
Bericht über den Umsetzungsstand der im Nahverkehrsplan 2007 bis 2012 enthaltenen Maßnahmen

A) Vorbemerkungen

Für die Verbesserung des ÖPNV insbesondere hinsichtlich der Erschließungsqualität und der Bedienungs- und Verbindungsqualität sind zusätzliche Leistungen der Verkehrsunternehmen (VU) erforderlich. Diese sind nur durch Zuschusszahlungen des Landkreises als Aufgabenträger bzw. durch Einsparungen im ÖPNV an anderer Stelle möglich. Vor diesem Hintergrund hat der Kreisausschuss am 12.11.2007 beschlossen, dass die LSE mit einem regionalen VU eine enge Kooperation eingehen und auf dieser Basis mit weiteren regionalen VU eine Kreisverkehrsgemeinschaft bilden soll. Ziel war es, durch eine enge Kooperation der Unternehmen Synergieeffekte zu erzielen, die für eine Optimierung des Leistungsangebotes und für Einsparungen sorgen sollten. Ein Teil der Einsparungen sollte für eine Verbesserung des Leistungsangebotes genutzt werden. Entsprechend lag der Schwerpunkt der Arbeit zunächst auf der Bildung einer bilateralen Kooperation der LSE mit einem regionalen VU und seit Februar 2009 auf den Vorarbeiten zur Gründung einer Kreisverkehrsgemeinschaft. Darüber hinaus ist durch die Bestellung eines Mitarbeiters des Fachdienstes 61 zum Geschäftsführer der LSE GmbH im September 2008 ein wichtiger Beitrag zur Sicherung des kreiseigenen Busunternehmens geleistet worden.

Auf Grund der Komplexität der Thematik und auch auf Grund der unterschiedlichen Interessen der beteiligten Unternehmen konnten die Verhandlungen zur Kreisverkehrsgemeinschaft bisher nicht erfolgreich abgeschlossen werden.

Da sich wegen erheblicher Kostensteigerungen und durch den Rückgang der Schülerzahlen bei den VU die Differenz zwischen Einnahmen und Ausgaben im Jahre 2011 drastisch erhöht hatte, mussten der Landkreis und die VU den Schwerpunkt ihrer Aktivitäten auf die Sicherung des vorhandenen Angebotes im ÖPNV und der Schülerbeförderung legen.

Im Landkreis Lüchow-Dannenberg wurden deshalb ab 2011 die Optimierungsmöglichkeiten im ÖPNV prioritär umgesetzt, ohne die vorherige Gründung einer Kreisverkehrsgemeinschaft. Dies erfolgte u.a. durch die Integration von Freistellungsverkehren in Linienverkehre und die Bündelung von Linien. Um den Großteil der bisherigen Verkehre, insbesondere die Schülerbeförderung zu sichern, war darüber hinaus eine Anpassung des Verkehrsvertrages mit der RBB erforderlich. Dies wurde nach über einem Jahr Arbeit bis zum Dezember 2012 umgesetzt.

Aufgrund der oben angeführten Entwicklungen und der prekären Haushaltslage des Landkreises konnten eine Reihe von Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2007 bis 2012 nicht umgesetzt werden. Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes muss im anstehenden Verfahren über die Wiederaufnahme der nicht umgesetzten Maßnahmen entschieden werden. Aus der Tabelle (Teil B des Berichtes) kann der Umsetzungsstand der einzelnen Maßnahmen abgelesen werden.

B) Maßnahmentabelle

Nr.	Maßnahme	Umsetzung erfolgt				Anmerkung
		ja	teilweise	nein	weiter vorgesehen	
1	Erschließungsqualität					
1-1	Einbindung des ÖPNV in die Regional- und Bauleitplanung	X			X	Das RROP enthält Vorgaben zum ÖPNV. Soweit der ÖPNV in der Bauleitplanung betroffen ist, wird dies in Stellungnahmen des Landkreises berücksichtigt.
1-2	Erreichbarkeit spezieller Orte an schulfreien Tagen durch Einführung von nachfrageorientierten Bedienungsformen wie Anruf-Sammeltaxi (AST) oder Rufbus [1] (Liste der Orte im Nahverkehrsplan [NVP], S. 165, Tabelle 23).			X	X	Zusätzliche Leistungen sind nur durch Zuschusszahlungen des Landkreises realisierbar (siehe Vorbemerkungen).
1-3	ÖPNV-Erschließung an Sonn- und Feiertagen durch Einrichtung von Rufbus-Angeboten [1]		X		X	Nach Einrichtung der Rufbuslinie 1987 Dannenberg – Dömitz sind auf der Linie 1945 Lüchow – Salzwedel Rufbusangebote eingerichtet worden. Auf den Linien 1937, 1938, 1944, 1945, 1946, 1947, 1949 wurden Wochenendfahrten in Rufbusangebote umgewandelt. Weitere Rufbus-Leistungen sind nur durch Zuschusszahlungen des Landkreises an die Verkehrsunternehmen realisierbar (siehe Vorbemerkungen).
2	Bedienungs- und Verbindungsqualität					
2-1	Alle mit „ungenügend“ bewerteten Verbindungen in eine zumindest genügende Bedienungs- bzw. Verbindungsqualität zu überführen soweit dies finanziell darstellbar ist.		X		X	In Einzelfällen (z.B. Linie 1945) konnte die Bedienungsqualität verbessert werden. Zusätzliche Bedienungsangebote auf weiteren Linien sind nur durch Zuschusszahlungen des Landkreises realisierbar (siehe Vorbemerkungen).
2-2	Regionallinien [1]: Fahrpläne mit wiederkehrenden, gleichen und damit einprägsamen Abfahrtszeiten versehen (Vertaktung des Angebotes).		X		X	Prüfung ist erfolgt und teilweise sind merkbare Abfahrtszeiten eingeführt worden, allerdings stehen Anforderungen aus der Schülerbeförderung diesem Ansatz z.T. entgegen. Eine weitergehende Umsetzung wäre nur mit höherem Aufwand bei den Verkehrsunternehmen möglich, der vom Landkreis getragen werden müsste, was bei der derzeitigen Haushaltslage nicht möglich ist (siehe Vorbemerkungen).
2-3	Regionallinien: Ausdehnung des zeitlichen Bedienungsangebotes unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit für die Unternehmen und der verkehrlichen Sinnhaftigkeit.			X	X	Eine Ausdehnung des Leistungsangebotes ist nur durch höhere Zahlungen des Landkreises als Aufgabenträger an die Verkehrsunternehmen möglich (siehe Vorbemerkungen).

[1] > Maßnahme war bereits im Nahverkehrsplan 2001 – 2006 enthalten.

Nr.	Maßnahme	Umsetzung erfolgt				Anmerkung
		ja	teilweise	nein	weiter vorgesehen	
2	Bedienungs- und Verbindungsqualität (Fortsetzung)					
2-4	Regionallinien [1]: Da diese Linien Zu-/Abbringerfunktionen zum Schienenverkehr übernehmen, ist eine zeitliche Verknüpfung mit dem SPNV an den Bahnhöfen Dannenberg-Ost, Schnega und – untergeordnet – Hitzacker sowie in Lüneburg und insbesondere in Uelzen und Salzwedel anzustreben.	X	X	X	X	Im Zuge der Fahrplanänderungen an den Wochenenden auf der Wendlandbahn sind Möglichkeiten der Verbesserung der Verknüpfungsqualität in Dannenberg geprüft worden. In Einzelfällen ist eine Anpassung erfolgt. Auf der Linie 1945 sind im Zuge der Umstellung auf Rufbus-Angebote die Verknüpfungen mit dem Schienenverkehr in Salzwedel deutlich verbessert worden. In Hitzacker stellt die Linie 306 Übergänge zum SPNV her. In Uelzen, Lüneburg und Schnega konnten aus betrieblichen Gründen wesentliche Verbesserungen nicht umgesetzt werden.
2-5	Erschließungslinien: In der Verknüpfung zu den Regionallinien bestehen Mängel. Prüfung zur Optimierung der Anschlüsse.	X		X	X	Im Zuge der Überplanung der Schülerbeförderung wurde das ÖPNV-Angebot im Landkreis generell überprüft. Zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit bei den Unternehmen wurden die Fahrpläne einer Vielzahl von Erschließungslinien (= Schülerlinien) angepasst und die Verknüpfung mit anderen Linien – soweit es die Ansprüche aus der Schülerbeförderung zuließen – optimiert.
2-6	Differenzierte Bedienungsangebote: Angebotsverbesserung in den Abendstunden und an den Wochenenden: Einführung von nachfrageorientierten Bedienungsformen wie Anruf-Sammel-Taxi (AST) oder Rufbus.		X	X	X	Zusätzliche Leistungen sind nur durch Zuschusszahlungen des Landkreises realisierbar (siehe Vorbemerkungen und 1-3).
2-7	Verbindung zwischen Orten und den dazugehörigen Grundzentren: a) Prüfung, ob auf Regionallinien das Angebot an schulfreien Tagen verbessert werden kann. b) Prüfung, ob zur Verbesserung der Verbindungen angebotsorientierte Bedienungsformen (AST oder Rufbus) gewählt werden können.		X	X	X	Zusätzliche Leistungen sind nur durch Zuschusszahlungen des Landkreises möglich (siehe Vorbemerkungen).

[1] > Maßnahme war bereits im Nahverkehrsplan 2001 – 2006 enthalten

Nr.	Maßnahme	Umsetzung erfolgt				Anmerkung
		ja	teilweise	nein	weiter vorgesehen	
2	Bedienungs- und Verbindungsqualität (Fortsetzung)					
2-8	Maßnahmen zur Verbesserung der Relationen zwischen Grundzentren und Mittelzentren: a) Hitzacker – Lüchow: Prüfung, ob die mangelnde Verbindungsqualität (im Vergleich zum PKW zu lange Fahrtzeit) durch Nichtbedienung der Haltestelle Dannenberg, Ostbahnhof im Zuge der Linie 304 verbessert werden kann. b) Dannenberg / Hitzacker – Uelzen: Prüfung, ob Angebot der Linie 1936 Dannenberg - Uelzen (5 Fahrtenpaare) erhöht werden kann und ob die Fahrplanbestimmungen zwischen den Linien 304 Hitzacker – Dannenberg und 1936 in Dannenberg verbessert werden können. c) Clenze – Salzwedel: Verkürzung der Umsteigezeiten zwischen den Linien 1947/48 und der Rufbuslinie 902 in Bergen.		X		X	Direkte Fahrtmöglichkeiten ohne Bedienung des Ostbahnhofs sind bei einzelnen Fahrten in den Fahrplan der Linie 304 aufgenommen worden, ohne die Verknüpfungen zur Wendlandbahn zu beeinträchtigen. Eine Erhöhung des Leistungsangebotes und auch die Verbesserung der Verknüpfung zwischen den Linien 304 und 1936 (zusätzliche Fahrten notwendig) kann nur durch Zuschusszahlungen ermöglicht werden. Dies ist dem Landkreis aufgrund seiner Haushaltslage derzeit nicht möglich (siehe Vorbemerkungen). Die Rufbuslinie 902 verbindet Bergen mit Salzwedel nur noch mit einem Fahrtenpaar zwischen 8 und 9 Uhr. Aufgrund des bestehenden Vorrangs der Anforderungen aus der Schülerbeförderung konnte eine Verbesserung der Anschlusssituation nicht hergestellt werden.
2-9	Maßnahmen zur Verbesserung der Relationen zwischen Grundzentren und Oberzentren, hier Clenze – Lüneburg: Die ungenügende Verbindungsqualität kann nur durch eine verbesserte Verknüpfung zwischen der Linie 1948 und dem Metronom in Uelzen erfolgen.		X		X	Einige Kurse der Linie 1948 weisen inzwischen gute Übergänge zum/vom Metronom auf, allerdings besteht gerade zwischen 7 und 9 Uhr noch Verbesserungsbedarf.
3	Beförderungsqualität					
3-1	Nachfrage und Platzangebot: Entwicklung eines einfachen Erfassungsverfahrens durch ein Verkehrsunternehmen, um dem Landkreis in regelmäßigen Abständen ein standardisiertes Mängelprotokoll von aufgetretenen Kapazitätsengpässen zu übermitteln.			X		Fahrzeuggrößen werden nach Bedarf eingesetzt und bei der Planung der Schülerbeförderung berücksichtigt. Die Einführung eines Erfassungsverfahrens war vor diesem Hintergrund nicht erforderlich.
3-2	Verknüpfungspunkte Bus <> Bus [1]: Prüfung durch Verkehrsunternehmen und Landkreis, ob und ggf. mit welchem Aufwand die fahrplanmäßige Abstimmung an den Verknüpfungspunkten Lüchow, Busbahnhof, Dannenberg, ZOB und Schnega, Bahnhof optimiert werden kann und welcher zusätzliche Aufwand ggf. notwendig wäre, die Anschlussoptimierung umzusetzen.		X		X	Im Zuge der Optimierung des Linienangebotes in der Schülerbeförderung sind Anschlussbeziehungen überprüft und teilweise verbessert worden. Im Regionalverkehr konnte in Einzelfällen (z.B. fahrplanmäßiger Anschluss zwischen RBB-Linie 304 und LSE-Linie 1938 in Lüchow um 18.34 Uhr) eine Verbesserung erzielt werden. Allerdings gibt es bei den Verknüpfungen zwischen Regionallinien noch Optimierungsbedarf.
3-3	Verknüpfungspunkte Bus <> Schiene [1]: Prüfung, inwieweit an den Bahnhöfen Lüneburg und Uelzen durch leichte Verschiebungen der Fahrplanlagen der dort aus dem Lk Lüchow-Dannenberg verkehrenden Buslinien eine bessere Verknüpfung insbesondere zum Metronom erreicht werden kann.			X	X	Es handelt sich um eine laufende Aufgabe der betroffenen Verkehrsunternehmen KVG und RBB. Derzeit sind durch die Baumaßnahmen zum 3. Gleis zwischen Maschen und Lüneburg und den sich daraus ergebenden Baufahrplänen auf der Schiene Verbesserungen in der Verknüpfung zwischen Bus und Bahn nur schwer umzusetzen (siehe auch 2-4).

[1] > Maßnahme war bereits im Nahverkehrsplan 2001 – 2006 enthalten

Nr.	Maßnahme	Umsetzung erfolgt				Anmerkung
		ja	teilweise	nein	weiter vorgesehen	
3	Beförderungsqualität (Fortsetzung)					
3-4	Verknüpfungsanlagen P+R [1]: P+R-Anlage in Schnega ist in Abstimmung mit der Gemeinde prioritär zu behandeln. Mittelfristig: Ausbau der Parkplätze am Bahnhof Dannenberg-Ost zu einer P+R-Anlage.	X		X	X	Die P+R-Anlage in Schnega ist im III. Quartal 2011 fertiggestellt worden. Die Stadt Dannenberg plant die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes. Grundsätzlich sind am Bahnhof Dannenberg-Ost Parkplätze in ausreichender Zahl vorhanden.
3-5	Verknüpfungsanlagen B+R [1]: Verbesserte Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad durch Bike+Ride-Anlagen an den Bahnhöfen Dannenberg-Ost, Hitzacker, Schnega und (im Falle einer Wiederaufnahme des SPNV) in Lüchow.		X		X	Am Bahnhof Schnega ist in 2011 auch eine kleine B+R-Anlage erstellt worden. Die Stadt Dannenberg plant die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes. Gegenwärtig werden am Bahnhof Dannenberg Elektrofahrräder (Pedelecs) vermietet. Hier und in Hitzacker sind ältere Fahrrad-Unterstände vorhanden. Die Zuständigkeit für die Erneuerung solcher Anlagen liegt vom Grundsatz her ansonsten bei den Städten und Gemeinden.
3-6	Verknüpfung Bus <> Elbfähren [1]: Zur Verbesserung insbesondere des Freizeit- und Ausflugsverkehrs Bedienung der Elbfähren durch den ÖPNV.			X	X	Durch Verlängerung der Linie 1946 könnte die Fähre Pevestorf – Lenzen angeschlossen werden. Die SG Gartow wäre zu einer Herstellung eines Buswendeplatzes bereit. Ein Antrag auf Anbindung ist beim Lk Prignitz gestellt worden. X Durch die Linie 1944 wird die Fähre Schnackenburg – Lütkenwisch bereits von westlicher Seite angeschlossen. Die Anbindung auf östlicher Seite durch Einrichtung einer Haltestelle in Lütkenwisch ist beim Lk Prignitz beantragt worden.
3-7	Anschlussicherung zwischen den Busunternehmen: Einführung von einheitlichen Kommunikationssystemen insbesondere bei LSE und RBB, die zugleich die Kommunikation zu den Zügen des SPNV verbessern.	X				Die Verantwortung für die Kommunikation liegt bei den Verkehrsunternehmen. Die Kommunikation ist auch ohne einheitliches System sichergestellt, da alle Busfahrer/-innen mit Mobilfunk ausgestattet sind.
3-8	Ausstieg zwischen den Haltestellen [1]: Angleichung der Regelungen zwischen den Verkehrsunternehmen.	X				Seit 2007 in den Beförderungsbedingungen des Wendland-Tarifs geregelt (in Verantwortung des Fahrpersonals ab 17 Uhr möglich).
3-9	Mitnahme von Fahrrädern: Neben der einfachsten Form der Mitnahme (in den Bussen) soll geprüft werden, ob die Anschaffung spezieller Fahrradanhänger oder die Umrüstung von Bussen von den Verkehrsunternehmen ermöglicht werden kann und wirtschaftlich darstellbar ist.	X		X	X	Fahrradmitnahme außerhalb der Hauptverkehrszeiten möglich. Der Einsatz von Fahrradanhängern sowie die Umrüstung von Fahrzeugen wurden aus wirtschaftlichen Gründen nicht realisiert.
4	Tarifangebot					
4-1	Einführung eines einheitlichen Tarifs und Prüfung der Möglichkeiten zur Erweiterung des Tarifangebotes[1].	X				„Wendland-Tarif“ wurde im April 2007 eingeführt. Später wurde die Tagesgeltungsdauer der Schülerfreizeitkarte präzisiert. Aktuell läuft die Prüfung, ob diese Karte für alle Schüler/-innen eingeführt werden kann.

[1] > Maßnahme war bereits im Nahverkehrsplan 2001 – 2006 enthalten

Nr.	Maßnahme	Umsetzung erfolgt				Anmerkung
		ja	teilweise	nein	weiter vorgesehen	
4	Tarifangebot (Fortsetzung)					
4-2	Prüfung der Möglichkeiten, Übergangstarife zu benachbarten Tarifgebieten und zum SPNV herzustellen [1].			X	X	Der HVV-Tarif soll nach Aussage der LNVG ab Dezember 2014 auf die komplette Schienenstrecke Dannenberg – Lüneburg ausgedehnt werden. Die Prüfung einer früheren Einführung läuft. Übergangstarife zum RBB-Tarif oder zum SPNV konnten aus finanziellen Gründen nicht realisiert werden. Die Einführung des geplanten Niedersachsen-Tarifs könnte das Problem der tariflichen Übergänge lösen.
5	Fahrgastinformation					
5-1	Fahrpläne / Fahrplanheft Aufnahme der Schienenstecken Dannenberg – Lüneburg und Uelzen – Schnega – Salzwedel in den RBB-Fahrplan.	X		X	X	Der Fahrplan der Wendland-Bahn ist im RBB-Fahrplanheft inzwischen enthalten. Für die Aufnahme des Fahrplans Uelzen – Schnega – Salzwedel setzt sich der Landkreis weiter ein.
5-2	Elektronische Fahrplanauskunft [1]: Aufnahme aller LSE-Fahrpläne in die Datengrundlage „Connect“ für elektronische Fahrplanauskünfte sowie des Rufbusses Dannenberg – Dömitz.	X				Alle Linienfahrpläne sind über www.vnn.de oder www.bahn.de abrufbar.
5-3	Betrieb einer zentralen telefonischen Fahrplanauskunft: Prüfung ob die Mobiz zu einer unternehmensübergreifenden zentralen telefonischen Fahrgastinformation ausgebaut werden kann.			X	X	Trotz mehrmaliger Anläufe durch den Landkreis konnte mit der Diakonie keine Zusammenarbeit erreicht werden. Zweckmäßiger ist die Einrichtung einer Verkehrszentrale bei einem Verkehrsunternehmen. Ein erster Schritt ist die Einrichtung der Rufbuszentrale bei der RBB.
5-4	GIS-gestütztes Haltestelleninformationssystem		X		X	Bisher nur im Intranet des Landkreises für die Mitarbeiter/-innen einsehbar. Im Zuge der Einrichtung eines Geoportals für Bürger/-innen auch für die Öffentlichkeit geplant.
5-5	Informationen am / im Fahrzeug [1]: Es soll angestrebt werden, in den Fahrzeugen elektronische Haltestellenanzeigen und –ansagen einzurichten. Gleichfalls sollten die Möglichkeiten geprüft werden, für sehbehinderte und blinde Fahrgäste eine Liniennummern- und Zielansage über Außenlautsprecher an den Fahrzeugen einzurichten. Vereinheitlichung der Liniennummern und der Information über Fahrtziel und Linienweg.			X	X	Die Ausstattung liegt in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen. Der Landkreis kann für die Aufrüstung der Fahrzeuge keine Zuschüsse zahlen.
6	Fahrpersonal					
6-1	Schulung des Fahrpersonals und Aufnahme der Anforderungskriterien für das Personal mit Kundenkontakt in die Verkehrsverträge.	X		X	X	Die wesentlichen Kriterien des Zielkatalogs (hinreichende Orts- und Tarifkenntnisse, ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache, angemessenes Erscheinungsbild, freundlicher und zielgruppenorientierter Umgang mit Fahrgästen) werden aus Sicht des Landkreises weit überwiegend erfüllt. Bestandteil von Verkehrsverträgen sind diese Kriterien jedoch noch nicht.
[1] > Maßnahme war bereits im Nahverkehrsplan 2001 – 2006 enthalten						

Nr.	Maßnahme	Umsetzung erfolgt				Anmerkung
		ja	teilweise	nein	weiter vorgesehen	
7	Haltestellen					
7-1	Prüfung, ob und mit welchem Aufwand die Ausstattung der Haltestellen weiter vereinheitlicht und verbessert werden kann [1]		X		X	Bei Um-/Neubauten von Haltestellen wird dieser Grundsatz weitgehend beachtet - allerdings gibt es bei LSE und RBB bei der Gestaltung von Haltestellenschildern und Haltestellenaushängen Unterschiede. Bei Bestandshaltestellen wäre der finanzielle Aufwand sehr hoch, um Vereinheitlichungen herzustellen. Zudem ist zu beachten, dass dieser Aufwand von Verkehrsunternehmen bzw. Straßenbaulasträgern getragen werden müsste, also nicht im Zuständigkeitsbereich des Landkreises liegt.
7-2	Beachtung der Grundsätze der Barrierefreiheit bei Um- bzw. Neubau von Haltestellen.	X				Die Zuständigkeit liegt bei den Straßenbaulasträgern, die bei Baumaßnahmen durch den Landkreis auf Basis des Haltestellenkonzeptes auf die entsprechenden Standards hingewiesen werden.
8	Fahrwege					
8-1	Um in der Winterzeit die Pünktlichkeit sicherzustellen, setzt sich der Landkreis dafür ein, dass die Straßen, auf denen ÖPNV durchgeführt wird, die höchste Priorität der Stredienste erhalten.		X		X	Auf wichtigen Verbindungsstraßen ist diese Forderung erfüllt. In der Schülerbeförderung müssen allerdings zahlreiche Nebenstraßen befahren werden, die nicht alle in die höchste Prioritätsstufe aufgenommen werden konnten, was insbesondere in der SG Lüchow der Fall ist.
8-2	Der Landkreis wird bei den zuständigen Straßenbaulasträgern die Beseitigung von Hindernissen einfordern, sofern der Einsatz von Niederflurbussen auf wichtigen ÖPNV-Routen behindert wird.	X			X	In der Regel werden Niederflurfahrzeuge nicht behindert.
8-3	Der Landkreis wird sich bei den zuständigen Stellen dafür einsetzen, dass Planungen die ÖPNV-Tauglichkeit der Straßen berücksichtigen [1].	X			X	In der Regel werden bei Baumaßnahmen die Straßen im Sinne des ÖPNV verbessert.
9	Fahrzeuge					
9-1	Der Landkreis wird sich bei den Verkehrsunternehmen dafür einsetzen, dass bei Neuanschaffungen so weit als möglich Niederflurfahrzeuge gewählt werden [1].		X		X	Bei LSE, KVG, PVGS und RBB wird nach diesem Grundsatz weitgehend verfahren. Bei den Subunternehmen – also bei Unternehmen, die für LSE, KVG und RBB Fahrleistungen übernehmen - und die sich überwiegend gebrauchte Fahrzeuge für ihre Busflotte beschaffen, ist dies nicht durchgängig der Fall.
10	Schieneverkehr					
10-1	Kursbuchstrecke (KBS) 112 Dannenberg – Lüneburg Zur Verbesserung des Angebotes soll die Strecke für eine Geschwindigkeit von 80 km/h ertüchtigt werden, damit ein 2-Stunden-Takt gefahren werden kann. Die tatsächlichen Kosten hierfür sind zu ermitteln [1].			X	X	Ab Dezember 2014 übernimmt erixx mit einem neuen Fahrzeug die Leistungen auf der Wendlandbahn. In einer Arbeitsgruppe unter Federführung der LNVG wird an einem Gesamtkonzept gearbeitet. Gegenwärtig werden die Kosten für Ertüchtigungsmaßnahmen ermittelt.

[1] > Maßnahme war bereits im Nahverkehrsplan 2001 – 2006 enthalten

Nr.	Maßnahme	Umsetzung erfolgt				Anmerkung
		ja	teilweise	nein	weiter vorgesehen	
10	Schieneverkehr (Fortsetzung)					
10-2	KBS 305 Uelzen- Schnega – Salzwedel – Stendal [1]: Der 2-gleisige Ausbau des Streckenabschnitts Uelzen – Schnega – Salzwedel ist aus Sicht des Landkreises mittelfristig notwendig.			X	X	Gemäß Verlautbarung von DB Netz ist der zweigleisige Ausbau in Planung. Der Landkreis wird sich bei den zuständigen Stellen weiter für den Ausbau der Strecke einsetzen.
10-3	KBS 113 Dannenberg – Lüchow (-Wustrow) [1]: Um den SPNV auf dieser Strecke attraktiv zu gestalten, sind u.a. Instandsetzungen bzw. Verbesserungen der Infrastruktur von Haltepunkten und die Einrichtung zusätzlicher siedlungsnaher Haltepunkte notwendig. Die Kosten müssten von Gemeinden und DRE als Streckeneigentümerin getragen werden.			X	X	Die DRE hat das angekündigte integrierte SPNV-Konzept für die Strecke nicht vorgelegt. Der Landkreis hat sich mehrfach bei den zuständigen Stellen für die Maßnahme eingesetzt, was er auch zukünftig tun wird.
10-4	Lüchow – Wustrow – Salzwedel [1]: Durch eine Wiederherstellung dieser Strecke hätte der Landkreis eine zusätzliche Schienenanbindung nach Salzwedel. Die Wiederherstellung könnte in 2 Abschnitte erfolgen: Lüchow – Wustrow, dann Wustrow – Salzwedel.			X	X	Siehe 10-3.
10-5	Uelzen – Dannenberg (- Dömitz – Ludwigslust) [1]: Die Sanierung der Strecke zwischen Dannenberg und Uelzen und die Wiederaufnahme des SPNV ist aus Sicht des Landkreises langfristig zur Verbesserung der Anbindung an den überregionalen Schienenverkehr notwendig. Dies gilt auch für den Neubau der Strecke zwischen Dannenberg und Dömitz.			X	X	Der Landkreis wird sich bei den zuständigen Stellen weiterhin für diese Maßnahmen einsetzen.
10-6	Einrichtung von P+R- / B+R-Anlagen an Bahnhöfen [1]: Die Verknüpfung von Individualverkehr und SPNV ist durch ausreichend dimensionierte Anlagen mittelfristig notwendig. P+R- und B+R-Anlagen sind vorzusehen an den Bahnhöfen Dannenberg-Ost und insbesondere Schnega. Für Hitzacker sollte eine Erneuerung der Fahrradabstellanlage vorgesehen werden.		X		X	Siehe hierzu die Anmerkungen zu 3-4 und 3-5.
11.	Barrierefreiheit im ÖPNV / SPNV					
11-1	Barrierefreiheit im ÖPNV Die Aufstellung eines detaillierten Maßnahmenkatalogs und eines entsprechenden Zeitplans geht über die Aufgabenstellung des NVP hinaus. Unter Federführung des Landkreises wird mit Behindertenbeauftragten und dem Fahrgast-Rat eine Gesprächsrunde durchgeführt, die Maßnahmen und Umsetzungsschritte (Zeitpläne) festlegt.	X			X	Bei Planungen von Einzelmaßnahmen wurde die Behindertenbeauftragte eingeschaltet. Ein detailliertes Gesamtkonzept wurde aufgrund der fehlenden finanziellen Möglichkeiten nicht erstellt.
11-2	Barrierefreiheit im SPNV: Der Landkreis wird bei den zuständigen Stellen (LNVG, Schienen-Verkehrsunternehmen, DB Stationen und Service) darauf dringen, dass die Barrierefreiheit in den Bereichen Bahnhofsinfrastruktur, Schienenfahrzeuge und Fahrgastinformation umgesetzt wird. Städte und Kommunen werden in ihrem Bemühen unterstützt, Umsteigeanlagen vom ÖPNV auf den SPNV und die Zugänge zu den Bahnhöfen und Haltepunkten barrierefrei zu gestalten.	X		X	X	Am Bahnhof Schnega sind die Vorgaben der Barrierefreiheit umgesetzt. Auf der KBS 112 ist die Herstellung der Barrierefreiheit nach Aussage der LNVG im Zuge der Ertüchtigung der Strecke vorgesehen.

[1] > Maßnahme war bereits im Nahverkehrsplan 2001 – 2006 enthalten