



Verwaltungsleitung	Vorlagenart	Vorlagennummer
Verantwortlich: Krumböhmer, Jürgen Datum: 19.02.2021	Beschlussvorlage	2021/064
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich		

Beratungsgegenstand:

Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV

Produkt/e:

VL Verwaltungsleitung
111-100 Verwaltungsführung

Beratungsfolge:

Status	Datum	Gremium
Ö	02.03.2021	Ausschuss für Mobilität
Ö	08.03.2021	Kreisausschuss

Anlage/n:

Anlage 1 – Förderrichtlinie und –aufruf
Anlage 2 – Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität

Beschlussvorschlag:

Der Landkreis Lüneburg beteiligt sich an der Ausschreibung nach der Förderrichtlinie „Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs“ vom 12. Januar 2021 mit dem Vorhaben, für sein Gebiet ein 365-Euro-Jahresticket einzuführen.

Sachlage:

Auf die ergänzende Sachdarstellung in der Vorlage 2021/015 Ausschreibungsstrategie Zukunft ÖPNV/Mobilität Landkreis Lüneburg (im Stand der 1. Aktualisierung vom 29.01.21) wird verwiesen.

Am 15.06.2020 hat der Kreistag des Landkreises Lüneburg aufgrund der 2. Aktualisierung der Vorlage 2019/430 mehrheitlich beschlossen:

„Der Landrat wird beauftragt, eine Bewerbung als Modellregion für die Einführung eines 365-Euro-Tickets im Nahverkehr des Landkreises Lüneburg zu starten.“

Die Förderrichtlinie ist vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur am 12.01.2021 veröffentlicht worden. Am gleichen Tag erschien der erste Förderaufruf. Die Bekanntmachung im

Bundesanzeiger liegt an (Anlage 1). Auf den Inhalt wird verwiesen.

Vorgesehen ist ein zweistufiges Verfahren. Antragsteller sollen bis zum 29.03.2021 zunächst eine Projektskizze einreichen. Unter den eingehenden Beiträgen werden diejenigen ausgewählt, die zur Abgabe eines formalen, vollständigen Antrags aufgefordert werden.

Der Projektskizze ist ein Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität beizufügen. Dieser Begriff ist nicht definiert. Als Entwurf ist dieser Vorlage ein Text beigefügt, der als Arbeitsgrundlage dienen soll und noch verändert werden kann (Anlage 2).

Die Förderrichtlinie ist bis zum 31.12.2023 befristet. Geförderte Projekte können eine Laufzeit bis maximal zum 31.12.2024 haben.

Aufgrund des Kreistagsbeschlusses vom 15.06.2020 ist die Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets für das Gebiet des Landkreises Lüneburg als Projektgegenstand vorgesehen. Die Verwaltung hat dies mehrfach mit dem HVV besprochen. Zur Vorbereitung des Antrags ist der Geschäftsführer des HVV gebeten worden, die Einschätzung des HVV schriftlich zu formulieren. Eine Antwort steht noch aus.

Das 365-Euro-Jahresticket muss nicht das einzige Thema des Antrags sein. Ziel der Diskussion im Mobilitätsausschusses ist, weitere Anregungen aufzunehmen und angesichts der Bedeutung des Themas die Politik zu beteiligen.

Am 22.02.2021 findet eine bundesweite Online-Konferenz zur Förderrichtlinie statt.

Auf Anfrage der Kreisverwaltung hat der Projektträger am 15.02.2021 geantwortet:

„Sehr geehrter Herr Krumböhmer,

vielen Dank für Ihr Interesse an dem Förderprogramm „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ und Ihre Anfragen schriftlich vom 25.01.2021 und telefonisch vom 28.01.2021, auf die wir Bezug nehmen. Der Förderaufruf vom 12. Januar 2021 zum Förderprogramm stößt auf breites Interesse; für die Verzögerung bei der Beantwortung Ihrer Anfragen bitte ich um Verständnis.

Die Einbettung der Modellprojekte in ein Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität, das bereits besteht oder neu entwickelt wird, ist Voraussetzung für eine Förderung nach der Förderrichtlinie „Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs“ vom 12. Januar 2021. Die Beschreibungen und Ausführungen zum Gesamtkonzept nachhaltiger Mobilität im Skizzenformular können, müssen aber nicht, aus einem vor Ort unabhängig von diesem Förderprogramm bestehenden Gesamtkonzept oder Alternativdokument (bspw. Gutachten) stammen. Ein bestehendes, formelles Konzept ist daher nicht notwendig.

Förderfähig sind nach der Förderrichtlinie die projektbezogenen Ausgaben bzw. Kosten, die zur Erreichung des Zweckes notwendig sind; dies können im Einzelfall auch Kosten bzw. Ausgaben eines Zuwendungsempfängers für Studien/Gutachten sein, sofern deren Ergebnisse für die Umsetzung einer oder mehrerer Maßnahmen des Modellprojekts erforderlich sind und als eine Komponente in das Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität vor Ort eingebettet sind. Wirtschaftliches und sparsames Handeln des Zuwendungsempfängers ist dabei Voraussetzung. Die Ausgaben bzw. Kosten sind vom Antragsteller hinreichend zu begründen. Die endgültige Beurteilung der Förderfähigkeit der Ausgaben bzw. Kosten bleibt der Einzelfallprüfung vorbehalten.

Nach den haushaltsrechtlichen Grundsätzen dürfen Zuwendungen nur für solche Vorhaben bewilligt werden, die noch nicht begonnen worden sind. Als Vorhabenbeginn ist dabei grundsätzlich jeder Abschluss

eines der Ausführung der zu fördernden Maßnahmen zuzurechnender Lieferungs- oder Leistungsvertrags zu werten.

Nach Bewertung und Auswahl der zu fördernden Projekte werden die Einreichenden der erfolgreichen Projektskizzen voraussichtlich im 2. Quartal 2021 zur Antragstellung aufgefordert werden. Der Beginn der ausgewählten geförderten Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV wird nach Antragsbewilligung geplant im Jahr 2021 liegen.

Eine Ausnahme für einen vorzeitigen Maßnahmenbeginn kann im Einzelfall auf Antrag zugelassen werden. Der vorzeitige Maßnahmenbeginn ist zu begründen.

Zum Förderprogramm und Bewerbungsverfahren veranstaltet das Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur unter Beteiligung des BAG und der PD - Berater der öffentlichen Hand GmbH am 22. Februar 2021 um 10 Uhr eine Informationsveranstaltung in Form einer Webkonferenz.

Weitere Informationen hierzu und das elektronische Anmeldeformular für die digitale Informationsveranstaltung zum Förderprogramm "Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV" finden Sie unter den Stichworten "Förderprogramme/ÖPNV-Modellvorhaben" auf der Webseite des Bundesamtes für Güterverkehr unter bag.bund.de."



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Bekanntmachung der Förderrichtlinie „Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs“

Vom 12. Januar 2021

Präambel

Die Bundesregierung hat mit dem Beschluss des „Klimaschutzplans 2050“ im Jahr 2016 erstmals Ziele zur Senkung der Treibhausgasemissionen für einzelne Sektoren beschlossen. Zur Umsetzung des „Klimaschutzplans 2050“ hat das Bundeskabinett am 9. Oktober 2019 das „Klimaschutzprogramm 2030“ (KSP 2030) verabschiedet und das Bundes-Klimaschutzgesetz auf den Weg gebracht, das am 1. Januar 2020 in Kraft getreten ist. Im Bundes-Klimaschutzgesetz werden neben dem nationalen Klimaziel 2030 sektorale jährliche Emissionsbudgets bis 2030 verbindlich festgeschrieben. Demnach muss der Verkehrssektor seine Emissionen entlang eines linearen Minderungspfads bis 2030 um 42 Prozent – auf 95 Millionen Tonnen CO₂ – im Vergleich zu 1990 mindern. Das KSP 2030 umfasst für die einzelnen Sektoren konkrete Maßnahmen, um die festgelegten Reduktionsziele zu erreichen. Ein Handlungsfeld im Verkehrsbereich umfasst dabei Maßnahmen, mit denen die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erhöht werden soll.

Mit dieser Förderrichtlinie unterstützt die Bundesregierung im Rahmen des Klimaschutzprogramms in Ergänzung weiterer Maßnahmen Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV, die dazu geeignet sind, einen Beitrag zur Erreichung der Ziele des Klimaschutzprogramms zu leisten. Die Bundesregierung hat die Absicht, sie entsprechend dem Beschluss des Klimakabinetts weiterzuführen.

1 Zuwendungszweck und Rechtsgrundlage

1.1 Förderziel und Zuwendungszweck

Der öffentliche Personenverkehr ist aufgrund der hohen Energieeffizienz und des hohen Grades der Elektrifizierung mit erheblich geringeren Treibhausgasemissionen pro Personenkilometer verbunden als der motorisierte Individualverkehr (MIV). Durch die Verlagerung von Verkehr vom MIV auf den ÖPNV können daher Minderungen der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor erreicht werden. Zur Realisierung dieses Minderungspotenzials bedarf es einer Stärkung des ÖPNV. Daher unterstützt die Bundesregierung im Rahmen des Klimaschutzprogramms in Ergänzung weiterer Maßnahmen Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV, die dazu geeignet sind, einen Beitrag zur Erreichung der Ziele des Klimaschutzprogramms zu leisten.

Die umzusetzenden Maßnahmen sollen dazu beitragen,

- die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen,
- die Nutzung des ÖPNV zu steigern,
- die Verlagerung von Verkehren des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV zu erreichen und
- die CO₂-Emissionen des ÖPNV und des Verkehrssektors zu verringern.

1.2 Rechtsgrundlage

Der Bund gewährt die Zuwendungen nach Maßgabe dieser Förderrichtlinie, der §§ 23 und 44 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) und der dazu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften.

Ein Anspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Die Zuwendung ist eine zulässige Beihilfe für die Koordinierung des Verkehrs gemäß Artikel 93 erste Alternative des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV), soweit die in Nummer 2 benannten Fördergegenstände tatbestandlich eine Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

2 Gegenstand der Förderung

2.1 Allgemeine Grundsätze

Gegenstand einer Förderung sind Maßnahmen, die dazu geeignet sind, die Förderziele und den Zuwendungszweck zu erfüllen.



Dazu zählen insbesondere Maßnahmen in den folgenden Bereichen:

- Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität (z. B. Taktverdichtungen, Entwicklung und Realisierung von On-demand-Diensten, Vorrang- und Beschleunigungsmaßnahmen, Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln),
- Entwicklung attraktiver Tarife (z. B. 365-Euro-Jahresticket, Job-Tickets, innovative Tarif-/Verbundangebote),
- Vernetzung von Auskunftssystemen und Vertriebssystemen (z. B. Mobilitätsplattformen sowie deren Verknüpfung).

2.2 Anforderungen an die förderfähigen Maßnahmen

Förderfähige Maßnahmen müssen in ein Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität eingebettet sein. Darin können Maßnahmen aus mehreren oben genannter Bereiche miteinander verknüpft werden. Zwingende Voraussetzung für die Förderfähigkeit ist dabei ein Konzept, welches die verkehrliche, wirtschaftliche und finanzielle Tragfähigkeit der Maßnahme auch nach Beendigung der Zuwendung sicherstellt und einen Beitrag zum Klimaschutz darstellt. Übergeordnetes Ziel ist das Erreichen einer nachhaltigen Mobilitätswende, d. h. weg vom MIV hin zu einem klimafreundlichen ÖPNV. Dieses Konzept ist bereits im Rahmen der ersten Stufe des Antrags- und Bewilligungsverfahrens (vgl. Nummer 7.2) der Bewilligungsbehörde vorzulegen. Existieren bereits vergleichbare geförderte Projekte bzw. Vorgängerprojekte, so sind die inhaltliche Weiterentwicklung bereits geförderter Maßnahmen und die maßgebliche Verbesserung mit dem geplanten Projekt im Konzept nachvollziehbar darzustellen.

Bei Maßnahmen zur Vernetzung von Auskunftssystemen und Vertriebssystemen muss darüber hinaus dargelegt werden, welchen Beitrag diese zur Umsetzung der Roadmap „Digitale Vernetzung im öffentlichen Personenverkehr“ (Download unter: <http://www.digital-vernetzt-mobil.de>) leisten.

Maßnahmen zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln sind nur förderfähig, wenn sie mit anderen förderfähigen Maßnahmen verbunden werden und zur Umsetzung des Gesamtkonzeptes notwendig sind. Maßnahmen, die bereits für sich allein nach anderen Förderprogrammen des Bundes förderfähig sind, sind nach dieser Förderrichtlinie nicht förderfähig.

3 Zuwendungsempfänger

Antragsberechtigt sind Gebietskörperschaften, Verkehrsverbünde sowie öffentliche und private Verkehrsunternehmen, die als Genehmigungsinhaber oder in deren Auftrag Beförderungsleistungen im ÖPNV erbringen. Für kommunale Eigenbetriebe ohne eigene Rechtspersönlichkeit ist die jeweilige Kommune antragsberechtigt.

4 Zuwendungsvoraussetzungen

Das zu fördernde Vorhaben darf bei Bewilligung noch nicht begonnen worden sein. Als Vorhabenbeginn ist grundsätzlich der Abschluss eines der Ausführung zuzurechnenden Lieferungs- und Leistungsvertrags zu werten. Zur Durchführung des Vorhabens muss der Zuwendungsempfänger zum Zeitpunkt der Auszahlung der Zuwendung eine Betriebsstätte oder Niederlassung in Deutschland haben. Insbesondere ist die Beteiligung kleiner und mittlerer Unternehmen (KMU) erwünscht. Für die Definition von KMU wird auf die Empfehlung 2003/361/EG der Europäischen Kommission verwiesen.

Eine Förderung wird nicht gewährt, wenn

- über das Vermögen des Antragstellers ein Insolvenzverfahren oder ein vergleichbares Verfahren beantragt oder eröffnet worden ist;
- der Antragsteller zur Abgabe einer Vermögensauskunft nach § 802c der Zivilprozessordnung oder nach § 284 der Abgabenordnung (AO) verpflichtet ist oder wenn beim Antragsteller diese abgenommen wurde. Ist der Antragsteller eine durch einen gesetzlichen Vertreter vertretene juristische Person, gilt dies, sofern den gesetzlichen Vertreter aufgrund seiner Verpflichtung als gesetzlicher Vertreter der juristischen Person die entsprechenden Verpflichtungen aus § 802c der Zivilprozessordnung oder § 284 AO betreffen;
- der Antragsteller ein Unternehmen ist, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Europäischen Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist. Gleiches gilt für Unternehmen in Schwierigkeiten.

Die Antragsteller müssen über die notwendige fachliche Qualifikation sowie ausreichende personelle und finanzielle Kapazitäten zur Durchführung des Projekts verfügen. Die Antragsteller haben bei Antragstellung ihre Bonität nachzuweisen. Sie müssen die Gewähr einer ordnungsgemäßen Mittelverwendung nachweisen. Die grundsätzliche Förderwürdigkeit wird durch ein positives Prüfergebnis einer Projektskizze festgestellt.

Der Antragsteller ist verpflichtet, spätestens mit der Einreichung eines förmlichen Antrags eine genaue Darlegung der späteren Verwertung der Ergebnisse in Form eines Verwertungsplans vorzulegen, eine Umsetzung dieses Verwertungsplans zu skizzieren und entsprechend den Nebenbestimmungen nachzuweisen.

Im Falle der Durchführung eines Verbundprojekts haben die Partner ihre Zusammenarbeit in einer Kooperationsvereinbarung zu regeln und den Abschluss dieser Vereinbarung innerhalb einer angemessenen Frist nachzuweisen. Es werden arbeitsfähige Konsortien erwartet, die alle zu betrachtenden Arbeitsinhalte abdecken und eine Verwertung sicherstellen können. Die Federführung sollte bei dem Praxispartner mit Umsetzungskompetenzen liegen.



Aus den gewährten Zuwendungen kann nicht auf eine künftige Förderung im bisherigen Umfang geschlossen werden. Zuwendungsempfänger müssen bereit sein, auf öffentlich zugänglichen Seminaren, Konferenzen und Messen über ihre Erfahrungen zu berichten, um einen öffentlichkeitswirksamen Informationsaustausch zu ermöglichen.

5 Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

Die Zuwendung wird als Anteilfinanzierung im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt und bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt. Die Zuwendung kann nur für einen in den Förderaufrufen genannten Zeitraum gewährt werden, soweit die haushaltsrechtlichen Ermächtigungen vorliegen. Die Gesamtfinanzierung der Maßnahme muss unter Berücksichtigung der Förderung gesichert sein.

Bemessungsgrundlage sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben oder Kosten, die zur Erreichung des Zuwendungszwecks notwendig sind. Als Bemessungsgrundlage für Zuwendungen an gewerbliche Unternehmen können die zuwendungsfähigen Kosten angesetzt werden, wenn eine Bemessung der Zuwendung nach Ausgaben im Hinblick auf die Verrechnung von Gemeinkosten einschließlich kalkulatorischer Kosten nicht sinnvoll ist. Voraussetzung ist das Vorliegen eines geordneten Rechnungswesens im Sinne der Nummer 2 der Leitsätze für die Preisermittlung auf Grund von Selbstkosten (LSP) in der jeweils geltenden Fassung.

Die Förderquote (Beihilfeintensität) beträgt – sofern es sich um eine Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV handelt – höchstens 80 Prozent dieser Ausgaben oder Kosten.

Wirtschaftliches und sparsames Handeln des Zuwendungsempfängers ist Voraussetzung. Die Umsatzsteuer, die nach § 15 des Umsatzsteuergesetzes als Vorsteuer abziehbar ist, gehört nicht zu den zuwendungsfähigen Ausgaben oder Kosten.

Eine Kumulierung mit Fördermitteln auf landesrechtlicher Grundlage für denselben Fördergegenstand ist bei inhaltsgleichen Maßnahmen bis zu 95 Prozent der projektbezogenen Ausgaben oder Kosten zulässig.

Der Antragsteller ist verpflichtet, zu erklären und nachzuweisen, ob und gegebenenfalls inwieweit für das Projekt weitere Fördermittel beantragt oder gewährt worden sind. Änderungen sind unverzüglich anzuzeigen.

6 Sonstige Zuwendungsbestimmungen

Nebenbestimmungen im Sinne des § 36 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) sind für Zuwendungen zur Projektförderung auf Ausgabenbasis die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P), für Zuwendungen zur Projektförderung auf Kostenbasis die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung auf Kostenbasis (ANBest-P-Kosten) und für Zuwendungen an Gebietskörperschaften die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an Gebietskörperschaften (ANBest-Gk). Die jeweiligen Nebenbestimmungen werden Bestandteil des Zuwendungsbescheids.

Zuwendungsempfänger werden verpflichtet, die in den geförderten Vorhaben erhobenen, nicht personenbezogenen Mobilitätsdaten unter Verwendung von Standards öffentlich zugänglich und weiterverwendbar zu machen.

Bei der im Rahmen dieser Förderrichtlinie gewährten Zuwendung kann es sich um eine Subvention im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuchs (StGB) handeln. Einige der im Antragsverfahren sowie im laufenden Projekt zu machenden Angaben sind deshalb subventionserheblich im Sinne von § 264 StGB in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. In diesem Fall wird der Antragsteller vor der Bewilligung der Zuwendung über die subventionserheblichen Tatsachen in Kenntnis gesetzt und gibt hierüber eine zwingend erforderliche schriftliche Bestätigung der Kenntnisnahme ab.

Im Rahmen der Gesamtvorhabenbeschreibung haben die Antragsteller ein Konzept für die Eigenevaluation auf Vorhabens- oder Verbundebene beizufügen. Die Eigenevaluation muss Angaben zu den verkehrlichen und klimatechnischen Beiträgen des Projekts sowie zu weiteren vom Zuwendungsgeber vorgegebenen Kategorien im Sinne einer Umsetzung der Programmziele inklusive des Zeithorizonts enthalten. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass diese Angaben und Prognosen zum Zwecke einer externen Evaluation des Programms – unter Beachtung datenschutzrechtlicher Regelungen – weitergegeben und in aggregierter Form veröffentlicht werden. Die Zuwendungsempfänger sind weiterhin verpflichtet, an vom Zuwendungsgeber für die Evaluation vorgesehenen Befragungen, Interviews und sonstigen Datenerhebungen teilzunehmen. Näheres wird im jeweiligen Zuwendungsbescheid geregelt.

7 Verfahren

7.1 Bewilligungsbehörde

Zuwendungsgeber ist das

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
Referat G 15 – Personenverkehr, Öffentliche Verkehrssysteme
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme hat das BMVI das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) als Projektträger und Bewilligungsbehörde beauftragt. Vordrucke für Förderanträge, Richtlinien, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können auf der Internetseite des BAG <http://www.bag.bund.de> oder im eService-Portal unter <https://antrag-ghbmv.bund.de> abgerufen werden.



7.2 Antrags- und Bewilligungsverfahren

Das Förderverfahren ist zweistufig ausgestaltet. Der Projektträger gibt die Internetadresse des Portals, in dem Skizzen einzureichen und die Anträge auf Gewährung von Zuwendungen zu stellen sind, sowie die Form der Antragstellung in Förderaufrufen bekannt. Die für die Bearbeitung erforderlichen Anlagen sind ebenfalls über das in den Förderaufrufen angegebene Portal zu übermitteln. Das Nähere regelt der jeweilige Förderaufruf.

7.3 Monitoring

Der Zuwendungsempfänger muss halbjährliche Statusberichte an das BAG übermitteln. Die konkreten Berichtsinhalte werden in den Zuwendungsbescheiden festgelegt.

7.4 Anforderungs- und Auszahlungsverfahren

Die Zuwendung wird nach Bewilligung bereitgestellt. Die Auszahlungsbeträge werden anteilig entsprechend der bewilligten Förderquote (Beihilfeintensität) gemäß Nummer 5 je Anforderung ausgezahlt. Die Zuwendung ist wirtschaftlich und sparsam zu verwenden.

7.5 Zu beachtende Vorschriften

Für die Bewilligung, Auszahlung und Abrechnung der Zuwendung sowie für den Nachweis und die Prüfung der Verwendung und für die gegebenenfalls erforderliche Aufhebung des Zuwendungsbescheids und die Rückforderung der gewährten Zuwendung gelten die §§ 48 bis 49a VwVfG, die §§ 23, 44 BHO und die hierzu erlassenen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, soweit nicht in dieser Förderrichtlinie Abweichungen von den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zugelassen worden sind.

Der Bundesrechnungshof ist gemäß den §§ 91, 100 BHO zur Prüfung berechtigt.

8 Geltungsdauer

Diese Förderrichtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Bundesanzeiger in Kraft und mit Ablauf des 31. Dezember 2023 außer Kraft.

Berlin, den 12. Januar 2021

Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Im Auftrag
Dr. Klaus Bonhoff

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Förderaufruf zur Förderrichtlinie „Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs“

Vom 12. Januar 2021

1. Allgemeine Hinweise

Die in der Förderrichtlinie getroffenen Regelungen bilden die rechtliche Grundlage für diesen Aufruf. Einzelne Regelungen werden durch diesen Förderaufruf ergänzt bzw. angepasst oder konkretisiert.

2. Frist zur Skizzeneinreichung

Für alle Projekte kommt ein zweistufiges Verfahren zur Anwendung:

Erste Stufe:

Vorlage und Auswahl von Projektskizzen:

Skizzen auf Gewährung von Zuwendungen sind über das elektronische Antragsportal unter <https://antrag-gbbmvi.bund.de>

bis zum 29. März 2021

einzureichen. Dafür sind die entsprechenden Vorlagen zu verwenden.

Alle fristgemäß eingegangenen Projektskizzen stehen im Wettbewerb zueinander. Das Nachreichen von Unterlagen, Korrekturen nach der Einreichungsfrist ist ausschließlich nach Aufforderung durch den Projektträger zulässig.

Die Vorlagefrist gilt nicht als Ausschlussfrist. Verspätet eingehende Projektskizzen können aber möglicherweise nicht mehr berücksichtigt werden.

Mit der Vorlage einer Projektskizze erklären sich die Einreicher damit einverstanden, dass die Skizzen im Auswahlverfahren für die Diskussion sowie fachliche Bewertung der Förderfähigkeit gegebenenfalls auch externen, zur Vertraulichkeit verpflichteten Gutachtern vorgelegt werden. Auf Grundlage der Bewertung wählt der Fördermittelgeber unter Berücksichtigung der Kriterien der Förderrichtlinie nach pflichtgemäßem Ermessen die zur Förderung geeignet erscheinenden Projektideen aus. Das Ergebnis wird den Interessenten schriftlich mitgeteilt.

Zweite Stufe:

Vorlage förmlicher Förderanträge und Bewilligungsverfahren:

Die bewerteten und zur Förderung ausgewählten Projekte werden in einer zweiten Stufe zur formalen Antragstellung aufgefordert. Die genaue Frist wird den Antragstellern der ausgewählten Projekte rechtzeitig bekannt gegeben.

Die förmlichen Förderanträge sind ebenfalls über das elektronische Antragsportal unter <https://antrag-gbbmvi.bund.de> zu stellen. Dafür sind die entsprechenden Vorlagen zu verwenden.

Für die geförderten Projekte wird eine Laufzeit bis spätestens 31. Dezember 2024 festgelegt.

3. Höhe der Zuwendung

Die Zuwendung wird als Anteilfinanzierung im Wege der Projektförderung als nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt und bei der Bewilligung auf einen Höchstbetrag begrenzt.

Bemessungsgrundlage sind die zuwendungsfähigen projektbezogenen Ausgaben oder Kosten. Die Förderquote (Beihilfeintensität) beträgt – sofern es sich um eine Beihilfe im Sinne von Artikel 107 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) handelt – höchstens 80 Prozent dieser Ausgaben oder Kosten.

Eine Kumulierung mit Fördermitteln Dritter auf landesrechtlicher Grundlage für denselben Fördergegenstand ist bis zu einer Gesamtförderquote von 95 Prozent möglich.

Im Rahmen dieses Förderaufrufs gelten folgende Höchstbeträge:

- 10 Millionen Euro für Maßnahmen im Bereich Verbesserung der Angebots- und Betriebsqualität (z. B. Taktverdichtungen, Entwicklung von On-demand-Diensten, Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln),
- 15 Millionen Euro für Maßnahmen im Bereich Entwicklung attraktiver Tarife (z. B. 365-Euro-Jahresticket, Job-Tickets, innovative Tarif-/Verbundangebote),
- 15 Millionen Euro für Maßnahmen im Bereich Vernetzung von Auskunfts- und Vertriebssystemen (z. B. Mobilitätsplattformen sowie deren Verknüpfung),

- 5 Millionen Euro für weitere Maßnahmen, die auf eine nachweisbare Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) abzielen und damit zu einer nachhaltigen Mobilitätswende beitragen.

Darüber hinaus gilt ein Förderhöchstbetrag von insgesamt 30 Millionen Euro pro Antragsteller. Der Höchstbetrag gilt auch für Verbundprojekte.

Co-Finanzierungen von Dritten sind unverzüglich anzuzeigen. Bei einem Verstoß gegen diese Vorschrift kann die geleistete Zuwendung bis zur vollen Höhe zurückgefordert werden. Der Rückforderungsbetrag ist zu verzinsen.

4. Bewilligungsverfahren

Mit der Abwicklung der Fördermaßnahme hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) als Projektträger und Bewilligungsbehörde beauftragt. Vordrucke für Förderanträge, Richtlinien, Merkblätter, Hinweise und Nebenbestimmungen können auf der Internetseite des BAG (<http://www.bag.bund.de>) oder im eService-Portal unter <https://antrag-gbbmvi.bund.de> abgerufen werden.

Es werden nur Skizzen und Anträge berücksichtigt, die rechtzeitig und vollständig (mit allen erforderlichen Unterlagen) eingegangen sind. Näheres regelt die Bewilligungsbehörde.

Die Bewilligungsbehörde kann nach eigenem Ermessen – insbesondere zur Vervollständigung des Antrags – Unterlagen nachfordern. Falls die Nachreichungen nicht fristgerecht eintreffen, kann eine Ablehnung des Antrags erfolgen.

5. Priorisierung der Skizzen

Die Skizzen stehen im Wettbewerb zueinander. Deren Bewertung erfolgt auf der Grundlage der jeweils skizzierten Beiträge zur Erreichung der in der Förderrichtlinie formulierten Förderziele.

Nicht alle Skizzen werden notwendigerweise berücksichtigt. Ein Anspruch auf Gewährung einer Zuwendung besteht nicht. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

6. Datenbereitstellung

Im Rahmen der Projektskizze ist eine Datenmanagementskizze vorzulegen, die in die Bewertung mit einfließt. Im Kontext der Förderung erzeugte, nicht personenbezogene Daten, die einen Bezug zu den Datenkategorien im Anhang der delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 aufweisen, sind dauerhaft über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen. Eine Bereitstellung über den NAP (derzeit <https://www.mdm-portal.de>) gilt insbesondere auch für dynamische Daten. Sonstige, mit einer Open-Data-Lizenz versehene Daten können bspw. auch über die Open-Data-Portale der Länder oder die mCLOUD (<https://www.mcloud.de>) des BMVI publiziert werden. Entgegenstehende Ausschlussgründe, z. B. Datenschutzrecht oder Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse, bleiben von der Veröffentlichungspflicht unberührt.

7. Anforderung an die Berichterstattung

Der Zuwendungsempfänger reicht unter dem Stichwort „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ Statusberichte beim BAG ein. Die Statusberichte enthalten unter anderem Angaben zu:

- Stand der Umsetzung
- Probleme bei der Umsetzung
- Mittelabfluss

8. Ansprechpartner

Ansprechpartner zu förderrechtlichen Fragen zur Förderrichtlinie und zu diesem Förderaufruf ist das BAG als Projektträger und Bewilligungsbehörde:

Telefon: (0221) 5776-5999

E-Mail: OPNV-Modellprojekte@bag.bund.de

Berlin, den 12. Januar 2021

Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur
Im Auftrag
Dr. Klaus Bonhoff

Gesamtkonzept für eine nachhaltige Mobilität im Landkreis Lüneburg

Einleitung

Der Kreistag des Landkreises Lüneburg hat am 20.06.2020 das Ziel der Klimaneutralität in seinem Gebiet bis 2030 beschlossen. Er beteiligt sich am European Energy Award. Außerdem wurde der Klimanotstand festgestellt. Ein wesentliches Aufgabenfeld ist in diesem Zusammenhang die Mobilität.

Mobilität ist eines der wichtigsten Themen unserer Zeit. Berührt sind nicht nur Aspekte wie Klimaschutz und CO²-Reduktion. Es geht um ein komplexes Zusammenspiel von Regional- und Städteplanung, Siedlungsentwicklung, Wirtschaftsstruktur, Kommunikation, neuen Technologien, Versorgungsinfrastruktur, Umweltschutz und nicht zuletzt kulturelle Grundeinstellungen.

In diesem Feld muss ein Landkreis seine Rolle bestimmen und sich darüber im Klaren werden, welche wirksamen Beiträge er leisten will, kann oder muss. Die Rolle der Landkreise hat sich in den letzten Jahrzehnten gewandelt. Aus Verwaltungsbehörden sind mehr und mehr Einheiten geworden, denen von den Einwohnerinnen und Einwohnern eine politische Zuständigkeit zugeschrieben wird, die mit den gesetzlichen Kompetenzen nicht immer übereinstimmt. Von den Landrätinnen und Landräten wird als vom Volk gewählte Repräsentanten erwartet, dass sie sich um die im Gebiet des Landkreises lebenden Menschen allumfassend kümmern, selbst wenn eigentlich andere Stellen am Zuge sind.

Vor diesem Hintergrund ist auf der ersten Ebene der Rollenklärung festzustellen, welche gesetzlichen Zuständigkeiten ein Landkreis hat. Gerade wegen der fachlich nicht zu trennenden Zusammenhänge mit anderen Bereichen muss auf der zweiten Ebene der Rollenklärung ein erweiterter Ansatz gewählt werden, der schließlich auf der dritten Ebene zu einer kooperativen Sichtweise führt. Ergebnisse werden am Ende nur im geforderten Maß erzielt, wenn es gelingt, die Akteure zu einem effektiven Zusammenwirken zu bewegen. Dabei wird sich der Landkreis jenseits seiner gesetzlichen Kompetenzen überwiegend als Konzeptersteller, Initiator und Koordinator bewegen. Operativ umsetzen wird er dort, wo das Gesetz ihm diese Rolle zuweist.

Landkreis Lüneburg – Kurzbeschreibung

Der Landkreis Lüneburg gehört mit seinen ca. 184.000 Einwohnerinnen und Einwohnern zur Metropolregion Hamburg. Geprägt wird der Landkreis durch die mit Abstand größte Stadt, die Hansestadt Lüneburg mit ca. 75.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Lüneburg ist das wirtschaftliche, geografische und verkehrliche Zentrum des Landkrei-

ses und erfüllt die Funktion eines Oberzentrums. Im Übrigen ist der Landkreis sehr heterogen. Bei mehr als 1320 km² Fläche weisen die Kommunen am westlichen und östlichen Rand ca. 200 km² (Samtgemeinde Amelinghausen, 8.300 Einwohnerinnen und Einwohner) bzw. 240 km² (Gemeinde Amt Neuhaus, ca. 5.000 Einwohnerinnen und Einwohner) auf.

Insgesamt gehören dem Landkreis 44 Kommunen an, darunter sieben Samtgemeinden. Die kleinste Mitgliedsgemeinde hat weniger als 400 Einwohnerinnen und Einwohner. Die Gemeinden haben wiederum verschiedene Ortschaften, die z.T. noch deutlich kleiner sind. Infrastruktur der Daseinsfürsorge ist in diesen Orten nicht vorhanden. Das betrifft einen großen Teil der Gesamtbevölkerung.

Aus dieser Struktur ergeben sich ein urbaner und ein suburbaner Kern umgeben von sehr ländlichen Bereichen mit Einwohnerdichten bis minimal 20 je km².

Die größte Ausrichtung des Landkreises verläuft von West nach Ost. Die überörtlichen Hauptverkehrsachsen verlaufen von Nord nach Süd. Dies ist an der stark befahrenen Bahnlinie Hamburg-Hannover festzumachen, die im Kreisgebiet drei Bahnhöfe hat mit Radbruch und Bardowick (Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinde Bardowick) und Lüneburg.

Lüneburg ist außerdem durch die Autobahn 39 mit Hamburg verbunden. Die A 39 befindet sich im Planfeststellungsverfahren. Sie soll zukünftig nach Süden an die A 2 angebunden werden.

Gesetzliche Aufgaben des Landkreises

In Mobilitätsfragen ergeben sich die folgenden Zuständigkeiten des Landkreises:

Der Landkreis ist Aufgabenträger für den ÖPNV. Er stellt den Nahverkehrsplan auf und finanziert den Busverkehr. Er kann Einfluss auf Umfang und Qualität des ÖPNV nehmen.

Wesentlicher Bedarfsträger des ÖPNV ist der Schülerverkehr. Die Sekundarschulen stehen –mit Ausnahme von sieben Schulen im Gebiet der Hansestadt Lüneburg in der Trägerschaft des Landkreises. Unabhängig von der Schulträgerschaft ist der Landkreis der Träger der Schülerbeförderung, also auch für den Primarbereich und die übrigen Schulen in Lüneburg. Er organisiert auch den freigestellten Schülerverkehr.

Schließlich kommt dem Landkreis die Rolle als Straßenbaulastträger zu. Das betrifft die Kreisstraßen einschließlich der dazu gehörigen Radwege und Haltestellen außerhalb von Ortschaften.

Davon getrennt nimmt der Landkreis Aufgaben als Straßenverkehrsbehörde wahr. Teile dieser Aufgaben liegen für ihr Gebiet bei der Hansestadt Lüneburg als große selbständige Stadt.

Verkehrsfragen spielen auch in der Raumordnung eine wichtige Rolle. Das gilt für das Regionale Raumordnungsprogramm, aber auch bei der Entscheidung in konkreten Einzelfällen. Insofern ist auch die Rolle als untere Landesplanungsbehörde betroffen.

In sozialer Hinsicht ist der Landkreis für die Eingliederungshilfe zuständig und muss die Teilhabe bedürftiger Menschen am allgemeinen Leben sichern, was u.a. Mobilitätsfragen betreffen kann.

Weitere Funktionen des Landkreises

Unabhängig von gesetzlichen Zuständigkeiten befasst sich der Landkreis noch mit folgenden Mobilitätsthemen:

Auch ohne gesetzliche Zuschreibung kümmern sich Landkreise traditionell um Tourismus. Der Stadttourismus in Lüneburg wird von der Hansestadt abgedeckt. In der Fläche des Landkreises sind drei Leader-Regionen landkreisübergreifend tätig. Der Landkreis Lüneburg ist Gesellschafter von zwei Tourismusgesellschaften. Es gibt eine thematische Überschneidung zwischen den Strukturen, die sich um ländliche Entwicklung und Tourismus kümmern. Mobilität in der Fläche ist ein separates Thema. Touristischer Verkehr spielt insbesondere für die Regionen Heide und Elbe eine eigenständige Rolle.

Eng verknüpft sind soziale Aspekte, also die Mobilität von älteren oder bewegungseingeschränkten Menschen insbesondere auf dem Land. Dies bezieht sich speziell auf die Erreichbarkeit von wichtigen Funktionen wie Einkaufen oder ärztliche Versorgung.

Ein großes Thema ist der Radverkehr, der nicht nur touristisch zu betrachten ist, sondern als ernstzunehmende Alternative für den Alltagsverkehr oder für Berufspendler.

Schließlich kommt für den ländlichen Raum die Frage auf, wie dort moderne Arbeitsplätze entwickelt werden können, weil der Breitbandausbau in naher Zukunft abgeschlossen sein wird und damit Pendlerverkehr reduziert werden kann, wenn Wohn- und Arbeitsstätte am selben Ort eingerichtet werden können.

Der Landkreis ist mit mehr als 700 Beschäftigten ein wichtiger Arbeitgeber. Deren Mobilität ist ein Thema für sich. Dies betrifft den Weg zwischen Wohnort und Arbeitsstätte und auch Dienstreisen. Insbesondere der Bauhof und die Abfallwirtschaft erzeugen Verkehr im Rahmen ihrer gewöhnlichen Arbeit, wobei mobile Arbeitsgeräte eine Rolle spielen.

Nicht zuletzt gehört dem Landkreis eine Elbfähre bei Bleckede.

In der Gesamtschau zeigt sich, dass allein der Landkreis nur für sich betrachtet mit vielfältigen Mobilitätsthemen befasst ist. Er ist aber nicht selbst oder mit einer Eigengesellschaft als Verkehrsunternehmen tätig.

Weitere Akteure

Die Zahl und Art der Akteure, die sich mit Mobilität befassen, sind ausgesprochen vielfältig. Nicht mit allen Akteuren kann ein Landkreis tatsächlich wahrnehmbar interagieren. Mobilitätsthemen werden global bewegt. Insbesondere die Forschung entwickelt maßgebliche Techniken weiter, ob dies nun neue Energieformen, digitale Mobilitätsplattformen oder neue Antriebstechniken sind. Ein Landkreis wird diese Entwicklungen beobachten, aber nicht selbst vorantreiben können. Möglich ist jedoch die Beteiligung an Modellvorhaben und die Anwendung von entwickelten Produkten.

Die wesentlichen Akteure, mit denen der Landkreis Lüneburg zusammenarbeiten kann, bewegen sich auf lokaler oder regionaler Ebene. Sie werden ergänzt durch Institutionen von Land und Bund. Tatsächlich messbare direkte Effekte sind mit unseren unmittelbaren Partnern zu erzielen.

Das sind zunächst die kreisangehörigen Kommunen. Die Kommunen gestalten den Raum und geben die Entwicklungslinien vor. Der Landkreis beeinflusst dies in einem gewissen Rahmen durch das Regionale Raumordnungsprogramm. Der eigentliche Schwerpunkt in der räumlichen Entwicklung liegt bei den Kommunen, die über die Instrumente der Bauleitplanung verfügen. Durch kommunale Siedlungsstrukturen werden Quell- und Zielverkehre erzeugt und gesteuert. Mit den Strukturentwicklungsfonds des Landkreises besteht ein Werkzeug zur finanziellen Unterstützung lokaler Vorhaben auch für kommunale Vorhaben des Klimaschutzes. In die gleiche Richtung geht die Richtlinie des Landkreises Lüneburg zur Förderung des Radverkehrs. Der Landkreis fördert außerdem kommunale Bürgerbusse, die in fast allen ländlichen Kommunen bestehen und die Schaffung von Ladeinfrastruktur.

Ein weiterer Akteur ist die KVG als Verkehrsunternehmen, die in unserem Raum seit Jahrzehnten tätig ist. Sie wirkt an allen Planungen mit, die den ÖPNV betreffen und setzt viele Punkte operativ um. Grundlagen sind der Nahverkehrsplan und die Allgemeine Vorschrift.

Eine weitere Grundlage sind die Genehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz, die von der Landesnahverkehrsgesellschaft erteilt werden. Die Landesnahverkehrsgesellschaft ist eine Einrichtung des Landes Niedersachsen mit einer Außenstelle in Lüneburg. Sie ist auch für zahlreiche Förderprogramme zuständig, insbesondere für die GVFG-Förderung, die ein wichtiger Baustein bei der Schaffung von Verkehrsinfrastruktur ist. Außerdem trägt die Landesnahverkehrsgesellschaft den Schienenpersonennahverkehr.

Auch das Land Niedersachsen ist in Gestalt des Wirtschaftsministeriums ein wichtiger Partner bei Beratungen und öffentlicher Förderung.

Fachlich wird der Landkreis durch die Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VON) begleitet. Dies ist eine Gesellschaft mit insgesamt acht Landkreisen als Gesellschaftern. Die VNO berät die Landkreise, unterstützt bei Projekten und arbeitet den Entwurf des Nahverkehrsplans aus.

Die Mitgliedschaft im HVV gibt dem Landkreis Lüneburg ein wichtiges Gepräge. Der reduzierte Tarif ist für viele Menschen ein Grund, Lüneburg und das Umfeld als Wohnort zu wählen und täglich hauptsächlich nach Hamburg zu pendeln. Die Einbindung in die Strukturen des HVV bringt zahlreiche Kontakte und fachliche Rahmenbedingungen mit sich.

Mit den Nachbarlandkreisen ergeben sich verschiedene Formen der Zusammenarbeit. Herauszuheben sind die Landkreise Harburg und Stade, mit denen der Landkreis Lüneburg die Randlage zu Hamburg, das Verkehrsunternehmen (KVG) und die Mitgliedschaft im HVV verbindet. Die drei Landkreise arbeiten seit vielen Jahren vertrauensvoll zusammen.

Als Nachfolge der Bezirksregierung bündelt das Amt für regionale Landesentwicklung verschiedene Themen. Bezogen auf den Energieträger Wasserstoff wird darauf zurückzukommen sein.

Vor Ort spielt die Leuphana-Universität eine Rolle bei Kooperation in Projekten und Beratung. Auch der Verkehrsclub Deutschland tritt als Partner auf, genauso wie der ADFC bezogen auf den Radverkehr.

Als regionales Eisenbahnverkehrsunternehmen ist der Metronom ein wichtiger Partner. Das gilt auch für die OHE, die die Bahnstrecke zwischen Lüneburg und Soltau ertüchtigt und die Bleckeder Kleinbahn (AVL) für die Strecke zwischen Lüneburg und Bleckede.

Wegen der Bedeutung der Bahnverbindung nach Hamburg bestehen nicht zuletzt wegen des Großvorhabens Alpha E Kontakte zur Deutschen Bahn.

Im Überblick zeigen sich komplexe Strukturen, deren Koordination organisiert werden muss. Dies geschieht innerhalb der Kreisverwaltung durch den Fachdienst Mobilität, der wegen der Bedeutung des Themas am 01.02.2021 als eigenständige Organisationseinheit in der Kreisverwaltung gebildet worden ist.

Aktuelle Themen des Landkreises Lüneburg

Ende 2018 hat der Kreistag des Landkreises Lüneburg den Nahverkehrsplan beschlossen, der seit Ende 2019 umgesetzt wird. Vorausgegangen war die Aufstellung des Integrierten Mobilitätskonzeptes. Mit dem neuen Nahverkehrsplan wurden zusätzliche Leistungen eingeführt wie eine Ausdehnung der Bedienzeiten in den Tagesrandlagen und an Wochenenden. Auch Takte wurden verdichtet. Das flächendeckende Rufbussystem wurde als Bestandteil des ÖPNV beschlossen. Insgesamt geht es um jährliche Mehraufwendungen von über 4 Mio. €.

Im Zuge der Neuaufstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms wird ein Verkehrskonzept erarbeitet, das sich vornehmlich mit der Belastung der Straßenverkehrsinfrastruktur befasst.

Ebenfalls vom Kreistag beschlossen wurden das Elektromobilitätskonzept und das Radverkehrskonzept. Die ersten konkreten Projekte werden bereits angegangen.

Eine weitere beauftragte Begutachtung befasst sich mit der Reaktivierung der Bahnstrecken Lüneburg – Soltau und Lüneburg – Bleckede.

Ein digitales Fahrgastinformationssystem steht vor der Umsetzung.

Schließlich setzen die Kommunen die Barrierefreiheit der Bushaltestellen nach den gesetzlichen Vorgaben um.

Direkte Bezüge bestehen zu dem regionalen Wasserstoffprojekt, das unter Federführung des Amtes für regionale Landesentwicklung mit insgesamt elf Landkreisen im Amtsbezirk besteht.

Für die Fährverbindung über die Elbe bei Bleckede ist eine neue klimaschonende technische Lösung in Planung. Der Projektsteuerer wird im Laufe des Jahres 2021 dazu konkrete Alternativen vorschlagen.

Ziele

Die verschiedenen Aktivitäten werden vorangetrieben, sie brauchen allerdings einen strategischen Überbau. Dies setzt die Vereinbarung von Zielen voraus. Angesichts der großen Zahl selbständiger Akteure und der unterschiedlichen Positionen kommt es auf eine möglichst einheitliche Zielverständigung an, weil nur so sich gegenseitig verstärkende Effekte denkbar sind.

Primäre Ziele unter der Überschrift der bis 2030 angestrebten Klimaneutralität sind:

- Reduzierung von Verkehr
- Reduzierung von Schadstoffausstoß

- Reduzierung von Lärm
- Gewährleistung der Erreichbarkeit wichtiger Strukturen der Daseinsvorsorge

Unterziele und Maßnahmen sind:

- Reduzierung der Nutzung von Verbrennungsmotoren
- Einsatz klimaneutraler Antriebe
- Veränderung des Modal Splits durch Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und Verlagerung auf das Fahrrad oder den ÖPNV/SPNV
- Schaffung einer guten Radverkehrsinfrastruktur
- Anreize für Verzicht auf die Nutzung des eigenen Autos
- Verkehrslenkung durch Parkraumkonzepte
- Ausbau öffentlicher Mobilitätsangebote
- Verbesserung der Tarife für ÖPNV
- Verbesserung der Disposition von Verkehrswünschen von der Information über die Bestellung bis zur Bezahlung
- Sicherstellung der Teilhabe für mobilitätseingeschränkte Menschen
- Auflösung von Engstellen
- Positive Mobilitätskultur (Akzeptanz anderer Verkehrsmittel als das eigene Auto)

All diese Ziele werden schnell auf Akzeptanz stoßen. Erst das Zusammenwirken der Ziele unter einem strategischen Dach kann zu operativ feststellbaren Veränderungen führen. Die Herausforderung besteht in der verbindlichen Festlegung der Ziele. Dazu muss eine Methode gefunden werden, die sich gerade in der konkreten Umsetzung bewähren muss. Denn erst im konkreten Einzelfall treten mögliche Konflikte offen zu Tage. In diesen Situationen müssen die vereinbarten Ziele und die Zielhierarchien wirken.

Herausforderungen für den Landkreis Lüneburg

Die grundsätzlichen Fragestellungen zum Thema Mobilität unterscheiden sich nicht von denen, die in anderen Gebieten ebenfalls anstehen. An dieser Stelle sollen die Herausforderungen angerissen werden, die im Landkreis Lüneburg in besonderem Maße zu bewältigen sind.

Mobilitätseingeschränkte Menschen

Nicht befriedigend ist das Mobilitätsangebot für Menschen, die aus gesundheitlichen Gründen oder aufgrund ihres Alters auf Hilfsmittel angewiesen sind. Das gilt im Stadtverkehr Lüneburg und auch in der Fläche des Landkreises.

Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen schreitet voran.

Ein Schritt in die richtige Richtung sind Instrumente wie Bürgerbus, Rufbus und die neue Form des ASM, wo mittlerweile auch barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt werden können. Durch die barrierefreien Fahrzeuge und die Flexibilität des Angebots sind Hilfestellungen möglich, sodass auch bewegungseingeschränkte Menschen befördert werden können.

Dies kann im Linienverkehr aber nicht immer gewährleistet werden. In der Zeit vor der Corona-Epidemie waren viele Linien im Landkreis zumindest in der Hauptverkehrszeit stark frequentiert. Trotz des Einsatzes von Gelenkfahrzeugen und einer Taktverdichtung auf 15 Minuten kann die Mitnahme von Rollstuhlfahrern nicht immer garantiert werden, zumal die freien Flächen oft durch Kinderwagen oder Rollatoren belegt sind. Für dieses Problem gibt es noch keine gute Lösung.

Ältere Menschen

Die beschriebene Problematik betrifft auch ältere Menschen. Für diese Personengruppe spielt zudem die Verfügbarkeit von Informationen eine Rolle, wenn zukünftig der Schwerpunkt auf digitalen Medien liegt.

Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen können sich auf wichtige Funktionen beziehen wie Einkaufen oder Arztbesuche. Deshalb ist durchaus diskutabel, flexible Bedienformen einzusetzen, die zudem den Vorteil haben, individuell eingesetzt zu werden und ggfls. auch Waren oder Hilfsmittel mitzunehmen. Dies muss allerdings organisiert und bezahlt werden. Es stellen sich auch zahlreiche rechtliche Fragen.

Optimal ist eine Ausdehnung des Rufbussystems auf den ganzen Landkreis. Positiv ist, dass Rufbusse, Linienbusse und ASM aus einer Hand bereitgestellt werden, was eine Harmonisierung und Koordination deutlich erleichtern kann.

Die Nutzung von rechtlichen Möglichkeiten des zukünftigen Personenbeförderungsgesetzes wird einzuschätzen sein.

Ländlicher Raum

Als dritter Aspekt kommt die Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen im ländlichen Raum hinzu. In der Vergangenheit waren weite Teile des ländlichen Raums vom ÖPNV abgehängt. Mit dem Rufbussystem hat sich dies prinzipiell verändert. Die Erfahrungen werden zeigen, wie sich der Rufbus bewähren wird. Als flexible Bedienform kann das Angebot jederzeit den Erfahrungen und lokalen Anforderungen angepasst werden, was jeweils mit dem Linienangebot abgestimmt werden wird und als regulärer ÖPNV zu genehmigen ist.

Durch den Breitbandausbau wird der ländliche Raum als Arbeitsstätte attraktiver. Dies wäre der konsequenteste Schritt, weil ein physischer Verkehr erst gar nicht entstehen würde, wenn nur die Daten im Netz bewegt werden, nicht aber die Menschen auf der Straße. Nach der Corona-Epidemie lohnt es sich, dieses Thema weiter anzugehen, denn eine große Zahl von Beschäftigten kann durchaus Heimarbeit leisten – zumindest an einigen Tagen in der Woche. Dies sollte aktiv beworben werden.

Dadurch mag auch eine gewisse Entspannung auf dem Wohnungsmarkt entstehen, denn der Wohnort muss nicht unbedingt in Lüneburg liegen.

Erreichbarkeit von Infrastruktur/Daseinsvorsorge

Die sinnvolle Verteilung von raumbedeutsamen Funktionen ist Gegenstand der Raumordnung. Gerade im Einzelhandel, aber auch im hausärztlichen Bereich zeichnen sich Konzentrationsprozesse ab. Nahversorger streben mittlerweile größere Einheiten an, weil dies offenbar den Kundenwünschen entspricht und unter dem Strich wirtschaftlicher ist. Dadurch erhöhen sich aber wiederum die Fahrwege.

Wesentlich langsamer verläuft die Strukturveränderung in der hausärztlichen Versorgung, wo aber auf Sicht ebenfalls Gemeinschaftspraxen entstehen können, mit einem ähnlichen Effekt.

Dieser Aspekt wird wie die oben genannten Punkte eine Grundlage für die flexiblen Bedienformen sein. Den Grundstein hat der Landkreis Lüneburg mit dem Nahverkehrsplan im Jahr 2018 gelegt. Die Umsetzung schreitet voran.

Alternative Antriebe

In den nächsten Jahren werden die Fahrzeuge allmählich durch Elektromotoren angetrieben werden, was automatisch mit einer Verringerung von Schadstoffausstoß und Lärm verbunden sein wird. Diese Entwicklung wird im Prinzip von der Industrie und den Kunden vorangetrieben. Der Landkreis Lüneburg hat selbst einige Fahrzeuge und geht

den Weg bereits mit. Der Landkreisfuhrpark wird derzeit nur mit Elektrofahrzeugen ergänzt. Das Elektromobilitätskonzept trifft dazu Festlegungen. Politische Beschlüsse liegen vor.

Die große Frage wird sein, ob sich batterieelektrische Antriebe durchsetzen werden oder ob in naher Zukunft Wasserstoffantriebe die Führung übernehmen werden. Das wird der Landkreis Lüneburg selbst nicht entscheidend beeinflussen können, weil es sich um eine globale Entwicklung handelt. Nicht unwahrscheinlich sind Hybridlösungen also Fahrzeuge mit Brennstoffzellen und großer Akku-Kapazität.

Trotzdem wird der Landkreis Lüneburg hierzu eine Position beziehen müssen, denn die Fahrzeuge in den eigenen Flotten und im ÖPNV werden nicht zuletzt wegen der Clean Vehicles Directive auf neue Antriebe umzustellen sein. Wegen der damit verbundenen Lade- oder Tankstelleninfrastruktur bis hin zu Wartung und Fachpersonal werden redundante Konzepte schwierig aufrechtzuerhalten sein.

Diese Frage stellt sich vor allem bei den Fahrzeugen des ÖPNV, die nicht dem Landkreis Lüneburg, sondern der KVG gehören. Die strategische Frage lautet, ob der Landkreis eigene Fahrzeuge beschafft und dem Verkehrsunternehmen zur Nutzung gestellt oder ob sogar Linien selbst durch eine kommunale Verkehrsgesellschaft übernommen werden sollten.

Zusammen mit dem Amt für regionale Landesentwicklung und zehn weiteren Landkreisen beteiligt sich der Landkreis Lüneburg an einem regionalen Wasserstoffprojekt. Überwiegend werden in dieser Technik gute Chancen gerade für den norddeutschen Raum gesehen, weil aus überschüssiger Windkraft durch Elektrolyse grüner Wasserstoff gewonnen werden kann.

Der Kreistag hat die Verwaltung beauftragt, die Entwicklung einer regionalen Wertschöpfungskette zu prüfen. Unter Beteiligung der Firma Hypion und anderen Akteuren werden Schritte vorbereitet, unter Nutzung von Windenergie grünen Wasserstoff im Landkreis Lüneburg herzustellen, in Tankstellen anzubieten und verlässlich mit entsprechenden Fahrzeugflotten abzunehmen.

Außerdem wird der Landkreis Lüneburg ein Gutachten in Auftrag geben, um prüfen zu lassen, in welcher rechtlichen und wirtschaftlichen Struktur der Umstieg auf neue Antriebe im ÖPNV am besten realisiert werden kann. Auch die Gründung einer kommunalen Verkehrsgesellschaft ist eine Option.

Im Rahmen der Anschaffung einer neuen Elbfähre bei Bleckede wird sich die Frage des Antriebs ebenfalls stellen.

Berufspendler

Die Lage des Landkreises Lüneburg innerhalb der Metropolregion Hamburg mit der attraktiven Hansestadt Lüneburg führt zu einem relativ hohen Pendleraufkommen. Die hohen Immobilienpreise in Hamburg strahlen auf den Wohnungsmarkt in Lüneburg aus, sodass viel Menschen, die in Hamburg arbeiten, den Traum vom eigenen Wohneigentum in Lüneburg verwirklichen.

Grundsätzlich ist die verkehrliche Anbindung zwischen Lüneburg und Hamburg gut. Praktisch ergeben sich jedoch erhebliche Probleme. Die Fahrt mit dem eigenen PKW verursacht nicht nur hohe Kosten. Wer in Hamburg die Elbe zu passieren hat, muss immer wieder mit erheblichen Verkehrsstaus rechnen.

Die Bahnverbindung ist mit ca. 30 Minuten Fahrzeit zwischen dem Bahnhof Lüneburg und dem Hauptbahnhof laut Fahrplan attraktiv. Leider kann die Strecke wegen zu geringer Kapazitäten die Verkehrsbedürfnisse von Schienenpersonenverkehr und Güterverkehr nicht zuverlässig sicherstellen. Hinzukommen Engpässe am Hamburger Hauptbahnhof. Ergebnis sind regelmäßige Betriebsstörungen und Verspätungen. Lösungen sind in Planung, aber auf absehbare Zeit nicht umsetzbar.

Als sinnvolle Zwischenlösung ist die Einrichtung einer Landesbuslinie von Lüneburg nach Hamburg-Bergedorf geplant. Dieses Vorhaben ist begonnen worden, konnte in letzter Zeit wegen fehlender personeller Ressourcen nicht vorangetrieben werden.

Von dieser Herausforderung hängt die zukünftige Entwicklung der Region Lüneburg ab. Der Landkreis Lüneburg hat aber nur einen beschränkten Einfluss.

Ergänzend zu diesem großen Eisenbahnthema ist eine Untersuchung im Auftrag, die für die Bahnstrecken Lüneburg – Bleckede und Lüneburg – Soltau ein Nutzen/Kosten-Verhältnis ermitteln soll. Das Land Niedersachsen soll bewegt werden, die Reaktivierung dieser Strecken für den Schienenpersonennahverkehr in Angriff zu nehmen. Gelingt dies, würde eine Bahnverbindung entstehen, die den Landkreis von Westen nach Osten durchmisst. Diese Linie böte sich als Entwicklungsachse für die Entstehung neuer Baugebiete an.

Erreichbarkeit der Innenstadt Lüneburgs/Hauptbahnhof

Durch das zum Teil mittelalterliche Stadtbild der Innenstadt von Lüneburg sind optimale Verkehrswege nicht immer realisierbar. Insbesondere im Verlauf der Straßen Am Schifferwall, Schießgrabenstraße und Willy-Brandt-Straße ergeben sich drei schwierige Kreuzungen, die den östlichen Bereich mit dem Bahnhof von der Innenstadt trennen. Hier entstehen in der Hauptverkehrszeit Staus. Durch die im Stadtbild vorgegebene Enge sind Maßnahmen der Busbeschleunigung nur eingeschränkt möglich. Die Problematik erstreckt sich auf den Radverkehr, der ebenfalls durch die Engstellen geführt werden muss.

Lösungskonzepte würden zu einer spürbaren Entlastung führen. Sie sollten jedoch mit den Zielsetzungen abgeglichen werden. Eine einfache Lösung wird kaum möglich sein.

Dieser und der nachfolgende Punkt können nur in enger Abstimmung mit der Hansestadt Lüneburg angegangen werden.

Verkehr in der Innenstadt Lüneburgs

Anknüpfend an den vorherigen Punkt stellt sich die Frage, welcher Verkehr überhaupt in der Innenstadt von Lüneburg erforderlich ist. Die Innenstadt ist das Aushängeschild der Hansestadt und der Region. Vor einigen Jahrzehnten wurde eine Fußgängerzone eingerichtet. Teile der Innenstadt sind für den allgemeinen Verkehr freigegeben.

Veränderungen mit dem Ziel der Reduzierung von Verkehr können wünschenswert sein, bringen aber auch viele Probleme und Konflikte mit sich.

Im Nahverkehrsplan ist für verschiedene Linien vorgesehen, den zentralen Platz „Am Sande“ nicht mehr anzufahren. Die Fahrgäste werden zum Bahnhof geführt. Von dort aus müsste der Fußweg beschritten werden. Alternativ kann in die Busse umgestiegen werden, die zum Sande weiterfahren. Es gibt auch Überlegungen für einen speziellen Shuttle mit Elektroantrieb.

Denkt man dies weiter, stellt sich generell die Frage, ob der motorisierte Verkehr in der Innenstadt zugelassen werden sollte. Anwohner- und Anlieferverkehr könnten zulässig bleiben. Ansonsten könnte in diesem Bereich auf ÖPNV verwiesen werden, der idealerweise immissionsfrei ausgestaltet werden könnte. Durch gut getaktete Ringverkehre statt Linien könnte sich ein beispielhafter und gerade für eine touristisch bedeutsame Stadt attraktives Angebot mit kleineren Fahrzeugen ergeben. Die hier eingesetzten Fahrzeuge könnten teilweise mit den Fahrzeugen des Rufbusses und des ASM kompatibel sein. Autonom fahrende Fahrzeuge sind andernorts in der Erprobung. Konfliktfrei lässt sich dies aber nicht umsetzen.

Die Parkhäuser in Lüneburg sind um den Innenstadtbereich angeordnet, was gut zu einem entsprechenden Park & Ride – Konzept passen würde. Möglicherweise wären die Kapazitäten zu erweitern. Hauptsächlich sollen die Menschen jedoch angehalten werden, den Weg in die Stadt mit dem ÖPNV oder mit dem Rad zurückzulegen.

Überlegungen dieser Art liegen weitgehend in der Zuständigkeit der Hansestadt Lüneburg.

Förderung Radverkehr

Der Landkreis Lüneburg und die Hansestadt Lüneburg haben Radverkehrskonzepte vorgelegt. Nun ist die Umsetzung Gebot der Stunde. Die Hansestadt sieht dafür 3 Mio.

€ pro Jahr vor. Der Landkreis hat ein Förderprogramm aufgelegt, mit dem Maßnahmen der Kommunen unterstützt werden.

Ein herausragendes, laufendes Projekt ist ein Radschnellweg von Lüneburg nach Hamburg. Daneben soll ein Radweg von der Heide durch Lüneburg bis zur Elbe geführt werden.

Mit dem Pedelec hat sich die Bedeutung des Radverkehrs auch in Deutschland verbessert. Viele Menschen trauen sich nun zu, tägliche Wege mit dem Rad zu absolvieren. Die Reichweiten haben sich vergrößert. Zehn Kilometer können durchaus bewältigt werden. Damit eröffnen sich deutliche Potentiale, die Einfluss auf das Gesamtbild gewinnen können.

Die konzeptuellen Grundlagen sind da, die Umsetzung hat begonnen. Neben der Planungsarbeit geht es um einen finanziellen Aufwand im achtstelligen Bereich.

Die Schaffung einer Radwegeinfrastruktur ist wichtig, aber nicht alles. Weitere Ideen bestehen darin, die öffentliche Hand als Arbeitgeber für dieses Thema zu gewinnen. In Lüneburg gibt es viele tausend Arbeitsplätze in der öffentlichen Verwaltung mit angeschlossenen Gesellschaften bzw. in der Justiz. Könnten sich die öffentlichen Arbeitgeber durchringen, die Nutzung von Fahrrädern zu fördern, wäre eine fühlbare Entlastung des Verkehrs möglich. Dazu wäre ein Modell zu entwickeln, das rechtlich nicht angreifbar ist.

Mobilitätsmanagement

Ein Zukunftsthema ist die Information für Mobilitätsangebote verknüpft mit der Möglichkeit, Fahrten zu bestellen und zu bezahlen. Dies ist auf verschiedenen Plattformen bereits möglich, aber noch nicht angebotsübergreifend. Multinationale Unternehmen arbeiten an Internet gestützten, mobilen Lösungen. Der Landkreis Lüneburg wird die Möglichkeiten nutzen, sobald sie verfügbar sind. Eigenen Einfluss auf die Entwicklung hat er nicht.

Der HVV befasst sich mit dem Thema. In diesem Rahmen wird es in der Zukunft Apps für Smartphones geben.

Die klassische Mobilitätszentrale kann auch in Lüneburg noch weiterbestehen. Die Funktion verteilt sich auf verschiedene Verkehrsträger. So werden Taxizentralen vorgehalten. Die KVG hat ihre eigene Mobilitätszentrale. Konkret geplant ist eine gemeinsame Mobilitätszentrale im Bahnhof Lüneburg.

Als öffentlicher Arbeitgeber hat der Landkreis weitere Möglichkeiten. Das gilt ganz besonders, wenn eine Kooperation mit anderen Arbeitgebern möglich ist. Die öffentlichen Bediensteten führen Dienstreisen durch. Eine Neuorganisation könnte sich darauf reduzieren, den Fahrtwunsch digital zu äußern. Die Disposition der Fahrt kann durch eine

gemeinsame Serviceeinheit übernommen werden. Dies ermöglicht die Zuteilung des sinnvollsten Verkehrsmittels. Selbst die Verschmelzung mit Car-Sharing-Angeboten ist möglich. Über diesen Weg lassen sich gezielt elektromobile Fahrzeuge zuteilen und der Anteil von Verbrennern zurückfahren. Auch Mitfahrgelegenheiten wären schnell zu erkennen.

Mobilitätsstationen

Das Integrierte Mobilitätskonzept des Landkreises Lüneburg sieht bereits vor, im Übergang zu regionalen Buslinien oder Bahnverbindungen Mobilitätsstationen aufzubauen, die den Umstieg von einem Verkehrsmittel auf ein anderes ermöglichen. Dadurch soll die Fläche besser erschlossen und die Multimodalität erhöht werden. Erste Mobilitätsstationen entstehen in Amelinghausen, Bleckede und Lüneburg.

Carsharing

In Lüneburg bietet Cambio Carsharing an. Auch der Landkreis Lüneburg beteiligt sich. Am Kreishaus ist ein Standort eingerichtet.

Stadtrad

Die Hansestadt Lüneburg bietet das System Stadtrad an und baut es unter der Beteiligung des Landkreises aus.

Tarife

Durch die HVV-Mitgliedschaft besteht im Landkreis Lüneburg ein definiertes Tarifsystm. Der HVV überarbeitet das Tarifsystm, Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Unter verschiedenen Perspektiven haben sich unterschiedliche Ideen ergeben, für bestimmte Bevölkerungsgruppen besondere Tarife anzubieten. Das gilt für Senioren, Schülerinnen und Schüler des Sekundarbereichs II oder Bezieher von Transferleistungen. Auch das Modell des 365-Euro-Jahrestickets steht in Rede. Der Kreistag hat die Verwaltung um Prüfung gebeten.

Weiche Maßnahmen

Das Integrierte Mobilitätskonzept sieht verschiedene weiche Maßnahmen vor. Dies sind Aktionen, die zu einem anderen Mobilitätsverhalten führen sollen. Beispiele sind die Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" oder vergleichbare Maßnahmen an Schulen.

Ausfluss dieser Strategie ist das mit einer professionellen Werbeagentur geschaffenen Label "Lünebus", das an den Haltestellen oder auf Linienbussen verwendet wird.

Lüneburg-Vertrag

Zwischen Landkreis und Hansestadt Lüneburg werden die besonderen finanziellen Beziehungen durch einen Finanzvertrag (Lüneburg-Vertrag) geregelt. In seiner neusten Fassung ist erstmals eine enge Kooperation in Mobilitätsfragen festgeschrieben. Sie findet Ausdruck in der Bildung eines gemeinsamen Mobilitätsgrundsatzausschusses.

Mobilitätskultur

In Deutschland ist der PKW die erste Wahl. Dies hat tiefe Wurzeln. In anderen Ländern genießen andere Verkehrsmittel eine höhere Akzeptanz. So hat der ÖPNV oft zu Unrecht einen schlechten Ruf. Tatsächlich benötigen die Schnellbuslinien nur eine etwas längere Zeit als ein PKW. Dies könnten mit entsprechenden Maßnahmen noch beschleunigt werden. Die Zeit im Bus kann besser genutzt werden als im PKW.

Die Vorteile werden wenig gewürdigt. Die Herausforderung besteht darin, qualitativ hochwertige Verbindungen anzubieten, für Berufspendler günstige Tarife vorzusehen und die betroffenen Menschen gezielt zu motivieren.

Längerfristig wird es darum gehen, jüngere Menschen an die Nutzung des ÖPNV und des Fahrrads heranzuführen. Entsprechende Aktionen in Schulen sind in Vorbereitung.

Was ist bereits getan worden? Wo kann noch angesetzt werden?

Fasst man die Abhandlung der Themenfelder zusammen, ergibt sich, dass manches erledigt oder in Arbeit ist. Mit dem neuen Nahverkehrsplan sind die relevanten Themen für die Fläche des Landkreises aufgegriffen. Dies ist nun umzusetzen.

Neue Ansätze fokussieren sich auf die Hansestadt Lüneburg und ihr unmittelbares Umfeld, das gut mit dem Gebiet des Stadtverkehrs Lüneburg (neben Lüneburg sind das Amdorf, Wendisch Evern, Deutsch Evern, Reppenstedt, Vögelsen, Mechtersen und Bardowick) beschrieben werden kann. Der Bereich kann sinnvoll um die Gemeinden Melbeck, Embsen, Kirchgellersen, Südergellersen, Scharnebeck und Barendorf ergänzt werden. Diese Gemeinden gehören zum wirtschaftlichen, siedlungspolitischen und verkehrlichen Verflechtungsraum von Lüneburg.

Betroffen ist ein Raum mit ca. 130.000 Einwohnerinnen und Einwohnern.

Die Herausforderungen liegen in der Verkehrsanbindung nach Lüneburg und in Lüneburg. Die weitergehenden Probleme in Richtung Hamburg sollen nicht verschwiegen werden, sie sind durch die örtlichen Akteure aber nur sehr bedingt beeinflussbar. Das ist in dem beschriebenen Raum anders.

Darstellung der Gesamtsituation, Problemaufriss

Lüneburg selbst hat eine Fläche von ca. 70 km², wobei einige Gemeinden in unmittelbarer Nähe liegen. So beträgt die Entfernung von den Marktplätzen einiger Umlandgemeinden zum Rathaus Lüneburg weniger als 10 km, z.T. sogar nur ca. 5 km. Die funktionalen Verflechtungen sind erheblich. So wirken sich die Ausweisungen von Neubaugebieten in Umlandgemeinden auf den Verkehr in und um Lüneburg aus.

Dieser Umstand ist bedeutend, weil der Landkreis Lüneburg durch Zuzug wächst. Das konzentrierte sich zunächst auf den engen Raum um Lüneburg und auf die Bereiche, die im Westen und im Norden nach Hamburg ausgerichtet sind. Lüneburg ist mittlerweile der teuerste Wohnstandort in Niedersachsen. Grund dafür ist nicht nur die Nähe zu Hamburg, sondern auch die Verbindung dorthin über die Autobahn 39 und die Bahnlinie bis zum Hamburger Hauptbahnhof. In letzter Zeit erstreckt sich die Wohnbauentwicklung auch in östlicher Richtung bis nach Bleckede.

Ausschlaggebend ist die Attraktivität der historischen Altstadt Lüneburgs und die reichhaltige Infrastruktur auf kleinem Raum. Geboten werden viele kleine Geschäfte, eine Universität, ein Museum, ein Theater usw.

Die Wohnraumanalyse des Landkreises Lüneburg prognostiziert einen weiteren Druck auf den Wohnungsmarkt, der durch die Hansestadt Lüneburg aufgrund ihrer relativ geringen Fläche nicht ausreichend bedient werden kann.

Durch Marktmechanismen sind Probleme mit der Versorgung bezahlbaren Wohnraums entstanden. Durch die Universität und den blühenden Stadttourismus wird die Lage auf dem Wohnungsmarkt weiter beeinflusst. Dies wirkt sich nicht zuletzt auf den Verkehr aus.

Lösungen innerhalb von Lüneburg sind nicht leicht zu finden, weil der mittelalterliche Stadtkern nicht verändert werden kann und sich damit eine Reihe von Engstellen und Zwangspunkten ergeben. Ohne intelligente neue Lösungswege ist ein Weiterkommen kaum denkbar.

Dabei werden eine enge Abstimmung und Kooperation mit den Nachbarn erforderlich sein. Weder das Baurecht noch das Kommunalrecht sehen für die fachlichen Abstimmungsprozesse einen ausreichenden Rahmen vor.

Es muss gelingen, die verschiedenen bereits begonnenen Aktivitäten und die vielen Akteure zusammenzubinden und zu einem einzigen abgestimmten Vorgehen zusammenzuführen.

Lösungsansatz

Der Landkreis Lüneburg wird zwei inhaltlich miteinander verknüpfte Gutachten in Auftrag geben. Das Strukturgutachten wurde bereits erwähnt. Es wird den rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmen für die Erbringung von ÖPNV-Leistungen vorbereiten. Geplant ist aber auch ein Mobilitätsgutachten als Fortsetzung des Integrierten Mobilitätskonzepts. Thematisch wird dies über den ÖPNV hinausgehen.

Die Leitidee ist eine **klimaneutrale Mobilitätskette Lüneburg**. Menschen sollen sich innerhalb des Landkreises, aber auch in Richtung Hamburg und Hannover mit klimaschonenden Verkehrsmitteln bewegen können.

Damit dies gelingen kann, sind Brüche in der Kette zu identifizieren. Das können fehlende Verkehrsmittel, fehlende oder schlechte Übergänge, mangelhafte Koordination oder Disposition von Verkehrsmitteln oder eine unzureichende Informationsbereitstellung sein. Auch Barrierefreiheit gehört hier hinein.

Punkt für Punkt müssen die Brüche in der Mobilitätskette geschlossen werden. Außerdem müssen An- und Abreize geschaffen werden, die die Nutzung des ÖPNV und anderer klimaschonender Mobilitätsformen erhöhen. Das können tarifliche Maßnahmen sein, aber auch die Erschwerung von motorisiertem Individualverkehr in der Innenstadt Lüneburgs. Das Zusammenspiel von Regionallinien in der Fläche und den Zubringerfunktionen von z.B. Rufbus oder Fahrrad über Mobilitätsstationen birgt weitere Potentiale.

Aus diesen Ansätzen ist ein **Mobilitätsplan 2030** abzuleiten, der das Morgen beschreibt. Insbesondere Berufspendler sollten zu mehr als 50 % die Mobilitätskette nutzen.

Mit einer konkreten **Roadmap** ist der Weg vom Heute zum Morgen konkret auszuarbeiten.

Daraus ergeben sich Maßnahmepakete mit Meilensteinen, Zeitplan und Zuständigkeiten auf dem Weg zur Umsetzung der Mobilitätsvision.

Dies ist der Weg des Landkreises Lüneburg für das Jahrzehnt bis 2030.

Elemente der klimaneutralen Mobilitätskette sind:

- Mobilitätsstationen in der Fläche als Verbindung zu Rufbus oder Regionalbus bzw. Regionalbahn mit Abstellinfrastruktur für Elektromobilität und Radverkehr
- Mobilitätsstationen an den Bahnhöfen Lüneburg und Bardowick

- Anreize, klimaneutrale Mobilitätsketten zu nutzen, durch tarifliche Maßnahmen wie 365-Euro-Jahresticket und/oder betriebliches Mobilitätsmanagement mit Förderung elektromobiler Zubringer, z.B. Pedelecs im Rahmen gesetzlicher Möglichkeiten
- Busbeschleunigung und -bevorrechtigung an Engstellen, soweit möglich
- Park & Ride System in und um Lüneburg mit ÖPNV-Anbindung in die Innenstadt in Verbindung mit Parkraumbewirtschaftungskonzepten
- Aufbau einer klimaneutralen Fahrzeugflotte im ÖPNV nach der Clean Vehicles Directive möglicherweise in der Hand des Landkreises Lüneburg
- Einrichtung einer Landesbuslinie von Lüneburg nach Hamburg-Bergedorf
- Herstellung einer klimaneutralen oder -armen Fährverbindung bei Bleckede/Neu Bleckede
- klimaneutrale oder -arme Mobilität in der Innenstadt Lüneburgs
- Schaffung eines attraktiven Radwegenetzes in und um Lüneburg sowie im ländlichen Raum unter besonderer Beachtung der Bewegungsradien von Pedelecs.
- Radschnellweg von Lüneburg nach Hamburg
- Schließung von Verbindungslücken im Radwegenetz
- Online-basierte Informations- und Buchungstools für klimaneutrale oder -arme Mobilität – auch verkehrsträgerübergreifend
- Umstellung der Fahrzeugflotten der Kommunen auf klimaneutrale Antriebe
- Förderung und Werbung für Photovoltaikanlagen in Privathaushalten mit Nutzung durch Elektrofahrzeuge

Die vorstehenden Elemente können nicht alle gleichzeitig angegangen werden. Sie sollen Schritt für Schritt in die Umsetzung gehen. Dies ist Aufgabe gesonderter Projekte mit den jeweils zu beteiligenden Akteuren. Insbesondere Infrastrukturvorhaben sind teuer und erfordern eine lange Realisierungszeit. Zuständig sind i.d.R. die Kommunen. Der Landkreis kann unterstützen.

Nächste Schritte:

Hervorzuheben sind aufgrund des Kreistagsbeschlusses vom 20.06.2020 tarifliche Maßnahmen z.B. in Form des 365 € Jahrestickets.

Mit dem geplanten Mobilitätsgutachten als Fortsetzung des Integrierten Mobilitätskonzepts und dem geplanten Förderantrag könnte sich der Landkreis als Konzeptersteller, Initiator und Koordinator der Verbesserung der Angebotsqualität und –verknüpfung annehmen. Ansatzpunkt wäre die Einrichtung von Mobilitätsstationen in der Fläche und in der Hansestadt als verbindendes Element eines Mobilitätsplans 2030.

Operativ können hier die Themen Ausbau ÖPNV, Verknüpfung mit dem Rad, alternative Antriebe und Mobilitätsangebote und betriebliche Mobilität über einen schrittweise umsetzbaren Projektansatz innerhalb einer Projektfrist angegangen werden. Übertragbare Ansätze werden im Integrierten Mobilitätskonzept, im Radverkehrskonzept sowie im Elektromobilitätskonzept vorgeschlagen und bestehen. Die Besonderheit im Landkreis Lüneburg besteht in der Verknüpfung mit dem Rufbussystem, das die gesamte ländliche Fläche erfasst. Dies hat landesweit Modellcharakter.

Kernelemente könnten sein:

- Einrichtung Mobilitätsstationen
- Einrichtung eines Pedelec-Verleihsystems in Zusammenarbeit mit betrieblichen Mobilitätsangeboten
- Einrichtung eines E-Carsharing-Angebots in Zusammenarbeit mit betrieblichen Mobilitätsangeboten
- Einbindung des Rufbus
- Einrichtung von Rad-Bus-Stationen