



Hansestadt Lüneburg • Postfach 25 40 • 21315 Lüneburg

(III)

Landkreis Lüneburg  
Fachdienst 45  
Fachdienstleitung Frau Harlfinger-Düpow  
Auf dem Michaeliskloster 4  
21335 Lüneburg

### DEZERNAT III

Umwelt, Nachhaltigkeit, Verkehr,  
Sicherheit und Recht

#### Erster Stadtrat Markus Moßmann

Gebäude: Rathaus Eingang A

Raum: 0.14

☎: 04131 309 - 3130

☎: 04131 309 - 3399

@: Markus.Mossmann@Stadt.Lueneburg.de

Sprechzeiten: nach Vereinbarung

Lüneburg, 06.06.2025

## Stellungnahme der Hansestadt Lüneburg zum Entwurf des 5. Nahverkehrsplans des Landkreises Lüneburg 2025 – 2030

Der Landkreis Lüneburg ist als kommunaler ÖPNV-Aufgabenträger verpflichtet alle 5 Jahre einen neuen Nahverkehrsplan (NVP) für den Landkreis Lüneburg aufzustellen. Der NVP dient dabei als zentrales Planungsinstrument für den ÖPNV und soll sämtliche Leistungs- und Qualitätskriterien für diesen abbilden. Des Weiteren soll der NVP das vorhandene Mobilitätsangebot im Zuständigkeitsgebiet des Aufgabenträgers analysieren und einen Ausblick für die Entwicklung des ÖPNV geben. Der Aufgabenträger des ÖPNV ist bei der Aufstellung des NVP verpflichtet verschiedenen Institutionen, Organisationen, Verbänden und Kommunen die Möglichkeit zu geben, Stellungnahmen zum Inhalt des NVP abzugeben. Stellungnahmen zum Entwurf des 5. NVP des Landkreises Lüneburg 2025-2030 konnten vom 4. April 2025 bis einschließlich 6. Juni 2025 abgegeben werden.

Am 03.04.2025 hat die Verwaltung der Hansestadt Lüneburg dem Landkreis Lüneburg inhaltliche und formale Kritikpunkte zum Entwurf des Nahverkehrsplanes (NVP) 2025 – 2030 per E-Mail zukommen lassen. In dieser Nachricht wurde die Bitte um Berücksichtigung, Überarbeitung und erneute Zustellung des Entwurfes des NVP 2025 – 2030 gebeten. Dieser Bitte ist der Landkreis Lüneburg bisher nicht nachgekommen.

Neben den Beteiligungsformaten des Landkreises in Präsenz am 24.04.2025 und der Onlineveranstaltung am 28.04.2025 hat am 20.05.2025 eine außerordentliche Sitzung des städtischen Mobilitätsausschusses stattgefunden, in der der Landkreis und die MOIN die für das Stadtgebiet relevanten Maßnahmensteckbriefe des 5. Nahverkehrsplanes vorgestellt hat; eine intensive Diskussion schloss sich an. Die Anregungen und Impulse aus der außerordentlichen Sitzung und die durch die Verwaltung erarbeiteten Aspekte wurden in der nachfolgenden und abschließenden Stellungnahme zum Entwurf des NVP 2025 – 2030 zusammengeführt und ausgearbeitet, ergänzend zu den bereits vorgetragenen Kritikpunkten. Die vervollständigte und erweiterte Stellungnahme wurde dem Aufgabenträger zur Berücksichtigung bei der Erstellung des NVP 2025 – 2030 am 05.06.2025 fristgerecht übersandt.



Dem Verwaltungsausschuss der Hansestadt Lüneburg wird die abschließende Stellungnahme zum Entwurf des NVP in seiner Sitzung am 17.06.2025 zur Kenntnis gegeben:

#### Stellungnahme und Kritik zum Gesamtdokument:

- 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 vorgetragene 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.
- 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.
- 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.
- 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).
  - 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.
  - 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.
  - 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.

#### **Stellungnahme zum Kapitel 3 „Bewertung“:**

- Auf Seite 82 wird beschrieben, dass mit den bestehenden Kapazitäten hinsichtlich Fahrzeugen und Fahrpersonal ein wesentlich besseres ÖPNV-Angebot geschaffen werden kann als zuvor. Diese Haltung sieht die Hansestadt Lüneburg kritisch.
- Die Busbeschleunigung wird im Entwurf des NVP im Kapitel 3 „Bewertungen“ angeführt und sollte aus Sicht der Hansestadt Lüneburg im Kapitel 4 „Ziele und Maßnahmen“ als Maßnahme genannt werden, da diese noch nicht umgesetzt ist und gleichzeitig eine Zusammenarbeit zwischen MOIN, Landkreis Lüneburg und der Hansestadt Lüneburg zur Umsetzung besteht.

#### **Stellungnahme zum Kapitel 4 „Ziele und Maßnahmen“:**

- 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.

#### M2 Optimierungen Nachtbusverkehr (S. 106-107):

- Es fehlt das genannte Nachtbuslinienkonzept der MOIN (Abbildungen zu Linienwegen und Haltestellen, Tabelle mit Ankunfts- und Abfahrzeiten, Beschreibung des Konzepts) im Maßnahmensteckbrief.
- Es fehlt 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 Nachtbuslinienetz angeschlossen und werden auch nicht ausreichend über einen Korridorbetrieb (möglicher ASM-Nachfolger) angeschlossen. Die Hansestadt Lüneburg sieht hier erheblichen Nachbesserungsbedarf.
- 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.
- 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 Flächenbedarfsverkehrs). 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.
- 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.

- Insgesamt sieht die Hansestadt Lüneburg bei der Maßnahme M2 erheblichen Nachschärfungsbedarf bzgl. Erschließung, Fahrzeiten, Konzept des ASM-Nachfolgers und Serviceleistungen.

#### M 3 Schulverkehr (S. 108-113):

- Die in M 3.1 – M 3.3 genannten Maßnahmen der schulbezogenen Linien sind als Untersuchungen und Überplanungen beschrieben, lassen jedoch neben den genannten Untersuchungen keine konkreten Maßnahmen erkennen.

#### M 4 Optimierung Stadtbusverkehr (S. 113):

- 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 gemeingütig 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.

#### M 5.1-5.5 Angebotsverbesserung im Verflechtungsraum der Hansestadt Lüneburg (S. 114-119)

- 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 Bedienebenen und Nutzungsmöglichkeiten sollten potenzielle Nutzer:innen miteingebunden werden.

#### M 12 B&R-Anlagen (S. 129-130)

- 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 Umstiegsunkten 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.

#### M 13 Ausbau der Mobilitätszentrale (S. 131)

- 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.

#### M 18 Qualitätsoffensive 2026 Hamburg – Hannover (KBS110) und Generalsanierung 2029 (S. 138)

- 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.

#### M 19 Reaktivierung von Bahnstrecken im Landkreis Lüneburg (S. 139-142)

- 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.

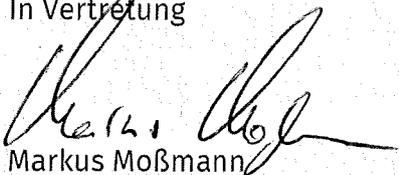
Nachfolgende Punkte bildet der Entwurf des NVP 2025 – 2030 nicht ab, sollten aber aus Sicht der Hansestadt Lüneburg aufgenommen werden:

- 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.

- Im Kapitel 1.5.5 ist zur Mobilitätsallianz nicht erwähnt, dass auch die Hansestadt entsprechend Beschluss des Verwaltungsausschusses vom 11.02.2025 Mitglied der Mobilitätsallianz geworden ist bzw. Unterzeichnerin des Memorandum of Understanding (MoU) ist und sich aktiv in der Steuerungsgruppe und den möglichen Arbeitskreisen einbringen möge. Die Hansestadt möge in der Aufzählung der Akteure aufgenommen werden.
- 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: <https://www.diepholz.de/portal/seiten/zuschuss-zum-deutschlandticket-sozialrabatt-900001325-21750.html>

In Vertretung



Markus Moßmann