnahmen vom Land Niedersachsen ausgeglichen werden.	teilweise
162	413	Bürger:in	Kap. 4.3.04	Einführung von Midi-Buslinien als Querverbindungen: Vorhaben wird grundsätzlich positiv bewertet, da Querverbindungen derzeit nahezu nicht existieren. Da es sich nach Aussagen der MOIN um eine 2-jährige Testphase handelt, können dabei wertvolle Betriebserfahrungen gesammelt werden, so dass das Angebot ggf. optimiert und weiterentwickelt werden kann. Über die Willy-Brandt-Str. mit den Haltestellen Feldstr./ An der Roten Bleich sollte regelmäßig zumindest eine Buslinie verkehren. Die Haltestelle wird derzeit lediglich von der eingschränkt verkehrenden X51 bedient (Vorlesungszeiten, nur zwischen 8 und 20 Uhr, samstags, sonn- und feiertags gar nicht). Zudem sind die Busse zu bestimmten Zeiten ab Leuphana bereits so voll, dass ein Zustieg nicht mehr möglich ist. Einzelhinweis: Beleuchtung am Haltestellenhäuschen Rettmer (Mitte) installieren	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zur Einführung der Midibuslinien.Die Erschließung der an der Willy-Brandt-Straße gelegenen Gebiete erfolgt derzeit durch die auf der Barckhausenstraße verkehrende Buslinie (derzeit Linie 5012, künftig Linie 5009) in ausreichendem Maße. Vor diesem Hintergrund sehen der Landkreis Lüneburg und die MOIN aktuell keinen Bedarf für die Einrichtung einer regelmäßig verkehrenden Stadtbuslinie entlang der Willy-Brandt-Straße. Bezüglich der Haltestelle Rettmer (Mitte) wird der Landkreis die Anregung an die Hansestadt Lüneburg als zuständiger Straßenbaulastträger weitergeben.	teilweise
212	448	Bürger:in	Kap. 4.3.04	Anschluss Deutsch Evern (nord/nordwestlicher Bereich, Fuchsberg, Tiergartenstr. und Am Tiergarten) von und nach Lüneburg	Deutsch Evern hat im Vergleich zu den anderen, an die Hansestadt Lüneburg angrenzenden Gemeinden deutlich weniger Einwohnerinnen und Einwohner und damit ein geringeres ÖPNV-Nachfragepotenzial. Vor diesem Hintergrund sieht der Landkreis kein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis für die Einrichtung von weiteren Fahrten im klassischen Linienverkehr. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN prüfen, inwieweit der Bereich an der Haltestelle Deutsch Evern, Tiergartenstraße, künftig durch den klassischen Linienverkehr erschlossen werden kann. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.**	teilweise
174	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.05	Ein Kurzstrecken-Ticket ist zu prüfen.	Derzeit werden die hvv-Tarife für die Einzelkarten überarbeitet. Dabei wird auch die Einführung einer "Stadtkarte" geprüft, die für verschiedene Städte im hvv-Verbundgebiet (u. a. Lüneburg) als günstiges Angebot für Gelegenheitsnutzer eingeführt werden könnte. Der Landkreis unterstützt die Prüfung und die Einführung des Tickets, sofern die damit verbundenen Fahrgeldverluste in einem angemessenen Rahmen stehen. Eine weitere Absenkung der Tarife unterstützt der Landkreis nur dann, wenn die damit verbundenen Mindereinnahmen vom Land Niedersachsen ausgeglichen werden.	teilweise
267	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.05	Die Hansestadt Lüneburg steht dem Aufstellen eines Konzeptes und ggf. Umsetzung von On-Demand-Verkehren im Verflechtungsraum der Hansestadt Lüneburg durch den ÖPNV-Aufgabenträger positiv gegenüber. In M 5.1-5.5 werden jedoch lediglich Potenzialgebiete beschrieben und es bleibt unklar, worin die eigentliche Maßnahme besteht. Die Hansestadt sieht hier entsprechend Nachschärfungsbedarf. Weiterhin bleiben grundsätzliche Fragen ungeklärt: - Wie könnte ein Betreibermodell aussehen, welche Zuständigkeiten sieht der Landkreis Lüneburg bei den betroffenen Akteuren und wie kann die Finanzierung eines On-Demand-Systems sichergestellt werden? - Die Barrierefreiheit muss sowohl bei den Fahrzeugen als auch bei der Buchung mitgedacht werden. Bei der Erarbeitung von Bediengebieten und Nutzungsmöglichkeiten sollten potenzielle Nutzer:innen miteingebunden werden.	Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen. Grundsätzlich gilt darum, im Rahmen der Maßnahme 5 die im Mobilitätsgutachten festgestellten Potentialgebiete (5.1 - 5.5) auf ihre Umsetzbarkeit und den dadurch entstehenden Effekt der Angebotsverbesserung hin zu überprüfen. Ein Betreibermodell liegt noch nicht vor, da theoretisch verschiedene Formen von Bedarfsverkehren denkbar sind. Somit ist es auch noch nicht möglich, belastbare Angaben zur Finanzierung zu machen. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzern und Vertreterinnen Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben.	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
226	459	Sonstige	Kap. 4.3.09	Da der neue NVP bis 2030 gültig sein soll, ist es m.E. nach unbedingt erforderlich, das dem Entwurf angehängte Konzept für Bushaltestellen von 2022 der VNO zu überarbeiten. Die ergänzenden Änderungen und neu erarbeiteten Erkenntnisse zur DIN 32984 aus 04-2023 und DIN 18040-3 müssen umgesetzt werden. Hierzu sollte auch der Blindenverband Lüneburg und der Behindertenbeirat gehört werden. Der deutsche Verband dazu ist der DBSV (dbsv.org). Er zeigt auf einer 8-seitigen Broschüre wie in Zukunft das taktile System mit den Bodenindikatoren aussehen muss. In den letzten Jahren haben Kurzzeituntersuchungen und Langzeitstudien ergeben, dass die Vorgaben bei den taktilen Systemen bzw. Bodenindikatoren zum Leiten von Sehbehinderten nachgebessert bzw. neu definiert werden müssen. In vielen anderen Bundesländern und Landkreisen hat man diesen schon Rechnung getragen. Für das neue Konzept ist es wichtig, die Noppenplatte mit einzusetzen. Die Broschüre des DBSV zeigt eindeutig die Vorteile, insbesondere für die Führung der Tastung. Sie gilt für die sehbehinderten Menschen als Achtungsfläche und wird für den Durchlauf-, die Abzweigung und Aufmerksamkeitsfeld am Ende eingesetzt. In unserem Landkreis arbeitet man leider noch nicht mit der so wichtigen Noppenplatte. Man richtig sich einfach nach der alten DIN und setzt nur Rippenplatten quer und längst ein!!! Vereinzelnd hat man zuletzt, das konnte ich prüfen, an der Bleckeder Fähre, in Lüneburg am Reichenbachplatz und an der B4 zwischen Lbg und Bardowick die Noppenplatte mit eingesetzt. Nachstehend weise ich auf wichtige Publikationen für korrekte Anordnung taktiler Systeme an Bushaltestellen hin, z. B. bei nullbarriere.de/DIN 32984, bfb-barrierefrei-bauen.de und weiteren Seiten. Wir haben im Landkreis aber auch schon positive Anzeichen zur richtigen Umsetzung eines funktionierenden taktitilen Systems. Die Bundesbahn ist dabei, überall an ihren Standorten die Noppenplatten nachzurüsten. Das neue Mobilitätszentrum am Bahnhof hat ein diesbezüglich korrektes Leitsystem für sehbehinderte Menschen, die durch die richtige Anordnung "sauber" geführt werden. Vorbildlich hat man es schon in LKH Arena umgesetzt!!!! Die Rippenplatte wird als Aufindstreifen eingesetzt, quer zur Gehrichtung, damit man mit der Taststockkugel dagegenläuft und nicht wie bisher talbündig durchrutscht. Die Rippe dient dann als Leitsystem zur Noppe und auch von der Noppe weg. Sie greift immer im rechten Winkel auf die Noppenplatte. Kommt man an die Noppenplatte, heißt es: Achtung, hier gehts nach links, nach rechts, es gibt einen Durchgang oder Ähnliches.	Der Landkreis wird im Rahmen des laufenden Geschäfts der Verwaltung und in Abstimmung mit der VNO prüfen, an welchen Stellen des aktuellen Haltestellenkonzeptes Aktualisierungsbedarf besteht und das Konzept an die neuesten DIN-Normen anpassen. Es erfolgt im NVP die Verlinkung zum jeweils aktuellen Haltestellenkonzepte.	teilweise
161	413	Bürger:in	Kap. 4.3.11	Ausstattungs- und Vernetzungsoptimierung von Haltestellen: Haltestellen sollten übersichtlich, sauber und gut beleuchtet sein, effektiven Witterungsschutz sowie Abstell-/Anschlussmöglichkeiten für private Fahrräder bieten. Am Bahnhof Rettmer sollten z.B. auch überdachte und ggf. extra gesicherte Privatboxen sowie Lademöglichkeiten für E-Bikes bestehen. Eine „StadtRad-Station“ und Carsharing/ HVV-Switch gehören selbstverständlich zum modernen ÖPNV dazu.	Der Landkreis unterstützt eine gute Ausstattung von Bushaltestellen. Entsprechende Hinweise finden sich im VNO-Haltestellenkonzept, welches dem NVP als Anlage beigefügt ist. Der Landkreis weist jedoch darauf hin, dass für die Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen die jeweiligen Straßenbaulastträger zuständig sind. Über den NVP können keine Dritten verpflichtet werden, in dieser Sache tätig zu werden. Der Landkreis kann die angestrebten Standards also nur an Haltestellen an Kreisstraßen umsetzen, für die er selbst als Straßenbaulastträger zuständig ist. Wie in Maßnahme 11 beschrieben, soll die Zusammenarbeit mit den Kommunen und Mobilitätsanbietern für die Etablierung und Integration weiterer Angebote und Stationen (On Demand, Sharing, Taxi, etc.) sowie dem hvv und der Hochbahn fortgesetzt werden.	teilweise
256	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.12	Es ist nicht klar, welche Methodik der Landkreis Lüneburg für die genannten Bedarfs-, Standort-, Ausstattungs- und Dimensionierungsanalysen zugrunde legen möchte. Die Integration von Radabstell- und Kfz-Abstellanlagen an Umstiegspunkten in hvv switch sollte deutlicher als Maßnahme formuliert werden. Auf S. 130 findet sich lediglich eine Andeutung hierzu, jedoch nicht als Maßnahme formuliert. Ergänzend sollte die Überschrift des Kapitels 4.3.12 nicht nur B&R, sondern auch P&R enthalten. Weiterhin bleibt unklar, welche Akteure der Landkreis in der Durchführung, Umsetzung und Finanzierung bei der Erstellung der genannten Analysen und Konzepte sieht. Im Abschnitt „Finanzierung“ werden die Kommunen als für den Bau und Betrieb von P&R/B&R-Anlagen genannt. Die notwendigen Analysen und Konzepte sollten jedoch in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Lüneburg durchgeführt werden, weil es sich um kommunenübergreifende Konzepte handeln muss, dies gilt insbesondere für die Integration der Angebote in hvv switch. An dieser Stelle, aber auch allgemeingültig hinsichtlich aller Finanzierungsaspekte wird darauf hingewiesen, dass § 7 Abs. 7 NNVG Vorgaben zur Verwendung der dem Aufgabenträger zugeteilten Finanzmittel macht.	Die Vorstellung der Methodik hat für den Nahverkehrsplan keine Relevanz. Die Identifikation der Standorte findet in enger Abstimmung mit dem Projektträger der B&R und P&R-Projekte statt. Der Landkreis unterstützt die Kommunen bei der Identifikation von Standorten und bei der Umsetzung. Die Ausgestaltung von hvv-switch-relevanten Umstiegspunkten ist in Maßnahme 11 bereits enthalten. Demnach sollten beim Aufbau von hvv-switch "alle Mobilitätsangebote" der entsprechenden Haltestelle in die hvv-switch App integriert werden. Für die Überschrift des Kapitels 4.3.12 wird der Vorschlag angenommen. Sie wird um "P&R" ergänzt. Der Landkreis wird in der Endfassung des NVP die Beschreibung der Maßnahmen so ergänzen, dass Einzelheiten zu der Finanzierung genannt werden. Ebenso wird aufgeführt werden, welche Akteure für die Umsetzung voraussichtlich verantwortlich sein werden.	teilweise
17	75	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Leider kann ich eine Bestandsaufnahme zur Reaktivierung des Bahnhaltepunkt Deutsch Evern nicht entdecken. Damit könnte ein großer Teil des Individualverkehrs der Pendler*innen Richtung HH und Uelzen/Hannover vermieden werden.	Im Zuge der Einführung des Deutschlandtaktes bzw. durch Infrastrukturmaßnahmen könnten freie Kapazitäten genutzt werden, um den Haltepunkt Deutsch Evern zu reaktivieren. Der Landkreis Lüneburg unterstützt diese Maßnahmen und wird den Haltepunkt bei Planungsgesprächen berücksichtigen.	teilweise
214	448	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Lüneburg - Deutsch Evern Haltestelle Metronom	Im Zuge der Einführung des Deutschlandtaktes bzw. durch Infrastrukturmaßnahmen könnten freie Kapazitäten genutzt werden, um den Haltepunkt Deutsch Evern zu reaktivieren. Der Landkreis Lüneburg unterstützt diese Maßnahmen und wird den Haltepunkt bei Planungsgesprächen berücksichtigen.	teilweise
280	506	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Viele Einwohnerinnen und Einwohner von Deutsch Evern wünschen sich die Wieder-Eröffnung (Reaktivierung) einer Bahnhaltestelle in Deutsch Evern, so dass hier ein Zu- und Ausstieg im Schienenpersonennahverkehr (zurzeit "Metronom") wieder möglich ist. Die Lage ist günstig, denn die Bahnstrecke Lüneburg - Uelzen führt mitten durch den seit Jahrzehnten wachsenden Ort. Bereits im Jahre 1976 wurde der Bahnhalt Deutsch Evern von der DB gestrichen. Im Zuge der Strecken-Generalsanierung 2029 bietet sich eine großartige Gelegenheit, den Gleisverlauf so zu gestalten, dass in Deutsch Evern wieder Bahnsteige angelegt und Nahverkehrszüge halten können. Auch der Nachbarort Melbeck läge im Einzugsbereich einer Bahnhaltestelle Deutsch Evern. Wir bitten die Gemeinde Deutsch Evern, die Samtgemeinde Ilmenau und den Landkreis Lüneburg, sich bei den zuständigen Gremien für die Wiederherstellung des Bahnhaltes Deutsch Evern im SPNV (Schienenpersonennahverkehr) einzusetzen.	Im Zuge der Einführung des Deutschlandtaktes bzw. durch Infrastrukturmaßnahmen könnten freie Kapazitäten genutzt werden, um den Haltepunkt Deutsch Evern zu reaktivieren. Der Landkreis Lüneburg unterstützt diese Maßnahmen und wird den Haltepunkt bei Planungsgesprächen berücksichtigen.	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
35	191	Bürger:in	Zus. Anm.	Erstmal klingt es sehr positiv, dennoch appelliere ich daran, die Stadt Bleckede und ihre umliegenden Dörfer so z.B. Garze, Karze ebenso weiter an die Stadt Lüneburg anzubinden. Dies auch um spätere Zeiten, vielleicht auch mit Nachtbuslinien, denn gerade für junge Menschen ist es aktuell wie eine leichte Abschottung.	Mit dem neuen ÖPNV-Angebot ab dem 01.01.2026 sowie den im NVP genannten Maßnahmen zum weiteren Ausbau des Fahrplanangebotes wird dieser Forderung Rechnung getragen. Insbesondere in Tagesrandzeiten sowie im ländlichen Raum sind Verbesserungen geplant (s. Maßnahmen 1 und 2). Die Erweiterung des ÖPNV-Angebotes in den Schwachverkehrszeiten sollte nach Auffassung des Landkreises jedoch über bedarfsgesteuerte Angebote (wie z. B. das RufMobil) erfolgen und nicht über permanent verkehrende Nachtbaulinien, da für letztere die Nachfrage als zu gering angesehen wird.	teilweise
36	196	Bürger:in	Zus. Anm.	Die Buslinie 5300 nach Neu Darchau- Fähre sollte öfter als ausschließlich im 2 Stundentakt fahren! Sowohl von Lüneburg nach Neu Darchau, als auch umgekehrt.	Auf dem Linienabschnitt zwischen Dahlenburg und Neu Darchau ist aufgrund der Siedlungsstruktur ein vergleichsweise geringes ÖPNV-Nachfragepotenzial zu verzeichnen. Vor diesem Hintergrund hält der Landkreis das heutige Fahrplanangebot (2h-Takt mit einzelnen Zusatzfahrten) grundsätzlich für ausreichend und sieht zunächst keinen Bedarf für eine deutliche Angebotsausweitung. Allerdings strebt der Landkreis an, montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten (ca. 5.45 - 8.45 ab Neu Darchau und 16.40 - 19.40 ab Lüneburg) das Fahrplanangebot auf dem genannten Linienabschnitt auf einen 60min-Takt zu verdichten.	teilweise
73	317	Bürger:in	Zus. Anm.	Da wir hier in Drögennindorf nicht an die reaktivierte Bahnverbindung angeschlossen werden, stellt sich mir die Frage nach der Zukunft unserer Busanbindung. Soderstorf, Amelinghausen und Embsen bekommen einen Bahnanschluss. Da bleiben nicht viele Orte über, die eine verlässliche Busanbindung benötigen. Auch wir wollen pünklich zum Metronom gelangen. Wird parallel zur Bahn weiterhin der 5700 fahren? Ich kann es ehrlicherweise immer noch nicht fassen, dass ich stündlich das Geräusch des durchfahrenden Zuges hören soll! Vielleicht sollten die Verantwortlichen einmal einen Blick nach Dänemark werfen. Dort gibt es ein wunderbares System mit Bedarfshaltestellen. Anhalten, Tür auf, Tür zu und weiter gehts! Es könnte alles so leicht sein. Wer wird übrigens in Rettmer einsteigen? Da fahren andauernd Busse!	Drögennindorf wird auch nach der Reaktivierung der Schienenstrecke Lüneburg - Soltau über einen Busverkehr im heutigen Umfang verfügen. Inwieweit auch Anbindungen an die nächstgelegenen Bahnhöfe erfolgen werden, ist noch nicht abschließend geklärt. Bedarfshalte auf der Schienenstrecke Soltau - Lüneburg sind u. a. aufgrund von fehlenden Fahrzeitreserven nicht möglich. Würde ein Zug an Bedarfshalten Fahrgäste ein-/aussteigen lassen, würde er später am Endbahnhof eintreffen und dort vorgesehene Anschlüsse nicht mehr rechtzeitig erreichen.	teilweise
113	381	Bürger:in	Zus. Anm.	Zurzeit fährt die 5007 im Halbstundentakt bis zur Haltestelle Heinrich-Hille-Straße in Adendorf. Durch naheliegende Bushaltestellen ist auch eine halbstündliche Anbindung bis zum Kreisel am Adendorfer Friedhof möglich. Alle weiteren Haltestellen Schulzentrum, Freibad, Kastanienallee, An der Bünte bis hin zum Wendeplatz in Erbstorf werden außer zu Schulzeiten nur stündlich angefahren. Der Plan ab 2026 sieht vor die Taktung bis zur Heinrich-Hille-Straße auf 20min zu verkürzen. Die Haltestellen zwischen Heinrich-Hille-Straße und Wendeplatz in Erbstorf sollen aber weiterhin nur jedes zweite Mal, also alle 40min angefahren werden. Das halte ich für falsch und fordere mindestens eine halbstündliche Taktung für ganz Adendorf! Es kann nicht sein, das große Gebiete in Adendorf nur eine stündliche Anbindung zum Ortskern bzw. Lüneburg haben! Nicht wenige Einwohner nutzen aus diesem Grund den ÖPNV nicht! Folgend möchte ich hier einige Gründe, aber auch Ideen für Anpassungen aufführen: 1. Viele Menschen sind erst im Alter auf den ÖPNV angewiesen. Für diese ist es schwierig die Pläne zu lesen und die unterschiedlichen Streckenführungen zu begreifen. Es kommt immer wieder vor das Fahrgäste (mobilitätseingeschränkt) am Friedhof in Adendorf stranden, obwohl Sie eigentlich bis Erbstorf fahren wollten. Im Übrigen passiert dies auch vielen jüngeren und ortsfremden Fahrgästen! 2. Wenn man mit dem ÖPNV (5007) zum Einkaufen fahren möchte kommt man zurzeit nur zum Edeka an der Staufenbergstraße. Durch die stündliche Taktung hat man dann dort entweder 20min Zeit seine Erledigungen zu tätigen oder kann knapp 1,5h später wieder in Richtung Erbstorf zu fahren. Eine Erreichbarkeit der anderen Einzelhändler am Kirchweg ist nur bei guter Mobilität möglich! Viele Einwohner aus „Alt" Erbstorf weichen auf die Busse aus Scharnebeck aus. Aus dem Bereich Heinrich-Heine-Siedlung -An der Bünte ist es nicht möglich, die 5007 bis zum Wendeplatz zu nehmen und dort in den Scharnebecker Bus Richtung Loewecenter umzusteigen, da die Zeiten nicht abgestimmt sind! 3. Aus dem Ortskern Adendorf ist es nicht möglich mit dem ÖPNV zu den Einzelhändlern an der Artlenburger Landstraße bzw. Bunsenstraße zu gelangen. Könnte man hier nicht die Streckenführung der 5006 überdenken. Vielleicht könnte man über die Bunsenstraße und Artlenburger Landstraße fahren. 4. Für den Sportbereich (Eishalle, Freibad, Sportplätze) am Scharnebecker Weg ist eine engere Taktung wichtig! Für diesen Bereich wäre es toll, wenn der Bus auch über den Ebensberg, Moorfeld, Meisterweg fahren würde. Ich gehe davon aus, dass viele aus Lüneburg sich eher für die Sportangebote in der Stadt entscheiden, da Sie nur mit einem großen Umweg mit dem ÖPNV zum Scharnebecker Weg kommen. Gerade im Winter ist der Weg vom Ebensberg/ Moorfeld für jüngere kaum mit dem Fahrrad zu bewältigen! Die Busanbindung würde man sicher deutlich bei den Besucherzahlen im Eisstadion oder Freibad merken! 5. Auch für den Sportverein TUS Erbstorf wäre eine Busanbindung aus Adendorf toll. Das dortige Angebot wird immer größer und viele Einwohner aus Adendorf entscheiden sich auch für diesen Sportverein. Darum sollte man dies auf jeden Fall in die Planung mit aufnehmen. Vielleicht sollte man hier auch schon an das später geplante Neubaugebiet der Gemeinde Adendorf denken! Jetzt hat man denke ich eine gute Gelegenheit große Änderungen vorzunehmen oder anzuschieben.	Das Busangebot in Adendorf wird künftig aus drei eigenständigen Buslinien bestehen, die von montags bis freitags jeweils im 60-Minuten-Takt verkehren. Durch die koordinierte Abstimmung der Buslinien entsteht in Adendorf insgesamt ein 20-Minuten-Takt, der eine zuverlässige und regelmäßige Anbindung innerhalb des Ortes gewährleistet Zur besseren Verständlichkeit des Bussystems wird jede Linie künftig als eigene Linie mit klarer Linienführung dargestellt: • Linie 5007 fährt künftig durchgehend bis Erbstorf. • Linie 5017 verkehrt bis zur Robert-Schumann-Straße. • Linie 5027 bedient den Abschnitt bis zur Röntgenstraße. Der Kirchweg wird weiterhin analog zum heutigen Angebot im 60-Minuten-Takt angefahren. Die Haltestellen entlang der Straßen Im Suren Winkel und Sandweg werden künftig im 20/40-Minuten-Takt bedient (zwei Fahrten pro Stunde), was dem derzeitigen Angebot entspricht. Der Bereich Erbstorf und Freibad weist bereits heute ein schwächeres Busangebot als der Ortskern von Adendorf auf. Der zukünftige Einsatz des automatischen Fahrgastzählsystems (AFZS) ermöglicht eine fundierte Prüfung, ob eine Taktverdichtung auf zwei Fahrten pro Stunde in diesem Bereich sinnvoll und bedarfsgerecht ist. Voraussichtlich ab Juni 2026 wird die neue Midibuslinie 5510 eingeführt. Sie verkehrt von Scharnebeck über Adendorf nach Reppenstedt und schafft eine direkte Verbindung vom Ortskern Adendorf zu den Einzelhandelsstandorten entlang der Artlenburger Landstraße. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN prüfen, inwieweit eine Direktverbindung zwischen Ebensberg und Adendorf perspektivisch in Frage kommen könnte. Das Fahrgastpotenzial für diese Verbindung wird im klassischen Linienbusverkehr jedoch als eher gering eingeschätzt – insbesondere vor dem Hintergrund, dass bereits die Hauptverbindung zwischen Ebensberg und Lüneburg eine vergleichsweise niedrige Auslastung aufweist.	teilweise
124	401	LNVG	Zus. Anm.	Hinweis – Umbenennung des Wirtschaftsministeriums Neuer Name: Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen Deckblatt: Als Gültigkeitszeitraum ist 2026 – 20230 genannt. Optimal wäre es, wenn die Gültigkeitsdaten ganz konkret benannt würden; 01.01.2026 – 31.12.2030.	Der Name des Ministeriums wird in der Endfassung des NVP korrigiert; der Gültigkeitszeitraum bleibt unverändert.	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
125	401	LNVG	Zus. Anm.	Es finden sich keine Angaben, wie das Busangebot auf die geplanten Änderungen im SPNV angepasst werden soll (Entfall Wendisch-Evern, und Neetzendorf, sowie Reaktivierung Lüneburg – Soltau).	Der Entfall der Bahnhöfe Wendisch-Evern und Neetzendorf wird auf den straßengebundenen ÖPNV nur geringe Auswirkungen haben, da beide Orte bereits heute über Busverkehre verfügen. Dies gilt insbesondere für Wendisch Evern. Hier sind keine gravierenden Änderungen zu erwarten. Auch Neetzendorf verfügt über ein Rufbus-Angebot, welches ggf. nur in den Hauptverkehrszeiten etwas ausgeweitet werden wird. Im Zuge der Streckenreaktivierung Lüneburg - Soltau wird der Busverkehr dagegen vollständig überplant werden. Ziel wird es sein, die Ortschaften in diesem Raum möglichst direkt mit den Bahnhöfen zu verbinden und dort attraktive Umsteigemöglichkeiten zum SPNV einzurichten. Parallelverkehre von Bahn und Bus sollen vermieden werden. Die Maßnahme 19 wird um diese Aussagen ergänzt.	teilweise
188	422	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Zurzeit fährt die 5007 im Halbstundentakt bis zur Haltestelle Heinrich-Hille-Straße in Adendorf. Durch naheliegende Bushaltestellen ist auch eine halbstündliche Anbindung bis zum Kreisel am Adendorfer Friedhof möglich. Alle weiteren Haltestellen Schulzentrum, Freibad, Kastanienallee, An der Bünte bis hin zum Wendeplatz in Erbstorf werden außer zu Schulzeiten nur stündlich angefahren. Ab 2026 soll die Taktung bis zur Heinrich-Hille-Straße auf 20min verkürzt werden. Die Haltestellen zwischen Heinrich-Hille-Straße und Wendeplatz in Erbstorf sollen aber weiterhin nur jedes zweite Mal, also alle 40min angefahren werden. Das halte ich für falsch und fordere mindestens einen 30min-Takt für ganz Adendorf! Es kann nicht sein, das große Gebiete in Adendorf nur eine stündliche Anbindung zum Ortskern bzw. Lüneburg haben! Nicht wenige Einwohner nutzen aus diesem Grund den ÖPNV nicht! Folgend möchte ich hier einige Gründe, aber auch Ideen für Anpassungen aufführen: 1. In dem Bereich der stündlich angefahren wird, befindet sich auch der geplante Bahnhaltepunkt der Erixx (Lüneburg-Lübeck). Ich gehe davon aus, dass der Erixx die Fahrzeiten nicht an die Buslinie 5007 anpassen wird! Mit der jetzigen stündlichen Taktung ist es kaum möglich aus Adendorf oder Erbstorf mit dem Bus ohne lange Wartezeiten den Bereich um den neuen Bahnhaltepunkt anzufahren! Viele potentielle Fahrgäste werden dadurch höchstwahrscheinlich bei ihren alten Gewohnheiten bleiben. 2. Viele Menschen sind erst im Alter auf den ÖPNV angewiesen. Für diese - sowie für Ortsfremde - ist es schwierig die Pläne zu lesen und die unterschiedlichen Streckenführungen zu begreifen. Es kommt immer wieder vor das Fahrgäste (mobilitätseingeschränkt) am Friedhof in Adendorf stranden, obwohl Sie eigentlich bis Erbstorf fahren wollten. 3. Wenn man mit dem ÖPNV (5007) zum Einkaufen fahren möchte, kommt man zurzeit nur zum Edeka an der Staufenbergstraße. Durch die stündliche Taktung hat man dann dort entweder 20min Zeit seine Erledigungen zu tätigen oder knapp eineinhalbstunden später wieder in Richtung Erbstorf zu fahren. Eine Erreichbarkeit der anderen Einzelhändler am Kirchweg ist nur bei guter Mobilität möglich! Viele Einwohner aus „Alt“ Erbstorf weichen auf die Busse aus Scharnebeck aus. Aus dem Bereich Heinrich-Heine-Siedlung -An der Bünte ist es nicht möglich die 5007 bis zum Wendeplatz zu nehmen und dort in den Scharnebecker Bus Richtung Loewecenter umzusteigen, da die Zeiten nicht abgestimmt sind! 4. Aus dem Ortskern Adendorf ist es nicht möglich mit dem ÖPNV zu den Einzelhändlern an der Artlenburger Landstr. bzw. Bunsenstr. zu gelangen. Vielleicht könnte man die Linie 5006 über die Bunsenstr. und Artlenburger Landstr. führen. 5. Für den Sportbereich (Eishalle, Freibad, Sportplätze) am Scharnebecker Weg ist eine engere Taktung wichtig! Für diesen Bereich wäre es toll, wenn der Bus auch über den Ebensberg, Moorfeld, Meisterweg fahren würde. Ich gehe davon aus, dass viele aus Lüneburg sich eher für die Sportangebote in der Stadt entscheiden, da Sie nur mit einem großen Umweg mit dem ÖPNV zum Scharnebecker Weg kommen. Die Busanbindung würde man sicher deutlich bei den Besucherzahlen im Eisstadion oder Freibad merken! 6. Auch für den Sportverein TUS Erbstorf wäre eine Busanbindung aus Adendorf toll. Das dortige Angebot wird immer größer und viele Einwohner aus Adendorf entscheiden sich auch für diesen Sportverein. Darum sollte man dies auf jeden Fall in die Planung mit aufnehmen. Vielleicht sollte man hier auch schon an das später geplante Neubaugebiet der Gemeinde Adendorf denken! Jetzt hat man denke ich eine gute Gelegenheit große Änderungen vorzunehmen oder anzuschieben.	Das Busangebot in Adendorf wird künftig aus drei eigenständigen Buslinien bestehen, die von montags bis freitags jeweils im 60-Minuten-Takt verkehren. Durch die koordinierte Abstimmung der Buslinien entsteht in Adendorf insgesamt ein 20-Minuten-Takt, der eine zuverlässige und regelmäßige Anbindung innerhalb des Ortes gewährleistet Zur besseren Verständlichkeit des Bussystems wird jede Linie künftig als eigene Linie mit klarer Linienführung dargestellt: • Linie 5007 fährt künftig durchgehend bis Erbstorf. • Linie 5017 verkehrt bis zur Robert-Schumann-Straße. • Linie 5027 bedient den Abschnitt bis zur Röntgenstraße. Der Kirchweg wird weiterhin analog zum heutigen Angebot im 60-Minuten-Takt angefahren. Die Haltestellen entlang der Straßen Im Suren Winkel und Sandweg werden künftig im 20/40-Minuten-Takt bedient (zwei Fahrten pro Stunde), was dem derzeitigen Angebot entspricht. Der Bereich Erbstorf und Freibad weist bereits heute ein schwächeres Busangebot als der Ortskern von Adendorf auf. Der zukünftige Einsatz des automatischen Fahrgastzählsystems (AFZS) ermöglicht eine fundierte Prüfung, ob eine Taktverdichtung auf zwei Fahrten pro Stunde in diesem Bereich sinnvoll und bedarfsgerecht ist. Voraussichtlich ab Juni 2026 wird die neue Midibuslinie 5510 eingeführt. Sie verkehrt von Scharnebeck über Adendorf nach Reppenstedt und schafft eine direkte Verbindung vom Ortskern Adendorf zu den Einzelhandelsstandorten entlang der Artlenburger Landstraße. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN prüfen, inwieweit eine Direktverbindung zwischen Ebensberg und Adendorf perspektivisch in Frage kommen könnte. Das Fahrgastpotenzial für diese Verbindung wird im klassischen Linienbusverkehr jedoch als eher gering eingeschätzt – insbesondere vor dem Hintergrund, dass bereits die Hauptverbindung zwischen Ebensberg und Lüneburg eine vergleichsweise niedrige Auslastung aufweist.	teilweise
190	428	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Die Gemeinde Rullstorf befindet sich mit ihrer ÖPNV-Verkehrsanbindung zwischen Lüneburg und Bleckede. Die Linien 5100 und 5110 sind die regulären Busse, die von unseren Bürger:innen für ihre Fahrten nach und von Lüneburg oder Bleckede (als Endhaltestellen), bzw. für die Fahrten zur Schule hin und zurück genutzt werden. Rullstorf als Flächenort hat dazu einige Ortsteile (Boltersen, Neumühlen, Neu-Rullstorf), die im Rahmen des letzten Mobilitätskonzeptes nur unzureichend angefahren wurden. Die Schülerverkehre nach Scharnebeck sind passend, jedoch die späteren Schülerverkehre nach Schulende zurück in die Ortsteile sind seit dieser Umstellung mit längeren Wartezeiten verbunden. Das liegt an unterschiedlich endenden Schulzeiten der OS am Schiffshebewerk und dem BRG in Scharnebeck. Hier wären Abfahrten zu mehreren für alle Schüler:innen passenden Zeitpunkten zu koordinieren, oder aber die Möglichkeit, in einem kleineren Fahrzeug auch den Schüler:innen mit später endendem Unterricht eine zeitnahe Heimfahrt zu ermöglichen. Das Pilotgebiet Dahlenburg/Bleckede ist sicher ein wichtiges Gebiet, nur leider nimmt es nicht die Probleme des Gebietes der SG Scharnebeck mit seinen vielfältigen Schulen ins Visier, was ebenso wichtig zu betrachten gewesen wäre. In der SG Scharnebeck befinden sich sieben GSen, die OS am Schiffshebewerk und das BRG, jedoch nutzen viele Schüler:innen den Weg nach Bleckede, sodass es auch hier zu Betrachtungen kommen sollte. Insofern wäre auch eine Untersuchung dieses Gebietes von Nutzen für unsere Stellungnahme gewesen. Gerade mit dem Beginn der Ganztagsschule erscheint es uns wichtig, einen zeitnahen Rücktransport mit der Buslinie 5110 nach späten Schulenden nach Hause zu gewährleisten. Da der Verbleib von Schüler:innen in der Schule mit Einführung der Ganztagsschule immer länger wird, sollte das Konzept auch hier Antworten und Möglichkeiten für die Zukunft bieten und aufzeigen.	Der Landkreis nimmt die Anmerkungen und die Kritik an den längeren Wartezeiten im schulbezogenen Linienverkehr zur Kenntnis und wird im Rahmen der Maßnahme 3.2 (Optimierung Schülerbeförderung) prüfen, inwieweit hier Verbesserungen möglich sind. Mit Einführung des Ganztags im Primarbereich wird der Landkreis eine bedarfsgerechte Anpassung des schulbezogenen ÖPNV-Angebotes vornehmen.	teilweise
191	428	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Ebenso ist die Linie 5110 für andere Nutzer wichtig, um nach Lüneburg gelangen zu können, deshalb sollte hier eine engere Taktung als zwei Stunden erfolgen, sodass die Menschen angeregt werden, eher den Bus als das Auto zu nutzen, um zeitgerecht nach Lüneburg und zurück zu kommen. Dieses sollte für den Verkehr unter der Woche, aber auch an den Wochenenden und den Ferienzeiten gelten!	Auf dem Linienabschnitt zwischen Lüneburg und Scharnebeck verkehrt die Linie 5110 montags bis samstags bereits im 1h-Takt, sonntags ganztägig im 2h-Takt. Ein weiterer Ausbau des Fahrplanangebotes ist aus Kostengründen zunächst nicht vorgesehen.	teilweise
195	428	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Eine sichere Anbindung aller Ortsteile im 2-Stunden-Takt über den regulären Busverkehr, sowohl in der Woche als auch am Wochenende und den Ferien!	Als Mindeststandard hat der Landkreis einen ganztägigen 2h-Takt festgelegt. Dieser muss jedoch nicht zwingend über einen regulären Busverkehr abgedeckt werden, sondern kann auch Bedarfsverkehrsangebote erhalten. Aus Sicht des Landkreises ist dies insbesondere im ländlichen Raum mit schwacher Verkehrsnachfrage aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen sinnvoll.	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
196	429	Bürger:in	Zus. Anm.	Viele Bewohnerinnen und Bewohner der Ostheide (insbesondere Dahlenburg) wünschen sich seit Längerem eine direkte Busverbindung nach Bad Bevensen. Eine Teilverbindung besteht bereits – ein Schnittpunkt liegt an der Haltestelle Bavendorf / Im Dorfe. Eine bessere Anbindung an diesen Knotenpunkt würde den öffentlichen Nahverkehr in der Region deutlich verbessern und den Bedürfnissen der Bevölkerung entgegenkommen. Darüber hinaus betrifft dieses Anliegen auch die Schülerbeförderung: Zahlreiche Schülerinnen und Schüler aus Bad Bevensen besuchen die Schule in Marienau. Derzeit werden sie morgens und mittags von ihren Eltern zur Schule gebracht bzw. abgeholt – dies verursacht nicht nur erhöhtes Verkehrsaufkommen, sondern stellt für viele Familien auch eine organisatorische Belastung dar. Daher meine konkrete Anfrage: Besteht die Möglichkeit, in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Gemeinde Uelzen bzw. den zuständigen Verkehrsunternehmen eine Buslinie einzurichten, die morgens von Bad Bevensen nach Bavendorf fährt – mit Anschlussmöglichkeit nach Marienau – und mittags die Rückfahrt ermöglicht?	Aktuell besteht mit der Linie 7076 eine Verbindung zwischen Dahlenburg Bahnhof, Bavendorf und Bad Bevensen. Diese Linie befindet sich in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Uelzen. Zuständig für die Schülerbeförderung der im Landkreis Uelzen lebenden Schhülerinnen und Schüler ist der Landkreis Uelzen als Träger der Schülerbeförderung. Der Landkreis Lüneburg wird gemeinsam mit dem Landkreis Uelzen prüfen, ob ein ÖPNV-Nachfragepotenzial für eine Stärkung dieser Verbindung und eine (Rück-)Verlängerung bis Dahlenburg, Markt besteht. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.**	teilweise
245	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Die langfristige Etablierung des Angebots „Heideshuttle“ (Ring 5) sollte Bestandteil des NVP werden, da das Angebot auch im NVP der Landkreise Harburg und des Heidekreises abgebildet ist und hier eine Vorbild- und Orientierungsfunktion angenommen wird. Des Weiteren ist das Angebot des Heideshuttles als Linienverkehr Teil des ÖPNV und wird nach den zurückliegenden Erhebungen auch tatsächlich als solches genutzt. Es ist somit anzunehmen, dass die Aufnahme im NVP die Genehmigung der Linien bei der LNVG erleichtert. Ebenso kann somit im NVP eine Evaluation und Zielsetzung durchgeführt werden und die Kosten des Heideshuttles im Kapitel 5 „Finanzierung des ÖPNV“ gesondert aufgeführt werden. Mit der Aufnahme des Heideshuttles als Angebot des ÖPNV in den NVP wäre aus Sicht der Hansestadt auch die immer wiederkehrende Finanzierungsfrage geklärt.	Der Anregung wird zugestimmt. Die Fortführung, Erweiterung und Sicherung der Freizeitverkehre wird als **zusätzliche Maßnahme** mit der vorgeschlagenen Forumulierung in den NVP aufgenommen: "Fortführung, Erweiterung und langfristige Sicherung der Freizeitverkehre Im Jahr 2006 nahm im Bereich des Naturparks Lüneburger Heide erstmalig der Heide-Shuttle seinen Betrieb auf. Dieser Bus, der täglich von Juli bis Oktober verkehrt und speziell auf die Freizeit-Belange abgestimmt ist, verbindet auf inzwischen fünf Ringen in den Landkreisen Lüneburg, Harburg und Heidekreis die traditionellen Heide-Orte mit den Grundzentren, den Bahnhöfen und dem Oberzentrum Lüneburg – für alle Fahrgäste kostenlos, klimafreundlich und komfortabel. Finanziert wird das Angebot von den Landkreisen und allen beteiligten Kommunen. Das Angebot wird von den Gästen und Touristen, aber auch gleichermaßen von den Einheimischen für die Freizeit und den Alltag sehr gut angenommen. Das Angebot des Heide-Shuttles ist auch in den kommenden Jahren zu sichern und kundenorientiert weiterzuentwickeln. Dazu gehört die Prüfung und ggf. die Umsetzung von einer Saisonverlängerung (z. B. einem Saisonstart Mitte Juni) sowie die Realisierung weiterer technischer Innovationen (z. B. dem Einsatz von emissionsarmen bzw. -freien Bussen oder die bessere Verschneidung mit anderen Mobilitätsangeboten). Bedingung für die Fortführung des Heide-Shuttle-Ring 5 ist weiterhin eine anteilige Mitfinanzierung des Angebotes durch die Kommunen, die an den Ring 5 angeschlossen sind und in touristischer Hinsicht davon profitieren.	teilweise
246	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Ein durch den Landkreis Lüneburg finanziertes Sozialticket, welches einen Zuschuss zum Deutschlandticket gewährt bzw. ein vergünstigtes Deutschlandticket darstellt, sollte Teil der Maßnahmen des NVP sein. Das Ticket könnte für bestimmte Personengruppen mit Wohnsitz im Landkreis Lüneburg ausgestellt werden. Als Orientierung kann als Beispiel der Landkreis Diepholz genannt werden.	Derzeit werden die hvv-Tarife für die Einzelkarten überarbeitet. Dabei wird auch die Einführung einer "Stadtkarte" geprüft, die für verschiedene Städte im hvv-Verbundgebiet (u. a. Lüneburg) als günstiges Angebot für Gelegenheitsnutzer eingeführt werden könnte. Der Landkreis unterstützt die Prüfung und die Einführung des Tickets, sofern die damit verbundenen Fahrgeldverluste in einem angemessenen Rahmen stehen. Eine weitere Absenkung der Tarife und / oder die Einführung eines Sozialtickets unterstützt der Landkreis nur dann, wenn die damit verbundenen Mindereinnahmen vom Land Niedersachsen ausgeglichen werden.	teilweise
250	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Inkonsistenzen im Text: Der Entwurf weist eine Reihe formaler und inhaltlicher Unstimmigkeiten auf – folgende Beispiele können genannt werden: Auf Seite 53 wird beschrieben, dass der Stadtbusverkehr das gesamte Stadtgebiet erschließt. Das Stadtgebiet ist jedoch lediglich zu 86,3 % (siehe NUMP-Analysebericht) erschlossen. Beispielsweise sind Wilschenbruch und Hagen gar nicht durch den ÖPNV erschlossen. Fehlerhafte Angaben zur Anzahl der StadtRAD-Räder und der Stationen (S. 51: 150 Räder, S. 89: 200 Räder; S. 89 Anzahl der Stationen 29 und nicht 26).	Bezüglich der Erschließung geht es um die grundsätzliche Aussage, dass das Stadtbus-Angebot das Territorium der Stadt grundsätzlich vollkommen abdeckt. Dass in wenigen Bereichen längere Wege zur nächstgelegenen Haltestelle zu verzeichnen sind, wird nicht bestritten. Zur besseren Anbindung dieser Teilbereiche strebt der Landkreis an, Bedarfsverkehre einzurichten, s. Maßnahme 5. Die sich widersprechenden Angaben werden in der Endfassung korrigiert.	teilweise
252	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Vermischung von Bewertung und Maßnahmen: Zahlreiche Inhalte – etwa zur Busbeschleunigung oder zu On-Demand-Angeboten – tauchen lediglich im Kapitel „Bewertung“ auf, finden aber keine Entsprechung im Maßnahmenkatalog. Dadurch entsteht Unklarheit darüber, ob und in welcher Form die Inhalte weiterverfolgt werden sollen.	Das Thema der On-Demand-Angebote ist im Maßnahmenkapitel des NVP bereits dargestellt. Für das Thema der Busbeschleunigung wird der NVP um eine weitere Maßnahme ergänzt. Grundsätzlich wird der Entwurf des NVP überprüft, inwieweit es einer redaktionellen Nachschärfung hinsichtlich einer Trennung von Bewertung und Maßnahmen bedarf.	teilweise
309	523	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Folgende Schwerpunkte möchten wir hervorheben und bitten um Berücksichtigung bei der Weiterentwicklung des ÖPNV´s in der SG Dahlenburg: **1.Abend und Nachtanbindung / Anbindung am Wochenende** In der SG Dahlenburg gibt es kaum Möglichkeiten abends und nachts ohne PKW mobil zu sein. Ein verbessertes Angebot in den Abend- und Nachtstunden ist von großer Bedeutung – vor allem für Schichtarbeiter, die auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, sowie für Jugendliche, die ihre Freizeit außerhalb des Dorfes verbringen möchten. Ein zuverlässiger und sicherer Nahverkehr zu später Stunde würde die Mobilität deutlich erhöhen und gleichzeitig die soziale Teilhabe fördern.	Die regionale Hauptlinie 5300 wird ab dem 01.01.2026 abends eine Stunde länger verkehren. Die letzte Fahrt ab Lüneburg, ZOB startet dort dann an allen Wochentagen um 21.40. Für Fahrten zu späteren Zeitlagen sind bedarfsorientierte Angebote vorhanden, die weiter optimiert werden (vgl. Maßnahme 2). Für Permanentfahrten nach 22:00 Uhr sieht der Landkreis Lüneburg keinen Bedarf.	teilweise
311	523	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	**3.Anpassung der Wartezeiten bei den Schulbussen** Die Grundschulkinder haben lange Wartezeiten nach Schulschluss, da der Bus zunächst die Kinder an der Oberschule abholt. Die jüngeren Kinder müssen während der Wartezeit betreut werden. Eine Umkehrung der Abholung würde die Betreuung an der Grundschule vereinfachen.	Für die Fürstenwall-Grundschule in Dahlenburg bestehen zu allen Zeiten, zu denen der Unterricht beginnt und endet, Verbindungen, deren Wartezeiten den in der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg gesetzten Rahmen von 30 Minuten nicht überschreiten. Die Haltestellen an der Grundschule und an der Oberschule in umgekehrter Reihenfolge zu bedienen würde aufgrund der Einbahnstraßenregelungen im Bereich der Grundschule zu Problemen bei den Linienwegen führen. Mit Umsetzung der Maßnahme 3.1 wird eine Überplanung der Schülerverkehre in diesem Bereich erfolgen. Diese wird in enger Abstimmung mit den betroffenen Schulen und unter Berücksichtigung der dort vorhandenen Notwendigkeiten erfolgen.	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
320	532	Verband	Zus. Anm.	**Regionalbusverkehr Raum Bleckede** •Taktung und Fahrplanerweiterung: In den Hauptverkehrszeiten ist ein 30-Minuten-Takt zwischen Bleckede und Lüneburg notwendig. Die Verbindungen sollten durch Bus (5100) sowie die in Betrieb zu nehmende Bahnstrecke ergänzt werden. Es ist wichtig, den Fahrplan auch in den späten Abendstunden zu erweitern, z.B. mit Abfahrten ab Lüneburg um 20:40, 22:40, 0:40 Uhr sowie ab Bleckede um 21:40 und 23:40 Uhr. Diese Fahrplanerweiterung würde insbesondere jüngeren Menschen ermöglichen, kulturelle Veranstaltungen, Kino, Theater oder Treffen mit Freunden zu besuchen. •Verbindung nach Hitzacker: Die Buslinie über Walmsburg nach neu Darchau sollte nach Hitzacker verlängert werden, um eine bessere Anbindung zu erreichen. •Fahrplanoptimierung: Der Takt für Fahrten nach Dahlenburg sollte verbessert werden, um zuverlässigere und häufigere Verbindungen zu schaffen. •Anbindung nach Norden: Die Anbindung des Fähranlegers in Neu Bleckede an die Bahnlinie in Boizenburg oder Brahlstorf sollte priorisiert werden, um eine nahtlose Mobilität zu gewährleisten und den Anwohnern in Neu Bleckede und Amt Neuhaus attraktive Möglichkeiten zu bieten.	Da mit der Einführung kürzerer Taktzeiten - insbesondere in den Hauptverkehrszeiten - erhebliche Mehrkosten verbunden wären, strebt der Landkreis eine deutliche Angebotsausweitung auf der Linie 5100 aktuell nicht an. Allerdings wird ab dem 01.01.2026 das Fahrplanangebot am Abend um eine Stunde erweitert. Die letzte Fahrt von Bleckede nach Lüneburg findet dann um 20:48 statt, in Gegenrichtung fährt der Bus um 21.40 am ZOB Lüneburg ab. Für Fahrten zu späteren Zeitlagen sind bedarfsorientierte Angebote vorhanden, die weiter optimiert werden (vgl. Maßnahme 2). Für Permanentfahrten nach 21.00 / 22:00 Uhr sieht der Landkreis Lüneburg keinen Bedarf. Zwischen Bleckede und Neu Darchau verkehren die Linie 5110 (bisher 5101) sowie die Rufbuslinien 5153 und 5154 (bisher ebenfalls Linie 5101). Dort besteht mit der Linie 8000 des Landkreises Lüchow-Dannenberg Anschluss nach Hitzacker und teilweise weiter nach Dannenberg und Lüchow. Im Zuge des Projektes Verbesserung der touristischen Mobilität in der Biosphärenregion Elbe-Schaalsee (BioReNat) wurde empfohlen, diese Verbindung für touristische Bedarfe zu stärken und eine durchgehende Verbindung ohne Umstieg in Neu Darchau zu schaffen. Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Mit dem Nahverkehrsplan 2018-2023 wurde zwischen Dahlenburg und Bleckede die Linie 5335 eingerichtet, die montags bis samstags im Zweistundentakt verkehrt und zusätzlich über ein schulbezogenes Fahrtenpaar verfügt. Eine Evaluation dieser Linie im Jahr 2023 hat ergeben, dass diese von Fahrgästen kaum genutzt wird. Daher wurde die Linie 5335, mit Ausnahme des schulbezogenen Fahrtenpaares, von Permanent- auf Rufbusfahrten umgestellt. Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan wird die Linie 5335 die Liniennummer 5354 erhalten und auch sonn- und feiertags als Bedarfsverkehr verkehren. Für eine weitere Stärkung sieht der Landkreis Lüneburg aufgrund der 2023 vorgenommenen Evaluation keinen Bedarf. Mit der Rufbuslinie 5504 besteht bereits eine Anbindung zwischen Neu Bleckede und dem Bahnhof in Boizenburg. Eine Anbindung von Neu Bleckede zum Bahnhof in Brahlstorf besteht mit Umstieg in Neuhaus, ZOB mit den Linien 512 oder 5504 zwischen Neu Bleckede und Neuhaus und der Rufbuslinie 5505 zwischen Neuhaus und Brahlstorf. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als zuständige Straßenbaulastträgerin baut im dritten Quartal 2025 eine Haltestelle in Neu Bleckede am Fähranleger. Nach Fertigstellung der Haltestelle wird diese von den Linie 512 und 5504 angefahren werden, um den Fähranleger besser anzubinden und eine nahtlose Mobilität zu gewährleisten.	teilweise
321	532	Verband	Zus. Anm.	**Busbeschleunigung** •Die Reaktion der Ampelschaltung auf Busankünfte auf der bestehenden Busspur in der Dahlenburger Landstraße in Lüneburg muss eingerichtet werden, um Verzögerungen zu vermeiden. Zur Zeit gehen auf Grund der fehlenden Vorrangschaltung 2 bis 3 Minuten Fahrzeit verloren da die Busse mindestens an zwei Ampeln halten müssen. Durch die sehr kurzen Grünphasen für die Busse können häufig nicht alle Busse die Ampel passieren und müssen dann sehr lange auf die nächste Busgrünphase, die sehr kurz ist, warten. •Die Ampelvorrangschaltung an der Kreuzung Bleckeder Landstraße/Zufahrt Bahnhof ist eine sinnvolle Maßnahme nach erfolgtem Einmündungsumbau und der Straßensanierung um die Pünktlichkeit und Effizienz des Busverkehrs zu verbessern.	Alle Busse (Kleinbusse ausgenommen) der MOIN GmbH und der von ihrem beauftragten Subunternehmer werden mit Endgeräten für die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Lichtsignalanlage zur Busbeschleunigung ausgestattet. Der Landkreis spricht sich grundsätzlich für die Busbeschleunigung aus. Für die Umrüstung der Lichtsignalanlagen sind jedoch die Kommunen zuständig. Speziell für die Beschleunigung der Busverkehre in der Hansestadt Lüneburg mittels Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen wird eine zusätzliche Maßnahme in den NVP aufgenommen: "Busbeschleunigung im Stadtverkehr Der ÖPNV in Lüneburgs Stadtgebiet ist straßengebunden. Aus den Untersuchungen des Mobilitätsgutachtens für die Zukunft des ÖPNV im Landkreis Lüneburg geht hervor, dass es dabei häufig zu Verspätungen mit mehr als 5 Minuten kommt (Datenbasis 2023). Dies gilt insbesondere für die Haltestellen „Am Sande", „ZOB" und einer Anzahl weiterer Haltestellen zwischen dem Bahnhof und Adendorf. Um die Reisezeiten und die Fahrplanstabilität positiv beeinflussen zu können, ist eine passende Busbeschleunigung mit Hilfe von digitalen Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen (LSA) ein probates Mittel. Für die technische Umsetzung ist es notwendig, dass alle von der MOIN eingesetzten Linienbusse in der Lage sind, die bereits von der Hansestadt installierten LSA mit Bevorrechtigungsschaltung ansteuern zu können. Gleichzeitig muss eine Bewertung stattfinden, welche der vorhandenen LSA mit Bevorrechtigungsschaltung tatsächlich einen positiven Effekt auf die Zuverlässigkeit des ÖPNVs erzielen. Der positive Effekt könnte ausbleiben, wenn neben der LSA-Ansteuerung nicht auch noch eine bauliche Busbeschleunigung vorhanden sein sollte. In einem Pilotprojekt testen Feuerwehrfahrzeuge bis zum Frühjahr 2026 an ausgewählten Verkehrskreuzungen der Hansestadt, wie die Technik zur Ampelpriorisierung im Alltag funktioniert. Die Ergebnisse der Testphase sollen in die Bewertung zur Busbeschleunigung einfließen. Die Umsetzung von Busbeschleunigungen soll in enger Zusammenarbeit zwischen Hansestadt und Landkreis Lüneburg sowie der MOIN erfolgen."	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
322	532	Verband	Zus. Anm.	**ASM-Nachtverkehr** •Der hohe Preis des ASM-Nachtverkehrs erschwert eine breite Nutzung. Hier wäre eine Kostenreduktion oder eine stärkere Subventionierung wünschenswert. •Der Mangel an Abend-/Nachtverbindungen aus dem Landkreis nach Lüneburg ab 19:40 ist ein großes Problem, das die Mobilität insbesondere für Berufstätige, Studierende und Jugendliche einschränkt. Eine Ausweitung des Abend-/Nachtverkehrs ist dringend notwendig.	Das heutige ASM-Angebot, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, wird aktuell überarbeitet. Der Landkreis wird im Rahmen der Überarbeitung auch die Tarifgestaltung überprüfen und ggf. verändern. Grundsätzlich hält der Landkreis bei Bedarfsverkehren wie dem ASM oder On Demand-Verkehren jedoch an einem Komfortzuschlag fest, da diese Verkehre über besondere Qualitäten verfügen (z. B. Haustürbedienung), die der Linienverkehr nicht bietet. Ab dem 01.01.2026 wird das Fahrplanangebot auf den regionalen Hauptlinien am Abend um eine Stunde erweitert. Die letzte Fahrt in Richtung Lüneburg findet dann gegen 20:45 statt, in Gegenrichtung fahren die Busse gegen 21.40 am ZOB Lüneburg ab. Für Fahrten zu späteren Zeitlagen sind bedarfsorientierte Angebote vorhanden, die weiter optimiert werden (vgl. Maßnahme 2). Für Permanentfahrten nach 21.00 / 22:00 Uhr sieht der Landkreis Lüneburg keinen Bedarf.	teilweise
324	532	Verband	Zus. Anm.	**Information über ÖPNV** •Es fehlen übersichtliche und Aussagekräftige Informationen zu den unterschiedlichen Möglichkeiten der Personenbeförderung.In der Regel sind die Möglichkeiten sich im Landkreis mit dem ÖPNV zu bewegen nicht bekannt. Gerade ältere Mitbürger*innen benötigen ein gedrucktes Informationsblatt.	Der Landkreis und die MOIN werden zusammen im kommenden Jahr das gesamte ÖPNV-Angebot intensiv über verschiedene Kanäle bewerben. Die Anregung zur Bereitstellung von gedruckten Fahrplänen ist grundsätzlich nachvollziehbar. Allerdings geht der Landkreis davon aus, dass es gerade durch die Neuausrichtung des Verkehrsangebotes im ersten Halbjahr 2026 kurzfristig zu nachträglichen Fahrplanoptimierungen kommen wird. Gedruckte Fahrpläne wären damit sehr schnell veraltet. Vor diesem Hintergrund setzen Landkreis und MOIN auf die tagesaktuelle Information vor allem über digitale Kanäle und Pressemitteilungen.	teilweise
328	532	Verband	Zus. Anm.	**Zuverlässigkeit beim Rufbussystem der VLP durchsetzen!** Das Rufbussystem in Durchführung durch die VLP funktioniert nach wie vor nicht reibungslos. Wir fordern mehr Transparenz hinsichtlich der tatsächlichen Situation – auch als Handhabe für eine bessere Steuerbarkeit des Angebots durch den Landkreis Lüneburg. •Zuverlässigkeit durchsetzen: Bei wiederholten Fahrtausfällen oder Angebotsstreichungen durch die VLP braucht es Konsequenzen – etwa Vertragsstrafen oder verpflichtende Ersatzbeförderung, beispielsweise per Taxi. •Transparenz schaffen: Bürgerinnen und Bürger sollten die Möglichkeit haben, Fahrt-Ausfälle zu melden. So lassen sich Ausmaß und finanzielle Schäden für unseren Landkreis dokumentieren. •App nutzerfreundlich gestalten: Der Buchungsprozess in der VLP-App ist kompliziert. Wenn eine Fahrt nicht durchgeführt wird, muss eine Alternative angezeigt und angeboten werden. •Mehr Kontrolle durch den Landkreis: Die Buchung des Rufbusangebots für Amt Neuhaus soll künftig auch über die Systeme der KVG erfolgen können. So behält der Kreis die Kontrolle und einen transparenten Überblick.	Für das Teilnetz 4 bestehen Überlegungen, auch dort die allgemeine Vorschrift aufzuheben und die MOIN GmbH mit der Durchführung des ÖPNV zu betreuen. Die gewünschte Kontrolle sowie die Buchung über eine einheitliche Plattform wird damit gewährleistet sein. Ab dem Zeitpunkt der Übernahme der ÖPNV-Angebote (Linienverkehr und Bedarfsverkehr) im Amt Neuhaus durch die MOIN wird eine andere Buchungs-App zum Einsatz kommen, die benutzerfreundlicher sein wird. Eine Sanktionierung des Verkehrsunternehmens bei abgelehnten Fahrtwünschen wird vom Landkreis jedoch nicht unterstützt.	teilweise
353	544	Bürger:in	Zus. Anm.	Eine wünschenswerte halbstündige Verbindung von im Bereich Lüneburg nach Salzhausen, dem zentralen Standort für viele Einkaufsmärkte des täglichen Bedarfs. Ohne diese verbesserten Verbindungen sind die Bürger weiter auf die Benutzung des eigenen Autos angewiesen, wenn die überhaupt vorhanden ist. Diese Verbesserung leitet sich auch den Sonderlinienverkehren nach 43 PBefG ab. Diese müssen regelmäßige Beförderungen für den Besuch von Märkten (Marktfahrten) und auch Theaterbesuche ermöglichen (siehe S.51 Konzept). Diese Verbesserung sollte auch in den Abendstunden nach 21 Uhr ausgeweitet werden, damit die kulturelle Teilhabe zu mindestens in Lüneburg mit planbaren Fahrten des ÖPNV möglich ist, wenn nicht sogar Besuch der innenstadtnahen Theater in Hamburg möglich wäre bei Abfahrten in Lüneburg nach 21 Uhr. Diese Verbesserung in den Abendstunden ist auch im Konzept auf S.92 angedacht, weil die Anbindung an den RE3 fehlt.	Der Landkreis Lüneburg sieht für die regionalen Hauptlinien wie die Linie 5200 montags bis Samstagnachmittag einen 1h-Takt vor, am Samstagnachmittag sowie sonntags einen 2h-Takt. Da mit der Einführung kürzerer Taktzeiten - insbesondere in den Hauptverkehrszeiten - erhebliche Mehrkosten verbunden wären, strebt der Landkreis eine deutliche Angebotsausweitung auf der Linie 5200 aktuell nicht an. Allerdings verkehren die Busse am Abend eine Stunde länger: Die letzte Fahrt ab Lüneburg, ZOB startet an allen Wochentagen zukünftig gegen 21.40. Für Fahrten zu späteren Zeitlagen sind bedarfsorientierte Angebote vorhanden, die weiter optimiert werden (vgl. Maßnahme 2). Für Permanentfahrten nach 22:00 Uhr sieht der Landkreis Lüneburg keinen Bedarf.	teilweise
357	545	Bürger:in	Zus. Anm.	Haltestellenausstattung ÖPNV: Die Ausstattung mit sicheren Fahrradabstellplätzen sollte nach Kategorien der Haltestellen (z.B. wichtige Haltestelle - überdachte Fahrrad-/E-Bike Abstellanlage mit ausreichenden Plätzen, Standardhaltestelle – einfache Abstellanlage) erfolgen. Eine Fahrradmitnahme (vorzugsweise kostenfrei) im ÖPNV fehlt leider gänzlich im NVP.	Der Landkreis unterstützt die Einrichtung von Mobilitätstationen (Maßnahme 11), die u. a. über B&R-Anlagen verfügen werden. Dabei sollen zunächst vorrangig solche Haltestellen mit Mobilitätsstationen ausgestattet werden, die über ein hohes Fahrgastaufkommen verfügen und / oder die Funktion einer wichtigen Umstiegshaltestelle haben. Weitere Empfehlungen zu Fahrradabstellanlagen enthalten das Radverkehrskonzept des Landkreises sowie die Radverkehrsstrategie der Hansestadt Lüneburg. Der Landkreis lehnt aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse in den Bussen eine Mitnahme von mehr als zwei normalen Fahrrädern ab. Eine Mitnahme der noch größeren Lastenräder oder von Fahrrädern mit Anhänger wird grundsätzlich ausgeschlossen. Fahrradträger am Heck der Fahrzeuge werden ebenfalls abgelehnt, da das Auf- und Abladen zeitaufwändig wäre und die korrekte Befestigung der Fahrräder nicht gewährleistet werden könnte.	teilweise
376	A4	Verband	Zus. Anm.	Der ÖPNV ist im Landkreis Lüneburg wesentlich zu verbessern. Neben den neu zu schaffenden und zu verbessernden Schienenverbindungen ist vor allem auch der Busverkehr systematisch zu optimieren. Dazu gehört eine Taktverdichtung, eine Überarbeitung der Linien, die Anbindung aller Orte, Ortsteile und Stadtteile ab einer gewissen Größe (siehe Modell der Schweizer Kantone Zürich und Bern) sowie die Zurverfügungstellung von ÖPNV-Angeboten zu jeder Tages- und Nachtzeit durch Nutzung unterschiedlicher Formen des öffentlichen Personenverkehrs. Ziel sollte die Umsetzung einer Mobilitätsgarantie sein: jede*r sollte zu jeder Zeit an jedem Ort ohne eigenen Pkw mobil sein können. Ein gut ausgebauter ÖPNV mit einer Vielzahl angepasster Bedienformen ist zentral zur Einlösung dieses zu verabschiedenden Versprechens. Die verschiedenen Formen des öffentlichen Verkehrs sollten dabei möglichst passgenau und entsprechend des jeweiligen Anwendungsfalls greifen, möglichst ohne Mehraufwand auf der Seite der Nutzenden des ÖPNV zu erzeugen.	Der Landkreis strebt einen Ausbau des ÖPNV-Angebotes an. Dazu sind im NVP eine Reihe von Maßnahmen aufgeführt worden. Ein "Rund-um-die-Uhr-Angebot" wird jedoch in den kommenden Jahren nicht angestrebt, da in den Nachtstunden aufgrund der sehr geringen Nachfrage kein angemessenes Kosten-Nutzen-Verhältnis vorliegt.	teilweise
380	A4	Verband	Zus. Anm.	Der öffentliche Personenverkehr erfüllt direkt Bedürfnisse nach Mobilität und damit auch der Teilhabe an der Gesellschaft. Er sollte für die Nutzenden kostenfrei werden, eine Finanzierung sollte also indirekt über Steuereinnahmen erfolgen. Das 9€-Ticket und das Deutschlandticket waren und sind gute erste Schritte in diese Richtung. Eine weitere Verteuerung des Deutschlandtickets ist kontraproduktiv für die beschriebenen Ziele. Menschen ohne oder mit geringem Einkommen muss ein Sozialticket zur Verfügung gestellt werden. Wenn das weiterhin nicht auf Bundes- oder Niedersachsenebene erfolgt, so muss der Landkreis Lüneburg das Sozialticket finanzieren, wie es auch andere Landkreise machen. Nur so kann die mobilitätsbedürftige Teilhabe auch von Menschen mit geringem oder ohne Einkommen sichergestellt werden.	Auf eine grundsätzliche Änderung der ÖPNV-Finanzierung hat der Landkreis Lüneburg nur äußerst geringe Einflussmöglichkeiten, da hierfür die Unterstützung von Bund und Land erforderlich wäre. Ebenso hat der Landkreis begrenzte Möglichkeiten, neue Tarifangebote einzuführen, da hierfür die Zustimmung des hvv erforderlich wäre. Eine weitere Absenkung der Tarife und / oder die Einführung eines Sozialtickets unterstützt der Landkreis nur dann, wenn die damit verbundenen Mindereinnahmen vom Land Niedersachsen ausgeglichen werden.	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
384	A4	Verband	Zus. Anm.	Es hat die schnellst mögliche und damit wesentlich beschleunigte Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNV im Landkreis Lüneburg zu erfolgen. Wie im Entwurf beschrieben, musste die vollständige Barrierefreiheit bereits bis zum 1.1.2022 umgesetzt worden sein laut Personenbeförderungsgesetz. Die Benennung und Begründung der konkreten Ausnahmen von dieser Regel, wie gesetzlich gefordert, ist – soweit wir das gesehen haben – noch nicht im Entwurf erfolgt und muss nachgeholt werden.	Der Landkreis unterstützt die Forderung nach Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV. Im Bereich der Fahrzeuge hat er über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag mit der MOIN entsprechende Vorgaben gemacht. Der barrierefreie Umbau von Haltestellen liegt jedoch in der Regel nicht in seinem Zuständigkeitsbereich. Hier sind die jeweiligen Straßenbaulastträger (häufig die Kommunen) gefordert. Die Benennung von Ausnahmen wird unter Federführung des Landkreises erfolgen. Die Ergebnisse werden jedoch nicht im NVP, sondern separat dokumentiert.	teilweise
386	A4	Verband	Zus. Anm.	In alle Fahrzeuge sollen Menschen mit Rollstuhl ohne fremde Hilfe einsteigen können.	Die MOIN wird ab 2026 ausschließlich Solo- und Gelenkbusse in Niederflur- oder LowEntry-Bauweise einsetzen, die an der zweiten Tür über eine Klapprampe verfügen werden. Damit wird der Zugang zu den Fahrzeugen für Menschen im Rollstuhl sichergestellt sein. Für die Betätigung der Klapprampe wird allerdings die Hilfe einer weiteren Person erforderlich sein. Gleiches gilt sinngemäß für die Mitnahme von Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer in kleineren Fahrzeugtypen.	teilweise
404	A4	Verband	Zus. Anm.	Die Buslinie zwischen Lüneburg und Deutsch Evern über die Tiergartenstraße soll reaktiviert werden. Diese bestand bis 2019. Es wohnen dort viele Menschen, die vom Busverkehr weitestgehend abgeschnitten sind. Es könnte abwechselnd jeder zweite Bus (wie die Linie 5020) über die Route Lüneburg ZOB - Rote Schleuse - Deutsch Evern/Petersberg - Friedhof - Schillerstr. - ehem. Bahnhof - Triftstr. zur Endstation Schützenstraße, und andererseits von Lüneburg ZOB über Rote Schleuse - Deutsch Evern/Am Tiergarten - Tiergartenstraße - Triftstraße zur Endstation Schützenstraße verkehren. Für letztere Verbindung könnte die Linien-Nr. 5021 lauten. So wäre der nahezu flächendeckende Einzugsbereich im Nahverkehr in Deutsch Evern wieder hergestellt. Die Wiederherstellung der Buslinie Lüneburg - Deutsch Evern (und Gegenrichtung) über den Streckenast Am Tiergarten / Tiergartenstraße ist deshalb wichtig, weil vor allem im Umfeld der Haltestelle „Tiergartenstraße“ viele ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen (aber auch Schulkinder) wohnen, die sich wieder eine nahegelegene Haltestelle wünschen und auch ein Fahrgastpotenzial für den ÖPNV bedeuten. Es soll eine Buslinie von Lüneburg ZOB über Wendisch Evern und Deutsch Evern nach Lüneburg ZOB (und in Gegenrichtung) wieder hergestellt werden, evtl. in Kombination mit den Linien 5014 und 5020. Eine solche Busverbindung bestand bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019.	<u>Anbindung Tiergartenstraße:</u> Der Landkreis Lüneburg und die MOIN prüfen, inwieweit der Bereich an der Haltestelle Deutsch Evern, Tiergartenstraße, künftig durch den klassischen Linienverkehr erschlossen werden kann. Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen. <u>Wiederherstellung der Ringlinienführung LG - WE - DE - LG:</u> Die Linie 5020 stellt die Anbindung von Deutsch Evern an den schnellen Metronom nach Hamburg sicher. Für Wendisch Evern übernimmt diese Aufgabe die Linie 5021. Die Einführung eines Ringverkehrs für den Bereich Deutsch Evern und Wendisch Evern hätte den Nachteil, dass entweder nur eine der beiden Gemeinden einen direkten Anschluss an den Metronom erhält oder sich die Fahrzeiten zum Metronom deutlich verlängern würden. Eine Wiederherstellung der Ringlinienführung wird daher als nicht sinnvoll angesehen.	teilweise
406	A4	Verband	Zus. Anm.	Auch Lauenburg sollte von Bussen des Landkreises Lüneburg angefahren werden – das wäre eine sinnvolle bundeslandübergreifende Verbindung.	Der Landkreis sieht einen Bedarf für eine ÖPNV-Anbindung nach Lauenburg, daher findet sich im NVP auch ein entsprechender Vorschlag (Verlängerung Linie 5900). Eine inzwischen erfolgte Prüfung der MOIN hat jedoch ergeben, dass bei einer Verlängerung der Linie 5900 keine zuverlässige Betriebsstabilität gewährleistet werden könnte. Verspätungen, z. B. aufgrund der Anschlusssicherung am Bf. Lüneburg oder infolge von Baustellen, würden sich aufgrund der minimalen Wendezeiten in Lauenburg auf die Folgefahrten übertragen und hier zu Anschlussverlusten führen. Statt einer Verlängerung der Linie 5900 soll daher ein Rufbus-Angebot im 2h-Takt nach Lauenburg eingerichtet werden. Voraussetzung für die Umsetzung ist eine territoriale Mitfinanzierung des Kreises Hzgt. Lauenburg. **<u>Ein entsprechender Prüfauftrag wird in den NVP aufgenommen.</u>**	teilweise
410	A4	Verband	Zus. Anm.	Das gesamte ÖPNV-Angebot soll möglichst einfach über eine angebotsübergreifende App sowie Webseite genutzt werden können. Diese soll jeweils die sinnvollste Variante je nach Ort und Zeit vorschlagen (inkl. On-Demand-Verkehr). Es ist wichtig, dass es gleichzeitig keinen indirekten Zwang zur Nutzung der App gibt, alle Möglichkeiten also auch ohne die App bzw. Smartphone genutzt werden können. So sollen Buchungen und Information auch über eine Webseite sowie per Telefon, an Automaten oder in der Mobilitätszentrale möglich sein. Die App solle möglichst datensparsam arbeiten und möglichst wenig proprietäre Softwareelemente verwenden.	Die Vertriebsstrategie wird federführend vom hvv festgelegt, der verstärkt auf digitale Kanäle, insbesondere App-basierte Lösungen, setzt. Diese Ausrichtung wird vom Landkreis unterstützt. Die Möglichkeit, sich telefonisch oder in der Mobilitätszentrale zu informieren oder Fahrkarten zu kaufen, soll nach Auffassung des Landkreises zwar erhalten bleiben, der Schwerpunkt sollte hier allerdings auf einer umfassenden Beratung liegen, nicht auf einem einfachen Fahrkartenverkauf oder Fahrplanauskünften, die auch über Apps oder Websites möglich wären.	teilweise
418	A4	Verband	Zus. Anm.	Für die Sicherung von Fahrrädern, Rollatoren, Kinderwagen und anderen Gefährten sind Sicherungsgurte an den Wänden vonnöten (wie in der Bahn).	Die Sicherung von Rollstühlen ist auf den gekennzeichneten Flächen gemäß ECE-Norm R 107 vorgesehen. Zusätzliche Gurte für Rollatoren, Kinderwagen, etc. sind nicht vorhanden.	teilweise
421	A4	Verband	Zus. Anm.	Alle Busse sollen mit Fahrgastzählsystemen ausgestattet sein und die Informationen laufend zur Optimierung des Betriebs ausgewertet und öffentlich gemacht werden. Das soll über eine Online- Plattform erfolgen sowie über mindestens jährliche Berichte im Ausschuss für Mobilität des Landkreises Lüneburg.	Alle Busse der MOIN werden ab 2026 mit entsprechenden Fahrgastzählsystemen ausgestattet werden. Eine Auswertung der Zahlen erfolgt kontinuierlich. Eine Berichterstattung in den politischen Gremien wird angestrebt, eine allgemeine Veröffentlichung nicht.	teilweise
430	A4	Verband	Zus. Anm.	In den Bussen soll es jeweils möglichst große Monitore mit deutlicher Schrift geben, auf denen die nächsten paar Haltestellen sowie die Zielhaltestelle angezeigt werden. Ergänzend wären eine Anzeige der Uhrzeit, der Verspätung sowie der Umstiegsmöglichkeiten und deren Verspätungen hilfreich. Es sollen keine Informationen angezeigt werden, die keinen Zusammenhang mit der öffentlichen Mobilität haben, so z. B. keine Werbung.	Alle Busse (Kleinbusse ausgenommen) der MOIN GmbH und der von ihrem beauftragten Subunternehmer werden mit 29 Zoll großen Monitoren zur Fahrgastinformation ausgestattet. Informationen, z. B. die nächsten angefahrenen Haltestellen sowie die Zielhaltestelle, sollen auf den Monitoren angezeigt werden. An wichtigen Umsteigeknoten, z. B. Bahnhof Lüneburg, werden auch Umstiegsmöglichkeiten angezeigt werden. Ein Verzicht auf die Einblendung von Werbung an den Monitoren würde zu Einnahmeausfällen führen, die seitens des Landkreises kompensiert werden müssten. Aus diesem Grund sprechen sich sowohl der Landkreis Lüneburg als auch die MOIN GmbH gegen diesen Vorschlag aus.	teilweise
432	A4	Verband	Zus. Anm.	In allen Bussen, nicht nur in denen, die direkt der MOIN gehören, sondern auch bei Bussen der beauftragten weiteren Unternehmen, sollen elektronische Geräte zur Busbeschleunigung an Ampeln verbaut sein. Alle Ampeln, die auf Wegen des ÖPNV liegen, sollen entsprechend ausgerüstet werden, um eine Vorrangschaltung des Busverkehrs zu ermöglichen.	Alle Busse (Kleinbusse ausgenommen) der MOIN GmbH und der von ihrem beauftragten Subunternehmer werden mit Endgeräten für die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Lichtsignalanlage zur Busbeschleunigung ausgestattet. Der Landkreis spricht sich grundsätzlich für die Busbeschleunigung aus, für die Umrüstung der Lichtsignalanlagen sind jedoch die Kommunen zuständig. Speziell für die Beschleunigung der Busverkehre in der Hansestadt Lüneburg mittels Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen **<u>wird eine zusätzliche Maßnahme in den NVP aufgenommen.</u>**	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
434	A4	Verband	Zus. Anm.	Die im Nachhaltig Urbanen Mobilitätsplan (NUMP) der Hansestadt Lüneburg vorgeschlagenen Maßnahmen zur Busbeschleunigung sollen umgesetzt werden.	Der Landkreis spricht sich für Maßnahmen zur Busbeschleunigung aus. Die Zuständigkeit für derartige Maßnahmen liegt in diesem Fall bei der Stadt Lüneburg, die für die Umsetzung gemäß den Aussagen im NUMP verantwortlich ist. Eine Beschleunigung der Busverkehre in der Hansestadt mittels Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen **wird als zusätzliche Maßnahme in den NVP aufgenommen**:	teilweise
442	A5	Organisation	Zus. Anm.	Auch eine barrierefreie Gestaltung des ÖPNV, sowohl in Bezug auf Infrastruktur als auch auf Informationsangebote (visuell und auditiv), ist für viele Studierende von großer Bedeutung.	Der Landkreis unterstützt die Forderung nach Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV. Im Bereich der Fahrzeuge hat er über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) mit der MOIN entsprechende Vorgaben gemacht. Der barrierefreie Umbau von Haltestellen liegt jedoch in der Regel nicht in seinem Zuständigkeitsbereich. Hier sind die jeweiligen Straßenbaulastträger (häufig die Kommunen) gefordert. Die Gestaltung der Informationsangebote liegt überwiegend in der Verantwortung des hvv, der Vorgaben zum barrierefreien / -armen Design berücksichtigt.	teilweise
444	A5	Organisation	Zus. Anm.	Wir fordern den gezielten Ausbau von Vorrangschaltungen und Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs.	Der Landkreis spricht sich grundsätzlich für die Busbeschleunigung aus, für die Umrüstung der Lichtsignalanlagen sind jedoch die Kommunen zuständig. Speziell für die Beschleunigung der Busverkehre in der Hansestadt Lüneburg mittels Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen **wird eine zusätzliche Maßnahme in den NVP aufgenommen.**	teilweise
458	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Mobilität ist die Grundlage für die gesellschaftliche Teilhabe von Seniorinnen und Senioren. Dafür ist der ÖPNV das wichtigste Verkehrsmittel vor Fahrrad, SPNV, DB und Auto. Deshalb ist für uns wichtig:** • Verlässlichkeit (Pünktlichkeit) des ÖPNV • Fahrplan täglich von 06:00–24:00 Uhr • Attraktive Taktzeiten • Gute Verknüpfung mit DB, SPNV und anderen Buslinien in Stadt und Region Lüneburg • In den Randzeiten Bedienung durch ASM und Nachtlinien • Barrierefreie Haltestellen mit ausreichend Sitzgelegenheiten, höhengleichen Einstiegen in den Bus und lesbaren Busfahrplänen • Moderne, umweltfreundliche Busse • Genügend Platz in den Bussen für Rollstuhlfahrer, Rollatoren und Kinderwagen • Leistungsfähige Klimaanlagen im gesamten Bus • Bezahlbare Bustickets entsprechend der HVV-Tarife	Der Landkreis stimmt den Anmerkungen zu. Die im NVP enthaltenen Maßnahmen werden dazu beitragen, den ÖPNV im genannten Sinne weiterzuentwickeln. Die gewünschte Ausweitung der Betriebszeiten im Stadtbusverkehr sowie auf den regionalen Hauptlinien bis 00.00 wird als Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.	teilweise
460	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Vorschläge für Verbesserungen (1)** • Zügiger barrierefreier Ausbau der Haltestellen. Seniorengerechte Sitzgelegenheiten. • Zugänglichkeit der Bushaltestellen räumlich verbessern (breite Bussteige, Querungshilfen) • Zugänglichkeit der Bushaltestellen einschließlich der Sitzgelegenheiten Am Sande gewährleisten. Alkohol trinkende Personen – Sicherheit verstärken. • Erweiterung/Modernisierung des ZOB zum modernen zentralen Umsteigepunkt zum Fernverkehr/SPNV	Der Landkreis unterstützt alle Maßnahmen, die die Barrierefreiheit im ÖPNV verbessern. Die Zuständigkeit für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen sowie die Ausstattung mit Sitzgelegenheiten liegt in der Regel jedoch nicht beim Landkreis. Hier sind die jeweiligen Straßenbaulastträger (häufig die Kommunen) gefordert. Gleiches gilt für eine eventuelle Erweiterung des ZOB. Die Zuständigkeit liegt in diesem Fall bei der Hansestadt Lüneburg.	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
462	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Vorschläge für Verbesserungen (3)** • Keine Verlängerung der Linie 5011 von Kaltenmoor nach Bülows Kamp • Haltestelle West Bülows Kamp (Bushaltestelle ist für Einstieg und Ausstieg) ist nicht für zwei Busse (Gelenkbusse) ausgebaut • Provisorische Haltestelle Ost (EDEKA-Seite) ist nicht ausgebaut. Gehweg zu schmal. • Die notwendige Toilette für das fahrende Personal kann im Umfeld der Haltestelle Julius-Leber-Straße (Süd)/Waldfriedhof gebaut werden. Dies erspart erhebliche Mehrkilometer (je Umlauf 1.000 m) • Nach wie vor eine Busanbindung in den Stadtteil Klosterkamp • Die Nachtlinien müssen mindestens je eine zentrale Haltestelle in den Stadtteilen anfahren. Z. B. Thorner Markt, Kreideberg • Die Buslinie 5008 muss weiterhin Kreideberg–Bürgeramt–Rathaus–Am Sande–Bahnhof fahren, um den Wochenmarkt und die Innenstadt zu erreichen. • Zusätzliche City-Linien mit Elektrominibussen im 10 Minuten-Takt mit Kurzstreckentarif • Bahnhof–Am Sande–Leuphana und zurück • Bahnhof–Rathaus–Krankenhaus–Sülzwiesen und zurück • Weitere Anbindung der Haltestelle Waldfriedhof (Deutsch-Evern-Weg) mit der Linie 5011. • Linie 5019: Bedienung der Haltestelle Freibad zwischen 1.4. und 30.9. im 30 Minuten-Takt	Die Verlängerung der Linien 5001 und 5011 bis zur Haltestelle Bülows Kamp erfolgt vor dem Hintergrund, dass an der Haltestelle Theodor-Haubach-Straße derzeit keine Toilettenanlagen zur Verfügung stehen. Sobald im Bereich der Haltestelle Theodor-Haubach-Straße geeignete Toilettenanlagen bereitgestellt werden, wäre aus Sicht der MOIN die Verkürzung einer der beiden Linien bis zur Haltestelle Theodor-Haubach-Straße möglich. Da die Linien 5001 und 5011 künftig nicht mehr zeitgleich abfahren werden, sieht die MOIN GmbH keine Schwierigkeiten hinsichtlich des begrenzten Haltebereichs an der Haltestelle Bülows Kamp. Die Einstellung der Bedienung der Haltestelle Klosterkamp erfolgte auf ausdrücklichen Wunsch der Anwohner:innen. Ein Großteil der dort lebenden Einwohner:innen wird weiterhin über die nahegelegenen Haltestellen Klosterkamp (Nord) bzw. Konrad-Adenauer-Straße (Ost) an den Busverkehr angebunden. Aus diesem Grund sieht der Landkreis derzeit keine Notwendigkeit, die Haltestellen Klosterkamp und Hermann-Wagner-Straße wieder zu bedienen. Die Nachtbuslinien sind so konzipiert, dass sie mit möglichst geringem Fahrzeug- und Personaleinsatz eine bestmögliche Erschließung der Hansestadt Lüneburg sowie der umliegenden Gemeinden ermöglichen. Die Bedienung aller Stadtteile der Hansestadt Lüneburg würde einen erhöhten Personalbedarf mit sich bringen, weshalb hierfür zunächst die Finanzierung geprüft werden müsste. Die Nachtbuslinien werden zukünftig durch den Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH kontinuierlich evaluiert. Die Haltestelle Thorner Platz wird in das Nachtbusliniennetz aufgenommen, da diese betrieblich ohne zusätzlichen Fahrzeug- und Personalaufwand integriert werden kann. Eine Rückführung der Linie 5008 in die Altstadt würde den Linienweg verlängern und eine Durchbindung mit der Linie 5009 verhindern. Dies hätte zusätzliche Fahrzeug- und Personalbedarfe zur Folge. Durch die geplante Durchbindung der Linie 5008 mit der Linie 5009 bleibt ein Großteil der Altstadt vom Kreideberg aus weiterhin umsteigefrei erreichbar. Der Korridor Bahnhof – Leuphana wird durch mehrere Linien bedient. Für die Einführung einer zusätzlichen Elektrominibus-Linie in diesem Korridor sieht der Landkreis keinen Bedarf. Die Sülzwiesen bzw. das städtische Klinikum werden künftig montags bis freitags von einer Stadtbuslinie im 20-Minuten-Takt bedient. Vor diesem Hintergrund sieht der Landkreis Lüneburg keinen Bedarf für eine zusätzliche Linie (welche im 10-Minuten-Takt fahren) in diesen beiden Bereichen. Die Linie 5011 wird auch ab dem 01.01.2026 weiterhin die Haltestelle Waldfriedhof bedienen Eine Taktverdichtung zum 30-Minuten-Takt der Linie 5016 zum Freibad zwischen 1.4 und dem 30.9, würde ganzjährig Kosten für Personal und Fahrzeuge verursachen, weshalb der Landkreis diesen Vorschlag ablehnt.	teilweise
463	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Vorschläge für Verbesserungen (4)** • Kein neues Liniennummernkonzept einführen. Verwirrt nur. Sinnhaftigkeit ist nicht zu erkennen. • Anzeigetafeln in den Bussen mit großer Schrift (Muster Metronom) • Unverzüglicher Ausbau des dynamischen Fahrgastinformationssystems	Im Zuge der Busnetzoptimierung durch die MOIN GmbH werden neue Querverbindungen zwischen den Stadtteilen der Hansestadt Lüneburg eingerichtet. Auch im Regionalverkehr sind Anpassungen vorgesehen. In diesem Zusammenhang lassen sich Änderungen bei den Liniennummern nicht in allen Fällen vermeiden. Zur Verbesserung der Verständlichkeit des Fahrplans werden darüber hinaus weitere Liniennummern vereinheitlicht oder angepasst. Bei den Zielanzeigen der Busse werden sowohl der Name der Endhaltestelle als auch der zugehörige Ort angegeben. Bei den Stadtbuslinien in Lüneburg sind zudem Linienverknüpfungen („Durchbindungen“) vorgesehen, die ebenfalls im Zieltext dargestellt werden sollen. Vor diesem Hintergrund werden in der Regel beide Anzeigefelder der Zielanzeige benötigt. Eine Darstellung ausschließlich der Endhaltestelle – wie sie beispielsweise beim Metronom erfolgt – ist daher nicht vorgesehen. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN planen, das dynamische Fahrgastinformationssystem in den kommenden Jahren schrittweise auszubauen (s. Maßnahme 10).	teilweise
464	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Vorschläge für Verbesserungen (5)** • An Samstagen kostenlose Busnutzung (siehe Modell Oldenburg) • Wiedereinführung des HVV-Kurzstreckentarifs • Einführung eines Sozial-/Seniorentickets wie im HVV	Mit der Einführung des Deutschlandtickets sind die Fahrpreise, insbesondere für Pendlerinnen und Pendler, die längere Strecken zurücklegen, bereits sehr deutlich gesunken. Derzeit werden die hvv-Tarife für die Einzelkarten überarbeitet. Dabei wird auch die Einführung einer "Stadtkarte" geprüft, die für verschiedene Städte im hvv-Verbundgebiet (u. a. Lüneburg) als günstiges Angebot für Gelegenheitsnutzer eingeführt werden könnte. Der Landkreis unterstützt die Prüfung und die Einführung des Tickets, sofern die damit verbundenen Fahrgeldverluste in einem angemessenen Rahmen stehen. Eine kostenlose Busnutzung an Samstagen, eine weitere Absenkung der Tarife sowie die Einführung eines Sozial-/Seniorentickets unterstützt der Landkreis nur dann, wenn die damit verbundenen Mindereinnahmen vom Land Niedersachsen ausgeglichen werden.	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
219	457	Verband	Kap. 1.1	Wir begrüßen ausdrücklich die im Dokument sichtbar werdenden Bemühungen zur Stärkung des Öffentlichen Verkehrs im Landkreis Lüneburg. Wünschenswert wäre eine engagierte Umsetzung.	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung. Die im NVP enthaltenen Maßnahmen sollen während seiner Laufzeit (bis 2030) umgesetzt werden.	bereits enthalten
101	377	Bürger:in	Kap. 1.2	Grundsätzlich spreche ich mich dafür aus, den NVP komplett neu zu überdenken: - die Buslinien neu planen - die einzusetzenden Fahrzeuge (in Süd-Frankreich habe ich z. B. gerade hochmoderne 12-15-Sitzer gesehen, die vollkommend ausreichend für gewisse Strecken waren) Konkret wünsche ich mir: 1) direkte Busverbindung von Embsen zum Garberscenter nach LG-Rettmer und darüberhinaus natürlich in die Stadt und ZOB. Die Linie 5600 muss für Embsener Bürgerinnen und Bürger wirklich komplett neu aufgestellt werden. Eine Fahrt über Melbeck, dem Bokelsberg ins Zentrum Lüneburg ist sinnbefreit. Im Garberscenter in Rettmer findet man EDEKA, ALDI, DM, die Sparkasse (mit Schalter/persönliche Ansprechpartner/innen) + Postbank, ein Ärztezentrum, usw. - das ist der Anlaufpunkt für die Bürgerinnen und Bürger aus Embsen. 2) eine direkte Anbindung der Buslinie 5600 an das neue Gewerbegebiet "Lüneburg-Süd" in Embsen an das ÖPNV mit BAHN und BUS für die vielen neuen Arbeitsplätze dort. Der Bus sollte eine "Schleife" in die Strasse "Am Kiefernring" drehen und dort eine neu einzurichtende Haltestelle anfahren.	Der Landkreis hat bereits über das Mobilitätsgutachten den Grundstein für eine Neuausrichtung des ÖPNV gelegt. Einige Empfehlungen aus dem Gutachten werden zur Betriebsaufnahme des kreiseigenen Verkehrsunternehmens "MOIN" zum 01.01.2026 umgesetzt, weitere Angebotsoptimierungen sollen in den nächsten Jahren folgen. Zudem wird der Landkreis die Einrichtung eines bedarfsorientierten Verkehrs (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) prüfen. Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen. Dieser Prüfauftrag wird auch die Anbindung des genannten Gewerbegebietes enthalten. Die Herausnahme von Melbeck aus der Linie 5600 wird vom Landkreis abgelehnt.	teilweise
126	401	LNVG	Kap. 1.3	Der Wortlaut des § 18 Abs. 1 PBefG hat sich geändert, die Veröffentlichung muss auf der Internetseite der Genehmigungsbehörde erfolgen.	Der Worlaut wird in der Endfassung des NVP korrigiert.	ja
127	401	LNVG	Kap. 1.3	Zum Thema Barrierefreiheit finden sich im NVP kaum Aussagen, nur bzgl. der Beschaffenheit der Busse (Kap. 2.10) und allgemein gehaltener Aussagen zu Haltestellen (Kap. 2.11).	Das Thema Barrierefreiheit ist ein übergeordentes Ziel des Landkreises (Kap. 4.1.) und wird im Haltestellenkonzept der VNO-Stade genauer definiert und in Maßnahme 9 aufgegriffen.	bereits enthalten
329	533	Verkehrsverbund	Kap. 1.3	Zu. 1.3.2: In die Auflistung der ÖDA-Inhalte sollte aufgenommen werden, dass sich die zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach Art. 2a VO 1370 aus einem “Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr” (= NVP) ableiten müssen. Zu 1.3.2: Es wird darauf hingewiesen, dass die genannte “VOL/A” 2016 durch die “Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (Vergabeverordnung - VgV)” abgelöst wurde. Zu 1.3.6: Der Hinweis auf die Übergangsbestimmung in § 62 Abs. 1 PBefG kann gestrichen werden, da jetzt auch die letzten Genehmigungen die danach erlassen wurden, ausgelaufen sein müssten, bei maximal 10 Jahren Genehmigungslaufzeit. Zu 1.3.6.1: Eine relevante Änderung des PBefG in 2021 war auch die Einführung von Pflichten zur Datenlieferung in § 3a PBefG ff. Dies sollte erwähnt werden.	Die Hinweise werden in der Endfassung des NVP berücksichtigt.	ja
55	281	Bürger:in	Kap. 1.4	Für die Gemeinde Amt Neuhaus: Aufgrund der Depriorisierung der ÖPNV-Versorgung von Amt Neuhaus durch die VLP: Prüfung einer Überführung des RufMobil-Angebots in die Verantwortung von MOIN statt Durchführung mittels der VLP. Alternativ: Um zu vermeiden, dass die VLP Fahrten der Rufbus-Linien im Amt Neuhaus weiterhin flächendeckend depriorisiert, sollte die Buchung ggf. über die Buchungsangebote von MOIN ermöglicht werden. Somit hätte der Kreis eine höhere Kontrolle über das Handeln der VLP.	Dem Landkreis ist keine Depriorisierung der ÖPNV-Versorgung im Amt Neuhaus bekannt. Für das Teilnetz 4 bestehen Überlegungen, auch dort die allgemeine Vorschrift aufzuheben und die MOIN GmbH mit der Durchführung des ÖPNV zu betreuen.	nicht erforderlich
70	298	Bürger:in	Kap. 1.4	Seit über 20 Jahren bin ich Lehrerin an der Grundschule Betzendorf. Schon immer ist die Busverbindung nach dem Unterricht in Richtung Tellmer problematisch. Der Unterricht endet an der Grundschule um 13:14 Uhr, der Bus nach Tellmer für die Schülerinnen und Schüler fährt 13:45 Uhr. Jeden Tag muss die Schule also eine Busaufsicht von 30 Minuten stellen. Dies sind zweieinhalb Zeitstunden pro Woche. In Zeiten des Personalmangels an den Schulen ist dies besonders ärgerlich und eine Verschwendung der Ressourcen, aber ebenso für die Schülerinnen und Schüler, die mittags sehr müde sind. Eine frühere Busverbindung wäre äußerst wünschenswert!! Der gleiche Bus fährt bereits 13:20 Uhr an der Schule vorbei, dann allerdings Richtung Drögenindorf. Den Kindern ist es nicht erlaubt, bereits dann in den Bus einzusteigen. Grund dafür ist, dass der Busfahrer eine Pause nach seiner Fahrt nach Drögenindorf einlegen muss. Ich kann nicht glauben, dass sich dies nicht anders organisieren ließe. Helfen Sie uns!	Die angebotenen Rückfahrten nach Schulschluss sind satzungskonform. Der Landkreis wird jedoch im Rahmen der Optimierung des Schulverkehrs (Maßnahme 3) überprüfen, ob durch betriebliche Anpassungen frühere Abfahrtszeiten möglich sein werden. Sollte dies der Fall sein, werden diese Anpassungen umgesetzt.	nicht erforderlich
80	332	Bürger:in	Kap. 1.4	Im Rahmen der Organisation wäre es wünschenswert, Handorf mehr in die Planung einzubeziehen. Der Ort wird auch in der neuen Planung stark vernachlässigt, obwohl der Ort der optimale Umsteigeort in das ElbMOBIL ist. Das ElbMOBIL sollte als Vorlage für den Kreis Lüneburg dienen. Es ist so einfach, andere Orte ohne umsteigen zu erreichen. Der Rufbus im Landkreis ist absolut nicht mit dem ElbMOBIL vergleichbar.	Die ÖPNV-Anbindung von Handorf ist in einem ersten Schritt durch die Einführung der Rufbus-Linie 5451 verbessert worden. Mit der geplanten Landesbuslinie (Lüneburg - Bardowick - Handorf - Niedermarschacht - Bergedorf/Geesthacht) wird der Ort dann auch eine schnelle Verbindung in Richtung Hamburg und Geesthacht bekommen (s. Maßnahme 6.1). Eine grundsätzliche Neukonzipierung des Rufbusses (im Sinne des ElbMOBILS) strebt der Landkreis derzeit nicht an.	teilweise
100	374	Bürger:in	Kap. 1.4	Ich würde mir wünschen dass auch kleine Ortschaften wie z.B. Boltersen eine bessere Anbindung an den Öffentlichen Nahverkehr erhalten.Sprich häufigere Taktung am Wochenende und häufigere Rufmobilzeiten durch die Nacht.	Das ÖPNV-Angebot für Boltersen entspricht dem Mindeststandard, den der Landkreis für Orte dieser Größenordnung vorsieht. Eine Ausweitung / Verdichtung des Rufbus-Angebotes ist daher aus Kostengründen zunächst nicht vorgesehen.	nein
128	401	LNVG	Kap. 1.4	Unter „Akteure“ bzw. auch schon unter 1.4.1 „Vertragliche Struktur …“ fehlt der SPNV-AT LNVG und dessen Zuständigkeit. Insbesondere mit Blick auf die Ausführungen unter 1.4.2.4 zur Aufgabenträgerschaft sind die Ausführungen sonst missverständlich.	Wird in der Endfassung des NVP ergänzt	ja

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
227	462	Bürger:in	Kap. 1.4	Ich weiß nicht, ob dies der richtige Platz ist, aber mir geht es im Besonderen um die Häufigkeit oder um den Rhythmus, in dem Haltestellen angefahren werden, nicht nur bei Bussen, sondern auch bei der DB. Hier geht es insbesondere um die ländliche Anbindung auf der Strecke LG nach Dannenberg. Hier will man kleinere Haltepunkte wie z. B. Neetzendorf zugunsten eines 60-Minuten Rhythmus fallen lassen. Das ist aus meiner Sicht der falsche Weg, eher müsste man dem Fahrplan auf dem Lande noch mehr kleinteiliger gestalten, um mehr Fahrgäste zu generieren. Dies wird sich langfristig auszahlen, den ÖPNV noch attraktiver gestalten. Deshalb ist das hier ein Appell, mehr Zusteigemöglichkriten zu schaffen, den Kunden mehr flexible "Rufbusmodelle" anzubieten, die heute zum Teil stundenlang warten, um mal einen Fahrgast zu befördern.	Die Entscheidung zur Schließung der Stationen Leitstade, Neetzendorf und Wendisch Evern ist vor dem Hintergrund des geplanten Betriebskonzeptes auf der Strecke zu sehen. Zum einen soll die Geschwindigkeit von heute 60 km/h auf zukünftig 80 km/h angehoben werden, zum anderen soll ein 2h-Takt angeboten werden. Um einen wirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen, soll die Leistung mit einem Zug gefahren werden, d. h. die Fahrtzeit je Richtung muss unter 60 min liegen. Um darüber hinaus auch die Anschlüsse an den metronom in Lüneburg herstellen zu können, reduziert sich die maximale Fahrtzeit nochmals auf 48 min. Eine weitere Erhöhung der Geschwindigkeit war keine Option, da hierdurch deutliche Mehrkosten für die Aufrüstung von Signaltechnik sowie für die Prüfung und Ertüchtigung des Oberbaus verbunden gewesen wären. Der Landkreis setzt sich daher weiterhin für eine optimierte Ausgestaltung von flexiblen Bedarfsverkehren auf der Straße ein.	teilweise
204	441	Bürger:in	Kap. 1.5.1	Metropolregion - die scheint nur von LG Richtung HH zu gelten. Die restlichen - und viel größeren Bereiche des LK LG sollten auch praktikabel nutzbare Radwege - im besten Falle Radschnellwege nach niederländischem oder dänischem Vorbild - bekommen können. Das würde die große Hürde beseitigen, aufs Rad umzusteigen - zu viele fühlen sich aktuell unwohl als Verkehrsteilnehmer auf dem Fahrrad.	Der Fahrradverkehr spielt mit Blick auf die angestrebte Mobilitätswende sowie im Zusammenspiel mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. Dennoch werden im NVP weder der Radverkehr, noch der Fußverkehr, noch andere Formen der Mobilität ausführlich betrachtet. Der NVP ist kein umfassender Verkehrsentwicklungsplan, sondern soll - gesetzlich vorgegeben - nur den Rahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, insbesondere des Busverkehrs, definieren. Maßnahmen zum Radverkehr finden sich im Radverkehrskonzept des Landkreises bzw. der Radverkehrsstrategie der Hansestadt Lüneburg.	nicht möglich
271	495	Bürger:in	Kap. 2	Im gesamten Kapitel 2 konnte ich keine Berücksichtigung von Rentnern/Senioren/Behinderte Kreis Ilmenau/Melbeck ausmachen. Insbesondere der Bereich der Wochenendhaussiedlung/des Campinplatzes ist bis heute nicht im ÖNV angebunden. Als Behinderte/Rentnerin muss ich mindestens 30-40 Minuten zu Fuß gehen, um von der Wochenendhaussiedlung die nächstgelegene Bushaltestelle zu erreichen. Es wohnen zwar nur etwa 300 Menschen in dieser Siedlung (davon viele Pendler und Rentner), doch sollten diese ebenfalls die Möglichkeit haben, mit dem öffentlichen Nahverkehr zu fahren. Nach Lüneburg braucht man als Mensch mit Beeinträchtigungen in puncto Gehen damit über eine Stunde. Vergleichsweise braucht man mit dem PKW nur 15 Minuten.	Die Wochenendhaussiedlung Moortalsheide in Melbeck ist ein Sondergebiet, das der Erholung dient. Wohnen ist dort bauplanungsrechtlich nicht zulässig. Dennoch strebt der Landkreis an, die Anbindung der Wochenendhaussiedlung über den Rufbus im Bereich Amelinghausen / Ilmenau (Maßnahme 1.1) herzustellen. Die Aussagen im NVP werden entsprechend ergänzt.	ja
218	457	Verband	Kap. 2.1	15.541 Personen im Landkreis Lüneburg erhielten Mindestsicherungsleistungen (Jahresende 2022), das entspricht einem Anteil von 8,3 Prozent. Dieser Anteil war im Vergleich zum Vorjahr um fast 10 Prozent gestiegen. Diese Menschen können sich in aller Regel kein Kfz leisten. Sie haben aber ebenfalls ein Recht auf Teilhabe und Mobilität. Wie es auf Seite 95 ausdrücklich beschrieben ist: "Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge." Deshalb sollten im Landkreis Lüneburg dringendst Angebote wie ein Sozialticket geschaffen werden. Denn aktuell kostet eine Monatskarte - auch wenn man nur zwischen Reppenstedt und Lüneburg pendeln möchte - 58 Euro. Das ist eine hohe Summe für Menschen mit geringem Einkommen.	Derzeit werden die hvv-Tarife für die Einzelkarten überarbeitet. Dabei wird auch die Einführung einer "Stadtkarte" geprüft, die für verschiedene Städte im hvv-Verbundgebiet (u. a. Lüneburg) als günstiges Angebot für Gelegenheitsnutzer eingeführt werden könnte. Der Landkreis unterstützt die Prüfung und die Einführung des Tickets, sofern die damit verbundenen Fahrgeldverluste in einem angemessenen Rahmen stehen. Eine weitere Absenkung der Tarife und / oder die Einführung eines Sozialtickets unterstützt der Landkreis nur dann, wenn die damit verbundenen Mindereinnahmen vom Land Niedersachsen ausgeglichen werden.	teilweise
103	377	Bürger:in	Kap. 2.10	gerne neue, kleine Fahrzeuge, die auf gewissen Strecken vollkommen ausreichen (12-15 Personen oder 9-Sitzer)	Eine Anpassung der Fahrzeuggrößen an die tatsächliche Fahrgastnachfrage wird in den kommenden Jahren von der MOIN vorgenommen. Grundlage hierfür werden die Fahrgastzählungen sein (s. Maßnahme 16).	bereits enthalten
213	448	Bürger:in	Kap. 2.10	auch kleinere Busse, ggf. autonom fahrend	Der Landkreis Lüneburg und die MOIN prüfen, inwieweit kleinere Fahrzeuge – auch autonome – auf bestehenden oder neuen Verbindungen eingesetzt werden können, um das ÖPNV-Angebot im Landkreis zu optimieren.	nicht erforderlich
220	457	Verband	Kap. 2.10	Es ist darauf zu achten, dass die eingesetzten Fahrzeuge die Standards auch erfüllen. Wichtig: In jedem Bus sollten mindestens zwei Plätze für Rollstuhl und Kinderwagen zur Verfügung stehen. Es ist nicht akzeptabel, wenn eine Person im Rollstuhl oder Kinderwagen nicht mitfahren kann, weil der Platz bereits belegt ist. Auch möchten vielleicht zwei Personen im Rollstuhl einmal zusammen wegfahren.	In der Tabelle 2-14 (Fahrzeugstandards) ist verpflichtend vorgegeben, dass jeder Standard- und Gelenkbus Platz für zwei Rollstühle bieten muss. Alle Fahrzeuge, die ab dem 01.01.2026 im Landkreis Lüneburg eingesetzt werden, müssen diese Vorgabe erfüllen.	bereits enthalten
42	232	Bürger:in	Kap. 2.11	Wir haben gerade für unsere Tochter ein rollstuhlgerechtes Haus in Marienau gekauft, "unsere" Bushaltestelle ist die Drosselstraße 7. Diese verfügt nicht über einen erhöhten Zugang und ist daher nicht rollstuhlgerecht. Der am Ende genannte Satz "Für einzelne Kinder ist ein barrierefreier Ausbau nur mit unverhältnismäßigen Kosten/ Aufwand möglich" ist zum einem unverschämt, da er (mal wieder) die Verantwortung für Barrierefreiheit von der öffentlichen Verwaltung auf behinderte Kinder abwälzen will. Unser nicht nur in der UN- Behindertenrechtskonvention verankertes Grundrecht auf inklusive Teilhabe ist nicht verhandelbar und beginnt in diesem Fall bereits auf den Schulweg. Ich beantrage, diesen Passus bereits aus rechtlichen Gründen aus dem Entwurf ersatzlos zu streichen, weil er seit 2022 gegen geltendes Recht verstößt (https://www.kommunaldirekt.de/vorlageh1-ausgabenbeitrag-master-11/). Alternativ beantrage ich im Falle der Ablehung zur Vorbereitung des einstweiligen Rechtsschutz und Bestreitung des Rechtsweges die Begründung schriflich zuzusenden. Unsere Tochter wird voraussichtlich ab 2028 schulpflichtig und ich erwarte bis dahin eine wohnortnahe rollstuhlgerechte Bushaltestelle. Denn dies ist mit vergleichsweise wenig Aufwand und Kosten (Austausch der Bordsteine) möglich und genug Zeit vorhanden. Im Übrigen ist ein Schülerspezialverkehr deutlich teurer (https://www.bsg.bund.de/SharedDocs/Verhandlungen/DE/2024/2024_05_08_B_08_SO_03_23_R.html) und nicht inklusiv.	Der Landkreis verweist zunächst darauf, dass die Zuständigkeit für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen bei den jeweiligen Straßenbaulastträgern liegt (in diesem Fall SG Dahlenburg bzw. Gemeinde Dahlem). Der Landkreis kann über den Nahverkehrsplan jedoch keine Dritten zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen verpflichten. Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass der Landkreis den Umbau von schwach freuquentierten Haltestellen nicht grundsätzlich ablehnt. Allerdings sollten aufgrund der begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen zunächst solche Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden, die von vielen Fahrgästen genutzt werden. Der Landkreis wird die Einwendung an die zuständige Stelle weiterleiten und um Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle bitten.	nein
104	377	Bürger:in	Kap. 2.11	bitte eine neue Bushaltestelle im Gewerbegebiet "Lüneburg-Süd" in Embsen installieren	Der Wunsch wird bei der Prüfung einer ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes berücksichtigt. Grundsätzlich ist die Einrichtung von Haltestellen laufendes Geschäft der Verwaltung.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
221	457	Verband	Kap. 2.11	Ziel muss sein, alle Haltestellen barrierefrei zu gestalten. Ggf. brauchen die Gemeinden mehr Hilfeleistung bei Planung und Durchführung.	Der Landkreis unterstützt die Forderung nach Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV. Im Bereich der Fahrzeuge hat er über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag mit der MOIN entsprechende Vorgaben gemacht. Der barrierefreie Umbau von Haltestellen liegt jedoch in der Regel nicht in seinem Zuständigkeitsbereich. Hier sind die jeweiligen Straßenbaulastträger (häufig die Kommunen) gefordert. Zur planerischen Unterstützung bei Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit verweist der Landkreis auf das VNO-Haltestellenkonzept, das entsprechende Empfehlungen enthält. Der Leitfaden in der jeweils aktuellen Fassung ist zu finden unter: https://vno-stade.de/downloads/ In Kürze wird das Haltestellenkonzept aktualisiert. Darüber hinaus können sich Kommunen im Rahmen der vom Landkreis geplanten Mobilitätszirkel austauschen bzw. Informationen erhalten (s. Maßnahme 5.6).	bereits enthalten
294	510	Bürger:in	Kap. 2.11	Die neu ausgebaute Haltestelle wird teilweise nicht genutzt. Die Fahrer halten teilweise auf der Straße, bevor sie nach Kirchgellersen weiter fahren. Dies bei Grundschülern...	Der Landkreis wird das Verkehrsunternehmen darauf hinweisen, dass die neue Haltestelle stets anzufahren ist.	nicht erforderlich
331	533	Verkehrsverbund	Kap. 2.11	Bezüglich der Vorgaben zu Qualität und Ausstattung der Haltestellen wird lediglich auf das VNO-Haltestellenkonzept hingewiesen: “Detailliertere Vorgaben zu Qualität und Ausstattung der Haltestellen sind im Anhang im VNO-Haltestellenkonzept enthalten und Bestandteil dieses Nahverkehrsplan.” Hier bitten wir ebenfalls auf den hvv Styleguide sowie die im hvv Verbundgebiet geltenden hvv Standards zu verweisen.	Die Hinweise auf den hvv Styleguide und die hvv Standards werden in der Endfassung des NVP berücksichtigt.	ja
57	281	Bürger:in	Kap. 2.12	Für die Gemeinde Amt Neuhaus: Wünschenswert wären stärkere Verknüfungen des ÖPNV-Angebots zwischen dem Landkreis Lüchow-Dannenberg und Neuhaus, z.B. durch die Ausweitung des WendlandMobils. Sofern eine direkte Ausweitung des WendlandMobils nicht möglich ist, sollte die Rufbuslinie 505 mit den Abfahrtszeiten des WendlandMobils in Dömitz abgestimmt werden, um einen Anschluss an den Bahnhof Dannenberg zu ermöglichen.	Eine Überplanung und Erweiterung des Rufbusangebotes im Amt Neuhaus, einschließlich kreisüberschreitender Verbindungen wird als **zusätzliche Maßnahme** 1.7 (Sektor Amt Neuhaus) mit in den NVP aufgenommen.	ja
105	377	Bürger:in	Kap. 2.12	Reaktivierung der Bahnhöfe Rettmer, Melbeck/Embsen, Amelinghausen berücksichtigen und entsprechend anbinden	Nach der SPNV-Reaktivierung auf der Strecke Lüneburg - Soltau wird der Landkreis sein Busangebot anpassen, um eine optimale Anbindung der Bahnhöfe zu gewährleisten und Parallelverkehre von Bus und Bahn zu vermeiden.	bereits enthalten
287	509	Verband	Kap. 2.12	In der Tabelle 2-19 sind die Angaben der gesicherten und ungesicherten B+R Plätze in Lüneburg zwischen Ost und Westseite vertauscht. Die Angaben müssten ansprechend der textlichen Erläuterung angepasst werden.	Die Angaben werden in der Endfassung des NVP korrigiert.	ja
295	510	Bürger:in	Kap. 2.12	keine Verknüpfung der Verkehre	Die Linie 5251 ist sowohl am Bf. Bardowick mit dem SPNV verknüpft wie auch in Oedeme mit dem Stadtbus.	nein
332	533	Verkehrsverbund	Kap. 2.12	Zu 2.12.1: Tabelle 2-17: Ist nach den zahlreichen Rücknahmen von Buslinien hier die Haltestelle Lüneburg, Am Sande noch immer von kreisweiter Bedeutung als Umsteigepunkt und kann dies aufgrund anhaltender Bemühungen der Stadt Lüneburg um Entlastung der historischen Altstadt vom Durchgangs(bus)verkehr auch langfristig noch ein Ziel sein?	Die Haltestelle "Am Sande" ist weiterhin eine der wichtigsten und meist frequentierten Haltestellen im Landkreis, hat aber als Umsteigehaltestelle keine landkreisweite Bedeutung mehr, sondern eine lokale (für Umstiege zwischen den Stadtbuslinien). Die Tabelle wird entsprechend angepasst.	ja
242	465	kreisangehörige Kommune	Kap. 2.12.1	Verknüpfungspunkt Kirchgellersen, Im Dorfe: Zwischen den Buslinien Salzhausen - Reppenstedt - Lüneburg und der Linie Südergellersen - Kirchgellersen entstehen längere Wartezeiten. Wir wünschen uns eine bessere Taktung.	Eine Verbindung von Südergellersen in Richtung Reppenstedt / Lüneburg kann grundsätzlich entweder über die Linien 5201 / 5200 erfolgen oder über die Linien 5251 / 5200. Da weder die regionale Hauptlinie 5200 noch die schulbezogene Linie 5201 größere Möglichkeiten zu Fahrplananpassungen bieten, werden der Landkreis und die MOIN prüfen, inwieweit die Fahrpläne auf der Rufbuslinie 5251 angepasst werden können, damit in Kirchgellersen kurze Umsteigezeiten realisiert werden können. Die gewünschte Verknüpfung wird als Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.	ja
365	550	Bürger:in	Kap. 2.12.2	- Die Überschrift des Kapitels lautet Verknüpfung Bus / Rufbus. Die Tabelle wird dieser Überschrift nicht gerecht: Inwiefern ist Bavendorf, Bahnhof (RB32) ein Verknüpfungspunkt Bus Rufbus? - Bavendorf, im Dorfe stellt m.E. keine relevante Verknüpfung zwischen Bus und Rufbus dar. - M.E. wäre herauszustellen, dass bezogen auf die 5352 Bavendorf B216 die einzige Haltestelle dieser Linie mit planmäßigen, komfortablen Anschlüssen an den Regionalbus ist. Im Webauftritt der KVG wird dies so gezeigt.	Der Hinweis ist korrekt. Die Haltestellen "Bavendorf, Bahnhof" und "Bavendorf, Im Dorfe" werden als Verknüpfungspunkte aus der Tabelle gelöscht.	ja
366	550	Bürger:in	Kap. 2.12.3	„Die regionalen Hauptlinien sowie die Regionallinien erfüllen eine Zubringerfunktion zur Schiene. Sie sind am Bahnhof Lüneburg vorrangig mit dem SPNV auf der KBS 110 in Richtung Hamburg verknüpft.“ Die Aussage ist weder vollständig noch richtig. Die Verknüpfung besteht auch zu den anderen SPNV-Angeboten. Sie besteht nur bedingt zum Fernverkehr. Es fehlen Aussagen zur Verknüpfung Bus / Bahn an allen anderen Haltepunkten des SPNV im Landkreis bzw. Aussagen ob diese gewünscht sind.	Die im NVP enthaltene Beschreibung ist korrekt: die regionalen Hauptlinien sind am Bf. Lüneburg vorrangig auf den SPNV in/aus Richtung Hamburg ausgerichtet. Dies schließt nicht aus, dass es auch Anschlüsse an den Fernverkehr sowie den SPNV in Richtung Hannover gibt.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
26	A1	Bürger:in	Kap. 2.12.5	Da von uns aus Fahrten nach Hamburg sehr lange und unsicher wegen der Umstiege sind, böte sich Lüneburg alternativ als Startplatz an. Doch dort darf man für eine Hamburgfahrt noch einmal 7 Euro Parkgebühren zum HVV-Preis hinzuzahlen. Kostenlose Parkplätze am Bahnhof - Fehlanzeige. Also fährt unsereins nach Bienenbüttel - gleiche Entfernung von hier. Da kostet der HVV-Tarif etwa 1 Euro mehr, der Parkplatz nichts und man muss sich nicht mit hunderten anderer Fahrgäste auf dem Bahnsteig drängeln. Vom Reinquälen mit dem Auto nach Lüneburg einmal abgesehen. Es fehlt einfach an P&R Motivation in Lüneburg. Bei Reisen im Fernverkehr ab Lüneburg - sprich IC oder ICE - funktioniert "Bienenbüttel" aber nicht, denn dort hält nur der Regionalzug. Und man bedenke, eine 14tägige Urlaubsreise mit dem Zug ab Lüneburg kostet dann noch mal 100 Euro Parkgebühren obendrauf. Irgendwie fehlt mir da das Gefühl für die Verhältnismäßigkeit. Überhaupt - das gehört sicher nicht zu Ihrem Arbeitsfeld - ist man sich bei den "Stadtmenschen" in Lüneburg wohl nicht bewusst, dass sie selber massiv dazu beitragen die Innenstadt zu veröden (Leerstände), indem immer wieder höhere Parkgebühren gefordert werden. Man will die bösen Autos nicht, schafft aber auch nicht akzeptable Alternativen anzubieten, wo Autos abgestellt werden könnten. Ich vermeide inzwischen nach Lüneburg hineinzufahren, weil ich die hohen Gebühren absolut nicht einsehe. Hier wird faktisch nur Gewinnmaximierung betrieben. Man muss mal bedenken, sowohl in Harburg, als auch in Veddel kann man seinen PKW am Bahnhof in einem HVV-Parkhaus abstellen für 2 Euro pro Tag - wenn ein HVV-Ticket vorgewiesen wird. Bis vor einigen Jahren kostete das sogar gar nichts. Vielleicht müsste die nicht wirklich vorhandene P&R-Möglichkeit in Lüneburg mit in Ihrem Plan aufgenommen werden (ein Parkhaus für 7 Euro pro Tag ist keine Möglichkeit).	Das Parkhaus am Lüneburger Bahnhof wird von der Firma Lüneparken (Lüneburger Parkhaus und Parkraum Verwaltungs GmbH) betrieben. Hierbei handelt es sich um eine Firma, die der Hansestadt Lüneburg gehört. Dort werden auch die Tarife für das Parken festgelegt, der Landkreis Lüneburg ist hierfür nicht zuständig. Das Vorhalten von öffentlichem Parkraum und dessen Bewirtschaftung - außerhalb der Parkhäuser - fällt ebenfalls in die Zuständigkeit der Hansestadt Lüneburg. Aktuell wird die Verkehrssituation im Lüneburger Osten durch die Vollsperrung der Dahlenburger Landstraße verschärft. Auftraggeber dieser Baumaßnahme sind die Hansestadt Lüneburg sowie deren Tochter AGL (AGL Abwasser, Grün & Lüneburger Service GmbH). Der Landkreis teilt die Einschätzung, dass der Lüneburger Bahnhof teilweise sehr voll mit Menschen ist und die Bahnsteige und die Unterführung nicht für das Fahrgastaufkommen ausgelegt sind. Zuständig für den Bahnhof Lüneburg ist die DB InfraGO AG, die hier Abhilfe schaffen müsste. Das Thema P&R wird im NVP in der Maßnahme 12 behandelt	nicht möglich
58	281	Bürger:in	Kap. 2.13	Die Nutzung der Rufbusangebote im Amt Neuhaus sollte für Inhaber:innen des Deutschlandtickets ohne zusätzliche Zuzahlung möglich sein. Die Nutzung der Elbfähren (Bleckede, Darchau, Hitzacker) sollte für die Personenbeförderung mit dem Deutschlandticket kostenfrei sein.	Das Rufbus Konzept im Amt Neuhaus ist verknüpft mit dem Gesamtkonzept der Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH (VLP). Das Konzept der VLP sieht diesen Komfortzuschlag vor, der Landkreis überprüft eine Anpassung bzw. die Anerkennung weiterer Tickets. Der Landkreis Lüneburg ist zuständig für die Elbfähre in Bleckede. Die MOIN Mobilitätsinfrastruktur und -betriebs GmbH Landkreis Lüneburg beschafft derzeit ein neues Fährschiff für die Fährverbindung in Bleckede. Mit Fertigstellung der Elbfähre wird die MOIN mit dem Betrieb der Fähre betraut. Eine Anpassung der Tarife und Tarifanerkennung erfolgt in Absprache mit der MOIN. Derzeit ist die Anerkennung des Deutschlandtickets nicht vorgesehen. Für die Fähren in Darchau - Neu Darchau und Hitzacker - Bitter besteht keine Zuständigkeit des Landkreises Lüneburg.	nicht erforderlich
131	401	LNVG	Kap. 2.13	Es wird nur der hvv-Tarif erwähnt. Das ist so nicht korrekt, da im SPNV auch der Niedersachsentarif und der Deutschlandtarif (D-Tarif) gelten. Das Deutschlandticket (D-Ticket) sollte ebenfalls Erwähnung finden. Wir empfehlen, eine übersichtliche tabellarische Darstellung der Tarif- und Vertriebsstruktur in einem separaten Kapitel zu ergänzen. So ist beispielsweise nicht ersichtlich, welche Tickets online buchbar sind und welche auf anderen Vertriebswegen. Vorliegend wird lediglich auf den hvv-Tarif näher eingegangen.	Für den Landkreis Lüneburg als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV hat der hvv-Tarif mit Abstand die größte Bedeutung, da er für die meisten Fahrten im ÖPNV zur Anwendung kommt. Da das Deutschlandticket Bestandteil des hvv-Tarifs ist, erübrigt sich eine gesonderte Erwähnung an dieser Stelle. Ein Hinweis auf den Niedersachsentarif sowie den Deutschlandtarif wird dagegen im Kapitel 2.13 aufgenommen. Der Titel wird in "Tarife" abgeändert. Eine tabellarische Übersicht über die genannten Tarife sowie die jeweiligen Vertriebsstrukturen wird für nicht sinnvoll erachtet, da entsprechende Angaben aufgrund des dynamischen Wandels bei Tarifen und Vertriebswegen schnell veraltet sein würden.	teilweise
333	533	Verkehrsverbund	Kap. 2.13	Der ASM-Tarif sollte lieber mit Hinweis auf die hvv On-Demand-Strategie verwendet werden. Bsp.: „Für Linienbedarfsverkehre sowie On-Demand-Verkehre gelten vom Gemeinschaftstarif abweichende Fahrpreise. Der hvv arbeitet derzeit im Rahmen der hvv On-Demand-Strategie an einem Konzept zur Vereinheitlichung der Tarifsystematik bei On-Demand- und Bedarfsverkehren. Ziel ist eine bessere Verständlichkeit und Nutzerfreundlichkeit für die Fahrgäste. Der grundsätzliche Aufbau des hvv-Tarifs sollte um die angedachte Bartarifreform ergänzt werden. Bsp.: Der hvv arbeitet an einer Reform der Einzel- und Tageskartenangebote mit dem Ziel, die Tarifstruktur weiter zu vereinfachen und die Zugänglichkeit zum ÖPNV im Sinne des Deutschlandtickets sowie eines kundenorientierten Gesamtangebots zu verbessern.	Die Textvorschläge zum Tarif werden in der Endfassung des NVP berücksichtigt.	ja
5	75	Bürger:in	Kap. 2.2	Deutsch Evern ist ein Dorf mit z. Zt. ca 3.300 Einwohnenden. Die Altersstruktur verändert sich auch hier - durch Baugebietsausweisungen und den Generationenwechsel ziehen vermehrt Familien mit Kindern nach DE . Ältere Menschen und Jugendliche sind auf einen funktionierenden ÖPNV angewiesen und benötigen Verbindungen in die Stadt / Bahnhof auch an den Wochenenden und abends.	Deutsch Evern hat im Vergleich zu den anderen, an die Hansestadt Lüneburg angrenzenden Gemeinden deutlich weniger Einwohner:innen und damit ein geringeres ÖPNV-Nachfragepotenzial. Vor diesem Hintergrund sieht der Landkreis kein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis für die Einrichtung von weiteren Fahrten im klassischen Linienverkehr. Stattdessen wird der Landkreis prüfen, ob das bestehende Stadtbus-Angebot am Wochenende sowie am späten Abend um bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) erweitert werden kann. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**.	ja

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
74	319	Bürger:in	Kap. 2.2	Mit dem Mobilitätsangebot einer Region steht und fällt die Entwicklung oder Nicht-Entwicklung eines ländlichen Raumes. Leider entwickelt sich das Angebot im Raum der Samtgemeinde Dahlenburg zurück - speziell auch in unserem Wohnort 21369 Nahrendorf. Hier fuhr bis vor ca. vier Jahren die LINIE 5304, ver lässlich gemäß Fahrplan, werktags wie wochenends. DIESE LINIE MÖCHTEN WIR ZURÜCK! Wir verstehen durchaus, dass die damalige landkreisübergreifende Streckenführung nach Dannenberg zwischen den Landkreisen Lüneburg und Dannenberg zu "Abstimmungsschwierigkeiten" geführt haben mag und möglicherweise an der Kosten-Aufteilung gescheitert ist? Aber die heutige Situation wird den Bedürfnissen der ländlichen Bevölkerung nicht gerecht! Wenn unsere Kinder in Lüneburg nach der 9. Unterrichtsstunde um 15:50 Uhr Schulschluss haben, ist zeitnah praktisch keine Heimfahrt mehr möglich, da die Linie 5301 über Mücklingen und Nahrendorf zuletzt um 15:24 fährt und die Rufbusse nur für 16:15 und 18:15 Uhr ex. Dahlenburg bestellt werden können. Zumal die Heimfahrt für unsere Kinder noch schwieriger geworden ist, nachdem die Linie 5303 seit dem Ende der Osterferien nicht mehr über Nahrendorf/Im Klimt geleitet wird, sondern von Dahlenburg geradewegs über Süschendorf, Oldendorf und Eichdorf geroutet wird. Und als wir unsere Tochter dort abholen wollten, war der Bus in Dahlenburg nicht gekommen, fuhr aber LEER an der Haltestelle in Eichdorf vorbei, wo wir auf unsere Tochter gewartet hatten.	Der Landkreis wird im Rahmen der Angebotsoptimierungen im Regionalbusverkehr prüfen, welche Optionen es für eine solche kreisüberschreitende, umsteigefreie Verbindung gibt. Sollte die Linie wieder eingeführt werden, so ist darauf zu achten, dass sie das bestehende SPNV-Angebot zwischen Dannenberg und Lüneburg sinnvoll ergänzt. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**. Die genannten Mängel im Bereich der Schülerbeförderung werden vorab im laufenden Geschäft der Verwaltung geprüft. Sollten keine satzungskonformen Rückfahrten nach der 9. Stunde bestehen, wird der Landkreis das Angebot kurzfristig entsprechend erweitern.	ja
102	377	Bürger:in	Kap. 2.2	bitte neuen Entwicklungen Rechnung tragen (Baugebiete + Gewerbegebiete)	Die kontinuierliche Anpassung des ÖPNV-Angebotes an neue / veränderte Siedlungsstrukturen ist essentiell. Derartige Anpassungen werden im Rahmen des laufenden Geschäfts der Verwaltung vorgenommen.	nicht erforderlich
216	457	Verband	Kap. 2.2.1	Die Abbildung auf Seite 34 verdeutlicht, dass der Anteil älterer Menschen im Landkreis deutlich zunimmt. Laut dieser Grafik waren 2023 21 Prozent der Menschen im Landkreis über 65 Jahren. Viele Ältere wollen oder können nicht mehr Autofahren. Diese große und zunehmende Zahl Älterer muss verstärkt in den Blick genommen werden. Die Angebote müssen konsequent auf sie zugeschnitten werden. Denn: "Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge." Barrierefreiheit ist ein Grundrecht. Anzustreben ist eine vollständige und beschleunigte Umsetzung der Barrierefreiheit im gesamten Verkehrsnetz (Busse, Bahnen, Haltestellen, Bahnhöfe) - in Hinblick auf Menschen mit Behinderungen und der hohe Anteil Älterer im Landkreis. Die Zahl von Plätzen für mobilitätsbeeinträchtigte Personen in Bussen und Zügen muss erhöht werden. Auch müssen entsprechende Schulungen des Personals durchgeführt werden.	Der Landkreis unterstützt die Forderung nach Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV. Im Bereich der Fahrzeuge hat er über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag mit der MOIN entsprechende Vorgaben gemacht. Der barrierefreie Umbau von Haltestellen liegt jedoch in der Regel nicht in seinem Zuständigkeitsbereich. Hier sind die jeweiligen Straßenbaulastträger (iin der Regel die Kommunen) gefordert. Auf die Ausweisung von Plätzen für mobilitätseingeschränkte Personen in den Zügen des Nahverkehrs hat der Landkreis leider keinen Einfluss.	teilweise
217	457	Verband	Kap. 2.2.2	Laut Modal Split (Grafik S. 36) beträgt der Anteil des Busverkehrs im Landkreis Lüneburg 7 Prozent. Das ist im Vergleich zu anderen Landkreisen deutlich im niedrigen Bereich. Hier besteht Nachholbedarf. Die Bemühungen um Zunahme der Fahrgäste sollten verstärkt werden.	Der Landkreis unterstützt dieses Ziel mit diversen Maßnahmen, die im neuen NVP verankert sind.	bereits enthalten
330	533	Verkehrsverbund	Kap. 2.2.2	Zu 2.2.2: Es wird darauf hingewiesen, dass mittlerweile aktualisierte Daten aus der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) zum Jahr 2023 vorliegen. Wir schlagen deshalb vor, den besagten Abschnitt auf Grundlage der Daten aus der MiD 2023 zu überarbeiten. Der hvv stellt dem Landkreis Lüneburg gerne entsprechende Materialien zur Verfügung. Zu 2.2.2: Die Tabelle 2-8 zeigt, dass die Hansestadt Lüneburg von 2% der Befragten als Quell- und Zielort der Pendelnden angegeben wurde. Im Text über der Tabelle wird in der Entwurfsfassung jedoch die Hansestadt Hamburg genannt.	Die Angaben zur Motorisierung im Kap. 2.2.2 werden auf Basis der Studie MiD 2023 aktualisiert.	ja
6	75	Bürger:in	Kap. 2.3	Leider wurden die Schülerinnen und Schüler, die täglich nach Winsen in die BBS fahren gar nicht berücksichtigt. Die dort angebotenen Fächerkombinationen sind bei den ansässigen BBS1-3 nicht im Programm. Schüler*innen mit diesen Schwerpunkten in Klasse 11/12/13 sind gezwungen die Schule in Winsen zu besuchen. Der Unterricht an der BBS in Winsen beginnt um 7.45 - d.h., dass der Bus 5020 um 6:22 genommen werden muss um dann mit dem Metronom um 7.09 zu fahren. Das bedeutet auch mindestens 30 Minuten Wartezeit in einem zugigen, absolut unterdimensionierten Wartebereich. Da die Züge seit geraumer Zeit eher um 7.28/7.32 fahren müssen die Jugendlichen ca 60 Minuten warten, um dann ca 13 Minuten mit dem Zug zu fahren. So ist die Nutzung des ÖPNV nicht besonders effektiv.	Die Verbindung von Deutsch Evern zum BBS-Standort in Winsen ist tatsächlich relativ zeitaufwändig. Abhilfe könnte eine Verschiebung der Abfahrtszeit auf der Linie 5020 von heute 06.22 auf ca. 06.40 bringen, wodurch sich die Gesamtfahrzeit um knapp 20 Minuten reduzieren würde. Eine solche Verschiebung würde jedoch zu Lasten des 30min-Taktes zwischen Deutsch Evern und Bf. Lüneburg gehen. Zudem würde der stark frequentierte RE 3 um 06.49 ab Bf. Lüneburg nicht mehr erreicht. Diese Nachteile überwiegen aus Sicht des Landkreises deutlich, weshalb eine Verschiebung der Abfahrtszeiten auf der Linie 5020 abgelehnt wird. Auch die Einrichtung einer zusätzlichen Fahrt auf der genannten Linie kommt aus Kostengründen leider nicht in Betracht.	nein
129	401	LNVG	Kap. 2.3	Thema Kinderaltersgrenze: Wir empfehlen, eine Tarifermäßigung für Kinder zu ergänzen. Die Kinderaltersgrenze der VDV-Schrift 950 liegt bei 6 bis 14 Jahren. Wir empfehlen, die Tarifermäßigung für Kinder, entsprechend der VDV-Schrift zu harmonisieren.	Angaben zum Tarif finden sich im Kapitel 2.13, eine zusätzliche Erwähnung an dieser Stelle ist daher nicht erforderlich. Die Kindersaltersgrenze im hvv-Tarif entspricht den Vorgaben des VDV.	bereits enthalten
281	507	Bürger:in	Kap. 2.3	Ich möchte darauf hinweisen, dass es seit ca. 3 Jahren eine deutliche Verschlechterung in Richtung Scharnebeck gibt. Der Bus um 6.52 Uhr vom Bf. Lüneburg fährt nicht mehr. Stattdessen fährt ein Bus um 6.25 Uhr, obwohl mit der 5901 um 6.19 Uhr ebenfalls ein Bus nach Scharnebeck fährt. Der nächste reguläre Bus um 7.30 Uhr soll nach 13 min an der Adendorfer Straße in Scharnebeck sein, was er aber nie schafft, da an jeder Haltestelle jede Menge Schüler einsteigen. Schafft er es bis 7.55 Uhr zum Schulzentrum, kommen die SuS und auch Lehrer gerade eben pünktlich in den Unterricht oder auch nicht. Ein entspanntes Ankommen ist damit nicht möglich. Ich würde mir wünschen, dass die Abfahrtszeit mindestens 10 Minuten nach vorn verlegt wird oder ein weiterer Bus wieder gegen 7 Uhr fährt. Ein ähnliches Problem besteht mit dem Bus eine Stunde später, Abfahrt ist 8.39 Uhr. Die 2. Stunde beginnt aber um 8.45 Uhr. Damit können die SuS nicht mehr pünktlich in die Schule kommen.	Der Nahverkehrsplan stellt die strategische Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Lüneburg für seine Laufzeit dar. Die hier genannten Details entsprechen nicht der Ebene des Nahverkehrsplans , sondern stellen das laufende Geschäft der Verwaltung als Aufgabenträger dar. Mit der Maßnahme 3.2 ist eine Überplanung der Schülerbeförderung für das Schulzentrum Scharnebeck vorgesehen, wobei eine ausreichende Wartezeit zwischen der Ankunft der Busse und dem Unterrichtsbeginn berücksichtigt werden wird.	bereits enthalten
290	510	Bürger:in	Kap. 2.3	Der Schulbus darf nicht ausfallen aufgrund technischer Defekte ohne dass eine Info an die Nutzer geht! Sonst stehen Schüler an der Haltestelle und die Eltern sind schon zur Arbeit. Es muss eine Info geben! Newsletter, WhatsApp...	Der Landkreis hat u. a. zur Verbesserung der Betriebsstabilität sein eigenes Verkehrsunternehmen "MOIN" gegründet. Dieses wird den gesamten Busverkehr ab 01.01.2026 übernehmen und soll eine deutlich bessere Qualität als das heutige Verkehrsunternehmen liefern. Der Landkreis ist daher zuversichtlich, dass es zukünftig zu deutlich weniger Fahrtausfällen kommen wird.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
7	75	Bürger:in	Kap. 2.4	Schon jetzt ist die Busverbindung von Deutsch Evern - Richtung ZOB und zurück eher mangelhaft - die Metronomankunftzeiten sind nicht verlässlich, die Busse warten auch bei geringer Verspätung nicht auf die Fahrgäste und die Nutzer*innen müssen tagsüber ca 55 Minuten warten, abends ist es teilweise unmöglich noch den letzten Bus nach DE zu bekommen.	Die Verspätungen bei metronom stellen auch aus Sicht des Landkreises ein großes Problem dar. Insbesondere bei kleineren Verspätungen muss gewährleistet werden, dass weiterführende Buslinien auf verspätete Züge am Bf. Lüneburg warten. Die MOIN, die ab dem 01.01.2026 den Stadt- und Regionalbusverkehr im Landkreis Lüneburg übernehmen wird, wird daher eine aktive Anschlusssicherung betreiben, um durchgehende Reiseketten sicherzustellen. **Eine zusätzliche Maßnahme wird in den NVP aufgenommen.**	ja
25	A1	Bürger:in	Kap. 2.4	Komme ich von Hamburg und will einen Bus der Linie 5100 oder 5300 nehmen, der mich wenigstens auf 6 km an meinen Wohnort brächte, kommt es leider regelmäßig dazu, dass man den Anschlussbus in Lüneburg nur noch von hinten sieht, weil er sehr pünktlich sein will und schon abfährt (der RE3 aber fast nur verspätet ist), ohne die Umsteiger aus Hamburg noch mitzunehmen. Hier wäre etwas mehr Zeitspielraum und Rücksichtnahme wünschenswert, denn der nächste Bus fährt erst eine Stunde später.	Die Verspätungen bei metronom stellen auch aus Sicht des Landkreises ein großes Problem dar. Insbesondere bei kleineren Verspätungen muss gewährleistet werden, dass weiterführende Buslinien auf verspätete Züge am Bf. Lüneburg warten. Die MOIN, die ab dem 01.01.2026 den Stadt- und Regionalbusverkehr im Landkreis Lüneburg übernehmen wird, wird daher eine aktive Anschlusssicherung betreiben, um durchgehende Reiseketten sicherzustellen. **Eine zusätzliche Maßnahme wird in den NVP aufgenommen.**	ja
40	225	Bürger:in	Kap. 2.4	Es wird für die älteren Menschen eine direkte Busverbindung zwischen Embsen und dem Garberscenter benötigt. Es gibt keine Apotheke in Embsen.	Embsen ist verkehrlich hauptsächlich in Richtung Lüneburg ausgerichtet. Daher ist der Ort über die regionale Hauptlinie 5600 umsteigefrei mit dem Oberzentrum verbunden. Der Landkreis stimmt jedoch zu, dass es auch zwischen Embsen und Rettmer eine (schwächere) Verkehrsnachfrage gibt, jedoch bislang kein passendes ÖPNV-Angebot. Um diesen Mangel zu beheben, wird der Landkreis die Einrichtung eines bedarfsorientierten Verkehrs (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) prüfen. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**. Eine teilweise Verschwenkung der regionalen Hauptlinie 5600 über Rettmer lehnt der Landkreis ab, da hiermit Angebotsverschlechterungen für Melbeck verbunden wären und Hauptlinien grundsätzlich keine wechselnden Linienführungen aufweisen sollen.	ja
50	266	Bürger:in	Kap. 2.4	Die Buslinie 5600 fährt über den Umweg nach Lüneburg. Eine direkte Anbindung von Embsen nach Lüneburg würde die Fahrtzeit entscheidend verringern und damit die Attraktivität der Verbindung erhöhen. Insbesondere Embsener Bürger nutzen das Garbers-Center in Rettmer als für Arztbesuche und als Versorgungszentrum. Eine direkte Verbindung von Embsen nach Lüneburg würde dieses Zentrum erreichbar machen.	Embsen ist verkehrlich hauptsächlich in Richtung Lüneburg ausgerichtet. Daher ist der Ort über die regionale Hauptlinie 5600 umsteigefrei mit dem Oberzentrum verbunden. Der Landkreis stimmt jedoch zu, dass es auch zwischen Embsen und Rettmer eine (schwächere) Verkehrsnachfrage gibt, jedoch bislang kein passendes ÖPNV-Angebot. Um diesen Mangel zu beheben, wird der Landkreis die Einrichtung eines bedarfsorientierten Verkehrs (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) prüfen. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**. Eine teilweise Verschwenkung der regionalen Hauptlinie 5600 über Rettmer lehnt der Landkreis ab, da hiermit Angebotsverschlechterungen für Melbeck verbunden wären und Hauptlinien grundsätzlich keine wechselnden Linienführungen aufweisen sollen.	ja
130	401	LNVG	Kap. 2.4	Tabelle 2-9: Die Bahnstrecke Stelle – Lüneburg ist dreigleisig statt zweigleisig.	Wird in der Endfassung des NVP korrigiert	ja
143	407	Bürger:in	Kap. 2.4	Zur Bestandsaufnahme gehören auf jeden Fall die vorhandenen Fahrradwege.	Der Nahverkehrsplan ist das strategische Steuerungsinstrument für den straßengebundenen ÖPNV nach § 6 NNVG und kein umfassender Mobilitätsplan wie etwa ein Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). Radverkehr wird daher im Nahverkehrsplan nur insoweit betrachtet, wie ein Bezug zum straßengebundenen ÖPNV besteht. Auf die Radverkehrskonzepte von Hansestadt und Landkreis Lüneburg wird verwiesen.	nicht möglich
205	441	Bürger:in	Kap. 2.4	Bestandsaufnahme Straßennetz, Schienennetz, Wasserwege - fehlt da nicht was? Das Straßennetz wird leider auch nur für das AUTO beschreiben. Wo bleiben die Radfahrer? Ist das ein Zugeständnis, dass es KEINE Infrastruktur für Radverkehr gibt? Ein Armutszeugnis? Radfahrer brauchen ihre eigene Infrastruktur. Bitte immer selbstverständlich mitdenken!!!!	Der Fahrradverkehr spielt mit Blick auf die angestrebte Mobilitätswende sowie im Zusammenspiel mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. Dennoch werden im NVP weder der Radverkehr, noch der Fußverkehr, noch andere Formen der Mobilität ausführlich betrachtet. Der NVP ist kein umfassender Verkehrsentwicklungsplan, sondern soll - gesetzlich vorgegeben - nur den Rahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, insbesondere des Busverkehrs, definieren. Maßnahmen zum Radverkehr finden sich im Radverkehrskonzept des Landkreises bzw. der Radverkehrsstrategie der Hansestadt Lüneburg.	nicht möglich
206	441	Bürger:in	Kap. 2.4	Warum stellen Sie nur den Ist-Zustand der Fähren dar und bemühen sich nicht um ein Konzept für Flachwasserfähren und einen zuverlässigen Fährbetrieb? Man kann einen Neubau einer Brücke nur vergleichen mit einem zukunftssicheren Fährkonzept und nicht mit einem alten Fährkonzept. Das es aktuell nicht so geht, das zeigt das Niedrigwasser. Aber Eingriff in die Natur, horrende Baukosten und deutlich negative Auswirkungen für Anrainer der dann deutlich stärker frequentierten Straßen sind nicht einfach so hinzunehmen, sondern abzuwägen. Die aktuelle Politik des LK LG hat nur den Brückenbau im Fokus. Ich bin meine gesamte ZEit in der weiterführenden Schule morgens um 6h31 aus Tosterglope gefahren und konnte nur nach der 5 und 6. Stunde bzw. abends nach 18 h zurückfahren (jedes Hobby in LG und jede siebte Stunden sorgten dafür, dass wir den ganzen Tag von zu Hause weg waren). Die Schüler heute werden da deutlich besser bedient, und wenn Sie dann doch mal 90 Minuten vor Schulbeginn losfahren müssen scheint das nicht hinnehmbar. Vorm Krieg hatte mein Vater Mitschüler aus Neuhaus am Johanneum LG, die ein Zimmer in LG hatten. Das Anspruchsdenken, dass heute jeder ohne Widerstände alles bekommt, ist nicht mehr zeitgemäß, wenn wir mit Resourcen haushalten müssen. Es wäre eher angebracht, über Kooperationen mit Schulen im mecklenburgsichen Nachbarkreis zu reden, wenn es nicht annehmbar erscheint, gelegentlich mal einen weiten Schulweg zu haben.	Der Landkreis Lüneburg nimmt die Ausführungen zur Kenntnis. Aktuell wird ein zukunftsorientiertes Fährkonzept durch das Land Niedersachsen Lüneburg erarbeitet. Der Landkreis Lüneburg plant den Neubau einer Brücke zwischen Neu Darchau und Darchau, hierfür wird aktuell das Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Für Schülerinnen und Schüler aus der Gemeinde Amt Neuhaus besteht laut Kreistagsbeschluss die Möglichkeit, die weiterführenden Schulen in Dömitz (Südteil der Gemeinde) und das Elbtalgymnasium Boizenburg (Nordteil der Gemeinde) zu besuchen.	nein
8	75	Bürger:in	Kap. 2.5	Warum wird nicht das Winsener Modell https://www.winsen.de/portal/seiten/winsenrad-902000635-20260.html genutzt, die Tarife sind günstiger - 30 Minuten / Tag sind kostenlos und es gibt die Möglichkeit eines Monatstarifes (10,00€ / Monat) . Alles in allem ist dieser Radverleih wesentlich kostengünstiger für die Nutzenden als der bisherige Verleih!	Das Leihradsystem in der Hansestadt Lüneburg und deren Verflechtungsraum wurde von der Hansestadt Lüneburg ausgeschrieben; die Zuständigkeit für das Leihradsystem liegt bei der Hansestadt Lüneburg. Deren letzte Ausschreibung wurde vom Anbieter Deutsche Bahn Connect GmbH mit der Marke StadtRAD gewonnen. Aufgrund dieser Vergabe kann nicht das Winsener Leihradsystem (WinsenRad) genutzt werden. Eine Neuausschreibung des Leihradsystems durch die Hansestadt Lüneburg wird nach Ablauf des Vergabezeitraums (2028) erfolgen.	nicht möglich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
144	407	Bürger:in	Kap. 2.5	Die Bedeutung des Radverkehrs kann nicht auf das Stadtrad als ergänzendes Angebot beschränkt werden.	Der Fahrradverkehr spielt mit Blick auf die angestrebte Mobilitätswende sowie im Zusammenspiel mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. Im NVP werden Radverkehr, Fußverkehr und andere Formen der Mobilität nicht ausführlich betrachtet, da der NVP kein umfassender Verkehrsentwicklungsplan ist, sondern - den gesetzlichen Vorgaben des § 6 NNVG folgend - nur den Rahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, insbesondere des Busverkehrs, definieren soll.	nein
291	510	Bürger:in	Kap. 2.5	Werden hier auf dem Dorf nicht viel genutzt. Zeitlich unflexibel (Stunden vorher bestellen und anmelden, wenn man sich spontan mit einem Freund treffen möchte und die Eltern nicht fahren können), ungünstige Routen, Anbindung an Stadtbus nicht gut...	Der Landkreis teilt die negative Einschätzung nicht. Die Rufbusse können noch eine Stunde vor der gewünschten Abfahrtszeit telefonisch bestellt werden, sofern nur ein Fahrgast den Rufbus nutzt, kann dieser auf direktem Wege zum Ziel fahren und Verknüpfungen mit Stadt- / Regionalbussen sind in aller Regel gegeben.	nein
117	388	Bürger:in	Kap. 2.6	Linie 5900 an Avendorf anschließen (damit viele Bürger*innen der SG Scharnebeck besser zu den Fachärzten nach Geesthacht kommen und Menschen aus Avendorf besser zum Bahnhof Lauenburg.	Da es in Avendorf keine bzw. nur eine abgängige Wendeanlage gibt, müsste die Linie 5900 von Lüneburg aus kommend über Barum - Bütlingen - Tespe verschwenkt werden. Dadurch würden sich zum einen die Fahrtzeiten für Artlenburger deutlich verlängern und zum anderen würde Lüdershausen nicht mehr angefahren werden. Daher lehnt der Landkreis diese Forderung ab.	nein
118	388	Bürger:in	Kap. 2.6	Linie 5900 immer auch den Bahnhof Lauenburg anfahren lassen (s.o.)	Der Landkreis sieht einen Bedarf für eine ÖPNV-Anbindung nach Lauenburg, daher findet sich im NVP auch ein entsprechender Vorschlag (Verlängerung Linie 5900). Eine inzwischen erfolgte Prüfung der MOIN hat jedoch ergeben, dass bei einer Verlängerung der Linie 5900 keine zuverlässige Betriebsstabilität gewährleistet werden könnte. Verspätungen, z. B. aufgrund der Anschlusssicherung am Bf. Lüneburg oder infolge von Baustellen, würden sich aufgrund der minimalen Wendezeiten in Lauenburg auf die Folgefahrten übertragen und hier zu Anschlussverlusten führen. Statt einer Verlängerung der Linie 5900 soll daher ein Rufbus-Angebot im 2h-Takt nach Lauenburg eingerichtet werden. Voraussetzung für die Umsetzung ist eine territoriale Mitfinanzierung des Kreises Hzgt. Lauenburg. **Ein entsprechender Prüfauftrag wird in den NVP aufgenommen.**	teilweise
282	507	Bürger:in	Kap. 2.6	siehe oben Strecke 5110 Ri. Scharnebeck und zurück. Es ist sehr bedauerlich, dass aufgrund der Busfahrten um 13.21 Uhr und 13.32 Uhr vom Schulzentrum Scharnebeck, der nächste Bus erst um 15.03 Uhr fährt. Wünschenswert wäre ein halbstündlicher Takt.	Die Einrichtung einer weiteren Fahrt wird als nicht notwendig erachtet und aufgrund der damit verbundenen Mehrkosten abgelehnt.	nein
292	510	Bürger:in	Kap. 2.6	Hier auf dem Dorf fährt in der Schulzeit der Bus 4 mal am Tag. Es fehlt ein Mitnehmen der Bevölkerung auf dem Land. Der Bus Vögelsen bindet Mechtersen einmal in der Stunde an. Der Bus Reppenstedt bindet Dachtmissen nicht an, obwohl der Weg kürzer wäre das Dorf an den Stadtverkehr anzubinden. Anders könnten dann auch die jungen und alten Menschen mobil und unabhängig sein und mal spontan in die Stadt fahren ohne frühzeitig den Rufbus bestellen zu müssen (spontan einkaufen, Freunde besuchen, zum Sport gehen). Immer wird dann das Auto genutzt werden. Erwachsene könnten bei Bedarf auch mal zur Arbeit fahren. Dies ist in den Ferien derzeit bspw gar nicht möglich, da kein Bus fährt. Sollte aber das Auto nicht fahren, ist man spontan aufgeschmissen. Zeit, die Anbindung anzupassen und auszubauen.	Dachtmissen verfügt über die Linien 5202 und 5251 sowohl an Schul- wie auch an Ferientagen über das ÖPNV-Grundangebot, welches der Landkreis als Mindeststandard festgelegt hat, d. h. min. 6 Verbindungen pro Tag. Die Einrichtung weiterer Fahrten wäre für die Menschen vor Ort anstrebenswert, ist aber kurzfristig leider nicht finanzierbar.	nein
9	75	Bürger:in	Kap. 2.6.2	Allgemeiner Linienverkehr nach §42 PBefG Auch die Einwohnenden von DE sollten weiterhin die Möglichkeit haben den ÖPNV an den Wochenenden zu nutzen ! Nach § 42 PBefG ist unter dem Begriff „Linienverkehr“ eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung zu verstehen, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Im Landkreis erfüllt der allgemeine Linienverkehr nach § 42 PBefG Aufgaben bei der lokalen, regionalen und auch überregionalen Erschließung des Landkreises. Es werden Fahrten für den Berufs-, Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr durchgeführt.	Deutsch Evern hat im Vergleich zu den anderen, an die Hansestadt Lüneburg angrenzenden Gemeinden deutlich weniger Einwohner:innen und damit ein geringeres ÖPNV-Nachfragepotenzial. Vor diesem Hintergrund sieht der Landkreis kein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis für die Einrichtung von weiteren Fahrten im klassischen Linienverkehr. Stattdessen wird der Landkreis prüfen, ob das bestehende Stadtbus-Angebot am Wochenende sowie am späten Abend um bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) erweitert werden kann. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**.	ja
10	75	Bürger:in	Kap. 2.7	Tabelle 2-10: Linien im Landkreis Lüneburg (Landkreis Lüneburg, 2025). Diese Tabelle ist unvollständig, wenn die Überschrift stimmt sollte sie den Ist-Zustand in 2025 darstellen ?? - die Busverbindung 5020 fehlt vollkommen ?! Besonders entsetzt hat uns, dass an den Wochenenden geplant KEINE Busverbindung mehr nach und von DE /ZOB geplant ist. 2.7.3 Das ASM wird von unseren Kindern (16/18/19) ohne Führerschein und deren Freunden regelmäßig genutzt - wenn es denn erreichbar ist/war. 2.7.5 siehe Schülerverkehr Die Kommunikation ist bislang eher schwierig - und die Verlässlichkeit auch nicht immer gegeben. Es war für mich nicht ersichtlich, welcher Ersatz für das ASM geplant ist.	Die Tabelle beinhaltet nur die Regionalbuslinien im Landkreis Lüneburg, nicht die Linien des Stadtverkehrs. Diese finden sich in der Abbildung 2-13, S. 61. Dass es an Wochenenden keine Busverbindungen nach/von Deutsch Evern mehr geben soll, ist nicht korrekt. Es wird auch ab dem 01.01.2026 an Wochenenden weiterhin ein ganztägiges Angebot geben.	bereits enthalten
56	281	Bürger:in	Kap. 2.7	Für die Gemeinde Amt Neuhaus: Die Rufbuslinie 505 (Brahlstorf–Dömitz) sollte zu einer gegenläufigen Ringlinie modifiziert werden, mit einem Ast entlang der Bundesstraße und einem Ast entlang der Elbuferstraße, mit Treffpunkt in Neuhaus. Dies würde insbesondere Ortsteile an der Elbuferstraße besser anbinden. Eine zusätzliche Rufbusverbindung vom Mittelzentrum Lübtheen in das Amt Neuhaus sollte geprüft werden, um die Mobilität in der Fläche zu verbessern und bessere Verbindungen in dieses für viele Bürger in Amt Neuhaus relevante Mittelzentrum zu schaffen. Sollte sich keine Verbesserung des RufMobil-Angebots der VLP für Amt Neuhaus erreichen lassen, sollte geprüft werden, inwiefern ein Anruf-Sammel-Taxi (AST) eine geeignete Alternative darstellt.	Eine Überplanung und Erweiterung des Rufbusangebotes im Amt Neuhaus, einschließlich kreisüberschreitender Verbindungen wird als **zusätzliche Maßnahme** 1.7 (Sektor Amt Neuhaus) mit in den NVP aufgenommen. Das ÖPNV-Taxi "Wendland OnDemand" der Mobilitätsmarke WendlandMobil verbindet den Landkreis Lüchow Dannenberg mit Dömitz. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg ist der Aufgabenträger für "Wendland OnDemand". Hierbei handelt es sich nicht um einen Linienverkehr, sondern um eine Bedienform, die vom Fahrgast flexibel gebucht werden kann. Der Fahrgast kann sie so auch eigenständig auf die Fahrten der Rufbuslinie 505 abstimmen. Ob ein zusätzlicher Haltepunkt für das ÖPNV-Taxi "Wendland OnDemand" im Amt Neuhaus eingerichtet werden sollte, obliegt der Entscheidung des Landkreises Lüchow-Dannenberg. Der Landkreis Lüneburg wird diesbezüglich Kontakt zum Nachbarlandkreis aufnehmen.	ja
87	339	Bürger:in	Kap. 2.7.2	Gerne würden wir Abends mit dem Bus fahren, leider fährt Abends kein Bus mehr nach Adendorf. Ein Taxi zu nehmen ist für uns keine Option, da das zu teuer ist.	Eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes am späteren Abend bzw. in der Nacht strebt der Landkreis an (s. Maßnahme 2 (Optimierung Nachtbusverkehr).	bereits enthalten

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
362	550	Bürger:in	Kap. 2.7.3	Zum Rufmobil werden auf den folgenden Internetseiten unterschiedliche Bedienzeiten genannt: - https://www.kvg-bus.de/fahrplaene/landkreis-lueneburg/mein-rufmobil/mein-rufmobil-im-ueberblick/ - https://www.kvg-bus.de/fahrplaene/landkreis-lueneburg/mein-rufmobil/rufmobil-fahrplaene/anruf-sammel-mobil-asm - https://www.landkreis-lueneburg.de/fuer-unsere-buergerinnen-und-buerger/mobil-im-landkreis/bus-und-bahn/anruf-sammel-mobil-asm.html Auf der KVG-Seite heißt es auch: „Hunde fahren im Rufbus kostenfrei mit. Im ASM können Tiere leider aus Sicherheitsgründen nicht befördert werden." Faktisch werden die Fahrten aber mit den gleichen Fahrzeugen und FahrerInnen durchgeführt. Wenn das kein Thema für den Nahverkehrsplan ist, dann aber für die dort erwähnte Neuordnung des Bedarfsverkehrs.	Ab dem 01.01.2026 werden die Fahrpläne des Rufmobils von der MOIN korrekt beauskunftet. Das heutige ASM-Angebot, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, wird aktuell überarbeitet. Inwieweit dabei auch die Beförderungsbedingungen angepasst werden, ist derzeit noch offen. Der Wunsch nach einer Mitnahmemöglichkeit von Tieren wird im Rahmen der Überplanung mit abgewogen.	nicht erforderlich
363	550	Bürger:in	Kap. 2.7.3	Im Entwurf heißt es: „stündliche Fahrtmöglichkeiten zu allen Zielen im Stadtgebiet und im übrigen Landkreis." Das ist m.E. irreführend.	Die Formulierung wird in der Endfassung des NVP dahingehend präzisiert, dass das ASM nur in den Abendstunden verkehrt.	ja
364	550	Bürger:in	Kap. 2.7.3	Im Kapitel sind die seit vielen Jahren in vielen Samtgemeinden angebotenen Rufbusse nicht erwähnt.	Die Rufbusse werden in Kapitel 2.7.71. erwähnt, da sie strukturell zum Regionalbusverkehr gehören.	nein
119	389	Sonstige	Kap. 2.8	Die §44 Verkehre werden für 2 Jahre anstatt für 10 Jahre als Einzelgenehmigung beantragt (S. 55). Die Liniennummern auf mehreren Linien des Landkreises Lüneburg wurden geändert inklusive Bedienungszeitraum und Linienweg (S. 56 - S. 58). Die Verlängerung der Linie 5900 nach Lauenburg steht unter Finanzierungsvorbehalt (S. 58 & S. 90).	Wird in der Endfassung des NVP korrigiert. Der Landkreis Lüneburg als Aufgabenträger plant eine Anbindung Lauenburgs. Hierfür werden verschiedene Möglichkeiten erwogen, **ein entsprechender Prüfauftrag wird in den NVP aufgenommen.**	ja
132	401	LNVG	Kap. 2.8	Eine Darstellung der aktuellen Linienverkehre (Stand bis 31.12.2025) fehlt. In den einleitenden Hinweisen zu Kap. 2.8 wird auf ein ab 01.01.2026 geplantes Linienbündel, die Einrichtung von Midibus-Linien und Nachtbuslinien verwiesen. Die beigefügte Tabelle 2-10 führt eine Liste von Linien auf, unterschieden wird lediglich nach 42- bzw. 44er-Verkehren. Wie das geplante Linienbündel (ohne Linienbedarfsverkehre (LBV), Midibusse, Nachtbuslinien) aussehen soll und welche Linien Einzellinien (Midibusse, Nachtlinien) mit kürzerer Laufzeit ohne Bündelung sein werden, ist nicht erkennbar. Die in Tabelle 2-11 aufgeführten Linien 507, 510, 514 und 565 sind nicht Bestandteil des Teilnetz 4 Lüneburg (sie verkehren aus Mecklenburg-Vorpommern in das Teilnetz Lüneburg, wie auch in Tabelle 2-12 richtig dargestellt) In Tabelle 2-12 fehlen die Linien •7075 Bad Bevensen – Bohndorf, die auch Haltestellen in Bavendorf bedient •4662 Rottorf – Winsen, die auch eine Haltestelle in Handorf bedient •8101 Hitzacker – Ventschau •8105 Hitzacker – Pommoissel •8106 Pommoissel – Hitzacker	Die Fehler werden korrigiert und die Darstellung der aktuellen Linien wird entsprechend ergänzt.	ja
293	510	Bürger:in	Kap. 2.8	Keine Bündel in Dachtmissen, in den Ferien noch nicht mal ein Bus.	Ein "Bündel", welches immer aus mehreren Linien besteht, hat ausschließlich eine genehmigungsrechtliche Bedeutung. Welche Linie zu welchem Linienbündel gehört, ist für den Fahrgast nicht relevant. Dachtmissen verfügt über die Linien 5202 und 5251 sowohl an Schul- wie auch an Ferientagen über das ÖPNV-Grundangebot, welches der Landkreis als Mindeststandard festgelegt hat, d. h. min. 6 Verbindungen pro Tag. Die Einrichtung weiterer Fahrten wäre für die Menschen vor Ort anstrebenswert, ist aber kurzfristig leider nicht finanzierbar.	nein
305	522	kreisangehörige Kommune	Kap. 2.8	Die Gemeinde Embsen würde es begrüßen, wenn eine direkte Linie von Embsen - über LG-Rettmer (Einkaufszentrum Garberscenter) - in Richtung Lüneburg und ZOB eingerichtet werden könnte.	Embsen ist verkehrlich hauptsächlich in Richtung Lüneburg ausgerichtet. Daher ist der Ort über die regionale Hauptlinie 5600 umsteigefrei mit dem Oberzentrum verbunden. Der Landkreis stimmt jedoch zu, dass es auch zwischen Embsen und Rettmer eine (schwächere) Verkehrsnachfrage gibt, jedoch bislang kein passendes ÖPNV-Angebot. Um diesen Mangel zu beheben, wird der Landkreis die Einrichtung eines bedarfsorientierten Verkehrs (RufMobil, On-Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) prüfen. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**.	ja
75	319	Bürger:in	Kap. 2.9	Schon in den 80er Jahren konnten in Hamburg Busfahrer untereinander kommunizieren! Wieso geht das im 21. Jahrhundert nicht bei der KVG im Landkreis Lüneburg. So können keine Informationen zu Anschlusswünschen von Fahrgästen weitergegeben werden. Und nicht selten sind wegen einer Verspätung von wenigen Minuten aufgrund von Baustellen (aktuell z.B. 5300 Haltestelle Pulverweg-Süd), z.B. aktuell am Schützenplatz, die Anschlussbusse bereits weg. So ist es unseren Kindern am Dahlenburg Markt diverse Male passiert. Sie merken schon: früher war (fast) alles besser.	Der Landkreis hat u. a. zur Verbesserung der Betriebsstabilität sein eigenes Verkehrsunternehmen "MOIN" gegründet. Dieses wird den gesamten Busverkehr ab 01.01.2026 übernehmen und soll eine deutlich bessere Qualität liefern als das heutige Verkehrsunternehmen. Der Landkreis ist daher zuversichtlich, dass es zukünftig zu deutlich weniger Problemen bei der Anschlusssicherung kommen wird.	nicht erforderlich
11	75	Bürger:in	Kap. 3.1	Unter der Verlinkung (Vertiefende Information ..) erscheint leider nur ein " Oha! Dat is een Stück Malöör Leider gibt es keine Übereinstimmung mit Ihren Suchbegriffen. Bitte versuchen Sie es nochmal mit anderen Begriffen. Auf unserer Startseite bieten wir eine Übersicht über die gefragtesten Leistungen und Themen. " Das finde ich als Vorbereitung für die Infoveranstaltung mehr als ärgerlich !!!	Ist zwischenzeitlich erfolgt	nicht erforderlich
367	550	Bürger:in	Kap. 3.1	3.1 Einleitung: M.E. sind 3.2 Rufbusbusverkehr im Landkreis Lüneburg, 3.8 ASM Nachtverkehr und Nachtverkehr in Hansestadt und Landkreis Lüneburg alles 3.3 On-Demand-Verkehre. Die Gliederung passt nicht.	Diese Einschätzung wird nicht geteilt, da weder der Rufbusverkehr noch das ASM im klassischen Sinne On Demand-Verkehre sind, also Angebote, die zeitlich flexibel nutzbar sind. Stattdessen handelt es sich bei beiden Systemen um fahrplangebundene Angebote.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
31	180	benachbarter Aufgabenträger	Kap. 3.10	Der Kreis RZ befürwortet explizit eine durchgängige vertaktete Busverbindung (Linie 5900) zwischen den Städten Lauenburg und Lüneburg über die Gemeinde Hohnstorf. Die Linie 5900 sollte dabei mit den Ankunfts- und Abfahrtszeiten auf die ab FPW 25/26 stündlich an den Lauenburger Bahnhof verlegte Zugkreuzung des RE 83 (HL-LG an Min. 58 / ab Min. 59 - LG-HL an Min. 59 / ab Min. 01) ausgerichtet werden. Der Stadtverkehr Lauenburg könnte die direkte Anbindung zwischen Bahnhof und Lauenburger ZOB/Innenstadt übernehmen. Der Kreis RZ ist bereit seinen territorialen Finanzierungsanteil an der Leistung der Linie 5900 zu übernehmen.	Der Landkreis sieht einen Bedarf für eine ÖPNV-Anbindung nach Lauenburg, daher findet sich im NVP auch ein entsprechender Vorschlag (Verlängerung Linie 5900). Eine inzwischen erfolgte Prüfung der MOIN hat jedoch ergeben, dass bei einer Verlängerung der Linie 5900 keine zuverlässige Betriebsstabilität gewährleistet werden könnte. Verspätungen, z. B. aufgrund der Anschlusssicherung am Bf. Lüneburg oder infolge von Baustellen, würden sich aufgrund der minimalen Wendezeiten in Lauenburg auf die Folgefahrten übertragen und hier zu Anschlussverlusten führen. Statt einer Verlängerung der Linie 5900 soll daher ein Rufbus-Angebot im 2h-Takt nach Lauenburg eingerichtet werden. Voraussetzung für die Umsetzung ist eine territoriale Mitfinanzierung des Kreises Hzgt. Lauenburg. **Ein Prüfauftrag wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen.**	teilweise
122	389	Sonstige	Kap. 3.10	Die Liniennummer wurde bei mehreren Stadtbuslinien geändert (S. 90).	Wird in der Endfassung des NVP korrigiert	ja
156	413	Bürger:in	Kap. 3.10	Vgl. hierzu auch die Ausführungen unter 3.5. Die Angaben im NVP und damit auch die VNO-Bewertung zur Alt-5016 sind feherhaft. Es besteht aktuell ein 30-Minuten-Takt, der im letzten Jahr bedingt durch die hohen Personalausfälle temporär reduziert war. Alle Lüneburger Stadtteile sollten nach Möglichkeit 2026 wieder im 20-Minuten-Takt bedient werden, was ja früher schon die Regel war (sogar bereits bei Fa. Röhlsberger in den 1970er/80er Jahren!). Für Adendorf als einwohnerstärkte Gemeinde ist das Potential ebenfalls gegeben (jetzt: 2 Fahrten 5007 und 1 Fahrt 5006 pro Stunde). Ansonsten sind für die Nachbargemeinden und die Linien 5004/5005 auch 30-Minuten-Takte ausreichend. Linie 5020: Verlängerung nach Wendisch Evern sinnvoll. Warum aber nicht weider die Ringlinienführung wie vor einiger Zeit (in beide Richtungen)? Linien 5007/5017/5027: Etwas unübersichtlich und für einzelne Haltestellen unregelmäßiger Takt. Grundsätzliches Dilemma: Einheitliche Lnineführung mit starkem Takt und fehlende Feinerschließung (ggf. durch ergänzenden On-Demand-Verkehr heilbar) oder sehr gutes flächenmäßiges Bedienungsangebot. Ab Haltepunkt-Eröffnung gute Verknüpfung erforderlich (direkte Haltestelle mit abgetimmten Fahrzeiten).	Die fehlerhafte Fahrplanangabe der Linie 5016 im NVP wird korrigiert. Die grundlegende Prämisse bei der Neuentwicklung des Stadtbusnetzes für die Hansestadt Lüneburg ist, dass für die Einführung eines 20-Minuten-Takts auf den meisten Stadtbuslinien nicht mehr Fahrzeuge eingesetzt werden als im Bestandsangebot. Unter dieser Voraussetzung ist ein 20-Minuten-Takt auf allen Linien nicht umsetzbar. Daher werden für den 20-Minuten-Takt gezielt diejenigen Linien ausgewählt, bei denen ein ausreichendes Nachfragepotenzial besteht. Ab 2026 werden alle Busse im Landkreis Lüneburg schrittweise mit automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) ausgestattet. So können Landkreis und MOIN die Auslastung jeder Fahrt genau erfassen und das Angebot – besonders im Stadtbusverkehr – künftig noch besser an den Bedarf anpassen. Taktanpassungen sind dabei nicht ausgeschlossen. Die Linie 5020 stellt die Anbindung von Deutsch Evern an den schnellen Metronom nach Hamburg sicher. Für Wendisch Evern übernimmt diese Aufgabe die Linie 5021. Die Einführung eines Ringverkehrs für den Bereich Deutsch Evern und Wendisch Evern hätte den Nachteil, dass entweder nur eine der beiden Gemeinden einen direkten Anschluss an den Metronom erhält oder sich die Fahrzeiten zum Metronom deutlich verlängern würden. Die unterschiedliche Linienführung in Adendorf ergibt sich aus dem Ziel, auch künftig sämtliche Haltestellen im Gemeindegebiet zu bedienen. Zur besseren Verständlichkeit des Bussystems werden die Linien künftig jeweils als eigenständige Linien mit klarer Linienführung dargestellt. Die Fahrpläne der Linien 5007, 5017 und 5027 sind dabei so aufeinander abgestimmt, dass sie montags bis freitags versetzt im 20-Minuten-Takt verkehren.	teilweise
160	413	Bürger:in	Kap. 3.10	Wunsch: Echtzeitdarstellung der Fahrzeuge und genaue Abfahrtszeitenberechnung an den Haltestellen, einheitliche Datenbasis (HVV) für alle Apps. Im Ausbaustadium inkl. Wagennummer, was auch im Falle von Störungen und Fundsachen enorm weiterhelfen würde (in Darmstadt m.E. grafisch bereits ganz gut dargestellt). Softwaretechnisch sollte das alles gar nicht so komplex sein – die Daten sind ja bereits vorhanden und werden auch schon an anderer Stelle für andere Zwecke verwendet! DFI: Eintracht-Sportplatz wäre wichtig, da aufkommensstarke Haltestelle mit mehreren Linien. Kundeninformation: Zwar hat der HVV entschieden, in der heutigen Zeit keine Print-Fahrpläne mehr drucken zu lassen. Hier sollte es wg. grundsätzlicher Umstellung und Neuausrichtung des Angebots (Organisation des ÖPNV durch MOIN) und damit verbundener teilweise gravierenden Änderungen (Liniennummern, -führungen, -takte, Angebote) eine Ausnahme geben: Herausgabe eines kompakten Fahrplans mit Liniennetz zur allgemeinen Information. Später kann dann wieder auf Online-Medien fokussiert werden.	Echtzeitinformationen über die tatsächlichen Abfahrtszeiten von Bussen und Bahnen stehen bereits in den elektronischen Fahrplanauskunftssystemen sowie den Apps zur Verfügung. Auch an aufkommensstarken Haltestellen im Landkreis werden in Kürze digitale Anzeigen aufgestellt. In den kommenden Jahren sollen weitere Haltestellen mit diesen Anzeigen ausgestattet werden. (s. Maßnahme 10). Die Anregung zur Bereitstellung von gedruckten Fahrplänen ist grundsätzlich nachvollziehbar. Allerdings geht der Landkreis davon aus, dass es gerade durch die Neuausrichtung des Verkehrsangebotes im ersten Halbjahr 2026 kurzfristig zu nachträglichen Fahrplanoptimierungen kommen wird. Gedruckte Fahrpläne wären damit sehr schnell veraltet. Vor diesem Hintergrund setzen Landkreis und MOIN auf die tagesaktuelle Information vor allem über digitale Kanäle und Pressemitteilungen.	teilweise
238	463	Bürger:in	Kap. 3.10	Taktung und Fahrplanerweiterung Linie 5100: In den Hauptverkehrszeiten ist ein 30-Minuten-Takt zwischen Bleckede und Lüneburg notwendig. Die Verbindungen sollten durch Bus (5100) sowie die in Betrieb zu nehmende Bahnstrecke ergänzt werden. Es ist wichtig, den Fahrplan auch in den späten Abendstunden zu erweitern, z.B. mit Abfahrten ab Lüneburg um 20:40, 22:40, 0:40 Uhr sowie ab Bleckede um 21:40 und 23:40 Uhr. Diese Fahrplanerweiterung würde insbesondere jüngeren Menschen ermöglichen, kulturelle Veranstaltungen, Kino, Theater oder Treffen mit Freunden zu besuchen.	Da mit der Einführung kürzerer Taktzeiten - insbesondere in den Hauptverkehrszeiten - erhebliche Mehrkosten verbunden wären, strebt der Landkreis einen 30min-Takt in der Hauptverkehrszeit auf der Linie 5100 aktuell nicht an. Ab dem 01.01.2026 wird das Fahrplanangebot am Abend jedoch um eine Stunde erweitert. Die letzte Fahrt von Bleckede nach Lüneburg findet dann um 20:48 statt, in Gegenrichtung fährt der Bus um 21.40 am ZOB Lüneburg ab. Weitere Fahrten am späteren Abend sind zunächst nicht geplant.	nein
318	529	Bürger:in	Kap. 3.10	Laut Fahrplan ist derzeit eine Umstiegszeit zwischen RE3 (aus Hamburg kommend) und dem Anschlussbus der Linie 5200 von 4 Minuten angesetzt (z. B. Ankunft RE3 15:33Uhr; Abfahrt Bus der Linie 5200 15:37Uhr). Die Umstiegszeit von 4 Minuten reicht theoretisch aus, wenn der RE3 fahrplanmäßig am Lüneburger Bahnhof eintrifft. Jedoch kommt es häufiger vor, dass der RE3 kurz nach der Abfahrtzeit des Busses in Lüneburg eintrifft, so dass der Fahrgast die Weiterfahrt mit dem Bus der Linie 5200 verpasst und daduch ein Stunde auf den nächsten Bus warten muss. Hier würde eine Erhöhung der Umstiegszeit (von 4 auf vielleicht 10 Minuten) das Risiko verringern, den Anschlussbus zu verpassen.	Der Fahrplan der Linie 5200 befindet sich noch in der Endabstimmung. Voraussichtlich wird der Bus einige Minuten später am ZOB in Lüneburg abfahren. Da der Landkreis eine Anschlusssicherung ebenfalls für sehr bedeutsam hält, Eine zusätzliche Maßnahme wird in den NVP aufgenommen.	ja
33	183	Bürger:in	Kap. 3.2	Erreichbarkeit in Ordnung. Fährt aber zu selten und manchmal nur mit Wartezeit in Melbeck, vor allem an Sonn- und Feiertagen eine schlechte Anbindung. Erhoffe mir ein häufigeres und regelmäßigeres Fahrtenangebot zwischen Barnstedt und Lüneburg sowie anders rum.	Eine Optimierung der Anschlüsse zwischen den Rufmobilen und dem Regionalbusverkehr strebt der Landkreis an (s. Maßnahme 1.1). Ein häufigeres Fahrtenangebot bei den Rufbussen ist jedoch aufgrund der damit verbundenen Mehrkosten zunächst nicht vorgesehen.	teilweise
59	281	Bürger:in	Kap. 3.2	Es sollte geprüft werden, inwiefern eine Kooperation bzw. Verlängerung des WendlandMobils des Landkreises Lüchow-Dannenberg in das östliche Amt Neuhaus erfolgen kann, insbesondere als Zubringer zu den Bahnhöfen in Dannenberg und Salzwedel. Dies würde eine deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots darstellen.	Eine Überplanung und Erweiterung des Rufbusangebotes im Amt Neuhaus, einschließlich kreisüberschreitender Verbindungen wird als **zusätzliche Maßnahme** 1.7 (Sektor Amt Neuhaus) mit in den NVP aufgenommen.	ja
81	332	Bürger:in	Kap. 3.2	Das Rufmobil ist aus Handorfer Sicht uninteressant. Man kommt nur bis Bardowick. Das ist nicht zielführend. Die Umsteigezeiten sind ungünstig. Es ist dadurch nicht möglich, auf einfachem Weg zum Beispiel nach Radbruch , Brietlingen oder Adendorf zu kommen. Nahezu unmöglich, daher nicht nutzbar. Bitte ElbMOBIL ansehen und Nutzung checken. Wird sehr gut angenommen.	Die Rufbus-Linie 5451 bietet am Bf. Bardowick sehr gute Anschlüsse an die RB 31 in / aus Richtung Lüneburg. so dass der Landkreis hier einen klaren Mehrwert sieht. Für eine Einrichtung von ÖPNV-Direktverbindungen von Handorf nach Radbruch, Adendorf und Brietlingen sieht der Landkreis kein ausreichendes Fahrgastpotenzial.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
82	332	Bürger:in	Kap. 3.2	Sehr interessant, wenn variable Zeiten angefordert werden. Zweistündig wie zur Zeit ist zu unflexibel und für Menschen mit Einschränkungen einfach zu selten. On Demand ist deutlich flexibler.	Eine grundsätzliche Neukonzipierung des Rufbusses (im Sinne des ElbMOBILS) strebt der Landkreis derzeit nicht an.	nein
150	413	Bürger:in	Kap. 3.2	Insgesamt positives Angebot. Es sollten aber die einzelnen "Linienzuschnitte" überdacht werden. Haltestelle am Friedhof Rettmer: in die „RufBus-Zone“/Linie 5251 (Raum: Oedeme Dorf/ Heiligenthal via Heiligenthaler Str. integrieren, ggf. unter Einbeziehung eines Haltes „Hof an den Teichen“ oder Direktanbindung mittels eines (ergänzenden) On-Demand-Service Rettmer/Häcklingen (vgl. separater Punkt). Grundsätzlich wäre dieser Bereich auch gut als Pilot-/oder Testprojekt geeignet, bei dem stetig nachgebessert werden könnte; alternativ Einrichtung einer zusätzliche Haltestelle für Linie 5700 an der Hauptstraße.	Bei einer möglichen Einrichtung eines On Demand-Verkehrs im Bereich Rettmer/Häcklingen wird der Hinweis berücksichtigt.	nicht erforderlich
234	463	Bürger:in	Kap. 3.2	Das derzeitige Angebot des RufMobils mit einer Abfahrt alle 120 Minuten ist aus Nutzersicht unzureichend. Es wäre wünschenswert, die Abfahrtsfrequenz auf mindestens 60 Minuten zu erhöhen, idealerweise nach Ankunft des Busses oder Zuges, automatisch und ohne Voranmeldung. So könnten Wartezeiten deutlich reduziert werden. Die Verbindungen aus den Ortsteilen sollten mindestens alle 60 Minuten erfolgen, basierend auf telefonischer oder App-basierter Anmeldung, ohne langen Vorlauf. Die nächste mögliche Abfahrt an der gewünschten Haltestelle sollte stets angezeigt oder mitgeteilt werden, um die Planung zu erleichtern.	Eine Taktverdichtung auf ein stündliches Angebot sowie kürzere Vorbestellzeiten von Bedarfsfahrten sind aus Kundensicht wünschenswert, können aber aus Kostengründen kurzfristig leider nicht umgesetzt werden.	nein
243	469	Bürger:in	Kap. 3.2	Der Ort Nieperfitz in der Gemeinde Nahrendorf muss vom Rufbus/RufMobil angefahren werden. In dem Ort befindet sich die freie Waldorfschule "Lernort Nieperfitz", die gerade aufwächst und perspektivisch bis von der 1. bis zur 12. Klasse gehen soll. . Die Einwohner von Nieperfitz müssen 1,0-1,5 km ins benachbarte Pommoissel laufen, um den Rufbus zu erreichen, was insbesondere für ältere Bürger ein Hindernis ist.	Flexible Bedienformen werden vom Landkreis Lüneburg in der Regel nicht in der Schülerbeförderung eingesetzt. In Abstimmung mit der Freien Waldorfschule Lernort Nieperfitz hat der Landkreis Lüneburg bereits Verbindungen in der Schülerbeförderung eingerichtet und ist im kontinuierlichen Austausch mit der Schule zu den schulbezogenen Bedarfen. Bei Umsetzung der Maßnahme 3.1 werden die schulbezogenen Bedarfe der Freien Waldorfschule Lernort Nieperfitz berücksichtigt werden. Im Hinblick auf flexible Bedienformen wird das Bediengebiet erweitert werden und Nieperfitz ab 2026 vom Rufbus bedient werden.	teilweise
273	503	Bürger:in	Kap. 3.2	Sektor 3 (Gellersen/Bardowick) i.V.m. Mobilitätsgutachen S. 42: Eine zu starke Abweichung vom bisherigen Linienverlauf halte ich nicht für sinnvoll, sobald eine weitere Person im Bus sitzt. Das betrifft Böhmsholz. Eine weitere (Bedarfs-)haltestelle sollte am neuen Friedhof Reppenstedt eingerichtet werden. Dies wird keinen signifikanten Einfluss auf die Fahrzeiten haben.	Die Hinweise werden bei der Optimierung des Rufmobils (Maßnahme 1) berücksichtigt.	bereits enthalten
303	515	kreisangehörige Kommune	Kap. 3.2	Es gibt in der Gemeinde Nahrendorf die Bushaltestellen Nieperfitz und Lüben. Beide sollten bitte mit in das RufMobil System aufgenommen und in Zukunft angefahren werden.	Die Haltestellen in den genannten Orten werden in das Rufbus-Angebot mit einbezogen.	bereits enthalten
368	550	Bürger:in	Kap. 3.2	- Auch im Mobilitätsgutachten für die Zukunft des ÖPNV im Landkreis Lüneburg, Februar 2025 wird das Rufmobil Angebot in der Ostheide teilweise unzureichend kritisch gewürdigt. Hier heißt es: „Die Linie 5352 fährt in einem 2-Stunden-Takt im östlichen Gebiet mit einer Anbindung an die Buslinien 5300 und 5100 sowie selten an die Regionalbahn RB 32“. Diese Aussage ist maximal in Ferienzeiten zutreffend. Die Schulbusverkehre haben einen ganz anderen Charakter (morgens nach und ab Mittags von Bleckede). Damit gibt es auf diesem Korridor kein konsistentes, für andere als Schüler praktisches Angebot. - Die beiden Rufmobillinien sind theoretisch über die Regionalbuslinie 5300 miteinander verknüpft. Mobilität innerhalb der Samtgemeinde stellen sich damit relativ große Hürden entgegen. Selbst Mobilität innerhalb von Neetze, z.B. Süttorf – Neu Neetze, Am Milchberg ist außerhalb des Schulverkehrs nur mit Fahrzeiten möglich, die länger sind als der Gang zu Fuß. - Verknüpfung der Rufmobilangebote mit anderen, so dass Ziele im Einzugsbereich des Bleckeder Schulzentrum mindestens sporadisch erreichbar werden. - Die Empfehlung aus dem Gutachten: „• Verknüpfungspunkte mit kurzen Anschlusszeiten: Neetze: Linie 5100“ fehlt im Entwurf des Nahverkehrsplanes.	Wie in Maßnahme 1 beschrieben, soll das Rufmobil-Angebot landkreisweit optimiert werden. Ziel der Optimierung ist zum einen die angesprochene bessere Verknüpfung mit anderen Rufmobilen sowie mit dem Regionalbusverkehr. Zum anderen soll das Fahrplanangebot der Rufmobile transparenter und merkbarer gestaltet werden. Dazu sollen die Rufmobile auch an Schultagen ein vom schulbezogenen Linienverkehr unabhängiges Angebot bekommen und wie an Ferientagen im klaren 2h-Takt verkehren. Eine entsprechende Ergänzung wird in der Einleitung zu Maßnahme 1 aufgenommen. Der Verknüpfungspunkt zwischen der Linie 5100 und den Rufmobilen in Neetze wird im NVP ergänzt.	ja
133	401	LNVG	Kap. 3.2 f	Die hier als RufMobil bezeichneten Verkehre sind zurzeit als 44er-Verkehre (LBV) mit bestimmten Bediengebieten, Bedienzeiten und bestimmten Ein- und Ausstiegspunkten genehmigt. Die Unterscheidung zu den ggf. geplanten On-Demand-Verkehren (ODV) wird nicht deutlich. Oder ist mit ODV gebündelter Bedarfsverkehr nach § 50 PBefG gemeint? Hinweis: Evtl. Zuschläge für die Nutzung von LBV dürfen nur erhoben werden, wenn es eine entsprechende Vorgabe in NVP oder ÖDA (oder der Vorabbekanntmachung) gibt.	Unter RufMobil werden aktuell sowohl der Rufbus als auch das ASM geführt. Der Landkreis Lüneburg überarbeitet seine Bedarfsverkehre als Nachfolgesystem zum ASM. Ein Konzept hierfür wird bis Ende des Jahres fertiggestellt. Für die Bedarfsverkehre sind grundsätzlich alle Genehmigungsarten denkbar. Neue Zuschläge für Linienbedarfsverkehre nach §44 PBefG sind nicht geplant.	ja
12	75	Bürger:in	Kap. 3.2.1.2	Alle gezeigten Abbildungen sind ohne Beschriftung (Namen der Orte) nicht aussagekräftig !	Wird in der Endfassung des NVP korrigiert	ja
13	75	Bürger:in	Kap. 3.3	Eine Potential Analyse für den Ort Deutsch Evern - auch die Verbindung nach Melbeck (einzige Sparkassenfiliale) - Lüneburg gab es wohl leider nicht ? Wie oben geschildert, ist auch hier - bedingt durch den hohen Anteil an Einwohnenden >70 Jahre der Bedarf an ÖPNV Mobilität hoch !	Deutsch Evern ist verkehrlich vor allem in Richtung Lüneburg ausgerichtet. Hier finden sich alle Einrichtungen eines Oberzentrums, u. a. Einkaufsmöglichkeiten, Ärzte, Dienstleistungsunternehmen und Banken / Sparkassen. Die Anbindung an Lüneburg wird über die Linie 5020 an allen Wochentagen sichergestellt. Darüber hinaus gibt es auch zwischen Deutsch Evern und Melbeck Verkehrsbeziehungen, die allerdings deutlich schwächer ausgeprägt sind und bisher nicht die Einrichtung einer kontinuierlich verkehrenden Busverbindung rechtfertigten. Um diese gelegentliche Verkehrsnachfrage dennoch (wirtschaftlich) bedienen zu können, wird der Landkreis prüfen, hier bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) einzuführen. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.**	ja

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
65	286	Bürger:in	Kap. 3.3	Richtigerweise wird erwähnt, dass ein On-Demand-Verkehr dort sinnvoll ist, wo es bisher keine ÖPNV-Erschließung gibt. Dem zuwider läuft die Aussage, dass auch Rettmer/Häcklingen ein Potential für On-Demand habe. Dem kann nur entschieden widersprochen werden. Es macht überhaupt keinen Sinn, den gut funktionierenden und notwendigen Linienbusverkehr durch ein On-Demand-Angebot abzulösen. Leider wird im Entwurf mit keiner Silbe erwähnt, welcher Mehrwert für die Bürger entstehen soll. Das Potential leitet sich lediglich aus der betroffenen Einwohnerzahl und damit dem potentiellen Fahrgastaufkommens ab. Mit Verlaub - mit dem Argument kann die ganze Stadt auf On-Demand umgestellt werden. Hier hat das dem Entwurf des Nahverkehrsplan zugrunde liegende Mobilitätsgutachten eine große inhaltliche Lücke hinterlassen. Wenn es ÖPNV-Lücken im Stadtgebiet gibt, die durch Alternativen gedeckt werden können, dann sollte man diese prüfen. Es muss sich - nein - es darf sich nicht rechnen müssen. Schon gar nicht sollten funktionierende Strukturen zerstört werden, um an einer räumlich völlig anderen Stelle eine Verbesserung zu erwirken (nur damit es sich rechnet).	Rettmer / Häcklingen werden auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5011, zukünftig Linie 5018) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzern und Vertreterinnen und Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr.	bereits enthalten
151	413	Bürger:in	Kap. 3.3	On-Demand-Services gern als Ergänzung zum regulären ÖPNV-Angebot. Insbesondere zu Randzeiten und um bislang nicht/ kaum erschlossene bzw. mit Normalbussen (12-Meter-Wagen) nicht erschließbare Wohngebiete oder Orte zu bedienen. Perspektivisch Bedienung auch durch autonom fahrende Shuttles (Einsparung beim Kostenfaktor Personal!). Als vollständiger Ersatz bislang mittels Bus bedienter Sektoren muss abgewogen werden: Feinerschließung gelingt deutlich besser und bietet Komfortgewinn für die Fahrgäste (Vielzahl virtueller Haltestellen mit kurzen Fußwegen oder sogar Haustürbedienung z.B. nachts). Allerdings müssen Kunden aktiv werden (Anmeldung) und es besteht das Problem von "Stoßzeiten", bei denen auf einzelnen Fahrten möglicherweise nicht alle Kunden sofort mitfahren können. Instrument aber allgemein wichtig zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und zur Erreichung der Verkehrswende! Vorschlag: ein Test, während dem permanent Nachjustierungen vorgenommen werden können! Tatsächlich erscheint hierfür ein (ergänzender) On-Demand-Service in den Außenstadtteilen Rettmer/Häcklingen gut geeignet: Übergabe zunächst am Garbers-Center (Eintracht-Sportplatz), später nach Bahnreaktivierung am Bahnhof Rettmer. Virtuelle Haltestellen zusätzlich in bislang nicht unmittelbar erschlossenen Wohngebieten (jeweils mind. eine zentrale Stelle): Am Bergfeld, Rettmers Höhe, Hof an den Teichen, Friedhof Rettmer, Hauptstraße (Häcklingen), Langenstücken/ Im Hegen, Sandwehe, An der Ratsforst/Triftweg/Am Bäckfeld, In der Süßen Heide, da hier zur Zeit doch häufig überlange Fußwege (mehr als 400 Meter) zur nächsten regelmäßig angefahrenen Haltestelle bestehen.	Der Landkreis stimmt den Anmerkungen zu. Bei einer Einführung von On Demand-Verkehren wird die Inanspruchnahme des Angebotes kontinuierlich bewertet. Gleiches gilt für Rückmeldungen von Fahrgästen. Je nach fachlicher Einschätzung kann das Angebot jederzeit kurzfristig angepasst werden. Dies erfolgt im Rahmen des laufenden Geschäfts der Verwaltung.	nicht erforderlich
315	526	Bürger:in	Kap. 3.3	Die Ausführungen zum On-Demand-Verkehr sind sehr vage. Dieser soll u.a. die Schnelligkeit der Linie 5007 in Adendorf unterstützen, was positiv wäre. Allerdings darf dieses auf keinen Fall dazu führen, dasss der Verkehr östlich der Bahn mit Erbstorf nochmals verschlechtert wird bzw. nicht wieder auf einen mindestens 30-Minuten-Takt zurückgeführt wird wie vor 2018.	Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie Adendorf noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzern und Vertreterinnen und Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Der Hinweis zum Verkehrsangebot zwischen Adendorf und Erbstorf wird bei der Konzeptentwicklung berücksichtigt. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr.	nicht erforderlich
152	413	Bürger:in	Kap. 3.4	Maßnahmen erst nach genauer Nutzungserfassung/ Zählung im Laufe 2026.	Der Landkreis stimmt dem Hinweis zu. Die genauen Fahrtwege der Schülerinnen und Schüler bilden die Grundlage für eine Optimierung des schulbezogenen Verkehrsangebotes.	bereits enthalten
244	469	Bürger:in	Kap. 3.4	Im Ort Dahlenburg befinden sich zwei Schulen: Die Oberschule Dahlenburg und die Grundschule Fürstenwall. Beim Unterrichtsende um 13 Uhr warten die Grundschüler bis zu 30 Minuten auf den Bus, während die Oberschüler beim Unterrichtsende um 13:18 Uhr innerhalb von 10 Minuten abgeholt werden. Beide Schulen werden von denselben Linien angefahren. Der Vorschlag wäre, die Grundschüler zuerst einzusammeln und dann die Oberschüler. Zeitlich würde das passen, da die Oberschule ihren Unterricht 18 Minuten später beendet. Grundschüler können schwer lange an der Haltestelle stehen und warten. Auch für die Aufsichtspersonen ist die lange Busaufsichtszeit Arbeitszeit, die lieber an anderer Stelle in Unterricht und die Kinder investiert werden sollte. Die Oberschule Dahlenburg hat zu ihren Hauptschlusszeiten um 13:18 Uhr und 15:18 Uhr niemals eine längere Wartezeit als 10 Minuten. Dies wünschen wir uns auch für unsere Schule.	Für die Fürstenwall-Grundschule in Dahlenburg bestehen zu allen Zeiten, zu denen der Unterricht beginnt und endet, Verbindungen, deren Wartezeiten den in der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg gesetzten Rahmen von 30 Minuten nicht überschreiten. Die Haltestellen an der Grundschule und an der Oberschule in umgekehrter Reihenfolge zu bedienen würde aufgrund der Einbahnstraßenregelungen im Bereich der Grundschule zu Problemen bei den Linienwegen führen. Mit Umsetzung der Maßnahme 3.1 wird eine Überplanung der Schülerverkehre in diesem Bereich erfolgen. Diese wird in enger Abstimmung mit den betroffenen Schulen und unter Berücksichtigung der dort vorhandenen Notwendigkeiten erfolgen.	teilweise
68	286	Bürger:in	Kap. 3.5	Linie 5011: Auf einer Bürgerinformationsveranstaltung am 19.05.25 im Bonhoeffer-Haus stellte ein Mitarbeiter der MOIN vor, dass die Linie 5011 zukünftig als 5009 firmiert. Das ist z.B. in der Tabelle 3-5 auf Seite 86 nicht berücksichtigt.	Wird in der Endfassung des NVP korrigiert	ja
69	286	Bürger:in	Kap. 3.5	Es wurde auch dargestellt, dass sich die Linienführung ändert - weg von der Uelzener Str. hin zur Barckhausenstr. Dadurch ist eine schlechtere Anbindung des Kurzentrums, der Post und der Musikschule / des Theaters gegeben. Der Vorteil der neuen Linienführung ist nicht ersichtlich und sollte an geeigneter Stelle gut kommuniziert werden.	Im Zuge betrieblicher Optimierungen und zur besseren Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten planen der Landkreis Lüneburg und die MOIN eine Änderung in der Linienführung der Linien 5001 und 5009. Die Linie 5001 soll künftig mit Gelenkbussen betrieben werden, um dem Fahrgastaufkommen in Kaltenmoor und Bockelsberg gerecht zu werden. Da die Barckhausenstraße nicht optimal für den Betrieb mit Gelenkbussen geeignet ist, erfolgt eine Anpassung der Linienführung. Die Linie 5009, die vorrangig mit Solobussen betrieben wird, wird deshalb künftig über die Barckhausenstraße geführt. Die Haltestellen entlang der Uelzener Straße werden von der Linie 5001 bedient. So bleibt die Erschließung beider Streckenabschnitte auch weiterhin sichergestellt. An der Haltestelle Munstermannskamp können Fahrgäste zwischen beiden Linien umsteigen.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
83	332	Bürger:in	Kap. 3.5	Ausweitung (des Stadtbusses) über Gewerbegebiet Wittorfer Heide nach Handorf. Überall leben Geflüchtete, die Ziele erreichen müssen. Der Anteil älterer Bürger steigt , so sollte die Beförderung deutlich verbessert werden.	Für eine Ausweitung des Stadtbus-Angebotes in die genannten Bereiche sieht der Landkreis keine ausreichendes Fahrgastnachfrage und damit kein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis. Der Landkreis weist darauf hin, dass die ÖPNV-Grundversorgung bereits über die Rufbus-Linie 5451 sichergestellt ist. Darüber hinaus ist Handorf auch mit der Linie 5402 an Lüneburg und Winsen (Luhe) angebunden.	nein
120	389	Sonstige	Kap. 3.5	Die Liniennummer wurde bei mehreren Stadtbuslinien geändert (S. 83). Beim Angebot der einzelnen Stadtbuslinien sind uns folgende redaktionelle Fehler aufgefallen: Die Stadtbuslinien 5011, 5012 fahren heute in der HVZ im 15-Min-Takt. Die Linie 5014 fährt heute auch in der NVZ im 15-Min-Takt. Die 5009 und 5016 fahren heute im 30-Min-Takt (S. 83).	Wird in der Endfassung des NVP korrigiert	ja
157	413	Bürger:in	Kap. 3.5	Vorbemerkung: Mangels mir vorliegender aktuell angedachter Optimierungsmaßnahmen/(Linienführungen der MOIN (Überarbeitung der im NVP-Entwurf genannten Anpassungen) kann ich vorrangig nur für die neue Linie 5009 sprechen. Grundsätzlich ist die neue Linienführung über Barckhausenstraße eine Möglichkeit (aus Richtung Süden kommend wären 4 Routen denkbar; Uelzener Str. (wie bislang), Barckhausenstr. (wie bisher Alt-5012), Soltauer Str. (wie bisher Alt-5007) oder via Willy-Brand-Str. (bisher nur von X51 genutzt). Hier gibt es jeweils Vor- und Nachteile - man kann es nicht allen Nutzern gleichzeitig recht machen. Mann könnte allerdings mal über die Alternative nachdenken, ob ggf. die Fahrten alternierend durchgeführt werden: jede 2. Fahrt bspw. über Uelzener oder Soltauer (Liniensignal 5019) und die andere über Barckhausenstr. (Liniensignal 5009), um den Kunden noch mehr Direktfahrten ohne Umstieg anbieten zu können. Für die Alt-5012 würde man das dann analog im Wechsle machen mit 2. Linienführung als 5022. Die Linie 5009 sollte aufgrund der Erfahrungen MO-FR standardmäßig in den Kernzeiten 6-20 Uhr mit Gelenkbussen bestückt sein, bis Eintracht-Sportplatz herrscht zuweilen ein sehr hohes Fahrgastaufkommen, auch bedingt durch die Linienführung über die Universität und die Nutzung der Stadtbusse durch zahlreiche Schüler.	Eine alternierende Linienführung der Linien 5001 und 5009 über die Uelzener Straße und die Barckhausenstraße könnte grundsätzlich zur Schaffung zusätzlicher Direktverbindungen beitragen. Da jedoch jede der vier betreffenden Linien im 40-Minuten-Takt verkehren müsste, würde eine solche Maßnahme die Fahrplanklarheit erheblich beeinträchtigen. Mit der Einführung des 20-Minuten-Takts auf der Linie 5009 wird die Kapazität außerhalb der Hauptverkehrszeit im Vergleich zum heutigen Angebot geringfügig erhöht. Der Abschnitt zwischen Bahnhof und Universität wird zusätzlich von der Linie 5001 bedient, die ebenfalls im 20-Minuten-Takt mit Gelenkbussen verkehrt. Mithilfe des automatischen Fahrgastzählsystems (AFZS) wird die Nachfrage künftig systematisch erfasst und ausgewertet. Auf dieser Grundlage kann das Angebot – etwa in Bezug auf die Taktung oder die Fahrzeuggröße – bei Bedarf angepasst werden.	nein
158	413	Bürger:in	Kap. 3.5	„Nachtlinien“: Aufgrund der angedachten Betriebszeiten handelt es sich eher um „Abend- oder Spätlinien“ (werden andernorts auch so bezeichnet). Diese sollten unbedingt weitere Stadtteile Lüneburgs einbeziehen - insbesondere wenn schon Nachbargemeinden wie Bardowick, Reppenstedt und Adendorf/ Erbstorf berücksichtigt werden! Dabei muss nicht jede Haltestelle des Tagesverkehrs bedient werden, aber es sollte zumindest eine Alternative mit reduzierten Fußwegen bestehen. Im Abend-/Spätverkehr sollte eine Streckenausweitung fahrplanmäßig umsetzbar sein, da zu dieser Zeit wenig Individualverkehr herrscht und auch einige Ampeln ausgeschaltet sind oder kurze Rotphasen aufweisen. Die Fahrpläne können daher relativ „gestrafft“ sein, zumal anzunehmen ist, dass auf den meisten Fahrten nicht an allen Haltestellen gehalten werden muss. Ggf. sollte hier „ausprobiert“ und bei Bedarf nachjustiert werden.	Die Nachtbuslinien sind so konzipiert, dass sie mit möglichst geringem Fahrzeug- und Personaleinsatz eine bestmögliche Erschließung der Hansestadt Lüneburg sowie der umliegenden Gemeinden ermöglichen. Bei der Fahrplangestaltung wurde unter anderem die geringere Belastung durch den Individualverkehr in den Nachtstunden berücksichtigt. Die Erschließung zusätzlicher Gebiete würde einen erhöhten Personalbedarf mit sich bringen, weshalb hierfür zunächst die Finanzierung geprüft werden müsste. Die Nachtbuslinien werden zukünftig durch den Landkreis Lüneburg und die MOIN kontinuierlich evaluiert. Vor diesem Hintergrund sind Anpassungen des Nachtbusnetzes in Zukunft nicht ausgeschlossen.	nein
201	440	Sonstige	Kap. 3.5	Mit großem Unverständnis haben wir die Planungen zur Kenntnis genommen, wonach die Buslinie, die unter anderem die Rote Schleuse und Deutsch Evern bedient, ab dem Jahr 2026 an Wochenenden nicht mehr verkehren soll. Als Betreiber des Campingplatzes Rote Schleuse möchten wir betonen, dass diese Busverbindung für unsere Gäste – ebenso wie für die Anwohner und Ausflügler – eine zentrale Rolle spielt. Besonders an Wochenenden wird die Linie stark genutzt: Von Gästen, die mit Bus und Bahn anreisen, um einen nachhaltigen Urlaub ohne eigenes Fahrzeug zu verbringen, von Radfahrerinnen und Spaziergängern, die das Naherholungsgebiet rund um die Ilmenau erkunden, und nicht zuletzt auch von unseren Mitarbeitenden, die auf den ÖPNV angewiesen sind. Gerade in Zeiten, in denen klimafreundliche Mobilität und Tourismus ohne Auto aktiv gefördert werden sollten, erscheint uns eine Streichung der Busverbindung an Wochenenden als ein völlig falsches Signal. Unsere Auswertungen zeigen, dass die Linie insbesondere in der Saison zwischen Frühjahr und Herbst sehr gut frequentiert ist. Viele unserer übernachtenden Gäste wählen gezielt unseren Campingplatz, weil sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln bis zur Roten Schleuse gelangen können. Wir fordern daher eine Überprüfung und Anpassung der Planungen im Sinne eines attraktiven, nachhaltigen und sozialverträglichen Nahverkehrs. Eine Reduzierung oder gar Einstellung des Wochenendverkehrs würde nicht nur unsere Gäste erheblich beeinträchtigen, sondern auch der Entwicklung des sanften Tourismus in der Region langfristig schaden.	Die Linie 5020 wird an Wochenenden weiterhin die Rote Schleuse und Deutsch Evern bedienen.	bereits enthalten
274	503	Bürger:in	Kap. 3.5	Ich befürworte ausdrücklich die Einrichtung von Tangentiallinien sowohl im Stadtgebiet wie auch zwischen Grundzentren. Bei der Midibusllinie Zeltberg-Kreideberg-Weststadt-Uni rege ich Umstiegshaltestellen zu den Radiallinien an, die kurze Umstiegszeiten haben. Dies kann zu deutlichen Fahrzeitverkürzungen bei nicht auf die Innenstadt / ZOB zielenden Fahrten führen (Mobilitätsgutachten S. 91). Insbesondere zwischen den Grundzentren Reppenstedt, Bardowick, Adendorf und Scharnebeck halte ich direkte Verbindungen für dringend geboten und befürworte sie. Sie werden - sofern im Bewusstsein verankert - eine echte Bereicherung des ÖPNV-Angebots sein. Perspektivisch halte ich eine Verbindung im Süden (Kirchgellersen - Embsen - Melbeck - Deutsch Evern - Barendorf - Scharnebeck als Ringschluss dieses neuen Systems für genau so sinnvoll, oblgeich hier die Einwohnerzahlen geringer sind.	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung zu den geplanten Tangentiallinien und wird die Hinweise bei der konkreten Umsetzung mit berücksichtigen.	bereits enthalten

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
275	503	Bürger:in	Kap. 3.5	Linie 5013: Die Verlagerung auf die südliche Innenstadtroute mit der Aufnahme des östlichen Astes der Linie 5015 hat neben der durch die VNO bewerteten Attraktivitätsminderung durch Fahrzeitverlängerung noch weitere negative Effekte: Die Haltestellen Johanna-Stegen-Straße (stark frequentiert) sowie Vor dem Neuen Tore werden praktisch entwertet. Eine Anbindung an die neue Medibuslinie hilft hier wenig. Den Schülerverkehren von der Herderschule nach Reppenstedt geht die Haltestelle Vor dem Neuen Tore verloren. Der ÖPNV-Anschluss an die Grimmhalle entfällt. Die traditionell starke Verbindung Rathaus Lüneburg - Reppenstedt wird lediglich durch die Linie 5200 aufrecht erhalten. Damit entfällt die Verbindung für den Großteil der Reppenstedter Wohngebiete, die abseits des Landwehrplatzes liegen. Die 5200 erfüllt als regionale Hauptlinie auch einen anderen Zweck. Auf die Fahrzeitverlängerung zum ZOB / vom ZOB weise ich gesondert hin, weil die Anbindung von Reppenstedt an den ZOB jetzt schon nicht besonders attraktiv ist; die Innenstadt muss gequert werden. Ich rege deshalb an, die städtische Tangentiallinie zu verdichten und damit Jüttkenmoor zu versorgen. Zusammen mit qualifizierten Umsteigepunkten an der Johanna-Stegen-Straße und am Klinikum kann eine gute Anbindung an die Innenstadt gewährleistet werden. Der Linienverlauf der 5013 sollte im Ist-Zustand beibehalten werden. Die Linie 5013 ist bei Führung über den nördlichen Stadtring dennoch nicht besonders von Verspätungen betroffen.	Im Rahmen der Busoptimierung durch die MOIN GmbH werden neue Querverbindungen zwischen den Stadtteilen der Hansestadt Lüneburg eingerichtet. Dabei erfolgt eine Durchbindung verschiedener Buslinien am Bahnhof Lüneburg, um die Fahrzeugumläufe effizienter zu gestalten und den 20-Minuten-Takt (montags bis freitags) auf so vielen Linien wie möglich zu ermöglichen. Durch die Anpassung der Linienführung von 5013 und 5015 wird dieser attraktive Takt künftig auch für Reppenstedt und Jüttkenmoor realisiert. Es ist jedoch festzuhalten, dass die Haltestellen Johanna-Stegen-Straße und Vor dem Neuen Tore im neuen Konzept schlechter angebunden sind. Eine teilweise Erschließung der betroffenen Gebiete erfolgt weiterhin über die Haltestellen Jüttkenmoor und Dörnbergstraße. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH werden das Buskonzept kontinuierlich evaluieren und bei Bedarf Anpassungen vornehmen.	nicht erforderlich
284	507	Bürger:in	Kap. 3.5	Insgesamt sollte versucht werden, die Taktzeiten zu verkürzen.	Im Rahmen der Busoptimierung durch die MOIN GmbH werden neue Querverbindungen zwischen den Stadtteilen der Hansestadt Lüneburg eingerichtet. Dabei erfolgt eine Durchbindung verschiedener Buslinien am Bahnhof Lüneburg, um die Fahrzeugumläufe effizienter zu gestalten und den 20-Minuten-Takt (montags bis freitags) auf so vielen Linien wie möglich zu ermöglichen. Das Nachfragepotential in der Hansestadt Lüneburg reicht nicht aus um die Taktzeiten weiter zu verkürzen.	teilweise
316	526	Bürger:in	Kap. 3.5	Die Aussage, die Linienführung des Stadtbusverkehrs in Adendorf sei unübersichtlich, ist teilweise richtig. Bei der vorherigen Neuordnung mit dem Nahverkehrsplan. wurde diese jedoch eher verschlechtert. Viele Fahrgäste, die nach Erbstorf fahren möchten, stranden seitdem an der letzten Bushaltestelle Röntgenstraße, weil der Bus ab dort nicht weiterfährt. Die mit dem Nahverkehrsplan 2018 gekappte Ringlinie über den Ebensberg brachte erhebliche Verschlechterungen für die Nutzung des ÖPNV.	Der Landkreis Lüneburg nimmt die Aussage zur Kenntnis. Die Tatsache, dass die Linienführung der gegenwärtigen Linie 5007 in Adendorf unübersichtlich ist, wird seitens des Landkreises geteilt. Daher sieht der vorliegende Nahverkehrsplan ein neues Liniennummernkonzept für die Linien in Adendorf vor: Die Fahrten nach/aus Erbstorf behalten die Liniennummer 5007, die Fahrten zur/von der Robert-Schumann-Straße (bisher Linbie 5006) erhalten die Liniennummer 5017 und die Fahrten zur/von der Röntgenstraße erhalten die Liniennummer 5027. Das Angebot bliebt jedoch gleich. Die Aussage, dass Fahrgäste, die nach Erbstorf fahren wollen, zukünftig an der Haltestelle Röntgenstraße stranden würden, ist daher nicht richtig. Der Landkreis Lüneburg sieht weiterhin keinen Bedarf für eine Stadtverkehrslinie zwischen Adendorf-Erbstorf und Lüneburg-Ebensberg. Beide Ortsteile sind durch die regionale Hauptlinie 5500 und weitere Regionallinien miteinander verbunden.	nein
121	389	Sonstige	Kap. 3.6	Die Liniennummer wurde bei mehreren Stadtbuslinien geändert (S. 86).	Wird in der Endfassung des NVP korrigiert	ja
159	413	Bürger:in	Kap. 3.6	Eine generelle Bitte: Im HVV gilt an sich ja bereits Rauchverbot im unmittelbaren Haltestellenbereich (zum Gesundheitsschutz von Kindern und Nichtrauchern sowie zur Vorbeugung übermäßiger Verschmutzung). Der ZOB sollte generell rauchfrei sein und dies sollte auch z.B. von der dort anwesenden Bundespolizei kontrolliert werden!	Die Forderung wird vom Landkreis unterstützt, jedoch liegt die Zuständigkeit hierfür bei der Hansestadt.	nicht möglich
222	457	Verband	Kap. 3.6	Die zentrale Haltestelle Am Sande muss direkt erreichbar bleiben für alle Fahrgäste. Die eminente Bedeutung solcher zentralen Ziele für den Erfolg des öffentlichen Nahverkehrs ist bekannt. Auch in Hinblick auf die Förderung von Handel und Wirtschaft ist auf die direkte Erreichbarkeit der Innenstadt größten Wert zu legen. Grundsätzlich sollte der Platz Am Sande ohne Umstieg erreichbar sein.	Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH sehen die Haltestelle Am Sande als zentralen Verkehrsknotenpunkt der Hansestadt Lüneburg. Auch nach der Umstellung des Bussystems im Jahr 2026 bleibt die Haltestelle Am Sande durch zahlreiche Stadtbuslinien direkt und ohne Umstieg erreichbar. Aus betrieblichen Gründen können nicht alle Linien über die Haltestelle Am Sande geführt werden, da der Umweg zusätzliche Fahrzeuge und Personal erfordern und somit zu höheren Betriebskosten führen würde.	nein
283	507	Bürger:in	Kap. 3.6	Wünschenswert wäre, dass auch die Busse nach Osten wieder über den Sande fahren würden oder ein Shuttle zwischen Sande und Bahnhof vielleicht mit Kleinstbussen eingerichtet werden könnte.	Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH sehen die Haltestelle Am Sande als zentralen Verkehrsknotenpunkt der Hansestadt Lüneburg. Auch nach der Umstellung des Bussystems im Jahr 2026 bleibt die Haltestelle Am Sande durch zahlreiche Buslinien direkt und ohne Umstieg erreichbar. Aus betrieblichen Gründen können nicht alle Linien über die Haltestelle Am Sande geführt werden, da der Umweg zusätzliche Fahrzeuge und Personal erfordern und somit zu höheren Betriebskosten führen würde.	nein
153	413	Bürger:in	Kap. 3.7	Beschleunigung Linie 5009 (neu): Da die momentanen Fahrzeiten Richtung City/ZOB schon recht lang sind: keine „Gedenkminuten“ mehr am Garbers-Center (Haltestelle Eintracht-Sportplatz) und evtl. die Herausnahme aus Zone-30-Gebieten. Hierzu passende Optimierungsidee: Derzeit besteht eine unschöne Situation an der End-Haltestelle Rosenkamp, Wendeplatz: Haltestellenmast ist falsch angeordnet, der Bus durchfährt den Wendeplatz in anderer Fahrtrichtung (offizielle Einbahnstraßenregelung). Das Ein- und Aussteigen wird so regelmäßig zum Problem: Kaum Platz; Einstiegshöhe; Einstieg im Grasbereich, der ständig vermüllt oder rutschig und aufgeweicht ist. M.E. sollte einmal über eine alternative Endhaltestelle nachgedacht werden. Wie wäre es z.B., die Linie unter Auflassung des Wendeplatzes über Häcklinger Weg (dort dann ersatzweise Bedienung der vorhandenen Schulbushaltestelle „Am Kamp“ mit dem Vorteil, dass es praktisch keinerlei baulicher Veränderungen bedarf). Dann weiter Richtung Rettmer über den heutigen Weg der 5011 durch Osterwiese und dann rechts Pilgerpfad zurück über Rettmer (Mitte). Die neue 5009 könnte dann etwas beschleunigt den Zone-30-Wohnbereich Osterwiese auslassen und direkt über Rettmer (Mitte) in Gegenrichtung zur vorgenannten 5007 fahren Richtung Oedeme. Weiterer Vorteil: Die Linie würde ebenfalls über Bf. Rettmer führen und könnte nach Reaktivierung der Bahnstrecke RB39 zu weiteren hilfreichen Umsteigebeziehungen Richtung Oedeme und Rettmer Ortskern beitragen.	Mit der Reaktivierung der Bahnstrecke Lüneburg–Soltau besteht die Möglichkeit, den Busverkehr in den umliegenden Bereichen anzupassen. In diesem Zusammenhang kann auch eine mögliche Verlängerung der Linie 5007 nach Rettmer durch den Landkreis Lüneburg und die MOIN geprüft werden.	ja
208	441	Bürger:in	Kap. 3.7	Bitte NICHT die Ampelschaltung für Busse optimieren, damit Radfahrer und Fußgänger länger warten müssen. Die Busschaltung in Hannover ist ein klares Negativbeispiel: Busse sind noch lange nicht zu sehen, man wundert sich nur, warum die Ampel ewig nicht umspringt. Dann taucht ein Bus auf. Im Zweifel wäre man mit unveränderter Ampelschaltung vor dem Bus noch über die Straße gekommen und hätte den Bus erreicht, der nun auf der anderen Straßenseite ohne einen losfährt ;-(Und es gibt Kreuzungen mit vielen Bussen, über die man als Radfahrer oder Fußgänger kaum rüberkommt.	Der Landkreis teilt die negative Einschätzung nicht und hält an einer Busbeschleunigung mit Hilfe von digitalen Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen (LSA) fest. Bei der Programmierung durch die zuständigen Stellen sind die Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern und Radfahrenden berücksichtigt werden.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
235	463	Bürger:in	Kap. 3.7	Die Reaktion der Ampelschaltung auf Busankünfte auf der bestehenden Busspur in der Dahlenburger Landstraße in Lüneburg muss eingerichtet werden, um Verzögerungen zu vermeiden. Zur Zeit gehen auf Grund der fehlenden Vorrangschaltung 2 bis 3 Minuten Fahrzeit verloren da die Busse mindestens an zwei Ampeln halten müssen. Durch die sehr kurzen Grünphasen für die Busse können häufig nicht alle Busse die Ampel passieren und müssen dann sehr lange auf die nächste Busgrünphase, die sehr kurz ist, warten. Die Einrichtung einer Ampelvorrangschaltung an der Kreuzung Bleckeder Landstraße/Zufahrt Bahnhof ist eine sinnvolle Maßnahme nach erfolgtem Einmündungsumbau und der Straßensanierung um die Pünktlichkeit und Effizienz des Busverkehrs zu verbessern.	Alle Busse (Kleinbusse ausgenommen) der MOIN GmbH und der von ihren beauftragten Subunternehmern werden mit Endgeräten für die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Lichtsignalanlage zur Busbeschleunigung ausgestattet. Der Landkreis spricht sich grundsätzlich für die Busbeschleunigung aus, für die Umrüstung der Lichtsignalanlagen sind jedoch die Kommunen zuständig. Für die Beschleunigung der Busverkehre in der Hansestadt Lüneburg **wird eine zusätzliche Maßnahme in den NVP aufgenommen.**	teilweise
254	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 3.7		Dem Vorschlag wird gefolgt, es wird eine **zusätzliche Maßnahme** ("Busbeschleunigung in der Hansestadt Lüneburg") in den NVP aufgenommen.	ja
276	503	Bürger:in	Kap. 3.7	Anpassung der Verkehrsführung i.V.m. S. 95 des Mobilitätsgutachtens: Ich befürworte die Einführung von Busspuren für die Reichenbachstraße und insbesondere für die Bockelmannstraße. Dies sind bekannte Staustrecken. Sollten Busse diese befahren müssen, ist eine Beschleunigung geboten. Während der Teil der Bockelmannstraße zwischen Kino und Schifferwall-Kreuzung auch für PKW unproblematisch sein dürfte, ist eine Aufhebung des Linksabbiegers von der Reichenbachstraße in Richtung Bockelmannstraße nur denkbar, wenn eine qualifizierte Ersatzstrecke Vor dem Neuen Tore - Auf der Hude - Lise-Meintner Straße entwickelt wird. Dies erscheint nicht unmöglich. Spätestens die Busspur unter Aufhebung des Linksabbiegers Schifferwall in Richtung Lünertorstraße erscheint nicht ausgewogen gegenüber dem MIV. Hier ist auch wenig Stau feststellbar, weil die Ampel an der Schifferwall-Kreuzung danach für flüssigen Verkehr sorgt. Die Zusammenführung mit der Maßnahme Ö5 des NUMP kann zunächst mit Vorrangschaltungen vom Bahnhof aus bewältigt werden. Die nördliche Ost-West-Achse Bleckeder Landstraße für den MIV im Bahnhofsbereich zu schließen, halte ich für nicht verhältnismäßig.	Der Landkreis wird die Anmerkungen und Vorschläge zur Verkerhrssituation in der Hansestadt weiterleiten an die MOIN und die Verkehrsplaner der Hansestadt. Zum Thema Busbeschleunigung wird eine entsprechende Maßnahme in den NVP aufgenommen.	teilweise
14	75	Bürger:in	Kap. 3.8	Leider ist auch diese Karte - dort fehlende Bezeichnung - nicht adäquat lesbar / verwendbar.	Wird in der Endfassung des NVP korrigiert	ja
19	85	Bürger:in	Kap. 3.8	Das ASM muss weiter ausgebaut werden gerade in den umliegenden Dörfern, um am Wochenende auch mal in die Stadt zu können.	Die Anbindung der umliegenden Dörfer soll auch zukünftig hautsächlich durch Rufbusse erfolgen. Die bestehenden Rufbus-Angebote sollen daher weiter optimiert werden (s. Maßnahme 1). Das heutige ASM, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, soll grundsätzlich beibehalten werden, wird aber aktuell überarbeitet. Ob und inwieweit im neuen Konzept Angebotsverbesserungen enthalten sein werden, ist derzeit noch offen.	teilweise
154	413	Bürger:in	Kap. 3.8	Das ASM sollte m.E. weiterhin die Lücke füllen zu Zeiten, in denen der reguläre ÖPNV nicht verkehrt. Allerdings sollte es aus verschiedenen Gründen neu gedacht werden. Wichtig ist zudem die zuverlässige Online-/App-Buchung, um so ggf. die erforderlichen Vorlaufzeiten zu reduzieren (ich halte 30 Minuten Buchungsfrist für realisierbar). Die negativen Erfahrungen aus der Vergangenheit (Man ruft an und niemand nimmt ab oder es ist ständig „besetzt"; die Verbindung ist schlecht – insbesondere aus dem Zug – und u.a. wegen der Nebengeräusche ist die Verständigung mangelhaft (auch gab es Mitarbeitende im Call-Center, die der klaren Sprache nicht mächtig waren). Teilweise wurde dann mitgeteilt, dass einzelne ASM gar nicht fahren würden oder bereits voll seien. So etwas darf angesichts eines verlässlichen ÖPNV und der Mobilitätswende nicht vorkommen. Einbindung verschiedener Verkehrsanbieter inkl. Taxen. Hauptachsen könnten als "Vorlauf" auch mit den ab nächstem Jahr zur Verfügung stehenden Midibussen gefahren werden.	Der Landkreis hat eine Überplanung des heutigen ASM-Angebotes bzw. des Nachtverkehrs im Allgemeinen als Maßnahme 2 im NVP verankert. Dazu wird in Kürze ein Umsetzungskonzept erstellt. Der Landkreis teilt die Einschätzung, dass Bedarfsverkehre zuverlässig nutzbar sein müssen, wenn eine hohe Akzeptanz dieser Angebote erreicht werden soll.	bereits enthalten
207	441	Bürger:in	Kap. 3.8	Bis 2024 ein super System: Anruf aus dem Zug bis 30 Min. vorher und IMMER hatte ich meinen reservierten Paltz im gewünschten Bus. Seit Beginn dieses Jahres, auch an Tagen mit starkem Frost - musste ich teils bis zu drei Stunden bis nach Mitternacht auf dem Bahnhof LG warten, um über Dahlenburg hinaus ans Ziel zu kommen. Das hat dazu geführt, dass ich inzwischen den ASM vermeide. Bitte also die Nutzerzahlen 2025 nicht als Rückgang wegen nachlassenden Bedarfs werten, sondern als Rückgang wegen unzumutbarer Buchungsmodalitäten. Die App funktioniert nicht zuverlässig. Meist gibt es dort kein buchbares Angebot, selbst wenn ich schon am Vortag versuche zu buchen. Bei meinen telefonischen Versuchen ein passendes ASM zu buchen, wurde gesagt, das jew. ASM sei ausgebucht. Ich hatte ja aber Zeit am Bahnhof -> da fuhr jew. überhaupt kein ASm Richtung Dahlenburg oder umzu. War es also Fahrermangel oder Fehlkalulation der Linien??? Bitte die Verfügbarkeit des ASM wieder sichern. UND: 12 Euro für eine Fahrt sind ein stolzer Preis. Es gibt den Preisnachlass als Dtl.-Ticket-Inhaber nur für den Stadtverkehr. Warum gilt das D-Ticket nicht? Bitte ein Beispiel nehmen am Sprinti in der Region Hannover (für Buchung und Bezahlung).	Das heutige ASM-Angebot, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, wird aktuell überarbeitet. Ein wichtiges Ziel dabei ist die Erhöhung der Verlässlichkeit und Verfügbarkeit des Systems. Inwieweit bei der Überarbeitung auch die Tarife angepasst werden, ist derzeit noch offen. Der Wunsch nach niedrigeren Fahrpreisen wird im Rahmen der Überplanung mit abgewogen.	teilweise
236	463	Bürger:in	Kap. 3.8	Der hohe Preis des ASM-Nachtverkehrs erschwert eine breite Nutzung. Hier wäre eine Kostenreduktion oder eine stärkere Subventionierung wünschenswert.	Das heutige ASM-Angebot, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, wird aktuell überarbeitet. Inwieweit dabei auch die Tarife angepasst werden, ist derzeit noch offen. Der Wunsch nach niedrigeren Fahrpreisen wird im Rahmen der Überplanung mit abgewogen.	nicht erforderlich
237	463	Bürger:in	Kap. 3.8	Der Mangel an Abend-/Nachtverbindungen aus dem Landkreis nach Lüneburg ab 19:40 ist ein großes Problem, das die Mobilität insbesondere für Berufstätige, Studierende und Jugendliche einschränkt. Eine Ausweitung des Abend-/Nachtverkehrs ist dringend notwendig. Für Touristen ist es nicht verständlich, dass sie Bleckede mit dem letzten Bus um 19:40 verlassen müssen, wenn sie zurück nach Lüneburg wollen. ÖPNV Tagesbesucher werden dadurch abgeschreckt.	Ab dem 01.01.2026 wird das Fahrplanangebot am Abend um eine Stunde erweitert. Die letzte Fahrt von Bleckede nach Lüneburg findet dann um 20:48 statt, in Gegenrichtung fährt der Bus um 21.40 am ZOB Lüneburg ab. Für Fahrten zu späteren Zeitlagen sind bedarfsorientierte Angebote vorhanden, die weiter optimiert werden (vgl. Maßnahme 2). Für Permanentfahrten nach 21.00 / 22:00 Uhr sieht der Landkreis Lüneburg keinen Bedarf.	teilweise
277	503	Bürger:in	Kap. 3.8	Ich befürworte die Einrichtung von Nachtbuslinien am Wochenende. Damit wird die Leistungsfähigkeit des ÖPNV deutlich gesteigert, weil nur akzeptable Angebot zum Verzicht auf das Auto beitragen werden.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zur Maßnahme 2.	bereits enthalten
317	526	Bürger:in	Kap. 3.8	Eine Verbesserung des Nachtverkehrs würde nur für den Kern Adendorfs gegeben sein. Das nördliche sowie das östliche Adendorf mit Erbstorf würden davon nicht profitieren. Es darf auf keinen Fall zu einer Verschlechterung zu dem jetzigen Angebot des ASM kommen.	Die Anregungen bezüglich der Anpassung der Nachtbuslinie wurde von Seiten des Landkreis Lüneburg und der MOIN aufgenommen, da dies aus betrieblichen Gründen möglich ist. Die Streckenführung der Nachtbuslinie wird dahingehend angepasst, dass auch Erbstorf von der Nachtbuslinie bedient wird. Die Nachtbuslinie wird u.a. über Erbstorfer Landstraße und Dorfstraße (Adendorf) geführt werden und die dortigen Haltestellen bedienen.	ja

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
94	351	Bürger:in	Kap. 3.9	Ich wohne in der Elbmarsch an der Landkreisgrenze zum LK Harburg. Was ich vermisse, ist eine schnelle Busverbindung nach Lüneburg. Wenn ich nach Lüneburg möchte, muss ich über Winsen (Bahnhof) fahren. Die Busanbindung ist dann in aller Regel so, daß man in Winsen über eine halbe Stunde auf den Zug nach LG warten muss.	Die geplante Einrichtung einer Landesbuslinie Lüneburg - Handorf - Bergedorf/Geesthacht (s. Maßnahme 6.1) wird die direkte Erreichbarkeit von Lüneburg massiv verbessern. Als Zubringer nach Handorf kann dann das elbMOBIL genutzt werden.	bereits enthalten
155	413	Bürger:in	Kap. 3.9	Es wäre sehr sinnvoll, v.a. am Ortsrand (Einfallstraßen) die Haltestellen mit Abstellmöglichkeiten für Autos und Fahrräder herzurichten, um den Umstieg auf den ÖPNV zu erleichtern. Auch könnte man damit die ewige Diskussion um die City-Parkplätze und die fernbleibenden Umlandkunden für die Innenstadt zumindest entschärfen. An Bahnhaltepunkten (Reaktivierung) sind ausreichend Parkplätze vorzusehen und Fahrräder/E-Bikes sollte witterungsgeschützt und sicher (ggf. Privatboxen mit Ladeinfrastruktur) abgestellt werden können. Neue StadtRad-Stationen sowie Carsharing-/Switch-Punkte sollten umgesetzt werden.	Der Landkreis Lüneburg ist im Austausch mit dem Aufgabenträger für den SPNV, der SinON als Inhaberin der zu reaktivierenden Strecke sowie den Kommunen als Straßenbaulastträgern. Für die Parkplätze in der Innenstadt ist die Hansestadt Lüneburg zuständig und hat hierfür ein Parkbewirtschaftungskonzept erstellt. Der Landkreis Lüneburg unterstützt seine Kommunen bei der Ausgestaltung und Planung von Haltestellen.	nicht möglich
20	107	Bürger:in	Kap. 4.1	Ausweitung des Busverkehrs in die umliegenden Dörfer.	Die Anbindung der umliegenden Dörfer soll auch zukünftig hauptsächlich durch Rufbusse erfolgen. Die bestehenden Rufbus-Angebote sollen daher weiter optimiert werden (s. Maßnahme 1). Eine Ausweitung des Fahrplanangebotes (z. B. vom heutigen 2h-Takt auf einen 1h-Takt) ist jedoch aus Kostengründen zunächst nicht geplant.	teilweise
48	263	Bürger:in	Kap. 4.1	Verlässlichkeit wäre schön. Wenn 10 jährige Kinder irgendwo feststecken, weil mal wieder der Schulbus nicht kommt, das geht einfach nicht. Heutzutage braucht ein 10jähriges Kind ein Handy, damit es seine Eltern erreichen kann, da die Schulbusse nicht verlässlich fahren.	Der Landkreis hat u. a. zur Verbesserung der Betriebsstabilität sein eigenes Verkehrsunternehmen "MOIN" gegründet. Dieses wird den gesamten Busverkehr ab 01.01.2026 übernehmen und soll eine deutlich bessere Qualität als das heutige Verkehrsunternehmen liefern. Der Landkreis ist daher zuversichtlich, dass es zukünftig zu deutlich weniger Fahrtausfällen kommen wird.	nicht erforderlich
95	356	Bürger:in	Kap. 4.1	Als übergeordnete Ziele sind eine Steigerung der Attraktivität des ÖPNV, die bessere Erschießung des ländlichen Raumes und ein Angebot zum Umstieg vom Individualverkehr auf den ÖPNV beschrieben. Um dies zu erreichen müssen die Gemeinden und deren Dörfer im Landkreis alltäglich (inkl. Sa und So) mindestens 1-2 stündlich über eine Form des ÖPNV erreichbar sein. Dies kann durch RufBus, ASM oder sonstige on-demand Systeme umgesetzt werden, aber ein ÖPNV-Ausschluss zu Nacht und Wochenendzeiten führt zu Abneigung gegenüber dem ÖPNV und zum Verfehlen der übergeordneten Ziele. Beispielhaft kann hierzu die stetige Streichung von Fahrten und Erreichbarkeiten über die letzten Jahre in der Gemeinde Rullstorf herangezogen werden.	Der Landkreis Lüneburg strebt an, eine größtmögliche Anzahl an Orten im Landkreis im Rahmen der Bedienungszeiten des ÖPNV mindestens alle 2 Stunden über die ÖPNV/SPNV-Systeme zu bedienen.	bereits enthalten
223	457	Verband	Kap. 4.1	Ziele 12: attraktive Tarife Hier ist insbesondere der soziale Aspekt zu beachten. Für Menschen, die Bürgergeld oder ähnliche Sicherungsleistungen erhalten, sollte ein Sozialtarif eingeführt werden. Denn 58 Euro für eine Monatskarte sind ein zu hoher Preis, wenn man zum Beispiel zwischen Kaltenmoor und Innenstadt pendeln möchte. Die Einzelfahrt kostet hin und zurück 5,60 Euro. Da wird Busfahren zum Luxus, den sich Menschen mit kleinerem Geldbeutel nicht so oft leisten können.	Derzeit werden die hvv-Tarife für die Einzelkarten überarbeitet. Dabei wird auch die Einführung einer "Stadtkarte" geprüft, die für verschiedene Städte im hvv-Verbundgebiet (u. a. Lüneburg) als günstiges Angebot für Gelegenheitsnutzer eingeführt werden könnte. Der Landkreis unterstützt die Prüfung und die Einführung des Tickets, sofern die damit verbundenen Fahrgeldverluste in einem angemessenen Rahmen stehen. Eine weitere Absenkung der Tarife und / oder die Einführung eines Sozialtickets unterstützt der Landkreis nur dann, wenn die damit verbundenen Mindereinnahmen vom Land Niedersachsen ausgeglichen werden.	teilweise
255	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.1	Kommunikation des NVP, insbesondere der Ziele und Maßnahmen: Die Hansestadt Lüneburg erachtet die Notwendigkeit die Kommunikation des Kapitels 4. „Ziele und Maßnahmen“ dahingehend zu schärfen, dass einleitend verständlich wird, dass es sich bei den genannten Maßnahmen um Zielsetzungen handelt und nicht um ab Beginn 2026 bereits umgesetzte Maßnahmen und erreichte Ziele. Dies ist insbesondere wichtig, damit bei den Leser:innen keine falschen Erwartungen geweckt werden.	Dass die im Kapitel 4 genannten Ziele und Maßnahmen zum 01.01.2026 nicht umgesetzt sein werden, leitet sich zwangsläufig aus dem Charakter des NVP ab, welcher Zielvorstellungen für einen 5-Jahres-Zeitraum enthalten soll.	nein
296	510	Bürger:in	Kap. 4.1	Regelmäßige Anbindung an Stadtverkehr	Die Anbindung an den Stadtverkehr ist über Oedeme gegeben.	bereits enthalten
341	534	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.1	Die Gemeinde Melbeck - als, laut RROP-Entwurf, zukünftiges alleiniges Grundzentrum der Samtgemeinde Ilmenau - hat am 03.07.2023 ein Verkehrskonzept beschlossen. Neben der Schaffung einer "grünen Welle" auf der B4, der Schaffung sichererer Schulwege etc. widmet es sich auch dem ÖPNV. Um die Linienführung der stetig gewachsenen Ortslage anzupassen, soll die Linienführung mittelfristig geändert werden. Durch die Verringerung der zurückzulegenden Wege zu den (neuen) Haltestellen verspricht sich die Gemeinde Melbeck eine höhere Frequentierung des ÖPNV. Darüber hinaus soll zusätzlich bereits jetzt darauf hingewirkt werden, dass Melbeck in höhrerer Taktung angefahren wird. Die Buslinie 5600 wird aktuell im Stundentakt bedient. Mittelfristig sollte für eine höhere Attraktivität – zumindest in den Hauptverkehrszeiten – ein 30-Minuten-Takt angestrebt werden. Ideal wäre die Anbindung an den Stadtbus, der in der Samtgemeinde Ilmenau bereits in der Nachbargemeinde Deutsch Evern eingesetzt wird.	Eine mittelfristige Anpassung der Linienführung der Linie 5600 ist gemeinsam mit dem Landkreis und der MOIN abzustimmen. Dabei sind die Interessen aller Fahrgäste, die diese Linie nutzen, angemessen zu berücksichtigen. Die Abstimmungen erfolgen im Rahmen des laufenden Geschäfts der Verwaltung. Da mit der Einführung kürzerer Taktzeiten - insbesondere in den Hauptverkehrszeiten - erhebliche Mehrkosten verbunden wären, strebt der Landkreis einen 30min-Takt in der Hauptverkehrszeit auf der Linie 5600 aktuell nicht an.	teilweise
370	422	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.1	Die attraktive Fahrzeit im heutigen Linienbetrieb zwischen Adendorf und Lüneburg stellt einen Grundpfeiler der Fahrgastnachfrage im Alltagsverkehr dar. Diese Attraktivität würde bei künftigem Fahrtenbedarf mit erforderlichem Umstieg vom On-Demand-Verkehr auf Linienverkehr voraussichtlich an Bedeutung verlieren. Der in den letzten Jahren erfolgte schrittweise Ausbau barrierefreier Bushaltestellen in Adendorf stellt ein weiteres Attraktivitätsmerkmal des ÖPNV im Linienbetrieb dar. Bei einem On-Demand-Verkehr mit virtuellen Haltestellen auf zukünftig entfallenden Linienabschnitten könnten die erfolgten Umgestaltungsmaßnahmen und vom Land geförderte Investitionen in Frage gestellt werden. Grundsätzlich wird empfohlen, die aktuelle Fahrgastnachfrage an unterschiedlichen Werktagen sowohl im Binnenverkehr der Gemeinde Adendorf als auch im Verkehr zwischen Adendorf und Lüneburg zu analysieren, bevor Planungsschritte zur Umgestaltung des heutigen ÖPNV-Bedienungssystems umgesetzt werden. Die räumliche Nähe und die enge verkehrliche Verflechtung zwischen Adendorf und Lüneburg bilden derzeit sehr gute Voraussetzungen für eine regelmäßige Nutzung des heutigen ÖPNV-Angebots in der Alltagsmobilität der Einwohner*innen der Gemeinde.	Adendorf wird auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5006/07, zukünftig Linie 5007/17/27) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Vor einer möglichen Umsetzung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16) und Abstimmungen mit den Ortsvorstehern / Ortsbürgermeistern erfolgen. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr.	bereits enthalten
84	332	Bürger:in	Kap. 4.2	Die Mobilitätswende kann nur dann erreicht werden, wenn nicht nur der städtische Bereich gefördert wird. Die ländliche Region muss einbezogen werden. Arzttermine in der Stadt müssen mit Öffis möglich sein. Besuche in umliegenden Orten müssen ohne Auto durchgeführt werden können.	Mit dem neuen ÖPNV-Angebot ab dem 01.01.2026 sowie den im NVP genannten Maßnahmen zum weiteren Ausbau des Fahrplanangebotes wird dieser Forderung - soweit finanziell möglich - Rechnung getragen (s. Maßnahmen 1,2, 4 - 6).	bereits enthalten
134	401	LNVG	Kap. 4.2	Wir empfehlen, ein Kapitel zur Bedienungsqualität zu ergänzen und dabei auch auf die Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen einzugehen, d.h. Orte der Grundversorgung (wie z.B. medizinische Einrichtungen). Insbesondere hinsichtlich des demographischen Wandels.	Der Nahverkehrsplan greift die Erkenntnisse aus dem Mobilitätsgutachten auf. Dort sind Hinweise zu Erschließungen und Bedienungsqualitäten aufgeführt. Grundsätze zur demographioschen Entwicklung bzw. zur Bevölkerungsstruktur sind im NVP enthalten.	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
297	510	Bürger:in	Kap. 4.2	Nur machbar, wenn der Landbevölkerung auch Möglichkeiten gegeben werden, auf das Auto zu verzichten ohne großen Kompromiss (frühzeitige Planung, riesen Umweg, eingeschränkte Zeiten)	Dachtmissen verfügt über die Linien 5202 und 5251 sowohl an Schul- wie auch an Ferientagen über das ÖPNV-Grundangebot, welches der Landkreis als Mindeststandard festgelegt hat, d. h. min. 6 Verbindungen pro Tag. Die Einrichtung weiterer Fahrten wäre für die Menschen vor Ort anstrebenswert, ist aber kurzfristig leider nicht finanzierbar.	nein
1	45	Organisation	Kap. 4.3	Aufnahme einer weiteren Maßnahme in den NVP: "Fortführung, Erweiterung und langfristige Sicherung der Freizeitverkehre" Im Jahr 2006 nahm im Bereich des Naturparks Lüneburger Heide erstmalig der Heide-Shuttle seinen Betrieb auf. Dieser Bus, der täglich von Juli bis Oktober verkehrt und speziell auf die Freizeit-Belange abgestimmt ist, verbindet auf inzwischen fünf Ringen in den Landkreisen Lüneburg, Harburg und Heidekreis die traditionellen Heide-Orte mit den Grundzentren, den Bahnhöfen und dem Oberzentrum Lüneburg – für alle Fahrgäste kostenlos, klimafreundlich und komfortabel. Finanziert wird das Angebot von den Landkreisen und allen beteiligten Kommunen. Das Angebot wird von den Gästen und Touristen, aber auch gleichermaßen von den Einheimischen für die Freizeit und den Alltag sehr gut angenommen. Das Angebot des Heide-Shuttles ist auch in den kommenden Jahren zu sichern und kundenorientiert weiterzuentwickeln. Dazu gehört die Prüfung und ggf. die Umsetzung von einer Saisonverlängerung (z. B. einem Saisonstart Mitte Juni) sowie die Realisierung weiterer technischer Innovationen (z. B. dem Einsatz von emissionsarmen bzw. -freien Bussen oder die bessere Verschneidung mit anderen Mobilitätsangeboten.	Der Anregung wird zugestimmt. Die Fortführung, Erweiterung und Sicherung der Freizeitverkehre wird als **zusätzliche Maßnahme** mit der vorgeschlagenen Forumulierung in den NVP aufgenommen.	ja
175	420	Verband	Kap. 4.3	Aus Sicht von PRO BAHN fehlen hier verschiedene Maßnahmen, die sich auch den Unterkapiteln nicht implizit entnehmen lassen. Diese sind: - Optimierung der Fahrpläne auf die Zuganschlüsse: Alle Linien haben grundsätzlich Anschluss an den Regionalverkehr auf der Schiene für die An- und Abreise. - Auch sonn- und feiertags verkehren die Busse mindestens im 30-Minuten-Takt. - Nach Eröffnung der Station Adendorf wird der Busverkehr dort neu geordnet und führt in jedem Falls zur dortigen Station. - Sicherheitspersonal fährt in Linien mit, die Problemviertel anfahren. - Auf der Strecke nach Bleckede werden besonders komfortable Busse eingesetzt, die Reisebusqualität, Klimaanlage und freies WLAN haben. Es erfolgt ein Wettbewerb um der Linie einen besonderen Namen zu geben, und mittels einer angemessen Außengestaltung für Aufmerksamkeit sorgt. - Die MOIN veröffentlicht die Rufnummer ihrer Leitstelle, um ggf. eine Verspätung oder Unregelmäßigkeit hinterfragen zu können. - Es wird der mit Mehrheit beschlossene Antrag zur Einrichtung eines Shuttle-Busses in die Elbtalaue umgesetzt. Der Bus muss Räder mitnehmen Könen. In Anlehnung an bestehende Systeme sollte er kostenlos verkehren. Dies gilt auch falls für die Rückfahrt der Museumszug aus Bleckede benutzt wird, wofür ggf. eine Ausgleichszahlung mit der AVL zu klären ist. - Der Landkreis sollte sich um einen Versuch mit fahrerlosen Bussen bewerben, die insbesondere während der Abendstunden oder im On-Demand-Verkehr zum Einsatz kommen könnten.	Durch die neue Taktung im Stadtverkehr ist eine vollständige Vertaktung auf den Regionalverkehr auf der Schiene nicht erforderlich. Die Regionalbusse haben sonn. und feiertags einen 1h / 2h Takt. In Adendorf wird der Landkreis versuchen, die geplante Midibuslinie Scharnebeck - Adendorf - ... mit dem RE83 (Lübeck - Lüneburg) zu verknüpfen. Die Buslinien 5007, 5017 und 5027 sind dagegen auf die Züge am Bf. Lüneburg ausgerichtet. Aus Sicht des Landkreis Lüneburg und der MOIN ist der Wunsch nach einem Anschluss von Erbstorf und Adendorf mit kurzen Wartezeiten an den künftig geplanten Bahnhaltepunkt in Adendorf nachvollziehbar. Der Fahrplan der Linie 5007 ist jedoch vorrangig auf die Anschlüsse an den Regionalexpress von und nach Hamburg am Bahnhof Lüneburg abgestimmt. Bei einem 60-Minuten-Takt im Busverkehr lassen sich dadurch Anschlussverbindungen mit kurzen Umsteigezeiten am Bahnhaltepunkt Adendorf in der Regel nicht realisieren. Landkreis und MOIN werden jedoch prüfen, inwieweit die geplante Midibuslinie von Scharnebeck über Adendorf und Erbstorf nach Reppenstedt mit dem RE 83 (Lübeck - Lüneburg) in Adendorf so verknüpft werden kann, dass kurze Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn hergestellt werden können. Der Qualitätsstandard für die "Überlandbusse" wird ingesamt verbessert, es wird keinen gesonderten Standard für die Strecke nach Bleckede geben. Die Moin wird ein Beschwerdemanagement aufbauen und die Erreichbarkeiten sicherstellen. Eine direkte Durchwahlmöglichkeit zur Leitstelle ist nicht geplant. Die touristsiche Anbindung der Elbtalaue wird weiterhin geprüft vorbehaltlich einer gesicherten Finanzierung. Die Umsetzung eines Shuttleverkehres mit Fahrradmitnahme auf den regionalen Hauptlinien wurde geprüft und ist nicht realisierbar. Daher wird es für dei Umsetzung einen eigenständigen Verkehr geben. Der Landkreis und die MOIN sind in engem Austausch mit der VLP zu den dortigen Erfahrungen zum autonomen Fahren.	teilweise
200	437	Bürger:in	Kap. 4.3	Eine direkte Anbindung von Deutsch Evern über die Tiergartenstraße/Fuchsberg/Rote Schleuse/Bockelsberg in die Innenstadt/zum Bahnhof in einem 30-Minuten-Takt fehlt.	Deutsch Evern hat im Vergleich zu den anderen, an die Hansestadt Lüneburg angrenzenden Gemeinden deutlich weniger Einwohnerinnen und Einwohner und damit ein geringeres ÖPNV-Nachfragepotenzial. Vor diesem Hintergrund sieht der Landkreis kein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis für die Einrichtung von weiteren Fahrten im klassischen Linienverkehr. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN prüfen, inwieweit der Bereich an der Haltestelle Deutsch Evern, Tiergartenstraße, künftig durch den klassischen Linienverkehr erschlossen werden kann. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.**	teilweise
345	539	Bürger:in	Kap. 4.3	Bahnhof muss erweitert und umgebaut werden. Es gibt keine Alternative, wenn ein Fahrstuhl defekt ist.	Die Zuständigkeit für eine Erweiterung des Bahnhofs liegt teils bei der DB InfraGo GmbH, teils bei der Hansestadt Lüneburg. Der Landkreis hat hierauf keinen Einfluss. Gleiches gilt für defekte Fahrstühle am Bahnhof. Hier wird der Landkreis dennoch schriftlich eine schnelle Reparatur bei der DB InfraGo GmbH einfordern.	nicht möglich
358	545	Bürger:in	Kap. 4.3	Die systematische Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrradverkehr als wichtiger Teil des Umweltverbundes setzt ein flächendeckendes Radwegenetz im Landkreis- UND Stadtgebiet voraus. B+R Anlagen und Mobilitätsstationen sind wichtig, aber nur sinnvoll und effektiv, wenn sie sicher und gut erreichbar sind. Das Radwegenetz muss entsprechend den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ weiter ausgebaut werden. Hier sind Landkreis und Hansestadt Lüneburg in der Pflicht, den Ausbau zu beschleunigen.	Der Fahrradverkehr spielt mit Blick auf die angestrebte Mobilitätswende sowie im Zusammenspiel mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. Dennoch werden im NVP weder der Radverkehr, noch der Fußverkehr, noch andere Formen der Mobilität ausführlich betrachtet. Der NVP ist kein umfassender Verkehrsentwicklungsplan, sondern soll - gesetzlich vorgegeben - nur den Rahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, insbesondere des Busverkehrs, definieren. Maßnahmen zum Radverkehr finden sich im Radverkehrskonzept des Landkreises bzw. der Radverkehrsstrategie der Hansestadt Lüneburg.	nicht möglich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
15	75	Bürger:in	Kap. 4.3.01	Maßnahme 1: Für Deutsch Evern - Richtung LG und Richtung Melbeck (Gliedgemeinde Samtgemeinde Ilmenau) und einzige Sparkasse im Umkreis scheint für die Einwohnenden gar nichts geplant zu sein .. wurden die Deutsch Everner*innen vergessen ??	Deutsch Evern ist verkehrlich vor allem in Richtung Lüneburg ausgerichtet. Hier finden sich alle Einrichtungen eines Oberzentrums, u. a. Einkaufsmöglichkeiten, Ärzte, Dienstleistungsunternehmen und Banken / Sparkassen. Die Anbindung an Lüneburg wird über die Linie 5020 an allen Wochentagen sichergestellt. Darüber hinaus gibt es auch zwischen Deutsch Evern und Melbeck Verkehrsbeziehungen, die allerdings deutlich schwächer ausgeprägt sind und bisher nicht die Einrichtung einer kontinuierlich verkehrenden Busverbindung rechtfertigten. Um diese gelegentliche Verkehrsnachfrage dennoch (wirtschaftlich) bedienen zu können, wird der Landkreis prüfen, hier bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) einzuführen. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.**	ja
38	210	Bürger:in	Kap. 4.3.01	Maßnahme 1: Rufbus am Wochenende in Bleckede muss verbessert werden mit mehr Fahrten am Samstagvormittag	Der Landkreis strebt eine Optimierung des Rufbus-Angebotes an (s. Maßnahme 1.4). Eine Ausweitung des Fahrplanangebotes (z. B. vom heutigen 2h-Takt auf einen 1h-Takt) ist jedoch aus Kostengründen zunächst nicht geplant.	nein
46	248	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.01	Die Ortschaften Dahlem, Harmstorf und Köstorf möchten in die Rufbusplanung an 7 Tagen in der Woche aufgenommen werden.	Derzeit verfügen die genannten Orte von Montag bis Samstag über ein Rufbus-Angebot. Der Landkreis wird dieses Angebot auf Sonn-/Feiertage erweitern.	nicht erforderlich
60	281	Bürger:in	Kap. 4.3.01	Für die Gemeinde Amt Neuhaus: Bei der Buchung des RufMobils über die VLP-App muss bei Nichtdurchführung einer Fahrt zwingend eine alternative Verbindung vorgeschlagen werden. Der aktuelle Buchungsprozess ist unübersichtlich und wenig nutzerfreundlich. Bei wiederholter Verweigerung von Fahrten durch die VLP sollte eine Sanktionierung durch den Landkreis möglich sein – etwa über Konventionalstrafen oder die Verpflichtung zur Stellung alternativer Beförderung (z. B. Taxi).	Ab dem Zeitpunkt der Übernahme der ÖPNV-Angebote (Linienverkehr und Bedarfsverkehr) im Amt Neuhaus durch die MOIN wird eine andere Buchungs-App zum Einsatz kommen, die benutzerfreundlicher sein wird. Eine Sanktionierung des Verkehrsunternehmens bei abgelehnten Fahrtwünschen wird vom Landkreis jedoch nicht unterstützt.	teilweise
62	285	Bürger:in	Kap. 4.3.01	Da für den Bereich Häcklingen/Rettmer aktuell keine Nachtbusverbindung vorgesehen ist, muss eine ASM- bzw. Rufbusverbindung weiterhin gewährleistet werden. Es geht nicht an, dass den Einwohnern in den o.g. Bezirken nach 22.40 (geplante letzte Busabfahrt) keine Weitertransportmöglichkeit angeboten wird.	Der NVP sieht gemäß Maßnahme 2 vor, dass außerhalb der Hansestadt Lüneburg an allen Wochentagen ein Bedarfsverkehr am späteren Abend / nachts angeboten werden soll.	bereits enthalten
106	377	Bürger:in	Kap. 4.3.01	das Angebot ist schon top! Wünschenswert wäre m. E. eine leichtere, verbesserte Zugangsmöglichkeit / Wahrnehmung der Buchung und ein besseres Marketing (Hotline + App bewerben!)	Ab dem Zeitpunkt der Übernahme des Rufmobil-Angebotes durch die MOIN wird eine andere Buchungs-App zum Einsatz kommen, die benutzerfreundlicher sein wird. Auch die Bewerbung des Angebotes wird verstärkt werden.	bereits enthalten
137	402	Bürger:in	Kap. 4.3.01	Die Abfahrtzeit des Rufbusses Vögelsen - Bahnhof Bardowick ist nach meiner Meinung zu knapp zur Bahn, da hätte ich eher Angst den Zug zu verpassen, daher fahre ich lieber mit dem Auto. Der Tarif sollte mit dem Deutschlandticket abgedeckt sein.	Durch die zwingend erforderliche Vorbestellung der Rufbus-Fahrt ist nach Auffassung des Landkreises sichergestellt, dass der Rufbus auch bei einer verspäteten Ankunft des Zuges auf den Fahrgast wartet. Daher werden die Umsteigezeiten als ausreichend angesehen. Die Nutzung des Rufbusses ist zum normalen hvv-Tarif möglich. Sofern Fahrgäste ein Deutschlandticket besitzen, können sie den Rufbus ohne weitere Kosten benutzen.	teilweise
240	465	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.01	Die Rufbusse haben sich auch für unsere Gemeinde als sinnvolle Ergänzung des ÖPNV erwiesen. Vorteilhaft ist besonders die direkte Verbindung nach Bardowick im 2-Stunden-Takt. Auf dem Weg nach Lüneburg wird gerade von unseren älteren Mitbürgern der Umstieg in den Stadtbus in Oedeme als hinderlich empfunden. Wir wünschen uns daher eine Verbindung des Rufbusses bis in die Lüneburger Innenstadt z.B. Am Sande.	Die Verlängerung der Rufbuslinie 5251 über Oedeme Dorf hinaus bis in die Lüneburger Innenstadt und/oder zum ZOB (zur Vermeidung von Umstiegen) ist weder betrieblich noch finanziell umsetzbar.	nein
268	492	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.01	I. BARRIEREFREIHEIT a) Bisherige Erfahrungen mit dem Rufbus: - Die Technik funktioniert nicht immer: Die Rampe lässt sich nicht montieren. - Die Busfahrer ist häufig nicht eingewiesen. - Es gibt keinen Rollstuhlplatz. - Die Personen in der Zentrale sind aufgrund von technischen Problemen in der Verbindung (wie z. B. heftiges Rauschen) und/ oder Sprachproblemen oft schwer verständlich. - Es gibt kein W-Lan. b) Vorschläge: - Es sollte eine bessere Telefonverbindung mit der Zentrale eingerichtet werden. - Die Personen in der Zentrale sollten systematisch abfragen, welche Hilfsmittel für den Transport erforderlich sind. - Jeder Rufbus sollte barrierefrei sein. - Es sollten mehr Fahrzeuge vorgehalten werden, die auch Rollstuhlfahrer transportieren können.	Die Verbesserungsvorschläge werden weitestgehend ab dem 01.01.2026 umgesetzt. Im Rufbus-Verkehr wird eine ausreichende Anzahl an Fahrzeugen barrierefrei sein, um mobilitätseingeschränkte Personen verlässlich befördern zu können.	nicht erforderlich
269	492	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.01	II. KOMMUNIKATION a) Bisherige Erfahrungen: - Die HVV-App, die DB-App und der Fahrplaner geben keine identischen Informationen. - Es gibt keine Verknüpfung mit Google Maps. - In Schulbussen gibt es teilweise kein W-Lan, so dass bei Verspätungen der Rufbus nicht kontaktiert werden kann. - Die Busfahrer kontaktieren den Rufbus nicht. - Um z. B. eine Busverbindung zwischen Reppenstedt und Barnstedt herauszufinden bedarf es komplexer Zusammenstellung verschiedener Linien. - In der DB-App wird der Rufbus als AST aufgeführt. b) Vorschläge: - Die HVV-App, die DB-App und der Fahrplaner sollten synchronisiert werden. - Es sollte eine Verknüpfung mit Google Maps geschaffen werden (funktioniert in allen anderen Städten der Welt). - Mehr Transparenz und Übersichtlichkeit bei der Darstellung der Pläne wäre wünschenswert – z.B. auch zwischen den verschiedenen Sektoren. - Es sollte eine Kommunikation zwischen den Busfahrern bei Verspätungen erfolgen. - Zwischen dem AST und dem Rufbus sollte in den Apps differenziert werden.	Eine App für das gesamte ÖPNV-Angebot samt Buchungsmöglichkeit für bedarfsorientierte Verkehre, Anzeige des Fahrzeugstandortes und weiteren Service-Angeboten unterstützt der Landkreis nachdrücklich. Derzeit ist dies leider noch nicht realisiert. Der hvv strebt jedoch an, eine App zu entwickeln, die die genannten Funktionen aufweisen soll. Die Kommunikation zwischen dem Fahrpersonal von Stadt-/Regionalbussen sowie Rufbussen wird ab 2026 unter dem Regime der MOIN einfacher sein und zuverlässiger funktionieren, so dass Anschlüsse zum Rufbus auch bei Verspätung im Linienverkehr gesichert werden, s. dazu die zusätzlich aufgenommene Maßnahme: "Sicherung und Optimierung von Anschlussverbindungen".	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
270	492	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.01	III. VERBINDUNGEN a) Bisherige Erfahrungen: - Beispiel: 6:57 Uhr Barnstedt – Am Sande Laut Plan startet die Linie 5607 in Barnstedt, in Embsen soll in die Linie 5600 umgestiegen werden. Es wird nicht kommuniziert, dass es sich um denselben Bus handelt und in Embsen lediglich die Busnummer geändert wird. Das wissen auch die Busfahrer oft nicht - Wenn der Linienbus Verspätung hat, fährt der Rufbus pünktlich los, da keine Kommunikation zwischen diesen Bussen existiert b) Vorschläge: - Im Sinne der Erschließung ländlicher Räume sollte für den Rufbus eine stündliche Nutzungsmöglichkeit angeboten werden. (Der Rufbus wird in Barnstedt stark genutzt, weil ansonsten keine öffentlichen Angebote existieren.) - Es sollten - wenigstens morgens und abends - ein bis zwei verlässliche Verbindungen angeboten werden. (Es kann immer die Situation entstehen, dass das Auto plötzlich defekt oder ein schulfreier Tag ist, der Arbeitnehmern nicht bewusst war, demzufolge wurde der Rufbus nicht bestellt, also besteht erst 2 Stunden später die Möglichkeit nach Embsen zu kommen.) - Es sollten Landkreis-übergreifende Bus-Verbindungen z. B. nach Bienenbüttel (Ldk Uelzen) geschaffen werden, ohne erst nach Lüneburg fahren zu müssen. - Ebenso sollten Ringverbindungen geschaffen werden. - Die Mitnahme von Fahrrädern im Rufbus sollte ermöglicht werden.	zu a) Der geschilderte Sachverhalt ist korrekt. Die erwähnte Linie 5607, Fahrt 1001, die in Barnstedt beginnt, wird in Embsen zur Linie 5600. Ein Umstieg im Embsen ist nicht erforderlich, um mit dieser Fahrt (und ebenso mit der Fahrt 1007) von Barnstedt nach Lüneburg zu fahren. Dies ist im Fahrplan so gekennzeichnet. Jedoch wird diese Durchbindung nicht beauskunftet. Eine korrekte Beauskunftung ist durch die durchführenden Verkehrsunternehmen sicherzustellen. Die Kommunikation zwischen dem Fahrpersonal von Stadt-/Regionalbussen sowie Rufbussen wird ab 2026 unter dem Regime der MOIN einfacher sein und zuverlässiger funktionieren, so dass Anschlüsse zum Rufbus auch bei Verspätung im Linienverkehr gesichert werden. zu b) Eine Taktverdichtung auf ein stündliches Angebot sowie kürzere Vorbestellzeiten von Bedarfsfahrten sind aus Kundensicht wünschenswert, können aber aus Kostengründen kurzfristig leider nicht umgesetzt werden. Eine landkreisübergreifende Verbindung in Richtung Bienenbüttel/Uelzen hat es zu früheren Zeiten bereits gegeben. Die Nachfrage war allerdings so gering, dass diese Verbindung eingestellt worden ist. Der Landkreis sieht deshalb auch heute keinen Bedarf für eine entsprechende Linie. Gleiches gilt für Ringverbindungen. Eine Fahrradmitnahme im Rufbus ist aufgrund der kleinen Fahrzeuge leider nicht möglich.	teilweise
298	510	Bürger:in	Kap. 4.3.01	30 Minuten Vorlauf maximal. Kürzeste Verbindung zum nächsten Bus bzw als Ersatzbus verstehen und entsprechend regelmäßig einen Weg fahren und Fahrgäste mitnehmen ohne Vorbestellung, nur eben mit weniger Sitzplätzen, so dass man in die Stadt, zu Freunden, zur Arbeit kommt OHNE Planung	Eine Verkürzung der Anmeldefristen wäre nur unter Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen und Fahrpersonal möglich. Aufgrund der damit verbundenen Mehrkosten wird die Forderung abgelehnt.	nein
306	522	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.01	Der Rufbus ist sehr gut und sehr flexibel. Es sollte an der Akzeptanz gearbeitet werden. Es fehlt an Werbung sowie an einem einfachen Buchungshandling und vor allem an einer klaren Struktur. Die Unterscheidung zwischen Rufbus, Spätbus, ASM etc. ist schwer zu durchschauen. Die Gemeinde Embsen nimmt daher positiv zur Kenntnis, dass im NVP Vereinheitlichungen aufgeführt werden.	Der Landkreis und die MOIN werden zusammen im kommenden Jahr das gesamte ÖPNV-Angebot intensiv über verschiedene Kanäle bewerben. Dazu werden auch Informationen zum Rufbus-Angebot gehören. Die Buchung des Rufbusses wird zunächst weiterhin telefonisch möglich sein, eine Buchungsmöglichkeit über Apps, vorzugsweise die hvv App, wird angestrebt.	nicht erforderlich
334	533	Verkehrsverbund	Kap. 4.3.01	Es sollte ein grundsätzlicher Hinweis aufgenommen werden, dass sich die Weiterentwicklung klassischer Bedarfsverkehre an den Empfehlungen der derzeit in Erarbeitung befindlichen hvv On-Demand-Strategie orientieren sollte. Ziel ist ein verbundweit abgestimmtes System, das durch klare Standards eine hohe Servicequalität sichert und dabei die Vielfalt von Bedarfsverkehren harmonisch vereint.	Der Hinweis wird in der Endfassung des NVP berücksichtigt.	ja
93	348	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.01.4	Es gibt keine Querverbindung von Neetze nach Barendorf über Holzen - Reinstorf. Auch im Hinblick auf den zentralen Einzelhandelsstandort in Neetze würde die Gemeinde Neetze eine zusätzliche Busverbindung begrüßen.	Zwischen den genannten Orten verkehrt die Rufbuslinie 5351, an allen Wochentagen im 2h-Takt.	nicht erforderlich
85	332	Bürger:in	Kap. 4.3.02	Ein Nachtbus entlang der alten B4 LG - Winsen wäre wünschenswert. Im europäischen Ausland gibt es sehr oft Linien, die nur am Ortsrand halten. Das sollte für einen regelmäßigen übergreifenden Nachtbusverkehr reichen.	Spätabends bzw. nachts sollen Bedarfsverkehre eingerichtet werden, die für die Fahrgäste eine höhere Flexibilität und Fahrten bis vor die Haustür bieten. Diese Angebote haben damit aus Sicht des Landkreises einen deutlich höheren Nutzen als Nachtbusse, die nur auf dem festgelegten Linienweg verkehren und u. U. nur am Rande von Ortschaften halten.	nein
91	348	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.02	Es gibt am Abend wenig Rückfahrtmöglichkeiten von Lüneburg - Neetze - Bleckede. Die Gemeinde Neetze fordert den Einsatz eines Spätbusses.	Der Landkreis unterstützt grundsätzlich die Anregung der Kommune. Aufgrund der am (späteren) Abend deutlich abnehmenden Fahrgastnachfrage sowie der hohen Kosten für die Einrichtung zusätzlicher Busverkehre soll die Erweiterung des ÖPNV-Angebotes in den Schwachverkehrszeiten jedoch über bedarfsgesteuerte Angebote (wie z. B. das RufMobil) erfolgen und nicht über permanent verkehrende Nachtbuslinien. Entsprechende Zielsetzungen finden sich im NVP in Maßnahme 2.	teilweise
96	356	Bürger:in	Kap. 4.3.02	Eine Rückbau bzw. Verdünnung des Ruf-Nachtbusverkehrs in den Landkreis hinein, führt zwangsläufig zu einem Attraktivitätsverlust des ÖPNV. Gerade Zugreisende aus dem Landkreis werden sich grundsätzlich alternative Lösung als den ÖPNV suchen, wenn ein Anschluss zur abendlichen Weiterfahrt in den Landkreis hinein nicht attraktiv aufrecht erhalten wird. Diese Alternativen werden zwangsläufig schon bei Hinfahrten zum Bahnhof mit dem Individualverkehr umgesetzt, wobei die Fahrzeuge dann z.T. mehrere Tage in Parkhäusern platziert werden oder der Taxiverkehr wird erhöht. Die Anreise per PKW und mehrere Tage Parkgebühr im Parkhaus ist günstiger als eine Taxifahrt. Der ÖPNV Nachtverkehr (ASM, RufBus, o.ä.) in den Landkreis hinein MUSS zwingend erhalten, wenn nicht sogar ausgebaut werden. 2 h Wartezeit am Bahnhof bis zu einer Weiterfahrt wird nicht angenommen werden.	Aus Sicht des Landkreises ist im Spätverkehr die Verlässlichkeit eines ÖPNV-Angebotes wichtiger als die Taktfrequenz. Mit der Neukonzeption des Nachtverkehrs (s. Maßnahme 2) sollen gerade die Verlässlichkeit und die Buchbarkeit eines solchen Bedarfsverkehres im Vergleich zu heute verbessert werden. Der Wunsch nach einem dichteren Takt ist verständlich, wird aber aufgrund der damit verbundenen Kosten zunächst nicht angestrebt.	nein
110	377	Bürger:in	Kap. 4.3.02	Da plädiere ich für eine vorherige Bedarfsermittlung! -> kann man das über RufMobil/ASM steuern?	Eine Bedarfsabschätzung war bereits Bestandteil der im NVP enthaltenen Vorschläge für den Nachtverkehr. Aufgrund der zu dieser Zeit geringeren Nachfrage werden die Fahrtmöglichkeiten im Rahmen eines Bedarfsverkehrs angeboten. Die genaue Ausgestaltung des Bedarfsverkehres (RufMobil, ASM, On Demand-Verkehr) wird zurzeit noch diskutiert.	bereits enthalten
114	381	Bürger:in	Kap. 4.3.02	Den geplanten Nachtbus finde ich toll. Hier möchte ich sie um Prüfung bitten, ob die Streckenführung nicht nach dem Hanseviertel über die Erbstorfer Landstraße, Dorfstraße (Erbstorf), Friedhof, Kirchweg führen kann. Dadurch hätte man einen deutlich größeren Bereich in Adendorf angeschlossen. Leider liegt mir die zurzeit geplante Streckenführung nicht vor. Ich meine aber, dass diese sich nur auf den linken Teil von Adendorf beschränkt. Dann könnte nur ein kleiner Bereich in Adendorf diesen Nachtbus effektiv nutzen!	Die Anregungen bezüglich der Anpassung der Nachtbuslinie wurde von Seiten des Landkreis Lüneburg und der MOIN aufgenommen, da dies aus betrieblichen Gründen möglich ist. Die Streckenführung der Nachtbuslinie wird dahingehend angepasst, dass auch Erbstorf von der Nachtbuslinie bedient wird. Die Nachtbuslinie wird u.a. über Erbstorfer Landstraße und Dorfstraße (Adendorf) geführt werden und die dortigen Haltestellen bedienen.	nicht erforderlich
141	402	Bürger:in	Kap. 4.3.02	Diese Nacht-Linien sollte die Regionalbahnankunft aus Hamburg anbinden.	Der Landkreis unterstützt den Vorschlag. Eine Abstimmung der Nachtbuslinien auf die Ankunftszeiten des metronoms am Bf. Lüneburg ist deshalb bereits vorgesehen.	bereits enthalten

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
169	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.02	Rettmer und Häcklingen müssen im Nachtbusverkehr Berücksichtigung finden um auch hier die Pendler von der Straße zu bekommen.	Die Nachtbuslinien sind so konzipiert, dass sie mit möglichst geringem Fahrzeug- und Personaleinsatz eine bestmögliche Erschließung der Hansestadt Lüneburg sowie der umliegenden Gemeinden ermöglichen. Die Bedienung der Stadtteile Rettmer und Häcklingen würde einen erhöhten Personalbedarf mit sich bringen, weshalb hierfür zunächst die Finanzierung geprüft werden müsste. Die Nachtbuslinien werden zukünftig durch den Landkreis Lüneburg und die MOIN kontinuierlich evaluiert. Vor diesem Hintergrund sind Anpassungen des Nachtbusnetzes in Zukunft nicht ausgeschlossen.	nein
180	420	Verband	Kap. 4.3.02	Abend- und Nachtverkehre sind Bestandteil des regulären ÖPNVs und sollten ohne Zuschläge oder Mehrkosten benutzbar sein.	Sofern es sich bei den Abend- und Nachtverkehren um bedarfsorientierte Angebote wie On Demand-Verkehre oder das ASM handelt, hält der Landkreis an einer gesonderten Tarifierung oder einem Komfortzuschlag fest, da diese Verkehre über besondere Qualitäten verfügen (z. B. Haustürbedienung), die der Linienverkehr nicht bietet.	nein
211	441	Bürger:in	Kap. 4.3.02	Buchung muss zuverlässig funktionieren. Der Preis muss bezahlbar sein und optimalerweise in Standard-Zeitkarten oder D-Ticket enthalten sein.	Eine hohe Zuverlässigkeit muss nicht nur bei der Durchführung der Fahrten gegeben sein, sondern bereits beim Buchungsvorgang; dies wird vom Landkreis unterstützt. Sofern es sich bei den Nachtverkehren um bedarfsorientierte Angebote wie On Demand-Verkehre oder das ASM handelt, hält der Landkreis an einem Komfortzuschlag fest, da diese Verkehre über besondere Qualitäten verfügen (z. B. Haustürbedienung), die der Linienverkehr nicht bietet.	teilweise
260	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.02	Es fehlt sowohl das genannte Nachtbuslinienkonzept der MOIN (Abbildungen zu Linienwegen und Haltestellen, Tabelle mit Ankunfts- und Abfahrzeiten, Beschreibung des Konzepts) im Maßnahmensteckbrief wie auch das genannte Konzept für das Nachfolgemodell des ASM (Express-Hauptachsen im Stadtgebiet Lüneburg und Flächenverkehr außerhalb der Hansestadt) im Maßnahmensteckbrief (Abbildungen zu Hauptachsen, Beschreibung des Konzepts). Das Linienkonzept der MOIN sieht lediglich die Bedienung der Linien an Freitagen und Samstagen vor. Die Hansestadt sieht Bedarf in einem verlässlichen Angebot für die übrigen Wochentage und vor allem eine Ausweitung des Angebotes auf Feiertage. Es ist nicht klar anhand welcher Faktoren die Linienwege der geplanten Nachtbuslinien geplant wurden. Wohngebiete am Kreideberg, Thorner Markt oder das Hanseviertel werden nicht ausreichend angebunden. Die Stadtteile Rettmer und Häcklingen sind ebenfalls nicht an das Nachtbusliniennetz angeschlossen und werden auch nicht ausreichend über einen Korridorbetrieb (möglicher ASM-Nachfolger) angeschlossen. Die Hansestadt Lüneburg sieht hier erheblichen Nachbesserungsbedarf. Auf den Nachtbuslinien sollte es ermöglicht werden, dass Fahrzeuge auf Fahrgastwunsch auch zwischen Haltestellen halten und somit die Sicherheit und der Komfort der Fahrgäste erhöht werden, sollte dies ohnehin geplant sein, wäre eine textliche Erwähnung für Leser:innen förderlich. Die Fahrzeiten der Nachtbuslinien müssen optimiert werden, da sich aus der Bedienung von nur einer Fahrtrichtung große Nachteile ergeben (bspw. von der Universität über Reppenstedt zum ZOB/Bahnhof). Auf dieser Linie sollte mindestens die Fahrtrichtung umgekehrt werden.	Die Nachtbuslinien sind so konzipiert, dass sie mit möglichst geringem Fahrzeug- und Personaleinsatz eine bestmögliche Erschließung der Hansestadt Lüneburg sowie der umliegenden Gemeinden ermöglichen. Als Linienführung der Nachtbuslinien wurde daher ein Ringkonzept gewählt. Umwege und längere Fahrzeiten lassen sich dadurch nicht vollständig vermeiden. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN gehen davon aus, dass die Nachfrage in Fahrtrichtung vom Bahnhof Lüneburg/Am Sande zur Universität höher ist als in die Gegenrichtung. Aus diesem Grund wurde die Linienführung entsprechend festgelegt. Bei der Auswahl der anzubindenden Gebiete spielen insbesondere die Einwohnerzahl sowie die verkehrstechnische Erreichbarkeit eine entscheidende Rolle. Die einwohnerstärksten Gemeinden – Adendorf, Bardowick und Reppenstedt – werden daher in das Nachtbusliniennetz eingebunden. Auch die Stadtteile Kaltenmoor und Bockelsberg gelten als nachfragestarke Gebiete und werden entsprechend berücksichtigt. Die Stadtteile Rettmer und Häcklingen werden vorerst nicht bedient, da ihre Erschließung aufgrund des vorhandenen Straßennetzes mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden wäre. Das Gebiet rund um den Thorner Platz wird hingegen in das Nachtbuskonzept aufgenommen. Weitere Gebiete im Stadtteil Kreideberg werden vorerst nicht in das Nachtbusnetz aufgenommen, da ihre Erschließung mit erheblichem Aufwand verbunden ist.Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH werden das neue Nachtbuskonzept nach dessen Einführung fortlaufend evaluieren. Das derzeit eingeschätzte Nachfragepotenzial in der Hansestadt Lüneburg sowie den umliegenden Gemeinden wird jedoch als nicht ausreichend angesehen, um den Nachtbusverkehr auf die Wochentage von Montag bis Donnerstag auszudehnen. Für Nächte vor Feiertagen ist ein Betrieb der Nachtbuslinien hingegen vorgesehen.	teilweise
261	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.02	Wenngleich die Hansestadt Lüneburg ein Konzept für ein Nachfolgemodell des ASM ausdrücklich begrüßt, verschlechtert das vorgeschlagene Modell das vorhandene Angebot (ASM) in der Hansestadt Lüneburg (Korridorverkehr an Stelle eines Flächenbedarfsverkehres). Dies ist in Hinblick auf mobilitätseingeschränkte Personen besonders kritisch zu sehen. Des Weiteren werden Rettmer und Häcklingen weder durch Nachtbusse noch durch die im Mobilitätsgutachten beschriebenen Hauptachsen des ASM-Nachfolgermodells ausreichend angebunden. Das Mobilitätsgutachten und der NUMP weisen auf die mangelnde Anbindung dieser Stadtteile hin. Aus Sicht der Hansestadt Lüneburg ist ein Zusatz notwendig, dass entsprechende Anbindungsdefizite berücksichtigt werden. Insgesamt sieht die Hansestadt Lüneburg bei der Maßnahme M2 erheblichen Nachschärfungsbedarf bzgl. Erschließung, Fahrzeiten, Konzept des ASM-Nachfolgers und Serviceleistungen.	Das heutige ASM-Angebot, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, wird aktuell überarbeitet. Der Landkreis wird im Rahmen der Überarbeitung die von der Hansestadt genannten Aspekte mit berücksichtigen. Eine abschließende Bewertung seitens der Stadt sollte daher erst erfolgen, wenn das Nachfolgekonzept erarbeitet worden ist.	nicht erforderlich
301	510	Bürger:in	Kap. 4.3.02	Einführen auf dem Dorf	Der Landkreis strebt dies an.	bereits enthalten
307	522	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.02	Die Gemeinde Embsen würde es begrüßen, wenn die Linienbusanbindung bis 22.00 Uhr ausgeweitet werden würde und erst danach der Nachtbusverkehr einsetzt.	Die regionale Hauptlinie 5600 wird ab dem 01.01.2026 abends eine Stunde länger verkehren. Die letzte Fahrt ab Lüneburg, ZOB startet dort an allen Wochentagen um 21.42 Uhr.	bereits enthalten
342	534	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.02	Wünschenswert wäre, dass die Linienbusse die Haltestellen bis ca. 22.00 Uhr verlässlich anfahren würden und ein Nachbusverkehr erst anschließend beginnt.	Die regionale Hauptlinie 5600 wird ab dem 01.01.2026 abends eine Stunde länger verkehren. Die letzte Fahrt ab Lüneburg, ZOB startet dort an allen Wochentagen um 21.42 Uhr.	bereits enthalten
369	550	Bürger:in	Kap. 4.3.02	Der empfohlene 2-Stundentakt ist nur dann ausreichend, wenn der Anschluss auch von verspäteten SPNV-Angeboten gewährleistet ist. Hier steht nicht, ob der heutige Einrichtungsverkehr, nur von der Stadt auf´s Land ergänzt wird um die Gegenrichtung?	Der Landkreis hält eine Anschlusssicherung - insbesondere bei Spätverkehren - ebenfalls für sehr bedeutsam. **Es wird eine zusätzliche Maßnahme in den NVP aufgenommen.**	ja

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
16	75	Bürger:in	Kap. 4.3.03	Maßnahme 3: siehe Oben - bessere Verbindung für die Jugendlichen die in Winsen die BBS besuchen .. Schulbeginn 7.45 h und eine bessere Verbindung zu den Handwerksbetrieben im Landkreis für Azubis .. !	Die Verbindung von Deutsch Evern zum BBS-Standort in Winsen ist tatsächlich relativ zeitaufwändig. Abhilfe könnte eine Verschiebung der Abfahrtszeit auf der Linie 5020 von heute 06.22 auf ca. 06.40 bringen, wodurch sich die Gesamtfahrzeit um knapp 20 Minuten reduzieren würde. Eine solche Verschiebung würde jedoch zu Lasten des 30min-Taktes zwischen Deutsch Evern und Bf. Lüneburg gehen. Zudem würde der stark frequentierte RE 3 um 06.49 ab Bf. Lüneburg nicht mehr erreicht. Diese Nachteile überwiegen aus Sicht des Landkreises deutlich, weshalb eine Verschiebung der Abfahrtszeiten auf der Linie 5020 abgelehnt wird. Auch die Einrichtung einer zusätzlichen Fahrt auf der genannten Linie kommt aus Kostengründen leider nicht in Betracht. Wohnorte wie Ausbildungsbetriebe der Auszubildenden im Handwerk liegen weit verstreut im Landkreis Lüneburg. Die Bedarfe für die einzelnen Relationen sind sehr gering und lassen sich nicht bündeln. Eine Abbildung im ÖPNV ist daher aus Sicht des Landkreises Lüneburg nicht möglich, hierfür werden andere Mobilitätsformen benötigt.	nein
45	247	Bürger:in	Kap. 4.3.03	Für uns als Eltern schulpflichtiger Kinder in der Gemeinde Tosterglope ist es essenziell, dass die Schülerbeförderung im Raum Dahlenburg/ Bleckede überdacht wird. Besonders die Verbindungen zu den weiterführenden Schulen nach Bleckede sind kompliziert, da die Kinder zunächst nach Dahlenburg fahren und von dort aus nach Bleckede umsteigen. Die Fahrtzeit für eine Strecke von ca. 12km (Tosterglope - Bleckede) beträgt je nach Tageszeit 45 bis 105 Minuten. Wünschenswert für die Kinder und auch für alle anderen Bürgerinnen und Bürger aus unserer Region wäre eine Querverbindung über Barskamp nach Bleckede, damit nicht nur der Schulweg angemessen ist, sondern auch die Freizeitangebote und Einkaufsmöglichkeiten dort besser genutzt werden können. Aufgrund der vielen Familien die in den letzten Jahren in unsere Region gezogen sind wird die Zahl der schulpflichtigen Kinder hier weiter steigen. Aktuell müssen viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, das ist für viele Familien aufgrund der beruflichen Situation aber nicht leistbar. Teilweise werden die Kinder dann in Lüneburg beschult, da die Nahverkehrsanbindung besser ist oder die Arbeitsstätte sich dort befindet. Aufgrund des fehlenden Fahrradwegenetzes können die Kinder den Weg auch nur auf Kosten ihrer eigenen Sicherheit mit dem Fahrrad zurücklegen.	Die geschilderten Probleme sind dem Landkreis bekannt. Vor diesem Hintergrund ist im NVP eine Maßnahme zur Optimierung der schulbezogenen Verkehre aufgenommen worden (s. Maßnahme 3.1).	bereits enthalten
49	263	Bürger:in	Kap. 4.3.03	Es sollte einen Schulbus von Adendorf zur IGS Kreideberg geben. Fast eine Stunde Fahrzeit am Morgen für eine Strecke von ca 7km ist doch nicht normal....	Von Adendorf zur IGS Kreideberg existiert bereits heute eine satzungskonforme Verbindung: morgens mit Umstieg am ZOB, nachmittags sind Direktfahrten eingerichtet worden. Ein Handlungsbedarf wird nicht gesehen.	nein
92	348	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.03	Die Busverbindungen für den Schülertransport nach Bleckede sind teilweise überfüllt. Es sollen weitere Linienbusse von Neetze nach Bleckede eingeplant werden.	Die MOIN wird ab 2026 in ihren Bussen über automatische Fahrgastzählsysteme verfügen. Sofern nach Auswertung der Zahlen eine Überbesetzung festzustellen ist, werden zusätzliche Fahrten eingerichtet. Darüber hinaus plant der Landkreis eine grundsätzliche Optimierung von schulbezogenen Verkehren (s. Maßnahme 3.1 und 3.2).	bereits enthalten
170	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.03	Wichtig wäre, funktionierende Strukturen sollten nicht zerstört werden, um an einer räumlich völlig anderen Stelle eine Verbesserung zu erwirken (nur damit es sich rechnet). Der Schulbusverkehr (aktuell 5011), insbesondere zu und von den weiterführenden Schulen im Osten der Stadt, wie IGS Kaltenmoor und Johanneum, ist in Teilen nicht ausreichend. Insbesondere auf dem Nachhause-Weg ist es elementar wichtig, wenn auf den Linienbusverkehr ausgewichen werden kann. Umstiege sollten, wenn irgend möglich, vermieden werden. Sie beeinträchtigen die Akzeptanz für eine Verbindung und führen zu einem vermeidbaren zeitlichen und für einige Personengruppen auch körperlichen Mehraufwand. Umstiege verringern die Verlässlichkeit - da sich die Anzahl der Einflussfaktoren und damit das Risiko einer Abweichung vom Plan erhöht. Auch der Bus in die Richtung Embsen aus Rettmer gesehen sollte überprüft werden. Rettmer und Häcklingen gehören zum Kirchenkreis Embsen. Konfirmaten müssen also für Embsen berücksichtigung finden.	Heute bestehende, direkte Verbindungen zu den genannten Schulstandorten werden über den schulbezogenen Linienverkehr auch zukünftig erhalten bleiben. Darüber hinaus gibt es weitere Verbindungen mit anderen Stadtbuslinien, teilweise mit Umstieg am ZOB. Die Vorgaben der Satzung über die Schülerbeförderung werden damit vollständig erfüllt. Grundsätzlich strebt der Landkreis in der Beförderung der Schülerinnen und Schüler durchgehende, umsteigefreie Verbindungen an. Dies ist jedoch aus betrieblich-wirtschaftlichen Gründen nicht immer zu gewährleisten. In der Satzung besteht daher kein Anspruch darauf.	teilweise
189	423	Bürger:in	Kap. 4.3.03	Der Linienbus von Bf. Lüneburg (ZOB), Lüneburg (Abfahrt 13:12) nach Grundschule, Handorf (Ankunft 13:50) (Linie 5402) ist seit mehreren Jahren ab der Haltestelle Witzendorffstraße, Lüneburg schon so voll, dass einzelne Personen im Gang stehen müssen. An der nächsten Haltestelle Thorner Platz, Lüneburg sind ebenfalls sehr viele Schüler:innen, die diese Busverbindung nutzen wollen, sodass der Bus an dieser Haltestelle sehr oft mehrere Minuten steht, weil die Türen aufgrund der vielen Schüler:innen, die in den Bus einsteigen möchten, nicht schließen können. Wobei der Begriff „Einsteigen“ auch nicht unbedingt passt, denn die Schüler:innen schmeißen sich förmlich durch alle Türen in den Bus, um nicht an der Bushaltestelle auf den nächsten Bus warten zu müssen. Die gesamte Fahrt bis nach Handorf wird der Bus nicht sonderlich leerer, sodass ständig Personen im Gang stehen, was andere Fahrgäste daran hindert, aus dem Bus auszusteigen. Auch verspätet sich der Bus auf der Fahrt extrem, da so viele Leute im Türbereich stehen müssen, dass die Türen nicht geschlossen werden können. All dies sind Faktoren, die die Busfahrt unangenehm machen. Daher meine Bitte, die sicher für nahezu alle Schüler:innen, die diese Busverbindung nutzen ebenfalls gewünscht wird, eine zweite Busverbindung, z.B. mit derselben Strecke aber 5 Minuten später einzurichten. Auch wäre eine Busverbindung mit zwei Linienbussen, die hintereinander fahren akzeptabel. Hauptsache, das Chaos mit dem massiv überfüllten Bus nimmt möglichst bald ein Ende!	Ab dem 01.01.2026 werden alle Busse über automatische Fahrgastzählsysteme verfügen, die für jede einzelne Fahrt genaue Zähldaten liefern werden. Auf dieser Basis wird die genannte Fahrt überprüft. Ist der Bus regelmäßig überfüllt, wird der Landkreis bei der MOIN eine Verstärkerfahrt bestellen. Dies wird im Rahmen des laufenden Geschäftes der Verwaltung vorgenommen.	nicht erforderlich
199	431	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.03	Viele Schülerinnen und Schüler aus Barendorf besuchen das Gymnasium in Scharnebeck. Es wird eine direkte Schulbusverbindung von Barendorf nach Scharnebeck benötigt. Eltern melden wegen der komplizierten derzeitigen Bussituation über Lüneburg ihre Kinder gerne beim Johanneum in Lbg. an, dies führt zu erheblichen Platzproblemen dort (siehe jüngste Berichterstattung in der Landeszeitung).	Der Landkreis Lüneburg wird als Träger der Schülerbeförderung bei Umsetzung der Maßnahme 3.3 (Überplanung der Linien 5361 und 5362) die Einrichtung einer Direktverbindung zwischen der Samtgemeinde Ostheide und dem Schulzentrum Scharnebeck prüfen. Hierbei sind die Belange der Entwicklung der Schullandschaft im Landkreis Lüneburg zu berücksichtigen.	ja
215	453	Bürger:in	Kap. 4.3.03	Eine verlässliche Beförderung ist für uns sehr wichtig, leider fällt der Bus in Vögelsen an der Grundschule Richtung Mechtersen häufiger aus.	Der Landkreis hat u. a. zur Verbesserung der Betriebsstabilität sein eigenes Verkehrsunternehmen "MOIN" gegründet. Dieses wird den gesamten Busverkehr ab 01.01.2026 übernehmen und soll eine deutlich bessere Qualität liefern als das heutige Verkehrsunternehmen. Der Landkreis ist daher zuversichtlich, dass es zukünftig zu deutlich weniger Fahrtausfällen kommen wird.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
262	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.03	Die genannten Maßnahmen 3.1 - 3.3, die auf die schulbezogenen Linien beziehen, sind als Untersuchungen und Überplanungen beschrieben, lassen jedoch neben den genannten Untersuchungen keine konkreten Maßnahmen erkennen.	Wie bereits erwähnt, werden im NVP nur grundsätzlichere Zielstellungen benannt. Gerade im Bereich der schulbezogenen Linienverkehre bedarf es zunächst einer umfassenden Analyse, um daraus Optimierungspotenziale ableiten zu können. Diese Untersuchungen wird der Landkreis ab dem kommenden Jahr vornehmen. Die daraus resultierenden Ergebnisse und Handlungsempfehlungen werden mit Politik und den betroffenen Kommunen vor Umsetzung erörtert.	nein
21	107	Bürger:in	Kap. 4.3.03.2	Maßnahme 3.2: Direktverbindung Vastorf - Gymnasium Scharnebeck Grundsätzlich bessere Erreichbarkeit der Schulen. Elterntaxi könnte dadurch deutlich verringert werden.	Der Landkreis Lüneburg wird als Träger der Schülerbeförderung bei Umsetzung der Maßnahme 3.3 (Überplanung der Linien 5361 und 5362) die Einrichtung einer Direktverbindung zwischen der Samtgemeinde Ostheide und dem Schulzentrum Scharnebeck prüfen. Hierbei sind die Belange der Entwicklung der Schullandschaft im Landkreis Lüneburg zu berücksichtigen.	ja
54	276	Bürger:in	Kap. 4.3.03.3	Es ist zu begrüßen, dass die schulbezogenen Linien laut Maßnahme 3.3 neu geplant werden sollen. Leider ist in den Beispielen nicht die Linie 5925 aufgeführt. Ich würde gerne anmerken, dass es wünschenswert wäre, wenn aus Adendorf die IGS Kreideberg auch morgens über eine direkte Busverbindung angebunden wird. Am Nachmittag verkehrt bereits einmal täglich die Linie 5925 im Direktverkehr (Kreideberg → Adendorf). Wenn diese Verbindung auch am Morgen existieren würde, würde das die Wegzeiten der Schulkinder aus Adendorf extrem verkürzen und ihnen den Umweg über den ZOB (Linie 5006 / 5008) vermeiden.	Von Adendorf zur IGS Kreideberg existiert bereits heute eine satzungskonforme Verbindung: morgens mit Umstieg am ZOB, nachmittags sind Direktfahrten eingerichtet worden. Ein Handlungsbedarf wird nicht gesehen.	nein
34	189	Bürger:in	Kap. 4.3.04	Maßnahme 4: Eine klare, verständliche und nachvollziehbare Streckenführung. Beispiel Linie 5008, offiziell wird sie als „Kreideberg-Am Sande“ ausgewiesen, die Busse fahren aber von "Am Sande" weiter zum ZOB, von wo aus dann die Rückfahrt zum Kreideberg beginnt. Dies finde ich nicht logisch. Davor war es eine Linie Kreideberg-Kaltenmoor überm ZOB und zurück. Dies war optimal = mit einer Linie quer durch die Stadt.	Mit dem neuen Buskonzept für die Hansestadt Lüneburg ab dem 01.01.2026 plant die MOIN die Linienführung der Linie 5008 anzupassen. Künftig wird die Linie 5008 von Kreideberg aus direkt über Reichenbachplatz zum ZOB geführt. Am ZOB wird die Linie 5008 bei den meisten Fahrten als neue Linie 5009 über Am Sande nach Rettmer und Häcklingen weiterfahren. Die Weiterfahrt nach Rettmer wird am/im Bus kenntlich gemacht. Fahrgäste sollen deshalb im Bus sitzenbleiben können. Mit diesem Konzept wird eine durchgängige Nord-Süd-Linie von Kreideberg bis nach Rettmer geschaffen.	teilweise
63	285	Bürger:in	Kap. 4.3.04	1. Die Ankunftszeit am Bahnhof sollte für die Busse aus Häcklingen/Rettmer auf den schnellen Metronom abgestimmt sein. Für die umgekehrte Richtung sollte ein ausreichender Zeitpuffer zwischen Ankunft Metronom und Busabfahrt eingeplant werden. 2. Für die Linie 5011(neu: 5009) sollten die diversen Haltestellen im Teilstück Osterwiese, Wiesengrund, Klosterweg überarbeitet bzw über eine Reduzierung nachgedacht werden. Evtl. wäre auch ein geänderter Streckenverlauf zu überdenken.	Mit der Einführung eines 20-Minuten-Takts auf der Linie 5009 (montags bis freitags) verliert der Anschluss an den Regionalexpress von und nach Hamburg an Bedeutung, da durch die dichte Taktung eine flexible und häufige Verbindung innerhalb des Stadtgebiets gewährleistet ist. In verkehrsschwächeren Zeiten – beispielsweise sonntags, wenn die Linie 5009 nur im 60-Minuten-Takt verkehrt – wird der Fahrplan so gestaltet, dass in beiden Fahrtrichtungen zumindest ein Anschluss an den Regionalverkehr (Regionalbahn oder Regionalexpress) besteht. Aufgrund der Länge der Linie 5009 ist es in diesen Zeiträumen jedoch nicht möglich, Anschlüsse in beide Richtungen an den Regionalexpress sicherzustellen. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN werden auch künftig das Busnetz kontinuierlich auf Optimierungspotenziale überprüfen. Aktuell ist jedoch keine Änderung des Linienverlaufs im Abschnitt zwischen Osterwiese und Klosterweg vorgesehen.	teilweise
77	326	Bürger:in	Kap. 4.3.04	Es wäre gut, wenn die Busse von Melbeck etwa 15 min vor der vollen Stunde ankommen würden, da die Züge meist zur vollen oder halben Stunde fahren. Für die Rückfahrt wäre es dann 15 min nach.	Alle regionalen Hauptlinien, zu denen auch die Linie 5600 (Embsen - Melbeck - LG) gehört, bieten am Bf. Lüneburg Anschluss an die metronom-Züge in / aus Richtung Hamburg. Daher werden die vorgeschlagenen Ankunfts- und Abfahrtszeiten nicht unterstützt.	nein
88	117	Sonstige	Kap. 4.3.04	Die Linienführung der Buslinie 5009 (bisher 5011) soll nicht mehr über die Uelzener, sondern über die Barkhausen Str. zum Sande/ZOB führen. Ich plädiere für die Beibehaltiung der bisherigen Linieführung über die Uelzener Str., da so der Kurpark, das Salue und das Hauptpostamt für die Bürgerinnen und Bürger aus Häcklingen besser erreichbar sind.	Im Zuge betrieblicher Optimierungen und zur besseren Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten planen der Landkreis Lüneburg und die MOIN eine Änderung in der Linienführung der Linien 5001 und 5009. Die Linie 5001 soll künftig mit Gelenkbussen betrieben werden, um dem Fahrgastaufkommen in Kaltenmoor und Bockelsberg gerecht zu werden. Da die Barckhausenstraße nicht optimal für den Betrieb mit Gelenkbussen geeignet ist, erfolgt eine Anpassung der Linienführung. Die Linie 5009, die vorrangig mit Solobussen betrieben wird, wird deshalb künftig über die Barckhausenstraße geführt. Die Haltestellen entlang der Uelzener Straße werden von der Linie 5001 bedient. So bleibt die Erschließung beider Streckenabschnitte auch weiterhin sichergestellt. An der Haltestelle Munstermannskamp können Fahrgäste zwischen beiden Linien umsteigen.	nein
112	381	Bürger:in	Kap. 4.3.04	Als erstes freue ich mich, dass es eine Querroute von Scharnebeck über Erbstorf, Adendorf, Bardowick bis Reppenstedt geben soll. Das hat definitiv gefehlt! Ich hoffe das die Streckenführung auch eine Haltestelle an der Artlenburger Landstraße (Höhe Edeka und Hagebau) anfährt.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme. Die Anbindung der genannten Verbrauchermärkte wird vorhanden sein.	bereits enthalten
142	402	Bürger:in	Kap. 4.3.04	Die Stadtbusse verkehren häufig nahezu leer. Ich bin der Meinung die Tarife sind zu hoch, so dass Autofahrer lieber auf das Auto zurückgreifen. Die Preise halbiert, würde bei einer Verdoppelung der Passagiere, die gleichen Einnahmen bringen. Ich würde auch zu einer Stichprobenkontrolle der Fahrtickets übergehen, dass Kontrollieren hält nur auf, wenn man den Fahrschein in der Tasche hat (siehe HVV) Im Vergleich, der Innenstadtbereich A+B Hamburg hat deutlich kürze Taktung bei deutlich geringerem Preis! Das Deutschlandticket sollte für Rentner, Sozialfälle, Schüler und Auszubildende zu einem günstigeren Preis angeboten werden, diese fahren voraussichtlich eher zu Zeiten, die nicht so stark frequentiert sind.	Mit der Einführung des Deutschlandtickets sind die Fahrpreise, insbesondere für Pendlerinnen und Pendler, die längere Strecken zurücklegen, bereits sehr deutlich gesunken. Derzeit werden die hvv-Tarife für die Einzelkarten überarbeitet. Dabei wird auch die Einführung einer "Stadtkarte" geprüft, die für verschiedene Städte im hvv-Verbundgebiet (u. a. Lüneburg) als günstiges Angebot für Gelegenheitsnutzer eingeführt werden könnte. Der Landkreis unterstützt die Prüfung und die Einführung des Tickets, sofern die damit verbundenen Fahrgeldverluste in einem angemessenen Rahmen stehen. Eine weitere Absenkung der Tarife für die genannten Fahrgastgruppen unterstützt der Landkreis nur dann, wenn die damit verbundenen Mindereinnahmen vom Land Niedersachsen ausgeglichen werden.	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
162	413	Bürger:in	Kap. 4.3.04	Einführung von Midi-Buslinien als Querverbindungen: Vorhaben wird grundsätzlich positiv bewertet, da Querverbindungen derzeit nahezu nicht existieren. Da es sich nach Aussagen der MOIN um eine 2-jährige Testphase handelt, können dabei wertvolle Betriebserfahrungen gesammelt werden, so dass das Angebot ggf. optimiert und weiterentwickelt werden kann. Über die Willy-Brandt-Str. mit den Haltestellen Feldstr./ An der Roten Bleich sollte regelmäßig zumindest eine Buslinie verkehren. Die Haltestelle wird derzeit lediglich von der eingschränkt verkehrenden X51 bedient (Vorlesungszeiten, nur zwischen 8 und 20 Uhr, samstags, sonn- und feiertags gar nicht). Zudem sind die Busse zu bestimmten Zeiten ab Leuphana bereits so voll, dass ein Zustieg nicht mehr möglich ist. Einzelhinweis: Beleuchtung am Haltestellenhäuschen Rettmer (Mitte) installieren	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zur Einführung der Midibuslinien.Die Erschließung der an der Willy-Brandt-Straße gelegenen Gebiete erfolgt derzeit durch die auf der Barckhausenstraße verkehrende Buslinie (derzeit Linie 5012, künftig Linie 5009) in ausreichendem Maße. Vor diesem Hintergrund sehen der Landkreis Lüneburg und die MOIN aktuell keinen Bedarf für die Einrichtung einer regelmäßig verkehrenden Stadtbuslinie entlang der Willy-Brandt-Straße. Bezüglich der Haltestelle Rettmer (Mitte) wird der Landkreis die Anregung an die Hansestadt Lüneburg als zuständiger Straßenbaulastträger weitergeben.	teilweise
172	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.04	Auf einer Bürgerinformationsveranstaltung am 19.05.25 im Bonhoeffer-Haus stellte ein Mitarbeiter der MOIN vor, dass die Linie 5011 zukünftig als 5009 firmiert. Das ist z.B. in der Tabelle 3-5 auf Seite 86 nicht berücksichtigt. Es wurde auch dargestellt, dass sich die Linienführung ändert - weg von der Uelzener Str. hin zur Barckhausenstr. Dadurch ist eine schlechtere Anbindung des Kurparks, des Kurzentrums, das Ärztehaus - Soltauerstraße, , der Post und der Musikschule / des Theaters gegeben. Der Vorteil der neuen Linienführung ist nicht ersichtlich und die geplante Linienführung bringt den Bürger:innen eine enorme Verschlechterung.	Im Zuge betrieblicher Optimierungen und zur besseren Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten planen der Landkreis Lüneburg und die MOIN eine Änderung in der Linienführung der Linien 5001 und 5009. Die Linie 5001 soll künftig mit Gelenkbussen betrieben werden, um dem Fahrgastaufkommen in Kaltenmoor und Bockelsberg gerecht zu werden. Da die Barckhausenstraße nicht optimal für den Betrieb mit Gelenkbussen geeignet ist, erfolgt eine Anpassung der Linienführung. Die Linie 5009, die vorrangig mit Solobussen betrieben wird, wird deshalb künftig über die Barckhausenstraße geführt. Die Haltestellen entlang der Uelzener Straße werden von der Linie 5001 bedient. So bleibt die Erschließung beider Streckenabschnitte auch weiterhin sichergestellt. An der Haltestelle Munstermannskamp können Fahrgäste zwischen beiden Linien umsteigen.	nein
212	448	Bürger:in	Kap. 4.3.04	Anschluss Deutsch Evern (nord/nordwestlicher Bereich, Fuchsberg, Tiergartenstr. und Am Tiergarten) von und nach Lüneburg	Deutsch Evern hat im Vergleich zu den anderen, an die Hansestadt Lüneburg angrenzenden Gemeinden deutlich weniger Einwohnerinnen und Einwohner und damit ein geringeres ÖPNV-Nachfragepotenzial. Vor diesem Hintergrund sieht der Landkreis kein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis für die Einrichtung von weiteren Fahrten im klassischen Linienverkehr. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN prüfen, inwieweit der Bereich an der Haltestelle Deutsch Evern, Tiergartenstraße, künftig durch den klassischen Linienverkehr erschlossen werden kann. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.**	teilweise
263	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.04	Das Linienkonzept der MOIN wird als Ist-Situation im NVP zugrunde gelegt. Gleichzeitig wird das Konzept erst zu 2026 umgesetzt und ist damit neu und sollte daher ausführlicher beschrieben werden (mit Abbildungen zu Linienverläufen etc.). Durch das Linienkonzept der MOIN verringert sich die Anbindung mehrerer Haltestellen im Innenstadtbereich (Bürgeramt, Rathaus, Neue Sülze, Wallstraße, Am Sande). So fahren die Buslinien 5002 und 5008 in Fahrtrichtung stadteinwärts nicht mehr die genannten Haltestellen an. Durch die geänderte Führung der Linie 5013 wird in Fahrtrichtung stadtauswärts die Haltestelle Rathaus aufgelassen. Die künftige Nichtbedienung der Innenstadthaltestellen, insbesondere Bürgeramt und Rathaus, muss auch im Lichte der Diskussion um die jüngst zurückliegende Aufhebung des Linienweges Am Sande – Am Berge – Rosenstraße – An den Brodbänken – Bardowicker Straße gesehen werden. Im Zuge der Diskussion wurde die Haltestelle Rathaus neben der Haltestelle Am Sande als künftige zentrale Innenstadthaltestelle deklariert. Dies widerspricht der geplanten Auflassung und führt zu einer Schwächung der Innenstadtanbindung, mögen damit auch Vorteile für Fahrgäste ohne Ziel Innenstadt verbunden sein. Diese Anpassungen sieht die Hansestadt mehr als kritisch. Erwartet wird mindestens eine regelmäßige Evaluierung und Prüfung, sodass die ÖPNV-Anbindung der Innenstadt bestmöglich und qualitativ hochwertig sichergestellt bleibt und Anpassungen des Konzeptes jederzeit möglich sind und bei entsprechenden Bedarfen das Konzept nachgeschärft wird und Linienverläufe erneut und zeitnah angepasst werden können. Dieser Zusatz muss aus Sicht der Hansestadt Lüneburg im NVP abgebildet werden. Brüche in bisher etablierten Fahrbeziehungen des ÖPNV, durch z.B notwendig werdende Linienwechsel an ZOB oder Am Sande, sind möglichst zu vermeiden oder, sofern fahrbetrieblich geboten – kundenorientiert optimal auszugestalten (Bsp. Bruch der Verbindung Kreideberg nach Kaltenmoor zwischen den Linien 5008 und 5014). Es wird eine zusätzliche Stadtbuslinie angeführt, jedoch ist die Umsetzung nicht konkret als Maßnahme benannt. Eine Abbildung mit Linienweg und Beschreibung wäre wünschenswert und eine konkrete Benennung, ob diese als Maßnahme zur Umsetzung geplant ist. Die von der MOIN geplante und im NVP als Ist-Situation angenommene Durchbindung der Linien 5004/5005 bedeutet für Fahrgäste, dass diese an der Haltestelle Teilfeld im Fahrzeug sitzenbleiben können. Dies muss den Fahrgästen entsprechend mitgeteilt werden, da der Begriff „Durchbindung“ nicht gemeingültig bekannt ist. Im regelmäßigen Austausch zwischen Bundeswehr und Stadtverwaltung wurde seitens der Bundeswehr der Wunsch nach einer besseren und bedarfsgerechten ÖPNV-Anbindung der Theodor-Körner-Kaserne herangetragen. Angesichts des Umstandes, dass der Standort künftig durch zusätzliche Truppenteile eine Stärkung erfahren wird, erscheint dieser Punkt nur sachgerecht. Es wird daher eine Prüfung angeregt, wie eine solche Verbesserung erreicht werden kann, um sie sodann umzusetzen. Die Hansestadt Lüneburg hält die Änderungen und Anpassungen des Linienfahrplanes durch das Konzept der MOIN für weitreichend, sodass eine regelmäßige Evaluation des Konzeptes ab 2026 unbedingt notwendig ist.	Im Rahmen der Busoptimierung durch die MOIN GmbH werden neue Querverbindungen zwischen den Stadtteilen der Hansestadt Lüneburg eingerichtet. Dabei erfolgt eine Durchbindung verschiedener Buslinien am Bahnhof Lüneburg, um die Fahrzeugumläufe effizienter zu gestalten und den 20-Minuten-Takt (montags bis freitags) auf so vielen Linien wie möglich zu ermöglichen. Die Linienführung der Buslinien 5002 und 5008 über die Altstadt ist mit vergleichsweise hohen Fahrzeiten verbunden. Aus diesem Grund werden diese beiden Linien die Altstadt vorerst nicht direkt bedienen. Durch die Durchbindung mit jeweils zwei anderen Linien bleibt jedoch zumindest die Haltestelle Am Sande ohne Umstieg erreichbar. Die übrigen Haltestellen im Altstadtbereich – wie etwa am Bürgeramt – werden auch künftig weiterhin vom regulären Busverkehr angefahren. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH werden das Buskonzept kontinuierlich evaluieren und bei Bedarf Anpassungen vornehmen.	nicht erforderlich
265	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.04	Im regelmäßigen Austausch zwischen Bundeswehr und Stadtverwaltung wurde seitens der Bundeswehr der Wunsch nach einer besseren und bedarfsgerechten ÖPNV-Anbindung der Theodor-Körner-Kaserne herangetragen. Angesichts des Umstandes, dass der Standort künftig durch zusätzliche Truppenteile eine Stärkung erfahren wird, erscheint dieser Punkt nur sachgerecht. Es wird daher eine Prüfung angeregt, wie eine solche Verbesserung erreicht werden kann, um sie sodann umzusetzen.	Der Landkreis wird zusammen mit der MOIN und in Abstimmung mit der Hansestadt im Rahmen des laufenden Geschäfts der Verwaltung eine solche Prüfung vornehmen.	nicht erforderlich
266	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.04	Die Hansestadt Lüneburg hält die Änderungen und Anpassungen des Linienfahrplanes durch das Konzept der MOIN für weitreichend, sodass eine regelmäßige Evaluation des Konzeptes ab 2026 unbedingt notwendig ist.	Eine kontinuierliche Evaluation des Verkehrsangebotes werden Landkreis und MOIN ab 2026 vornehmen, s. dazu u. a. Maßnahme 16.	bereits enthalten
349	539	Bürger:in	Kap. 4.3.04	Kostenfreie Ringlinie mit Ansteuerung Bahnhof, Sande, Sülzwiesen, Rathaus/Markt, Klinikum und weitere Parkhäuser. Pünktlichkeit und Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tempo 30 beachten!!!).	Die Einführung eines kostenlosen Innenstadtbusses liegt nicht im Interesse des Landkreises Lüneburg.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
29	162	Bürger:in	Kap. 4.3.05	Maßnahme 5: Linienbus über Melbeck nach Lüneburg ist nicht so interessant wie eine Fahrt nach Rettmer zum Garberscenter. Einkaufsmöglichkeit und Facharzt sind dann im ÖPNV aus Embsen direkt zu erreichen.	Embsen ist verkehrlich hauptsächlich in Richtung Lüneburg ausgerichtet. Daher ist der Ort über die regionale Hauptlinie 5600 umsteigefrei mit dem Oberzentrum verbunden. Der Landkreis stimmt jedoch zu, dass es auch zwischen Embsen und Rettmer eine (schwächere) Verkehrsnachfrage gibt, jedoch bislang kein passendes ÖPNV-Angebot. Um diesen Mangel zu beheben, wird der Landkreis die Einrichtung eines bedarfsorientierten Verkehrs (RufMobil, On-Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) prüfen. Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen. Eine teilweise Verschwenkung der regionalen Hauptlinie 5600 über Rettmer lehnt der Landkreis ab, da hiermit Angebotsverschlechterungen für Melbeck verbunden wären und Hauptlinien grundsätzlich keine wechselnden Linienführungen aufweisen sollen.	ja
39	A2	Bürger:in	Kap. 4.3.05	Maßnahme 5: Es geht um Busverbindungen zwischen Lüneburg und Embsen. Man hat keine Möglichkeit auf direktem Wege von Embsen zum Garbersbau-Einkaufszentrum zu kommen. Hier befinden sich Aldi, Edeka, Drogeriemarkt, Apotheke und Ärztehaus. Für uns Ältere ist es sehr umständlich dort hin und zurück zu kommen, da die Busse über Melbeck nach Lüneburg fahren. Ich spreche für unsere Hausgemeinschaft, hier leben 10 Parteien in einem altersgerechen Wohnblock.	Embsen ist verkehrlich hauptsächlich in Richtung Lüneburg ausgerichtet. Daher ist der Ort über die regionale Hauptlinie 5600 umsteigefrei mit dem Oberzentrum verbunden. Der Landkreis stimmt jedoch zu, dass es auch zwischen Embsen und Rettmer eine (schwächere) Verkehrsnachfrage gibt, jedoch bislang kein passendes ÖPNV-Angebot. Um diesen Mangel zu beheben, wird der Landkreis die Einrichtung eines bedarfsorientierten Verkehrs (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) prüfen. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**. Eine teilweise Verschwenkung der regionalen Hauptlinie 5600 über Rettmer lehnt der Landkreis ab, da hiermit Angebotsverschlechterungen für Melbeck verbunden wären und Hauptlinien grundsätzlich keine wechselnden Linienführungen aufweisen sollen.	ja
78	326	Bürger:in	Kap. 4.3.05	Es wäre schön, wenn ein Bus die Stadtteile von Lüneburg verbindet, der nicht immer zum Sande/Bahnhof fährt. Die Strecken werden durch den Drehpunkt Bahnhof dadurch sehr lang und unattraktiv. Eine Art "Stadtbus-Ring" würde das evtl. erleichtern.	Die Anregung wird unterstützt und ist bereits im NVP enthalten (s. Maßnahme 4).	bereits enthalten
173	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.05	Zu berücksichtigen gilt es auch hier die Verbindung von Rettmer nach Embsen und umgekehrt mit Halt am Friedhof Rettmer zu betrachten. Einkaufsmöglichkeiten, ärztliche Versorgung und Apotheke befinden sich im Garbers Center. Embsen und Melbeck haben keine Apotheke. Auch die Schulen in Embsen werden von Rettmer und Häcklinger Kinder besucht.	Embsen und Rettmer sind verkehrlich hauptsächlich in Richtung Lüneburg ausgerichtet. Daher ist Embsen über die regionale Hauptlinie 5600 und Rettmer über die heutige Stadtbuslinie 5011 umsteigefrei mit dem Oberzentrum verbunden. Der Landkreis stimmt jedoch zu, dass es auch zwischen Embsen und Rettmer eine (schwächere) Verkehrsnachfrage gibt, jedoch bislang kein passendes ÖPNV-Angebot. Um diesen Mangel zu beheben, wird der Landkreis die Einrichtung eines bedarfsorientierten Verkehrs (RufMobil, On-Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) prüfen. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**.	ja
174	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.05	Ein Kurzstrecken-Ticket ist zu prüfen.	Derzeit werden die hvv-Tarife für die Einzelkarten überarbeitet. Dabei wird auch die Einführung einer "Stadtkarte" geprüft, die für verschiedene Städte im hvv-Verbundgebiet (u. a. Lüneburg) als günstiges Angebot für Gelegenheitsnutzer eingeführt werden könnte. Der Landkreis unterstützt die Prüfung und die Einführung des Tickets, sofern die damit verbundenen Fahrgeldverluste in einem angemessenen Rahmen stehen. Eine weitere Absenkung der Tarife unterstützt der Landkreis nur dann, wenn die damit verbundenen Mindereinnahmen vom Land Niedersachsen ausgeglichen werden.	teilweise
267	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.05	Die Hansestadt Lüneburg steht dem Aufstellen eines Konzeptes und ggf. Umsetzung von On-Demand-Verkehren im Verflechtungsraum der Hansestadt Lüneburg durch den ÖPNV-Aufgabenträger positiv gegenüber. In M 5.1-5.5 werden jedoch lediglich Potenzialgebiete beschrieben und es bleibt unklar, worin die eigentliche Maßnahme besteht. Die Hansestadt sieht hier entsprechend Nachschärfungsbedarf. Weiterhin bleiben grundsätzliche Fragen ungeklärt: - Wie könnte ein Betreibermodell aussehen, welche Zuständigkeiten sieht der Landkreis Lüneburg bei den betroffenen Akteuren und wie kann die Finanzierung eines On-Demand-Systems sichergestellt werden? - Die Barrierefreiheit muss sowohl bei den Fahrzeugen als auch bei der Buchung mitgedacht werden. Bei der Erarbeitung von Bediengebieten und Nutzungsmöglichkeiten sollten potenzielle Nutzer:innen miteingebunden werden.	Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen. Grundsätzlich gilt darum, im Rahmen der Maßnahme 5 die im Mobilitätsgutachten festgestellten Potentialgebiete (5.1 - 5.5) auf ihre Umsetzbarkeit und den dadurch entstehenden Effekt der Angebotsverbesserung hin zu überprüfen. Ein Betreibermodell liegt noch nicht vor, da theoretisch verschiedene Formen von Bedarfsverkehren denkbar sind. Somit ist es auch noch nicht möglich, belastbare Angaben zur Finanzierung zu machen. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzern und Vertreterinnen Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben.	teilweise
279	506	Bürger:in	Kap. 4.3.05	Ich und viele andere Anwohnerinnen und Anwohner erwarten, dass zeitnah in Deutsch Evern wieder eine Buslinie über die Tiergartenstraße und Am Tiergarten nach Lüneburg (und in Gegenrichtung) eingerichtet wird. Viele Jahrzehnte (bis zum Fahrplanwechsel Ende 2019) bestand eine solche Buslinie, die dann gestrichen wurde. Im Bereich Tiergartenstraße / Fuchsberg in Deutsch Evern wohnen viel ältere und bewegungseingeschränkte Menschen, die auf den Bus angewiesen sind. Es ist völlig unzumutbar für diese Personen, 700 Meter und mehr bis zur nächsten Haltestelle (früherer Bahnhof) gehen zu müssen. Bitte veranlassen Sie, dass auf der Buslinie Lüneburg - Deutsch Evern und zurück zeitnah der Streckenast über Am Tiergarten / Tiergartenstraße wieder hergestellt wird. Die Busse können künftig abwechselnd über zwei Streckenäste fahren: "Am Petersberg" / "An der Ilmenau" (so wie bisher die Linie 5020) und über "Am Tiergarten" / "Tiergartenstraße". Bitte sorgen Sie dafür, dass Mo. bis Sa. zumindest ein ÖPNV-Grundangebot über "Am Tiergarten / Tiergartenstraße" im Rahmen der Buslinie Lüneburg - Deutsch Evern (und zurück) vorhanden sein wird.	Der Landkreis Lüneburg und die MOIN prüfen, inwieweit der Bereich an der Haltestelle Deutsch Evern, Tiergartenstraße, künftig durch den klassischen Linienverkehr erschlossen werden kann. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.**	ja
302	510	Bürger:in	Kap. 4.3.05	Angebote schaffen für Landbevölkerung	Ein neuer On Demand-Verkehr ist im Raum Dachtmissen nicht geplant. Stattdessen sollen Angebotsverbesserungen über andere Formen eines Bedarfverkehrs umgesetzt werden.	ja

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
338	533	Verkehrsverbund	Kap. 4.3.05	Es sollte ein grundsätzlicher Hinweis aufgenommen werden, dass sich die weitere Planung von On-Demand-Verkehren an den Empfehlungen der derzeit in Erarbeitung befindlichen hvv On-Demand-Strategie orientieren sollte. On-Demand-Verkehre sollen zukünftig einen integralen Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs im hvv bilden und den klassischen Linienverkehr insbesondere in Zeiten und Räumen mit geringer Nachfrage bedarfsgerecht ergänzen. Ziel ist der Aufbau eines verbundweit abgestimmten Systems, das durch einheitliche Standards eine hohe Servicequalität gewährleistet und dabei die Vielfalt der Bedarfsverkehre harmonisch integriert.	Der Hinweis wird in der Endfassung des NVP berücksichtigt.	ja
22	117	Sonstige	Kap. 4.3.05.1	Maßnahme 5.1.: Hier wird für Häcklingen ein On-Demand Verkehr durch ein bis zwei Fahrzeuge vorgeschlagen, die max 8 Personen befördern können. Die Buslinie 5018 soll nur noch bis zum Bahnhof Rettmer fahren. Diese Lösung kann ich mir nur für die verkehrsschwachen Zeiten (werkstags nach 20.00 Uhr, samstags ab 16.00 Uhr und sonntags) vorstellen. Ansonsten sollte die bisherige Buslinienführung beibehalten werden, da sie nach meiner Beobachtung von Bürger/innen und Schüler/innen gut genutzt wird. Hilfreich wäre in diesem Zusammenhang auch eine Fahrgastzählung auf der bisherigen Linie über einen längeren Zeitraum.	Ist zwischenzeitlich erfolgt	bereits enthalten
28	154	Bürger:in	Kap. 4.3.05.1	Maßnahme 5.1: Ich wohne in Häcklingen und fahre mindestens 3 mal wöchentlich (Sport, VHS) in die Stadt und 1 mal zum Bahnhof. Ich bin 73 Jahre und fahre weder Auto noch Fahrrad. In ihrem Entwurf ist von einer 20 minütigen Taktung als Verbesserung die Rede. Wenn aber die neue Linie 5018 nur noch bis Rettmer Bahnhof fährt und ich dann bis zum Wischfeld in ein On-Demend-Bus umsteigen muss, ist das für mich eine erhebliche Verschlechterung. Oder wie komme ich mit Koffern zum Bahnhof oder die vielen Bürger/innen mit Rollator oder Kinderwagen? Ich fühle mich vom Stadtverkehr abgekoppelt, obwohl wir doch erst in einer Festveranstaltung die Zugehörigkeit zur Stadt gefeiert haben. Ich bitte Sie das zu überdenken und im Sinne der Bürger von Häcklingen und Rettmer zu entscheiden.	Rettmer / Häcklingen werden auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5011, zukünftig Linie 5018) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Grundsätzlich ist aber aus Sicht des Landkreises die Einrichtung eines modernen Bedarfsverkehres, der zeitlich flexibel gebucht werden kann und eine haustürnahe Bedienung ermöglichst, trotz des erforderlichen Umstieges in Summe deutlich attraktiver als die heutige Linienführung des Stadtbusses. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzer:innen und Vertreter:innen aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr.	nein
64	285	Bürger:in	Kap. 4.3.05.1	Der lt. Gutachten angedachte On-Demand-Verkehr in Ergänzung zur Linie 5011(neu 5009) ab Bahnhof Rettmer macht keinen Sinn. Hier ist man offensichtlich von falschen Informationen ausgegangen. Lt den Apps der DB und des HVV wird einem für die Fahrt vom Bahnhof zum Pilgerpfad für die Linie 5011ein Umstieg an der Station Eintracht Sportplatz und eine Weiterfahrt mit dem anschließenden Bus angezeigt, völliger Blödsinn! Sollte das Gutachten von dieser Unkorrektheit ausgegangen sein, würde sich die On-Demand-Idee erklären lassen.	Rettmer / Häcklingen werden auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5011, zukünftig Linie 5018) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzern und Vertreterinnen und Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr.	bereits enthalten
171	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.05.1	Richtigerweise wird erwähnt, dass ein On-Demand-Verkehr dort sinnvoll ist, wo es bisher keine ÖPNV-Erschließung gibt. Dem zuwider läuft die Aussage, dass auch Rettmer/Häcklingen ein Potential für On-Demand habe. Dem kann nur entschieden widersprochen werden. Es macht überhaupt keinen Sinn, den gut funktionierenden und notwendigen Linienbusverkehr durch ein On-Demand-Angebot abzulösen. Leider wird im Entwurf mit keiner Silbe erwähnt, welcher Mehrwert für die Bürger entstehen soll. Das Potential leitet sich lediglich aus der betroffenen Einwohnerzahl und damit dem potentiellen Fahrgastaufkommens ab. Mit Verlaub - mit dem Argument kann die ganze Stadt auf On-Demand umgestellt werden. Hier hat das dem Entwurf des Nahverkehrsplan zugrunde liegende Mobilitätsgutachten eine große inhaltliche Lücke hinterlassen. Wenn es ÖPNV-Lücken im Stadtgebiet gibt, die durch Alternativen gedeckt werden können, dann sollte man diese prüfen. Es muss sich - nein - es darf sich nicht rechnen müssen. Schon gar nicht sollten funktionierende Strukturen zerstört werden, um an einer räumlich völlig anderen Stelle eine Verbesserung zu erwirken (nur damit es sich rechnet).	Rettmer / Häcklingen werden auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5011, zukünftig Linie 5018) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Grundsätzlich ist aber aus Sicht des Landkreises die Einrichtung eines modernen Bedarfsverkehres, der zeitlich flexibel gebucht werden kann und eine haustürnahe Bedienung ermöglichst, trotz des erforderlichen Umstieges in Summe deutlich attraktiver als die heutige Linienführung des Stadtbusses. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzern und Vertreterinnen und Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr.	nein
37	198	Bürger:in	Kap. 4.3.05.2	Maßnahme 5.2: Ich lebe im Stadtteil Wilschenbruch und gehöre zu denen, die leider gesundheitlich nicht aufs Rad umsteigen können. Ich bin daher entweder aufs Auto oder auf mich als Fußgänger angewiesen. Wäre es nicht möglich eine Lösung, wie sie zum Beispiel in Hamburg mit dem MOIA Dienst gemacht wird, zu entwickeln?	Der Landkreis sieht im Stadtteil Wilschenbruch ebenfalls eine ÖPNV-Untersorgung. Wie von der Bürgerin angeregt, soll hier ein bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebot eingeführt werden (s. Maßnahme 5.2).	bereits enthalten
163	413	Bürger:in	Kap. 4.3.06	Linie 5400 m.E. nach Hamburg-Bergedorf durchbinden. In Niedermarschacht bzw. Rönne Direktanschluss an VHH-Linie 539 nach Geesthacht und umgekehrt.	Eine Anbindung an Hamburg-Bergedorf ist vorgesehen. Ob dies über eine Umsteigeverbindung oder umsteigefrei erfolgen wird, ist wie in Maßnahme 6 beschrieben im Rahmen der Detailplanung und in Abstimmung mit dem Landkreis Harburg zu klären.	bereits enthalten
183	420	Verband	Kap. 4.3.06	Wir unterstützen die Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie von Lüneburg nach Geesthacht und Bergedorf. Wir erachten eine stündliche Direktverbindung zu beiden Orten als dem Fahrgastpotential angemessen.	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung der Maßnahme.	bereits enthalten
32	181	benachbarter Aufgabenträger	Kap. 4.3.06.1	Maßnahme 6.1: Der Kreis Herzogtum Lauenburg befürwortet explizit die Schaffung einer Busverbindung (Linie 5400) zwischen Bergedorf/Geesthacht und Lüneburg. Der Kreis RZ erkennt an, dass die Hauptrelation zwischen Bergedorf und Lüneburg liegen dürfte und somit eine direkte Umsteigeverbindung in Niedermarschacht zwischen den Linien 539 und 5400 zur Anbindung von Geesthacht eine sinnvolle Umsetzung wäre. Der Kreis RZ ist bereit seinen territorialen Finanzierungsanteil an der Gesamtleistung zu übernehmen.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme.	bereits enthalten
86	332	Bürger:in	Kap. 4.3.06.1	Busknotenpunkt Kreuz B4 B 404, Inkl Pendler Parkplatz. Erreichbarkeit Winsen Lüneburg Geesthacht Bergedorf .	Die geplante Einrichtung einer Landesbuslinie Lüneburg - Handorf - Bergedorf/Geesthacht mit Verknüpfungspunkt in Marschacht wird die Erreichbarkeit der genannten Zentren massiv verbessern. Eines weiteren Verknüpfungspunktes am genannten Ort bedarf es nicht.	bereits enthalten

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
339	533	Verkehrsverbund	Kap. 4.3.06.1	Die Bedeutung bzw. der Nutzen einer Verbindung aus dem Oberzentrum und Hochschulstandort Lüneburg nach Geesthacht und Hamburg-Bergedorf geht aus der Darstellung nicht hinreichend hervor. Die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur zwischen Lüneburg und Hamburg bleibt absehbar begrenzt. In der Linie besteht eine der wenigen Möglichkeiten eine nutzbringende Ergänzung zum SPNV anzubieten. Der Bf. Bergedorf wurde in den Jahren seit der Untersuchung von PTV 2016 in seiner Bedeutung als regionaler Verknüpfungspunkt sukzessive aufgewertet und bietet nicht nur Zugang zum in vielen Punkten einem Oberzentrum gleichwertigen Bezirkszentrum Hamburg-Bergedorf, sondern auch dem benachbarten gemeinsamem Mittelzentrum Wentorf-Reinbek-Glinde. Es ist dort seit 2018 sukzessive ein Knotenpunkt mehrerer XpressBus-Linien dort entstanden, welcher Reisezeiten z.B. Richtung Wentorf-Schwarzenbek-Talkau (-Mölln), oder zahlreiche östliche Hamburger Stadtteile (Billstedt, Hamm, Jenfeld, Rahlstedt u.a.) verkürzen und somit weitere Stadtgebiete unter Umgehung des Hamburger Hauptbahnhofs mit vergleichbaren oder kürzeren Reisezeiten erreichbar macht. Auch aus der Elbmarsch bestehen derzeit keine attraktiven, umsteigefreien Verbindungen ins nahegelegene Oberzentrum Lüneburg. Es ist daher bedauerlich, dass die Maßnahme nur eine erneute, ggf. präzisierte Untersuchung der bereits nachweislich nutzbringenden Verbindung vorsieht, ohne eine konkrete Umsetzungsperspektive während der Laufzeit des RNVP aufzuzeigen. Zudem wird empfohlen, ausdrücklich auch weitere Fördermöglichkeiten für die Einrichtung und den Betrieb dieser Verbindung über die 'Landesbedeutsame Buslinie' in Niedersachsen hinaus zu prüfen und dabei auch eine höhere Eigenbeteiligung des Kreises in Betracht zu ziehen.	Der Landkreis widerspricht der Interpretation des hvv. Der Landkreis stellt den Nutzen einer solchen Verbindung nicht in Frage, sondern teilt die Einschätzung des hvv. Die Formulierung "Die Einrichtung einer LBB nach Geesthacht oder nach Hamburg-Bergedorf soll geprüft werden." bezieht sich nicht auf eine Prüfung des verkehrlichen Nutzens (dieser ist unstrittig), sondern auf eine Prüfung der betrieblichen Umsetzbarkeit auf Seiten der Verkehrsunternehmen und eine Abstimmung mit den beteiligten Aufgabenträgern (LK Harburg, Kreiz Hzgt. Lauenburg, Hansestadt Hamburg).	nein
164	413	Bürger:in	Kap. 4.3.07	Sicherstellung rechtzeitiger, eindeutiger und korrekter Fahrgastinformation in Medien, Onlineauskunft und vor Ort!	Der Hinweis wird vom Landkreis unterstützt. Die Maßnahme 7 wird um entsprechende Aussagen zu einer möglichst frühzeitigen Fahrgastinformation über die Auskunftssysteme, Apps und Hinweise vor Ort ergänzt.	ja
350	539	Bürger:in	Kap. 4.3.07	Situation im Bahnhof mit nicht funktionierenden Fahrstühlen ist eine Zumutung und darf es so nicht länger geben.	Defekte Fahrstühle sind für viele Fahrgastgruppen, nicht nur für mobilitätseingeschränkte Menschen, ein Ärgernis und führen u. U. dazu, dass das Ziel nicht oder nur unter Inkaufnahme von großen Umwegen erreicht werden kann. Die Zuständigkeit für die Instandhaltung der Fahrstühle am Bf. Lüneburg liegt jedoch bei DB InfraGo. Der Landkreis hat hier keine direkten Einflussmöglichkeiten, Reparaturarbeiten zu beschleunigen, wird dies aber dennoch schriftlich bei der DB InfraGo GmbH einfordern.	nicht möglich
111	377	Bürger:in	Kap. 4.3.08	das befürworte ich total: sehr schön! Nur so haben Sie in den kommenden Jahren entsprechend gutes Datenmaterial zur Analyse und Modifikation.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme.	bereits enthalten
239	463	Bürger:in	Kap. 4.3.08	Die Fahrplanauskunft sollte automatisch die Buchung des RufMobils ermöglichen, um den Service noch nutzerfreundlicher zu gestalten. Zudem sollte die App die voraussichtliche Ankunfts- und Abfahrtszeit des RufMobils anzeigen, um die Planung für die Fahrgäste zu erleichtern.	Die Buchung des Rufmobils ist bereits heute über einen Deep Link aus der hvv App möglich. Weitere Features wie die Darstellung der aktuellen Fahrzeugposition auf einer Karte oder die Angabe der voraussichtlichen Ankunftszeit sind über die aktuelle hvv App nicht möglich. Der hvv plant allerdings eine Weiterentwicklung der Auskunfts-App, in der die genannten Funktionen perspektivisch integriert werden sollen.	nicht erforderlich
226	459	Sonstige	Kap. 4.3.09	Da der neue NVP bis 2030 gültig sein soll, ist es m.E. nach unbedingt erforderlich, das dem Entwurf angehängte Konzept für Bushaltestellen von 2022 der VNO zu überarbeiten. Die ergänzenden Änderungen und neu erarbeiteten Erkenntnisse zur DIN 32984 aus 04-2023 und DIN 18040-3 müssen umgesetzt werden. Hierzu sollte auch der Blindenverband Lüneburg und der Behindertenbeirat gehört werden. Der deutsche Verband dazu ist der DBSV (dbsv.org). Er zeigt auf einer 8-seitigen Broschüre wie in Zukunft das taktile System mit den Bodenindikatoren aussehen muss. In den letzten Jahren haben Kurzzeituntersuchungen und Langzeitstudien ergeben, dass die Vorgaben bei den taktilen Systemen bzw. Bodenindikatoren zum Leiten von Sehbehinderten nachgebessert bzw. neu definiert werden müssen. In vielen anderen Bundesländern und Landkreisen hat man diesen schon Rechnung getragen. Für das neue Konzept ist es wichtig, die Noppenplatte mit einzusetzen. Die Broschüre des DBSV zeigt eindeutig die Vorteile, insbesondere für die Führung der Tastung. Sie gilt für die sehbehinderten Menschen als Achtungsfläche und wird für den Durchlauf-, die Abzweigung und Aufmerksamkeitsfeld am Ende eingesetzt. In unserem Landkreis arbeitet man leider noch nicht mit der so wichtigen Noppenplatte. Man richtig sich einfach nach der alten DIN und setzt nur Rippenplatten quer und längst ein!!! Vereinzelnd hat man zuletzt, das konnte ich prüfen, an der Bleckeder Fähre, in Lüneburg am Reichenbachplatz und an der B4 zwischen Lbg und Bardowick die Noppenplatte mit eingesetzt. Nachstehend weise ich auf wichtige Publikationen für korrekte Anordnung taktiler Systeme an Bushaltestellen hin, z. B. bei nullbarriere.de/DIN 32984, bfb-barrierefrei-bauen.de und weiteren Seiten. Wir haben im Landkreis aber auch schon positive Anzeichen zur richtigen Umsetzung eines funktionierenden taktitilen Systems. Die Bundesbahn ist dabei, überall an ihren Standorten die Noppenplatten nachzurüsten. Das neue Mobilitätszentrum am Bahnhof hat ein diesbezüglich korrektes Leitsystem für sehbehinderte Menschen, die durch die richtige Anordnung "sauber" geführt werden. Vorbildlich hat man es schon in LKH Arena umgesetzt!!!! Die Rippenplatte wird als Aufindstreifen eingesetzt, quer zur Gehrichtung, damit man mit der Taststockkugel dagegenläuft und nicht wie bisher talbündig durchrutscht. Die Rippe dient dann als Leitsystem zur Noppe und auch von der Noppe weg. Sie greift immer im rechten Winkel auf die Noppenplatte. Kommt man an die Noppenplatte, heißt es: Achtung, hier gehts nach links, nach rechts, es gibt einen Durchgang oder Ähnliches.	Der Landkreis wird im Rahmen des laufenden Geschäfts der Verwaltung und in Abstimmung mit der VNO prüfen, an welchen Stellen des aktuellen Haltestellenkonzeptes Aktualisierungsbedarf besteht und das Konzept an die neuesten DIN-Normen anpassen. Es erfolgt im NVP die Verlinkung zum jeweils aktuellen Haltestellenkonzepte.	teilweise
288	509	Verband	Kap. 4.3.09	Aus Sicht des ADFC gehören zur ergänzenden Haltestellenausstattung auch gesicherte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, damit Intermodalität tatsächlich funktioniert. Im ersten Absatz fehlt ein solcher Hinweis in der Klammer bei der Aufzählung von ergänzender Haltestellenausstattungselementen.	Der Hinweis auf Fahrradabstellmöglichkeiten wird in der Klammer ergänzt.	ja
289	509	Verband	Kap. 4.3.09	Der Ausbauzustand der Haltestellen soll in einem Haltestellenkataster erfasst werden. Dies soll einheitlich in der Datenbank des hvv erfolgen. Als ADFC regen wir an, bei dieser Erfassung auch das Vorhandensein bzw. die Anzahl von Fahrradabstellbügeln mit zu erfassen. Darüberhinaus sollte der Landkreis den Straßenbaulastträgern die Ausstattung mit Abstellbügeln an Haltestellen des ÖPNV insbesondere, wenn diese barrierefrei ausgebaut werden, empfehlen.	Der Landkreis unterstützt die Anregung und wird diess bei der Datenerhebung für das Haltestellenkataster berücksichtigen.Gleiches gilt für die Empfehlung zur Ausstattung der Haltestellen.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
304	517	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.09	Die Gemeinde Deutsch Evern beabsichtigt, nördlich der Straße "Fuchsberg" ein neues Wohngebiet mit ca. 120 Wohneinheiten auszuweisen. Um dieses an den ÖPNV anzubinden, soll eine Buswendeschleife mit neuer Haltestelle um das bestehende Regenrückhaltebecken im Einmünduungsbereich der Tiergartenstraße / Nachtigwallenweg entstehen. Ich bitte, diese geplante Haltestelle in Ihren Planungen zu berücksichtigen.	Die Haltestelle wird seitens des Landkreises Lüneburg in den Planungen berücksichtigt. Der Landkreis ist hierzu in regelmäßigem Austausch mit der Gemeinde Deutsch Evern. Die Zuständigkeit für die Haltestelle selbst liegt bei der Gemeinde Deutsch Evern als Straßenbaulastträgerin.	bereits enthalten
308	522	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.09	Die Gemeinde Embsen beabsichtigt, das neue Gewerbegebiet Lüneburg-Süd (21409 Embsen, Am Kiefernring) an den ÖPNV anzuschließen. Erste Gespräche zum Standort der Haltestelle haben sowohl mit den Landkreis, als auch mit der KVG bereits stattgefunden. Ein Antrag an die LNVG wurde in der Zwischenzeit gestellt. Ich bitte, diese Haltestelle in Ihren Planungen zu berücksichtigen.	Eine Anbindung des genannten Gewerbegebietes wird bei der Prüfung eines Bedarfsverkehrs zwischen Embsen und Rettmer mit berücksichtigt. **Der Prüfauftrag im NVP wird entsprechend ergänzt**.	ja
340	533	Verkehrsverbund	Kap. 4.3.09	Um eine reibungslose Datenauf- und -übernahme in die hvv Haltestellendatenbank zu garantieren, empfiehlt sich eine vorgelagerte Abstimmung zwischen dem Landkreis und dem hvv. Wir schlagen deshalb vor, den Abschnitt zur hvv Haltestellendatenbank wie folgt zu ergänzen: "[...] Die hvv Haltestellendatenbank soll hierbei als einzige Basis verwendet werden. Die Erfassung erfolgt dabei sukzessive über die Straßenbaulastträger sowie den Landkreis und ist vorab mit dem hvv abzustimmen."	Die textliche Ergänzung wird in der Endfassung des NVP berücksichtigt.	ja
343	534	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.09	Die Gemeinde Melbeck hat am 03.07.2023 ein Verkehrskonzept beschlossen. Neben der Schaffung einer "grünen Welle" auf der B4 und der Schaffung sichererer Schulwege widmet es sich auch der Verbesserung der ÖPNV-Erschließung durch Optimierung der Linienführung sowie Schaffung zusätzlicher Haltestellen. 1. Im o.g. Verkehrskonzept heißt es zum ÖPNV: „Das Netz des ÖPNV und die Lage der Haltestellen sind eine wesentliche Randbedingung für die Lage der signalgesicherten Querungsstellen in der Ortsdurchfahrt der B 4. Sowohl die strukturelle Situation in Melbeck als auch die Untersuchungen für die Einrichtung einer „Grünen Welle“ zeigen, dass die vorhandene Lage der Haltestelle an der Floetstraße ungünstig ist. Es wird daher vorgeschlagen, die Haltestelle aufzugeben und zwischen Ludwig-Jahn-Straße und Wiesenweg eine neue Haltestelle „Ludwig-Jahn-Straße“ zu schaffen." Aktuell wird daher die Verlegung der Haltestellen "Floetstraße" in Richtung "Ludwig-Jahn-Straße" durch ein Ing.-Büro konzipiert. Die Haltestellen "Floetstraße" sowie die Haltestelle am Gymnasium sollen nach Fertigstellung der Haltestellen "Ludwig-Jahn-Straße" zurückgebaut werden. 2. Darüber hinaus wird im Verkehrskonzept ab der Haltestelle „Hohe Luft“ eine neue Linienführung über den Hasenwinkel, den Birkenweg, Zum Moorkanal und Ebstorfer Straße empfohlen. Im Birkenweg und an der Ebstorfer Straße sollen zusätzliche Haltestellen eingerichtet werden, die u. a. die Wohngebiete "Am Großen Moor", "Heinz-Meyer-Ring" sowie "Lustgarten" erschließen werden. Im weiteren Linienverlauf können alternativ die vorhandenen Haltestellen „Grundschule“, die barrierefrei ausgebaut werden soll, oder „Am Diemel“ angefahren werden. Der Ausbau der Straße „Zum Moorkanal“ (nur für den ÖPNV / Fuß- und Radverkehr) als Voraussetzung für eine Linienführung wurde durch ein Ing.-Büro konzipiert. Mit der konkreten Umsetzung der bautechnischen Maßnahmen wurden noch nicht begonnen. 3. Der Ilmenaupark an der B 4 in Richtung Bienenbüttel, der - neben der Gaststätte "Bootshaus", der Outdoorschmiede und dem Camping- und Wohnmobilplatz - zusätzlich ein Wochenendhausgebiet mit ca. 300 Parzellen beherbergt, verfügt derzeit über keine ÖPNV-Anbindung. Die Errichtung einer Haltestelle soll geprüft werden. Diese Haltestelle könnte von der Linie 5600, alternativ von der Rufbuslinie 7062 angefahren werden. Eine entsprechende Haltestelle müsste noch errichtet werden. 4. Darüber hinaus stellen die beiden Bushaltestellen „Am Rischpool“ direkt an der K10 (Zum Bahnhof zwischen Melbeck und Embsen) eine Gefahrenquelle dar. Da sich das Gebiet zeitnah erweitern wird und perspektivisch großräumiger erweitern könnte, sollte überlegt werden, die beiden Haltestellen zu einer Haltestelle in der Straße „Am Rischpool“ provisorisch ggf. als Nothaltestelle zusammenzuführen.	Eine mittelfristige Anpassung der Linienführung der Linie 5600, einschließlich der Aufgabe bzw. Neueinrichtung von Haltestellen, ist gemeinsam mit dem Landkreis und der MOIN abzustimmen. Dabei sind die Interessen aller Fahrgäste, die diese Linie nutzen, angemessen zu berücksichtigen. Die Abstimmungen erfolgen im Rahmen des laufenden Geschäfts der Verwaltung.	nicht erforderlich
107	377	Bürger:in	Kap. 4.3.10	sehr gerne, top!	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme.	bereits enthalten
166	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.10	ist wünschenswert	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung der Maßnahme 10.	bereits enthalten
198	431	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.10	In Ihrer Präsentation (Übersichtskarte) zum Ausbau des Fahrgastinformationssystems in Barendorf ist eine falsche Richtungsanzeige eingebaut worden. Das System wird beim Fahrgastunterstand in Richtung Lüneburg eingebaut.	Der Hinweis ist korrekt. Die aktuellen Planungen sind bereits korrigiert worden.	nicht erforderlich
161	413	Bürger:in	Kap. 4.3.11	Ausstattungs- und Vernetzungsoptimierung von Haltestellen: Haltestellen sollten übersichtlich, sauber und gut beleuchtet sein, effektiven Witterungsschutz sowie Abstell-/Anschlussmöglichkeiten für private Fahrräder bieten. Am Bahnhof Rettmer sollten z.B. auch überdachte und ggf. extra gesicherte Privatboxen sowie Lademöglichkeiten für E-Bikes bestehen. Eine „StadtRad-Station“ und Carsharing/ HVV-Switch gehören selbstverständlich zum modernen ÖPNV dazu.	Der Landkreis unterstützt eine gute Ausstattung von Bushaltestellen. Entsprechende Hinweise finden sich im VNO-Haltestellenkonzept, welches dem NVP als Anlage beigefügt ist. Der Landkreis weist jedoch darauf hin, dass für die Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen die jeweiligen Straßenbaulastträger zuständig sind. Über den NVP können keine Dritten verpflichtet werden, in dieser Sache tätig zu werden. Der Landkreis kann die angestrebten Standards also nur an Haltestellen an Kreisstraßen umsetzen, für die er selbst als Straßenbaulastträger zuständig ist. Wie in Maßnahme 11 beschrieben, soll die Zusammenarbeit mit den Kommunen und Mobilitätsanbietern für die Etablierung und Integration weiterer Angebote und Stationen (On Demand, Sharing, Taxi, etc.) sowie dem hvv und der Hochbahn fortgesetzt werden.	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
99	369	Bürger:in	Kap. 4.3.12	Ich wohne in Barum und fahre, wenn das Wetter es zuläßt, mit dem Rad nach Lüneburg, häufig hin und zurück, ab und zu aber nur eine Strecke mit dem Rad und die andere mit dem Bus bei Radmitnahme, wenn der Busfahrer es erlaubt. Bei Weigerung des Busfahrers war ich bislang gezwungen, dann mit dem Rad eher widerwillig die Rückfahrt auch bei Regen anzutreten oder bei Hinfahrt mit Bus, den Termin abzusagen. Daher schlage ich in Anlehnung an die HVV-Richlinien vor: - unabhängig vom Fahrer generell die Möglichkeit, mindestens zwei Fahrräder im Bus mitzunehmen. - Anbringen einer Haltevorrichtung für zwei Fahrräder, - in der Schulzeit Fahrradmitnahme erst ab 9.00 h - Zwei Kinderwagen mit Begleitperson haben grundsätzlich Vorrang, d.h. der zuletzt eingestiegene Radfahrer muss mit dem Rad den Bus verlassen, um einem zweiten Kinderwagen mit Begleitperson Platz zu machen. Ich hoffe, dass durch eine feste Regelung Radfahrer ermuntert werden, flexibel den ÖPNV zu nutzen.	Eine entsprechende Regelung ist kürzlich für das gesamte hvv-Verbundgebiet in Kraft getreten. Allerdings gibt es montags bis freitags auch zwischen 16.00 und 18.00 eine Sperrzeit, in der keine Räder in den Bussen mitgenommen werden dürfen.	nicht erforderlich
138	402	Bürger:in	Kap. 4.3.12	Deutschlandweite (zumindest für Niedersachsen, Hamburg und Schleswig-Holstein) Gleichbehandlung der kostenlosen Fahrradmitnahme, außerhalb des morgendlichen Berufsverkehrs, sollte Standard sein im Regionalverkehr. Natürlich nur, wenn Platz ist, Rollstuhl und Kinderwagen gehen vor.	Innerhalb des hvv-Verbundgebietes gibt es einheitliche Regelungen zur Fahrradmitnahme. Eine bundesweite Vereinheitlichung wäre wünschenswert, jedoch hat der Landkreis Lüneburg hierauf keinen Einfluss.	nicht möglich
256	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.12	Es ist nicht klar, welche Methodik der Landkreis Lüneburg für die genannten Bedarfs-, Standort-, Ausstattungs- und Dimensionierungsanalysen zugrunde legen möchte. Die Integration von Radabstell- und Kfz-Abstellanlagen an Umstiegspunkten in hvv switch sollte deutlicher als Maßnahme formuliert werden. Auf S. 130 findet sich lediglich eine Andeutung hierzu, jedoch nicht als Maßnahme formuliert. Ergänzend sollte die Überschrift des Kapitels 4.3.12 nicht nur B&R, sondern auch P&R enthalten. Weiterhin bleibt unklar, welche Akteure der Landkreis in der Durchführung, Umsetzung und Finanzierung bei der Erstellung der genannten Analysen und Konzepte sieht. Im Abschnitt „Finanzierung“ werden die Kommunen als für den Bau und Betrieb von P&R/B&R-Anlagen genannt. Die notwendigen Analysen und Konzepte sollten jedoch in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Lüneburg durchgeführt werden, weil es sich um kommunenübergreifende Konzepte handeln muss, dies gilt insbesondere für die Integration der Angebote in hvv switch. An dieser Stelle, aber auch allgemeingültig hinsichtlich aller Finanzierungsaspekte wird darauf hingewiesen, dass § 7 Abs. 7 NNVG Vorgaben zur Verwendung der dem Aufgabenträger zugeteilten Finanzmittel macht.	Die Vorstellung der Methodik hat für den Nahverkehrsplan keine Relevanz. Die Identifikation der Standorte findet in enger Abstimmung mit dem Projektträger der B&R und P&R-Projekte statt. Der Landkreis unterstützt die Kommunen bei der Identifikation von Standorten und bei der Umsetzung. Die Ausgestaltung von hvv-switch-relevanten Umstiegspunkten ist in Maßnahme 11 bereits enthalten. Demnach sollten beim Aufbau von hvv-switch "alle Mobilitätsangebote" der entsprechenden Haltestelle in die hvv-switch App integriert werden. Für die Überschrift des Kapitels 4.3.12 wird der Vorschlag angenommen. Sie wird um "P&R" ergänzt. Der Landkreis wird in der Endfassung des NVP die Beschreibung der Maßnahmen so ergänzen, dass Einzelheiten zu der Finanzierung genannt werden. Ebenso wird aufgeführt werden, welche Akteure für die Umsetzung voraussichtlich verantwortlich sein werden.	teilweise
346	539	Bürger:in	Kap. 4.3.12	gesicherte Abschließboxen z.B. für Fahrräder	Die Schaffung von Fahrradabstellmöglichkeiten an Haltestellen ist aus Sicht des Landkreises ein wichtiger Baustein, um die Nutzung des Umweltverbundes zu fördern. Der Landkreis unterstützt daher die Einrichtung von Mobilitätstationen (Maßnahme 11), die über B&R-Anlagen sowie weitere Mobiltätsangebote verfügen werden. Darüber hinaus können die Kommunen einfache Fahradabstellmöglichkeiten an weiteren Haltestellen einrichten. In jedem Fall ist dabei auf hohe Sicherheit für die abgestellten Fahrräder zu achten. Weitere Informationen dazu finden sich im genannten Leitfaden für Radabstellanlagen.	bereits enthalten
177	420	Verband	Kap. 4.3.13	Das Mobilitätszentrum im Bahnhof sollte zu über die Planungen hinaus auch zu einer Touristeninformation ausgebaut werden, in der z.B: Infos über einen Stadtrundgang und Radtouren zu erhalten sind. Beratung und Bedienung sollen personenbedient erfolgen. Dem ADFC sollte an Wochenenden mietfrei ein Schalter angeboten werden.	Die Beratung von Touristeninnen und Touristen sowie von Radfahrenden ist bereits vorgesehen. Ob dem ADFC am Wochenende ein Schalter zur Beratung zur Verfügung gestellt werden kann, ist beim Ausbau der Mobilitätszentrale zwischen allen Beteiligten zu klären. Die Anregung wird notiert, eine explizite Aufnahme in den NVP ist nicht erforderlich.	nicht erforderlich
257	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.13	Die Hansestadt Lüneburg begrüßt das Engagement und die Zielsetzungen des Landkreises bzgl. der Mobilitätszentrale. Es bleibt jedoch unklar, welche Akteure die Eigenanteile der Kosten nach Berücksichtigung der genannten Fördermittel tragen sollen.	Eine enge Zusammenarbeit beider Träger der Mobilitätszentrale ist in Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale als Kooperationsprojekt zwischen der Hansestadt und dem Landkreis Lüneburg unabdingbar und seitens des Landkreises ausdrücklich gewünscht. Die finanzielle Sicherstellung der Eigenanteile durch beide Kooperationspartner muss in enger Abstimmung stattfinden.	nicht möglich
347	539	Bürger:in	Kap. 4.3.13	Angebot zur Hilfestellung z.B. mit Gepäck etc.	In der Beschreibung der Mobilitätszentrale wird als zusätzliches Angebot "Gepäckaufbewahrung" angegeben.	ja
335	533	Verkehrsverbund	Kap. 4.3.14	Die Prüfung und Steuerung der Qualitätsvorgaben erfolgt im Landkreis Lüneburg durch das Qualitätssteuerungsverfahren (QSV) des hvv. Dieses wird zwar für den Landkreis Lüneburg nicht finanzwirksam abgerechnet, findet allerdings dennoch Anwendung. Im vorliegenden Entwurf wird darauf weder in Kapitel 2 “Bestandsdarstellung” noch in Kapitel 4 “Ziele und Maßnahmen” Bezug genommen. Ausführungen zum QSV sollten in beiden Kapiteln ergänzt werden. Ferner erfolgt aktuell eine Neuausrichtung der Qualitätssteuerung und der hvv Standards (Projekt QS-NEU) durch den hvv, die Aufgabenträger (u.a. Landkreis Lüneburg) und Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet. Der bestehende Entwurf sollte aufgrund der Aktualität und der Auswirkungen des Projekts auf die Qualitätsvorgaben und –steuerung um einen Hinweis zur Neuausrichtung der Qualitätssteuerung ergänzt werden, bspw. unter Kapitel 4.3.14 “Entwicklung eines Zielsystems”.	Aufgrund des tiefgreifenden Umbaus der ÖPNV-Strukturen im Landkreis Lüneburg kann der Landkreis derzeit noch keine abschließende Aussage zum Thema Qualitätssteuerung treffen. Unstrittig ist, dass die Qualität umfassender und engmaschiger kontrolliert werden soll, als dies bislang der Fall war. Inwieweit dieses Monitoring vom Landkreis selbst wahrgenommen wird oder über das neue QSV gewährleistet werden könnte, ist zwischen Landkreis und hvv noch zu klären. Eine Erwähnung des alten QSV des hvv hat vor diesem Hintergrund keinen Mehrwert, daher wird auf eine entsprechend Ergänzung im NVP verzichtet.	nein
336	533	Verkehrsverbund	Kap. 4.3.14	Die Untersuchung der Angebotsqualität mit den Feldern Erschließungsqualität, Bedienungsqualität und Verbindungsqualität sollten einem NVP vorangestellt sein, um daraus entsprechende Maßnahmen abzuleiten und keine eigene Maßnahme darstellen.	Eine Bewertung der Angebotsqualität ist bereits mit der Fortschreibung des 4. NVP vorgenommen worden ist. Darüber hinaus wird auf das Mobilitätsgutachten verwiesen, welches ebenfalls eine eigene Bewertung des Status Quo enthält. Eine weitere Bewertungwird daher als nicht notwendig erachtet.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
167	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.15	Der Erhalt der aktuellen Liniennummer 5011 inklusive der aktuellen Route ist wünschenswert.	Im Rahmen der Busoptimierung durch die MOIN werden neue Querverbindungen zwischen den Stadtteilen der Hansestadt Lüneburg eingerichtet. Dabei erfolgt eine Durchbindung verschiedener Buslinien am Bahnhof Lüneburg, um die Fahrzeugumläufe effizienter zu gestalten und den 20-Minuten-Takt (montags bis freitags) auf so vielen Linien wie möglich zu ermöglichen. Die Liniennummerierung der Stadtbusse wird so strukturiert, dass jeweils eine Linie am Bahnhof Lüneburg auf eine Linie mit einer unmittelbar vor- oder nachgelagerten Nummer durchgebunden wird. So wird beispielsweise die Linie 5009 aus Rettmer und Häcklingen mit der Linie 5008 in Richtung Kreideberg verknüpft. Vor diesem Hintergrund lehnen der Landkreis Lüneburg und die MOIN eine Beibehaltung des bisherigen Linienwegs und der Liniennummer für die Linie 5011 ab.	nein
299	510	Bürger:in	Kap. 4.3.15	Zurück zum ursprünglichen System und Wiedereinführung kurzer Nummern: Die "13" fährt nach Reppenstedt	Da der Landkreis Lüneburg zum hvv-Verbundgebiet gehört und in diesem Verbund weit über 100 Linien verkehren, die eindeutig zugeordnet werden müssen, kann auf 4-stellige Liniennummern nicht verzichtet werden.	nein
337	533	Verkehrsverbund	Kap. 4.3.15	Wir weisen darauf hin, dass durch das neue Liniennummernkonzept entsprechende Anpassungen an den Mastfahnen notwendig sind, die Kosten und Aufwände bei den Verkehrsunternehmen erzeugen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	nein
61	281	Bürger:in	Kap. 4.3.16	Für die Gemeinde Amt Neuhaus: Eine Möglichkeit zur transparenten Erhebung der Nichtdurchführung von RufMobil-Fahrten im Amt Neuhaus durch die VLP sollte geschaffen werden – idealerweise durch eine Rückmeldemöglichkeit für Bürger:innen. So ließen sich verlässliche Daten und finanzielle Auswirkungen systematisch erfassen.	Ab dem Zeitpunkt der Übernahme der ÖPNV-Angebote (Linienverkehr und Bedarfsverkehr) im Amt Neuhaus durch die MOIN wird eine umfangreiche Datenauswertung zur Nachfrage im Bedarfsverkehr möglich sein, um das System zielgerichtet weiterentwickeln zu können (s. Maßnahme 16).	bereits enthalten
108	377	Bürger:in	Kap. 4.3.16	das befürworte ich total: sehr schön! Nur so haben Sie in den kommenden Jahren entsprechend gutes Datenmaterial zur Analyse und Modifikation.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme.	bereits enthalten
2	45	Organisation	Kap. 4.3.17	Heide-Shuttle ist ein interkommunales Angebot der drei Landkreise LG, WL und HK .	Unter der Maßnahme 17 werden regionale touristische Organisationen zusätzlich erwähnt.	ja
139	402	Bürger:in	Kap. 4.3.18	Fernzüge sollten mehr auf Bremen umgeleitet werden. Verspätete Fernzüge sollten keine Regionalzüge mehr ausbremsen! Wir brauchen zwei S-Bahn bzw. Regionalgleise zwischen Hamburg, Lüneburg, Uelzen und Hannover. Für mindestens auch stündliche Verbindungen in der Nachtzeit, auch wochentags mind. bis 00:33 Abfahrt aus Hamburg.	Als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ist die DB InfraGO AG für die Zuteilung der Fahrplantrassen zuständig. Sie entscheidet, welche Züge auf welchen Streckenabschnitten wann fahren können. Gleiches gilt für die Bevorzugung von Fernverkehrszügen im Falle von Verspätungen. Der Landkreis hat auf die Entscheidungen der DB InfraGo keinen Einfluss. Einen Ausbau der bestehenden Kursbuchstrecke 110 zwischen Hamburg und Hannover lehnt der Landkreis aufgrund der damit verbundenen Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner im Landkreis und in der Hansestadt Lüneburg ab. Es wird nicht bestritten, dass die Strecke im hohen Maße überlastet ist und die Kapazitäten erhöht werden müssen. Dies kann jedoch nur mittels einer zweigleisigen Neubaustrecke erfolgen, nicht über einen Bestandsausbau.	nicht möglich
209	441	Bürger:in	Kap. 4.3.18	Die Anbindung der Stadt und des Landkreises an Hamburg und Hannover muss auch im Sommer 2026 und in 2029 sichergestellt sein. Bitte auch über den Knotenpunkt LG hinausdenken und z.B. Rufbusse auch schon aus Uelzen oder Winsen landkreisübergreifend fahren lassen. Wenn der Bus ohnehin langsamer ist als die Bahn, dann muss nicht die doppelte Fahrzeit für Dreiecksfahrten dazu kommen. Und wann wir Lars Klingbeil überzeugt, dass er nicht seinen Wahlkreis übervorteilen soll und endlich die y_trasse zur Entlastung der Bahnstrecke Hannover Hamburg bzw. Hannover Bremeb kommt? Es eilt. Ohne die geht es nicht.	Der Landkreis unterstützt die Forderung und wird sich gegenüber den zuständigen Stellen dafür einsetzen. Dies geschieht im Rahmen des Geschäfts der laufenden Verwaltung.	nicht erforderlich
258	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.18	Es sind keine konkreten Maßnahmen benannt, die der Landkreis Lüneburg plant umzusetzen. In Bezug auf die im Text genannten Vorhaben der DB InfraGo und den damit einhergehenden erheblichen Herausforderungen für den Landkreis Lüneburg, sieht die Hansestadt Lüneburg Bedarf zur Konkretisierung, insbesondere, da die LNVG bereits ein aus Sicht der Hansestadt Lüneburg, des Landkreises Lüneburg und weiteren betroffenen Kommunen, absolut unzureichendes SEV-Konzept für die Qualitätsoffensive vorgelegt hat.	Dem Landkreis obliegt nicht die eigenständige Entwicklung von konkreten Maßnahmen. Dies ist Aufgabe des SPNV-Aufgabenträgers, d. h. der LNVG. Dennoch wird der Landkreis den Prozess eng begleiten und darauf hinwirken, dass das SEV-Angebot während der Generalsanierung den Bedürfnissen der Fahrgäste entspricht und die negativen Auswirkungen möglichst gering gehalten werden.	nein
17	75	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Leider kann ich eine Bestandsaufnahme zur Reaktivierung des Bahnhaltepunkt Deutsch Evern nicht entdecken. Damit könnte ein großer Teil des Individualverkehrs der Pendler*innen Richtung HH und Uelzen/Hannover vermieden werden.	Im Zuge der Einführung des Deutschlandtaktes bzw. durch Infrastrukturmaßnahmen könnten freie Kapazitäten genutzt werden, um den Haltepunkt Deutsch Evern zu reaktivieren. Der Landkreis Lüneburg unterstützt diese Maßnahmen und wird den Haltepunkt bei Planungsgesprächen berücksichtigen.	teilweise
27	142	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Bei der Vorstellung der SiNon zu den geplanten Fahrgastzahlen auf der Strecke Amelinghausen-Lüneburg machten Schüler:innen einen beträchtlichen Teil der Fahrgäste aus. In der weiteren Planung wurde allerdings der Haltepunkt in Oedeme gestrichen. Dies ist etwas überraschend, da die meisten Schüler:innen aus dem südlichen Landkreis zum Schulzentrum Oedeme müssen. Falls der Plan darin bestehen sollte, dass die Schüle:innen in Zukunft in der Soltauer/Uelzener Straße aussteigen und den Rest der Strecke (1,5 KM - 25 Minuten) zu Fuß zurücklegen sollen, würde das die angestrebte Mobilitätswende ad absurdum führen. Der Schulweg würde im Vergleich zum Status Quo dramatisch länger und aufwendiger, eine Explosion an Elterntaxis programmiert. Ich bitte Sie daher, diese Problematik aufmerksam im Blick zu behalten. Es macht keinen Sinn auf Biegen und Brechen eine Bahnlinie schönzurechnen, wenn man die Umsetzung am Bedarf der Bürger:innen (auch der Jüngeren ohne Wahlrecht) vorbeiplant.	Die Verlagerung von schulbezogenen Wegen auf den SPNV war zu Beginn der Reaktivierungsplanungen intensiv diskutiert worden und liegt auch im Interesse des Landkreises. Jedoch musste von diesem Ziel vor allem aus zwei Gründen Abstand genommen werden: 1) Die Schulanfangs- und endzeiten passen nicht zum SPNV-Fahrplan, der aufgrund von Anschlusszwängen an den Bahnhöfen Lüneburg und Soltau relativ fest vorgegeben ist. Längere Wartezeiten vor Schulbeginn bzw. nach Unterrichtsende wären die Folge gewesen. 2) Das Schulzentrum Oedeme liegt zwischen den geplanten Haltepunkten Rettmer und Soltauer Str. / Uelzener Str.. Dies hätte - wie vom Bürger angemerkt - zu langen Fußwegen zur Schule geführt. Die Einrichtung eines weiteren Bahnhaltepunktes in der Nähe des SZ schied jedoch aufgrund der geringen Entfernungen zu den benachbarten Stationen aus. Zudem wären die zwingend einzuhaltenden Fahrtzeiten auf der Schiene zwischen Lüneburg und Soltau überschritten worden. Daher werden die Schüler:innen auch nach der SPNV-Reaktivierung weiterhin per Bus zum Schulstandort Oedeme gefahren werden.	nein
97	356	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Auch wenn die Reaktivierung der Bahnstrecke LG - Bleckede aus Landesmitteln erfolgen soll, sollten diese Pläne hinsichtlich des zu erwartenden Nutzens nochmal geprüft werden. Die geplanten Haltestellen werden schon heute durch gut frequentierte Buslinien bedient und die Orte sind zügig und verlässlich zu erreichen. Eine Verdichtung der Taktung zu Stoßzeiten und der Einsatz von Gelenkbussen kann durch geringere Mehrkosten im Vergleich zu einer Ertüchtigung der Bahngleise sowie Beschaffung entsprechender Züge den gleichen Effekt bringen.	Eine Anbindung über den SPNV ermöglicht größere Kapazitäten als mit der heutigen Busverbindung. Auch die Mitnahme von Kinderwagen, Rollstühlen und Fährradern wird erleichtert. Der Landkreis Lüneburg unterstützt das Land Niedersachsen und die Landesnahverkehrgesellschaft bei der Umsetzungs der Reaktivierungsprogramme.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
109	377	Bürger:in	Kap. 4.3.19	ja, definitiv: Lüneburg - Soltau ist definitiv eine Optimierung und Bereicherung für alle. Bitte die Anschlüsse entsprechend umsetzen.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme. Es wird an beiden Endbahnhöfen Anschlüsse an weiterführende SPNV-Verbindungen geben.	bereits enthalten
115	381	Bürger:in	Kap. 4.3.19	In dem Bereich der stündlich angefahren wird befindet sich auch der geplante Bahnhaltepunkt der Erixx (Lüneburg-Lübeck). Ich gehe davon aus, dass Erixx die Fahrzeiten nicht an die Buslinie 5007 anpassen wird! Mit der jetzigen stündlichen Taktung ist es kaum möglich aus Adendorf oder Erbstorf mit dem Bus ohne lange Wartezeiten den Bereich um den neuen Bahnhaltepunkt anzufahren! Ich gehe davon aus, dass auch mit dem 40min-Takt lange Wartezeiten am Bahnhaltepunkt bleiben! Viele potentielle Fahrgäste werden dadurch höchstwahrscheinlich bei ihren alten Gewohnheiten bleiben.	Aus Sicht des Landkreis Lüneburgs und der MOIN ist der Wunsch nach einem Anschluss von Erbstorf und Adendorf mit kurzen Wartezeiten an den künftig geplanten Bahnhaltepunkt in Adendorf nachvollziehbar. Der Fahrplan der Linie 5007 ist jedoch vorrangig auf die Anschlüsse an den Regionalexpress von und nach Hamburg am Bahnhof Lüneburg abgestimmt. Bei einem 60-Minuten-Takt im Busverkehr lassen sich dadurch Anschlussverbindungen mit kurzen Umsteigezeiten am Bahnhaltepunkt Adendorf in der Regel nicht realisieren. Landkreis und MOIN werden jedoch prüfen, inwieweit die geplante Midibuslinie von Scharnebeck über Adendorf und Erbstorf nach Reppenstedt mit dem RE 83 (Lübeck - Lüneburg) in Adendorf so verknüpft werden kann, dass kurze Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn hergestellt werden können.	nein
123	389	Sonstige	Kap. 4.3.19	Wir möchten vorschlagen, die mögliche Anpassung des Busverkehrs durch die Streckenreaktivierung Lüneburg – Soltau mit in dieser Maßnahme oder als neue Maßnahme im Nahverkehrsplan aufzunehmen.	Der Vorschlag wird aufgegriffen. Die Maßnahme 19 wird um den Hinweis ergänzt, dass mit Aufnahme des SPNV zwischen Lüneburg und Soltau der Busverkehr in diesem Bedienungskorridor überplant werden wird. Ziel wird es sein, die Ortschaften in diesem Raum möglichst direkt mit den Bahnhöfen zu verbinden und dort attraktive Umsteigemöglichkeiten zum SPNV einzurichten. Parallelverkehre von Bahn und Bus sollen vermieden werden.	ja
140	402	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Ja, aber zumindest mit Bedarfshaltestellen an allen anliegenden Ortschaften! Vielleicht sollte man im Regionalverkehr, S-Bahnen einsetzen wie in Hamburg zum schnelleren Ein- und Ausstieg.	Die Bedarfshalte auf der Schienenstrecke Soltau - Lüneburg sind u. a. aufgrund von fehlenden Fahrzeitreserven nicht möglich. Würde ein Zug an Bedarfshalten Fahrgäste ein-/aussteigen lassen, würde er später am Endbahnhof eintreffen und dort vorgesehene Anschlüsse nicht mehr rechtzeitig erreichen.	nein
168	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.19	Berücksichtigung des Bahnhaltepunktes Bahnhof Rettmer	Der Bahnhof Rettmer wird für den SPNV auf der Strecke Lüneburg - Soltau reaktiviert werden.	bereits enthalten
178	420	Verband	Kap. 4.3.19	Strecke Lüneburg - Soltau: - Der Landkreis soll die für 2027 geplante Reaktivierung nach Kräften unterstützen. Gleichzeitig soll er auf die Einrichtung weiterer Halte hinwirken, um die Fläche bestmöglich zu erschließen. Die Taktknoten in Lüneburg und Soltau müssen dabei aber getroffen werden. Sinnvoll sind hier Halte in Drögennindorf (Erschließung Gemeinde Betzendorf) und Oedeme (Schulzentrum). - Es sollte geprüft werden, ob über den geplanten Stundentakt hinaus auch die Durchbindung der Akkutriebwagen in Richtung Hamburg Hbf in den Hauptverkehrszeiten möglich ist. - Perspektivisch sollte der Landkreis darauf hinarbeiten, die RB-Züge aus Hamburg bis zur Universität Lüneburg zu verlängern und das entsprechende Streckenstück elektrifizieren zu lassen.	Der Landkreis hat in den vergangenen Jahren die SPNV-Reaktivierung der genannten Strecke unterstützt und wird dies auch weiterhin tun. Unbeachtet der fehlenden formalen Zuständigkeit für den SPNV nimmt der Landkreis zu den vorgebrachten Anregungen wie folgt Stellung: - Die Einrichtung weiterer Halte scheitert an den nicht verfügbaren Fahrtzeitreserven, wenn - so wie von Pro Bahn gefordert - die Anschlüsse an den Endbahnhöfen Lüneburg und Soltau gehalten werden sollen. - Eine Durchbindung der Akkutriebwagen bis Hamburg Hbf. ist nach Einschätzung des Landkreises nicht zu erwarten, da hierfür die erforderlichen Trassenkapazitäten nicht zur Verfügung stehen. - Eine Verlängerung der RB31 bis zum Haltepunkt "Lüneburg, Universität" ist aus Sicht des Landkreises nicht möglich, sowohl aufgrund der fehlenden Infrastruktur an dem genannten Haltepunkt wie auch mit Blick auf das derzeitige Fahrplankonzept.	nein
179	420	Verband	Kap. 4.3.19	Strecke Lüneburg - Bleckede: - Der Landkreis sollte prüfen, welche Maßnahmen getroffen werden können, um diese Strecke perspektisch doch über das benötigte Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,0 zu bringen. - Unterdessen sollte der AVL geholfen werden, die Strecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30-40 km/h zu erhalten. - Außerdem sollte der Landkreis sich dafür einsetzen, dass während der Saison ein vom Land bestellter touristischer Verkehr eingerichtet wird.	Die Forderungen werden von Seiten des Landkreises unterstützt.	nicht erforderlich
210	441	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Die Bahn ist immer staufrei. Wenn die im ausreichenden Takt fährt, ist sie immer zu begrüßen. Sowohl Soltau GL als auch Bleckede LG -> und auch Dannenberg LG, denn ehrlich gesagt fährt die Bahn so selten und nicht abends, dass das aktuell nicht ausreichend verlässlich ist.	Der Landkreis teilt die Einschätzung und setzt sich daher für die Reaktiverung der in der Maßnahme 19 genannten Strecken ein.	bereits enthalten
214	448	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Lüneburg - Deutsch Evern Haltestelle Metronom	Im Zuge der Einführung des Deutschlandtaktes bzw. durch Infrastrukturmaßnahmen könnten freie Kapazitäten genutzt werden, um den Haltepunkt Deutsch Evern zu reaktivieren. Der Landkreis Lüneburg unterstützt diese Maßnahmen und wird den Haltepunkt bei Planungsgesprächen berücksichtigen.	teilweise
259	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.19	Es sind keine konkreten Maßnahmen benannt, die der Landkreis Lüneburg plant umzusetzen. Der Text zur Strecke Bleckede – Lüneburg sollte auf Basis der veröffentlichten Ergebnisse der Nutzwertanalyse inhaltlich aktualisiert werden. Die Finanzierung der Streckenreaktivierung erfolgt mit Hilfe von Landes- und Bundesmitteln (wie im Text beschrieben auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG)). Der Textblock „Finanzierung“ sollte entsprechend angepasst werden.	Die vorgeschlagenen Ergänzungen werden im NVP berücksichtigt.	ja
280	506	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Viele Einwohnerinnen und Einwohner von Deutsch Evern wünschen sich die Wieder-Eröffnung (Reaktivierung) einer Bahnhaltestelle in Deutsch Evern, so dass hier ein Zu- und Ausstieg im Schienenpersonennahverkehr (zurzeit "Metronom") wieder möglich ist. Die Lage ist günstig, denn die Bahnstrecke Lüneburg - Uelzen führt mitten durch den seit Jahrzehnten wachsenden Ort. Bereits im Jahre 1976 wurde der Bahnhalt Deutsch Evern von der DB gestrichen. Im Zuge der Strecken-Generalsanierung 2029 bietet sich eine großartige Gelegenheit, den Gleisverlauf so zu gestalten, dass in Deutsch Evern wieder Bahnsteige angelegt und Nahverkehrszüge halten können. Auch der Nachbarort Melbeck läge im Einzugsbereich einer Bahnhaltestelle Deutsch Evern. Wir bitten die Gemeinde Deutsch Evern, die Samtgemeinde Ilmenau und den Landkreis Lüneburg, sich bei den zuständigen Gremien für die Wiederherstellung des Bahnhaltes Deutsch Evern im SPNV (Schienenpersonennahverkehr) einzusetzen.	Im Zuge der Einführung des Deutschlandtaktes bzw. durch Infrastrukturmaßnahmen könnten freie Kapazitäten genutzt werden, um den Haltepunkt Deutsch Evern zu reaktivieren. Der Landkreis Lüneburg unterstützt diese Maßnahmen und wird den Haltepunkt bei Planungsgesprächen berücksichtigen.	teilweise
285	507	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Das würde ich sehr begrüßen, vor allem Ri. Bleckede über Scharnebeck, möglichst mit Fahrradmitnahmeoption	Sollte die Strecke Lüneburg - Bleckede reaktiviert werden, so wird in den Zügen wie im SPNV üblich eine Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern bestehen.	nicht erforderlich
300	510	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Sinnvoll und schön für Touristen und Ausflüge. Anbindung von Bus zu Bahn und Bahn zu Bus ist dann wichtig, Parkplätze an den Haltestellen	Sobald der SPNV auf den genannten Strecken reaktiviert worden ist, wird der Landkreis die Buslinien darauf abstimmen.	bereits enthalten

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
135	401	LNVG	Kap. 4.3.20	Bei der Auflistung „Taktoptimierungen nach Umsetzung der SPNV-Konzepte“ sollte ergänzt werden, dass auf der RE 3 zwischen Lüneburg und Hamburg nur in den Hauptverkehrszeiten ein 15-min-Takt und in den übrigen Zeiten ein 30-min-Takt geplant ist. Weiterhin sollte deutlich gemacht werden, dass die aufgelisteten Taktverbesserungen vollumfänglich erst im Konzept 2040+ umgesetzt werden.	Wird in der Endfassung des NVP ergänzt	ja
181	420	Verband	Kap. 4.3.20	Damit die im Konzept vorgesehenen Angebotsverbesserungen umgesetzt werden können, muss der Landkreis sich dringend dafür einsetzen, dass das Land Niedersachsen 1) eigene Mittel für den SPNV zuschießt, 2) die Zweckentfremdung von Regionalisierungsmitteln für den Schulbusverkehr unterlässt und 3) sich auf Bundesebene für eine angemessene Erhöhung der Regionalisierungsmittel einsetzt. Gibt es hier keine Verbesserungen, drohen laut LNVG ab 2027 sogar Kürzungen des Angebots. Besonders mit Blick auf die Strecke Hamburg - Lüneburg - Hannover muss der Landkreis sich für die Umsetzung der Neubaustrecke Hamburg - Hannover einsetzen; ansonsten ist infolge zu geringer Kapazitäten der geplante Angebotsausbau auf 4-6 Regionalzüge zwischen Lüneburg und Hamburg je Stunde nicht machbar. Auf der Strecke nach Dannenberg sollte der Landkreis sich dafür einsetzen, dass alle Haltepunkte auch nach Anhebung der Streckengeschwindigkeit erhalten bleiben. Dies wäre ggf. über einen Ausbau bis 100 km/h möglich, sofern die Strecke in Landesbesitz überführt wird, da gemäß Regelungen der Landeseisenbahnaufsicht viele Sicherungsmaßnahmen, die bei bundeseigenen Strecken bereits ab 80 km/h aufwärts bestehen, erst ab 100 km/h aufwärts greifen. Zudem sollte der Landkreis sich dafür einsetzen, einen Lückenschluss zwischen Dannenberg, Lüchow und Salzwedel zu schaffen und einen Rückbau und vor allem die Entwidmung der noch vorhandenen Infrastruktur zu verhindern mithelfen.	Der Landkreis hat über die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände einen 5-Punkte-Appell für einen zukunftsfähigen ÖPNV in Niedersachsen an das Land gerichtet, der die wesentlichen Forderungen aufgreift.	nicht erforderlich
18	75	Bürger:in	Kap. 4.3.21	Super !!! und absolut wichtig, gerade für all die jüngeren Mädchen und Frauen (mit und ohne Kindern), die zu bestimmten Tageszeiten die Bahn nicht nutzen möchten, weil sie sich nicht sicher fühlen. Gleiches gilt allerdings auch für jüngere Männer mit ausländischen Wurzeln, die häufig von racial profiling betroffen sind.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu der Maßnahme 21.	bereits enthalten
224	457	Verband	Kap. 4.3.21	Die Maßnahme ist erfreulich und unterstützenswert. Insbesondere sollten die Personen am Lenker ein Gefühl dafür bekommen, wie es sich anfühlt, bei ihnen im Bus unterwegs zu sein. Auch Schulungen für den Umgang mit behinderten Menschen wären wünschenswert. Hilfreich wäre aber vor allem auch, dass die Durchsagen und Anzeigen zu Linien und Haltestellen funktionieren. Da gibt es aktuell ein Defizit.	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung der Maßnahme 21. Eine konsequente Durchsage und Anzeige der Haltestellen wird von der MOIN ab 01.01.2026 gewährleistet.	bereits enthalten
348	539	Bürger:in	Kap. 4.3.21	Besseres Sicherheitsgefühl vermitteln - durch Präsenz und Hilfestellung	Die Verbesserung des Sicherheitsgefühls strebt der Landkreis mit der Maßnahme 21 an.	bereits enthalten
182	420	Verband	Kap. 4.3.22	Der Fahrgastbeirat sollte um einen Platz für den Fahrgastverband PRO BAHN (der sich um alle öffentlichen Verkehrsmittel kümmert) erweitert werden.	PRO BAHN kann sich beim Landkreis Lüneburg um einen Sitz im Lüneburger Fahrgastbeirat bewerben. Laut Satzung müssen daraufhin der Fahrgastbeirat und anschließend die Gremien des Landkreises einer Aufnahme in den Fahrgastbeirat zustimmen.	nicht erforderlich
225	457	Verband	Kap. 4.3.22	Sehr unterstützenswert!	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung der Maßnahme.	ja
278	503	Bürger:in	Kap. 4.3.6	Ich befürworte die Einrichtung einer Linie nach Geesthacht oder (bevorzugt) Bergedorf. Damit wäre der Hamburger Osten deutlich besser erreichbar.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zur Maßnahme 6.1.	bereits enthalten
176	420	Verband	Kap. 43.3.10	Wir fordern, dass alle wichtigen Stationen und vor allem alle Umsteigestationen im Taktverkehr auch ohne LNVG-Förderung mit Echtzeitanzeigen und -ansagen im Zwei-Sinne-Prinzip ausgestattet werden.	Der Landkreis strebt zusammen mit der MOIN an, in den kommenden Jahren weitere aufkommensstarke (Umsteige-) Haltestellen mit Echtzeit-Anzeigen auszustatten. Sollte es keine Landesförderung geben, ist jedoch vorab das Kosten-/Nutzen-Verhältnis dieser Maßnahme zu prüfen. Eine pauschale Zusage kann daher nicht gegeben werden.	nein
4	73	Bürger:in	Kap. 5.1 ff	Schon wieder zu bürokratisch, so was kann sich nur ein Bürokrat einfallen lassen. Unglaublich!	Der ÖPNV wird in Deutschland in erheblichem Umfang durch Bundes- und Landesmittel kofinanziert. Auf die Gestaltung der gesetzlichen Vorgaben und die damit verbundenen Regelungen und Pflichten hat der Landkreis Lüneburg keinen Einfluss.	nicht möglich
136	401	LNVG	Kap. 5.1 ff	Die Darlegung der Finanzierung und auch der Finanzbedarf sind vorliegend dargestellt. Neben den NNVG-Finanzhilfen und den LNVG-Förderungen des Landes existieren noch weitere Finanzierungsquellen für den Nahverkehr. Wir empfehlen, die ergänzende Nennung und Aktivitäten zur Akquise. Z.T. bereits genannte Förderungen: Busförderung des Landes, Förderrichtlinie zur Errichtung und zum Betrieb von Mobilitätszentralen, Förderrichtlinie für Flexible Bedienformen des Landes, Förderrichtlinie für Saubere Busse des Landes, Klimaschutzmittel des Bundes für Maßnahmen im Verkehrssektor. Ein konkreter Umsetzungs- und Finanzierungsplan für die Errichtung eines Mobilitätsmanagements fehlt. Wir empfehlen, die Ergänzung. Das Land stellt hier Fördermittel zur Förderung zur Verfügung: https://www.nbank.de/F%C3%B6rderprogramme/Aktuelle-F%C3%B6rderprogramme/Mobilit%C3%A4tszentralen.html#wasfoerdernwir-	Der Landkreis hat im NVP nur die Finanzmittel aufgeführt, die verlässlich und dauerhaft zur Finanzierung des ÖPNV bereitgestellt werden. Fördermittel stellen zwar eine wichtige Unterstützung bei der Modernisierung oder dem Ausbau des ÖPNV-Angebotes dar, sie können jedoch im Vorwege nicht verlässlich eingeplant werden und werden auch nur zeitlich befristet gewährt. Vor diesem Hintergrund ist aus Sicht des Landkreises eine kurze Aufzählung der genannten Förderprogramme ausreichend. Diese wird nachträglich mit in das Kapitel 5 aufgenommen.	ja
184	420	Verband	Kap. 5.2	Der Landkreis sollte sich dafür einsetzen, dass die Mittel nach §7 NNVG nicht aus Regionalisierungsmitteln gedeckt, sondern aus landeseigenen Mitteln bereitgestellt werden. Ansonsten wird ein Ausbau des SPNV nicht möglich sein, und es drohen ab 2027 sogar Kürzungen.	Der Landkreis setzt sich bereits seit vielen Jahren dafür ein, dass das Land Niedersachsen weitere Mittel zur Finanzierung eines attraktiven, modernen und klimaschonenden ÖPNV zur Verfügung stellt und wird dies auch zukünftig tun.	nicht erforderlich
185	420	Verband	Kap. 5.4	Es fehlt eine Angabe, in welchem Maße der LK Lüneburg bis 2030 seine Ausgaben erhöhen muss, um die gesetzten verkehrspolitischen Ziele zu erreichen, bzw. was nötig wäre, um eine deutliche Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV zu erreichen, die sich mit den landespolitischen Zielen in etwa deckt.	Eine konkrete Abschätzung der benötigten Finanzmittel ist zum jetzigen Zeitpunkt und mit Blick auf die Neustrukturierung der Mobilität auf Landkreisebene nicht seriös darstellbar.	nein
3	58	Bürger:in	Zus. Anm.	Der öffentliche Nahverkehr muss attraktiver werden und die Zeiten verlängert. In vielen Berufen ist es nicht möglich pünktlich zur Frühschicht zu kommen oder nach der Spätschicht wieder nach Hause. Das muss sich ändern, damit es attraktiv bleibt und wird.	Mit dem neuen ÖPNV-Angebot ab dem 01.01.2026 sowie den im NVP genannten Maßnahmen zum weiteren Ausbau des Fahrplanangebotes wird dieser Forderung - soweit finanziell möglich - Rechnung getragen. Insbesondere in Tagesrandzeiten sowie im ländlichen Raum sind Verbesserungen geplant (s. Maßnahmen 1,2, 4 - 6).	bereits enthalten

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
23	126	Bürger:in	Zus. Anm.	Mehr Nahverkehr in ländlicher Umgebung	Mit dem neuen ÖPNV-Angebot ab dem 01.01.2026 sowie den im NVP genannten Maßnahmen zum weiteren Ausbau des Fahrplanangebotes wird dieser Forderung Rechnung getragen. Insbesondere in Tagesrandzeiten sowie im ländlichen Raum sind Verbesserungen geplant (s. insbes. Maßnahmen 1 - 3).	bereits enthalten
24	128	Bürger:in	Zus. Anm.	Ich wohne in Pommoissel und fahre häufiger die Strecke von Lüneburg Bahnhof nach Pommoissel. Kürzlich haben sich ide Abfahrzeiten des Rufbusses 5333 ab Dahlenburg sehr ungünstig verändert: Umstiegs-Wartezeit fast 1 Stunde in Dahlenburg. Beispiele: Ankunft Dahlenburg 15:17 - nächster Rufbus um 16:15, Ankunft Dahlenburg 17:17 - nächster Rufbus um 18:15, Ankunft Dahlenburg 19:17 - nächster Rufbus um 20:15. Bitte können Sie das wieder ändern, indem der Rufbus auf den Bus aus Lüneburg wartet und ein paar Minuten später fährt?	Die Kritik an dem fehlenden Anschluss ist berechtigt. Es handelt sich um ein Versehen: Aufgrund einer Baustelle kommt die Linie 5300 aktuell etwas später in Dahlenburg an. Der Fahrplan des Rufbusses wurde jedoch nicht an die neue Ankunftszeit angepasst. Der Landkreis wird die KVG beauftragen, dies schnellstmöglichst nachzuholen. Eine Aufnahme der Anmerkung in den NVP ist nicht erforderlich, derartige Fahrplananpassungen gehören zum laufenden Geschäft der Verwaltung und werden kurzfristig vorgenommen.	nicht erforderlich
30	170	Bürger:in	Zus. Anm.	Es wäre sehr cool, wenn Sie ein OnDemand-Konzept wie der LK Lüchow-Dannenberg umsetzen könnten, im Idealfall verknüpft mit dem Angebot des LK Lüchow-Dannenberg, da dies (sofern ausreichend Fahrzeuge zu Verfügung stehen) eine Abdeckung auch für bisher völlig übersehende Relationen ermöglichen würde, bzw. für Verbindungen und Orte, die sich mit den regulären Fahrten nicht dauerhaft erreichen lassen. Wichtig wäre mir persönlich, dass eine Buchung solcher Fahrten z.B. auch über eine normale Website möglich ist und nicht bloß über eine APP. Außerdem sollte das Angebot den gesamten LK Lüneburg umfassen, da es überall immer wieder für den Alltagsverkehr ohne Auto sehr unpraktische Taktlücken gibt.	Der Landkreis Lüneburg überarbeitet seine Bedarfsverkehre. Das betrifft sowohl die Optimierung des aktuellen Rufbus-Angebotes wie auch die Entwicklung eines Nachfolgesystems für das ASM. Eine **zusätzliche Maßnahme** wird in den NVP aufgenommen.	ja
35	191	Bürger:in	Zus. Anm.	Erstmal klingt es sehr positiv, dennoch appelliere ich daran, die Stadt Bleckede und ihre umliegenden Dörfer so z.B. Garze, Karze ebenso weiter an die Stadt Lüneburg anzubinden. Dies auch um spätere Zeiten, vielleicht auch mit Nachtbuslinien, denn gerade für junge Menschen ist es aktuell wie eine leichte Abschottung.	Mit dem neuen ÖPNV-Angebot ab dem 01.01.2026 sowie den im NVP genannten Maßnahmen zum weiteren Ausbau des Fahrplanangebotes wird dieser Forderung Rechnung getragen. Insbesondere in Tagesrandzeiten sowie im ländlichen Raum sind Verbesserungen geplant (s. Maßnahmen 1 und 2). Die Erweiterung des ÖPNV-Angebotes in den Schwachverkehrszeiten sollte nach Auffassung des Landkreises jedoch über bedarfsgesteuerte Angebote (wie z. B. das RufMobil) erfolgen und nicht über permanent verkehrende Nachtbaulinien, da für letztere die Nachfrage als zu gering angesehen wird.	teilweise
36	196	Bürger:in	Zus. Anm.	Die Buslinie 5300 nach Neu Darchau- Fähre sollte öfter als ausschließlich im 2 Stundentakt fahren! Sowohl von Lüneburg nach Neu Darchau, als auch umgekehrt.	Auf dem Linienabschnitt zwischen Dahlenburg und Neu Darchau ist aufgrund der Siedlungsstruktur ein vergleichsweise geringes ÖPNV-Nachfragepotenzial zu verzeichnen. Vor diesem Hintergrund hält der Landkreis das heutige Fahrplanangebot (2h-Takt mit einzelnen Zusatzfahrten) grundsätzlich für ausreichend und sieht zunächst keinen Bedarf für eine deutliche Angebotsausweitung. Allerdings strebt der Landkreis an, montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten (ca. 5.45 - 8.45 ab Neu Darchau und 16.40 - 19.40 ab Lüneburg) das Fahrplanangebot auf dem genannten Linienabschnitt auf einen 60min-Takt zu verdichten.	teilweise
41	229	Bürger:in	Zus. Anm.	90 Minuten Fahrzeit (ohne Wartezeit) plus eine Maximalzeit des Aufenthaltes an der Schule als Wartezeit von 30 Minuten, die angeblich zumutbar ist für Kinder der Primarstufe, die auf eine Private Schule gehen, finde ich unzumutbar! Da ist mein Kind schneller in Hamburg in der Schule... Das würde zb bedeuten, im äußersten Falle wäre es okay, ein Kind, das die 1. Klasse besucht, um 5:45 Uhr morgens zum Bus zu schicken und Zuhause ist es dann 15:15 Uhr. Ich weiß, Sie tun Ihr Möglichstes und es ist nicht wahrscheinlich, dass es darauf hinausläuft, aber das finde ich wirklich unverantwortlich diese Haltung.	Die Fahrtzeiten entsprechen der politisch beschlossenen Satzung sowie der verfestigten Rechtssprechung der niedersächsischen Verwaltungsgerichte. Daher besteht aus Sicht des Landkreises kein Handlungsbedarf.	nein
43	235	Bürger:in	Zus. Anm.	An den Wochenenden wäre es schön, noch einen späteren Bus vom Sande nach Deutsch Evern zu bekommen.	Deutsch Evern hat im Vergleich zu den anderen, an die Hansestadt Lüneburg angrenzenden Gemeinden deutlich weniger Einwohnerinnen und Einwohner und damit ein geringeres ÖPNV-Nachfragepotenzial. Vor diesem Hintergrund sieht der Landkreis kein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis für die Einrichtung von weiteren Fahrten im klassischen Linienverkehr. Stattdessen wird der Landkreis prüfen, ob das bestehende Stadtbus-Angebot am Wochenende sowie am späten Abend um bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) erweitert werden kann. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**.	ja
44	238	Bürger:in	Zus. Anm.	Wir (Deutsch Everner) würden uns wünschen , das es nach der 8ten Stunde einen Schulbus gäbe. Das ist tatsächlich ein Problem das es schon seid Jahren gibt. Die Kinder müssen dann mit dem Bus von Oedeme in die Innenstadt fahren und von dort weiter in den Bus nach Deutsch Evern umsteigen. Das ist sehr zeitaufwendig. Die Kinder sind dann frühstens um 16:45 zu Hause ,wenn sie alle Busse rechtzeitig erwischen. Zudem ist es auch eine Zumutung , so junge Schüler/Schülerinnen allein auf dem Sande stehen zu lassen ,um auf den Umsteigebus zu warten. Im Winter noch schlimmer ,da es dann schon stockdunkel ist um diese Zeit. Und das Publikum ist auch sehr beängstigend dort. Es muss dich mal eine Lösung geben?! Grade für Dienstag und Donnerstag, an denen sehr viele Klassen lange Schule haben.	Zwischen Oedeme und Deutsch Evern besteht bereits eine satzungskonforme Verbindung mit Umstieg. Es wird kein weiterer Handlungsbedarf gesehen.	nein
47	253	Bürger:in	Zus. Anm.	Die Verbindung zwischen Kirchgellersen (Kirche oder "Im Dorfe") Linie 5200 ist nicht auf den Metronom-Fahrplan ausgelegt. Als Berufspendler wartet man jeden Morgen am Lüneburger ZOB 40 min auf den Bus. Am Abend hat man keine Chance heimzukommen, wenn man den Bus um 17:28 verpasst. Es gibt zwar eine weitere Verbindung über eine Stunde später, aber wie kann man es begründen, dass sich der Pendelweg dadurch dermaßen verlängert? Man verpasst schließlich auch im Anschluss den RE nach Hamburg. Ich würde mir einen Ausbau des Busverkehrs wünschen, wenigstens in den Zeiten von 7 bis 9 Uhr morgens nach Kirchgellersen sowie von 15 bis 18 Uhr nach Lüneburg.	Da die Linie 5200 auch von Schülerinnen und Schüler genutzt wird, sind die Fahrpläne dementsprechend auf die Schulanfangs- und -endzeiten ausgerichtet. Sollten die Busse zusätzlich Anschlüsse an den metronom herstellen, wäre dies nur möglich, indem weitere Fahrten eingerichtet werden. Da hiermit erhebliche Mehrkosten verbunden wären, ist dies aktuell nicht vorgesehen.	nein
51	269	Bürger:in	Zus. Anm.	Ich habe bereits vor 2 Jahren schon einmal geschrieben, um mich über die Buslinien Führung in Deutsch -Evern zu beschweren. Die Straßen insbesondere Goethestraße, Fritz-Reuter Str. und Schillerstrasse sind nicht für solch große Fahrzeuge (Busse) ausgelegt. Warum kann man die Linie nicht der Hauptstraße (Melbecker Str.) entlang führen. Das war vor 20 Jahren schon so, und es stellte kein Problem da für Schulkinder mal 200 Meter zu laufen. Unsere Straßen sind total desaströs, gerade wieder passierte es, dass ein Fahrzeug in ein riesen Loch fuhr. Reparaturen werden lediglich kleinflächig durchgeführt. Die Straßen sind aus den 60iger Jahren und nur für geringere Tonnen Belastung gebaut wurden. Ich möchte sie nochmals bitten das bei der nächsten Planung zu berücksichtigen.	Gewichtsbeschränkungen von Straßen werden entsprechend bei der Linienführung berücksichtigt. Da die heute befahrenen Straßen von Bussen befahren werden dürfen, lehnt der Landkreis eine andere Linienführung ab.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
52	273	Bürger:in	Zus. Anm.	Einbindung des Gewerbegebietes Lüneburg-Süd, Straße Kiefernring, an den ÖPNV. Vielen Menschen können sich keinen Führerschein oder ein Auto leisten. Daher macht es durchaus Sinn, das Gewerbegebiet und auch auch die Straße "Am alten Werk" einzubinden. Arbeitgeberattraktivität steigern und den Umstieg vom eigenen Fahrzeug auf den ÖPNV ermöglichen.	Eine Anbindung des genannten Gewerbegebietes wird bei der Prüfung eines Bedarfsverkehrs zwischen Embsen und Rettmer mit berücksichtigt. **Der Prüfauftrag im NVP wird entsprechend ergänzt**.	ja
53	275	Bürger:in	Zus. Anm.	Mich betrifft die Verbindung von Deutsch Evern nach Lüneburg. Eine stündliche Verbindung ist schrecklich. Warum wurde vor einigen Jahren die Verbindung über Wendisch Evern entfernt. Es ist auch für Ältere die einzige Möglichkeit mobil zu sein.	Deutsch Evern hat im Vergleich zu den anderen, an die Hansestadt Lüneburg angrenzenden Gemeinden deutlich weniger Einwohnerinnen und Einwohner und damit ein geringeres ÖPNV-Nachfragepotenzial. Vor diesem Hintergrund sieht der Landkreis kein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis für die Einrichtung von weiteren Fahrten im klassischen Linienverkehr. Stattdessen wird der Landkreis prüfen, ob das bestehende Stadtbus-Angebot am Wochenende sowie am späten Abend um bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) erweitert werden kann. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**.	ja
66	286	Bürger:in	Zus. Anm.	Der Schulbusverkehr, insbesondere zu und von den weiterführenden Schulen im Osten der Stadt, wie IGS Kaltenmoor und Johanneum, ist in Teilen nicht ausreichend. Insbesondere auf dem Nachhause-Weg ist es elementar wichtig, wenn auf den Linienbusverkehr ausgewichen werden kann.	Der Landkreis sieht beim schulbezogenen Linienverkehr zur IGS Kaltenmoor und zum Johanneum aktuell keine Defizite. Sollten Beobachtungen zu einem anderen Ergebnis führen, so wird das ÖPNV-Angebot im Rahmen des laufenden Geschäfts der Verwaltung entsprechend angepasst.	nicht erforderlich
67	286	Bürger:in	Zus. Anm.	Umstiege sollten, wenn irgend möglich, vermieden werden. Sie beeinträchtigen die Akzeptanz für eine Verbindung und führen zu einem vermeidbaren zeitlichen und für einige Personengruppen auch körperlichen Mehraufwand. Umstiege verringern die Verlässlichkeit - da sich die Anzahl der Einflussfaktoren und damit das Risiko einer Abweichung vom Plan erhöht.	Umsteigefreie Verbindungen werden aus den genannten Gründen von den Fahrgästen in der Regel bevorzugt. Dies ist bei der Planung des Stadt- und Regionalbusverkehrs bereits berücksichtigt. Dennoch ist es aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen nicht möglich, den Busverkehr ohne Umstiege zu konzipieren. Das ab dem 01.01.2026 vorgesehene Angebot wird daher vom Landkreis als ausgewogener Kompromiss zwischen den Fahrgastinteressen und den betrieblich-wirtschaftlichen Interessen angesehen.	nein
71	307	Bürger:in	Zus. Anm.	Ich wünsche mir eine Busanbindung in den Nachmittagsstunden von Radbruch zur Herderschule und zurück, so dass Kinder auch an den AGs teilnehmen können, die erst ab 16 Uhr in der Schule beginnen und 18:15 Uhr enden. Aktuell sind sie auf den Fahrdienst der Eltern angewiesen, was gerade bei kinderreichen Familien zu einer hohen Belastung führt. Dasselbe gilt für Kinder aus Mechtersen und Vögelsen.	Gemäß Satzung besteht kein Anspruch auf Beförderung zu/von freiwilligen Arbeitsgruppen. Die Einrichtung zusätzlicher Fahrten ist aufgrund begrenzter Ressourcen nicht möglich.	nein
72	308	Bürger:in	Zus. Anm.	Die Busverbindung in Südergellersen ist sehr schlecht. Es gibt kaum noch Verbindungen in die Stadt rein oder raus. Gerade für ältere Herrschaften ist es nicht einfach den Bus zu nehmen. Vor allem auch diejenigen, die kein Internetzugang haben. Die Bargeldzahlung wurde abgeschafft. Ein Nachbar konnte deswegen den Bus nicht nehmen. Er hatte kein Internet (auch kein Mobilgerät mit Internet) und konnte sich die Fahrkarte nicht online kaufen. Die Bushaltestelle an der Kirchgellerser Str. wurde verändert, damit Personen mit eingeschränkter Mobilität diese nutzen können. Nur das nutzt keiner, da die Verbindung so schlecht ist. Man hat das Gefühl man ist in Südergellersen vom öffentlichen Nahverkehr abgehängt. Der Rufbus hilft auch nur bedingt. Man wird nur an die Stadtgrenze gebracht und muss mehrmals umsteigen. Viele Ältere nehmen aus meiner Sicht deswegen besser das Auto.	Das ÖPNV-Angebot in Südergellsersen entspricht dem Mindeststandard, den der Landkreis für Orte dieser Größenordnung vorsieht. Eine Ausweitung / Verdichtung des Rufbus-Angebotes ist daher aus Kostengründen zunächst nicht vorgesehen. Auch die Verlängerung des Rufbusses bis in die Lüneburger Innenstadt und/oder zum ZOB (zur Vermeidung von Umstiegen) ist weder betrieblich noch finanziell umsetzbar. Die Bargeldzahlung in den Bussen ist dagegen weiterhin möglich. Zu den genauen Gründen, warum im geschilderten Fall keine Barzahlung möglich war, liegen dem Landkreis leider keine Informationen vor.	nein
73	317	Bürger:in	Zus. Anm.	Da wir hier in Drögennindorf nicht an die reaktivierte Bahnverbindung angeschlossen werden, stellt sich mir die Frage nach der Zukunft unserer Busanbindung. Soderstorf, Amelinghausen und Embsen bekommen einen Bahnanschluss. Da bleiben nicht viele Orte über, die eine verlässliche Busanbindung benötigen. Auch wir wollen pünklich zum Metronom gelangen. Wird parallel zur Bahn weiterhin der 5700 fahren? Ich kann es ehrlicherweise immer noch nicht fassen, dass ich stündlich das Geräusch des durchfahrenden Zuges hören soll! Vielleicht sollten die Verantwortlichen einmal einen Blick nach Dänemark werfen. Dort gibt es ein wunderbares System mit Bedarfshaltestellen. Anhalten, Tür auf, Tür zu und weiter gehts! Es könnte alles so leicht sein. Wer wird übrigens in Rettmer einsteigen? Da fahren andauernd Busse!	Drögennindorf wird auch nach der Reaktivierung der Schienenstrecke Lüneburg - Soltau über einen Busverkehr im heutigen Umfang verfügen. Inwieweit auch Anbindungen an die nächstgelegenen Bahnhöfe erfolgen werden, ist noch nicht abschließend geklärt. Bedarfshalte auf der Schienenstrecke Soltau - Lüneburg sind u. a. aufgrund von fehlenden Fahrzeitreserven nicht möglich. Würde ein Zug an Bedarfshalten Fahrgäste ein-/aussteigen lassen, würde er später am Endbahnhof eintreffen und dort vorgesehene Anschlüsse nicht mehr rechtzeitig erreichen.	teilweise
76	322	Bürger:in	Zus. Anm.	Ich bin Pendlerin auf der Linie 5100 Bleckede - Lüneburg, 4x pro Woche, und wünsche mir kürzere Taktungszeiten, z. B. ale 45 min statt 1x/Std, in den Hauptfahrzeiten. Mein Bus von Bleckede um 7.49 Uhr (Lüneburger Landstraße) ist fast jeden Morgen so voll, das es eigentlich kein Vergnügen ist, diesen Bus zu nehmen. Manchmal stehe ich dann bereits. Aber allerspätestens an Neetze gibt es keine Plätze mehr. Dazu kommen Kinderwagen und E-Roller. Ich fahre seit 15 Jahren diese Linie und bemerke zunehmend diese Überfüllung. Ich steige nur nicht komplett aufs Auto um, weil Busfahren günstiger ist. Zurück mit der Linie 5100 um 19.40 aus Lüneburg ist genauso voll. Und am Samstag wäre ein Bus um 18.40 Uhr Richtung Bleckede ganz gut, weil die Geschäfte um 18.00 Uhr schließen. Dann warte ich nicht bis 19.40 Uhr sondern nutze mein Auto.	Da mit der Einführung kürzerer Taktzeiten - insbesondere in den Hauptverkehrszeiten - erhebliche Mehrkosten verbunden wären, strebt der Landkreis eine deutliche Angebotsausweitung auf der Linie 5100 aktuell nicht an.	nein
79	330	Bürger:in	Zus. Anm.	Für Schulkinder aus dem Ostkreis wäre eine Busverbindung zum Gymnasium Scharnebeck sehr wünschenswert. Sie müssen bisher am ZOB umsteigen, der Bus fährt aber zur selben Zeit ab, zu der der andere kommt. Unsere Kinder würden bei passender Verbindung die Schule in Scharnebeck als Alternative zum Johanneum gerne in Betracht ziehen. Wir wohnen in Vastorf.	Die Anregung wird vom Landkreis unterstützt und soll im Rahmen der Überplanung des Schulverkehrs umgesetzt werden (s. Maßnahme 3.2).	bereits enthalten
89	342	Bürger:in	Zus. Anm.	Bei der Anbindung von Bus zu Bahn sind die derzeitigen Umsteigezeiten tlw. sehr knapp bemessen und funktionieren nur, wenn kein Ampelstau oder Abbiegestau am ZOB ist und man weder Gepäck, noch sonstige Einschränkungen hat.	Zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und zum pünktlichen Erreichen des ZOB spricht sich der Landkreis für Maßnahmen zur Busbeschleunigung aus. Es wird daher eine **zusätzliche Maßnahme in den NVP aufgenommen.**	ja
90	343	Bürger:in	Zus. Anm.	Wir im Landkreis sind immer schlechter mit dem Bus zu erreichen. Ich möchte, wenn ich auf den Bus umsteigen würde, so bequem wie möglich in die Stadt kommen, auch spontan. Das ist nicht mehr möglich! Die Einführung des Rufbusses finde ich nicht gut. Wenn man spontan in die Stadt möchte und dann feststellen muss, dass man eine Stunde vorher den Bus hätte anfordern müssen, geht der Spaß verloren. Das gilt auch für die Jugend auf dem Dorf. Wenn kein Bus fährt, dann fahren wieder die Eltern. So funktioniert die Mobilutätswende nicht!	Der Landkreis teilt die grundsätzliche Einschätzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot nicht. Die Einführung des Rufbusses, der an allen Wochentagen Fahrtmöglichkeiten im 2h-Takt bietet, hat die Situation ggü. früheren Jahren verbessert. Aus wirtschaftlichen Gründen (hohe Kosten im ÖPNV treffen im ländlichen Raum auf eine geringe Fahrgastnachfrage) hält der Landkreis an der Strategie fest, diese Fahrtmöglichkeiten als Bedarfsverkehr anzubieten. Eine Verkürzung der Vorbestellzeiten ist wünschenswert, jedoch aufgrund der teilweise großen Entfernungen im Landkreis nicht realisierbar.	nein
98	366	Bürger:in	Zus. Anm.	Boltersen benötigt häufigere Anbindungen nach Scharnebeck und Lüneburg	Das ÖPNV-Angebot für Boltersen entspricht dem Mindeststandard, den der Landkreis für Orte dieser Größenordnung vorsieht. Eine Ausweitung / Verdichtung des Rufbus-Angebotes ist daher aus Kostengründen zunächst nicht vorgesehen.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
113	381	Bürger:in	Zus. Anm.	Zurzeit fährt die 5007 im Halbstundentakt bis zur Haltestelle Heinrich-Hille-Straße in Adendorf. Durch naheliegende Bushaltestellen ist auch eine halbstündliche Anbindung bis zum Kreisel am Adendorfer Friedhof möglich. Alle weiteren Haltestellen Schulzentrum, Freibad, Kastanienallee, An der Bünte bis hin zum Wendeplatz in Erbstorf werden außer zu Schulzeiten nur stündlich angefahren. Der Plan ab 2026 sieht vor die Taktung bis zur Heinrich-Hille-Straße auf 20min zu verkürzen. Die Haltestellen zwischen Heinrich-Hille-Straße und Wendeplatz in Erbstorf sollen aber weiterhin nur jedes zweite Mal, also alle 40min angefahren werden. Das halte ich für falsch und fordere mindestens eine halbstündliche Taktung für ganz Adendorf! Es kann nicht sein, das große Gebiete in Adendorf nur eine stündliche Anbindung zum Ortskern bzw. Lüneburg haben! Nicht wenige Einwohner nutzen aus diesem Grund den ÖPNV nicht! Folgend möchte ich hier einige Gründe, aber auch Ideen für Anpassungen aufführen: 1. Viele Menschen sind erst im Alter auf den ÖPNV angewiesen. Für diese ist es schwierig die Pläne zu lesen und die unterschiedlichen Streckenführungen zu begreifen. Es kommt immer wieder vor das Fahrgäste (mobilitätseingeschränkt) am Friedhof in Adendorf stranden, obwohl Sie eigentlich bis Erbstorf fahren wollten. Im Übrigen passiert dies auch vielen jüngeren und ortsfremden Fahrgästen! 2. Wenn man mit dem ÖPNV (5007) zum Einkaufen fahren möchte kommt man zurzeit nur zum Edeka an der Staufenbergstraße. Durch die stündliche Taktung hat man dann dort entweder 20min Zeit seine Erledigungen zu tätigen oder kann knapp 1,5h später wieder in Richtung Erbstorf zu fahren. Eine Erreichbarkeit der anderen Einzelhändler am Kirchweg ist nur bei guter Mobilität möglich! Viele Einwohner aus „Alt" Erbstorf weichen auf die Busse aus Scharnebeck aus. Aus dem Bereich Heinrich-Heine-Siedlung -An der Bünte ist es nicht möglich, die 5007 bis zum Wendeplatz zu nehmen und dort in den Scharnebecker Bus Richtung Loewecenter umzusteigen, da die Zeiten nicht abgestimmt sind! 3. Aus dem Ortskern Adendorf ist es nicht möglich mit dem ÖPNV zu den Einzelhändlern an der Artlenburger Landstraße bzw. Bunsenstraße zu gelangen. Könnte man hier nicht die Streckenführung der 5006 überdenken. Vielleicht könnte man über die Bunsenstraße und Artlenburger Landstraße fahren. 4. Für den Sportbereich (Eishalle, Freibad, Sportplätze) am Scharnebecker Weg ist eine engere Taktung wichtig! Für diesen Bereich wäre es toll, wenn der Bus auch über den Ebensberg, Moorfeld, Meisterweg fahren würde. Ich gehe davon aus, dass viele aus Lüneburg sich eher für die Sportangebote in der Stadt entscheiden, da Sie nur mit einem großen Umweg mit dem ÖPNV zum Scharnebecker Weg kommen. Gerade im Winter ist der Weg vom Ebensberg/ Moorfeld für jüngere kaum mit dem Fahrrad zu bewältigen! Die Busanbindung würde man sicher deutlich bei den Besucherzahlen im Eisstadion oder Freibad merken! 5. Auch für den Sportverein TUS Erbstorf wäre eine Busanbindung aus Adendorf toll. Das dortige Angebot wird immer größer und viele Einwohner aus Adendorf entscheiden sich auch für diesen Sportverein. Darum sollte man dies auf jeden Fall in die Planung mit aufnehmen. Vielleicht sollte man hier auch schon an das später geplante Neubaugebiet der Gemeinde Adendorf denken! Jetzt hat man denke ich eine gute Gelegenheit große Änderungen vorzunehmen oder anzuschieben.	Das Busangebot in Adendorf wird künftig aus drei eigenständigen Buslinien bestehen, die von montags bis freitags jeweils im 60-Minuten-Takt verkehren. Durch die koordinierte Abstimmung der Buslinien entsteht in Adendorf insgesamt ein 20-Minuten-Takt, der eine zuverlässige und regelmäßige Anbindung innerhalb des Ortes gewährleistet Zur besseren Verständlichkeit des Bussystems wird jede Linie künftig als eigene Linie mit klarer Linienführung dargestellt: • Linie 5007 fährt künftig durchgehend bis Erbstorf. • Linie 5017 verkehrt bis zur Robert-Schumann-Straße. • Linie 5027 bedient den Abschnitt bis zur Röntgenstraße. Der Kirchweg wird weiterhin analog zum heutigen Angebot im 60-Minuten-Takt angefahren. Die Haltestellen entlang der Straßen Im Suren Winkel und Sandweg werden künftig im 20/40-Minuten-Takt bedient (zwei Fahrten pro Stunde), was dem derzeitigen Angebot entspricht. Der Bereich Erbstorf und Freibad weist bereits heute ein schwächeres Busangebot als der Ortskern von Adendorf auf. Der zukünftige Einsatz des automatischen Fahrgastzählsystems (AFZS) ermöglicht eine fundierte Prüfung, ob eine Taktverdichtung auf zwei Fahrten pro Stunde in diesem Bereich sinnvoll und bedarfsgerecht ist. Voraussichtlich ab Juni 2026 wird die neue Midibuslinie 5510 eingeführt. Sie verkehrt von Scharnebeck über Adendorf nach Reppenstedt und schafft eine direkte Verbindung vom Ortskern Adendorf zu den Einzelhandelsstandorten entlang der Artlenburger Landstraße. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN prüfen, inwieweit eine Direktverbindung zwischen Ebensberg und Adendorf perspektivisch in Frage kommen könnte. Das Fahrgastpotenzial für diese Verbindung wird im klassischen Linienbusverkehr jedoch als eher gering eingeschätzt – insbesondere vor dem Hintergrund, dass bereits die Hauptverbindung zwischen Ebensberg und Lüneburg eine vergleichsweise niedrige Auslastung aufweist.	teilweise
116	382	Bürger:in	Zus. Anm.	Die Buslinie sollte die Uelzener Str. weiterhin entlang fahren, da sie auch von vielen Schüler*Innen und auch Lehrkräften als öffentliches Verkehrsmittel genutzt wird, um die Wilhelm-Raabe-Schule zu erreichen. Zudem ist auch das Kurzentrum mit dem Schwimmbad und dem Kurpark für Familien dadurch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Es macht keinen Sinn, die andere Strecke zu fahren, da die Grundschule nicht von Kindern aus Rettmer besucht wird. Zudem wird die ohnehin schon stark frequentierte Barckhausenstr. dadurch noch mehr mit Busverkehr belastet, was Anwohner*Innen stören könnte.	Im Zuge betrieblicher Optimierungen und zur besseren Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten planen der Landkreis Lüneburg und die MOIN eine Änderung in der Linienführung der Linien 5001 und 5009. Die Linie 5001 soll künftig mit Gelenkbussen betrieben werden, um dem Fahrgastaufkommen in Kaltenmoor und Bockelsberg gerecht zu werden. Da die Barckhausenstraße nicht optimal für den Betrieb mit Gelenkbussen geeignet ist, erfolgt eine Anpassung der Linienführung. Die Linie 5009, die vorrangig mit Solobussen betrieben wird, wird deshalb künftig über die Barckhausenstraße geführt. Die Haltestellen entlang der Uelzener Straße werden von der Linie 5001 bedient. So bleibt die Erschließung beider Streckenabschnitte auch weiterhin sichergestellt. An der Haltestelle Munstermannskamp können Fahrgäste zwischen beiden Linien umsteigen.	nein
124	401	LNVG	Zus. Anm.	Hinweis – Umbenennung des Wirtschaftsministeriums Neuer Name: Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen Deckblatt: Als Gültigkeitszeitraum ist 2026 – 20230 genannt. Optimal wäre es, wenn die Gültigkeitsdaten ganz konkret benannt würden; 01.01.2026 – 31.12.2030.	Der Name des Ministeriums wird in der Endfassung des NVP korrigiert; der Gültigkeitszeitraum bleibt unverändert.	teilweise
125	401	LNVG	Zus. Anm.	Es finden sich keine Angaben, wie das Busangebot auf die geplanten Änderungen im SPNV angepasst werden soll (Entfall Wendisch-Evern, und Neetzendorf, sowie Reaktivierung Lüneburg – Soltau).	Der Entfall der Bahnhöfe Wendisch-Evern und Neetzendorf wird auf den straßengebundenen ÖPNV nur geringe Auswirkungen haben, da beide Orte bereits heute über Busverkehre verfügen. Dies gilt insbesondere für Wendisch Evern. Hier sind keine gravierenden Änderungen zu erwarten. Auch Neetzendorf verfügt über ein Rufbus-Angebot, welches ggf. nur in den Hauptverkehrszeiten etwas ausgeweitet werden wird. Im Zuge der Streckenreaktivierung Lüneburg - Soltau wird der Busverkehr dagegen vollständig überplant werden. Ziel wird es sein, die Ortschaften in diesem Raum möglichst direkt mit den Bahnhöfen zu verbinden und dort attraktive Umsteigemöglichkeiten zum SPNV einzurichten. Parallelverkehre von Bahn und Bus sollen vermieden werden. Die Maßnahme 19 wird um diese Aussagen ergänzt.	teilweise
145	410	Bürger:in	Zus. Anm.	Switch-Station Bahnhof Lüneburg: Ich begrüße es sehr, dass ich jetzt nicht mehr abends den dunklen Weg ins Parkhaus gehen muss, um auf ein Cambio-Auto umzusteigen. Bei Tageslicht sind die neuen Stellplätze auf dem Parkplatz an Gleis 6 sehr schön, aber abends ganz und gar nicht. Die Autos stehen im völlig unbeleuchteten Teil des Parkplatzes. Das ist für mich als Frau unzumutbar. Für Ortsunkundige sind sie einfach auch nicht auffindbar. Hier bitte ich um Nachbesserung.	Die Weiterentwicklung der hvv switch Punkte ist in Maßnahme 11 enthalten. Die Anmerkung wird in der weiteren Planung berücksichtigt.	nicht erforderlich
146	412	Bürger:in	Zus. Anm.	Dankbar bin ich dafür, dass das Elbmobil in Handorf Ortsmitte hält. Noch schöner würde ich es finden, wenn Sie eine weitere Bushaltestelle, nämlich Handorf Mühle, als Elbmobil Haltestelle hinzufügen. Für mich ist das Elbmobil besonders an den Wochenenden ein wesentliches Fortbewegungsmittel. Wenn ich z.B. nach Winsen (Luhe) fahren möchte, benötige ich mit dem Elbmobil ca. 16 Minuten (diese Zeit ist abhängig davon, ob noch weitere Fahrgäste anderswo ein-/ aussteigen). Würde ich das Rufmobil wählen, benötige ich ca. 46 Minuten. Deswegen plädiere ich dafür, die Zusammenarbeit mit dem Landkreis Harburg bezüglich der Elbmobils zu intensivieren.	Im Rahmen eines Gespräches zwischen den Landkreisen Harburg und Lüneburg ist bereits eine engere Kooperation mit dem elbMOBIL vereinbart worden. So soll das elbMOBIL an mehreren Verknüpfungspunkten an der Landkreisgrenze Anschlüsse zu Lüneburger Regionalbuslinien herstellen, um bessere und schnellere Verbindungen zwischen den Orten in der Elbmarsch und der Hansestadt Lüneburg herzustellen. Auch die Einrichtung weiterer elbMOBIL-Haltestellen in Handorf für Fahrten in Richtung Winsen (L.) ist angedacht.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
147	412	Bürger:in	Zus. Anm.	Die Streckenverbindung 5402 von Lüneburg nach Winsen (Luhe) und zurück, finde ich (da ich nicht motorisiert bin) von Montag bis Freitag sehr wichtig. Auch außerhalb der Schulzeiten! Leider fährt die 5402 in den Ferien nur sehr wenig. Arbeitnehmer könnten so nicht auf Bus und Bahn umsteigen.	Die Verbindung zwischen Lüneburg und Winsen (L.) ist über die Bahn sichergestellt. Für Fahrten von "dazwischenliegenden" Ortschaften wie Handorf oder Wittorf in Richtung Lüneburg oder Winsen wird ab dem 01.06.2026 eine zusätzliche Buslinie eingerichtet, die zum Bf. Lüneburg verkehren und dort Anschluss an den RE 3 nach Winsen (L.) bieten wird.	bereits enthalten
148	412	Bürger:in	Zus. Anm.	Mir ist im letzten Jahr aufgefallen, dass bei dem Bau von neuen Bushaltestellen zum Teil darauf verzichtet wird, den wartenden Kunden keinen Regenschutz zur Verfügung zu stellen. Es gibt kein Dach. Das finde ich nicht so kundenorientiert.	Der Bau von Fahrgastunterständen an Bushaltestellen liegt in der Zuständigkeit der Straßenbaulastträger. Dies sind in der Regel die Kommunen. Der Landkreis kann den Kommunen in diesem Zusammenhang keine Vorgaben machen.	nicht möglich
149	413	Bürger:in	Zus. Anm.	Schade, dass bislang das optimierte Linienkonzept der MOIN (noch) nicht gesamtheitlich kommuniziert wurde. Für eine fundierte Stellungnahme/ Bürgerbeteiligung wäre dies hilfreich. Nachfolgend noch ein paar Anmerkungen zu Themen im Betriebsalltag, die mir immer wieder auffallen und m.E. verbessert werden könnten. -> Weiterleitung an die Busunternehmen bzw. als Idee für MOIN. Beschilderung: Bei Ring- oder Quasi-Ringlinien die Durchbindung/ Weiterfahrt auch in den Außen- und Innendisplays rechtzeitig anzeigen! Am Startpunkt einer Linie sollte der Bus bereits mit ordnungsgemäß geschildertem Ziel vorfahren (insbesondere am ZOB oder Am Sande bei dort einsetzenden Linien). An sich könnte dies bereits durch die eingegebenen Fahrt- bzw. Umlaufnummern auch automatisiert erfolgen. Jedenfalls reduziert dies die Verwirrung bei den Fahrgästen, spart viel Zeit und Nerven für Fahrpersonal und Kunden. Reduziert unnötige Verzögerungen am (zeitweise überlasteten) ZOB und verbessert die Pünktlichkeit allgemen. Leider sieht man in der Praxis immer wieder Fahrzeuge mit !Leerfahrt", gar keiner Anzeige oder fehelerhafter Beschilderung an die Haltestelle fahren. Da machmal nicht die vorgesehene Haltestellenbucht benutzt wird, entsteht zusätzlich Hektik, die manch einen ÖPNV-Interessenten abschreckt.	Eine eindeutige Beschilderung an den Fahrzeugen sowie eine entsprechende Beauskunftung in den elektronischen Auskunftsmedien / Apps wird die MOIN vornehmen. Dies ist auch aus Sicht des Landkreises von großer Bedeutung, um bei durchgebundenen Fahrten die Fahrgäste nicht zu verunsichern. Eine textliche Erläuterung zur Fahrgastinformation bei durchgebundenen Linien wird im NVP im Kap. 3.6 aufgenommen.	ja
165	417	Bürger:in	Zus. Anm.	Ich wohne in Barendorf und ich würde eine direkte Anbindung von Barendorf an das Schulzentrum Scharnebeck begrüßen. Aus den Medien ist für dieses Jahr das große Problem der Aufnahme in den 5. Klassen sowohl der IGS Lüneburg, als auch des Gymnasiums Johanneum deutlich geworden. Dieses "Problem" wird sich in den nächsten Jahren wahrscheinlich nicht einfach auflösen und daher wäre es eine Entlastung für alle aus Barendorf und Umfeld, wenn die Busverbindung zwischen Scharnebeck Schulzentrum und Barendorf bzw. ggf. darüber hinaus verbessert werden würden. Für uns, Eltern und Kinder, ist es nämlich durchaus ein Aspekt bei der Entscheidung für eine Schule, ob der Schulweg 20 oder 40 Minuten morgens dauert. Und in diesem Fall sogar für die gleiche Strecke. Bei anderen Schulen sind wir aus Barendorf schnell bei 60 Minuten! Falls diese Anregung nicht brücksichtigt werden kann wollte ich fragen, ob Sie mir Auskunft geben können, welche Möglichkeiten uns noch zur Verfügung stehen würden, z.B. mit einem Sammelmobil etc.. Fahrgemeinschaften sind für mich persönlich schwierig, da ich noch ein weiteres Kind zu Hause zu versorgen habe, welches ich dann morgens für mindestens 30 Minuten alleine lassen müsste!	Die Anregung wird im Rahmen der Maßnahme 3 ergänzend mit geprüft und - sofern betrieblich möglich - umgesetzt.	bereits enthalten
186	422	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Ich freue mich, dass es eine Querroute von Scharnebeck über Erbstorf, Adendorf, Bardowick bis Reppenstedt geben soll. Das hat definitiv gefehlt! Ich hoffe das die Streckenführung auch eine Haltestelle an der Artlenburger Landstraße (Höhe Edeka und Hagebau) anfährt.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme. Die Anbindung der genannten Verbrauchermärkte wird vorhanden sein.	bereits enthalten
187	422	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Den geplanten Nachtbus finde ich toll. Hier möchte ich sie um Prüfung bitten, ob die Streckenführung nicht nach dem Hanseviertel über die Erbstorfer Landstraße, Dorfstraße (Erbstorf), Friedhof, Kirchweg führen kann. Dadurch hätte man einen deutlich größeren Bereich in Adendorf angeschlossen. Leider liegt mir die zurzeit geplante Streckenführung nicht vor. Ich meine aber, dass diese sich nur auf den linken Teil von Adendorf beschränkt. Dann könnte nur ein kleiner Bereich in Adendorf diesen Nachtbus effektiv nutzen!	Die Anregungen bezüglich der Anpassung der Nachtbuslinie wurde von Seiten des Landkreis Lüneburg und der MOIN aufgenommen, da dies aus betrieblichen Gründen möglich ist. Die Streckenführung der Nachtbuslinie wird dahingehend angepasst, dass auch Erbstorf von der Nachtbuslinie bedient wird. Die Nachtbuslinie wird u.a. über Erbstorfer Landstraße und Dorfstraße (Adendorf) geführt werden und die dortigen Haltestellen bedienen.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
188	422	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Zurzeit fährt die 5007 im Halbstundentakt bis zur Haltestelle Heinrich-Hille-Straße in Adendorf. Durch naheliegende Bushaltestellen ist auch eine halbstündliche Anbindung bis zum Kreisel am Adendorfer Friedhof möglich. Alle weiteren Haltestellen Schulzentrum, Freibad, Kastanienallee, An der Bünte bis hin zum Wendeplatz in Erbstorf werden außer zu Schulzeiten nur stündlich angefahren. Ab 2026 soll die Taktung bis zur Heinrich-Hille-Straße auf 20min verkürzt werden. Die Haltestellen zwischen Heinrich-Hille-Straße und Wendeplatz in Erbstorf sollen aber weiterhin nur jedes zweite Mal, also alle 40min angefahren werden. Das halte ich für falsch und fordere mindestens einen 30min-Takt für ganz Adendorf! Es kann nicht sein, das große Gebiete in Adendorf nur eine stündliche Anbindung zum Ortskern bzw. Lüneburg haben! Nicht wenige Einwohner nutzen aus diesem Grund den ÖPNV nicht! Folgend möchte ich hier einige Gründe, aber auch Ideen für Anpassungen aufführen: 1. In dem Bereich der stündlich angefahren wird, befindet sich auch der geplante Bahnhaltepunkt der Erixx (Lüneburg-Lübeck). Ich gehe davon aus, dass der Erixx die Fahrzeiten nicht an die Buslinie 5007 anpassen wird! Mit der jetzigen stündlichen Taktung ist es kaum möglich aus Adendorf oder Erbstorf mit dem Bus ohne lange Wartezeiten den Bereich um den neuen Bahnhaltepunkt anzufahren! Viele potentielle Fahrgäste werden dadurch höchstwahrscheinlich bei ihren alten Gewohnheiten bleiben. 2. Viele Menschen sind erst im Alter auf den ÖPNV angewiesen. Für diese - sowie für Ortsfremde - ist es schwierig die Pläne zu lesen und die unterschiedlichen Streckenführungen zu begreifen. Es kommt immer wieder vor das Fahrgäste (mobilitätseingeschränkt) am Friedhof in Adendorf stranden, obwohl Sie eigentlich bis Erbstorf fahren wollten. 3. Wenn man mit dem ÖPNV (5007) zum Einkaufen fahren möchte, kommt man zurzeit nur zum Edeka an der Staufenbergstraße. Durch die stündliche Taktung hat man dann dort entweder 20min Zeit seine Erledigungen zu tätigen oder knapp eineinhalbstunden später wieder in Richtung Erbstorf zu fahren. Eine Erreichbarkeit der anderen Einzelhändler am Kirchweg ist nur bei guter Mobilität möglich! Viele Einwohner aus „Alt" Erbstorf weichen auf die Busse aus Scharnebeck aus. Aus dem Bereich Heinrich-Heine-Siedlung -An der Bünte ist es nicht möglich die 5007 bis zum Wendeplatz zu nehmen und dort in den Scharnebecker Bus Richtung Loewecenter umzusteigen, da die Zeiten nicht abgestimmt sind! 4. Aus dem Ortskern Adendorf ist es nicht möglich mit dem ÖPNV zu den Einzelhändlern an der Artlenburger Landstr. bzw. Bunsenstr. zu gelangen. Vielleicht könnte man die Linie 5006 über die Bunsenstr. und Artlenburger Landstr. führen. 5. Für den Sportbereich (Eishalle, Freibad, Sportplätze) am Scharnebecker Weg ist eine engere Taktung wichtig! Für diesen Bereich wäre es toll, wenn der Bus auch über den Ebensberg, Moorfeld, Meisterweg fahren würde. Ich gehe davon aus, dass viele aus Lüneburg sich eher für die Sportangebote in der Stadt entscheiden, da Sie nur mit einem großen Umweg mit dem ÖPNV zum Scharnebecker Weg kommen. Die Busanbindung würde man sicher deutlich bei den Besucherzahlen im Eisstadion oder Freibad merken! 6. Auch für den Sportverein TUS Erbstorf wäre eine Busanbindung aus Adendorf toll. Das dortige Angebot wird immer größer und viele Einwohner aus Adendorf entscheiden sich auch für diesen Sportverein. Darum sollte man dies auf jeden Fall in die Planung mit aufnehmen. Vielleicht sollte man hier auch schon an das später geplante Neubaugebiet der Gemeinde Adendorf denken! Jetzt hat man denke ich eine gute Gelegenheit große Änderungen vorzunehmen oder anzuschieben.	Das Busangebot in Adendorf wird künftig aus drei eigenständigen Buslinien bestehen, die von montags bis freitags jeweils im 60-Minuten-Takt verkehren. Durch die koordinierte Abstimmung der Buslinien entsteht in Adendorf insgesamt ein 20-Minuten-Takt, der eine zuverlässige und regelmäßige Anbindung innerhalb des Ortes gewährleistet Zur besseren Verständlichkeit des Bussystems wird jede Linie künftig als eigene Linie mit klarer Linienführung dargestellt: • Linie 5007 fährt künftig durchgehend bis Erbstorf. • Linie 5017 verkehrt bis zur Robert-Schumann-Straße. • Linie 5027 bedient den Abschnitt bis zur Röntgenstraße. Der Kirchweg wird weiterhin analog zum heutigen Angebot im 60-Minuten-Takt angefahren. Die Haltestellen entlang der Straßen Im Suren Winkel und Sandweg werden künftig im 20/40-Minuten-Takt bedient (zwei Fahrten pro Stunde), was dem derzeitigen Angebot entspricht. Der Bereich Erbstorf und Freibad weist bereits heute ein schwächeres Busangebot als der Ortskern von Adendorf auf. Der zukünftige Einsatz des automatischen Fahrgastzählsystems (AFZS) ermöglicht eine fundierte Prüfung, ob eine Taktverdichtung auf zwei Fahrten pro Stunde in diesem Bereich sinnvoll und bedarfsgerecht ist. Voraussichtlich ab Juni 2026 wird die neue Midibuslinie 5510 eingeführt. Sie verkehrt von Scharnebeck über Adendorf nach Reppenstedt und schafft eine direkte Verbindung vom Ortskern Adendorf zu den Einzelhandelsstandorten entlang der Artlenburger Landstraße. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN prüfen, inwieweit eine Direktverbindung zwischen Ebensberg und Adendorf perspektivisch in Frage kommen könnte. Das Fahrgastpotenzial für diese Verbindung wird im klassischen Linienbusverkehr jedoch als eher gering eingeschätzt – insbesondere vor dem Hintergrund, dass bereits die Hauptverbindung zwischen Ebensberg und Lüneburg eine vergleichsweise niedrige Auslastung aufweist.	teilweise
190	428	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Die Gemeinde Rullstorf befindet sich mit ihrer ÖPNV-Verkehrsanbindung zwischen Lüneburg und Bleckede. Die Linien 5100 und 5110 sind die regulären Busse, die von unseren Bürger:innen für ihre Fahrten nach und von Lüneburg oder Bleckede (als Endhaltestellen), bzw. für die Fahrten zur Schule hin und zurück genutzt werden. Rullstorf als Flächenort hat dazu einige Ortsteile (Boltersen, Neumühlen, Neu-Rullstorf), die im Rahmen des letzten Mobilitätskonzeptes nur unzureichend angefahren wurden. Die Schülerverkehre nach Scharnebeck sind passend, jedoch die späteren Schülerverkehre nach Schulende zurück in die Ortsteile sind seit dieser Umstellung mit längeren Wartezeiten verbunden. Das liegt an unterschiedlich endenden Schulzeiten der OS am Schiffshebewerk und dem BRG in Scharnebeck. Hier wären Abfahrten zu mehreren für alle Schüler:innen passenden Zeitpunkten zu koordinieren, oder aber die Möglichkeit, in einem kleineren Fahrzeug auch den Schüler:innen mit später endendem Unterricht eine zeitnahe Heimfahrt zu ermöglichen. Das Pilotgebiet Dahlenburg/Bleckede ist sicher ein wichtiges Gebiet, nur leider nimmt es nicht die Probleme des Gebietes der SG Scharnebeck mit seinen vielfältigen Schulen ins Visier, was ebenso wichtig zu betrachten gewesen wäre. In der SG Scharnebeck befinden sich sieben GSen, die OS am Schiffshebewerk und das BRG, jedoch nutzen viele Schüler:innen den Weg nach Bleckede, sodass es auch hier zu Betrachtungen kommen sollte. Insofern wäre auch eine Untersuchung dieses Gebietes von Nutzen für unsere Stellungnahme gewesen. Gerade mit dem Beginn der Ganztagsschule erscheint es uns wichtig, einen zeitnahen Rücktransport mit der Buslinie 5110 nach späten Schulenden nach Hause zu gewährleisten. Da der Verbleib von Schüler:innen in der Schule mit Einführung der Ganztagsschule immer länger wird, sollte das Konzept auch hier Antworten und Möglichkeiten für die Zukunft bieten und aufzeigen.	Der Landkreis nimmt die Anmerkungen und die Kritik an den längeren Wartezeiten im schulbezogenen Linienverkehr zur Kenntnis und wird im Rahmen der Maßnahme 3.2 (Optimierung Schülerbeförderung) prüfen, inwieweit hier Verbesserungen möglich sind. Mit Einführung des Ganztags im Primarbereich wird der Landkreis eine bedarfsgerechte Anpassung des schulbezogenen ÖPNV-Angebotes vornehmen.	teilweise
191	428	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Ebenso ist die Linie 5110 für andere Nutzer wichtig, um nach Lüneburg gelangen zu können, deshalb sollte hier eine engere Taktung als zwei Stunden erfolgen, sodass die Menschen angeregt werden, eher den Bus als das Auto zu nutzen, um zeitgerecht nach Lüneburg und zurück zu kommen. Dieses sollte für den Verkehr unter der Woche, aber auch an den Wochenenden und den Ferienzeiten gelten!	Auf dem Linienabschnitt zwischen Lüneburg und Scharnebeck verkehrt die Linie 5110 montags bis samstags bereits im 1h-Takt, sonntags ganztägig im 2h-Takt. Ein weiterer Ausbau des Fahrplanangebotes ist aus Kostengründen zunächst nicht vorgesehen.	teilweise
192	428	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Die Anbindung des Dorfes Boltersen sollte über den Neumühlener Weg gewährleistet werden, damit auch die oben genannten Splittersiedlungen angebunden werden können	Derzeit bindet die Linie 5110 (Neetze - Boltersen - Rullstorf - Scharnebeck - Lüneburg) die Spilttersiedlungen an, indem sie über den Neumühlener Weg verkehrt. Diese Linienführung wird beibehalten. Ab 01.01.2026 wird die Linie unter der Nummer 5500 verkehren, um sie deutlich als regionale Hauptlinie zu kennzeichnen (vgl. Maßnahme 15).	bereits enthalten
193	428	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Der Schnellbus 5100 dient vor allem den Verkehrsteilnehmer:innen des Dorfes Boltersen als eine wichtige Verbindung nach Lüneburg und Bleckede. Diese Linie sollte so erhalten bzw. ausgebaut werden. Der Plan, die Verbindung Bleckede/Lüneburg durch die Schiene zu ersetzen, würde die Bürger:innen von Boltersen und den umliegenden Gemeinden der Ostheide von einer einigermaßen komfortablen Anbindung abschneiden. Deshalb steht die Gemeinde Rullstorf dem Vorhaben nach wie vor sehr skeptisch bis ablehnend gegenüber, zumal auch das Dorf Rullstorf und die umliegenden Teilstrukturen des Dorfes nicht angebunden würden. Die Menschen würden eher das Auto nehmen; und warum dann nicht gleich nach Lüneburg weiterfahren? Ebenso würden die Anwohner der Häuser, die sehr eng an den Schienen wohnen, auf ganzer Strecke einer starken Belästigung durch den Verkehr ausgesetzt, was unseres Erachtens eine Unzumutbarkeit darstellt. Da die Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der stillgelegten Bahnstrecke Lüneburg - Bleckede nicht zugunsten des Schienenverkehrs ausfällt, ist der Erhalt und Ausbau der Linien 5100 und 5110 wichtig und richtig.	Die regionale Hauptlinie 5100 verkehrt nicht über Boltersen, es ist aus Boltersen ein Umstieg in Neetze oder Sülbeck erforderlich. Im Zuge der Maßnahme 19 setzt sich der Landkreis Lüneburg eine Reaktivierung der Bahnstrecke Lüneburg - Neetze - Bleckede ein. Im Zuge der Reaktivierung wäre eine Anpassung des Busverkehrs erforderlich, um Parallelverkehre zu vermeiden. Auch bei einer Reaktivierung des SPNV wäre Boltersen mit einem Zubringerverkehr jedoch weiterhin mit einem Umstieg an Lüneburg angebunden. Eine Anbindung über den SPNV ermöglicht größere Kapazitäten als mit der heutigen Busverbindung. Auch die Mitnahme von Kinderwagen, Rollstühlen und Fährradern wird erleichtert.	nein
194	428	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	ASM und Rufbusse müssen besser kommuniziert werden, sie führen, zumindest auf unseren Dörfern ein Schattendasein.	Das Angebot von ASM sowie von Rufbussen wird in den kommenden Jahren neu gestaltet bzw. optimiert werden. Eine umfassende Kommunikation des neuen Angebotes wird danach erfolgen.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
195	428	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Eine sichere Anbindung aller Ortsteile im 2-Stunden-Takt über den regulären Busverkehr, sowohl in der Woche als auch am Wochenende und den Ferien!	Als Mindeststandard hat der Landkreis einen ganztägigen 2h-Takt festgelegt. Dieser muss jedoch nicht zwingend über einen regulären Busverkehr abgedeckt werden, sondern kann auch Bedarfsverkehrsangebote erhalten. Aus Sicht des Landkreises ist dies insbesondere im ländlichen Raum mit schwacher Verkehrsnachfrage aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen sinnvoll.	teilweise
196	429	Bürger:in	Zus. Anm.	Viele Bewohnerinnen und Bewohner der Ostheide (insbesondere Dahlenburg) wünschen sich seit Längerem eine direkte Busverbindung nach Bad Bevensen. Eine Teilverbindung besteht bereits – ein Schnittpunkt liegt an der Haltestelle Bavendorf / Im Dorfe. Eine bessere Anbindung an diesen Knotenpunkt würde den öffentlichen Nahverkehr in der Region deutlich verbessern und den Bedürfnissen der Bevölkerung entgegenkommen. Darüber hinaus betrifft dieses Anliegen auch die Schülerbeförderung: Zahlreiche Schülerinnen und Schüler aus Bad Bevensen besuchen die Schule in Marienau. Derzeit werden sie morgens und mittags von ihren Eltern zur Schule gebracht bzw. abgeholt – dies verursacht nicht nur erhöhtes Verkehrsaufkommen, sondern stellt für viele Familien auch eine organisatorische Belastung dar. Daher meine konkrete Anfrage: Besteht die Möglichkeit, in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Gemeinde Uelzen bzw. den zuständigen Verkehrsunternehmen eine Buslinie einzurichten, die morgens von Bad Bevensen nach Bavendorf fährt – mit Anschlussmöglichkeit nach Marienau – und mittags die Rückfahrt ermöglicht?	Aktuell besteht mit der Linie 7076 eine Verbindung zwischen Dahlenburg Bahnhof, Bavendorf und Bad Bevensen. Diese Linie befindet sich in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Uelzen. Zuständig für die Schülerbeförderung der im Landkreis Uelzen lebenden Schhülerinnen und Schüler ist der Landkreis Uelzen als Träger der Schülerbeförderung. Der Landkreis Lüneburg wird gemeinsam mit dem Landkreis Uelzen prüfen, ob ein ÖPNV-Nachfragepotenzial für eine Stärkung dieser Verbindung und eine (Rück-)Verlängerung bis Dahlenburg, Markt besteht. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.**	teilweise
197	431	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Es wird von Bürgerinnen und Bürgern eine weitere Haltestelle in Höhe des "Edeka"-Marktes an der Lüneburger Straße in Barendorf gewünscht.	Der Landkreis Lüneburg begrüßt den Vorschlag, eine zusätzliche Haltestelle im Westen Barendorfs einzurichten, um diesen Teil des Ortes und den grundzentralen Einzelhandel besser an den ÖPNV anzubinden. Die Einrichtung einer Haltestelle in Barendorf in der Lüneburger Straße in Höhe des Edeka-Marktes fällt in die Zuständigkeit der Gemeinde Barendorf selbst, da diese Straßenbaulastträgerin ist.	nicht möglich
202	441	Bürger:in	Zus. Anm.	Ich habe seit Jahrzehnten meinen Zweitwohnsitz im Landkreis LG, in dem ich aufgewachsen bin und bin noch immer durchschnittlich wöchentlich da. Seitdem ich dabei nciht mehr meine Kinder und viel Gepäck dabei habe, nutze ich zunehmend ÖPNV (ich kann in Metronom und hvv-Bussen wunderbar online arbeiten). Das D-Ticket hat das gefördert. Ich bin nicht die einzige unregelmäßige Pendlerin, die auf ÖPNV zu jeder Tages- und Nachtzeit angewiesen ist - aber viele Leute, die Angebote unregelmäßig nutzen, summieren sich auch zu regelmäßigen Nutzern.	Der Landkreis Lüneburg nimmt die Ausführungen zur Kenntnis.	nein
203	441	Bürger:in	Zus. Anm.	Und ich bitte darum, ein über die Stadt hinausgehendes Fahrradwege-Netz aufzubauen. Ich fahre auch aus Uelzen, Bad Bevensen oder LG mit meinem Klapprad in den Ostkreis LG und würde mich wohler fühlen, wenn ich nicht auf Wegen ohne Radweg von Lastwagen abgedrängt werde. Insbesondere Katemin-Dahlenburg ist dringlich. Das gehört für mich in das Nahverkehrskonzept rein, weil das Zubringer auch zu Bussen ist, die z.B. stündlich nach Dahlenburg, aber nur zweistündlich darüber hinaus fahren. Leider ist der Takt der durchgehenden metronom-Züge nach Hannover gerade nicht passend zum Takt der Busse von der Fähre Neu Darchau. Kurz mit dem Rad aus Tosterglope zum passenden Bus nach Dahlenburg - wäre schöner, wenns einen Radweg gäbe. Kurz zum Einkaufen nach Dahlenburg, wo die Wege mit Wocheneinkäufen lang sind zur Bushaltstelle - in Fahrradtaschen verstaut muss mans nicht schleppen und mit Radweg trauen es sich auch andere. Fazit: dieses Nahverkehrskonzept ist unvollständig auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet und vernachlässigt ein echtes Fährkonzept.	Der Fahrradverkehr spielt mit Blick auf die angestrebte Mobilitätswende sowie im Zusammenspiel mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. Dennoch werden im NVP weder der Radverkehr, noch der Fußverkehr, noch andere Formen der Mobilität ausführlich betrachtet. Der NVP ist kein umfassender Verkehrsentwicklungsplan, sondern soll - gesetzlich vorgegeben - nur den Rahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, insbesondere des Busverkehrs, definieren. Maßnahmen zum Radverkehr finden sich im Radverkehrskonzept des Landkreises bzw. der Radverkehrsstrategie der Hansestadt Lüneburg.	nicht möglich
228	463	Bürger:in	Zus. Anm.	1. Innovative Mobilitätslösungen: Eine selbstfahrende Elektrobuslinie, die im Rundverkehr die wichtigsten Plätze innerhalb Bleckedes verbindet (z.B. Bahnhof, Rathaus, Supermärkte, Friedhof, Hafen, Parkplatz Schützenplatz), ist eine zukunftsweisende Idee. Diese sollte regelmäßig auf ihre Wirksamkeit geprüft und bei Bedarf ausgeweitet werden.	Autonom fahrende Elektrobusse eröffnen auch nach Einschätzung des Landkreises neue Perspektiven für die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV. Der Landkreis verfolgt daher sehr genau die Entwicklung in diesem Bereich. Zum jetzigen Zeitpunkt hält er jedoch die Einführung einer solchen Linie in Bleckede für nicht umsetzbar.	nein
229	463	Bürger:in	Zus. Anm.	2. Regionalbusverkehr: Verbindung nach Hitzacker: Die Buslinie über Walmsburg nach neu Darchau sollte nach Hitzacker verlängert werden, um eine bessere Anbindung zu erreichen.	Zwischen Bleckede und Neu Darchau verkehren die Linie 5110 (bisher 5101) sowie die Rufbuslinien 5153 und 5154 (bisher ebenfalls Linie 5101). Dort besteht mit der Linie 8000 des Landkreises Lüchow-Dannenberg Anschluss nach Hitzacker und teilweise weiter nach Danneberg und Lüchow. Im Zuge des Projektes Verbesserung der touristischen Mobilität in der Biosphärenregion Elbe-Schaalsee (BioReNat) wurde empfohlen, diese Verbindung für touristische Bedarfe zu stärken und eine durchgehende Verbindung ohne Umstieg in Neu Darchau zu schaffen. Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	ja
230	463	Bürger:in	Zus. Anm.	3. Fahrplanoptimierung: Der Takt für Fahrten nach Dahlenburg sollte verbessert werden, um zuverlässigere und häufigere Verbindungen zu schaffen.	Mit dem Nahverkehrsplan 2018-2023 wurde zwischen Dahlenburg und Bleckede die Linie 5335 eingerichtet, die montags bis samstags im Zweistundentakt verkehrt und zusätzlich über ein schulbezogenes Fahrtenpaar verfügt. Eine Evaluation dieser Linie im Jahr 2023 hat ergeben, dass diese von Fahrgästen kaum genutzt wird. Daher wurde die Linie 5335, mit Ausnahme des schulbezogenen Fahrtenpaares, von Permanent- auf Rufbusfahrten umgestellt. Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan wird die Linie 5335 die Liniennummer 5354 erhalten und auch sonn- und feiertags als Bedarfsverkehr verkehren. Für eine weitere Stärkung sieht der Landkreis Lüneburg aufgrund der 2023 vorgenommenen Evaluation keinen Bedarf.	nein
231	463	Bürger:in	Zus. Anm.	4. Anbindung nach Norden: Die Anbindung des Fähranlegers in Neu Bleckede an die Bahnlinie in Boizenburg oder Brahlstorf sollte priorisiert werden, um eine nahtlose Mobilität zu gewährleisten und den Anwohnern in Neu Bleckede und Amt Neuhaus attraktive Möglichkeiten zu bieten.	Mit der Rufbuslinie 5504 besteht bereits eine Anbindung zwischen Neu Bleckede und dem Bahnhof in Boizenburg. Eine Anbindung von Neu Bleckede zum Bahnhof in Brahlstorf besteht mit Umstieg in Neuhaus, ZOB mit den Linien 512 oder 5504 zwischen Neu Bleckede und Neuhaus und der Rufbuslinie 5505 zwischen Neuhaus und Brahlstorf. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als zuständige Straßenbaulastträgerin baut im dritten Quartal 2025 eine Haltestelle in Neu Bleckede am Fähranleger. Nach Fertigstellung der Haltestelle wird diese von den Linie 512 und 5504 angefahren werden, um den Fähranleger besser anzubinden und eine nahtlose Mobilität zu gewährleisten.	bereits enthalten
232	463	Bürger:in	Zus. Anm.	5. Fährnutzung: Die Aufnahme der Fähren in den HVV-Tarif oder das Deutschlandticket oder idealerweise kostenfrei, würde die Nutzung deutlich vereinfachen und attraktiver machen.	Der Landkreis Lüneburg ist zuständig für die Elbfähre in Bleckede. Die MOIN Mobilitätsinfrastruktur und -betriebs GmbH Landkreis Lüneburg beschafft derzeit ein neues Fährschiff für die Fährverbindung in Bleckede. Mit Fertigstellung der Elbfähre wird die MOIN mit dem Betrieb der Fähre betraut. Eine Anpassung der Tarife und Tarifanerkennung erfolgt in Absprache mit der MOIN. Derzeit ist die Anerkennung des Deutschlandtickets nicht vorgesehen. Für die Fähren in Darchau - Neu Darchau und Hitzacker - Bitter besteht keine Zuständigkeit des Landkreises Lüneburg.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
233	463	Bürger:in	Zus. Anm.	6. Aktuelle Busposition: Zur zeit springt die Anzeige der HVV App mit der Busposition sehr häufig bei Busverspätungen hin und her. An meiner Einstiegshaltestelle Wacholderweg zeigt die Linienanzeige der HVV Fahrplanauskunft sehr häufig an, dass der Bus bereits 2 Haltestellen weiter ist. Kurze Zeit später ist die Anzeige zurückgesprungen und 1 Minute später erfolgt tatsächlich die Abfahrt. Zusätzlich werden Busverspätungen bei der Fahrplanauskunft nicht berücksichtigt, obwohl die verspätete Abfahrt erreichbar wäre.	Abweichende bzw. ungenaue Echtzeitauskünfte in den Apps, in elektronischen Fahrplanauskunftssystemen sowie bei DFI-Anzeigen an Haltestellen sind dem Landkreis bekannt. Der Landkreis wird sich in den zuständigen Gremien des hvv dafür einsetzen, dass auf Verbundebene Verbesserungen hierfür entwickelt werden.	nicht erforderlich
241	465	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Die nur 4 m breite Straße zwischen Südergellersen und Heiligenthal ist nicht für Begegnungsverkehr von Bussen und Pkws geeignet. Wir bitten daher diese Strecke im neuen Nahverkehrsplan möglichst wenig zu belasten und die Verbindung nach Südergellersen über Kirchgellersen herzustellen.	Straßenverkehrsrechtliche Beschränkungen von Straßen werden entsprechend bei der Linienführung berücksichtigt. Da die heute befahrenen Straßen von Bussen befahren werden dürfen, lehnt der Landkreis eine andere Linienführung ab. Der angesprochene Gemeindeverbindungsweg zwischen Heiligenthal und Südergellersen wird v.a. in der Schülerbeförderung genutzt. Um hier die Fahrzeiten für die Schülerinnen und Schüler möglichst kurz zu halten, lehnt der Landkreis Lüneburg als Träger der Schülerbeförderung eine Veränderung der Linienführung ab.	nein
245	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Die langfristige Etablierung des Angebots „Heideshuttle“ (Ring 5) sollte Bestandteil des NVP werden, da das Angebot auch im NVP der Landkreise Harburg und des Heidekreises abgebildet ist und hier eine Vorbild- und Orientierungsfunktion angenommen wird. Des Weiteren ist das Angebot des Heideshuttles als Linienverkehr Teil des ÖPNV und wird nach den zurückliegenden Erhebungen auch tatsächlich als solches genutzt. Es ist somit anzunehmen, dass die Aufnahme im NVP die Genehmigung der Linien bei der LNVG erleichtert. Ebenso kann somit im NVP eine Evaluation und Zielsetzung durchgeführt werden und die Kosten des Heideshuttles im Kapitel 5 „Finanzierung des ÖPNV“ gesondert aufgeführt werden. Mit der Aufnahme des Heideshuttles als Angebot des ÖPNV in den NVP wäre aus Sicht der Hansestadt auch die immer wiederkehrende Finanzierungsfrage geklärt.	Der Anregung wird zugestimmt. Die Fortführung, Erweiterung und Sicherung der Freizeitverkehre wird als **zusätzliche Maßnahme** mit der vorgeschlagenen Forumulierung in den NVP aufgenommen: “Fortführung, Erweiterung und langfristige Sicherung der Freizeitverkehre Im Jahr 2006 nahm im Bereich des Naturparks Lüneburger Heide erstmalig der Heide-Shuttle seinen Betrieb auf. Dieser Bus, der täglich von Juli bis Oktober verkehrt und speziell auf die Freizeit-Belange abgestimmt ist, verbindet auf inzwischen fünf Ringen in den Landkreisen Lüneburg, Harburg und Heidekreis die traditionellen Heide-Orte mit den Grundzentren, den Bahnhöfen und dem Oberzentrum Lüneburg – für alle Fahrgäste kostenlos, klimafreundlich und komfortabel. Finanziert wird das Angebot von den Landkreisen und allen beteiligten Kommunen. Das Angebot wird von den Gästen und Touristen, aber auch gleichermaßen von den Einheimischen für die Freizeit und den Alltag sehr gut angenommen. Das Angebot des Heide-Shuttles ist auch in den kommenden Jahren zu sichern und kundenorientiert weiterzuentwickeln. Dazu gehört die Prüfung und ggf. die Umsetzung von einer Saisonverlängerung (z. B. einem Saisonstart Mitte Juni) sowie die Realisierung weiterer technischer Innovationen (z. B. dem Einsatz von emissionsarmen bzw. -freien Bussen oder die bessere Verschneidung mit anderen Mobilitätsangeboten). Bedingung für die Fortführung des Heide-Shuttle-Ring 5 ist weiterhin eine anteilige Mitfinanzierung des Angebotes durch die Kommunen, die an den Ring 5 angeschlossen sind und in touristischer Hinsicht davon profitieren.	teilweise
246	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Ein durch den Landkreis Lüneburg finanziertes Sozialticket, welches einen Zuschuss zum Deutschlandticket gewährt bzw. ein vergünstigtes Deutschlandticket darstellt, sollte Teil der Maßnahmen des NVP sein. Das Ticket könnte für bestimmte Personengruppen mit Wohnsitz im Landkreis Lüneburg ausgestellt werden. Als Orientierung kann als Beispiel der Landkreis Diepholz genannt werden.	Derzeit werden die hvv-Tarife für die Einzelkarten überarbeitet. Dabei wird auch die Einführung einer "Stadtkarte" geprüft, die für verschiedene Städte im hvv-Verbundgebiet (u. a. Lüneburg) als günstiges Angebot für Gelegenheitsnutzer eingeführt werden könnte. Der Landkreis unterstützt die Prüfung und die Einführung des Tickets, sofern die damit verbundenen Fahrgeldverluste in einem angemessenen Rahmen stehen. Eine weitere Absenkung der Tarife und / oder die Einführung eines Sozialtickets unterstützt der Landkreis nur dann, wenn die damit verbundenen Mindereinnahmen vom Land Niedersachsen ausgeglichen werden.	teilweise
247	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Fehlende Evaluation des bisherigen NVP (2018 – 2023): Der vorgelegte Entwurf enthält keine systematische Rückschau auf die im bisherigen NVP formulierten Ziele und Maßnahmen. Eine Bewertung des Umsetzungsstands und der erreichten Wirkungen wäre jedoch zentral, um nachvollziehen zu können, in welchen Bereichen Fortschritte erzielt wurden und wo gegebenenfalls nachgesteuert werden muss. Dies ist nicht nur aus Transparenzgründen wichtig, sondern auch zur Ableitung realistischer Ziele für den neuen Planungszeitraum. Die Hansestadt Lüneburg hält den im Mobilitätsausschuss vom 20.05.2025 mündlich vorgetragenen Hinweis des Landkreises Lüneburg, dass eine Evaluation des NVP 2018-2023 bereits in der Fortschreibung des 4. NVP (2018-2023) in 2024 durchgeführt sei, für nicht ausreichend. Die Evaluation muss im neu aufzustellenden NVP abgebildet sein, um Fortschritte und Hindernisse benennen zu können und eine realistische, quantifizierbare Planung zu ermöglichen.	Der Landkreis hält an seiner Aussage fest, dass eine Evaluation bereits mit der Fortschreibung des 4. NVP vorgenommen worden ist und verweist darüber hinaus auf das Mobilitätsgutachten, welches ebenfalls auf einer eigenen Bewertung des Status Quo Verbesserungsvorschläge für das zukünftige ÖPNV-Angebot in Stadt und Landkreis gemacht hat. Der Landkreis hält es daher für zielführender, die abgestimmten Angebotsanpassungen zum 01.01.2026 umzusetzen, um dieses Angebot kritisch zu evaluieren und bei Bedarf nachzusteuern.	nein
248	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Keine Priorisierung der Maßnahmen: Die Maßnahmen im Kapitel 4 sind nicht hinsichtlich ihrer Dringlichkeit, Umsetzungsreife oder strategischen Relevanz gewichtet. Eine Kategorisierung (z. B. in „hoch“, „mittel“, „niedrig“) wäre hilfreich, um die Absichten des Aufgabenträgers besser einordnen und die kommunale Beteiligung daran realistisch abschätzen zu können. Im Mobilitätsausschuss vom 20.05.2025 äußerte der Landkreis Lüneburg, dass alle Maßnahmen wichtig seien und eine Priorisierung daher entfalle. Diese Rückmeldung hält die Hansestadt Lüneburg aufgrund der oben genannten Erklärung für nicht ausreichend und hält die Kritik an der mangelnden Priorisierung für berechtigt.	Die Absichten des Landkreises als ÖPNV-Aufgabenträger lassen sich aus den Kapiteln 4.1 bis 4.3 klar ablesen. Eine weitere Sortierung der Maßnahmen nach ihrer Bedeutung ist aus Sicht des Landkreises wenig praktikabel. So können je nach aktuellem Ziel bestimmte Maßnahmen an Gewicht gewinnen oder verlieren, z. B. wenn sich allgemeine verkehrliche Rahmenbedingungen ändern oder mehrere Maßnahmen in einem Verkehrsraum gebündelt umgesetzt werden sollen, um maximale Wirkung zu entfalten.	nein
249	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Unklare Angaben zu Verantwortlichkeiten und Finanzierungen: In vielen Maßnahmensteckbriefen fehlen nachvollziehbare Angaben dazu, welche Akteure für die Umsetzung verantwortlich sein sollen, ob und in welchem Umfang finanzielle Beiträge seitens der Kommunen erwartet werden und in welchem Zeitraum die Umsetzung angestrebt wird. Gerade für betroffene Kommunen ist dies eine zentrale Information – sowohl zur internen Ressourcenplanung als auch zur Positionierung im Rahmen des Beteiligungsverfahrens.	Der Landkreis wird in der Endfassung des NVP die Beschreibung der Maßnahmen so ergänzen, dass Angaben zu der Finanzierung für die Umsetzung aufgenommen werden.	ja

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
250	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Inkonsistenzen im Text: Der Entwurf weist eine Reihe formaler und inhaltlicher Unstimmigkeiten auf – folgende Beispiele können genannt werden: Auf Seite 53 wird beschrieben, dass der Stadtbusverkehr das gesamte Stadtgebiet erschließt. Das Stadtgebiet ist jedoch lediglich zu 86,3 % (siehe NUMP-Analysebericht) erschlossen. Beispielsweise sind Wilschenbruch und Hagen gar nicht durch den ÖPNV erschlossen. Fehlerhafte Angaben zur Anzahl der StadtRAD-Räder und der Stationen (S. 51: 150 Räder, S. 89: 200 Räder; S. 89 Anzahl der Stationen 29 und nicht 26).	Bezüglich der Erschließung geht es um die grundsätzliche Aussage, dass das Stadtbus-Angebot das Territorium der Stadt grundsätzlich vollkommen abdeckt. Dass in wenigen Bereichen längere Wege zur nächstgelegenen Haltestelle zu verzeichnen sind, wird nicht bestritten. Zur besseren Anbindung dieser Teilbereiche strebt der Landkreis an, Bedarfsverkehre einzurichten, s. Maßnahme 5. Die sich widersprechenden Angaben werden in der Endfassung korrigiert.	teilweise
251	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Unklare Formulierung der Maßnahmen: Die im Kapitel 4 benannten Maßnahmen sind vielfach als optionale Empfehlungen formuliert und nicht als konkrete Umsetzungsvorhaben. Es bleibt unklar, welche Maßnahmen tatsächlich Bestandteil des zukünftigen Umsetzungsprogramms des Aufgabenträgers sein sollen – als notwendig erachtet werden Ziele, Fristen, Zuständigkeiten und messbare Erfolgsindikatoren.	Ein Nahverkehrsplan soll nach dem NNVG den Rahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in den kommenden 5 Jahren darstellen. Eine umsetzungsreife Durchplanung aller im NVP aufgeführten Maßnahmen ist weder erforderlich, noch sinnvoll. Sämtliche Empfehlungen und Maßnahmenvorschläge werden - sofern die Umsetzung politisch gewünscht wird - zum gegebenen Zeitpunkt konkretisiert, verkehrlich und wirtschaftlich bewertet und abschließend mit Politik, Verwaltung sowie den Nutzerinnen und Nutzern abgestimmt.	nein
252	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Vermischung von Bewertung und Maßnahmen: Zahlreiche Inhalte – etwa zur Busbeschleunigung oder zu On-Demand-Angeboten – tauchen lediglich im Kapitel „Bewertung“ auf, finden aber keine Entsprechung im Maßnahmenkatalog. Dadurch entsteht Unklarheit darüber, ob und in welcher Form die Inhalte weiterverfolgt werden sollen.	Das Thema der On-Demand-Angebote ist im Maßnahmenkapitel des NVP bereits dargestellt. Für das Thema der Busbeschleunigung wird der NVP um eine weitere Maßnahme ergänzt. Grundsätzlich wird der Entwurf des NVP überprüft, inwieweit es einer redaktionellen Nachschärfung hinsichtlich einer Trennung von Bewertung und Maßnahmen bedarf.	teilweise
253	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Fehlende Messbarkeit der Ziele: Ziele und Maßnahmen sollten grundsätzlich quantifizierbar und mit geeigneten Indikatoren versehen sein, um Fortschritte auch in zukünftigen Evaluationen objektiv beurteilen zu können. Hierbei geht es nicht um die auf Seite 132 genannte Entwicklung eines Zielsystems, sondern um das Messbarmachen aller der im Kapitel 4 „Ziele und Maßnahmen“ aufgeführten Ziele und Maßnahmen.	Der Nahverkehrsplan als solches beschreibt als Planungsinstrument des ÖPNV die vom Aufgabenträger angestrebte Entwicklung. Die Festlegung von Indikatoren zur besseren Messbarkeit in der Zielerreichung ist im Nahverkehrsplan des Landkreises Lüneburg nicht vorgesehen. Eine Zielfestlegung ist dennoch im Rahmen der Maßnahme "Entwicklung eines Zielsystems" geplant, um den Aspekt ggf. in künftigen NVPs aufnehmen zu können.	nicht erforderlich
264	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Die von der MOIN geplante und im NVP als Ist-Situation angenommene Durchbindung der Linien 5004/5005 bedeutet für Fahrgäste, dass diese an der Haltestelle Teilfeld im Fahrzeug sitzenbleiben können. Dies muss den Fahrgästen entsprechend mitgeteilt werden, da der Begriff „Durchbindung“ nicht gemeingültig bekannt ist.	Eine eindeutige Beschilderung an den Fahrzeugen sowie eine entsprechende Beauskunftung in den elektronischen Auskunftsmedien / Apps wird die MOIN vornehmen. Dies ist auch aus Sicht des Landkreises von großer Bedeutung, um bei durchgebundenen Fahrten die Fahrgäste nicht zu verunsichern. Eine textliche Erläuterung zur Fahrgastinformation bei durchgebundenen Linien wird im NVP im Kap. 3.6 aufgenommen.	ja
272	502	Bürger:in	Zus. Anm.	Ich habe beim überfliegen (ich habe keine Kapazität 157 Seiten zu lesen) festgestellt, dass die Linie 5702 in keiner Weise erwähnt wird. Für mich ist es wichtig auch außerhalb der offiziellen Schulzeiten in Niedersachsen in die anliegenden Dörfer von Drögennindorf, wie zum Beispiel Betzendorf oder Tellmer, zu kommen. Auch der Anschluss von Tellmer oder Betzendorf nach Drögennindorf zu den Bussen nach Lüneburg lässt sehr zu wünschen übrig. Oft kommt man nicht zum Bus und muss sich einen Weg suchen hin zu kommen. Ich bitte sehr darum, dass dies verbessert wird!	Die Linie 5702 findet sich in der Tabelle 2-10, in der alle Linien, die im Landkreis Lüneburg verkehren, aufgelistet sind. Der heutige Fahrplan wird auch zukünftig beibehalten werden, d. h. die Busse verkehren montags bis freitags an Schultagen. An Ferientagen sowie an Wochenenden bietet der Rufbus ganztägig ein Angebot im 2h-Takt. Damit wird die Erreichbarkeit der genannten Orte sichergestellt.	bereits enthalten
286	509	Verband	Zus. Anm.	Grundsätzlich werden im Nahverkehrsplan Aussagen zum Heide-Shuttle vermisst. Insbesondere die Ringlinie 5 sollte in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden. Auch wenn es sich nur um ein saisonales Angebot handelt, so ist dies ein wichtiges ÖPNV Angebot. Der Heide-Shuttle ist mit der Transportmöglichkeit für Fahrräder ein wichtiges Element, um nachhaltigen Tourismus im Naturpark Lüneburger Heide zu befördern. Es darf zudem nicht übersehen werden, dass das Angebot nicht nur von Touristen außerhalb des Landkreises, sondern insbesondere auch von den Einwohnern im Landkreis Lüneburg selbst genutzt wird. Dieses Angebot ist damit ein Baustein für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und vermeidet viele einzelne Autofahrten in diese Naturparkregion.	Der Anregung wird zugestimmt. Die Fortführung, Erweiterung und Sicherung der Freizeitverkehre wird als **zusätzliche Maßnahme** in den NVP aufgenommen. Bedingung für die Fortführung des Heide-Shuttle-Ring 5 ist weiterhin eine anteilige Mitfnanzierung des Angebotes durch die Kommunen, die an den Ring 5 angeschlossen sind und in touristischer Hinsicht davon profitieren.	ja
309	523	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Folgende Schwerpunkte möchten wir hervorheben und bitten um Berücksichtigung bei der Weiterentwicklung des ÖPNV´s in der SG Dahlenburg: **1.Abend und Nachtanbindung / Anbindung am Wochenende** In der SG Dahlenburg gibt es kaum Möglichkeiten abends und nachts ohne PKW mobil zu sein. Ein verbessertes Angebot in den Abend- und Nachtstunden ist von großer Bedeutung – vor allem für Schichtarbeiter, die auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, sowie für Jugendliche, die ihre Freizeit außerhalb des Dorfes verbringen möchten. Ein zuverlässiger und sicherer Nahverkehr zu später Stunde würde die Mobilität deutlich erhöhen und gleichzeitig die soziale Teilhabe fördern.	Die regionale Hauptlinie 5300 wird ab dem 01.01.2026 abends eine Stunde länger verkehren. Die letzte Fahrt ab Lüneburg, ZOB startet dort dann an allen Wochentagen um 21.40. Für Fahrten zu späteren Zeitlagen sind bedarfsorientierte Angebote vorhanden, die weiter optimiert werden (vgl. Maßnahme 2). Für Permanentfahrten nach 22:00 Uhr sieht der Landkreis Lüneburg keinen Bedarf.	teilweise
310	523	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	**2. Verbesserung der Anbindung an die Schulen** Die Anbindung der Freien Schule Nieperfitz müsste überprüft werden, um Elterntaxis zu vermeiden. Die Verbindung zu den Schulen in Bleckede ist zu überprüfen. Viele Schülerinnen und Schüler unserer Gemeinde besuchen Haupt- / Realschule und das Gymnasium in Bleckede. Hier ist eine optimierte Erreichbarkeit der Schulen dringend notwendig. Auch kann in Abstimmung mit der Schule Marienau, der Individualverkehr minimiert werden, was zu einer Entlastung des Verkehrs auf den Straßen führt.	In Abstimmung mit der Freien Waldorfschule Lernort Nieperfitz hat der Landkreis Lüneburg bereits Verbindungen in der Schülerbeförderung eingerichtet und ist im kontinuierlichen Austausch mit der Schule zu den schulbezogenen Bedarfen. Dem Landkreis Lüneburg sind die Gegebenheiten in der Schülerbeförderung im Raum Dahlenburg Bleckede bekannt. Daher enthält der Nahverkehrsplan die Maßnahme 3.1, die die Schülerbeförderung aus der Gemeinde Dahlenburg zum Schulzentrum Bleckede optimieren wird. Bei Umsetzung der Maßnahme 3.1 werden die schulbezogenen Bedarfe der Freien Waldorfschule Lernort Nieperfitz sowie des Gymnasiums Marienau berücksichtigt werden.	bereits enthalten
311	523	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	**3.Anpassung der Wartezeiten bei den Schulbussen** Die Grundschulkinder haben lange Wartezeiten nach Schulschluss, da der Bus zunächst die Kinder an der Oberschule abholt. Die jüngeren Kinder müssen während der Wartezeit betreut werden. Eine Umkehrung der Abholung würde die Betreuung an der Grundschule vereinfachen.	Für die Fürstenwall-Grundschule in Dahlenburg bestehen zu allen Zeiten, zu denen der Unterricht beginnt und endet, Verbindungen, deren Wartezeiten den in der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg gesetzten Rahmen von 30 Minuten nicht überschreiten. Die Haltestellen an der Grundschule und an der Oberschule in umgekehrter Reihenfolge zu bedienen würde aufgrund der Einbahnstraßenregelungen im Bereich der Grundschule zu Problemen bei den Linienwegen führen. Mit Umsetzung der Maßnahme 3.1 wird eine Überplanung der Schülerverkehre in diesem Bereich erfolgen. Diese wird in enger Abstimmung mit den betroffenen Schulen und unter Berücksichtigung der dort vorhandenen Notwendigkeiten erfolgen.	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
312	523	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	**4.Verbindung nach Bad Bevensen** Bad Bevensen ist für viele Einwohner unserer Gemeinde wegen der Kliniken, Facharztpraxen und vielfältigen Erholungsmöglichkeiten ein wichtiger Anlaufpunkt. Obwohl der Ort nur etwa 17 Kilometer entfernt liegt, ist die Erreichbarkeit mit dem Bus nicht vorhanden. Hier sehen wir einen dringenden Bedarf, die Verbindungen zu herzustellen, um die medizinische Versorgung und Freizeitangebote leichter zugänglich zu machen. Viele Schüler aus dem Raum Bad Bevensen besuchen die Schule Marienau. Eine Busanbindung würde den Individualverkehr verringern.	Aktuell besteht mit der Linie 7076 eine Verbindung zwischen Dahlenburg Bahnhof, Bavendorf und Bad Bevensen. Diese Linie befindet sich in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Uelzen. Zuständig für die Schülerbeförderung der im Landkreis Uelzen lebenden Schhüler:innen ist der Landkreis Uelzen als Träger der Schülerbeförderung. Der Landkreis Lüneburg wird gemeinsam mit dem Landkreis Uelzen prüfen, ob ein ÖPNV-Nachfragepotenzial für eine Stärkung dieser Verbindung und eine (Rück-)Verlängerung bis Dahlenburg, Markt besteht. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.**	ja
313	523	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	**5. Verkehrsangebot an 7 Tagen pro Woche** Ein durchgängiges Verkehrsangebot an allen sieben Tagen der Woche wäre wünschenswert und stellt sicher, dass die Mobilität nicht nur werktags, sondern auch am Wochenende gewährleistet ist. Dies kommt nicht nur den Berufstätigen, sondern auch Jugendlichen und älteren Menschen zugute.	Die regionale Hauptlinie 5300 verkehrt von montags bis Samstagnachmittag im 1h-Takt, ab Samstagnachmittag sowie sonntags ganztägig im 2h-Takt. Da mit der Einführung kürzerer Taktzeiten - insbesondere in den Hauptverkehrszeiten - erhebliche Mehrkosten verbunden wären, strebt der Landkreis eine deutliche Angebotsausweitung auf der Linie 5300 aktuell nicht an.	bereits enthalten
314	523	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	**6. Schüler Ticket für alle Schülerinnen und Schüler** Viele Familien in unserer Samtgemeinde sind auf finanzielle Unterstützung angewiesen. Es wäre daher wünschenswert, allen Schülerinnen und Schülern ein Schüler Ticket zur Verfügung zu stellen. Dies würde einen wichtigen Beitrag zur sozialen Teilhabe leisten und den Zugang zu Bildungseinrichtungen erleichtern. Schüler und Schülerinnen, die im Flecken Dahlenburg wohnen und auch in Dahlenburg die Schule besuchen, haben kein Schülerticket. Oft fehlt das Geld für eine Fahrt nach Lüneburg oder Bleckede. Eltern entscheiden sich für die Schulen in Bleckede, weil Kinder dann ein Schülerfahrticket erhalten. Das schwächt die Oberschule in Dahlenburg und das soziale Leben in der Samtgemeinde. Klassenausflüge können an der Oberschule oft aus Kostengründen nicht nach Lüneburg unternommen werden, weil Eltern das Geld für die Fahrt im Bus fehlt. Hier könnte mit einfachen finanziellen Mitteln sozialer Ausgleich möglich sein.	Die Anspruchsvoraussetzungen für die Erteilung von Schülerzeitkarten sind in der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg festgelegt. Maßgeblich ist hier die Entfernung vom Wohnort der Schüler und Schülerinnen zur Schule. Diese muss für Kinder aus der Grundschule mind. 2 km betragen, für Kinder weiterführender Schulen 3 km bzw. 4 km. Für Oberstufenschülerinnen und Schüler sind es 5 km. Der Landkreis Lüneburg hält an diesen Kilometergrenzen fest, da ein Aufheben einen nicht darstellbaren finanziellen und organisatorischen Aufwand bedeuten würde. Wie in der Stellungnahme ausgeführt, geht es um sozialen Ausgleich. Dieser ist nicht mit für die Schülerbeförderung vorgesehenen Mitteln zu leisten, sondern mit den für Transferleistungen vorgesehenen Mitteln.	nein
319	532	Verband	Zus. Anm.	**RufMobil in Bleckede** •Fahrplan und Taktung: Das derzeitige Angebot des RufMobils mit einer Abfahrt alle 120 Minuten ist aus Nutzersicht unzureichend. Es wäre wünschenswert, die Abfahrtsfrequenz auf mindestens 60 Minuten zu erhöhen, idealerweise nach Ankunft des Busses oder Zuges, automatisch und ohne Voranmeldung. So könnten Wartezeiten deutlich reduziert werden. Es sollte stets ein Kleinbus bereitstehen, der alle Haltestellen nach Osten (Breeze, Nindorf, Göddingen, Alt Garge, Barskamp, Walmsburg) sowie nach Westen (Garze, Karze, Bleckeder Moor, Rosenthal, Garlstorf, Wendewisch, Radegast, Brackede) bedient, wenn kein regulärer Busanschluss besteht. Hier ein Beispiel zum besseren Verständnis: Wenn man zum Beispiel als Schöffe bei Gericht ein Verhandlungstermin hat, der zwischen 4 und 8 Stunden dauern kann. Es ist bei 2 stündiger Abfahrt des RufMobils durchaus möglich, das man nur mit sehr langen Wartezeiten von bis zu 3 Stunden eine Abfahrt ab Bleckede in die kleineren Ortsteile bekommt. Derartig lange Wartezeiten sind nicht nur unattraktiv, sondern verhindern die Nutzung des ÖPNV. Eine Garantie auf eine stündliche Abfahrt des Rufbusses mit der Möglichkeit der kurzfristigen Anforderung, auch noch während man auf der Anfahrt nach Bleckede ist, wäre ein echter Fortschritt für den ÖPNV in ländlichen Gebieten. •Verbindungen und Nutzerfreundlichkeit: Die Verbindungen aus den Ortsteilen sollten mindestens alle 60 Minuten erfolgen, basierend auf telefonischer oder App-basierter Anmeldung, ohne langen Vorlauf. Die nächste mögliche Abfahrt an der gewünschten Haltestelle sollte stets angezeigt oder mitgeteilt werden, um die Planung zu erleichtern. •Innovative Mobilitätslösungen: Eine selbstfahrende Elektrobuslinie, die im Rundverkehr die wichtigsten Plätze innerhalb Bleckedes verbindet (z.B. Bahnhof, Rathaus, Supermärkte, Friedhof, Hafen, Parkplatz Schützenplatz), ist eine zukunftsweisende Idee. Diese sollte regelmäßig auf ihre Wirksamkeit geprüft und bei Bedarf ausgeweitet werden. •Automatisierte Fahrplanauskunft: Die Fahrplanauskunft sollte automatisch die Buchung des RufMobils ermöglichen, um den Service noch nutzerfreundlicher zu gestalten. Zudem sollte die App die voraussichtliche Ankunfts- und Abfahrtszeit des RufMobils anzeigen, um die Planung für die Fahrgäste zu erleichtern.	Eine Taktverdichtung auf ein stündliches Angebot sowie kürzere Vorbestellzeiten von Bedarfsfahrten sind aus Kundensicht wünschenswert, können aber aus Kostengründen kurzfristig leider nicht umgesetzt werden. Autonom fahrende Elektrobusse eröffnen auch nach Einschätzung des Landkreises neue Perspektiven für die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV. Der Landkreis verfolgt daher sehr genau die Entwicklung in diesem Bereich. Zum jetzigen Zeitpunkt hält er jedoch die Einführung einer solchen Linie in Bleckede für nicht umsetzbar.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
320	532	Verband	Zus. Anm.	**Regionalbusverkehr Raum Bleckede** •Taktung und Fahrplanerweiterung: In den Hauptverkehrszeiten ist ein 30-Minuten-Takt zwischen Bleckede und Lüneburg notwendig. Die Verbindungen sollten durch Bus (5100) sowie die in Betrieb zu nehmende Bahnstrecke ergänzt werden. Es ist wichtig, den Fahrplan auch in den späten Abendstunden zu erweitern, z.B. mit Abfahrten ab Lüneburg um 20:40, 22:40, 0:40 Uhr sowie ab Bleckede um 21:40 und 23:40 Uhr. Diese Fahrplanerweiterung würde insbesondere jüngeren Menschen ermöglichen, kulturelle Veranstaltungen, Kino, Theater oder Treffen mit Freunden zu besuchen. •Verbindung nach Hitzacker: Die Buslinie über Walmsburg nach neu Darchau sollte nach Hitzacker verlängert werden, um eine bessere Anbindung zu erreichen. •Fahrplanoptimierung: Der Takt für Fahrten nach Dahlenburg sollte verbessert werden, um zuverlässigere und häufigere Verbindungen zu schaffen. •Anbindung nach Norden: Die Anbindung des Fähranlegers in Neu Bleckede an die Bahnlinie in Boizenburg oder Brahlstorf sollte priorisiert werden, um eine nahtlose Mobilität zu gewährleisten und den Anwohnern in Neu Bleckede und Amt Neuhaus attraktive Möglichkeiten zu bieten.	Da mit der Einführung kürzerer Taktzeiten - insbesondere in den Hauptverkehrszeiten - erhebliche Mehrkosten verbunden wären, strebt der Landkreis eine deutliche Angebotsausweitung auf der Linie 5100 aktuell nicht an. Allerdings wird ab dem 01.01.2026 das Fahrplanangebot am Abend um eine Stunde erweitert. Die letzte Fahrt von Bleckede nach Lüneburg findet dann um 20:48 statt, in Gegenrichtung fährt der Bus um 21.40 am ZOB Lüneburg ab. Für Fahrten zu späteren Zeitlagen sind bedarfsorientierte Angebote vorhanden, die weiter optimiert werden (vgl. Maßnahme 2). Für Permanentfahrten nach 21.00 / 22:00 Uhr sieht der Landkreis Lüneburg keinen Bedarf. Zwischen Bleckede und Neu Darchau verkehren die Linie 5110 (bisher 5101) sowie die Rufbuslinien 5153 und 5154 (bisher ebenfalls Linie 5101). Dort besteht mit der Linie 8000 des Landkreises Lüchow-Dannenberg Anschluss nach Hitzacker und teilweise weiter nach Dannenberg und Lüchow. Im Zuge des Projektes Verbesserung der touristischen Mobilität in der Biosphärenregion Elbe-Schaalsee (BioReNat) wurde empfohlen, diese Verbindung für touristische Bedarfe zu stärken und eine durchgehende Verbindung ohne Umstieg in Neu Darchau zu schaffen. Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Mit dem Nahverkehrsplan 2018-2023 wurde zwischen Dahlenburg und Bleckede die Linie 5335 eingerichtet, die montags bis samstags im Zweistundentakt verkehrt und zusätzlich über ein schulbezogenes Fahrtenpaar verfügt. Eine Evaluation dieser Linie im Jahr 2023 hat ergeben, dass diese von Fahrgästen kaum genutzt wird. Daher wurde die Linie 5335, mit Ausnahme des schulbezogenen Fahrtenpaares, von Permanent- auf Rufbusfahrten umgestellt. Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan wird die Linie 5335 die Liniennummer 5354 erhalten und auch sonn- und feiertags als Bedarfsverkehr verkehren. Für eine weitere Stärkung sieht der Landkreis Lüneburg aufgrund der 2023 vorgenommenen Evaluation keinen Bedarf. Mit der Rufbuslinie 5504 besteht bereits eine Anbindung zwischen Neu Bleckede und dem Bahnhof in Boizenburg. Eine Anbindung von Neu Bleckede zum Bahnhof in Brahlstorf besteht mit Umstieg in Neuhaus, ZOB mit den Linien 512 oder 5504 zwischen Neu Bleckede und Neuhaus und der Rufbuslinie 5505 zwischen Neuhaus und Brahlstorf. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als zuständige Straßenbaulastträgerin baut im dritten Quartal 2025 eine Haltestelle in Neu Bleckede am Fähranleger. Nach Fertigstellung der Haltestelle wird diese von den Linie 512 und 5504 angefahren werden, um den Fähranleger besser anzubinden und eine nahtlose Mobilität zu gewährleisten.	teilweise
321	532	Verband	Zus. Anm.	**Busbeschleunigung** •Die Reaktion der Ampelschaltung auf Busankünfte auf der bestehenden Busspur in der Dahlenburger Landstraße in Lüneburg muss eingerichtet werden, um Verzögerungen zu vermeiden. Zur Zeit gehen auf Grund der fehlenden Vorrangschaltung 2 bis 3 Minuten Fahrzeit verloren da die Busse mindestens an zwei Ampeln halten müssen. Durch die sehr kurzen Grünphasen für die Busse können häufig nicht alle Busse die Ampel passieren und müssen dann sehr lange auf die nächste Busgrünphase, die sehr kurz ist, warten. •Die Ampelvorrangschaltung an der Kreuzung Bleckeder Landstraße/Zufahrt Bahnhof ist eine sinnvolle Maßnahme nach erfolgtem Einmündungsumbau und der Straßensanierung um die Pünktlichkeit und Effizienz des Busverkehrs zu verbessern.	Alle Busse (Kleinbusse ausgenommen) der MOIN GmbH und der von ihrem beauftragten Subunternehmer werden mit Endgeräten für die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Lichtsignalanlage zur Busbeschleunigung ausgestattet. Der Landkreis spricht sich grundsätzlich für die Busbeschleunigung aus. Für die Umrüstung der Lichtsignalanlagen sind jedoch die Kommunen zuständig. Speziell für die Beschleunigung der Busverkehre in der Hansestadt Lüneburg mittels Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen wird eine zusätzliche Maßnahme in den NVP aufgenommen: "Busbeschleunigung im Stadtverkehr Der ÖPNV in Lüneburgs Stadtgebiet ist straßengebunden. Aus den Untersuchungen des Mobilitätsgutachtens für die Zukunft des ÖPNV im Landkreis Lüneburg geht hervor, dass es dabei häufig zu Verspätungen mit mehr als 5 Minuten kommt (Datenbasis 2023). Dies gilt insbesondere für die Haltestellen „Am Sande", „ZOB" und einer Anzahl weiterer Haltestellen zwischen dem Bahnhof und Adendorf. Um die Reisezeiten und die Fahrplanstabilität positiv beeinflussen zu können, ist eine passende Busbeschleunigung mit Hilfe von digitalen Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen (LSA) ein probates Mittel. Für die technische Umsetzung ist es notwendig, dass alle von der MOIN eingesetzten Linienbusse in der Lage sind, die bereits von der Hansestadt installierten LSA mit Bevorrechtigungsschaltung ansteuern zu können. Gleichzeitig muss eine Bewertung stattfinden, welche der vorhandenen LSA mit Bevorrechtigungsschaltung tatsächlich einen positiven Effekt auf die Zuverlässigkeit des ÖPNVs erzielen. Der positive Effekt könnte ausbleiben, wenn neben der LSA-Ansteuerung nicht auch noch eine bauliche Busbeschleunigung vorhanden sein sollte. In einem Pilotprojekt testen Feuerwehrfahrzeuge bis zum Frühjahr 2026 an ausgewählten Verkehrskreuzungen der Hansestadt, wie die Technik zur Ampelpriorisierung im Alltag funktioniert. Die Ergebnisse der Testphase sollen in die Bewertung zur Busbeschleunigung einfließen. Die Umsetzung von Busbeschleunigungen soll in enger Zusammenarbeit zwischen Hansestadt und Landkreis Lüneburg sowie der MOIN erfolgen."	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
322	532	Verband	Zus. Anm.	**ASM-Nachtverkehr** •Der hohe Preis des ASM-Nachtverkehrs erschwert eine breite Nutzung. Hier wäre eine Kostenreduktion oder eine stärkere Subventionierung wünschenswert. •Der Mangel an Abend-/Nachtverbindungen aus dem Landkreis nach Lüneburg ab 19:40 ist ein großes Problem, das die Mobilität insbesondere für Berufstätige, Studierende und Jugendliche einschränkt. Eine Ausweitung des Abend-/Nachtverkehrs ist dringend notwendig.	Das heutige ASM-Angebot, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, wird aktuell überarbeitet. Der Landkreis wird im Rahmen der Überarbeitung auch die Tarifgestaltung überprüfen und ggf. verändern. Grundsätzlich hält der Landkreis bei Bedarfsverkehren wie dem ASM oder On Demand-Verkehren jedoch an einem Komfortzuschlag fest, da diese Verkehre über besondere Qualitäten verfügen (z. B. Haustürbedienung), die der Linienverkehr nicht bietet. Ab dem 01.01.2026 wird das Fahrplanangebot auf den regionalen Hauptlinien am Abend um eine Stunde erweitert. Die letzte Fahrt in Richtung Lüneburg findet dann gegen 20:45 statt, in Gegenrichtung fahren die Busse gegen 21.40 am ZOB Lüneburg ab. Für Fahrten zu späteren Zeitlagen sind bedarfsorientierte Angebote vorhanden, die weiter optimiert werden (vgl. Maßnahme 2). Für Permanentfahrten nach 21.00 / 22:00 Uhr sieht der Landkreis Lüneburg keinen Bedarf.	teilweise
323	532	Verband	Zus. Anm.	**Digitalisierung** •Eine App, die Fahrpläne in Echtzeit anzeigt und die Fahrzeugpositionen korrekt darstellt, ist essenziell. Hier sollte auf eine stabile und zuverlässige Datenübertragung geachtet werden. •Die Möglichkeit, das RufMobil direkt in dieser App zu buchen, würde den Service erheblich verbessern. •Die Anzeige der voraussichtlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten des RufMobils ist für die Fahrgäste sehr hilfreich und sollte unbedingt umgesetzt werden.	Die Buchung des Rufmobils ist bereits heute über einen Deep Link aus der hvv App möglich. Weitere Features wie die Darstellung der aktuellen Fahrzeugposition auf einer Karte oder die Angabe der voraussichtlichen Ankunftszeit sind über die aktuelle hvv App nicht möglich. Der hvv plant allerdings eine Weiterentwicklung der Auskunfts-App, in der die genannten Funktionen perspektivisch integriert werden sollen.	nicht erforderlich
324	532	Verband	Zus. Anm.	**Information über ÖPNV** •Es fehlen übersichtliche und Aussagekräftige Informationen zu den unterschiedlichen Möglichkeiten der Personenbeförderung.In der Regel sind die Möglichkeiten sich im Landkreis mit dem ÖPNV zu bewegen nicht bekannt. Gerade ältere Mitbürger*innen benötigen ein gedrucktes Informationsblatt.	Der Landkreis und die MOIN werden zusammen im kommenden Jahr das gesamte ÖPNV-Angebot intensiv über verschiedene Kanäle bewerben. Die Anregung zur Bereitstellung von gedruckten Fahrplänen ist grundsätzlich nachvollziehbar. Allerdings geht der Landkreis davon aus, dass es gerade durch die Neuausrichtung des Verkehrsangebotes im ersten Halbjahr 2026 kurzfristig zu nachträglichen Fahrplanoptimierungen kommen wird. Gedruckte Fahrpläne wären damit sehr schnell veraltet. Vor diesem Hintergrund setzen Landkreis und MOIN auf die tagesaktuelle Information vor allem über digitale Kanäle und Pressemitteilungen.	teilweise
325	532	Verband	Zus. Anm.	**Besseres Linienangebot in Amt Neuhaus** •Rufbus als Ringlinie für bessere Erreichbarkeit: Die Linie 505 sollte zu einer Ringlinie umgestaltet werden – mit zwei Ästen (über Bundesstraße und Elbstraße), die sich im Ort Neuhaus treffen. Das verbessert die Erreichbarkeit vieler Ortsteile. •Neue Verbindung nach Lübtheen: Das für viele Bürger in Neuhaus wichtige Grundzentrum Lübtheen (inkl. Bahnhof Pritzier) sollte per Rufbus erreichbar werden – etwa für Arztbesuche oder Besorgungen.	Der Landkreis nimmt die Aussage zur Kenntnis. Eine Linie 505 in der Gemeinde Amt Neuhaus ist dem Landkreis nicht bekannt. Mit der Linie 513 besteht bereits eine Rufbusverbindung zwischen Neuhaus und Lübtheen, damit das dort vorhandene grundzentrale Angebot von Menschen aus der Gemeinde Amt Neuhaus genutzt werden kann. Eine Auswertung der Buchungszahlen im Jahr 2024 hat ergeben, dass die Verbindung vergleichsweise wenig genutzt wird. Eine Anbindung aus der Gemeinde Amt Neuhaus an den SPNV besteht zu den Halten in Boizenburg und Brahlstorf, die ebenfalls von der Linie RE 1 bedient werden, mit den Rufbuslinien 5504 und 5505. Eine weitere Anbindung an den RE 1 in Pritzier ist daher aus Sicht des Landkreises Lüneburg nicht erforderlich.	bereits enthalten
326	532	Verband	Zus. Anm.	**Tarifoptimierungen** •Deutschlandticket soll gelten: Wer bereits ein Deutschlandticket besitzt, sollte den Rufbus nutzen können – ohne zusätzliche Zuzahlung. •Fähren kostenlos nutzen: Die Elbfähren in Bleckede, Darchau und Hitzacker sollten für die Personenbeförderung mit dem Deutschlandticket kostenfrei nutzbar sein – das stärkt die Verbindung zum westlichen Kreisgebiet.	Der Rufbus ist bereits heute zum regulären hvv Tarif nutzbar. Besitzt ein Fahrgast das Deutschlandticket (welches Bestandteil des hvv Tarifs ist), so kann er den Rufbus ohne Zuzahlung nutzen. Der Landkreis Lüneburg ist zuständig für die Elbfähre in Bleckede. Die MOIN Mobilitätsinfrastruktur und -betriebs GmbH Landkreis Lüneburg beschafft derzeit ein neues Fährschiff für die Fährverbindung in Bleckede. Mit Fertigstellung der Elbfähre wird die MOIN mit dem Betrieb der Fähre betraut. Eine Anpassung der Tarife und Tarifanerkennung erfolgt in Absprache mit der MOIN. Derzeit ist die Anerkennung des Deutschlandtickets nicht vorgesehen. Für die Fähren in Darchau - Neu Darchau und Hitzacker - Bitter besteht keine Zuständigkeit des Landkreises Lüneburg.	nicht erforderlich
327	532	Verband	Zus. Anm.	**Bessere Einbindung in benachbarte Landkreise** •Verbindung nach Dannenberg und Salzwedel: Der Landkreis sollte prüfen, ob das WendlandMobil des Nachbarlandkreises Lüchow-Dannenberg auch Teile von Amt Neuhaus ansteuern kann. Diese Verbindung würde als Zubringer zu den Bahnhöfen Dannenberg und Salzwedel dienen – besonders wichtig für die östlichen Ortsteile. •Taktung verbessern: Sollte das WendlandMobil nicht ausgeweitet werden können, sollten zumindest die Fahrzeiten der Rufbuslinie 505 besser mit dem WendlandMobil Angebot in Dömitz abgestimmt werden.	Eine Überplanung und Erweiterung des Rufbusangebotes im Amt Neuhaus, einschließlich kreisüberschreitender Verbindungen wird als zusätzliche Maßnahme 1.7 (Sektor Amt Neuhaus) mit in den NVP aufgenommen. Das ÖPNV-Taxi "Wendland OnDemand" der Mobilitätsmarke WendlandMobil verbindet den Landkreis Lüchow Dannenberg mit Dömitz. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg ist der Aufgabenträger für "Wendland OnDemand". Hierbei handelt es sich nicht um einen Linienverkehr, sondern um eine Bedienform, die vom Fahrgast flexibel gebucht werden kann. Der Fahrgast kann sie so auch eigenständig auf die Fahrten der Rufbuslinie 505 abstimmen. Ob ein zusätzlicher Haltepunkt für das ÖPNV-Taxi "Wendland OnDemand" im Amt Neuhaus eingerichtet werden sollte, obliegt der Entscheidung des Landkreises Lüchow-Dannenberg.	nicht erforderlich
328	532	Verband	Zus. Anm.	**Zuverlässigkeit beim Rufbussystem der VLP durchsetzen!** Das Rufbussystem in Durchführung durch die VLP funktioniert nach wie vor nicht reibungslos. Wir fordern mehr Transparenz hinsichtlich der tatsächlichen Situation – auch als Handhabe für eine bessere Steuerbarkeit des Angebots durch den Landkreis Lüneburg. •Zuverlässigkeit durchsetzen: Bei wiederholten Fahrtausfällen oder Angebotsstreichungen durch die VLP braucht es Konsequenzen – etwa Vertragsstrafen oder verpflichtende Ersatzbeförderung, beispielsweise per Taxi. •Transparenz schaffen: Bürgerinnen und Bürger sollten die Möglichkeit haben, Fahrt-Ausfälle zu melden. So lassen sich Ausmaß und finanzielle Schäden für unseren Landkreis dokumentieren. •App nutzerfreundlich gestalten: Der Buchungsprozess in der VLP-App ist kompliziert. Wenn eine Fahrt nicht durchgeführt wird, muss eine Alternative angezeigt und angeboten werden. •Mehr Kontrolle durch den Landkreis: Die Buchung des Rufbusangebots für Amt Neuhaus soll künftig auch über die Systeme der KVG erfolgen können. So behält der Kreis die Kontrolle und einen transparenten Überblick.	Für das Teilnetz 4 bestehen Überlegungen, auch dort die allgemeine Vorschrift aufzuheben und die MOIN GmbH mit der Durchführung des ÖPNV zu betreuen. Die gewünschte Kontrolle sowie die Buchung über eine einheitliche Plattform wird damit gewährleistet sein. Ab dem Zeitpunkt der Übernahme der ÖPNV-Angebote (Linienverkehr und Bedarfsverkehr) im Amt Neuhaus durch die MOIN wird eine andere Buchungs-App zum Einsatz kommen, die benutzerfreundlicher sein wird. Eine Sanktionierung des Verkehrsunternehmens bei abgelehnten Fahrtwünschen wird vom Landkreis jedoch nicht unterstützt.	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
344	538	Bürger:in	Zus. Anm.	Der Landkreis hatte in der Vergangenheit das ASM unterstützt: Hier hatten die Bürger und Bürgerinnen die Möglichkeit auch spätabends, wenn keine Busse mehr fuhren, mit dem ASM wohlbehalten (Sicherheit) und für die Menschen aus dem Landkreis bezahlbar, nach Hause zu kommen. Der Service, der auch von dem Landkreis mit dem Argument 'sicher bis vor die Haustür' (an manchen Haltestellen immer noch zu lesen), beworben wurde, wurde von mir sehr häufig genutzt. (Mein Fußweg von der Haltestelle Lüdershausen nach Hause beträgt einen Kilometer, ohne Straßenbeleuchtung, die nach 23 Uhr abgestellt ist). Ich habe mein Auto aufgegeben und nutze auch dadurch hauptsächlich die öffentlichen Verkehrsmittel. Mir wäre daher wichtig, dass dieser Service, der am Anfang des Jahres, auch ohne Mitwissen des Landkreises, wie mir ein Mitarbeiter mitteilte, beibehalten bleibt. Einen angemessenen Beitrag würde ich dafür auch gerne leisten. Mir war unverständlich, dass in all den Jahren, trotz Preiserhöhung sämtlicher Energiekosten, die Preise im ASM nie angehoben wurden.	Das heutige ASM-Angebot, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, wird aktuell überarbeitet. Es soll in jedem Fall auch in Zukunft beibehalten werden.	nicht erforderlich
351	544	Bürger:in	Zus. Anm.	Eine regelmäßige Busverbindung von Lüneburg über Winsen nach Hamburg-Harburg als Ergänzung für die sehr unverlässliche Zugverbindungen durch das Metronom. Diese Zugstrecke Hamburg -Lüneburg sollte perspektivisch zu einer S-Bahn analog Hamburg Stade aufgewertet werden.	Trotz der bekannten Probleme auf der KBS 110 spricht sich der Landkreis gegen eine parallel zur Schiene verkehrende Buslinie aus. Bei Störungen im SPNV kann eine Buslinie nicht ansatzweise die Beförderungskapazitäten bieten, die in diesem Fall erforderlich wären. Zudem wären mit einer solchen Linie hohe Kosten verbunden. Eine Verlängerung der S-Bahn bis Tostedt und Lüneburg ist vor einigen Jahren bereits geprüft worden. Im Ergebnis ist das Konzept aufgrund der begrenzten Trassenkapazitäten auf den KBS 110 und 120 sowie den geringeren Beförderungskapazitäten einer S-Bahn nicht weiter verfolgt worden.	nein
352	544	Bürger:in	Zus. Anm.	Eine regelmäßige Busverbindung von Lüneburg über Reppenstedt, Kirchgellersen, Westergellersen, Vierhöfen, Bahlburg, Pattensen, Scharmbeck, nach Winsen. Diese verbesserte Anbindung an den Regionalverkehr könnte auch über eine stündliche Bedienung der aktuellen noch Schulbuslinie 4410 mit der Verlängerung von Putensen nach Amelinghausen erfolgen. Dies wäre dann eine Zubringerbuslinie im Sinne des Deutschlandtaktes der Deutschen Bahn an den R3 in Winsen und an die wahrscheinlich in Kürze aktivierte Bahnstrecke Lüneburg- Amelinghausen-Soltau.	Der Vorschlag wird nicht aufgegriffen. Auf dem Lüneburger Linienabschnitt verkehrt heute bereits die regionale Hauptlinie 5200, eine Verlängerung dieser Linie über Bahlburg und Pattensen nach Winsen (L.) bringt für den Landkreis Lüneburg keine nennenswerten Vorteile.	nein
353	544	Bürger:in	Zus. Anm.	Eine wünschenswerte halbstündige Verbindung von im Bereich Lüneburg nach Salzhausen, dem zentralen Standort für viele Einkaufsmärkte des täglichen Bedarfs. Ohne diese verbesserten Verbindungen sind die Bürger weiter auf die Benutzung des eigenen Autos angewiesen, wenn die überhaupt vorhanden ist. Diese Verbesserung leitet sich auch den Sonderlinienverkehren nach 43 PBefG ab. Diese müssen regelmäßige Beförderungen für den Besuch von Märkten (Marktfahrten) und auch Theaterbesuche ermöglichen (siehe S.51 Konzept). Diese Verbesserung sollte auch in den Abendstunden nach 21 Uhr ausgeweitet werden, damit die kulturelle Teilhabe zu mindestens in Lüneburg mit planbaren Fahrten des ÖPNV möglich ist, wenn nicht sogar Besuch der innenstadtnahen Theater in Hamburg möglich wäre bei Abfahrten in Lüneburg nach 21 Uhr. Diese Verbesserung in den Abendstunden ist auch im Konzept auf S.92 angedacht, weil die Anbindung an den RE3 fehlt.	Der Landkreis Lüneburg sieht für die regionalen Hauptlinien wie die Linie 5200 montags bis Samstagnachmittag einen 1h-Takt vor, am Samstagnachmittag sowie sonntags einen 2h-Takt. Da mit der Einführung kürzerer Taktzeiten - insbesondere in den Hauptverkehrszeiten - erhebliche Mehrkosten verbunden wären, strebt der Landkreis eine deutliche Angebotsausweitung auf der Linie 5200 aktuell nicht an. Allerdings verkehren die Busse am Abend eine Stunde länger: Die letzte Fahrt ab Lüneburg, ZOB startet an allen Wochentagen zukünftig gegen 21.40. Für Fahrten zu späteren Zeitlagen sind bedarfsorientierte Angebote vorhanden, die weiter optimiert werden (vgl. Maßnahme 2). Für Permanentfahrten nach 22:00 Uhr sieht der Landkreis Lüneburg keinen Bedarf.	teilweise
354	544	Bürger:in	Zus. Anm.	Die teilweise Möglichkeit des Anruf-Sammel-Mobils ist durch seine Sonderkonditionen mit Mehrkosten zu der Nutzung einer HVV-Abokarte bzw. des Deutschlandticket verbunden. Diese macht bei weiteren Distanzen von Lüneburg diese zu keiner attraktiven Alternative zu der Nutzung des eigenen Autos.	Sofern es sich um bedarfsorientierte Angebote wie On Demand-Verkehre oder das ASM handelt, hält der Landkreis an einem Komfortzuschlag fest, da diese Verkehre über besondere Qualitäten verfügen (z. B. Haustürbedienung), die der Linienverkehr nicht bietet.	nein
355	544	Bürger:in	Zus. Anm.	Die kleinste Verbesserung auf der Strecke Lüneburg nach Salzhausen bzw. Hanstedt würden regelmäßige Abfahrten immer zur gleichen Uhrzeit beinhalten und nicht wie aktuell viermal am Tag in den Abfahrzeiten zuspringen und teilweise den Abstand zwischen den Abfahrten auf mehr als 1 Stunde auszuweiten. Dies würde dann das Kriterium von einem stündlichen Takt auf Regionallinien mit planbaren Fahrzeiten gewährleisten.	Der Fahrplan der Linie 5200 befindet sich noch in der Endabstimmung. Wahrscheinlich wird der Vorschlag aufgegriffen, so dass die Linie in beiden Richtungen ganztägig im klaren Takt verkehren wird.	nicht erforderlich
356	544	Bürger:in	Zus. Anm.	Eine Verbesserung mit regelmäßigen und verlässlichen Busverbindungen ist insbesondere für die Gemeinde Westergellersen erforderlich, weil hier starke Bevölkerungsgewinne zu verzeichnen waren und es wird davon ausgegangen, dass dies in der Samtgemeinde Gellersen weiterhin so exponentiell anhält (siehe S.32 Nahverkehrsplan Landkreis Lüneburg 2026 – 2030).	Der Landkreis Lüneburg sieht für die regionalen Hauptlinien wie die Linie 5200 montags bis Samstagmittag einen 1h-Takt vor, am Samstagnachmittag sowie sonntags einen 2h-Takt. Da mit der Einführung kürzerer Taktzeiten - insbesondere in den Hauptverkehrszeiten - erhebliche Mehrkosten verbunden wären, strebt der Landkreis eine deutliche Angebotsausweitung auf der Linie 5200 aktuell nicht an. Allerdings verkehren die Busse am Abend eine Stunde länger: Die letzte Fahrt ab Lüneburg, ZOB startet an allen Wochentagen zukünftig gegen 21.40. Für Fahrten zu späteren Zeitlagen sind bedarfsorientierte Angebote vorhanden, die weiter optimiert werden (vgl. Maßnahme 2). Für Permanentfahrten nach 22:00 Uhr sieht der Landkreis Lüneburg keinen Bedarf.	nein
357	545	Bürger:in	Zus. Anm.	Haltestellenausstattung ÖPNV: Die Ausstattung mit sicheren Fahrradabstellplätzen sollte nach Kategorien der Haltestellen (z.B. wichtige Haltestelle - überdachte Fahrrad-/E-Bike Abstellanlage mit ausreichenden Plätzen, Standardhaltestelle – einfache Abstellanlage) erfolgen. Eine Fahrradmitnahme (vorzugsweise kostenfrei) im ÖPNV fehlt leider gänzlich im NVP.	Der Landkreis unterstützt die Einrichtung von Mobilitätstationen (Maßnahme 11), die u. a. über B&R-Anlagen verfügen werden. Dabei sollen zunächst vorrangig solche Haltestellen mit Mobilitätsstationen ausgestattet werden, die über ein hohes Fahrgastaufkommen verfügen und / oder die Funktion einer wichtigen Umstiegshaltestelle haben. Weitere Empfehlungen zu Fahrradabstellanlagen enthalten das Radverkehrskonzept des Landkreises sowie die Radverkehrsstrategie der Hansestadt Lüneburg. Der Landkreis lehnt aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse in den Bussen eine Mitnahme von mehr als zwei normalen Fahrrädern ab. Eine Mitnahme der noch größeren Lastenräder oder von Fahrrädern mit Anhänger wird grundsätzlich ausgeschlossen. Fahrradträger am Heck der Fahrzeuge werden ebenfalls abgelehnt, da das Auf- und Abladen zeitaufwändig wäre und die korrekte Befestigung der Fahrräder nicht gewährleistet werden könnte.	teilweise
359	547	Bürger:in	Zus. Anm.	Der weitere Ausbau der Rufbusse ist für mich sinnlos, weil er mir nicht die nötige Flexibilität im Alltag gibt, wenn es beruflich mal wieder länger dauert, dann kann ich nicht 24Std vorher Kontakt aufnehmen. Für mich persönlich sind die Rufbusstrecken nicht nutzbar.	Der Landkreis Lüneburg nimmt die Aussage zur Kenntnis. Rufbusfahrten müssen derzeit bei der KVG eine Stunde vor der gewünschten Abfahrt gebucht werden, bei der VLP ebenfalls eine Stunde vor der gewünschten Abfahrt. Diese Buchungsfrist wird von der MOIN GmbH beibehalten werden. Die Aussage, dass 24 Stunden vorher Kontakt aufgenommen werden müsse, ist daher falsch.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
360	549	Bürger:in	Zus. Anm.	Die Anbindung aus dem Dörfern im Landkreis Richtung Lüneburg muss gewährleistet werden. Als Beispiel: Die erste Busverbindung morgens von Bleckede nach Lüneburg, kann aus den umliegenden Dörfern nur mit Fahrrad oder Auto erreicht werden. Ein Zubringerbus fährt erst später. Um die Fahrgastzahlen zu erhöhen und die Menschen zum Umstieg von Auto auf Bus zu motivieren, muss erst das Angebot mit regelmäßigen und verlässlichen Busverbindungen oder auch Bahn, da sein. Und das Angebot muss langfristig vorhanden sein, keine kurzfristigen Angebote oder Testphasen. Pendler sind gezwungen den Umstieg entsprechend zu planen.	Der Hinweis wird bei der Optimierung des Rufmobils (Maßnahme 1) mit aufgenommen. Auch die ersten Busverbindungen am Morgen in Richtung Lüneburg sollen über passende Rufmobil-Verbindungen erreichbar sein. Eine entsprechende Ergänzung wird in der Einleitung der Maßnahme 1 vorgenommen.	ja
361	549	Bürger:in	Zus. Anm.	Die Bauart der Busse sollte überdacht werden. Kinderwagen, Rollator sollten mehr berücksichtigt werden, entsprechend auch die Zustiegsmöglichkeit. Kleinbus als Rufmobil gut und schön, aber für vorgenannten Personenkreis unzweckmäßig.	Alle Neufahrzeuge der MOIN GmbH werden mit zwei Mehrzweckflächen ausgestattet, sodass mindestens zwei Rollstuhlfahrerinnen bzw. Rollstuhlfahrer mitgenommen werden können. Bei den Omnibussen der Subunternehmer wird es mindestens eine Mehrzweckfläche, sodass mindestens 1 Rollstuhlfahrer:in mitgenommen werden kann.	nein
371	A3	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Die Bushaltestelle am "Reinstorfer Kreuz" ist, solange kein Radweg an der K16 zwischen Reinstorf und dem "Reinstorfer Kreuz" vorhanden ist, in den Bereich an der Einmündung der Straße "Lerchental" zur K16 zu verlegen. Die Befahrung der K16 ist aufgrund des fehlenden Radweges für Radfahrer und Fußgänger gefährlich.	Der Landkreis Lüneburg nimmt die Ausführungen zur Kenntnis. Zuständig für die Haltestelle Reinstorfer Kreuz ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als Straßenbaulastträgerin, die eine Verlegung der Haltestelle vornehmen müsste. Der Landkreis Lüneburg begrüßt die Forderung nach sicheren Zuwegungen für Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrenden zu den Bushaltestellen.	nicht möglich
372	A3	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	An den Schnellbushaltestellen, wie "Sülbeck an den Eichen" und "Reinstorfer Kreuz", sollten "Park+Ride" Plätze eingerichtet werden.	Die Schaffung von P&R-Anlagen an Haltestellen kann aus Sicht des Landkreises dazu beitragen, die Nutzung von Bus und Bahn zu fördern. Die Zuständigkeit für den Bau entsprechender Anlagen liegt bei den jeweiligen Kommunen.	nicht möglich
373	A3	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Der Schülerverkehr zum Gymnasium Schamebeck ist für alle Schüler aus der Samtgemeinde Ostheide durch "Direktverbindungen" zu verbessern.	Der Landkreis Lüneburg wird als Träger der Schülerbeförderung bei Umsetzung der Maßnahme 3.3 (Überplanung der Linien 5361 und 5362) die Einrichtung einer Direktverbindung zwischen der Samtgemeinde Ostheide und dem Schulzentrum Scharnebeck prüfen. Hierbei sind die Belange der Entwicklung der Schullandschaft im Landkreis Lüneburg zu berücksichtigen.	bereits enthalten
374	A3	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Der Schülerverkehr für die Schüler aus Holzen und Reinstorf ist an die Unterrichtszeiten der Schulen in Lüneburg anzupassen. Gerade in den Morgenstunden kommt es bei der frühen Abfahrtszeit (z.B. 6:59 Holzen Op dan Brink) zu längeren Wartezeiten für die Schüler in den Schulen. Eine zusätzliche Verbindung mit Abfahrt zwischen 7:15 und 7:30 an den Gemeindebushaltestellen und Ankunft gegen 8:00 Uhr am ZOB (über Hagen-Schule, Johanneum) wäre angemessen.	Der Landkreis Lüneburg plant im Zuge der Maßnahme 3.3 eine Überplanung der Linie 5362, die die Schülerbeförderung aus Holzen und Reinstorf sicherstellt. Die maximal zulässigen Wartezeiten zwischen Ankunft des Busses und Beginn des Unterrichts sind in der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg definiert und betragen für weiterführende Schulen höchstens 45 Minuten. Diese Vorgaben werden bei einer Überplanung der Schülerbeförderung berücksichtigt.	bereits enthalten
375	A3	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Die Wartezeiten der Anschlussbusse (insbesondere betroffen Haltestelle "Barendorf Schule") sollten so angepasst werden, dass diese bei Verspätungen des Busses noch erreicht werden.	Im Rahmen der Maßnahme 3 (Optimierung Schulverkehr) wird der Hinweis mit berücksichtigt.	nicht erforderlich
376	A4	Verband	Zus. Anm.	Der ÖPNV ist im Landkreis Lüneburg wesentlich zu verbessern. Neben den neu zu schaffenden und zu verbessernden Schienenverbindungen ist vor allem auch der Busverkehr systematisch zu optimieren. Dazu gehört eine Taktverdichtung, eine Überarbeitung der Linien, die Anbindung aller Orte, Ortsteile und Stadtteile ab einer gewissen Größe (siehe Modell der Schweizer Kantone Zürich und Bern) sowie die Zurverfügungstellung von ÖPNV-Angeboten zu jeder Tages- und Nachtzeit durch Nutzung unterschiedlicher Formen des öffentlichen Personenverkehrs. Ziel sollte die Umsetzung einer Mobilitätsgarantie sein: jede*r sollte zu jeder Zeit an jedem Ort ohne eigenen Pkw mobil sein können. Ein gut ausgebauter ÖPNV mit einer Vielzahl angepasster Bedienformen ist zentral zur Einlösung dieses zu verabschiedenden Versprechens. Die verschiedenen Formen des öffentlichen Verkehrs sollten dabei möglichst passgenau und entsprechend des jeweiligen Anwendungsfalls greifen, möglichst ohne Mehraufwand auf der Seite der Nutzenden des ÖPNV zu erzeugen.	Der Landkreis strebt einen Ausbau des ÖPNV-Angebotes an. Dazu sind im NVP eine Reihe von Maßnahmen aufgeführt worden. Ein "Rund-um-die-Uhr-Angebot" wird jedoch in den kommenden Jahren nicht angestrebt, da in den Nachtstunden aufgrund der sehr geringen Nachfrage kein angemessenes Kosten-Nutzen-Verhältnis vorliegt.	teilweise
377	A4	Verband	Zus. Anm.	Dabei ist eine Vereinheitlichung auf Seiten der ÖPNV-Nutzenden anzustreben: um mich im Landkreis Lüneburg auch zu Randzeiten und an abgelegeneren Orten mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortzubewegen, sollte ich bestenfalls nicht wissen müssen, was ein Anrufsammelmobil (ASM) oder ein RufMobil ist, sondern sollte lediglich angeben müssen, wann und wo ich fortbewegt werden will und eine für mich gute Variante vorgeschlagen bekommen. Dafür muss das aktuelle Angebot des ÖPNV im Landkreis Lüneburg grundlegend überarbeitet werden, um sich dem Ziel einer Mobilitätsgarantie anzunähern.	Eine Optimierung des gesamten ÖPNV-Angebotes im beschriebenen Sinne wird vom Landkreis unterstützt.	bereits enthalten
378	A4	Verband	Zus. Anm.	On-Demand-Verkehr kann dabei keine Massenverkehrsmittel – also große Busse, Straßenbahnen und Schienenpersonennahverkehr – ersetzen, sondern lediglich ergänzen.	Diese Auffassung wird vom Landkreis geteilt. Daher ist die Einführung von On-Demand-Angeboten auch nur in Räumen oder zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage vorgesehen.	bereits enthalten
379	A4	Verband	Zus. Anm.	Der Anspruch des ÖPNV muss weit über den aktuellen hinaus gehen. ÖPNV muss als Rückgrat der Mobilität verstanden und entsprechend ausgebaut werden. Eine Vervielfachung der aktuellen Passagierzahlen sollte angestrebt, die Infrastruktur entsprechend ausgebaut und der Fuhrpark entsprechend erweitert werden. Der Modal Split-Anteil des ÖPNV muss wesentlich erhöht werden. Es reicht daher nicht, die Zahl, die Größe und die Taktung des ÖPNV auf aktuell bestehende Bedarfe anzupassen, sondern im Sinne eines Verkehrsmittelmixes mit Pull-Faktor sollte es ein wirklich gutes, komfortables, schnelles, sicheres, verlässliches und barrierefreies Angebot des ÖPNV geben. Um eine Verkehrswende zu erreichen, ist ein starker Modal Shift weg vom motorisierten Individualverkehr notwendig.	Im neuen NVP sind eine Reihe von Maßnahmen verankert, die dazu beitragen sollen, das vom VCD genannte Ziel zu erreichen.	bereits enthalten
380	A4	Verband	Zus. Anm.	Der öffentliche Personenverkehr erfüllt direkt Bedürfnisse nach Mobilität und damit auch der Teilhabe an der Gesellschaft. Er sollte für die Nutzenden kostenfrei werden, eine Finanzierung sollte also indirekt über Steuereinnahmen erfolgen. Das 9€-Ticket und das Deutschlandticket waren und sind gute erste Schritte in diese Richtung. Eine weitere Verteuerung des Deutschlandtickets ist kontraproduktiv für die beschriebenen Ziele. Menschen ohne oder mit geringem Einkommen muss ein Sozialticket zur Verfügung gestellt werden. Wenn das weiterhin nicht auf Bundes- oder Niedersachsenebene erfolgt, so muss der Landkreis Lüneburg das Sozialticket finanzieren, wie es auch andere Landkreise machen. Nur so kann die mobilitätsbedürftige Teilhabe auch von Menschen mit geringem oder ohne Einkommen sichergestellt werden.	Auf eine grundsätzliche Änderung der ÖPNV-Finanzierung hat der Landkreis Lüneburg nur äußerst geringe Einflussmöglichkeiten, da hierfür die Unterstützung von Bund und Land erforderlich wäre. Ebenso hat der Landkreis begrenzte Möglichkeiten, neue Tarifangebote einzuführen, da hierfür die Zustimmung des hvv erforderlich wäre. Eine weitere Absenkung der Tarife und / oder die Einführung eines Sozialtickets unterstützt der Landkreis nur dann, wenn die damit verbundenen Mindereinnahmen vom Land Niedersachsen ausgeglichen werden.	teilweise
381	A4	Verband	Zus. Anm.	Für die Nutzung von On-Demand-Verkehr sollte es keine Zuzahlung durch die Nutzenden geben.	Sofern es sich um bedarfsorientierte Angebote wie On Demand-Verkehre oder das ASM handelt, hält der Landkreis an einem Komfortzuschlag fest, da diese Verkehre über besondere Qualitäten verfügen (z. B. Haustürbedienung), die der Linienverkehr nicht bietet.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
382	A4	Verband	Zus. Anm.	Mittels einer die ganzen ÖPNV-Angebote mindestens des Landkreises umfassenden App (besser HVV oder ganz Deutschland) soll es möglich sein, dass am Ende des Monats eine Abrechnung auf Grundlage des günstigsten Tarifs (inkl. Deutschlandticket) erfolgt. Sollten dafür grundlegende Änderungen z. B. in der Konzeptionierung des Deutschlandtickets notwendig sein, so soll sich der Landkreis Lüneburg für diese Änderungen einsetzen. So ist es z. B. sinnvoll, das Deutschlandticket nicht nur als Abo, sondern auch als Fahrschein, z. B. am Automaten, kaufen zu können.	Die Zuständigkeit für die Weiterentwicklung des hvv Tarifs liegt beim hvv und seinen Gesellschaftern. Eine Best-Price-Abrechnung ist aktuell nicht geplant. Stattdessen wird - analog zum Ansatz bei Zeitkarten - der Bartarif neu konzipiert. Die Tarifgestaltung bei Einzelkarten soll übersichtlicher und nachvollziehbarer werden, u. a. durch eine deutliche Reduzierung der Anzahl unterschiedlicher Tarife und eine Vereinfachung bei der Tarifbemessung. Eine deutliche Absenkung des Tarifniveaus bei Einzelkarten in Gänze ist dagegen nicht das Ziel der Neugestaltung.	nein
383	A4	Verband	Zus. Anm.	Auch Menschen ohne Konto sollen weiterhin, z. B. mittels Bargeld, den ÖPNV nutzen können.	In den Bussen der MOIN wird weiterhin der Kauf von Fahrscheinen, einschließlich Barzahlung, möglich sein.	nicht erforderlich
384	A4	Verband	Zus. Anm.	Es hat die schnellst mögliche und damit wesentlich beschleunigte Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNV im Landkreis Lüneburg zu erfolgen. Wie im Entwurf beschrieben, musste die vollständige Barrierefreiheit bereits bis zum 1.1.2022 umgesetzt worden sein laut Personenbeförderungsgesetz. Die Benennung und Begründung der konkreten Ausnahmen von dieser Regel, wie gesetzlich gefordert, ist – soweit wir das gesehen haben – noch nicht im Entwurf erfolgt und muss nachgeholt werden.	Der Landkreis unterstützt die Forderung nach Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV. Im Bereich der Fahrzeuge hat er über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag mit der MOIN entsprechende Vorgaben gemacht. Der barrierefreie Umbau von Haltestellen liegt jedoch in der Regel nicht in seinem Zuständigkeitsbereich. Hier sind die jeweiligen Straßenbaulastträger (häufig die Kommunen) gefordert. Die Benennung von Ausnahmen wird unter Federführung des Landkreises erfolgen. Die Ergebnisse werden jedoch nicht im NVP, sondern separat dokumentiert.	teilweise
385	A4	Verband	Zus. Anm.	Es soll Aufwandsentschädigungen für Zuarbeit in Sachen Barrierefreiheit an beteiligte Institutionen wie dem Behindertenbeirat und dem Blinden- und Sehbehindertenverband geben. Diese leisten sehr viel ehrenamtliche Arbeit, die eigentlich Sache der Verwaltung wäre.	Die Zuständigkeit liegt bei den jeweiligen Straßenbaulastträgern und nur bei den kreieigenen Straßen beim Landkreis Lüneburg. Eine Aufwandentschädigung ist derzeit nicht vorgesehen.	nein
386	A4	Verband	Zus. Anm.	In alle Fahrzeuge sollen Menschen mit Rollstuhl ohne fremde Hilfe einsteigen können.	Die MOIN wird ab 2026 ausschließlich Solo- und Gelenkbusse in Niederflur- oder LowEntry-Bauweise einsetzen, die an der zweiten Tür über eine Klapprampe verfügen werden. Damit wird der Zugang zu den Fahrzeugen für Menschen im Rollstuhl sichergestellt sein. Für die Betätigung der Klapprampe wird allerdings die Hilfe einer weiteren Person erforderlich sein. Gleiches gilt sinngemäß für die Mitnahme von Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer in kleineren Fahrzeugtypen.	teilweise
387	A4	Verband	Zus. Anm.	Spezifische Anforderungen an den Transport, z. B. als Rollstuhlfahrer*in, sollen nicht eine Reihe von Absprachen erfordern, sondern direkt mit Buchung mitgebucht werden können. Die Koordination auf der gesamten Wegekette hat nicht durch den Fahrgast, sondern durch die Beförderungsgesellschaften zu erfolgen – das gilt auch für den Fall von Verspätungen, Ersatzverkehren und Umleitungen.	Dies ist leider derzeit noch nicht möglich. Der Landkreis wird den Wunsch an den hvv weiterleiten und darum bitten, dass diese Funktion bei einer Weiterentwicklung der App mit berücksichtigt wird.	nicht erforderlich
388	A4	Verband	Zus. Anm.	Auch Ersatzhaltestellen haben den Anforderungen der Barrierefreiheit zu genügen und müssen kurzfristig und auch übergangsweise entsprechend hergestellt werden.	Diese Forderung wäre in der Praxis nur unter unverhältnismäßig hohem baulichen und finanziellen Aufwand umsetzbar. Barrierefreie Ersatzhaltestellen sind daher nach Auffassung des Landkreises nur dann erforderlich, wenn es sich um sehr aufkommensstarke Haltestellen und langfristige Baumaßnahmen handelt.	nein
389	A4	Verband	Zus. Anm.	Umbauten im Sinne der Barrierefreiheit, die von den einzelnen Kommunen zu erbringen sind, sollen vom Landkreis angeleitet und begleitet werden, um diesen Prozess möglichst schnell und fehlerfrei voranzubringen.	Der Umbau von barrierefreien Haltestellen ist im Haltestellenkonzept der VNO Stade enthalten. Der Leitfaden wird regelmäßig angepasst und liegt den Gemeinden vor.	nein
390	A4	Verband	Zus. Anm.	Wir begrüßen die Einrichtung einer kommunalen Mobilitätsinfrastruktur- und Betriebsgesellschaft. Allerdings halten wir es für sinnvoller, bestehende Einrichtungen und Infrastrukturen zu kommunalisieren. Statt aufwendig neue Infrastrukturen für eigene Busse der kommunalen Tochtergesellschaft MOIN zu schaffen, sollte der Betrieb und damit auch der bestehende Busdepot der KVG kommunalisiert und die Mitarbeiter*innen des Betriebes in einen kommunalen Betrieb übernommen werden.	Die Gründung einer eigenen Mobilitätsinfrastruktur- und Betriebsgesellschaft ist in den politischen Gremien umfassend diskutiert und beraten worden. Im Ergebnis bieten sich damit für den Landkreis die besten Möglichkeiten, den ÖPNV optimal weiterzuentwickeln und ausbauen. Darüber hinaus wäre eine Kommunalisierung eines privaten Verkehrsunternehms, welches zum Netinera-Konzern gehört, nicht möglich gewesen.	nein
391	A4	Verband	Zus. Anm.	Über eine Kombination der verschiedenen Formen des ÖPNV soll ein Rund-um-die-Uhr-ÖPNV sichergestellt werden. Dabei ist zu beachten, dass gerade bei größeren Veranstaltungen wie Theater- oder Kinovorstellungen die Besucher*innen nicht alleine durch Kleinbusverkehr nach Hause gefahren werden können. Hier ist es wichtig, dass auch nach Theaterschluss noch ein Linienbus wichtige Orte im Landkreis anfährt, für den das Kulturangebot des Oberzentrums Lüneburg erreichbar sein soll.	Der Landkreis strebt einen Ausbau des ÖPNV-Angebotes an. Dazu sind im NVP eine Reihe von Maßnahmen aufgeführt worden. Ein "Rund-um-die-Uhr-Angebot" wird jedoch in den kommenden Jahren nicht angestrebt, da in den Nachtstunden aufgrund der sehr geringen Nachfrage kein angemessenes Kosten-Nutzen-Verhältnis vorliegt.	nein
392	A4	Verband	Zus. Anm.	Eine substantielle Verbesserung des ÖPNV in Lüneburg mit Anschluss an den Landkreis lässt sich nur durch eine Reaktivierung ehemals vorhandener Bahnlinien (Soltau, Bleckede, Buchholz) und Haltepunkte (Deutsch Evern, Grüner Jäger) erreichen sowie durch die Verhinderung des Abbaus von Haltepunkten (z. B. Wendisch Evern) und dem Zubau weiterer Linien und Haltepunkte. Bestehende Verbindungen sollten eine Taktverdichtung bekommen (z. B. Wendlandbahn).	Der Landkreis unterstützt die Bestrebungen des Landes zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken für den SPNV und setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten für eine Wiederinbetriebnahme von ehemaligen Bahnhöfen bzw. Haltepunkten ein (s. Maßnahme 19). Er unterstützt ebenfalls die Forderung nach einer Taktverdichtung auf der Wendlandbahn (s. Maßnahme 20).	bereits enthalten
393	A4	Verband	Zus. Anm.	Statt Geschwindigkeit und Haltestellenzahl gegeneinander auszuspielen, sollen Regionalexpresse (schnell, wenige Halte) und Regionalbahnen (langsam, viele Halte) verkehren. Hierfür soll sich der Landkreis einsetzen.	Der Landkreis unterstützt dieses Ziel.	bereits enthalten
394	A4	Verband	Zus. Anm.	In Lüneburg und Umland soll eine Straßenbahn (siehe Lünebahn-Konzept) eingerichtet werden. Dafür soll der Landkreis Lüneburg eine Machbarkeitsstudie in Auftrag geben.	Der Landkreis Lüneburg sieht die Einführung einer Straßenbahn nach dem Lünebahn-Konzept als nicht zielführend an, da ein Straßenbahnsystem nicht vom Landkreis als Aufgabenträger weder finanziell noch organisatorisch verantwortet werden könnte. In Niedersachsen verfügen die Städte Hannover und Braunschweig sowie die Gemeinde Lilienthal im Bremer Umland über Straßenbahnen. In allen drei Fällen liegt die Aufgabenträgerschaft nicht beim zuständigen Landkreis, sondern auf höherer Ebene.	nein
395	A4	Verband	Zus. Anm.	Der aktuelle NVP soll eine Evaluation des vorhergehenden NVP (2018-2023) beinhalten. Vorhergehende Überlegungen und Ansätze müssen überprüft und überdacht werden. So ist auch im aktuellen NVP die Evaluation der geplanten Maßnahmen bereits spezifisch festzulegen (Welche Ziele und Maßnahmen sollen wann erreicht werden, welche Zielwerte bestimmen die erfolgreiche Umsetzung?). Eine umfassende Fahrgastzählung, inklusive der gewählten Wege soll nicht erst ab 2026 erfolgen, sondern bereits 2025, um konkret Veränderungen durch die Neukonzeptionierung im aktuellen NVP messbar zu machen. Es soll auch eine umfassende Modal Split-Analyse Teil des NVP-Konzepts sein.	Eine Evaluation des 4. NVP ist indirekt durch das Mobilitätsgutachten erfolgt. Dieses hat auf Basis des Status Quos, der im 4. NVP festgeschrieben war, die Stärken und Schwächen des Angebotes untersucht und daraus Verbesserungsmaßnahmen abgeleitet. Diese sollen nun schrittweise, beginnend ab dem 01.01.2026, umgesetzt werden. Eine Evaluation der im neuen NVP enthaltenen Maßnahmen wird der Landkreis kontinuierlich vornehmen. Einen wichtigen Beitrag hierzu werden die automatischen Fahrgastzählungen leisten (s. Maßnahme 16).	bereits enthalten
396	A4	Verband	Zus. Anm.	Eine umfassende Fahrgastzählung, inklusive der gewählten Wege soll nicht erst ab 2026 erfolgen, sondern bereits 2025, um konkret Veränderungen durch die Neukonzeptionierung im aktuellen NVP messbar zu machen. Es soll auch eine umfassende Modal Split-Analyse Teil des NVP-Konzepts sein.	Die Durchführung von Fahrgastzählungen im aktuellen Jahr ist aufgrund der fehlenden technischen Infrastruktur nicht möglich. Eine Modal Split-Analyse ist aufgrund der damit verbundenen Kosten zunächst nicht geplant.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
397	A4	Verband	Zus. Anm.	Die Einrichtung eines Fahrgastbeirats wurde durch den VCD mit angestoßen und wird entsprechend von uns sehr positiv gesehen. Wichtig ist, dass die Beteiligung des Fahrgastbeirats auf Augenhöhe stattfindet und Anregungen des Gremiums tatsächlich umgesetzt werden.	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung des Fahrgastbeirates (Maßnahme 17).	bereits enthalten
398	A4	Verband	Zus. Anm.	Die Einrichtung von Nachtbuslinien sehen wir positiv.	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung der Maßnahme 2.	bereits enthalten
399	A4	Verband	Zus. Anm.	Die Einrichtung von Direktverbindungen zwischen den Stadtteilen ist sehr sinnvoll, z. B. auch als Ringverkehre, um Umstiege zu vermeiden und damit auch schnelle Verbindungen von Start zu Ziel zu ermöglichen.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu den Querverbindungen.	bereits enthalten
400	A4	Verband	Zus. Anm.	Der Heideshuttle soll erhalten und ggf. ausgebaut werden.	Der Anregung wird zugestimmt. Die Fortführung, Erweiterung und Sicherung der Freizeitverkehre wird als zusätzliche Maßnahme in den NVP aufgenommen.	ja
401	A4	Verband	Zus. Anm.	Ergänzend soll die Einführung eines kostenlosen Innenstadtbusses in Lüneburg vorgesehen werden.	Die Einführung eines kostenlosen Innenstadtbusses liegt nicht im Interesse des Landkreises Lüneburg.	nein
402	A4	Verband	Zus. Anm.	Buslinien, die bisher nur von Montag bis Freitag verkehren, sollen auch am Wochenende wichtige Orte (mehr als 500 Einwohnende) an den ÖPNV anbinden.	Buslinien, die nur montags bis freitags verkehren, erfüllen hauptsächlich schulbezogene Verkehrsbedürfnisse. Am Wochenende ist auf diesen Linien das Nachfragepotenzial für einen klassischen Linienverkehr zu gering. Stattdessen werden weiterhin Rufbus-Verbindungen ganztägig im 2h-Takt angeboten.	nein
403	A4	Verband	Zus. Anm.	Zwischen Lüneburg und Bleckede solle es einen 30-Minuten-Bustakt geben.	Da mit der Einführung kürzerer Taktzeiten - insbesondere in den Hauptverkehrszeiten - erhebliche Mehrkosten verbunden wären, strebt der Landkreis einen 30min-Takt auf der Linie 5100 aktuell nicht an. Ab dem 01.01.2026 wird das Fahrplanangebot am Abend jedoch um eine Stunde erweitert. Die letzte Fahrt von Bleckede nach Lüneburg findet dann um 20:48 statt, in Gegenrichtung fährt der Bus um 21.40 am ZOB Lüneburg ab. Weitere Fahrten am späteren Abend sind zunächst nicht geplant.	nein
404	A4	Verband	Zus. Anm.	Die Buslinie zwischen Lüneburg und Deutsch Evern über die Tiergartenstraße soll reaktiviert werden. Diese bestand bis 2019. Es wohnen dort viele Menschen, die vom Busverkehr weitestgehend abgeschnitten sind. Es könnte abwechselnd jeder zweite Bus (wie die Linie 5020) über die Route Lüneburg ZOB - Rote Schleuse - Deutsch Evern/Petersberg - Friedhof - Schillerstr. - ehem. Bahnhof - Triftstr. zur Endstation Schützenstraße, und andererseits von Lüneburg ZOB über Rote Schleuse - Deutsch Evern/Am Tiergarten - Tiergartenstraße - Triftstraße zur Endstation Schützenstraße verkehren. Für letztere Verbindung könnte die Linien-Nr. 5021 lauten. So wäre der nahezu flächendeckende Einzugsbereich im Nahverkehr in Deutsch Evern wieder hergestellt. Die Wiederherstellung der Buslinie Lüneburg - Deutsch Evern (und Gegenrichtung) über den Streckenast Am Tiergarten / Tiergartenstraße ist deshalb wichtig, weil vor allem im Umfeld der Haltestelle „Tiergartenstraße“ viele ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen (aber auch Schulkinder) wohnen, die sich wieder eine nahegelegene Haltestelle wünschen und auch ein Fahrgastpotenzial für den ÖPNV bedeuten. Es soll eine Buslinie von Lüneburg ZOB über Wendisch Evern und Deutsch Evern nach Lüneburg ZOB (und in Gegenrichtung) wieder hergestellt werden, evtl. in Kombination mit den Linien 5014 und 5020. Eine solche Busverbindung bestand bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019.	Anbindung Tiergartenstraße: Der Landkreis Lüneburg und die MOIN prüfen, inwieweit der Bereich an der Haltestelle Deutsch Evern, Tiergartenstraße, künftig durch den klassischen Linienverkehr erschlossen werden kann. Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen. Wiederherstellung der Ringlinienführung LG - WE - DE - LG: Die Linie 5020 stellt die Anbindung von Deutsch Evern an den schnellen Metronom nach Hamburg sicher. Für Wendisch Evern übernimmt diese Aufgabe die Linie 5021. Die Einführung eines Ringverkehrs für den Bereich Deutsch Evern und Wendisch Evern hätte den Nachteil, dass entweder nur eine der beiden Gemeinden einen direkten Anschluss an den Metronom erhält oder sich die Fahrzeiten zum Metronom deutlich verlängern würden. Eine Wiederherstellung der Ringlinienführung wird daher als nicht sinnvoll angesehen.	teilweise
405	A4	Verband	Zus. Anm.	Der Bahnhof Echem soll im regulären Verkehr von einer Buslinie angefahren werden (nicht nur Schülerverkehr).	Aus der Anregung geht leider nicht hervor, welche Orte und Siedlungsbereiche mittels einer Buslinie direkt an den Bahnhof Echem angeschlossen werden sollen. Unabhängig davon hält der Landkreis an seiner bisherigen Strategie fest, aufgrund der geringen Fahrgastnachfrage den Bahnhof weiterhin über den bestehenden Rufbus 5953 anzubinden.	nein
406	A4	Verband	Zus. Anm.	Auch Lauenburg sollte von Bussen des Landkreises Lüneburg angefahren werden – das wäre eine sinnvolle bundeslandübergreifende Verbindung.	Der Landkreis sieht einen Bedarf für eine ÖPNV-Anbindung nach Lauenburg, daher findet sich im NVP auch ein entsprechender Vorschlag (Verlängerung Linie 5900). Eine inzwischen erfolgte Prüfung der MOIN hat jedoch ergeben, dass bei einer Verlängerung der Linie 5900 keine zuverlässige Betriebsstabilität gewährleistet werden könnte. Verspätungen, z. B. aufgrund der Anschlusssicherung am Bf. Lüneburg oder infolge von Baustellen, würden sich aufgrund der minimalen Wendezeiten in Lauenburg auf die Folgefahrten übertragen und hier zu Anschlussverlusten führen. Statt einer Verlängerung der Linie 5900 soll daher ein Rufbus-Angebot im 2h-Takt nach Lauenburg eingerichtet werden. Voraussetzung für die Umsetzung ist eine territoriale Mitfinanzierung des Kreises Hzgt. Lauenburg. **Ein entsprechender Prüfauftrag wird in den NVP aufgenommen.**	teilweise
407	A4	Verband	Zus. Anm.	Die „Schleife“ von Rettmer nach Häcklingen verbindet die beiden Ortschaften und ermöglicht ein gutes Busangebot. Sie soll erhalten bleiben.	Rettmer / Häcklingen werden auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5011, zukünftig Linie 5018) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzern und Vertreterinnen und Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
408	A4	Verband	Zus. Anm.	In Adendorf soll es eine mittig gelegene Haltestelle (in der Nähe des Marktplatzes) geben, die von allen in Adendorf verkehrenden Buslinien angefahren wird, sodass sich nicht zeit- und busverspätungsabhängig zwischen mehreren Haltestellen entschieden werden muss.	Das Busangebot in Adendorf wird künftig aus drei eigenständigen Buslinien bestehen, die montags bis freitags jeweils im 60-Minuten-Takt verkehren. Durch die koordinierte Abstimmung der Buslinien entsteht in Adendorf insgesamt ein 20-Minuten-Takt, der eine zuverlässige und regelmäßige Anbindung innerhalb des Ortes gewährleistet Zur besseren Verständlichkeit des Bussystems wird jede Linie künftig als eigene Linie mit klarer Linienführung dargestellt: • Linie 5007 fährt künftig durchgehend bis Erbstorf. • Linie 5017 verkehrt bis zur Robert-Schumann-Straße. • Linie 5027 bedient den Abschnitt bis zur Röntgenstraße. Die Haltestelle "Danziger Weg" im Zentrum von Adendorf wird von allen drei Linien angefahren.	bereits enthalten
409	A4	Verband	Zus. Anm.	Es soll geprüft werden, ob die Wallstraße als Fahrradstraße vom Busverkehr entlastet und der Busverkehr stattdessen in die Lindenstraße verlegt werden kann.	Aus Sicht des Landkreises Lüneburg ist eine Entlastung der Wallstraße als Fahrradstraße möglich, indem der Busverkehr stattdessen teilweise in die Lindenstraße verlegt wird. Auf Wunsch der Hansestadt Lüneburg wurde diese Entlastung jedoch nicht weiter verfolgt. Die Initiative hierzu muss jedoch von der Hansestadt Lüneburg als Straßenbaulastträgerin wie als Straßenverkehrsbehörde ausgehen.	nicht möglich
410	A4	Verband	Zus. Anm.	Das gesamte ÖPNV-Angebot soll möglichst einfach über eine angebotsübergreifende App sowie Webseite genutzt werden können. Diese soll jeweils die sinnvollste Variante je nach Ort und Zeit vorschlagen (inkl. On-Demand-Verkehr). Es ist wichtig, dass es gleichzeitig keinen indirekten Zwang zur Nutzung der App gibt, alle Möglichkeiten also auch ohne die App bzw. Smartphone genutzt werden können. So sollen Buchungen und Information auch über eine Webseite sowie per Telefon, an Automaten oder in der Mobilitätszentrale möglich sein. Die App solle möglichst datensparsam arbeiten und möglichst wenig proprietäre Softwareelemente verwenden.	Die Vertriebsstrategie wird federführend vom hvv festgelegt, der verstärkt auf digitale Kanäle, insbesondere App-basierte Lösungen, setzt. Diese Ausrichtung wird vom Landkreis unterstützt. Die Möglichkeit, sich telefonisch oder in der Mobilitätszentrale zu informieren oder Fahrkarten zu kaufen, soll nach Auffassung des Landkreises zwar erhalten bleiben, der Schwerpunkt sollte hier allerdings auf einer umfassenden Beratung liegen, nicht auf einem einfachen Fahrkartenverkauf oder Fahrplanauskünften, die auch über Apps oder Websites möglich wären.	teilweise
411	A4	Verband	Zus. Anm.	Eine Vereinheitlichung der deutschen Verkehrsunternehmen, inklusive einer Wiederverstaatlichung bzw. Rekommunalisierung aktuell privater Bahn- und Busunternehmen, soll angestrebt werden.	Auf eine Verstaatlichung von privaten Unternehmen kann der Landkreis keinen Einfluss nehmen.	nicht möglich
412	A4	Verband	Zus. Anm.	Auf dem Weg dahin ist eine umfassende Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsverbünde notwendig.	Eine Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Verkehrsverbünden ist von diesen selbst zu organisieren, der Landkreis kann hierauf keinen Einfluss nehmen.	nicht möglich
413	A4	Verband	Zus. Anm.	Für die Mobilitätszentrale bedeutet dies, dass es ineffizient ist, lange Wartezeiten, Verwirrung und Frustration mit sich bringt, wenn es mehrere Schalter für die verschiedenen Verkehrsverbünde (metronom, HVV) gibt, die jeweils nur über einen Teil der Fragen Auskunft geben. So kommt es aktuell oft vor, dass mehrere Mitarbeiter*innen am HVV-Schalter ohne Aufgabe sind, während es eine lange Warteschlange am Schalter des metronom gibt. Das führt auch dazu, dass die eigentlich sehr guten und sinnvollen Sitzplätze in der Mobilitätszentrale kaum genutzt werden, weil man ja in der Warteschlange stehen muss. Alle Mitarbeiter*innen in der Mobilitätszentrale sollen also zu allen Anfragen Auskunft und Hilfe geben können. Statt Warten in einer Warteschlange sollen Nummern gezogen werden, sodass in der Wartezeit die Sitzplätze genutzt werden können.	Der Landkreis stimmt der Anmerkung zu. Die genaue Organisation sowie die Festlegung der Zuständigkeiten werden im Rahmen des Aufbaus der Mobilitätszentrale zwischen allen Beteiligten geklärt. In der Maßnahme 13 wird eine textliche Ergänzung vorgenommen, dass in der Mobilitätszentrale auf eine effiziente und kundenorientierte Arbeitsstruktur zu achten ist.	ja
414	A4	Verband	Zus. Anm.	Haltestellen sollen nicht nach privaten Firmen benannt werden. Daher soll die neu einzurichtende Haltestelle bei Kaufland nicht „Kaufland“ heißen, auch um evtl. Umbenennungen bei Insolvenz oder Rebranding zu vermeiden.	Der Landkreis stimmt der Anmerkung zu. Die Benennung von Haltestellen wird aufgrund von hvv-Richtlinien vorgenommen. In der Regel wird auf Querstraßen Bezug genommen. Eine Namensgebung nach privaten Firmen ist nicht zulässig.	nicht erforderlich
415	A4	Verband	Zus. Anm.	Alle Fahrzeuge sollen möglichst barrierefrei sein. In jedem Bus soll die Möglichkeit bestehen, dass mindestens zwei Rollstuhlfahrer*innen mitgenommen werden können. Auch für Rollatoren und Kinderwagen muss genügend Platz sein. Diese Möglichkeiten sind wichtiger als feste Sitzplätze für die übrigen Mitfahrenden, da reichen im Zweifel auch Klappsitze.	Alle Neufahrzeuge der MOIN GmbH werden mit zwei Mehrzweckflächen ausgestattet, sodass mindestens zwei Rollstuhlfahrer:innen mitgenommen werden können. Bei den Omnibussen der Subunternehmer wird es mindestens eine Mehrzweckfläche, sodass mindestens 1 Rollstuhlfahrerin oder Rollstuhlfahrer mitgenommen werden kann.	nein
416	A4	Verband	Zus. Anm.	Die Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern im öffentlichen Verkehr sind zu fördern, um eine den individuellen und strukturellen Gegebenheiten angepasste Nutzung des Umweltverbunds zu ermöglichen. Ggf. sind dafür Fahrradträger an der Rückseite der Busse anzubringen. Auch sollte sich der Landkreis dafür einsetzen, dass nicht nur Fahrräder im engen Sinne, sondern auch Lastenräder, Fahrradanhänger etc. im öffentlichen Verkehr transportiert werden können. Eine Fahrradmitnahme soll bei ausreichend Platz grundsätzlich möglich sein, also nicht abgelehnt werden dürfen, wenn der Platz nicht für Kinderwägen, Rollstühle, Rollatoren oder andere Fahrräder benötigt wird.	Der Landkreis lehnt aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse in den Bussen eine Mitnahme von mehr als zwei normalen Fahrrädern ab. Eine Mitnahme der noch größeren Lastenräder oder von Fahrrädern mit Anhänger wird grundsätzlich ausgeschlossen. Fahrradträger am Heck der Fahrzeuge werden ebenfalls abgelehnt, da das Auf- und Abladen zeitaufwändig wäre und die korrekte Befestigung der Fahrräder nicht gewährleistet werden könnte.	nein
417	A4	Verband	Zus. Anm.	Alle neuen Busse sollen Elektrobusse sein. In wenigen Jahren sollen alle im Landkreis Lüneburg verkehrenden Linienbusse durch Elektrobusse ersetzt werden.	Die Beschaffungskosten von Elektrobussen liegen in etwa doppelt so hoch wie bei herkömmlichen Dieselbussen. Daher ist die MOIN für ihre Anschaffung auf Fördermittel des Bundes oder der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) angewiesen. Der Busverkehr im Landkreis Lüneburg ist stark vom Schülerverkehr geprägt. Fahrzeuge, die ausschließlich im Schülerverkehr eingesetzt werden, weisen aufgrund ihrer geringen Laufleistung keine Förderfähigkeit durch Bund oder LNVG auf. Aus diesem Grund wäre ein rein elektrischer Busbetrieb im gesamten Landkreis unter den derzeitigen Rahmenbedingungen wirtschaftlich nicht tragfähig. Die MOIN GmbH plant jedoch, den Einsatz von Elektrobussen in den kommenden Jahren schrittweise auf weitere Stadtbuslinien sowie die regionalen Hauptlinien auszuweiten.	nein
418	A4	Verband	Zus. Anm.	Für die Sicherung von Fahrrädern, Rollatoren, Kinderwagen und anderen Gefährten sind Sicherungsgurte an den Wänden vonnöten (wie in der Bahn).	Die Sicherung von Rollstühlen ist auf den gekennzeichneten Flächen gemäß ECE-Norm R 107 vorgesehen. Zusätzliche Gurte für Rollatoren, Kinderwagen, etc. sind nicht vorhanden.	teilweise
419	A4	Verband	Zus. Anm.	Keine Werbung an und in den Fahrzeugen – weder im Außen- und Innenbereich, noch auf Monitoren. Die Fahrzeuge der MOIN sollen einheitlich und ansprechend gestaltet sein. Die Monitore sollen lediglich relevante Informationen anzeigen zu den nächsten Haltestellen, Anschlüsse, evtl. Änderungen usw.	Ein Verzicht auf Werbeflächen an und in den Bussen würde zu Einnahmeausfällen führen, die seitens des Landkreises kompensiert werden müssten. Aus diesem Grund sprechen sich sowohl der Landkreis Lüneburg als auch die MOIN GmbH gegen diesen Vorschlag aus.	nein
420	A4	Verband	Zus. Anm.	In allen Fahrzeugen soll die größtmögliche Verhinderung von Abbiegeunfällen angestrebt werden – daher sollen auch in allen Bussen elektronische Abbiege-Assistenz-Systeme eingesetzt werden.	In Neufahrzeugen sind elektronische Abbiege-Assistenz-Systeme gesetzlich vorgeschrieben. Bei Bestandfahrzeugen ist jedoch eine Nachrüstung aus Kostengründen nicht vorgesehen.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
421	A4	Verband	Zus. Anm.	Alle Busse sollen mit Fahrgastzählsystemen ausgestattet sein und die Informationen laufend zur Optimierung des Betriebs ausgewertet und öffentlich gemacht werden. Das soll über eine Online- Plattform erfolgen sowie über mindestens jährliche Berichte im Ausschuss für Mobilität des Landkreises Lüneburg.	Alle Busse der MOIN werden ab 2026 mit entsprechenden Fahrgastzählsystemen ausgestattet werden. Eine Auswertung der Zahlen erfolgt kontinuierlich. Eine Berichterstattung in den politischen Gremien wird angestrebt, eine allgemeine Veröffentlichung nicht.	teilweise
422	A4	Verband	Zus. Anm.	An allen hochfrequentierten Haltestellen (mindestens 100 Fahrgäste am Tag) sollen Möglichkeiten zum Modal Switch geschaffen werden. Dazu soll es jeweils Fahrradbügel (Kreuzberger Bügel) bei den Haltestellen geben sowie tw. abschließbare Fahrradboxen mit Lademöglichkeit. Auch Schließfächer soll es nicht nur am ZOB geben. An einigen Haltestellen soll es StadtRAD- und Carsharing-Stationen geben. Auch Pkw-Stellplätze sind im Umfeld regional wichtiger Haltepunkte (z. B. Bleckede) sinnvoll.	Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger ist auch aus Sicht des Landkreises ein wichtiger Baustein, um die Nutzung des Umweltverbundes zu fördern. Der Landkreis unterstützt daher die Einrichtung von Mobilitätstationen (Maßnahme 11), die über entsprechende B&R-Anlagen sowie weitere Mobiltätsangebote verfügen werden.	bereits enthalten
423	A4	Verband	Zus. Anm.	Der gesamte Bereich des Lüneburger ZOB muss barrierearm umgebaut werden. Dazu gehören sichere, barrierefreie und komfortable Verbindungen des Busbahnhofs mit den zwei Bahnhofsteilen sowie mit der Dahlenburger Landstraße und der Bleckeder Landstraße. Ein barrierefreier Überweg in der Mitte oder am südlichen Ende des ZOB soll geprüft werden.	Die Zuständigkeit für derartige Maßnahmen liegt bei der Hansestadt. Diese müsste die baulichen Maßnahmen unter Berücksichtigung der Zielsetzungen des NUMP umsetzen.	nicht möglich
424	A4	Verband	Zus. Anm.	Der ZOB soll wesentlich sauberer gehalten werden. Raucherbereiche sind so einzurichten, dass eine Belästigung anderer Menschen möglichst stark vermieden wird.	Der Landkreis unterstützt die Forderung und wird sie an die Hansestadt Lüneburg bzw. die DB InfraGO GmbH weiterleiten, die für den ZOB zuständig sind.	nicht möglich
425	A4	Verband	Zus. Anm.	Die Umstiegszeiten am Lüneburger ZOB für wichtige Wegeketten sollen ausreichend sein, damit auch mobilitätseingeschränkte Personen Verbindungen entsprechend sicher nutzen können, ohne Angst zu haben, den Anschlussbus zu verpassen, z. B. auch wenn es leichte Verspätungen der ersten Verbindung gibt. Sonst hätte es zur Folge, dass eingeschränkte Personen weiterhin wesentlich früher aufbrechen müssen, um trotz solcher Situationen pünktlich an einem gewählten Ziel anzukommen.	Der Landkreis hält grundsätzlich die Umsteigezeiten am Bf. Lüneburg für ausreichend. Bei Verspätungen des metronoms kommt es jedoch zu Problemen. Insbesondere bei kleineren Verspätungen muss gewährleistet werden, dass weiterführende Buslinien auf verspätete Züge am Bf. Lüneburg warten. Die MOIN, die ab dem 01.01.2026 den Stadt- und Regionalbusverkehr im Landkreis Lüneburg übernehmen wird, wird daher eine aktive Anschlusssicherung betreiben, um durchgehende Reiseketten sicherzustellen. **Eine zusätzliche Maßnahme wird in den NVP aufgenommen.**	ja
426	A4	Verband	Zus. Anm.	Es soll eine bessere Koordinierung der einzelnen Akteure, also z. B. von Bussen und Bahnen erfolgen.	Ein regelmäßiger Austausch zwischen den Verkehrsunternehmen sowie den Aufgabenträgern ÖPNV/SPNV existiert bereits und wird auch in Zukunft fortgeführt.	nicht erforderlich
427	A4	Organisation	Zus. Anm.	Es sollen per App und Webseite jederzeit umfassende, transparente und identische Informationen über das ÖPNV-System verfügbar sein. Diese Informationen müssen auch an den Haltestellen möglichst selbsterklärend und in der Mobilitätszentrale verfügbar sein.	Die MOIN plant, über verschiedene Kanäle das neue Busangebot bekanntzumachen. Darüber hinaus werden Informationen über die Kanäle des hvv bereitgestellt. Selbstverständlich werden auch in der Mobilitätszentrale umfassende Informationen über das gesamte ÖPNV-Angebot bereitgehalten.	nicht erforderlich
428	A4	Verband	Zus. Anm.	Elektronische Anzeigen sollen an allen Bushaltestellen ab 100 Einsteigenden am Tag eingerichtet werden. Zusätzlich zu einer Angabe in Minuten, wann der Bus tatsächlich an der gewünschten Haltestelle ankommt, sollte es auch eine Karte geben, die anzeigt, wo der gewünschte Bus derzeit steht.	Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH planen, das dynamische Fahrgastinformationssystem in den kommenden Jahren schrittweise auszubauen (s. Maßnahme 10). Ein Übersichtsplan an großen Haltestellen mit vielen Abfahrtspositionen (insbes. am Bf./ZOB Lüneburg) ist vorgesehen.	bereits enthalten
429	A4	Verband	Zus. Anm.	Über alle Möglichkeiten des ÖPNV im Landkreis Lüneburg soll umfassend und für die verschiedenen Nutzer*innen-Gruppen passend aufgeklärt werden, sodass allgemein bekannt ist, welche Optionen bestehen und wie diese genau funktionieren.	Die MOIN plant, über verschiedene Kanäle das neue Busangebot bekanntzumachen. Darüber hinaus werden Informationen über die Kanäle des hvv bereitgestellt. Selbstverständlich werden auch in der Mobilitätszentrale umfassende Informationen über das gesamte ÖPNV-Angebot bereitgehalten.	nicht erforderlich
430	A4	Verband	Zus. Anm.	In den Bussen soll es jeweils möglichst große Monitore mit deutlicher Schrift geben, auf denen die nächsten paar Haltestellen sowie die Zielhaltestelle angezeigt werden. Ergänzend wären eine Anzeige der Uhrzeit, der Verspätung sowie der Umstiegsmöglichkeiten und deren Verspätungen hilfreich. Es sollen keine Informationen angezeigt werden, die keinen Zusammenhang mit der öffentlichen Mobilität haben, so z. B. keine Werbung.	Alle Busse (Kleinbusse ausgenommen) der MOIN GmbH und der von ihrem beauftragten Subunternehmer werden mit 29 Zoll großen Monitoren zur Fahrgastinformation ausgestattet. Informationen, z. B. die nächsten angefahrenen Haltestellen sowie die Zielhaltestelle, sollen auf den Monitoren angezeigt werden. An wichtigen Umsteigeknoten, z. B. Bahnhof Lüneburg, werden auch Umstiegsmöglichkeiten angezeigt werden. Ein Verzicht auf die Einblendung von Werbung an den Monitoren würde zu Einnahmeausfällen führen, die seitens des Landkreises kompensiert werden müssten. Aus diesem Grund sprechen sich sowohl der Landkreis Lüneburg als auch die MOIN GmbH gegen diesen Vorschlag aus.	teilweise
431	A4	Verband	Zus. Anm.	In den Bussen ist ein Platz an der Wand am Eingang dafür vorzusehen, über spezifische Angebote oder z. B. den Fahrgastbeirat zu informieren.	Der Anregung wird gefolgt, die Umsetzung wird im Rahmen des laufenden Geschäftes der Verwaltung in Abstimmung mit der MOIN vorgenommen.	nicht erforderlich
432	A4	Verband	Zus. Anm.	In allen Bussen, nicht nur in denen, die direkt der MOIN gehören, sondern auch bei Bussen der beauftragten weiteren Unternehmen, sollen elektronische Geräte zur Busbeschleunigung an Ampeln verbaut sein. Alle Ampeln, die auf Wegen des ÖPNV liegen, sollen entsprechend ausgerüstet werden, um eine Vorrangschaltung des Busverkehrs zu ermöglichen.	Alle Busse (Kleinbusse ausgenommen) der MOIN GmbH und der von ihrem beauftragten Subunternehmer werden mit Endgeräten für die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Lichtsignalanlage zur Busbeschleunigung ausgestattet. Der Landkreis spricht sich grundsätzlich für die Busbeschleunigung aus, für die Umrüstung der Lichtsignalanlagen sind jedoch die Kommunen zuständig. Speziell für die Beschleunigung der Busverkehre in der Hansestadt Lüneburg mittels Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen **wird eine zusätzliche Maßnahme in den NVP aufgenommen.**	teilweise
433	A4	Verband	Zus. Anm.	Es sollen Bus- und Umweltspuren (gemeinsame Nutzung von Fahrspuren durch ÖPNV und Radverkehr) eingerichtet werden. Diese sind auch für den Rettungsverkehr gegenüber MIV- Fahrspuren vorteilhaft. Der Landkreis soll sich bei den Kommunen dafür einsetzen, die Umverteilung der Verkehrsflächen auf wichtigen Achsen des Busverkehrs vorzunehmen.	Der Landkreis spricht sich für Maßnahmen zur Busbeschleunigung aus. Die Zuständigkeit für derartige Maßnahmen liegt bei den jeweiligen Straßenbaulastträgern (i. d. R. den Kommunen), die für die Umsetzung verantwortlich sind. Ergänzend weist der Landkreis darauf hin, dass die Einrichtung von Umweltspuren, die auch von Radfahrenden genutzt werden, kritisch gesehen wird, da sie den Busverkehr verlangsamen.	nicht möglich
434	A4	Verband	Zus. Anm.	Die im Nachhaltig Urbanen Mobilitätsplan (NUMP) der Hansestadt Lüneburg vorgeschlagenen Maßnahmen zur Busbeschleunigung sollen umgesetzt werden.	Der Landkreis spricht sich für Maßnahmen zur Busbeschleunigung aus. Die Zuständigkeit für derartige Maßnahmen liegt in diesem Fall bei der Stadt Lüneburg, die für die Umsetzung gemäß den Aussagen im NUMP verantwortlich ist. Eine Beschleunigung der Busverkehre in der Hansestadt mittels Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen **wird als zusätzliche Maßnahme in den NVP aufgenommen**:	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
435	A4	Verband	Zus. Anm.	Mögliche Straßen zur baulichen Busbeschleunigung über Bus- oder Umweltspuren sind u. a.: Schießgrabenstraße, Lindenstraße, Dahlenburger Landstraße, Bleckeder Landstraße, Willy-Brandt-Straße, Stresemannstraße, Bockelmannstraße.	Der Landkreis spricht sich für Maßnahmen zur Busbeschleunigung aus. Die Zuständigkeit für derartige Maßnahmen liegt in diesem Fall bei der Stadt Lüneburg, die für die Umsetzung verantwortlich ist. Ergänzend weist der Landkreis darauf hin, dass die Einrichtung von Umweltspuren, die auch von Radfahrenden genutzt werden, kritisch gesehen wird, da sie den Busverkehr verlangsamen.	nicht möglich
436	A4	Verband	Zus. Anm.	Auch in Baustellensituationen braucht es eine bestmögliche Busbeschleunigung und ggf. eine Routenoptimierung zur Fahrtzeitoptimierung. Es ist nicht sinnvoll, wenn Busse große Umwege nehmen und dabei zusätzlich im Autostau stehen.	Bei Baustellen im Straßenraum werden der Landkreis und die MOIN gemeinsam die jeweils bestmögliche Alternativroute festlegen. Dies geschieht im Rahmen des laufenden Geschäfts der Verwaltung.	nicht erforderlich
437	A5	Organisation	Zus. Anm.	Als AStA der Leuphana Universität Lüneburg begrüßen wir die Fortschreibung und Weiterentwicklung des Nahverkehrsplans für den Zeitraum 2026–2030 ausdrücklich. Wir unterstützen die Verbesserung des ÖPNV - nicht nur für Studierende - sondern für alle Menschen in Lüneburg und Umgebung. Der ÖPNV ist ein zentrales Element nachhaltiger Mobilität und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung klimapolitischer Ziele, zur Förderung gesellschaftlicher Teilhabe sowie zur Erhöhung der Lebensqualität in Stadt und Landkreis Lüneburg.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zur Neuaufstellung des NVP.	bereits enthalten
438	A5	Organisation	Zus. Anm.	Die Lüneburger Studierendenschaft stellt mit rund 10.000 Studierenden eine große und prägende Nutzer*innengruppe im ÖPNV dar – mit spezifischen Mobilitätsbedarfen. Dennoch wird sie im vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans lediglich im Rahmen der Schulstruktur unter Punkt 2.3.2 (S. 43) erwähnt. Wir regen daher ausdrücklich an, die Studierendenschaft als eigenständige Gruppe mit eigener Mobilitätsstruktur explizit zu berücksichtigen und ihre Rolle sowie ihre Bedarfe im Nahverkehrsplan sichtbar zu machen.	Der Landkreis steht mit der Lüneburger Studierendenschaft in einem engen Austausch und berücksichtigt bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes auch die Mobilitätsbedarfe dieser Gruppe von Nutzerinnen und Nutzern (u. a. mit der Einführung der Linie X51). Auch im neu gegründeten Fahrgastbeirat des Landkreises ist der AStA repräsentiert. Eine explizite Erwähnung der Studierenden im NVP ist daher aus Sicht des Landkreises nicht erforderlich.	nein
439	A5	Organisation	Zus. Anm.	Studierende pendeln täglich aus dem Umland ein oder bewegen sich innerhalb der Stadt mit Bus, Bahn, Fahrrad oder zu Fuß. Der Pkw-Besitz ist gering – entsprechend hoch ist die Bedeutung eines gut ausgebauten Umweltverbunds. Besonders zentral ist die Anbindung des Hauptcampus an der Universitätsallee an den Bahnhof, idealerweise mit Taktzeiten, die sich an Vorlesungszeiten orientieren. Auch in den späten Abendstunden und an Wochenenden besteht Bedarf, etwa durch Veranstaltungen oder studentisches Wohnen auf dem Campus. Der Campus Rotes Feld sollte ebenfalls zuverlässig erreichbar sein. Wir bitten zudem darum, im Nahverkehrsplan zu differenzieren, dass der Hauptcampus deutlich stärker frequentiert ist.	Mit der Linie X51 ist der Campus an der Universitätsallee sehr gut an den Bahnhof angebunden. Diese Linie weist Taktzeiten auf, die sich an den Vorlesungszeiten orientieren. Über die Haltestellen Feldstraße (Uni) und An der Roten Bleiche (Uni) ist auch der Campus Rotes Feld durch die Linie X51 erschlossen. Außerhalb der Vorlesungszeiten und am Wochenende bestehen Anbindungen mit den weiteren Stadtbuslinien sowie spätabends mit der neuen Nachtbuslinie 5062. Der NVP wird um die Aussage ergänzt, dass der Hauptcampus deutlich stärker frequentiert ist.	bereits enthalten
440	A5	Organisation	Zus. Anm.	Wir bitten zudem darum, im Nahverkehrsplan zu differenzieren, dass der Hauptcampus deutlich stärker frequentiert ist.	Der NVP wird um diese Aussage ergänzt.	ja
441	A5	Organisation	Zus. Anm.	In diesem Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, wie wichtig eine gute Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger – insbesondere Bus, Bahn und Fahrrad – ist. Mobilitätsstationen und Fahrradabstellanlagen an zentralen Haltepunkten, vor allem an den Campusstandorten, würden den Umweltverbund zusätzlich stärken.	Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger ist auch aus Sicht des Landkreises ein wichtiger Baustein, um die Nutzung des Umweltverbundes zu fördern. Der Landkreis unterstützt daher die Einrichtung von Mobilitätstationen (Maßnahme 11), die über B&R-Anlagen sowie weitere Mobiltätsangebote verfügen werden.	bereits enthalten
442	A5	Organisation	Zus. Anm.	Auch eine barrierefreie Gestaltung des ÖPNV, sowohl in Bezug auf Infrastruktur als auch auf Informationsangebote (visuell und auditiv), ist für viele Studierende von großer Bedeutung.	Der Landkreis unterstützt die Forderung nach Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV. Im Bereich der Fahrzeuge hat er über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) mit der MOIN entsprechende Vorgaben gemacht. Der barrierefreie Umbau von Haltestellen liegt jedoch in der Regel nicht in seinem Zuständigkeitsbereich. Hier sind die jeweiligen Straßenbaulastträger (häufig die Kommunen) gefordert. Die Gestaltung der Informationsangebote liegt überwiegend in der Verantwortung des hvv, der Vorgaben zum barrierefreien / -armen Design berücksichtigt.	teilweise
443	A5	Organisation	Zus. Anm.	Wir fordern den Erhalt der Linie X51, die für viele Studierende aus dem Umland essenziell ist.	Die Linie X 51 bleibt erhalten. Der Landkreis Lüneburg begrüßt die Zustimmung zu dieser Linie.	bereits enthalten
444	A5	Organisation	Zus. Anm.	Wir fordern den gezielten Ausbau von Vorrangschaltungen und Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs.	Der Landkreis spricht sich grundsätzlich für die Busbeschleunigung aus, für die Umrüstung der Lichtsignalanlagen sind jedoch die Kommunen zuständig. Speziell für die Beschleunigung der Busverkehre in der Hansestadt Lüneburg mittels Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen **wird eine zusätzliche Maßnahme in den NVP aufgenommen.**	teilweise
445	A5	Organisation	Zus. Anm.	Wir fordern die Beseitigung infrastruktureller Engpässe, wie zu enge Kurven, ausbremsende Vorfahrtsituationen oder Haltestellenlagen, die den Busverkehr verlangsamen.	Der Landkreis spricht sich für Maßnahmen zur Busbeschleunigung aus. Die Zuständigkeit für derartige Maßnahmen liegt bei den jeweiligen Straßenbaulastträgern (i. d. R. den Kommunen), die für die Umsetzung verantwortlich sind.	nicht möglich
446	A5	Organisation	Zus. Anm.	Wir fordern die Verbesserung der Fahrgastinformationen im Bus, an Haltestellen sowie in digitalen Anwendungen (z. B. HVV-App, DB Navigator – beispielsweise werden die Bussteig-Nummern (Bereiche) am ZOB im DB Navigator nicht angezeigt).	- Alle Busse (Kleinbusse ausgenommen) der MOIN GmbH und der von ihrem beauftragten Subunternehmer werden mit 29 Zoll großen Monitoren zur Fahrgastinformation ausgestattet. Informationen, z. B. die nächsten angefahrenen Haltestellen sowie die Zielhaltestelle, sollen auf den Monitoren angezeigt werden. An wichtigen Umsteigeknoten, z. B. Bahnhof Lüneburg, werden auch Umstiegsmöglichkeiten angezeigt werden. - Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH planen, das dynamische Fahrgastinformationssystem in den kommenden Jahren schrittweise auszubauen (s. Maßnahme 10). Ein Übersichtsplan an großen Haltestellen mit vielen Abfahrtspositionen (insbes. am Bf./ZOB Lüneburg) ist vorgesehen. - Die genannten Apps können Bussteig-Nummern anzeigen. Das Problem liegt nicht in den Apps, sondern auf Seiten der Verkehrsunternehmen, die die entsprechende Information in den Fahrplandaten nicht übermitteln. Der Landkreis wird zusammen mit der MOIN prüfen, inwieweit Bussteige zukünftig mit beauskunftet werden können.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
447	A5	Organisation	Zus. Anm.	Wir fordern mehr Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im Bus.	Der Landkreis lehnt aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse in den Bussen eine Mitnahme von mehr als 2 normalen Fahrrädern ab. Eine Mitnahme der noch größeren Lastenräder oder von Fahrrädern mit Anhänger wird grundsätzlich ausgeschlossen. Fahrradträger am Heck der Fahrzeuge werden ebenfalls abgelehnt, da das Auf- und Abladen zeitaufwändig wäre und die korrekte Befestigung der Fahrräder nicht gewährleistet werden könnte.	nein
448	A5	Organisation	Zus. Anm.	Wir fordern mehr sichere Fahrradabstellplätze an Haltestellen.	Die Schaffung von Fahrradabstellmöglichkeiten an Haltestellen ist aus Sicht des Landkreises ein wichtiger Baustein, um die Nutzung des Umweltverbundes zu fördern. Der Landkreis unterstützt daher die Einrichtung von Mobilitätstationen (Maßnahme 11), die über B&R-Anlagen sowie weitere Mobiltätsangebote verfügen werden. Darüber hinaus können die Kommunen einfache Fahradabstellmöglichkeiten an weiteren Haltestellen einrichten.	bereits enthalten
449	A5	Organisation	Zus. Anm.	Abschließend möchten wir betonen, dass wir viele der im Plan vorgesehenen Maßnahmen ausdrücklich begrüßen – darunter die neue tangentiale Buslinie westlich der Innenstadt, die den Campus erschließt und studentische Wohnorte verbindet (z. B. William-Watt-Straße), die Ausweitung der Stadtbuszeiten am Abend, den neuen 20-Minuten-Takt auf zahlreichen Linien, die neuen Nachtbuslinien, die geplante Erhebung und Auswertung von Fahrgastdaten sowie den bevorstehenden Einsatz von Elektrobussen. Die angedachte Reaktivierung der Bahnstrecken nach Bleckede und Soltau sowie die Einführung eines 2-Stunden-Takts auf der Wendlandbahn stellen aus unserer Sicht wichtige Schritte dar.	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung der genannten, im NVP bereits enthaltenen Maßnahmen.	bereits enthalten
450	A6	Organisation	Zus. Anm.	Grundsätzlich kritisch sieht der Kreiselternrat (KER) Lüneburg die Schulweg- und Wartezeiten, die der Planung des Schulverkehrs zugrunde liegen. Diese ergeben sich aus § 3 der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg, beschlossen am 15.02.2024. Bei Schulen, deren Einzugsgebiet den gesamten Landkreis umfasst, und bei Besuch einer Schule außerhalb des jeweiligen Schulbezirks gelten generell 90 min Fahrzeit mit dem ÖPNV als zumutbar. Hieraus ergeben sich im schlechtesten Falle für Schülerinnen und Schüler (SuS) in der Grundschule Gesamtwegezeiten von 75-90 Minuten für eine Strecke und bei weiterführenden Schulen können SuS je nach Alter zwischen 2 und 2,5 Stunden für eine Strecke unterwegs sein. Damit wird es vom Landkreis als zumutbar angesehen, dass SuS in der Grundschule für den Schulweg bis zu 2,5 bis 3 Stunden aufwenden und SuS an weiterführenden Schulen bis 4 bis 5 Stunden. Hierbei sind die Wege vom Wohnort bis zur nächstgelegenen Haltestelle am Wohnort noch nicht eingerechnet. Diese Entfernungen können nach der Erhebung des Kreiselternrats gerade im ländlichen Bereich einen Kilometer oder mehr betragen (siehe auch S. 16 des Mobilitätsgutachtens LK Lüneburg). Die Erhebung des KER zeigt auch, dass diese langen Gesamtwegezeiten insbesondere an weiterführenden Schulen in der Realität erreicht werden. Diese vom Landkreis in Kauf genommene zeitliche Belastung der SuS wird vom KER als problematisch angesehen.	Der Landkreis Lüneburg hält an den maximal zumutbaren Wegezeiten fest, wie sie in der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg fixiert sind. Diese ergeben sich aus der verfestigten Rechtsprechung der niedersächsischen Verwaltungsgerichte. Die Berechnungen des Kreiselternrates können von hier aus teilweise nicht nachvollzogen werden. Bei einer Fahrzeit von maximal 90 Minuten im ÖPNV ergeben sich maximal 180 Minuten bzw. drei Stunden am Tag. Ein Fußweg von einem Kilometer kann von SuS weiterführender Schulen in etwa 15 Minuten zurückgelegt werden, hinzu kommen maximal zehn Minuten für den Weg von der Schulhaltestelle zum Klassenraum. Hieraus kann sich im ungünstigsten Fall eine Gesamtzeit von vier Stunden am Tag ergeben, nicht jedoch von fünf Stunden. Für SuS im Primarbereich beträgt die maximale Wegezeit im ÖPNV 30 Minuten bzw. eine Stunde am Tag. Werden die Wege von der Wohnung zur Haltestelle und von der Schulhaltestelle zum Klassenraum berücksichtigt, kann hieraus im ungünstigsten Fall eine Wegezeit von zwei Stunden am Tag resultieren. Im übrigen bezieht sich die Stellungnahme auf die Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg und nicht auf den Entwurf des Nahverkehrsplans, der deren Inhalte nur nachrichtlich wiedergibt. Die Belange sind daher in den politischen Beschlussfassungsprozess für die Satzung einzubringen; über den Nahverkehrsplan kann die vom Kreistag beschlossene Satzung nicht geändert werden.	nicht möglich
451	A6	Organisation	Zus. Anm.	Zu dieser Problematik gehört auch, dass der Landkreis sich der Satzung über die Schülerbeförderung nur verpflichtet, eine Anfahrt zur Schule und zwei Abfahrten von der Schule zu gewährleisten (bei Ganztagsschulen ergänzt um eine zusätzliche Fahrt am Nachmittag) und die Schulen auffordert, ihre Stundenpläne auf die Fahrpläne abzustimmen (§6). Angesichts der notorischen Unterversorgung mit Lehrkräften und den daraus resultierenden Unterrichtsausfällen in den Schulen im Landkreis führt das zu weiteren Wartezeiten der SuS. Außerdem kann eine solche Beschränkung der Zahl der Rückfahrten zusätzliche, z.T. vom Land geförderte Angebote insbesondere der weiterführenden Schulen nicht berücksichtigen, wie AG's oder Förderunterricht, der i.d.R. im Anschluss an den regulären Unterricht stattfindet. Die Forderung der Anpassung der Stundenpläne an die Fahrpläne sagt vornehmlich etwas über den Stellenwert aus, den der Landkreis offensichtlich der Schülerbeförderung einräumt und widerspricht anderen Initiativen wie etwa der Stadtleiste, die zeitliche Parallelität der Stundenpläne erfordert.	Die vom KER thematisierten Fahrtenanzahlen sind ein Mindestanspruch. Tatsächlich sind viele Schulen mit weitaus mehr Fahrten angebunden. Um perspektivisch alle Schulen im Landkreis Lüneburg einheitlicher zu behandeln, vor dem Hintergrund des sich zuspitzenden Fahrpersonalmangels und begrenzter finanzieller Möglichkeiten hat sich der Landkreis daher dazu entschieden, die Anzahl der An- und Abfahrten in der Satzung zu fixieren. Im übrigen bezieht sich die Stellungnahme auf die Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg und nicht auf den Entwurf des Nahverkehrsplans, der deren Inhalte nur nachrichtlich wiedergibt. Die Belange sind daher in den politischen Beschlussfassungsprozess für die Satzung einzubringen; über den Nahverkehrsplan kann die vom Kreistag beschlossene Satzung nicht geändert werden.	nicht möglich
452	A6	Organisation	Zus. Anm.	**Schulen in Bleckede (Maßnahme 3.1)** Grundsätzlich begrüßt der KER die in den Maßnahmen 3.1 und 3.2 angesprochene Überplanung der Busverbindungen zu den Schulen in den Samtgemeinden Dahlenburg und Scharnebeck sowie in Bleckede. Eine Optimierung der Fahrpläne scheint dort dringend geboten, da auch nach unserer Erhebung die Busfahrzeiten zur Schule in Bleckede etwa von Amt Neuhaus im Median bei knapp einer Stunde liegen. Auch von Rullstorf aus brauchen die SuS im Mittel zwischen 40 und 70 Minuten mit dem Bus zur Schule, wobei einige auch Fahrzeiten von über 80 Minuten erreichen. Noch problematischer ist die Situation bei den Heimwegen, da sich hier die Wartezeiten nach Schulschluss noch zu den Busfahrzeiten addieren, so dass SuS aus der Gemeinde Amt Neuhaus auf Wegezeiten zwischen 75 und 85 Minuten kommen, SuS aus Rullstorf auf 60 bis 75 Minuten und nach Thomasburg 100 Minuten benötigt werden. Aber auch nach Dahlenburg brauchen SuS angesichts von Wartezeiten nach dem Schulende von z.T. über 40 Minuten im Mittel zwischen 50 und 75 Minuten.	Der Landkreis Lüneburg freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme. Die Vorgaben der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg werden, auch zu den maximal zulässigen Wegezeiten, bei der Umsetzung der Maßnahme berücksichtigt werden.	bereits enthalten
453	A6	Organisation	Zus. Anm.	**Schulen in Scharnebeck (Maßnahme 3.2)** Bei den Schulen in Scharnebeck stellt sich nach unseren Daten insbesondere die Rückfahrt von der Schule als Problem dar: Vom Gymnasium in Scharnebeck nach Artlenburg benötigen SuS nach dem Schulschluss über 55 Minuten, nach Brietlingen bis zu 60 Minuten und nach Barum bis 55 Minuten. Diese Wegezeiten sind mit Ausnahme von Artlenburg vornehmlich den 20 bis 25 Minuten geschuldet, die die SuS nach Schulschluss auf einen Bus warten müssen. An der Oberschule am Schiffshebewerk stellen die Verbindungen nach Vastorf und Hohnstorf (Elbe) Herausforderungen für die SuS dar: Nach Vastorf führt die lange Fahrzeit zu einer Wegezeit für den Heimweg von über 50 Minuten. SuS aus Hohnstorf und aus Brietlingen müssen dagegen 30 Minuten nach dem Schulschluss auf den Bus warten.	Der Landkreis Lüneburg freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme. Die Vorgaben der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg werden, auch zu den maximal zulässigen Wegezeiten, bei der Umsetzung der Maßnahme berücksichtigt werden.	bereits enthalten

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
454	A6	Organisation	Zus. Anm.	Kritisch sieht der KER dahingegen, dass mit den Maßnahmen eine Effizienzsteigerung und keine Steigerung der Effektivität angestrebt wird. Viele der oben erwähnten Missstände, wie lange Fahr- und Wartezeiten sowie die uns berichteten Probleme überfüllter Busse, die im Extremfall dazu führen, dass SuS an den Haltestellen stehen gelassen werden und sich auch im Mobilitätsgutachten für den Landkreis wiederfinden, lassen sich unseres Erachtens nicht durch eine vornehmlich auf Kostensenkung ausgerichtete Planung beheben. Das Ziel der Planung sollte unseres Erachtens sein: Durch mehr Direktverbindungen, die a) Fahrzeiten zu verkürzen und b) Belastung von bislang überlasteten Linien zu reduzieren. Hierbei könnten zum Teil auch die im Nahverkehrsplan angesprochenen Midibusse zum Einsatz kommen. Generell sollte bei der Planung auf die Attraktivität der Verbindungen für die SuS geachtet werden: eine etwas längere Wartezeit auf eine Verbindung nach Schulschluss wird eher dann von den SuS in Kauf genommen, wenn diese die SuS dann schneller nach Haus fährt. Sonst besteht das Risiko, dass entlastende Alternativverbindungen, wie sie z.T. im Mobilitätsgutachten angesprochen werden, von den SuS nicht angenommen werden und überfüllte Verbindungen trotz bestehender Alternativen überfüllt bleiben. Zwangsläufig unberücksichtigt bleiben bei allen Planungen die immer wieder vorkommenden Unterrichtsausfälle, insbesondere an weiterführenden Schulen, sowie zusätzliche Angebote der Schulen, die zu atypischen Fahrzeitwünschen der SuS führen. Um auch in diesen Fällen die Beförderung der SuS zu gewährleisten, hält der KER es generell für sinnvoll, dass zumindest eine der regionalen Hauptlinien die weiterführenden Schulen auch anfährt, um so eine regelmäßige Verbindung der Schule in das nicht-schulbezogene Liniensystem zu gewährleisten. Bei Grundschulen sieht der KER diese Notwendigkeit weniger, da dort Unterrichtsausfälle i.d.R. im Rahmen der Verlässlichkeit schulintern aufgefangen werden.	Der Landkreis Lüneburg widerspricht der Auffassung, dass mit den Maßnahmen eine Effizienzsteigerung angestrebt werden solle. Dies ist nicht der Fall und wird im Nahverkehrsplan so auch nicht ausgeführt. Das Ziel der Maßnahmen ist keine Kostensenkung, sondern in der Schülerbeförderung allen Schülerinnen und Schüler Verbindungen anzubieten, die die Vorgaben der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis erfüllt. Außerdem soll die Schülerbeförderung dahingehend überplant werden, dass das System in den überplanten Teilräumen transparenter und weniger volnerabel wird. Die geplanten Midibuslinien (s. die entsprechende Maßnahme) werden nicht in der Schülerbeförderung eingesetzt werden.	nicht möglich
455	A6	Organisation	Zus. Anm.	**Maßnahme 3.3** Auch die Überplanung der schulbezogenen Linien im Landkreis und im Stadtverkehr begrüßt der KER grundsätzlich, da durch eine Entzerrung und Entflechtung hier voraussichtlich eine größere Zuverlässigkeit erreicht werden kann. Gleichzeitig sieht er, analog zu den Ausführungen unter 1.1.3 das Ziel der Effizienzsteigerung kritisch und verweist auf die dort genannten Aspekte. Insbesondere sollte bei weiterführenden Schulen sichergestellt sein, dass sie, sofern dies noch nicht der Fall ist, auch durch reguläre Hauptlinien angefahren werden, um bei atypischen Schulschlüssen die Beförderung der SuS sicherzustellen. Dies betrifft insbesondere das Gymnasium Oedeme, das als Gymnasium des Landkreises über ein sehr großes Einzugsgebiet verfügt.	Der Landkreis Lüneburg widerspricht der Auffassung, dass mit den Maßnahmen eine Effizienzsteigerung angestrebt werden solle. Dies ist nicht der Fall und wird im Nahverkehrsplan so auch nicht ausgeführt. Das Ziel der Maßnahmen ist keine Kostensenkung, sondern in der Schülerbeförderung allen Schülerinnen und Schülern Verbindungen anzubieten, die die Vorgaben der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis erfüllt. Außerdem soll die Schülerbeförderung dahingehend überplant werden, dass das System in den überplanten Teilräumen transparenter und weniger volnerabel wird. Die geplanten Midibuslinien (s. die entsprechende Maßnahme) werden nicht in der Schülerbeförderung eingesetzt werden. Eine pauschale Anbindung aller weiterführenden Schulen an regionale Hauptlinien lehnt der Landkreis ab, da diese Linien vorrangig andere verkehrliche Funktionen erfüllen sollen. Hierzu gehört insbesondere eine schnelle und direkte Anbindung der Grundzentren an die Hansestadt Lüneburg. Darüber hinaus gibt der Landkreis zu bedenken, dass atypische Schulschlüsse eine Ausnahmesituation darstellen, die es nicht rechtfertigt, mit einer regionalen Hauptlinie im regelmäßigen Takt die Schulstandorte zu bedienen, vor allem wenn diese nicht auf dem Linienweg liegen. Sofern eine Erweiterung des Fahrplanangebotes zu bestimmten Zeiten unerlässlich erscheint, sollte dies stattdessen über ene schulbezogene Regionalbuslinie erfolgen.	nicht möglich
456	A6	Organisation	Zus. Anm.	Bei den Maßnahmen 5.x (Einrichtung von On-Demand-Verkehren) ist aus Sicht des KER darauf zu achten, dass bestehende Verbindungen, die von SuS genutzt werden, nicht zugunsten eines On-Demand-Angebots reduziert werden. Die mit dem On-Demand-Angebot verbundene Beschränkung der Kapazität des Platzangebots würde der durch die SuS verursachten Nachfrage, die typischerweise vor Schulbeginn und nach Schulschluss geballt auftritt, nicht gerecht werden. Insofern begrüßt und unterstützt der KER die Initiative des Ortsvorstehers von Häcklingen, die 5018 (als Ersatz für die bisherige 5011) weiterhin im 20-Minuten-Takt die Haltestellen in Rettmer und Häcklingen anfahren zu lassen.	Bedarfsverkehre werden im Landkreis Lüneburg grundsätzlich nicht in der Schülerbeförderung eingesetzt. Eine Einstellung schulbezogener Fahrten zugunsten von Bedarfsverkehren ist nicht vorgesehen.	nicht möglich
457	A6	Organisation	Zus. Anm.	Wünschenswert wäre aus Sicht des KER auch eine Bestandsaufnahme ggf. Verbesserung der Situation an den Haltestellen insbesondere im Landkreis. Eltern berichten dem KER immer wieder von prekären Situationen an den Haltestellen, insbesondere in der dunklen Jahreszeit. Das Spektrum reicht von zu kleinen oder gar nicht vorhandenen Wartebereichen über fehlende Beleuchtung, die dazu führt, dass wartende SuS übersehen werden und der Bus durchfährt, bis zu fehlenden Zuwegen zu den Haltestellen. Eine Reihe solcher Rückmeldungen hat der KER im Rahmen seiner eigenen Erhebung erhalten. Wir stellen dieses Material gerne dem Landkreis zur Verfügung, gehen aber nicht davon aus, dass es sich um eine vollständige Erfassung handelt.	Der Landkreis Lüneburg verweist auf die Maßnahme 9 (Haltestellenkataster) und begrüßt das Angebot des Kreiselternrates, hierfür Informationen zur Verfügung zu stellen.	bereits enthalten
458	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Mobilität ist die Grundlage für die gesellschaftliche Teilhabe von Seniorinnen und Senioren. Dafür ist der ÖPNV das wichtigste Verkehrsmittel vor Fahrrad, SPNV, DB und Auto. Deshalb ist für uns wichtig:** • Verlässlichkeit (Pünktlichkeit) des ÖPNV • Fahrplan täglich von 06:00–24:00 Uhr • Attraktive Taktzeiten • Gute Verknüpfung mit DB, SPNV und anderen Buslinien in Stadt und Region Lüneburg • In den Randzeiten Bedienung durch ASM und Nachtlinien • Barrierefreie Haltestellen mit ausreichend Sitzgelegenheiten, höhengleichen Einstiegen in den Bus und lesbaren Busfahrplänen • Moderne, umweltfreundliche Busse • Genügend Platz in den Bussen für Rollstuhlfahrer, Rollatoren und Kinderwagen • Leistungsfähige Klimaanlagen im gesamten Bus • Bezahlbare Bustickets entsprechend der HVV-Tarife	Der Landkreis stimmt den Anmerkungen zu. Die im NVP enthaltenen Maßnahmen werden dazu beitragen, den ÖPNV im genannten Sinne weiterzuentwickeln. Die gewünschte Ausweitung der Betriebszeiten im Stadtbusverkehr sowie auf den regionalen Hauptlinien bis 00.00 wird als Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
459	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Wir begrüßen** • die Vereinheitlichung der Taktzeiten auf 20 Minuten • die Verlängerung der Betriebszeiten in den Abendstunden • die zusätzlichen Minibuslinien • die Anbindung von Kaufland und Hanseviertel • den grundsätzlichen 300 m-Radius der Haltestellen • den zeitlichen Versatz der Abfahrtzeiten der Linien 5011 und 5014 ab Haltestelle Bülows Kamp/ Kaltenmoor und die sich damit ergebene Bereitstellung eines 10 Minuten-Taktes für den Stadtteil Kaltenmoor • die Einführung einer zusätzlichen Stadtverkehrslinie • die geplante Anbindung der Stadtteile Alt-Hagen und Wilschenbruch mit Rufbussen/ASM Nachtverkehr	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu den im NVP enthaltenen Maßnahmen.	bereits enthalten
460	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Vorschläge für Verbesserungen (1)** • Zügiger barrierefreier Ausbau der Haltestellen. Seniorengerechte Sitzgelegenheiten. • Zugänglichkeit der Bushaltestellen räumlich verbessern (breite Bussteige, Querungshilfen) • Zugänglichkeit der Bushaltestellen einschließlich der Sitzgelegenheiten Am Sande gewährleisten. Alkohol trinkende Personen – Sicherheit verstärken. • Erweiterung/Modernisierung des ZOB zum modernen zentralen Umsteigepunkt zum Fernverkehr/SPNV	Der Landkreis unterstützt alle Maßnahmen, die die Barrierefreiheit im ÖPNV verbessern. Die Zuständigkeit für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen sowie die Ausstattung mit Sitzgelegenheiten liegt in der Regel jedoch nicht beim Landkreis. Hier sind die jeweiligen Straßenbaulastträger (häufig die Kommunen) gefordert. Gleiches gilt für eine eventuelle Erweiterung des ZOB. Die Zuständigkeit liegt in diesem Fall bei der Hansestadt Lüneburg.	teilweise
461	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Vorschläge für Verbesserungen (2)** - Kein Rückbau der Busspur Dahlenburger Straße - Abbau von Barrieren und Engstellen in den Straßen, z. B.: - Ahornweg/Bachstraße - Auf der Höhe - Schomakerstraße - Magdeburger Straße - Straßenzug Altenbrückertorstraße - Bei der St. Johanniskirche: Hier Vorfahrtsregelung für den Fahrzeugverkehr gegenüber der Einmündung Bei der Ratsmühle.	Der Landkreis spricht sich für Maßnahmen zur Busbeschleunigung aus. Die Zuständigkeit für derartige Maßnahmen liegt in diesem Fall bei der Stadt Lüneburg, die für die Umsetzung verantwortlich ist.	nicht möglich
462	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Vorschläge für Verbesserungen (3)** • Keine Verlängerung der Linie 5011 von Kaltenmoor nach Bülows Kamp • Haltestelle West Bülows Kamp (Bushaltestelle ist für Einstieg und Ausstieg) ist nicht für zwei Busse (Gelenkbusse) ausgebaut • Provisorische Haltestelle Ost (EDEKA-Seite) ist nicht ausgebaut. Gehweg zu schmal. • Die notwendige Toilette für das fahrende Personal kann im Umfeld der Haltestelle Julius-Leber-Straße (Süd)/Waldfriedhof gebaut werden. Dies erspart erhebliche Mehrkilometer (je Umlauf 1.000 m) • Nach wie vor eine Busanbindung in den Stadtteil Klosterkamp • Die Nachtlinien müssen mindestens je eine zentrale Haltestelle in den Stadtteilen anfahren. Z. B. Thorner Markt, Kreideberg • Die Buslinie 5008 muss weiterhin Kreideberg–Bürgeramt–Rathaus–Am Sande–Bahnhof fahren, um den Wochenmarkt und die Innenstadt zu erreichen. • Zusätzliche City-Linien mit Elektrominibussen im 10 Minuten-Takt mit Kurzstreckentarif • Bahnhof–Am Sande–Leuphana und zurück • Bahnhof–Rathaus–Krankenhaus–Sülzwiesen und zurück • Weitere Anbindung der Haltestelle Waldfriedhof (Deutsch-Evern-Weg) mit der Linie 5011. • Linie 5019: Bedienung der Haltestelle Freibad zwischen 1.4. und 30.9. im 30 Minuten-Takt	Die Verlängerung der Linien 5001 und 5011 bis zur Haltestelle Bülows Kamp erfolgt vor dem Hintergrund, dass an der Haltestelle Theodor-Haubach-Straße derzeit keine Toilettenanlagen zur Verfügung stehen. Sobald im Bereich der Haltestelle Theodor-Haubach-Straße geeignete Toilettenanlagen bereitgestellt werden, wäre aus Sicht der MOIN die Verkürzung einer der beiden Linien bis zur Haltestelle Theodor-Haubach-Straße möglich. Da die Linien 5001 und 5011 künftig nicht mehr zeitgleich abfahren werden, sieht die MOIN GmbH keine Schwierigkeiten hinsichtlich des begrenzten Haltebereichs an der Haltestelle Bülows Kamp. Die Einstellung der Bedienung der Haltestelle Klosterkamp erfolgte auf ausdrücklichen Wunsch der Anwohner:innen. Ein Großteil der dort lebenden Einwohner:innen wird weiterhin über die nahegelegenen Haltestellen Klosterkamp (Nord) bzw. Konrad-Adenauer-Straße (Ost) an den Busverkehr angebunden. Aus diesem Grund sieht der Landkreis derzeit keine Notwendigkeit, die Haltestellen Klosterkamp und Hermann-Wagner-Straße wieder zu bedienen. Die Nachtbuslinien sind so konzipiert, dass sie mit möglichst geringem Fahrzeug- und Personaleinsatz eine bestmögliche Erschließung der Hansestadt Lüneburg sowie der umliegenden Gemeinden ermöglichen. Die Bedienung aller Stadtteile der Hansestadt Lüneburg würde einen erhöhten Personalbedarf mit sich bringen, weshalb hierfür zunächst die Finanzierung geprüft werden müsste. Die Nachtbuslinien werden zukünftig durch den Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH kontinuierlich evaluiert. Die Haltestelle Thorner Platz wird in das Nachtbusliniennetz aufgenommen, da diese betrieblich ohne zusätzlichen Fahrzeug- und Personalaufwand integriert werden kann. Eine Rückführung der Linie 5008 in die Altstadt würde den Linienweg verlängern und eine Durchbindung mit der Linie 5009 verhindern. Dies hätte zusätzliche Fahrzeug- und Personalbedarfe zur Folge. Durch die geplante Durchbindung der Linie 5008 mit der Linie 5009 bleibt ein Großteil der Altstadt vom Kreideberg aus weiterhin umsteigefrei erreichbar. Der Korridor Bahnhof – Leuphana wird durch mehrere Linien bedient. Für die Einführung einer zusätzlichen Elektrominibus-Linie in diesem Korridor sieht der Landkreis keinen Bedarf. Die Sülzwiesen bzw. das städtische Klinikum werden künftig montags bis freitags von einer Stadtbuslinie im 20-Minuten-Takt bedient. Vor diesem Hintergrund sieht der Landkreis Lüneburg keinen Bedarf für eine zusätzliche Linie (welche im 10-Minuten-Takt fahren) in diesen beiden Bereichen. Die Linie 5011 wird auch ab dem 01.01.2026 weiterhin die Haltestelle Waldfriedhof bedienen Eine Taktverdichtung zum 30-Minuten-Takt der Linie 5016 zum Freibad zwischen 1.4 und dem 30.9, würde ganzjährig Kosten für Personal und Fahrzeuge verursachen, weshalb der Landkreis diesen Vorschlag ablehnt.	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
463	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Vorschläge für Verbesserungen (4)** • Kein neues Liniennummernkonzept einführen. Verwirrt nur. Sinnhaftigkeit ist nicht zu erkennen. • Anzeigetafeln in den Bussen mit großer Schrift (Muster Metronom) • Unverzüglicher Ausbau des dynamischen Fahrgastinformationssystems	Im Zuge der Busnetzoptimierung durch die MOIN GmbH werden neue Querverbindungen zwischen den Stadtteilen der Hansestadt Lüneburg eingerichtet. Auch im Regionalverkehr sind Anpassungen vorgesehen. In diesem Zusammenhang lassen sich Änderungen bei den Liniennummern nicht in allen Fällen vermeiden. Zur Verbesserung der Verständlichkeit des Fahrplans werden darüber hinaus weitere Liniennummern vereinheitlicht oder angepasst. Bei den Zielanzeigen der Busse werden sowohl der Name der Endhaltestelle als auch der zugehörige Ort angegeben. Bei den Stadtbuslinien in Lüneburg sind zudem Linienverknüpfungen („Durchbindungen“) vorgesehen, die ebenfalls im Zieltext dargestellt werden sollen. Vor diesem Hintergrund werden in der Regel beide Anzeigefelder der Zielanzeige benötigt. Eine Darstellung ausschließlich der Endhaltestelle – wie sie beispielsweise beim Metronom erfolgt – ist daher nicht vorgesehen. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN planen, das dynamische Fahrgastinformationssystem in den kommenden Jahren schrittweise auszubauen (s. Maßnahme 10).	teilweise
464	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Vorschläge für Verbesserungen (5)** • An Samstagen kostenlose Busnutzung (siehe Modell Oldenburg) • Wiedereinführung des HVV-Kurzstreckentarifs • Einführung eines Sozial-/Seniorentickets wie im HVV	Mit der Einführung des Deutschlandtickets sind die Fahrpreise, insbesondere für Pendlerinnen und Pendler, die längere Strecken zurücklegen, bereits sehr deutlich gesunken. Derzeit werden die hvv-Tarife für die Einzelkarten überarbeitet. Dabei wird auch die Einführung einer "Stadtkarte" geprüft, die für verschiedene Städte im hvv-Verbundgebiet (u. a. Lüneburg) als günstiges Angebot für Gelegenheitsnutzer eingeführt werden könnte. Der Landkreis unterstützt die Prüfung und die Einführung des Tickets, sofern die damit verbundenen Fahrgeldverluste in einem angemessenen Rahmen stehen. Eine kostenlose Busnutzung an Samstagen, eine weitere Absenkung der Tarife sowie die Einführung eines Sozial-/Seniorentickets unterstützt der Landkreis nur dann, wenn die damit verbundenen Mindereinnahmen vom Land Niedersachsen ausgeglichen werden.	teilweise
465	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Vorschläge für Verbesserungen (6)** • Ständige Schulungen der Fahrer/innen (Kundenorientierung, Anfahren der Haltestellen, Absenken der Busse für das Ein-/Aussteigen von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen) • Vermehrte Reinigung in den Bussen • Einsatz von Sicherheitspersonal zu bestimmten Zeiten in den Bussen	Betriebliche Maßnahmen, wie das Reinigen der Fahrzeuge und ständige Schulungen wird die MOIN berücksichtigen. Entsprechende Vorgaben sind im öDA Landkreis - MOIN als Vorgabe enthalten.	nicht erforderlich
466	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Vorschläge für Verbesserungen (7)** • Beibehaltung/Ausbau ASM-Verkehr • Die Einführung des On-Demand-Verkehrs bedarf noch grundsätzlicher weiterer Diskussion	Das heutige ASM, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, soll grundsätzlich beibehalten werden, wird aber aktuell überarbeitet. Vor Einführung eines On-Demand-Verkehrs werden die Planungen konkretisiert und in den zuständigen politischen Gremien des Landkreises diskutiert. Die betroffenen Gemeinden werden ebenfalls eingebunden werden.	bereits enthalten
467	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Vorschläge für Verbesserungen (8)** • Tarifgerechte Bezahlung der Busfahrer/innen. Auch der Nachunternehmen.	Ab 2026 werden, sowohl das Fahrpersonal der MOIN GmbH als auch das der beauftragten Subunternehmen, nach dem Tarifvertrag Nahverkehr Niedersachsen (TV-N Niedersachsen) entlohnt.	nicht erforderlich
468	A8	Bürger:in	Zus. Anm.	Hiermit erhebe ich als Bürgerin einen Einwand gegen den 5. Nahverkehrsplan des Landkreis Lüneburg. Es geht um die Anbindung des Wohngebietes Zeltberg an die Innenstadt über die Stadtbuslinie 5002. Im 5. Nahverkehrsplan wird erwähnt, dass die Buslinie 5002 mit der Linie 5013 „durchgebunden“ wird. Das Problem, das durch die Durchbindung für Fahrgäste der 5002 entsteht, ist auf den ersten Blick nicht ersichtlich, da auf Seite 86 in der Tabelle „Am Sande“ nur der Eintrag „Durchbindung“ vorliegt. Ich habe mich telefonisch erkundigt und freundliche Auskünfte von Herrn Gröning (Landkreis) und Herrn Müller (Moin) erhalten und viele Linienführungen nachgeschaut, um die neue Linienführung zu verstehen. Hiermit erhebe ich einen Einwand gegen die Planung bezüglich der Anbindung des Zeltberges an die Innenstadt über die Linie 5002. Genaueres folgt unten. Hintergrund: Bereits beim 4. Nahverkehrsplan waren die Belange der Bewohner des Zeltbergs zunächst unzureichend berücksichtigt worden. Die Linie 5002 sollte nicht mehr durch die Innenstadt, sondern direkt zum Bahnhof fahren. Erst nach der Übergabe von knapp 300 Unterschriften an Herrn Krumböhmer (damals erster Kreisrat), Presseartikeln und Leserbriefen (siehe Anlage) kam es dann zu Nachbesserungen: Die Hinfahrt in die Innenstadt wurde mit den Haltestellen Rathaus (Anbindung an Karstadt, an den Markt und an die Stadtbücherei), St. Lambertiplatz (Anbindung Musikschule, St. Ursulaschule), Wallstraße (Theater) und Am Sande (Ärzte, weitere Einkaufsmöglichkeiten) aufrechterhalten. Dabei kam es zu dem Kompromiss, dass dies erst ab ca. 9 Uhr möglich war (für die betroffenen Fahrgäste kein Problem). Allerdings wurde die Rückfahrt durch die veränderte Linienführung massiv erschwert (Wegfall der Haltestelle „Markt“ vor dem Marktcafé/ehemals Lünebuch, da keine 5002 mehr vom Sande aus über Am Berge / an den Brodbänken fährt), was bis heute ein großes Problem darstellt.	Der Zeltberg wird auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5002, zukünftig Linie 5012) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzer und Vertreterinnen und Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr. Die Anpassung des Linienwegs der Linien 5008 und 5012 geschieht vor dem Hintergrund, den 20-Minuten-Takt auf so vielen Stadtbuslinien wie möglich fahrzeugneutral zu ermöglichen. Auch der Kreideberg und der Zeltberg werden zukünftig montags bis freitags im 20-Minuten-Takt bedient. Eine Rückführung der Linien 5008 und 5012 in die Altstadt würde den Linienweg verlängern und eine Durchbindung mit der Linie 5009 bzw. 5013 verhindern. Dies hätte zusätzliche Fahrzeug- und Personalbedarfe zur Folge. Durch die geplante Durchbindung der Linie 5008 bzw. 5012 mit der Linie 5009 bzw. 5013 bleibt ein Großteil der Altstadt vom Kreideberg aus weiterhin umsteigefrei erreichbar. Der Busverkehr über Am Berge, Rosenstraße, an den Brodbänken ist aus Sicht des Fußgängerverkehrs, der anrainenden Gastronomie und das Fahrpersonal problematisch, weshalb der Landkreis eine Wiederinbetriebnahme des Busverkehrs entlang dieser Straßen ablehnt. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH werden das Buskonzept kontinuierlich evaluieren und bei Bedarf Anpassungen vornehmen. So kann auch das Buskonzept in der Lüneburger Altstadt geprüft werden.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
469	A8	Bürger:in	Zus. Anm.	**Der 5. NVP stellt eine weitere Verschlechterung dar.** Die Einwendung gegen den 5. NVP im Genauen: 1. Thema: Anbindung des Marktes, von Karstadt und der Ratsbücherei für Fahrgäste aus Richtung Zeltberg / Bardowick nach Süden mit der 5002 Richtung Innenstadt fahrend Durch den 5. NVP fahren die Fahrgäste der 5002 mit Ziel Innenstadt (wenn ich das richtig verstanden habe) im selben Bus mit veränderter Nummer (5013) vom ZOB zurück zur Reichenbachkreuzung und fahren dann zur Haltestelle Rathaus. Das bedeutet zwar eine längere Fahrzeit, ist aber gut hinzunehmen. Die Fahrgäste der 5002/5013 erreichen nun aber nicht mehr die Haltestellen Neue Sülze, Lambertiplatz und den Sande, ohne umzusteigen. Sie müssten entweder am ZOB umsteigen, um den Sande zu erreichen. Oder aber sie müssen am Rathaus in eine Linie umsteigen, die den westlichen Innenstadtring befährt, um die Haltestellen Neue Sülze und Lambertiplatz zu erreichen. Telefonisch wurde mir gesagt, dass die 5005 diese Linie befahren würde, was aber nach jetzigem Plan nicht so ist. Ob die 5008 den westlichen Innenstadtring ab 2026 noch befahren wird, ist für mich aus dem Plan nicht ersichtlich, da dort irgendetwas von Durchbindung mit der Linie 5018 steht. Der Wegfall wichtiger Haltestellen im Linienverlauf der 5002 auf dem Hinweg und die Notwendigkeit des Umsteigens stellt eine massive Verschlechterung dar. 2. Anbindung des Marktes und Karstadt für Fahrgäste, die aus der Innenstadt zurück mit der 5002 nach Norden (Bardowick / Zeltberg) fahren Fahrgäste der 5002 haben nach dem Marktbesuch bzw. dem Besuch der nördlichen Innenstadt keine Möglichkeit, direkt in den Norden und nach Hause zu fahren, wenn sie keine weiten Wege gehen können. Der Fußweg vom Wochenmarkt zur Haltestelle Reichenbachplatz ist für Eltern mit kleinen Kindern, allein fahrende Kinder und ältere Menschen zu lang, insbesondere mit Einkäufen und Gepäck nach dem anstrengenden (Markt-) Einkauf. Schon beim letzten Plan haben sportliche Politiker die Strecke als unproblematisch gesehen, aber zu wenig an die Probleme älterer Menschen gedacht. Deswegen müsste es eine Möglichkeit geben, dass entweder die Haltestelle Markt (am Markcafé / ehemals Ecke Lünebuch) reaktiviert wird und somit der östlichen Innenstadtring wieder mit der Linie 5002 befahren wird. Oder es muss wenigstens ein oder zwei Busse geben, die den westlichen Innenstadtring befahren, damit man vom Rathaus zum Sande und somit zum ZOB gelangen kann, also den Heimweg nach Norden über den Süden antreten kann (siehe oben). Die „Durchbindung“ mit der 5013 greift hier nicht. Ich vermute, dass dies anderen Bürgern gar nicht bewusst ist, weil dieses Thema wenig transparent im Plan beschrieben ist.	Der Zeltberg wird auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5002, zukünftig Linie 5012) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte.Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzern und Vertreterinnen Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr. Die Anpassung des Linienwegs der Linien 5008 und 5012 geschieht vor dem Hintergrund, den 20-Minuten-Takt auf so vielen Stadtbuslinien wie möglich fahrzeugneutral zu ermöglichen. Auch der Kreideberg und der Zeltberg werden zukünftig montags bis freitags im 20-Minuten-Takt bedient. Eine Rückführung der Linien 5008 und 5012 in die Altstadt würde den Linienweg verlängern und eine Durchbindung mit der Linie 5009 bzw. 5013 verhindern. Dies hätte zusätzliche Fahrzeug- und Personalbedarfe zur Folge. Durch die geplante Durchbindung der Linie 5008 bzw. 5012 mit der Linie 5009 bzw. 5013 bleibt ein Großteil der Altstadt vom Kreideberg aus weiterhin umsteigefrei erreichbar. Der Busverkehr über Am Berge, Rosenstraße, an den Brodbänken ist aus Sicht des Fußgängerverkehrs, der anrainenden Gastronomie und das Fahrpersonal problematisch, weshalb der Landkreis eine Wiederinbetriebnahme des Busverkehrs entlang dieser Straßen ablehnt. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH werden das Buskonzept kontinuierlich evaluieren und bei Bedarf Anpassungen vornehmen. So kann auch das Buskonzept in der Lüneburger Altstadt geprüft werden.	nein
470	A8	Bürger:in	Zus. Anm.	Besonders ärgerlich ist eine Passage auf Seite 93 des neuen NVPs, in der bei der Bewertung der 5002 „die Verkürzung der Fahrzeit durch direkte Fahrt zum ZOB“ positiv genannt wird. Wer bewertet das? Verkürzte Fahrzeit heißt immer auch, dass etwas wegfällt. Ich bitte, diese positive Bewertung herauszunehmen oder sie auf Berufspendler einzuschränken. Ich bitte weiterhin darum, als negative Bewertung zur Veränderung bei der 5002 aufzunehmen, dass die Belange älterer Menschen, Kindern und Eltern mit Kindern deutlich verschlechtert werden. Es ist erstaunlich, dass immer mal wieder (Bardowicker?) Politiker nur an die Berufspendler denken, wenn es um die Linie 5002 geht. Mögliche Lösungen: a) Es wird die Linienführung der 5002 aus dem 3. (!) Nahverkehrsplan aktiviert. Diese führte sowohl auf dem Weg von Norden in die Innenstadt an die wichtigen Haltestellen, als auch auf dem Rückweg über die Straße Am Berge an die wichtige Haltestelle Markt (am Marktcafé) und verließ dann die Innenstadt über die Reichenbachkreuzung. Das wäre die beste Lösung. b) Oder: Es wird eine ganz neue Linie eingeführt, die mit kleinen Elektrobussen den engen Innenstadtring befährt (vom Sande über die Bergstraße zur Haltestelle Rathaus, Neue Sülze, Wallstraße, Sande und wieder zur Haltestelle Rathaus). Dies würde zu einer Belebung der Innenstadt führen, weil man von jeder Stelle der Innenstadt ohne nachzudenken eine andere erreichen kann. Der ZOB wird durch diese Linie nicht angefahren. Das wäre die innovativste Lösung. c) Oder: Es bleibt bei der jetzigen Linienführung der 5002 (4. Nahverkehrsplan). d) Falls die Idee der „Durchbindung“ aus dem 5. Nahverkehrsplan umgesetzt wird: Es muss dringend eine Lösung für Erreichbarkeit der Haltestellen Neue Sülze, Lambertiplatz und für die Rückfahrt für die Anbindung der Haltestelle Rathaus gefunden werden. Ich finde es beunruhigend, dass die Linie 5002 alle fünf Jahre für neue Experimente herangezogen wird. Das nächste Problem sehe ich schon kommen: Hiermit erhebe ich vorsorglich und entschieden eine zweiten Einspruch gegen den On-Demand Verkehr vom Zeltberg aus (NVP Seite 120), der das Ergebnis einer Potential-Analyse ist. Mit einem Satz wird hier handstreichartig das Ende der gesamten Linie 5002 angeregt. Falls dieser Gedanke tatsächlich umgesetzt würde (vielleicht im 6. NVP), würde er die 5002 restlos aus dem Wohngebiet Zeltberg treiben (Wegfall der regelmäßigen Bedienung der Haltestellen: Zeltberg, Königsberger Straße, Auf dem Schmaarkamp bzw. Albert-Schweitzerstraße). Dies bedeutet das Ende der 5002 als Stadtbuslinie. Sie wäre nur noch eine Überlandlinie oder Schnellbuslinie für Bardowicker Berufspendler. Ich möchte Personengruppen nicht gegeneinander ausspielen, aber die Gruppe der alten Menschen wird hier definitiv übersehen.	Der Zeltberg wird auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5002, zukünftig Linie 5012) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Vor einer möglichen Umsetzung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16) und Abstimmungen mit den Ortsvorstehern / Ortsbürgermeistern erfolgen. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr. Die Anpassung des Linienwegs der Linien 5008 und 5012 geschieht vor dem Hintergrund, den 20-Minuten-Takt auf so vielen Stadtbuslinien wie möglich fahrzeugneutral zu ermöglichen. Auch der Kreideberg und der Zeltberg werden zukünftig montags bis freitags im 20-Minuten-Takt bedient. Eine Rückführung der Linien 5008 und 5012 in die Altstadt würde den Linienweg verlängern und eine Durchbindung mit der Linie 5009 bzw. 5013 verhindern. Dies hätte zusätzliche Fahrzeug- und Personalbedarfe zur Folge. Durch die geplante Durchbindung der Linie 5008 bzw. 5012 mit der Linie 5009 bzw. 5013 bleibt ein Großteil der Altstadt vom Kreideberg aus weiterhin umsteigefrei erreichbar. Der Busverkehr über Am Berge, Rosenstraße, an den Brodbänken ist aus Sicht des Fußgängerverkehrs, der anrainenden Gastronomie und das Fahrpersonal problematisch, weshalb der Landkreis eine Wiederinbetriebnahme des Busverkehrs entlang dieser Straßen ablehnt. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH werden das Buskonzept kontinuierlich evaluieren und bei Bedarf Anpassungen vornehmen. So kann auch das Buskonzept in der Lüneburger Altstadt geprüft werden.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
471	A9	Bürger:in	Zus. Anm.	Positiv hervorzuheben sind: •Die Weiterführung der bisherigen Buslinie 5011 als neue Linie 5009 im 20-Minuten-Takt montags bis freitags – dadurch werden die Verschlechterungen, die mit der Umsetzung des letzten NVP auf den 30-Minutentakt einhergingen, wieder rückgängig gemacht. Ein On-Demand-Verkehr scheidet für die MOIN aus verschiedenen Gründen aus. •Die Abfahrt des letzten Busses ab ZOB ca. 22:40 Uhr, somit eine Verlängerung der Busangebotes um eine Stunde •und zugleich die generelle Anpassung der Abfahrtszeiten am ZOB auf die Ankunft des „schnellen“ Metronoms aus Hamburg, hiermit wird eine deutliche Verbesserung erreicht.	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung der genannten, im NVP bereits enthaltenen Maßnahmen.	bereits enthalten
472	A9	Bürger:in	Zus. Anm.	Maßnahme 5.1 – Prüfauftrag On-Demand-Verkehr für Rettmer/Häcklingen ersatzlos streichen Dieser Auftrag ist für die beiden Ortsteile ersatzlos zu streichen. 5.500 Einwohner können nicht über 1-2 Kleinbusse mit jeweils 8 Sitzen angebunden werden! Von dem Qualitätsverlust durch einen erforderlichen Umstieg/Anforderung von Fahrzeugen etc. ganz zu schweigen. In Häcklingen/Rettmer z.B. befindet sich die Grundschule für beide Ortsteile, eine Seniorenwohneinrichtung, die Montessorischule mit einem weiten Einzugsbereich und leider erheblichem Autoverkehr. Das Garberscenter stellt für beide Ortsteile eine elementare Nahversorgungseinheit dar. Alle Einrichtungen müssen niedrigschwellig und durchgängig mit dem Bus erreichbar sein. In Häcklingen und Rettmer wohnen darüberhinaus sehr viele Familien, die in die Innenstadt und über den ZOB nach Hamburg pendeln. Der ÖPNV ist nur dann eine wirkliche Alternative zum privaten PKW, wenn eine durchgehende Busverbindung in die Innenstadt und zum ZOB gewährleistet ist. Zukünftig wird in beiden Ortsteilen der Anteil älterer Bewohner stark ansteigen, die in besonderem Maße auf eine durchgängige Busanbindung mit guter Taktung angewiesen sind. Daher ist der Prüfauftrag für einen On-Demand-Verkehr in den Stadtteilen Rettmer und Häcklingen, der immer ein Umsteigen und eine gesonderte Anforderung mit sich bringt, ersatzlos zu streichen! Stattdessen ist die durchgehende Busanbindung beider Ortsteile an die Innenstadt und den ZOB mindestens in der von der MOIN zugesagten Form als Daseinsvorsorge in den Plan aufzunehmen. Nur so ist die von Herrn Blankenburg in seinem Eingangsstatement zur Online-Veranstaltung angeführte klimafreundliche und zuverlässige Mobilität für alle – unabhängig von Alter, Mobilität etc. – zu erreichen! Das dem NVP zugrunde liegende Mobilitätsgutachten weist in diesem Punkt eine völlig theoretische Betrachtung auf, es bildet lediglich Einwohnerzahlen in Rasterquadraten in Entfernungskategorien von Bushaltestellen ab. Allein hieraus einen Prüfauftrag für einen On-Demand-Verkehr abzuleiten, ist insofern unrealistisch, da sowohl die Bereiche Ratsforst/Sandwehe wie auch der gesamte Bereich Langenstückenfeld von der verkehrlichen Anbindung und der Straßensituation für einen irgendwie gearteten Kleinbusverkehr ungeeignet und dadurch nicht aufwertbar sind. So erfolgt z.B. die Anbindung des Langenstückenfelds einzig über die Zufahrt am östlichen Ortseingang Häcklingens.	Rettmer / Häcklingen werden auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5011, zukünftig Linie 5018) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzern und Vertreterinnen und Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr.	nein
473	A9	Bürger:in	Zus. Anm.	Linienführung zukünftige Buslinie 5009 (wie in Bürgerversammlung Bonhoeffer-Haus vorgestellt) – Anpassungsbedarf Die am 19.05. vorgestellte Linienführung der neuen Buslinie 5009 weicht in folgenden Punkten von der bisherigen Linienführung der Linie 5011 ab: a.Scharnhorststraße – Universitätsallee – Munstermannskamp – Uelzener Straße anstelle der Führung über Blücherstraße – Munstermannskamp – Uelzener Straße Die neue vorgesehene Linienführung birgt die Gefahr zusätzlicher Staus und Fahrtverzögerungen, da zwei Ampeln an stark befahrenen Straßen hinzukommen (Einmündung Scharnhorststraße/Universitätsallee und Universitätsallee/Munstermannskamp). Zusätzliche Haltestellen werden dadurch nicht angefahren. Da künftig auch keine Gelenkbusse mehr fahren werden, ist m.E. auch der Abbiegeverkehr an der Blücherstraße wieder einfacher zu bewältigen. Die bisherige Linienführung sollte bleiben. b.Neue Linienführung über Rotes Feld/Barkhausenstraße: Diese Linienführung ist abzulehnen, da sie die Einwohner Häcklingens/Rettmers von der bestehenden Verbindung an den Kurpark, das Salü und die Hauptpost abschneidet. Die bisherige Linienführung ist komplett beizubehalten. Anstelle einer Linienführung über die Wallstraße könnte perspektivisch in Zusammenarbeit mit der Stadt eine Linienführung über die Lindenstraße mit einer eigenen Bus-/Universalspur angedacht werden. Hierdurch wäre auch das Theater Lüneburg angebunden.	Im Zuge betrieblicher Optimierungen und zur besseren Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten planen der Landkreis Lüneburg und die MOIN eine Änderung in der Linienführung der Linien 5001 und 5009. Die Linie 5001 soll künftig mit Gelenkbussen betrieben werden, um dem Fahrgastaufkommen in Kaltenmoor und Bockelsberg gerecht zu werden. Da die Barckhausenstraße nicht optimal für den Betrieb mit Gelenkbussen geeignet ist, erfolgt eine Anpassung der Linienführung. Die Linie 5009, die vorrangig mit Solobussen betrieben wird, wird deshalb künftig über die Barckhausenstraße geführt. Die Haltestellen entlang der Uelzener Straße werden von der Linie 5001 bedient. So bleibt die Erschließung beider Streckenabschnitte auch weiterhin sichergestellt. An der Haltestelle Munstermannskamp können Fahrgäste zwischen beiden Linien umsteigen.	nein
474	A9	Bürger:in	Zus. Anm.	Bustaktung bis 22:40 Uhr Die grundsätzlich sehr zu begrüßende Verlängerung der Betriebszeit bis 22:40 Uhr führt jedoch nur zu einer stündlichen Anbindung der Ortsteile. Gerade in den Abendstunden sollte eine 30-Minuten-Taktung bis zum Betriebsschluss weitergeführt werden. Das ASM fährt aktuell ab 21:45 Uhr halbstündlich. Zeitlich entstünde hier ansonsten eine Verschlechterung. Als Frau fühle ich mich um diese Zeiten am Bahnhof nicht mehr so sicher, dass ich dort bei verpasstem Bus eine knappe Stunde warten möchte (vgl. auch Ihre Maßnahmen 2 und 21).	Der Landkreis sieht keinen Bedarf für eine Taktverdichtung aufgrund abnehmender Fahrgastzahlen in den Abendstunden. Zur Verbesserung des Sicherheitsgefühls im ÖPNV bei verschiedenen Nutzergruppen wird auf die Maßnahme 21 (Erstellung und Umsetzung eines Awareness-Konzeptes für den ÖPNV) verwiesen.	bereits enthalten
475	A9	Bürger:in	Zus. Anm.	Anbindung von Häcklingen und Rettmer in den Nachtstunden (Maßnahme 2) Aktuell fährt das ASM halbstündlich bis 1:45 Uhr. Damit sind – vom schlechtem Buchungssystem und den zusätzlichen Kosten einmal abgesehen – die beiden südlichen Ortsteile grundsätzlich gut versorgt. Eine Umstellung auf vier stündlich verkehrende Linienbedarfsverkehre an den Wochentagen stellt hier eindeutig eine Verschlechterung dar. Auch ist nicht klar, wie dann eine örtliche Anbindung von Rettmer/Häcklingen erfolgt. Daher ist ein dem ASM von den Fahrtzeiten und der örtlichen Anbindung vergleichbares System auf jeden Fall aufrecht zu erhalten. Eine Einbindung in den Linienverkehr wäre von den Kosten her zu begrüßen. Mit Ihren Planungen für einen Nachtbusverkehr an den Wochenenden sind Rettmer und Häcklingen gänzlich abgehängt, da die in den Süden führende Linie am Garberscenter Richtung Oedeme abbiegen soll und auch nur stündlich fahren soll. Eine solche Verschlechterung ist abzulehnen.	Das heutige ASM-Angebot, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, wird aktuell überarbeitet. Ein Konzept hierfür wird bis Ende des Jahres fertiggestellt. Um Rettmer und Häcklingen an den Nachtbusverkehr anzubinden, müsste eine zusätzliche Nachtbuslinie eingerichtet werden. Sollte die Auslastungen beim Nachfolgesystem des ASM-Verkehr sehr hoch sein, wird der Landkreis auch die Einrichtung einer Nachbuslinie nach Häcklingen und Rettmer prüfen.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
476	A9	Bürger:in	Zus. Anm.	Arena-Shuttle (LKH-Arena-Anbindung an ZOB während Veranstaltungen in der Arena) Der als Linie 5080 (S. NVP S. 54) verkehrende Arena-Shuttle soll die Arena bei Veranstaltungen mit dem Bahnhof/ZOB verbinden. Ich habe den Shuttle schon mehrfach genutzt. Leider fuhr er mehrere Male auf dem Hinweg gar nicht, und auf dem Rückweg wurde seitens der Fahrer nicht auf eine Abfahrt geachtet, die auch einen Anschluss an weiterfahrende Metronomzüge gewährleistet. Mir ist bewusst, dass gerade bei Volleyballspielen ein Ende nicht vorprogrammiert ist, aber seitens des LK als Arena-Betreiber und Bus-Besteller sollte hier auf ein reibungsloses Ineinandergreifen und eine bessere Information der Besucher geachtet werden. Ein Verkehrskonzept für den Zu- und Abgangsverkehr zur Arena, das z.B. dem öffentlichen Verkehr Vorrang einräumt, könnte hier einen wesentlichen Beitrag zur Zufriedenheit leisten.	Die MOIN als zukünftiger Betreiber des Arena-Shuttles wird für einen zuverlässigeren Betrieb des Arena-Shuttles sorgen. Den Hinweis auf ein Verkehrskonzept wird der Landkreis an die zuständigen Stellen weiterleiten.	nicht erforderlich
477	A9	Bürger:in	Zus. Anm.	Reaktivierung der Bahnstrecke Lüneburg – Soltau (Maßnahme 19) Die Reaktivierung ist auf jeden Fall zu begrüßen! Für den Haltepunkt Rettmer Bahnhof sollte man sowohl eine Busanbindung aus den Ortsteilen heraus mitdenken wie auch eine gute Anbindung mit dem Fahrrad und sichere Abstellmöglichkeiten. Aktuell existiert ein bahnparalleler Trampelpfad vom Bahnhof Rettmer zum Drögenkamp. Dieser wird viel genutzt von Bewohnern Häcklingens und Rettmers Richtung Kiebitzmarkt etc. und könnte naturschonend als gute Verbindung zum Haltepunkt hergerichtet werden. Bitte geben Sie diese Anregung an die Stadt Lüneburg weiter.	Eine Anpassung des Busverkehrs nach der Streckenreaktivierung Lüneburg - Soltau werden MOIN und Landkreis gemeinsam im Rahmen des laufenden Geschäftes abstimmen. Den Hinweis auf die Ertüchtigung des Fußweges wird der Landkreis an die Hansestadt Lüneburg weiterleiten.	nicht erforderlich
478	A10	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Aus Sicht der Gemeinde Amt Neuhaus ist bis zur Inbetriebnahme der Elbbrücke Darchau-Neu Darchau der regionale und überregionale Verkehr sowie die Schülerbeförderung durch die Fährverbindungen Darchau-Neu Darchau sowie durch die Fährverbindung Bleckede-Neu Bleckede zwingend sicherzustellen.	Durch den Umbau des Fähranlegers in Neu-Bleckede werden die Vorraussetzung geschaffen, dass sowohl die Fährverbindung Bleckede - Neu Bleckede als auch Darchau - Neu Darchau für Fahrgäste des ÖPNV wie für die Schülerbeförderung nutzbar sind. Damit stehen bei beiden Fährverbindungen gute Übergänge zwischen den Bus- und Fährlinien zur Verfügung.	bereits enthalten
479	A10	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Daher empfiehlt die Gemeinde Amt Neuhaus die Aufnahme des Fährkonzeptes im NVP unter dem Punkt Verknüpfung der Verkehre bis zur Inbetriebnahme der Elbbrücke Darchau-Neu Darchau.	Wird im NPV ergänzt.	Ja
480	A10	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Wie bereits in der Stellungnahme der Gemeinde Amt Neuhaus zum Beteiligungsverfahren 4. Nahverkehrsplan (2018-2023) mitgeteilt, wäre eine Aufnahme des Gebietes der Gemeinde Amt Neuhaus in den HVV Tarif wünschenswert.	Auf dem Gebiet der Gemeinde Amt Neuhaus gilt bereits flächendeckend der hvv Tarif.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
1	45	Organisation	Kap. 4.3	Aufnahme einer weiteren Maßnahme in den NVP: "Fortführung, Erweiterung und langfristige Sicherung der Freizeitverkehre" Im Jahr 2006 nahm im Bereich des Naturparks Lüneburger Heide erstmalig der Heide-Shuttle seinen Betrieb auf. Dieser Bus, der täglich von Juli bis Oktober verkehrt und speziell auf die Freizeit-Belange abgestimmt ist, verbindet auf inzwischen fünf Ringen in den Landkreisen Lüneburg, Harburg und Heidekreis die traditionellen Heide-Orte mit den Grundzentren, den Bahnhöfen und dem Oberzentrum Lüneburg – für alle Fahrgäste kostenlos, klimafreundlich und komfortabel. Finanziert wird das Angebot von den Landkreisen und allen beteiligten Kommunen. Das Angebot wird von den Gästen und Touristen, aber auch gleichermaßen von den Einheimischen für die Freizeit und den Alltag sehr gut angenommen. Das Angebot des Heide-Shuttles ist auch in den kommenden Jahren zu sichern und kundenorientiert weiterzuentwickeln. Dazu gehört die Prüfung und ggf. die Umsetzung von einer Saisonverlängerung (z. B. einem Saisonstart Mitte Juni) sowie die Realisierung weiterer technischer Innovationen (z. B. dem Einsatz von emissionsarmen bzw. -freien Bussen oder die bessere Verschneidung mit anderen Mobilitätsangeboten.	Der Anregung wird zugestimmt. Die Fortführung, Erweiterung und Sicherung der Freizeitverkehre wird als **zusätzliche Maßnahme** mit der vorgeschlagenen Forumulierung in den NVP aufgenommen.	ja
2	45	Organisation	Kap. 4.3.17	Heide-Shuttle ist ein interkommunales Angebot der drei Landkreise LG, WL und HK .	Unter der Maßnahme 17 werden regionale touristische Organisationen zusätzlich erwähnt.	ja
3	58	Bürger:in	Zus. Anm.	Der öffentliche Nahverkehr muss attraktiver werden und die Zeiten verlängert. In vielen Berufen ist es nicht möglich pünktlich zur Frühschicht zu kommen oder nach der Spätschicht wieder nach Hause. Das muss sich ändern, damit es attraktiv bleibt und wird.	Mit dem neuen ÖPNV-Angebot ab dem 01.01.2026 sowie den im NVP genannten Maßnahmen zum weiteren Ausbau des Fahrplanangebotes wird dieser Forderung - soweit finanziell möglich - Rechnung getragen. Insbesondere in Tagesrandzeiten sowie im ländlichen Raum sind Verbesserungen geplant (s. Maßnahmen 1,2, 4 - 6).	bereits enthalten
4	73	Bürger:in	Kap. 5.1 ff	Schon wieder zu bürokratisch, so was kann sich nur ein Bürokrat einfallen lassen. Unglaublich!	Der ÖPNV wird in Deutschland in erheblichem Umfang durch Bundes- und Landesmittel kofinanziert. Auf die Gestaltung der gesetzlichen Vorgaben und die damit verbundenen Regelungen und Pflichten hat der Landkreis Lüneburg keinen Einfluss.	nicht möglich
5	75	Bürger:in	Kap. 2.2	Deutsch Evern ist ein Dorf mit z. Zt. ca 3.300 Einwohnenden. Die Altersstruktur verändert sich auch hier - durch Baugebietsausweisungen und den Generationenwechsel ziehen vermehrt Familien mit Kindern nach DE . Ältere Menschen und Jugendliche sind auf einen funktionierenden ÖPNV angewiesen und benötigen Verbindungen in die Stadt / Bahnhof auch an den Wochenenden und abends.	Deutsch Evern hat im Vergleich zu den anderen, an die Hansestadt Lüneburg angrenzenden Gemeinden deutlich weniger Einwohner:innen und damit ein geringeres ÖPNV-Nachfragepotenzial. Vor diesem Hintergrund sieht der Landkreis kein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis für die Einrichtung von weiteren Fahrten im klassischen Linienverkehr. Stattdessen wird der Landkreis prüfen, ob das bestehende Stadtbus-Angebot am Wochenende sowie am späten Abend um bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) erweitert werden kann. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**.	ja
6	75	Bürger:in	Kap. 2.3	Leider wurden die Schülerinnen und Schüler, die täglich nach Winsen in die BBS fahren gar nicht berücksichtigt. Die dort angebotenen Fächerkombinationen sind bei den ansässigen BBS1-3 nicht im Programm. Schüler*innen mit diesen Schwerpunkten in Klasse 11/12/13 sind gezwungen die Schule in Winsen zu besuchen. Der Unterricht an der BBS in Winsen beginnt um 7.45 - d.h., dass der Bus 5020 um 6:22 genommen werden muss um dann mit dem Metronom um 7.09 zu fahren. Das bedeutet auch mindestens 30 Minuten Wartezeit in einem zugigen, absolut unterdimensionierten Wartebereich. Da die Züge seit geraumer Zeit eher um 7.28/7.32 fahren müssen die Jugendlichen ca 60 Minuten warten, um dann ca 13 Minuten mit dem Zug zu fahren. So ist die Nutzung des ÖPNV nicht besonders effektiv.	Die Verbindung von Deutsch Evern zum BBS-Standort in Winsen ist tatsächlich relativ zeitaufwändig. Abhilfe könnte eine Verschiebung der Abfahrtszeit auf der Linie 5020 von heute 06.22 auf ca. 06.40 bringen, wodurch sich die Gesamtfahrzeit um knapp 20 Minuten reduzieren würde. Eine solche Verschiebung würde jedoch zu Lasten des 30min-Taktes zwischen Deutsch Evern und Bf. Lüneburg gehen. Zudem würde der stark frequentierte RE 3 um 06.49 ab Bf. Lüneburg nicht mehr erreicht. Diese Nachteile überwiegen aus Sicht des Landkreises deutlich, weshalb eine Verschiebung der Abfahrtszeiten auf der Linie 5020 abgelehnt wird. Auch die Einrichtung einer zusätzlichen Fahrt auf der genannten Linie kommt aus Kostengründen leider nicht in Betracht.	nein
7	75	Bürger:in	Kap. 2.4	Schon jetzt ist die Busverbindung von Deutsch Evern - Richtung ZOB und zurück eher mangelhaft - die Metronomankunftzeiten sind nicht verlässlich, die Busse warten auch bei geringer Verspätung nicht auf die Fahrgäste und die Nutzer*innen müssen tagsüber ca 55 Minuten warten, abends ist es teilweise unmöglich noch den letzten Bus nach DE zu bekommen.	Die Verspätungen bei metronom stellen auch aus Sicht des Landkreises ein großes Problem dar. Insbesondere bei kleineren Verspätungen muss gewährleistet werden, dass weiterführende Buslinien auf verspätete Züge am Bf. Lüneburg warten. Die MOIN, die ab dem 01.01.2026 den Stadt- und Regionalbusverkehr im Landkreis Lüneburg übernehmen wird, wird daher eine aktive Anschlusssicherung betreiben, um durchgehende Reiseketten sicherzustellen. **Eine zusätzliche Maßnahme wird in den NVP aufgenommen.**	ja
8	75	Bürger:in	Kap. 2.5	Warum wird nicht das Winsener Modell https://www.winsen.de/portal/seiten/winsenrad-902000635-20260.html genutzt, die Tarife sind günstiger - 30 Minuten / Tag sind kostenlos und es gibt die Möglichkeit eines Monatstarifes (10,00€ / Monat) . Alles in allem ist dieser Radverleih wesentlich kostengünstiger für die Nutzenden als der bisherige Verleih!	Das Leihradsystem in der Hansestadt Lüneburg und deren Verflechtungsraum wurde von der Hansestadt Lüneburg ausgeschrieben; die Zuständigkeit für das Leihradsystem liegt bei der Hansestadt Lüneburg. Deren letzte Ausschreibung wurde vom Anbieter Deutsche Bahn Connect GmbH mit der Marke StadtRAD gewonnen. Aufgrund dieser Vergabe kann nicht das Winsener Leihradsystem (WinsenRad) genutzt werden. Eine Neuausschreibung des Leihradsystems durch die Hansestadt Lüneburg wird nach Ablauf des Vergabezeitraums (2028) erfolgen.	nicht möglich
9	75	Bürger:in	Kap. 2.6.2	Allgemeiner Linienverkehr nach §42 PBefG Auch die Einwohnenden von DE sollten weiterhin die Möglichkeit haben den ÖPNV an den Wochenenden zu nutzen ! Nach § 42 PBefG ist unter dem Begriff „Linienverkehr" eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung zu verstehen, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Im Landkreis erfüllt der allgemeine Linienverkehr nach § 42 PBefG Aufgaben bei der lokalen, regionalen und auch überregionalen Erschließung des Landkreises. Es werden Fahrten für den Berufs-, Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr durchgeführt.	Deutsch Evern hat im Vergleich zu den anderen, an die Hansestadt Lüneburg angrenzenden Gemeinden deutlich weniger Einwohner:innen und damit ein geringeres ÖPNV-Nachfragepotenzial. Vor diesem Hintergrund sieht der Landkreis kein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis für die Einrichtung von weiteren Fahrten im klassischen Linienverkehr. Stattdessen wird der Landkreis prüfen, ob das bestehende Stadtbus-Angebot am Wochenende sowie am späten Abend um bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) erweitert werden kann. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**.	ja
10	75	Bürger:in	Kap. 2.7	Tabelle 2-10: Linien im Landkreis Lüneburg (Landkreis Lüneburg, 2025). Diese Tabelle ist unvollständig, wenn die Überschrift stimmt sollte sie den Ist-Zustand in 2025 darstellen ?? - die Busverbindung 5020 fehlt vollkommen ?! Besonders entsetzt hat uns, dass an den Wochenenden geplant KEINE Busverbindung mehr nach und von DE /ZOB geplant ist. 2.7.3 Das ASM wird von unseren Kindern (16/18/19) ohne Führerschein und deren Freunden regelmäßig genutzt - wenn es denn erreichbar ist/war. 2.7.5 siehe Schülerverkehr Die Kommunikation ist bislang eher schwierig - und die Verlässlichkeit auch nicht immer gegeben. Es war für mich nicht ersichtlich, welcher Ersatz für das ASM geplant ist.	Die Tabelle beinhaltet nur die Regionalbuslinien im Landkreis Lüneburg, nicht die Linien des Stadtverkehrs. Diese finden sich in der Abbildung 2-13, S. 61. Dass es an Wochenenden keine Busverbindungen nach/von Deutsch Evern mehr geben soll, ist nicht korrekt. Es wird auch ab dem 01.01.2026 an Wochenenden weiterhin ein ganztägiges Angebot geben.	bereits enthalten

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
11	75	Bürger:in	Kap. 3.1	Unter der Verlinkung (Vertiefende Information ..) erscheint leider nur ein " Oha! Dat is een Stück Malöör Leider gibt es keine Übereinstimmung mit Ihren Suchbegriffen. Bitte versuchen Sie es nochmal mit anderen Begriffen. Auf unserer Startseite bieten wir eine Übersicht über die gefragtesten Leistungen und Themen. " Das finde ich als Vorbereitung für die Infoveranstaltung mehr als ärgerlich !!!	Ist zwischenzeitlich erfolgt	nicht erforderlich
12	75	Bürger:in	Kap. 3.2.1.2	Alle gezeigten Abbildungen sind ohne Beschriftung (Namen der Orte) nicht aussagekräftig !	Wird in der Endfassung des NVP korrigiert	ja
13	75	Bürger:in	Kap. 3.3	Eine Potential Analyse für den Ort Deutsch Evern - auch die Verbindung nach Melbeck (einzige Sparkassenfiliale) - Lüneburg gab es wohl leider nicht ? Wie oben geschildert, ist auch hier - bedingt durch den hohen Anteil an Einwohnenden >70 Jahre der Bedarf an ÖPNV Mobilität hoch !	Deutsch Evern ist verkehrlich vor allem in Richtung Lüneburg ausgerichtet. Hier finden sich alle Einrichtungen eines Oberzentrums, u. a. Einkaufsmöglichkeiten, Ärzte, Dienstleistungsunternehmen und Banken / Sparkassen. Die Anbindung an Lüneburg wird über die Linie 5020 an allen Wochentagen sichergestellt. Darüber hinaus gibt es auch zwischen Deutsch Evern und Melbeck Verkehrsbeziehungen, die allerdings deutlich schwächer ausgeprägt sind und bisher nicht die Einrichtung einer kontinuierlich verkehrenden Busverbindung rechtfertigten. Um diese gelegentliche Verkehrsnachfrage dennoch (wirtschaftlich) bedienen zu können, wird der Landkreis prüfen, hier bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) einzuführen. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.**	ja
14	75	Bürger:in	Kap. 3.8	Leider ist auch diese Karte - dort fehlende Bezeichnung - nicht adäquat lesbar / verwendbar.	Wird in der Endfassung des NVP korrigiert	ja
15	75	Bürger:in	Kap. 4.3.01	Maßnahme 1: Für Deutsch Evern - Richtung LG und Richtung Melbeck (Gliedgemeinde Samtgemeinde Ilmenau) und einzige Sparkasse im Umkreis scheint für die Einwohnenden gar nichts geplant zu sein .. wurden die Deutsch Everner*innen vergessen ??	Deutsch Evern ist verkehrlich vor allem in Richtung Lüneburg ausgerichtet. Hier finden sich alle Einrichtungen eines Oberzentrums, u. a. Einkaufsmöglichkeiten, Ärzte, Dienstleistungsunternehmen und Banken / Sparkassen. Die Anbindung an Lüneburg wird über die Linie 5020 an allen Wochentagen sichergestellt. Darüber hinaus gibt es auch zwischen Deutsch Evern und Melbeck Verkehrsbeziehungen, die allerdings deutlich schwächer ausgeprägt sind und bisher nicht die Einrichtung einer kontinuierlich verkehrenden Busverbindung rechtfertigten. Um diese gelegentliche Verkehrsnachfrage dennoch (wirtschaftlich) bedienen zu können, wird der Landkreis prüfen, hier bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) einzuführen. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.**	ja
16	75	Bürger:in	Kap. 4.3.03	Maßnahme 3: siehe Oben - bessere Verbindung für die Jugendlichen die in Winsen die BBS besuchen .. Schulbeginn 7.45 h und eine bessere Verbindung zu den Handwerksbetrieben im Landkreis für Azubis .. !	Die Verbindung von Deutsch Evern zum BBS-Standort in Winsen ist tatsächlich relativ zeitaufwändig. Abhilfe könnte eine Verschiebung der Abfahrtszeit auf der Linie 5020 von heute 06.22 auf ca. 06.40 bringen, wodurch sich die Gesamtfahrzeit um knapp 20 Minuten reduzieren würde. Eine solche Verschiebung würde jedoch zu Lasten des 30min-Taktes zwischen Deutsch Evern und Bf. Lüneburg gehen. Zudem würde der stark frequentierte RE 3 um 06.49 ab Bf. Lüneburg nicht mehr erreicht. Diese Nachteile überwiegen aus Sicht des Landkreises deutlich, weshalb eine Verschiebung der Abfahrtszeiten auf der Linie 5020 abgelehnt wird. Auch die Einrichtung einer zusätzlichen Fahrt auf der genannten Linie kommt aus Kostengründen leider nicht in Betracht. Wohnorte wie Ausbildungsbetriebe der Auszubildenden im Handwerk liegen weit verstreut im Landkreis Lüneburg. Die Bedarfe für die einzelnen Relationen sind sehr gering und lassen sich nicht bündeln. Eine Abbildung im ÖPNV ist daher aus Sicht des Landkreises Lüneburg nicht möglich, hierfür werden andere Mobilitätsformen benötigt.	nein
17	75	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Leider kann ich eine Bestandsaufnahme zur Reaktivierung des Bahnhaltepunkt Deutsch Evern nicht entdecken. Damit könnte ein großer Teil des Individualverkehrs der Pendler*innen Richtung HH und Uelzen/Hannover vermieden werden.	Im Zuge der Einführung des Deutschlandtaktes bzw. durch Infrastrukturmaßnahmen könnten freie Kapazitäten genutzt werden, um den Haltepunkt Deutsch Evern zu reaktivieren. Der Landkreis Lüneburg unterstützt diese Maßnahmen und wird den Haltepunkt bei Planungsgesprächen berücksichtigen.	teilweise
18	75	Bürger:in	Kap. 4.3.21	Super !!! und absolut wichtig, gerade für all die jüngeren Mädchen und Frauen (mit und ohne Kindern), die zu bestimmten Tageszeiten die Bahn nicht nutzen möchten, weil sie sich nicht sicher fühlen. Gleiches gilt allerdings auch für jüngere Männer mit ausländischen Wurzeln, die häufig von racial profiling betroffen sind.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu der Maßnahme 21.	bereits enthalten
19	85	Bürger:in	Kap. 3.8	Das ASM muss weiter ausgebaut werden gerade in den umliegenden Dörfern, um am Wochenende auch mal in die Stadt zu können.	Die Anbindung der umliegenden Dörfer soll auch zukünftig hautsächlich durch Rufbusse erfolgen. Die bestehenden Rufbus-Angebote sollen daher weiter optimiert werden (s. Maßnahme 1). Das heutige ASM, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, soll grundsätzlich beibehalten werden, wird aber aktuell überarbeitet. Ob und inwieweit im neuen Konzept Angebotsverbesserungen enthalten sein werden, ist derzeit noch offen.	teilweise
20	107	Bürger:in	Kap. 4.1	Ausweitung des Busverkehrs in die umliegenden Dörfer.	Die Anbindung der umliegenden Dörfer soll auch zukünftig hauptsächlich durch Rufbusse erfolgen. Die bestehenden Rufbus-Angebote sollen daher weiter optimiert werden (s. Maßnahme 1). Eine Ausweitung des Fahrplanangebotes (z. B. vom heutigen 2h-Takt auf einen 1h-Takt) ist jedoch aus Kostengründen zunächst nicht geplant.	teilweise
21	107	Bürger:in	Kap. 4.3.03.2	Maßnahme 3.2: Direktverbindung Vastorf - Gymnasium Scharnebeck Grundsätzlich bessere Erreichbarkeit der Schulen. Elterntaxi könnte dadurch deutlich verringert werden.	Der Landkreis Lüneburg wird als Träger der Schülerbeförderung bei Umsetzung der Maßnahme 3.3 (Überplanung der Linien 5361 und 5362) die Einrichtung einer Direktverbindung zwischen der Samtgemeinde Ostheide und dem Schulzentrum Scharnebeck prüfen. Hierbei sind die Belange der Entwicklung der Schullandschaft im Landkreis Lüneburg zu berücksichtigen.	ja
22	117	Sonstige	Kap. 4.3.05.1	Maßnahme 5.1.: Hier wird für Häcklingen ein On-Demand Verkehr durch ein bis zwei Fahrzeuge vorgeschlagen, die max 8 Personen befördern können. Die Buslinie 5018 soll nur noch bis zum Bahnhof Rettmer fahren. Diese Lösung kann ich mir nur für die verkehrsschwachen Zeiten (werkstags nach 20.00 Uhr, samstags ab 16.00 Uhr und sonntags) vorstellen. Ansonsten sollte die bisherige Buslinienführung beibehalten werden, da sie nach meiner Beobachtung von Bürger/innen und Schüler/innen gut genutzt wird. Hilfreich wäre in diesem Zusammenhang auch eine Fahrgastzählung auf der bisherigen Linie über einen längeren Zeitraum.	Ist zwischenzeitlich erfolgt	bereits enthalten

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
23	126	Bürger:in	Zus. Anm.	Mehr Nahverkehr in ländlicher Umgebung	Mit dem neuen ÖPNV-Angebot ab dem 01.01.2026 sowie den im NVP genannten Maßnahmen zum weiteren Ausbau des Fahrplanangebotes wird dieser Forderung Rechnung getragen. Insbesondere in Tagesrandzeiten sowie im ländlichen Raum sind Verbesserungen geplant (s. insbes. Maßnahmen 1 - 3).	bereits enthalten
24	128	Bürger:in	Zus. Anm.	Ich wohne in Pommoissel und fahre häufiger die Strecke von Lüneburg Bahnhof nach Pommoissel. Kürzlich haben sich ide Abfahrzeiten des Rufbusses 5333 ab Dahlenburg sehr ungünstig verändert: Umstiegs-Wartezeit fast 1 Stunde in Dahlenburg. Beispiele: Ankunft Dahlenburg 15:17 - nächster Rufbus um 16:15, Ankunft Dahlenburg 17:17 - nächster Rufbus um 18:15, Ankunft Dahlenburg 19:17 - nächster Rufbus um 20:15. Bitte können Sie das wieder ändern, indem der Rufbus auf den Bus aus Lüneburg wartet und ein paar Minuten später fährt?	Die Kritik an dem fehlenden Anschluss ist berechtigt. Es handelt sich um ein Versehen: Aufgrund einer Baustelle kommt die Linie 5300 aktuell etwas später in Dahlenburg an. Der Fahrplan des Rufbusses wurde jedoch nicht an die neue Ankunftszeit angepasst. Der Landkreis wird die KVG beauftragen, dies schnellstmöglichst nachzuholen. Eine Aufnahme der Anmerkung in den NVP ist nicht erforderlich, derartige Fahrplananpassungen gehören zum laufenden Geschäft der Verwaltung und werden kurzfristig vorgenommen.	nicht erforderlich
25	A1	Bürger:in	Kap. 2.4	Komme ich von Hamburg und will einen Bus der Linie 5100 oder 5300 nehmen, der mich wenigstens auf 6 km an meinen Wohnort brächte, kommt es leider regelmäßig dazu, dass man den Anschlussbus in Lüneburg nur noch von hinten sieht, weil er sehr pünktlich sein will und schon abfährt (der RE3 aber fast nur verspätet ist), ohne die Umsteiger aus Hamburg noch mitzunehmen. Hier wäre etwas mehr Zeitspielraum und Rücksichtnahme wünschenswert, denn der nächste Bus fährt erst eine Stunde später.	Die Verspätungen bei metronom stellen auch aus Sicht des Landkreises ein großes Problem dar. Insbesondere bei kleineren Verspätungen muss gewährleistet werden, dass weiterführende Buslinien auf verspätete Züge am Bf. Lüneburg warten. Die MOIN, die ab dem 01.01.2026 den Stadt- und Regionalbusverkehr im Landkreis Lüneburg übernehmen wird, wird daher eine aktive Anschlusssicherung betreiben, um durchgehende Reiseketten sicherzustellen. **Eine zusätzliche Maßnahme wird in den NVP aufgenommen.**	ja
26	A1	Bürger:in	Kap. 2.12.5	Da von uns aus Fahrten nach Hamburg sehr lange und unsicher wegen der Umstiege sind, böte sich Lüneburg alternativ als Startplatz an. Doch dort darf man für eine Hamburgfahrt noch einmal 7 Euro Parkgebühren zum HVV-Preis hinzuzahlen. Kostenlose Parkplätze am Bahnhof - Fehlanzeige. Also fährt unsereins nach Bienenbüttel - gleiche Entfernung von hier. Da kostet der HVV-Tarif etwa 1 Euro mehr, der Parkplatz nichts und man muss sich nicht mit hunderten anderer Fahrgäste auf dem Bahnsteig drängeln. Vom Reinquälen mit dem Auto nach Lüneburg einmal abgesehen. Es fehlt einfach an P&R Motivation in Lüneburg. Bei Reisen im Fernverkehr ab Lüneburg - sprich IC oder ICE - funktioniert "Bienenbüttel" aber nicht, denn dort hält nur der Regionalzug. Und man bedenke, eine 14tägige Urlaubsreise mit dem Zug ab Lüneburg kostet dann noch mal 100 Euro Parkgebühren obendrauf. Irgendwie fehlt mir da das Gefühl für die Verhältnismäßigkeit. Überhaupt - das gehört sicher nicht zu Ihrem Arbeitsfeld - ist man sich bei den "Stadtmenschen" in Lüneburg wohl nicht bewusst, dass sie selber massiv dazu beitragen die Innenstadt zu veröden (Leerstände), indem immer wieder höhere Parkgebühren gefordert werden. Man will die bösen Autos nicht, schafft aber auch nicht akzeptable Alternativen anzubieten, wo Autos abgestellt werden könnten. Ich vermeide inzwischen nach Lüneburg hineinzufahren, weil ich die hohen Gebühren absolut nicht einsehe. Hier wird faktisch nur Gewinnmaximierung betrieben. Man muss mal bedenken, sowohl in Harburg, als auch in Veddel kann man seinen PKW am Bahnhof in einem HVV-Parkhaus abstellen für 2 Euro pro Tag - wenn ein HVV-Ticket vorgewiesen wird. Bis vor einigen Jahren kostete das sogar gar nichts. Vielleicht müsste die nicht wirklich vorhandene P&R-Möglichkeit in Lüneburg mit in Ihrem Plan aufgenommen werden (ein Parkhaus für 7 Euro pro Tag ist keine Möglichkeit).	Das Parkhaus am Lüneburger Bahnhof wird von der Firma Lüneparken (Lüneburger Parkhaus und Parkraum Verwaltungs GmbH) betrieben. Hierbei handelt es sich um eine Firma, die der Hansestadt Lüneburg gehört. Dort werden auch die Tarife für das Parken festgelegt, der Landkreis Lüneburg ist hierfür nicht zuständig. Das Vorhalten von öffentlichem Parkraum und dessen Bewirtschaftung - außerhalb der Parkhäuser - fällt ebenfalls in die Zuständigkeit der Hansestadt Lüneburg. Aktuell wird die Verkehrssituation im Lüneburger Osten durch die Vollsperrung der Dahlenburger Landstraße verschärft. Auftraggeber dieser Baumaßnahme sind die Hansestadt Lüneburg sowie deren Tochter AGL (AGL Abwasser, Grün & Lüneburger Service GmbH). Der Landkreis teilt die Einschätzung, dass der Lüneburger Bahnhof teilweise sehr voll mit Menschen ist und die Bahnsteige und die Unterführung nicht für das Fahrgastaufkommen ausgelegt sind. Zuständig für den Bahnhof Lüneburg ist die DB InfraGO AG, die hier Abhilfe schaffen müsste. Das Thema P&R wird im NVP in der Maßnahme 12 behandelt	nicht möglich
27	142	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Bei der Vorstellung der SiNon zu den geplanten Fahrgastzahlen auf der Strecke Amelinghausen-Lüneburg machten Schüler:innen einen beträchtlichen Teil der Fahrgäste aus. In der weiteren Planung wurde allerdings der Haltepunkt in Oedeme gestrichen. Dies ist etwas überraschend, da die meisten Schüler:innen aus dem südlichen Landkreis zum Schulzentrum Oedeme müssen. Falls der Plan darin bestehen sollte, dass die Schüle:innen in Zukunft in der Soltauer/Uelzener Straße aussteigen und den Rest der Strecke (1,5 KM - 25 Minuten) zu Fuß zurücklegen sollen, würde das die angestrebte Mobilitätswende ad absurdum führen. Der Schulweg würde im Vergleich zum Status Quo dramatisch länger und aufwendiger, eine Explosion an Elterntaxis programmiert. Ich bitte Sie daher, diese Problematik aufmerksam im Blick zu behalten. Es macht keinen Sinn auf Biegen und Brechen eine Bahnlinie schönzurechnen, wenn man die Umsetzung am Bedarf der Bürger:innen (auch der Jüngeren ohne Wahlrecht) vorbeiplant.	Die Verlagerung von schulbezogenen Wegen auf den SPNV war zu Beginn der Reaktivierungsplanungen intensiv diskutiert worden und liegt auch im Interesse des Landkreises. Jedoch musste von diesem Ziel vor allem aus zwei Gründen Abstand genommen werden: 1) Die Schulanfangs- und endzeiten passen nicht zum SPNV-Fahrplan, der aufgrund von Anschlusszwängen an den Bahnhöfen Lüneburg und Soltau relativ fest vorgegeben ist. Längere Wartezeiten vor Schulbeginn bzw. nach Unterrichtsende wären die Folge gewesen. 2) Das Schulzentrum Oedeme liegt zwischen den geplanten Haltepunkten Rettmer und Soltauer Str. / Uelzener Str.. Dies hätte - wie vom Bürger angemerkt - zu langen Fußwegen zur Schule geführt. Die Einrichtung eines weiteren Bahnhaltepunktes in der Nähe des SZ schied jedoch aufgrund der geringen Entfernungen zu den benachbarten Stationen aus. Zudem wären die zwingend einzuhaltenden Fahrtzeiten auf der Schiene zwischen Lüneburg und Soltau überschritten worden. Daher werden die Schüler:innen auch nach der SPNV-Reaktivierung weiterhin per Bus zum Schulstandort Oedeme gefahren werden.	nein
28	154	Bürger:in	Kap. 4.3.05.1	Maßnahme 5.1: Ich wohne in Häcklingen und fahre mindestens 3 mal wöchentlich (Sport, VHS) in die Stadt und 1 mal zum Bahnhof. Ich bin 73 Jahre und fahre weder Auto noch Fahrrad. In ihrem Entwurf ist von einer 20 minütigen Taktung als Verbesserung die Rede. Wenn aber die neue Linie 5018 nur noch bis Rettmer Bahnhof fährt und ich dann bis zum Wischfeld in ein On-Demend-Bus umsteigen muss, ist das für mich eine erhebliche Verschlechterung. Oder wie komme ich mit Koffern zum Bahnhof oder die vielen Bürger/innen mit Rollator oder Kinderwagen? Ich fühle mich vom Stadtverkehr abgekoppelt, obwohl wir doch erst in einer Festveranstaltung die Zugehörigkeit zur Stadt gefeiert haben. Ich bitte Sie das zu überdenken und im Sinne der Bürger von Häcklingen und Rettmer zu entscheiden.	Rettmer / Häcklingen werden auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5011, zukünftig Linie 5018) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Grundsätzlich ist aber aus Sicht des Landkreises die Einrichtung eines modernen Bedarfsverkehres, der zeitlich flexibel gebucht werden kann und eine haustürnahe Bedienung ermöglichst, trotz des erforderlichen Umstieges in Summe deutlich attraktiver als die heutige Linienführung des Stadtbusses. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzer:innen und Vertreter:innen aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
29	162	Bürger:in	Kap. 4.3.05	Maßnahme 5: Linienbus über Melbeck nach Lüneburg ist nicht so interessant wie eine Fahrt nach Rettmer zum Garberscenter. Einkaufsmöglichkeit und Facharzt sind dann im ÖPNV aus Embsen direkt zu erreichen.	Embsen ist verkehrlich hauptsächlich in Richtung Lüneburg ausgerichtet. Daher ist der Ort über die regionale Hauptlinie 5600 umsteigefrei mit dem Oberzentrum verbunden. Der Landkreis stimmt jedoch zu, dass es auch zwischen Embsen und Rettmer eine (schwächere) Verkehrsnachfrage gibt, jedoch bislang kein passendes ÖPNV-Angebot. Um diesen Mangel zu beheben, wird der Landkreis die Einrichtung eines bedarfsorientierten Verkehrs (RufMobil, On-Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) prüfen. Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen. Eine teilweise Verschwenkung der regionalen Hauptlinie 5600 über Rettmer lehnt der Landkreis ab, da hiermit Angebotsverschlechterungen für Melbeck verbunden wären und Hauptlinien grundsätzlich keine wechselnden Linienführungen aufweisen sollen.	ja
30	170	Bürger:in	Zus. Anm.	Es wäre sehr cool, wenn Sie ein OnDemand-Konzept wie der LK Lüchow-Dannenberg umsetzen könnten, im Idealfall verknüpft mit dem Angebot des LK Lüchow-Dannenberg, da dies (sofern ausreichend Fahrzeuge zu Verfügung stehen) eine Abdeckung auch für bisher völlig übersehende Relationen ermöglichen würde, bzw. für Verbindungen und Orte, die sich mit den regulären Fahrten nicht dauerhaft erreichen lassen. Wichtig wäre mir persönlich, dass eine Buchung solcher Fahrten z.B. auch über eine normale Website möglich ist und nicht bloß über eine APP. Außerdem sollte das Angebot den gesamten LK Lüneburg umfassen, da es überall immer wieder für den Alltagsverkehr ohne Auto sehr unpraktische Taktlücken gibt.	Der Landkreis Lüneburg überarbeitet seine Bedarfsverkehre. Das betrifft sowohl die Optimierung des aktuellen Rufbus-Angebotes wie auch die Entwicklung eines Nachfolgesystems für das ASM. Eine **zusätzliche Maßnahme** wird in den NVP aufgenommen.	ja
31	180	benachbarter Aufgabenträger	Kap. 3.10	Der Kreis RZ befürwortet explizit eine durchgängige vertaktete Busverbindung (Linie 5900) zwischen den Städten Lauenburg und Lüneburg über die Gemeinde Hohnstorf. Die Linie 5900 sollte dabei mit den Ankunfts- und Abfahrtszeiten auf die ab FPW 25/26 stündlich an den Lauenburger Bahnhof verlegte Zugkreuzung des RE 83 (HL-LG an Min. 58 / ab Min. 59 - LG-HL an Min. 59 / ab Min. 01) ausgerichtet werden. Der Stadtverkehr Lauenburg könnte die direkte Anbindung zwischen Bahnhof und Lauenburger ZOB/Innenstadt übernehmen. Der Kreis RZ ist bereit seinen territorialen Finanzierungsanteil an der Leistung der Linie 5900 zu übernehmen.	Der Landkreis sieht einen Bedarf für eine ÖPNV-Anbindung nach Lauenburg, daher findet sich im NVP auch ein entsprechender Vorschlag (Verlängerung Linie 5900). Eine inzwischen erfolgte Prüfung der MOIN hat jedoch ergeben, dass bei einer Verlängerung der Linie 5900 keine zuverlässige Betriebsstabilität gewährleistet werden könnte. Verspätungen, z. B. aufgrund der Anschlusssicherung am Bf. Lüneburg oder infolge von Baustellen, würden sich aufgrund der minimalen Wendezeiten in Lauenburg auf die Folgefahrten übertragen und hier zu Anschlussverlusten führen. Statt einer Verlängerung der Linie 5900 soll daher ein Rufbus-Angebot im 2h-Takt nach Lauenburg eingerichtet werden. Voraussetzung für die Umsetzung ist eine territoriale Mitfinanzierung des Kreises Hzgt. Lauenburg. **Ein Prüfauftrag wird in den Nahverkehrsplan aufgenommen.**	teilweise
32	181	benachbarter Aufgabenträger	Kap. 4.3.06.1	Maßnahme 6.1: Der Kreis Herzogtum Lauenburg befürwortet explizit die Schaffung einer Busverbindung (Linie 5400) zwischen Bergedorf/Geesthacht und Lüneburg. Der Kreis RZ erkennt an, dass die Hauptrelation zwischen Bergedorf und Lüneburg liegen dürfte und somit eine direkte Umsteigeverbindung in Niedermarschacht zwischen den Linien 539 und 5400 zur Anbindung von Geesthacht eine sinnvolle Umsetzung wäre. Der Kreis RZ ist bereit seinen territorialen Finanzierungsanteil an der Gesamtleistung zu übernehmen.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme.	bereits enthalten
33	183	Bürger:in	Kap. 3.2	Erreichbarkeit in Ordnung. Fährt aber zu selten und manchmal nur mit Wartezeit in Melbeck, vor allem an Sonn- und Feiertagen eine schlechte Anbindung. Erhoffe mir ein häufigeres und regelmäßigeres Fahrtenangebot zwischen Barnstedt und Lüneburg sowie anders rum.	Eine Optimierung der Anschlüsse zwischen den Rufmobilen und dem Regionalbusverkehr strebt der Landkreis an (s. Maßnahme 1.1). Ein häufigeres Fahrtenangebot bei den Rufbussen ist jedoch aufgrund der damit verbundenen Mehrkosten zunächst nicht vorgesehen.	teilweise
34	189	Bürger:in	Kap. 4.3.04	Maßnahme 4: Eine klare, verständliche und nachvollziehbare Streckenführung. Beispiel Linie 5008, offiziell wird sie als „Kreideberg-Am Sande“ ausgewiesen, die Busse fahren aber von "Am Sande" weiter zum ZOB, von wo aus dann die Rückfahrt zum Kreideberg beginnt. Dies finde ich nicht logisch. Davor war es eine Linie Kreideberg-Kaltenmoor überm ZOB und zurück. Dies war optimal = mit einer Linie quer durch die Stadt.	Mit dem neuen Buskonzept für die Hansestadt Lüneburg ab dem 01.01.2026 plant die MOIN die Linienführung der Linie 5008 anzupassen. Künftig wird die Linie 5008 von Kreideberg aus direkt über Reichenbachplatz zum ZOB geführt. Am ZOB wird die Linie 5008 bei den meisten Fahrten als neue Linie 5009 über Am Sande nach Rettmer und Häcklingen weiterfahren. Die Weiterfahrt nach Rettmer wird am/im Bus kenntlich gemacht. Fahrgäste sollen deshalb im Bus sitzenbleiben können. Mit diesem Konzept wird eine durchgängige Nord-Süd-Linie von Kreideberg bis nach Rettmer geschaffen.	teilweise
35	191	Bürger:in	Zus. Anm.	Erstmal klingt es sehr positiv, dennoch appelliere ich daran, die Stadt Bleckede und ihre umliegenden Dörfer so z.B. Garze, Karze ebenso weiter an die Stadt Lüneburg anzubinden. Dies auch um spätere Zeiten, vielleicht auch mit Nachtbuslinien, denn gerade für junge Menschen ist es aktuell wie eine leichte Abschottung.	Mit dem neuen ÖPNV-Angebot ab dem 01.01.2026 sowie den im NVP genannten Maßnahmen zum weiteren Ausbau des Fahrplanangebotes wird dieser Forderung Rechnung getragen. Insbesondere in Tagesrandzeiten sowie im ländlichen Raum sind Verbesserungen geplant (s. Maßnahmen 1 und 2). Die Erweiterung des ÖPNV-Angebotes in den Schwachverkehrszeiten sollte nach Auffassung des Landkreises jedoch über bedarfsgesteuerte Angebote (wie z. B. das RufMobil) erfolgen und nicht über permanent verkehrende Nachtbaulinien, da für letztere die Nachfrage als zu gering angesehen wird.	teilweise
36	196	Bürger:in	Zus. Anm.	Die Buslinie 5300 nach Neu Darchau- Fähre sollte öfter als ausschließlich im 2 Stundentakt fahren! Sowohl von Lüneburg nach Neu Darchau, als auch umgekehrt.	Auf dem Linienabschnitt zwischen Dahlenburg und Neu Darchau ist aufgrund der Siedlungsstruktur ein vergleichsweise geringes ÖPNV-Nachfragepotenzial zu verzeichnen. Vor diesem Hintergrund hält der Landkreis das heutige Fahrplanangebot (2h-Takt mit einzelnen Zusatzfahrten) grundsätzlich für ausreichend und sieht zunächst keinen Bedarf für eine deutliche Angebotsausweitung. Allerdings strebt der Landkreis an, montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten (ca. 5.45 - 8.45 ab Neu Darchau und 16.40 - 19.40 ab Lüneburg) das Fahrplanangebot auf dem genannten Linienabschnitt auf einen 60min-Takt zu verdichten.	teilweise
37	198	Bürger:in	Kap. 4.3.05.2	Maßnahme 5.2: Ich lebe im Stadtteil Wilschenbruch und gehöre zu denen, die leider gesundheitlich nicht aufs Rad umsteigen können. Ich bin daher entweder aufs Auto oder auf mich als Fußgänger angewiesen. Wäre es nicht möglich eine Lösung, wie sie zum Beispiel in Hamburg mit dem MOIA Dienst gemacht wird, zu entwickeln?	Der Landkreis sieht im Stadtteil Wilschenbruch ebenfalls eine ÖPNV-Untersorgung. Wie von der Bürgerin angeregt, soll hier ein bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebot eingeführt werden (s. Maßnahme 5.2).	bereits enthalten
38	210	Bürger:in	Kap. 4.3.01	Maßnahme 1: Rufbus am Wochenende in Bleckede muss verbessert werden mit mehr Fahrten am Samstagvormittag	Der Landkreis strebt eine Optimierung des Rufbus-Angebotes an (s. Maßnahme 1.4). Eine Ausweitung des Fahrplanangebotes (z. B. vom heutigen 2h-Takt auf einen 1h-Takt) ist jedoch aus Kostengründen zunächst nicht geplant.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
39	A2	Bürger:in	Kap. 4.3.05	Maßnahme 5: Es geht um Busverbindungen zwischen Lüneburg und Embsen. Man hat keine Möglichkeit auf direktem Wege von Embsen zum Garbersbau-Einkaufszentrum zu kommen. Hier befinden sich Aldi, Edeka, Drogeriemarkt, Apotheke und Ärztehaus. Für uns Ältere ist es sehr umständlich dort hin und zurück zu kommen, da die Busse über Melbeck nach Lüneburg fahren. Ich spreche für unsere Hausgemeinschaft, hier leben 10 Parteien in einem altersgerechen Wohnblock.	Embsen ist verkehrlich hauptsächlich in Richtung Lüneburg ausgerichtet. Daher ist der Ort über die regionale Hauptlinie 5600 umsteigefrei mit dem Oberzentrum verbunden. Der Landkreis stimmt jedoch zu, dass es auch zwischen Embsen und Rettmer eine (schwächere) Verkehrsnachfrage gibt, jedoch bislang kein passendes ÖPNV-Angebot. Um diesen Mangel zu beheben, wird der Landkreis die Einrichtung eines bedarfsorientierten Verkehrs (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) prüfen. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**. Eine teilweise Verschwenkung der regionalen Hauptlinie 5600 über Rettmer lehnt der Landkreis ab, da hiermit Angebotsverschlechterungen für Melbeck verbunden wären und Hauptlinien grundsätzlich keine wechselnden Linienführungen aufweisen sollen.	ja
40	225	Bürger:in	Kap. 2.4	Es wird für die älteren Menschen eine direkte Busverbindung zwischen Embsen und dem Garberscenter benötigt. Es gibt keine Apotheke in Embsen.	Embsen ist verkehrlich hauptsächlich in Richtung Lüneburg ausgerichtet. Daher ist der Ort über die regionale Hauptlinie 5600 umsteigefrei mit dem Oberzentrum verbunden. Der Landkreis stimmt jedoch zu, dass es auch zwischen Embsen und Rettmer eine (schwächere) Verkehrsnachfrage gibt, jedoch bislang kein passendes ÖPNV-Angebot. Um diesen Mangel zu beheben, wird der Landkreis die Einrichtung eines bedarfsorientierten Verkehrs (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) prüfen. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**. Eine teilweise Verschwenkung der regionalen Hauptlinie 5600 über Rettmer lehnt der Landkreis ab, da hiermit Angebotsverschlechterungen für Melbeck verbunden wären und Hauptlinien grundsätzlich keine wechselnden Linienführungen aufweisen sollen.	ja
41	229	Bürger:in	Zus. Anm.	90 Minuten Fahrzeit (ohne Wartezeit) plus eine Maximalzeit des Aufenthaltes an der Schule als Wartezeit von 30 Minuten, die angeblich zumutbar ist für Kinder der Primarstufe, die auf eine Private Schule gehen, finde ich unzumutbar! Da ist mein Kind schneller in Hamburg in der Schule... Das würde zb bedeuten, im äußersten Falle wäre es okay, ein Kind, das die 1. Klasse besucht, um 5:45 Uhr morgens zum Bus zu schicken und Zuhause ist es dann 15:15 Uhr. Ich weiß, Sie tun Ihr Möglichstes und es ist nicht wahrscheinlich, dass es darauf hinausläuft, aber das finde ich wirklich unverantwortlich diese Haltung.	Die Fahrtzeiten entsprechen der politisch beschlossenen Satzung sowie der verfestigten Rechtssprechung der niedersächsischen Verwaltungsgerichte. Daher besteht aus Sicht des Landkreises kein Handlungsbedarf.	nein
42	232	Bürger:in	Kap. 2.11	Wir haben gerade für unsere Tochter ein rollstuhlgerechtes Haus in Marienau gekauft, "unsere" Bushaltestelle ist die Drosselstraße 7. Diese verfügt nicht über einen erhöhten Zugang und ist daher nicht rollstuhlgerecht. Der am Ende genannte Satz "Für einzelne Kinder ist ein barrierefreier Ausbau nur mit unverhältnismäßigen Kosten/ Aufwand möglich" ist zum einem unverschämt, da er (mal wieder) die Verantwortung für Barrierefreiheit von der öffentlichen Verwaltung auf behinderte Kinder abwälzen will. Unser nicht nur in der UN- Behindertenrechtskonvention verankertes Grundrecht auf inklusive Teilhabe ist nicht verhandelbar und beginnt in diesem Fall bereits auf den Schulweg. Ich beantrage, diesen Passus bereits aus rechtlichen Gründen aus dem Entwurf ersatzlos zu streichen, weil er seit 2022 gegen geltendes Recht verstößt (https://www.kommunaldirekt.de/vorlageh1-ausgabenbeitrag-master-11/). Alternativ beantrage ich im Falle der Ablehung zur Vorbereitung des einstweiligen Rechtsschutz und Bestreitung des Rechtsweges die Begründung schriflich zuzusenden. Unsere Tochter wird voraussichtlich ab 2028 schulpflichtig und ich erwarte bis dahin eine wohnortnahe rollstuhlgerechte Bushaltestelle. Denn dies ist mit vergleichsweise wenig Aufwand und Kosten (Austausch der Bordsteine) möglich und genug Zeit vorhanden. Im Übrigen ist ein Schülerspezialverkehr deutlich teurer (https://www.bsg.bund.de/SharedDocs/Verhandlungen/DE/2024/2024_05_08_B_08_SO_03_23_R.html) und nicht inklusiv.	Der Landkreis verweist zunächst darauf, dass die Zuständigkeit für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen bei den jeweiligen Straßenbaulastträgern liegt (in diesem Fall SG Dahlenburg bzw. Gemeinde Dahlem). Der Landkreis kann über den Nahverkehrsplan jedoch keine Dritten zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen verpflichten. Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass der Landkreis den Umbau von schwach freuquentierten Haltestellen nicht grundsätzlich ablehnt. Allerdings sollten aufgrund der begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen zunächst solche Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden, die von vielen Fahrgästen genutzt werden. Der Landkreis wird die Einwendung an die zuständige Stelle weiterleiten und um Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle bitten.	nein
43	235	Bürger:in	Zus. Anm.	An den Wochenenden wäre es schön, noch einen späteren Bus vom Sande nach Deutsch Evern zu bekommen.	Deutsch Evern hat im Vergleich zu den anderen, an die Hansestadt Lüneburg angrenzenden Gemeinden deutlich weniger Einwohnerinnen und Einwohner und damit ein geringeres ÖPNV-Nachfragepotenzial. Vor diesem Hintergrund sieht der Landkreis kein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis für die Einrichtung von weiteren Fahrten im klassischen Linienverkehr. Stattdessen wird der Landkreis prüfen, ob das bestehende Stadtbus-Angebot am Wochenende sowie am späten Abend um bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) erweitert werden kann. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**.	ja
44	238	Bürger:in	Zus. Anm.	Wir (Deutsch Everner) würden uns wünschen , das es nach der 8ten Stunde einen Schulbus gäbe. Das ist tatsächlich ein Problem das es schon seid Jahren gibt. Die Kinder müssen dann mit dem Bus von Oedeme in die Innenstadt fahren und von dort weiter in den Bus nach Deutsch Evern umsteigen. Das ist sehr zeitaufwendig. Die Kinder sind dann frühstens um 16:45 zu Hause ,wenn sie alle Busse rechtzeitig erwischen. Zudem ist es auch eine Zumutung , so junge Schüler/Schülerinnen allein auf dem Sande stehen zu lassen ,um auf den Umsteigebus zu warten. Im Winter noch schlimmer ,da es dann schon stockdunkel ist um diese Zeit. Und das Publikum ist auch sehr beängstigend dort. Es muss dich mal eine Lösung geben?! Grade für Dienstag und Donnerstag, an denen sehr viele Klassen lange Schule haben.	Zwischen Oedeme und Deutsch Evern besteht bereits eine satzungskonforme Verbindung mit Umstieg. Es wird kein weiterer Handlungsbedarf gesehen.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
45	247	Bürger:in	Kap. 4.3.03	Für uns als Eltern schulpflichtiger Kinder in der Gemeinde Tosterglope ist es essenziell, dass die Schülerbeförderung im Raum Dahlenburg/ Bleckede überdacht wird. Besonders die Verbindungen zu den weiterführenden Schulen nach Bleckede sind kompliziert, da die Kinder zunächst nach Dahlenburg fahren und von dort aus nach Bleckede umsteigen. Die Fahrtzeit für eine Strecke von ca. 12km (Tosterglope - Bleckede) beträgt je nach Tageszeit 45 bis 105 Minuten. Wünschenswert für die Kinder und auch für alle anderen Bürgerinnen und Bürger aus unserer Region wäre eine Querverbindung über Barskamp nach Bleckede, damit nicht nur der Schulweg angemessen ist, sondern auch die Freizeitangebote und Einkaufsmöglichkeiten dort besser genutzt werden können. Aufgrund der vielen Familien die in den letzten Jahren in unsere Region gezogen sind wird die Zahl der schulpflichtigen Kinder hier weiter steigen. Aktuell müssen viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, das ist für viele Familien aufgrund der beruflichen Situation aber nicht leistbar. Teilweise werden die Kinder dann in Lüneburg beschult, da die Nahverkehrsanbindung besser ist oder die Arbeitsstätte sich dort befindet. Aufgrund des fehlenden Fahrradwegenetzes können die Kinder den Weg auch nur auf Kosten ihrer eigenen Sicherheit mit dem Fahrrad zurücklegen.	Die geschilderten Probleme sind dem Landkreis bekannt. Vor diesem Hintergrund ist im NVP eine Maßnahme zur Optimierung der schulbezogenen Verkehre aufgenommen worden (s. Maßnahme 3.1).	bereits enthalten
46	248	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.01	Die Ortschaften Dahlem, Harmstorf und Köstorf möchten in die Rufbusplanung an 7 Tagen in der Woche aufgenommen werden.	Derzeit verfügen die genannten Orte von Montag bis Samstag über ein Rufbus-Angebot. Der Landkreis wird dieses Angebot auf Sonn-/Feiertage erweitern.	nicht erforderlich
47	253	Bürger:in	Zus. Anm.	Die Verbindung zwischen Kirchgellersen (Kirche oder "Im Dorfe") Linie 5200 ist nicht auf den Metronom-Fahrplan ausgelegt. Als Berufspendler wartet man jeden Morgen am Lüneburger ZOB 40 min auf den Bus. Am Abend hat man keine Chance heimzukommen, wenn man den Bus um 17:28 verpasst. Es gibt zwar eine weitere Verbindung über eine Stunde später, aber wie kann man es begründen, dass sich der Pendelweg dadurch dermaßen verlängert? Man verpasst schließlich auch im Anschluss den RE nach Hamburg. Ich würde mir einen Ausbau des Busverkehrs wünschen, wenigstens in den Zeiten von 7 bis 9 Uhr morgens nach Kirchgellersen sowie von 15 bis 18 Uhr nach Lüneburg.	Da die Linie 5200 auch von Schülerinnen und Schüler genutzt wird, sind die Fahrpläne dementsprechend auf die Schulanfangs- und -endzeiten ausgerichtet. Sollten die Busse zusätzlich Anschlüsse an den metronom herstellen, wäre dies nur möglich, indem weitere Fahrten eingerichtet werden. Da hiermit erhebliche Mehrkosten verbunden wären, ist dies aktuell nicht vorgesehen.	nein
48	263	Bürger:in	Kap. 4.1	Verlässlichkeit wäre schön. Wenn 10 jährige Kinder irgendwo feststecken, weil mal wieder der Schulbus nicht kommt, das geht einfach nicht. Heutzutage braucht ein 10jähriges Kind ein Handy, damit es seine Eltern erreichen kann, da die Schulbusse nicht verlässlich fahren.	Der Landkreis hat u. a. zur Verbesserung der Betriebsstabilität sein eigenes Verkehrsunternehmen "MOIN" gegründet. Dieses wird den gesamten Busverkehr ab 01.01.2026 übernehmen und soll eine deutlich bessere Qualität als das heutige Verkehrsunternehmen liefern. Der Landkreis ist daher zuversichtlich, dass es zukünftig zu deutlich weniger Fahrtausfällen kommen wird.	nicht erforderlich
49	263	Bürger:in	Kap. 4.3.03	Es sollte einen Schulbus von Adendorf zur IGS Kreideberg geben. Fast eine Stunde Fahrzeit am Morgen für eine Strecke von ca 7km ist doch nicht normal....	Von Adendorf zur IGS Kreideberg existiert bereits heute eine satzungskonforme Verbindung: morgens mit Umstieg am ZOB, nachmittags sind Direktfahrten eingerichtet worden. Ein Handlungsbedarf wird nicht gesehen.	nein
50	266	Bürger:in	Kap. 2.4	Die Buslinie 5600 fährt über den Umweg nach Lüneburg. Eine direkte Anbindung von Embsen nach Lüneburg würde die Fahrtzeit entscheidend verringern und damit die Attraktivität der Verbindung erhöhen. Insbesondere Embsener Bürger nutzen das Garbers-Center in Rettmer als für Arztbesuche und als Versorgungszentrum. Eine direkte Verbindung von Embsen nach Lüneburg würde dieses Zentrum erreichbar machen.	Embsen ist verkehrlich hauptsächlich in Richtung Lüneburg ausgerichtet. Daher ist der Ort über die regionale Hauptlinie 5600 umsteigefrei mit dem Oberzentrum verbunden. Der Landkreis stimmt jedoch zu, dass es auch zwischen Embsen und Rettmer eine (schwächere) Verkehrsnachfrage gibt, jedoch bislang kein passendes ÖPNV-Angebot. Um diesen Mangel zu beheben, wird der Landkreis die Einrichtung eines bedarfsorientierten Verkehrs (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) prüfen. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**. Eine teilweise Verschwenkung der regionalen Hauptlinie 5600 über Rettmer lehnt der Landkreis ab, da hiermit Angebotsverschlechterungen für Melbeck verbunden wären und Hauptlinien grundsätzlich keine wechselnden Linienführungen aufweisen sollen.	ja
51	269	Bürger:in	Zus. Anm.	Ich habe bereits vor 2 Jahren schon einmal geschrieben, um mich über die Buslinien Führung in Deutsch -Evern zu beschweren. Die Straßen insbesondere Goethestraße, Fritz-Reuter Str. und Schillerstrasse sind nicht für solch große Fahrzeuge (Busse) ausgelegt. Warum kann man die Linie nicht der Hauptstraße (Melbecker Str.) entlang führen. Das war vor 20 Jahren schon so, und es stellte kein Problem da für Schulkinder mal 200 Meter zu laufen. Unsere Straßen sind total desaströs, gerade wieder passierte es, dass ein Fahrzeug in ein riesen Loch fuhr. Reparaturen werden lediglich kleinflächig durchgeführt. Die Straßen sind aus den 60iger Jahren und nur für geringere Tonnen Belastung gebaut wurden. Ich möchte sie nochmals bitten das bei der nächsten Planung zu berücksichtigen.	Gewichtsbeschränkungen von Straßen werden entsprechend bei der Linienführung berücksichtigt. Da die heute befahrenen Straßen von Bussen befahren werden dürfen, lehnt der Landkreis eine andere Linienführung ab.	nein
52	273	Bürger:in	Zus. Anm.	Einbindung des Gewerbegebietes Lüneburg-Süd, Straße Kiefernring, an den ÖPNV. Vielen Menschen können sich keinen Führerschein oder ein Auto leisten. Daher macht es durchaus Sinn, das Gewerbegebiet und auch auch die Straße "Am alten Werk" einzubinden. Arbeitgeberattraktivität steigern und den Umstieg vom eigenen Fahrzeug auf den ÖPNV ermöglichen.	Eine Anbindung des genannten Gewerbegebietes wird bei der Prüfung eines Bedarfsverkehrs zwischen Embsen und Rettmer mit berücksichtigt. **Der Prüfauftrag im NVP wird entsprechend ergänzt**.	ja
53	275	Bürger:in	Zus. Anm.	Mich betrifft die Verbindung von Deutsch Evern nach Lüneburg. Eine stündliche Verbindung ist schrecklich. Warum wurde vor einigen Jahren die Verbindung über Wendisch Evern entfernt. Es ist auch für Ältere die einzige Möglichkeit mobil zu sein.	Deutsch Evern hat im Vergleich zu den anderen, an die Hansestadt Lüneburg angrenzenden Gemeinden deutlich weniger Einwohnerinnen und Einwohner und damit ein geringeres ÖPNV-Nachfragepotenzial. Vor diesem Hintergrund sieht der Landkreis kein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis für die Einrichtung von weiteren Fahrten im klassischen Linienverkehr. Stattdessen wird der Landkreis prüfen, ob das bestehende Stadtbus-Angebot am Wochenende sowie am späten Abend um bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) erweitert werden kann. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**.	ja
54	276	Bürger:in	Kap. 4.3.03.3	Es ist zu begrüßen, dass die schulbezogenen Linien laut Maßnahme 3.3 neu geplant werden sollen. Leider ist in den Beispielen nicht die Linie 5925 aufgeführt. Ich würde gerne anmerken, dass es wünschenswert wäre, wenn aus Adendorf die IGS Kreideberg auch morgens über eine direkte Busverbindung angebunden wird. Am Nachmittag verkehrt bereits einmal täglich die Linie 5925 im Direktverkehr (Kreideberg → Adendorf). Wenn diese Verbindung auch am Morgen existieren würde, würde das die Wegzeiten der Schulkinder aus Adendorf extrem verkürzen und ihnen den Umweg über den ZOB (Linie 5006 / 5008) vermeiden.	Von Adendorf zur IGS Kreideberg existiert bereits heute eine satzungskonforme Verbindung: morgens mit Umstieg am ZOB, nachmittags sind Direktfahrten eingerichtet worden. Ein Handlungsbedarf wird nicht gesehen.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
55	281	Bürger:in	Kap. 1.4	Für die Gemeinde Amt Neuhaus: Aufgrund der Depriorisierung der ÖPNV-Versorgung von Amt Neuhaus durch die VLP: Prüfung einer Überführung des RufMobil-Angebots in die Verantwortung von MOIN statt Durchführung mittels der VLP. Alternativ: Um zu vermeiden, dass die VLP Fahrten der Rufbus-Linien im Amt Neuhaus weiterhin flächendeckend depriorisiert, sollte die Buchung ggf. über die Buchungsangebote von MOIN ermöglicht werden. Somit hätte der Kreis eine höhere Kontrolle über das Handeln der VLP.	Dem Landkreis ist keine Depriorisierung der ÖPNV-Versorgung im Amt Neuhaus bekannt. Für das Teilnetz 4 bestehen Überlegungen, auch dort die allgemeine Vorschrift aufzuheben und die MOIN GmbH mit der Durchführung des ÖPNV zu betreuen.	nicht erforderlich
56	281	Bürger:in	Kap. 2.7	Für die Gemeinde Amt Neuhaus: Die Rufbuslinie 505 (Brahlstorf–Dömitz) sollte zu einer gegenläufigen Ringlinie modifiziert werden, mit einem Ast entlang der Bundesstraße und einem Ast entlang der Elbuferstraße, mit Treffpunkt in Neuhaus. Dies würde insbesondere Ortsteile an der Elbuferstraße besser anbinden. Eine zusätzliche Rufbusverbindung vom Mittelzentrum Lübtheen in das Amt Neuhaus sollte geprüft werden, um die Mobilität in der Fläche zu verbessern und bessere Verbindungen in dieses für viele Bürger in Amt Neuhaus relevante Mittelzentrum zu schaffen. Sollte sich keine Verbesserung des RufMobil-Angebots der VLP für Amt Neuhaus erreichen lassen, sollte geprüft werden, inwiefern ein Anruf-Sammel-Taxi (AST) eine geeignete Alternative darstellt.	Eine Überplanung und Erweiterung des Rufbusangebotes im Amt Neuhaus, einschließlich kreisüberschreitender Verbindungen wird als **zusätzliche Maßnahme** 1.7 (Sektor Amt Neuhaus) mit in den NVP aufgenommen. Das ÖPNV-Taxi "Wendland OnDemand" der Mobilitätsmarke WendlandMobil verbindet den Landkreis Lüchow Dannenberg mit Dömitz. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg ist der Aufgabenträger für "Wendland OnDemand". Hierbei handelt es sich nicht um einen Linienverkehr, sondern um eine Bedienform, die vom Fahrgast flexibel gebucht werden kann. Der Fahrgast kann sie so auch eigenständig auf die Fahrten der Rufbuslinie 505 abstimmen. Ob ein zusätzlicher Haltepunkt für das ÖPNV-Taxi "Wendland OnDemand" im Amt Neuhaus eingerichtet werden sollte, obliegt der Entscheidung des Landkreises Lüchow-Dannenberg. Der Landkreis Lüneburg wird diesbezüglich Kontakt zum Nachbarlandkreis aufnehmen.	ja
57	281	Bürger:in	Kap. 2.12	Für die Gemeinde Amt Neuhaus: Wünschenswert wären stärkere Verknüfungen des ÖPNV-Angebots zwischen dem Landkreis Lüchow-Dannenberg und Neuhaus, z.B. durch die Ausweitung des WendlandMobils. Sofern eine direkte Ausweitung des WendlandMobils nicht möglich ist, sollte die Rufbuslinie 505 mit den Abfahrtszeiten des WendlandMobils in Dömitz abgestimmt werden, um einen Anschluss an den Bahnhof Dannenberg zu ermöglichen.	Eine Überplanung und Erweiterung des Rufbusangebotes im Amt Neuhaus, einschließlich kreisüberschreitender Verbindungen wird als **zusätzliche Maßnahme** 1.7 (Sektor Amt Neuhaus) mit in den NVP aufgenommen.	ja
58	281	Bürger:in	Kap. 2.13	Die Nutzung der Rufbusangebote im Amt Neuhaus sollte für Inhaber:innen des Deutschlandtickets ohne zusätzliche Zuzahlung möglich sein. Die Nutzung der Elbfähren (Bleckede, Darchau, Hitzacker) sollte für die Personenbeförderung mit dem Deutschlandticket kostenfrei sein.	Das Rufbus Konzept im Amt Neuhaus ist verknüpft mit dem Gesamtkonzept der Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH (VLP). Das Konzept der VLP sieht diesen Komfortzuschlag vor, der Landkreis überprüft eine Anpassung bzw. die Anerkennung weiterer Tickets. Der Landkreis Lüneburg ist zuständig für die Elbfähre in Bleckede. Die MOIN Mobilitätsinfrastruktur und -betriebs GmbH Landkreis Lüneburg beschafft derzeit ein neues Fährschiff für die Fährverbindung in Bleckede. Mit Fertigstellung der Elbfähre wird die MOIN mit dem Betrieb der Fähre betraut. Eine Anpassung der Tarife und Tarifanerkennung erfolgt in Absprache mit der MOIN. Derzeit ist die Anerkennung des Deutschlandtickets nicht vorgesehen. Für die Fähren in Darchau - Neu Darchau und Hitzacker - Bitter besteht keine Zuständigkeit des Landkreises Lüneburg.	nicht erforderlich
59	281	Bürger:in	Kap. 3.2	Es sollte geprüft werden, inwiefern eine Kooperation bzw. Verlängerung des WendlandMobils des Landkreises Lüchow-Dannenberg in das östliche Amt Neuhaus erfolgen kann, insbesondere als Zubringer zu den Bahnhöfen in Dannenberg und Salzwedel. Dies würde eine deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots darstellen.	Eine Überplanung und Erweiterung des Rufbusangebotes im Amt Neuhaus, einschließlich kreisüberschreitender Verbindungen wird als **zusätzliche Maßnahme** 1.7 (Sektor Amt Neuhaus) mit in den NVP aufgenommen.	ja
60	281	Bürger:in	Kap. 4.3.01	Für die Gemeinde Amt Neuhaus: Bei der Buchung des RufMobils über die VLP-App muss bei Nichtdurchführung einer Fahrt zwingend eine alternative Verbindung vorgeschlagen werden. Der aktuelle Buchungsprozess ist unübersichtlich und wenig nutzerfreundlich. Bei wiederholter Verweigerung von Fahrten durch die VLP sollte eine Sanktionierung durch den Landkreis möglich sein – etwa über Konventionalstrafen oder die Verpflichtung zur Stellung alternativer Beförderung (z. B. Taxi).	Ab dem Zeitpunkt der Übernahme der ÖPNV-Angebote (Linienverkehr und Bedarfsverkehr) im Amt Neuhaus durch die MOIN wird eine andere Buchungs-App zum Einsatz kommen, die benutzerfreundlicher sein wird. Eine Sanktionierung des Verkehrsunternehmens bei abgelehnten Fahrtwünschen wird vom Landkreis jedoch nicht unterstützt.	teilweise
61	281	Bürger:in	Kap. 4.3.16	Für die Gemeinde Amt Neuhaus: Eine Möglichkeit zur transparenten Erhebung der Nichtdurchführung von RufMobil-Fahrten im Amt Neuhaus durch die VLP sollte geschaffen werden – idealerweise durch eine Rückmeldemöglichkeit für Bürger:innen. So ließen sich verlässliche Daten und finanzielle Auswirkungen systematisch erfassen.	Ab dem Zeitpunkt der Übernahme der ÖPNV-Angebote (Linienverkehr und Bedarfsverkehr) im Amt Neuhaus durch die MOIN wird eine umfangreiche Datenauswertung zur Nachfrage im Bedarfsverkehr möglich sein, um das System zielgerichtet weiterentwickeln zu können (s. Maßnahme 16).	bereits enthalten
62	285	Bürger:in	Kap. 4.3.01	Da für den Bereich Häcklingen/Rettmer aktuell keine Nachtbusverbindung vorgesehen ist, muss eine ASM- bzw. Rufbusverbindung weiterhin gewährleistet werden. Es geht nicht an, dass den Einwohnern in den o.g. Bezirken nach 22.40 (geplante letzte Busabfahrt) keine Weitertransportmöglichkeit angeboten wird.	Der NVP sieht gemäß Maßnahme 2 vor, dass außerhalb der Hansestadt Lüneburg an allen Wochentagen ein Bedarfsverkehr am späteren Abend / nachts angeboten werden soll.	bereits enthalten
63	285	Bürger:in	Kap. 4.3.04	1. Die Ankunftszeit am Bahnhof sollte für die Busse aus Häcklingen/Rettmer auf den schnellen Metronom abgestimmt sein. Für die umgekehrte Richtung sollte ein ausreichender Zeitpuffer zwischen Ankunft Metronom und Busabfahrt eingeplant werden. 2. Für die Linie 5011(neu: 5009) sollten die diversen Haltestellen im Teilstück Osterwiese, Wiesengrund, Klosterweg überarbeitet bzw über eine Reduzierung nachgedacht werden. Evtl. wäre auch ein geänderter Streckenverlauf zu überdenken.	Mit der Einführung eines 20-Minuten-Takts auf der Linie 5009 (montags bis freitags) verliert der Anschluss an den Regionalexpress von und nach Hamburg an Bedeutung, da durch die dichte Taktung eine flexible und häufige Verbindung innerhalb des Stadtgebiets gewährleistet ist. In verkehrsschwächeren Zeiten – beispielsweise sonntags, wenn die Linie 5009 nur im 60-Minuten-Takt verkehrt – wird der Fahrplan so gestaltet, dass in beiden Fahrtrichtungen zumindest ein Anschluss an den Regionalverkehr (Regionalbahn oder Regionalexpress) besteht. Aufgrund der Länge der Linie 5009 ist es in diesen Zeiträumen jedoch nicht möglich, Anschlüsse in beide Richtungen an den Regionalexpress sicherzustellen. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN werden auch künftig das Busnetz kontinuierlich auf Optimierungspotenziale überprüfen. Aktuell ist jedoch keine Änderung des Linienverlaufs im Abschnitt zwischen Osterwiese und Klosterweg vorgesehen.	teilweise
64	285	Bürger:in	Kap. 4.3.05.1	Der lt. Gutachten angedachte On-Demand-Verkehr in Ergänzung zur Linie 5011(neu 5009) ab Bahnhof Rettmer macht keinen Sinn. Hier ist man offensichtlich von falschen Informationen ausgegangen. Lt den Apps der DB und des HVV wird einem für die Fahrt vom Bahnhof zum Pilgerpfad für die Linie 5011ein Umstieg an der Station Eintracht Sportplatz und eine Weiterfahrt mit dem anschließenden Bus angezeigt, völliger Blödsinn! Sollte das Gutachten von dieser Unkorrektheit ausgegangen sein, würde sich die On-Demand-Idee erklären lassen.	Rettmer / Häcklingen werden auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5011, zukünftig Linie 5018) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzern und Vertreterinnen und Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr.	bereits enthalten

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
65	286	Bürger:in	Kap. 3.3	Richtigerweise wird erwähnt, dass ein On-Demand-Verkehr dort sinnvoll ist, wo es bisher keine ÖPNV-Erschließung gibt. Dem zuwider läuft die Aussage, dass auch Rettmer/Häcklingen ein Potential für On-Demand habe. Dem kann nur entschieden widersprochen werden. Es macht überhaupt keinen Sinn, den gut funktionierenden und notwendigen Linienbusverkehr durch ein On-Demand-Angebot abzulösen. Leider wird im Entwurf mit keiner Silbe erwähnt, welcher Mehrwert für die Bürger entstehen soll. Das Potential leitet sich lediglich aus der betroffenen Einwohnerzahl und damit dem potentiellen Fahrgastaufkommens ab. Mit Verlaub - mit dem Argument kann die ganze Stadt auf On-Demand umgestellt werden. Hier hat das dem Entwurf des Nahverkehrsplan zugrunde liegende Mobilitätsgutachten eine große inhaltliche Lücke hinterlassen. Wenn es ÖPNV-Lücken im Stadtgebiet gibt, die durch Alternativen gedeckt werden können, dann sollte man diese prüfen. Es muss sich - nein - es darf sich nicht rechnen müssen. Schon gar nicht sollten funktionierende Strukturen zerstört werden, um an einer räumlich völlig anderen Stelle eine Verbesserung zu erwirken (nur damit es sich rechnet).	Rettmer / Häcklingen werden auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5011, zukünftig Linie 5018) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzern und Vertreterinnen und Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr.	bereits enthalten
66	286	Bürger:in	Zus. Anm.	Der Schulbusverkehr, insbesondere zu und von den weiterführenden Schulen im Osten der Stadt, wie IGS Kaltenmoor und Johanneum, ist in Teilen nicht ausreichend. Insbesondere auf dem Nachhause-Weg ist es elementar wichtig, wenn auf den Linienbusverkehr ausgewichen werden kann.	Der Landkreis sieht beim schulbezogenen Linienverkehr zur IGS Kaltenmoor und zum Johanneum aktuell keine Defizite. Sollten Beobachtungen zu einem anderen Ergebnis führen, so wird das ÖPNV-Angebot im Rahmen des laufenden Geschäfts der Verwaltung entsprechend angepasst.	nicht erforderlich
67	286	Bürger:in	Zus. Anm.	Umstiege sollten, wenn irgend möglich, vermieden werden. Sie beeinträchtigen die Akzeptanz für eine Verbindung und führen zu einem vermeidbaren zeitlichen und für einige Personengruppen auch körperlichen Mehraufwand. Umstiege verringern die Verlässlichkeit - da sich die Anzahl der Einflussfaktoren und damit das Risiko einer Abweichung vom Plan erhöht.	Umsteigefreie Verbindungen werden aus den genannten Gründen von den Fahrgästen in der Regel bevorzugt. Dies ist bei der Planung des Stadt- und Regionalbusverkehrs bereits berücksichtigt. Dennoch ist es aus betrieblichen und wirtschaftlichen Gründen nicht möglich, den Busverkehr ohne Umstiege zu konzipieren. Das ab dem 01.01.2026 vorgesehene Angebot wird daher vom Landkreis als ausgewogener Kompromiss zwischen den Fahrgastinteressen und den betrieblich-wirtschaftlichen Interessen angesehen.	nein
68	286	Bürger:in	Kap. 3.5	Linie 5011: Auf einer Bürgerinformationsveranstaltung am 19.05.25 im Bonhoeffer-Haus stellte ein Mitarbeiter der MOIN vor, dass die Linie 5011 zukünftig als 5009 firmiert. Das ist z.B. in der Tabelle 3-5 auf Seite 86 nicht berücksichtigt.	Wird in der Endfassung des NVP korrigiert	ja
69	286	Bürger:in	Kap. 3.5	Es wurde auch dargestellt, dass sich die Linienführung ändert - weg von der Uelzener Str. hin zur Barckhausenstr. Dadurch ist eine schlechtere Anbindung des Kurzentrums, der Post und der Musikschule / des Theaters gegeben. Der Vorteil der neuen Linienführung ist nicht ersichtlich und sollte an geeigneter Stelle gut kommuniziert werden.	Im Zuge betrieblicher Optimierungen und zur besseren Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten planen der Landkreis Lüneburg und die MOIN eine Änderung in der Linienführung der Linien 5001 und 5009. Die Linie 5001 soll künftig mit Gelenkbussen betrieben werden, um dem Fahrgastaufkommen in Kaltenmoor und Bockelsberg gerecht zu werden. Da die Barckhausenstraße nicht optimal für den Betrieb mit Gelenkbussen geeignet ist, erfolgt eine Anpassung der Linienführung. Die Linie 5009, die vorrangig mit Solobussen betrieben wird, wird deshalb künftig über die Barckhausenstraße geführt. Die Haltestellen entlang der Uelzener Straße werden von der Linie 5001 bedient. So bleibt die Erschließung beider Streckenabschnitte auch weiterhin sichergestellt. An der Haltestelle Munstermannskamp können Fahrgäste zwischen beiden Linien umsteigen.	nein
70	298	Bürger:in	Kap. 1.4	Seit über 20 Jahren bin ich Lehrerin an der Grundschule Betzendorf. Schon immer ist die Busverbindung nach dem Unterricht in Richtung Tellmer problematisch. Der Unterricht endet an der Grundschule um 13:14 Uhr, der Bus nach Tellmer für die Schülerinnen und Schüler fährt 13:45 Uhr. Jeden Tag muss die Schule also eine Busaufsicht von 30 Minuten stellen. Dies sind zweieinhalb Zeitstunden pro Woche. In Zeiten des Personalmangels an den Schulen ist dies besonders ärgerlich und eine Verschwendung der Ressourcen, aber ebenso für die Schülerinnen und Schüler, die mittags sehr müde sind. Eine frühere Busverbindung wäre äußerst wünschenswert!! Der gleiche Bus fährt bereits 13:20 Uhr an der Schule vorbei, dann allerdings Richtung Drögenindorf. Den Kindern ist es nicht erlaubt, bereits dann in den Bus einzusteigen. Grund dafür ist, dass der Busfahrer eine Pause nach seiner Fahrt nach Drögenindorf einlegen muss. Ich kann nicht glauben, dass sich dies nicht anders organisieren ließe. Helfen Sie uns!	Die angebotenen Rückfahrten nach Schulschluss sind satzungskonform. Der Landkreis wird jedoch im Rahmen der Optimierung des Schulverkehrs (Maßnahme 3) überprüfen, ob durch betriebliche Anpassungen frühere Abfahrtszeiten möglich sein werden. Sollte dies der Fall sein, werden diese Anpassungen umgesetzt.	nicht erforderlich
71	307	Bürger:in	Zus. Anm.	Ich wünsche mir eine Busanbindung in den Nachmittagsstunden von Radbruch zur Herderschule und zurück, so dass Kinder auch an den AGs teilnehmen können, die erst ab 16 Uhr in der Schule beginnen und 18:15 Uhr enden. Aktuell sind sie auf den Fahrdienst der Eltern angewiesen, was gerade bei kinderreichen Familien zu einer hohen Belastung führt. Dasselbe gilt für Kinder aus Mechtersen und Vögelsen.	Gemäß Satzung besteht kein Anspruch auf Beförderung zu/von freiwilligen Arbeitsgruppen. Die Einrichtung zusätzlicher Fahrten ist aufgrund begrenzter Ressourcen nicht möglich.	nein
72	308	Bürger:in	Zus. Anm.	Die Busverbindung in Südergellersen ist sehr schlecht. Es gibt kaum noch Verbindungen in die Stadt rein oder raus. Gerade für ältere Herrschaften ist es nicht einfach den Bus zu nehmen. Vor allem auch diejenigen, die kein Internetzugang haben. Die Bargeldzahlung wurde abgeschafft. Ein Nachbar konnte deswegen den Bus nicht nehmen. Er hatte kein Internet (auch kein Mobilgerät mit Internet) und konnte sich die Fahrkarte nicht online kaufen. Die Bushaltestelle an der Kirchgellerser Str. wurde verändert, damit Personen mit eingeschränkter Mobilität diese nutzen können. Nur das nutzt keiner, da die Verbindung so schlecht ist. Man hat das Gefühl man ist in Südergellersen vom öffentlichen Nahverkehr abgehängt. Der Rufbus hilft auch nur bedingt. Man wird nur an die Stadtgrenze gebracht und muss mehrmals umsteigen. Viele Ältere nehmen aus meiner Sicht deswegen besser das Auto.	Das ÖPNV-Angebot in Südergellsersen entspricht dem Mindeststandard, den der Landkreis für Orte dieser Größenordnung vorsieht. Eine Ausweitung / Verdichtung des Rufbus-Angebotes ist daher aus Kostengründen zunächst nicht vorgesehen. Auch die Verlängerung des Rufbusses bis in die Lüneburger Innenstadt und/oder zum ZOB (zur Vermeidung von Umstiegen) ist weder betrieblich noch finanziell umsetzbar. Die Bargeldzahlung in den Bussen ist dagegen weiterhin möglich. Zu den genauen Gründen, warum im geschilderten Fall keine Barzahlung möglich war, liegen dem Landkreis leider keine Informationen vor.	nein
73	317	Bürger:in	Zus. Anm.	Da wir hier in Drögennindorf nicht an die reaktivierte Bahnverbindung angeschlossen werden, stellt sich mir die Frage nach der Zukunft unserer Busanbindung. Soderstorf, Amelinghausen und Embsen bekommen einen Bahnanschluss. Da bleiben nicht viele Orte über, die eine verlässliche Busanbindung benötigen. Auch wir wollen pünklich zum Metronom gelangen. Wird parallel zur Bahn weiterhin der 5700 fahren? Ich kann es ehrlicherweise immer noch nicht fassen, dass ich stündlich das Geräusch des durchfahrenden Zuges hören soll! Vielleicht sollten die Verantwortlichen einmal einen Blick nach Dänemark werfen. Dort gibt es ein wunderbares System mit Bedarfshaltestellen. Anhalten, Tür auf, Tür zu und weiter gehts! Es könnte alles so leicht sein. Wer wird übrigens in Rettmer einsteigen? Da fahren andauernd Busse!	Drögennindorf wird auch nach der Reaktivierung der Schienenstrecke Lüneburg - Soltau über einen Busverkehr im heutigen Umfang verfügen. Inwieweit auch Anbindungen an die nächstgelegenen Bahnhöfe erfolgen werden, ist noch nicht abschließend geklärt. Bedarfshalte auf der Schienenstrecke Soltau - Lüneburg sind u. a. aufgrund von fehlenden Fahrzeitreserven nicht möglich. Würde ein Zug an Bedarfshalten Fahrgäste ein-/aussteigen lassen, würde er später am Endbahnhof eintreffen und dort vorgesehene Anschlüsse nicht mehr rechtzeitig erreichen.	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
74	319	Bürger:in	Kap. 2.2	Mit dem Mobilitätsangebot einer Region steht und fällt die Entwicklung oder Nicht-Entwicklung eines ländlichen Raumes. Leider entwickelt sich das Angebot im Raum der Samtgemeinde Dahlenburg zurück - speziell auch in unserem Wohnort 21369 Nahrendorf. Hier fuhr bis vor ca. vier Jahren die LINIE 5304, ver lässlich gemäß Fahrplan, werktags wie wochenends. DIESE LINIE MÖCHTEN WIR ZURÜCK! Wir verstehen durchaus, dass die damalige landkreisübergreifende Streckenführung nach Dannenberg zwischen den Landkreisen Lüneburg und Dannenberg zu "Abstimmungsschwierigkeiten" geführt haben mag und möglicherweise an der Kosten-Aufteilung gescheitert ist? Aber die heutige Situation wird den Bedürfnissen der ländlichen Bevölkerung nicht gerecht! Wenn unsere Kinder in Lüneburg nach der 9. Unterrichtsstunde um 15:50 Uhr Schulschluss haben, ist zeitnah praktisch keine Heimfahrt mehr möglich, da die Linie 5301 über Mücklingen und Nahrendorf zuletzt um 15:24 fährt und die Rufbusse nur für 16:15 und 18:15 Uhr ex. Dahlenburg bestellt werden können. Zumal die Heimfahrt für unsere Kinder noch schwieriger geworden ist, nachdem die Linie 5303 seit dem Ende der Osterferien nicht mehr über Nahrendorf/Im Klimt geleitet wird, sondern von Dahlenburg geradewegs über Süschendorf, Oldendorf und Eichdorf geroutet wird. Und als wir unsere Tochter dort abholen wollten, war der Bus in Dahlenburg nicht gekommen, fuhr aber LEER an der Haltestelle in Eichdorf vorbei, wo wir auf unsere Tochter gewartet hatten.	Der Landkreis wird im Rahmen der Angebotsoptimierungen im Regionalbusverkehr prüfen, welche Optionen es für eine solche kreisüberschreitende, umsteigefreie Verbindung gibt. Sollte die Linie wieder eingeführt werden, so ist darauf zu achten, dass sie das bestehende SPNV-Angebot zwischen Dannenberg und Lüneburg sinnvoll ergänzt. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**. Die genannten Mängel im Bereich der Schülerbeförderung werden vorab im laufenden Geschäft der Verwaltung geprüft. Sollten keine satzungskonformen Rückfahrten nach der 9. Stunde bestehen, wird der Landkreis das Angebot kurzfristig entsprechend erweitern.	ja
75	319	Bürger:in	Kap. 2.9	Schon in den 80er Jahren konnten in Hamburg Busfahrer untereinander kommunizieren! Wieso geht das im 21. Jahrhundert nicht bei der KVG im Landkreis Lüneburg. So können keine Informationen zu Anschlusswünschen von Fahrgästen weitergegeben werden. Und nicht selten sind wegen einer Verspätung von wenigen Minuten aufgrund von Baustellen (aktuell z.B. 5300 Haltestelle Pulverweg-Süd), z.B. aktuell am Schützenplatz, die Anschlussbusse bereits weg. So ist es unseren Kindern am Dahlenburg Markt diverse Male passiert. Sie merken schon: früher war (fast) alles besser.	Der Landkreis hat u. a. zur Verbesserung der Betriebsstabilität sein eigenes Verkehrsunternehmen "MOIN" gegründet. Dieses wird den gesamten Busverkehr ab 01.01.2026 übernehmen und soll eine deutlich bessere Qualität liefern als das heutige Verkehrsunternehmen. Der Landkreis ist daher zuversichtlich, dass es zukünftig zu deutlich weniger Problemen bei der Anschlusssicherung kommen wird.	nicht erforderlich
76	322	Bürger:in	Zus. Anm.	Ich bin Pendlerin auf der Linie 5100 Bleckede - Lüneburg, 4x pro Woche, und wünsche mir kürzere Taktungszeiten, z. B. ale 45 min statt 1x/Std, in den Hauptfahrzeiten. Mein Bus von Bleckede um 7.49 Uhr (Lüneburger Landstraße) ist fast jeden Morgen so voll, das es eigentlich kein Vergnügen ist, diesen Bus zu nehmen. Manchmal stehe ich dann bereits. Aber allerspätestens an Neetze gibt es keine Plätze mehr. Dazu kommen Kinderwagen und E-Roller. Ich fahre seit 15 Jahren diese Linie und bemerke zunehmend diese Überfüllung. Ich steige nur nicht komplett aufs Auto um, weil Busfahren günstiger ist. Zurück mit der Linie 5100 um 19.40 aus Lüneburg ist genauso voll. Und am Samstag wäre ein Bus um 18.40 Uhr Richtung Bleckede ganz gut, weil die Geschäfte um 18.00 Uhr schließen. Dann warte ich nicht bis 19.40 Uhr sondern nutze mein Auto.	Da mit der Einführung kürzerer Taktzeiten - insbesondere in den Hauptverkehrszeiten - erhebliche Mehrkosten verbunden wären, strebt der Landkreis eine deutliche Angebotsausweitung auf der Linie 5100 aktuell nicht an.	nein
77	326	Bürger:in	Kap. 4.3.04	Es wäre gut, wenn die Busse von Melbeck etwa 15 min vor der vollen Stunde ankommen würden, da die Züge meist zur vollen oder halben Stunde fahren. Für die Rückfahrt wäre es dann 15 min nach.	Alle regionalen Hauptlinien, zu denen auch die Linie 5600 (Embsen - Melbeck - LG) gehört, bieten am Bf. Lüneburg Anschluss an die metronom-Züge in / aus Richtung Hamburg. Daher werden die vorgeschlagenen Ankunfts- und Abfahrtszeiten nicht unterstützt.	nein
78	326	Bürger:in	Kap. 4.3.05	Es wäre schön, wenn ein Bus die Stadtteile von Lüneburg verbindet, der nicht immer zum Sande/Bahnhof fährt. Die Strecken werden durch den Drehpunkt Bahnhof dadurch sehr lang und unattraktiv. Eine Art "Stadtbus-Ring" würde das evtl. erleichtern.	Die Anregung wird unterstützt und ist bereits im NVP enthalten (s. Maßnahme 4).	bereits enthalten
79	330	Bürger:in	Zus. Anm.	Für Schulkinder aus dem Ostkreis wäre eine Busverbindung zum Gymnasium Scharnebeck sehr wünschenswert. Sie müssen bisher am ZOB umsteigen, der Bus fährt aber zur selben Zeit ab, zu der der andere kommt. Unsere Kinder würden bei passender Verbindung die Schule in Scharnebeck als Alternative zum Johanneum gerne in Betracht ziehen. Wir wohnen in Vastorf.	Die Anregung wird vom Landkreis unterstützt und soll im Rahmen der Überplanung des Schulverkehrs umgesetzt werden (s. Maßnahme 3.2).	bereits enthalten
80	332	Bürger:in	Kap. 1.4	Im Rahmen der Organisation wäre es wünschenswert, Handorf mehr in die Planung einzubeziehen. Der Ort wird auch in der neuen Planung stark vernachlässigt, obwohl der Ort der optimale Umsteigeort in das ElbMOBIL ist. Das ElbMOBIL sollte als Vorlage für den Kreis Lüneburg dienen. Es ist so einfach, andere Orte ohne umsteigen zu erreichen. Der Rufbus im Landkreis ist absolut nicht mit dem ElbMOBIL vergleichbar.	Die ÖPNV-Anbindung von Handorf ist in einem ersten Schritt durch die Einführung der Rufbus-Linie 5451 verbessert worden. Mit der geplanten Landesbuslinie (Lüneburg - Bardowick - Handorf - Niedermarschacht - Bergedorf/Geesthacht) wird der Ort dann auch eine schnelle Verbindung in Richtung Hamburg und Geesthacht bekommen (s. Maßnahme 6.1). Eine grundsätzliche Neukonzipierung des Rufbusses (im Sinne des ElbMOBILS) strebt der Landkreis derzeit nicht an.	teilweise
81	332	Bürger:in	Kap. 3.2	Das Rufmobil ist aus Handorfer Sicht uninteressant. Man kommt nur bis Bardowick. Das ist nicht zielführend. Die Umsteigezeiten sind ungünstig. Es ist dadurch nicht möglich, auf einfachem Weg zum Beispiel nach Radbruch , Brietlingen oder Adendorf zu kommen. Nahezu unmöglich, daher nicht nutzbar. Bitte ElbMOBIL ansehen und Nutzung checken. Wird sehr gut angenommen.	Die Rufbus-Linie 5451 bietet am Bf. Bardowick sehr gute Anschlüsse an die RB 31 in / aus Richtung Lüneburg. so dass der Landkreis hier einen klaren Mehrwert sieht. Für eine Einrichtung von ÖPNV-Direktverbindungen von Handorf nach Radbruch, Adendorf und Brietlingen sieht der Landkreis kein ausreichendes Fahrgastpotenzial.	nein
82	332	Bürger:in	Kap. 3.2	Sehr interessant, wenn variable Zeiten angefordert werden. Zweistündig wie zur Zeit ist zu unflexibel und für Menschen mit Einschränkungen einfach zu selten. On Demand ist deutlich flexibler.	Eine grundsätzliche Neukonzipierung des Rufbusses (im Sinne des ElbMOBILS) strebt der Landkreis derzeit nicht an.	nein
83	332	Bürger:in	Kap. 3.5	Ausweitung (des Stadtbusses) über Gewerbegebiet Wittorfer Heide nach Handorf. Überall leben Geflüchtete, die Ziele erreichen müssen. Der Anteil älterer Bürger steigt , so sollte die Beförderung deutlich verbessert werden.	Für eine Ausweitung des Stadtbus-Angebotes in die genannten Bereiche sieht der Landkreis keine ausreichendes Fahrgastnachfrage und damit kein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis. Der Landkreis weist darauf hin, dass die ÖPNV-Grundversorgung bereits über die Rufbus-Linie 5451 sichergestellt ist. Darüber hinaus ist Handorf auch mit der Linie 5402 an Lüneburg und Winsen (Luhe) angebunden.	nein
84	332	Bürger:in	Kap. 4.2	Die Mobilitätswende kann nur dann erreicht werden, wenn nicht nur der städtische Bereich gefördert wird. Die ländliche Region muss einbezogen werden. Arzttermine in der Stadt müssen mit Öffis möglich sein. Besuche in umliegenden Orten müssen ohne Auto durchgeführt werden können.	Mit dem neuen ÖPNV-Angebot ab dem 01.01.2026 sowie den im NVP genannten Maßnahmen zum weiteren Ausbau des Fahrplanangebotes wird dieser Forderung - soweit finanziell möglich - Rechnung getragen (s. Maßnahmen 1,2, 4 - 6).	bereits enthalten
85	332	Bürger:in	Kap. 4.3.02	Ein Nachtbus entlang der alten B4 LG - Winsen wäre wünschenswert. Im europäischen Ausland gibt es sehr oft Linien, die nur am Ortsrand halten. Das sollte für einen regelmäßigen übergreifenden Nachtbusverkehr reichen.	Spätabends bzw. nachts sollen Bedarfsverkehre eingerichtet werden, die für die Fahrgäste eine höhere Flexibilität und Fahrten bis vor die Haustür bieten. Diese Angebote haben damit aus Sicht des Landkreises einen deutlich höheren Nutzen als Nachtbusse, die nur auf dem festgelegten Linienweg verkehren und u. U. nur am Rande von Ortschaften halten.	nein
86	332	Bürger:in	Kap. 4.3.06.1	Busknotenpunkt Kreuz B4 B 404, Inkl Pendler Parkplatz. Erreichbarkeit Winsen Lüneburg Geesthacht Bergedorf .	Die geplante Einrichtung einer Landesbuslinie Lüneburg - Handorf - Bergedorf/Geesthacht mit Verknüpfungspunkt in Marschacht wird die Erreichbarkeit der genannten Zentren massiv verbessern. Eines weiteren Verknüpfungspunktes am genannten Ort bedarf es nicht.	bereits enthalten
87	339	Bürger:in	Kap. 2.7.2	Gerne würden wir Abends mit dem Bus fahren, leider fährt Abends kein Bus mehr nach Adendorf. Ein Taxi zu nehmen ist für uns keine Option, da das zu teuer ist.	Eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes am späteren Abend bzw. in der Nacht strebt der Landkreis an (s. Maßnahme 2 (Optimierung Nachtbusverkehr).	bereits enthalten

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
88	117	Sonstige	Kap. 4.3.04	Die Linienführung der Buslinie 5009 (bisher 5011) soll nicht mehr über die Uelzener, sondern über die Barkhausen Str. zum Sande/ZOB führen. Ich plädiere für die Beibehaltiung der bisherigen Linieführung über die Uelzener Str., da so der Kurpark, das Salue und das Hauptpostamt für die Bürgerinnen und Bürger aus Häcklingen besser erreichbar sind.	Im Zuge betrieblicher Optimierungen und zur besseren Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten planen der Landkreis Lüneburg und die MOIN eine Änderung in der Linienführung der Linien 5001 und 5009. Die Linie 5001 soll künftig mit Gelenkbussen betrieben werden, um dem Fahrgastaufkommen in Kaltenmoor und Bockelsberg gerecht zu werden. Da die Barckhausenstraße nicht optimal für den Betrieb mit Gelenkbussen geeignet ist, erfolgt eine Anpassung der Linienführung. Die Linie 5009, die vorrangig mit Solobussen betrieben wird, wird deshalb künftig über die Barckhausenstraße geführt. Die Haltestellen entlang der Uelzener Straße werden von der Linie 5001 bedient. So bleibt die Erschließung beider Streckenabschnitte auch weiterhin sichergestellt. An der Haltestelle Munstermannskamp können Fahrgäste zwischen beiden Linien umsteigen.	nein
89	342	Bürger:in	Zus. Anm.	Bei der Anbindung von Bus zu Bahn sind die derzeitigen Umsteigezeiten tlw. sehr knapp bemessen und funktionieren nur, wenn kein Ampelstau oder Abbiegestau am ZOB ist und man weder Gepäck, noch sonstige Einschränkungen hat.	Zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und zum pünktlichen Erreichen des ZOB spricht sich der Landkreis für Maßnahmen zur Busbeschleunigung aus. Es wird daher eine **zusätzliche Maßnahme in den NVP aufgenommen.**	ja
90	343	Bürger:in	Zus. Anm.	Wir im Landkreis sind immer schlechter mit dem Bus zu erreichen. Ich möchte, wenn ich auf den Bus umsteigen würde, so bequem wie möglich in die Stadt kommen, auch spontan. Das ist nicht mehr möglich! Die Einführung des Rufbusses finde ich nicht gut. Wenn man spontan in die Stadt möchte und dann feststellen muss, dass man eine Stunde vorher den Bus hätte anfordern müssen, geht der Spaß verloren. Das gilt auch für die Jugend auf dem Dorf. Wenn kein Bus fährt, dann fahren wieder die Eltern. So funktioniert die Mobilutätswende nicht!	Der Landkreis teilt die grundsätzliche Einschätzung zum bestehenden ÖPNV-Angebot nicht. Die Einführung des Rufbusses, der an allen Wochentagen Fahrtmöglichkeiten im 2h-Takt bietet, hat die Situation ggü. früheren Jahren verbessert. Aus wirtschaftlichen Gründen (hohe Kosten im ÖPNV treffen im ländlichen Raum auf eine geringe Fahrgastnachfrage) hält der Landkreis an der Strategie fest, diese Fahrtmöglichkeiten als Bedarfsverkehr anzubieten. Eine Verkürzung der Vorbestellzeiten ist wünschenswert, jedoch aufgrund der teilweise großen Entfernungen im Landkreis nicht realisierbar.	nein
91	348	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.02	Es gibt am Abend wenig Rückfahrtmöglichkeiten von Lüneburg - Neetze - Bleckede. Die Gemeinde Neetze fordert den Einsatz eines Spätbusses.	Der Landkreis unterstützt grundsätzlich die Anregung der Kommune. Aufgrund der am (späteren) Abend deutlich abnehmenden Fahrgastnachfrage sowie der hohen Kosten für die Einrichtung zusätzlicher Busverkehre soll die Erweiterung des ÖPNV-Angebotes in den Schwachverkehrszeiten jedoch über bedarfsgesteuerte Angebote (wie z. B. das RufMobil) erfolgen und nicht über permanent verkehrende Nachtbuslinien. Entsprechende Zielsetzungen finden sich im NVP in Maßnahme 2.	teilweise
92	348	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.03	Die Busverbindungen für den Schülertransport nach Bleckede sind teilweise überfüllt. Es sollen weitere Linienbusse von Neetze nach Bleckede eingeplant werden.	Die MOIN wird ab 2026 in ihren Bussen über automatische Fahrgastzählsysteme verfügen. Sofern nach Auswertung der Zahlen eine Überbesetzung festzustellen ist, werden zusätzliche Fahrten eingerichtet. Darüber hinaus plant der Landkreis eine grundsätzliche Optimierung von schulbezogenen Verkehren (s. Maßnahme 3.1 und 3.2).	bereits enthalten
93	348	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.01.4	Es gibt keine Querverbindung von Neetze nach Barendorf über Holzen - Reinstorf. Auch im Hinblick auf den zentralen Einzelhandelsstandort in Neetze würde die Gemeinde Neetze eine zusätzliche Busverbindung begrüßen.	Zwischen den genannten Orten verkehrt die Rufbuslinie 5351, an allen Wochentagen im 2h-Takt.	nicht erforderlich
94	351	Bürger:in	Kap. 3.9	Ich wohne in der Elbmarsch an der Landkreisgrenze zum LK Harburg. Was ich vermisse, ist eine schnelle Busverbindung nach Lüneburg. Wenn ich nach Lüneburg möchte, muss ich über Winsen (Bahnhof) fahren. Die Busanbindung ist dann in aller Regel so, daß man in Winsen über eine halbe Stunde auf den Zug nach LG warten muss.	Die geplante Einrichtung einer Landesbuslinie Lüneburg - Handorf - Bergedorf/Geesthacht (s. Maßnahme 6.1) wird die direkte Erreichbarkeit von Lüneburg massiv verbessern. Als Zubringer nach Handorf kann dann das elbMOBIL genutzt werden.	bereits enthalten
95	356	Bürger:in	Kap. 4.1	Als übergeordnete Ziele sind eine Steigerung der Attraktivität des ÖPNV, die bessere Erschießung des ländlichen Raumes und ein Angebot zum Umstieg vom Individualverkehr auf den ÖPNV beschrieben. Um dies zu erreichen müssen die Gemeinden und deren Dörfer im Landkreis alltäglich (inkl. Sa und So) mindestens 1-2 stündlich über eine Form des ÖPNV erreichbar sein. Dies kann durch RufBus, ASM oder sonstige on-demand Systeme umgesetzt werden, aber ein ÖPNV-Ausschluss zu Nacht und Wochenendzeiten führt zu Abneigung gegenüber dem ÖPNV und zum Verfehlen der übergeordneten Ziele. Beispielhaft kann hierzu die stetige Streichung von Fahrten und Erreichbarkeiten über die letzten Jahre in der Gemeinde Rullstorf herangezogen werden.	Der Landkreis Lüneburg strebt an, eine größtmögliche Anzahl an Orten im Landkreis im Rahmen der Bedienungszeiten des ÖPNV mindestens alle 2 Stunden über die ÖPNV/SPNV-Systeme zu bedienen.	bereits enthalten
96	356	Bürger:in	Kap. 4.3.02	Eine Rückbau bzw. Verdünnung des Ruf-Nachtbusverkehrs in den Landkreis hinein, führt zwangsläufig zu einem Attraktivitätsverlust des ÖPNV. Gerade Zugreisende aus dem Landkreis werden sich grundsätzlich alternative Lösung als den ÖPNV suchen, wenn ein Anschluss zur abendlichen Weiterfahrt in den Landkreis hinein nicht attraktiv aufrecht erhalten wird. Diese Alternativen werden zwangsläufig schon bei Hinfahrten zum Bahnhof mit dem Individualverkehr umgesetzt, wobei die Fahrzeuge dann z.T. mehrere Tage in Parkhäusern platziert werden oder der Taxiverkehr wird erhöht. Die Anreise per PKW und mehrere Tage Parkgebühr im Parkhaus ist günstiger als eine Taxifahrt. Der ÖPNV Nachtverkehr (ASM, RufBus, o.ä.) in den Landkreis hinein MUSS zwingend erhalten, wenn nicht sogar ausgebaut werden. 2 h Wartezeit am Bahnhof bis zu einer Weiterfahrt wird nicht angenommen werden.	Aus Sicht des Landkreises ist im Spätverkehr die Verlässlichkeit eines ÖPNV-Angebotes wichtiger als die Taktfrequenz. Mit der Neukonzeption des Nachtverkehrs (s. Maßnahme 2) sollen gerade die Verlässlichkeit und die Buchbarkeit eines solchen Bedarfsverkehres im Vergleich zu heute verbessert werden. Der Wunsch nach einem dichteren Takt ist verständlich, wird aber aufgrund der damit verbundenen Kosten zunächst nicht angestrebt.	nein
97	356	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Auch wenn die Reaktivierung der Bahnstrecke LG - Bleckede aus Landesmitteln erfolgen soll, sollten diese Pläne hinsichtlich des zu erwartenden Nutzens nochmal geprüft werden. Die geplanten Haltestellen werden schon heute durch gut frequentierte Buslinien bedient und die Orte sind zügig und verlässlich zu erreichen. Eine Verdichtung der Taktung zu Stoßzeiten und der Einsatz von Gelenkbussen kann durch geringere Mehrkosten im Vergleich zu einer Ertüchtigung der Bahngleise sowie Beschaffung entsprechender Züge den gleichen Effekt bringen.	Eine Anbindung über den SPNV ermöglicht größere Kapazitäten als mit der heutigen Busverbindung. Auch die Mitnahme von Kinderwagen, Rollstühlen und Fährradern wird erleichtert. Der Landkreis Lüneburg unterstützt das Land Niedersachsen und die Landesnahverkehrgesellschaft bei der Umsetzungs der Reaktivierungsprogramme.	nein
98	366	Bürger:in	Zus. Anm.	Boltersen benötigt häufigere Anbindungen nach Scharnebeck und Lüneburg	Das ÖPNV-Angebot für Boltersen entspricht dem Mindeststandard, den der Landkreis für Orte dieser Größenordnung vorsieht. Eine Ausweitung / Verdichtung des Rufbus-Angebotes ist daher aus Kostengründen zunächst nicht vorgesehen.	nein
99	369	Bürger:in	Kap. 4.3.12	Ich wohne in Barum und fahre, wenn das Wetter es zuläßt, mit dem Rad nach Lüneburg, häufig hin und zurück, ab und zu aber nur eine Strecke mit dem Rad und die andere mit dem Bus bei Radmitnahme, wenn der Busfahrer es erlaubt. Bei Weigerung des Busfahrers war ich bislang gezwungen, dann mit dem Rad eher widerwillig die Rückfahrt auch bei Regen anzutreten oder bei Hinfahrt mit Bus, den Termin abzusagen. Daher schlage ich in Anlehnung an die HVV-Richlinien vor: - unabhängig vom Fahrer generell die Möglichkeit, mindestens zwei Fahrräder im Bus mitzunehmen. - Anbringen einer Haltevorrichtung für zwei Fahrräder, - in der Schulzeit Fahrradmitnahme erst ab 9.00 h - Zwei Kinderwagen mit Begleitperson haben grundsätzlich Vorrang, d.h. der zuletzt eingestiegene Radfahrer muss mit dem Rad den Bus verlassen, um einem zweiten Kinderwagen mit Begleitperson Platz zu machen. Ich hoffe, dass durch eine feste Regelung Radfahrer ermuntert werden, flexibel den ÖPNV zu nutzen.	Eine entsprechende Regelung ist kürzlich für das gesamte hvv-Verbundgebiet in Kraft getreten. Allerdings gibt es montags bis freitags auch zwischen 16.00 und 18.00 eine Sperrzeit, in der keine Räder in den Bussen mitgenommen werden dürfen.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
100	374	Bürger:in	Kap. 1.4	Ich würde mir wünschen dass auch kleine Ortschaften wie z.B. Boltersen eine bessere Anbindung an den Öffentlichen Nahverkehr erhalten.Sprich häufigere Taktung am Wochenende und häufigere Rufmobilzeiten durch die Nacht.	Das ÖPNV-Angebot für Boltersen entspricht dem Mindeststandard, den der Landkreis für Orte dieser Größenordnung vorsieht. Eine Ausweitung / Verdichtung des Rufbus-Angebotes ist daher aus Kostengründen zunächst nicht vorgesehen.	nein
101	377	Bürger:in	Kap. 1.2	Grundsätzlich spreche ich mich dafür aus, den NVP komplett neu zu überdenken: - die Buslinien neu planen - die einzusetzenden Fahrzeuge (in Süd-Frankreich habe ich z. B. gerade hochmoderne 12-15-Sitzer gesehen, die vollkommend ausreichend für gewisse Strecken waren) Konkret wünsche ich mir: 1) direkte Busverbindung von Embsen zum Garberscenter nach LG-Rettmer und darüberhinaus natürlich in die Stadt und ZOB. Die Linie 5600 muss für Embsener Bürgerinnen und Bürger wirklich komplett neu aufgestellt werden. Eine Fahrt über Melbeck, dem Bokelsberg ins Zentrum Lüneburg ist sinnbefreit. Im Garberscenter in Rettmer findet man EDEKA, ALDI, DM, die Sparkasse (mit Schalter/persönliche Ansprechpartner/innen) + Postbank, ein Ärztezentrum, usw. - das ist der Anlaufpunkt für die Bürgerinnen und Bürger aus Embsen. 2) eine direkte Anbindung der Buslinie 5600 an das neue Gewerbegebiet "Lüneburg-Süd" in Embsen an das ÖPNV mit BAHN und BUS für die vielen neuen Arbeitsplätze dort. Der Bus sollte eine "Schleife" in die Strasse "Am Kiefernring" drehen und dort eine neu einzurichtende Haltestelle anfahren.	Der Landkreis hat bereits über das Mobilitätsgutachten den Grundstein für eine Neuausrichtung des ÖPNV gelegt. Einige Empfehlungen aus dem Gutachten werden zur Betriebsaufnahme des kreiseigenen Verkehrsunternehmens "MOIN" zum 01.01.2026 umgesetzt, weitere Angebotsoptimierungen sollen in den nächsten Jahren folgen. Zudem wird der Landkreis die Einrichtung eines bedarfsorientierten Verkehrs (RufMobil, On Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) prüfen. Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen. Dieser Prüfauftrag wird auch die Anbindung des genannten Gewerbegebietes enthalten. Die Herausnahme von Melbeck aus der Linie 5600 wird vom Landkreis abgelehnt.	teilweise
102	377	Bürger:in	Kap. 2.2	bitte neuen Entwicklungen Rechnung tragen (Baugebiete + Gewerbegebiete)	Die kontinuierliche Anpassung des ÖPNV-Angebotes an neue / veränderte Siedlungsstrukturen ist essentiell. Derartige Anpassungen werden im Rahmen des laufenden Geschäfts der Verwaltung vorgenommen.	nicht erforderlich
103	377	Bürger:in	Kap. 2.10	gerne neue, kleine Fahrzeuge, die auf gewissen Strecken vollkommen ausreichen (12-15 Personen oder 9-Sitzer)	Eine Anpassung der Fahrzeuggrößen an die tatsächliche Fahrgastnachfrage wird in den kommenden Jahren von der MOIN vorgenommen. Grundlage hierfür werden die Fahrgastzählungen sein (s. Maßnahme 16).	bereits enthalten
104	377	Bürger:in	Kap. 2.11	bitte eine neue Bushaltestelle im Gewerbegebiet "Lüneburg-Süd" in Embsen installieren	Der Wunsch wird bei der Prüfung einer ÖPNV-Anbindung des Gewerbegebietes berücksichtigt. Grundsätzlich ist die Einrichtung von Haltestellen laufendes Geschäft der Verwaltung.	nicht erforderlich
105	377	Bürger:in	Kap. 2.12	Reaktivierung der Bahnhöfe Rettmer, Melbeck/Embsen, Amelinghausen berücksichtigen und entsprechend anbinden	Nach der SPNV-Reaktivierung auf der Strecke Lüneburg - Soltau wird der Landkreis sein Busangebot anpassen, um eine optimale Anbindung der Bahnhöfe zu gewährleisten und Parallelverkehre von Bus und Bahn zu vermeiden.	bereits enthalten
106	377	Bürger:in	Kap. 4.3.01	das Angebot ist schon top! Wünschenswert wäre m. E. eine leichtere, verbesserte Zugangsmöglichkeit / Wahrnehmung der Buchung und ein besseres Marketing (Hotline + App bewerben!)	Ab dem Zeitpunkt der Übernahme des Rufmobil-Angebotes durch die MOIN wird eine andere Buchungs-App zum Einsatz kommen, die benutzerfreundlicher sein wird. Auch die Bewerbung des Angebotes wird verstärkt werden.	bereits enthalten
107	377	Bürger:in	Kap. 4.3.10	sehr gerne, top!	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme.	bereits enthalten
108	377	Bürger:in	Kap. 4.3.16	das befürworte ich total: sehr schön! Nur so haben Sie in den kommenden Jahren entsprechend gutes Datenmaterial zur Analyse und Modifikation.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme.	bereits enthalten
109	377	Bürger:in	Kap. 4.3.19	ja, definitiv: Lüneburg - Soltau ist definitiv eine Optimierung und Bereicherung für alle. Bitte die Anschlüsse entsprechend umsetzen.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme. Es wird an beiden Endbahnhöfen Anschlüsse an weiterführende SPNV-Verbindungen geben.	bereits enthalten
110	377	Bürger:in	Kap. 4.3.02	Da plädiere ich für eine vorherige Bedarfsermittlung! -> kann man das über RufMobil/ASM steuern?	Eine Bedarfsabschätzung war bereits Bestandteil der im NVP enthaltenen Vorschläge für den Nachtverkehr. Aufgrund der zu dieser Zeit geringeren Nachfrage werden die Fahrtmöglichkeiten im Rahmen eines Bedarfsverkehrs angeboten. Die genaue Ausgestaltung des Bedarfsverkehres (RufMobil, ASM, On Demand-Verkehr) wird zurzeit noch diskutiert.	bereits enthalten
111	377	Bürger:in	Kap. 4.3.08	das befürworte ich total: sehr schön! Nur so haben Sie in den kommenden Jahren entsprechend gutes Datenmaterial zur Analyse und Modifikation.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme.	bereits enthalten
112	381	Bürger:in	Kap. 4.3.04	Als erstes freue ich mich, dass es eine Querroute von Scharnebeck über Erbstorf, Adendorf, Bardowick bis Reppenstedt geben soll. Das hat definitiv gefehlt! Ich hoffe das die Streckenführung auch eine Haltestelle an der Artlenburger Landstraße (Höhe Edeka und Hagebau) anfährt.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme. Die Anbindung der genannten Verbrauchermärkte wird vorhanden sein.	bereits enthalten

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
113	381	Bürger:in	Zus. Anm.	Zurzeit fährt die 5007 im Halbstundentakt bis zur Haltestelle Heinrich-Hille-Straße in Adendorf. Durch naheliegende Bushaltestellen ist auch eine halbstündliche Anbindung bis zum Kreisel am Adendorfer Friedhof möglich. Alle weiteren Haltestellen Schulzentrum, Freibad, Kastanienallee, An der Bünte bis hin zum Wendeplatz in Erbstorf werden außer zu Schulzeiten nur stündlich angefahren. Der Plan ab 2026 sieht vor die Taktung bis zur Heinrich-Hille-Straße auf 20min zu verkürzen. Die Haltestellen zwischen Heinrich-Hille-Straße und Wendeplatz in Erbstorf sollen aber weiterhin nur jedes zweite Mal, also alle 40min angefahren werden. Das halte ich für falsch und fordere mindestens eine halbstündliche Taktung für ganz Adendorf! Es kann nicht sein, das große Gebiete in Adendorf nur eine stündliche Anbindung zum Ortskern bzw. Lüneburg haben! Nicht wenige Einwohner nutzen aus diesem Grund den ÖPNV nicht! Folgend möchte ich hier einige Gründe, aber auch Ideen für Anpassungen aufführen: 1. Viele Menschen sind erst im Alter auf den ÖPNV angewiesen. Für diese ist es schwierig die Pläne zu lesen und die unterschiedlichen Streckenführungen zu begreifen. Es kommt immer wieder vor das Fahrgäste (mobilitätseingeschränkt) am Friedhof in Adendorf stranden, obwohl Sie eigentlich bis Erbstorf fahren wollten. Im Übrigen passiert dies auch vielen jüngeren und ortsfremden Fahrgästen! 2. Wenn man mit dem ÖPNV (5007) zum Einkaufen fahren möchte kommt man zurzeit nur zum Edeka an der Staufenbergstraße. Durch die stündliche Taktung hat man dann dort entweder 20min Zeit seine Erledigungen zu tätigen oder kann knapp 1,5h später wieder in Richtung Erbstorf zu fahren. Eine Erreichbarkeit der anderen Einzelhändler am Kirchweg ist nur bei guter Mobilität möglich! Viele Einwohner aus „Alt" Erbstorf weichen auf die Busse aus Scharnebeck aus. Aus dem Bereich Heinrich-Heine-Siedlung -An der Bünte ist es nicht möglich, die 5007 bis zum Wendeplatz zu nehmen und dort in den Scharnebecker Bus Richtung Loewecenter umzusteigen, da die Zeiten nicht abgestimmt sind! 3. Aus dem Ortskern Adendorf ist es nicht möglich mit dem ÖPNV zu den Einzelhändlern an der Artlenburger Landstraße bzw. Bunsenstraße zu gelangen. Könnte man hier nicht die Streckenführung der 5006 überdenken. Vielleicht könnte man über die Bunsenstraße und Artlenburger Landstraße fahren. 4. Für den Sportbereich (Eishalle, Freibad, Sportplätze) am Scharnebecker Weg ist eine engere Taktung wichtig! Für diesen Bereich wäre es toll, wenn der Bus auch über den Ebensberg, Moorfeld, Meisterweg fahren würde. Ich gehe davon aus, dass viele aus Lüneburg sich eher für die Sportangebote in der Stadt entscheiden, da Sie nur mit einem großen Umweg mit dem ÖPNV zum Scharnebecker Weg kommen. Gerade im Winter ist der Weg vom Ebensberg/ Moorfeld für jüngere kaum mit dem Fahrrad zu bewältigen! Die Busanbindung würde man sicher deutlich bei den Besucherzahlen im Eisstadion oder Freibad merken! 5. Auch für den Sportverein TUS Erbstorf wäre eine Busanbindung aus Adendorf toll. Das dortige Angebot wird immer größer und viele Einwohner aus Adendorf entscheiden sich auch für diesen Sportverein. Darum sollte man dies auf jeden Fall in die Planung mit aufnehmen. Vielleicht sollte man hier auch schon an das später geplante Neubaugebiet der Gemeinde Adendorf denken! Jetzt hat man denke ich eine gute Gelegenheit große Änderungen vorzunehmen oder anzuschieben.	Das Busangebot in Adendorf wird künftig aus drei eigenständigen Buslinien bestehen, die von montags bis freitags jeweils im 60-Minuten-Takt verkehren. Durch die koordinierte Abstimmung der Buslinien entsteht in Adendorf insgesamt ein 20-Minuten-Takt, der eine zuverlässige und regelmäßige Anbindung innerhalb des Ortes gewährleistet Zur besseren Verständlichkeit des Bussystems wird jede Linie künftig als eigene Linie mit klarer Linienführung dargestellt: • Linie 5007 fährt künftig durchgehend bis Erbstorf. • Linie 5017 verkehrt bis zur Robert-Schumann-Straße. • Linie 5027 bedient den Abschnitt bis zur Röntgenstraße. Der Kirchweg wird weiterhin analog zum heutigen Angebot im 60-Minuten-Takt angefahren. Die Haltestellen entlang der Straßen Im Suren Winkel und Sandweg werden künftig im 20/40-Minuten-Takt bedient (zwei Fahrten pro Stunde), was dem derzeitigen Angebot entspricht. Der Bereich Erbstorf und Freibad weist bereits heute ein schwächeres Busangebot als der Ortskern von Adendorf auf. Der zukünftige Einsatz des automatischen Fahrgastzählsystems (AFZS) ermöglicht eine fundierte Prüfung, ob eine Taktverdichtung auf zwei Fahrten pro Stunde in diesem Bereich sinnvoll und bedarfsgerecht ist. Voraussichtlich ab Juni 2026 wird die neue Midibuslinie 5510 eingeführt. Sie verkehrt von Scharnebeck über Adendorf nach Reppenstedt und schafft eine direkte Verbindung vom Ortskern Adendorf zu den Einzelhandelsstandorten entlang der Artlenburger Landstraße. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN prüfen, inwieweit eine Direktverbindung zwischen Ebensberg und Adendorf perspektivisch in Frage kommen könnte. Das Fahrgastpotenzial für diese Verbindung wird im klassischen Linienbusverkehr jedoch als eher gering eingeschätzt – insbesondere vor dem Hintergrund, dass bereits die Hauptverbindung zwischen Ebensberg und Lüneburg eine vergleichsweise niedrige Auslastung aufweist.	teilweise
114	381	Bürger:in	Kap. 4.3.02	Den geplanten Nachtbus finde ich toll. Hier möchte ich sie um Prüfung bitten, ob die Streckenführung nicht nach dem Hanseviertel über die Erbstorfer Landstraße, Dorfstraße (Erbstorf), Friedhof, Kirchweg führen kann. Dadurch hätte man einen deutlich größeren Bereich in Adendorf angeschlossen. Leider liegt mir die zurzeit geplante Streckenführung nicht vor. Ich meine aber, dass diese sich nur auf den linken Teil von Adendorf beschränkt. Dann könnte nur ein kleiner Bereich in Adendorf diesen Nachtbus effektiv nutzen!	Die Anregungen bezüglich der Anpassung der Nachtbuslinie wurde von Seiten des Landkreis Lüneburg und der MOIN aufgenommen, da dies aus betrieblichen Gründen möglich ist. Die Streckenführung der Nachtbuslinie wird dahingehend angepasst, dass auch Erbstorf von der Nachtbuslinie bedient wird. Die Nachtbuslinie wird u.a. über Erbstorfer Landstraße und Dorfstraße (Adendorf) geführt werden und die dortigen Haltestellen bedienen.	nicht erforderlich
115	381	Bürger:in	Kap. 4.3.19	In dem Bereich der stündlich angefahren wird befindet sich auch der geplante Bahnhaltepunkt der Erixx (Lüneburg-Lübeck). Ich gehe davon aus, dass Erixx die Fahrzeiten nicht an die Buslinie 5007 anpassen wird! Mit der jetzigen stündlichen Taktung ist es kaum möglich aus Adendorf oder Erbstorf mit dem Bus ohne lange Wartezeiten den Bereich um den neuen Bahnhaltepunkt anzufahren! Ich gehe davon aus, dass auch mit dem 40min-Takt lange Wartezeiten am Bahnhaltepunkt bleiben! Viele potentielle Fahrgäste werden dadurch höchstwahrscheinlich bei ihren alten Gewohnheiten bleiben.	Aus Sicht des Landkreis Lüneburgs und der MOIN ist der Wunsch nach einem Anschluss von Erbstorf und Adendorf mit kurzen Wartezeiten an den künftig geplanten Bahnhaltepunkt in Adendorf nachvollziehbar. Der Fahrplan der Linie 5007 ist jedoch vorrangig auf die Anschlüsse an den Regionalexpress von und nach Hamburg am Bahnhof Lüneburg abgestimmt. Bei einem 60-Minuten-Takt im Busverkehr lassen sich dadurch Anschlussverbindungen mit kurzen Umsteigezeiten am Bahnhaltepunkt Adendorf in der Regel nicht realisieren. Landkreis und MOIN werden jedoch prüfen, inwieweit die geplante Midibuslinie von Scharnebeck über Adendorf und Erbstorf nach Reppenstedt mit dem RE 83 (Lübeck - Lüneburg) in Adendorf so verknüpft werden kann, dass kurze Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn hergestellt werden können.	nein
116	382	Bürger:in	Zus. Anm.	Die Buslinie sollte die Uelzener Str. weiterhin entlang fahren, da sie auch von vielen Schüler*Innen und auch Lehrkräften als öffentliches Verkehrsmittel genutzt wird, um die Wilhelm-Raabe-Schule zu erreichen. Zudem ist auch das Kurzentrum mit dem Schwimmbad und dem Kurpark für Familien dadurch mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Es macht keinen Sinn, die andere Strecke zu fahren, da die Grundschule nicht von Kindern aus Rettmer besucht wird. Zudem wird die ohnehin schon stark frequentierte Barckhausenstr. dadurch noch mehr mit Busverkehr belastet, was Anwohner*Innen stören könnte.	Im Zuge betrieblicher Optimierungen und zur besseren Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten planen der Landkreis Lüneburg und die MOIN eine Änderung in der Linienführung der Linien 5001 und 5009. Die Linie 5001 soll künftig mit Gelenkbussen betrieben werden, um dem Fahrgastaufkommen in Kaltenmoor und Bockelsberg gerecht zu werden. Da die Barckhausenstraße nicht optimal für den Betrieb mit Gelenkbussen geeignet ist, erfolgt eine Anpassung der Linienführung. Die Linie 5009, die vorrangig mit Solobussen betrieben wird, wird deshalb künftig über die Barckhausenstraße geführt. Die Haltestellen entlang der Uelzener Straße werden von der Linie 5001 bedient. So bleibt die Erschließung beider Streckenabschnitte auch weiterhin sichergestellt. An der Haltestelle Munstermannskamp können Fahrgäste zwischen beiden Linien umsteigen.	nein
117	388	Bürger:in	Kap. 2.6	Linie 5900 an Avendorf anschließen (damit viele Bürger*innen der SG Scharnebeck besser zu den Fachärzten nach Geesthacht kommen und Menschen aus Avendorf besser zum Bahnhof Lauenburg.	Da es in Avendorf keine bzw. nur eine abgängige Wendeanlage gibt, müsste die Linie 5900 von Lüneburg aus kommend über Barum - Bütlingen - Tespe verschwenkt werden. Dadurch würden sich zum einen die Fahrtzeiten für Artlenburger deutlich verlängern und zum anderen würde Lüdershausen nicht mehr angefahren werden. Daher lehnt der Landkreis diese Forderung ab.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
118	388	Bürger:in	Kap. 2.6	Linie 5900 immer auch den Bahnhof Lauenburg anfahren lassen (s.o.)	Der Landkreis sieht einen Bedarf für eine ÖPNV-Anbindung nach Lauenburg, daher findet sich im NVP auch ein entsprechender Vorschlag (Verlängerung Linie 5900). Eine inzwischen erfolgte Prüfung der MOIN hat jedoch ergeben, dass bei einer Verlängerung der Linie 5900 keine zuverlässige Betriebsstabilität gewährleistet werden könnte. Verspätungen, z. B. aufgrund der Anschlusssicherung am Bf. Lüneburg oder infolge von Baustellen, würden sich aufgrund der minimalen Wendezeiten in Lauenburg auf die Folgefahrten übertragen und hier zu Anschlussverlusten führen. Statt einer Verlängerung der Linie 5900 soll daher ein Rufbus-Angebot im 2h-Takt nach Lauenburg eingerichtet werden. Voraussetzung für die Umsetzung ist eine territoriale Mitfinanzierung des Kreises Hzgt. Lauenburg. **Ein entsprechender Prüfauftrag wird in den NVP aufgenommen.**	teilweise
119	389	Sonstige	Kap. 2.8	Die §44 Verkehre werden für 2 Jahre anstatt für 10 Jahre als Einzelgenehmigung beantragt (S. 55). Die Liniennummern auf mehreren Linien des Landkreises Lüneburg wurden geändert inklusive Bedienungszeitraum und Linienweg (S. 56 - S. 58). Die Verlängerung der Linie 5900 nach Lauenburg steht unter Finanzierungsvorbehalt (S. 58 & S. 90).	Wird in der Endfassung des NVP korrigiert. Der Landkreis Lüneburg als Aufgabenträger plant eine Anbindung Lauenburgs. Hierfür werden verschiedene Möglichkeiten erwogen, **ein entsprechender Prüfauftrag wird in den NVP aufgenommen.**	ja
120	389	Sonstige	Kap. 3.5	Die Liniennummer wurde bei mehreren Stadtbuslinien geändert (S. 83). Beim Angebot der einzelnen Stadtbuslinien sind uns folgende redaktionelle Fehler aufgefallen: Die Stadtbuslinien 5011, 5012 fahren heute in der HVZ im 15-Min-Takt. Die Linie 5014 fährt heute auch in der NVZ im 15-Min-Takt. Die 5009 und 5016 fahren heute im 30-Min-Takt (S. 83).	Wird in der Endfassung des NVP korrigiert	ja
121	389	Sonstige	Kap. 3.6	Die Liniennummer wurde bei mehreren Stadtbuslinien geändert (S. 86).	Wird in der Endfassung des NVP korrigiert	ja
122	389	Sonstige	Kap. 3.10	Die Liniennummer wurde bei mehreren Stadtbuslinien geändert (S. 90).	Wird in der Endfassung des NVP korrigiert	ja
123	389	Sonstige	Kap. 4.3.19	Wir möchten vorschlagen, die mögliche Anpassung des Busverkehrs durch die Streckenreaktivierung Lüneburg – Soltau mit in dieser Maßnahme oder als neue Maßnahme im Nahverkehrsplan aufzunehmen.	Der Vorschlag wird aufgegriffen. Die Maßnahme 19 wird um den Hinweis ergänzt, dass mit Aufnahme des SPNV zwischen Lüneburg und Soltau der Busverkehr in diesem Bedienungskorridor überplant werden wird. Ziel wird es sein, die Ortschaften in diesem Raum möglichst direkt mit den Bahnhöfen zu verbinden und dort attraktive Umsteigemöglichkeiten zum SPNV einzurichten. Parallelverkehre von Bahn und Bus sollen vermieden werden.	ja
124	401	LNVG	Zus. Anm.	Hinweis – Umbenennung des Wirtschaftsministeriums Neuer Name: Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen Deckblatt: Als Gültigkeitszeitraum ist 2026 – 20230 genannt. Optimal wäre es, wenn die Gültigkeitsdaten ganz konkret benannt würden; 01.01.2026 – 31.12.2030.	Der Name des Ministeriums wird in der Endfassung des NVP korrigiert; der Gültigkeitszeitraum bleibt unverändert.	teilweise
125	401	LNVG	Zus. Anm.	Es finden sich keine Angaben, wie das Busangebot auf die geplanten Änderungen im SPNV angepasst werden soll (Entfall Wendisch-Evern, und Neetzendorf, sowie Reaktivierung Lüneburg – Soltau).	Der Entfall der Bahnhöfe Wendisch-Evern und Neetzendorf wird auf den straßengebundenen ÖPNV nur geringe Auswirkungen haben, da beide Orte bereits heute über Busverkehre verfügen. Dies gilt insbesondere für Wendisch Evern. Hier sind keine gravierenden Änderungen zu erwarten. Auch Neetzendorf verfügt über ein Rufbus-Angebot, welches ggf. nur in den Hauptverkehrszeiten etwas ausgeweitet werden wird. Im Zuge der Streckenreaktivierung Lüneburg - Soltau wird der Busverkehr dagegen vollständig überplant werden. Ziel wird es sein, die Ortschaften in diesem Raum möglichst direkt mit den Bahnhöfen zu verbinden und dort attraktive Umsteigemöglichkeiten zum SPNV einzurichten. Parallelverkehre von Bahn und Bus sollen vermieden werden. Die Maßnahme 19 wird um diese Aussagen ergänzt.	teilweise
126	401	LNVG	Kap. 1.3	Der Wortlaut des § 18 Abs. 1 PBefG hat sich geändert, die Veröffentlichung muss auf der Internetseite der Genehmigungsbehörde erfolgen.	Der Worlaut wird in der Endfassung des NVP korrigiert.	ja
127	401	LNVG	Kap. 1.3	Zum Thema Barrierefreiheit finden sich im NVP kaum Aussagen, nur bzgl. der Beschaffenheit der Busse (Kap. 2.10) und allgemein gehaltener Aussagen zu Haltestellen (Kap. 2.11).	Das Thema Barrierefreiheit ist ein übergeordentes Ziel des Landkreises (Kap. 4.1.) und wird im Haltestellenkonzept der VNO-Stade genauer definiert und in Maßnahme 9 aufgegriffen.	bereits enthalten
128	401	LNVG	Kap. 1.4	Unter „Akteure“ bzw. auch schon unter 1.4.1 „Vertragliche Struktur …“ fehlt der SPNV-AT LNVG und dessen Zuständigkeit. Insbesondere mit Blick auf die Ausführungen unter 1.4.2.4 zur Aufgabenträgerschaft sind die Ausführungen sonst missverständlich.	Wird in der Endfassung des NVP ergänzt	ja
129	401	LNVG	Kap. 2.3	Thema Kinderaltersgrenze: Wir empfehlen, eine Tarifermäßigung für Kinder zu ergänzen. Die Kinderaltersgrenze der VDV-Schrift 950 liegt bei 6 bis 14 Jahren. Wir empfehlen, die Tarifermäßigung für Kinder, entsprechend der VDV-Schrift zu harmonisieren.	Angaben zum Tarif finden sich im Kapitel 2.13, eine zusätzliche Erwähnung an dieser Stelle ist daher nicht erforderlich. Die Kindersaltersgrenze im hvv-Tarif entspricht den Vorgaben des VDV.	bereits enthalten
130	401	LNVG	Kap. 2.4	Tabelle 2-9: Die Bahnstrecke Stelle – Lüneburg ist dreigleisig statt zweigleisig.	Wird in der Endfassung des NVP korrigiert	ja
131	401	LNVG	Kap. 2.13	Es wird nur der hvv-Tarif erwähnt. Das ist so nicht korrekt, da im SPNV auch der Niedersachsentarif und der Deutschlandtarif (D-Tarif) gelten. Das Deutschlandticket (D-Ticket) sollte ebenfalls Erwähnung finden. Wir empfehlen, eine übersichtliche tabellarische Darstellung der Tarif- und Vertriebsstruktur in einem separaten Kapitel zu ergänzen. So ist beispielsweise nicht ersichtlich, welche Tickets online buchbar sind und welche auf anderen Vertriebswegen. Vorliegend wird lediglich auf den hvv-Tarif näher eingegangen.	Für den Landkreis Lüneburg als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV hat der hvv-Tarif mit Abstand die größte Bedeutung, da er für die meisten Fahrten im ÖPNV zur Anwendung kommt. Da das Deutschlandticket Bestandteil des hvv-Tarifs ist, erübrigt sich eine gesonderte Erwähnung an dieser Stelle. Ein Hinweis auf den Niedersachsentarif sowie den Deutschlandtarif wird dagegen im Kapitel 2.13 aufgenommen. Der Titel wird in "Tarife" abgeändert. Eine tabellarische Übersicht über die genannten Tarife sowie die jeweiligen Vertriebsstrukturen wird für nicht sinnvoll erachtet, da entsprechende Angaben aufgrund des dynamischen Wandels bei Tarifen und Vertriebswegen schnell veraltet sein würden.	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
132	401	LNVG	Kap. 2.8	Eine Darstellung der aktuellen Linienverkehre (Stand bis 31.12.2025) fehlt. In den einleitenden Hinweisen zu Kap. 2.8 wird auf ein ab 01.01.2026 geplantes Linienbündel, die Einrichtung von Midibus-Linien und Nachtbuslinien verwiesen. Die beigefügte Tabelle 2-10 führt eine Liste von Linien auf, unterschieden wird lediglich nach 42- bzw. 44er-Verkehren. Wie das geplante Linienbündel (ohne Linienbedarfsverkehre (LBV), Midibusse, Nachtbuslinien) aussehen soll und welche Linien Einzellinien (Midibusse, Nachtlinien) mit kürzerer Laufzeit ohne Bündelung sein werden, ist nicht erkennbar. Die in Tabelle 2-11 aufgeführten Linien 507, 510, 514 und 565 sind nicht Bestandteil des Teilnetz 4 Lüneburg (sie verkehren aus Mecklenburg-Vorpommern in das Teilnetz Lüneburg, wie auch in Tabelle 2-12 richtig dargestellt) In Tabelle 2-12 fehlen die Linien •7075 Bad Bevensen – Bohndorf, die auch Haltestellen in Bavendorf bedient •4662 Rottorf – Winsen, die auch eine Haltestelle in Handorf bedient •8101 Hitzacker – Ventschau •8105 Hitzacker – Pommoissel •8106 Pommoissel – Hitzacker	Die Fehler werden korrigiert und die Darstellung der aktuellen Linien wird entsprechend ergänzt.	ja
133	401	LNVG	Kap. 3.2 f	Die hier als RufMobil bezeichneten Verkehre sind zurzeit als 44er-Verkehre (LBV) mit bestimmten Bediengebieten, Bedienzeiten und bestimmten Ein- und Ausstiegspunkten genehmigt. Die Unterscheidung zu den ggf. geplanten On-Demand-Verkehren (ODV) wird nicht deutlich. Oder ist mit ODV gebündelter Bedarfsverkehr nach § 50 PBefG gemeint? Hinweis: Evtl. Zuschläge für die Nutzung von LBV dürfen nur erhoben werden, wenn es eine entsprechende Vorgabe in NVP oder ÖDA (oder der Vorabbekanntmachung) gibt.	Unter RufMobil werden aktuell sowohl der Rufbus als auch das ASM geführt. Der Landkreis Lüneburg überarbeitet seine Bedarfsverkehre als Nachfolgesystem zum ASM. Ein Konzept hierfür wird bis Ende des Jahres fertiggestellt. Für die Bedarfsverkehre sind grundsätzlich alle Genehmigungsarten denkbar. Neue Zuschläge für Linienbedarfsverkehre nach §44 PBefG sind nicht geplant.	ja
134	401	LNVG	Kap. 4.2	Wir empfehlen, ein Kapitel zur Bedienungsqualität zu ergänzen und dabei auch auf die Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen einzugehen, d.h. Orte der Grundversorgung (wie z.B. medizinische Einrichtungen). Insbesondere hinsichtlich des demographischen Wandels.	Der Nahverkehrsplan greift die Erkenntnisse aus dem Mobilitätsgutachten auf. Dort sind Hinweise zu Erschließungen und Bedienungsqualitäten aufgeführt. Grundsätze zur demographioschen Entwicklung bzw. zur Bevölkerungsstruktur sind im NVP enthalten.	teilweise
135	401	LNVG	Kap. 4.3.20	Bei der Auflistung „Taktoptimierungen nach Umsetzung der SPNV-Konzepte“ sollte ergänzt werden, dass auf der RE 3 zwischen Lüneburg und Hamburg nur in den Hauptverkehrszeiten ein 15-min-Takt und in den übrigen Zeiten ein 30-min-Takt geplant ist. Weiterhin sollte deutlich gemacht werden, dass die aufgelisteten Taktverbesserungen vollumfänglich erst im Konzept 2040+ umgesetzt werden.	Wird in der Endfassung des NVP ergänzt	ja
136	401	LNVG	Kap. 5.1 ff	Die Darlegung der Finanzierung und auch der Finanzbedarf sind vorliegend dargestellt. Neben den NNVG-Finanzhilfen und den LNVG-Förderungen des Landes existieren noch weitere Finanzierungsquellen für den Nahverkehr. Wir empfehlen, die ergänzende Nennung und Aktivitäten zur Akquise. Z.T. bereits genannte Förderungen: Busförderung des Landes, Förderrichtlinie zur Errichtung und zum Betrieb von Mobilitätszentralen, Förderrichtlinie für Flexible Bedienformen des Landes, Förderrichtlinie für Saubere Busse des Landes, Klimaschutzmittel des Bundes für Maßnahmen im Verkehrssektor. Ein konkreter Umsetzungs- und Finanzierungsplan für die Errichtung eines Mobilitätsmanagements fehlt. Wir empfehlen, die Ergänzung. Das Land stellt hier Fördermittel zur Förderung zur Verfügung: https://www.nbank.de/F%C3%B6rderprogramme/Aktuelle-F%C3%B6rderprogramme/Mobilit%C3%A4tszentralen.html#wasfoerdernwir-	Der Landkreis hat im NVP nur die Finanzmittel aufgeführt, die verlässlich und dauerhaft zur Finanzierung des ÖPNV bereitgestellt werden. Fördermittel stellen zwar eine wichtige Unterstützung bei der Modernisierung oder dem Ausbau des ÖPNV-Angebotes dar, sie können jedoch im Vorwege nicht verlässlich eingeplant werden und werden auch nur zeitlich befristet gewährt. Vor diesem Hintergrund ist aus Sicht des Landkreises eine kurze Aufzählung der genannten Förderprogramme ausreichend. Diese wird nachträglich mit in das Kapitel 5 aufgenommen.	ja
137	402	Bürger:in	Kap. 4.3.01	Die Abfahrtzeit des Rufbusses Vögelsen - Bahnhof Bardowick ist nach meiner Meinung zu knapp zur Bahn, da hätte ich eher Angst den Zug zu verpassen, daher fahre ich lieber mit dem Auto. Der Tarif sollte mit dem Deutschlandticket abgedeckt sein.	Durch die zwingend erforderliche Vorbestellung der Rufbus-Fahrt ist nach Auffassung des Landkreises sichergestellt, dass der Rufbus auch bei einer verspäteten Ankunft des Zuges auf den Fahrgast wartet. Daher werden die Umsteigezeiten als ausreichend angesehen. Die Nutzung des Rufbusses ist zum normalen hvv-Tarif möglich. Sofern Fahrgäste ein Deutschlandticket besitzen, können sie den Rufbus ohne weitere Kosten benutzen.	teilweise
138	402	Bürger:in	Kap. 4.3.12	Deutschlandweite (zumindest für Niedersachsen, Hamburg und Schleswig-Holstein) Gleichbehandlung der kostenlosen Fahrradmitnahme, außerhalb des morgendlichen Berufsverkehrs, sollte Standard sein im Regionalverkehr. Natürlich nur, wenn Platz ist, Rollstuhl und Kinderwagen gehen vor.	Innerhalb des hvv-Verbundgebietes gibt es einheitliche Regelungen zur Fahrradmitnahme. Eine bundesweite Vereinheitlichung wäre wünschenswert, jedoch hat der Landkreis Lüneburg hierauf keinen Einfluss.	nicht möglich
139	402	Bürger:in	Kap. 4.3.18	Fernzüge sollten mehr auf Bremen umgeleitet werden. Verspätete Fernzüge sollten keine Regionalzüge mehr ausbremsen! Wir brauchen zwei S-Bahn bzw. Regionalgleise zwischen Hamburg, Lüneburg, Uelzen und Hannover. Für mindestens auch stündliche Verbindungen in der Nachtzeit, auch wochentags mind. bis 00:33 Abfahrt aus Hamburg.	Als Betreiber der Eisenbahninfrastruktur ist die DB InfraGO AG für die Zuteilung der Fahrplantrassen zuständig. Sie entscheidet, welche Züge auf welchen Streckenabschnitten wann fahren können. Gleiches gilt für die Bevorzugung von Fernverkehrszügen im Falle von Verspätungen. Der Landkreis hat auf die Entscheidungen der DB InfraGo keinen Einfluss. Einen Ausbau der bestehenden Kursbuchstrecke 110 zwischen Hamburg und Hannover lehnt der Landkreis aufgrund der damit verbundenen Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner im Landkreis und in der Hansestadt Lüneburg ab. Es wird nicht bestritten, dass die Strecke im hohen Maße überlastet ist und die Kapazitäten erhöht werden müssen. Dies kann jedoch nur mittels einer zweigleisigen Neubaustrecke erfolgen, nicht über einen Bestandsausbau.	nicht möglich
140	402	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Ja, aber zumindest mit Bedarfshaltestellen an allen anliegenden Ortschaften! Vielleicht sollte man im Regionalverkehr, S-Bahnen einsetzen wie in Hamburg zum schnelleren Ein- und Ausstieg.	Die Bedarfshalte auf der Schienenstrecke Soltau - Lüneburg sind u. a. aufgrund von fehlenden Fahrzeitreserven nicht möglich. Würde ein Zug an Bedarfshalten Fahrgäste ein-/aussteigen lassen, würde er später am Endbahnhof eintreffen und dort vorgesehene Anschlüsse nicht mehr rechtzeitig erreichen.	nein
141	402	Bürger:in	Kap. 4.3.02	Diese Nacht-Linien sollte die Regionalbahnankunft aus Hamburg anbinden.	Der Landkreis unterstützt den Vorschlag. Eine Abstimmung der Nachtbuslinien auf die Ankunftszeiten des metronoms am Bf. Lüneburg ist deshalb bereits vorgesehen.	bereits enthalten

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
142	402	Bürger:in	Kap. 4.3.04	Die Stadtbusse verkehren häufig nahezu leer. Ich bin der Meinung die Tarife sind zu hoch, so dass Autofahrer lieber auf das Auto zurückgreifen. Die Preise halbiert, würde bei einer Verdoppelung der Passagiere, die gleichen Einnahmen bringen. Ich würde auch zu einer Stichprobenkontrolle der Fahrtickets übergehen, dass Kontrollieren hält nur auf, wenn man den Fahrschein in der Tasche hat (siehe HVV) Im Vergleich, der Innenstadtbereich A+B Hamburg hat deutlich kürze Taktung bei deutlich geringerem Preis! Das Deutschlandticket sollte für Rentner, Sozialfälle, Schüler und Auszubildende zu einem günstigeren Preis angeboten werden, diese fahren voraussichtlich eher zu Zeiten, die nicht so stark frequentiert sind.	Mit der Einführung des Deutschlandtickets sind die Fahrpreise, insbesondere für Pendlerinnen und Pendler, die längere Strecken zurücklegen, bereits sehr deutlich gesunken. Derzeit werden die hvv-Tarife für die Einzelkarten überarbeitet. Dabei wird auch die Einführung einer "Stadtkarte" geprüft, die für verschiedene Städte im hvv-Verbundgebiet (u. a. Lüneburg) als günstiges Angebot für Gelegenheitsnutzer eingeführt werden könnte. Der Landkreis unterstützt die Prüfung und die Einführung des Tickets, sofern die damit verbundenen Fahrgeldverluste in einem angemessenen Rahmen stehen. Eine weitere Absenkung der Tarife für die genannten Fahrgastgruppen unterstützt der Landkreis nur dann, wenn die damit verbundenen Mindereinnahmen vom Land Niedersachsen ausgeglichen werden.	teilweise
143	407	Bürger:in	Kap. 2.4	Zur Bestandsaufnahme gehören auf jeden Fall die vorhandenen Fahrradwege.	Der Nahverkehrsplan ist das strategische Steuerungsinstrument für den straßengebundenen ÖPNV nach § 6 NNVG und kein umfassender Mobilitätsplan wie etwa ein Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). Radverkehr wird daher im Nahverkehrsplan nur insoweit betrachtet, wie ein Bezug zum straßengebundenen ÖPNV besteht. Auf die Radverkehrskonzepte von Hansestadt und Landkreis Lüneburg wird verwiesen.	nicht möglich
144	407	Bürger:in	Kap. 2.5	Die Bedeutung des Radverkehrs kann nicht auf das Stadtrad als ergänzendes Angebot beschränkt werden.	Der Fahrradverkehr spielt mit Blick auf die angestrebte Mobilitätswende sowie im Zusammenspiel mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. Im NVP werden Radverkehr, Fußverkehr und andere Formen der Mobilität nicht ausführlich betrachtet, da der NVP kein umfassender Verkehrsentwicklungsplan ist, sondern - den gesetzlichen Vorgaben des § 6 NNVG folgend - nur den Rahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, insbesondere des Busverkehrs, definieren soll.	nein
145	410	Bürger:in	Zus. Anm.	Switch-Station Bahnhof Lüneburg: Ich begrüße es sehr, dass ich jetzt nicht mehr abends den dunklen Weg ins Parkhaus gehen muss, um auf ein Cambio-Auto umzusteigen. Bei Tageslicht sind die neuen Stellplätze auf dem Parkplatz an Gleis 6 sehr schön, aber abends ganz und gar nicht. Die Autos stehen im völlig unbeleuchteten Teil des Parkplatzes. Das ist für mich als Frau unzumutbar. Für Ortsunkundige sind sie einfach auch nicht auffindbar. Hier bitte ich um Nachbesserung.	Die Weiterentwicklung der hvv switch Punkte ist in Maßnahme 11 enthalten. Die Anmerkung wird in der weiteren Planung berücksichtigt.	nicht erforderlich
146	412	Bürger:in	Zus. Anm.	Dankbar bin ich dafür, dass das Elbmobil in Handorf Ortsmitte hält. Noch schöner würde ich es finden, wenn Sie eine weitere Bushaltestelle, nämlich Handorf Mühle, als Elbmobil Haltestelle hinzufügen. Für mich ist das Elbmobil besonders an den Wochenenden ein wesentliches Fortbewegungsmittel. Wenn ich z.B. nach Winsen (Luhe) fahren möchte, benötige ich mit dem Elbmobil ca. 16 Minuten (diese Zeit ist abhängig davon, ob noch weitere Fahrgäste anderswo ein-/ aussteigen). Würde ich das Rufmobil wählen, benötige ich ca. 46 Minuten. Deswegen plädiere ich dafür, die Zusammenarbeit mit dem Landkreis Harburg bezüglich der Elbmobils zu intensivieren.	Im Rahmen eines Gespräches zwischen den Landkreisen Harburg und Lüneburg ist bereits eine engere Kooperation mit dem elbMOBIL vereinbart worden. So soll das elbMOBIL an mehreren Verknüpfungspunkten an der Landkreisgrenze Anschlüsse zu Lüneburger Regionalbuslinien herstellen, um bessere und schnellere Verbindungen zwischen den Orten in der Elbmarsch und der Hansestadt Lüneburg herzustellen. Auch die Einrichtung weiterer elbMOBIL-Haltestellen in Handorf für Fahrten in Richtung Winsen (L.) ist angedacht.	nicht erforderlich
147	412	Bürger:in	Zus. Anm.	Die Streckenverbindung 5402 von Lüneburg nach Winsen (Luhe) und zurück, finde ich (da ich nicht motorisiert bin) von Montag bis Freitag sehr wichtig. Auch außerhalb der Schulzeiten! Leider fährt die 5402 in den Ferien nur sehr wenig. Arbeitnehmer könnten so nicht auf Bus und Bahn umsteigen.	Die Verbindung zwischen Lüneburg und Winsen (L.) ist über die Bahn sichergestellt. Für Fahrten von "dazwischenliegenden" Ortschaften wie Handorf oder Wittorf in Richtung Lüneburg oder Winsen wird ab dem 01.06.2026 eine zusätzliche Buslinie eingerichtet, die zum Bf. Lüneburg verkehren und dort Anschluss an den RE 3 nach Winsen (L.) bieten wird.	bereits enthalten
148	412	Bürger:in	Zus. Anm.	Mir ist im letzten Jahr aufgefallen, dass bei dem Bau von neuen Bushaltestellen zum Teil darauf verzichtet wird, den wartenden Kunden keinen Regenschutz zur Verfügung zu stellen. Es gibt kein Dach. Das finde ich nicht so kundenorientiert.	Der Bau von Fahrgastunterständen an Bushaltestellen liegt in der Zuständigkeit der Straßenbaulastträger. Dies sind in der Regel die Kommunen. Der Landkreis kann den Kommunen in diesem Zusammenhang keine Vorgaben machen.	nicht möglich
149	413	Bürger:in	Zus. Anm.	Schade, dass bislang das optimierte Linienkonzept der MOIN (noch) nicht gesamtheitlich kommuniziert wurde. Für eine fundierte Stellungnahme/ Bürgerbeteiligung wäre dies hilfreich. Nachfolgend noch ein paar Anmerkungen zu Themen im Betriebsalltag, die mir immer wieder auffallen und m.E. verbessert werden könnten. -> Weiterleitung an die Busunternehmen bzw. als Idee für MOIN. Beschilderung: Bei Ring- oder Quasi-Ringlinien die Durchbindung/ Weiterfahrt auch in den Außen- und Innendisplays rechtzeitig anzeigen! Am Startpunkt einer Linie sollte der Bus bereits mit ordnungsgemäß geschildertem Ziel vorfahren (insbesondere am ZOB oder Am Sande bei dort einsetzenden Linien). An sich könnte dies bereits durch die eingegebenen Fahrt- bzw. Umlaufnummern auch automatisiert erfolgen. Jedenfalls reduziert dies die Verwirrung bei den Fahrgästen, spart viel Zeit und Nerven für Fahrpersonal und Kunden. Reduziert unnötige Verzögerungen am (zeitweise überlasteten) ZOB und verbessert die Pünktlichkeit allgemen. Leider sieht man in der Praxis immer wieder Fahrzeuge mit !Leerfahrt", gar keiner Anzeige oder fehelerhafter Beschilderung an die Haltestelle fahren. Da machmal nicht die vorgesehene Haltestellenbucht benutzt wird, entsteht zusätzlich Hektik, die manch einen ÖPNV-Interessenten abschreckt.	Eine eindeutige Beschilderung an den Fahrzeugen sowie eine entsprechende Beauskunftung in den elektronischen Auskunftsmedien / Apps wird die MOIN vornehmen. Dies ist auch aus Sicht des Landkreises von großer Bedeutung, um bei durchgebundenen Fahrten die Fahrgäste nicht zu verunsichern. Eine textliche Erläuterung zur Fahrgastinformation bei durchgebundenen Linien wird im NVP im Kap. 3.6 aufgenommen.	ja
150	413	Bürger:in	Kap. 3.2	Insgesamt positives Angebot. Es sollten aber die einzelnen "Linienzuschnitte" überdacht werden. Haltestelle am Friedhof Rettmer: in die „RufBus-Zone"/Linie 5251 (Raum: Oedeme Dorf/ Heiligenthal via Heiligenthaler Str. integrieren, ggf. unter Einbeziehung eines Haltes „Hof an den Teichen" oder Direktanbindung mittels eines (ergänzenden) On-Demand-Service Rettmer/Häcklingen (vgl. separater Punkt). Grundsätzlich wäre dieser Bereich auch gut als Pilot-/oder Testprojekt geeignet, bei dem stetig nachgebessert werden könnte; alternativ Einrichtung einer zusätzliche Haltestelle für Linie 5700 an der Hauptstraße.	Bei einer möglichen Einrichtung eines On Demand-Verkehrs im Bereich Rettmer/Häcklingen wird der Hinweis berücksichtigt.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
151	413	Bürger:in	Kap. 3.3	On-Demand-Services gern als Ergänzung zum regulären ÖPNV-Angebot. Insbesondere zu Randzeiten und um bislang nicht/ kaum erschlossene bzw. mit Normalbussen (12-Meter-Wagen) nicht erschließbare Wohngebiete oder Orte zu bedienen. Perspektivisch Bedienung auch durch autonom fahrende Shuttles (Einsparung beim Kostenfaktor Personal!). Als vollständiger Ersatz bislang mittels Bus bedienter Sektoren muss abgewogen werden: Feinerschließung gelingt deutlich besser und bietet Komfortgewinn für die Fahrgäste (Vielzahl virtueller Haltestellen mit kurzen Fußwegen oder sogar Haustürbedienung z.B. nachts). Allerdings müssen Kunden aktiv werden (Anmeldung) und es besteht das Problem von "Stoßzeiten", bei denen auf einzelnen Fahrten möglicherweise nicht alle Kunden sofort mitfahren können. Instrument aber allgemein wichtig zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und zur Erreichung der Verkehrswende! Vorschlag: ein Test, während dem permanent Nachjustierungen vorgenommen werden können! Tatsächlich erscheint hierfür ein (ergänzender) On-Demand-Service in den Außenstadtteilen Rettmer/Häcklingen gut geeignet: Übergabe zunächst am Garbers-Center (Eintracht-Sportplatz), später nach Bahnreaktivierung am Bahnhof Rettmer. Virtuelle Haltestellen zusätzlich in bislang nicht unmittelbar erschlossenen Wohngebieten (jeweils mind. eine zentrale Stelle): Am Bergfeld, Rettmers Höhe, Hof an den Teichen, Friedhof Rettmer, Hauptstraße (Häcklingen), Langenstücken/ Im Hegen, Sandwehe, An der Ratsforst/Triftweg/Am Bäckfeld, In der Süßen Heide, da hier zur Zeit doch häufig überlange Fußwege (mehr als 400 Meter) zur nächsten regelmäßig angefahrenen Haltestelle bestehen.	Der Landkreis stimmt den Anmerkungen zu. Bei einer Einführung von On Demand-Verkehren wird die Inanspruchnahme des Angebotes kontinuierlich bewertet. Gleiches gilt für Rückmeldungen von Fahrgästen. Je nach fachlicher Einschätzung kann das Angebot jederzeit kurzfristig angepasst werden. Dies erfolgt im Rahmen des laufenden Geschäfts der Verwaltung.	nicht erforderlich
152	413	Bürger:in	Kap. 3.4	Maßnahmen erst nach genauer Nutzungserfassung/ Zählung im Laufe 2026.	Der Landkreis stimmt dem Hinweis zu. Die genauen Fahrtwege der Schülerinnen und Schüler bilden die Grundlage für eine Optimierung des schulbezogenen Verkehrsangebotes.	bereits enthalten
153	413	Bürger:in	Kap. 3.7	Beschleunigung Linie 5009 (neu): Da die momentanen Fahrzeiten Richtung City/ZOB schon recht lang sind: keine „Gedenkminuten“ mehr am Garbers-Center (Haltestelle Eintracht-Sportplatz) und evtl. die Herausnahme aus Zone-30-Gebieten. Hierzu passende Optimierungsidee: Derzeit besteht eine unschöne Situation an der End-Haltestelle Rosenkamp, Wendeplatz: Haltestellenmast ist falsch angeordnet, der Bus durchfährt den Wendeplatz in anderer Fahrtrichtung (offizielle Einbahnstraßenregelung). Das Ein- und Aussteigen wird so regelmäßig zum Problem: Kaum Platz; Einstiegshöhe; Einstieg im Grasbereich, der ständig vermüllt oder rutschig und aufgeweicht ist. M.E. sollte einmal über eine alternative Endhaltestelle nachgedacht werden. Wie wäre es z.B., die Linie unter Auflassung des Wendeplatzes über Häcklinger Weg (dort dann ersatzweise Bedienung der vorhandenen Schulbushaltestelle „Am Kamp“ mit dem Vorteil, dass es praktisch keinerlei baulicher Veränderungen bedarf). Dann weiter Richtung Rettmer über den heutigen Weg der 5011 durch Osterwiese und dann rechts Pilgerpfad zurück über Rettmer (Mitte). Die neue 5009 könnte dann etwas beschleunigt den Zone-30-Wohnbereich Osterwiese auslassen und direkt über Rettmer (Mitte) in Gegenrichtung zur vorgenannten 5007 fahren Richtung Oedeme. Weiterer Vorteil: Die Linie würde ebenfalls über Bf. Rettmer führen und könnte nach Reaktivierung der Bahnstrecke RB39 zu weiteren hilfreichen Umsteigebeziehungen Richtung Oedeme und Rettmer Ortskern beitragen.	Mit der Reaktivierung der Bahnstrecke Lüneburg–Soltau besteht die Möglichkeit, den Busverkehr in den umliegenden Bereichen anzupassen. In diesem Zusammenhang kann auch eine mögliche Verlängerung der Linie 5007 nach Rettmer durch den Landkreis Lüneburg und die MOIN geprüft werden.	ja
154	413	Bürger:in	Kap. 3.8	Das ASM sollte m.E. weiterhin die Lücke füllen zu Zeiten, in denen der reguläre ÖPNV nicht verkehrt. Allerdings sollte es aus verschiedenen Gründen neu gedacht werden. Wichtig ist zudem die zuverlässige Online-/App-Buchung, um so ggf. die erforderlichen Vorlaufzeiten zu reduzieren (ich halte 30 Minuten Buchungsfrist für realisierbar). Die negativen Erfahrungen aus der Vergangenheit (Man ruft an und niemand nimmt ab oder es ist ständig „besetzt“; die Verbindung ist schlecht – insbesondere aus dem Zug – und u.a. wegen der Nebengeräusche ist die Verständigung mangelhaft (auch gab es Mitarbeitende im Call-Center, die der klaren Sprache nicht mächtig waren). Teilweise wurde dann mitgeteilt, dass einzelne ASM gar nicht fahren würden oder bereits voll seien. So etwas darf angesichts eines verlässlichen ÖPNV und der Mobilitätswende nicht vorkommen. Einbindung verschiedener Verkehrsanbieter inkl. Taxen. Hauptachsen könnten als "Vorlauf" auch mit den ab nächstem Jahr zur Verfügung stehenden Midibussen gefahren werden.	Der Landkreis hat eine Überplanung des heutigen ASM-Angebotes bzw. des Nachtverkehrs im Allgemeinen als Maßnahme 2 im NVP verankert. Dazu wird in Kürze ein Umsetzungskonzept erstellt. Der Landkreis teilt die Einschätzung, dass Bedarfsverkehre zuverlässig nutzbar sein müssen, wenn eine hohe Akzeptanz dieser Angebote erreicht werden soll.	bereits enthalten
155	413	Bürger:in	Kap. 3.9	Es wäre sehr sinnvoll, v.a. am Ortsrand (Einfallstraßen) die Haltestellen mit Abstellmöglichkeiten für Autos und Fahrräder herzurichten, um den Umstieg auf den ÖPNV zu erleichtern. Auch könnte man damit die ewige Diskussion um die City-Parkplätze und die fernbleibenden Umlandkunden für die Innenstadt zumindest entschärfen. An Bahnhaltepunkten (Reaktivierung) sind ausreichend Parkplätze vorzusehen und Fahrräder/E-Bikes sollte witterungsgeschützt und sicher (ggf. Privatboxen mit Ladeinfrastruktur) abgestellt werden können. Neue StadtRad-Stationen sowie Carsharing-/Switch-Punkte sollten umgesetzt werden.	Der Landkreis Lüneburg ist im Austausch mit dem Aufgabenträger für den SPNV, der SinON als Inhaberin der zu reaktivierenden Strecke sowie den Kommunen als Straßenbaulastträgern. Für die Parkplätze in der Innenstadt ist die Hansestadt Lüneburg zuständig und hat hierfür ein Parkbewirtschaftungskonzept erstellt. Der Landkreis Lüneburg unterstützt seine Kommunen bei der Ausgestaltung und Planung von Haltestellen.	nicht möglich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
156	413	Bürger:in	Kap. 3.10	Vgl. hierzu auch die Ausführungen unter 3.5. Die Angaben im NVP und damit auch die VNO-Bewertung zur Alt-5016 sind feherhaft. Es besteht aktuell ein 30-Minuten-Takt, der im letzten Jahr bedingt durch die hohen Personalausfälle temporär reduziert war. Alle Lüneburger Stadtteile sollten nach Möglichkeit 2026 wieder im 20-Minuten-Takt bedient werden, was ja früher schon die Regel war (sogar bereits bei Fa. Röhlsberger in den 1970er/80er Jahren!). Für Adendorf als einwohnerstärkte Gemeinde ist das Potential ebenfalls gegeben (jetzt: 2 Fahrten 5007 und 1 Fahrt 5006 pro Stunde). Ansonsten sind für die Nachbargemeinden und die Linien 5004/5005 auch 30-Minuten-Takte ausreichend. Linie 5020: Verlängerung nach Wendisch Evern sinnvoll. Warum aber nicht weider die Ringlinienführung wie vor einiger Zeit (in beide Richtungen)? Linien 5007/5017/5027: Etwas unübersichtlich und für einzelne Haltestellen unregelmäßiger Takt. Grundsätzliches Dilemma: Einheitliche Lnineführung mit starkem Takt und fehlende Feinerschließung (ggf. durch ergänzenden On-Demand-Verkehr heilbar) oder sehr gutes flächenmäßiges Bedienungsangebot. Ab Haltepunkt-Eröffnung gute Verknüpfung erforderlich (direkte Haltestelle mit abgetimmten Fahrzeiten).	Die fehlerhafte Fahrplanangabe der Linie 5016 im NVP wird korrigiert. Die grundlegende Prämisse bei der Neuentwicklung des Stadtbusnetzes für die Hansestadt Lüneburg ist, dass für die Einführung eines 20-Minuten-Takts auf den meisten Stadtbuslinien nicht mehr Fahrzeuge eingesetzt werden als im Bestandsangebot. Unter dieser Voraussetzung ist ein 20-Minuten-Takt auf allen Linien nicht umsetzbar. Daher werden für den 20-Minuten-Takt gezielt diejenigen Linien ausgewählt, bei denen ein ausreichendes Nachfragepotenzial besteht. Ab 2026 werden alle Busse im Landkreis Lüneburg schrittweise mit automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) ausgestattet. So können Landkreis und MOIN die Auslastung jeder Fahrt genau erfassen und das Angebot – besonders im Stadtbusverkehr – künftig noch besser an den Bedarf anpassen. Taktanpassungen sind dabei nicht ausgeschlossen. Die Linie 5020 stellt die Anbindung von Deutsch Evern an den schnellen Metronom nach Hamburg sicher. Für Wendisch Evern übernimmt diese Aufgabe die Linie 5021. Die Einführung eines Ringverkehrs für den Bereich Deutsch Evern und Wendisch Evern hätte den Nachteil, dass entweder nur eine der beiden Gemeinden einen direkten Anschluss an den Metronom erhält oder sich die Fahrzeiten zum Metronom deutlich verlängern würden. Die unterschiedliche Linienführung in Adendorf ergibt sich aus dem Ziel, auch künftig sämtliche Haltestellen im Gemeindegebiet zu bedienen. Zur besseren Verständlichkeit des Bussystems werden die Linien künftig jeweils als eigenständige Linien mit klarer Linienführung dargestellt. Die Fahrpläne der Linien 5007, 5017 und 5027 sind dabei so aufeinander abgestimmt, dass sie montags bis freitags versetzt im 20-Minuten-Takt verkehren.	teilweise
157	413	Bürger:in	Kap. 3.5	Vorbemerkung: Mangels mir vorliegender aktuell angedachter Optimierungsmaßnahmen/(Linienführungen der MOIN (Überarbeitung der im NVP-Entwurf genannten Anpassungen) kann ich vorrangig nur für die neue Linie 5009 sprechen. Grundsätzlich ist die neue Linienführung über Barckhausenstraße eine Möglichkeit (aus Richtung Süden kommend wären 4 Routen denkbar; Uelzener Str. (wie bislang), Barckhausenstr. (wie bisher Alt-5012), Soltauer Str. (wie bisher Alt-5007) oder via Willy-Brand-Str. (bisher nur von X51 genutzt). Hier gibt es jeweils Vor- und Nachteile - man kann es nicht allen Nutzern gleichzeitig recht machen. Mann könnte allerdings mal über die Alternative nachdenken, ob ggf. die Fahrten alternierend durchgeführt werden: jede 2. Fahrt bspw. über Uelzener oder Soltauer (Liniensignal 5019) und die andere über Barckhausenstr. (Liniensignal 5009), um den Kunden noch mehr Direktfahrten ohne Umstieg anbieten zu können. Für die Alt-5012 würde man das dann analog im Wechsle machen mit 2. Linienführung als 5022. Die Linie 5009 sollte aufgrund der Erfahrungen MO-FR standardmäßig in den Kernzeiten 6-20 Uhr mit Gelenkbussen bestückt sein, bis Eintracht-Sportplatz herrscht zuweilen ein sehr hohes Fahrgastaufkommen, auch bedingt durch die Linienführung über die Universität und die Nutzung der Stadtbusse durch zahlreiche Schüler.	Eine alternierende Linienführung der Linien 5001 und 5009 über die Uelzener Straße und die Barckhausenstraße könnte grundsätzlich zur Schaffung zusätzlicher Direktverbindungen beitragen. Da jedoch jede der vier betreffenden Linien im 40-Minuten-Takt verkehren müsste, würde eine solche Maßnahme die Fahrplanklarheit erheblich beeinträchtigen. Mit der Einführung des 20-Minuten-Takts auf der Linie 5009 wird die Kapazität außerhalb der Hauptverkehrszeit im Vergleich zum heutigen Angebot geringfügig erhöht. Der Abschnitt zwischen Bahnhof und Universität wird zusätzlich von der Linie 5001 bedient, die ebenfalls im 20-Minuten-Takt mit Gelenkbussen verkehrt. Mithilfe des automatischen Fahrgastzählsystems (AFZS) wird die Nachfrage künftig systematisch erfasst und ausgewertet. Auf dieser Grundlage kann das Angebot – etwa in Bezug auf die Taktung oder die Fahrzeuggröße – bei Bedarf angepasst werden.	nein
158	413	Bürger:in	Kap. 3.5	„Nachtlinien“: Aufgrund der angedachten Betriebszeiten handelt es sich eher um „Abend- oder Spätlinien“ (werden andernorts auch so bezeichnet). Diese sollten unbedingt weitere Stadtteile Lüneburgs einbeziehen - insbesondere wenn schon Nachbargemeinden wie Bardowick, Reppenstedt und Adendorf/ Erbstorf berücksichtigt werden! Dabei muss nicht jede Haltestelle des Tagesverkehrs bedient werden, aber es sollte zumindest eine Alternative mit reduzierten Fußwegen bestehen. Im Abend-/Spätverkehr sollte eine Streckenausweitung fahrplanmäßig umsetzbar sein, da zu dieser Zeit wenig Individualverkehr herrscht und auch einige Ampeln ausgeschaltet sind oder kurze Rotphasen aufweisen. Die Fahrpläne können daher relativ „gestrafft“ sein, zumal anzunehmen ist, dass auf den meisten Fahrten nicht an allen Haltestellen gehalten werden muss. Ggf. sollte hier „ausprobiert“ und bei Bedarf nachjustiert werden.	Die Nachtbuslinien sind so konzipiert, dass sie mit möglichst geringem Fahrzeug- und Personaleinsatz eine bestmögliche Erschließung der Hansestadt Lüneburg sowie der umliegenden Gemeinden ermöglichen. Bei der Fahrplangestaltung wurde unter anderem die geringere Belastung durch den Individualverkehr in den Nachtstunden berücksichtigt. Die Erschließung zusätzlicher Gebiete würde einen erhöhten Personalbedarf mit sich bringen, weshalb hierfür zunächst die Finanzierung geprüft werden müsste. Die Nachtbuslinien werden zukünftig durch den Landkreis Lüneburg und die MOIN kontinuierlich evaluiert. Vor diesem Hintergrund sind Anpassungen des Nachtbusnetzes in Zukunft nicht ausgeschlossen.	nein
159	413	Bürger:in	Kap. 3.6	Eine generelle Bitte: Im HVV gilt an sich ja bereits Rauchverbot im unmittelbaren Haltestellenbereich (zum Gesundheitsschutz von Kindern und Nichtrauchern sowie zur Vorbeugung übermäßiger Verschmutzung). Der ZOB sollte generell rauchfrei sein und dies sollte auch z.B. von der dort anwesenden Bundespolizei kontrolliert werden!	Die Forderung wird vom Landkreis unterstützt, jedoch liegt die Zuständigkeit hierfür bei der Hansestadt.	nicht möglich
160	413	Bürger:in	Kap. 3.10	Wunsch: Echtzeitdarstellung der Fahrzeuge und genaue Abfahrtszeitenberechnung an den Haltestellen, einheitliche Datenbasis (HVV) für alle Apps. Im Ausbaustadium inkl. Wagennummer, was auch im Falle von Störungen und Fundsachen enorm weiterhelfen würde (in Darmstadt m.E. grafisch bereits ganz gut dargestellt). Softwaretechnisch sollte das alles gar nicht so komplex sein – die Daten sind ja bereits vorhanden und werden auch schon an anderer Stelle für andere Zwecke verwendet! DFI: Eintracht-Sportplatz wäre wichtig, da aufkommensstarke Haltestelle mit mehreren Linien. Kundeninformation: Zwar hat der HVV entschieden, in der heutigen Zeit keine Print-Fahrpläne mehr drucken zu lassen. Hier sollte es wg. grundsätzlicher Umstellung und Neuausrichtung des Angebots (Organisation des ÖPNV durch MOIN) und damit verbundener teilweise gravierenden Änderungen (Liniennummern, -führungen, -takte, Angebote) eine Ausnahme geben: Herausgabe eines kompakten Fahrplans mit Liniennetz zur allgemeinen Information. Später kann dann wieder auf Online-Medien fokussiert werden.	Echtzeitinformationen über die tatsächlichen Abfahrtszeiten von Bussen und Bahnen stehen bereits in den elektronischen Fahrplanauskunftssystemen sowie den Apps zur Verfügung. Auch an aufkommensstarken Haltestellen im Landkreis werden in Kürze digitale Anzeigen aufgestellt. In den kommenden Jahren sollen weitere Haltestellen mit diesen Anzeigen ausgestattet werden. (s. Maßnahme 10). Die Anregung zur Bereitstellung von gedruckten Fahrplänen ist grundsätzlich nachvollziehbar. Allerdings geht der Landkreis davon aus, dass es gerade durch die Neuausrichtung des Verkehrsangebotes im ersten Halbjahr 2026 kurzfristig zu nachträglichen Fahrplanoptimierungen kommen wird. Gedruckte Fahrpläne wären damit sehr schnell veraltet. Vor diesem Hintergrund setzen Landkreis und MOIN auf die tagesaktuelle Information vor allem über digitale Kanäle und Pressemitteilungen.	teilweise
161	413	Bürger:in	Kap. 4.3.11	Ausstattungs- und Vernetzungsoptimierung von Haltestellen: Haltestellen sollten übersichtlich, sauber und gut beleuchtet sein, effektiven Witterungsschutz sowie Abstell-/Anschlussmöglichkeiten für private Fahrräder bieten. Am Bahnhof Rettmer sollten z.B. auch überdachte und ggf. extra gesicherte Privatboxen sowie Lademöglichkeiten für E-Bikes bestehen. Eine „StadtRad-Station“ und Carsharing/ HVV-Switch gehören selbstverständlich zum modernen ÖPNV dazu.	Der Landkreis unterstützt eine gute Ausstattung von Bushaltestellen. Entsprechende Hinweise finden sich im VNO-Haltestellenkonzept, welches dem NVP als Anlage beigefügt ist. Der Landkreis weist jedoch darauf hin, dass für die Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen die jeweiligen Straßenbaulastträger zuständig sind. Über den NVP können keine Dritten verpflichtet werden, in dieser Sache tätig zu werden. Der Landkreis kann die angestrebten Standards also nur an Haltestellen an Kreisstraßen umsetzen, für die er selbst als Straßenbaulastträger zuständig ist. Wie in Maßnahme 11 beschrieben, soll die Zusammenarbeit mit den Kommunen und Mobilitätsanbietern für die Etablierung und Integration weiterer Angebote und Stationen (On Demand, Sharing, Taxi, etc.) sowie dem hvv und der Hochbahn fortgesetzt werden.	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
162	413	Bürger:in	Kap. 4.3.04	Einführung von Midi-Buslinien als Querverbindungen: Vorhaben wird grundsätzlich positiv bewertet, da Querverbindungen derzeit nahezu nicht existieren. Da es sich nach Aussagen der MOIN um eine 2-jährige Testphase handelt, können dabei wertvolle Betriebserfahrungen gesammelt werden, so dass das Angebot ggf. optimiert und weiterentwickelt werden kann. Über die Willy-Brandt-Str. mit den Haltestellen Feldstr./ An der Roten Bleich sollte regelmäßig zumindest eine Buslinie verkehren. Die Haltestelle wird derzeit lediglich von der eingschränkt verkehrenden X51 bedient (Vorlesungszeiten, nur zwischen 8 und 20 Uhr, samstags, sonn- und feiertags gar nicht). Zudem sind die Busse zu bestimmten Zeiten ab Leuphana bereits so voll, dass ein Zustieg nicht mehr möglich ist. Einzelhinweis: Beleuchtung am Haltestellenhäuschen Rettmer (Mitte) installieren	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zur Einführung der Midibuslinien.Die Erschließung der an der Willy-Brandt-Straße gelegenen Gebiete erfolgt derzeit durch die auf der Barckhausenstraße verkehrende Buslinie (derzeit Linie 5012, künftig Linie 5009) in ausreichendem Maße. Vor diesem Hintergrund sehen der Landkreis Lüneburg und die MOIN aktuell keinen Bedarf für die Einrichtung einer regelmäßig verkehrenden Stadtbuslinie entlang der Willy-Brandt-Straße. Bezüglich der Haltestelle Rettmer (Mitte) wird der Landkreis die Anregung an die Hansestadt Lüneburg als zuständiger Straßenbaulastträger weitergeben.	teilweise
163	413	Bürger:in	Kap. 4.3.06	Linie 5400 m.E. nach Hamburg-Bergedorf durchbinden. In Niedermarschacht bzw. Rönne Direktanschluss an VHH-Linie 539 nach Geesthacht und umgekehrt.	Eine Anbindung an Hamburg-Bergedorf ist vorgesehen. Ob dies über eine Umsteigeverbindung oder umsteigefrei erfolgen wird, ist wie in Maßnahme 6 beschrieben im Rahmen der Detailplanung und in Abstimmung mit dem Landkreis Harburg zu klären.	bereits enthalten
164	413	Bürger:in	Kap. 4.3.07	Sicherstellung rechtzeitiger, eindeutiger und korrekter Fahrgastinformation in Medien, Onlineauskunft und vor Ort!	Der Hinweis wird vom Landkreis unterstützt. Die Maßnahme 7 wird um entsprechende Aussagen zu einer möglichst frühzeitigen Fahrgastinformation über die Auskunftssysteme, Apps und Hinweise vor Ort ergänzt.	ja
165	417	Bürger:in	Zus. Anm.	Ich wohne in Barendorf und ich würde eine direkte Anbindung von Barendorf an das Schulzentrum Scharnebeck begrüßen. Aus den Medien ist für dieses Jahr das große Problem der Aufnahme in den 5. Klassen sowohl der IGS Lüneburg, als auch des Gymnasiums Johanneum deutlich geworden. Dieses "Problem" wird sich in den nächsten Jahren wahrscheinlich nicht einfach auflösen und daher wäre es eine Entlastung für alle aus Barendorf und Umfeld, wenn die Busverbindung zwischen Scharnebeck Schulzentrum und Barendorf bzw. ggf. darüber hinaus verbessert werden würden. Für uns, Eltern und Kinder, ist es nämlich durchaus ein Aspekt bei der Entscheidung für eine Schule, ob der Schulweg 20 oder 40 Minuten morgens dauert. Und in diesem Fall sogar für die gleiche Strecke. Bei anderen Schulen sind wir aus Barendorf schnell bei 60 Minuten! Falls diese Anregung nicht brücksichtigt werden kann wollte ich fragen, ob Sie mir Auskunft geben können, welche Möglichkeiten uns noch zur Verfügung stehen würden, z.B. mit einem Sammelmobil etc.. Fahrgemeinschaften sind für mich persönlich schwierig, da ich noch ein weiteres Kind zu Hause zu versorgen habe, welches ich dann morgens für mindestens 30 Minuten alleine lassen müsste!	Die Anregung wird im Rahmen der Maßnahme 3 ergänzend mit geprüft und - sofern betrieblich möglich - umgesetzt.	bereits enthalten
166	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.10	ist wünschenswert	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung der Maßnahme 10.	bereits enthalten
167	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.15	Der Erhalt der aktuellen Liniennummer 5011 inklusive der aktuellen Route ist wünschenswert.	Im Rahmen der Busoptimierung durch die MOIN werden neue Querverbindungen zwischen den Stadtteilen der Hansestadt Lüneburg eingerichtet. Dabei erfolgt eine Durchbindung verschiedener Buslinien am Bahnhof Lüneburg, um die Fahrzeugumläufe effizienter zu gestalten und den 20-Minuten-Takt (montags bis freitags) auf so vielen Linien wie möglich zu ermöglichen. Die Liniennummerierung der Stadtbusse wird so strukturiert, dass jeweils eine Linie am Bahnhof Lüneburg auf eine Linie mit einer unmittelbar vor- oder nachgelagerten Nummer durchgebunden wird. So wird beispielsweise die Linie 5009 aus Rettmer und Häcklingen mit der Linie 5008 in Richtung Kreideberg verknüpft. Vor diesem Hintergrund lehnen der Landkreis Lüneburg und die MOIN eine Beibehaltung des bisherigen Linienwegs und der Liniennummer für die Linie 5011 ab.	nein
168	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.19	Berücksichtigung des Bahnhaltepunktes Bahnhof Rettmer	Der Bahnhof Rettmer wird für den SPNV auf der Strecke Lüneburg - Soltau reaktiviert werden.	bereits enthalten
169	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.02	Rettmer und Häcklingen müssen im Nachtbusverkehr Berücksichtigung finden um auch hier die Pendler von der Straße zu bekommen.	Die Nachtbuslinien sind so konzipiert, dass sie mit möglichst geringem Fahrzeug- und Personaleinsatz eine bestmögliche Erschließung der Hansestadt Lüneburg sowie der umliegenden Gemeinden ermöglichen. Die Bedienung der Stadtteile Rettmer und Häcklingen würde einen erhöhten Personalbedarf mit sich bringen, weshalb hierfür zunächst die Finanzierung geprüft werden müsste. Die Nachtbuslinien werden zukünftig durch den Landkreis Lüneburg und die MOIN kontinuierlich evaluiert. Vor diesem Hintergrund sind Anpassungen des Nachtbusnetzes in Zukunft nicht ausgeschlossen.	nein
170	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.03	Wichtig wäre, funktionierende Strukturen sollten nicht zerstört werden, um an einer räumlich völlig anderen Stelle eine Verbesserung zu erwirken (nur damit es sich rechnet). Der Schulbusverkehr (aktuell 5011), insbesondere zu und von den weiterführenden Schulen im Osten der Stadt, wie IGS Kaltenmoor und Johanneum, ist in Teilen nicht ausreichend. Insbesondere auf dem Nachhause-Weg ist es elementar wichtig, wenn auf den Linienbusverkehr ausgewichen werden kann. Umstiege sollten, wenn irgend möglich, vermieden werden. Sie beeinträchtigen die Akzeptanz für eine Verbindung und führen zu einem vermeidbaren zeitlichen und für einige Personengruppen auch körperlichen Mehraufwand. Umstiege verringern die Verlässlichkeit - da sich die Anzahl der Einflussfaktoren und damit das Risiko einer Abweichung vom Plan erhöht. Auch der Bus in die Richtung Embsen aus Rettmer gesehen sollte überprüft werden. Rettmer und Häcklingen gehören zum Kirchenkreis Embsen. Konfirmaten müssen also für Embsen berücksichtigung finden.	Heute bestehende, direkte Verbindungen zu den genannten Schulstandorten werden über den schulbezogenen Linienverkehr auch zukünftig erhalten bleiben. Darüber hinaus gibt es weitere Verbindungen mit anderen Stadtbuslinien, teilweise mit Umstieg am ZOB. Die Vorgaben der Satzung über die Schülerbeförderung werden damit vollständig erfüllt. Grundsätzlich strebt der Landkreis in der Beförderung der Schülerinnen und Schüler durchgehende, umsteigefreie Verbindungen an. Dies ist jedoch aus betrieblich-wirtschaftlichen Gründen nicht immer zu gewährleisten. In der Satzung besteht daher kein Anspruch darauf.	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
171	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.05.1	Richtigerweise wird erwähnt, dass ein On-Demand-Verkehr dort sinnvoll ist, wo es bisher keine ÖPNV-Erschließung gibt. Dem zuwider läuft die Aussage, dass auch Rettmer/Häcklingen ein Potential für On-Demand habe. Dem kann nur entschieden widersprochen werden. Es macht überhaupt keinen Sinn, den gut funktionierenden und notwendigen Linienbusverkehr durch ein On-Demand-Angebot abzulösen. Leider wird im Entwurf mit keiner Silbe erwähnt, welcher Mehrwert für die Bürger entstehen soll. Das Potential leitet sich lediglich aus der betroffenen Einwohnerzahl und damit dem potentiellen Fahrgastaufkommens ab. Mit Verlaub - mit dem Argument kann die ganze Stadt auf On-Demand umgestellt werden. Hier hat das dem Entwurf des Nahverkehrsplan zugrunde liegende Mobilitätsgutachten eine große inhaltliche Lücke hinterlassen. Wenn es ÖPNV-Lücken im Stadtgebiet gibt, die durch Alternativen gedeckt werden können, dann sollte man diese prüfen. Es muss sich - nein - es darf sich nicht rechnen müssen. Schon gar nicht sollten funktionierende Strukturen zerstört werden, um an einer räumlich völlig anderen Stelle eine Verbesserung zu erwirken (nur damit es sich rechnet).	Rettmer / Häcklingen werden auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5011, zukünftig Linie 5018) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Grundsätzlich ist aber aus Sicht des Landkreises die Einrichtung eines modernen Bedarfsverkehres, der zeitlich flexibel gebucht werden kann und eine haustürnahe Bedienung ermöglichst, trotz des erforderlichen Umstieges in Summe deutlich attraktiver als die heutige Linienführung des Stadtbusses. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzern und Vertreterinnen und Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr.	nein
172	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.04	Auf einer Bürgerinformationsveranstaltung am 19.05.25 im Bonhoeffer-Haus stellte ein Mitarbeiter der MOIN vor, dass die Linie 5011 zukünftig als 5009 firmiert. Das ist z.B. in der Tabelle 3-5 auf Seite 86 nicht berücksichtigt. Es wurde auch dargestellt, dass sich die Linienführung ändert - weg von der Uelzener Str. hin zur Barckhausenstr. Dadurch ist eine schlechtere Anbindung des Kurparks, des Kurzentrums, das Ärztehaus - Soltauerstraße, , der Post und der Musikschule / des Theaters gegeben. Der Vorteil der neuen Linienführung ist nicht ersichtlich und die geplante Linienführung bringt den Bürger:innen eine enorme Verschlechterung.	Im Zuge betrieblicher Optimierungen und zur besseren Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten planen der Landkreis Lüneburg und die MOIN eine Änderung in der Linienführung der Linien 5001 und 5009. Die Linie 5001 soll künftig mit Gelenkbussen betrieben werden, um dem Fahrgastaufkommen in Kaltenmoor und Bockelsberg gerecht zu werden. Da die Barckhausenstraße nicht optimal für den Betrieb mit Gelenkbussen geeignet ist, erfolgt eine Anpassung der Linienführung. Die Linie 5009, die vorrangig mit Solobussen betrieben wird, wird deshalb künftig über die Barckhausenstraße geführt. Die Haltestellen entlang der Uelzener Straße werden von der Linie 5001 bedient. So bleibt die Erschließung beider Streckenabschnitte auch weiterhin sichergestellt. An der Haltestelle Munstermannskamp können Fahrgäste zwischen beiden Linien umsteigen.	nein
173	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.05	Zu berücksichtigen gilt es auch hier die Verbindung von Rettmer nach Embsen und umgekehrt mit Halt am Friedhof Rettmer zu betrachten. Einkaufsmöglichkeiten, ärztliche Versorgung und Apotheke befinden sich im Garbers Center. Embsen und Melbeck haben keine Apotheke. Auch die Schulen in Embsen werden von Rettmer und Häcklinger Kinder besucht.	Embsen und Rettmer sind verkehrlich hauptsächlich in Richtung Lüneburg ausgerichtet. Daher ist Embsen über die regionale Hauptlinie 5600 und Rettmer über die heutige Stadtbuslinie 5011 umsteigefrei mit dem Oberzentrum verbunden. Der Landkreis stimmt jedoch zu, dass es auch zwischen Embsen und Rettmer eine (schwächere) Verkehrsnachfrage gibt, jedoch bislang kein passendes ÖPNV-Angebot. Um diesen Mangel zu beheben, wird der Landkreis die Einrichtung eines bedarfsorientierten Verkehrs (RufMobil, On-Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) prüfen. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**.	ja
174	419	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.05	Ein Kurzstrecken-Ticket ist zu prüfen.	Derzeit werden die hvv-Tarife für die Einzelkarten überarbeitet. Dabei wird auch die Einführung einer "Stadtkarte" geprüft, die für verschiedene Städte im hvv-Verbundgebiet (u. a. Lüneburg) als günstiges Angebot für Gelegenheitsnutzer eingeführt werden könnte. Der Landkreis unterstützt die Prüfung und die Einführung des Tickets, sofern die damit verbundenen Fahrgeldverluste in einem angemessenen Rahmen stehen. Eine weitere Absenkung der Tarife unterstützt der Landkreis nur dann, wenn die damit verbundenen Mindereinnahmen vom Land Niedersachsen ausgeglichen werden.	teilweise
175	420	Verband	Kap. 4.3	Aus Sicht von PRO BAHN fehlen hier verschiedene Maßnahmen, die sich auch den Unterkapiteln nicht implizit entnehmen lassen. Diese sind: - Optimierung der Fahrpläne auf die Zuganschlüsse: Alle Linien haben grundsätzlich Anschluss an den Regionalverkehr auf der Schiene für die An- und Abreise. - Auch sonn- und feiertags verkehren die Busse mindestens im 30-Minuten-Takt. - Nach Eröffnung der Station Adendorf wird der Busverkehr dort neu geordnet und führt in jedem Falls zur dortigen Station. - Sicherheitspersonal fährt in Linien mit, die Problemviertel anfahren. - Auf der Strecke nach Bleckede werden besonders komfortable Busse eingesetzt, die Reisebusqualität, Klimaanlage und freies WLAN haben. Es erfolgt ein Wettbewerb um der Linie einen besonderen Namen zu geben, und mittels einer angemessen Außengestaltung für Aufmerksamkeit sorgt. - Die MOIN veröffentlicht die Rufnummer ihrer Leitstelle, um ggf. eine Verspätung oder Unregelmäßigkeit hinterfragen zu können. - Es wird der mit Mehrheit beschlossene Antrag zur Einrichtung eines Shuttle-Busses in die Elbtalaue umgesetzt. Der Bus muss Räder mitnehmen Könen. In Anlehnung an bestehende Systeme sollte er kostenlos verkehren. Dies gilt auch falls für die Rückfahrt der Museumszug aus Bleckede benutzt wird, wofür ggf. eine Ausgleichszahlung mit der AVL zu klären ist. - Der Landkreis sollte sich um einen Versuch mit fahrerlosen Bussen bewerben, die insbesondere während der Abendstunden oder im On-Demand-Verkehr zum Einsatz kommen könnten.	Durch die neue Taktung im Stadtverkehr ist eine vollständige Vertaktung auf den Regionalverkehr auf der Schiene nicht erforderlich. Die Regionalbusse haben sonn. und feiertags einen 1h / 2h Takt. In Adendorf wird der Landkreis versuchen, die geplante Midibuslinie Scharnebeck - Adendorf - ... mit dem RE83 (Lübeck - Lüneburg) zu verknüpfen. Die Buslinien 5007, 5017 und 5027 sind dagegen auf die Züge am Bf. Lüneburg ausgerichtet. Aus Sicht des Landkreis Lüneburg und der MOIN ist der Wunsch nach einem Anschluss von Erbstorf und Adendorf mit kurzen Wartezeiten an den künftig geplanten Bahnhaltepunkt in Adendorf nachvollziehbar. Der Fahrplan der Linie 5007 ist jedoch vorrangig auf die Anschlüsse an den Regionalexpress von und nach Hamburg am Bahnhof Lüneburg abgestimmt. Bei einem 60-Minuten-Takt im Busverkehr lassen sich dadurch Anschlussverbindungen mit kurzen Umsteigezeiten am Bahnhaltepunkt Adendorf in der Regel nicht realisieren. Landkreis und MOIN werden jedoch prüfen, inwieweit die geplante Midibuslinie von Scharnebeck über Adendorf und Erbstorf nach Reppenstedt mit dem RE 83 (Lübeck - Lüneburg) in Adendorf so verknüpft werden kann, dass kurze Umsteigezeiten zwischen Bus und Bahn hergestellt werden können. Der Qualitätsstandard für die "Überlandbusse" wird ingesamt verbessert, es wird keinen gesonderten Standard für die Strecke nach Bleckede geben. Die Moin wird ein Beschwerdemanagement aufbauen und die Erreichbarkeiten sicherstellen. Eine direkte Durchwahlmöglichkeit zur Leitstelle ist nicht geplant. Die touristsiche Anbindung der Elbtalaue wird weiterhin geprüft vorbehaltlich einer gesicherten Finanzierung. Die Umsetzung eines Shuttleverkehres mit Fahrradmitnahme auf den regionalen Hauptlinien wurde geprüft und ist nicht realisierbar. Daher wird es für dei Umsetzung einen eigenständigen Verkehr geben. Der Landkreis und die MOIN sind in engem Austausch mit der VLP zu den dortigen Erfahrungen zum autonomen Fahren.	teilweise
176	420	Verband	Kap. 43.3.10	Wir fordern, dass alle wichtigen Stationen und vor allem alle Umsteigestationen im Taktverkehr auch ohne LNVG-Förderung mit Echtzeitanzeigen und -ansagen im Zwei-Sinne-Prinzip ausgestattet werden.	Der Landkreis strebt zusammen mit der MOIN an, in den kommenden Jahren weitere aufkommensstarke (Umsteige-) Haltestellen mit Echtzeit-Anzeigen auszustatten. Sollte es keine Landesförderung geben, ist jedoch vorab das Kosten-/Nutzen-Verhältnis dieser Maßnahme zu prüfen. Eine pauschale Zusage kann daher nicht gegeben werden.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
177	420	Verband	Kap. 4.3.13	Das Mobilitätszentrum im Bahnhof sollte zu über die Planungen hinaus auch zu einer Touristeninformation ausgebaut werden, in der z.B: Infos über einen Stadtrundgang und Radtouren zu erhalten sind. Beratung und Bedienung sollen personenbedient erfolgen. Dem ADFC sollte an Wochenenden mietfrei ein Schalter angeboten werden.	Die Beratung von Touristeninnen und Touristen sowie von Radfahrenden ist bereits vorgesehen. Ob dem ADFC am Wochenende ein Schalter zur Beratung zur Verfügung gestellt werden kann, ist beim Ausbau der Mobilitätszentrale zwischen allen Beteiligten zu klären. Die Anregung wird notiert, eine explizite Aufnahme in den NVP ist nicht erforderlich.	nicht erforderlich
178	420	Verband	Kap. 4.3.19	Strecke Lüneburg - Soltau: - Der Landkreis soll die für 2027 geplante Reaktivierung nach Kräften unterstützen. Gleichzeitig soll er auf die Einrichtung weiterer Halte hinwirken, um die Fläche bestmöglich zu erschließen. Die Taktknoten in Lüneburg und Soltau müssen dabei aber getroffen werden. Sinnvoll sind hier Halte in Drögennindorf (Erschließung Gemeinde Betzendorf) und Oedeme (Schulzentrum). - Es sollte geprüft werden, ob über den geplanten Stundentakt hinaus auch die Durchbindung der Akkutriebwagen in Richtung Hamburg Hbf in den Hauptverkehrszeiten möglich ist. - Perspektivisch sollte der Landkreis darauf hinarbeiten, die RB-Züge aus Hamburg bis zur Universität Lüneburg zu verlängern und das entsprechende Streckenstück elektrifizieren zu lassen.	Der Landkreis hat in den vergangenen Jahren die SPNV-Reaktivierung der genannten Strecke unterstützt und wird dies auch weiterhin tun. Unbeachtet der fehlenden formalen Zuständigkeit für den SPNV nimmt der Landkreis zu den vorgebrachten Anregungen wie folgt Stellung: - Die Einrichtung weiterer Halte scheitert an den nicht verfügbaren Fahrtzeitreserven, wenn - so wie von Pro Bahn gefordert - die Anschlüsse an den Endbahnhöfen Lüneburg und Soltau gehalten werden sollen. - Eine Durchbindung der Akkutriebwagen bis Hamburg Hbf. ist nach Einschätzung des Landkreises nicht zu erwarten, da hierfür die erforderlichen Trassenkapazitäten nicht zur Verfügung stehen. - Eine Verlängerung der RB31 bis zum Haltepunkt "Lüneburg, Universität" ist aus Sicht des Landkreises nicht möglich, sowohl aufgrund der fehlenden Infrastruktur an dem genannten Haltepunkt wie auch mit Blick auf das derzeitige Fahrplankonzept.	nein
179	420	Verband	Kap. 4.3.19	Strecke Lüneburg - Bleckede: - Der Landkreis sollte prüfen, welche Maßnahmen getroffen werden können, um diese Strecke perspektisch doch über das benötigte Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,0 zu bringen. - Unterdessen sollte der AVL geholfen werden, die Strecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30-40 km/h zu erhalten. - Außerdem sollte der Landkreis sich dafür einsetzen, dass während der Saison ein vom Land bestellter touristischer Verkehr eingerichtet wird.	Die Forderungen werden von Seiten des Landkreises unterstützt.	nicht erforderlich
180	420	Verband	Kap. 4.3.02	Abend- und Nachtverkehre sind Bestandteil des regulären ÖPNVs und sollten ohne Zuschläge oder Mehrkosten benutzbar sein.	Sofern es sich bei den Abend- und Nachtverkehren um bedarfsorientierte Angebote wie On Demand-Verkehre oder das ASM handelt, hält der Landkreis an einer gesonderten Tarifierung oder einem Komfortzuschlag fest, da diese Verkehre über besondere Qualitäten verfügen (z. B. Haustürbedienung), die der Linienverkehr nicht bietet.	nein
181	420	Verband	Kap. 4.3.20	Damit die im Konzept vorgesehenen Angebotsverbesserungen umgesetzt werden können, muss der Landkreis sich dringend dafür einsetzen, dass das Land Niedersachsen 1) eigene Mittel für den SPNV zuschießt, 2) die Zweckentfremdung von Regionalisierungsmitteln für den Schulbusverkehr unterlässt und 3) sich auf Bundesebene für eine angemessene Erhöhung der Regionalisierungsmittel einsetzt. Gibt es hier keine Verbesserungen, drohen laut LNVG ab 2027 sogar Kürzungen des Angebots. Besonders mit Blick auf die Strecke Hamburg - Lüneburg - Hannover muss der Landkreis sich für die Umsetzung der Neubaustrecke Hamburg - Hannover einsetzen; ansonsten ist infolge zu geringer Kapazitäten der geplante Angebotsausbau auf 4-6 Regionalzüge zwischen Lüneburg und Hamburg je Stunde nicht machbar. Auf der Strecke nach Dannenberg sollte der Landkreis sich dafür einsetzen, dass alle Haltepunkte auch nach Anhebung der Streckengeschwindigkeit erhalten bleiben. Dies wäre ggf. über einen Ausbau bis 100 km/h möglich, sofern die Strecke in Landesbesitz überführt wird, da gemäß Regelungen der Landeseisenbahnaufsicht viele Sicherungsmaßnahmen, die bei bundeseigenen Strecken bereits ab 80 km/h aufwärts bestehen, erst ab 100 km/h aufwärts greifen. Zudem sollte der Landkreis sich dafür einsetzen, einen Lückenschluss zwischen Dannenberg, Lüchow und Salzwedel zu schaffen und einen Rückbau und vor allem die Entwidmung der noch vorhandenen Infrastruktur zu verhindern mithelfen.	Der Landkreis hat über die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände einen 5-Punkte-Appell für einen zukunftsfähigen ÖPNV in Niedersachsen an das Land gerichtet, der die wesentlichen Forderungen aufgreift.	nicht erforderlich
182	420	Verband	Kap. 4.3.22	Der Fahrgastbeirat sollte um einen Platz für den Fahrgastverband PRO BAHN (der sich um alle öffentlichen Verkehrsmittel kümmert) erweitert werden.	PRO BAHN kann sich beim Landkreis Lüneburg um einen Sitz im Lüneburger Fahrgastbeirat bewerben. Laut Satzung müssen daraufhin der Fahrgastbeirat und anschließend die Gremien des Landkreises einer Aufnahme in den Fahrgastbeirat zustimmen.	nicht erforderlich
183	420	Verband	Kap. 4.3.06	Wir unterstützen die Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie von Lüneburg nach Geesthacht und Bergedorf. Wir erachten eine stündliche Direktverbindung zu beiden Orten als dem Fahrgastpotential angemessen.	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung der Maßnahme.	bereits enthalten
184	420	Verband	Kap. 5.2	Der Landkreis sollte sich dafür einsetzen, dass die Mittel nach §7 NNVG nicht aus Regionalisierungsmitteln gedeckt, sondern aus landeseigenen Mitteln bereitgestellt werden. Ansonsten wird ein Ausbau des SPNV nicht möglich sein, und es drohen ab 2027 sogar Kürzungen.	Der Landkreis setzt sich bereits seit vielen Jahren dafür ein, dass das Land Niedersachsen weitere Mittel zur Finanzierung eines attraktiven, modernen und klimaschonenden ÖPNV zur Verfügung stellt und wird dies auch zukünftig tun.	nicht erforderlich
185	420	Verband	Kap. 5.4	Es fehlt eine Angabe, in welchem Maße der LK Lüneburg bis 2030 seine Ausgaben erhöhen muss, um die gesetzten verkehrspolitischen Ziele zu erreichen, bzw. was nötig wäre, um eine deutliche Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV zu erreichen, die sich mit den landespolitischen Zielen in etwa deckt.	Eine konkrete Abschätzung der benötigten Finanzmittel ist zum jetzigen Zeitpunkt und mit Blick auf die Neustrukturierung der Mobilität auf Landkreisebene nicht seriös darstellbar.	nein
186	422	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Ich freue mich, dass es eine Querroute von Scharnebeck über Erbstorf, Adendorf, Bardowick bis Reppenstedt geben soll. Das hat definitiv gefehlt! Ich hoffe das die Streckenführung auch eine Haltestelle an der Artlenburger Landstraße (Höhe Edeka und Hagebau) anfährt.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme. Die Anbindung der genannten Verbrauchermärkte wird vorhanden sein.	bereits enthalten
187	422	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Den geplanten Nachtbus finde ich toll. Hier möchte ich sie um Prüfung bitten, ob die Streckenführung nicht nach dem Hanseviertel über die Erbstorfer Landstraße, Dorfstraße (Erbstorf), Friedhof, Kirchweg führen kann. Dadurch hätte man einen deutlich größeren Bereich in Adendorf angeschlossen. Leider liegt mir die zurzeit geplante Streckenführung nicht vor. Ich meine aber, dass diese sich nur auf den linken Teil von Adendorf beschränkt. Dann könnte nur ein kleiner Bereich in Adendorf diesen Nachtbus effektiv nutzen!	Die Anregungen bezüglich der Anpassung der Nachtbuslinie wurde von Seiten des Landkreis Lüneburg und der MOIN aufgenommen, da dies aus betrieblichen Gründen möglich ist. Die Streckenführung der Nachtbuslinie wird dahingehend angepasst, dass auch Erbstorf von der Nachtbuslinie bedient wird. Die Nachtbuslinie wird u.a. über Erbstorfer Landstraße und Dorfstraße (Adendorf) geführt werden und die dortigen Haltestellen bedienen.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
188	422	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Zurzeit fährt die 5007 im Halbstundentakt bis zur Haltestelle Heinrich-Hille-Straße in Adendorf. Durch naheliegende Bushaltestellen ist auch eine halbstündliche Anbindung bis zum Kreisel am Adendorfer Friedhof möglich. Alle weiteren Haltestellen Schulzentrum, Freibad, Kastanienallee, An der Bünte bis hin zum Wendeplatz in Erbstorf werden außer zu Schulzeiten nur stündlich angefahren. Ab 2026 soll die Taktung bis zur Heinrich-Hille-Straße auf 20min verkürzt werden. Die Haltestellen zwischen Heinrich-Hille-Straße und Wendeplatz in Erbstorf sollen aber weiterhin nur jedes zweite Mal, also alle 40min angefahren werden. Das halte ich für falsch und fordere mindestens einen 30min-Takt für ganz Adendorf! Es kann nicht sein, das große Gebiete in Adendorf nur eine stündliche Anbindung zum Ortskern bzw. Lüneburg haben! Nicht wenige Einwohner nutzen aus diesem Grund den ÖPNV nicht! Folgend möchte ich hier einige Gründe, aber auch Ideen für Anpassungen aufführen: 1. In dem Bereich der stündlich angefahren wird, befindet sich auch der geplante Bahnhaltepunkt der Erixx (Lüneburg-Lübeck). Ich gehe davon aus, dass der Erixx die Fahrzeiten nicht an die Buslinie 5007 anpassen wird! Mit der jetzigen stündlichen Taktung ist es kaum möglich aus Adendorf oder Erbstorf mit dem Bus ohne lange Wartezeiten den Bereich um den neuen Bahnhaltepunkt anzufahren! Viele potentielle Fahrgäste werden dadurch höchstwahrscheinlich bei ihren alten Gewohnheiten bleiben. 2. Viele Menschen sind erst im Alter auf den ÖPNV angewiesen. Für diese - sowie für Ortsfremde - ist es schwierig die Pläne zu lesen und die unterschiedlichen Streckenführungen zu begreifen. Es kommt immer wieder vor das Fahrgäste (mobilitätseingeschränkt) am Friedhof in Adendorf stranden, obwohl Sie eigentlich bis Erbstorf fahren wollten. 3. Wenn man mit dem ÖPNV (5007) zum Einkaufen fahren möchte, kommt man zurzeit nur zum Edeka an der Staufenbergstraße. Durch die stündliche Taktung hat man dann dort entweder 20min Zeit seine Erledigungen zu tätigen oder knapp eineinhalbstunden später wieder in Richtung Erbstorf zu fahren. Eine Erreichbarkeit der anderen Einzelhändler am Kirchweg ist nur bei guter Mobilität möglich! Viele Einwohner aus „Alt“ Erbstorf weichen auf die Busse aus Scharnebeck aus. Aus dem Bereich Heinrich-Heine-Siedlung -An der Bünte ist es nicht möglich die 5007 bis zum Wendeplatz zu nehmen und dort in den Scharnebecker Bus Richtung Loewecenter umzusteigen, da die Zeiten nicht abgestimmt sind! 4. Aus dem Ortskern Adendorf ist es nicht möglich mit dem ÖPNV zu den Einzelhändlern an der Artlenburger Landstr. bzw. Bunsenstr. zu gelangen. Vielleicht könnte man die Linie 5006 über die Bunsenstr. und Artlenburger Landstr. führen. 5. Für den Sportbereich (Eishalle, Freibad, Sportplätze) am Scharnebecker Weg ist eine engere Taktung wichtig! Für diesen Bereich wäre es toll, wenn der Bus auch über den Ebensberg, Moorfeld, Meisterweg fahren würde. Ich gehe davon aus, dass viele aus Lüneburg sich eher für die Sportangebote in der Stadt entscheiden, da Sie nur mit einem großen Umweg mit dem ÖPNV zum Scharnebecker Weg kommen. Die Busanbindung würde man sicher deutlich bei den Besucherzahlen im Eisstadion oder Freibad merken! 6. Auch für den Sportverein TUS Erbstorf wäre eine Busanbindung aus Adendorf toll. Das dortige Angebot wird immer größer und viele Einwohner aus Adendorf entscheiden sich auch für diesen Sportverein. Darum sollte man dies auf jeden Fall in die Planung mit aufnehmen. Vielleicht sollte man hier auch schon an das später geplante Neubaugebiet der Gemeinde Adendorf denken! Jetzt hat man denke ich eine gute Gelegenheit große Änderungen vorzunehmen oder anzuschieben.	Das Busangebot in Adendorf wird künftig aus drei eigenständigen Buslinien bestehen, die von montags bis freitags jeweils im 60-Minuten-Takt verkehren. Durch die koordinierte Abstimmung der Buslinien entsteht in Adendorf insgesamt ein 20-Minuten-Takt, der eine zuverlässige und regelmäßige Anbindung innerhalb des Ortes gewährleistet Zur besseren Verständlichkeit des Bussystems wird jede Linie künftig als eigene Linie mit klarer Linienführung dargestellt: • Linie 5007 fährt künftig durchgehend bis Erbstorf. • Linie 5017 verkehrt bis zur Robert-Schumann-Straße. • Linie 5027 bedient den Abschnitt bis zur Röntgenstraße. Der Kirchweg wird weiterhin analog zum heutigen Angebot im 60-Minuten-Takt angefahren. Die Haltestellen entlang der Straßen Im Suren Winkel und Sandweg werden künftig im 20/40-Minuten-Takt bedient (zwei Fahrten pro Stunde), was dem derzeitigen Angebot entspricht. Der Bereich Erbstorf und Freibad weist bereits heute ein schwächeres Busangebot als der Ortskern von Adendorf auf. Der zukünftige Einsatz des automatischen Fahrgastzählsystems (AFZS) ermöglicht eine fundierte Prüfung, ob eine Taktverdichtung auf zwei Fahrten pro Stunde in diesem Bereich sinnvoll und bedarfsgerecht ist. Voraussichtlich ab Juni 2026 wird die neue Midibuslinie 5510 eingeführt. Sie verkehrt von Scharnebeck über Adendorf nach Reppenstedt und schafft eine direkte Verbindung vom Ortskern Adendorf zu den Einzelhandelsstandorten entlang der Artlenburger Landstraße. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN prüfen, inwieweit eine Direktverbindung zwischen Ebensberg und Adendorf perspektivisch in Frage kommen könnte. Das Fahrgastpotenzial für diese Verbindung wird im klassischen Linienbusverkehr jedoch als eher gering eingeschätzt – insbesondere vor dem Hintergrund, dass bereits die Hauptverbindung zwischen Ebensberg und Lüneburg eine vergleichsweise niedrige Auslastung aufweist.	teilweise
189	423	Bürger:in	Kap. 4.3.03	Der Linienbus von Bf. Lüneburg (ZOB), Lüneburg (Abfahrt 13:12) nach Grundschule, Handorf (Ankunft 13:50) (Linie 5402) ist seit mehreren Jahren ab der Haltestelle Witzendorffstraße, Lüneburg schon so voll, dass einzelne Personen im Gang stehen müssen. An der nächsten Haltestelle Thorner Platz, Lüneburg sind ebenfalls sehr viele Schüler:innen, die diese Busverbindung nutzen wollen, sodass der Bus an dieser Haltestelle sehr oft mehrere Minuten steht, weil die Türen aufgrund der vielen Schüler:innen, die in den Bus einsteigen möchten, nicht schließen können. Wobei der Begriff „Einsteigen“ auch nicht unbedingt passt, denn die Schüler:innen schmeißen sich förmlich durch alle Türen in den Bus, um nicht an der Bushaltestelle auf den nächsten Bus warten zu müssen. Die gesamte Fahrt bis nach Handorf wird der Bus nicht sonderlich leerer, sodass ständig Personen im Gang stehen, was andere Fahrgäste daran hindert, aus dem Bus auszusteigen. Auch verspätet sich der Bus auf der Fahrt extrem, da so viele Leute im Türbereich stehen müssen, dass die Türen nicht geschlossen werden können. All dies sind Faktoren, die die Busfahrt unangenehm machen. Daher meine Bitte, die sicher für nahezu alle Schüler:innen, die diese Busverbindung nutzen ebenfalls gewünscht wird, eine zweite Busverbindung, z.B. mit derselben Strecke aber 5 Minuten später einzurichten. Auch wäre eine Busverbindung mit zwei Linienbussen, die hintereinander fahren akzeptabel. Hauptsache, das Chaos mit dem massiv überfüllten Bus nimmt möglichst bald ein Ende!	Ab dem 01.01.2026 werden alle Busse über automatische Fahrgastzählsysteme verfügen, die für jede einzelne Fahrt genaue Zähldaten liefern werden. Auf dieser Basis wird die genannte Fahrt überprüft. Ist der Bus regelmäßig überfüllt, wird der Landkreis bei der MOIN eine Verstärkerfahrt bestellen. Dies wird im Rahmen des laufenden Geschäftes der Verwaltung vorgenommen.	nicht erforderlich
190	428	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Die Gemeinde Rullstorf befindet sich mit ihrer ÖPNV-Verkehrsanbindung zwischen Lüneburg und Bleckede. Die Linien 5100 und 5110 sind die regulären Busse, die von unseren Bürger:innen für ihre Fahrten nach und von Lüneburg oder Bleckede (als Endhaltestellen), bzw. für die Fahrten zur Schule hin und zurück genutzt werden. Rullstorf als Flächenort hat dazu einige Ortsteile (Boltersen, Neumühlen, Neu-Rullstorf), die im Rahmen des letzten Mobilitätskonzeptes nur unzureichend angefahren wurden. Die Schülerverkehre nach Scharnebeck sind passend, jedoch die späteren Schülerverkehre nach Schulende zurück in die Ortsteile sind seit dieser Umstellung mit längeren Wartezeiten verbunden. Das liegt an unterschiedlich endenden Schulzeiten der OS am Schiffshebewerk und dem BRG in Scharnebeck. Hier wären Abfahrten zu mehreren für alle Schüler:innen passenden Zeitpunkten zu koordinieren, oder aber die Möglichkeit, in einem kleineren Fahrzeug auch den Schüler:innen mit später endendem Unterricht eine zeitnahe Heimfahrt zu ermöglichen. Das Pilotgebiet Dahlenburg/Bleckede ist sicher ein wichtiges Gebiet, nur leider nimmt es nicht die Probleme des Gebietes der SG Scharnebeck mit seinen vielfältigen Schulen ins Visier, was ebenso wichtig zu betrachten gewesen wäre. In der SG Scharnebeck befinden sich sieben GSen, die OS am Schiffshebewerk und das BRG, jedoch nutzen viele Schüler:innen den Weg nach Bleckede, sodass es auch hier zu Betrachtungen kommen sollte. Insofern wäre auch eine Untersuchung dieses Gebietes von Nutzen für unsere Stellungnahme gewesen. Gerade mit dem Beginn der Ganztagsschule erscheint es uns wichtig, einen zeitnahen Rücktransport mit der Buslinie 5110 nach späten Schulenden nach Hause zu gewährleisten. Da der Verbleib von Schüler:innen in der Schule mit Einführung der Ganztagsschule immer länger wird, sollte das Konzept auch hier Antworten und Möglichkeiten für die Zukunft bieten und aufzeigen.	Der Landkreis nimmt die Anmerkungen und die Kritik an den längeren Wartezeiten im schulbezogenen Linienverkehr zur Kenntnis und wird im Rahmen der Maßnahme 3.2 (Optimierung Schülerbeförderung) prüfen, inwieweit hier Verbesserungen möglich sind. Mit Einführung des Ganztags im Primarbereich wird der Landkreis eine bedarfsgerechte Anpassung des schulbezogenen ÖPNV-Angebotes vornehmen.	teilweise
191	428	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Ebenso ist die Linie 5110 für andere Nutzer wichtig, um nach Lüneburg gelangen zu können, deshalb sollte hier eine engere Taktung als zwei Stunden erfolgen, sodass die Menschen angeregt werden, eher den Bus als das Auto zu nutzen, um zeitgerecht nach Lüneburg und zurück zu kommen. Dieses sollte für den Verkehr unter der Woche, aber auch an den Wochenenden und den Ferienzeiten gelten!	Auf dem Linienabschnitt zwischen Lüneburg und Scharnebeck verkehrt die Linie 5110 montags bis samstags bereits im 1h-Takt, sonntags ganztägig im 2h-Takt. Ein weiterer Ausbau des Fahrplanangebotes ist aus Kostengründen zunächst nicht vorgesehen.	teilweise
192	428	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Die Anbindung des Dorfes Boltersen sollte über den Neumühlener Weg gewährleistet werden, damit auch die oben genannten Splittersiedlungen angebunden werden können	Derzeit bindet die Linie 5110 (Neetze - Boltersen - Rullstorf - Scharnebeck - Lüneburg) die Spilttersiedlungen an, indem sie über den Neumühlener Weg verkehrt. Diese Linienführung wird beibehalten. Ab 01.01.2026 wird die Linie unter der Nummer 5500 verkehren, um sie deutlich als regionale Hauptlinie zu kennzeichnen (vgl. Maßnahme 15).	bereits enthalten

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
193	428	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Der Schnellbus 5100 dient vor allem den Verkehrsteilnehmer:innen des Dorfes Boltersen als eine wichtige Verbindung nach Lüneburg und Bleckede. Diese Linie sollte so erhalten bzw. ausgebaut werden. Der Plan, die Verbindung Bleckede/Lüneburg durch die Schiene zu ersetzen, würde die Bürger:innen von Boltersen und den umliegenden Gemeinden der Ostheide von einer einigermaßen komfortablen Anbindung abschneiden. Deshalb steht die Gemeinde Rullstorf dem Vorhaben nach wie vor sehr skeptisch bis ablehnend gegenüber, zumal auch das Dorf Rullstorf und die umliegenden Teilstrukturen des Dorfes nicht angebunden würden. Die Menschen würden eher das Auto nehmen; und warum dann nicht gleich nach Lüneburg weiterfahren? Ebenso würden die Anwohner der Häuser, die sehr eng an den Schienen wohnen, auf ganzer Strecke einer starken Belästigung durch den Verkehr ausgesetzt, was unseres Erachtens eine Unzumutbarkeit darstellt. Da die Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der stillgelegten Bahnstrecke Lüneburg - Bleckede nicht zugunsten des Schienenverkehrs ausfällt, ist der Erhalt und Ausbau der Linien 5100 und 5110 wichtig und richtig.	Die regionale Hauptlinie 5100 verkehrt nicht über Boltersen, es ist aus Boltersen ein Umstieg in Neetze oder Sülbeck erforderlich. Im Zuge der Maßnahme 19 setzt sich der Landkreis Lüneburg eine Reaktivierung der Bahnstrecke Lüneburg - Neetze - Bleckede ein. Im Zuge der Reaktivierung wäre eine Anpassung des Busverkehrs erforderlich, um Parallelverkehre zu vermeiden. Auch bei einer Reaktivierung des SPNV wäre Boltersen mit einem Zubringerverkehr jedoch weiterhin mit einem Umstieg an Lüneburg angebunden. Eine Anbindung über den SPNV ermöglicht größere Kapazitäten als mit der heutigen Busverbindung. Auch die Mitnahme von Kinderwagen, Rollstühlen und Fährradern wird erleichtert.	nein
194	428	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	ASM und Rufbusse müssen besser kommuniziert werden, sie führen, zumindest auf unseren Dörfern ein Schattendasein.	Das Angebot von ASM sowie von Rufbussen wird in den kommenden Jahren neu gestaltet bzw. optimiert werden. Eine umfassende Kommunikation des neuen Angebotes wird danach erfolgen.	nicht erforderlich
195	428	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Eine sichere Anbindung aller Ortsteile im 2-Stunden-Takt über den regulären Busverkehr, sowohl in der Woche als auch am Wochenende und den Ferien!	Als Mindeststandard hat der Landkreis einen ganztägigen 2h-Takt festgelegt. Dieser muss jedoch nicht zwingend über einen regulären Busverkehr abgedeckt werden, sondern kann auch Bedarfsverkehrsangebote erhalten. Aus Sicht des Landkreises ist dies insbesondere im ländlichen Raum mit schwacher Verkehrsnachfrage aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen sinnvoll.	teilweise
196	429	Bürger:in	Zus. Anm.	Viele Bewohnerinnen und Bewohner der Ostheide (insbesondere Dahlenburg) wünschen sich seit Längerem eine direkte Busverbindung nach Bad Bevensen. Eine Teilverbindung besteht bereits – ein Schnittpunkt liegt an der Haltestelle Bavendorf / Im Dorfe. Eine bessere Anbindung an diesen Knotenpunkt würde den öffentlichen Nahverkehr in der Region deutlich verbessern und den Bedürfnissen der Bevölkerung entgegenkommen. Darüber hinaus betrifft dieses Anliegen auch die Schülerbeförderung: Zahlreiche Schülerinnen und Schüler aus Bad Bevensen besuchen die Schule in Marienau. Derzeit werden sie morgens und mittags von ihren Eltern zur Schule gebracht bzw. abgeholt – dies verursacht nicht nur erhöhtes Verkehrsaufkommen, sondern stellt für viele Familien auch eine organisatorische Belastung dar. Daher meine konkrete Anfrage: Besteht die Möglichkeit, in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Gemeinde Uelzen bzw. den zuständigen Verkehrsunternehmen eine Buslinie einzurichten, die morgens von Bad Bevensen nach Bavendorf fährt – mit Anschlussmöglichkeit nach Marienau – und mittags die Rückfahrt ermöglicht?	Aktuell besteht mit der Linie 7076 eine Verbindung zwischen Dahlenburg Bahnhof, Bavendorf und Bad Bevensen. Diese Linie befindet sich in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Uelzen. Zuständig für die Schülerbeförderung der im Landkreis Uelzen lebenden Schhülerinnen und Schüler ist der Landkreis Uelzen als Träger der Schülerbeförderung. Der Landkreis Lüneburg wird gemeinsam mit dem Landkreis Uelzen prüfen, ob ein ÖPNV-Nachfragepotenzial für eine Stärkung dieser Verbindung und eine (Rück-)Verlängerung bis Dahlenburg, Markt besteht. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.**	teilweise
197	431	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Es wird von Bürgerinnen und Bürgern eine weitere Haltestelle in Höhe des "Edeka"-Marktes an der Lüneburger Straße in Barendorf gewünscht.	Der Landkreis Lüneburg begrüßt den Vorschlag, eine zusätzliche Haltestelle im Westen Barendorfs einzurichten, um diesen Teil des Ortes und den grundzentralen Einzelhandel besser an den ÖPNV anzubinden. Die Einrichtung einer Haltestelle in Barendorf in der Lüneburger Straße in Höhe des Edeka-Marktes fällt in die Zuständigkeit der Gemeinde Barendorf selbst, da diese Straßenbaulastträgerin ist.	nicht möglich
198	431	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.10	In Ihrer Präsentation (Übersichtskarte) zum Ausbau des Fahrgastinformationssystems in Barendorf ist eine falsche Richtungsanzeige eingebaut worden. Das System wird beim Fahrgastunterstand in Richtung Lüneburg eingebaut.	Der Hinweis ist korrekt. Die aktuellen Planungen sind bereits korrigiert worden.	nicht erforderlich
199	431	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.03	Viele Schülerinnen und Schüler aus Barendorf besuchen das Gymnasium in Scharnebeck. Es wird eine direkte Schulbusverbindung von Barendorf nach Scharnebeck benötigt. Eltern melden wegen der komplizierten derzeitigen Bussituation über Lüneburg ihre Kinder gerne beim Johanneum in Lbg. an, dies führt zu erheblichen Platzproblemen dort (siehe jüngste Berichterstattung in der Landeszeitung).	Der Landkreis Lüneburg wird als Träger der Schülerbeförderung bei Umsetzung der Maßnahme 3.3 (Überplanung der Linien 5361 und 5362) die Einrichtung einer Direktverbindung zwischen der Samtgemeinde Ostheide und dem Schulzentrum Scharnebeck prüfen. Hierbei sind die Belange der Entwicklung der Schullandschaft im Landkreis Lüneburg zu berücksichtigen.	ja
200	437	Bürger:in	Kap. 4.3	Eine direkte Anbindung von Deutsch Evern über die Tiergartenstraße/Fuchsberg/Rote Schleuse/Bockelsberg in die Innenstadt/zum Bahnhof in einem 30-Minuten-Takt fehlt.	Deutsch Evern hat im Vergleich zu den anderen, an die Hansestadt Lüneburg angrenzenden Gemeinden deutlich weniger Einwohnerinnen und Einwohner und damit ein geringeres ÖPNV-Nachfragepotenzial. Vor diesem Hintergrund sieht der Landkreis kein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis für die Einrichtung von weiteren Fahrten im klassischen Linienverkehr. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN prüfen, inwieweit der Bereich an der Haltestelle Deutsch Evern, Tiergartenstraße, künftig durch den klassischen Linienverkehr erschlossen werden kann. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.**	teilweise
201	440	Sonstige	Kap. 3.5	Mit großem Unverständnis haben wir die Planungen zur Kenntnis genommen, wonach die Buslinie, die unter anderem die Rote Schleuse und Deutsch Evern bedient, ab dem Jahr 2026 an Wochenenden nicht mehr verkehren soll. Als Betreiber des Campingplatzes Rote Schleuse möchten wir betonen, dass diese Busverbindung für unsere Gäste – ebenso wie für die Anwohner und Ausflügler – eine zentrale Rolle spielt. Besonders an Wochenenden wird die Linie stark genutzt: Von Gästen, die mit Bus und Bahn anreisen, um einen nachhaltigen Urlaub ohne eigenes Fahrzeug zu verbringen, von Radfahrerinnen und Spaziergängern, die das Naherholungsgebiet rund um die Ilmenau erkunden, und nicht zuletzt auch von unseren Mitarbeitenden, die auf den ÖPNV angewiesen sind. Gerade in Zeiten, in denen klimafreundliche Mobilität und Tourismus ohne Auto aktiv gefördert werden sollten, erscheint uns eine Streichung der Busverbindung an Wochenenden als ein völlig falsches Signal. Unsere Auswertungen zeigen, dass die Linie insbesondere in der Saison zwischen Frühjahr und Herbst sehr gut frequentiert ist. Viele unserer übernachtenden Gäste wählen gezielt unseren Campingplatz, weil sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln bis zur Roten Schleuse gelangen können. Wir fordern daher eine Überprüfung und Anpassung der Planungen im Sinne eines attraktiven, nachhaltigen und sozialverträglichen Nahverkehrs. Eine Reduzierung oder gar Einstellung des Wochenendverkehrs würde nicht nur unsere Gäste erheblich beeinträchtigen, sondern auch der Entwicklung des sanften Tourismus in der Region langfristig schaden.	Die Linie 5020 wird an Wochenenden weiterhin die Rote Schleuse und Deutsch Evern bedienen.	bereits enthalten
202	441	Bürger:in	Zus. Anm.	Ich habe seit Jahrzehnten meinen Zweitwohnsitz im Landkreis LG, in dem ich aufgewachsen bin und bin noch immer durchschnittlich wöchentlich da. Seitdem ich dabei nciht mehr meine Kinder und viel Gepäck dabei habe, nutze ich zunehmend ÖPNV (ich kann in Metronom und hvv-Bussen wunderbar online arbeiten). Das D-Ticket hat das gefördert. Ich bin nicht die einzige unregelmäßige Pendlerin, die auf ÖPNV zu jeder Tages- und Nachtzeit angewiesen ist - aber viele Leute, die Angebote unregelmäßig nutzen, summieren sich auch zu regelmäßigen Nutzern.	Der Landkreis Lüneburg nimmt die Ausführungen zur Kenntnis.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
203	441	Bürger:in	Zus. Anm.	Und ich bitte darum, ein über die Stadt hinausgehendes Fahrradwege-Netz aufzubauen. Ich fahre auch aus Uelzen, Bad Bevensen oder LG mit meinem Klapprad in den Ostkreis LG und würde mich wohler fühlen, wenn ich nicht auf Wegen ohne Radweg von Lastwagen abgedrängt werde. Insbesondere Katemin-Dahlenburg ist dringlich. Das gehört für mich in das Nahverkehrskonzept rein, weil das Zubringer auch zu Bussen ist, die z.B. stündlich nach Dahlenburg, aber nur zweistündlich darüber hinaus fahren. Leider ist der Takt der durchgehenden metronom-Züge nach Hannover gerade nicht passend zum Takt der Busse von der Fähre Neu Darchau. Kurz mit dem Rad aus Tosterglope zum passenden Bus nach Dahlenburg - wäre schöner, wenns einen Radweg gäbe. Kurz zum Einkaufen nach Dahlenburg, wo die Wege mit Wocheneinkäufen lang sind zur Bushaltstelle - in Fahrradtaschen verstaut muss mans nicht schleppen und mit Radweg trauen es sich auch andere. Fazit: dieses Nahverkehrskonzept ist unvollständig auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet und vernachlässigt ein echtes Fährkonzept.	Der Fahrradverkehr spielt mit Blick auf die angestrebte Mobilitätswende sowie im Zusammenspiel mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. Dennoch werden im NVP weder der Radverkehr, noch der Fußverkehr, noch andere Formen der Mobilität ausführlich betrachtet. Der NVP ist kein umfassender Verkehrsentwicklungsplan, sondern soll - gesetzlich vorgegeben - nur den Rahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, insbesondere des Busverkehrs, definieren. Maßnahmen zum Radverkehr finden sich im Radverkehrskonzept des Landkreises bzw. der Radverkehrsstrategie der Hansestadt Lüneburg.	nicht möglich
204	441	Bürger:in	Kap. 1.5.1	Metropolregion - die scheint nur von LG Richtung HH zu gelten. Die restlichen - und viel größeren Bereiche des LK LG sollten auch praktikabel nutzbare Radwege - im besten Falle Radschnellwege nach niederländischem oder dänischem Vorbild - bekommen können. Das würde die große Hürde beseitigen, aufs Rad umzusteigen - zu viele fühlen sich aktuell unwohl als Verkehrsteilnehmer auf dem Fahrrad.	Der Fahrradverkehr spielt mit Blick auf die angestrebte Mobilitätswende sowie im Zusammenspiel mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. Dennoch werden im NVP weder der Radverkehr, noch der Fußverkehr, noch andere Formen der Mobilität ausführlich betrachtet. Der NVP ist kein umfassender Verkehrsentwicklungsplan, sondern soll - gesetzlich vorgegeben - nur den Rahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, insbesondere des Busverkehrs, definieren. Maßnahmen zum Radverkehr finden sich im Radverkehrskonzept des Landkreises bzw. der Radverkehrsstrategie der Hansestadt Lüneburg.	nicht möglich
205	441	Bürger:in	Kap. 2.4	Bestandsaufnahme Straßennetz, Schienennetz, Wasserwege - fehlt da nicht was? Das Straßennetz wird leider auch nur für das AUTO beschreiben. Wo bleiben die Radfahrer? Ist das ein Zugeständnis, dass es KEINE Infrastruktur für Radverkehr gibt? Ein Armutszeugnis? Radfahrer brauchen ihre eigene Infrastruktur. Bitte immer selbstverständlich mitdenken!!!!	Der Fahrradverkehr spielt mit Blick auf die angestrebte Mobilitätswende sowie im Zusammenspiel mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. Dennoch werden im NVP weder der Radverkehr, noch der Fußverkehr, noch andere Formen der Mobilität ausführlich betrachtet. Der NVP ist kein umfassender Verkehrsentwicklungsplan, sondern soll - gesetzlich vorgegeben - nur den Rahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, insbesondere des Busverkehrs, definieren. Maßnahmen zum Radverkehr finden sich im Radverkehrskonzept des Landkreises bzw. der Radverkehrsstrategie der Hansestadt Lüneburg.	nicht möglich
206	441	Bürger:in	Kap. 2.4	Warum stellen Sie nur den Ist-Zustand der Fähren dar und bemühen sich nicht um ein Konzept für Flachwasserfähren und einen zuverlässigen Fährbetrieb? Man kann einen Neubau einer Brücke nur vergleichen mit einem zukunftssicheren Fährkonzept und nicht mit einem alten Fährkonzept. Das es aktuell nicht so geht, das zeigt das Niedrigwasser. Aber Eingriff in die Natur, horrende Baukosten und deutlich negative Auswirkungen für Anrainer der dann deutlich stärker frequentierten Straßen sind nicht einfach so hinzunehmen, sondern abzuwägen. Die aktuelle Politik des LK LG hat nur den Brückenbau im Fokus. Ich bin meine gesamte ZEit in der weiterführenden Schule morgens um 6h31 aus Tosterglope gefahren und konnte nur nach der 5 und 6. Stunde bzw. abends nach 18 h zurückfahren (jedes Hobby in LG und jede siebte Stunden sorgten dafür, dass wir den ganzen Tag von zu Hause weg waren). Die Schüler heute werden da deutlich besser bedient, und wenn Sie dann doch mal 90 Minuten vor Schulbeginn losfahren müssen scheint das nicht hinnehmbar. Vorm Krieg hatte mein Vater Mitschüler aus Neuhaus am Johanneum LG, die ein Zimmer in LG hatten. Das Anspruchsdenken, dass heute jeder ohne Widerstände alles bekommt, ist nicht mehr zeitgemäß, wenn wir mit Resourcen haushalten müssen. Es wäre eher angebracht, über Kooperationen mit Schulen im mecklenburgsichen Nachbarkreis zu reden, wenn es nicht annehmbar erscheint, gelegentlich mal einen weiten Schulweg zu haben.	Der Landkreis Lüneburg nimmt die Ausführungen zur Kenntnis. Aktuell wird ein zukunftsorientiertes Fährkonzept durch das Land Niedersachsen Lüneburg erarbeitet. Der Landkreis Lüneburg plant den Neubau einer Brücke zwischen Neu Darchau und Darchau, hierfür wird aktuell das Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Für Schülerinnen und Schüler aus der Gemeinde Amt Neuhaus besteht laut Kreistagsbeschluss die Möglichkeit, die weiterführenden Schulen in Dömitz (Südteil der Gemeinde) und das Elbtalgymnasium Boizenburg (Nordteil der Gemeinde) zu besuchen.	nein
207	441	Bürger:in	Kap. 3.8	Bis 2024 ein super System: Anruf aus dem Zug bis 30 Min. vorher und IMMER hatte ich meinen reservierten Paltz im gewünschten Bus. Seit Beginn dieses Jahres, auch an Tagen mit starkem Frost - musste ich teils bis zu drei Stunden bis nach Mitternacht auf dem Bahnhof LG warten, um über Dahlenburg hinaus ans Ziel zu kommen. Das hat dazu geführt, dass ich inzwischen den ASM vermeide. Bitte also die Nutzerzahlen 2025 nicht als Rückgang wegen nachlassenden Bedarfs werten, sondern als Rückgang wegen unzumutbarer Buchungsmodalitäten. Die App funktioniert nicht zuverlässig. Meist gibt es dort kein buchbares Angebot, selbst wenn ich schon am Vortag versuche zu buchen. Bei meinen telefonischen Versuchen ein passendes ASM zu buchen, wurde gesagt, das jew. ASM sei ausgebucht. Ich hatte ja aber Zeit am Bahnhof -> da fuhr jew. überhaupt kein ASm Richtung Dahlenburg oder umzu. War es also Fahrermangel oder Fehlkalulation der Linien??? Bitte die Verfügbarkeit des ASM wieder sichern. UND: 12 Euro für eine Fahrt sind ein stolzer Preis. Es gibt den Preisnachlass als Dtl.-Ticket-Inhaber nur für den Stadtverkehr. Warum gilt das D-Ticket nicht? Bitte ein Beispiel nehmen am Sprinti in der Region Hannover (für Buchung und Bezahlung).	Das heutige ASM-Angebot, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, wird aktuell überarbeitet. Ein wichtiges Ziel dabei ist die Erhöhung der Verlässlichkeit und Verfügbarkeit des Systems. Inwieweit bei der Überarbeitung auch die Tarife angepasst werden, ist derzeit noch offen. Der Wunsch nach niedrigeren Fahrpreisen wird im Rahmen der Überplanung mit abgewogen.	teilweise
208	441	Bürger:in	Kap. 3.7	Bitte NICHT die Ampelschaltung für Busse optimieren, damit Radfahrer und Fußgänger länger warten müssen. Die Busschaltung in Hannover ist ein klares Negativbeispiel: Busse sind noch lange nicht zu sehen, man wundert sich nur, warum die Ampel ewig nicht umspringt. Dann taucht ein Bus auf. Im Zweifel wäre man mit unveränderter Ampelschaltung vor dem Bus noch über die Straße gekommen und hätte den Bus erreicht, der nun auf der anderen Straßenseite ohne einen losfährt ;-(Und es gibt Kreuzungen mit vielen Bussen, über die man als Radfahrer oder Fußgänger kaum rüberkommt.	Der Landkreis teilt die negative Einschätzung nicht und hält an einer Busbeschleunigung mit Hilfe von digitalen Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen (LSA) fest. Bei der Programmierung durch die zuständigen Stellen sind die Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern und Radfahrenden berücksichtigt werden.	nein
209	441	Bürger:in	Kap. 4.3.18	Die Anbindung der Stadt und des Landkreises an Hamburg und Hannover muss auch im Sommer 2026 und in 2029 sichergestellt sein. Bitte auch über den Knotenpunkt LG hinausdenken und z.B. Rufbusse auch schon aus Uelzen oder Winsen landkreisübergreifend fahren lassen. Wenn der Bus ohnehin langsamer ist als die Bahn, dann muss nicht die doppelte Fahrzeit für Dreiecksfahrten dazu kommen. Und wann wir Lars Klingbeil überzeugt, dass er nicht seinen Wahlkreis übervorteilen soll und endlich die y_trasse zur Entlastung der Bahnstrecke Hannover Hamburg bzw. Hannover Bremeb kommt? Es eilt. Ohne die geht es nicht.	Der Landkreis unterstützt die Forderung und wird sich gegenüber den zuständigen Stellen dafür einsetzen. Dies geschieht im Rahmen des Geschäfts der laufenden Verwaltung.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
210	441	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Die Bahn ist immer staufrei. Wenn die im ausreichenden Takt fährt, ist sie immer zu begrüßen. Sowohl Soltau GL als auch Bleckede LG -> und auch Dannenberg LG, denn ehrlich gesagt fährt die Bahn so selten und nicht abends, dass das aktuell nicht ausreichend verlässlich ist.	Der Landkreis teilt die Einschätzung und setzt sich daher für die Reaktiverung der in der Maßnahme 19 genannten Strecken ein.	bereits enthalten
211	441	Bürger:in	Kap. 4.3.02	Buchung muss zuverlässig funktionieren. Der Preis muss bezahlbar sein und optimalerweise in Standard-Zeitkarten oder D-Ticket enthalten sein.	Eine hohe Zuverlässigkeit muss nicht nur bei der Durchführung der Fahrten gegeben sein, sondern bereits beim Buchungsvorgang; dies wird vom Landkreis unterstützt. Sofern es sich bei den Nachtverkehren um bedarfsorientierte Angebote wie On Demand-Verkehre oder das ASM handelt, hält der Landkreis an einem Komfortzuschlag fest, da diese Verkehre über besondere Qualitäten verfügen (z. B. Haustürbedienung), die der Linienverkehr nicht bietet.	teilweise
212	448	Bürger:in	Kap. 4.3.04	Anschluss Deutsch Evern (nord/nordwestlicher Bereich, Fuchsberg, Tiergartenstr. und Am Tiergarten) von und nach Lüneburg	Deutsch Evern hat im Vergleich zu den anderen, an die Hansestadt Lüneburg angrenzenden Gemeinden deutlich weniger Einwohnerinnen und Einwohner und damit ein geringeres ÖPNV-Nachfragepotenzial. Vor diesem Hintergrund sieht der Landkreis kein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis für die Einrichtung von weiteren Fahrten im klassischen Linienverkehr. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN prüfen, inwieweit der Bereich an der Haltestelle Deutsch Evern, Tiergartenstraße, künftig durch den klassischen Linienverkehr erschlossen werden kann. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.**	teilweise
213	448	Bürger:in	Kap. 2.10	auch kleinere Busse, ggf. autonom fahrend	Der Landkreis Lüneburg und die MOIN prüfen, inwieweit kleinere Fahrzeuge – auch autonome – auf bestehenden oder neuen Verbindungen eingesetzt werden können, um das ÖPNV-Angebot im Landkreis zu optimieren.	nicht erforderlich
214	448	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Lüneburg - Deutsch Evern Haltestelle Metronom	Im Zuge der Einführung des Deutschlandtaktes bzw. durch Infrastrukturmaßnahmen könnten freie Kapazitäten genutzt werden, um den Haltepunkt Deutsch Evern zu reaktivieren. Der Landkreis Lüneburg unterstützt diese Maßnahmen und wird den Haltepunkt bei Planungsgesprächen berücksichtigen.	teilweise
215	453	Bürger:in	Kap. 4.3.03	Eine verlässliche Beförderung ist für uns sehr wichtig, leider fällt der Bus in Vögelsen an der Grundschule Richtung Mechtersen häufiger aus.	Der Landkreis hat u. a. zur Verbesserung der Betriebsstabilität sein eigenes Verkehrsunternehmen "MOIN" gegründet. Dieses wird den gesamten Busverkehr ab 01.01.2026 übernehmen und soll eine deutlich bessere Qualität liefern als das heutige Verkehrsunternehmen. Der Landkreis ist daher zuversichtlich, dass es zukünftig zu deutlich weniger Fahrtausfällen kommen wird.	nicht erforderlich
216	457	Verband	Kap. 2.2.1	Die Abbildung auf Seite 34 verdeutlicht, dass der Anteil älterer Menschen im Landkreis deutlich zunimmt. Laut dieser Grafik waren 2023 21 Prozent der Menschen im Landkreis über 65 Jahren. Viele Ältere wollen oder können nicht mehr Autofahren. Diese große und zunehmende Zahl Älterer muss verstärkt in den Blick genommen werden. Die Angebote müssen konsequent auf sie zugeschnitten werden. Denn: "Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge." Barrierefreiheit ist ein Grundrecht. Anzustreben ist eine vollständige und beschleunigte Umsetzung der Barrierefreiheit im gesamten Verkehrsnetz (Busse, Bahnen, Haltestellen, Bahnhöfe) - in Hinblick auf Menschen mit Behinderungen und der hohe Anteil Älterer im Landkreis. Die Zahl von Plätzen für mobilitätsbeeinträchtigte Personen in Bussen und Zügen muss erhöht werden. Auch müssen entsprechende Schulungen des Personals durchgeführt werden.	Der Landkreis unterstützt die Forderung nach Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV. Im Bereich der Fahrzeuge hat er über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag mit der MOIN entsprechende Vorgaben gemacht. Der barrierefreie Umbau von Haltestellen liegt jedoch in der Regel nicht in seinem Zuständigkeitsbereich. Hier sind die jeweiligen Straßenbaulastträger (iin der Regel die Kommunen) gefordert. Auf die Ausweisung von Plätzen für mobilitätseingeschränkte Personen in den Zügen des Nahverkehrs hat der Landkreis leider keinen Einfluss.	teilweise
217	457	Verband	Kap. 2.2.2	Laut Modal Split (Grafik S. 36) beträgt der Anteil des Busverkehrs im Landkreis Lüneburg 7 Prozent. Das ist im Vergleich zu anderen Landkreisen deutlich im niedrigen Bereich. Hier besteht Nachholbedarf. Die Bemühungen um Zunahme der Fahrgäste sollten verstärkt werden.	Der Landkreis unterstützt dieses Ziel mit diversen Maßnahmen, die im neuen NVP verankert sind.	bereits enthalten
218	457	Verband	Kap. 2.1	15.541 Personen im Landkreis Lüneburg erhielten Mindestsicherungsleistungen (Jahresende 2022), das entspricht einem Anteil von 8,3 Prozent. Dieser Anteil war im Vergleich zum Vorjahr um fast 10 Prozent gestiegen. Diese Menschen können sich in aller Regel kein Kfz leisten. Sie haben aber ebenfalls ein Recht auf Teilhabe und Mobilität. Wie es auf Seite 95 ausdrücklich beschrieben ist: "Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge." Deshalb sollten im Landkreis Lüneburg dringendst Angebote wie ein Sozialticket geschaffen werden. Denn aktuell kostet eine Monatskarte - auch wenn man nur zwischen Reppenstedt und Lüneburg pendeln möchte - 58 Euro. Das ist eine hohe Summe für Menschen mit geringem Einkommen.	Derzeit werden die hvv-Tarife für die Einzelkarten überarbeitet. Dabei wird auch die Einführung einer "Stadtkarte" geprüft, die für verschiedene Städte im hvv-Verbundgebiet (u. a. Lüneburg) als günstiges Angebot für Gelegenheitsnutzer eingeführt werden könnte. Der Landkreis unterstützt die Prüfung und die Einführung des Tickets, sofern die damit verbundenen Fahrgeldverluste in einem angemessenen Rahmen stehen. Eine weitere Absenkung der Tarife und / oder die Einführung eines Sozialtickets unterstützt der Landkreis nur dann, wenn die damit verbundenen Mindereinnahmen vom Land Niedersachsen ausgeglichen werden.	teilweise
219	457	Verband	Kap. 1.1	Wir begrüßen ausdrücklich die im Dokument sichtbar werdenden Bemühungen zur Stärkung des Öffentlichen Verkehrs im Landkreis Lüneburg. Wünschenswert wäre eine engagierte Umsetzung.	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung. Die im NVP enthaltenen Maßnahmen sollen während seiner Laufzeit (bis 2030) umgesetzt werden.	bereits enthalten
220	457	Verband	Kap. 2.10	Es ist darauf zu achten, dass die eingesetzten Fahrzeuge die Standards auch erfüllen. Wichtig: In jedem Bus sollten mindestens zwei Plätze für Rollstuhl und Kinderwagen zur Verfügung stehen. Es ist nicht akzeptabel, wenn eine Person im Rollstuhl oder Kinderwagen nicht mitfahren kann, weil der Platz bereits belegt ist. Auch möchten vielleicht zwei Personen im Rollstuhl einmal zusammen wegfahren.	In der Tabelle 2-14 (Fahrzeugstandards) ist verpflichtend vorgegeben, dass jeder Standard- und Gelenkbus Platz für zwei Rollstühle bieten muss. Alle Fahrzeuge, die ab dem 01.01.2026 im Landkreis Lüneburg eingesetzt werden, müssen diese Vorgabe erfüllen.	bereits enthalten
221	457	Verband	Kap. 2.11	Ziel muss sein, alle Haltestellen barrierefrei zu gestalten. Ggf. brauchen die Gemeinden mehr Hilfeleistung bei Planung und Durchführung.	Der Landkreis unterstützt die Forderung nach Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV. Im Bereich der Fahrzeuge hat er über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag mit der MOIN entsprechende Vorgaben gemacht. Der barrierefreie Umbau von Haltestellen liegt jedoch in der Regel nicht in seinem Zuständigkeitsbereich. Hier sind die jeweiligen Straßenbaulastträger (häufig die Kommunen) gefordert. Zur planerischen Unterstützung bei Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit verweist der Landkreis auf das VNO-Haltestellenkonzept, das entsprechende Empfehlungen enthält. Der Leitfaden in der jeweils aktuellen Fassung ist zu finden unter: https://vno-stade.de/downloads/ In Kürze wird das Haltestellenkonzept aktualisiert. Darüber hinaus können sich Kommunen im Rahmen der vom Landkreis geplanten Mobilitätszirkel austauschen bzw. Informationen erhalten (s. Maßnahme 5.6).	bereits enthalten

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
222	457	Verband	Kap. 3.6	Die zentrale Haltestelle Am Sande muss direkt erreichbar bleiben für alle Fahrgäste. Die eminente Bedeutung solcher zentralen Ziele für den Erfolg des öffentlichen Nahverkehrs ist bekannt. Auch in Hinblick auf die Förderung von Handel und Wirtschaft ist auf die direkte Erreichbarkeit der Innenstadt größten Wert zu legen. Grundsätzlich sollte der Platz Am Sande ohne Umstieg erreichbar sein.	Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH sehen die Haltestelle Am Sande als zentralen Verkehrsknotenpunkt der Hansestadt Lüneburg. Auch nach der Umstellung des Bussystems im Jahr 2026 bleibt die Haltestelle Am Sande durch zahlreiche Stadtbuslinien direkt und ohne Umstieg erreichbar. Aus betrieblichen Gründen können nicht alle Linien über die Haltestelle Am Sande geführt werden, da der Umweg zusätzliche Fahrzeuge und Personal erfordern und somit zu höheren Betriebskosten führen würde.	nein
223	457	Verband	Kap. 4.1	Ziele 12: attraktive Tarife Hier ist insbesondere der soziale Aspekt zu beachten. Für Menschen, die Bürgergeld oder ähnliche Sicherungsleistungen erhalten, sollte ein Sozialtarif eingeführt werden. Denn 58 Euro für eine Monatskarte sind ein zu hoher Preis, wenn man zum Beispiel zwischen Kaltenmoor und Innenstadt pendeln möchte. Die Einzelfahrt kostet hin und zurück 5,60 Euro. Da wird Busfahren zum Luxus, den sich Menschen mit kleinerem Geldbeutel nicht so oft leisten können.	Derzeit werden die hvv-Tarife für die Einzelkarten überarbeitet. Dabei wird auch die Einführung einer "Stadtkarte" geprüft, die für verschiedene Städte im hvv-Verbundgebiet (u. a. Lüneburg) als günstiges Angebot für Gelegenheitsnutzer eingeführt werden könnte. Der Landkreis unterstützt die Prüfung und die Einführung des Tickets, sofern die damit verbundenen Fahrgeldverluste in einem angemessenen Rahmen stehen. Eine weitere Absenkung der Tarife und / oder die Einführung eines Sozialtickets unterstützt der Landkreis nur dann, wenn die damit verbundenen Mindereinnahmen vom Land Niedersachsen ausgeglichen werden.	teilweise
224	457	Verband	Kap. 4.3.21	Die Maßnahme ist erfreulich und unterstützenswert. Insbesondere sollten die Personen am Lenker ein Gefühl dafür bekommen, wie es sich anfühlt, bei ihnen im Bus unterwegs zu sein. Auch Schulungen für den Umgang mit behinderten Menschen wären wünschenswert. Hilfreich wäre aber vor allem auch, dass die Durchsagen und Anzeigen zu Linien und Haltestellen funktionieren. Da gibt es aktuell ein Defizit.	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung der Maßnahme 21. Eine konsequente Durchsage und Anzeige der Haltestellen wird von der MOIN ab 01.01.2026 gewährleistet.	bereits enthalten
225	457	Verband	Kap. 4.3.22	Sehr unterstützenswert!	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung der Maßnahme.	ja
226	459	Sonstige	Kap. 4.3.09	Da der neue NVP bis 2030 gültig sein soll, ist es m.E. nach unbedingt erforderlich, das dem Entwurf angehängte Konzept für Bushaltestellen von 2022 der VNO zu überarbeiten. Die ergänzenden Änderungen und neu erarbeiteten Erkenntnisse zur DIN 32984 aus 04-2023 und DIN 18040-3 müssen umgesetzt werden. Hierzu sollte auch der Blindenverband Lüneburg und der Behindertenbeirat gehört werden. Der deutsche Verband dazu ist der DBSV (dbsv.org). Er zeigt auf einer 8-seitigen Broschüre wie in Zukunft das taktile System mit den Bodenindikatoren aussehen muss. In den letzten Jahren haben Kurzzeituntersuchungen und Langzeitstudien ergeben, dass die Vorgaben bei den taktilen Systemen bzw. Bodenindikatoren zum Leiten von Sehbehinderten nachgebessert bzw. neu definiert werden müssen. In vielen anderen Bundesländern und Landkreisen hat man diesen schon Rechnung getragen. Für das neue Konzept ist es wichtig, die Noppenplatte mit einzusetzen. Die Broschüre des DBSV zeigt eindeutig die Vorteile, insbesondere für die Führung der Tastung. Sie gilt für die sehbehinderten Menschen als Achtungsfläche und wird für den Durchlauf-, die Abzweigung und Aufmerksamkeitsfeld am Ende eingesetzt. In unserem Landkreis arbeitet man leider noch nicht mit der so wichtigen Noppenplatte. Man richtig sich einfach nach der alten DIN und setzt nur Rippenplatten quer und längst ein!!! Vereinzelnd hat man zuletzt, das konnte ich prüfen, an der Bleckeder Fähre, in Lüneburg am Reichenbachplatz und an der B4 zwischen Lbg und Bardowick die Noppenplatte mit eingesetzt. Nachstehend weise ich auf wichtige Publikationen für korrekte Anordnung taktiler Systeme an Bushaltestellen hin, z. B. bei nullbarriere.de/DIN 32984, bfb-barrierefrei-bauen.de und weiteren Seiten. Wir haben im Landkreis aber auch schon positive Anzeichen zur richtigen Umsetzung eines funktionierenden taktitilen Systems. Die Bundesbahn ist dabei, überall an ihren Standorten die Noppenplatten nachzurüsten. Das neue Mobilitätszentrum am Bahnhof hat ein diesbezüglich korrektes Leitsystem für sehbehinderte Menschen, die durch die richtige Anordnung "sauber" geführt werden. Vorbildlich hat man es schon in LKH Arena umgesetzt!!!! Die Rippenplatte wird als Aufindstreifen eingesetzt, quer zur Gehrichtung, damit man mit der Taststockkugel dagegenläuft und nicht wie bisher talbündig durchrutscht. Die Rippe dient dann als Leitsystem zur Noppe und auch von der Noppe weg. Sie greift immer im rechten Winkel auf die Noppenplatte. Kommt man an die Noppenplatte, heißt es: Achtung, hier gehts nach links, nach rechts, es gibt einen Durchgang oder Ähnliches.	Der Landkreis wird im Rahmen des laufenden Geschäfts der Verwaltung und in Abstimmung mit der VNO prüfen, an welchen Stellen des aktuellen Haltestellenkonzeptes Aktualisierungsbedarf besteht und das Konzept an die neuesten DIN-Normen anpassen. Es erfolgt im NVP die Verlinkung zum jeweils aktuellen Haltestellenkonzepte.	teilweise
227	462	Bürger:in	Kap. 1.4	Ich weiß nicht, ob dies der richtige Platz ist, aber mir geht es im Besonderen um die Häufigkeit oder um den Rhythmus, in dem Haltestellen angefahren werden, nicht nur bei Bussen, sondern auch bei der DB. Hier geht es insbesondere um die ländliche Anbindung auf der Strecke LG nach Dannenberg. Hier will man kleinere Haltepunkte wie z. B. Neetzendorf zugunsten eines 60-Minuten Rhythmus fallen lassen. Das ist aus meiner Sicht der falsche Weg, eher müsste man dem Fahrplan auf dem Lande noch mehr kleinteiliger gestalten, um mehr Fahrgäste zu generieren. Dies wird sich langfristig auszahlen, den ÖPNV noch attraktiver gestalten. Deshalb ist das hier ein Appell, mehr Zusteigemöglichkriten zu schaffen, den Kunden mehr flexible "Rufbusmodelle" anzubieten, die heute zum Teil stundenlang warten, um mal einen Fahrgast zu befördern.	Die Entscheidung zur Schließung der Stationen Leitstade, Neetzendorf und Wendisch Evern ist vor dem Hintergrund des geplanten Betriebskonzeptes auf der Strecke zu sehen. Zum einen soll die Geschwindigkeit von heute 60 km/h auf zukünftig 80 km/h angehoben werden, zum anderen soll ein 2h-Takt angeboten werden. Um einen wirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen, soll die Leistung mit einem Zug gefahren werden, d. h. die Fahrtzeit je Richtung muss unter 60 min liegen. Um darüber hinaus auch die Anschlüsse an den metronom in Lüneburg herstellen zu können, reduziert sich die maximale Fahrtzeit nochmals auf 48 min. Eine weitere Erhöhung der Geschwindigkeit war keine Option, da hierdurch deutliche Mehrkosten für die Aufrüstung von Signaltechnik sowie für die Prüfung und Ertüchtigung des Oberbaus verbunden gewesen wären. Der Landkreis setzt sich daher weiterhin für eine optimierte Ausgestaltung von flexiblen Bedarfsverkehren auf der Straße ein.	teilweise
228	463	Bürger:in	Zus. Anm.	1. Innovative Mobilitätslösungen: Eine selbstfahrende Elektrobuslinie, die im Rundverkehr die wichtigsten Plätze innerhalb Bleckedes verbindet (z.B. Bahnhof, Rathaus, Supermärkte, Friedhof, Hafen, Parkplatz Schützenplatz), ist eine zukunftsweisende Idee. Diese sollte regelmäßig auf ihre Wirksamkeit geprüft und bei Bedarf ausgeweitet werden.	Autonom fahrende Elektrobusse eröffnen auch nach Einschätzung des Landkreises neue Perspektiven für die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV. Der Landkreis verfolgt daher sehr genau die Entwicklung in diesem Bereich. Zum jetzigen Zeitpunkt hält er jedoch die Einführung einer solchen Linie in Bleckede für nicht umsetzbar.	nein
229	463	Bürger:in	Zus. Anm.	2. Regionalbusverkehr: Verbindung nach Hitzacker: Die Buslinie über Walmsburg nach neu Darchau sollte nach Hitzacker verlängert werden, um eine bessere Anbindung zu erreichen.	Zwischen Bleckede und Neu Darchau verkehren die Linie 5110 (bisher 5101) sowie die Rufbuslinien 5153 und 5154 (bisher ebenfalls Linie 5101). Dort besteht mit der Linie 8000 des Landkreises Lüchow-Dannenberg Anschluss nach Hitzacker und teilweise weiter nach Danneberg und Lüchow. Im Zuge des Projektes Verbesserung der touristischen Mobilität in der Biosphärenregion Elbe-Schaalsee (BioReNat) wurde empfohlen, diese Verbindung für touristische Bedarfe zu stärken und eine durchgehende Verbindung ohne Umstieg in Neu Darchau zu schaffen. Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den Nahverkehrsplan aufgenommen.	ja

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
230	463	Bürger:in	Zus. Anm.	3. Fahrplanoptimierung: Der Takt für Fahrten nach Dahlenburg sollte verbessert werden, um zuverlässigere und häufigere Verbindungen zu schaffen.	Mit dem Nahverkehrsplan 2018-2023 wurde zwischen Dahlenburg und Bleckede die Linie 5335 eingerichtet, die montags bis samstags im Zweistundentakt verkehrt und zusätzlich über ein schulbezogenes Fahrtenpaar verfügt. Eine Evaluation dieser Linie im Jahr 2023 hat ergeben, dass diese von Fahrgästen kaum genutzt wird. Daher wurde die Linie 5335, mit Ausnahme des schulbezogenen Fahrtenpaares, von Permanent- auf Rufbusfahrten umgestellt. Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan wird die Linie 5335 die Liniennummer 5354 erhalten und auch sonn- und feiertags als Bedarfsverkehr verkehren. Für eine weitere Stärkung sieht der Landkreis Lüneburg aufgrund der 2023 vorgenommenen Evaluation keinen Bedarf.	nein
231	463	Bürger:in	Zus. Anm.	4. Anbindung nach Norden: Die Anbindung des Fähranlegers in Neu Bleckede an die Bahnlinie in Boizenburg oder Brahlstorf sollte priorisiert werden, um eine nahtlose Mobilität zu gewährleisten und den Anwohnern in Neu Bleckede und Amt Neuhaus attraktive Möglichkeiten zu bieten.	Mit der Rufbuslinie 5504 besteht bereits eine Anbindung zwischen Neu Bleckede und dem Bahnhof in Boizenburg. Eine Anbindung von Neu Bleckede zum Bahnhof in Brahlstorf besteht mit Umstieg in Neuhaus, ZOB mit den Linien 512 oder 5504 zwischen Neu Bleckede und Neuhaus und der Rufbuslinie 5505 zwischen Neuhaus und Brahlstorf. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als zuständige Straßenbaulastträgerin baut im dritten Quartal 2025 eine Haltestelle in Neu Bleckede am Fähranleger. Nach Fertigstellung der Haltestelle wird diese von den Linie 512 und 5504 angefahren werden, um den Fähranleger besser anzubinden und eine nahtlose Mobilität zu gewährleisten.	bereits enthalten
232	463	Bürger:in	Zus. Anm.	5. Fährnutzung: Die Aufnahme der Fähren in den HVV-Tarif oder das Deutschlandticket oder idealerweise kostenfrei, würde die Nutzung deutlich vereinfachen und attraktiver machen.	Der Landkreis Lüneburg ist zuständig für die Elbfähre in Bleckede. Die MOIN Mobilitätsinfrastruktur und -betriebs GmbH Landkreis Lüneburg beschafft derzeit ein neues Fährschiff für die Fährverbindung in Bleckede. Mit Fertigstellung der Elbfähre wird die MOIN mit dem Betrieb der Fähre betraut. Eine Anpassung der Tarife und Tarifanerkennung erfolgt in Absprache mit der MOIN. Derzeit ist die Anerkennung des Deutschlandtickets nicht vorgesehen. Für die Fähren in Darchau - Neu Darchau und Hitzacker - Bitter besteht keine Zuständigkeit des Landkreises Lüneburg.	nicht erforderlich
233	463	Bürger:in	Zus. Anm.	6. Aktuelle Busposition: Zur zeit springt die Anzeige der HVV App mit der Busposition sehr häufig bei Busverspätungen hin und her. An meiner Einstiegshaltestelle Wacholderweg zeigt die Linienanzeige der HVV Fahrplanauskunft sehr häufig an, dass der Bus bereits 2 Haltestellen weiter ist. Kurze Zeit später ist die Anzeige zurückgesprungen und 1 Minute später erfolgt tatsächlich die Abfahrt. Zusätzlich werden Busverspätungen bei der Fahrplanauskunft nicht berücksichtigt, obwohl die verspätete Abfahrt erreichbar wäre.	Abweichende bzw. ungenaue Echtzeitauskünfte in den Apps, in elektronischen Fahrplanauskunftssystemen sowie bei DFI-Anzeigen an Haltestellen sind dem Landkreis bekannt. Der Landkreis wird sich in den zuständigen Gremien des hvv dafür einsetzen, dass auf Verbundebene Verbesserungen hierfür entwickelt werden.	nicht erforderlich
234	463	Bürger:in	Kap. 3.2	Das derzeitige Angebot des RufMobils mit einer Abfahrt alle 120 Minuten ist aus Nutzersicht unzureichend. Es wäre wünschenswert, die Abfahrtsfrequenz auf mindestens 60 Minuten zu erhöhen, idealerweise nach Ankunft des Busses oder Zuges, automatisch und ohne Voranmeldung. So könnten Wartezeiten deutlich reduziert werden. Die Verbindungen aus den Ortsteilen sollten mindestens alle 60 Minuten erfolgen, basierend auf telefonischer oder App-basierter Anmeldung, ohne langen Vorlauf. Die nächste mögliche Abfahrt an der gewünschten Haltestelle sollte stets angezeigt oder mitgeteilt werden, um die Planung zu erleichtern.	Eine Taktverdichtung auf ein stündliches Angebot sowie kürzere Vorbestellzeiten von Bedarfsfahrten sind aus Kundensicht wünschenswert, können aber aus Kostengründen kurzfristig leider nicht umgesetzt werden.	nein
235	463	Bürger:in	Kap. 3.7	Die Reaktion der Ampelschaltung auf Busankünfte auf der bestehenden Busspur in der Dahlenburger Landstraße in Lüneburg muss eingerichtet werden, um Verzögerungen zu vermeiden. Zur Zeit gehen auf Grund der fehlenden Vorrangschaltung 2 bis 3 Minuten Fahrzeit verloren da die Busse mindestens an zwei Ampeln halten müssen. Durch die sehr kurzen Grünphasen für die Busse können häufig nicht alle Busse die Ampel passieren und müssen dann sehr lange auf die nächste Busgrünphase, die sehr kurz ist, warten. Die Einrichtung einer Ampelvorrangschaltung an der Kreuzung Bleckeder Landstraße/Zufahrt Bahnhof ist eine sinnvolle Maßnahme nach erfolgtem Einmündungsumbau und der Straßensanierung um die Pünktlichkeit und Effizienz des Busverkehrs zu verbessern.	Alle Busse (Kleinbusse ausgenommen) der MOIN GmbH und der von ihren beauftragten Subunternehmern werden mit Endgeräten für die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Lichtsignalanlage zur Busbeschleunigung ausgestattet. Der Landkreis spricht sich grundsätzlich für die Busbeschleunigung aus, für die Umrüstung der Lichtsignalanlagen sind jedoch die Kommunen zuständig. Für die Beschleunigung der Busverkehre in der Hansestadt Lüneburg **wird eine zusätzliche Maßnahme in den NVP aufgenommen.**	teilweise
236	463	Bürger:in	Kap. 3.8	Der hohe Preis des ASM-Nachtverkehrs erschwert eine breite Nutzung. Hier wäre eine Kostenreduktion oder eine stärkere Subventionierung wünschenswert.	Das heutige ASM-Angebot, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, wird aktuell überarbeitet. Inwieweit dabei auch die Tarife angepasst werden, ist derzeit noch offen. Der Wunsch nach niedrigeren Fahrpreisen wird im Rahmen der Überplanung mit abgewogen.	nicht erforderlich
237	463	Bürger:in	Kap. 3.8	Der Mangel an Abend-/Nachtverbindungen aus dem Landkreis nach Lüneburg ab 19:40 ist ein großes Problem, das die Mobilität insbesondere für Berufstätige, Studierende und Jugendliche einschränkt. Eine Ausweitung des Abend-/Nachtverkehrs ist dringend notwendig. Für Touristen ist es nicht verständlich, dass sie Bleckede mit dem letzten Bus um 19:40 verlassen müssen, wenn sie zurück nach Lüneburg wollen. ÖPNV Tagesbesucher werden dadurch abgeschreckt.	Ab dem 01.01.2026 wird das Fahrplanangebot am Abend um eine Stunde erweitert. Die letzte Fahrt von Bleckede nach Lüneburg findet dann um 20:48 statt, in Gegenrichtung fährt der Bus um 21.40 am ZOB Lüneburg ab. Für Fahrten zu späteren Zeitlagen sind bedarfsorientierte Angebote vorhanden, die weiter optimiert werden (vgl. Maßnahme 2). Für Permanentfahrten nach 21.00 / 22:00 Uhr sieht der Landkreis Lüneburg keinen Bedarf.	teilweise
238	463	Bürger:in	Kap. 3.10	Taktung und Fahrplanerweiterung Linie 5100: In den Hauptverkehrszeiten ist ein 30-Minuten-Takt zwischen Bleckede und Lüneburg notwendig. Die Verbindungen sollten durch Bus (5100) sowie die in Betrieb zu nehmende Bahnstrecke ergänzt werden. Es ist wichtig, den Fahrplan auch in den späten Abendstunden zu erweitern, z.B. mit Abfahrten ab Lüneburg um 20:40, 22:40, 0:40 Uhr sowie ab Bleckede um 21:40 und 23:40 Uhr. Diese Fahrplanerweiterung würde insbesondere jüngeren Menschen ermöglichen, kulturelle Veranstaltungen, Kino, Theater oder Treffen mit Freunden zu besuchen.	Da mit der Einführung kürzerer Taktzeiten - insbesondere in den Hauptverkehrszeiten - erhebliche Mehrkosten verbunden wären, strebt der Landkreis einen 30min-Takt in der Hauptverkehrszeit auf der Linie 5100 aktuell nicht an. Ab dem 01.01.2026 wird das Fahrplanangebot am Abend jedoch um eine Stunde erweitert. Die letzte Fahrt von Bleckede nach Lüneburg findet dann um 20:48 statt, in Gegenrichtung fährt der Bus um 21.40 am ZOB Lüneburg ab. Weitere Fahrten am späteren Abend sind zunächst nicht geplant.	nein
239	463	Bürger:in	Kap. 4.3.08	Die Fahrplanauskunft sollte automatisch die Buchung des RufMobils ermöglichen, um den Service noch nutzerfreundlicher zu gestalten. Zudem sollte die App die voraussichtliche Ankunfts- und Abfahrtszeit des RufMobils anzeigen, um die Planung für die Fahrgäste zu erleichtern.	Die Buchung des Rufmobils ist bereits heute über einen Deep Link aus der hvv App möglich. Weitere Features wie die Darstellung der aktuellen Fahrzeugposition auf einer Karte oder die Angabe der voraussichtlichen Ankunftszeit sind über die aktuelle hvv App nicht möglich. Der hvv plant allerdings eine Weiterentwicklung der Auskunfts-App, in der die genannten Funktionen perspektivisch integriert werden sollen.	nicht erforderlich
240	465	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.01	Die Rufbusse haben sich auch für unsere Gemeinde als sinnvolle Ergänzung des ÖPNV erwiesen. Vorteilhaft ist besonders die direkte Verbindung nach Bardowick im 2-Stunden-Takt. Auf dem Weg nach Lüneburg wird gerade von unseren älteren Mitbürgern der Umstieg in den Stadtbus in Oedeme als hinderlich empfunden. Wir wünschen uns daher eine Verbindung des Rufbusses bis in die Lüneburger Innenstadt z.B. Am Sande.	Die Verlängerung der Rufbuslinie 5251 über Oedeme Dorf hinaus bis in die Lüneburger Innenstadt und/oder zum ZOB (zur Vermeidung von Umstiegen) ist weder betrieblich noch finanziell umsetzbar.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
241	465	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Die nur 4 m breite Straße zwischen Südergellersen und Heiligenthal ist nicht für Begegnungsverkehr von Bussen und Pkws geeignet. Wir bitten daher diese Strecke im neuen Nahverkehrsplan möglichst wenig zu belasten und die Verbindung nach Südergellersen über Kirchgellersen herzustellen.	Straßenverkehrsrechtliche Beschränkungen von Straßen werden entsprechend bei der Linienführung berücksichtigt. Da die heute befahrenen Straßen von Bussen befahren werden dürfen, lehnt der Landkreis eine andere Linienführung ab. Der angesprochene Gemeindeverbindungsweg zwischen Heiligenthal und Südergellersen wird v.a. in der Schülerbeförderung genutzt. Um hier die Fahrzeiten für die Schülerinnen und Schüler möglichst kurz zu halten, lehnt der Landkreis Lüneburg als Träger der Schülerbeförderung eine Veränderung der Linienführung ab.	nein
242	465	kreisangehörige Kommune	Kap. 2.12.1	Verknüpfungspunkt Kirchgellersen, Im Dorfe: Zwischen den Buslinien Salzhausen - Reppenstedt - Lüneburg und der Linie Südergellersen - Kirchgellersen entstehen längere Wartezeiten. Wir wünschen uns eine bessere Taktung.	Eine Verbindung von Südergellersen in Richtung Reppenstedt / Lüneburg kann grundsätzlich entweder über die Linien 5201 / 5200 erfolgen oder über die Linien 5251 / 5200. Da weder die regionale Hauptlinie 5200 noch die schulbezogene Linie 5201 größere Möglichkeiten zu Fahrplananpassungen bieten, werden der Landkreis und die MOIN prüfen, inwieweit die Fahrpläne auf der Rufbuslinie 5251 angepasst werden können, damit in Kirchgellersen kurze Umsteigezeiten realisiert werden können. Die gewünschte Verknüpfung wird als Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.	ja
243	469	Bürger:in	Kap. 3.2	Der Ort Nieperfitz in der Gemeinde Nahrendorf muss vom Rufbus/RufMobil angefahren werden. In dem Ort befindet sich die freie Waldorfschule "Lernort Nieperfitz", die gerade aufwächst und perspektivisch bis von der 1. bis zur 12. Klasse gehen soll. . Die Einwohner von Nieperfitz müssen 1,0-1,5 km ins benachbarte Pommoissel laufen, um den Rufbus zu erreichen, was insbesondere für ältere Bürger ein Hindernis ist.	Flexible Bedienformen werden vom Landkreis Lüneburg in der Regel nicht in der Schülerbeförderung eingesetzt. In Abstimmung mit der Freien Waldorfschule Lernort Nieperfitz hat der Landkreis Lüneburg bereits Verbindungen in der Schülerbeförderung eingerichtet und ist im kontinuierlichen Austausch mit der Schule zu den schulbezogenen Bedarfen. Bei Umsetzung der Maßnahme 3.1 werden die schulbezogenen Bedarfe der Freien Waldorfschule Lernort Nieperfitz berücksichtigt werden. Im Hinblick auf flexible Bedienformen wird das Bediengebiet erweitert werden und Nieperfitz ab 2026 vom Rufbus bedient werden.	teilweise
244	469	Bürger:in	Kap. 3.4	Im Ort Dahlenburg befinden sich zwei Schulen: Die Oberschule Dahlenburg und die Grundschule Fürstenwall. Beim Unterrichtsende um 13 Uhr warten die Grundschüler bis zu 30 Minuten auf den Bus, während die Oberschüler beim Unterrichtsende um 13:18 Uhr innerhalb von 10 Minuten abgeholt werden. Beide Schulen werden von denselben Linien angefahren. Der Vorschlag wäre, die Grundschüler zuerst einzusammeln und dann die Oberschüler. Zeitlich würde das passen, da die Oberschule ihren Unterricht 18 Minuten später beendet. Grundschüler können schwer lange an der Haltestelle stehen und warten. Auch für die Aufsichtspersonen ist die lange Busaufsichtszeit Arbeitszeit, die lieber an anderer Stelle in Unterricht und die Kinder investiert werden sollte. Die Oberschule Dahlenburg hat zu ihren Hauptschlusszeiten um 13:18 Uhr und 15:18 Uhr niemals eine längere Wartezeit als 10 Minuten. Dies wünschen wir uns auch für unsere Schule.	Für die Fürstenwall-Grundschule in Dahlenburg bestehen zu allen Zeiten, zu denen der Unterricht beginnt und endet, Verbindungen, deren Wartezeiten den in der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg gesetzten Rahmen von 30 Minuten nicht überschreiten. Die Haltestellen an der Grundschule und an der Oberschule in umgekehrter Reihenfolge zu bedienen würde aufgrund der Einbahnstraßenregelungen im Bereich der Grundschule zu Problemen bei den Linienwegen führen. Mit Umsetzung der Maßnahme 3.1 wird eine Überplanung der Schülerverkehre in diesem Bereich erfolgen. Diese wird in enger Abstimmung mit den betroffenen Schulen und unter Berücksichtigung der dort vorhandenen Notwendigkeiten erfolgen.	teilweise
245	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Die langfristige Etablierung des Angebots „Heideshuttle“ (Ring 5) sollte Bestandteil des NVP werden, da das Angebot auch im NVP der Landkreise Harburg und des Heidekreises abgebildet ist und hier eine Vorbild- und Orientierungsfunktion angenommen wird. Des Weiteren ist das Angebot des Heideshuttles als Linienverkehr Teil des ÖPNV und wird nach den zurückliegenden Erhebungen auch tatsächlich als solches genutzt. Es ist somit anzunehmen, dass die Aufnahme im NVP die Genehmigung der Linien bei der LNVG erleichtert. Ebenso kann somit im NVP eine Evaluation und Zielsetzung durchgeführt werden und die Kosten des Heideshuttles im Kapitel 5 „Finanzierung des ÖPNV“ gesondert aufgeführt werden. Mit der Aufnahme des Heideshuttles als Angebot des ÖPNV in den NVP wäre aus Sicht der Hansestadt auch die immer wiederkehrende Finanzierungsfrage geklärt.	Der Anregung wird zugestimmt. Die Fortführung, Erweiterung und Sicherung der Freizeitverkehre wird als **zusätzliche Maßnahme** mit der vorgeschlagenen Forumulierung in den NVP aufgenommen: "Fortführung, Erweiterung und langfristige Sicherung der Freizeitverkehre Im Jahr 2006 nahm im Bereich des Naturparks Lüneburger Heide erstmalig der Heide-Shuttle seinen Betrieb auf. Dieser Bus, der täglich von Juli bis Oktober verkehrt und speziell auf die Freizeit-Belange abgestimmt ist, verbindet auf inzwischen fünf Ringen in den Landkreisen Lüneburg, Harburg und Heidekreis die traditionellen Heide-Orte mit den Grundzentren, den Bahnhöfen und dem Oberzentrum Lüneburg – für alle Fahrgäste kostenlos, klimafreundlich und komfortabel. Finanziert wird das Angebot von den Landkreisen und allen beteiligten Kommunen. Das Angebot wird von den Gästen und Touristen, aber auch gleichermaßen von den Einheimischen für die Freizeit und den Alltag sehr gut angenommen. Das Angebot des Heide-Shuttles ist auch in den kommenden Jahren zu sichern und kundenorientiert weiterzuentwickeln. Dazu gehört die Prüfung und ggf. die Umsetzung von einer Saisonverlängerung (z. B. einem Saisonstart Mitte Juni) sowie die Realisierung weiterer technischer Innovationen (z. B. dem Einsatz von emissionsarmen bzw. -freien Bussen oder die bessere Verschneidung mit anderen Mobilitätsangeboten). Bedingung für die Fortführung des Heide-Shuttle-Ring 5 ist weiterhin eine anteilige Mitfinanzierung des Angebotes durch die Kommunen, die an den Ring 5 angeschlossen sind und in touristischer Hinsicht davon profitieren.	teilweise
246	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Ein durch den Landkreis Lüneburg finanziertes Sozialticket, welches einen Zuschuss zum Deutschlandticket gewährt bzw. ein vergünstigtes Deutschlandticket darstellt, sollte Teil der Maßnahmen des NVP sein. Das Ticket könnte für bestimmte Personengruppen mit Wohnsitz im Landkreis Lüneburg ausgestellt werden. Als Orientierung kann als Beispiel der Landkreis Diepholz genannt werden.	Derzeit werden die hvv-Tarife für die Einzelkarten überarbeitet. Dabei wird auch die Einführung einer "Stadtkarte" geprüft, die für verschiedene Städte im hvv-Verbundgebiet (u. a. Lüneburg) als günstiges Angebot für Gelegenheitsnutzer eingeführt werden könnte. Der Landkreis unterstützt die Prüfung und die Einführung des Tickets, sofern die damit verbundenen Fahrgeldverluste in einem angemessenen Rahmen stehen. Eine weitere Absenkung der Tarife und / oder die Einführung eines Sozialtickets unterstützt der Landkreis nur dann, wenn die damit verbundenen Mindereinnahmen vom Land Niedersachsen ausgeglichen werden.	teilweise
247	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Fehlende Evaluation des bisherigen NVP (2018 – 2023): Der vorgelegte Entwurf enthält keine systematische Rückschau auf die im bisherigen NVP formulierten Ziele und Maßnahmen. Eine Bewertung des Umsetzungsstands und der erreichten Wirkungen wäre jedoch zentral, um nachvollziehen zu können, in welchen Bereichen Fortschritte erzielt wurden und wo gegebenenfalls nachgesteuert werden muss. Dies ist nicht nur aus Transparenzgründen wichtig, sondern auch zur Ableitung realistischer Ziele für den neuen Planungszeitraum. Die Hansestadt Lüneburg hält den im Mobilitätsausschuss vom 20.05.2025 mündlich vorgetragenen Hinweis des Landkreises Lüneburg, dass eine Evaluation des NVP 2018-2023 bereits in der Fortschreibung des 4. NVP (2018-2023) in 2024 durchgeführt sei, für nicht ausreichend. Die Evaluation muss im neu aufzustellenden NVP abgebildet sein, um Fortschritte und Hindernisse benennen zu können und eine realistische, quantifizierbare Planung zu ermöglichen.	Der Landkreis hält an seiner Aussage fest, dass eine Evaluation bereits mit der Fortschreibung des 4. NVP vorgenommen worden ist und verweist darüber hinaus auf das Mobilitätsgutachten, welches ebenfalls auf einer eigenen Bewertung des Status Quo Verbesserungsvorschläge für das zukünftige ÖPNV-Angebot in Stadt und Landkreis gemacht hat. Der Landkreis hält es daher für zielführender, die abgestimmten Angebotsanpassungen zum 01.01.2026 umzusetzen, um dieses Angebot kritisch zu evaluieren und bei Bedarf nachzusteuern.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
248	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Keine Priorisierung der Maßnahmen: Die Maßnahmen im Kapitel 4 sind nicht hinsichtlich ihrer Dringlichkeit, Umsetzungsreife oder strategischen Relevanz gewichtet. Eine Kategorisierung (z. B. in „hoch“, „mittel“, „niedrig“) wäre hilfreich, um die Absichten des Aufgabenträgers besser einordnen und die kommunale Beteiligung daran realistisch abschätzen zu können. Im Mobilitätsausschuss vom 20.05.2025 äußerte der Landkreis Lüneburg, dass alle Maßnahmen wichtig seien und eine Priorisierung daher entfalle. Diese Rückmeldung hält die Hansestadt Lüneburg aufgrund der oben genannten Erklärung für nicht ausreichend und hält die Kritik an der mangelnden Priorisierung für berechtigt.	Die Absichten des Landkreises als ÖPNV-Aufgabenträger lassen sich aus den Kapiteln 4.1 bis 4.3 klar ablesen. Eine weitere Sortierung der Maßnahmen nach ihrer Bedeutung ist aus Sicht des Landkreises wenig praktikabel. So können je nach aktuellem Ziel bestimmte Maßnahmen an Gewicht gewinnen oder verlieren, z. B. wenn sich allgemeine verkehrliche Rahmenbedingungen ändern oder mehrere Maßnahmen in einem Verkehrsraum gebündelt umgesetzt werden sollen, um maximale Wirkung zu entfalten.	nein
249	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Unklare Angaben zu Verantwortlichkeiten und Finanzierungen: In vielen Maßnahmensteckbriefen fehlen nachvollziehbare Angaben dazu, welche Akteure für die Umsetzung verantwortlich sein sollen, ob und in welchem Umfang finanzielle Beiträge seitens der Kommunen erwartet werden und in welchem Zeitraum die Umsetzung angestrebt wird. Gerade für betroffene Kommunen ist dies eine zentrale Information – sowohl zur internen Ressourcenplanung als auch zur Positionierung im Rahmen des Beteiligungsverfahrens.	Der Landkreis wird in der Endfassung des NVP die Beschreibung der Maßnahmen so ergänzen, dass Angaben zu der Finanzierung für die Umsetzung aufgenommen werden.	ja
250	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Inkonsistenzen im Text: Der Entwurf weist eine Reihe formaler und inhaltlicher Unstimmigkeiten auf – folgende Beispiele können genannt werden: Auf Seite 53 wird beschrieben, dass der Stadtbusverkehr das gesamte Stadtgebiet erschließt. Das Stadtgebiet ist jedoch lediglich zu 86,3 % (siehe NUMP-Analysebericht) erschlossen. Beispielsweise sind Wilschenbruch und Hagen gar nicht durch den ÖPNV erschlossen. Fehlerhafte Angaben zur Anzahl der StadtRAD-Räder und der Stationen (S. 51: 150 Räder, S. 89: 200 Räder; S. 89 Anzahl der Stationen 29 und nicht 26).	Bezüglich der Erschließung geht es um die grundsätzliche Aussage, dass das Stadtbus-Angebot das Territorium der Stadt grundsätzlich vollkommen abdeckt. Dass in wenigen Bereichen längere Wege zur nächstgelegenen Haltestelle zu verzeichnen sind, wird nicht bestritten. Zur besseren Anbindung dieser Teilbereiche strebt der Landkreis an, Bedarfsverkehre einzurichten, s. Maßnahme 5. Die sich widersprechenden Angaben werden in der Endfassung korrigiert.	teilweise
251	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Unklare Formulierung der Maßnahmen: Die im Kapitel 4 benannten Maßnahmen sind vielfach als optionale Empfehlungen formuliert und nicht als konkrete Umsetzungsvorhaben. Es bleibt unklar, welche Maßnahmen tatsächlich Bestandteil des zukünftigen Umsetzungsprogramms des Aufgabenträgers sein sollen – als notwendig erachtet werden Ziele, Fristen, Zuständigkeiten und messbare Erfolgsindikatoren.	Ein Nahverkehrsplan soll nach dem NNVG den Rahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in den kommenden 5 Jahren darstellen. Eine umsetzungsreife Durchplanung aller im NVP aufgeführten Maßnahmen ist weder erforderlich, noch sinnvoll. Sämtliche Empfehlungen und Maßnahmenvorschläge werden - sofern die Umsetzung politisch gewünscht wird - zum gegebenen Zeitpunkt konkretisiert, verkehrlich und wirtschaftlich bewertet und abschließend mit Politik, Verwaltung sowie den Nutzerinnen und Nutzern abgestimmt.	nein
252	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Vermischung von Bewertung und Maßnahmen: Zahlreiche Inhalte – etwa zur Busbeschleunigung oder zu On-Demand-Angeboten – tauchen lediglich im Kapitel „Bewertung“ auf, finden aber keine Entsprechung im Maßnahmenkatalog. Dadurch entsteht Unklarheit darüber, ob und in welcher Form die Inhalte weiterverfolgt werden sollen.	Das Thema der On-Demand-Angebote ist im Maßnahmenkapitel des NVP bereits dargestellt. Für das Thema der Busbeschleunigung wird der NVP um eine weitere Maßnahme ergänzt. Grundsätzlich wird der Entwurf des NVP überprüft, inwieweit es einer redaktionellen Nachschärfung hinsichtlich einer Trennung von Bewertung und Maßnahmen bedarf.	teilweise
253	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Fehlende Messbarkeit der Ziele: Ziele und Maßnahmen sollten grundsätzlich quantifizierbar und mit geeigneten Indikatoren versehen sein, um Fortschritte auch in zukünftigen Evaluationen objektiv beurteilen zu können. Hierbei geht es nicht um die auf Seite 132 genannte Entwicklung eines Zielsystems, sondern um das Messbarmachen aller der im Kapitel 4 „Ziele und Maßnahmen“ aufgeführten Ziele und Maßnahmen.	Der Nahverkehrsplan als solches beschreibt als Planungsinstrument des ÖPNV die vom Aufgabenträger angestrebte Entwicklung. Die Festlegung von Indikatoren zur besseren Messbarkeit in der Zielerreichung ist im Nahverkehrsplan des Landkreises Lüneburg nicht vorgesehen. Eine Zielfestlegung ist dennoch im Rahmen der Maßnahme "Entwicklung eines Zielsystems" geplant, um den Aspekt ggf. in künftigen NVPs aufnehmen zu können.	nicht erforderlich
254	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 3.7		Dem Vorschlag wird gefolgt, es wird eine **zusätzliche Maßnahme** ("Busbeschleunigung in der Hansestadt Lüneburg") in den NVP aufgenommen.	ja
255	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.1	Kommunikation des NVP, insbesondere der Ziele und Maßnahmen: Die Hansestadt Lüneburg erachtet die Notwendigkeit die Kommunikation des Kapitels 4. „Ziele und Maßnahmen“ dahingehend zu schärfen, dass einleitend verständlich wird, dass es sich bei den genannten Maßnahmen um Zielsetzungen handelt und nicht um ab Beginn 2026 bereits umgesetzte Maßnahmen und erreichte Ziele. Dies ist insbesondere wichtig, damit bei den Leser:innen keine falschen Erwartungen geweckt werden.	Dass die im Kapitel 4 genannten Ziele und Maßnahmen zum 01.01.2026 nicht umgesetzt sein werden, leitet sich zwangsläufig aus dem Charakter des NVP ab, welcher Zielvorstellungen für einen 5-Jahres-Zeitraum enthalten soll.	nein
256	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.12	Es ist nicht klar, welche Methodik der Landkreis Lüneburg für die genannten Bedarfs-, Standort-, Ausstattungs- und Dimensionierungsanalysen zugrunde legen möchte. Die Integration von Radabstell- und Kfz-Abstellanlagen an Umstiegspunkten in hvv switch sollte deutlicher als Maßnahme formuliert werden. Auf S. 130 findet sich lediglich eine Andeutung hierzu, jedoch nicht als Maßnahme formuliert. Ergänzend sollte die Überschrift des Kapitels 4.3.12 nicht nur B&R, sondern auch P&R enthalten. Weiterhin bleibt unklar, welche Akteure der Landkreis in der Durchführung, Umsetzung und Finanzierung bei der Erstellung der genannten Analysen und Konzepte sieht. Im Abschnitt „Finanzierung“ werden die Kommunen als für den Bau und Betrieb von P&R/B&R-Anlagen genannt. Die notwendigen Analysen und Konzepte sollten jedoch in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Lüneburg durchgeführt werden, weil es sich um kommunenübergreifende Konzepte handeln muss, dies gilt insbesondere für die Integration der Angebote in hvv switch. An dieser Stelle, aber auch allgemeingültig hinsichtlich aller Finanzierungsaspekte wird darauf hingewiesen, dass § 7 Abs. 7 NNVG Vorgaben zur Verwendung der dem Aufgabenträger zugeteilten Finanzmittel macht.	Die Vorstellung der Methodik hat für den Nahverkehrsplan keine Relevanz. Die Identifikation der Standorte findet in enger Abstimmung mit dem Projektträger der B&R und P&R-Projekte statt. Der Landkreis unterstützt die Kommunen bei der Identifikation von Standorten und bei der Umsetzung. Die Ausgestaltung von hvv-switch-relevanten Umstiegspunkten ist in Maßnahme 11 bereits enthalten. Demnach sollten beim Aufbau von hvv-switch "alle Mobilitätsangebote" der entsprechenden Haltestelle in die hvv-switch App integriert werden. Für die Überschrift des Kapitels 4.3.12 wird der Vorschlag angenommen. Sie wird um "P&R" ergänzt. Der Landkreis wird in der Endfassung des NVP die Beschreibung der Maßnahmen so ergänzen, dass Einzelheiten zu der Finanzierung genannt werden. Ebenso wird aufgeführt werden, welche Akteure für die Umsetzung voraussichtlich verantwortlich sein werden.	teilweise
257	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.13	Die Hansestadt Lüneburg begrüßt das Engagement und die Zielsetzungen des Landkreises bzgl. der Mobilitätszentrale. Es bleibt jedoch unklar, welche Akteure die Eigenanteile der Kosten nach Berücksichtigung der genannten Fördermittel tragen sollen.	Eine enge Zusammenarbeit beider Träger der Mobilitätszentrale ist in Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale als Kooperationsprojekt zwischen der Hansestadt und dem Landkreis Lüneburg unabdingbar und seitens des Landkreises ausdrücklich gewünscht. Die finanzielle Sicherstellung der Eigenanteile durch beide Kooperationspartner muss in enger Abstimmung stattfinden.	nicht möglich
258	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.18	Es sind keine konkreten Maßnahmen benannt, die der Landkreis Lüneburg plant umzusetzen. In Bezug auf die im Text genannten Vorhaben der DB InfraGo und den damit einhergehenden erheblichen Herausforderungen für den Landkreis Lüneburg, sieht die Hansestadt Lüneburg Bedarf zur Konkretisierung, insbesondere, da die LNVG bereits ein aus Sicht der Hansestadt Lüneburg, des Landkreises Lüneburg und weiteren betroffenen Kommunen, absolut unzureichendes SEV-Konzept für die Qualitätsoffensive vorgelegt hat.	Dem Landkreis obliegt nicht die eigenständige Entwicklung von konkreten Maßnahmen. Dies ist Aufgabe des SPNV-Aufgabenträgers, d. h. der LNVG. Dennoch wird der Landkreis den Prozess eng begleiten und darauf hinwirken, dass das SEV-Angebot während der Generalsanierung den Bedürfnissen der Fahrgäste entspricht und die negativen Auswirkungen möglichst gering gehalten werden.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
259	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.19	Es sind keine konkreten Maßnahmen benannt, die der Landkreis Lüneburg plant umzusetzen. Der Text zur Strecke Bleckede – Lüneburg sollte auf Basis der veröffentlichten Ergebnisse der Nutzwertanalyse inhaltlich aktualisiert werden. Die Finanzierung der Streckenreaktivierung erfolgt mit Hilfe von Landes- und Bundesmitteln (wie im Text beschrieben auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG)). Der Textblock „Finanzierung“ sollte entsprechend angepasst werden.	Die vorgeschlagenen Ergänzungen werden im NVP berücksichtigt.	ja
260	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.02	Es fehlt sowohl das genannte Nachtbuslinienkonzept der MOIN (Abbildungen zu Linienwegen und Haltestellen, Tabelle mit Ankunfts- und Abfahrzeiten, Beschreibung des Konzepts) im Maßnahmensteckbrief wie auch das genannte Konzept für das Nachfolgemodell des ASM (Express-Hauptachsen im Stadtgebiet Lüneburg und Flächenverkehr außerhalb der Hansestadt) im Maßnahmensteckbrief (Abbildungen zu Hauptachsen, Beschreibung des Konzepts). Das Linienkonzept der MOIN sieht lediglich die Bedienung der Linien an Freitagen und Samstagen vor. Die Hansestadt sieht Bedarf in einem verlässlichen Angebot für die übrigen Wochentage und vor allem eine Ausweitung des Angebotes auf Feiertage. Es ist nicht klar anhand welcher Faktoren die Linienwege der geplanten Nachtbuslinien geplant wurden. Wohngebiete am Kreideberg, Thorner Markt oder das Hanseviertel werden nicht ausreichend angebunden. Die Stadtteile Rettmer und Häcklingen sind ebenfalls nicht an das Nachtbusliniennetz angeschlossen und werden auch nicht ausreichend über einen Korridorbetrieb (möglicher ASM-Nachfolger) angeschlossen. Die Hansestadt Lüneburg sieht hier erheblichen Nachbesserungsbedarf. Auf den Nachtbuslinien sollte es ermöglicht werden, dass Fahrzeuge auf Fahrgastwunsch auch zwischen Haltestellen halten und somit die Sicherheit und der Komfort der Fahrgäste erhöht werden, sollte dies ohnehin geplant sein, wäre eine textliche Erwähnung für Leser:innen förderlich. Die Fahrzeiten der Nachtbuslinien müssen optimiert werden, da sich aus der Bedienung von nur einer Fahrtrichtung große Nachteile ergeben (bspw. von der Universität über Reppenstedt zum ZOB/Bahnhof). Auf dieser Linie sollte mindestens die Fahrtrichtung umgekehrt werden.	Die Nachtbuslinien sind so konzipiert, dass sie mit möglichst geringem Fahrzeug- und Personaleinsatz eine bestmögliche Erschließung der Hansestadt Lüneburg sowie der umliegenden Gemeinden ermöglichen. Als Linienführung der Nachtbuslinien wurde daher ein Ringkonzept gewählt. Umwege und längere Fahrzeiten lassen sich dadurch nicht vollständig vermeiden. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN gehen davon aus, dass die Nachfrage in Fahrtrichtung vom Bahnhof Lüneburg/Am Sande zur Universität höher ist als in die Gegenrichtung. Aus diesem Grund wurde die Linienführung entsprechend festgelegt. Bei der Auswahl der anzubindenden Gebiete spielen insbesondere die Einwohnerzahl sowie die verkehrstechnische Erreichbarkeit eine entscheidende Rolle. Die einwohnerstärksten Gemeinden – Adendorf, Bardowick und Reppenstedt – werden daher in das Nachtbusliniennetz eingebunden. Auch die Stadtteile Kaltenmoor und Bockelsberg gelten als nachfragestarke Gebiete und werden entsprechend berücksichtigt. Die Stadtteile Rettmer und Häcklingen werden vorerst nicht bedient, da ihre Erschließung aufgrund des vorhandenen Straßennetzes mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden wäre. Das Gebiet rund um den Thorner Platz wird hingegen in das Nachtbuskonzept aufgenommen. Weitere Gebiete im Stadtteil Kreideberg werden vorerst nicht in das Nachtbusnetz aufgenommen, da ihre Erschließung mit erheblichem Aufwand verbunden ist.Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH werden das neue Nachtbuskonzept nach dessen Einführung fortlaufend evaluieren. Das derzeit eingeschätzte Nachfragepotenzial in der Hansestadt Lüneburg sowie den umliegenden Gemeinden wird jedoch als nicht ausreichend angesehen, um den Nachtbusverkehr auf die Wochentage von Montag bis Donnerstag auszudehnen. Für Nächte vor Feiertagen ist ein Betrieb der Nachtbuslinien hingegen vorgesehen.	teilweise
261	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.02	Wenngleich die Hansestadt Lüneburg ein Konzept für ein Nachfolgemodell des ASM ausdrücklich begrüßt, verschlechtert das vorgeschlagene Modell das vorhandene Angebot (ASM) in der Hansestadt Lüneburg (Korridorverkehr an Stelle eines Flächenbedarfsverkehres). Dies ist in Hinblick auf mobilitätseingeschränkte Personen besonders kritisch zu sehen. Des Weiteren werden Rettmer und Häcklingen weder durch Nachtbusse noch durch die im Mobilitätsgutachten beschriebenen Hauptachsen des ASM-Nachfolgermodells ausreichend angebunden. Das Mobilitätsgutachten und der NUMP weisen auf die mangelnde Anbindung dieser Stadtteile hin. Aus Sicht der Hansestadt Lüneburg ist ein Zusatz notwendig, dass entsprechende Anbindungsdefizite berücksichtigt werden. Insgesamt sieht die Hansestadt Lüneburg bei der Maßnahme M2 erheblichen Nachschärfungsbedarf bzgl. Erschließung, Fahrzeiten, Konzept des ASM-Nachfolgers und Serviceleistungen.	Das heutige ASM-Angebot, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, wird aktuell überarbeitet. Der Landkreis wird im Rahmen der Überarbeitung die von der Hansestadt genannten Aspekte mit berücksichtigen. Eine abschließende Bewertung seitens der Stadt sollte daher erst erfolgen, wenn das Nachfolgekonzept erarbeitet worden ist.	nicht erforderlich
262	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.03	Die genannten Maßnahmen 3.1 - 3.3, die auf die schulbezogenen Linien beziehen, sind als Untersuchungen und Überplanungen beschrieben, lassen jedoch neben den genannten Untersuchungen keine konkreten Maßnahmen erkennen.	Wie bereits erwähnt, werden im NVP nur grundsätzlichere Zielstellungen benannt. Gerade im Bereich der schulbezogenen Linienverkehre bedarf es zunächst einer umfassenden Analyse, um daraus Optimierungspotenziale ableiten zu können. Diese Untersuchungen wird der Landkreis ab dem kommenden Jahr vornehmen. Die daraus resultierenden Ergebnisse und Handlungsempfehlungen werden mit Politik und den betroffenen Kommunen vor Umsetzung erörtert.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
263	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.04	Das Linienkonzept der MOIN wird als Ist-Situation im NVP zugrunde gelegt. Gleichzeitig wird das Konzept erst zu 2026 umgesetzt und ist damit neu und sollte daher ausführlicher beschrieben werden (mit Abbildungen zu Linienverläufen etc.). Durch das Linienkonzept der MOIN verringert sich die Anbindung mehrerer Haltestellen im Innenstadtbereich (Bürgeramt, Rathaus, Neue Sülze, Wallstraße, Am Sande). So fahren die Buslinien 5002 und 5008 in Fahrtrichtung stadteinwärts nicht mehr die genannten Haltestellen an. Durch die geänderte Führung der Linie 5013 wird in Fahrtrichtung stadtauswärts die Haltestelle Rathaus aufgelassen. Die künftige Nichtbedienung der Innenstadthaltestellen, insbesondere Bürgeramt und Rathaus, muss auch im Lichte der Diskussion um die jüngst zurückliegende Aufhebung des Linienweges Am Sande – Am Berge – Rosenstraße – An den Brodbänken – Bardowicker Straße gesehen werden. Im Zuge der Diskussion wurde die Haltestelle Rathaus neben der Haltestelle Am Sande als künftige zentrale Innenstadthaltestelle deklariert. Dies widerspricht der geplanten Auflassung und führt zu einer Schwächung der Innenstadtanbindung, mögen damit auch Vorteile für Fahrgäste ohne Ziel Innenstadt verbunden sein. Diese Anpassungen sieht die Hansestadt mehr als kritisch. Erwartet wird mindestens eine regelmäßige Evaluierung und Prüfung, sodass die ÖPNV-Anbindung der Innenstadt bestmöglich und qualitativ hochwertig sichergestellt bleibt und Anpassungen des Konzeptes jederzeit möglich sind und bei entsprechenden Bedarfen das Konzept nachgeschärft wird und Linienverläufe erneut und zeitnah angepasst werden können. Dieser Zusatz muss aus Sicht der Hansestadt Lüneburg im NVP abgebildet werden. Brüche in bisher etablierten Fahrbeziehungen des ÖPNV, durch z.B notwendig werdende Linienwechsel an ZOB oder Am Sande, sind möglichst zu vermeiden oder, sofern fahrbetrieblich geboten – kundenorientiert optimal auszugestalten (Bsp. Bruch der Verbindung Kreideberg nach Kaltenmoor zwischen den Linien 5008 und 5014). Es wird eine zusätzliche Stadtbuslinie angeführt, jedoch ist die Umsetzung nicht konkret als Maßnahme benannt. Eine Abbildung mit Linienweg und Beschreibung wäre wünschenswert und eine konkrete Benennung, ob diese als Maßnahme zur Umsetzung geplant ist. Die von der MOIN geplante und im NVP als Ist-Situation angenommene Durchbindung der Linien 5004/5005 bedeutet für Fahrgäste, dass diese an der Haltestelle Teilfeld im Fahrzeug sitzenbleiben können. Dies muss den Fahrgästen entsprechend mitgeteilt werden, da der Begriff „Durchbindung“ nicht gemeingültig bekannt ist. Im regelmäßigen Austausch zwischen Bundeswehr und Stadtverwaltung wurde seitens der Bundeswehr der Wunsch nach einer besseren und bedarfsgerechten ÖPNV-Anbindung der Theodor-Körner-Kaserne herangetragen. Angesichts des Umstandes, dass der Standort künftig durch zusätzliche Truppenteile eine Stärkung erfahren wird, erscheint dieser Punkt nur sachgerecht. Es wird daher eine Prüfung angeregt, wie eine solche Verbesserung erreicht werden kann, um sie sodann umzusetzen. Die Hansestadt Lüneburg hält die Änderungen und Anpassungen des Linienfahrplanes durch das Konzept der MOIN für weitreichend, sodass eine regelmäßige Evaluation des Konzeptes ab 2026 unbedingt notwendig ist.	Im Rahmen der Busoptimierung durch die MOIN GmbH werden neue Querverbindungen zwischen den Stadtteilen der Hansestadt Lüneburg eingerichtet. Dabei erfolgt eine Durchbindung verschiedener Buslinien am Bahnhof Lüneburg, um die Fahrzeugumläufe effizienter zu gestalten und den 20-Minuten-Takt (montags bis freitags) auf so vielen Linien wie möglich zu ermöglichen. Die Linienführung der Buslinien 5002 und 5008 über die Altstadt ist mit vergleichsweise hohen Fahrzeiten verbunden. Aus diesem Grund werden diese beiden Linien die Altstadt vorerst nicht direkt bedienen. Durch die Durchbindung mit jeweils zwei anderen Linien bleibt jedoch zumindest die Haltestelle Am Sande ohne Umstieg erreichbar. Die übrigen Haltestellen im Altstadtbereich – wie etwa am Bürgeramt – werden auch künftig weiterhin vom regulären Busverkehr angefahren. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH werden das Buskonzept kontinuierlich evaluieren und bei Bedarf Anpassungen vornehmen.	nicht erforderlich
264	485	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Die von der MOIN geplante und im NVP als Ist-Situation angenommene Durchbindung der Linien 5004/5005 bedeutet für Fahrgäste, dass diese an der Haltestelle Teilfeld im Fahrzeug sitzenbleiben können. Dies muss den Fahrgästen entsprechend mitgeteilt werden, da der Begriff „Durchbindung“ nicht gemeingültig bekannt ist.	Eine eindeutige Beschilderung an den Fahrzeugen sowie eine entsprechende Beauskunftung in den elektronischen Auskunftsmedien / Apps wird die MOIN vornehmen. Dies ist auch aus Sicht des Landkreises von großer Bedeutung, um bei durchgebundenen Fahrten die Fahrgäste nicht zu verunsichern. Eine textliche Erläuterung zur Fahrgastinformation bei durchgebundenen Linien wird im NVP im Kap. 3.6 aufgenommen.	ja
265	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.04	Im regelmäßigen Austausch zwischen Bundeswehr und Stadtverwaltung wurde seitens der Bundeswehr der Wunsch nach einer besseren und bedarfsgerechten ÖPNV-Anbindung der Theodor-Körner-Kaserne herangetragen. Angesichts des Umstandes, dass der Standort künftig durch zusätzliche Truppenteile eine Stärkung erfahren wird, erscheint dieser Punkt nur sachgerecht. Es wird daher eine Prüfung angeregt, wie eine solche Verbesserung erreicht werden kann, um sie sodann umzusetzen.	Der Landkreis wird zusammen mit der MOIN und in Abstimmung mit der Hansestadt im Rahmen des laufenden Geschäfts der Verwaltung eine solche Prüfung vornehmen.	nicht erforderlich
266	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.04	Die Hansestadt Lüneburg hält die Änderungen und Anpassungen des Linienfahrplanes durch das Konzept der MOIN für weitreichend, sodass eine regelmäßige Evaluation des Konzeptes ab 2026 unbedingt notwendig ist.	Eine kontinuierliche Evaluation des Verkehrsangebotes werden Landkreis und MOIN ab 2026 vornehmen, s. dazu u. a. Maßnahme 16.	bereits enthalten
267	485	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.05	Die Hansestadt Lüneburg steht dem Aufstellen eines Konzeptes und ggf. Umsetzung von On-Demand-Verkehren im Verflechtungsraum der Hansestadt Lüneburg durch den ÖPNV-Aufgabenträger positiv gegenüber. In M 5.1-5.5 werden jedoch lediglich Potenzialgebiete beschrieben und es bleibt unklar, worin die eigentliche Maßnahme besteht. Die Hansestadt sieht hier entsprechend Nachschärfungsbedarf. Weiterhin bleiben grundsätzliche Fragen ungeklärt: - Wie könnte ein Betreibermodell aussehen, welche Zuständigkeiten sieht der Landkreis Lüneburg bei den betroffenen Akteuren und wie kann die Finanzierung eines On-Demand-Systems sichergestellt werden? - Die Barrierefreiheit muss sowohl bei den Fahrzeugen als auch bei der Buchung mitgedacht werden. Bei der Erarbeitung von Bediengebieten und Nutzungsmöglichkeiten sollten potenzielle Nutzer:innen miteingebunden werden.	Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen. Grundsätzlich gilt darum, im Rahmen der Maßnahme 5 die im Mobilitätsgutachten festgestellten Potentialgebiete (5.1 - 5.5) auf ihre Umsetzbarkeit und den dadurch entstehenden Effekt der Angebotsverbesserung hin zu überprüfen. Ein Betreibermodell liegt noch nicht vor, da theoretisch verschiedene Formen von Bedarfsverkehren denkbar sind. Somit ist es auch noch nicht möglich, belastbare Angaben zur Finanzierung zu machen. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzern und Vertreterinnen Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben.	teilweise
268	492	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.01	I. BARRIEREFREIHEIT a) Bisherige Erfahrungen mit dem Rufbus: - Die Technik funktioniert nicht immer: Die Rampe lässt sich nicht montieren. - Die Busfahrer ist häufig nicht eingewiesen. - Es gibt keinen Rollstuhlplatz. - Die Personen in der Zentrale sind aufgrund von technischen Problemen in der Verbindung (wie z. B. heftiges Rauschen) und/ oder Sprachproblemen oft schwer verständlich. - Es gibt kein W-Lan. b) Vorschläge: - Es sollte eine bessere Telefonverbindung mit der Zentrale eingerichtet werden. - Die Personen in der Zentrale sollten systematisch abfragen, welche Hilfsmittel für den Transport erforderlich sind. - Jeder Rufbus sollte barrierefrei sein. - Es sollten mehr Fahrzeuge vorgehalten werden, die auch Rollstuhlfahrer transportieren können.	Die Verbesserungsvorschläge werden weitestgehend ab dem 01.01.2026 umgesetzt. Im Rufbus-Verkehr wird eine ausreichende Anzahl an Fahrzeugen barrierefrei sein, um mobilitätseingeschränkte Personen verlässlich befördern zu können.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
269	492	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.01	II. KOMMUNIKATION a) Bisherige Erfahrungen: - Die HVV-App, die DB-App und der Fahrplaner geben keine identischen Informationen. - Es gibt keine Verknüpfung mit Google Maps. - In Schulbussen gibt es teilweise kein W-Lan, so dass bei Verspätungen der Rufbus nicht kontaktiert werden kann. - Die Busfahrer kontaktieren den Rufbus nicht. - Um z. B. eine Busverbindung zwischen Reppenstedt und Barnstedt herauszufinden bedarf es komplexer Zusammenstellung verschiedener Linien. - In der DB-App wird der Rufbus als AST aufgeführt. b) Vorschläge: - Die HVV-App, die DB-App und der Fahrplaner sollten synchronisiert werden. - Es sollte eine Verknüpfung mit Google Maps geschaffen werden (funktioniert in allen anderen Städten der Welt). - Mehr Transparenz und Übersichtlichkeit bei der Darstellung der Pläne wäre wünschenswert – z.B. auch zwischen den verschiedenen Sektoren. - Es sollte eine Kommunikation zwischen den Busfahrern bei Verspätungen erfolgen. - Zwischen dem AST und dem Rufbus sollte in den Apps differenziert werden.	Eine App für das gesamte ÖPNV-Angebot samt Buchungsmöglichkeit für bedarfsorientierte Verkehre, Anzeige des Fahrzeugstandortes und weiteren Service-Angeboten unterstützt der Landkreis nachdrücklich. Derzeit ist dies leider noch nicht realisiert. Der hvv strebt jedoch an, eine App zu entwickeln, die die genannten Funktionen aufweisen soll. Die Kommunikation zwischen dem Fahrpersonal von Stadt-/Regionalbussen sowie Rufbussen wird ab 2026 unter dem Regime der MOIN einfacher sein und zuverlässiger funktionieren, so dass Anschlüsse zum Rufbus auch bei Verspätung im Linienverkehr gesichert werden, s. dazu die zusätzlich aufgenommene Maßnahme: "Sicherung und Optimierung von Anschlussverbindungen".	nicht erforderlich
270	492	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.01	III. VERBINDUNGEN a) Bisherige Erfahrungen: - Beispiel: 6:57 Uhr Barnstedt – Am Sande Laut Plan startet die Linie 5607 in Barnstedt, in Embsen soll in die Linie 5600 umgestiegen werden. Es wird nicht kommuniziert, dass es sich um denselben Bus handelt und in Embsen lediglich die Busnummer geändert wird. Das wissen auch die Busfahrer oft nicht - Wenn der Linienbus Verspätung hat, fährt der Rufbus pünktlich los, da keine Kommunikation zwischen diesen Bussen existiert b) Vorschläge: - Im Sinne der Erschließung ländlicher Räume sollte für den Rufbus eine stündliche Nutzungsmöglichkeit angeboten werden. (Der Rufbus wird in Barnstedt stark genutzt, weil ansonsten keine öffentlichen Angebote existieren.) - Es sollten - wenigstens morgens und abends - ein bis zwei verlässliche Verbindungen angeboten werden. (Es kann immer die Situation entstehen, dass das Auto plötzlich defekt oder ein schulfreier Tag ist, der Arbeitnehmern nicht bewusst war, demzufolge wurde der Rufbus nicht bestellt, also besteht erst 2 Stunden später die Möglichkeit nach Embsen zu kommen.) - Es sollten Landkreis-übergreifende Bus-Verbindungen z. B. nach Bienenbüttel (Ldk Uelzen) geschaffen werden, ohne erst nach Lüneburg fahren zu müssen. - Ebenso sollten Ringverbindungen geschaffen werden. - Die Mitnahme von Fahrrädern im Rufbus sollte ermöglicht werden.	zu a) Der geschilderte Sachverhalt ist korrekt. Die erwähnte Linie 5607, Fahrt 1001, die in Barnstedt beginnt, wird in Embsen zur Linie 5600. Ein Umstieg im Embsen ist nicht erforderlich, um mit dieser Fahrt (und ebenso mit der Fahrt 1007) von Barnstedt nach Lüneburg zu fahren. Dies ist im Fahrplan so gekennzeichnet. Jedoch wird diese Durchbindung nicht beauskunftet. Eine korrekte Beauskunftung ist durch die durchführenden Verkehrsunternehmen sicherzustellen. Die Kommunikation zwischen dem Fahrpersonal von Stadt-/Regionalbussen sowie Rufbussen wird ab 2026 unter dem Regime der MOIN einfacher sein und zuverlässiger funktionieren, so dass Anschlüsse zum Rufbus auch bei Verspätung im Linienverkehr gesichert werden. zu b) Eine Taktverdichtung auf ein stündliches Angebot sowie kürzere Vorbestellzeiten von Bedarfsfahrten sind aus Kundensicht wünschenswert, können aber aus Kostengründen kurzfristig leider nicht umgesetzt werden. Eine landkreisübergreifende Verbindung in Richtung Bienenbüttel/Uelzen hat es zu früheren Zeiten bereits gegeben. Die Nachfrage war allerdings so gering, dass diese Verbindung eingestellt worden ist. Der Landkreis sieht deshalb auch heute keinen Bedarf für eine entsprechende Linie. Gleiches gilt für Ringverbindungen. Eine Fahrradmitnahme im Rufbus ist aufgrund der kleinen Fahrzeuge leider nicht möglich.	teilweise
271	495	Bürger:in	Kap. 2	Im gesamten Kapitel 2 konnte ich keine Berücksichtigung von Rentnern/Senioren/Behinderte Kreis Ilmenau/Melbeck ausmachen. Insbesondere der Bereich der Wochenendhaussiedlung/des Campinplatzes ist bis heute nicht im ÖNV angebunden. Als Behinderte/Rentnerin muss ich mindestens 30-40 Minuten zu Fuß gehen, um von der Wochenendhaussiedlung die nächstgelegene Bushaltestelle zu erreichen. Es wohnen zwar nur etwa 300 Menschen in dieser Siedlung (davon viele Pendler und Rentner), doch sollten diese ebenfalls die Möglichkeit haben, mit dem öffentlichen Nahverkehr zu fahren. Nach Lüneburg braucht man als Mensch mit Beeinträchtigungen in puncto Gehen damit über eine Stunde. Vergleichsweise braucht man mit dem PKW nur 15 Minuten.	Die Wochenendhaussiedlung Moortalsheide in Melbeck ist ein Sondergebiet, das der Erholung dient. Wohnen ist dort bauplanungsrechtlich nicht zulässig. Dennoch strebt der Landkreis an, die Anbindung der Wochenendhaussiedlung über den Rufbus im Bereich Amelinghausen / Ilmenau (Maßnahme 1.1) herzustellen. Die Aussagen im NVP werden entsprechend ergänzt.	ja
272	502	Bürger:in	Zus. Anm.	Ich habe beim überfliegen (ich habe keine Kapazität 157 Seiten zu lesen) festgestellt, dass die Linie 5702 in keiner Weise erwähnt wird. Für mich ist es wichtig auch außerhalb der offiziellen Schulzeiten in Niedersachsen in die anliegenden Dörfer von Drögennindorf, wie zum Beispiel Betzendorf oder Tellmer, zu kommen. Auch der Anschluss von Tellmer oder Betzendorf nach Drögennindorf zu den Bussen nach Lüneburg lässt sehr zu wünschen übrig. Oft kommt man nicht zum Bus und muss sich einen Weg suchen hin zu kommen. Ich bitte sehr darum, dass dies verbessert wird!	Die Linie 5702 findet sich in der Tabelle 2-10, in der alle Linien, die im Landkreis Lüneburg verkehren, aufgelistet sind. Der heutige Fahrplan wird auch zukünftig beibehalten werden, d. h. die Busse verkehren montags bis freitags an Schultagen. An Ferientagen sowie an Wochenenden bietet der Rufbus ganztägig ein Angebot im 2h-Takt. Damit wird die Erreichbarkeit der genannten Orte sichergestellt.	bereits enthalten
273	503	Bürger:in	Kap. 3.2	Sektor 3 (Gellersen/Bardowick) i.V.m. Mobilitätsgutachen S. 42: Eine zu starke Abweichung vom bisherigen Linienverlauf halte ich nicht für sinnvoll, sobald eine weitere Person im Bus sitzt. Das betrifft Böhmsholz. Eine weitere (Bedarfs-)haltestelle sollte am neuen Friedhof Reppenstedt eingerichtet werden. Dies wird keinen signifikanten Einfluss auf die Fahrzeiten haben.	Die Hinweise werden bei der Optimierung des Rufmobils (Maßnahme 1) berücksichtigt.	bereits enthalten
274	503	Bürger:in	Kap. 3.5	Ich befürworte ausdrücklich die Einrichtung von Tangentiallinien sowohl im Stadtgebiet wie auch zwischen Grundzentren. Bei der Midibusllinie Zeltberg-Kreideberg-Weststadt-Uni rege ich Umstiegshaltestellen zu den Radiallinien an, die kurze Umstiegszeiten haben. Dies kann zu deutlichen Fahrzeitverkürzungen bei nicht auf die Innenstadt / ZOB zielenden Fahrten führen (Mobilitätsgutachten S. 91). Insbesondere zwischen den Grundzentren Reppenstedt, Bardowick, Adendorf und Scharnebeck halte ich direkte Verbindungen für dringend geboten und befürworte sie. Sie werden - sofern im Bewusstsein verankert - eine echte Bereicherung des ÖPNV-Angebots sein. Perspektivisch halte ich eine Verbindung im Süden (Kirchgellersen - Embsen - Melbeck - Deutsch Evern - Barendorf - Scharnebeck als Ringschluss dieses neuen Systems für genau so sinnvoll, oblgeich hier die Einwohnerzahlen geringer sind.	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung zu den geplanten Tangentiallinien und wird die Hinweise bei der konkreten Umsetzung mit berücksichtigen.	bereits enthalten

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
275	503	Bürger:in	Kap. 3.5	Linie 5013: Die Verlagerung auf die südliche Innenstadtroute mit der Aufnahme des östlichen Astes der Linie 5015 hat neben der durch die VNO bewerteten Attraktivitätsminderung durch Fahrzeitverlängerung noch weitere negative Effekte: Die Haltestellen Johanna-Stegen-Straße (stark frequentiert) sowie Vor dem Neuen Tore werden praktisch entwertet. Eine Anbindung an die neue Medibuslinie hilft hier wenig. Den Schülerverkehren von der Herderschule nach Reppenstedt geht die Haltestelle Vor dem Neuen Tore verloren. Der ÖPNV-Anschluss an die Grimmhalle entfällt. Die traditionell starke Verbindung Rathaus Lüneburg - Reppenstedt wird lediglich durch die Linie 5200 aufrecht erhalten. Damit entfällt die Verbindung für den Großteil der Reppenstedter Wohngebiete, die abseits des Landwehrplatzes liegen. Die 5200 erfüllt als regionale Hauptlinie auch einen anderen Zweck. Auf die Fahrzeitverlängerung zum ZOB / vom ZOB weise ich gesondert hin, weil die Anbindung von Reppenstedt an den ZOB jetzt schon nicht besonders attraktiv ist; die Innenstadt muss gequert werden. Ich rege deshalb an, die städtische Tangentiallinie zu verdichten und damit Jüttkenmoor zu versorgen. Zusammen mit qualifizierten Umsteigepunkten an der Johanna-Stegen-Straße und am Klinikum kann eine gute Anbindung an die Innenstadt gewährleistet werden. Der Linienverlauf der 5013 sollte im Ist-Zustand beibehalten werden. Die Linie 5013 ist bei Führung über den nördlichen Stadtring dennoch nicht besonders von Verspätungen betroffen.	Im Rahmen der Busoptimierung durch die MOIN GmbH werden neue Querverbindungen zwischen den Stadtteilen der Hansestadt Lüneburg eingerichtet. Dabei erfolgt eine Durchbindung verschiedener Buslinien am Bahnhof Lüneburg, um die Fahrzeugumläufe effizienter zu gestalten und den 20-Minuten-Takt (montags bis freitags) auf so vielen Linien wie möglich zu ermöglichen. Durch die Anpassung der Linienführung von 5013 und 5015 wird dieser attraktive Takt künftig auch für Reppenstedt und Jüttkenmoor realisiert. Es ist jedoch festzuhalten, dass die Haltestellen Johanna-Stegen-Straße und Vor dem Neuen Tore im neuen Konzept schlechter angebunden sind. Eine teilweise Erschließung der betroffenen Gebiete erfolgt weiterhin über die Haltestellen Jüttkenmoor und Dörnbergstraße. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH werden das Buskonzept kontinuierlich evaluieren und bei Bedarf Anpassungen vornehmen.	nicht erforderlich
276	503	Bürger:in	Kap. 3.7	Anpassung der Verkehrsführung i.V.m. S. 95 des Mobilitätsgutachtens: Ich befürworte die Einführung von Busspuren für die Reichenbachstraße und insbesondere für die Bockelmannstraße. Dies sind bekannte Staustrecken. Sollten Busse diese befahren müssen, ist eine Beschleunigung geboten. Während der Teil der Bockelmannstraße zwischen Kino und Schifferwall-Kreuzung auch für PKW unproblematisch sein dürfte, ist eine Aufhebung des Linksabbiegers von der Reichenbachstraße in Richtung Bockelmannstraße nur denkbar, wenn eine qualifizierte Ersatzstrecke Vor dem Neuen Tore - Auf der Hude - Lise-Meintner Straße entwickelt wird. Dies erscheint nicht unmöglich. Spätestens die Busspur unter Aufhebung des Linksabbiegers Schifferwall in Richtung Lünertorstraße erscheint nicht ausgewogen gegenüber dem MIV. Hier ist auch wenig Stau feststellbar, weil die Ampel an der Schifferwall-Kreuzung danach für flüssigen Verkehr sorgt. Die Zusammenführung mit der Maßnahme Ö5 des NUMP kann zunächst mit Vorrangschaltungen vom Bahnhof aus bewältigt werden. Die nördliche Ost-West-Achse Bleckeder Landstraße für den MIV im Bahnhofsbereich zu schließen, halte ich für nicht verhältnismäßig.	Der Landkreis wird die Anmerkungen und Vorschläge zur Verkerhrssituation in der Hansestadt weiterleiten an die MOIN und die Verkehrsplaner der Hansestadt. Zum Thema Busbeschleunigung wird eine entsprechende Maßnahme in den NVP aufgenommen.	teilweise
277	503	Bürger:in	Kap. 3.8	Ich befürworte die Einrichtung von Nachtbuslinien am Wochenende. Damit wird die Leistungsfähigkeit des ÖPNV deutlich gesteigert, weil nur akzeptable Angebot zum Verzicht auf das Auto beitragen werden.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zur Maßnahme 2.	bereits enthalten
278	503	Bürger:in	Kap. 4.3.6	Ich befürworte die Einrichtung einer Linie nach Geesthacht oder (bevorzugt) Bergedorf. Damit wäre der Hamburger Osten deutlich besser erreichbar.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zur Maßnahme 6.1.	bereits enthalten
279	506	Bürger:in	Kap. 4.3.05	Ich und viele andere Anwohnerinnen und Anwohner erwarten, dass zeitnah in Deutsch Evern wieder eine Buslinie über die Tiergartenstraße und Am Tiergarten nach Lüneburg (und in Gegenrichtung) eingerichtet wird. Viele Jahrzehnte (bis zum Fahrplanwechsel Ende 2019) bestand eine solche Buslinie, die dann gestrichen wurde. Im Bereich Tiergartenstraße / Fuchsberg in Deutsch Evern wohnen viel ältere und bewegungseingeschränkte Menschen, die auf den Bus angewiesen sind. Es ist völlig unzumutbar für diese Personen, 700 Meter und mehr bis zur nächsten Haltestelle (früherer Bahnhof) gehen zu müssen. Bitte veranlassen Sie, dass auf der Buslinie Lüneburg - Deutsch Evern und zurück zeitnah der Streckenast über Am Tiergarten / Tiergartenstraße wieder hergestellt wird. Die Busse können künftig abwechselnd über zwei Streckenäste fahren: "Am Petersberg" / "An der Ilmenau" (so wie bisher die Linie 5020) und über "Am Tiergarten" / "Tiergartenstraße". Bitte sorgen Sie dafür, dass Mo. bis Sa. zumindest ein ÖPNV-Grundangebot über "Am Tiergarten / Tiergartenstraße" im Rahmen der Buslinie Lüneburg - Deutsch Evern (und zurück) vorhanden sein wird.	Der Landkreis Lüneburg und die MOIN prüfen, inwieweit der Bereich an der Haltestelle Deutsch Evern, Tiergartenstraße, künftig durch den klassischen Linienverkehr erschlossen werden kann. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.**	ja
280	506	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Viele Einwohnerinnen und Einwohner von Deutsch Evern wünschen sich die Wieder-Eröffnung (Reaktivierung) einer Bahnhaltestelle in Deutsch Evern, so dass hier ein Zu- und Ausstieg im Schienenpersonennahverkehr (zurzeit "Metronom") wieder möglich ist. Die Lage ist günstig, denn die Bahnstrecke Lüneburg - Uelzen führt mitten durch den seit Jahrzehnten wachsenden Ort. Bereits im Jahre 1976 wurde der Bahnhalt Deutsch Evern von der DB gestrichen. Im Zuge der Strecken-Generalsanierung 2029 bietet sich eine großartige Gelegenheit, den Gleisverlauf so zu gestalten, dass in Deutsch Evern wieder Bahnsteige angelegt und Nahverkehrszüge halten können. Auch der Nachbarort Melbeck läge im Einzugsbereich einer Bahnhaltestelle Deutsch Evern. Wir bitten die Gemeinde Deutsch Evern, die Samtgemeinde Ilmenau und den Landkreis Lüneburg, sich bei den zuständigen Gremien für die Wiederherstellung des Bahnhaltes Deutsch Evern im SPNV (Schienenpersonennahverkehr) einzusetzen.	Im Zuge der Einführung des Deutschlandtaktes bzw. durch Infrastrukturmaßnahmen könnten freie Kapazitäten genutzt werden, um den Haltepunkt Deutsch Evern zu reaktivieren. Der Landkreis Lüneburg unterstützt diese Maßnahmen und wird den Haltepunkt bei Planungsgesprächen berücksichtigen.	teilweise
281	507	Bürger:in	Kap. 2.3	Ich möchte darauf hinweisen, dass es seit ca. 3 Jahren eine deutliche Verschlechterung in Richtung Scharnebeck gibt. Der Bus um 6.52 Uhr vom Bf. Lüneburg fährt nicht mehr. Stattdessen fährt ein Bus um 6.25 Uhr, obwohl mit der 5901 um 6.19 Uhr ebenfalls ein Bus nach Scharnebeck fährt. Der nächste reguläre Bus um 7.30 Uhr soll nach 13 min an der Adendorfer Straße in Scharnebeck sein, was er aber nie schafft, da an jeder Haltestelle jede Menge Schüler einsteigen. Schafft er es bis 7.55 Uhr zum Schulzentrum, kommen die SuS und auch Lehrer gerade eben pünktlich in den Unterricht oder auch nicht. Ein entspanntes Ankommen ist damit nicht möglich. Ich würde mir wünschen, dass die Abfahrtszeit mindestens 10 Minuten nach vorn verlegt wird oder ein weiterer Bus wieder gegen 7 Uhr fährt. Ein ähnliches Problem besteht mit dem Bus eine Stunde später, Abfahrt ist 8.39 Uhr. Die 2. Stunde beginnt aber um 8.45 Uhr. Damit können die SuS nicht mehr pünktlich in die Schule kommen.	Der Nahverkehrsplan stellt die strategische Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Lüneburg für seine Laufzeit dar. Die hier genannten Details entsprechen nicht der Ebene des Nahverkehrsplans , sondern stellen das laufende Geschäft der Verwaltung als Aufgabenträger dar. Mit der Maßnahme 3.2 ist eine Überplanung der Schülerbeförderung für das Schulzentrum Scharnebeck vorgesehen, wobei eine ausreichende Wartezeit zwischen der Ankunft der Busse und dem Unterrichtsbeginn berücksichtigt werden wird.	bereits enthalten
282	507	Bürger:in	Kap. 2.6	siehe oben Strecke 5110 Ri. Scharnebeck und zurück. Es ist sehr bedauerlich, dass aufgrund der Busfahrten um 13.21 Uhr und 13.32 Uhr vom Schulzentrum Scharnebeck, der nächste Bus erst um 15.03 Uhr fährt. Wünschenswert wäre ein halbstündlicher Takt.	Die Einrichtung einer weiteren Fahrt wird als nicht notwendig erachtet und aufgrund der damit verbundenen Mehrkosten abgelehnt.	nein
283	507	Bürger:in	Kap. 3.6	Wünschenswert wäre, dass auch die Busse nach Osten wieder über den Sande fahren würden oder ein Shuttle zwischen Sande und Bahnhof vielleicht mit Kleinstbussen eingerichtet werden könnte.	Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH sehen die Haltestelle Am Sande als zentralen Verkehrsknotenpunkt der Hansestadt Lüneburg. Auch nach der Umstellung des Bussystems im Jahr 2026 bleibt die Haltestelle Am Sande durch zahlreiche Buslinien direkt und ohne Umstieg erreichbar. Aus betrieblichen Gründen können nicht alle Linien über die Haltestelle Am Sande geführt werden, da der Umweg zusätzliche Fahrzeuge und Personal erfordern und somit zu höheren Betriebskosten führen würde.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
284	507	Bürger:in	Kap. 3.5	Insgesamt sollte versucht werden, die Taktzeiten zu verkürzen.	Im Rahmen der Busoptimierung durch die MOIN GmbH werden neue Querverbindungen zwischen den Stadtteilen der Hansestadt Lüneburg eingerichtet. Dabei erfolgt eine Durchbindung verschiedener Buslinien am Bahnhof Lüneburg, um die Fahrzeugumläufe effizienter zu gestalten und den 20-Minuten-Takt (montags bis freitags) auf so vielen Linien wie möglich zu ermöglichen. Das Nachfragepotential in der Hansestadt Lüneburg reicht nicht aus um die Taktzeiten weiter zu verkürzen.	teilweise
285	507	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Das würde ich sehr begrüßen, vor allem Ri. Bleckede über Scharnebeck, möglichst mit Fahrradmitnahmeoption	Sollte die Strecke Lüneburg - Bleckede reaktiviert werden, so wird in den Zügen wie im SPNV üblich eine Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern bestehen.	nicht erforderlich
286	509	Verband	Zus. Anm.	Grundsätzlich werden im Nahverkehrsplan Aussagen zum Heide-Shuttle vermisst. Insbesondere die Ringlinie 5 sollte in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden. Auch wenn es sich nur um ein saisonales Angebot handelt, so ist dies ein wichtiges ÖPNV Angebot. Der Heide-Shuttle ist mit der Transportmöglichkeit für Fahrräder ein wichtiges Element, um nachhaltigen Tourismus im Naturpark Lüneburger Heide zu befördern. Es darf zudem nicht übersehen werden, dass das Angebot nicht nur von Touristen außerhalb des Landkreises, sondern insbesondere auch von den Einwohnern im Landkreis Lüneburg selbst genutzt wird. Dieses Angebot ist damit ein Baustein für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und vermeidet viele einzelne Autofahrten in diese Naturparkregion.	Der Anregung wird zugestimmt. Die Fortführung, Erweiterung und Sicherung der Freizeitverkehre wird als **zusätzliche Maßnahme** in den NVP aufgenommen. Bedingung für die Fortführung des Heide-Shuttle-Ring 5 ist weiterhin eine anteilige Mitfnanzierung des Angebotes durch die Kommunen, die an den Ring 5 angeschlossen sind und in touristischer Hinsicht davon profitieren.	ja
287	509	Verband	Kap. 2.12	In der Tabelle 2-19 sind die Angaben der gesicherten und ungesicherten B+R Plätze in Lüneburg zwischen Ost und Westseite vertauscht. Die Angaben müssten ansprechend der textlichen Erläuterung angepasst werden.	Die Angaben werden in der Endfassung des NVP korrigiert.	ja
288	509	Verband	Kap. 4.3.09	Aus Sicht des ADFC gehören zur ergänzenden Haltestellenausstattung auch gesicherte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, damit Intermodalität tatsächlich funktioniert. Im ersten Absatz fehlt ein solcher Hinweis in der Klammer bei der Aufzählung von ergänzender Haltestellenausstattungselementen.	Der Hinweis auf Fahrradabstellmöglichkeiten wird in der Klammer ergänzt.	ja
289	509	Verband	Kap. 4.3.09	Der Ausbauzustand der Haltestellen soll in einem Haltestellenkataster erfasst werden. Dies soll einheitlich in der Datenbank des hvv erfolgen. Als ADFC regen wir an, bei dieser Erfassung auch das Vorhandensein bzw. die Anzahl von Fahrradabstellbügeln mit zu erfassen. Darüberhinaus sollte der Landkreis den Straßenbaulastträgern die Ausstattung mit Abstellbügeln an Haltestellen des ÖPNV insbesondere, wenn diese barrierefrei ausgebaut werden, empfehlen.	Der Landkreis unterstützt die Anregung und wird diess bei der Datenerhebung für das Haltestellenkataster berücksichtigen.Gleiches gilt für die Empfehlung zur Ausstattung der Haltestellen.	nicht erforderlich
290	510	Bürger:in	Kap. 2.3	Der Schulbus darf nicht ausfallen aufgrund technischer Defekte ohne dass eine Info an die Nutzer geht! Sonst stehen Schüler an der Haltestelle und die Eltern sind schon zur Arbeit. Es muss eine Info geben! Newsletter, WhatsApp...	Der Landkreis hat u. a. zur Verbesserung der Betriebsstabilität sein eigenes Verkehrsunternehmen "MOIN" gegründet. Dieses wird den gesamten Busverkehr ab 01.01.2026 übernehmen und soll eine deutlich bessere Qualität als das heutige Verkehrsunternehmen liefern. Der Landkreis ist daher zuversichtlich, dass es zukünftig zu deutlich weniger Fahrtausfällen kommen wird.	nicht erforderlich
291	510	Bürger:in	Kap. 2.5	Werden hier auf dem Dorf nicht viel genutzt. Zeitlich unflexibel (Stunden vorher bestellen und anmelden, wenn man sich spontan mit einem Freund treffen möchte und die Eltern nicht fahren können), ungünstige Routen, Anbindung an Stadtbus nicht gut...	Der Landkreis teilt die negative Einschätzung nicht. Die Rufbusse können noch eine Stunde vor der gewünschten Abfahrtszeit telefonisch bestellt werden, sofern nur ein Fahrgast den Rufbus nutzt, kann dieser auf direktem Wege zum Ziel fahren und Verknüpfungen mit Stadt- / Regionalbussen sind in aller Regel gegeben.	nein
292	510	Bürger:in	Kap. 2.6	Hier auf dem Dorf fährt in der Schulzeit der Bus 4 mal am Tag. Es fehlt ein Mitnehmen der Bevölkerung auf dem Land. Der Bus Vögelsen bindet Mechtersen einmal in der Stunde an. Der Bus Reppenstedt bindet Dachtmissen nicht an, obwohl der Weg kürzer wäre das Dorf an den Stadtverkehr anzubinden. Anders könnten dann auch die jungen und alten Menschen mobil und unabhängig sein und mal spontan in die Stadt fahren ohne frühzeitig den Rufbus bestellen zu müssen (spontan einkaufen, Freunde besuchen, zum Sport gehen). Immer wird dann das Auto genutzt werden. Erwachsene könnten bei Bedarf auch mal zur Arbeit fahren. Dies ist in den Ferien derzeit bspw gar nicht möglich, da kein Bus fährt. Sollte aber das Auto nicht fahren, ist man spontan aufgeschmissen. Zeit, die Anbindung anzupassen und auszubauen.	Dachtmissen verfügt über die Linien 5202 und 5251 sowohl an Schul- wie auch an Ferientagen über das ÖPNV-Grundangebot, welches der Landkreis als Mindeststandard festgelegt hat, d. h. min. 6 Verbindungen pro Tag. Die Einrichtung weiterer Fahrten wäre für die Menschen vor Ort anstrebenswert, ist aber kurzfristig leider nicht finanzierbar.	nein
293	510	Bürger:in	Kap. 2.8	Keine Bündel in Dachtmissen, in den Ferien noch nicht mal ein Bus.	Ein "Bündel", welches immer aus mehreren Linien besteht, hat ausschließlich eine genehmigungsrechtliche Bedeutung. Welche Linie zu welchem Linienbündel gehört, ist für den Fahrgast nicht relevant. Dachtmissen verfügt über die Linien 5202 und 5251 sowohl an Schul- wie auch an Ferientagen über das ÖPNV-Grundangebot, welches der Landkreis als Mindeststandard festgelegt hat, d. h. min. 6 Verbindungen pro Tag. Die Einrichtung weiterer Fahrten wäre für die Menschen vor Ort anstrebenswert, ist aber kurzfristig leider nicht finanzierbar.	nein
294	510	Bürger:in	Kap. 2.11	Die neu ausgebaute Haltestelle wird teilweise nicht genutzt. Die Fahrer halten teilweise auf der Straße, bevor sie nach Kirchgellersen weiter fahren. Dies bei Grundschülern...	Der Landkreis wird das Verkehrsunternehmen darauf hinweisen, dass die neue Haltestelle stets anzufahren ist.	nicht erforderlich
295	510	Bürger:in	Kap. 2.12	keine Verknüpfung der Verkehre	Die Linie 5251 ist sowohl am Bf. Bardowick mit dem SPNV verknüpft wie auch in Oedeme mit dem Stadtbus.	nein
296	510	Bürger:in	Kap. 4.1	Regelmäßige Anbindung an Stadtverkehr	Die Anbindung an den Stadtverkehr ist über Oedeme gegeben.	bereits enthalten
297	510	Bürger:in	Kap. 4.2	Nur machbar, wenn der Landbevölkerung auch Möglichkeiten gegeben werden, auf das Auto zu verzichten ohne großen Kompromiss (frühzeitige Planung, riesen Umweg, eingeschränkte Zeiten)	Dachtmissen verfügt über die Linien 5202 und 5251 sowohl an Schul- wie auch an Ferientagen über das ÖPNV-Grundangebot, welches der Landkreis als Mindeststandard festgelegt hat, d. h. min. 6 Verbindungen pro Tag. Die Einrichtung weiterer Fahrten wäre für die Menschen vor Ort anstrebenswert, ist aber kurzfristig leider nicht finanzierbar.	nein
298	510	Bürger:in	Kap. 4.3.01	30 Minuten Vorlauf maximal. Kürzeste Verbindung zum nächsten Bus bzw als Ersatzbus verstehen und entsprechend regelmäßig einen Weg fahren und Fahrgäste mitnehmen ohne Vorbestellung, nur eben mit weniger Sitzplätzen, so dass man in die Stadt, zu Freunden, zur Arbeit kommt OHNE Planung	Eine Verkürzung der Anmeldefristen wäre nur unter Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen und Fahrpersonal möglich. Aufgrund der damit verbundenen Mehrkosten wird die Forderung abgelehnt.	nein
299	510	Bürger:in	Kap. 4.3.15	Zurück zum ursprünglichen System und Wiedereinführung kurzer Nummern: Die "13" fährt nach Reppenstedt	Da der Landkreis Lüneburg zum hvv-Verbundgebiet gehört und in diesem Verbund weit über 100 Linien verkehren, die eindeutig zugeordnet werden müssen, kann auf 4-stellige Liniennummern nicht verzichtet werden.	nein
300	510	Bürger:in	Kap. 4.3.19	Sinnvoll und schön für Touristen und Ausflüge. Anbindung von Bus zu Bahn und Bahn zu Bus ist dann wichtig, Parkplätze an den Haltestellen	Sobald der SPNV auf den genannten Strecken reaktiviert worden ist, wird der Landkreis die Buslinien darauf abstimmen.	bereits enthalten
301	510	Bürger:in	Kap. 4.3.02	Einführen auf dem Dorf	Der Landkreis strebt dies an.	bereits enthalten

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
302	510	Bürger:in	Kap. 4.3.05	Angebote schaffen für Landbevölkerung	Ein neuer On Demand-Verkehr ist im Raum Dachtmissen nicht geplant. Stattdessen sollen Angebotsverbesserungen über andere Formen eines Bedarfverkehrs umgesetzt werden.	ja
303	515	kreisangehörige Kommune	Kap. 3.2	Es gibt in der Gemeinde Nahrendorf die Bushaltestellen Nieperfitz und Lüben. Beide sollten bitte mit in das RufMobil System aufgenommen und in Zukunft angefahren werden.	Die Haltestellen in den genannten Orten werden in das Rufbus-Angebot mit einbezogen.	bereits enthalten
304	517	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.09	Die Gemeinde Deutsch Evern beabsichtigt, nördlich der Straße "Fuchsberg" ein neues Wohngebiet mit ca. 120 Wohneinheiten auszuweisen. Um dieses an den ÖPNV anzubinden, soll eine Buswendeschleife mit neuer Haltestelle um das bestehende Regenrückhaltebecken im Einmünduungsbereich der Tiergartenstraße / Nachtigwallenweg entstehen. Ich bitte, diese geplante Haltestelle in Ihren Planungen zu berücksichtigen.	Die Haltestelle wird seitens des Landkreises Lüneburg in den Planungen berücksichtigt. Der Landkreis ist hierzu in regelmäßigem Austausch mit der Gemeinde Deutsch Evern. Die Zuständigkeit für die Haltestelle selbst liegt bei der Gemeinde Deutsch Evern als Straßenbaulastträgerin.	bereits enthalten
305	522	kreisangehörige Kommune	Kap. 2.8	Die Gemeinde Embsen würde es begrüßen, wenn eine direkte Linie von Embsen - über LG-Rettmer (Einkaufszentrum Garberscenter) - in Richtung Lüneburg und ZOB eingerichtet werden könnte.	Embsen ist verkehrlich hauptsächlich in Richtung Lüneburg ausgerichtet. Daher ist der Ort über die regionale Hauptlinie 5600 umsteigefrei mit dem Oberzentrum verbunden. Der Landkreis stimmt jedoch zu, dass es auch zwischen Embsen und Rettmer eine (schwächere) Verkehrsnachfrage gibt, jedoch bislang kein passendes ÖPNV-Angebot. Um diesen Mangel zu beheben, wird der Landkreis die Einrichtung eines bedarfsorientierten Verkehrs (RufMobil, On-Demand-Verkehre oder ähnliche Angebote) prüfen. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen**.	ja
306	522	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.01	Der Rufbus ist sehr gut und sehr flexibel. Es sollte an der Akzeptanz gearbeitet werden. Es fehlt an Werbung sowie an einem einfachen Buchungshandling und vor allem an einer klaren Struktur. Die Unterscheidung zwischen Rufbus, Spätbus, ASM etc. ist schwer zu durchschauen. Die Gemeinde Embsen nimmt daher positiv zur Kenntnis, dass im NVP Vereinheitlichungen aufgeführt werden.	Der Landkreis und die MOIN werden zusammen im kommenden Jahr das gesamte ÖPNV-Angebot intensiv über verschiedene Kanäle bewerben. Dazu werden auch Informationen zum Rufbus-Angebot gehören. Die Buchung des Rufbusses wird zunächst weiterhin telefonisch möglich sein, eine Buchungsmöglichkeit über Apps, vorzugsweise die hvv App, wird angestrebt.	nicht erforderlich
307	522	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.02	Die Gemeinde Embsen würde es begrüßen, wenn die Linienbusanbindung bis 22.00 Uhr ausgeweitet werden würde und erst danach der Nachtbusverkehr einsetzt.	Die regionale Hauptlinie 5600 wird ab dem 01.01.2026 abends eine Stunde länger verkehren. Die letzte Fahrt ab Lüneburg, ZOB startet dort an allen Wochentagen um 21.42 Uhr.	bereits enthalten
308	522	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.09	Die Gemeinde Embsen beabsichtigt, das neue Gewerbegebiet Lüneburg-Süd (21409 Embsen, Am Kiefernring) an den ÖPNV anzuschließen. Erste Gespräche zum Standort der Haltestelle haben sowohl mit den Landkreis, als auch mit der KVG bereits stattgefunden. Ein Antrag an die LNVG wurde in der Zwischenzeit gestellt. Ich bitte, diese Haltestelle in Ihren Planungen zu berücksichtigen.	Eine Anbindung des genannten Gewerbegebietes wird bei der Prüfung eines Bedarfsverkehrs zwischen Embsen und Rettmer mit berücksichtigt. **Der Prüfauftrag im NVP wird entsprechend ergänzt**.	ja
309	523	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Folgende Schwerpunkte möchten wir hervorheben und bitten um Berücksichtigung bei der Weiterentwicklung des ÖPNV´s in der SG Dahlenburg: **1.Abend und Nachtanbindung / Anbindung am Wochenende** In der SG Dahlenburg gibt es kaum Möglichkeiten abends und nachts ohne PKW mobil zu sein. Ein verbessertes Angebot in den Abend- und Nachtstunden ist von großer Bedeutung – vor allem für Schichtarbeiter, die auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, sowie für Jugendliche, die ihre Freizeit außerhalb des Dorfes verbringen möchten. Ein zuverlässiger und sicherer Nahverkehr zu später Stunde würde die Mobilität deutlich erhöhen und gleichzeitig die soziale Teilhabe fördern.	Die regionale Hauptlinie 5300 wird ab dem 01.01.2026 abends eine Stunde länger verkehren. Die letzte Fahrt ab Lüneburg, ZOB startet dort dann an allen Wochentagen um 21.40. Für Fahrten zu späteren Zeitlagen sind bedarfsorientierte Angebote vorhanden, die weiter optimiert werden (vgl. Maßnahme 2). Für Permanentfahrten nach 22:00 Uhr sieht der Landkreis Lüneburg keinen Bedarf.	teilweise
310	523	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	**2. Verbesserung der Anbindung an die Schulen** Die Anbindung der Freien Schule Nieperfitz müsste überprüft werden, um Elterntaxis zu vermeiden. Die Verbindung zu den Schulen in Bleckede ist zu überprüfen. Viele Schülerinnen und Schüler unserer Gemeinde besuchen Haupt- / Realschule und das Gymnasium in Bleckede. Hier ist eine optimierte Erreichbarkeit der Schulen dringend notwendig. Auch kann in Abstimmung mit der Schule Marienau, der Individualverkehr minimiert werden, was zu einer Entlastung des Verkehrs auf den Straßen führt.	In Abstimmung mit der Freien Waldorfschule Lernort Nieperfitz hat der Landkreis Lüneburg bereits Verbindungen in der Schülerbeförderung eingerichtet und ist im kontinuierlichen Austausch mit der Schule zu den schulbezogenen Bedarfen. Dem Landkreis Lüneburg sind die Gegebenheiten in der Schülerbeförderung im Raum Dahlenburg Bleckede bekannt. Daher enthält der Nahverkehrsplan die Maßnahme 3.1, die die Schülerbeförderung aus der Gemeinde Dahlenburg zum Schulzentrum Bleckede optimieren wird. Bei Umsetzung der Maßnahme 3.1 werden die schulbezogenen Bedarfe der Freien Waldorfschule Lernort Nieperfitz sowie des Gymnasiums Marienau berücksichtigt werden.	bereits enthalten
311	523	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	**3.Anpassung der Wartezeiten bei den Schulbussen** Die Grundschulkinder haben lange Wartezeiten nach Schulschluss, da der Bus zunächst die Kinder an der Oberschule abholt. Die jüngeren Kinder müssen während der Wartezeit betreut werden. Eine Umkehrung der Abholung würde die Betreuung an der Grundschule vereinfachen.	Für die Fürstenwall-Grundschule in Dahlenburg bestehen zu allen Zeiten, zu denen der Unterricht beginnt und endet, Verbindungen, deren Wartezeiten den in der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg gesetzten Rahmen von 30 Minuten nicht überschreiten. Die Haltestellen an der Grundschule und an der Oberschule in umgekehrter Reihenfolge zu bedienen würde aufgrund der Einbahnstraßenregelungen im Bereich der Grundschule zu Problemen bei den Linienwegen führen. Mit Umsetzung der Maßnahme 3.1 wird eine Überplanung der Schülerverkehre in diesem Bereich erfolgen. Diese wird in enger Abstimmung mit den betroffenen Schulen und unter Berücksichtigung der dort vorhandenen Notwendigkeiten erfolgen.	teilweise
312	523	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	**4.Verbindung nach Bad Bevensen** Bad Bevensen ist für viele Einwohner unserer Gemeinde wegen der Kliniken, Facharztpraxen und vielfältigen Erholungsmöglichkeiten ein wichtiger Anlaufpunkt. Obwohl der Ort nur etwa 17 Kilometer entfernt liegt, ist die Erreichbarkeit mit dem Bus nicht vorhanden. Hier sehen wir einen dringenden Bedarf, die Verbindungen zu herzustellen, um die medizinische Versorgung und Freizeitangebote leichter zugänglich zu machen. Viele Schüler aus dem Raum Bad Bevensen besuchen die Schule Marienau. Eine Busanbindung würde den Individualverkehr verringern.	Aktuell besteht mit der Linie 7076 eine Verbindung zwischen Dahlenburg Bahnhof, Bavendorf und Bad Bevensen. Diese Linie befindet sich in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Uelzen. Zuständig für die Schülerbeförderung der im Landkreis Uelzen lebenden Schhüler:innen ist der Landkreis Uelzen als Träger der Schülerbeförderung. Der Landkreis Lüneburg wird gemeinsam mit dem Landkreis Uelzen prüfen, ob ein ÖPNV-Nachfragepotenzial für eine Stärkung dieser Verbindung und eine (Rück-)Verlängerung bis Dahlenburg, Markt besteht. **Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.**	ja
313	523	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	**5. Verkehrsangebot an 7 Tagen pro Woche** Ein durchgängiges Verkehrsangebot an allen sieben Tagen der Woche wäre wünschenswert und stellt sicher, dass die Mobilität nicht nur werktags, sondern auch am Wochenende gewährleistet ist. Dies kommt nicht nur den Berufstätigen, sondern auch Jugendlichen und älteren Menschen zugute.	Die regionale Hauptlinie 5300 verkehrt von montags bis Samstagnachmittag im 1h-Takt, ab Samstagnachmittag sowie sonntags ganztägig im 2h-Takt. Da mit der Einführung kürzerer Taktzeiten - insbesondere in den Hauptverkehrszeiten - erhebliche Mehrkosten verbunden wären, strebt der Landkreis eine deutliche Angebotsausweitung auf der Linie 5300 aktuell nicht an.	bereits enthalten

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
314	523	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	**6. Schüler Ticket für alle Schülerinnen und Schüler** Viele Familien in unserer Samtgemeinde sind auf finanzielle Unterstützung angewiesen. Es wäre daher wünschenswert, allen Schülerinnen und Schülern ein Schüler Ticket zur Verfügung zu stellen. Dies würde einen wichtigen Beitrag zur sozialen Teilhabe leisten und den Zugang zu Bildungseinrichtungen erleichtern. Schüler und Schülerinnen, die im Flecken Dahlenburg wohnen und auch in Dahlenburg die Schule besuchen, haben kein Schülerticket. Oft fehlt das Geld für eine Fahrt nach Lüneburg oder Bleckede. Eltern entscheiden sich für die Schulen in Bleckede, weil Kinder dann ein Schülerfahrticket erhalten. Das schwächt die Oberschule in Dahlenburg und das soziale Leben in der Samtgemeinde. Klassenausflüge können an der Oberschule oft aus Kostengründen nicht nach Lüneburg unternommen werden, weil Eltern das Geld für die Fahrt im Bus fehlt. Hier könnte mit einfachen finanziellen Mitteln sozialer Ausgleich möglich sein.	Die Anspruchsvoraussetzungen für die Erteilung von Schülerzeitkarten sind in der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg festgelegt. Maßgeblich ist hier die Entfernung vom Wohnort der Schüler und Schülerinnen zur Schule. Diese muss für Kinder aus der Grundschule mind. 2 km betragen, für Kinder weiterführender Schulen 3 km bzw. 4 km. Für Oberstufenschülerinnen und Schüler sind es 5 km. Der Landkreis Lüneburg hält an diesen Kilometergrenzen fest, da ein Aufheben einen nicht darstellbaren finanziellen und organisatorischen Aufwand bedeuten würde. Wie in der Stellungnahme ausgeführt, geht es um sozialen Ausgleich. Dieser ist nicht mit für die Schülerbeförderung vorgesehenen Mitteln zu leisten, sondern mit den für Transferleistungen vorgesehenen Mitteln.	nein
315	526	Bürger:in	Kap. 3.3	Die Ausführungen zum On-Demand-Verkehr sind sehr vage. Dieser soll u.a. die Schnelligkeit der Linie 5007 in Adendorf unterstützen, was positiv wäre. Allerdings darf dieses auf keinen Fall dazu führen, dasss der Verkehr östlich der Bahn mit Erbstorf nochmals verschlechtert wird bzw. nicht wieder auf einen mindestens 30-Minuten-Takt zurückgeführt wird wie vor 2018.	Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie Adendorf noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzern und Vertreterinnen und Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Der Hinweis zum Verkehrsangebot zwischen Adendorf und Erbstorf wird bei der Konzeptentwicklung berücksichtigt. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr.	nicht erforderlich
316	526	Bürger:in	Kap. 3.5	Die Aussage, die Linienführung des Stadtbusverkehrs in Adendorf sei unübersichtlich, ist teilweise richtig. Bei der vorherigen Neuordnung mit dem Nahverkehrsplan. wurde diese jedoch eher verschlechtert. Viele Fahrgäste, die nach Erbstorf fahren möchten, stranden seitdem an der letzten Bushaltestelle Röntgenstraße, weil der Bus ab dort nicht weiterfährt. Die mit dem Nahverkehrsplan 2018 gekappte Ringlinie über den Ebensberg brachte erhebliche Verschlechterungen für die Nutzung des ÖPNV.	Der Landkreis Lüneburg nimmt die Aussage zur Kenntnis. Die Tatsache, dass die Linienführung der gegenwärtigen Linie 5007 in Adendorf unübersichtlich ist, wird seitens des Landkreises geteilt. Daher sieht der vorliegende Nahverkehrsplan ein neues Liniennummernkonzept für die Linien in Adendorf vor: Die Fahrten nach/aus Erbstorf behalten die Liniennummer 5007, die Fahrten zur/von der Robert-Schumann-Straße (bisher Linbie 5006) erhalten die Liniennummer 5017 und die Fahrten zur/von der Röntgenstraße erhalten die Liniennummer 5027. Das Angebot bliebt jedoch gleich. Die Aussage, dass Fahrgäste, die nach Erbstorf fahren wollen, zukünftig an der Haltestelle Röntgenstraße stranden würden, ist daher nicht richtig. Der Landkreis Lüneburg sieht weiterhin keinen Bedarf für eine Stadtverkehrslinie zwischen Adendorf-Erbstorf und Lüneburg-Ebensberg. Beide Ortsteile sind durch die regionale Hauptlinie 5500 und weitere Regionallinien miteinander verbunden.	nein
317	526	Bürger:in	Kap. 3.8	Eine Verbesserung des Nachtverkehrs würde nur für den Kern Adendorfs gegeben sein. Das nördliche sowie das östliche Adendorf mit Erbstorf würden davon nicht profitieren. Es darf auf keinen Fall zu einer Verschlechterung zu dem jetzigen Angebot des ASM kommen.	Die Anregungen bezüglich der Anpassung der Nachtbuslinie wurde von Seiten des Landkreis Lüneburg und der MOIN aufgenommen, da dies aus betrieblichen Gründen möglich ist. Die Streckenführung der Nachtbuslinie wird dahingehend angepasst, dass auch Erbstorf von der Nachtbuslinie bedient wird. Die Nachtbuslinie wird u.a. über Erbstorfer Landstraße und Dorfstraße (Adendorf) geführt werden und die dortigen Haltestellen bedienen.	ja
318	529	Bürger:in	Kap. 3.10	Laut Fahrplan ist derzeit eine Umstiegszeit zwischen RE3 (aus Hamburg kommend) und dem Anschlussbus der Linie 5200 von 4 Minuten angesetzt (z. B. Ankunft RE3 15:33Uhr; Abfahrt Bus der Linie 5200 15:37Uhr). Die Umstiegszeit von 4 Minuten reicht theoretisch aus, wenn der RE3 fahrplanmäßig am Lüneburger Bahnhof eintrifft. Jedoch kommt es häufiger vor, dass der RE3 kurz nach der Abfahrtzeit des Busses in Lüneburg eintrifft, so dass der Fahrgast die Weiterfahrt mit dem Bus der Linie 5200 verpasst und daduch ein Stunde auf den nächsten Bus warten muss. Hier würde eine Erhöhung der Umstiegszeit (von 4 auf vielleicht 10 Minuten) das Risiko verringern, den Anschlussbus zu verpassen.	Der Fahrplan der Linie 5200 befindet sich noch in der Endabstimmung. Voraussichtlich wird der Bus einige Minuten später am ZOB in Lüneburg abfahren. Da der Landkreis eine Anschlusssicherung ebenfalls für sehr bedeutsam hält, Eine zusätzliche Maßnahme wird in den NVP aufgenommen.	ja
319	532	Verband	Zus. Anm.	**RufMobil in Bleckede** •Fahrplan und Taktung: Das derzeitige Angebot des RufMobils mit einer Abfahrt alle 120 Minuten ist aus Nutzersicht unzureichend. Es wäre wünschenswert, die Abfahrtsfrequenz auf mindestens 60 Minuten zu erhöhen, idealerweise nach Ankunft des Busses oder Zuges, automatisch und ohne Voranmeldung. So könnten Wartezeiten deutlich reduziert werden. Es sollte stets ein Kleinbus bereitstehen, der alle Haltestellen nach Osten (Breeze, Nindorf, Göddingen, Alt Garge, Barskamp, Walmsburg) sowie nach Westen (Garze, Karze, Bleckeder Moor, Rosenthal, Garlstorf, Wendewisch, Radegast, Brackede) bedient, wenn kein regulärer Busanschluss besteht. Hier ein Beispiel zum besseren Verständnis: Wenn man zum Beispiel als Schöffe bei Gericht ein Verhandlungstermin hat, der zwischen 4 und 8 Stunden dauern kann. Es ist bei 2 stündiger Abfahrt des RufMobils durchaus möglich, das man nur mit sehr langen Wartezeiten von bis zu 3 Stunden eine Abfahrt ab Bleckede in die kleineren Ortsteile bekommt. Derartig lange Wartezeiten sind nicht nur unattraktiv, sondern verhindern die Nutzung des ÖPNV. Eine Garantie auf eine stündliche Abfahrt des Rufbusses mit der Möglichkeit der kurzfristigen Anforderung, auch noch während man auf der Anfahrt nach Bleckede ist, wäre ein echter Fortschritt für den ÖPNV in ländlichen Gebieten. •Verbindungen und Nutzerfreundlichkeit: Die Verbindungen aus den Ortsteilen sollten mindestens alle 60 Minuten erfolgen, basierend auf telefonischer oder App-basierter Anmeldung, ohne langen Vorlauf. Die nächste mögliche Abfahrt an der gewünschten Haltestelle sollte stets angezeigt oder mitgeteilt werden, um die Planung zu erleichtern. •Innovative Mobilitätslösungen: Eine selbstfahrende Elektrobuslinie, die im Rundverkehr die wichtigsten Plätze innerhalb Bleckedes verbindet (z.B. Bahnhof, Rathaus, Supermärkte, Friedhof, Hafen, Parkplatz Schützenplatz), ist eine zukunftsweisende Idee. Diese sollte regelmäßig auf ihre Wirksamkeit geprüft und bei Bedarf ausgeweitet werden. •Automatisierte Fahrplanauskunft: Die Fahrplanauskunft sollte automatisch die Buchung des RufMobils ermöglichen, um den Service noch nutzerfreundlicher zu gestalten. Zudem sollte die App die voraussichtliche Ankunfts- und Abfahrtszeit des RufMobils anzeigen, um die Planung für die Fahrgäste zu erleichtern.	Eine Taktverdichtung auf ein stündliches Angebot sowie kürzere Vorbestellzeiten von Bedarfsfahrten sind aus Kundensicht wünschenswert, können aber aus Kostengründen kurzfristig leider nicht umgesetzt werden. Autonom fahrende Elektrobusse eröffnen auch nach Einschätzung des Landkreises neue Perspektiven für die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV. Der Landkreis verfolgt daher sehr genau die Entwicklung in diesem Bereich. Zum jetzigen Zeitpunkt hält er jedoch die Einführung einer solchen Linie in Bleckede für nicht umsetzbar.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
320	532	Verband	Zus. Anm.	**Regionalbusverkehr Raum Bleckede** •Taktung und Fahrplanerweiterung: In den Hauptverkehrszeiten ist ein 30-Minuten-Takt zwischen Bleckede und Lüneburg notwendig. Die Verbindungen sollten durch Bus (5100) sowie die in Betrieb zu nehmende Bahnstrecke ergänzt werden. Es ist wichtig, den Fahrplan auch in den späten Abendstunden zu erweitern, z.B. mit Abfahrten ab Lüneburg um 20:40, 22:40, 0:40 Uhr sowie ab Bleckede um 21:40 und 23:40 Uhr. Diese Fahrplanerweiterung würde insbesondere jüngeren Menschen ermöglichen, kulturelle Veranstaltungen, Kino, Theater oder Treffen mit Freunden zu besuchen. •Verbindung nach Hitzacker: Die Buslinie über Walmsburg nach neu Darchau sollte nach Hitzacker verlängert werden, um eine bessere Anbindung zu erreichen. •Fahrplanoptimierung: Der Takt für Fahrten nach Dahlenburg sollte verbessert werden, um zuverlässigere und häufigere Verbindungen zu schaffen. •Anbindung nach Norden: Die Anbindung des Fähranlegers in Neu Bleckede an die Bahnlinie in Boizenburg oder Brahlstorf sollte priorisiert werden, um eine nahtlose Mobilität zu gewährleisten und den Anwohnern in Neu Bleckede und Amt Neuhaus attraktive Möglichkeiten zu bieten.	Da mit der Einführung kürzerer Taktzeiten - insbesondere in den Hauptverkehrszeiten - erhebliche Mehrkosten verbunden wären, strebt der Landkreis eine deutliche Angebotsausweitung auf der Linie 5100 aktuell nicht an. Allerdings wird ab dem 01.01.2026 das Fahrplanangebot am Abend um eine Stunde erweitert. Die letzte Fahrt von Bleckede nach Lüneburg findet dann um 20:48 statt, in Gegenrichtung fährt der Bus um 21.40 am ZOB Lüneburg ab. Für Fahrten zu späteren Zeitlagen sind bedarfsorientierte Angebote vorhanden, die weiter optimiert werden (vgl. Maßnahme 2). Für Permanentfahrten nach 21.00 / 22:00 Uhr sieht der Landkreis Lüneburg keinen Bedarf. Zwischen Bleckede und Neu Darchau verkehren die Linie 5110 (bisher 5101) sowie die Rufbuslinien 5153 und 5154 (bisher ebenfalls Linie 5101). Dort besteht mit der Linie 8000 des Landkreises Lüchow-Dannenberg Anschluss nach Hitzacker und teilweise weiter nach Dannenberg und Lüchow. Im Zuge des Projektes Verbesserung der touristischen Mobilität in der Biosphärenregion Elbe-Schaalsee (BioReNat) wurde empfohlen, diese Verbindung für touristische Bedarfe zu stärken und eine durchgehende Verbindung ohne Umstieg in Neu Darchau zu schaffen. Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den Nahverkehrsplan aufgenommen. Mit dem Nahverkehrsplan 2018-2023 wurde zwischen Dahlenburg und Bleckede die Linie 5335 eingerichtet, die montags bis samstags im Zweistundentakt verkehrt und zusätzlich über ein schulbezogenes Fahrtenpaar verfügt. Eine Evaluation dieser Linie im Jahr 2023 hat ergeben, dass diese von Fahrgästen kaum genutzt wird. Daher wurde die Linie 5335, mit Ausnahme des schulbezogenen Fahrtenpaares, von Permanent- auf Rufbusfahrten umgestellt. Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan wird die Linie 5335 die Liniennummer 5354 erhalten und auch sonn- und feiertags als Bedarfsverkehr verkehren. Für eine weitere Stärkung sieht der Landkreis Lüneburg aufgrund der 2023 vorgenommenen Evaluation keinen Bedarf. Mit der Rufbuslinie 5504 besteht bereits eine Anbindung zwischen Neu Bleckede und dem Bahnhof in Boizenburg. Eine Anbindung von Neu Bleckede zum Bahnhof in Brahlstorf besteht mit Umstieg in Neuhaus, ZOB mit den Linien 512 oder 5504 zwischen Neu Bleckede und Neuhaus und der Rufbuslinie 5505 zwischen Neuhaus und Brahlstorf. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als zuständige Straßenbaulastträgerin baut im dritten Quartal 2025 eine Haltestelle in Neu Bleckede am Fähranleger. Nach Fertigstellung der Haltestelle wird diese von den Linie 512 und 5504 angefahren werden, um den Fähranleger besser anzubinden und eine nahtlose Mobilität zu gewährleisten.	teilweise
321	532	Verband	Zus. Anm.	**Busbeschleunigung** •Die Reaktion der Ampelschaltung auf Busankünfte auf der bestehenden Busspur in der Dahlenburger Landstraße in Lüneburg muss eingerichtet werden, um Verzögerungen zu vermeiden. Zur Zeit gehen auf Grund der fehlenden Vorrangschaltung 2 bis 3 Minuten Fahrzeit verloren da die Busse mindestens an zwei Ampeln halten müssen. Durch die sehr kurzen Grünphasen für die Busse können häufig nicht alle Busse die Ampel passieren und müssen dann sehr lange auf die nächste Busgrünphase, die sehr kurz ist, warten. •Die Ampelvorrangschaltung an der Kreuzung Bleckeder Landstraße/Zufahrt Bahnhof ist eine sinnvolle Maßnahme nach erfolgtem Einmündungsumbau und der Straßensanierung um die Pünktlichkeit und Effizienz des Busverkehrs zu verbessern.	Alle Busse (Kleinbusse ausgenommen) der MOIN GmbH und der von ihrem beauftragten Subunternehmer werden mit Endgeräten für die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Lichtsignalanlage zur Busbeschleunigung ausgestattet. Der Landkreis spricht sich grundsätzlich für die Busbeschleunigung aus. Für die Umrüstung der Lichtsignalanlagen sind jedoch die Kommunen zuständig. Speziell für die Beschleunigung der Busverkehre in der Hansestadt Lüneburg mittels Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen wird eine zusätzliche Maßnahme in den NVP aufgenommen: "Busbeschleunigung im Stadtverkehr Der ÖPNV in Lüneburgs Stadtgebiet ist straßengebunden. Aus den Untersuchungen des Mobilitätsgutachtens für die Zukunft des ÖPNV im Landkreis Lüneburg geht hervor, dass es dabei häufig zu Verspätungen mit mehr als 5 Minuten kommt (Datenbasis 2023). Dies gilt insbesondere für die Haltestellen „Am Sande“, „ZOB“ und einer Anzahl weiterer Haltestellen zwischen dem Bahnhof und Adendorf. Um die Reisezeiten und die Fahrplanstabilität positiv beeinflussen zu können, ist eine passende Busbeschleunigung mit Hilfe von digitalen Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen (LSA) ein probates Mittel. Für die technische Umsetzung ist es notwendig, dass alle von der MOIN eingesetzten Linienbusse in der Lage sind, die bereits von der Hansestadt installierten LSA mit Bevorrechtigungsschaltung ansteuern zu können. Gleichzeitig muss eine Bewertung stattfinden, welche der vorhandenen LSA mit Bevorrechtigungsschaltung tatsächlich einen positiven Effekt auf die Zuverlässigkeit des ÖPNVs erzielen. Der positive Effekt könnte ausbleiben, wenn neben der LSA-Ansteuerung nicht auch noch eine bauliche Busbeschleunigung vorhanden sein sollte. In einem Pilotprojekt testen Feuerwehrfahrzeuge bis zum Frühjahr 2026 an ausgewählten Verkehrskreuzungen der Hansestadt, wie die Technik zur Ampelpriorisierung im Alltag funktioniert. Die Ergebnisse der Testphase sollen in die Bewertung zur Busbeschleunigung einfließen. Die Umsetzung von Busbeschleunigungen soll in enger Zusammenarbeit zwischen Hansestadt und Landkreis Lüneburg sowie der MOIN erfolgen."	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
322	532	Verband	Zus. Anm.	**ASM-Nachtverkehr** •Der hohe Preis des ASM-Nachtverkehrs erschwert eine breite Nutzung. Hier wäre eine Kostenreduktion oder eine stärkere Subventionierung wünschenswert. •Der Mangel an Abend-/Nachtverbindungen aus dem Landkreis nach Lüneburg ab 19:40 ist ein großes Problem, das die Mobilität insbesondere für Berufstätige, Studierende und Jugendliche einschränkt. Eine Ausweitung des Abend-/Nachtverkehrs ist dringend notwendig.	Das heutige ASM-Angebot, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, wird aktuell überarbeitet. Der Landkreis wird im Rahmen der Überarbeitung auch die Tarifgestaltung überprüfen und ggf. verändern. Grundsätzlich hält der Landkreis bei Bedarfsverkehren wie dem ASM oder On Demand-Verkehren jedoch an einem Komfortzuschlag fest, da diese Verkehre über besondere Qualitäten verfügen (z. B. Haustürbedienung), die der Linienverkehr nicht bietet. Ab dem 01.01.2026 wird das Fahrplanangebot auf den regionalen Hauptlinien am Abend um eine Stunde erweitert. Die letzte Fahrt in Richtung Lüneburg findet dann gegen 20:45 statt, in Gegenrichtung fahren die Busse gegen 21.40 am ZOB Lüneburg ab. Für Fahrten zu späteren Zeitlagen sind bedarfsorientierte Angebote vorhanden, die weiter optimiert werden (vgl. Maßnahme 2). Für Permanentfahrten nach 21.00 / 22:00 Uhr sieht der Landkreis Lüneburg keinen Bedarf.	teilweise
323	532	Verband	Zus. Anm.	**Digitalisierung** •Eine App, die Fahrpläne in Echtzeit anzeigt und die Fahrzeugpositionen korrekt darstellt, ist essenziell. Hier sollte auf eine stabile und zuverlässige Datenübertragung geachtet werden. •Die Möglichkeit, das RufMobil direkt in dieser App zu buchen, würde den Service erheblich verbessern. •Die Anzeige der voraussichtlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten des RufMobils ist für die Fahrgäste sehr hilfreich und sollte unbedingt umgesetzt werden.	Die Buchung des Rufmobils ist bereits heute über einen Deep Link aus der hvv App möglich. Weitere Features wie die Darstellung der aktuellen Fahrzeugposition auf einer Karte oder die Angabe der voraussichtlichen Ankunftszeit sind über die aktuelle hvv App nicht möglich. Der hvv plant allerdings eine Weiterentwicklung der Auskunfts-App, in der die genannten Funktionen perspektivisch integriert werden sollen.	nicht erforderlich
324	532	Verband	Zus. Anm.	**Information über ÖPNV** •Es fehlen übersichtliche und Aussagekräftige Informationen zu den unterschiedlichen Möglichkeiten der Personenbeförderung.In der Regel sind die Möglichkeiten sich im Landkreis mit dem ÖPNV zu bewegen nicht bekannt. Gerade ältere Mitbürger*innen benötigen ein gedrucktes Informationsblatt.	Der Landkreis und die MOIN werden zusammen im kommenden Jahr das gesamte ÖPNV-Angebot intensiv über verschiedene Kanäle bewerben. Die Anregung zur Bereitstellung von gedruckten Fahrplänen ist grundsätzlich nachvollziehbar. Allerdings geht der Landkreis davon aus, dass es gerade durch die Neuausrichtung des Verkehrsangebotes im ersten Halbjahr 2026 kurzfristig zu nachträglichen Fahrplanoptimierungen kommen wird. Gedruckte Fahrpläne wären damit sehr schnell veraltet. Vor diesem Hintergrund setzen Landkreis und MOIN auf die tagesaktuelle Information vor allem über digitale Kanäle und Pressemitteilungen.	teilweise
325	532	Verband	Zus. Anm.	**Besseres Linienangebot in Amt Neuhaus** •Rufbus als Ringlinie für bessere Erreichbarkeit: Die Linie 505 sollte zu einer Ringlinie umgestaltet werden – mit zwei Ästen (über Bundesstraße und Elbstraße), die sich im Ort Neuhaus treffen. Das verbessert die Erreichbarkeit vieler Ortsteile. •Neue Verbindung nach Lübtheen: Das für viele Bürger in Neuhaus wichtige Grundzentrum Lübtheen (inkl. Bahnhof Pritzier) sollte per Rufbus erreichbar werden – etwa für Arztbesuche oder Besorgungen.	Der Landkreis nimmt die Aussage zur Kenntnis. Eine Linie 505 in der Gemeinde Amt Neuhaus ist dem Landkreis nicht bekannt. Mit der Linie 513 besteht bereits eine Rufbusverbindung zwischen Neuhaus und Lübtheen, damit das dort vorhandene grundzentrale Angebot von Menschen aus der Gemeinde Amt Neuhaus genutzt werden kann. Eine Auswertung der Buchungszahlen im Jahr 2024 hat ergeben, dass die Verbindung vergleichsweise wenig genutzt wird. Eine Anbindung aus der Gemeinde Amt Neuhaus an den SPNV besteht zu den Halten in Boizenburg und Brahlstorf, die ebenfalls von der Linie RE 1 bedient werden, mit den Rufbuslinien 5504 und 5505. Eine weitere Anbindung an den RE 1 in Pritzier ist daher aus Sicht des Landkreises Lüneburg nicht erforderlich.	bereits enthalten
326	532	Verband	Zus. Anm.	**Tarifoptimierungen** •Deutschlandticket soll gelten: Wer bereits ein Deutschlandticket besitzt, sollte den Rufbus nutzen können – ohne zusätzliche Zuzahlung. •Fähren kostenlos nutzen: Die Elbfähren in Bleckede, Darchau und Hitzacker sollten für die Personenbeförderung mit dem Deutschlandticket kostenfrei nutzbar sein – das stärkt die Verbindung zum westlichen Kreisgebiet.	Der Rufbus ist bereits heute zum regulären hvv Tarif nutzbar. Besitzt ein Fahrgast das Deutschlandticket (welches Bestandteil des hvv Tarifs ist), so kann er den Rufbus ohne Zuzahlung nutzen. Der Landkreis Lüneburg ist zuständig für die Elbfähre in Bleckede. Die MOIN Mobilitätsinfrastruktur und -betriebs GmbH Landkreis Lüneburg beschafft derzeit ein neues Fährschiff für die Fährverbindung in Bleckede. Mit Fertigstellung der Elbfähre wird die MOIN mit dem Betrieb der Fähre betraut. Eine Anpassung der Tarife und Tarifanerkennung erfolgt in Absprache mit der MOIN. Derzeit ist die Anerkennung des Deutschlandtickets nicht vorgesehen. Für die Fähren in Darchau - Neu Darchau und Hitzacker - Bitter besteht keine Zuständigkeit des Landkreises Lüneburg.	nicht erforderlich
327	532	Verband	Zus. Anm.	**Bessere Einbindung in benachbarte Landkreise** •Verbindung nach Dannenberg und Salzwedel: Der Landkreis sollte prüfen, ob das WendlandMobil des Nachbarlandkreises Lüchow-Dannenberg auch Teile von Amt Neuhaus ansteuern kann. Diese Verbindung würde als Zubringer zu den Bahnhöfen Dannenberg und Salzwedel dienen – besonders wichtig für die östlichen Ortsteile. •Taktung verbessern: Sollte das WendlandMobil nicht ausgeweitet werden können, sollten zumindest die Fahrzeiten der Rufbuslinie 505 besser mit dem WendlandMobil Angebot in Dömitz abgestimmt werden.	Eine Überplanung und Erweiterung des Rufbusangebotes im Amt Neuhaus, einschließlich kreisüberschreitender Verbindungen wird als zusätzliche Maßnahme 1.7 (Sektor Amt Neuhaus) mit in den NVP aufgenommen. Das ÖPNV-Taxi "Wendland OnDemand" der Mobilitätsmarke WendlandMobil verbindet den Landkreis Lüchow Dannenberg mit Dömitz. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg ist der Aufgabenträger für "Wendland OnDemand". Hierbei handelt es sich nicht um einen Linienverkehr, sondern um eine Bedienform, die vom Fahrgast flexibel gebucht werden kann. Der Fahrgast kann sie so auch eigenständig auf die Fahrten der Rufbuslinie 505 abstimmen. Ob ein zusätzlicher Haltepunkt für das ÖPNV-Taxi "Wendland OnDemand" im Amt Neuhaus eingerichtet werden sollte, obliegt der Entscheidung des Landkreises Lüchow-Dannenberg.	nicht erforderlich
328	532	Verband	Zus. Anm.	**Zuverlässigkeit beim Rufbussystem der VLP durchsetzen!** Das Rufbussystem in Durchführung durch die VLP funktioniert nach wie vor nicht reibungslos. Wir fordern mehr Transparenz hinsichtlich der tatsächlichen Situation – auch als Handhabe für eine bessere Steuerbarkeit des Angebots durch den Landkreis Lüneburg. •Zuverlässigkeit durchsetzen: Bei wiederholten Fahrtausfällen oder Angebotsstreichungen durch die VLP braucht es Konsequenzen – etwa Vertragsstrafen oder verpflichtende Ersatzbeförderung, beispielsweise per Taxi. •Transparenz schaffen: Bürgerinnen und Bürger sollten die Möglichkeit haben, Fahrt-Ausfälle zu melden. So lassen sich Ausmaß und finanzielle Schäden für unseren Landkreis dokumentieren. •App nutzerfreundlich gestalten: Der Buchungsprozess in der VLP-App ist kompliziert. Wenn eine Fahrt nicht durchgeführt wird, muss eine Alternative angezeigt und angeboten werden. •Mehr Kontrolle durch den Landkreis: Die Buchung des Rufbusangebots für Amt Neuhaus soll künftig auch über die Systeme der KVG erfolgen können. So behält der Kreis die Kontrolle und einen transparenten Überblick.	Für das Teilnetz 4 bestehen Überlegungen, auch dort die allgemeine Vorschrift aufzuheben und die MOIN GmbH mit der Durchführung des ÖPNV zu betreuen. Die gewünschte Kontrolle sowie die Buchung über eine einheitliche Plattform wird damit gewährleistet sein. Ab dem Zeitpunkt der Übernahme der ÖPNV-Angebote (Linienverkehr und Bedarfsverkehr) im Amt Neuhaus durch die MOIN wird eine andere Buchungs-App zum Einsatz kommen, die benutzerfreundlicher sein wird. Eine Sanktionierung des Verkehrsunternehmens bei abgelehnten Fahrtwünschen wird vom Landkreis jedoch nicht unterstützt.	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
329	533	Verkehrsverbund	Kap. 1.3	Zu. 1.3.2: In die Auflistung der ÖDA-Inhalte sollte aufgenommen werden, dass sich die zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach Art. 2a VO 1370 aus einem “Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr” (= NVP) ableiten müssen. Zu 1.3.2: Es wird darauf hingewiesen, dass die genannte “VOL/A” 2016 durch die “Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (Vergabeverordnung - VgV)” abgelöst wurde. Zu 1.3.6: Der Hinweis auf die Übergangsbestimmung in § 62 Abs. 1 PBefG kann gestrichen werden, da jetzt auch die letzten Genehmigungen die danach erlassen wurden, ausgelaufen sein müssten, bei maximal 10 Jahren Genehmigungslaufzeit. Zu 1.3.6.1: Eine relevante Änderung des PBefG in 2021 war auch die Einführung von Pflichten zur Datenlieferung in § 3a PBefG ff. Dies sollte erwähnt werden.	Die Hinweise werden in der Endfassung des NVP berücksichtigt.	ja
330	533	Verkehrsverbund	Kap. 2.2.2	Zu 2.2.2: Es wird darauf hingewiesen, dass mittlerweile aktualisierte Daten aus der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) zum Jahr 2023 vorliegen. Wir schlagen deshalb vor, den besagten Abschnitt auf Grundlage der Daten aus der MiD 2023 zu überarbeiten. Der hvv stellt dem Landkreis Lüneburg gerne entsprechende Materialien zur Verfügung. Zu 2.2.2: Die Tabelle 2-8 zeigt, dass die Hansestadt Lüneburg von 2% der Befragten als Quell- und Zielort der Pendelnden angegeben wurde. Im Text über der Tabelle wird in der Entwurfsfassung jedoch die Hansestadt Hamburg genannt.	Die Angaben zur Motorisierung im Kap. 2.2.2 werden auf Basis der Studie MiD 2023 aktualisiert.	ja
331	533	Verkehrsverbund	Kap. 2.11	Bezüglich der Vorgaben zu Qualität und Ausstattung der Haltestellen wird lediglich auf das VNO-Haltestellenkonzept hingewiesen: “Detailliertere Vorgaben zu Qualität und Ausstattung der Haltestellen sind im Anhang im VNO-Haltestellenkonzept enthalten und Bestandteil dieses Nahverkehrsplan.” Hier bitten wir ebenfalls auf den hvv Styleguide sowie die im hvv Verbundgebiet geltenden hvv Standards zu verweisen.	Die Hinweise auf den hvv Styleguide und die hvv Standards werden in der Endfassung des NVP berücksichtigt.	ja
332	533	Verkehrsverbund	Kap. 2.12	Zu 2.12.1: Tabelle 2-17: Ist nach den zahlreichen Rücknahmen von Buslinien hier die Haltestelle Lüneburg, Am Sande noch immer von kreisweiter Bedeutung als Umsteigepunkt und kann dies aufgrund anhaltender Bemühungen der Stadt Lüneburg um Entlastung der historischen Altstadt vom Durchgangs(bus)verkehr auch langfristig noch ein Ziel sein?	Die Haltestelle "Am Sande" ist weiterhin eine der wichtigsten und meist frequentierten Haltestellen im Landkreis, hat aber als Umsteigehaltestelle keine landkreisweite Bedeutung mehr, sondern eine lokale (für Umstiege zwischen den Stadtbuslinien). Die Tabelle wird entsprechend angepasst.	ja
333	533	Verkehrsverbund	Kap. 2.13	Der ASM-Tarif sollte lieber mit Hinweis auf die hvv On-Demand-Strategie verwendet werden. Bsp.: „Für Linienbedarfsverkehre sowie On-Demand-Verkehre gelten vom Gemeinschaftstarif abweichende Fahrpreise. Der hvv arbeitet derzeit im Rahmen der hvv On-Demand-Strategie an einem Konzept zur Vereinheitlichung der Tarifsystematik bei On-Demand- und Bedarfsverkehren. Ziel ist eine bessere Verständlichkeit und Nutzerfreundlichkeit für die Fahrgäste. Der grundsätzliche Aufbau des hvv-Tarifs sollte um die angedachte Bartarifreform ergänzt werden. Bsp.: Der hvv arbeitet an einer Reform der Einzel- und Tageskartenangebote mit dem Ziel, die Tarifstruktur weiter zu vereinfachen und die Zugänglichkeit zum ÖPNV im Sinne des Deutschlandtickets sowie eines kundenorientierten Gesamtangebots zu verbessern.	Die Textvorschläge zum Tarif werden in der Endfassung des NVP berücksichtigt.	ja
334	533	Verkehrsverbund	Kap. 4.3.01	Es sollte ein grundsätzlicher Hinweis aufgenommen werden, dass sich die Weiterentwicklung klassischer Bedarfsverkehre an den Empfehlungen der derzeit in Erarbeitung befindlichen hvv On-Demand-Strategie orientieren sollte. Ziel ist ein verbundweit abgestimmtes System, das durch klare Standards eine hohe Servicequalität sichert und dabei die Vielfalt von Bedarfsverkehren harmonisch vereint.	Der Hinweis wird in der Endfassung des NVP berücksichtigt.	ja
335	533	Verkehrsverbund	Kap. 4.3.14	Die Prüfung und Steuerung der Qualitätsvorgaben erfolgt im Landkreis Lüneburg durch das Qualitätssteuerungsverfahren (QSV) des hvv. Dieses wird zwar für den Landkreis Lüneburg nicht finanzwirksam abgerechnet, findet allerdings dennoch Anwendung. Im vorliegenden Entwurf wird darauf weder in Kapitel 2 “Bestandsdarstellung” noch in Kapitel 4 “Ziele und Maßnahmen” Bezug genommen. Ausführungen zum QSV sollten in beiden Kapiteln ergänzt werden. Ferner erfolgt aktuell eine Neuausrichtung der Qualitätssteuerung und der hvv Standards (Projekt QS-NEU) durch den hvv, die Aufgabenträger (u.a. Landkreis Lüneburg) und Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet. Der bestehende Entwurf sollte aufgrund der Aktualität und der Auswirkungen des Projekts auf die Qualitätsvorgaben und –steuerung um einen Hinweis zur Neuausrichtung der Qualitätssteuerung ergänzt werden, bspw. unter Kapitel 4.3.14 “Entwicklung eines Zielsystems”.	Aufgrund des tiefgreifenden Umbaus der ÖPNV-Strukturen im Landkreis Lüneburg kann der Landkreis derzeit noch keine abschließende Aussage zum Thema Qualitätssteuerung treffen. Unstrittig ist, dass die Qualität umfassender und engmaschiger kontrolliert werden soll, als dies bislang der Fall war. Inwieweit dieses Monitoring vom Landkreis selbst wahrgenommen wird oder über das neue QSV gewährleistet werden könnte, ist zwischen Landkreis und hvv noch zu klären. Eine Erwähnung des alten QSV des hvv hat vor diesem Hintergrund keinen Mehrwert, daher wird auf eine entsprechend Ergänzung im NVP verzichtet.	nein
336	533	Verkehrsverbund	Kap. 4.3.14	Die Untersuchung der Angebotsqualität mit den Feldern Erschließungsqualität, Bedienungsqualität und Verbindungsqualität sollten einem NVP vorangestellt sein, um daraus entsprechende Maßnahmen abzuleiten und keine eigene Maßnahme darstellen.	Eine Bewertung der Angebotsqualität ist bereits mit der Fortschreibung des 4. NVP vorgenommen worden ist. Darüber hinaus wird auf das Mobilitätsgutachten verwiesen, welches ebenfalls eine eigene Bewertung des Status Quo enthält. Eine weitere Bewertungwird daher als nicht notwendig erachtet.	nein
337	533	Verkehrsverbund	Kap. 4.3.15	Wir weisen darauf hin, dass durch das neue Liniennummernkonzept entsprechende Anpassungen an den Mastfahnen notwendig sind, die Kosten und Aufwände bei den Verkehrsunternehmen erzeugen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	nein
338	533	Verkehrsverbund	Kap. 4.3.05	Es sollte ein grundsätzlicher Hinweis aufgenommen werden, dass sich die weitere Planung von On-Demand-Verkehren an den Empfehlungen der derzeit in Erarbeitung befindlichen hvv On-Demand-Strategie orientieren sollte. On-Demand-Verkehre sollen zukünftig einen integralen Bestandteil des öffentlichen Nahverkehrs im hvv bilden und den klassischen Linienverkehr insbesondere in Zeiten und Räumen mit geringer Nachfrage bedarfsgerecht ergänzen. Ziel ist der Aufbau eines verbundweit abgestimmten Systems, das durch einheitliche Standards eine hohe Servicequalität gewährleistet und dabei die Vielfalt der Bedarfsverkehre harmonisch integriert.	Der Hinweis wird in der Endfassung des NVP berücksichtigt.	ja

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
339	533	Verkehrsverbund	Kap. 4.3.06.1	Die Bedeutung bzw. der Nutzen einer Verbindung aus dem Oberzentrum und Hochschulstandort Lüneburg nach Geesthacht und Hamburg-Bergedorf geht aus der Darstellung nicht hinreichend hervor. Die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur zwischen Lüneburg und Hamburg bleibt absehbar begrenzt. In der Linie besteht eine der wenigen Möglichkeiten eine nutzbringende Ergänzung zum SPNV anzubieten. Der Bf. Bergedorf wurde in den Jahren seit der Untersuchung von PTV 2016 in seiner Bedeutung als regionaler Verknüpfungspunkt sukzessive aufgewertet und bietet nicht nur Zugang zum in vielen Punkten einem Oberzentrum gleichwertigen Bezirkszentrum Hamburg-Bergedorf, sondern auch dem benachbarten gemeinsamem Mittelzentrum Wentorf-Reinbek-Glinde. Es ist dort seit 2018 sukzessive ein Knotenpunkt mehrerer XpressBus-Linien dort entstanden, welcher Reisezeiten z.B. Richtung Wentorf-Schwarzenbek-Talkau (-Mölln), oder zahlreiche östliche Hamburger Stadtteile (Billstedt, Hamm, Jenfeld, Rahlstedt u.a.) verkürzen und somit weitere Stadtgebiete unter Umgehung des Hamburger Hauptbahnhofs mit vergleichbaren oder kürzeren Reisezeiten erreichbar macht. Auch aus der Elbmarsch bestehen derzeit keine attraktiven, umsteigefreien Verbindungen ins nahegelegene Oberzentrum Lüneburg. Es ist daher bedauerlich, dass die Maßnahme nur eine erneute, ggf. präzisierte Untersuchung der bereits nachweislich nutzbringenden Verbindung vorsieht, ohne eine konkrete Umsetzungsperspektive während der Laufzeit des RNVP aufzuzeigen. Zudem wird empfohlen, ausdrücklich auch weitere Fördermöglichkeiten für die Einrichtung und den Betrieb dieser Verbindung über die 'Landesbedeutsame Buslinie' in Niedersachsen hinaus zu prüfen und dabei auch eine höhere Eigenbeteiligung des Kreises in Betracht zu ziehen.	Der Landkreis widerspricht der Interpretation des hvv. Der Landkreis stellt den Nutzen einer solchen Verbindung nicht in Frage, sondern teilt die Einschätzung des hvv. Die Formulierung "Die Einrichtung einer LBB nach Geesthacht oder nach Hamburg-Bergedorf soll geprüft werden." bezieht sich nicht auf eine Prüfung des verkehrlichen Nutzens (dieser ist unstrittig), sondern auf eine Prüfung der betrieblichen Umsetzbarkeit auf Seiten der Verkehrsunternehmen und eine Abstimmung mit den beteiligten Aufgabenträgern (LK Harburg, Kreiz Hzgt. Lauenburg, Hansestadt Hamburg).	nein
340	533	Verkehrsverbund	Kap. 4.3.09	Um eine reibungslose Datenauf- und -übernahme in die hvv Haltestellendatenbank zu garantieren, empfiehlt sich eine vorgelagerte Abstimmung zwischen dem Landkreis und dem hvv. Wir schlagen deshalb vor, den Abschnitt zur hvv Haltestellendatenbank wie folgt zu ergänzen: "[...] Die hvv Haltestellendatenbank soll hierbei als einzige Basis verwendet werden. Die Erfassung erfolgt dabei sukzessive über die Straßenbaulastträger sowie den Landkreis und ist vorab mit dem hvv abzustimmen."	Die textliche Ergänzung wird in der Endfassung des NVP berücksichtigt.	ja
341	534	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.1	Die Gemeinde Melbeck - als, laut RROP-Entwurf, zukünftiges alleiniges Grundzentrum der Samtgemeinde Ilmenau - hat am 03.07.2023 ein Verkehrskonzept beschlossen. Neben der Schaffung einer "grünen Welle" auf der B4, der Schaffung sichererer Schulwege etc. widmet es sich auch dem ÖPNV. Um die Linienführung der stetig gewachsenen Ortslage anzupassen, soll die Linienführung mittelfristig geändert werden. Durch die Verringerung der zurückzulegenden Wege zu den (neuen) Haltestellen verspricht sich die Gemeinde Melbeck eine höhere Frequentierung des ÖPNV. Darüber hinaus soll zusätzlich bereits jetzt darauf hingewirkt werden, dass Melbeck in höhrerer Taktung angefahren wird. Die Buslinie 5600 wird aktuell im Stundentakt bedient. Mittelfristig sollte für eine höhere Attraktivität – zumindest in den Hauptverkehrszeiten – ein 30-Minuten-Takt angestrebt werden. Ideal wäre die Anbindung an den Stadtbus, der in der Samtgemeinde Ilmenau bereits in der Nachbargemeinde Deutsch Evern eingesetzt wird.	Eine mittelfristige Anpassung der Linienführung der Linie 5600 ist gemeinsam mit dem Landkreis und der MOIN abzustimmen. Dabei sind die Interessen aller Fahrgäste, die diese Linie nutzen, angemessen zu berücksichtigen. Die Abstimmungen erfolgen im Rahmen des laufenden Geschäfts der Verwaltung. Da mit der Einführung kürzerer Taktzeiten - insbesondere in den Hauptverkehrszeiten - erhebliche Mehrkosten verbunden wären, strebt der Landkreis einen 30min-Takt in der Hauptverkehrszeit auf der Linie 5600 aktuell nicht an.	teilweise
342	534	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.02	Wünschenswert wäre, dass die Linienbusse die Haltestellen bis ca. 22.00 Uhr verlässlich anfahren würden und ein Nachbusverkehr erst anschließend beginnt.	Die regionale Hauptlinie 5600 wird ab dem 01.01.2026 abends eine Stunde länger verkehren. Die letzte Fahrt ab Lüneburg, ZOB startet dort an allen Wochentagen um 21.42 Uhr.	bereits enthalten
343	534	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.3.09	Die Gemeinde Melbeck hat am 03.07.2023 ein Verkehrskonzept beschlossen. Neben der Schaffung einer "grünen Welle" auf der B4 und der Schaffung sichererer Schulwege widmet es sich auch der Verbesserung der ÖPNV-Erschließung durch Optimierung der Linienführung sowie Schaffung zusätzlicher Haltestellen. 1. Im o.g. Verkehrskonzept heißt es zum ÖPNV: „Das Netz des ÖPNV und die Lage der Haltestellen sind eine wesentliche Randbedingung für die Lage der signalgesicherten Querungsstellen in der Ortsdurchfahrt der B 4. Sowohl die strukturelle Situation in Melbeck als auch die Untersuchungen für die Einrichtung einer „Grünen Welle“ zeigen, dass die vorhandene Lage der Haltestelle an der Floetstraße ungünstig ist. Es wird daher vorgeschlagen, die Haltestelle aufzugeben und zwischen Ludwig-Jahn-Straße und Wiesenweg eine neue Haltestelle „Ludwig-Jahn-Straße“ zu schaffen." Aktuell wird daher die Verlegung der Haltestellen "Floetstraße" in Richtung "Ludwig-Jahn-Straße" durch ein Ing.-Büro konzipiert. Die Haltestellen "Floetstraße" sowie die Haltestelle am Gymnasium sollen nach Fertigstellung der Haltestellen "Ludwig-Jahn-Straße" zurückgebaut werden. 2. Darüber hinaus wird im Verkehrskonzept ab der Haltestelle „Hohe Luft“ eine neue Linienführung über den Hasenwinkel, den Birkenweg, Zum Moorkanal und Ebstorfer Straße empfohlen. Im Birkenweg und an der Ebstorfer Straße sollen zusätzliche Haltestellen eingerichtet werden, die u. a. die Wohngebiete "Am Großen Moor", "Heinz-Meyer-Ring" sowie "Lustgarten" erschließen werden. Im weiteren Linienverlauf können alternativ die vorhandenen Haltestellen „Grundschule“, die barrierefrei ausgebaut werden soll, oder „Am Diemel“ angefahren werden. Der Ausbau der Straße „Zum Moorkanal“ (nur für den ÖPNV / Fuß- und Radverkehr) als Voraussetzung für eine Linienführung wurde durch ein Ing.-Büro konzipiert. Mit der konkreten Umsetzung der bautechnischen Maßnahmen wurden noch nicht begonnen. 3. Der Ilmenaupark an der B 4 in Richtung Bienenbüttel, der - neben der Gaststätte "Bootshaus", der Outdoorschmiede und dem Camping- und Wohnmobilplatz - zusätzlich ein Wochenendhausgebiet mit ca. 300 Parzellen beherbergt, verfügt derzeit über keine ÖPNV-Anbindung. Die Errichtung einer Haltestelle soll geprüft werden. Diese Haltestelle könnte von der Linie 5600, alternativ von der Rufbuslinie 7062 angefahren werden. Eine entsprechende Haltestelle müsste noch errichtet werden. 4. Darüber hinaus stellen die beiden Bushaltestellen „Am Rischpool“ direkt an der K10 (Zum Bahnhof zwischen Melbeck und Embsen) eine Gefahrenquelle dar. Da sich das Gebiet zeitnah erweitern wird und perspektivisch großräumiger erweitern könnte, sollte überlegt werden, die beiden Haltestellen zu einer Haltestelle in der Straße „Am Rischpool“ provisorisch ggf. als Nothaltestelle zusammenzuführen.	Eine mittelfristige Anpassung der Linienführung der Linie 5600, einschließlich der Aufgabe bzw. Neueinrichtung von Haltestellen, ist gemeinsam mit dem Landkreis und der MOIN abzustimmen. Dabei sind die Interessen aller Fahrgäste, die diese Linie nutzen, angemessen zu berücksichtigen. Die Abstimmungen erfolgen im Rahmen des laufenden Geschäfts der Verwaltung.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
344	538	Bürger:in	Zus. Anm.	Der Landkreis hatte in der Vergangenheit das ASM unterstützt: Hier hatten die Bürger und Bürgerinnen die Möglichkeit auch spätabends, wenn keine Busse mehr fuhren, mit dem ASM wohlbehalten (Sicherheit) und für die Menschen aus dem Landkreis bezahlbar, nach Hause zu kommen. Der Service, der auch von dem Landkreis mit dem Argument 'sicher bis vor die Haustür' (an manchen Haltestellen immer noch zu lesen), beworben wurde, wurde von mir sehr häufig genutzt. (Mein Fußweg von der Haltestelle Lüdershausen nach Hause beträgt einen Kilometer, ohne Straßenbeleuchtung, die nach 23 Uhr abgestellt ist). Ich habe mein Auto aufgegeben und nutze auch dadurch hauptsächlich die öffentlichen Verkehrsmittel. Mir wäre daher wichtig, dass dieser Service, der am Anfang des Jahres, auch ohne Mitwissen des Landkreises, wie mir ein Mitarbeiter mitteilte, beibehalten bleibt. Einen angemessenen Beitrag würde ich dafür auch gerne leisten. Mir war unverständlich, dass in all den Jahren, trotz Preiserhöhung sämtlicher Energiekosten, die Preise im ASM nie angehoben wurden.	Das heutige ASM-Angebot, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, wird aktuell überarbeitet. Es soll in jedem Fall auch in Zukunft beibehalten werden.	nicht erforderlich
345	539	Bürger:in	Kap. 4.3	Bahnhof muss erweitert und umgebaut werden. Es gibt keine Alternative, wenn ein Fahrstuhl defekt ist.	Die Zuständigkeit für eine Erweiterung des Bahnhofs liegt teils bei der DB InfraGo GmbH, teils bei der Hansestadt Lüneburg. Der Landkreis hat hierauf keinen Einfluss. Gleiches gilt für defekte Fahrstühle am Bahnhof. Hier wird der Landkreis dennoch schriftlich eine schnelle Reparatur bei der DB InfraGo GmbH einfordern.	nicht möglich
346	539	Bürger:in	Kap. 4.3.12	gesicherte Abschließboxen z.B. für Fahrräder	Die Schaffung von Fahrradabstellmöglichkeiten an Haltestellen ist aus Sicht des Landkreises ein wichtiger Baustein, um die Nutzung des Umweltverbundes zu fördern. Der Landkreis unterstützt daher die Einrichtung von Mobilitätstationen (Maßnahme 11), die über B&R-Anlagen sowie weitere Mobiltätsangebote verfügen werden. Darüber hinaus können die Kommunen einfache Fahradabstellmöglichkeiten an weiteren Haltestellen einrichten. In jedem Fall ist dabei auf hohe Sicherheit für die abgestellten Fahrräder zu achten. Weitere Informationen dazu finden sich im genannten Leitfaden für Radabstellanlagen.	bereits enthalten
347	539	Bürger:in	Kap. 4.3.13	Angebot zur Hilfestellung z.B. mit Gepäck etc.	In der Beschreibung der Mobilitätszentrale wird als zusätzliches Angebot "Gepäckaufbewahrung" angegeben.	ja
348	539	Bürger:in	Kap. 4.3.21	Besseres Sicherheitsgefühl vermitteln - durch Präsenz und Hilfestellung	Die Verbesserung des Sicherheitsgefühls strebt der Landkreis mit der Maßnahme 21 an.	bereits enthalten
349	539	Bürger:in	Kap. 4.3.04	Kostenfreie Ringlinie mit Ansteuerung Bahnhof, Sande, Sülzwiesen, Rathaus/Markt, Klinikum und weitere Parkhäuser. Pünktlichkeit und Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tempo 30 beachten!!!).	Die Einführung eines kostenlosen Innenstadtbusses liegt nicht im Interesse des Landkreises Lüneburg.	nein
350	539	Bürger:in	Kap. 4.3.07	Situation im Bahnhof mit nicht funktionierenden Fahrstühlen ist eine Zumutung und darf es so nicht länger geben.	Defekte Fahrstühle sind für viele Fahrgastgruppen, nicht nur für mobilitätseingeschränkte Menschen, ein Ärgernis und führen u. U. dazu, dass das Ziel nicht oder nur unter Inkaufnahme von großen Umwegen erreicht werden kann. Die Zuständigkeit für die Instandhaltung der Fahrstühle am Bf. Lüneburg liegt jedoch bei DB InfraGo. Der Landkreis hat hier keine direkten Einflussmöglichkeiten, Reparaturarbeiten zu beschleunigen, wird dies aber dennoch schriftlich bei der DB InfraGo GmbH einfordern.	nicht möglich
351	544	Bürger:in	Zus. Anm.	Eine regelmäßige Busverbindung von Lüneburg über Winsen nach Hamburg-Harburg als Ergänzung für die sehr unverlässliche Zugverbindungen durch das Metronom. Diese Zugstrecke Hamburg -Lüneburg sollte perspektivisch zu einer S-Bahn analog Hamburg Stade aufgewertet werden.	Trotz der bekannten Probleme auf der KBS 110 spricht sich der Landkreis gegen eine parallel zur Schiene verkehrende Buslinie aus. Bei Störungen im SPNV kann eine Buslinie nicht ansatzweise die Beförderungskapazitäten bieten, die in diesem Fall erforderlich wären. Zudem wären mit einer solchen Linie hohe Kosten verbunden. Eine Verlängerung der S-Bahn bis Tostedt und Lüneburg ist vor einigen Jahren bereits geprüft worden. Im Ergebnis ist das Konzept aufgrund der begrenzten Trassenkapazitäten auf den KBS 110 und 120 sowie den geringeren Beförderungskapazitäten einer S-Bahn nicht weiter verfolgt worden.	nein
352	544	Bürger:in	Zus. Anm.	Eine regelmäßige Busverbindung von Lüneburg über Reppenstedt, Kirchgellersen, Westergellersen, Vierhöfen, Bahlburg, Pattensen, Scharmbeck, nach Winsen. Diese verbesserte Anbindung an den Regionalverkehr könnte auch über eine stündliche Bedienung der aktuellen noch Schulbuslinie 4410 mit der Verlängerung von Putensen nach Amelinghausen erfolgen. Dies wäre dann eine Zubringerbuslinie im Sinne des Deutschlandtaktes der Deutschen Bahn an den R3 in Winsen und an die wahrscheinlich in Kürze aktivierte Bahnstrecke Lüneburg- Amelinghausen-Soltau.	Der Vorschlag wird nicht aufgegriffen. Auf dem Lüneburger Linienabschnitt verkehrt heute bereits die regionale Hauptlinie 5200, eine Verlängerung dieser Linie über Bahlburg und Pattensen nach Winsen (L.) bringt für den Landkreis Lüneburg keine nennenswerten Vorteile.	nein
353	544	Bürger:in	Zus. Anm.	Eine wünschenswerte halbstündige Verbindung von im Bereich Lüneburg nach Salzhausen, dem zentralen Standort für viele Einkaufsmärkte des täglichen Bedarfs. Ohne diese verbesserten Verbindungen sind die Bürger weiter auf die Benutzung des eigenen Autos angewiesen, wenn die überhaupt vorhanden ist. Diese Verbesserung leitet sich auch den Sonderlinienverkehren nach 43 PBefG ab. Diese müssen regelmäßige Beförderungen für den Besuch von Märkten (Marktfahrten) und auch Theaterbesuche ermöglichen (siehe S.51 Konzept). Diese Verbesserung sollte auch in den Abendstunden nach 21 Uhr ausgeweitet werden, damit die kulturelle Teilhabe zu mindestens in Lüneburg mit planbaren Fahrten des ÖPNV möglich ist, wenn nicht sogar Besuch der innenstadtnahen Theater in Hamburg möglich wäre bei Abfahrten in Lüneburg nach 21 Uhr. Diese Verbesserung in den Abendstunden ist auch im Konzept auf S.92 angedacht, weil die Anbindung an den RE3 fehlt.	Der Landkreis Lüneburg sieht für die regionalen Hauptlinien wie die Linie 5200 montags bis Samstagnachmittag einen 1h-Takt vor, am Samstagnachmittag sowie sonntags einen 2h-Takt. Da mit der Einführung kürzerer Taktzeiten - insbesondere in den Hauptverkehrszeiten - erhebliche Mehrkosten verbunden wären, strebt der Landkreis eine deutliche Angebotsausweitung auf der Linie 5200 aktuell nicht an. Allerdings verkehren die Busse am Abend eine Stunde länger: Die letzte Fahrt ab Lüneburg, ZOB startet an allen Wochentagen zukünftig gegen 21.40. Für Fahrten zu späteren Zeitlagen sind bedarfsorientierte Angebote vorhanden, die weiter optimiert werden (vgl. Maßnahme 2). Für Permanentfahrten nach 22:00 Uhr sieht der Landkreis Lüneburg keinen Bedarf.	teilweise
354	544	Bürger:in	Zus. Anm.	Die teilweise Möglichkeit des Anruf-Sammel-Mobils ist durch seine Sonderkonditionen mit Mehrkosten zu der Nutzung einer HVV-Abokarte bzw. des Deutschlandticket verbunden. Diese macht bei weiteren Distanzen von Lüneburg diese zu keiner attraktiven Alternative zu der Nutzung des eigenen Autos.	Sofern es sich um bedarfsorientierte Angebote wie On Demand-Verkehre oder das ASM handelt, hält der Landkreis an einem Komfortzuschlag fest, da diese Verkehre über besondere Qualitäten verfügen (z. B. Haustürbedienung), die der Linienverkehr nicht bietet.	nein
355	544	Bürger:in	Zus. Anm.	Die kleinste Verbesserung auf der Strecke Lüneburg nach Salzhausen bzw. Hanstedt würden regelmäßige Abfahrten immer zur gleichen Uhrzeit beinhalten und nicht wie aktuell viermal am Tag in den Abfahrzeiten zuspringen und teilweise den Abstand zwischen den Abfahrten auf mehr als 1 Stunde auszuweiten. Dies würde dann das Kriterium von einem stündlichen Takt auf Regionallinien mit planbaren Fahrzeiten gewährleisten.	Der Fahrplan der Linie 5200 befindet sich noch in der Endabstimmung. Wahrscheinlich wird der Vorschlag aufgegriffen, so dass die Linie in beiden Richtungen ganztägig im klaren Takt verkehren wird.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
356	544	Bürger:in	Zus. Anm.	Eine Verbesserung mit regelmäßigen und verlässlichen Busverbindungen ist insbesondere für die Gemeinde Westergellersen erforderlich, weil hier starke Bevölkerungsgewinne zu verzeichnen waren und es wird davon ausgegangen, dass dies in der Samtgemeinde Gellersen weiterhin so exponentiell anhält (siehe S.32 Nahverkehrsplan Landkreis Lüneburg 2026 – 2030).	Der Landkreis Lüneburg sieht für die regionalen Hauptlinien wie die Linie 5200 montags bis Samstagmittag einen 1h-Takt vor, am Samstagnachmittag sowie sonntags einen 2h-Takt. Da mit der Einführung kürzerer Taktzeiten - insbesondere in den Hauptverkehrszeiten - erhebliche Mehrkosten verbunden wären, strebt der Landkreis eine deutliche Angebotsausweitung auf der Linie 5200 aktuell nicht an. Allerdings verkehren die Busse am Abend eine Stunde länger: Die letzte Fahrt ab Lüneburg, ZOB startet an allen Wochentagen zukünftig gegen 21.40. Für Fahrten zu späteren Zeitlagen sind bedarfsorientierte Angebote vorhanden, die weiter optimiert werden (vgl. Maßnahme 2). Für Permanentfahrten nach 22:00 Uhr sieht der Landkreis Lüneburg keinen Bedarf.	nein
357	545	Bürger:in	Zus. Anm.	Haltestellenausstattung ÖPNV: Die Ausstattung mit sicheren Fahrradabstellplätzen sollte nach Kategorien der Haltestellen (z.B. wichtige Haltestelle - überdachte Fahrrad-/E-Bike Abstellanlage mit ausreichenden Plätzen, Standardhaltestelle – einfache Abstellanlage) erfolgen. Eine Fahrradmitnahme (vorzugsweise kostenfrei) im ÖPNV fehlt leider gänzlich im NVP.	Der Landkreis unterstützt die Einrichtung von Mobilitätstationen (Maßnahme 11), die u. a. über B&R-Anlagen verfügen werden. Dabei sollen zunächst vorrangig solche Haltestellen mit Mobilitätsstationen ausgestattet werden, die über ein hohes Fahrgastaufkommen verfügen und / oder die Funktion einer wichtigen Umstiegshaltestelle haben. Weitere Empfehlungen zu Fahrradabstellanlagen enthalten das Radverkehrskonzept des Landkreises sowie die Radverkehrsstrategie der Hansestadt Lüneburg. Der Landkreis lehnt aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse in den Bussen eine Mitnahme von mehr als zwei normalen Fahrrädern ab. Eine Mitnahme der noch größeren Lastenräder oder von Fahrrädern mit Anhänger wird grundsätzlich ausgeschlossen. Fahrradträger am Heck der Fahrzeuge werden ebenfalls abgelehnt, da das Auf- und Abladen zeitaufwändig wäre und die korrekte Befestigung der Fahrräder nicht gewährleistet werden könnte.	teilweise
358	545	Bürger:in	Kap. 4.3	Die systematische Verknüpfung des ÖPNV mit dem Fahrradverkehr als wichtiger Teil des Umweltverbundes setzt ein flächendeckendes Radwegenetz im Landkreis- UND Stadtgebiet voraus. B+R Anlagen und Mobilitätsstationen sind wichtig, aber nur sinnvoll und effektiv, wenn sie sicher und gut erreichbar sind. Das Radwegenetz muss entsprechend den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ weiter ausgebaut werden. Hier sind Landkreis und Hansestadt Lüneburg in der Pflicht, den Ausbau zu beschleunigen.	Der Fahrradverkehr spielt mit Blick auf die angestrebte Mobilitätswende sowie im Zusammenspiel mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. Dennoch werden im NVP weder der Radverkehr, noch der Fußverkehr, noch andere Formen der Mobilität ausführlich betrachtet. Der NVP ist kein umfassender Verkehrsentwicklungsplan, sondern soll - gesetzlich vorgegeben - nur den Rahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, insbesondere des Busverkehrs, definieren. Maßnahmen zum Radverkehr finden sich im Radverkehrskonzept des Landkreises bzw. der Radverkehrsstrategie der Hansestadt Lüneburg.	nicht möglich
359	547	Bürger:in	Zus. Anm.	Der weitere Ausbau der Rufbusse ist für mich sinnlos, weil er mir nicht die nötige Flexibilität im Alltag gibt, wenn es beruflich mal wieder länger dauert, dann kann ich nicht 24Std vorher Kontakt aufnehmen. Für mich persönlich sind die Rufbusstrecken nicht nutzbar.	Der Landkreis Lüneburg nimmt die Aussage zur Kenntnis. Rufbusfahrten müssen derzeit bei der KVG eine Stunde vor der gewünschten Abfahrt gebucht werden, bei der VLP ebenfalls eine Stunde vor der gewünschten Abfahrt. Diese Buchungsfrist wird von der MOIN GmbH beibehalten werden. Die Aussage, dass 24 Stunden vorher Kontakt aufgenommen werden müsse, ist daher falsch.	nein
360	549	Bürger:in	Zus. Anm.	Die Anbindung aus dem Dörfern im Landkreis Richtung Lüneburg muss gewährleistet werden. Als Beispiel: Die erste Busverbindung morgens von Bleckede nach Lüneburg, kann aus den umliegenden Dörfern nur mit Fahrrad oder Auto erreicht werden. Ein Zubringerbus fährt erst später. Um die Fahrgastzahlen zu erhöhen und die Menschen zum Umstieg von Auto auf Bus zu motivieren, muss erst das Angebot mit regelmäßigen und verlässlichen Busverbindungen oder auch Bahn, da sein. Und das Angebot muss langfristig vorhanden sein, keine kurzfristigen Angebote oder Testphasen. Pendler sind gezwungen den Umstieg entsprechend zu planen.	Der Hinweis wird bei der Optimierung des Rufmobils (Maßnahme 1) mit aufgenommen. Auch die ersten Busverbindungen am Morgen in Richtung Lüneburg sollen über passende Rufmobil-Verbindungen erreichbar sein. Eine entsprechende Ergänzung wird in der Einleitung der Maßnahme 1 vorgenommen.	ja
361	549	Bürger:in	Zus. Anm.	Die Bauart der Busse sollte überdacht werden. Kinderwagen, Rollator sollten mehr berücksichtigt werden, entsprechend auch die Zustiegsmöglichkeit. Kleinbus als Rufmobil gut und schön, aber für vorgenannten Personenkreis unzweckmäßig.	Alle Neufahrzeuge der MOIN GmbH werden mit zwei Mehrzweckflächen ausgestattet, sodass mindestens zwei Rollstuhlfahrerinnen bzw. Rollstuhlfahrer mitgenommen werden können. Bei den Omnibussen der Subunternehmer wird es mindestens eine Mehrzweckfläche, sodass mindestens 1 Rollstuhlfahrer:in mitgenommen werden kann.	nein
362	550	Bürger:in	Kap. 2.7.3	Zum Rufmobil werden auf den folgenden Internetseiten unterschiedliche Bedienzeiten genannt: - https://www.kvg-bus.de/fahrplaene/landkreis-lueneburg/mein-rufmobil/mein-rufmobil-im-ueberblick/ - https://www.kvg-bus.de/fahrplaene/landkreis-lueneburg/mein-rufmobil/rufmobil-fahrplaene/anruf-sammel-mobil-asm - https://www.landkreis-lueneburg.de/fuer-unsere-buergerinnen-und-buerger/mobil-im-landkreis/bus-und-bahn/anruf-sammel-mobil-asm.html Auf der KVG-Seite heißt es auch: „Hunde fahren im Rufbus kostenfrei mit. Im ASM können Tiere leider aus Sicherheitsgründen nicht befördert werden.“ Faktisch werden die Fahrten aber mit den gleichen Fahrzeugen und FahrerInnen durchgeführt. Wenn das kein Thema für den Nahverkehrsplan ist, dann aber für die dort erwähnte Neuordnung des Bedarfsverkehrs.	Ab dem 01.01.2026 werden die Fahrpläne des Rufmobils von der MOIN korrekt beauskunftet. Das heutige ASM-Angebot, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, wird aktuell überarbeitet. Inwieweit dabei auch die Beförderungsbedingungen angepasst werden, ist derzeit noch offen. Der Wunsch nach einer Mitnahmemöglichkeit von Tieren wird im Rahmen der Überplanung mit abgewogen.	nicht erforderlich
363	550	Bürger:in	Kap. 2.7.3	Im Entwurf heißt es: „stündliche Fahrtmöglichkeiten zu allen Zielen im Stadtgebiet und im übrigen Landkreis.“ Das ist m.E. irreführend.	Die Formulierung wird in der Endfassung des NVP dahingehend präzisiert, dass das ASM nur in den Abendstunden verkehrt.	ja
364	550	Bürger:in	Kap. 2.7.3	Im Kapitel sind die seit vielen Jahren in vielen Samtgemeinden angebotenen Rufbusse nicht erwähnt.	Die Rufbusse werden in Kapitel 2.7.71. erwähnt, da sie strukturell zum Regionalbusverkehr gehören.	nein
365	550	Bürger:in	Kap. 2.12.2	- Die Überschrift des Kapitels lautet Verknüpfung Bus / Rufbus. Die Tabelle wird dieser Überschrift nicht gerecht: Inwiefern ist Bavendorf, Bahnhof (RB32) ein Verknüpfungspunkt Bus Rufbus? - Bavendorf, im Dorfe stellt m.E. keine relevante Verknüpfung zwischen Bus und Rufbus dar. - M.E. wäre herauszustellen, dass bezogen auf die 5352 Bavendorf B216 die einzige Haltestelle dieser Linie mit planmäßigen, komfortablen Anschlüssen an den Regionalbus ist. Im Webauftritt der KVG wird dies so gezeigt.	Der Hinweis ist korrekt. Die Haltestellen "Bavendorf, Bahnhof" und "Bavendorf, Im Dorfe" werden als Verknüpfungspunkte aus der Tabelle gelöscht.	ja
366	550	Bürger:in	Kap. 2.12.3	„Die regionalen Hauptlinien sowie die Regionallinien erfüllen eine Zubringerfunktion zur Schiene. Sie sind am Bahnhof Lüneburg vorrangig mit dem SPNV auf der KBS 110 in Richtung Hamburg verknüpft.“ Die Aussage ist weder vollständig noch richtig. Die Verknüpfung besteht auch zu den anderen SPNV-Angeboten. Sie besteht nur bedingt zum Fernverkehr. Es fehlen Aussagen zur Verknüpfung Bus / Bahn an allen anderen Haltepunkten des SPNV im Landkreis bzw. Aussagen ob diese gewünscht sind.	Die im NVP enthaltene Beschreibung ist korrekt: die regionalen Hauptlinien sind am Bf. Lüneburg vorrangig auf den SPNV in/aus Richtung Hamburg ausgerichtet. Dies schließt nicht aus, dass es auch Anschlüsse an den Fernverkehr sowie den SPNV in Richtung Hannover gibt.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
367	550	Bürger:in	Kap. 3.1	3.1 Einleitung: M.E. sind 3.2 Rufbusbusverkehr im Landkreis Lüneburg, 3.8 ASM Nachtverkehr und Nachtverkehr in Hansestadt und Landkreis Lüneburg alles 3.3 On-Demand-Verkehre. Die Gliederung passt nicht.	Diese Einschätzung wird nicht geteilt, da weder der Rufbusverkehr noch das ASM im klassischen Sinne On Demand-Verkehre sind, also Angebote, die zeitlich flexibel nutzbar sind. Stattdessen handelt es sich bei beiden Systemen um fahrplangebundene Angebote.	nein
368	550	Bürger:in	Kap. 3.2	- Auch im Mobilitätsgutachten für die Zukunft des ÖPNV im Landkreis Lüneburg, Februar 2025 wird das Rufmobil Angebot in der Ostheide teilweise unzureichend kritisch gewürdigt. Hier heißt es: „Die Linie 5352 fährt in einem 2-Stunden-Takt im östlichen Gebiet mit einer Anbindung an die Buslinien 5300 und 5100 sowie selten an die Regionalbahn RB 32“. Diese Aussage ist maximal in Ferienzeiten zutreffend. Die Schulbusverkehre haben einen ganz anderen Charakter (morgens nach und ab Mittags von Bleckede). Damit gibt es auf diesem Korridor kein konsistentes, für andere als Schüler praktisches Angebot. - Die beiden Rufmobillinien sind theoretisch über die Regionalbuslinie 5300 miteinander verknüpft. Mobilität innerhalb der Samtgemeinde stellen sich damit relativ große Hürden entgegen. Selbst Mobilität innerhalb von Neetze, z.B. Süttorf – Neu Neetze, Am Milchberg ist außerhalb des Schulverkehrs nur mit Fahrzeiten möglich, die länger sind als der Gang zu Fuß. - Verknüpfung der Rufmobilangebote mit anderen, so dass Ziele im Einzugsbereich des Bleckeder Schulzentrum mindestens sporadisch erreichbar werden. - Die Empfehlung aus dem Gutachten: „• Verknüpfungspunkte mit kurzen Anschlusszeiten: Neetze: Linie 5100“ fehlt im Entwurf des Nahverkehrsplanes.	Wie in Maßnahme 1 beschrieben, soll das Rufmobil-Angebot landkreisweit optimiert werden. Ziel der Optimierung ist zum einen die angesprochene bessere Verknüpfung mit anderen Rufmobilen sowie mit dem Regionalbusverkehr. Zum anderen soll das Fahrplanangebot der Rufmobile transparenter und merkbarer gestaltet werden. Dazu sollen die Rufmobile auch an Schultagen ein vom schulbezogenen Linienverkehr unabhängiges Angebot bekommen und wie an Ferientagen im klaren 2h-Takt verkehren. Eine entsprechende Ergänzung wird in der Einleitung zu Maßnahme 1 aufgenommen. Der Verknüpfungspunkt zwischen der Linie 5100 und den Rufmobilen in Neetze wird im NVP ergänzt.	ja
369	550	Bürger:in	Kap. 4.3.02	Der empfohlene 2-Stundentakt ist nur dann ausreichend, wenn der Anschluss auch von verspäteten SPNV-Angeboten gewährleistet ist. Hier steht nicht, ob der heutige Einrichtungsverkehr, nur von der Stadt auf´s Land ergänzt wird um die Gegenrichtung?	Der Landkreis hält eine Anschlusssicherung - insbesondere bei Spätverkehren - ebenfalls für sehr bedeutsam. **Es wird eine zusätzliche Maßnahme in den NVP aufgenommen.**	ja
370	422	kreisangehörige Kommune	Kap. 4.1	Die attraktive Fahrzeit im heutigen Linienbetrieb zwischen Adendorf und Lüneburg stellt einen Grundpfeiler der Fahrgastnachfrage im Alltagsverkehr dar. Diese Attraktivität würde bei künftigem Fahrtenbedarf mit erforderlichem Umstieg vom On-Demand-Verkehr auf Linienverkehr voraussichtlich an Bedeutung verlieren. Der in den letzten Jahren erfolgte schrittweise Ausbau barrierefreier Bushaltestellen in Adendorf stellt ein weiteres Attraktivitätsmerkmal des ÖPNV im Linienbetrieb dar. Bei einem On-Demand-Verkehr mit virtuellen Haltestellen auf zukünftig entfallenden Linienabschnitten könnten die erfolgten Umgestaltungsmaßnahmen und vom Land geförderte Investitionen in Frage gestellt werden. Grundsätzlich wird empfohlen, die aktuelle Fahrgastnachfrage an unterschiedlichen Werktagen sowohl im Binnenverkehr der Gemeinde Adendorf als auch im Verkehr zwischen Adendorf und Lüneburg zu analysieren, bevor Planungsschritte zur Umgestaltung des heutigen ÖPNV-Bedienungssystems umgesetzt werden. Die räumliche Nähe und die enge verkehrliche Verflechtung zwischen Adendorf und Lüneburg bilden derzeit sehr gute Voraussetzungen für eine regelmäßige Nutzung des heutigen ÖPNV-Angebots in der Alltagsmobilität der Einwohner*innen der Gemeinde.	Adendorf wird auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5006/07, zukünftig Linie 5007/17/27) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Vor einer möglichen Umsetzung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16) und Abstimmungen mit den Ortsvorstehern / Ortsbürgermeistern erfolgen. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr.	bereits enthalten
371	A3	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Die Bushaltestelle am "Reinstorfer Kreuz" ist, solange kein Radweg an der K16 zwischen Reinstorf und dem "Reinstorfer Kreuz" vorhanden ist, in den Bereich an der Einmündung der Straße "Lerchental" zur K16 zu verlegen. Die Befahrung der K16 ist aufgrund des fehlenden Radweges für Radfahrer und Fußgänger gefährlich.	Der Landkreis Lüneburg nimmt die Ausführungen zur Kenntnis. Zuständig für die Haltestelle Reinstorfer Kreuz ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als Straßenbaulastträgerin, die eine Verlegung der Haltestelle vornehmen müsste. Der Landkreis Lüneburg begrüßt die Forderung nach sicheren Zuwegungen für Fußgängerinnen und Fußgänger und Radfahrenden zu den Bushaltestellen.	nicht möglich
372	A3	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	An den Schnellbushaltestellen, wie "Sülbeck an den Eichen" und "Reinstorfer Kreuz", sollten "Park+Ride" Plätze eingerichtet werden.	Die Schaffung von P&R-Anlagen an Haltestellen kann aus Sicht des Landkreises dazu beitragen, die Nutzung von Bus und Bahn zu fördern. Die Zuständigkeit für den Bau entsprechender Anlagen liegt bei den jeweiligen Kommunen.	nicht möglich
373	A3	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Der Schülerverkehr zum Gymnasium Schamebeck ist für alle Schüler aus der Samtgemeinde Ostheide durch "Direktverbindungen" zu verbessern.	Der Landkreis Lüneburg wird als Träger der Schülerbeförderung bei Umsetzung der Maßnahme 3.3 (Überplanung der Linien 5361 und 5362) die Einrichtung einer Direktverbindung zwischen der Samtgemeinde Ostheide und dem Schulzentrum Scharnebeck prüfen. Hierbei sind die Belange der Entwicklung der Schullandschaft im Landkreis Lüneburg zu berücksichtigen.	bereits enthalten
374	A3	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Der Schülerverkehr für die Schüler aus Holzen und Reinstorf ist an die Unterrichtszeiten der Schulen in Lüneburg anzupassen. Gerade in den Morgenstunden kommt es bei der frühen Abfahrtszeit (z.B. 6:59 Holzen Op dan Brink) zu längeren Wartezeiten für die Schüler in den Schulen. Eine zusätzliche Verbindung mit Abfahrt zwischen 7:15 und 7:30 an den Gemeindebushaltestellen und Ankunft gegen 8:00 Uhr am ZOB (über Hagen-Schule, Johanneum) wäre angemessen.	Der Landkreis Lüneburg plant im Zuge der Maßnahme 3.3 eine Überplanung der Linie 5362, die die Schülerbeförderung aus Holzen und Reinstorf sicherstellt. Die maximal zulässigen Wartezeiten zwischen Ankunft des Busses und Beginn des Unterrichts sind in der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg definiert und betragen für weiterführende Schulen höchstens 45 Minuten. Diese Vorgaben werden bei einer Überplanung der Schülerbeförderung berücksichtigt.	bereits enthalten
375	A3	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Die Wartezeiten der Anschlussbusse (insbesondere betroffen Haltestelle "Barendorf Schule") sollten so angepasst werden, dass diese bei Verspätungen des Busses noch erreicht werden.	Im Rahmen der Maßnahme 3 (Optimierung Schulverkehr) wird der Hinweis mit berücksichtigt.	nicht erforderlich
376	A4	Verband	Zus. Anm.	Der ÖPNV ist im Landkreis Lüneburg wesentlich zu verbessern. Neben den neu zu schaffenden und zu verbessernden Schienenverbindungen ist vor allem auch der Busverkehr systematisch zu optimieren. Dazu gehört eine Taktverdichtung, eine Überarbeitung der Linien, die Anbindung aller Orte, Ortsteile und Stadtteile ab einer gewissen Größe (siehe Modell der Schweizer Kantone Zürich und Bern) sowie die Zurverfügungstellung von ÖPNV-Angeboten zu jeder Tages- und Nachtzeit durch Nutzung unterschiedlicher Formen des öffentlichen Personenverkehrs. Ziel sollte die Umsetzung einer Mobilitätsgarantie sein: jede*r sollte zu jeder Zeit an jedem Ort ohne eigenen Pkw mobil sein können. Ein gut ausgebauter ÖPNV mit einer Vielzahl angepasster Bedienformen ist zentral zur Einlösung dieses zu verabschiedenden Versprechens. Die verschiedenen Formen des öffentlichen Verkehrs sollten dabei möglichst passgenau und entsprechend des jeweiligen Anwendungsfalls greifen, möglichst ohne Mehraufwand auf der Seite der Nutzenden des ÖPNV zu erzeugen.	Der Landkreis strebt einen Ausbau des ÖPNV-Angebotes an. Dazu sind im NVP eine Reihe von Maßnahmen aufgeführt worden. Ein "Rund-um-die-Uhr-Angebot" wird jedoch in den kommenden Jahren nicht angestrebt, da in den Nachtstunden aufgrund der sehr geringen Nachfrage kein angemessenes Kosten-Nutzen-Verhältnis vorliegt.	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
377	A4	Verband	Zus. Anm.	Dabei ist eine Vereinheitlichung auf Seiten der ÖPNV-Nutzenden anzustreben: um mich im Landkreis Lüneburg auch zu Randzeiten und an abgelegeneren Orten mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortzubewegen, sollte ich bestenfalls nicht wissen müssen, was ein Anrufsammelmobil (ASM) oder ein RufMobil ist, sondern sollte lediglich angeben müssen, wann und wo ich fortbewegt werden will und eine für mich gute Variante vorgeschlagen bekommen. Dafür muss das aktuelle Angebot des ÖPNV im Landkreis Lüneburg grundlegend überarbeitet werden, um sich dem Ziel einer Mobilitätsgarantie anzunähern.	Eine Optimierung des gesamten ÖPNV-Angebotes im beschriebenen Sinne wird vom Landkreis unterstützt.	bereits enthalten
378	A4	Verband	Zus. Anm.	On-Demand-Verkehr kann dabei keine Massenverkehrsmittel – also große Busse, Straßenbahnen und Schienenpersonennahverkehr – ersetzen, sondern lediglich ergänzen.	Diese Auffassung wird vom Landkreis geteilt. Daher ist die Einführung von On-Demand-Angeboten auch nur in Räumen oder zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage vorgesehen.	bereits enthalten
379	A4	Verband	Zus. Anm.	Der Anspruch des ÖPNV muss weit über den aktuellen hinaus gehen. ÖPNV muss als Rückgrat der Mobilität verstanden und entsprechend ausgebaut werden. Eine Vervielfachung der aktuellen Passagierzahlen sollte angestrebt, die Infrastruktur entsprechend ausgebaut und der Fuhrpark entsprechend erweitert werden. Der Modal Split-Anteil des ÖPNV muss wesentlich erhöht werden. Es reicht daher nicht, die Zahl, die Größe und die Taktung des ÖPNV auf aktuell bestehende Bedarfe anzupassen, sondern im Sinne eines Verkehrsmittelmixes mit Pull-Faktor sollte es ein wirklich gutes, komfortables, schnelles, sicheres, verlässliches und barrierefreies Angebot des ÖPNV geben. Um eine Verkehrswende zu erreichen, ist ein starker Modal Shift weg vom motorisierten Individualverkehr notwendig.	Im neuen NVP sind eine Reihe von Maßnahmen verankert, die dazu beitragen sollen, das vom VCD genannte Ziel zu erreichen.	bereits enthalten
380	A4	Verband	Zus. Anm.	Der öffentliche Personenverkehr erfüllt direkt Bedürfnisse nach Mobilität und damit auch der Teilhabe an der Gesellschaft. Er sollte für die Nutzenden kostenfrei werden, eine Finanzierung sollte also indirekt über Steuereinnahmen erfolgen. Das 9€-Ticket und das Deutschlandticket waren und sind gute erste Schritte in diese Richtung. Eine weitere Verteuerung des Deutschlandtickets ist kontraproduktiv für die beschriebenen Ziele. Menschen ohne oder mit geringem Einkommen muss ein Sozialticket zur Verfügung gestellt werden. Wenn das weiterhin nicht auf Bundes- oder Niedersachsenebene erfolgt, so muss der Landkreis Lüneburg das Sozialticket finanzieren, wie es auch andere Landkreise machen. Nur so kann die mobilitätsbedürftige Teilhabe auch von Menschen mit geringem oder ohne Einkommen sichergestellt werden.	Auf eine grundsätzliche Änderung der ÖPNV-Finanzierung hat der Landkreis Lüneburg nur äußerst geringe Einflussmöglichkeiten, da hierfür die Unterstützung von Bund und Land erforderlich wäre. Ebenso hat der Landkreis begrenzte Möglichkeiten, neue Tarifangebote einzuführen, da hierfür die Zustimmung des hvv erforderlich wäre. Eine weitere Absenkung der Tarife und / oder die Einführung eines Sozialtickets unterstützt der Landkreis nur dann, wenn die damit verbundenen Mindereinnahmen vom Land Niedersachsen ausgeglichen werden.	teilweise
381	A4	Verband	Zus. Anm.	Für die Nutzung von On-Demand-Verkehr sollte es keine Zuzahlung durch die Nutzenden geben.	Sofern es sich um bedarfsorientierte Angebote wie On Demand-Verkehre oder das ASM handelt, hält der Landkreis an einem Komfortzuschlag fest, da diese Verkehre über besondere Qualitäten verfügen (z. B. Haustürbedienung), die der Linienverkehr nicht bietet.	nein
382	A4	Verband	Zus. Anm.	Mittels einer die ganzen ÖPNV-Angebote mindestens des Landkreises umfassenden App (besser HVV oder ganz Deutschland) soll es möglich sein, dass am Ende des Monats eine Abrechnung auf Grundlage des günstigsten Tarifs (inkl. Deutschlandticket) erfolgt. Sollten dafür grundlegende Änderungen z. B. in der Konzeptionierung des Deutschlandtickets notwendig sein, so soll sich der Landkreis Lüneburg für diese Änderungen einsetzen. So ist es z. B. sinnvoll, das Deutschlandticket nicht nur als Abo, sondern auch als Fahrschein, z. B. am Automaten, kaufen zu können.	Die Zuständigkeit für die Weiterentwicklung des hvv Tarifs liegt beim hvv und seinen Gesellschaftern. Eine Best-Price-Abrechnung ist aktuell nicht geplant. Stattdessen wird - analog zum Ansatz bei Zeitkarten - der Bartarif neu konzipiert. Die Tarifgestaltung bei Einzelkarten soll übersichtlicher und nachvollziehbarer werden, u. a. durch eine deutliche Reduzierung der Anzahl unterschiedlicher Tarife und eine Vereinfachung bei der Tarifbemessung. Eine deutliche Absenkung des Tarifniveaus bei Einzelkarten in Gänze ist dagegen nicht das Ziel der Neugestaltung.	nein
383	A4	Verband	Zus. Anm.	Auch Menschen ohne Konto sollen weiterhin, z. B. mittels Bargeld, den ÖPNV nutzen können.	In den Bussen der MOIN wird weiterhin der Kauf von Fahrscheinen, einschließlich Barzahlung, möglich sein.	nicht erforderlich
384	A4	Verband	Zus. Anm.	Es hat die schnellst mögliche und damit wesentlich beschleunigte Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNV im Landkreis Lüneburg zu erfolgen. Wie im Entwurf beschrieben, musste die vollständige Barrierefreiheit bereits bis zum 1.1.2022 umgesetzt worden sein laut Personenbeförderungsgesetz. Die Benennung und Begründung der konkreten Ausnahmen von dieser Regel, wie gesetzlich gefordert, ist – soweit wir das gesehen haben – noch nicht im Entwurf erfolgt und muss nachgeholt werden.	Der Landkreis unterstützt die Forderung nach Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV. Im Bereich der Fahrzeuge hat er über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag mit der MOIN entsprechende Vorgaben gemacht. Der barrierefreie Umbau von Haltestellen liegt jedoch in der Regel nicht in seinem Zuständigkeitsbereich. Hier sind die jeweiligen Straßenbaulastträger (häufig die Kommunen) gefordert. Die Benennung von Ausnahmen wird unter Federführung des Landkreises erfolgen. Die Ergebnisse werden jedoch nicht im NVP, sondern separat dokumentiert.	teilweise
385	A4	Verband	Zus. Anm.	Es soll Aufwandsentschädigungen für Zuarbeit in Sachen Barrierefreiheit an beteiligte Institutionen wie dem Behindertenbeirat und dem Blinden- und Sehbehindertenverband geben. Diese leisten sehr viel ehrenamtliche Arbeit, die eigentlich Sache der Verwaltung wäre.	Die Zuständigkeit liegt bei den jeweiligen Straßenbaulastträgern und nur bei den kreieigenen Straßen beim Landkreis Lüneburg. Eine Aufwandentschädigung ist derzeit nicht vorgesehen.	nein
386	A4	Verband	Zus. Anm.	In alle Fahrzeuge sollen Menschen mit Rollstuhl ohne fremde Hilfe einsteigen können.	Die MOIN wird ab 2026 ausschließlich Solo- und Gelenkbusse in Niederflur- oder LowEntry-Bauweise einsetzen, die an der zweiten Tür über eine Klapprampe verfügen werden. Damit wird der Zugang zu den Fahrzeugen für Menschen im Rollstuhl sichergestellt sein. Für die Betätigung der Klapprampe wird allerdings die Hilfe einer weiteren Person erforderlich sein. Gleiches gilt sinngemäß für die Mitnahme von Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer in kleineren Fahrzeugtypen.	teilweise
387	A4	Verband	Zus. Anm.	Spezifische Anforderungen an den Transport, z. B. als Rollstuhlfahrer*in, sollen nicht eine Reihe von Absprachen erfordern, sondern direkt mit Buchung mitgebucht werden können. Die Koordination auf der gesamten Wegekette hat nicht durch den Fahrgast, sondern durch die Beförderungsgesellschaften zu erfolgen – das gilt auch für den Fall von Verspätungen, Ersatzverkehren und Umleitungen.	Dies ist leider derzeit noch nicht möglich. Der Landkreis wird den Wunsch an den hvv weiterleiten und darum bitten, dass diese Funktion bei einer Weiterentwicklung der App mit berücksichtigt wird.	nicht erforderlich
388	A4	Verband	Zus. Anm.	Auch Ersatzhaltestellen haben den Anforderungen der Barrierefreiheit zu genügen und müssen kurzfristig und auch übergangsweise entsprechend hergestellt werden.	Diese Forderung wäre in der Praxis nur unter unverhältnismäßig hohem baulichen und finanziellen Aufwand umsetzbar. Barrierefreie Ersatzhaltestellen sind daher nach Auffassung des Landkreises nur dann erforderlich, wenn es sich um sehr aufkommensstarke Haltestellen und langfristige Baumaßnahmen handelt.	nein
389	A4	Verband	Zus. Anm.	Umbauten im Sinne der Barrierefreiheit, die von den einzelnen Kommunen zu erbringen sind, sollen vom Landkreis angeleitet und begleitet werden, um diesen Prozess möglichst schnell und fehlerfrei voranzubringen.	Der Umbau von barrierefreien Haltestellen ist im Haltestellenkonzept der VNO Stade enthalten. Der Leitfaden wird regelmäßig angepasst und liegt den Gemeinden vor.	nein
390	A4	Verband	Zus. Anm.	Wir begrüßen die Einrichtung einer kommunalen Mobilitätsinfrastruktur- und Betriebsgesellschaft. Allerdings halten wir es für sinnvoller, bestehende Einrichtungen und Infrastrukturen zu kommunalisieren. Statt aufwendig neue Infrastrukturen für eigene Busse der kommunalen Tochtergesellschaft MOIN zu schaffen, sollte der Betrieb und damit auch der bestehende Busdepot der KVG kommunalisiert und die Mitarbeiter*innen des Betriebes in einen kommunalen Betrieb übernommen werden.	Die Gründung einer eigenen Mobilitätsinfrastruktur- und Betriebsgesellschaft ist in den politischen Gremien umfassend diskutiert und beraten worden. Im Ergebnis bieten sich damit für den Landkreis die besten Möglichkeiten, den ÖPNV optimal weiterzuentwickeln und ausbauen. Darüber hinaus wäre eine Kommunalisierung eines privaten Verkehrsunternehms, welches zum Netinera-Konzern gehört, nicht möglich gewesen.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
391	A4	Verband	Zus. Anm.	Über eine Kombination der verschiedenen Formen des ÖPNV soll ein Rund-um-die-Uhr-ÖPNV sichergestellt werden. Dabei ist zu beachten, dass gerade bei größeren Veranstaltungen wie Theater- oder Kinovorstellungen die Besucher*innen nicht alleine durch Kleinbusverkehr nach Hause gefahren werden können. Hier ist es wichtig, dass auch nach Theaterschluss noch ein Linienbus wichtige Orte im Landkreis anfährt, für den das Kulturangebot des Oberzentrums Lüneburg erreichbar sein soll.	Der Landkreis strebt einen Ausbau des ÖPNV-Angebotes an. Dazu sind im NVP eine Reihe von Maßnahmen aufgeführt worden. Ein "Rund-um-die-Uhr-Angebot" wird jedoch in den kommenden Jahren nicht angestrebt, da in den Nachtstunden aufgrund der sehr geringen Nachfrage kein angemessenes Kosten-Nutzen-Verhältnis vorliegt.	nein
392	A4	Verband	Zus. Anm.	Eine substantielle Verbesserung des ÖPNV in Lüneburg mit Anschluss an den Landkreis lässt sich nur durch eine Reaktivierung ehemals vorhandener Bahnlinien (Soltau, Bleckede, Buchholz) und Haltepunkte (Deutsch Evern, Grüner Jäger) erreichen sowie durch die Verhinderung des Abbaus von Haltepunkten (z. B. Wendisch Evern) und dem Zubau weiterer Linien und Haltepunkte. Bestehende Verbindungen sollten eine Taktverdichtung bekommen (z. B. Wendlandbahn).	Der Landkreis unterstützt die Bestrebungen des Landes zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken für den SPNV und setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten für eine Wiederinbetriebnahme von ehemaligen Bahnhöfen bzw. Haltepunkten ein (s. Maßnahme 19). Er unterstützt ebenfalls die Forderung nach einer Taktverdichtung auf der Wendlandbahn (s. Maßnahme 20).	bereits enthalten
393	A4	Verband	Zus. Anm.	Statt Geschwindigkeit und Haltestellenzahl gegeneinander auszuspielen, sollen Regionalexpresse (schnell, wenige Halte) und Regionalbahnen (langsam, viele Halte) verkehren. Hierfür soll sich der Landkreis einsetzen.	Der Landkreis unterstützt dieses Ziel.	bereits enthalten
394	A4	Verband	Zus. Anm.	In Lüneburg und Umland soll eine Straßenbahn (siehe Lünebahn-Konzept) eingerichtet werden. Dafür soll der Landkreis Lüneburg eine Machbarkeitsstudie in Auftrag geben.	Der Landkreis Lüneburg sieht die Einführung einer Straßenbahn nach dem Lünebahn-Konzept als nicht zielführend an, da ein Straßenbahnsystem nicht vom Landkreis als Aufgabenträger weder finanziell noch organisatorisch verantwortet werden könnte. In Niedersachsen verfügen die Städte Hannover und Braunschweig sowie die Gemeinde Lilienthal im Bremer Umland über Straßenbahnen. In allen drei Fällen liegt die Aufgabenträgerschaft nicht beim zuständigen Landkreis, sondern auf höherer Ebene.	nein
395	A4	Verband	Zus. Anm.	Der aktuelle NVP soll eine Evaluation des vorhergehenden NVP (2018-2023) beinhalten. Vorhergehende Überlegungen und Ansätze müssen überprüft und überdacht werden. So ist auch im aktuellen NVP die Evaluation der geplanten Maßnahmen bereits spezifisch festzulegen (Welche Ziele und Maßnahmen sollen wann erreicht werden, welche Zielwerte bestimmen die erfolgreiche Umsetzung?). Eine umfassende Fahrgastzählung, inklusive der gewählten Wege soll nicht erst ab 2026 erfolgen, sondern bereits 2025, um konkret Veränderungen durch die Neukonzeptionierung im aktuellen NVP messbar zu machen. Es soll auch eine umfassende Modal Split-Analyse Teil des NVP-Konzepts sein.	Eine Evaluation des 4. NVP ist indirekt durch das Mobilitätsgutachten erfolgt. Dieses hat auf Basis des Status Quos, der im 4. NVP festgeschrieben war, die Stärken und Schwächen des Angebotes untersucht und daraus Verbesserungsmaßnahmen abgeleitet. Diese sollen nun schrittweise, beginnend ab dem 01.01.2026, umgesetzt werden. Eine Evaluation der im neuen NVP enthaltenen Maßnahmen wird der Landkreis kontinuierlich vornehmen. Einen wichtigen Beitrag hierzu werden die automatischen Fahrgastzählungen leisten (s. Maßnahme 16).	bereits enthalten
396	A4	Verband	Zus. Anm.	Eine umfassende Fahrgastzählung, inklusive der gewählten Wege soll nicht erst ab 2026 erfolgen, sondern bereits 2025, um konkret Veränderungen durch die Neukonzeptionierung im aktuellen NVP messbar zu machen. Es soll auch eine umfassende Modal Split-Analyse Teil des NVP-Konzepts sein.	Die Durchführung von Fahrgastzählungen im aktuellen Jahr ist aufgrund der fehlenden technischen Infrastruktur nicht möglich. Eine Modal Split-Analyse ist aufgrund der damit verbundenen Kosten zunächst nicht geplant.	nein
397	A4	Verband	Zus. Anm.	Die Einrichtung eines Fahrgastbeirats wurde durch den VCD mit angestoßen und wird entsprechend von uns sehr positiv gesehen. Wichtig ist, dass die Beteiligung des Fahrgastbeirats auf Augenhöhe stattfindet und Anregungen des Gremiums tatsächlich umgesetzt werden.	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung des Fahrgastbeirates (Maßnahme 17).	bereits enthalten
398	A4	Verband	Zus. Anm.	Die Einrichtung von Nachtbuslinien sehen wir positiv.	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung der Maßnahme 2.	bereits enthalten
399	A4	Verband	Zus. Anm.	Die Einrichtung von Direktverbindungen zwischen den Stadtteilen ist sehr sinnvoll, z. B. auch als Ringverkehre, um Umstiege zu vermeiden und damit auch schnelle Verbindungen von Start zu Ziel zu ermöglichen.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu den Querverbindungen.	bereits enthalten
400	A4	Verband	Zus. Anm.	Der Heideshuttle soll erhalten und ggf. ausgebaut werden.	Der Anregung wird zugestimmt. Die Fortführung, Erweiterung und Sicherung der Freizeitverkehre wird als zusätzliche Maßnahme in den NVP aufgenommen.	ja
401	A4	Verband	Zus. Anm.	Ergänzend soll die Einführung eines kostenlosen Innenstadtbusses in Lüneburg vorgesehen werden.	Die Einführung eines kostenlosen Innenstadtbusses liegt nicht im Interesse des Landkreises Lüneburg.	nein
402	A4	Verband	Zus. Anm.	Buslinien, die bisher nur von Montag bis Freitag verkehren, sollen auch am Wochenende wichtige Orte (mehr als 500 Einwohnende) an den ÖPNV anbinden.	Buslinien, die nur montags bis freitags verkehren, erfüllen hauptsächlich schulbezogene Verkehrsbedürfnisse. Am Wochenende ist auf diesen Linien das Nachfragepotenzial für einen klassischen Linienverkehr zu gering. Stattdessen werden weiterhin Rufbus-Verbindungen ganztägig im 2h-Takt angeboten.	nein
403	A4	Verband	Zus. Anm.	Zwischen Lüneburg und Bleckede solle es einen 30-Minuten-Bustakt geben.	Da mit der Einführung kürzerer Taktzeiten - insbesondere in den Hauptverkehrszeiten - erhebliche Mehrkosten verbunden wären, strebt der Landkreis einen 30min-Takt auf der Linie 5100 aktuell nicht an. Ab dem 01.01.2026 wird das Fahrplanangebot am Abend jedoch um eine Stunde erweitert. Die letzte Fahrt von Bleckede nach Lüneburg findet dann um 20:48 statt, in Gegenrichtung fährt der Bus um 21.40 am ZOB Lüneburg ab. Weitere Fahrten am späteren Abend sind zunächst nicht geplant.	nein
404	A4	Verband	Zus. Anm.	Die Buslinie zwischen Lüneburg und Deutsch Evern über die Tiergartenstraße soll reaktiviert werden. Diese bestand bis 2019. Es wohnen dort viele Menschen, die vom Busverkehr weitestgehend abgeschnitten sind. Es könnte abwechselnd jeder zweite Bus (wie die Linie 5020) über die Route Lüneburg ZOB - Rote Schleuse - Deutsch Evern/Petersberg - Friedhof - Schillerstr. - ehem. Bahnhof - Triftstr. zur Endstation Schützenstraße, und andererseits von Lüneburg ZOB über Rote Schleuse - Deutsch Evern/Am Tiergarten - Tiergartenstraße - Triftstraße zur Endstation Schützenstraße verkehren. Für letztere Verbindung könnte die Linien-Nr. 5021 lauten. So wäre der nahezu flächendeckende Einzugsbereich im Nahverkehr in Deutsch Evern wieder hergestellt. Die Wiederherstellung der Buslinie Lüneburg - Deutsch Evern (und Gegenrichtung) über den Streckenast Am Tiergarten / Tiergartenstraße ist deshalb wichtig, weil vor allem im Umfeld der Haltestelle „Tiergartenstraße“ viele ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen (aber auch Schulkinder) wohnen, die sich wieder eine nahegelegene Haltestelle wünschen und auch ein Fahrgastpotenzial für den ÖPNV bedeuten. Es soll eine Buslinie von Lüneburg ZOB über Wendisch Evern und Deutsch Evern nach Lüneburg ZOB (und in Gegenrichtung) wieder hergestellt werden, evtl. in Kombination mit den Linien 5014 und 5020. Eine solche Busverbindung bestand bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019.	Anbindung Tiergartenstraße: Der Landkreis Lüneburg und die MOIN prüfen, inwieweit der Bereich an der Haltestelle Deutsch Evern, Tiergartenstraße, künftig durch den klassischen Linienverkehr erschlossen werden kann. Es wird ein entsprechender Prüfauftrag in den NVP aufgenommen. Wiederherstellung der Ringlinienführung LG - WE - DE - LG: Die Linie 5020 stellt die Anbindung von Deutsch Evern an den schnellen Metronom nach Hamburg sicher. Für Wendisch Evern übernimmt diese Aufgabe die Linie 5021. Die Einführung eines Ringverkehrs für den Bereich Deutsch Evern und Wendisch Evern hätte den Nachteil, dass entweder nur eine der beiden Gemeinden einen direkten Anschluss an den Metronom erhält oder sich die Fahrzeiten zum Metronom deutlich verlängern würden. Eine Wiederherstellung der Ringlinienführung wird daher als nicht sinnvoll angesehen.	teilweise
405	A4	Verband	Zus. Anm.	Der Bahnhof Echem soll im regulären Verkehr von einer Buslinie angefahren werden (nicht nur Schülerverkehr).	Aus der Anregung geht leider nicht hervor, welche Orte und Siedlungsbereiche mittels einer Buslinie direkt an den Bahnhof Echem angeschlossen werden sollen. Unabhängig davon hält der Landkreis an seiner bisherigen Strategie fest, aufgrund der geringen Fahrgastnachfrage den Bahnhof weiterhin über den bestehenden Rufbus 5953 anzubinden.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
406	A4	Verband	Zus. Anm.	Auch Lauenburg sollte von Bussen des Landkreises Lüneburg angefahren werden – das wäre eine sinnvolle bundeslandübergreifende Verbindung.	Der Landkreis sieht einen Bedarf für eine ÖPNV-Anbindung nach Lauenburg, daher findet sich im NVP auch ein entsprechender Vorschlag (Verlängerung Linie 5900). Eine inzwischen erfolgte Prüfung der MOIN hat jedoch ergeben, dass bei einer Verlängerung der Linie 5900 keine zuverlässige Betriebsstabilität gewährleistet werden könnte. Verspätungen, z. B. aufgrund der Anschlusssicherung am Bf. Lüneburg oder infolge von Baustellen, würden sich aufgrund der minimalen Wendezeiten in Lauenburg auf die Folgefahrten übertragen und hier zu Anschlussverlusten führen. Statt einer Verlängerung der Linie 5900 soll daher ein Rufbus-Angebot im 2h-Takt nach Lauenburg eingerichtet werden. Voraussetzung für die Umsetzung ist eine territoriale Mitfinanzierung des Kreises Hzgt. Lauenburg. **Ein entsprechender Prüfauftrag wird in den NVP aufgenommen.**	teilweise
407	A4	Verband	Zus. Anm.	Die „Schleife“ von Rettmer nach Häcklingen verbindet die beiden Ortschaften und ermöglicht ein gutes Busangebot. Sie soll erhalten bleiben.	Rettmer / Häcklingen werden auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5011, zukünftig Linie 5018) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzern und Vertreterinnen und Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr.	nein
408	A4	Verband	Zus. Anm.	In Adendorf soll es eine mittig gelegene Haltestelle (in der Nähe des Marktplatzes) geben, die von allen in Adendorf verkehrenden Buslinien angefahren wird, sodass sich nicht zeit- und busverspätungsabhängig zwischen mehreren Haltestellen entschieden werden muss.	Das Busangebot in Adendorf wird künftig aus drei eigenständigen Buslinien bestehen, die montags bis freitags jeweils im 60-Minuten-Takt verkehren. Durch die koordinierte Abstimmung der Buslinien entsteht in Adendorf insgesamt ein 20-Minuten-Takt, der eine zuverlässige und regelmäßige Anbindung innerhalb des Ortes gewährleistet Zur besseren Verständlichkeit des Bussystems wird jede Linie künftig als eigene Linie mit klarer Linienführung dargestellt: • Linie 5007 fährt künftig durchgehend bis Erbstorf. • Linie 5017 verkehrt bis zur Robert-Schumann-Straße. • Linie 5027 bedient den Abschnitt bis zur Röntgenstraße. Die Haltestelle "Danziger Weg" im Zentrum von Adendorf wird von allen drei Linien angefahren.	bereits enthalten
409	A4	Verband	Zus. Anm.	Es soll geprüft werden, ob die Wallstraße als Fahrradstraße vom Busverkehr entlastet und der Busverkehr stattdessen in die Lindenstraße verlegt werden kann.	Aus Sicht des Landkreises Lüneburg ist eine Entlastung der Wallstraße als Fahrradstraße möglich, indem der Busverkehr stattdessen teilweise in die Lindenstraße verlegt wird. Auf Wunsch der Hansestadt Lüneburg wurde diese Entlastung jedoch nicht weiter verfolgt. Die Initiative hierzu muss jedoch von der Hansestadt Lüneburg als Straßenbaulastträgerin wie als Straßenverkehrsbehörde ausgehen.	nicht möglich
410	A4	Verband	Zus. Anm.	Das gesamte ÖPNV-Angebot soll möglichst einfach über eine angebotsübergreifende App sowie Webseite genutzt werden können. Diese soll jeweils die sinnvollste Variante je nach Ort und Zeit vorschlagen (inkl. On-Demand-Verkehr). Es ist wichtig, dass es gleichzeitig keinen indirekten Zwang zur Nutzung der App gibt, alle Möglichkeiten also auch ohne die App bzw. Smartphone genutzt werden können. So sollen Buchungen und Information auch über eine Webseite sowie per Telefon, an Automaten oder in der Mobilitätszentrale möglich sein. Die App solle möglichst datensparsam arbeiten und möglichst wenig proprietäre Softwareelemente verwenden.	Die Vertriebsstrategie wird federführend vom hvv festgelegt, der verstärkt auf digitale Kanäle, insbesondere App-basierte Lösungen, setzt. Diese Ausrichtung wird vom Landkreis unterstützt. Die Möglichkeit, sich telefonisch oder in der Mobilitätszentrale zu informieren oder Fahrkarten zu kaufen, soll nach Auffassung des Landkreises zwar erhalten bleiben, der Schwerpunkt sollte hier allerdings auf einer umfassenden Beratung liegen, nicht auf einem einfachen Fahrkartenverkauf oder Fahrplanauskünften, die auch über Apps oder Websites möglich wären.	teilweise
411	A4	Verband	Zus. Anm.	Eine Vereinheitlichung der deutschen Verkehrsunternehmen, inklusive einer Wiederverstaatlichung bzw. Rekommunalisierung aktuell privater Bahn- und Busunternehmen, soll angestrebt werden.	Auf eine Verstaatlichung von privaten Unternehmen kann der Landkreis keinen Einfluss nehmen.	nicht möglich
412	A4	Verband	Zus. Anm.	Auf dem Weg dahin ist eine umfassende Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsverbünde notwendig.	Eine Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Verkehrsverbünden ist von diesen selbst zu organisieren, der Landkreis kann hierauf keinen Einfluss nehmen.	nicht möglich
413	A4	Verband	Zus. Anm.	Für die Mobilitätszentrale bedeutet dies, dass es ineffizient ist, lange Wartezeiten, Verwirrung und Frustration mit sich bringt, wenn es mehrere Schalter für die verschiedenen Verkehrsverbünde (metronom, HVV) gibt, die jeweils nur über einen Teil der Fragen Auskunft geben. So kommt es aktuell oft vor, dass mehrere Mitarbeiter*innen am HVV-Schalter ohne Aufgabe sind, während es eine lange Warteschlange am Schalter des metronom gibt. Das führt auch dazu, dass die eigentlich sehr guten und sinnvollen Sitzplätze in der Mobilitätszentrale kaum genutzt werden, weil man ja in der Warteschlange stehen muss. Alle Mitarbeiter*innen in der Mobilitätszentrale sollen also zu allen Anfragen Auskunft und Hilfe geben können. Statt Warten in einer Warteschlange sollen Nummern gezogen werden, sodass in der Wartezeit die Sitzplätze genutzt werden können.	Der Landkreis stimmt der Anmerkung zu. Die genaue Organisation sowie die Festlegung der Zuständigkeiten werden im Rahmen des Aufbaus der Mobilitätszentrale zwischen allen Beteiligten geklärt. In der Maßnahme 13 wird eine textliche Ergänzung vorgenommen, dass in der Mobilitätszentrale auf eine effiziente und kundenorientierte Arbeitsstruktur zu achten ist.	ja
414	A4	Verband	Zus. Anm.	Haltestellen sollen nicht nach privaten Firmen benannt werden. Daher soll die neu einzurichtende Haltestelle bei Kaufland nicht „Kaufland“ heißen, auch um evtl. Umbenennungen bei Insolvenz oder Rebranding zu vermeiden.	Der Landkreis stimmt der Anmerkung zu. Die Benennung von Haltestellen wird aufgrund von hvv-Richtlinien vorgenommen. In der Regel wird auf Querstraßen Bezug genommen. Eine Namensgebung nach privaten Firmen ist nicht zulässig.	nicht erforderlich
415	A4	Verband	Zus. Anm.	Alle Fahrzeuge sollen möglichst barrierefrei sein. In jedem Bus soll die Möglichkeit bestehen, dass mindestens zwei Rollstuhlfahrer*innen mitgenommen werden können. Auch für Rollatoren und Kinderwagen muss genügend Platz sein. Diese Möglichkeiten sind wichtiger als feste Sitzplätze für die übrigen Mitfahrenden, da reichen im Zweifel auch Klappsitze.	Alle Neufahrzeuge der MOIN GmbH werden mit zwei Mehrzweckflächen ausgestattet, sodass mindestens zwei Rollstuhlfahrer:innen mitgenommen werden können. Bei den Omnibussen der Subunternehmer wird es mindestens eine Mehrzweckfläche, sodass mindestens 1 Rollstuhlfahrerin oder Rollstuhlfahrer mitgenommen werden kann.	nein
416	A4	Verband	Zus. Anm.	Die Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern im öffentlichen Verkehr sind zu fördern, um eine den individuellen und strukturellen Gegebenheiten angepasste Nutzung des Umweltverbunds zu ermöglichen. Ggf. sind dafür Fahrradträger an der Rückseite der Busse anzubringen. Auch sollte sich der Landkreis dafür einsetzen, dass nicht nur Fahrräder im engen Sinne, sondern auch Lastenräder, Fahrradanhänger etc. im öffentlichen Verkehr transportiert werden können. Eine Fahrradmitnahme soll bei ausreichend Platz grundsätzlich möglich sein, also nicht abgelehnt werden dürfen, wenn der Platz nicht für Kinderwägen, Rollstühle, Rollatoren oder andere Fahrräder benötigt wird.	Der Landkreis lehnt aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse in den Bussen eine Mitnahme von mehr als zwei normalen Fahrrädern ab. Eine Mitnahme der noch größeren Lastenräder oder von Fahrrädern mit Anhänger wird grundsätzlich ausgeschlossen. Fahrradträger am Heck der Fahrzeuge werden ebenfalls abgelehnt, da das Auf- und Abladen zeitaufwändig wäre und die korrekte Befestigung der Fahrräder nicht gewährleistet werden könnte.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
417	A4	Verband	Zus. Anm.	Alle neuen Busse sollen Elektrobusse sein. In wenigen Jahren sollen alle im Landkreis Lüneburg verkehrenden Linienbusse durch Elektrobusse ersetzt werden.	Die Beschaffungskosten von Elektrobussen liegen in etwa doppelt so hoch wie bei herkömmlichen Dieselbussen. Daher ist die MOIN für ihre Anschaffung auf Fördermittel des Bundes oder der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) angewiesen. Der Busverkehr im Landkreis Lüneburg ist stark vom Schülerverkehr geprägt. Fahrzeuge, die ausschließlich im Schülerverkehr eingesetzt werden, weisen aufgrund ihrer geringen Laufleistung keine Förderfähigkeit durch Bund oder LNVG auf. Aus diesem Grund wäre ein rein elektrischer Busbetrieb im gesamten Landkreis unter den derzeitigen Rahmenbedingungen wirtschaftlich nicht tragfähig. Die MOIN GmbH plant jedoch, den Einsatz von Elektrobussen in den kommenden Jahren schrittweise auf weitere Stadtbuslinien sowie die regionalen Hauptlinien auszuweiten.	nein
418	A4	Verband	Zus. Anm.	Für die Sicherung von Fahrrädern, Rollatoren, Kinderwagen und anderen Gefährten sind Sicherungsgurte an den Wänden vonnöten (wie in der Bahn).	Die Sicherung von Rollstühlen ist auf den gekennzeichneten Flächen gemäß ECE-Norm R 107 vorgesehen. Zusätzliche Gurte für Rollatoren, Kinderwagen, etc. sind nicht vorhanden.	teilweise
419	A4	Verband	Zus. Anm.	Keine Werbung an und in den Fahrzeugen – weder im Außen- und Innenbereich, noch auf Monitoren. Die Fahrzeuge der MOIN sollen einheitlich und ansprechend gestaltet sein. Die Monitore sollen lediglich relevante Informationen anzeigen zu den nächsten Haltestellen, Anschlüsse, evtl. Änderungen usw.	Ein Verzicht auf Werbeflächen an und in den Bussen würde zu Einnahmeausfällen führen, die seitens des Landkreises kompensiert werden müssten. Aus diesem Grund sprechen sich sowohl der Landkreis Lüneburg als auch die MOIN GmbH gegen diesen Vorschlag aus.	nein
420	A4	Verband	Zus. Anm.	In allen Fahrzeugen soll die größtmögliche Verhinderung von Abbiegeunfällen angestrebt werden – daher sollen auch in allen Bussen elektronische Abbiege-Assistenz-Systeme eingesetzt werden.	In Neufahrzeugen sind elektronische Abbiege-Assistenz-Systeme gesetzlich vorgeschrieben. Bei Bestandfahrzeugen ist jedoch eine Nachrüstung aus Kostengründen nicht vorgesehen.	nein
421	A4	Verband	Zus. Anm.	Alle Busse sollen mit Fahrgastzählsystemen ausgestattet sein und die Informationen laufend zur Optimierung des Betriebs ausgewertet und öffentlich gemacht werden. Das soll über eine Online- Plattform erfolgen sowie über mindestens jährliche Berichte im Ausschuss für Mobilität des Landkreises Lüneburg.	Alle Busse der MOIN werden ab 2026 mit entsprechenden Fahrgastzählsystemen ausgestattet werden. Eine Auswertung der Zahlen erfolgt kontinuierlich. Eine Berichterstattung in den politischen Gremien wird angestrebt, eine allgemeine Veröffentlichung nicht.	teilweise
422	A4	Verband	Zus. Anm.	An allen hochfrequentierten Haltestellen (mindestens 100 Fahrgäste am Tag) sollen Möglichkeiten zum Modal Switch geschaffen werden. Dazu soll es jeweils Fahrradbügel (Kreuzberger Bügel) bei den Haltestellen geben sowie tw. abschließbare Fahrradboxen mit Lademöglichkeit. Auch Schließfächer soll es nicht nur am ZOB geben. An einigen Haltestellen soll es StadtRAD- und Carsharing-Stationen geben. Auch Pkw-Stellplätze sind im Umfeld regional wichtiger Haltepunkte (z. B. Bleckede) sinnvoll.	Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger ist auch aus Sicht des Landkreises ein wichtiger Baustein, um die Nutzung des Umweltverbundes zu fördern. Der Landkreis unterstützt daher die Einrichtung von Mobilitätstationen (Maßnahme 11), die über entsprechende B&R-Anlagen sowie weitere Mobiltätsangebote verfügen werden.	bereits enthalten
423	A4	Verband	Zus. Anm.	Der gesamte Bereich des Lüneburger ZOB muss barrierearm umgebaut werden. Dazu gehören sichere, barrierefreie und komfortable Verbindungen des Busbahnhofs mit den zwei Bahnhofsteilen sowie mit der Dahlenburger Landstraße und der Bleckeder Landstraße. Ein barrierefreier Überweg in der Mitte oder am südlichen Ende des ZOB soll geprüft werden.	Die Zuständigkeit für derartige Maßnahmen liegt bei der Hansestadt. Diese müsste die baulichen Maßnahmen unter Berücksichtigung der Zielsetzungen des NUMP umsetzen.	nicht möglich
424	A4	Verband	Zus. Anm.	Der ZOB soll wesentlich sauberer gehalten werden. Raucherbereiche sind so einzurichten, dass eine Belästigung anderer Menschen möglichst stark vermieden wird.	Der Landkreis unterstützt die Forderung und wird sie an die Hansestadt Lüneburg bzw. die DB InfraGO GmbH weiterleiten, die für den ZOB zuständig sind.	nicht möglich
425	A4	Verband	Zus. Anm.	Die Umstiegszeiten am Lüneburger ZOB für wichtige Wegeketten sollen ausreichend sein, damit auch mobilitätseingeschränkte Personen Verbindungen entsprechend sicher nutzen können, ohne Angst zu haben, den Anschlussbus zu verpassen, z. B. auch wenn es leichte Verspätungen der ersten Verbindung gibt. Sonst hätte es zur Folge, dass eingeschränkte Personen weiterhin wesentlich früher aufbrechen müssen, um trotz solcher Situationen pünktlich an einem gewählten Ziel anzukommen.	Der Landkreis hält grundsätzlich die Umsteigezeiten am Bf. Lüneburg für ausreichend. Bei Verspätungen des metronoms kommt es jedoch zu Problemen. Insbesondere bei kleineren Verspätungen muss gewährleistet werden, dass weiterführende Buslinien auf verspätete Züge am Bf. Lüneburg warten. Die MOIN, die ab dem 01.01.2026 den Stadt- und Regionalbusverkehr im Landkreis Lüneburg übernehmen wird, wird daher eine aktive Anschlusssicherung betreiben, um durchgehende Reiseketten sicherzustellen. **Eine zusätzliche Maßnahme wird in den NVP aufgenommen.**	ja
426	A4	Verband	Zus. Anm.	Es soll eine bessere Koordinierung der einzelnen Akteure, also z. B. von Bussen und Bahnen erfolgen.	Ein regelmäßiger Austausch zwischen den Verkehrsunternehmen sowie den Aufgabenträgern ÖPNV/SPNV existiert bereits und wird auch in Zukunft fortgeführt.	nicht erforderlich
427	A4	Organisation	Zus. Anm.	Es sollen per App und Webseite jederzeit umfassende, transparente und identische Informationen über das ÖPNV-System verfügbar sein. Diese Informationen müssen auch an den Haltestellen möglichst selbsterklärend und in der Mobilitätszentrale verfügbar sein.	Die MOIN plant, über verschiedene Kanäle das neue Busangebot bekanntzumachen. Darüber hinaus werden Informationen über die Kanäle des hvv bereitgestellt. Selbstverständlich werden auch in der Mobilitätszentrale umfassende Informationen über das gesamte ÖPNV-Angebot bereitgehalten.	nicht erforderlich
428	A4	Verband	Zus. Anm.	Elektronische Anzeigen sollen an allen Bushaltestellen ab 100 Einsteigenden am Tag eingerichtet werden. Zusätzlich zu einer Angabe in Minuten, wann der Bus tatsächlich an der gewünschten Haltestelle ankommt, sollte es auch eine Karte geben, die anzeigt, wo der gewünschte Bus derzeit steht.	Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH planen, das dynamische Fahrgastinformationssystem in den kommenden Jahren schrittweise auszubauen (s. Maßnahme 10). Ein Übersichtsplan an großen Haltestellen mit vielen Abfahrtspositionen (insbes. am Bf./ZOB Lüneburg) ist vorgesehen.	bereits enthalten
429	A4	Verband	Zus. Anm.	Über alle Möglichkeiten des ÖPNV im Landkreis Lüneburg soll umfassend und für die verschiedenen Nutzer*innen-Gruppen passend aufgeklärt werden, sodass allgemein bekannt ist, welche Optionen bestehen und wie diese genau funktionieren.	Die MOIN plant, über verschiedene Kanäle das neue Busangebot bekanntzumachen. Darüber hinaus werden Informationen über die Kanäle des hvv bereitgestellt. Selbstverständlich werden auch in der Mobilitätszentrale umfassende Informationen über das gesamte ÖPNV-Angebot bereitgehalten.	nicht erforderlich
430	A4	Verband	Zus. Anm.	In den Bussen soll es jeweils möglichst große Monitore mit deutlicher Schrift geben, auf denen die nächsten paar Haltestellen sowie die Zielhaltestelle angezeigt werden. Ergänzend wären eine Anzeige der Uhrzeit, der Verspätung sowie der Umstiegsmöglichkeiten und deren Verspätungen hilfreich. Es sollen keine Informationen angezeigt werden, die keinen Zusammenhang mit der öffentlichen Mobilität haben, so z. B. keine Werbung.	Alle Busse (Kleinbusse ausgenommen) der MOIN GmbH und der von ihrem beauftragten Subunternehmer werden mit 29 Zoll großen Monitoren zur Fahrgastinformation ausgestattet. Informationen, z. B. die nächsten angefahrenen Haltestellen sowie die Zielhaltestelle, sollen auf den Monitoren angezeigt werden. An wichtigen Umsteigeknoten, z. B. Bahnhof Lüneburg, werden auch Umstiegsmöglichkeiten angezeigt werden. Ein Verzicht auf die Einblendung von Werbung an den Monitoren würde zu Einnahmeausfällen führen, die seitens des Landkreises kompensiert werden müssten. Aus diesem Grund sprechen sich sowohl der Landkreis Lüneburg als auch die MOIN GmbH gegen diesen Vorschlag aus.	teilweise
431	A4	Verband	Zus. Anm.	In den Bussen ist ein Platz an der Wand am Eingang dafür vorzusehen, über spezifische Angebote oder z. B. den Fahrgastbeirat zu informieren.	Der Anregung wird gefolgt, die Umsetzung wird im Rahmen des laufenden Geschäftes der Verwaltung in Abstimmung mit der MOIN vorgenommen.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
432	A4	Verband	Zus. Anm.	In allen Bussen, nicht nur in denen, die direkt der MOIN gehören, sondern auch bei Bussen der beauftragten weiteren Unternehmen, sollen elektronische Geräte zur Busbeschleunigung an Ampeln verbaut sein. Alle Ampeln, die auf Wegen des ÖPNV liegen, sollen entsprechend ausgerüstet werden, um eine Vorrangschaltung des Busverkehrs zu ermöglichen.	Alle Busse (Kleinbusse ausgenommen) der MOIN GmbH und der von ihrem beauftragten Subunternehmer werden mit Endgeräten für die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Lichtsignalanlage zur Busbeschleunigung ausgestattet. Der Landkreis spricht sich grundsätzlich für die Busbeschleunigung aus, für die Umrüstung der Lichtsignalanlagen sind jedoch die Kommunen zuständig. Speziell für die Beschleunigung der Busverkehre in der Hansestadt Lüneburg mittels Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen **wird eine zusätzliche Maßnahme in den NVP aufgenommen.**	teilweise
433	A4	Verband	Zus. Anm.	Es sollen Bus- und Umweltspuren (gemeinsame Nutzung von Fahrspuren durch ÖPNV und Radverkehr) eingerichtet werden. Diese sind auch für den Rettungsverkehr gegenüber MIV- Fahrspuren vorteilhaft. Der Landkreis soll sich bei den Kommunen dafür einsetzen, die Umverteilung der Verkehrsflächen auf wichtigen Achsen des Busverkehrs vorzunehmen.	Der Landkreis spricht sich für Maßnahmen zur Busbeschleunigung aus. Die Zuständigkeit für derartige Maßnahmen liegt bei den jeweiligen Straßenbaulastträgern (i. d. R. den Kommunen), die für die Umsetzung verantwortlich sind. Ergänzend weist der Landkreis darauf hin, dass die Einrichtung von Umweltspuren, die auch von Radfahrenden genutzt werden, kritisch gesehen wird, da sie den Busverkehr verlangsamen.	nicht möglich
434	A4	Verband	Zus. Anm.	Die im Nachhaltig Urbanen Mobilitätsplan (NUMP) der Hansestadt Lüneburg vorgeschlagenen Maßnahmen zur Busbeschleunigung sollen umgesetzt werden.	Der Landkreis spricht sich für Maßnahmen zur Busbeschleunigung aus. Die Zuständigkeit für derartige Maßnahmen liegt in diesem Fall bei der Stadt Lüneburg, die für die Umsetzung gemäß den Aussagen im NUMP verantwortlich ist. Eine Beschleunigung der Busverkehre in der Hansestadt mittels Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen **wird als zusätzliche Maßnahme in den NVP aufgenommen**:	teilweise
435	A4	Verband	Zus. Anm.	Mögliche Straßen zur baulichen Busbeschleunigung über Bus- oder Umweltspuren sind u. a.: Schießgrabenstraße, Lindenstraße, Dahlenburger Landstraße, Bleckeder Landstraße, Willy-Brandt-Straße, Stresemannstraße, Bockelmannstraße.	Der Landkreis spricht sich für Maßnahmen zur Busbeschleunigung aus. Die Zuständigkeit für derartige Maßnahmen liegt in diesem Fall bei der Stadt Lüneburg, die für die Umsetzung verantwortlich ist. Ergänzend weist der Landkreis darauf hin, dass die Einrichtung von Umweltspuren, die auch von Radfahrenden genutzt werden, kritisch gesehen wird, da sie den Busverkehr verlangsamen.	nicht möglich
436	A4	Verband	Zus. Anm.	Auch in Baustellensituationen braucht es eine bestmögliche Busbeschleunigung und ggf. eine Routenoptimierung zur Fahrtzeitoptimierung. Es ist nicht sinnvoll, wenn Busse große Umwege nehmen und dabei zusätzlich im Autostau stehen.	Bei Baustellen im Straßenraum werden der Landkreis und die MOIN gemeinsam die jeweils bestmögliche Alternativroute festlegen. Dies geschieht im Rahmen des laufenden Geschäfts der Verwaltung.	nicht erforderlich
437	A5	Organisation	Zus. Anm.	Als AStA der Leuphana Universität Lüneburg begrüßen wir die Fortschreibung und Weiterentwicklung des Nahverkehrsplans für den Zeitraum 2026–2030 ausdrücklich. Wir unterstützen die Verbesserung des ÖPNV - nicht nur für Studierende - sondern für alle Menschen in Lüneburg und Umgebung. Der ÖPNV ist ein zentrales Element nachhaltiger Mobilität und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung klimapolitischer Ziele, zur Förderung gesellschaftlicher Teilhabe sowie zur Erhöhung der Lebensqualität in Stadt und Landkreis Lüneburg.	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zur Neuaufstellung des NVP.	bereits enthalten
438	A5	Organisation	Zus. Anm.	Die Lüneburger Studierendenschaft stellt mit rund 10.000 Studierenden eine große und prägende Nutzer*innengruppe im ÖPNV dar – mit spezifischen Mobilitätsbedarfen. Dennoch wird sie im vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans lediglich im Rahmen der Schulstruktur unter Punkt 2.3.2 (S. 43) erwähnt. Wir regen daher ausdrücklich an, die Studierendenschaft als eigenständige Gruppe mit eigener Mobilitätsstruktur explizit zu berücksichtigen und ihre Rolle sowie ihre Bedarfe im Nahverkehrsplan sichtbar zu machen.	Der Landkreis steht mit der Lüneburger Studierendenschaft in einem engen Austausch und berücksichtigt bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes auch die Mobilitätsbedarfe dieser Gruppe von Nutzerinnen und Nutzern (u. a. mit der Einführung der Linie X51). Auch im neu gegründeten Fahrgastbeirat des Landkreises ist der AStA repräsentiert. Eine explizite Erwähnung der Studierenden im NVP ist daher aus Sicht des Landkreises nicht erforderlich.	nein
439	A5	Organisation	Zus. Anm.	Studierende pendeln täglich aus dem Umland ein oder bewegen sich innerhalb der Stadt mit Bus, Bahn, Fahrrad oder zu Fuß. Der Pkw-Besitz ist gering – entsprechend hoch ist die Bedeutung eines gut ausgebauten Umweltverbunds. Besonders zentral ist die Anbindung des Hauptcampus an der Universitätsallee an den Bahnhof, idealerweise mit Taktzeiten, die sich an Vorlesungszeiten orientieren. Auch in den späten Abendstunden und an Wochenenden besteht Bedarf, etwa durch Veranstaltungen oder studentisches Wohnen auf dem Campus. Der Campus Rotes Feld sollte ebenfalls zuverlässig erreichbar sein. Wir bitten zudem darum, im Nahverkehrsplan zu differenzieren, dass der Hauptcampus deutlich stärker frequentiert ist.	Mit der Linie X51 ist der Campus an der Universitätsallee sehr gut an den Bahnhof angebunden. Diese Linie weist Taktzeiten auf, die sich an den Vorlesungszeiten orientieren. Über die Haltestellen Feldstraße (Uni) und An der Roten Bleiche (Uni) ist auch der Campus Rotes Feld durch die Linie X51 erschlossen. Außerhalb der Vorlesungszeiten und am Wochenende bestehen Anbindungen mit den weiteren Stadtbuslinien sowie spätabends mit der neuen Nachtbuslinie 5062. Der NVP wird um die Aussage ergänzt, dass der Hauptcampus deutlich stärker frequentiert ist.	bereits enthalten
440	A5	Organisation	Zus. Anm.	Wir bitten zudem darum, im Nahverkehrsplan zu differenzieren, dass der Hauptcampus deutlich stärker frequentiert ist.	Der NVP wird um diese Aussage ergänzt.	ja
441	A5	Organisation	Zus. Anm.	In diesem Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, wie wichtig eine gute Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger – insbesondere Bus, Bahn und Fahrrad – ist. Mobilitätsstationen und Fahrradabstellanlagen an zentralen Haltepunkten, vor allem an den Campusstandorten, würden den Umweltverbund zusätzlich stärken.	Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger ist auch aus Sicht des Landkreises ein wichtiger Baustein, um die Nutzung des Umweltverbundes zu fördern. Der Landkreis unterstützt daher die Einrichtung von Mobilitätstationen (Maßnahme 11), die über B&R-Anlagen sowie weitere Mobiltätsangebote verfügen werden.	bereits enthalten
442	A5	Organisation	Zus. Anm.	Auch eine barrierefreie Gestaltung des ÖPNV, sowohl in Bezug auf Infrastruktur als auch auf Informationsangebote (visuell und auditiv), ist für viele Studierende von großer Bedeutung.	Der Landkreis unterstützt die Forderung nach Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV. Im Bereich der Fahrzeuge hat er über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) mit der MOIN entsprechende Vorgaben gemacht. Der barrierefreie Umbau von Haltestellen liegt jedoch in der Regel nicht in seinem Zuständigkeitsbereich. Hier sind die jeweiligen Straßenbaulastträger (häufig die Kommunen) gefordert. Die Gestaltung der Informationsangebote liegt überwiegend in der Verantwortung des hvv, der Vorgaben zum barrierefreien / -armen Design berücksichtigt.	teilweise
443	A5	Organisation	Zus. Anm.	Wir fordern den Erhalt der Linie X51, die für viele Studierende aus dem Umland essenziell ist.	Die Linie X 51 bleibt erhalten. Der Landkreis Lüneburg begrüßt die Zustimmung zu dieser Linie.	bereits enthalten
444	A5	Organisation	Zus. Anm.	Wir fordern den gezielten Ausbau von Vorrangschaltungen und Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs.	Der Landkreis spricht sich grundsätzlich für die Busbeschleunigung aus, für die Umrüstung der Lichtsignalanlagen sind jedoch die Kommunen zuständig. Speziell für die Beschleunigung der Busverkehre in der Hansestadt Lüneburg mittels Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen **wird eine zusätzliche Maßnahme in den NVP aufgenommen.**	teilweise

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
445	A5	Organisation	Zus. Anm.	Wir fordern die Beseitigung infrastruktureller Engpässe, wie zu enge Kurven, ausbremsende Vorfahrtsituationen oder Haltestellenlagen, die den Busverkehr verlangsamen.	Der Landkreis spricht sich für Maßnahmen zur Busbeschleunigung aus. Die Zuständigkeit für derartige Maßnahmen liegt bei den jeweiligen Straßenbaulastträgern (i. d. R. den Kommunen), die für die Umsetzung verantwortlich sind.	nicht möglich
446	A5	Organisation	Zus. Anm.	Wir fordern die Verbesserung der Fahrgastinformationen im Bus, an Haltestellen sowie in digitalen Anwendungen (z. B. HVV-App, DB Navigator – beispielsweise werden die Bussteig-Nummern (Bereiche) am ZOB im DB Navigator nicht angezeigt).	- Alle Busse (Kleinbusse ausgenommen) der MOIN GmbH und der von ihrem beauftragten Subunternehmer werden mit 29 Zoll großen Monitoren zur Fahrgastinformation ausgestattet. Informationen, z. B. die nächsten angefahrenen Haltestellen sowie die Zielhaltestelle, sollen auf den Monitoren angezeigt werden. An wichtigen Umsteigeknoten, z. B. Bahnhof Lüneburg, werden auch Umstiegsmöglichkeiten angezeigt werden. - Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH planen, das dynamische Fahrgastinformationssystem in den kommenden Jahren schrittweise auszubauen (s. Maßnahme 10). Ein Übersichtsplan an großen Haltestellen mit vielen Abfahrtspositionen (insbes. am Bf./ZOB Lüneburg) ist vorgesehen. - Die genannten Apps können Bussteig-Nummern anzeigen. Das Problem liegt nicht in den Apps, sondern auf Seiten der Verkehrsunternehmen, die die entsprechende Information in den Fahrplandaten nicht übermitteln. Der Landkreis wird zusammen mit der MOIN prüfen, inwieweit Bussteige zukünftig mit beauskunftet werden können.	nicht erforderlich
447	A5	Organisation	Zus. Anm.	Wir fordern mehr Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im Bus.	Der Landkreis lehnt aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse in den Bussen eine Mitnahme von mehr als 2 normalen Fahrrädern ab. Eine Mitnahme der noch größeren Lastenräder oder von Fahrrädern mit Anhänger wird grundsätzlich ausgeschlossen. Fahrradträger am Heck der Fahrzeuge werden ebenfalls abgelehnt, da das Auf- und Abladen zeitaufwändig wäre und die korrekte Befestigung der Fahrräder nicht gewährleistet werden könnte.	nein
448	A5	Organisation	Zus. Anm.	Wir fordern mehr sichere Fahrradabstellplätze an Haltestellen.	Die Schaffung von Fahrradabstellmöglichkeiten an Haltestellen ist aus Sicht des Landkreises ein wichtiger Baustein, um die Nutzung des Umweltverbundes zu fördern. Der Landkreis unterstützt daher die Einrichtung von Mobilitätstationen (Maßnahme 11), die über B&R-Anlagen sowie weitere Mobiltätsangebote verfügen werden. Darüber hinaus können die Kommunen einfache Fahradabstellmöglichkeiten an weiteren Haltestellen einrichten.	bereits enthalten
449	A5	Organisation	Zus. Anm.	Abschließend möchten wir betonen, dass wir viele der im Plan vorgesehenen Maßnahmen ausdrücklich begrüßen – darunter die neue tangentiale Buslinie westlich der Innenstadt, die den Campus erschließt und studentische Wohnorte verbindet (z. B. William-Watt-Straße), die Ausweitung der Stadtbuszeiten am Abend, den neuen 20-Minuten-Takt auf zahlreichen Linien, die neuen Nachtbuslinien, die geplante Erhebung und Auswertung von Fahrgastdaten sowie den bevorstehenden Einsatz von Elektrobussen. Die angedachte Reaktivierung der Bahnstrecken nach Bleckede und Soltau sowie die Einführung eines 2-Stunden-Takts auf der Wendlandbahn stellen aus unserer Sicht wichtige Schritte dar.	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung der genannten, im NVP bereits enthaltenen Maßnahmen.	bereits enthalten
450	A6	Organisation	Zus. Anm.	Grundsätzlich kritisch sieht der Kreiselternrat (KER) Lüneburg die Schulweg- und Wartezeiten, die der Planung des Schulverkehrs zugrunde liegen. Diese ergeben sich aus § 3 der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg, beschlossen am 15.02.2024. Bei Schulen, deren Einzugsgebiet den gesamten Landkreis umfasst, und bei Besuch einer Schule außerhalb des jeweiligen Schulbezirks gelten generell 90 min Fahrzeit mit dem ÖPNV als zumutbar. Hieraus ergeben sich im schlechtesten Falle für Schülerinnen und Schüler (SuS) in der Grundschule Gesamtwegezeiten von 75-90 Minuten für eine Strecke und bei weiterführenden Schulen können SuS je nach Alter zwischen 2 und 2,5 Stunden für eine Strecke unterwegs sein. Damit wird es vom Landkreis als zumutbar angesehen, dass SuS in der Grundschule für den Schulweg bis zu 2,5 bis 3 Stunden aufwenden und SuS an weiterführenden Schulen bis 4 bis 5 Stunden. Hierbei sind die Wege vom Wohnort bis zur nächstgelegenen Haltestelle am Wohnort noch nicht eingerechnet. Diese Entfernungen können nach der Erhebung des Kreiselternrats gerade im ländlichen Bereich einen Kilometer oder mehr betragen (siehe auch S. 16 des Mobilitätsgutachtens LK Lüneburg). Die Erhebung des KER zeigt auch, dass diese langen Gesamtwegezeiten insbesondere an weiterführenden Schulen in der Realität erreicht werden. Diese vom Landkreis in Kauf genommene zeitliche Belastung der SuS wird vom KER als problematisch angesehen.	Der Landkreis Lüneburg hält an den maximal zumutbaren Wegezeiten fest, wie sie in der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg fixiert sind. Diese ergeben sich aus der verfestigten Rechtsprechung der niedersächsischen Verwaltungsgerichte. Die Berechnungen des Kreiselternrates können von hier aus teilweise nicht nachvollzogen werden. Bei einer Fahrzeit von maximal 90 Minuten im ÖPNV ergeben sich maximal 180 Minuten bzw. drei Stunden am Tag. Ein Fußweg von einem Kilometer kann von SuS weiterführender Schulen in etwa 15 Minuten zurückgelegt werden, hinzu kommen maximal zehn Minuten für den Weg von der Schulhaltestelle zum Klassenraum. Hieraus kann sich im ungünstigsten Fall eine Gesamtzeit von vier Stunden am Tag ergeben, nicht jedoch von fünf Stunden. Für SuS im Primarbereich beträgt die maximale Wegezeit im ÖPNV 30 Minuten bzw. eine Stunde am Tag. Werden die Wege von der Wohnung zur Haltestelle und von der Schulhaltestelle zum Klassenraum berücksichtigt, kann hieraus im ungünstigsten Fall eine Wegezeit von zwei Stunden am Tag resultieren. Im übrigen bezieht sich die Stellungnahme auf die Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg und nicht auf den Entwurf des Nahverkehrsplans, der deren Inhalte nur nachrichtlich wiedergibt. Die Belange sind daher in den politischen Beschlussfassungsprozess für die Satzung einzubringen; über den Nahverkehrsplan kann die vom Kreistag beschlossene Satzung nicht geändert werden.	nicht möglich
451	A6	Organisation	Zus. Anm.	Zu dieser Problematik gehört auch, dass der Landkreis sich der Satzung über die Schülerbeförderung nur verpflichtet, eine Anfahrt zur Schule und zwei Abfahrten von der Schule zu gewährleisten (bei Ganztagsschulen ergänzt um eine zusätzliche Fahrt am Nachmittag) und die Schulen auffordert, ihre Stundenpläne auf die Fahrpläne abzustimmen (§6). Angesichts der notorischen Unterversorgung mit Lehrkräften und den daraus resultierenden Unterrichtsausfällen in den Schulen im Landkreis führt das zu weiteren Wartezeiten der SuS. Außerdem kann eine solche Beschränkung der Zahl der Rückfahrten zusätzliche, z.T. vom Land geförderte Angebote insbesondere der weiterführenden Schulen nicht berücksichtigen, wie AG's oder Förderunterricht, der i.d.R. im Anschluss an den regulären Unterricht stattfindet. Die Forderung der Anpassung der Stundenpläne an die Fahrpläne sagt vornehmlich etwas über den Stellenwert aus, den der Landkreis offensichtlich der Schülerbeförderung einräumt und widerspricht anderen Initiativen wie etwa der Stadtleiste, die zeitliche Parallelität der Stundenpläne erfordert.	Die vom KER thematisierten Fahrtenanzahlen sind ein Mindestanspruch. Tatsächlich sind viele Schulen mit weitaus mehr Fahrten angebunden. Um perspektivisch alle Schulen im Landkreis Lüneburg einheitlicher zu behandeln, vor dem Hintergrund des sich zuspitzenden Fahrpersonalmangels und begrenzter finanzieller Möglichkeiten hat sich der Landkreis daher dazu entschieden, die Anzahl der An- und Abfahrten in der Satzung zu fixieren. Im übrigen bezieht sich die Stellungnahme auf die Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg und nicht auf den Entwurf des Nahverkehrsplans, der deren Inhalte nur nachrichtlich wiedergibt. Die Belange sind daher in den politischen Beschlussfassungsprozess für die Satzung einzubringen; über den Nahverkehrsplan kann die vom Kreistag beschlossene Satzung nicht geändert werden.	nicht möglich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
452	A6	Organisation	Zus. Anm.	**Schulen in Bleckede (Maßnahme 3.1)** Grundsätzlich begrüßt der KER die in den Maßnahmen 3.1 und 3.2 angesprochene Überplanung der Busverbindungen zu den Schulen in den Samtgemeinden Dahlenburg und Scharnebeck sowie in Bleckede. Eine Optimierung der Fahrpläne scheint dort dringend geboten, da auch nach unserer Erhebung die Busfahrzeiten zur Schule in Bleckede etwa von Amt Neuhaus im Median bei knapp einer Stunde liegen. Auch von Rullstorf aus brauchen die SuS im Mittel zwischen 40 und 70 Minuten mit dem Bus zur Schule, wobei einige auch Fahrzeiten von über 80 Minuten erreichen. Noch problematischer ist die Situation bei den Heimwegen, da sich hier die Wartezeiten nach Schulschluss noch zu den Busfahrzeiten addieren, so dass SuS aus der Gemeinde Amt Neuhaus auf Wegezeiten zwischen 75 und 85 Minuten kommen, SuS aus Rullstorf auf 60 bis 75 Minuten und nach Thomasburg 100 Minuten benötigt werden. Aber auch nach Dahlenburg brauchen SuS angesichts von Wartezeiten nach dem Schulende von z.T. über 40 Minuten im Mittel zwischen 50 und 75 Minuten.	Der Landkreis Lüneburg freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme. Die Vorgaben der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg werden, auch zu den maximal zulässigen Wegezeiten, bei der Umsetzung der Maßnahme berücksichtigt werden.	bereits enthalten
453	A6	Organisation	Zus. Anm.	**Schulen in Scharnebeck (Maßnahme 3.2)** Bei den Schulen in Scharnebeck stellt sich nach unseren Daten insbesondere die Rückfahrt von der Schule als Problem dar: Vom Gymnasium in Scharnebeck nach Artlenburg benötigen SuS nach dem Schulschluss über 55 Minuten, nach Brietlingen bis zu 60 Minuten und nach Barum bis 55 Minuten. Diese Wegezeiten sind mit Ausnahme von Artlenburg vornehmlich den 20 bis 25 Minuten geschuldet, die die SuS nach Schulschluss auf einen Bus warten müssen. An der Oberschule am Schiffshebewerk stellen die Verbindungen nach Vastorf und Hohnstorf (Elbe) Herausforderungen für die SuS dar: Nach Vastorf führt die lange Fahrzeit zu einer Wegezeit für den Heimweg von über 50 Minuten. SuS aus Hohnstorf und aus Brietlingen müssen dagegen 30 Minuten nach dem Schulschluss auf den Bus warten.	Der Landkreis Lüneburg freut sich über die Zustimmung zu dieser Maßnahme. Die Vorgaben der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg werden, auch zu den maximal zulässigen Wegezeiten, bei der Umsetzung der Maßnahme berücksichtigt werden.	bereits enthalten
454	A6	Organisation	Zus. Anm.	Kritisch sieht der KER dahingegen, dass mit den Maßnahmen eine Effizienzsteigerung und keine Steigerung der Effektivität angestrebt wird. Viele der oben erwähnten Missstände, wie lange Fahr- und Wartezeiten sowie die uns berichteten Probleme überfüllter Busse, die im Extremfall dazu führen, dass SuS an den Haltestellen stehen gelassen werden und sich auch im Mobilitätsgutachten für den Landkreis wiederfinden, lassen sich unseres Erachtens nicht durch eine vornehmlich auf Kostensenkung ausgerichtete Planung beheben. Das Ziel der Planung sollte unseres Erachtens sein: Durch mehr Direktverbindungen, die a) Fahrzeiten zu verkürzen und b) Belastung von bislang überlasteten Linien zu reduzieren. Hierbei könnten zum Teil auch die im Nahverkehrsplan angesprochenen Midibusse zum Einsatz kommen. Generell sollte bei der Planung auf die Attraktivität der Verbindungen für die SuS geachtet werden: eine etwas längere Wartezeit auf eine Verbindung nach Schulschluss wird eher dann von den SuS in Kauf genommen, wenn diese die SuS dann schneller nach Haus fährt. Sonst besteht das Risiko, dass entlastende Alternativverbindungen, wie sie z.T. im Mobilitätsgutachten angesprochen werden, von den SuS nicht angenommen werden und überfüllte Verbindungen trotz bestehender Alternativen überfüllt bleiben. Zwangsläufig unberücksichtigt bleiben bei allen Planungen die immer wieder vorkommenden Unterrichtsausfälle, insbesondere an weiterführenden Schulen, sowie zusätzliche Angebote der Schulen, die zu atypischen Fahrzeitwünschen der SuS führen. Um auch in diesen Fällen die Beförderung der SuS zu gewährleisten, hält der KER es generell für sinnvoll, dass zumindest eine der regionalen Hauptlinien die weiterführenden Schulen auch anfährt, um so eine regelmäßige Verbindung der Schule in das nicht-schulbezogene Liniensystem zu gewährleisten. Bei Grundschulen sieht der KER diese Notwendigkeit weniger, da dort Unterrichtsausfälle i.d.R. im Rahmen der Verlässlichkeit schulintern aufgefangen werden.	Der Landkreis Lüneburg widerspricht der Auffassung, dass mit den Maßnahmen eine Effizienzsteigerung angestrebt werden solle. Dies ist nicht der Fall und wird im Nahverkehrsplan so auch nicht ausgeführt. Das Ziel der Maßnahmen ist keine Kostensenkung, sondern in der Schülerbeförderung allen Schülerinnen und Schüler Verbindungen anzubieten, die die Vorgaben der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis erfüllt. Außerdem soll die Schülerbeförderung dahingehend überplant werden, dass das System in den überplanten Teilräumen transparenter und weniger volnerabel wird. Die geplanten Midibuslinien (s. die entsprechende Maßnahme) werden nicht in der Schülerbeförderung eingesetzt werden.	nicht möglich
455	A6	Organisation	Zus. Anm.	**Maßnahme 3.3** Auch die Überplanung der schulbezogenen Linien im Landkreis und im Stadtverkehr begrüßt der KER grundsätzlich, da durch eine Entzerrung und Entflechtung hier voraussichtlich eine größere Zuverlässigkeit erreicht werden kann. Gleichzeitig sieht er, analog zu den Ausführungen unter 1.1.3 das Ziel der Effizienzsteigerung kritisch und verweist auf die dort genannten Aspekte. Insbesondere sollte bei weiterführenden Schulen sichergestellt sein, dass sie, sofern dies noch nicht der Fall ist, auch durch reguläre Hauptlinien angefahren werden, um bei atypischen Schulschlüssen die Beförderung der SuS sicherzustellen. Dies betrifft insbesondere das Gymnasium Oedeme, das als Gymnasium des Landkreises über ein sehr großes Einzugsgebiet verfügt.	Der Landkreis Lüneburg widerspricht der Auffassung, dass mit den Maßnahmen eine Effizienzsteigerung angestrebt werden solle. Dies ist nicht der Fall und wird im Nahverkehrsplan so auch nicht ausgeführt. Das Ziel der Maßnahmen ist keine Kostensenkung, sondern in der Schülerbeförderung allen Schülerinnen und Schülern Verbindungen anzubieten, die die Vorgaben der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis erfüllt. Außerdem soll die Schülerbeförderung dahingehend überplant werden, dass das System in den überplanten Teilräumen transparenter und weniger volnerabel wird. Die geplanten Midibuslinien (s. die entsprechende Maßnahme) werden nicht in der Schülerbeförderung eingesetzt werden. Eine pauschale Anbindung aller weiterführenden Schulen an regionale Hauptlinien lehnt der Landkreis ab, da diese Linien vorrangig andere verkehrliche Funktionen erfüllen sollen. Hierzu gehört insbesondere eine schnelle und direkte Anbindung der Grundzentren an die Hansestadt Lüneburg. Darüber hinaus gibt der Landkreis zu bedenken, dass atypische Schulschlüsse eine Ausnahmesituation darstellen, die es nicht rechtfertigt, mit einer regionalen Hauptlinie im regelmäßigen Takt die Schulstandorte zu bedienen, vor allem wenn diese nicht auf dem Linienweg liegen. Sofern eine Erweiterung des Fahrplanangebotes zu bestimmten Zeiten unerlässlich erscheint, sollte dies stattdessen über ene schulbezogene Regionalbuslinie erfolgen.	nicht möglich
456	A6	Organisation	Zus. Anm.	Bei den Maßnahmen 5.x (Einrichtung von On-Demand-Verkehren) ist aus Sicht des KER darauf zu achten, dass bestehende Verbindungen, die von SuS genutzt werden, nicht zugunsten eines On-Demand-Angebots reduziert werden. Die mit dem On-Demand-Angebot verbundene Beschränkung der Kapazität des Platzangebots würde der durch die SuS verursachten Nachfrage, die typischerweise vor Schulbeginn und nach Schulschluss geballt auftritt, nicht gerecht werden. Insofern begrüßt und unterstützt der KER die Initiative des Ortsvorstehers von Häcklingen, die 5018 (als Ersatz für die bisherige 5011) weiterhin im 20-Minuten-Takt die Haltestellen in Rettmer und Häcklingen anfahren zu lassen.	Bedarfsverkehre werden im Landkreis Lüneburg grundsätzlich nicht in der Schülerbeförderung eingesetzt. Eine Einstellung schulbezogener Fahrten zugunsten von Bedarfsverkehren ist nicht vorgesehen.	nicht möglich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
457	A6	Organisation	Zus. Anm.	Wünschenswert wäre aus Sicht des KER auch eine Bestandsaufnahme ggf. Verbesserung der Situation an den Haltestellen insbesondere im Landkreis. Eltern berichten dem KER immer wieder von prekären Situationen an den Haltestellen, insbesondere in der dunklen Jahreszeit. Das Spektrum reicht von zu kleinen oder gar nicht vorhandenen Wartebereichen über fehlende Beleuchtung, die dazu führt, dass wartende SuS übersehen werden und der Bus durchfährt, bis zu fehlenden Zuwegen zu den Haltestellen. Eine Reihe solcher Rückmeldungen hat der KER im Rahmen seiner eigenen Erhebung erhalten. Wir stellen dieses Material gerne dem Landkreis zur Verfügung, gehen aber nicht davon aus, dass es sich um eine vollständige Erfassung handelt.	Der Landkreis Lüneburg verweist auf die Maßnahme 9 (Haltestellenkataster) und begrüßt das Angebot des Kreiselternrates, hierfür Informationen zur Verfügung zu stellen.	bereits enthalten
458	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Mobilität ist die Grundlage für die gesellschaftliche Teilhabe von Seniorinnen und Senioren. Dafür ist der ÖPNV das wichtigste Verkehrsmittel vor Fahrrad, SPNV, DB und Auto. Deshalb ist für uns wichtig:** • Verlässlichkeit (Pünktlichkeit) des ÖPNV • Fahrplan täglich von 06:00–24:00 Uhr • Attraktive Taktzeiten • Gute Verknüpfung mit DB, SPNV und anderen Buslinien in Stadt und Region Lüneburg • In den Randzeiten Bedienung durch ASM und Nachtlinien • Barrierefreie Haltestellen mit ausreichend Sitzgelegenheiten, höhengleichen Einstiegen in den Bus und lesbaren Busfahrplänen • Moderne, umweltfreundliche Busse • Genügend Platz in den Bussen für Rollstuhlfahrer, Rollatoren und Kinderwagen • Leistungsfähige Klimaanlagen im gesamten Bus • Bezahlbare Bustickets entsprechend der HVV-Tarife	Der Landkreis stimmt den Anmerkungen zu. Die im NVP enthaltenen Maßnahmen werden dazu beitragen, den ÖPNV im genannten Sinne weiterzuentwickeln. Die gewünschte Ausweitung der Betriebszeiten im Stadtbusverkehr sowie auf den regionalen Hauptlinien bis 00.00 wird als Prüfauftrag in den NVP aufgenommen.	teilweise
459	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Wir begrüßen** • die Vereinheitlichung der Taktzeiten auf 20 Minuten • die Verlängerung der Betriebszeiten in den Abendstunden • die zusätzlichen Minibuslinien • die Anbindung von Kaufland und Hanseviertel • den grundsätzlichen 300 m-Radius der Haltestellen • den zeitlichen Versatz der Abfahrtzeiten der Linien 5011 und 5014 ab Haltestelle Bülows Kamp/ Kaltenmoor und die sich damit ergebene Bereitstellung eines 10 Minuten-Taktes für den Stadtteil Kaltenmoor • die Einführung einer zusätzlichen Stadtverkehrslinie • die geplante Anbindung der Stadtteile Alt-Hagen und Wilschenbruch mit Rufbussen/ASM Nachtverkehr	Der Landkreis freut sich über die Zustimmung zu den im NVP enthaltenen Maßnahmen.	bereits enthalten
460	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Vorschläge für Verbesserungen (1)** • Zügiger barrierefreier Ausbau der Haltestellen. Seniorengerechte Sitzgelegenheiten. • Zugänglichkeit der Bushaltestellen räumlich verbessern (breite Bussteige, Querungshilfen) • Zugänglichkeit der Bushaltestellen einschließlich der Sitzgelegenheiten Am Sande gewährleisten. Alkohol trinkende Personen – Sicherheit verstärken. • Erweiterung/Modernisierung des ZOB zum modernen zentralen Umsteigepunkt zum Fernverkehr/SPNV	Der Landkreis unterstützt alle Maßnahmen, die die Barrierefreiheit im ÖPNV verbessern. Die Zuständigkeit für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen sowie die Ausstattung mit Sitzgelegenheiten liegt in der Regel jedoch nicht beim Landkreis. Hier sind die jeweiligen Straßenbaulastträger (häufig die Kommunen) gefordert. Gleiches gilt für eine eventuelle Erweiterung des ZOB. Die Zuständigkeit liegt in diesem Fall bei der Hansestadt Lüneburg.	teilweise
461	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Vorschläge für Verbesserungen (2)** - Kein Rückbau der Busspur Dahlenburger Straße - Abbau von Barrieren und Engstellen in den Straßen, z. B.: - Ahornweg/Bachstraße - Auf der Höhe - Schomakerstraße - Magdeburger Straße - Straßenzug Altenbrückertorstraße - Bei der St. Johanniskirche: Hier Vorfahrtsregelung für den Fahrzeugverkehr gegenüber der Einmündung Bei der Ratsmühle.	Der Landkreis spricht sich für Maßnahmen zur Busbeschleunigung aus. Die Zuständigkeit für derartige Maßnahmen liegt in diesem Fall bei der Stadt Lüneburg, die für die Umsetzung verantwortlich ist.	nicht möglich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
462	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Vorschläge für Verbesserungen (3)** • Keine Verlängerung der Linie 5011 von Kaltenmoor nach Bülows Kamp • Haltestelle West Bülows Kamp (Bushaltestelle ist für Einstieg und Ausstieg) ist nicht für zwei Busse (Gelenkbusse) ausgebaut • Provisorische Haltestelle Ost (EDEKA-Seite) ist nicht ausgebaut. Gehweg zu schmal. • Die notwendige Toilette für das fahrende Personal kann im Umfeld der Haltestelle Julius-Leber-Straße (Süd)/Waldfriedhof gebaut werden. Dies erspart erhebliche Mehrkilometer (je Umlauf 1.000 m) • Nach wie vor eine Busanbindung in den Stadtteil Klosterkamp • Die Nachtlinien müssen mindestens je eine zentrale Haltestelle in den Stadtteilen anfahren. Z. B. Thorner Markt, Kreideberg • Die Buslinie 5008 muss weiterhin Kreideberg–Bürgeramt–Rathaus–Am Sande–Bahnhof fahren, um den Wochenmarkt und die Innenstadt zu erreichen. • Zusätzliche City-Linien mit Elektrominibussen im 10 Minuten-Takt mit Kurzstreckentarif • Bahnhof–Am Sande–Leuphana und zurück • Bahnhof–Rathaus–Krankenhaus–Sülzwiesen und zurück • Weitere Anbindung der Haltestelle Waldfriedhof (Deutsch-Evern-Weg) mit der Linie 5011. • Linie 5019: Bedienung der Haltestelle Freibad zwischen 1.4. und 30.9. im 30 Minuten-Takt	Die Verlängerung der Linien 5001 und 5011 bis zur Haltestelle Bülows Kamp erfolgt vor dem Hintergrund, dass an der Haltestelle Theodor-Haubach-Straße derzeit keine Toilettenanlagen zur Verfügung stehen. Sobald im Bereich der Haltestelle Theodor-Haubach-Straße geeignete Toilettenanlagen bereitgestellt werden, wäre aus Sicht der MOIN die Verkürzung einer der beiden Linien bis zur Haltestelle Theodor-Haubach-Straße möglich. Da die Linien 5001 und 5011 künftig nicht mehr zeitgleich abfahren werden, sieht die MOIN GmbH keine Schwierigkeiten hinsichtlich des begrenzten Haltebereichs an der Haltestelle Bülows Kamp. Die Einstellung der Bedienung der Haltestelle Klosterkamp erfolgte auf ausdrücklichen Wunsch der Anwohner:innen. Ein Großteil der dort lebenden Einwohner:innen wird weiterhin über die nahegelegenen Haltestellen Klosterkamp (Nord) bzw. Konrad-Adenauer-Straße (Ost) an den Busverkehr angebunden. Aus diesem Grund sieht der Landkreis derzeit keine Notwendigkeit, die Haltestellen Klosterkamp und Hermann-Wagner-Straße wieder zu bedienen. Die Nachtbuslinien sind so konzipiert, dass sie mit möglichst geringem Fahrzeug- und Personaleinsatz eine bestmögliche Erschließung der Hansestadt Lüneburg sowie der umliegenden Gemeinden ermöglichen. Die Bedienung aller Stadtteile der Hansestadt Lüneburg würde einen erhöhten Personalbedarf mit sich bringen, weshalb hierfür zunächst die Finanzierung geprüft werden müsste. Die Nachtbuslinien werden zukünftig durch den Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH kontinuierlich evaluiert. Die Haltestelle Thorner Platz wird in das Nachtbusliniennetz aufgenommen, da diese betrieblich ohne zusätzlichen Fahrzeug- und Personalaufwand integriert werden kann. Eine Rückführung der Linie 5008 in die Altstadt würde den Linienweg verlängern und eine Durchbindung mit der Linie 5009 verhindern. Dies hätte zusätzliche Fahrzeug- und Personalbedarfe zur Folge. Durch die geplante Durchbindung der Linie 5008 mit der Linie 5009 bleibt ein Großteil der Altstadt vom Kreideberg aus weiterhin umsteigefrei erreichbar. Der Korridor Bahnhof – Leuphana wird durch mehrere Linien bedient. Für die Einführung einer zusätzlichen Elektrominibus-Linie in diesem Korridor sieht der Landkreis keinen Bedarf. Die Sülzwiesen bzw. das städtische Klinikum werden künftig montags bis freitags von einer Stadtbuslinie im 20-Minuten-Takt bedient. Vor diesem Hintergrund sieht der Landkreis Lüneburg keinen Bedarf für eine zusätzliche Linie (welche im 10-Minuten-Takt fahren) in diesen beiden Bereichen. Die Linie 5011 wird auch ab dem 01.01.2026 weiterhin die Haltestelle Waldfriedhof bedienen Eine Taktverdichtung zum 30-Minuten-Takt der Linie 5016 zum Freibad zwischen 1.4 und dem 30.9, würde ganzjährig Kosten für Personal und Fahrzeuge verursachen, weshalb der Landkreis diesen Vorschlag ablehnt.	teilweise
463	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Vorschläge für Verbesserungen (4)** • Kein neues Liniennummernkonzept einführen. Verwirrt nur. Sinnhaftigkeit ist nicht zu erkennen. • Anzeigetafeln in den Bussen mit großer Schrift (Muster Metronom) • Unverzüglicher Ausbau des dynamischen Fahrgastinformationssystems	Im Zuge der Busnetzoptimierung durch die MOIN GmbH werden neue Querverbindungen zwischen den Stadtteilen der Hansestadt Lüneburg eingerichtet. Auch im Regionalverkehr sind Anpassungen vorgesehen. In diesem Zusammenhang lassen sich Änderungen bei den Liniennummern nicht in allen Fällen vermeiden. Zur Verbesserung der Verständlichkeit des Fahrplans werden darüber hinaus weitere Liniennummern vereinheitlicht oder angepasst. Bei den Zielanzeigen der Busse werden sowohl der Name der Endhaltestelle als auch der zugehörige Ort angegeben. Bei den Stadtbuslinien in Lüneburg sind zudem Linienverknüpfungen („Durchbindungen“) vorgesehen, die ebenfalls im Zieltext dargestellt werden sollen. Vor diesem Hintergrund werden in der Regel beide Anzeigefelder der Zielanzeige benötigt. Eine Darstellung ausschließlich der Endhaltestelle – wie sie beispielsweise beim Metronom erfolgt – ist daher nicht vorgesehen. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN planen, das dynamische Fahrgastinformationssystem in den kommenden Jahren schrittweise auszubauen (s. Maßnahme 10).	teilweise
464	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Vorschläge für Verbesserungen (5)** • An Samstagen kostenlose Busnutzung (siehe Modell Oldenburg) • Wiedereinführung des HVV-Kurzstreckentarifs • Einführung eines Sozial-/Seniorentickets wie im HVV	Mit der Einführung des Deutschlandtickets sind die Fahrpreise, insbesondere für Pendlerinnen und Pendler, die längere Strecken zurücklegen, bereits sehr deutlich gesunken. Derzeit werden die hvv-Tarife für die Einzelkarten überarbeitet. Dabei wird auch die Einführung einer "Stadtkarte" geprüft, die für verschiedene Städte im hvv-Verbundgebiet (u. a. Lüneburg) als günstiges Angebot für Gelegenheitsnutzer eingeführt werden könnte. Der Landkreis unterstützt die Prüfung und die Einführung des Tickets, sofern die damit verbundenen Fahrgeldverluste in einem angemessenen Rahmen stehen. Eine kostenlose Busnutzung an Samstagen, eine weitere Absenkung der Tarife sowie die Einführung eines Sozial-/Seniorentickets unterstützt der Landkreis nur dann, wenn die damit verbundenen Mindereinnahmen vom Land Niedersachsen ausgeglichen werden.	teilweise
465	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Vorschläge für Verbesserungen (6)** • Ständige Schulungen der Fahrer/innen (Kundenorientierung, Anfahren der Haltestellen, Absenken der Busse für das Ein-/Aussteigen von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen) • Vermehrte Reinigung in den Bussen • Einsatz von Sicherheitspersonal zu bestimmten Zeiten in den Bussen	Betriebliche Maßnahmen, wie das Reinigen der Fahrzeuge und ständige Schulungen wird die MOIN berücksichtigen. Entsprechende Vorgaben sind im öDA Landkreis - MOIN als Vorgabe enthalten.	nicht erforderlich
466	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Vorschläge für Verbesserungen (7)** • Beibehaltung/Ausbau ASM-Verkehr • Die Einführung des On-Demand-Verkehrs bedarf noch grundsätzlicher weiterer Diskussion	Das heutige ASM, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, soll grundsätzlich beibehalten werden, wird aber aktuell überarbeitet. Vor Einführung eines On-Demand-Verkehrs werden die Planungen konkretisiert und in den zuständigen politischen Gremien des Landkreises diskutiert. Die betroffenen Gemeinden werden ebenfalls eingebunden werden.	bereits enthalten
467	A7	Organisation	Zus. Anm.	**Vorschläge für Verbesserungen (8)** • Tarifgerechte Bezahlung der Busfahrer/innen. Auch der Nachunternehmen.	Ab 2026 werden, sowohl das Fahrpersonal der MOIN GmbH als auch das der beauftragten Subunternehmen, nach dem Tarifvertrag Nahverkehr Niedersachsen (TV-N Niedersachsen) entlohnt.	nicht erforderlich

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
468	A8	Bürger:in	Zus. Anm.	Hiermit erhebe ich als Bürgerin einen Einwand gegen den 5. Nahverkehrsplan des Landkreis Lüneburg. Es geht um die Anbindung des Wohngebietes Zeltberg an die Innenstadt über die Stadtbuslinie 5002. Im 5. Nahverkehrsplan wird erwähnt, dass die Buslinie 5002 mit der Linie 5013 „durchgebunden" wird. Das Problem, das durch die Durchbindung für Fahrgäste der 5002 entsteht, ist auf den ersten Blick nicht ersichtlich, da auf Seite 86 in der Tabelle „Am Sande" nur der Eintrag „Durchbindung" vorliegt. Ich habe mich telefonisch erkundigt und freundliche Auskünfte von Herrn Gröning (Landkreis) und Herrn Müller (Moin) erhalten und viele Linienführungen nachgeschaut, um die neue Linienführung zu verstehen. Hiermit erhebe ich einen Einwand gegen die Planung bezüglich der Anbindung des Zeltberges an die Innenstadt über die Linie 5002. Genaueres folgt unten. Hintergrund: Bereits beim 4. Nahverkehrsplan waren die Belange der Bewohner des Zeltbergs zunächst unzureichend berücksichtigt worden. Die Linie 5002 sollte nicht mehr durch die Innenstadt, sondern direkt zum Bahnhof fahren. Erst nach der Übergabe von knapp 300 Unterschriften an Herrn Krumböhmer (damals erster Kreisrat), Presseartikeln und Leserbriefen (siehe Anlage) kam es dann zu Nachbesserungen: Die Hinfahrt in die Innenstadt wurde mit den Haltestellen Rathaus (Anbindung an Karstadt, an den Markt und an die Stadtbücherei), St. Lambertiplatz (Anbindung Musikschule, St. Ursulaschule), Wallstraße (Theater) und Am Sande (Ärzte, weitere Einkaufsmöglichkeiten) aufrechterhalten. Dabei kam es zu dem Kompromiss, dass dies erst ab ca. 9 Uhr möglich war (für die betroffenen Fahrgäste kein Problem). Allerdings wurde die Rückfahrt durch die veränderte Linienführung massiv erschwert (Wegfall der Haltestelle „Markt" vor dem Marktcafé/ehemals Lünebuch, da keine 5002 mehr vom Sande aus über Am Berge / an den Brodbänken fährt), was bis heute ein großes Problem darstellt.	Der Zeltberg wird auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5002, zukünftig Linie 5012) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzer und Vertreterinnen und Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr. Die Anpassung des Linienwegs der Linien 5008 und 5012 geschieht vor dem Hintergrund, den 20-Minuten-Takt auf so vielen Stadtbuslinien wie möglich fahrzeugneutral zu ermöglichen. Auch der Kreideberg und der Zeltberg werden zukünftig montags bis freitags im 20-Minuten-Takt bedient. Eine Rückführung der Linien 5008 und 5012 in die Altstadt würde den Linienweg verlängern und eine Durchbindung mit der Linie 5009 bzw. 5013 verhindern. Dies hätte zusätzliche Fahrzeug- und Personalbedarfe zur Folge. Durch die geplante Durchbindung der Linie 5008 bzw. 5012 mit der Linie 5009 bzw. 5013 bleibt ein Großteil der Altstadt vom Kreideberg aus weiterhin umsteigefrei erreichbar. Der Busverkehr über Am Berge, Rosenstraße, an den Brodbänken ist aus Sicht des Fußgängerverkehrs, der anrainenden Gastronomie und das Fahrpersonal problematisch, weshalb der Landkreis eine Wiederinbetriebnahme des Busverkehrs entlang dieser Straßen ablehnt. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH werden das Buskonzept kontinuierlich evaluieren und bei Bedarf Anpassungen vornehmen. So kann auch das Buskonzept in der Lüneburger Altstadt geprüft werden.	nein
469	A8	Bürger:in	Zus. Anm.	**Der 5. NVP stellt eine weitere Verschlechterung dar.** Die Einwendung gegen den 5. NVP im Genauen: 1. Thema: Anbindung des Marktes, von Karstadt und der Ratsbücherei für Fahrgäste aus Richtung Zeltberg / Bardowick nach Süden mit der 5002 Richtung Innenstadt fahrend Durch den 5. NVP fahren die Fahrgäste der 5002 mit Ziel Innenstadt (wenn ich das richtig verstanden habe) im selben Bus mit veränderter Nummer (5013) vom ZOB zurück zur Reichenbachkreuzung und fahren dann zur Haltestelle Rathaus. Das bedeutet zwar eine längere Fahrzeit, ist aber gut hinzunehmen. Die Fahrgäste der 5002/5013 erreichen nun aber nicht mehr die Haltestellen Neue Sülze, Lambertiplatz und den Sande, ohne umzusteigen. Sie müssten entweder am ZOB umsteigen, um den Sande zu erreichen. Oder aber sie müssen am Rathaus in eine Linie umsteigen, die den westlichen Innenstadtring befährt, um die Haltestellen Neue Sülze und Lambertiplatz zu erreichen. Telefonisch wurde mir gesagt, dass die 5005 diese Linie befahren würde, was aber nach jetzigem Plan nicht so ist. Ob die 5008 den westlichen Innenstadtring ab 2026 noch befahren wird, ist für mich aus dem Plan nicht ersichtlich, da dort irgendetwas von Durchbindung mit der Linie 5018 steht. Der Wegfall wichtiger Haltestellen im Linienverlauf der 5002 auf dem Hinweg und die Notwendigkeit des Umsteigens stellt eine massive Verschlechterung dar. 2. Anbindung des Marktes und Karstadt für Fahrgäste, die aus der Innenstadt zurück mit der 5002 nach Norden (Bardowick / Zeltberg) fahren Fahrgäste der 5002 haben nach dem Marktbesuch bzw. dem Besuch der nördlichen Innenstadt keine Möglichkeit, direkt in den Norden und nach Hause zu fahren, wenn sie keine weiten Wege gehen können. Der Fußweg vom Wochenmarkt zur Haltestelle Reichenbachplatz ist für Eltern mit kleinen Kindern, allein fahrende Kinder und ältere Menschen zu lang, insbesondere mit Einkäufen und Gepäck nach dem anstrengenden (Markt-) Einkauf. Schon beim letzten Plan haben sportliche Politiker die Strecke als unproblematisch gesehen, aber zu wenig an die Probleme älterer Menschen gedacht. Deswegen müsste es eine Möglichkeit geben, dass entweder die Haltestelle Markt (am Markcafé / ehemals Ecke Lünebuch) reaktiviert wird und somit der östlichen Innenstadtring wieder mit der Linie 5002 befahren wird. Oder es muss wenigstens ein oder zwei Busse geben, die den westlichen Innenstadtring befahren, damit man vom Rathaus zum Sande und somit zum ZOB gelangen kann, also den Heimweg nach Norden über den Süden antreten kann (siehe oben). Die „Durchbindung" mit der 5013 greift hier nicht. Ich vermute, dass dies anderen Bürgern gar nicht bewusst ist, weil dieses Thema wenig transparent im Plan beschrieben ist.	Der Zeltberg wird auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5002, zukünftig Linie 5012) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte.Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzern und Vertreterinnen Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr. Die Anpassung des Linienwegs der Linien 5008 und 5012 geschieht vor dem Hintergrund, den 20-Minuten-Takt auf so vielen Stadtbuslinien wie möglich fahrzeugneutral zu ermöglichen. Auch der Kreideberg und der Zeltberg werden zukünftig montags bis freitags im 20-Minuten-Takt bedient. Eine Rückführung der Linien 5008 und 5012 in die Altstadt würde den Linienweg verlängern und eine Durchbindung mit der Linie 5009 bzw. 5013 verhindern. Dies hätte zusätzliche Fahrzeug- und Personalbedarfe zur Folge. Durch die geplante Durchbindung der Linie 5008 bzw. 5012 mit der Linie 5009 bzw. 5013 bleibt ein Großteil der Altstadt vom Kreideberg aus weiterhin umsteigefrei erreichbar. Der Busverkehr über Am Berge, Rosenstraße, an den Brodbänken ist aus Sicht des Fußgängerverkehrs, der anrainenden Gastronomie und das Fahrpersonal problematisch, weshalb der Landkreis eine Wiederinbetriebnahme des Busverkehrs entlang dieser Straßen ablehnt. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH werden das Buskonzept kontinuierlich evaluieren und bei Bedarf Anpassungen vornehmen. So kann auch das Buskonzept in der Lüneburger Altstadt geprüft werden.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
470	A8	Bürger:in	Zus. Anm.	Besonders ärgerlich ist eine Passage auf Seite 93 des neuen NVPs, in der bei der Bewertung der 5002 „die Verkürzung der Fahrzeit durch direkte Fahrt zum ZOB“ positiv genannt wird. Wer bewertet das? Verkürzte Fahrzeit heißt immer auch, dass etwas wegfällt. Ich bitte, diese positive Bewertung herauszunehmen oder sie auf Berufspendler einzuschränken. Ich bitte weiterhin darum, als negative Bewertung zur Veränderung bei der 5002 aufzunehmen, dass die Belange älterer Menschen, Kindern und Eltern mit Kindern deutlich verschlechtert werden. Es ist erstaunlich, dass immer mal wieder (Bardowicker?) Politiker nur an die Berufspendler denken, wenn es um die Linie 5002 geht. Mögliche Lösungen: a) Es wird die Linienführung der 5002 aus dem 3. (!) Nahverkehrsplan aktiviert. Diese führte sowohl auf dem Weg von Norden in die Innenstadt an die wichtigen Haltestellen, als auch auf dem Rückweg über die Straße Am Berge an die wichtige Haltestelle Markt (am Marktcafé) und verließ dann die Innenstadt über die Reichenbachkreuzung. Das wäre die beste Lösung. b) Oder: Es wird eine ganz neue Linie eingeführt, die mit kleinen Elektrobussen den engen Innenstadtring befährt (vom Sande über die Bergstraße zur Haltestelle Rathaus, Neue Sülze, Wallstraße, Sande und wieder zur Haltestelle Rathaus). Dies würde zu einer Belebung der Innenstadt führen, weil man von jeder Stelle der Innenstadt ohne nachzudenken eine andere erreichen kann. Der ZOB wird durch diese Linie nicht angefahren. Das wäre die innovativste Lösung. c) Oder: Es bleibt bei der jetzigen Linienführung der 5002 (4. Nahverkehrsplan). d) Falls die Idee der „Durchbindung“ aus dem 5. Nahverkehrsplan umgesetzt wird: Es muss dringend eine Lösung für Erreichbarkeit der Haltestellen Neue Sülze, Lambertiplatz und für die Rückfahrt für die Anbindung der Haltestelle Rathaus gefunden werden. Ich finde es beunruhigend, dass die Linie 5002 alle fünf Jahre für neue Experimente herangezogen wird. Das nächste Problem sehe ich schon kommen: Hiermit erhebe ich vorsorglich und entschieden eine zweiten Einspruch gegen den On-Demand Verkehr vom Zeltberg aus (NVP Seite 120), der das Ergebnis einer Potential-Analyse ist. Mit einem Satz wird hier handstreichartig das Ende der gesamten Linie 5002 angeregt. Falls dieser Gedanke tatsächlich umgesetzt würde (vielleicht im 6. NVP), würde er die 5002 restlos aus dem Wohngebiet Zeltberg treiben (Wegfall der regelmäßigen Bedienung der Haltestellen: Zeltberg, Königsberger Straße, Auf dem Schmaarkamp bzw. Albert-Schweitzerstraße). Dies bedeutet das Ende der 5002 als Stadtbuslinie. Sie wäre nur noch eine Überlandlinie oder Schnellbuslinie für Bardowicker Berufspendler. Ich möchte Personengruppen nicht gegeneinander ausspielen, aber die Gruppe der alten Menschen wird hier definitiv übersehen.	Der Zeltberg wird auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5002, zukünftig Linie 5012) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Vor einer möglichen Umsetzung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16) und Abstimmungen mit den Ortsvorstehern / Ortsbürgermeistern erfolgen. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr. Die Anpassung des Linienwegs der Linien 5008 und 5012 geschieht vor dem Hintergrund, den 20-Minuten-Takt auf so vielen Stadtbuslinien wie möglich fahrzeugneutral zu ermöglichen. Auch der Kreideberg und der Zeltberg werden zukünftig montags bis freitags im 20-Minuten-Takt bedient. Eine Rückführung der Linien 5008 und 5012 in die Altstadt würde den Linienweg verlängern und eine Durchbindung mit der Linie 5009 bzw. 5013 verhindern. Dies hätte zusätzliche Fahrzeug- und Personalbedarfe zur Folge. Durch die geplante Durchbindung der Linie 5008 bzw. 5012 mit der Linie 5009 bzw. 5013 bleibt ein Großteil der Altstadt vom Kreideberg aus weiterhin umsteigefrei erreichbar. Der Busverkehr über Am Berge, Rosenstraße, an den Brodbänken ist aus Sicht des Fußgängerverkehrs, der anrainenden Gastronomie und das Fahrpersonal problematisch, weshalb der Landkreis eine Wiederinbetriebnahme des Busverkehrs entlang dieser Straßen ablehnt. Der Landkreis Lüneburg und die MOIN GmbH werden das Buskonzept kontinuierlich evaluieren und bei Bedarf Anpassungen vornehmen. So kann auch das Buskonzept in der Lüneburger Altstadt geprüft werden.	nein
471	A9	Bürger:in	Zus. Anm.	Positiv hervorzuheben sind: •Die Weiterführung der bisherigen Buslinie 5011 als neue Linie 5009 im 20-Minuten-Takt montags bis freitags – dadurch werden die Verschlechterungen, die mit der Umsetzung des letzten NVP auf den 30-Minutentakt einhergingen, wieder rückgängig gemacht. Ein On-Demand-Verkehr scheidet für die MOIN aus verschiedenen Gründen aus. •Die Abfahrt des letzten Busses ab ZOB ca. 22:40 Uhr, somit eine Verlängerung der Busangebotes um eine Stunde •und zugleich die generelle Anpassung der Abfahrtszeiten am ZOB auf die Ankunft des „schnellen“ Metronoms aus Hamburg, hiermit wird eine deutliche Verbesserung erreicht.	Der Landkreis freut sich über die Unterstützung der genannten, im NVP bereits enthaltenen Maßnahmen.	bereits enthalten
472	A9	Bürger:in	Zus. Anm.	<u>Maßnahme 5.1 – Prüfauftrag On-Demand-Verkehr für Rettmer/Häcklingen ersatzlos streichen</u> Dieser Auftrag ist für die beiden Ortsteile ersatzlos zu streichen. 5.500 Einwohner können nicht über 1-2 Kleinbusse mit jeweils 8 Sitzen angebunden werden! Von dem Qualitätsverlust durch einen erforderlichen Umstieg/Anforderung von Fahrzeugen etc. ganz zu schweigen. In Häcklingen/Rettmer z.B. befindet sich die Grundschule für beide Ortsteile, eine Seniorenwohneinrichtung, die Montessorischule mit einem weiten Einzugsbereich und leider erheblichem Autoverkehr. Das Garberscenter stellt für beide Ortsteile eine elementare Nahversorgungseinheit dar. Alle Einrichtungen müssen niedrigschwellig und durchgängig mit dem Bus erreichbar sein. In Häcklingen und Rettmer wohnen darüberhinaus sehr viele Familien, die in die Innenstadt und über den ZOB nach Hamburg pendeln. Der ÖPNV ist nur dann eine wirkliche Alternative zum privaten PKW, wenn eine durchgehende Busverbindung in die Innenstadt und zum ZOB gewährleistet ist. Zukünftig wird in beiden Ortsteilen der Anteil älterer Bewohner stark ansteigen, die in besonderem Maße auf eine durchgängige Busanbindung mit guter Taktung angewiesen sind. Daher ist der Prüfauftrag für einen On-Demand-Verkehr in den Stadtteilen Rettmer und Häcklingen, der immer ein Umsteigen und eine gesonderte Anforderung mit sich bringt, ersatzlos zu streichen! Stattdessen ist die durchgehende Busanbindung beider Ortsteile an die Innenstadt und den ZOB mindestens in der von der MOIN zugesagten Form als Daseinsvorsorge in den Plan aufzunehmen. Nur so ist die von Herrn Blankenburg in seinem Eingangsstatement zur Online-Veranstaltung angeführte klimafreundliche und zuverlässige Mobilität für alle – unabhängig von Alter, Mobilität etc. – zu erreichen! Das dem NVP zugrunde liegende Mobilitätsgutachten weist in diesem Punkt eine völlig theoretische Betrachtung auf, es bildet lediglich Einwohnerzahlen in Rasterquadraten in Entfernungskategorien von Bushaltestellen ab. Allein hieraus einen Prüfauftrag für einen On-Demand-Verkehr abzuleiten, ist insofern unrealistisch, da sowohl die Bereiche Ratsforst/Sandwehe wie auch der gesamte Bereich Langenstückenfeld von der verkehrlichen Anbindung und der Straßensituation für einen irgendwie gearteten Kleinbusverkehr ungeeignet und dadurch nicht aufwertbar sind. So erfolgt z.B. die Anbindung des Langenstückenfelds einzig über die Zufahrt am östlichen Ortseingang Häcklingens.	Rettmer / Häcklingen werden auch nach dem 01.01.2026 weiterhin über einen Stadtbus (derzeit noch Linie 5011, zukünftig Linie 5018) im heutigen Umfang bedient. Die Einrichtung eines On Demand-Verkehrs ist zunächst als eine Ideenskizze zu verstehen, wie dieses Gebiet noch besser und flexibler durch den ÖPNV erschlossen werden könnte. Vor einer möglichen Umsetzung einer der unter der Maßnahme 5 aufgeführten Vorschläge zur Angebotsverbesserung werden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt werden (s. Maßnahme 16). Außerdem wird es Abstimmungen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzern und Vertreterinnen und Vertretern aus Politik sowie der betroffenen Kommune geben. Im Ergebnis ist sowohl eine Beibehaltung des Status Quo-Angebotes möglich wie auch ein (teilweiser) Ersatz oder eine Ergänzung des Stadtbusses durch einen On Demand-Verkehr.	nein

lfd. Nr.	ID	Gruppe	Kapitel	Stellungnahme im Wortlaut	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufnahme in den NVP?
473	A9	Bürger:in	Zus. Anm.	Linienführung zukünftige Buslinie 5009 (wie in Bürgerversammlung Bonhoeffer-Haus vorgestellt) – Anpassungsbedarf Die am 19.05. vorgestellte Linienführung der neuen Buslinie 5009 weicht in folgenden Punkten von der bisherigen Linienführung der Linie 5011 ab: a.Scharnhorststraße – Universitätsallee – Munstermannskamp – Uelzener Straße anstelle der Führung über Blücherstraße – Munstermannskamp – Uelzener Straße Die neue vorgesehene Linienführung birgt die Gefahr zusätzlicher Staus und Fahrtverzögerungen, da zwei Ampeln an stark befahrenen Straßen hinzukommen (Einmündung Scharnhorststraße/Universitätsallee und Universitätsallee/Munstermannskamp). Zusätzliche Haltestellen werden dadurch nicht angefahren. Da künftig auch keine Gelenkbusse mehr fahren werden, ist m.E. auch der Abbiegeverkehr an der Blücherstraße wieder einfacher zu bewältigen. Die bisherige Linienführung sollte bleiben. b.Neue Linienführung über Rotes Feld/Barkhausenstraße: Diese Linienführung ist abzulehnen, da sie die Einwohner Häcklingens/Rettmers von der bestehenden Verbindung an den Kurpark, das Salü und die Hauptpost abschneidet. Die bisherige Linienführung ist komplett beizubehalten. Anstelle einer Linienführung über die Wallstraße könnte perspektivisch in Zusammenarbeit mit der Stadt eine Linienführung über die Lindenstraße mit einer eigenen Bus-/Universalspur angedacht werden. Hierdurch wäre auch das Theater Lüneburg angebunden.	Im Zuge betrieblicher Optimierungen und zur besseren Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten planen der Landkreis Lüneburg und die MOIN eine Änderung in der Linienführung der Linien 5001 und 5009. Die Linie 5001 soll künftig mit Gelenkbussen betrieben werden, um dem Fahrgastaufkommen in Kaltenmoor und Bockelsberg gerecht zu werden. Da die Barckhausenstraße nicht optimal für den Betrieb mit Gelenkbussen geeignet ist, erfolgt eine Anpassung der Linienführung. Die Linie 5009, die vorrangig mit Solobussen betrieben wird, wird deshalb künftig über die Barckhausenstraße geführt. Die Haltestellen entlang der Uelzener Straße werden von der Linie 5001 bedient. So bleibt die Erschließung beider Streckenabschnitte auch weiterhin sichergestellt. An der Haltestelle Munstermannskamp können Fahrgäste zwischen beiden Linien umsteigen.	nein
474	A9	Bürger:in	Zus. Anm.	Bustaktung bis 22:40 Uhr Die grundsätzlich sehr zu begrüßende Verlängerung der Betriebszeit bis 22:40 Uhr führt jedoch nur zu einer stündlichen Anbindung der Ortsteile. Gerade in den Abendstunden sollte eine 30-Minuten-Taktung bis zum Betriebsschluss weitergeführt werden. Das ASM fährt aktuell ab 21:45 Uhr halbstündlich. Zeitlich entstünde hier ansonsten eine Verschlechterung. Als Frau fühle ich mich um diese Zeiten am Bahnhof nicht mehr so sicher, dass ich dort bei verpasstem Bus eine knappe Stunde warten möchte (vgl. auch Ihre Maßnahmen 2 und 21).	Der Landkreis sieht keinen Bedarf für eine Taktverdichtung aufgrund abnehmender Fahrgastzahlen in den Abendstunden. Zur Verbesserung des Sicherheitsgefühls im ÖPNV bei verschiedenen Nutzergruppen wird auf die Maßnahme 21 (Erstellung und Umsetzung eines Awareness-Konzeptes für den ÖPNV) verwiesen.	bereits enthalten
475	A9	Bürger:in	Zus. Anm.	Anbindung von Häcklingen und Rettmer in den Nachtstunden (Maßnahme 2) Aktuell fährt das ASM halbstündlich bis 1:45 Uhr. Damit sind – vom schlechtem Buchungssystem und den zusätzlichen Kosten einmal abgesehen – die beiden südlichen Ortsteile grundsätzlich gut versorgt. Eine Umstellung auf vier stündlich verkehrende Linienbedarfsverkehre an den Wochentagen stellt hier eindeutig eine Verschlechterung dar. Auch ist nicht klar, wie dann eine örtliche Anbindung von Rettmer/Häcklingen erfolgt. Daher ist ein dem ASM von den Fahrtzeiten und der örtlichen Anbindung vergleichbares System auf jeden Fall aufrecht zu erhalten. Eine Einbindung in den Linienverkehr wäre von den Kosten her zu begrüßen. Mit Ihren Planungen für einen Nachtbusverkehr an den Wochenenden sind Rettmer und Häcklingen gänzlich abgehängt, da die in den Süden führende Linie am Garberscenter Richtung Oedeme abbiegen soll und auch nur stündlich fahren soll. Eine solche Verschlechterung ist abzulehnen.	Das heutige ASM-Angebot, welches spätabends und nachts ergänzende Fahrtmöglichkeiten bietet, wird aktuell überarbeitet. Ein Konzept hierfür wird bis Ende des Jahres fertiggestellt. Um Rettmer und Häcklingen an den Nachtbusverkehr anzubinden, müsste eine zusätzliche Nachtbuslinie eingerichtet werden. Sollte die Auslastungen beim Nachfolgesystem des ASM-Verkehr sehr hoch sein, wird der Landkreis auch die Einrichtung einer Nachbuslinie nach Häcklingen und Rettmer prüfen.	nicht erforderlich
476	A9	Bürger:in	Zus. Anm.	Arena-Shuttle (LKH-Arena-Anbindung an ZOB während Veranstaltungen in der Arena) Der als Linie 5080 (S. NVP S. 54) verkehrende Arena-Shuttle soll die Arena bei Veranstaltungen mit dem Bahnhof/ZOB verbinden. Ich habe den Shuttle schon mehrfach genutzt. Leider fuhr er mehrere Male auf dem Hinweg gar nicht, und auf dem Rückweg wurde seitens der Fahrer nicht auf eine Abfahrt geachtet, die auch einen Anschluss an weiterfahrende Metronomzüge gewährleistet. Mir ist bewusst, dass gerade bei Volleyballspielen ein Ende nicht vorprogrammiert ist, aber seitens des LK als Arena-Betreiber und Bus-Besteller sollte hier auf ein reibungsloses Ineinandergreifen und eine bessere Information der Besucher geachtet werden. Ein Verkehrskonzept für den Zu- und Abgangsverkehr zur Arena, das z.B. dem öffentlichen Verkehr Vorrang einräumt, könnte hier einen wesentlichen Beitrag zur Zufriedenheit leisten.	Die MOIN als zukünftiger Betreiber des Arena-Shuttles wird für einen zuverlässigeren Betrieb des Arena-Shuttles sorgen. Den Hinweis auf ein Verkehrskonzept wird der Landkreis an die zuständigen Stellen weiterleiten.	nicht erforderlich
477	A9	Bürger:in	Zus. Anm.	Reaktivierung der Bahnstrecke Lüneburg – Soltau (Maßnahme 19) Die Reaktivierung ist auf jeden Fall zu begrüßen! Für den Haltepunkt Rettmer Bahnhof sollte man sowohl eine Busanbindung aus den Ortsteilen heraus mitdenken wie auch eine gute Anbindung mit dem Fahrrad und sichere Abstellmöglichkeiten. Aktuell existiert ein bahnparalleler Trampelpfad vom Bahnhof Rettmer zum Drögenkamp. Dieser wird viel genutzt von Bewohnern Häcklingens und Rettmers Richtung Kiebitzmarkt etc. und könnte naturschonend als gute Verbindung zum Haltepunkt hergerichtet werden. Bitte geben Sie diese Anregung an die Stadt Lüneburg weiter.	Eine Anpassung des Busverkehrs nach der Streckenreaktivierung Lüneburg - Soltau werden MOIN und Landkreis gemeinsam im Rahmen des laufenden Geschäftes abstimmen. Den Hinweis auf die Ertüchtigung des Fußweges wird der Landkreis an die Hansestadt Lüneburg weiterleiten.	nicht erforderlich
478	A10	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Aus Sicht der Gemeinde Amt Neuhaus ist bis zur Inbetriebnahme der Elbbrücke Darchau-Neu Darchau der regionale und überregionale Verkehr sowie die Schülerbeförderung durch die Fährverbindungen Darchau-Neu Darchau sowie durch die Fährverbindung Bleckede-Neu Bleckede zwingend sicherzustellen.	Durch den Umbau des Fähranlegers in Neu-Bleckede werden die Vorraussetzung geschaffen, dass sowohl die Fährverbindung Bleckede - Neu Bleckede als auch Darchau - Neu Darchau für Fahrgäste des ÖPNV wie für die Schülerbeförderung nutzbar sind. Damit stehen bei beiden Fährverbindungen gute Übergänge zwischen den Bus- und Fährlinien zur Verfügung.	bereits enthalten
479	A10	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Daher empfiehlt die Gemeinde Amt Neuhaus die Aufnahme des Fährkonzeptes im NVP unter dem Punkt Verknüpfüng der Verkehre bis zur Inbetriebnahme der Elbbrücke Darchau-Neu Darchau.	Wird im NPV ergänzt.	Ja
480	A10	kreisangehörige Kommune	Zus. Anm.	Wie bereits in der Stellungnahme der Gemeinde Amt Neuhaus zum Beteiligungsverfahren 4. Nahverkehrsplan (2018-2023) mitgeteilt, wäre eine Aufnahme des Gebietes der Gemeinde Amt Neuhaus in den HVV Tarif wünschenswert.	Auf dem Gebiet der Gemeinde Amt Neuhaus gilt bereits flächendeckend der hvv Tarif.	nicht erforderlich