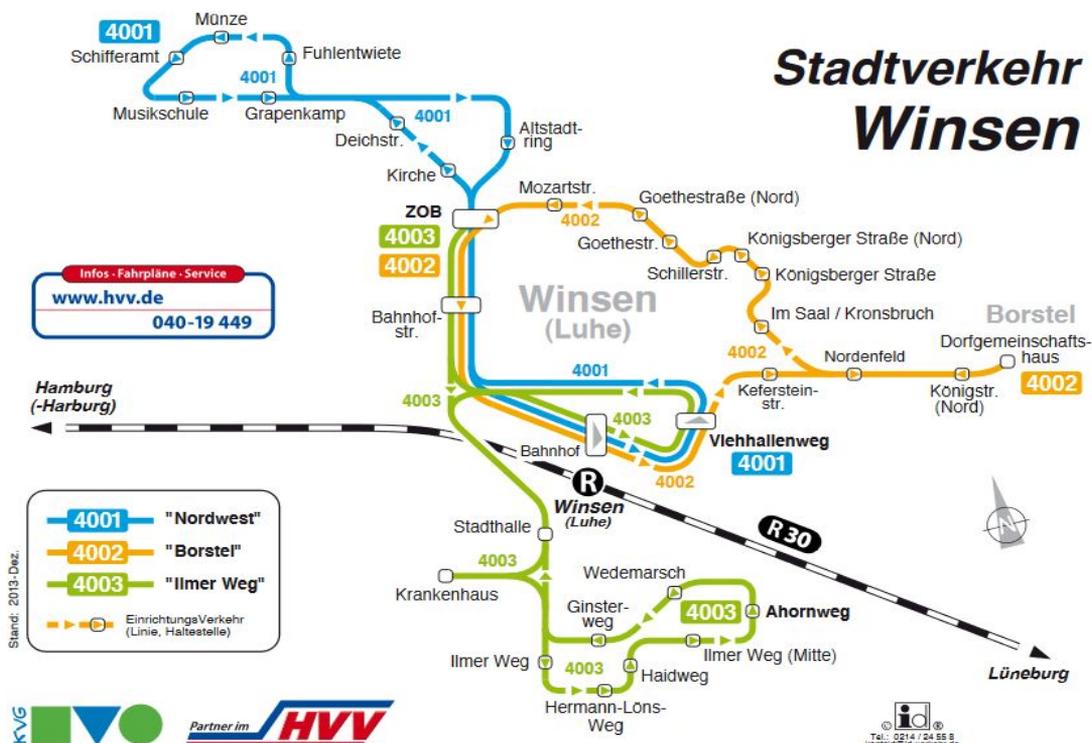


Positionspapier zum Nahverkehrsplan des Landkreises Harburg

Ziel eines ÖPNV-Angebots muss es sein, Menschen zu ermöglichen, ohne Auto an der Mobilität teilzuhaben. Dies muss das Ziel einer guten Verkehrspolitik sein.

Aktuelle Situation

Der ÖPNV in Winsen wird bisher von den Regionalbussen des Kreises und die drei Ringlinien des Stadtbusses innerhalb der Kernstadt und Borstel bereitgestellt. Die Ringlinien fahren jede Stunde in nur eine Richtung und werden von nur einem Bus abgefahren. In diesem System gibt es im Tagesverlauf Lücken. Zusätzlich gibt es in Winsen es ein Anruf-Sammel-Mobil (ASM), welches diese Lücken füllen soll. Jedoch werktags nur bis einschließlich 21 Uhr. Weder die Ringlinien, noch das ASM werden in der Stadt besonders vermarktet oder beworben.



Stadtbus Winsen

Ein zukünftiges Stadtbusnetz muss alle Ortsteile zumindest mit der Kernstadt verbinden und es muss wichtige Orte innerhalb der Stadt zuverlässig anbinden. Es muss mit den Linien des Kreises abgestimmt werden, damit die Effizienz des Systems steigt und Umsteigen einfach und klar wird. Der Stadtbus muss von außen klar erkennbar sein und muss an Haltestellen und im Alltag sichtbar werden. So sollte es mindestens zwei Linien geben:

- **Linie 1** von Pattensen, Scharmbeck, Grevelau, Hamburger Straße, von-Somnitz-Ring, Bahnhof, Lüneburger Straße, Borstel, Sangenstedt bis nach Rottorf

- **Linie 2** von Laßrönne oder Tönnhausen, über Tönnhäuser Weg, Von-Somnitz-Ring, Bahnhof, Lüneburger Straße, Ostangente, Gewerbegebiet Luhdorf, Radbrucher Weg, nach Bahlburg.

2015 gab die Stadt Winsen (Luhe) im Vergleich zur Stadt Buchholz (Nordheide) nur knapp mehr als ein Drittel aus. Das Ergebnis ist ein unzureichender ÖPNV auf dem gesamten Stadtgebiet. Um einen besseren ÖPNV in Winsen bereitzustellen wird die Stadt nicht daran vorbeikommen, die Ausgaben dafür zu erhöhen.

Gemeinde	Gegenstand	Ausgaben 2015
Buchholz (Nordheide)	Stadtbusverkehr	€ 797.847
	Regionalbusverkehr	€ 1300
	AST	€ 81.885
	Heide-Shuttle	€ 9015
	Regionalpark-Shuttle	€ 4593
	Haltestellen	€ 83.777
	Summe	€ 978.417
Winsen (Luhe)	Stadtbusverkehr	€ 96.252
	Regionalbusverkehr	€ 14.894
	ASM	€ 125.453
	Elb-Shuttle	€ 9014
	Haltestellen	€ 128.000
	Summe	€ 373.613

Diese Linien müssen nicht nur in beide Richtungen funktionieren und mindestens im Stundentakt fahren, sondern auch durch ein sinnvolles ASM-Konzept ergänzt werden. Anforderung muss sein, dass ein Anschluss vom letzten Zug der in Winsen sowohl von Lüneburg als auch von Hamburg ankommt möglich ist. Dabei ist zu beachten, dass es wohl Pläne gibt ab dem Fahrplan 2019 die Linie RB31 von Hamburg nach Lüneburg an Wochenenden durchgängig zu befahren.

Die bisherige Haltestelle ZOB am Von-Somnitz-Ring sollte in „Winsen Mitte“ umbenannt werden. Ihr aktueller Name spiegelt nicht mehr ihre Funktion wieder. Diese Funktion wird vermehrt vom Bahnhof wahrgenommen. Die Haltestelle dort ist aktuell jedoch zu klein und muss daher vergrößert werden, um die Aufgabe als intermodaler Knotenpunkt zwischen Bus und Bus und Bus und Bahn gerecht zu werden.

Regionalbus

Diese Stadtbuslinien müssen auch mit den Regionalbussen des Landkreises verknüpft werden. Dazu gehört z.B. die Linie 149 von Bf. Harburg zum Bf. Winsen, diese muss möglichst stündlich auch fahren, weil sie die Ortsteile Hoopte und Stöckte mit Winsen anbinden kann. Weiterhin

braucht es Querverbindungen im Landkreis die das Eisenbahnnetz aus RE4/RB41 und RE3/RB31 ergänzen, Grundlage können die bisherigen Verbindungen sein, die aktuell durch Winsen führen:

- Linie 149: HH-Harburg – Bullenhausen – Over – **Hoopte – Stöckte – Winsen (L.)**
- Linie 4404: Niedermarschacht – Oldershausen – **Laßrönne – Tönhausen – Winsen (L.)**
- Linie 4405: Niedermarschacht – Rönne – Drage – **Laßrönne (Abzw. Drager Str.) – Winsen (L.)**
- Linie 4406: Evendorf – Salzhausen – Pattensen – **Luhdorf – Roydorf – Winsen (L.)**
- Linie 4407: Hanstedt – Brackel – Pattensen – **Luhdorf – Roydorf – Winsen (L.)**
- Linie 5402: Lüneburg – Bardowick – **Borstel – Winsen (L.)**

Wobei Winsen kein Endpunkt, sondern vielmehr ein Zwischenstopp für Durchmesserlinien ist. Auch sollte die Linienführung optimiert werden. So könnte sich die Führung über Luhdorf/Roydorf mit einer Führung über die Grevelau/Scharmbeck oder einer Führung über Gewerbegebiet Luhdorf/Pattensen abwechseln oder ändern. Wichtig ist auch hier, dass ein verlässlicher und gleichmäßiger Taktverkehr über den Tag gefahren wird, Lücken oder unterschiedliche Abfahrzeiten können für viele zu einem Hinderungsgrund werden, überhaupt mit dem Bus zu fahren.

Auch Parallel zur Bahnlinie RE3/RB31 sollte es eine Buslinie geben, diese sollte von Rottorf bis nach Meckelfeld die kleineren Orte und Siedlungen, z.B. Gehrden mit den Bahnhöfen verbinden und auch die fehlende Decatur-Brücke in Maschen ausgleichen, damit der Ort Maschen auch wieder vom Süden aus zu erreichen ist.

Schlussbemerkungen

Insgesamt muss der Busverkehr im Landkreis und in Winsen sichtbarer und erkennbarer werden. Die Busse müssen auf den Verkehr explizit hinweisen, so darf es nicht sein, dass der Betreiber der Linien mit unterschiedlich gestalteten Fahrzeugen die Linien bedient. An den Haltestellen muss es nicht nur Informationen geben, wo und wann die Busse abfahren, sondern auch, wo zentrale Umstiegspunkte sind. Es muss eine zentrale Netzkarte in Form einer Netzspinne geben, sowohl für den Landkreis als auch für den Stadtverkehr.

Die Idee des Bürgerbusses ist für uns unvereinbar mit der Idee eines verlässlichen und zuverlässigen ÖPNV. Es sind private Initiativen die hier versuchen, ein Mangel einer Gemeinde auszugleichen für den eigentlich die Kommune zuständig ist. Bürgerbusse sind auch von dem Engagement von Museumsbahnen zu unterscheiden, da hier die SPNV-Funktion zweitrangig ist und der museale bzw. touristische Charakter Vorrang haben. ÖPNV muss von der Gemeinde und dem Kreis bereitgestellt und finanziert werden.

Langfristig sollte die Reaktivierung von Bahnstrecken wie von Winsen-Süd nach Marschacht und nach Salzhausen nicht vergessen werden. Es besteht durchaus die Möglichkeit, dass die Reaktivierung weiterer alter Bahnstrecken in den nächsten Jahren wieder auf die Tagesordnung kommt. In diesem Fall sollten die Strecken im Landkreis geprüft werden, nicht nur auf ihre alte, sondern auf eine zukünftige Nutzung. Innerstädtisch würde die Bahn nach Marschacht die Möglichkeit bieten Tönhausen anzubinden und die Strecke nach Salzhausen würde nicht nur Luhdorf und Pattensen anbinden, sondern auch das Gewerbegebiet Luhdorf an der A39.