



Schule und Kultur	Vorlagenart	Vorlagennummer
Verantwortlich: Rahmann, Merle Datum: 10.10.2018	Beschlussvorlage	2018/159
	Öffentlichkeitsstatus: öffentlich	

Beratungsgegenstand:

Fortschreibung der Nahverkehrsplanung; 4. Nahverkehrsplan für den Landkreis Lüneburg (im Stand der 2. Aktualisierung vom 05.10.2018)

Produkt/e:

547-000 Einrichtungen des ÖPNV

Beratungsfolge

Status	Datum	Gremium
Ö	30.05.2018	Ausschuss für Wirtschaft, Touristik, Verkehrsplanung und ÖPNV
Ö	19.06.2018	Ausschuss für Wirtschaft, Touristik, Verkehrsplanung und ÖPNV
Ö	22.10.2018	Ausschuss für Wirtschaft, Touristik, Verkehrsplanung und ÖPNV
N	05.11.2018	Kreisausschuss
Ö	05.11.2018	Kreistag

Anlage/n:

1. Übersichtstabelle über die Kosten der IMK-Maßnahmen
2. Entwurf 4. Nahverkehrsplan
3. Übersichtstabelle Ergebnis Beteiligungsverfahren

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss stimmt den dargestellten Grundzügen zur Aufstellung des 4. Nahverkehrsplanes für den Landkreis Lüneburg zu. Die Verwaltung wird beauftragt, den vollständigen Entwurf in das formelle Beteiligungsverfahren zu geben.

Aktualisierter Beschlussvorschlag vom 13.06.2018:

Die Verwaltung wird beauftragt, den anliegenden Entwurf vom 13.06.2018 in das formelle Beteiligungsverfahren zu geben.

Ergänzender Beschlussvorschlag vom 05.10.2018

Nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens wird der 4. Nahverkehrsplan für den Landkreis Lüneburg, gültig von 2018-2023, mit den vorgeschlagenen Ergänzungen aus dem Beteiligungsverfahren beschlossen.

Sachlage:

Der Landkreis Lüneburg ist in seiner Funktion als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nach § 6 Abs. 1 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) dazu verpflichtet jeweils für 5 Jahre einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen.

Neben der Darstellung und konkreten Bewertung des heutigen Angebots werden im NVP auf übergeordneter Ebene Ziele und Leitlinien für die Weiterentwicklung des regionalen Busverkehrs benannt, die den Rahmen für Umfang und Qualität des ÖPNV in den folgenden 5 Jahren setzen, § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

Der neue Nahverkehrsplan 2018 – 2023 besteht aus vier Hauptkapiteln:

- Grundlagen und Rahmenbedingungen
- Bestandsdarstellung
- Bewertung
- Ziele und Maßnahmen.

Die Ergebnisse des Integrierten Mobilitätskonzeptes (IMK) bilden dabei die wesentliche Grundlage für die im neu aufzustellenden Nahverkehrsplan definierten Maßnahmen. In diesem strebt der Landkreis Lüneburg eine zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV an. Zur Erhöhung der Attraktivität als Wohn- und Wirtschaftsstandort und zur Sicherung der Mobilität der Landkreisbevölkerung soll der ÖPNV unter Wahrung eines angemessenen Kosten-/Nutzenverhältnisses und unter Berücksichtigung der begrenzten finanziellen Haushaltsmittel gestärkt und ausgebaut werden.

Um die Fahrgastnachfrage und damit auch die Wirtschaftlichkeit des Busverkehrs stärken zu können, setzt sich der Landkreis Lüneburg in besonderem Maße für eine Verbesserung des Verkehrsangebotes ein. Er differenziert dabei zwischen drei Raumtypologien mit unterschiedlichen Anforderungen und Bedingungen an den ÖPNV, die im IMK Grundlage der dort verankerten Untersuchung waren:

- dem Verflechtungsbereich der Hansestadt Lüneburg, der neben dem Stadtgebiet auch die direkt angrenzenden Umlandgemeinden erfasst,
- den Hauptverkehrsachsen im Landkreis, die die jeweiligen Gemeindezentren mit Lüneburg verbinden und
- den Achsenzwischenräumen im ländlichen Raum.

Für jeden der drei Raumtypen werden unterschiedliche Anforderungen an den ÖPNV gestellt. Diese Anforderungen sind im IMK definiert und mit zusätzlichen Kosten zwischen 1,49 und 2,32 Mio. Euro hinterlegt.

Das IMK hat einige wichtige Aussagen zum festzulegenden Grundangebot offengelassen, für diese hat die Verwaltung folgende Vorschläge in den Entwurf des Nahverkehrsplans aufgenommen:

1. Betriebszeiten des Rufbusses am Wochenende (IMK, Kap 4.2)
 - Vorschlag: samstags von 07.00 Uhr bis 19:00 Uhr, sonntags keine Bedienung,
 - Begründung: Einige der heutigen Erschließungslinien haben bereits ein Angebot an Samstagen, dieses würde durch den Rufbus ersetzt und ergänzt werden.
2. Weitere Nutzungsbedingungen des Rufbusses (IMK Kap. 7.2.1):

- Bedienung zwischen Einstiegshaltestelle und Grundzentrum oder Bedienung aller Haltestellen auf dem Linienweg
Vorschlag: Alle Haltestellen auf dem Linienweg bedienen.
- Haustürbedienung oder Haltestellenbedienung
Vorschlag: Haltestellenbedienung.
- Anwendung des HVV-Tarifs mit oder ohne Zuschlag
Vorschlag: HVV-Tarif ohne Zuschlag, um die Attraktivität zu steigern.
- samt-/gemeindeübergreifende Verkehre
Vorschlag: keine samt-/gemeindeübergreifenden Verkehre, um das System nicht zu komplex zu gestalten.

Bei einem attraktiven landkreisweiten Rufbus-System sollte auf einheitliche, klare und zueinander passende Rahmenvorgaben geachtet werden.

3. Neue Linienverkehre in der Flächenbedienung (HVZ-Linien, IMK Kap. 7.3)
Für die Zusammenlegung von potentiell nachfragestarken Fahrten werden im IMK auf einigen Relationen die Einrichtung von neuen Linien vorgeschlagen. Diese werden aufgrund von gering geschätzten Fahrgastaufkommen als nicht sinnvoll erachtet und stehen damit in einem unzureichenden Kosten-/ Nutzenverhältnis.

Vorschlag: Keine Einrichtung der vorgeschlagenen Linienverkehre in der Fläche.

4. Fahrzeugqualität

- Rechtliche Vorgabe der Barrierefreiheit bis 2022
Vorschläge:
 - a) Steigerung des Anteils von Niederflur- und LowEntry-Fahrzeugen mit fahrzeuggebundener Einstiegshilfe im Linienverkehr:
 - Status Quo 2018: 76 %
 - ab 01.01.2020: mindestens 85 %
 - ab 01.01.2022: 100 %
 - b) Vorgaben für Neubeschaffungen von Fahrzeugen ab 01.01.2022:
 - mindestens 38 (Solobus) bzw. 54 (Gelenkbus) Sitzplätze inkl. Klappsitze
 - niederfluriger Fahrzeugboden und podestfreie Sitze im vorderen Busbereich
 - Rampe an der zweiten Tür und Rollstuhlplatz gem. ECE-Norm R 107
 - zusätzlich zum Rollstuhlplatz eine Mehrzweckfläche (Rollstuhl / Kinderwagen)
- Umweltfreundlichkeit:
Vorschläge:
Steigerung des Anteils von emissionsarmen Fahrzeugen (Euro 5 oder höher)
 - Status Quo 2018: 44 %
 - ab 01.01.2022: mindestens 65 %
 - ab 01.01.2025: mindestens 85 %
 Zusätzlich sollen die Verkehrsunternehmen bis zum Jahr 2025 im Rahmen eines Pilotprojektes über einen längeren Zeitraum den Einsatz von mindestens 6 Elektrobussen im Linienbetrieb (Stadt- und Regionalverkehr) erproben.

Diese Vorschläge werden von der Verkehrsgesellschaft Nordostniedersachsen (VNO) und der Verwaltung als deutliche Verbesserungen eingeschätzt, die betrieblich auch umsetzbar erscheinen. Allerdings sind mit diesen Verbesserungen Mehrkosten verbunden, die vom Landkreis zu tragen sein werden.

Im Integrierten Mobilitätsangebot wurde das ÖPNV-Grundangebot definiert, welches der Landkreis Lüneburg ab 2019 komplett selbständig finanziert. Durch diese Übernahme der bisherigen kommunalen Finanzierung entsteht dem Landkreis eine zusätzliche finanzielle Belastung in Höhe von rund 500.000 € im Jahr.

Aus europarechtlichen Gründen (Umsetzung der allgemeinen Vorschrift) muss die KVG (VOG) ihre Aufwendungen und Erträge auf ihren einzelnen Leistungen (Teilnetze) verteilen und offenlegen, damit genau ersichtlich ist, wie hoch der öffentliche Zuschussbedarf ausfällt. Sind bislang die Kosten und Erlöse in die Gesamtbilanz des Unternehmens eingeflossen, ergeben sich bei der Betrachtung der auf die Aufgabenträger bezogenen Daten deutliche Unterschiede. So weist die Trennungsrechnung für den Landkreis Lüneburg ein Defizit aus, welches die derzeitige Zuschusszahlung von Landkreis und Stadt um 1,5 Mio. € pro Jahr überschreitet. Dieses Defizit muss der Landkreis durch die Umsetzung der allgemeinen Vorschrift übernehmen. Es bezieht sich dabei ausschließlich auf den heutigen Leistungsumfang und muss noch geprüft werden. Im Ergebnis ist jedoch kaum damit zu rechnen, dass die Prüfung erhebliche Fehler aufdecken wird.

Während die meisten Teilnetze in einem überschaubaren Umfang Überschüsse und Defizite ausweisen, geht das Gesamtdefizit fast ausschließlich auf den Stadtverkehr Lüneburg zurück. Als eine Erklärung für dieses starke Defizit nennt die KVG den dichten Takt, die langen Betriebszeiten sowie die unterdurchschnittliche Reisegeschwindigkeit im Stadtverkehr Lüneburg. Diese Aspekte verursachen einen hohen Fahrzeugbedarf, hohe Laufleistungen der Fahrzeuge (hohe Wartungs- und Werkstattkosten) und einen hohen Personalbedarf, sowie einen überdurchschnittlichen Kraftstoffverbrauch. Die Erlöskraft durch Fahrgeldeinnahmen ist bezogen auf den Fahrplankilometer im Vergleich zu dem Regionalverkehr zwar deutlich höher, so erklärt es die KVG, diese reichen aber nicht um die genannten Nachteile zu kompensieren.

Aufgrund dieser Situation ist zu überlegen, ob alle Vorschläge aus dem IMK realisiert werden können. Die Verwaltung hat hierzu bereits erste Vorschläge zur Reduzierung der Maßnahmen im IMK ausgearbeitet und in den Nahverkehrsplan aufgenommen (s. Anlage 1: Übersichtstabelle zu den Kosten der IMK-Maßnahmen).

Mit dem Beschluss nach dieser Vorlage wird das zweimonatige Beteiligungsverfahren eröffnet. In dieser Phase und bis zur Beschlussfassung über den Nahverkehrsplan im Herbst 2019 können noch Änderungen diskutiert und vorgenommen werden.

Auch nach Beschlussfassung werden Themen aus dem Verkehrsbereich anstehen, die unabhängig vom Nahverkehrsplan umgesetzt werden können. Der Nahverkehrsplan kann ggf. vor Ablauf seiner Gültigkeitsdauer geändert werden.

Aktualisierte Sachlage vom 13.06.2018:

Wie im Ausschuss für Wirtschaft, Touristik, Verkehrsplanung und ÖPNV am 30.05.2018 abgestimmt, soll der Nahverkehrsplan ohne Reduzierungen und mit voller Umsetzung der IMK-Maßnahmen in das formelle Beteiligungsverfahren gegeben werden. Ausgenommen sind die bedarfsgerechten

Reduzierungen für den Bereich Deutsch Evern und Wendisch Evern, die mit den Gemeinden abgestimmt wurden.

Folgende Veränderungen sind im Entwurf des Nahverkehrsplanes zum Sachstand 30.05.2018 eingeflossen:

I. Stadtbusverkehr

1) Bestandslinien: grundsätzlich vollständige Übernahme der Vorschläge des IMK

- Betriebszeiten: mo - fr 05:00 - 22:00 Uhr, sa 06:00 - 21:00 Uhr, so 09:00 - 20:00 Uhr

- Taktraster 15/30- Minutentakt, zu nachfrageschwachen Zeiten 60 Minutentakt

NEU: Linie 5002 aus Bardowick soll die Haltestellen in Lüneburg "Bürgeramt", "Markt" und "Am Sande" auslassen und direkt von der stadtnahen Haltestelle "Lüneburg, Reichenbachplatz" zum Bahnhof verkehren.

2) Anbindung Deutsch Evern / Wendisch Evern

- Einbindung in den Stadtverkehr

- Zweirichtungsbetrieb zwischen der jeweiligen Gemeinde und Lüneburg

- Betriebszeiten: mo - fr 05:00 - 21:00 Uhr, sa 07:00 - 21:00 Uhr, so 09:00 - 19:00 Uhr

- Taktraster: HVZ 30 Min-Takt in Lastrichtung, zu nachfrageschwachen Zeiten 60 Min (am Sonntag teilweise auch 120 Min)

- Auflassung der Haltestellen "Am Sande, Lüneburg", "Tiergarten, Deutsch Evern", "Tiergartenstraße, Deutsch Evern" (Letzteres unter Prüfungsvorbehalt)

II. Regionalbusverkehr auf den Hauptachsen

Grundsätzliche Übernahme der Vorschläge aus dem IMK, kleinere Abweichungen, die aus fachlicher Sicht als sinnvoll erachtet werden

- Betriebszeiten:

o mo - fr 05:00 - 21:00 Uhr: 1-Stundentakt,

o sa 06:00 - 20:00 Uhr mindestens 2-Stundentakt, auf nachfragestarken Relationen 1-Stundentakt,

o so 09:00 - 20:00 Uhr 2-Stundentakt

Neu: Die Linien 5700 aus Amelinghausen, 5600 aus Melbeck und 5900 aus Brietlingen / Artlenburg sollen nicht mehr die Haltestelle "Am Sande" bedienen. Eine stadtnahe Haltestelle wird als Alternative geprüft.

III. Rufbusse, Erschließungslinien und neue Linienverkehre ("HVZ-Linien") im ländlichen Raum

Grundsätzlich Übernahme der Vorschläge aus dem IMK

- Die im IMK vorgeschlagenen "HVZ-Linien" (IMK Kap. 7.3, ab S. 105)

o Linie 5105 Bleckede - Barskamp - Alt Garge - Bleckede

o Linie 5109 Hittbergen - Bleckede - Neu Darchau

o Linie 5115 Lüneburg - Scharnebeck - Lüdersburg - Bleckede

o Linie 5305 Lüchow - Dannenberg - Hitzacker – Dahlenburg

werden als nicht sinnvoll erachtet (Status quo bleibt erhalten!), sollen vorerst über den Rufbus abgedeckt und unter einen Prüfungsauftrag eines Linienverkehrs gestellt werden.

Rufbus, Nutzungsbedingungen

- Bedienzeiten:

o mo - fr 05:00 - 21:00 Uhr: 2-Stundentakt,

o sa 07:00 - 19:00 Uhr: 2-Stundentakt

o **so** 09:00 - 19:00 Uhr: 2-Stundentakt

- Bedienung aller Haltestellen auf dem Linienweg, allerdings nicht innerhalb eines Ortes (Ort zu Ort und Haltestellenbedienung)
- Anwendung des HVV-Tarifs
- Keine samt-/gemeindeübergreifenden Verkehre

IV. Fahrzeugqualität

- Barrierefreiheit: unverändert zum Sachstand vom 30.05.
- Umweltfreundlichkeit:

Steigerung des Anteils von emissionsarmen Fahrzeugen (Euro 5 oder höher)

- o Status quo 2018: 44 %
- o ab 01.01.2022: mindestens 65 %
- o ab 01.01.2025: mindestens **95 %**

Zusätzlich sollen die Verkehrsunternehmen bis zum Jahr 2025 im Rahmen eines Pilotprojektes über einen längeren Zeitraum den Einsatz von mindestens 6 Elektrobussen im Linienbetrieb (Stadt- und Regionalverkehr) erproben.

Neu: Alle Fahrzeuge, die nach dem 01.01.2020 erstmals im Linienverkehr im Landkreis Lüneburg eingesetzt werden (Neu- und Gebrauchtfahrzeuge), müssen die EURO 6-Norm erfüllen.

Aktualisierte Sachlage vom 05.10.2018:

In der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Touristik, Verkehrsplanung und ÖPNV am 19.06.2018 ist der Entwurf des 4. Nahverkehrsplan für den Zeitraum 2018 - 2023 (in der Fassung vom 13.06.2018) vorgestellt worden. Im Zeitraum vom 20.06. - 27.08.2018 hat das Beteiligungsverfahren zum 4. Nahverkehrsplan stattgefunden. In diesem Zeitraum ist der Entwurf auch in den Ausschüssen einiger Mitgliedsgemeinden und bei einigen im Kreistag vertretenen Fraktionen und Gruppen vorgestellt und diskutiert worden.

Von den 77 beteiligten Mitgliedsgemeinden, Nachbarkreisen, Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen, Fahrgastverbänden und weiteren Institutionen sind insgesamt 37 Stellungnahmen eingegangen. Zusätzlich hat die Verwaltung 27 Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern erhalten. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden zusammen mit der VNO bewertet. Viele Vorschläge und Anregungen konnten in den Entwurf aufgenommen werden. Einige Einwendungen finden, wegen fehlender Zuständigkeit oder weil diese nicht vom Landkreis unterstützt werden, keine Berücksichtigung. Andere Vorschläge und Ergänzungen befinden sich bereits in der Vorbereitung. Die Aufnahme in den Nahverkehrsplan ist daher nicht erforderlich. Die Übersicht der Stellungnahmen und der dazugehörigen Bewertungen ist dieser Vorlage als Anlage beigelegt und wird während der Sitzung vorgestellt.