
Landkreis Lüchow-Dannenberg

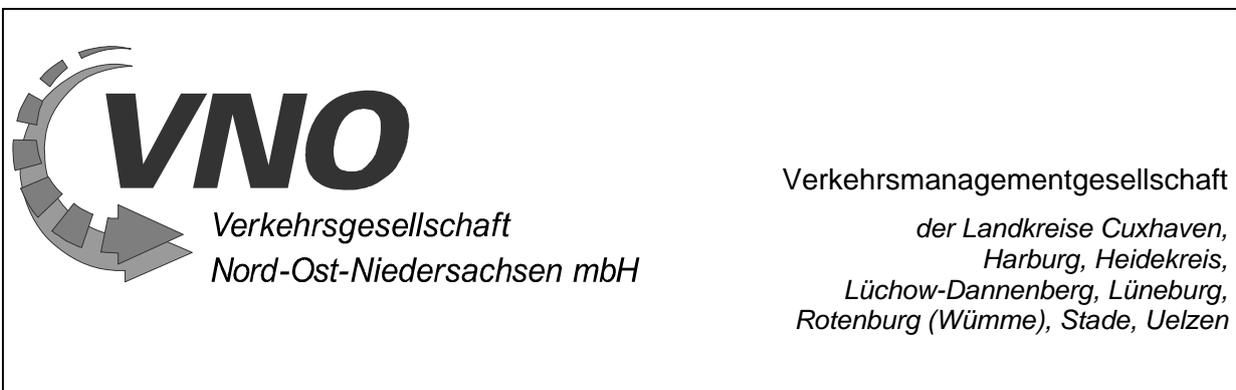
Nahverkehrsplan 2014 – 2018

ENTWURF

Stand: 23. Januar 2014

Nahverkehrsplan des Landkreises Lüchow-Dannenberg
für den Zeitraum 2014 – 2018
beschlossen durch den Kreistag des Landkreises Lüchow-Dannenberg
am XX.XX.2014

Bearbeitung:



Inhaltsverzeichnis

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis.....	6
Abkürzungsverzeichnis.....	8
1. Grundlagen und Rahmenbedingungen.....	10
1.1 Gesetzliche Grundlagen.....	10
1.1.1 Nahverkehrsplan.....	10
1.1.2 Europäisches Recht: Verordnung 1370/2007.....	11
1.1.3 Personenbeförderungsgesetz.....	13
(1) Kernaussagen des Personenbeförderungsgesetzes.....	13
(2) Genehmigungen im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	14
1.1.4 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG).....	15
1.1.5 Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung	15
1.2 Organisation des ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	16
1.2.1 Organisation der Aufgabenträger in Nord-Ost-Niedersachsen.....	16
1.2.2 Organisation der Verkehrsunternehmen.....	16
1.3 Finanzierung des ÖPNV.....	17
1.3.1 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz.....	17
1.3.2 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz.....	18
1.3.3 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz.....	18
1.3.4 Finanzmittel / Ausgaben für den ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dbg..	19
1.4 Demografischer Wandel als Rahmenbedingung des ÖPNV.....	19
1.4.1 Ursachen und Folgen des demografischen Wandels.....	19
1.4.2 Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	20
(1) Bevölkerungsentwicklung 1990 bis 2012.....	20
(2) Bevölkerungsprognose.....	20
1.4.3 Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr.....	21
1.4.4 Frauen als größte Fahrgastgruppe im ÖPNV.....	22
1.4.5 Handlungsansätze zur Mobilitätssicherung.....	22
2. Bestandsdarstellung	24
2.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur.....	24
2.1.1 Zentralörtliche Gliederung.....	24
2.1.2 Siedlungsstruktur.....	25
2.1.3 Einwohnerzahlen.....	25
2.2 Pendler.....	26
2.3 Schüler und Schulen.....	29
2.3.1 Schülerbeförderung.....	29
2.3.2 Schulstandorte und Schülerzahlen.....	29
2.4 Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene, Wasser und Straße.....	31
2.4.1 Schienenverkehr.....	31
2.4.2 Fährverbindungen.....	32
2.4.3 Straßengebundener ÖPNV.....	33

(1) ÖPNV-Angebot nach rechtlicher Differenzierung.....	33
(2) Linienkategorien im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	34
(3) Teilnetze im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	35
(4) Schülerbeförderung nach Freistellungsverordnung.....	39
(5) Busverkehrsunternehmen im Landkreis Lüchow-Dannenberg...	40
(6) Fahrzeuge im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	41
2.4.4 Verknüpfung der Verkehre.....	42
(1) ÖPNV ⇔ ÖPNV.....	42
(2) ÖPNV ⇔ Schienenpersonennahverkehr / -fernverkehr.....	42
(3) ÖPNV ⇔ Individualverkehr.....	42
(4) Schienenverkehr ⇔ Individualverkehr.....	42
(5) ÖPNV ⇔ Fährten.....	43
2.4.5 Tarife.....	43
(1) Tarifstruktur im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	43
(2) Wendland-Tarif.....	43
(3) RBB-Tarif.....	43
(4) Niedersachsen-Tarif.....	43
(5) HVV-Tarif.....	43
(6) Beförderungsbedingungen im Personenverkehr der DB AG.....	44
2.4.6 Fahrgastinformation.....	44
(1) Bedeutung der Fahrgastinformation.....	44
(2) Fahrgastinformation im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	44
3. Bewertung und Mängelanalyse.....	46
3.1 Einleitung.....	46
3.2 Verkehrsangebot.....	46
3.2.1 Erschließungsqualität.....	46
3.2.2 Bedienungsqualität.....	50
3.2.3 Verbindungsqualität.....	51
3.2.4 Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum.....	53
(1) Orte ⇔ Grundzentrum Clenze.....	54
(2) Orte ⇔ Grundzentrum Dannenberg.....	59
(3) Orte ⇔ Grundzentrum Gartow.....	65
(4) Orte ⇔ Grundzentrum Hitzacker.....	69
(5) Orte ⇔ Mittelzentrum Lüchow in Funktion als Grundzentrum..	74
(6) Orte ⇔ Grundzentrum Wustrow.....	80
3.2.5 Bedienungs-/Verbindungsqualität II Grundzentren ⇔ Mittelzentren	84
3.2.6 Bedienungs-/Verbindungsqualität III Grundzentren ⇔ Oberzentren.	88
4. Ziele und Maßnahmen / Finanzierung und Umsetzung.....	92
4.1 Ziele und Grundsätze übergeordneter Gesetze und Programme.....	92
4.2 Zielvorstellungen und Maßnahmenkatalog des Landkreises.....	94
4.2.1 Grundsätze für den ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg	94
4.2.2 Genehmigungsrechtliche Faktoren.....	96
4.2.3 Erschließungsqualität.....	98
4.2.4 Bedienungs- und Verbindungsqualität.....	100
4.2.5 Tarif.....	104

4.2.6	Fahrgastinformation.....	105
4.2.7	Fahrwege.....	106
4.2.8	Haltestellen.....	107
4.2.9	Fahrzeuge.....	108
4.2.10	Schienenverkehr.....	109
4.2.11	Barrierefreiheit.....	111

Abbildungsverzeichnis

1	Zentralörtliche Gliederung im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	24
2	Pendlerbeziehungen Samtgemeinden Elbtalaue und Lüchow.....	27
3	Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Gartow.....	28
4	Schulstandorte im Landkreis Lüchow-Dannenberg	31
5	Schiennetz im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	32
6	Elbfähren im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	33
7	Teilnetz 1 Dannenberg.....	36
8	Teilnetz 2 Lüchow.....	38
10	Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum im Lk Lüchow-Dbg.	53
11	Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Clenze.....	54
12	Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Clenze.....	57
13	Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Clenze.....	58
14	Bedienungs- und Verbindungsqualität Orte ⇔ Grundzentrum Dannenberg.....	59
15	Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Dannenberg.....	63
16	Verbindungsqualität I Orte < Grundzentrum Dannenberg.....	64
17	Bedienungs- und Verbindungsqualität I Grundzentrum Gartow.....	65
18	Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Gartow.....	67
19	Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Gartow.....	68
20	Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Hitzacker.....	69
21	Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Hitzacker.....	72
22	Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Hitzacker.....	73
23	Bedienungs- u. Verbindungsqualität I Orte ⇔ Mittelzentrum Lüchow in Funktion als Grundzentrum.....	74
24	Bedienungsqualität I Orte ⇔ Mittelzentrum Lüchow in Funktion als Grundzentr.	78
25	Verbindungsqualität I Orte > Mittelzentrum Lüchow in Funktion als Grundzentrum	79
26	Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Wustrow.....	80
27	Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Wustrow.....	82
28	Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Wustrow.....	83
29	Bedienungsqualität II Grundzentren ⇔ Mittelzentren.....	86
30	Verbindungsqualität II Grundzentren > Mittelzentren.....	87
31	Bedienungsqualität III Grundzentren ⇔ Oberzentren.....	90
32	Verbindungsqualität III Grundzentren > Oberzentren.....	91

Tabellenverzeichnis

1	Regionalisierungsmittel bis 2014, bundesweit.....	17
2	Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2014.....	17
3	Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg 2009 – 2013.....	19
4	Ausgaben für die Schülerbeförderung im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	19
5	Einwohnerzahlen 1999 – 2013.....	26
6	Übersicht Schulen und Schülerzahlen.....	30
7	Schienennetz im Lk Lüchow-Dannenberg: Betriebs- und Streckencharakteristika....	31
8	Teilnetz 1 Bereich Dannenberg.....	35
9	Teilnetz 2 Bereich Lüchow.....	37
10	Schülerbeförderung nach Freistellungsverordnung im Landkreis Lüchow-Dbg.....	39
11	Busverkehrsunternehmen mit Liniengenehmigungen im Landkreis Lüchow-Dbg....	40
12	Merkmale der im Landkreis Lüchow-Dannenberg eingesetzten Fahrzeuge.....	41
13	Verknüpfungshaltestellen im ÖPNV-Liniennetz des Landkreises Lüchow-Dbg.....	42
14	Erschließungsqualität der Orte im Lk Lüchow-Dannenberg an schulfreien Tagen....	48
15	Bedienungs- und Verbindungsqualität I im Lk Lüchow-Dannenberg nach Bereichen	54
16	Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Clenze.....	55
17	Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Clenze.....	56
18	Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Dannenberg.....	61
19	Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Dannenberg.....	62
20	Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Gartow.....	67
21	Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Gartow.....	68
22	Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Hitzacker.....	73
23	Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Hitzacker.....	74
24	Bedienungsqualität I Orte ⇔ Mittelzentr. Lüchow in Funktion als Grundzentrum....	79
25	Verbindungsqualität I Orte > Mittelzentr. Lüchow in Funktion als Grundzentrum....	80
26	Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Wustrow.....	85
27	Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Wustrow.....	86
28	Bedienungsqualität II Grundzentren ⇔ Mittelzentren.....	90
29	Verbindungsqualität II Grundzentren ⇔ Mittelzentren.....	91
30	Bedienungsqualität III Grundzentren ⇔ Oberzentren.....	94
31	Verbindungsqualität III Grundzentren > Oberzentren.....	95

Abkürzungsverzeichnis

a.a.O.	an angegebenem Ort
Abb.	Abbildung
AST	Anruf-Sammel-Taxi
BB DB	Beförderungsbedingungen Deutsche Bahn
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
BBS	Berufsbildende Schule
Bhf	Bahnhof
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
B+R	Bike und Ride
DRE	Deutsche Regionaleisenbahn GmbH, Berlin
EuGH	Europäischer Gerichtshof
F	Schulfreie Tage
Fös L	Förderschule Lernbehinderte
FS	Freie Schule
FVO	Freistellungsverordnung
Gem	Gemeinde
GS	Grundschule
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Gym	Gymnasium
HS	Hauptschule
HVV	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
IV	Individualverkehr
Kbs	Kursbuchstrecke
KGS	Kooperative Gesamtschule
KVG	Kraftverkehr Stade GmbH & Co. KG, Stade / Kraftverkehr GmbH – KVG -, Lüneburg
LG	Lüneburg
Lk	Landkreis
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LROP	Landesraumordnungsprogramm
LSE	Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn GmbH, Lüchow
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mobiz	Mobilitätszentrale Wendland; Service der Diakonischen Einrichtungen
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NVP	Nahverkehrsplan
OHE	Osthannoversche Eisenbahnen AG
OS	Oberschule
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P+R	Park und Ride
PVGS	Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH, Salzwedel
RBB	Regionalbus Braunschweig GmbH
RE	Regional Express
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
REK	Regionales Entwicklungskonzept
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RS	Realschule

S	Schultage
SG	Samtgemeinde
SGB	Sozialgesetzbuch
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SUP	Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung
SVB	Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte
Tab	Tabelle
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VNN	Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen, Zeven / Stade
VNO	Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH, Stade
VO	Verordnung
VOG	Verkehrsbetrieb Osthannover GmbH, Celle
VU	Verkehrsunternehmen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen

1.1 Gesetzliche Grundlagen

1.1.1 Nahverkehrsplan

Der Landkreis Lüchow-Dannenberg hat gemäß § 6 Abs. 1 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) jeweils für einen Zeitraum von fünf Jahren einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen.

Im NVP soll dargestellt werden,

- (1) welches Bedienungsangebot im Planungsgebiet besteht und welche dafür wesentlichen Verkehrsanlagen vorhanden sind,
- (2) welche Zielvorstellungen bei der weiteren Gestaltung des ÖPNV verfolgt werden,
- (3) welche Maßnahmen unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers zur Verwirklichung der Zielvorstellungen ergriffen werden sollen,
- (4) welche Anteile der geplanten Investitionen auf den SPNV und den sonstige Personennahverkehr entfallen,
- (5) welcher Finanzbedarf sich für diese Investitionen einschließlich ihrer Folgekosten ergibt,
- (6) welcher Finanzbedarf für Betriebskostendefizite sich aus dem vorhandenen Bedienungsangebot und aus der Verwirklichung der Maßnahmen ergibt,
- (7) wie der dargestellte Finanzbedarf gedeckt werden soll.

Der NVP ist bei Bedarf vor Ablauf des Fünfjahreszeitraumes anzupassen und fortzuschreiben. Des Weiteren ist der NVP an das geplante Bedienungsangebot der Aufgabenträger des SPNV oder – mangels einer solchen Planung – an das bisherige Bedienungsangebot für diesen Bereich sowie an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung anzupassen.

Der NVP ist unter Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen und Beteiligung der benachbarten Aufgabenträger, kreisangehörigen Gemeinden, Samtgemeinden und Städte, Straßenbulasträger, Interessenverbänden der Fahrgäste sowie der LNVG aufzustellen.

Der NVP ist das Bindeglied zwischen Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde und stellt somit das zentrale Steuerungsinstrument des Aufgabenträgers dar. Mit der Festlegung im NVP übt der Aufgabenträger die ihm übertragenen Aufgaben der Daseinsvorsorge aus, um eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sicherzustellen (§ 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz [PBefG]). Dies geschieht durch die Definition des örtlichen, öffentlichen Verkehrsinteresses. Diese Definition findet wiederum über die Genehmigungsbehörden Eingang in das Konzessionswesen, da die Genehmigungsbehörde die Vorgaben des NVP nach § 8 Abs. 3a PBefG zu berücksichtigen hat.

Seine ÖPNV-gestaltende Wirkung entfaltet der Nahverkehrsplan durch § 13 Abs. 2a PBefG, wonach die Genehmigungsbehörde eine Genehmigung verweigern kann, wenn der beantragte Verkehr nicht im Einklang mit dem Nahverkehrsplan steht. Die Genehmigung ist außerdem nach § 13 Abs. 2, 3d zu versagen, wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im NVP festgelegten Linienbündel herauslösen würde. Die Genehmigungsbehörde hat also den Nahverkehrsplan zu beachten, er stellt einen „abwägungserheblichen Belang“ dar. Aus Sicht des Aufgabenträgers stellen Nahverkehrspläne politische Vorgaben zur ÖPNV-Gestaltung dar. Es

handelt sich in erster Linie um eine Selbstbindung des Aufgabenträgers, rechtlich besitzt er jedoch keinen Normencharakter.

Der Nahverkehrsplan hat aber auch in anderer Hinsicht Außenwirkung. Er dient gemäß § 7 Abs. 8 NNVG als Grundlage für Zuwendungen für Investitionen und den dem Land Niedersachsen gemäß § 8 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zufließenden Mitteln.

Das zum 01.01.2013 in Kraft getretene, novellierte Personenbeförderungsgesetz setzt das Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit zum 1. Januar 2022 im Rahmen der Nahverkehrsplanung. Laut PBefG gilt diese Frist nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen benannt und begründet werden. In dem vorliegenden Nahverkehrsplan werden die ersten Schritte zur Umsetzung der Barrierefreiheit vorgeschlagen.

1.1.2 Europäisches Recht: Verordnung (EG) 1370/2007

Nach intensiven Diskussionen ist am 03.12.2009 die EU-Verordnung 1370/2007 in Kraft getreten, die die alte EU-Verordnung 1191/69 ablöst und die unmittelbar in allen Mitgliedsstaaten gilt. Eine Ausnahme gilt insoweit nur hinsichtlich der in der VO 1370/2007 enthaltenen Regelungen zum Verfahren bei der Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen. Diese sind erst nach Ablauf einer Übergangsfrist von 10 Jahren zwingend anzuwenden. Innerhalb dieses Zeitraums können die Vergaberegeln aber bereits freiwillig angewendet werden. Die nationalen Gesetzgeber werden von der VO 1370/2007 zudem darauf verpflichtet, innerhalb des Übergangszeitraums von 10 Jahren Maßnahmen für eine schrittweise Anwendung der neuen Vergaberegeln zu treffen.

Die VO 1370/2007 schafft einen klareren ÖPNV-Rechtsrahmen als bisher. So entfällt zukünftig die in der VO 1191/69 noch vorgesehene Möglichkeit der Herausnahme des ÖPNV aus dem Anwendungsbereich der Verordnung. Finanzierungs- und Vergabefragen werden daher nunmehr für den gesamten ÖPNV in Europa weitgehend einheitlich geregelt.

Der Anwendungsbereich der VO 1370/2007 ist sehr weit gefasst. Sie ist immer dann einschlägig, wenn eine zuständige Behörde (im deutschen Verständnis der ÖPNV-Aufgabenträger) einen Betreiber mit gemeinwirtschaftlichen ÖPNV-Diensten und/oder ausschließlichen Rechten betraut. Auf die Rechtsform dieser Betrauung kommt es dabei nicht an. Für alle Formen wird der einheitliche Begriff des öffentlichen Dienstleistungsauftrages verwandt. Verkürzt gesagt eröffnet damit jede Vereinbarung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen über vom Aufgabenträger im öffentlichen Interesse gewünschte Maßnahmen und einen dafür vom Aufgabenträger gewährten Ausgleich den Anwendungsbereich der VO 1370/2007.

Die VO 1370/2007 enthält Regeln über bestimmte Mindestinhalte, die jeder öffentliche Dienstleistungsauftrag aufweisen muss. Diese Mindestinhalte wurden zum größten Teil nicht neu entwickelt, sondern aus der schon bestehenden Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) in Folge der Rechtssache C-280/00 „Altmark Trans“ vom 24.07.2003 übernommen. Erforderlich sind u.a.:

- Definition der vom Betreiber zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.
- Objektive und transparente Aufstellung der Parameter, anhand derer eine Ausgleichsleistung berechnet wird, sowie eine Darstellung von Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit.

- Vermeidung von übermäßigen Ausgleichsleistungen, insbesondere bei allen direkt vergebenen Verkehren.
- Regelung für die Aufteilung der mit der Dienstleistung in Verbindung stehenden Kosten (insbesondere für Personal, Infrastruktur, Energie, Wartung / Instandsetzung, sonstige Anlagen, Fixkosten, angemessene Kapitalrendite).
- Regelung der Einnahmearaufteilung bzw. -anrechnung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.
- Darstellung der verbindlichen Qualitätsstandards, sofern solche vereinbart wurden.
- Die Laufzeit von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen ist im Busbereich in der Regel auf höchstens 10 Jahre beschränkt.

Die VO 1370/2007 sieht einen Vorrang des europäischen Vergaberechts vor. Unterfällt die Übereinkunft zwischen zuständiger Behörde und Betreiber dem Europäischen Vergaberecht, so ist dieses anzuwenden. Ist dies nicht der Fall, greifen die Vorschriften der VO 1370/2007. Es sieht als Regelfall die wettbewerbliche Vergabe unter Einhaltung der Grundsätze von Fairness, Transparenz und Nichtdiskriminierung vor, erlaubt aber unter bestimmten Voraussetzungen auch die direkte Vergabe ohne Durchführung eines vorherigen wettbewerblichen Verfahrens.

Aufgrund der Vorgaben der VO 1370/2007 können Ausgleichsleistungen künftig nur noch über öffentliche Dienstleistungsaufträge (EU-VO 1370/2007, Art. 3, Abs.1) oder allgemeine Vorschriften (EU-VO 1370/2007, Art. 3, Abs. 2) erfolgen. Ausgleichsleistungen über öffentliche Dienstleistungsverträge sind

- auszuschreiben oder
- direkt an interne Betreiber zu vergeben oder
- direkt im Falle einer Unterschwellenvergabe zu vergeben.

Die wesentlichen Voraussetzungen einer Direktvergabe (EU-VO 1370/2007, Art. 5, Abs. 2):

- Eine örtliche Behörde kann öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit vergeben, wenn die zuständige örtliche Behörde eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht. Als Faktoren gelten dabei Umfang der Vertretung in Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsgremien, diesbezügliche Bestimmungen in der Satzung, Eigentumsrechte, tatsächlicher Einfluss auf und tatsächliche Kontrolle über strategische und einzelne Managemententscheidungen. Dabei ist es nicht zwingend erforderlich, dass die zuständige Behörde zu 100% Eigentümer ist, sofern ein beherrschender Einfluss besteht und aufgrund anderer Kriterien festgestellt werden kann, dass eine Kontrolle ausgeübt wird.
 - Der interne Betreiber und jede andere Einheit, auf die der interne Betreiber einen auch nur geringfügigen Einfluss ausübt, muss öffentliche Personenverkehrsdienste innerhalb des Zuständigkeitsgebietes der zuständigen öffentlichen Behörde ausführen. Abgehende Linien oder sonstige Teildienste, die in das Zuständigkeitsgebiet benachbarter zuständiger Behörden führen, bleiben dabei unbeachtet.
 - Der interne Betreiber darf sich nicht außerhalb des Zuständigkeitsgebietes der zuständigen örtlichen Behörde an wettbewerblichen Vergabeverfahren im ÖPNV beteiligen.
 - Im Falle von Unterauftragsvergaben ist der interne Betreiber verpflichtet, den überwiegenden Teil des öffentlichen Personenverkehrsdienstes selbst zu erbringen.
-

Abweichend von den genannten Handlungsoptionen können gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zur Festsetzung von Höchsttarifen auch Gegenstand einer allgemeinen Vorschrift sein. Der Aufgabenträger gewährt den Betreibern eine Ausgleichsleistung für die Erfüllung der in der allgemeinen Vorschrift festgelegten tariflichen Verpflichtung.

Zur Erhöhung der Transparenz im ÖPNV enthält die neue Verordnung mehrere Berichtspflichten. Jede zuständige Behörde muss für ihren Bereich einmal jährlich einen Gesamtbericht veröffentlichen, aus dem sich die in ihrem Zuständigkeitsbereich bestehenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die für deren Erfüllung ausgewählten Betreiber und die diesen gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte ergeben. Der Bericht muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistung, der Qualität und der Finanzierung des ÖPNV ermöglichen und ggf. Informationen über Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit enthalten. Zudem sind beabsichtigte Vergaben, egal ob direkt oder wettbewerblich, 1 Jahr im Voraus im EU-Amtsblatt zu veröffentlichen. Bei Direktvergaben ist jeder Interessierte auf Antrag über die Gründe zu informieren.

1.1.3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

(1) Kernaussagen des Personenbeförderungsgesetzes

Die Novellierung des PBefG zum 01.01.2013 ist notwendig geworden durch die seit Ende 2009 gültige EU-VO 1370/2007 und passt das nationale Recht an die in den Mitgliedstaaten unmittelbar geltende VO an. Der Grundgedanke des EU-Rechts wurde umgesetzt: Sobald öffentliche Mittel zur Finanzierung des ÖPNV fließen, ist diese Leistung grundsätzlich in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren (Ausschreibung oder transparentes und faires Verfahren) zu vergeben. Zu dieser grundsätzlichen Vorgabe sind einige Ausnahmen möglich:

- bei Finanzierung über eine „Allgemeine Vorschrift“ zum Ausgleich von Höchsttarifen;
- bei Direktvergabe an interne Betreiber (z.B. kommunales Unternehmen);
- bei Vergabe unterhalb festgelegter Schwellenwerte;
- bei Notvergaben.

Der Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen bleibt bestehen. Das neue PBefG weist aber auch darauf hin, dass Verkehre, die aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages bezuschusst werden oder für die ein ausschließliches Recht gewährt wird, nicht eigenwirtschaftlich sind. Der Aufwand eigenwirtschaftlicher Verkehre kann gedeckt sein durch

- Beförderungserlöse;
- Ausgleichszahlungen auf der Grundlage allgemeiner Vorschriften;
- sonstige Unternehmenserträge, soweit dies keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen sind und
- keine ausschließlichen Rechte gewährt werden.

Das PBefG regelt u.a. Fristen und Verfahrensabläufe für die Beantragung eigenwirtschaftlicher Verkehre. Ein eigenwirtschaftlicher Genehmigungsantrag, der die Anforderungen des NVP nicht erfüllt, kann wie bisher abgelehnt werden. Der Aufgabenträger soll im Nahverkehrsplan die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen ebenso wie die Ziele zur Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit definieren. Ein Genehmigungsantrag ist u.a. dann abzulehnen, wenn er einzelne (lukrative) Linien aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würde. Ein Ge-

Genehmigungsantrag ist dann zu erteilen, wenn der beantragte und verbindlich zugesicherte Verkehr mindestens dem bisherigen Verkehrsangebot entspricht.

Bei Vorliegen mehrerer Anträge (Genehmigungswettbewerb) hat die Genehmigungsbehörde die Auswahl des Unternehmens danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsleistung anbietet. Festlegungen des NVP sind hierbei insbesondere zu berücksichtigen.

Genehmigungsanträge, die die Anforderungen des Aufgabenträgers nicht erfüllen, sind zukünftig zwingend zu versagen. Damit hat der Aufgabenträger die Möglichkeit, seine Vorstellungen durch die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (ÖDA) auch umsetzen zu können. Das Verfahren zur Vergabe eines ÖDA ist ebenfalls im PBefG geregelt. Eine besondere Rolle spielt dabei die Vorabbekanntmachung des Aufgabenträgers, in der die Anforderungen an den zu vergebenden Verkehr zu benennen sind. Ein eigenwirtschaftlicher Antrag wird nur dann erfolgreich sein können, wenn dieser Verkehr mindestens das bisherige Angebotsniveau erreicht und darüber hinaus von den Anforderungen der Vorabbekanntmachung nur unwesentlich abweicht. Als wesentlich gelten grundsätzlich Abweichungen von Anforderungen zu Linienweg und Haltestellen, zu Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum, zur Abstimmung der Fahrpläne und zur Barrierefreiheit. Das Gleiche gilt für Anforderungen zur Anwendung verbundener Tarife, für die ein Ausgleich nach EU-VO 1370/2007 gezahlt werden soll.

(2) Genehmigungen im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Der Landkreis Lüchow-Dannenberg hat sich vor dem Hintergrund der EU-VO 1370/2007 und der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes frühzeitig durch Bildung von Teilnetzen in Form von Linienbündeln auf mögliche EU-Regelungen vorbereitet.

Durch die Bildung von Linienbündeln sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Der Straßenpersonennahverkehr soll wirtschaftlich erbracht werden, wobei die Synergieeffekte zwischen den Linien durch einen übergreifenden Austausch von Fahrzeugen, Fahrern (linienübergreifender Einsatz), aber auch von Fahrgästen an den Verknüpfungspunkten ausgenutzt werden sollen.
- Wirtschaftlich attraktive Linien werden mit ihren Zubringern zu einer gemeinsamen wirtschaftlichen Einheit verknüpft. Die ausgleichende Wirkung zwischen diesen Linien führt zu geringen Kosten für die öffentliche Hand.
- Mit der Bildung von Linienbündeln werden die Wettbewerbschancen mittelständischer Anbieter bzw. ihrer Kooperationen erhöht, der Wettbewerb gefördert und damit eine Monopolisierung im Straßenpersonennahverkehr im Landkreis verhindert.
- Bei der Bildung von Linienbündeln sind insbesondere die Einzugsbereiche der jeweiligen zentralen Orte und der einzelnen Schulen zu beachten.

Nach §18 Abs. 1 PBefG hat die Genehmigungsbehörde ein Verzeichnis aller Genehmigungen, die im ÖPNV im Linienverkehr bestehen, am Ende jedes Kalenderjahres im Amtsblatt der Europäischen Union bekannt zu machen. Die Bekanntmachung muss die Linienführung, die Genehmigungsdauer und einen Hinweis enthalten, dass der Antrag auf Genehmigung für den weiteren Betrieb des Verkehrs in den Fristen des §12 Abs. 5 Satz 1 oder Abs. 6 Satz 1 PBefG gestellt werden kann. Absatz 5 bezieht sich dabei auf Fristen für die Beantragung von eigenwirtschaftlichen Verkehren, während Abs. 6 die Regelung für eigenwirtschaftliche Anträge beschreibt, wenn die zuständige Behörde die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages beabsichtigt und dies durch eine Vorabbekanntmachung veröffentlicht hat.

1.1.4 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)

Im Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) ist im § 8, Abs. 2 festgelegt, dass „Sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten (sind).“

Das seit dem 01.01.2013 gültige PBefG fordert im § 8, Abs. 3, Satz 3: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ Weiter heißt es, dass der Auftrag auf Erteilung einer Genehmigung auf alle Fälle „eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weit reichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan“ enthalten soll (§ 12 Abs. 1 Nr. 1c PBefG).

1.1.5 Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)

Nach §9, Abs. 1 des Niedersächsischen Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG) ist eine Strategische Umweltprüfung bei Plänen und Programmen durchzuführen, die in der Anlage 3 Nr. 2 aufgeführt sind und die Entscheidungen über die Zulässigkeit von Vorhaben, die in der Anlage 1 oder in der Anlage 1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) aufgeführt sind, im Sinne des § 14 UVP einen Rahmen setzen.

In Anlage 3 NUVPG „Liste der nach Landesrecht SUP-pflichtigen Pläne und Programme“ werden unter Ziffer 2 „Strategische Umweltprüfung bei Rahmensetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 2“ Nahverkehrspläne nach § 6 Abs. 1 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) genannt, soweit der Rahmen für ein Projekt nach Anlage 1 Nr. 14.10 oder 14.11 UVP gesetzt wird. Dabei handelt es sich um folgende Projekte:

- Bau einer anderen Bahnstrecke für den öffentlichen spurgeführten Verkehr mit den dazugehörigen Betriebsanlagen;
- Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahn, Stadtschnellbahnen in Hochlage, Untergrundbahnen oder Hängebahnen im Sinne des PBefG, jeweils mit den dazugehörigen Betriebsanlagen.

Da der Landkreis Lüchow-Dannenberg lediglich Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV ist, enthält der vorliegende Nahverkehrsplan keinerlei Rahmensetzungen für Projekte im Sinne der Anlage 1 Nr. 14.10 oder 14.11 UVP. Eine Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung ist dementsprechend nicht vorzunehmen.

1.2 Organisation des ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg

1.2.1 Organisation des ÖPNV in Nord-Ost-Niedersachsen

(1) Organisation der Aufgabenträger

Zur Erfüllung der nach dem NNVG bestehenden Aufgaben haben die Landkreise Cuxhaven, Harburg, Heidekreis, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Rotenburg (Wümme), Stade und Uelzen die Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO) gegründet.

Gegenstand des Unternehmens ist die Unterstützung der Gesellschafterlandkreise bei allen den ÖPNV betreffenden Fragen und Aufgaben. Aufgaben der VNO sind – sofern seitens der Aufgabenträger gewünscht – u.a. die

- Erarbeitung und Fortschreibung der Nahverkehrspläne sowie die Bearbeitung der Prüfaufträge aus den Nahverkehrsplänen;
- Planung, Koordinierung und Umsetzung von Nahverkehrskonzepten;
- Erarbeitung von Vorschlägen für die Einführung einheitlicher Tarife;
- Koordinierung und Kooperation mit benachbarten Tarif- und Verkehrsräumen;
- Durchführung der Verfahren für den Abschluss von Verträgen oder die Erteilung von Auflagen bei gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen nach § 4 NNVG und sonstigen Verkehren;
- Wahrung der Nahverkehrsinteressen der Gesellschafter gegenüber den Aufgabenträgern für den ÖPNV in Niedersachsen und in den angrenzenden Bundesländern.

Organe der VNO sind der Aufsichtsrat, die Gesellschafterversammlung und der/die Geschäftsführer(in). Im Aufsichtsrat ist jeder Landkreis mit zwei Mitgliedern, in der Gesellschafterversammlung mit drei Mitgliedern vertreten.

(2) Organisation der Verkehrsunternehmen in Nord-Ost-Niedersachsen

Die Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN), der 26 Verkehrsunternehmen in den Landkreisen Cuxhaven, Harburg, Heidekreis, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Rotenburg (Wümme), Stade und Uelzen angehören, hat sich im Oktober 1995 als Gesellschaft bürgerlichen Rechts konstituiert.

Wichtigste Ziele der VNN sind die Sicherung und der Ausbau des ÖPNV im nordostniedersächsischen Verkehrsraum. Die Weiterentwicklung des Regionaltarifs ist ebenso Aufgabe wie die Schaffung von Übergangstarifen zu den benachbarten Kooperationsräumen des Hamburger Verkehrsverbundes, des Verkehrsverbundes Bremen / Niedersachsen und zum schienengebundenen Personennahverkehr. Vertreten wird die Gemeinschaft durch den Vorstand, der sich aus Delegierten von derzeit vier Unternehmen zusammensetzt. Wichtigstes Organ der VNN ist die Gesellschafterversammlung, in der jedes Unternehmen das gleiche Stimmrecht besitzt. Geschäftsstellen der VNN befinden sich im Hause der KVG in Stade und im Hause der EVB in Zeven.

1.3 Finanzierung des ÖPNV

Zur Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV stehen den Verkehrsunternehmen folgende Quellen zur Verfügung:

- Fahrgeldeinnahmen aus Beförderungsentgelten,
- Zahlungen des Landes nach § 45a PBefG als Ausgleichsanspruch des Unternehmers für Beförderungsleistungen im Ausbildungsverkehr,
- Zahlungen des Landes nach § 148 SGB IX als Ausgleichsanspruch des Unternehmers für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten im Personenverkehr,
- Zuschussleistungen von kommunalen Gebietskörperschaften für gewünschte Verkehre oder Tarife,
- Finanzhilfen des Landes zur Finanzierung des ÖPNV.

1.3.1 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz

Nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) erhalten die Länder infolge der Übernahme der Aufgabenverantwortung für den SPNV einen Anteil der Einnahmen des Bundes aus dem Mineralölsteueraufkommen für den ÖPNV. Nach § 7 RegG ist mit den Mitteln insbesondere der SPNV zu finanzieren. Sie können aber auch für Verbesserungsmaßnahmen im übrigen ÖPNV eingesetzt werden. Seit dem Jahr 2008 liegt die Dynamisierung der Bundesmittel bei 1,5 %. Nach § 5 „Finanzierung“ stehen den Ländern für den öffentlichen Personennahverkehr aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes jährlich folgende Beträge zur Verfügung:

	2011 [Mio. €]	2012 [Mio. €]	2013 [Mio. €]	2014 [Mio. €]
Regionalisierungsmittel Bund	6.979,9	7.084,6	7.190,9	7.298,7

Tabelle 1: Regionalisierungsmittel bis 2014, bundesweit

Im § 8 wird im Absatz 1 festgelegt, wie hoch der prozentuale Anteil jedes Bundeslandes an den im § 5 fixierten Mitteln ist. Der Anteil Niedersachsens beläuft sich derzeit auf 8,59%. Nach diesem Schlüssel stehen dem Land Niedersachsen folgende Mittel zur Verfügung:

	2011 [Mio. €]	2012 [Mio. €]	2013 [Mio. €]	2014 [Mio. €]
Regionalisierungsmittel Niedersachsen	599,6	608,6	617,7	627,0

Tabelle 2: Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2014

Die Finanzmittel werden in Niedersachsen von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen GmbH (LNVG) verwaltet. Sie werden für die Finanzierung des SPNV und von Infrastrukturmaßnahmen verwendet. Auf Antrag finanziert die LNVG per Erlass Einzelmaßnahmen. Eine Richtlinie dazu oder ein Rechtsanspruch existiert nicht.

Die Verteilung der Regionalisierungsmittel ist bis Ende 2014 geregelt. Der Bund und die Länder werden Verhandlungen über die Höhe und den zukünftigen Aufteilungsschlüssel der Regionalisierungsmittel aufnehmen, um eine Finanzierung des SPNV in den Ländern über das Jahr 2015 hinaus zu ermöglichen. Von den Ergebnissen dieser Verhandlungen hängen auch die Zahlungen des Landes Niedersachsen über das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz an die Landkreise ab.

1.3.2 Finanzmittel für den ÖPNV nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Die Finanzierung des ÖPNV ist im § 7 des NNVG geregelt. Die Absätze 1 – 3 regeln die Verteilung der Finanzmittel an die SPNV-Aufgabenträger, die das Land nach dem Regionalisierungsgesetz erhält.

Nach § 7 Abs. 4 erhalten die Aufgabenträger zur Abdeckung von Verwaltungskosten einschließlich der Kosten für die Erstellung der Nahverkehrspläne jährlich 1 € je Einwohner, mindestens jedoch 100.000 €.

Nach § 7 Abs. 5 erhalten die Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV anteilig Finanzmittel, die das Land nach dem RegG erhält. Diese Anteile werden zu zwei Dritteln nach der Einwohnerzahl und zu einem Drittel nach dem Flächenanteil berechnet. Die Mittel sind gemäß § 7 Abs. 7 zu verwenden

1. für Investitionen in die Verbesserung des ÖPNV einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen,
2. zur Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger,
3. zur Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Verkehrsverbänden einschließlich des Ausgleichs verbundbedingter Mehrkosten,
4. zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im ÖPNV, soweit der Aufgabenträger ergänzende Betriebsleistungen vertraglich vereinbart oder auferlegt hat,
5. zur Förderung der Vermarktung und zur Verbesserung der Fahrgastinformation,
6. zur Durchführung von Verkehrserhebungen.

Nach § 7 Abs. 8 NNVG gewährt das Land nach Maßgabe von Richtlinien des Fachministeriums auf Grundlage der Nahverkehrspläne

- Zuwendungen für Investitionen aus den Investitionshilfen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz/Entflechtungsgesetz und
- Zuwendungen, insbesondere zur Investitionsförderung, aus den Finanzmitteln, die das Land nach dem RegG erhält, soweit diese nicht nach Abs. 5 verteilt werden.

Nach Abs. 9 haben die Aufgabenträger dem Land die zweckentsprechende Verwendung der Finanzmittel nachzuweisen.

1.3.3 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz

Den Ländern stehen jährlich Beträge aus dem Bundeshaushalt zu, weil Finanzbeihilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, GVFG) abgeschafft wurden und dadurch die Finanzierungsanteile des Bundes entfallen sind. Nach dem zunächst bis zum 31.12.2013 geltenden und inzwischen bis 2019 verlängerten Entflechtungsgesetz erhält Niedersachsen 9,248% von dem jährlichen Gesamtbetrag von 1.335,5 Mio. EUR. Damit stehen den Gemeinden in Niedersachsen jährlich 123,5 Mio. EUR zur Verfügung.

Die Durchführung des Entflechtungsgesetzes ist Sache der Länder, die für die Bereiche Straßenbau und ÖPNV Länderprogramme aufstellen. In Niedersachsen ist vorgesehen, die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz auf die Formel „60% für den ÖPNV, 40% für den Bereich Stra-

ße“ aufzuteilen. Die Mittel sollen von der heutigen 40:60 Aufteilung zwischen ÖPNV und dem Bereich Straße schrittweise (um 5% jährlich) umgeschichtet werden.

1.3.4 Finanzmittel und Ausgaben für den ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Für die Finanzierung im Bereich des ÖPNV standen bzw. stehen dem Landkreis im Zeitraum von 2009 bis 2013 folgende Finanzmittel zur Verfügung:

	2009	2010	2011	2012	2013
NNVG §7 (4)	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
NNVG §7 (5)	321.711	315.514	319.222	323.707	328.338
Gesamt	421.711	415.514	419.227	423.707	428.338

Tabelle 3: Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg 2009 – 2013

Quelle: Landkreis Lüchow-Dannenberg

Der Landkreis hat die ihm zur Verfügung stehenden Mittel in erster Linie für folgende Maßnahmen und Aufgaben verwendet:

- ⇒ Finanzierung Wendland-Tarif;
- ⇒ Finanzierung von Zusatzleistungen im Linienverkehr;
- ⇒ Rufbus-Verkehr Dannenberg – Dömitz;
- ⇒ Personalkosten Landkreises und VNO- Gesellschafteranteil

Der Landkreis stellte für die ihm gesetzlich zugewiesene Aufgabe der Schülerbeförderung in den vergangenen Jahren gemäß Haushaltsansatz folgende Beträge ein (Schülersammelzeitkarten, Kosten für die Schülerbeförderung nach Freistellungsverordnung [FVO-Verkehre], Zuschüsse für Zusatzleistungen in der Schülerbeförderung):

	2009	2010	2011	2012	2013 [1]
Gesamt	2.880.000	3.062.000	2.954.000	2.856.000	2.850.000

Tabelle 4: Ausgaben für die Schülerbeförderung im Landkreis Lüchow-Dannenberg

[1] 2013: Schätzung / Quelle: Landkreis Lüchow-Dannenberg, Fachdienst Jugend – Familie – Bildung

1.4 Demografischer Wandel als Rahmenbedingung des ÖPNV

1.4.1 Ursachen und Folgen des demografischen Wandels

Die folgende, zusammenfassende Darstellung stützt sich im Wesentlichen auf folgende Veröffentlichungen:

- StadtRegion, Büro für Raumanalyse und Beratung, Bevölkerungsanalyse und Bevölkerungsprognose für den Landkreis Lüchow-Dannenberg und seine drei Samtgemeinden, Hannover 2013
- Niedersächsischer Landtag, Bericht der Enquete-Kommission ‚Demografischer Wandel‘ – Herausforderung an ein zukunftsfähiges Niedersachsen, Hannover 2007
- Niedersächsische Landesregierung, Handlungskonzept „Demografischer Wandel“, Hannover 2012
- Via Planungsbüro im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung, Mobilität in ländlichen Räumen, Ergebnisbericht, Köln 2012

Die demografische Entwicklung wird allgemein in den nächsten Jahrzehnten von folgenden Entwicklungstendenzen maßgeblich bestimmt:

- ⇒ Bevölkerungsrückgang: Niedrige Geburtenraten ergeben in Zukunft eine negative Bilanz von Geburten und Sterbefällen und in immer weniger Kommunen kann diese Tendenz durch Wanderungsgewinne ausgeglichen werden.
- ⇒ Bevölkerungsalterung: Ein steigender Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung. Auch die Zahl der Hochbetagten (80 Jahre und älter) wird sich deutlich erhöhen.
- ⇒ Singularisierung: Diese Entwicklung speist sich aus zwei Quellen – zum einen steigt künftig der Anteil älterer Menschen bei längerer Lebenserwartung von Frauen, zum anderen nimmt die Bedeutung der „Normbiographie“ mit Partnerschaft und Familiengründung tendenziell ab.

1.4.2 Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Lüchow-Dannenberg

(1) Bevölkerungsentwicklung zwischen 1990 und 2012

Der Landkreis Lüchow-Dannenberg hatte im Zeitraum von 1988 bis 1998 aufgrund der Wiedervereinigung und der politischen Umbrüche in Osteuropa ein deutliches Bevölkerungswachstum zu verzeichnen. Die höchste Einwohnerzahl wurde im Jahr 1998 mit knapp 52.200 Einwohnern erreicht. Das Wachstum basierte schon zu diesem Zeitpunkt allein auf Wanderungsgewinne, im Bereich der natürlichen Entwicklung überstiegen die Todesfälle die Zahl der Geburten. Das Geburtendefizit ist im Landkreis bereits seit den 1970-er Jahren zu verzeichnen.

Dieser positive Trend hat sich seit Ende der 90-er Jahre ins Gegenteil verkehrt: Der Landkreis verliert überproportional Einwohner. Verantwortlich für diese Entwicklungstendenz, die viele ländlich strukturierte Räume betrifft, sind unterschiedliche Gründe. U.a. haben im letzten Jahrzehnt urbane, städtische Räume an Attraktivität gewonnen und die Zuwanderung in ländliche Regionen hat sich deutlich verringert. Wanderungsverluste und Sterbeüberschüsse haben im Landkreis bis zum Jahr 2012 zu einer Verringerung der Bevölkerungszahl auf 48.866 Einwohner geführt, dies ist im Vergleich zur Einwohnerzahl von 1998 ein Minus von rund 6,4%.

Auf Samtgemeinde Ebene folgen die Samtgemeinden dem landkreisweiten Trend. Während die Entwicklungstendenzen der Samtgemeinden Elbtalau und Lüchow sich nahezu identisch zu den Daten des Landkreises bewegen, fallen die Bevölkerungsrückgänge in der Samtgemeinde Gartow deutlich höher aus.

Im Hinblick auf die Altersstruktur weist der Landkreis im Vergleich zur Struktur im Land Niedersachsen ein abweichendes Muster auf: Die jüngeren Altersgruppen bis 29 Jahre liegen unter dem Landesschnitt, die älteren Jahrgänge darüber. Besonders auffällig ist dies bei den 18 – 29-Jährigen und bei den 65- bis 74-Jährigen: Im Landesdurchschnitt zählen 14% zur Gruppe der 18 – 29-Jährigen und 11% bei den 65- bis 74-Jährigen. In Lüchow-Dannenberg ist die prozentuale Verteilung genau umgekehrt.

(2) Bevölkerungsprognose

Das Büro StadtRegion prognostiziert unter Zugrundelegung einer konstant bleibenden Geburtenrate, einer leicht steigende Lebenserwartung und einem leichten Anstieg der Zuwanderung bis zum Jahr 2015 den weiteren Verlust von Einwohnern. Nach dieser Prognose wird sich die Einwohnerzahl des Landkreises von derzeit rund 49.000 bis 2030 auf 44.000 Perso-

nen reduzieren. Dies entspräche einem Verlust von 10% der Einwohner. Die Gründe für den im Landesvergleich erheblichen größeren Bevölkerungsrückgang werden in der relativ geringen Höhe der Wanderungsgewinne und in der hohen Abwanderungsrate von jüngeren Einwohnern gesehen. Die jungen Erwachsenen ziehen aus Gründen der Ausbildung, des Berufseinstiegs oder des Studiums in urbane, städtische Räume. Durch die Abwanderung gerade der jüngeren Jahrgänge dürfte sich die Tendenz zu einer weiteren Steigerung des Geburtendefizits verstärken. Nur durch höhere Zuwanderungszahlen könnte dem Trend des starken Rückgangs der Bevölkerungszahl begegnet werden.

Auf Samtgemeinde-Ebene wird für die Samtgemeinde Lüchow ein Rückgang um 9% und für die Samtgemeinde Elbtalaue ein Rückgang um 10% prognostiziert, für die Samtgemeinde Gartow wird ein Verlust von 14% der Einwohner erwartet.

Im Hinblick auf die Altersstruktur werden bis 2020 insbesondere die Zahl der 40- bis 50-Jährigen und der Jugendlichen und jungen Erwachsenen bis 20 Jahre zurückgehen. Dafür wird die Gruppe der 60- bis 70-Jährigen und der Hochbetagten erheblich steigen. Der größte Altersschub wird erst nach 2020 mit dem Übergang der geburtenstarken Jahrgänge in die Gruppe der über 65-Jährigen erfolgen.

Gravierend werden im Landkreis die Rückgänge bei den Schuljahrgängen (6 bis 17 Jahre) ausfallen. Liegen die Schülerzahlen derzeit noch bei über 5.000 Schüler und Schülerinnen, so werden dies im Jahr 2020 nur noch 4.390 und im Jahr 2030 lediglich 3.790 Personen sein.

1.4.3 Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr

Bevölkerungsrückgang und Wandel in der Altersstruktur bringen für das ÖPNV-Angebot besonders im ländlichen Raum einen erhöhten Anpassungsbedarf mit sich. Vor diesem Hintergrund stellt die Sicherung der Mobilitätsangebote eine anspruchsvolle Aufgabe dar.

Da im ländlichen Raum die Schülerbeförderung das Rückgrat des ÖPNV darstellt und damit auch die finanzielle Grundlage bildet, ist der Rückgang der Schülerzahlen eine weitere Herausforderung für die wirtschaftliche Tragfähigkeit des ÖPNV-Angebotes: Sinkende Schülerzahlen sorgen für zurückgehende Einnahmen bei den Verkehrsunternehmen, während sich Aufwand und damit die Kosten nicht im gleichen Maße reduzieren. Die Schere zwischen Einnahmen und Kosten steigt. Sinkende Schülerzahlen könnten allerdings dazu führen, dass Schulstandorte zusammengelegt werden müssen. Es lässt sich vermuten, dass eine mit dem Rückgang der Schülerzahlen verbundene Reduzierung von Schulstandorten zum einen dazu führt, dass prozentual mehr Schüler/innen auf Beförderung angewiesen sein werden, was den beschriebenen Effekt des Auseinanderdriftens von Einnahmen und Kosten zumindest teilweise kompensieren könnte. Zum anderen würde diese Entwicklung in Bezug auf die Schülerbeförderung jedoch zu einer Ausweitung der Beförderungsweiten und damit zu Kostensteigerung führen, die den positiven Effekt von höheren Fahrschülerzahlen wieder konterkarieren könnte.

Der ÖPNV in ländlichen Gebieten ist zudem allgemein mit einem sich verstärkenden Problem konfrontiert: Sinkende Fahrgastzahlen führen zu einer Reduzierung des Angebotes – ein reduziertes Angebot führt zu einer weiteren Abnahme der Fahrgastzahlen. Sinkende Bevölkerungszahlen beschleunigen diesen Prozess, da sie die Wirtschaftlichkeit der Systeme weiter schwächen. Von dieser Entwicklung sind insbesondere Bevölkerungsgruppen betroffen, die nicht über einen eigenen PKW verfügen.

Hinzu kommt, dass durch abnehmende Bevölkerungszahlen auch die Erreichbarkeit von Nahversorgungs- und Infrastruktureinrichtungen zunehmend in Frage gestellt wird (Einkauf, Dienstleistung, ärztliche Versorgung). Konzentrationsprozesse im ländlichen Raum führen zu komplexeren Wegeketten für die Bevölkerung. Komplexe Wegeketten lassen sich jedoch in einem zeitlich vertretbaren Maß immer weniger mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigen, wodurch der private PKW seine Bedeutung im ländlichen Raum weiter ausbauen und die Nachfrage nach ÖPNV-Angeboten voraussichtlich weiter sinken wird. Ob die steigende Zahl älterer Menschen den Rückgang anderer Nutzergruppen kompensieren wird, ist fraglich, da einerseits der Führerscheinbesitz und die PKW-Verfügbarkeit unter den älteren Menschen ansteigen – hier insbesondere bei den Frauen –, andererseits dürfte aber die Zunahme der Hochbetagten einen Anstieg nicht (mehr) automobiler Bevölkerung bewirken. Es kann von einem Anwachsen der ÖPNV-Nutzer im Rentenalter ausgegangen werden mit der Folge, dass eine Verbesserung der Barrierefreiheit des Angebotes notwendig ist.

Die zukünftige Entwicklung der Mobilitätsbedürfnisse und –anforderungen ist insgesamt schwer abschätzbar, da sie nicht allein von demografischen Prozessen abhängt. Hinzu kommen insbesondere die Entwicklung der Mobilitätskosten, die Veränderung gesellschaftlicher Präferenzen bei der Wahl der Verkehrsmittel, die Einkommensentwicklung oder auch der Wandel von Wegebeziehungen zwischen den Wohn-, Arbeits-, Freizeit- und Versorgungsstätten.

1.4.4 Frauen als größte Fahrgastgruppe im öffentlichen Personennahverkehr

Schon gegenwärtig stellen Frauen die größte Fahrgastgruppe im ÖPNV. Dies liegt u.a. daran, dass der Führerscheinbesitz bei älteren weiblichen Jahrgängen deutlich geringer als bei den gleichaltrigen Männern ist. Dies hat sich zwar grundlegend verändert, einen Unterschied zwischen Männern und Frauen gibt es in Bezug auf die Fahrerlaubnis nicht mehr, aber aufgrund der im Vergleich zu Männern höheren Lebenserwartung von Frauen werden auch zukünftig Frauen einen höheren Nutzungsanteil am ÖPNV haben. Entsprechend sind verstärkte Anstrengungen zu unternehmen, um die Anforderungen weiblicher Fahrgäste im Bereich Fahrzeuge, Haltestellen und Zuwegungen zu erfüllen. Hier sind insbesondere auch Fragen der Sicherheit und des Sicherheitsgefühls ein wesentlicher Themenschwerpunkt.

1.4.5 Handlungsansätze zur Mobilitätssicherung

Zukünftige Mobilitätskonzepte müssen sowohl zeitlich als auch räumlich flexibel und anpassungsfähig sein. Zeitlich, weil zunächst noch mit einer Zunahme des Mobilitätsaufwandes aufgrund sich verlängernder Wegebeziehungen gerechnet werden kann, während mittelfristig der Bevölkerungsrückgang und die steigenden Energiepreise zu einem Absinken des Gesamtverkehrsaufkommens führen werden. Räumlich flexible Konzepte sind gefragt, weil die Herausforderungen und Bedürfnisse lokal unterschiedlich sind und nur durch angepasste integrierte Konzepte bewältigt werden können.

Die Schülerbeförderung trägt maßgeblich zur Finanzierung des ÖPNV-Angebotes im ländlichen Raum bei. Der zu erwartende Rückgang der Schülerzahlen und die damit ggf. in einigen Regionen notwendigerweise verbundene Konzentration von Schulstandorten machen daher Anpassungsleistungen notwendig. Eine Möglichkeit der effizienteren Abwicklung der Schülerbeförderung bestünde auch darin, gestaffelte Anfangs- und Endzeiten zwischen den Schulstandorten einzuführen. Das Beförderungsaufkommen könnte dadurch zeitlich entzerrt

werden, wodurch sich der notwendige Einsatz von Fahrzeugen und Personal deutlich reduzieren ließe.

Der klassische liniengebundene ÖPNV ist unter den Bedingungen sinkender Nutzungszahlen kaum noch im bisherigen Umfang flächendeckend aufrecht zu erhalten. Lösungs- und Anpassungsmöglichkeiten bestehen in alternativen Bedienungskonzepten, die eine flexible Versorgung gewährleisten können, wie etwa

- ⇒ Rufbusse / Anruf-Sammeltaxis, ggf. Bürgerbusse,
- ⇒ Einrichtung von Event- und Mitnahmeverkehren (Theaterbusse, Event-Shuttle, Tourismusverkehre), Mitfahrzentralen bzw. Anlaufstellen,

Weiterhin ist die Förderung der Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel (Bus ⇔ Bahn, Bus ⇔ Bus, Bus ⇔ Fahrrad, Bus ⇔ MIV, AST/Rufbus ⇔ Linienbus) für die Sicherung zukünftiger Mobilitätsanforderungen im ländlichen Raum ein wesentlicher Aspekt. AST-Systeme können im ländlichen Raum durch Vernetzung eine sinnvolle Ergänzung zum verbliebenen liniengebundenen ÖPNV darstellen. Eine parallele Streckenbedienung zu bestehenden Angeboten ist dagegen wenig sinnvoll.

Handlungsoptionen zur Förderung der künftigen ÖPNV-Nutzung:

- ⇒ Barrierefreie Gestaltung der Angebote,
- ⇒ Schaffung leicht wahrnehmbarer und verständlicher Informationsangebote,
- ⇒ sichere und qualitativ hochwertige Gestaltung der Fahrzeuge und Haltestellen,
- ⇒ da Mobilitätsanforderungen längst über die Grenzen einzelner Landkreise hinausreichen, ergeben sich Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen den Landkreisen.
Optimierungsmöglichkeiten bieten sich etwa
 - # in der Abstimmung der Netzpläne und
 - # in der Koordination der unterschiedlichen Verkehrsmittel auf Schiene und Straße,
 - # im Ausbau von geeigneten (internetbasierten) Informationssystemen, die den Vertrieb von Mobilitätsangeboten aus einer Hand bieten.

2. Bestandsdarstellung

2.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

2.1.1 Zentralörtliche Gliederung

In Niedersachsen ist das zentralörtliche Gliederungsprinzip - seit 1968 in der Raumordnung von Bund und Ländern verankert - mit der Gliederung in Ober-, Mittel- und Grundzentren als **Zentrale Orte** ein grundlegendes raumordnerisches Instrument zur Sicherung und Entwicklung der Siedlungsstruktur.

Das Landesraumordnungsprogramm (LROP) bestimmt Lüchow als Mittelzentrum, dem alle Gemeinden und gemeindefreien Gebiete des Landkreises als Mittelbereich zugeordnet werden. Lüneburg ist das nächstgelegene Oberzentrum in Niedersachsen.

Clenze, Dannenberg, Gartow, Hitzacker und Wustrow werden als Grundzentren ausgewiesen. Als Nahbereich werden jedem dieser Grundzentren (und ebenso dem Mittelzentrum Lüchow in seiner grundzentralen Funktion) die Mitgliedsgemeinden der jeweiligen Samtgemeinden zugeordnet. (vgl. Regionales Raumordnungsprogramm [RROP], S. 8)

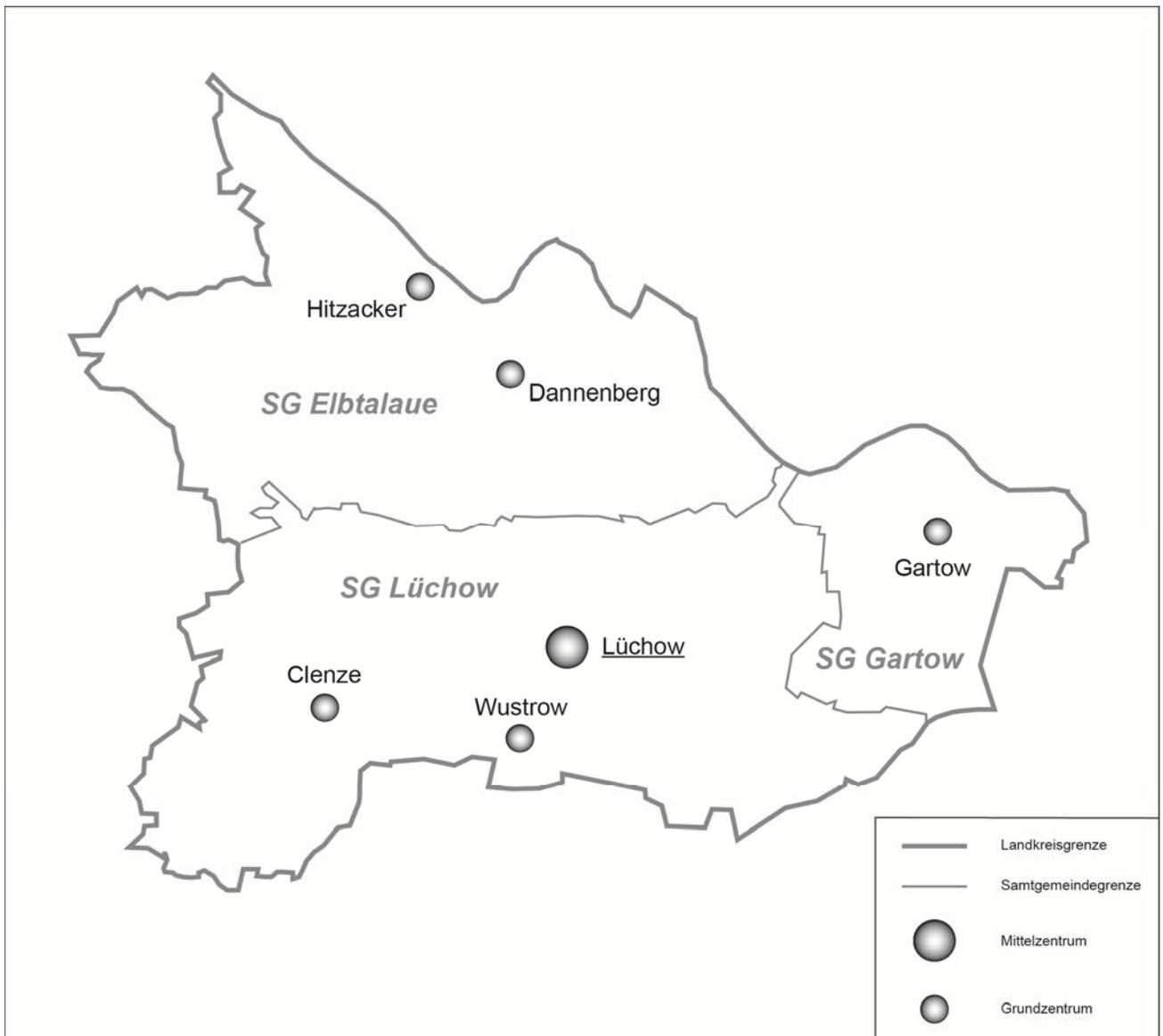


Abb. 1: Zentralörtliche Gliederung im Landkreis Lüchow-Dannenberg

2.1.2 Siedlungsstruktur

Charakteristisch für die Siedlungsstruktur im Landkreis ist der recht hohe Anteil der Bevölkerung in Streu- und Splittersiedlungen, worauf im RROP explizit hingewiesen wird (vgl. S. 57). So konzentrieren sich lediglich gut ein Drittel (34%) der Einwohner des Landkreises auf die geschlossenen Siedlungsbereiche der Zentralen Orte. In den 91 Siedlungen dieser Zentralen Orte leben 19% (durchschnittlich 110 Einw. pro Siedlung), weitere 47% wohnen in 185 Siedlungen der übrigen 22 Gemeinden (durchschnittlich 132 Einw. pro Siedlung).

Bezüglich Siedlungsentwicklung und ÖPNV verweist das RROP in seiner Zielsetzung darauf, dass eine ÖPNV-orientierte, dezentrale Konzentration der Siedlungsflächen und der Infrastruktureinrichtungen angestrebt wird, wobei die vorhandene ÖPNV-orientierte Siedlungsstruktur zu erhalten bzw. herzustellen ist (vgl. RROP, S. 5). Des Weiteren wird aufgeführt: „Die Siedlungsentwicklung ist vorrangig auf die Zentralen Orte ... und damit insbesondere auf die festgesetzten Haltepunkte des SPNV-Netzes ... und auf die regional bedeutsamen Busverkehrslinien durch Bildung von Siedlungsschwerpunkten um vorhandene oder netzintegrierbare Haltestellen des ÖPNV zu konzentrieren.“

2.1.3 Einwohnerzahlen

Zum 31.05.2013 hatte der Landkreis Lüchow-Dannenberg nach den Daten der Samtgemeinde-Verwaltungen 48.999 Einwohner. Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte liegt bei 40 EW/km². Damit weist Lüchow-Dannenberg von den 38 Landkreisen in Niedersachsen die geringste Einwohnerzahl und Bevölkerungsdichte auf. Im Blick auf die Bevölkerungsdichte liegt der Vergleichswert für das Land Niedersachsen bei 163 EW/km² (Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen, 2013).

Nähere Angaben zu den Einwohnerzahlen und deren Entwicklung in den einzelnen Samtgemeinden und in den Mitgliedsgemeinden sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Kommune	Einwohnerzahlen		
	31.12.1999	31.12.2006	31.05.2013
Damnatz	373	334	310
Dannenberg	8.699	8.441	8.141
Göhrde	699	675	639
Gusborn	1.300	1.293	1.215
Hitzacker	5.072	4.956	4.900
Jameln	1.127	1.111	1.055
Karwitz	764	802	736
Langendorf	719	732	706
Neu Darchau	1.578	1.516	1.395
Zernien	1.601	1.659	1.591
SG Elbtalaue	21.932	21.519	20.688
Gartow	1.461	1.382	1.345
Gorleben	628	674	631
Höhbeck	724	720	643
Prezelle	557	515	456
Schnackenburg	674	651	594
SG Gartow	4.044	3.942	3.669
Bergen (Dumme)	1.578	1.546	1.568
Clenze	2.447	2.337	2.368
Küsten	1.437	1.443	1.360
Lemgow	1.508	1.464	1.401
Lübbow	842	837	841
Lüchow	9.839	9.656	9.447
Luckau	614	670	636
Schnega	1.580	1.447	1.331
Trebel	1.056	970	953
Waddeweitz	993	953	898
Woltersdorf	1.040	1.044	957
Wustrow	3.115	3.050	2.882
SG Lüchow	26.049	25.417	24.642
Landkreis	52.025	50.878	48.999

Tabelle 5: Einwohnerzahlen 1999 – 2013,

Quelle: Daten Samtgemeinde-Verwaltungen Elbtalaue, Gartow und Lüchow; Datenaggregation VNO

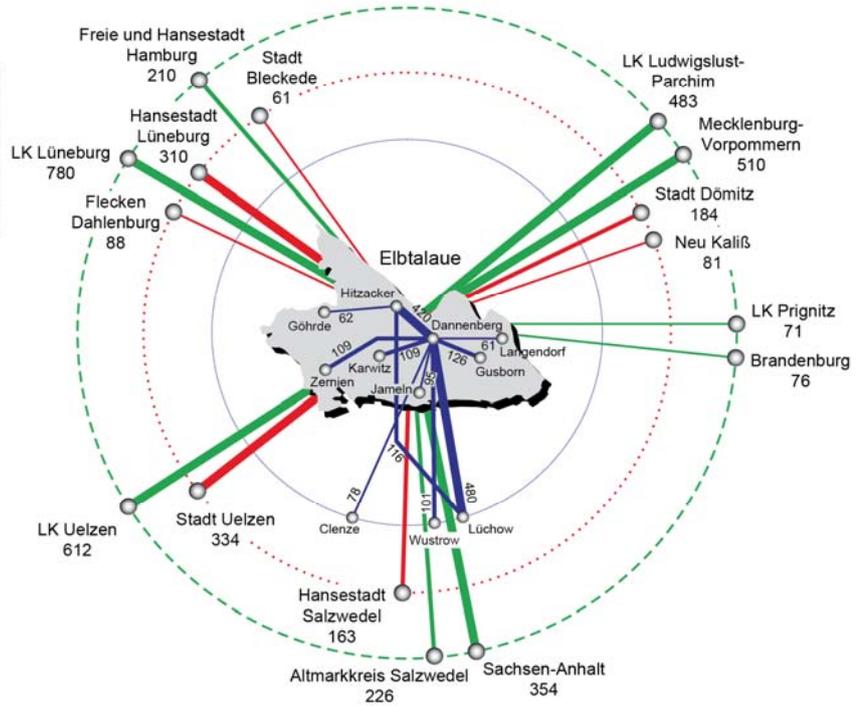
2.2 Pendler

Die grafischen Darstellungen auf den folgenden Seiten verdeutlichen die Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises sowie die Pendlerbewegungen zwischen dem Landkreis Lüchow-Dannenberg und den Nachbarregionen. Grundlage für die Darstellungen sind dabei die Daten der Bundesagentur für Arbeit.

Pendlerbeziehungen SG Elbtalaue

Ein- und Auspendler 30.06.2012

- Ring 1:**
Binnenpendler im Landkreis Lüchow-Dannenberg
 - 50- 99 Pendler
 - 100 - 299 Pendler
 - ab 300 Pendler
- Ring 2:**
Pendler zw. Gemeinde und anderen Kommunen außerhalb des Landkreises
 - 50- 99 Pendler
 - 100 - 299 Pendler
 - ab 300 Pendler
- Ring 3:**
Pendler zw. Gemeinde und anderen Landkreisen
 - 50- 99 Pendler
 - 100 - 299 Pendler
 - ab 300 Pendler



Pendlerbeziehungen SG Lüchow

Ein- und Auspendler 30.06.2012

- Ring 1:**
Binnenpendler im Landkreis Lüchow-Dannenberg
 - 50- 99 Pendler
 - 100 - 299 Pendler
 - ab 300 Pendler
- Ring 2:**
Pendler zw. Gemeinde und anderen Kommunen außerhalb des Landkreises
 - 50- 99 Pendler
 - 100 - 299 Pendler
 - ab 300 Pendler
- Ring 3:**
Pendler zw. Gemeinde und anderen Landkreisen
 - 50- 99 Pendler
 - 100 - 299 Pendler
 - ab 300 Pendler

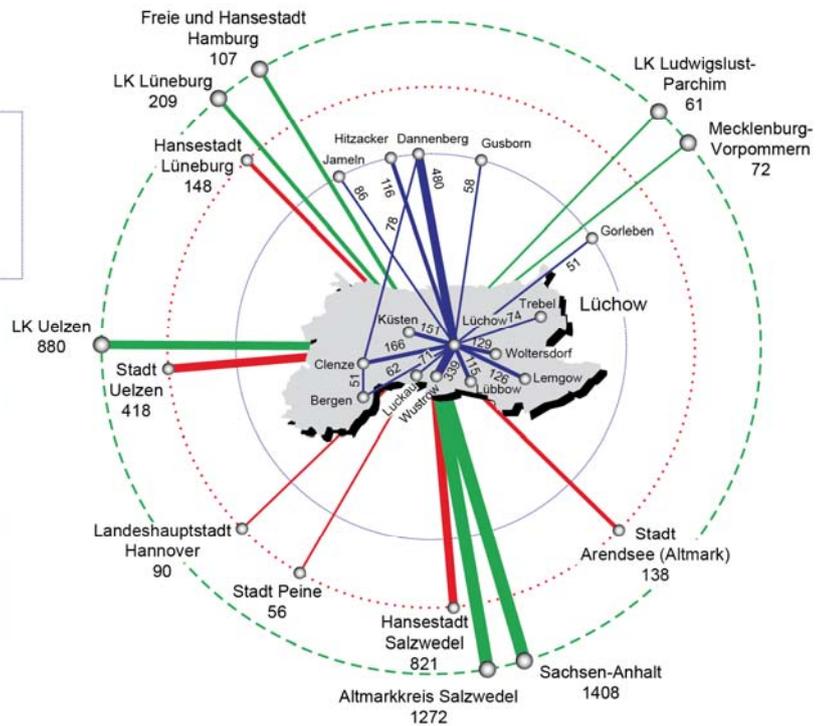


Abb.2: Pendlerbeziehungen Samtgemeinden Elbtalaue und Lüchow

Pendlerbeziehungen SG Gartow

Ein- und Auspendler 30.06.2012

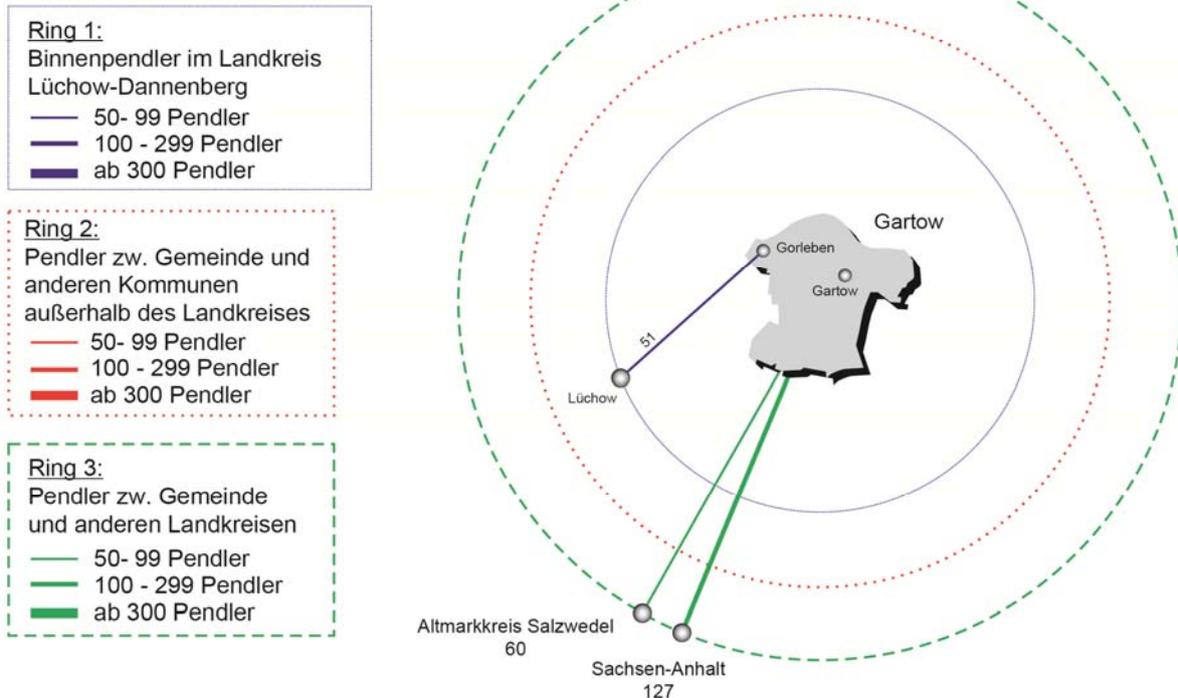


Abb. 3.: Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Gartow

Die Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises konzentrieren sich eindeutig auf die Zentralen Orte Lüchow und Dannenberg. Auch die Pendlerzahlen zwischen den beiden Städten ragen im Vergleich zu den anderen Binnenpendlerzahlen heraus. Nur noch der Pendleraustausch zwischen Hitzacker und Dannenberg kommt den Daten zwischen Lüchow und Dannenberg nahe.

Bei den Pendlerbeziehungen über die Landkreisgrenze hinweg ergibt sich ein differenziertes Bild: Mit Landkreis und Stadt Uelzen haben sowohl die Samtgemeinde Elbtalaue als auch die Samtgemeinde Lüchow einen nennenswerten Pendleraustausch, wobei die Zahlen für die Samtgemeinde Lüchow etwas höher liegen als für die Samtgemeinde Elbtalaue.

Zahlenmäßig auf deutlich höherem Niveau liegen die Ein- und Auspendlerzahlen zwischen der Samtgemeinde Lüchow und dem Land Sachsen-Anhalt sowie dem Altmarkkreis Salzwedel. Auf Niveau der Pendlerzahlen mit dem Landkreis Uelzen liegen die Pendlerzahlen zwischen der Samtgemeinde Lüchow und der Hansestadt Salzwedel.

Für die Samtgemeinde Elbtalaue steht für Pendler – neben den Beziehungen zum Landkreis Uelzen – der Landkreis Lüneburg im Fokus. Außerdem ergeben sich nennenswerte Verbindungen in die Landkreise Mecklenburg-Vorpommern und Ludwigslust-Parchim.

2.3 Schüler und Schulen

2.3.1 Schülerbeförderung

Das Niedersächsische Schulgesetz (NSchG) bestimmt in § 114 Abs. 1, dass die Landkreise und kreisfreien Städte Träger der Schülerbeförderung sind. Sie haben die in ihrem Gebiet wohnenden Kinder der Schulkindergärten sowie die in ihrem Gebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler unter zumutbaren Bedingungen zur Schule zu befördern oder ihnen bzw. ihren Erziehungsberechtigten die notwendigen Aufwendungen für den Schulweg zu erstatten. Dies gilt für

1. die 1. bis 10. Schuljahrgänge der allgemeinbildenden Schulen,
2. die 11. und 12. Schuljahrgänge der Schulen für geistig Behinderte,
3. das schulische Berufsgrundbildungsjahr und das Berufsvorbereitungsjahr,
4. die Klasse I derjenigen Berufsfachschulen, die nicht den Sekundarabschluss voraussetzen.

Die Schülerbeförderung gehört zum eigenen Wirkungskreis der Landkreise. Die finanzielle Verantwortung und Ausgestaltung liegt somit beim Landkreis Lüchow-Dannenberg.

Die Mindestentfernung hinsichtlich des Anspruchs auf Beförderung zur Schule bzw. auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg, die zu benutzenden Verkehrsmittel und das Verfahren zur Fahrtkostenerstattung hat der Landkreis in der Schülerbeförderungssatzung geregelt.

2.3.2 Schulstandorte und Schülerzahlen

Für den Landkreis Lüchow-Dannenberg haben die Schulstandorte, die Schülerzahlen und deren weitere Entwicklung eine besondere Bedeutung, da ein wesentlicher Teil des straßengebundenen ÖPNV durch die Integration der Schülerverkehre in den Linienverkehr ermöglicht und finanziert wird. Im Schuljahr 2013/14 wurden für 2.898 Schüler/innen vom Landkreis Schülersammelzeitkarten (SSZK) geordert und 398 Berechtigungskarten für die Nutzung von Fahrten im Freistellungsverkehr. Zu beachten ist, dass die Zahl der Schüler und Schülerinnen der Klasse I derjenigen Berufsfachschulen, die nicht den Sekundarabschluss I voraussetzen und für die eine Beförderungspflicht besteht, nicht enthalten ist. Darüber hinaus nutzt eine nicht bekannte Zahl von Schülern und Schülerinnen, für die keine Beförderungspflicht besteht, den ÖPNV auf eigene Kosten.

Genauere Angaben zu den Schulen und Schülerzahlen und deren Entwicklung finden sich in der folgenden Tabelle:

Standorte	Schultyp	08/09	09/10	10/11	11/12	12/13	13/14
Breselenz	Grundschule	95	88	78	86	64	64
Dannenberg	Grundschule	207	211	214	220	273	267
	Hauptschule	128	104	84	84	83	16
	Realschule	328	326	332	331	194	49
	Oberschule	X	X	X	X	123	300
	Gymnasium	601	600	599	588	573	547
	FoS G					133	137
	FoS E					134	139
	FoS L	k.A.	k.A.	k.A.	38*)	27	18
Glienitz	Freie Morgenr. GS	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	15
Gusborn	Grundschule	76	78	72	69	64	69
Neu Darchau	Grundschule	69	55	52	54	53	44
Hitzacker	Grundschule	173	187	176	155	140	128
	Freie Schule	k.A.	k.A.	k.A.	273*)	211	333
	Hauptschule	80	79	82	82	54	51
	Realschule	165	168	174	184	122	119
Prisser	Grundschule	57	53	53	59	87	76
Zernien	Grundschule	90	100	83	84	54	48
Gartow	Grundschule	102	112	116	118	118	119
	Hauptschule	13	12	11	10	28	30
	Realschule	104	98	91	84	110	115
Bergen	Grundschule	63	61	55	54	57	50
Clenze	Grundschule	161	172	163	141	149	128
	KGS	703	671	650	637	900	915
Küsten	Grundschule	41	38	34	24	35	33
Lemgow (Schweskau)	Grundschule	76	77	70	68	64	75
Lüchow	Grundschule	331	316	310	294	299	282
	Hauptschule	269	275	283	288	114	99
	Realschule	383	377	373	376	220	109
	Oberschule	X	X	X	X	56	173
	Gymnasium	715	712	712	693	547	550
	FoS L	k.A.	k.A.	k.A.	67*)	7	9
	BBS	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	1.063	1.084
Plate	Grundschule	53	52	52	48	66	63
Schnega	Grundschule	74	76	66	51	48	42
Trebel	Grundschule	43	41	38	35	30	34
Woltersdorf	Grundschule	37	35	36	29	38	33
Wustrow	Grundschule	155	147	141	136	140	136
Summe (ohne BBS):		5.392	5.321	5.200	5.082	5.415	5.394
Summe:						6.478	6.478

*) Wert auf Basis der Annahme gleichbleibender Schülerzahlen. k.A: keine Angabe

Tabelle 6: Übersicht Schulen und Schülerzahlen

Quelle: Landkreis Lüchow-Dannenberg, Fachdienst Jugend, Familien und Bildung,

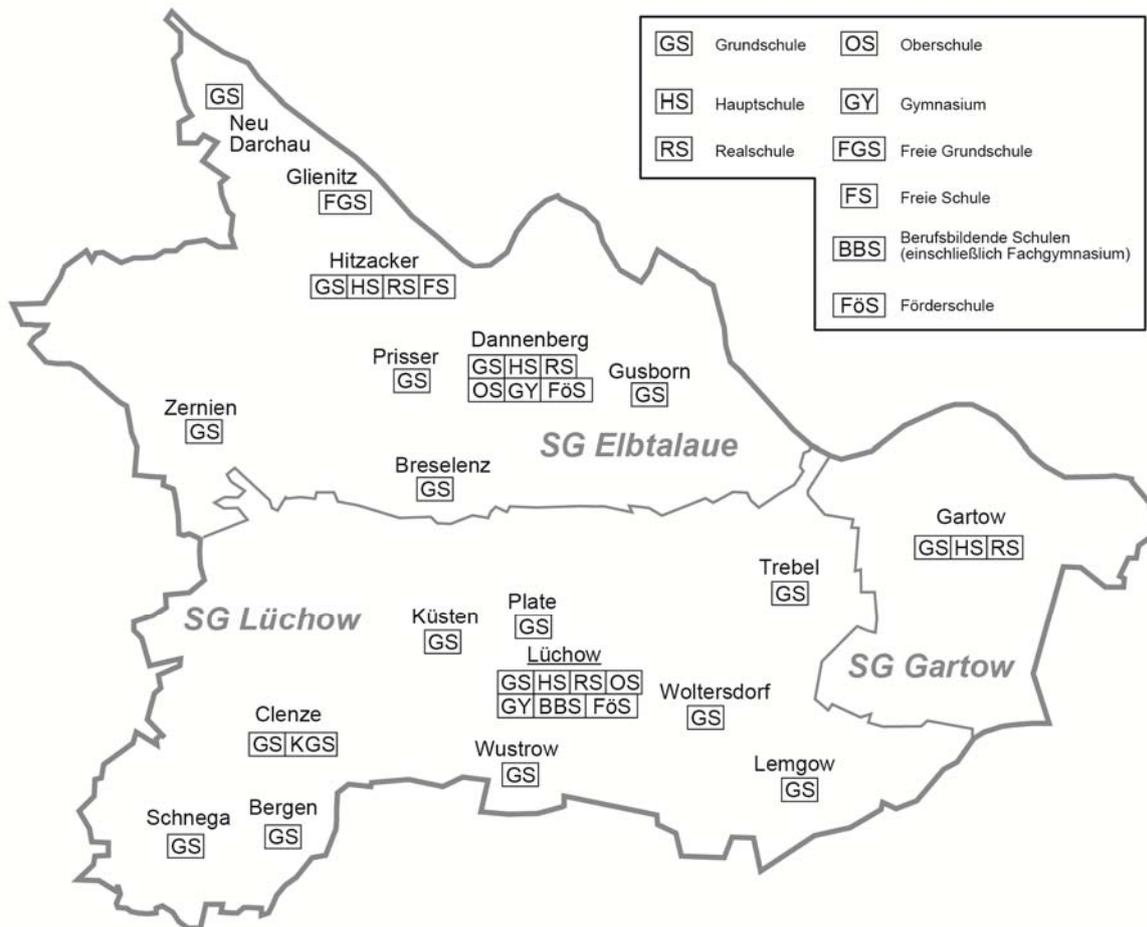


Abb. 4: Schulstandorte im Landkreis Lüchow-Dannenberg

2.4 Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene, Wasser und Straße

2.4.1 Schienenverkehr

Die Betriebs- und Streckencharakteristika der im Landkreis vorhandenen Schienenstrecken sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Strecke	Verkehrsart	Ausbau- standard	Elektrifiziert	Vmax [km/h]
Kbs 112 Lüneburg – Dannenberg	SPNV / Güterverkehr	ingleisig	nein	60
Kbs 305 Uelzen – Schnega – Salzwedel	SPFV / SPNV / Güterverkehr	ingleisig	ja	160
Kbs 113 Dannenberg – Lüchow – Wustrow	SPNV	ingleisig	nein	?
Dannenberg – Uelzen	z. Zt. kein Verkehr	ingleisig	nein	

Tab. 5: Schienennetz im Lk Lüchow-Dannenberg; Betriebs- u. Streckencharakteristika (Quelle: DB AG und LNVG)

Das vorhandene Schienennetz und die Lage der Bahnhöfe/Haltepunkte im Landkreis Lüchow-Dannenberg sind aus der nachfolgenden Übersichtskarte zu ersehen.

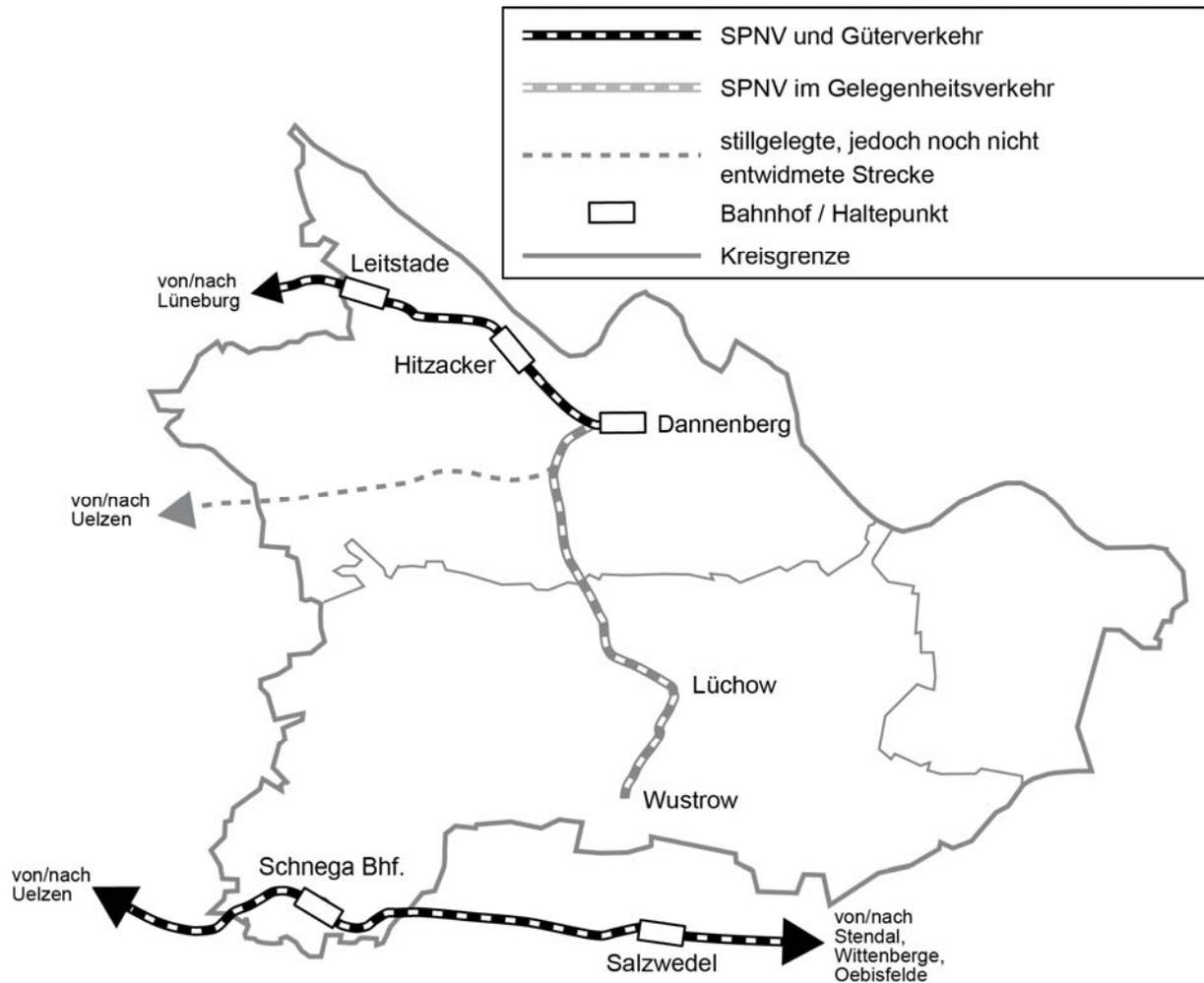


Abb. 5: Schienennetz im Landkreis Lüchow-Dannenberg

2.4.2 Fährverbindungen

Die Elbe begrenzt als Bundeswasserstraße den Landkreis im Nordosten auf gut 60 km. Auf diesem Flussabschnitt werden für den öffentlichen Verkehr folgende Fährverbindungen betrieben:

- Neu Darchau – Darchau (Auto- und Personenfähre)
- Hitzacker – Bitter (Personenfähre sowie für Zweiräder bis 50 ccm)
- Pevestorf – Lenzen (Auto- und Personenfähre)
- Schnackenburg – Lütkenwisch (Auto- und Personenfähre)

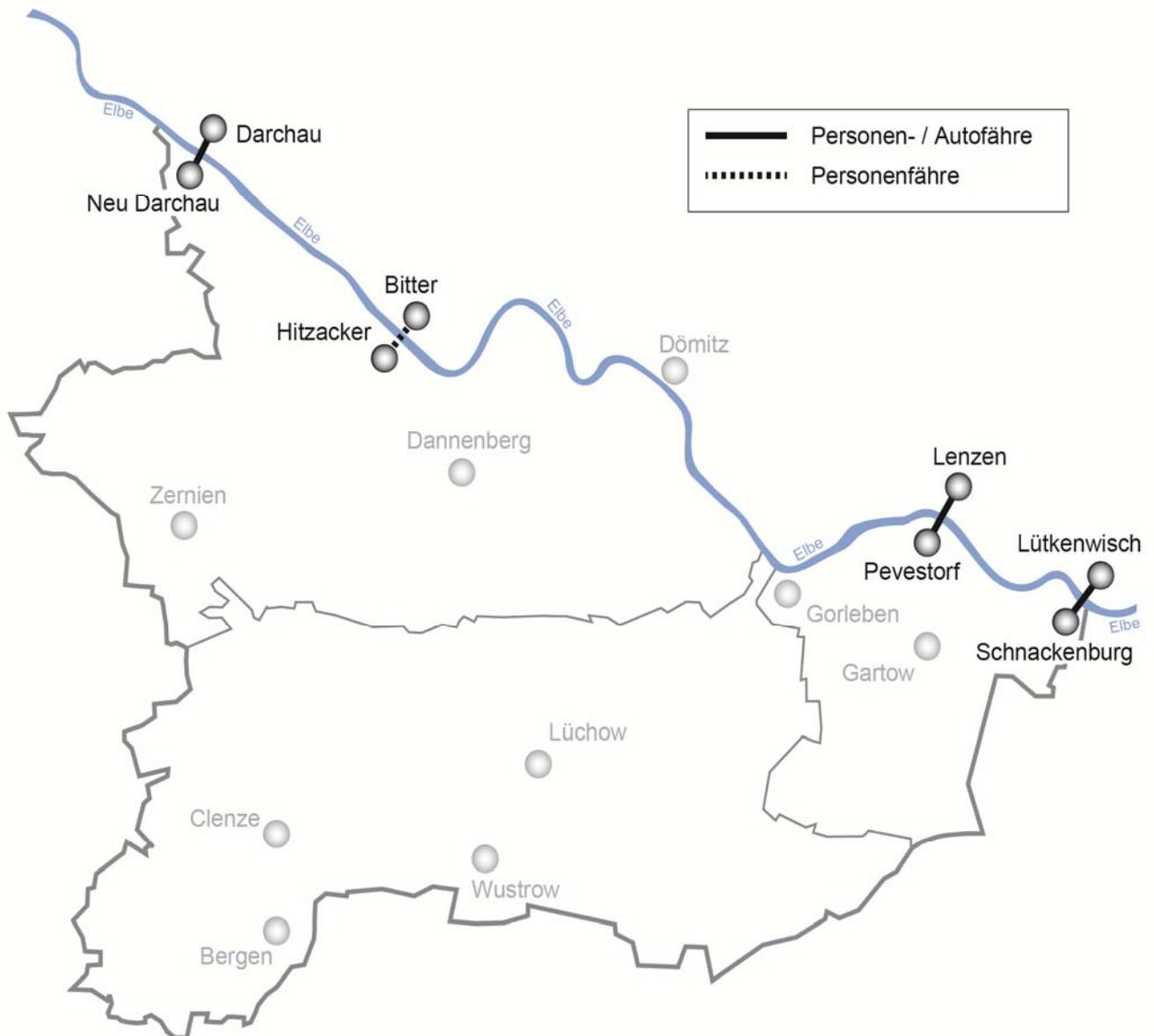


Abb. 6: Elbfähren im Landkreis Lüchow-Dannenberg

2.4.3 Staßengebundener ÖPNV

(1) ÖPNV-Angebot nach rechtlicher Differenzierung

Der straßengebundene ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg wird in folgendem rechtlichen Zusammenhang betrieben:

- **Allgemeiner Linienverkehr** nach § 42 PBefG. Diese Verkehre dienen der lokalen, regionalen und auch überregionalen Erschließung. Sie erfüllen Aufgaben im Berufs-, Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr. Geprägt wird das Angebot im Landkreis Lüchow-Dannenberg überwiegend vom Ausbildungs- und Schülerverkehr.
- **Sonderlinienverkehr** wird nach § 43, Nr. 1 PBefG als Berufsverkehr abgewickelt.
- **Sonderlinienverkehr** nach § 43, Nr. 2 PBefG werden als Schülerfahrten abgewickelt. Im Prinzip erfolgt die Bedienung wie beim allgemeinen Linienverkehr. Linienkonzeption, Fahrplangestaltung und Betriebszeiten sind jedoch eng an den Bedürfnissen der Hauptnutzergruppe orientiert. Gefahren wird i.d.R. nur an Schultagen, orientiert an den An-

fangs- und Schlusszeiten der Schulen: Morgens Fahrten zu den Schulen, mittags bzw. nachmittags einige Kurse von den Schulen in die Orte.

- **Sonderlinienverkehr** nach § 43, Nr. 4 PBefG (Discoververkehr) erfolgt gegenwärtig im Landkreis nicht.
- **Schülerbeförderung** nach der Freistellungsverordnung (FVO): Ein Teil der Schülerbeförderung erfolgt nach der FVO. Für die Bedienung gelten die gleichen Grundsätze wie für die öffentlich zugänglichen Schülerverkehre. Die „Linien“ weisen das besondere Merkmal auf, dass sie Quelle und Ziel nicht immer auf möglichst direktem Wege verbinden, sondern häufig in Ring- oder Schleifenform ausgestaltet sind und somit eine kleinräumige Erschließung sicherstellen. Die häufigsten Ziele in diesem System sind die Grund- und Hauptschulen. Die FVO-Verkehre sind im Landkreis Lüchow-Dannenberg generell für Dritte geöffnet.
- **Flexible Betriebsformen** in Form von AST oder Rufbus (§ 49 in Verbindung mit § 2 PBefG) werden teilweise auch als alternative Bedienungsformen oder Bedarfsverkehre bezeichnet. Sie werden nur dann eingesetzt, wenn wirklich eine Nachfrage vorliegt. Im Landkreis ist hierfür eine Genehmigung für den Rufbus 1987 Dannenberg – Dömitz erteilt worden. Außerdem werden auf der Linie 1945 Lüchow – Wustrow – Salzwedel an den Wochenenden Linienfahrten in Form von Rufbusverkehr durchgeführt.

(2) Linienkategorien im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Die einzelnen Linien weisen unterschiedliche Merkmale auf. Auch wenn sich eine durchgängig abgestufte Linienstruktur des straßengebundenen ÖPNV für den Landkreis nicht entwickeln lässt, kann dennoch eine grobe Einteilung in die folgenden Linienkategorien vorgenommen werden:

- **Regionallinie**
Aufgabe der Regionallinien ist die Herstellung von möglichst direkten Verbindungen zwischen den Zentralen Orten innerhalb des Landkreises und darüber hinaus auch zu denen außerhalb des Landkreises. Das Fahrtenangebot orientiert sich primär an den Bedürfnissen des Schüler-, Berufs-, Einkaufs- und Versorgungsverkehrs. Ferner fungieren diese Linien (teilweise) als Zubringer zum SPNV.
 - **Erschließungslinien**
Erschließungslinien sind auf die flächenhafte Erschließung der Bedienungsräume sowie auf die Verknüpfung mit den Regionallinien ausgerichtet. Diese Linien sind im Regelfall schulbezogene Linienverkehre, so dass Linienkonzeption, Fahrplangestaltung und Betriebszeiten eng an den Bedürfnissen der Hauptnutzergruppe und der Schulen orientiert sind. Einige dieser Linien verfügen zumindest abschnittsweise auch außerhalb der Schultage über Fahrtenangebote, die im Vergleich zur Schulzeit aber teilweise stark reduziert sind.
 - **Flexible Bedienungsformen**
Als Ersatz für die im Jahr 2006 eingestellte Linie 1950 Dannenberg – Dömitz wurde ein Rufbusverkehr eingeführt, der nach dem Prinzip des Anruf-Sammel-Taxis (AST) funktioniert. Dies bedeutet, dass der Rufbus nach einem festen Fahrplan, jedoch nur auf telefonische Anforderung, verkehrt. Außerdem wird auf der Linie 1945 Lüchow- Wustrow – Salzwedel der Linienverkehr an den Wochenenden ebenfalls in Form eines Rufbusverkehrs durchgeführt.
-

(3) Teilnetze im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Die Zusammenfassung von Linien des straßengebundenen ÖPNV gemäß § 9 (2) PBefG zu Liniennetzen oder Linienbündeln ist eine Voraussetzung für die Integration der Verkehrsbedienung, die wirtschaftliche Verkehrsgestaltung sowie für die Sicherstellung der im öffentlichen Interesse erforderlichen Verkehrsbedienung.

Der Landkreis Lüchow-Dannenberg hat im Rahmen des Nahverkehrsplans 2001 – 2006 zwei Teilnetze auf der Basis des bestehenden Liniennetzes vor folgendem Hintergrund gebildet: Die Unterscheidung von eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehren könnte dazu führen, dass Verkehrsunternehmen sich auf ertragsstarke Linien konzentrieren. Der Aufgabenträger hätte damit defizitäre Verkehrsleistungen voll zu tragen, ohne dass es zu einem Ausgleich mit den auf den eigenwirtschaftlichen Linien erzielten Gewinnen käme. Um eine solche „Rosinenpickerei“ zu verhindern, sind die Linien in Teilnetzen so zusammengefasst worden, dass sich die unterschiedlichen wirtschaftlichen Risiken möglichst ausgleichen.

Teilnetz 1 Bereich Dannenberg

Genehmigungslaufdauer: 01.10.2008 – 30.09.2016

Genehmigungsinhaber: KVG / LSE / RBB

VU	Linie	Linienführung	Li.-Lä. (km)	Gen.- Dauer	PBefG	An- merk.
KVG	304	Lüneburg – Gohrde – Hitzacker – Dannenberg – Lüchow	12,2 (88,0)	30.09.16	§42	
RBB	304	Katemin – Neu Darchau – Hitzacker – Dannenberg – Lüchow	94,6			
LSE	306	Gohrde – Metzingen – Sarenseck – Hitzacker	35,2			
LSE	307	Kähmen – Hitzacker	10,4			
LSE	308	Bahrendorf – Neu Darchau	17,5			
RBB	1936	Dannenberg – Zernien – Uelzen	85,1 (125,3)			
LSE	1941	Ortsverkehr Dannenberg	21,9			
RBB	1943	Dannenberg – Damnatz – Dannenberg	26,4			
RBB	1944	Dannenberg – Gusborn – Gorleben – Gartow – Schnackenburg	96,0			
LSE	1951	Predöhlsau / Seedorf – Pisselberg – Dannenberg	19,6			
LSE	1952	Nemitz – Prezelle – Gartow	39,9			
Linien, die im Bereich des TN 1 verkehren, aber keinem oder einem anderen TN angehören						
LSE	1987	Rufbus Dannenberg – Damnatz – Quickborn – Dömitz	20,4 (24,9)		§49	
VOG	5101	Neu Darchau – Walmsburg – Bleckede	1,9 (17,5)	31.03.16	§42	TN LG
KVG	5300	Neu Darchau – Dahlenburg – Lüneburg	4,3 (42,5)	31.10.15	§42	TN LG

Tabelle 8: Teilnetz 1 Bereich Dannenberg

Teilnetz 2 Bereich Lüchow

Genehmigungslaufdauer: 01.10.2008 – 30.09.2016

Genehmigungsinhaber: LSE / PVGS / RBB

VU	Linie	Linienführung	Li.-Lä. (km)	Gen.- Dauer	PBefG	An- merk.
PVGS	902	Bergen – Salzwedel	2,1 (16,9)	08.07.17	§42	
RBB	1937	Lüchow – Wustrow – Lübbow – Lüchow	37,7	30.09.16	§42	
LSE	1938	Lüchow – Schmarsau –Prezelle – Lüchow	55,3			
LSE	1939	Hohenvolkfien – Lüchow	25,3			
LSE	1940	Schülerverkehr Trebel	21,1			
RBB / PVGS	1945	Lüchow – Wustrow – Salzwedel	11,9 (18,5)			
RBB	1946	Lüchow – Gartow – Vietze	102,2			
RBB	1947	Lüchow – Clenze – Bergen – Schnega – Schnega, Bhf.	87,1			
RBB	1948	Lüchow – Clenze – Bergen – Suhlendorf - Uelzen	39,6 (61,9)			
RBB	1949	Lüchow – Küsten – Rosche - Uelzen	21,3 (45,4)			
LSE	1966	Thurau – Loge – Woltersdorf	11,1			
LSE	1969	Schwiepke – Reitzen – Küsten – Gollau – Plate	31,3			
LSE	1980	Clenze – Gohlau – Clenze	37,3			
LSE	1981	Clenze – Gaddau – Clenze	27,1			
LSE	1982	Clenze – Püggen – Clenze	25,1			
LSE	1983	Clenze – Quartzau – Bergen – Clenze	32,8			
LSE	1985	Schnega – Solkau – Schnega	19,9			
LSE	1986	Schnega – Schäpingen – Schnega	22,8			

Tabelle 9: Teilnetz 2 Bereich Lüchow

(4) Schülerbeförderung nach Freistellungsverordnung

In der nachfolgenden Übersichtstabelle sind die im Landkreis Lüchow-Dannenberg durchgeführten FVO-Verkehre aufgeführt. Diese sind keinem Teilnetz zugeordnet.

FVO-Nr.	Fahrtweg
9001 – 001	Lüchow Busbahnhof – Jabel
9001 – 002	Hitzacker Freie Schule – Zernien Bahnhof – Hohenzethen
9001 – 004	Hitzacker BVS – Splietau – Gartow Kirche
9001 – 005	Lüchow Busbahnhof – Tüschau Abzw. - Hitzacker Freie Schule
9001 – 007	Hohenzethen – Hitzacker Freie Schule
9001 – 009	Gartow Kirche – Kacherien – Hitzacker Freie Schule
9001 – 011	Pommoissel Ort – Dübbekold
9001 – 032-012	Lüchow Busbahnhof – Wustrow – Lüchow Busbahnhof
9001 – 014	Hitzacker B.-Varenius-Schule – Nebenstedt – Gartow Kirche
9001 – 016	Pudripp Bahnhof – Karmitz Abzw. – Simander Schmiedestraße
9001 – 018	Hitzacker Freie Schule – Middefeitz – Harpe Ort
9001 – 022	Lüchow Busbahnhof – Jeetzel
9001 – 024	Hitzacker Freie Schule – Klein Kühren Post – Tießau Ort
9001 – 026	Dübbekold – Pommoissel Ort
9001 – 028	Dübbekold – Hitzacker FS
9001 – 006-030	Hitzacker Freie Schule – Bellahn – Simander Schmiedestraße
9001 – 101-001	Luckau Ort – Bellahn
9001 – 101-010	Bellahn – Luckau Ort
9001 – 101-020	Bellahn – Zeetze Abzw. Zargleben
9001 – 102-003	Harpe Ort – Klein Witzeetze
9001 – 102-008	Klein Witzeetze – Harpe Ort
9002 – 001	Vasenthien – Lüchow Busbahnhof
9002 – 005	Riskau – Tramm – Clenze KGS
9002 – 008+010	Clenze Kirche – Billerbeck
9002 – 011	Lüchow Busbahnhof – Clenze KGS
9002 – 014	Clenze KGS – Zernien – Kähmen
9002 – 020	Clenze KGS – Göttien Ort – Lüchow Busbahnhof
9002 – 024	Clenze KGS – Lüchow Busbahnhof
9002 – 036	Clenze KGS und GS – Jameln Ort – Riskau
9002 – 038	Clenze KGS und GS – Breselenz Kirche – Riskau
9002 – 040	Clenze KGS – Volkfien – Riskau
9002 – 201-026+028	KGS Clenze – Lüchow Busbahnhof
9002 – 202-026+028	Lüchow Busbahnhof – Gartow Kirche
9002 – 203-030+032	Lüchow Busbahnhof – Prezelle
9002 – 204-001	Kähmen – Schmessa – Clenze KGS
9002 – 204-003+004	Clenze KGS – Riebrau Ort – Kähmen
9002 – 205-009	Groß Heide – Gollau Ort – Clenze KGS
9002 – 205-018+022	Clenze KGS – Plate – Zadrau
9002/7 - 034	Lüchow Grundschule – Zadrau – Seerau in der Lucie
9003 – 001	Nienbergen – Bergen Schule
9003 – 002	Bergen Schule – Banzau Ort
9003 – 003-003	Nienbergen – Bergen Schule
9003 – 003	Schnega Schule – Bergen GS
9003 – 004	Bergen Schule – Nienbergen
9003 – 005	Jiggel Ort – Bergen Schule
9003 – 006	Bergen Schule Clenze Kirchstraße
9003 – 008	Bergen Schule – Nienbergen
9004 – 000	Anschluss aus Lüchow - Clenze Kirche – Kremlin
9004 – 004-000	Kremlin – KGS Clenze – Anschluss nach Lüchow Linie 1947

9004 – 001	Lenzen – FS Hitzacker
9004 – 004-001	Wustrow Markt – Lüchow GS – Plate Grundschule
9004 – 002	FS Hitzacker – Karwitz
9004 – 004-002	Lüchow Grundschule – Wustrow Markt
9004 – 003	Lüchow ZOB – Lüchow (An den Gärten 47)
9004 – 004-004	Dannenberg ZOB – Glienitz – Damnatz
9004 – 004	Grippel – Hitzacker BVS
9004 – 006	Lüchow Busbahnhof – Rote Scheune – Wustrow Bahnhof
9004 – 011	Schnega – Clenze KGS
9004 – 014	Kröte Abzw. B 493 – Kiefen
9004 – 015	Priebeck – Hohenvolkfien
9004 – 307-210	FS Hitzacker – Lenzen
9005 – 001	Hitzacker Kosakenberg – Gartow Schulzentrum
9005 – 002+003	Gartow Schulzentrum – Hitzacker Kosakenberg
9005 – 004	Künsche – Klautze
9006 – 001	Kaltenhof – Lüchow Busbahnhof
9006 – 002+003	Lüchow Busbahnhof – Kaltenhof
9007 – 001	Bahrendorf – Hitzacker Grundschule
9007 – 007-001	Tobringen – Grundschule Plate
9007 – 002	Hitzacker Grundschule – Bahrendorf
9007 – 007-002	Plate Grundschule – Seerauer Str. (Arbeitsamt) – Tobringen
9007 – 003	Hitzacker Grundschule – Bahrendorf
9007 – 007	GS Hitzacker – Glienitz

Tabelle 10: Schülerbeförderung nach Freistellungsverordnung im Landkreis Lüchow-Dannenberg

(5) Busverkehrsunternehmen im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Der allgemein zugängliche ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg wird von folgenden Unternehmen betrieben (Genehmigungsinhaber):

Verkehrsunternehmen	Unternehmenssitz	Betriebssitz
Kraftverkehr GmbH & Co. KG (KVG)	Stade	Lüneburg
Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn GmbH (LSE)	Lüchow	Lüchow
Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel (PVGS)	Salzwedel	Salzwedel
Regionalbus Braunschweig GmbH (RBB)	Braunschweig	Uelzen
Verkehrsbetrieb Ost-Hannover GmbH (VOG)	Celle	Lüneburg

Tabelle 11:: Busverkehrsunternehmen mit Liniengenehmigungen im Lk Lüchow-Dannenberg

(6) Fahrzeuge im Landkreis Lüchow-Dannenberg**LISTE AUS DEM NAHVERKEHRSPLAN 2007****Aktualisierte Liste wird zu einem späteren Zeitpunkt eingefügt!**

	Eigene Fahrzeuge	Subunternehmen
Gesamtzahl der im Lk eingesetzten Fahrzeuge	40	45
Durchschnittsalter der Fahrzeuge (ca.)	10,0 Jahre	
Fahrzeugart	Hochflur-Fahrzeuge	Niederflur-Fahrzeuge
⇒ Kleinbus (bis 9 Sitzplätze)	15	1
⇒ Kleinbus (üb. 9 Sitzplätze)	15	–
⇒ Midibus	1	–
⇒ Solobus	43	9
15m-Bus	–	1 (nur sa)
Gelenkbus	–	1
Im Gelegenheitsverkehr eingesetzte Fahrzeuge	27	
Eingesetzte Fahrzeuge in der Schülerbeförderung nach Freistellungsverordnung	33	
Fahrzeug-Ausstattung	Anzahl der Fahrzeuge	
Stellplatz für Kinderwagen		
⇒ Fahrzeuge mit Stellplatz für Kinderwagen	66	
⇒ Fahrzeuge ohne Stellplatz für Kinderwagen	19	
Zielschilder		
⇒ Fahrzeuge mit Matrixanzeige	23	
⇒ Fahrzeuge mit Rollband	21	
⇒ Fahrzeuge mit Steckschildern	13	
Einstiegshilfen bei Niederflur-Fahrzeugen		
⇒ Fahrzeuge mit Absenkvorrichtung (Kneeling)	5	
⇒ Fahrzeuge m. elektrisch ausfahrbarer Rampe	–	
⇒ Fahrzeuge mit manuell ausklappbarer Rampe	6	
⇒ Fahrzeuge mit Lift	1	

Tabelle 12: Merkmale der im Landkreis Lüchow-Dannenberg eingesetzten Fahrzeuge

Quelle: Angaben der Verkehrsbetriebe

2.4.4 Verknüpfung der Verkehre

(1) ÖPNV ⇔ ÖPNV

Eine Reihe von Haltestellen im Liniennetz des ÖPNV hat die Funktion von Verknüpfungspunkten, an denen das Umsteigen zwischen verschiedenen Linien ermöglicht wird. In der folgenden Tabelle sind diese Haltestellen, unterschieden nach ihrer Bedeutung, aufgeführt:

Verknüpfungshaltestellen im Liniennetz		
kreisweit/überregional	regional	lokal
Dannenberg, Ostbahnhof	Bergen, Bahnhofstraße	Küsten, Bhf.
Dannenberg, ZOB	Clenze, Kirche	Satemin
Lüchow, Busbahnhof	Gartow, Kirche	Schnega, Gartenweg
	Hitzacker, Dannenberger Str.	Trebel
	Neu Darchau, Post/Hafen	Woltersdorf
	Wustrow, Markt	Zernien, Bhf.

Tabelle 13: Verknüpfungshaltestellen im ÖPNV-Liniennetz des Landkreises Lüchow-Dannenberg

(2) ÖPNV ⇔ Schienenpersonennahverkehr (SPNV) / Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Eine Reihe von Regionallinien im Landkreis erfüllt Zubringerfunktionen zur Schiene. Übergangsmöglichkeiten zwischen Bus und Bahn bieten dabei die Verknüpfungspunkte Dannenberg, Ostbahnhof und Hitzacker, Bahnhof an der Kbs 112 sowie Schnega, Bahnhof an der Kbs 305.

Die weitere Verknüpfung zwischen dem SPNV sowie mit dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) erfolgt außerhalb des Kreisgebietes an den Bahnhöfen Lüneburg, Salzwedel und Uelzen.

(3) ÖPNV ⇔ Individualverkehr (IV)

An Bushaltestellen mit geringem Fahrgastaufkommen reichen in der Regel die Parkflächen im öffentlichen Straßenraum aus, um eine Verknüpfung des IV mit dem ÖPNV zu gewährleisten. Besonders ausgebaute oder gekennzeichnete Abstellanlagen an Bushaltestellen oder Busbahnhöfen sind im Landkreis nicht vorhanden.

Im Hinblick auf eine Verknüpfung zwischen Bussen und Fahrrädern gelten die nachfolgend unter (4) genannten Anmerkungen.

(4) SPNV ⇔ Individualverkehr (IV)

Zur Verknüpfung des SPNV mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) stehen an den Bahnhöfen und Haltepunkten im Landkreis im Regelfall Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Dabei handelt es sich im Landkreis Lüchow-Dannenberg jedoch nicht an allen Bahnhöfen und Haltepunkten um eigens eingerichtete P+R-Anlagen. Im Landkreis sind P+R-Plätze am Bahnhof Schnega eingerichtet und am Bahnhof Dannenberg-Ost in Planung.

Im Bereich des Individualverkehrs könnte auch in ländlichen Regionen das Fahrrad eine zukünftig größere Rolle spielen. Pedelecs bzw. E-Bikes erhöhen den möglichen Radius der Strecken, die mit Fahrrädern zurückgelegt werden können, deutlich. Daher könnte auch für eine größer werdende Zahl von Pendlern die Verknüpfung zwischen Fahrrädern und SPNV inte-

ressant werden (Bike+Ride, B+R). Eine wesentliche Voraussetzung ist dabei, dass an den Bahnhöfen und Haltepunkten entsprechende B+R-Anlagen mit witterungsgeschützten und sicheren Abstellmöglichkeiten vorhanden sind. Am Bahnhof Dannenberg-Ost besteht die Möglichkeit zur Ausleihe von Pedelecs.

(5) ÖPNV ↔ Fahren

Von den vier im Landkreis betriebenen Elbfähren hat bisher lediglich die Fähre Neu Darchau – Darchau eine Verknüpfung mit den dort verkehrenden Buslinien. Zwischen Schnackenburg und Lütkenwisch steht die Betriebsaufnahme eines Rufbusses auf dem Gebiet des Landes Brandenburg nach Lenzen mit Anschluss an den Regionalbus in Richtung Wittenberge bevor. Für die Fähre Pevestorf – Lenzen werden Gespräche über die Anbindung der Fähre an den ÖPNV geführt. Hier wären bei einer Realisierung größere bauliche Maßnahmen notwendig.

2.4.5 Tarife

(1) Tarifstruktur

Die Tarifstruktur im Landkreis Lüchow-Dannenberg setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen:

- Wendland-Tarif
- RBB-Tarif
- Niedersachsentarif
- HVV-Tarif
- Beförderungsbedingungen im Personenverkehr der Deutschen Bahn AG (BB DB)

(2) Wendland-Tarif

Der Wendland-Tarif gilt im Busverkehr für alle Fahrten innerhalb des Landkreises und darüber hinaus für Fahrten nach Lüneburg und Salzwedel. Der Wendland-Tarif ist ein entfernungsabhängiger Tarif mit 7 Preisstufen. Die Einteilung der Preisstufen ist für Einzel- und für Zeitkarten identisch. Die Preisstufe 7 gilt ab 31 Kilometern. Fahrten mit längeren Reiseweiten werden ebenfalls dieser Preisstufe zugeordnet. Die BahnCard der DB AG wird anerkannt und ein 25-prozentiger Preisnachlass gewährt.

(3) Tarif der RBB

Für Fahrten, die aus dem Landkreis Lüchow-Dannenberg in den Landkreis Uelzen führen, gilt auf den von der RBB bedienten Linien der entfernungsabhängige RBB-Tarif. Es existierten unterschiedliche Entfernungstrecken für Einzelfahrscheine bzw. 5er-Karten und Zeitkarten. Die RBB erkennt die BahnCard der DB AG an und gewährt 25% Preisnachlass bei Einzelkarten für Erwachsene und Kinder. Auf Streckenabschnitten zwischen Schienentarifpunkten werden Fahrausweise der DB AG anerkannt.

(4) Niedersachsentarif

Gilt für alle SPNV-Linien Niedersachsens außerhalb der Verbünde sowie für Fahrten zwischen Niedersachsen und Hamburg bzw. Bremen. Es besteht die Möglichkeit, mit den Fahrkarten im Niedersachsentarif die Tarife für die örtlichen Verkehrsmittel in den niedersächsischen Verkehrsverbänden sowie auch im Bremer Verkehrsverbund (VBN) und im Hamburger Ver-

kehrverbund (HVV) mit zu entrichten, also nur eine Fahrkarte zu ordern. Damit ist die Anschlussmobilität in die Verkehrsverbände gesichert.

(5) HVV-Tarif

Der HVV-Tarif findet Anwendung auf der Kbs 112 ab dem Haltepunkt Göhrde in Richtung Lüneburg sowie auf den Buslinien 5101 und 5300 zwischen Neu Darchau und dem Landkreis Lüneburg. Der HVV-Tarif wird zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 auf die Gesamtstrecke der Wendlandbahn Lüneburg – Dannenberg ausgedehnt, also auch auf die Haltepunkte und Bahnhöfe Leitstade, Hitzacker und Dannenberg.

(6) Beförderungsbedingungen im Personenverkehr der DB (BB DB)

Bei dem auf allen Strecken der Deutschen Bahn AG gültigen Tarif handelt es sich um einen relationsbezogenen Kilometer-Tarif mit Zuschlägen je nach Zugart. Zwischen der DB AG und den Busunternehmen RBB und KVG existieren Tarifabkommen. Auf der Buslinie 304, die parallel zur Kbs 112 fährt, werden DB-Fahrausweise von der KVG und RBB anerkannt. Außerdem werden DB-Fahrausweise von bzw. bis zu den so genannten Schienenthaltepunkten anerkannt. Schienenthaltepunkte sind Orte, in denen die DB AG einen Bahnhof bedient oder bedient hat. Im Landkreis Lüchow-Dannenberg zählen dazu u.a. Dannenberg, Hitzacker und Lüchow.

2.4.6 Fahrgastinformation

(1) Bedeutung der Fahrgastinformation

Fahrgäste haben verschiedene Informationsbedürfnisse bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Wichtige Elemente sind:

- Ermittlung der Fahrgelegenheit (Welche Verbindung besteht von A nach B?)
- Ermittlung der Fahrtenangebote (Wann bestehen die nächsten ÖPNV-Verbindungen?)
- Zielfindung (Wo ist die Starthaltestelle; wie erreicht man von der Zielhaltestelle das Reiseziel?)
- Fahrpreisfindung (Welcher Fahrpreis muss entrichtet werden?)
- Hinweis zur Fahrgeldentrichtung (Wo muss der Fahrschein gekauft werden?).

Die optimale Erfüllung dieser Bedürfnisse ist eine Grundvoraussetzung für die Benutzerfreundlichkeit und damit auch für die Nutzung des Verkehrssystems.

(2) Fahrgastinformation im Landkreis Lüchow-Dannenberg

○ Fahrplanhefte

Ein von der RBB herausgegebenes Fahrplanheft informiert über das regionale Verkehrsangebot der Landkreise Lüchow-Dannenberg, Lüneburg und Uelzen inkl. der Angebote von KVG und LSE. Ferner übermittelt die RBB beim regulären Fahrplanwechsel bzw. bei größeren Fahrplanänderungen der Elbe-Jeetzel-Zeitung die aktuellen Fahrplandaten. Die EJZ veröffentlicht diese Daten als Zeitungsbeilage.

○ Fahrplanauskunft

Die Fahrplandaten für den Landkreis Lüchow-Dannenberg können u.a. der elektronischen Fahrplanauskunft der Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN) (www.vnn.de) entnommen werden, die deutschlandweite ÖPNV-Verbindungen enthält.

Telefonische Informationen können jeweils über die einzelnen Verkehrsunternehmen abgefragt werden. Die Verkehrsunternehmen LSE, RBB und KVG verfügen auf ihren Webseiten ebenfalls über elektronische Fahrplanauskünfte. Außerdem können bei der DB Fahrplandaten elektronisch abgerufen werden.

○ **Juniorbahnhof Dannenberg / Mobiz Wendland**

Seit April 2004 boten die Diakonischen Einrichtungen e.V. mit der Mobilitätszentrale Wendland (Mobiz) einen Fahrgastinformations-Service an. Nachfolger der Mobiz ist der Juniorbahnhof Dannenberg, den die Diakonischen Einrichtungen in Kooperation mit der DB AG betreiben. Eine Aufgabe ist – neben dem Verkauf von Fahrkarten – die Information und Kommunikation über ÖPNV-/SPNV-Angebote sowie die Information über Möglichkeiten der Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsarten und Verkehrssystemen im Landkreis. Außerdem besteht die Möglichkeit, sich (Elektro-)Fahrräder und Elektromobile zu leihen.

○ **Fahrgast-Rat Wendland**

Der auf privater Initiative gegründete Fahrgast-Rat unterstützt den Landkreis in Fragen zum ÖPNV. Durch den Fahrgast-Rat ergibt sich für die Bürger/-innen im Landkreis die Möglichkeit, sowohl Informationen zu erhalten als auch an den Rat zu übermitteln, die dieser wiederum bündelt und im Sinne einer Verbesserung des ÖPNV an den Landkreis weitergibt.

○ **Aushangfahrpläne**

Ein weiterer wichtiger Träger von Fahrgastinformationen sind die Haltestellen selbst. Wesentliches Element sind die Aushangfahrpläne an den Haltestellenmasten. Sie werden im Regionalverkehr linienbezogen (RBB: haltestellenbezogen) dargestellt. Die weitere Ausstattung ist sehr unterschiedlich.

3. Bewertung und Mängelanalyse

3.1 Einleitung

Ausgehend von dem grundsätzlichen Bestreben des Landkreises, den ÖPNV auf der Basis des vorhandenen Angebotes zu erhalten und im Rahmen seiner Möglichkeiten zu verbessern, soll das derzeitige ÖPNV-Angebot im Landkreis Lüchow-Dannenberg einer qualitativen Bewertung unterzogen werden.

Fokussiert wird die Bewertung auf den Aspekt des **Verkehrsangebotes**, da für den Fahrgast die Einflussgrößen

- Fahrtenhäufigkeit und
- Beförderungszeit

wesentliche Merkmale für einen attraktiven ÖPNV sind. Für diese Einflussgrößen der Komponente Verkehrsangebot wird eine Untersuchung und Bewertung durchgeführt (vgl.: BMV u.a.: Handbuch zur Einführung des Busverkehrssystems, 1992), dabei untergliedert sich das Verkehrsangebot auf die Bereiche

- Erschließungsqualität
- Bedienungsqualität
- Verbindungsqualität

3.2 Verkehrsangebot

Die drei Unterpunkte der Komponente „Verkehrsangebot“ werden jeweils nach einem einheitlichen Schema bearbeitet:

1. Nennung des **Merkmals** (Bewertungskriterium),
2. Festlegung des **Bewertungsrasters** mit den Standards und Sollwerten,
3. Formulierung des **Ergebnisses**, in dem auf der Basis der durchgeführten Untersuchungen eine Bewertung gegeben wird, die die wesentlichen Schwächen und Probleme des heutigen ÖPNV-Angebots aufzeigt.

3.2.1 Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität wird bestimmt durch die Lage der Haltestellen in der vorhandenen Siedlungsstruktur. Dabei wird der Frage nachgegangen, wie weit es der Fahrgast des ÖPNV zur Haltestelle hat. Da im Rahmen der Aufstellung dieses Nahverkehrsplans keine Kompletterfassung aller Wegstrecken zwischen Wohnorten und Haltestellen im Landkreis erfolgen kann, wird im Folgenden mit einer Hilfskonstruktion gearbeitet:

Das **Beurteilungsmerkmal** der Erschließungsqualität ist demnach die Existenz bzw. das Fehlen einer Haltestelle im jeweiligen Ort, die mindestens eine Hin- und Rückfahrt pro Tag zum Grundzentrum durch den allgemein zugänglichen ÖPNV ermöglicht.

Das **Bewertungsraster** beinhaltet, dass lediglich Orte mit mehr als 50 Einwohnern betrachtet werden. Ferner wird überprüft, inwieweit die Haltestellen sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen von Linienverkehren bedient werden.

Ergebnis

Die Untersuchung der Erschließungsqualität wurde für 167 Orte des Landkreises, die mehr als 50 Einwohner zählen, durchgeführt.

Kreisweit betrachtet entspricht die Erschließungsqualität an Schultagen in allen Orten des Landkreises dem oben genannten Kriterium, dass mindestens einmal pro Tag eine Haltestelle durch ein Fahrtenpaar des allgemein zugänglichen ÖPNV bedient wird.

An schulfreien Tagen reduziert sich das Fahrtenangebot und damit die Flächenerschließung auf die Fahrten der Regionallinien. Dies führt dazu, dass dann im Landkreis 66 Orte keine ÖPNV-Anbindung haben. Dies entspricht einem Erschließungsgrad (Verhältnis von erschlossenen Orten zu allen betrachteten Orten) von 60%.

Die Ergebnisse für schulfreie Tage zeigt im Einzelnen die folgende Tabelle:

Bereich Clenze		
Erschließung	ja	nein
Belau		X
Bergen	X	
Billerbeck	X	
Bösen		X
Bülitz		X
Bussau		X
Dahren	X	
Dickfeitzen		X
Dommatzen	X	
Gistenbeck		X
Gledeberg		X
Gohlau		X
Groß Sachau		X
Jiggel	X	
Kassau	X	
Kiefen	X	
Klein Wittfeitzen		X
Köhlen	X	
Kussebode		X
Leisten	X	
Luckau		X
Nienbergen		X
Prießbeck		X
Püggen		X
Schnega	X	
Schnega Bhf.	X	
Steine	X	
Waddewitz	X	
Winterweyhe	X	
Wöhningen	X	
Orte: 30	15	15
	50%	50%

Bereich Gartow		
Erschließung	ja	nein
Brunkendorf	X	
Gorleben	X	
Holtorf	X	
Kapern	X	
Lanze		X
Lomitz		X
Meetschow	X	
Nienwalde		X
Pevestorf	X	
Prezelle		X
Restorf	X	
Schnackenbg.	X	
Vietze	X	
Orte: 13	9	4
	69%	31%

Bereich Dannenberg		
Erschließung	ja	nein
Bellahn		X
Breese i.B.		X
Breese i.d.M.	X	
Breselenz		X
Damnatz	X	
Fließau		X
Gieneitz	X	
Grippel	X	
Groß Gusborn	X	
Groß Heide		X
Gülden		X
Gümse	X	
Jameln	X	
Kacherien	X	
Karwitz	X	
Klein Gusborn	X	
Klein Heide		X
Laase	X	
Langendorf	X	
Lenzen	X	
Lüggau	X	
Mützingen		X
Nausen	X	
Nebenstedt	X	
Penkefitz		X
Pisselberg		X
Platenlaase	X	
Prisser	X	
Pudripp	X	
Quickborn	X	
Riekau		X
Schaafhausen	X	
Siemen		X
Soven		X
Splietau	X	
Streetz	X	
Thunpaddel	X	
Timmeitz	X	
Tramm	X	
Volkfien		X
Wibbese		X
Zadrau		X
Zernien	X	
Orte: 43	27	16
	63%	37%

Bereich Hitzacker		
Erschließung	ja	nein
Bahrendorf	X	
Bredenbock	X	
Drethem	X	
Glienitz	X	
Harlingen		X
Katemin	X	
Klein Kühren	X	
Metzingen	X	
Neu Darchau	X	
Pussade	X	
Sammatz		X
Sarenseck		X
Schmessau		X
Schutschur	X	
Seerau	X	
Tiesmesland		X
Thießau	X	
Tollendorf	X	
Wietzetz	X	
Orte: 19	14	5
	74%	26%

Bereich Lüchow		
Erschließung	ja	nein
Beutow		X
Bockleben	X	
Bösel	X	
Dangendorf	X	
Dunsche		X
Gledenitz	X	
Gollau	X	
Göttien		X
Grabow	X	
Groß Witzeetze	X	
Jabel		X
Jeetzel	X	
Karmitz		X
Klein Witzeetze		X
Kolborn		X
Kriwitz	X	
Krummasel		X
Künsche		X
Küsten	X	
Lichtenberg	X	
Liepe		X
Lübbow	X	
Lübeln	X	
Lüsen	X	
Marleben/Klautze	X	
Meuchefitz		X
Müggenburg	X	
Nemitz		X
Pannecke		X
Plate	X	
Prezier	X	
Puttball	X	
Ranzau		X
Rebenstorf	X	
Reetze		X
Rehbeck		X
Saassel	X	
Sallahn		X
Saggrian		X
Satemin		X
Schletau	X	
Schmarsau	X	
Schweskau	X	
Seerau i.d.L.		X
Simander	X	
Tarmitz		X
Tobringen	X	
Trabuhn	X	
Trebel	X	
Tüschau		X
Vasenthin		X
Volzendorf	X	
Weitsche		X
Woltersdorf	X	
Orte: 54	30	24
	56%	44%

Bereich Wustrow		
Erschließung	ja	nein
Blütigen		X
Dolgow	X	
Güstritz	X	
Klennow	X	
Königshorst		X
Lensian/Ganse	X	
Schreyahn	X	
Teplingen	X	
Orte: 8	6	2
	75%	25%

Tabelle 14: Erschließungsqualität der Orte im Landkreis Lüchow-Dannenberg an schulfreien Tagen

Die Differenzierung nach Bereichen ergibt für schulfreie Tage folgendes Bild:

○ **Bereich Clenze** (Erschließungsgrad 50%)

Im zentralen Bereich von Clenze (Luckau – Clenze – Bergen – Schnega) erfolgt die Erschließung durch die Regionallinien 1947 und 1948. Hierdurch werden in den Gemeinden Luckau und Clenze von den 13 untersuchten Orten lediglich die vier an der L 261 gelegenen Orte erschlossen. In den Gemeinden Bergen und Schnega sorgt die Linie 1947 für eine recht gute Flächenerschließung, so dass nur die Orte Belau, Nienbergen und Gledeberg nicht erschlossen werden.

Im nördlichen Bereich (Gemeinde Waddewitz) tangiert die Regionallinie 1949 den Bereich Clenze und erschließt entlang der B493 vier der sieben untersuchten Orte.

○ **Bereich Dannenberg** (Erschließungsgrad 63%)

Die Erschließung der Siedlungsbereiche im Bereich Dannenberg wird wesentlich durch deren Lage zu den Hauptverkehrsachsen bestimmt:

Durch die Linie 304 werden längs der Nord-Süd-Verkehrsachse von Hitzacker nach Lüchow alle Orte mit Ausnahme von Breselenz und Breese i. Br. erschlossen.

Die Linie 1936 erschließt die Orte nach Westen entlang der B 191. Im südlich davon gelegenen Bereich finden sich sieben Orte, die über keine Erschließung verfügen.

Im östlichen Teil bedient die Regionallinie 1944 die Orte im Korridor Dannenberg – Langendorf/Gusborn – Laase. Ergänzt wird das Angebot durch die Rufbuslinie 1987 Dannenberg – Dömitz, die für Breese i.d.M., Damnatz und Gümse für eine Erschließung auch an schulfreien Tagen sorgt.

○ **Bereich Gartow** (Erschließungsgrad 69%)

Im Bereich Gartow sorgen die Regionallinien 1944 und 1946 für eine flächendeckende Erschließung im nördlichen Bereich zwischen Gartow und der Elbe. Südlich der B 493 werden dagegen die vier Orte Nienwalde, Prezelle, Lomitz und Lanze nicht erschlossen.

○ **Bereich Hitzacker** (Erschließungsgrad 74%)

Die Linie 304 mit ihren zwei Linienästen nach Lüneburg bzw. Neu Darchau sorgt für eine flächenhafte Erschließung. Die fünf Orte Harlingen, Sammatz, Sarenseck, Schmessau und Tiesmesland, die abseits der Hauptlinienführung liegen, werden nicht erschlossen.

○ **Bereich Lüchow** (Erschließungsgrad 56%)

Im Bereich Lüchow erfolgt die Erschließung der Orte durch die acht Regionallinien 304, 1937, 1938, 1945, 1946, 1947, 1948 und 1949. Trotz dieser Vielzahl von Linien werden außerhalb der Schulzeit insgesamt 24 Orte nicht bedient.

Zwölf dieser Orte finden sich im nordöstlichen Bereich, weitgehend nördlich der B 493. Die dort verkehrende Linie 1946 verzichtet in der schulfreien Zeit auf die verzweigte, schulbezogene Linienführung und verkehrt dann lediglich über die B 493.

Die übrigen, nicht bedienten Orte liegen im Bereich von Küsten. Die hier verkehrende Regionallinie 1949 bedient lediglich die direkt an der B 493 gelegenen Orte Küsten und Lübeln.

○ **Bereich Wustrow** (Erschließungsgrad 75%)

Im Bereich von Wustrow sorgen die Linien 1937, 1947 und 1948 für eine nahezu flächendeckende ÖPNV-Erschließung. Lediglich die in unmittelbarer Nähe von Wustrow gelegenen Orte Blütlingen und Königshorst werden an schulfreien Tagen nicht erschlossen.

3.2.2 Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität beschreibt die quantitative Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots für den Nutzer. Ihr **Bemessungsmerkmal** ist die Bedienungshäufigkeit. Diese gibt an, wie viele ÖPNV-Verbindungen auf einer bestimmten Relation zu einer vorgegebenen Verkehrszeit angeboten werden.

Der VDV hat 1981 eine ÖPNV-Mindestbedienung für den ländlichen Raum definiert und in einer Veröffentlichung aus dem Jahre 2001 erneut bestätigt. Danach werden in Abhängigkeit von der Einwohneranzahl eines Ortes folgende Mindestzahlen von Fahrten im ÖPNV pro Tag in jede Richtung empfohlen:

Einwohner je Ort	Fahrtenpaare pro Tag
200 – 1.000	3
1.000 – 3.000	3 – 6
3.000 – 6.000	6 – 12

Quelle: VDV: Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im ÖPNV, 1981

Für Orte bis zu 200 Einw. gibt der VDV keine Empfehlung. Um auch Orte von 50 bis 200 Einwohner bewerten zu können und damit der Siedlungsstruktur des Landkreises Lüchow-Dannenberg gerecht zu werden, wird ergänzend hierfür als Mindestzahl eine Hinfahrt und zwei Rückfahrten oder umgekehrt angesetzt (kurz 1;2).

50 – 200	1;2
----------	-----

Die oben definierten Standards werden als Kriterium in das **Bewertungsraster** aufgenommen. Dabei wird das Bedienungsangebot eingestuft als:

- **gut**, wenn die Mindestzahlen überschritten werden,
- **genügend**, wenn die Werte im Bereich der Mindestzahlen liegen,
- **ungenügend**, wenn die Mindestzahlen unterschritten werden.

Bei der Untersuchung der Bedienungsqualität werden drei Bezugsebenen unterschieden, die sich auf die Grundzentren beziehen:

Bedienungsqualität I: Orte / Siedlungsbereiche ⇔ zugehöriges Grundzentrum

Bedienungsqualität II: Grundzentren ⇔ Mittelzentren

Bedienungsqualität III: Grundzentren ⇔ Oberzentren

Die Grundzentren können ihre Versorgungsaufgaben nur dann erfüllen, wenn es Verkehrsverbindungen zu ihren im Einzugsbereich gelegenen Orten und Siedlungsbereichen gibt und wenn entsprechende Verkehrsverbindungen zu den übergeordneten Zentren (Mittel- bzw. Oberzentren) bestehen.

Erläuterungen zum Verfahren:

- Die Ermittlung der Fahrtenzahlen erfolgt anhand des Fahrplanbuchs 2012/2013 der RBB, in dem auch Linien der KVG, LSE und PVGS aufgeführt sind inkl. Änderungen, die ab 09.08.2013 wirksam geworden sind. Ergänzend wurde auch die Internetauskunft www.vnn.de bei der Ermittlung der Fahrtenzahlen herangezogen.
- Verkehrstage sind Montag bis Freitag, wobei das Angebot nach Schultagen (S) und schulfreien Tagen (F) differenziert wird.
- Fahrten, die nicht an allen Tagen der Woche erfolgen, werden nur dann gezählt, wenn sie mindestens an drei Tagen in der Woche über das gesamte Jahr stattfinden.

- Nicht gezählt werden Fahrten, die in einem Abstand von weniger als 10 Minuten stattfinden (Verstärkerfahrten), deren Beförderungszeiten mehr als doppelt so lang sind wie die durchschnittlichen auf dieser Relation, die mehr als drei Umsteigevorgänge erfordern und/oder die beim Umstieg Wartezeiten von mehr als 60 Minuten aufweisen.

Die Anwendung eines Bewertungsrasters führt aus Gründen der Praktikabilität zu gewissen Vereinfachungen. Bei der Bewertung des Bedienungsangebotes können deshalb bestimmte Einzelaspekte, wie z.B. die Aufenthaltszeit zwischen Ankunft einer Fahrt und Rückfahrt zum Ausgangsort ebenso wenig berücksichtigt werden wie eine Differenzierung nach Abfahrten zu bestimmten Zeiten (z.B. nach 16 Uhr) oder eine Bewertung, ob das Bedienungsangebot bestimmte Verkehrszwecke (Beruf, Schule, Freizeit, Versorgung) abdeckt. Dennoch liefert das gewählte Verfahren nach Auffassung des Aufgabenträgers eine gute Analyse des gegenwärtigen Leistungsangebotes im ÖPNV.

3.2.3 Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität ist eine entscheidende Einflussgröße bei der Verkehrsmittelwahl. Sie gibt Auskunft darüber, in welchem Verhältnis die Beförderungszeit des ÖPNV zur Fahrtzeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf einer bestimmten Relation steht.

Als **Bemessungsmerkmal** wird das Verhältnis zwischen den Beförderungszeiten im ÖPNV und der Fahrtzeit im MIV festgesetzt.

Systembedingt liegen ÖPNV-Beförderungszeiten im Regelfall über den MIV-Fahrtzeiten. Hensen/Otto kommen im Handbuch zur Kommunalen Verkehrsplanung zu dem Ergebnis, dass eine ÖPNV-Beförderungszeit, die im Vergleich zur MIV-Fahrtzeit mehr als das 1,5- bis 1,7-fache beträgt, auch im ländlichen Raum nicht mehr akzeptiert wird.

Im **Bewertungsraster** werden diese rechnerischen Faktoren als Kriterium angesetzt. Dabei wird die ÖPNV-Beförderungszeit eingestuft als:

- **gut**, wenn sie niedriger als das 1,5fache der MIV-Fahrtzeit ist,
- **genügend**, wenn sie im Bereich des 1,5 bis 1,7fachen der MIV-Fahrtzeit liegt,
- **ungenügend**, wenn sie höher als das 1,7fache der MIV-Fahrtzeit ist.

Bei der Untersuchungen der Verbindungsqualität werden wie bereits bei der Bedienungsqualität drei Ebenen unterschieden:

Verbindungsqualität I: Orte/Siedlungsbereiche > zugehöriges Grundzentrum

Verbindungsqualität II: Grundzentren > Mittelzentren

Verbindungsqualität III: Grundzentren > Oberzentren

Erläuterungen zum Verfahren:

- Die Ermittlung der MIV-Fahrtzeiten erfolgt mittels des elektronischen Routenplaners www.maps.google.de.
- Die Beförderungszeiten des ÖPNV (inkl. Umsteigezeiten) werden auf allen Relationen nur in der Hinrichtung und nicht in der Gegenrichtung ermittelt, da die Fahrtzeiten i.d.R. deckungsgleich sind. Ausnahme: Wenn ein Ort ausschließlich von einer Ringlinie bedient wird, die nur in einer Richtung verkehrt, werden neben den Beförderungszeiten der Hinfahrten auch die der Rückfahrten in die Bewertung mit einbezogen

- Eine Differenzierung nach Schultagen und schulfreien Tagen wird ebenfalls nicht vorgenommen, da die Linienwege i.d.R. identisch sind.
- Bei der Zählung von Fahrten gelten die unter „Bedienungsqualität“ genannten Kriterien. Dabei kann die Zahl der in die Bewertung eingehenden Kurse zwischen Bedienungs- und Verbindungsqualität differieren, da bei der Bedienungsqualität Fahrtenpaare, bei der Verbindungsqualität lediglich Fahrten in Richtung Zentrale Orte bewertet werden.

Ergebnis

In Form einer Zusammenschau wird vorab für den gesamten Landkreis eine Ergebnisübersicht zur Bedienungs- und Verbindungsqualität I erstellt. Hierbei werden, wie auch in den folgenden Einzelbetrachtungen, die Bedienungs- und die Verbindungsqualität gleichzeitig betrachtet, da allein die Bedienungsqualität (hinreichende Mindestanzahl von Fahrtenpaaren auf einer Relationen) noch keine qualifizierte Aussage über die Güte des Angebots zulässt. Erst die zusätzliche Betrachtung der Verbindungsqualität (ÖPNV-Beförderungszeiten im Vergleich zu den MIV-Fahrtzeiten) ermöglicht eine fundierte Aussage über die tatsächliche Qualität des untersuchten Angebotes. Ergänzend wird in Kartenform eine grafische Darstellung der räumlichen Bezüge gegeben.

In der darauf folgenden Ergebnisübersicht für die jeweiligen Bereiche werden zunächst die Bewertungsergebnisse in Diagrammform dargestellt, wobei zusätzlich die landkreisweiten Durchschnittswerte als Vergleichsgröße mit aufgeführt werden. Im Textteil erfolgen dann eine allgemeine Bewertung des Angebots und eine genauere Mängeldarstellung. Die entsprechenden statistischen Daten finden sich im Anhang.

Die Darstellung der Ergebnisübersichten für die Bedienungs- und Verbindungsqualitäten II und III erfolgt analog in angepasster Form.

3.2.4 Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ↔ Grundzentrum

Die Qualität des Bedienungs- und Verbindungsangebotes zwischen den einzelnen Orten und den jeweils zugehörigen Grundzentren wurde auf insgesamt 167 Relationen im Landkreis Lüchow-Dannenberg untersucht. Das folgende Diagramm zeigt die Ergebnisse der Analyse für den gesamten Landkreis.

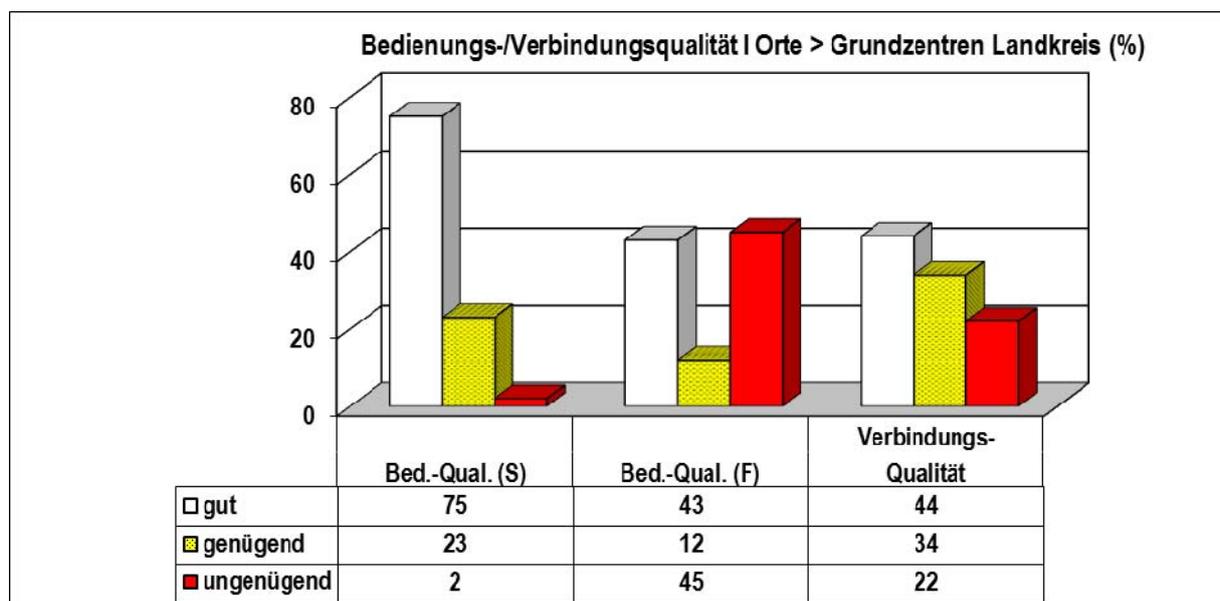


Abb.10: Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ↔ Grundzentrum im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Die Ergebnisse der Untersuchung der Bedienungsqualität I, d.h. der Fahrtenhäufigkeit auf der Relation Ort \leftrightarrow Grundzentrum, zeigen, dass das Angebot im Landkreis Lüchow-Dannenberg deutlich von der Schülerbeförderung geprägt ist. So ist an Schultagen das Angebot für 98% aller Relationen mit „gut“ oder „genügend“ einzustufen, an schulfreien Tagen gilt dies jedoch nur noch für etwas mehr als die Hälfte aller Relationen.

Die Analyse der Verbindungsqualität ergibt, dass gut Dreiviertel aller Relationen ÖPNV-Fahrtzeiten aufweisen, die im Vergleich zum MIV gut oder genügend sind. Dies bedeutet, dass die Fahrtzeiten i.d.R. durchaus mit denen des MIV konkurrieren können, sofern die Linieneinführung weitgehend direkt verläuft. Dies gilt selbst bei einer recht dichten Abfolge der Haltestellen. Nur dann, wenn durch eine flächenhafte Erschließung zu viele Umwege entstehen und/oder Umstiege notwendig sind, werden die Fahrtzeiten unzureichend.

Einen Überblick der Ergebniswerte für die einzelnen Bereiche gibt die folgende Tabelle:

Bereich (Anzahl der untersuchten Orte)	Bedienungs-Qualität (%)						Verbindungs-Qu. (%)		
	Schultage			schulfreie Tage			gut	gen.	ung.
	gut	gen.	ung.	gut	gen.	ung.	gut	gen.	ung.
Clenze (30)	67	23	0	27	3	70	23	50	27
Dannenberg (43)	63	35	2	56	7	37	54	23	23
Gartow (13)	78	15	7	46	23	31	70	15	15
Hitzacker (19)	95	5	0	37	21	42	53	37	10
Lüchow (54)	83	17	0	41	11	48	31	43	26
Wustrow (8)	76	12	12	75	0	25	100	0	0
Landkreis (167)	75	23	2	43	12	45	44	34	22

Tabelle 15: Bedienungs- und Verbindungsqualität I im Landkreis Lüchow-Dannenberg nach Bereichen

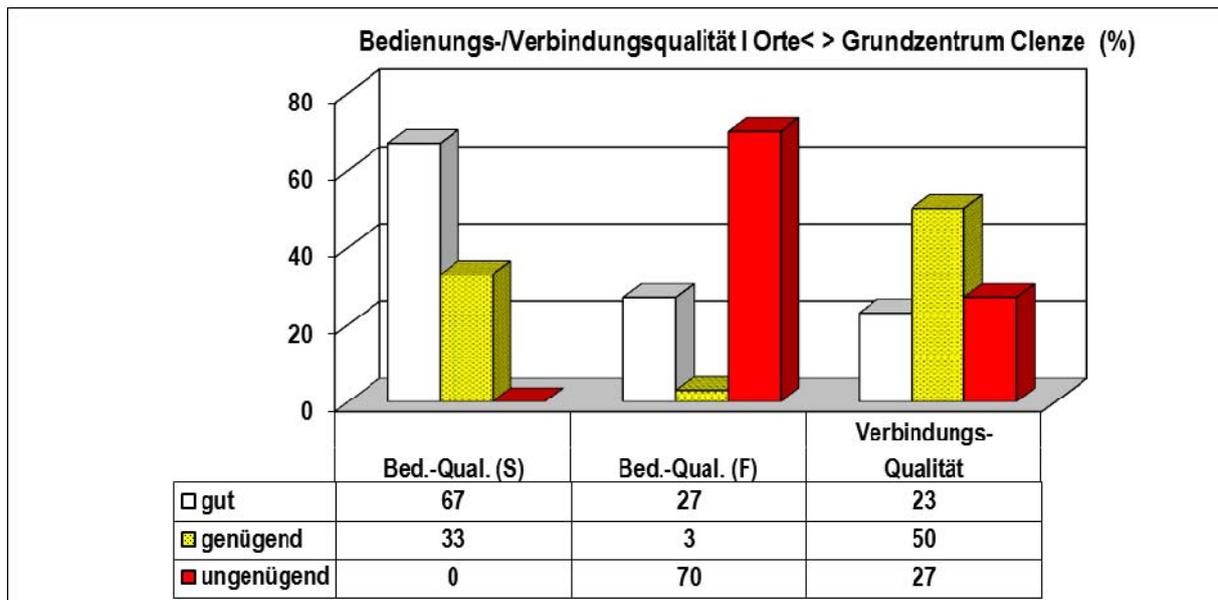
(1) Bedienungs- und Verbindungsqualität | Orte ↔ Grundzentrum Clenze

Abb. 11: Bedienungs- und Verbindungsqualität | Orte ↔ Grundzentrum Clenze

Im Bereich Clenze liegen die Ergebnisse der Untersuchung insgesamt unter dem landkreisweiten Durchschnitt. Ursache hierfür ist primär das sehr stark von der Schülerbeförderung geprägte Fahrtenangebot, des Weiteren die besondere Situation, dass neun Orte von Ringlinien bedient werden, die nur in einer Richtung befahren werden.

Im Einzelnen ist festzustellen: An Schultagen ist die Bedienung insgesamt hinreichend. An schulfreien Tagen haben lediglich knapp ein Drittel aller untersuchten Orte, und zwar diejenigen, die von den beiden Regionallinien 1947 und 1948 entlang der Route Köhlen – Clenze – Bergen – Schnega/Spithal erschlossen werden, eine zufriedenstellende Bedienung. Für insgesamt 21 weitere Orte ist das Grundzentrum Clenze an diesen Tagen im ÖPNV nicht erreichbar, da die Bedienung in der Fläche weitgehend fehlt.

Bezüglich der Verbindungsqualität zeigt sich, dass die Fahrtzeiten von acht Relationen ungenügend sind. Sechs der Orte liegen in der Gemeinde Waddeweitz. Sie werden von den Ringlinien 1980/1 bedient. Außerdem haben die Orte Billerbeck und Winterweyhe unzureichende Fahrtzeiten, da die Regionallinien einen Umweg über Bergen fahren.

Bedienungsqualität I Orte ↔ Grundzentrum Clenze						
Ort	Ortskategorie [Einwohner]	Soll-Bedienung [Fpaare/Tag]	Ist-Bedienung [Fahrtenpaare/Tag]		Bewertung	
			Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Belau	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Bergen	1.000-3.000	3-6	11	9	gut	gut
Billerbeck	50-200	1;2	3	1	gut	ungenügend
Bösen	50-200	1;2	3	0	gut	ungenügend
Bülitz	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Bussau	50-200	1;2	1;3	0	genügend	ungenügend
Diahren	50-200	1;2	1;3	0	genügend	ungenügend
Dickfeitzen	50-200	1;2	1;4	0	genügend	ungenügend
Dommatzen	50-200	1;2	1;4	0	genügend	ungenügend
Gistenbeck	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Gledeberg	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Gohlau	50-200	1;2	1;4	0	genügend	ungenügend
Groß Sachau	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Jiggel	50-200	1;2	11	9	gut	gut
Kassau	50-200	1;2	16	10	gut	gut
Kiefen	50-200	1;2	1;3	0	genügend	ungenügend
Klein Wittfeitzen	50-200	1;2	1;4	0	genügend	ungenügend
Köhlen	50-200	1;2	14	10	gut	gut
Kussebode	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Leisten	50-200	1;2	4	3;1	gut	genügend
Luckau	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Nienbergen	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
PrieBeck	50-200	1;2	1;3	0	genügend	ungenügend
Püggen	50-200	1;2	1;3	0	genügend	ungenügend
Schnega, Ort	200-1.000	3	5	2	gut	ungenügend
Schnega Bhf.	50-200	1;2	5	2	gut	gut
Steine	50-200	1;2	11	9	gut	gut
Waddewitz	50-200	1;2	1;3	0	genügend	ungenügend
Winterweyhe	50-200	1;2	9	7	gut	gut
Wöhningen	50-200	1;2	10	7	gut	gut

Tabelle 16: Bedienungsqualität I Orte ↔ Grundzentrum Clenze

Verbindungsqualität Fahrzeit Orte > Grundzentrum Clenze							
Ort	mittlere Fahrzeit [Min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung
	MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	
Belau	10	15	17	1	0	1	genügend
Bergen	7	11	12	10	0	1	gut
Billerbeck	13	20	22	0	1	2	ungenügend
Bösen	3	5	7	3	0	0	gut
Bülitz	7	11	12	1	0	1	genügend
Bussau [R]	5	8	9	3	0	1	genügend
Dahren [R]	10	15	17	3	0	1	genügend
Dickfeitzen [R]	10	15	17	1	0	4	ungenügend
Dommatzen [R]	11	17	19	1	0	4	ungenügend
Gistenbeck	5	8	9	1	0	1	genügend
Gledeberg	14	21	24	1	0	1	genügend
Gohlau [R]	16	24	27	4	3	1	genügend
Groß Sachau	5	8	9	2	0	0	gut
Jiggel	5	8	9	10	0	1	gut
Kassau	3	5	5	16	0	4	gut
Kiefen	10	15	17	0	0	4	ungenügend
Kl. Wittfeitzen [R]	12	18	20	0	1	4	ungenügend
Köhlen	8	12	14	11	0	5	genügend
Kussebode	6	9	10	1	0	1	genügend
Leisten	13	20	22	3	1	1	genügend
Luckau	8	12	14	1	0	1	genügend
Nienbergen	12	18	20	1	0	1	genügend
PrieBeck [R]	5	8	9	1	0	4	ungenügend
Püggen	8	12	14	1	0	0	gut
Schnega, Ort	8	12	14	3	0	2	genügend
Schnega Bahnhof	12	18	20	2	2	1	genügend
Steine	7	11	12	10	1	1	gut
Waddeweitz [R]	11	17	19	0	0	4	ungenügend
Winterweyhe	8	12	14	0	0	9	ungenügend
Wöhningen	7	11	12	0	7	4	genügend

[R] Orte werden ausschließlich von einer Ringlinie bedient, die nur in einer Richtung verkehrt. Hier werden neben den Fahrzeiten der Hinfahrten auch die Fahrzeiten der Rückfahrten in die Bewertung einbezogen.

Tabelle 17: Verbindungsqualität | Orte ↔ Grundzentrum Clenze

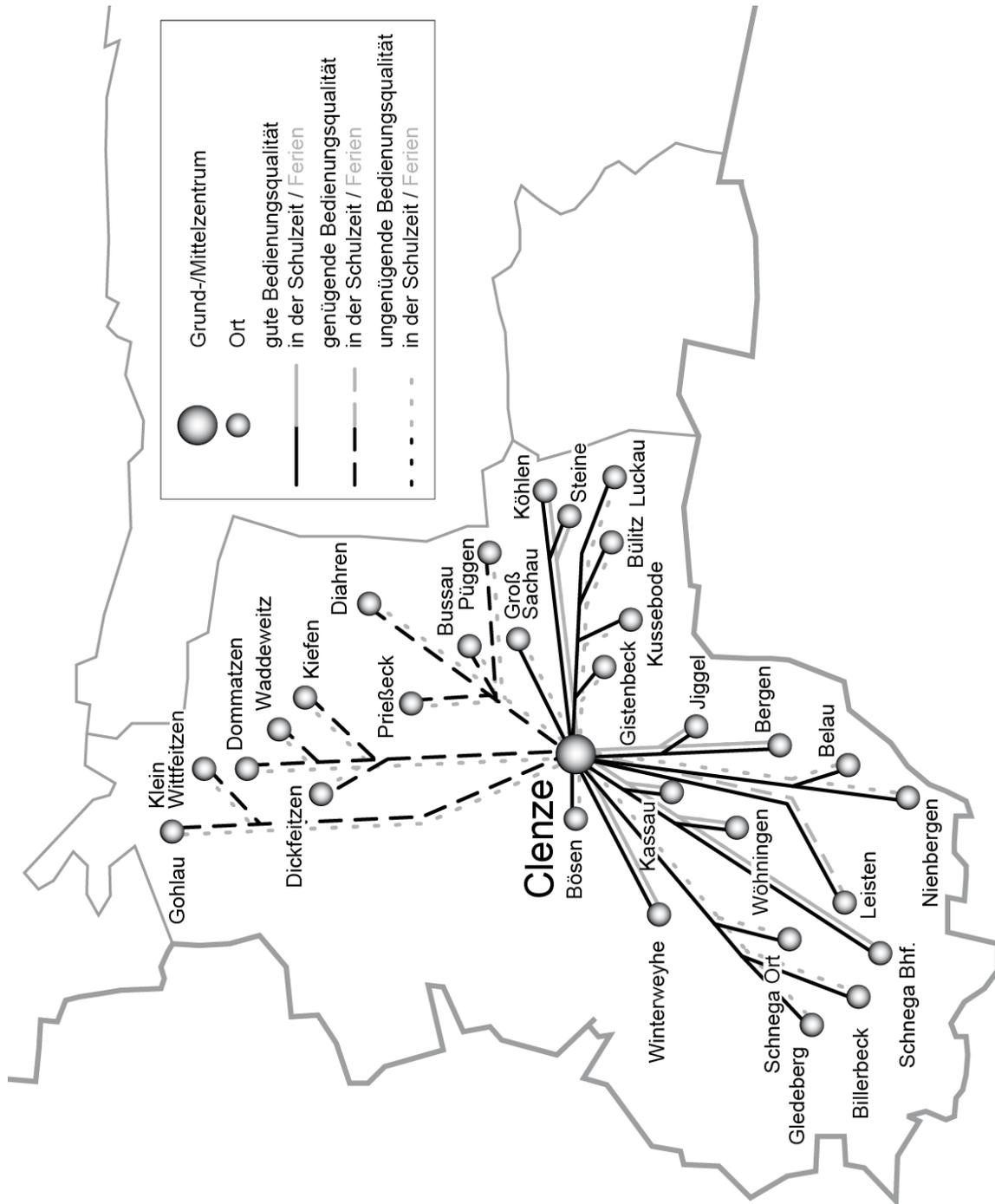


Abb. 12: Bedienungsqualität | Orte ↔ Grundzentrum Clenze

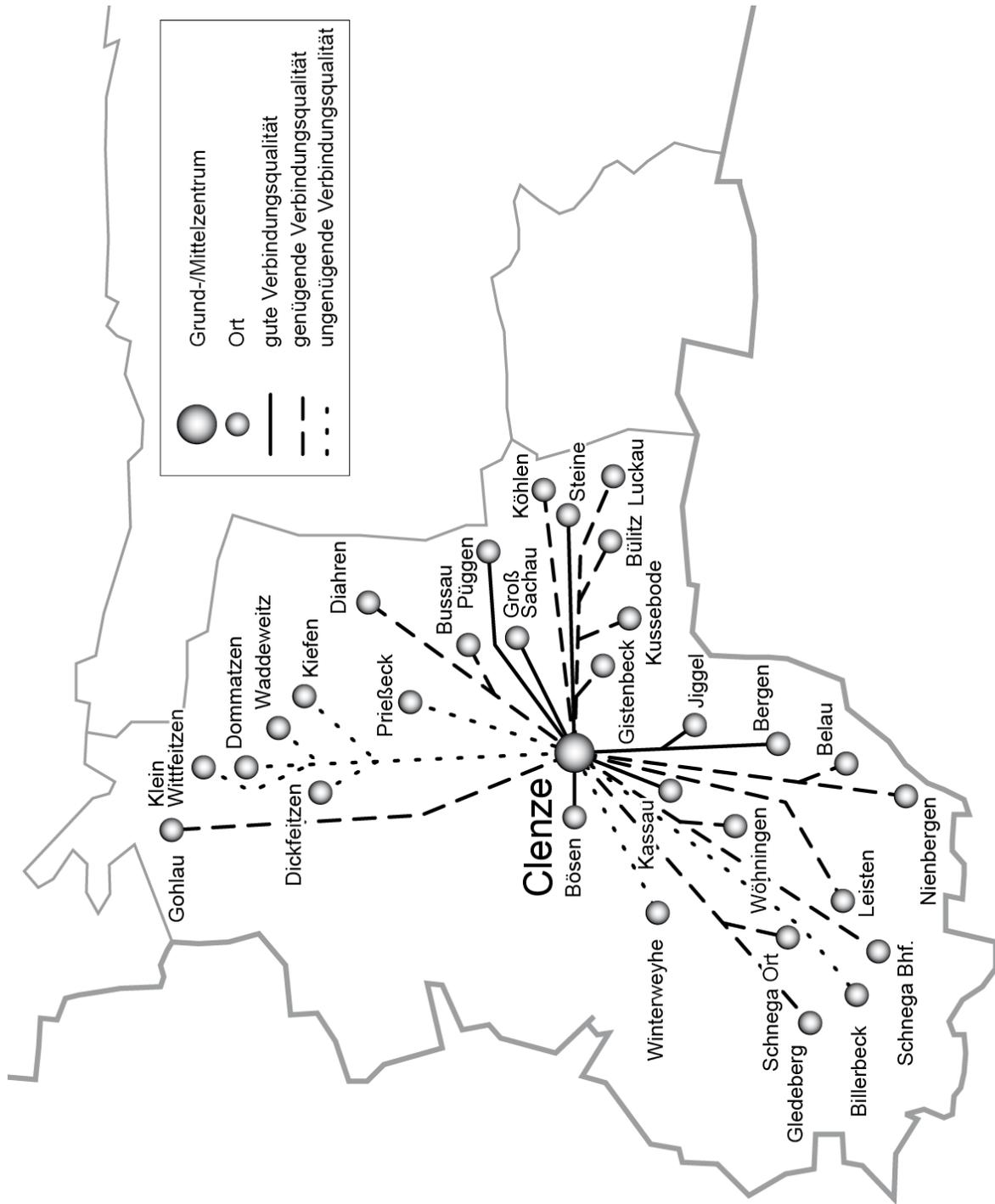


Abb. 13: Verbindungsqualität | Orte > Grundzentrum Clenze

(2) Bedienungs- und Verbindungsqualität | Orte ↔ Grundzentrum Dannenberg

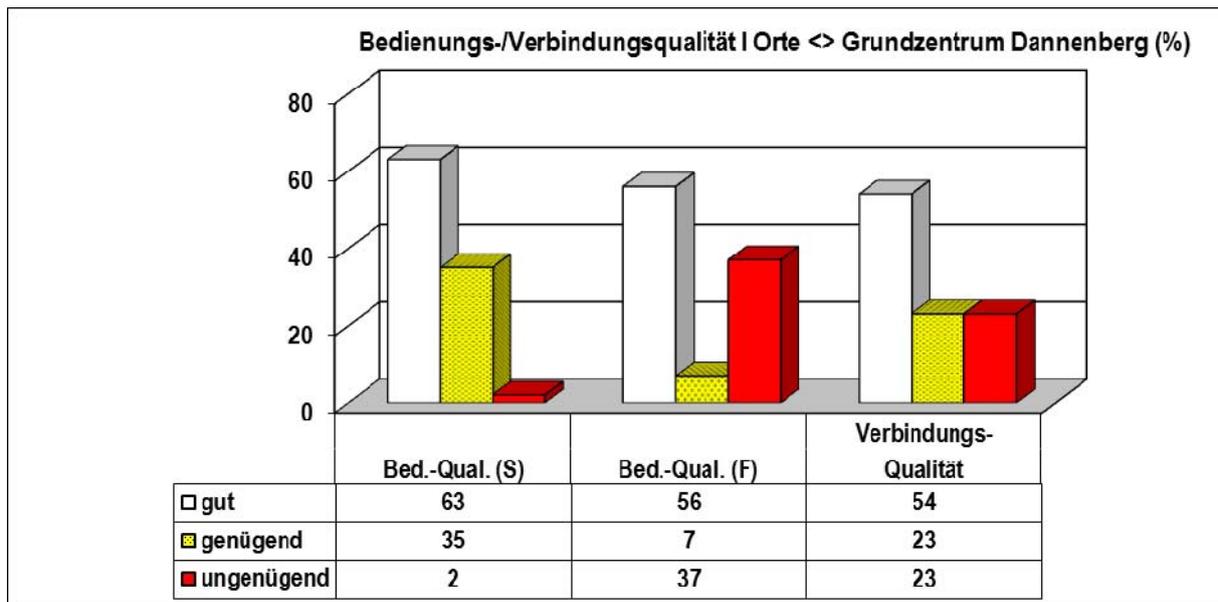


Abb. 14: Bedienungs- und Verbindungsqualität | Orte ↔ Grundzentrum Dannenberg

Die Ergebnisse der Bedienungsqualität im Bereich Dannenberg entsprechen etwa dem kreisweiten Durchschnitt, die Werte der Verbindungsqualität liegen darüber.

An Schultagen ist die Bedienung insgesamt zufriedenstellend.

An schulfreien Tagen ist die Bedienung der Orte, die von den Regionallinien 304, 1936 und 1944 bedient werden, hinreichend. Abseits dieser Regionallinien werden 16 Orte ungenügend bedient, die sich wie folgt verteilen:

- neun Orte im Bereich Jameln/Zernien südlich der B 191;
- fünf Orte im südöstlichen Bereich der Stadt Dannenberg südlich der L 256 sowie
- zwei Orte im nördlichen Bereich. Zu diesem für den Nordbereich vergleichsweise guten Ergebnis trägt nicht zuletzt die Rufbuslinie 1987 Dannenberg – Dömitz bei, die für Breese i.d.M., Damnatz und Gümse an schulfreien Tagen die ÖPNV-Versorgung sicherstellt.

Unzureichende Fahrtzeiten zum Grundzentrum Dannenberg weisen folgende zehn Orte auf:

- Quickborn und Kacherien, aufgrund der Umwegfahrt der Linie 1944 über Gusborn,
- Penkefitz, da die Ringlinie 1943 nur in einer Richtung befahren wird,
- Riekau, aufgrund der indirekten Führung der Linie 1941,
- Fließbau, Soven, Klein- und Groß-Heide wegen einer fehlenden Direktverbindung,
- Splietau und Nebenstedt, da im Stadtgebiet von Dannenberg bis zum ZOB eine Vielzahl von Haltestellen angefahren wird.

Bei der Ermittlung der Verbindungsqualität sind die Fahrten der Rufbuslinie 1987 Dannenberg - Dömitz nicht berücksichtigt worden, weil durch die flächenhafte Erschließung des Bereiches die Fahrtzeiten der Linie sehr unterschiedlich sein können, je nachdem wie viele Fahrtwünsche vorliegen und welche Orte aufgrund der Anmeldungen durch den Rufbus bedient bzw. nicht bedient werden. Die im Fahrplan hinterlegten Zeiten können deshalb von den tatsächlichen Fahrtzeiten deutlich abweichen.

Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Dannenberg						
Ort	Ortskategorie [Einwohner]	Soll-Bedienung [Fpaare/Tag]	Ist-Bedienung [Fahrtenpaare/Tag]		Bewertung	
			Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Bellahn	50-200	1;2	1;3	0	genügend	ungenügend
Breese i.B.	50-200	1;2	1;3	0	genügend	ungenügend
Breese i.d.M. [1]	200-1.000	3	12	5	gut	gut
Breselenz	200-1.000	3	2	0	ungenügend	ungenügend
Damnatz [1]	200-1.000	3	12	5	gut	gut
Fließbau	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Glieneitz	50-200	1;2	5	5	gut	gut
Grippel	50-200	1;2	5	4	gut	gut
Groß Gusborn	200-1.000	3	5	4	gut	gut
Groß Heide	50-200	1;2	1;3	0	genügend	ungenügend
Gülden	50-200	1;2	1;4	0	genügend	ungenügend
Gümse [1]	50-200	1;2	12	5	gut	gut
Jameln	200-1.000	3	13	11	gut	gut
Kacherien	200-1.000	3	3	3	genügend	genügend
Karwitz	50-200	1;2	5	6	gut	gut
Klein Gusborn	200-1.000	3	5	4	gut	gut
Klein Heide	50-200	1;2	1;3	0	genügend	ungenügend
Laase	50-200	1;2	5	4	gut	gut
Langendorf	200-1.000	3	3	3	genügend	genügend
Lenzen	50-200	1;2	5	6	gut	gut
Lüggau	50-200	1;2	9	7	gut	gut
Mützingen	50-200	1;2	1;4	0	genügend	ungenügend
Nausen	200-1.000	3	5	6	gut	gut
Nebenstedt [1]	200-1.000	3	10	9	gut	gut
Penkefitz	50-200	1;2	7	0	gut	ungenügend
Pisselberg	50-200	1;2	1;4	0	genügend	ungenügend
Platenlaase	50-200	1;2	13	11	gut	gut
Prisser	1.000-3.000	3-6	6	6	genügend	genügend
Pudripp	50-200	1;2	5	6	gut	gut
Quickborn [1]	200-1.000	3	9	8	gut	gut
Riekau	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Schaafhausen	200-1.000	3	13	11	gut	gut
Siemen	50-200	1;2	1;3	0	genügend	ungenügend
Soven	50-200	1;2	1;3	0	genügend	ungenügend
Splietau	200-1.000	3	6	4	gut	gut
Streetz	50-200	1;2	9	7	gut	gut
Thunpadel	50-200	1;2	5	6	gut	gut
Timmeitz	50-200	1;2	5	5	gut	gut
Tramm	200-1.000	3	13	11	gut	gut
Volkfien	50-200	1;2	1;2	0	genügend	ungenügend
Wibbese	50-200	1;2	1;2	0	genügend	ungenügend
Zadrau	50-200	1;2	1;3	0	genügend	ungenügend
Zernien	200-1.000	3	5	6	gut	gut

[1] Bewertung inklusive Rufbuslinie 1987 Dannenberg - Dömitz

Tabelle 18: Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Dannenberg

Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Dannenberg							
Ort	mittlere Fahrtzeit [Min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung
	MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	
Bellahn	16	24	27	0	1	0	genügend
Breese i.B.	12	18	20	1	0	0	gut
Breese i.d.M.	5	8	9	8	1	0	gut
Breselenz	12	18	20	1	0	1	genügend
Damnatz	11	17	19	1	7	0	genügend
FlieBau	17	26	29	0	0	2	ungenügend
Glieneitz	23	35	39	5	0	0	gut
Grippel	18	27	31	2	1	2	genügend
Groß Gusborn	11	17	19	4	1	0	gut
Groß Heide	12	18	20	0	0	1	ungenügend
Gülden	22	33	37	1	0	0	gut
Gümse	6	9	10	2	7	0	genügend
Jameln	10	15	17	14	0	0	gut
Kacherien	12	18	20	0	0	3	ungenügend
Karwitz	9	14	15	5	0	0	gut
Klein Gusborn	10	15	17	2	3	0	genügend
Klein Heide	10	15	17	0	0	1	ungenügend
Laase	20	30	34	2	2	1	genügend
Langendorf	15	23	26	0	2	1	genügend
Lenzen	10	15	17	5	0	0	gut
Lüggau	3	5	5	9	0	0	gut
Mützingen	18	27	31	1	0	0	gut
Nausen	10	15	17	5	0	0	gut
Nebenstedt	4	6	7	0	2	3	ungenügend
Penkefitz	6	9	10	0	0	8	ungenügend
Pisselberg	5	8	9	1	0	0	gut
Platenlaase	12	18	20	14	0	0	gut
Prisser	4	6	7	1	4	0	genügend
Pudripp	15	23	26	5	0	0	gut
Quickborn	10	15	17	0	0	4	ungenügend
Riekau	7	11	12	0	0	1	ungenügend
Schaafhausen	6	9	10	14	0	0	gut
Siemen	15	23	26	1	0	0	gut
Soven	9	14	15	0	0	1	ungenügend
Splietau	5	8	9	0	2	4	ungenügend
Streetz	6	9	10	9	0	0	gut
Thunpadel	7	11	12	5	0	0	gut
Timmeitz	21	32	36	5	0	0	gut

Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Dannenberg (Fortsetzung)							
Ort	mittlere Fahrtzeit [Min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung
	MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	
Tramm	7	11	12	14	0	0	gut
Volkfien	15	23	26	1	0	0	gut
Wibbese	18	27	31	1	0	0	gut
Zadrau	15	23	26	0	1	0	genügend
Zernien	19	29	32	5	0	0	gut

Tabelle 19: Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Dannenberg

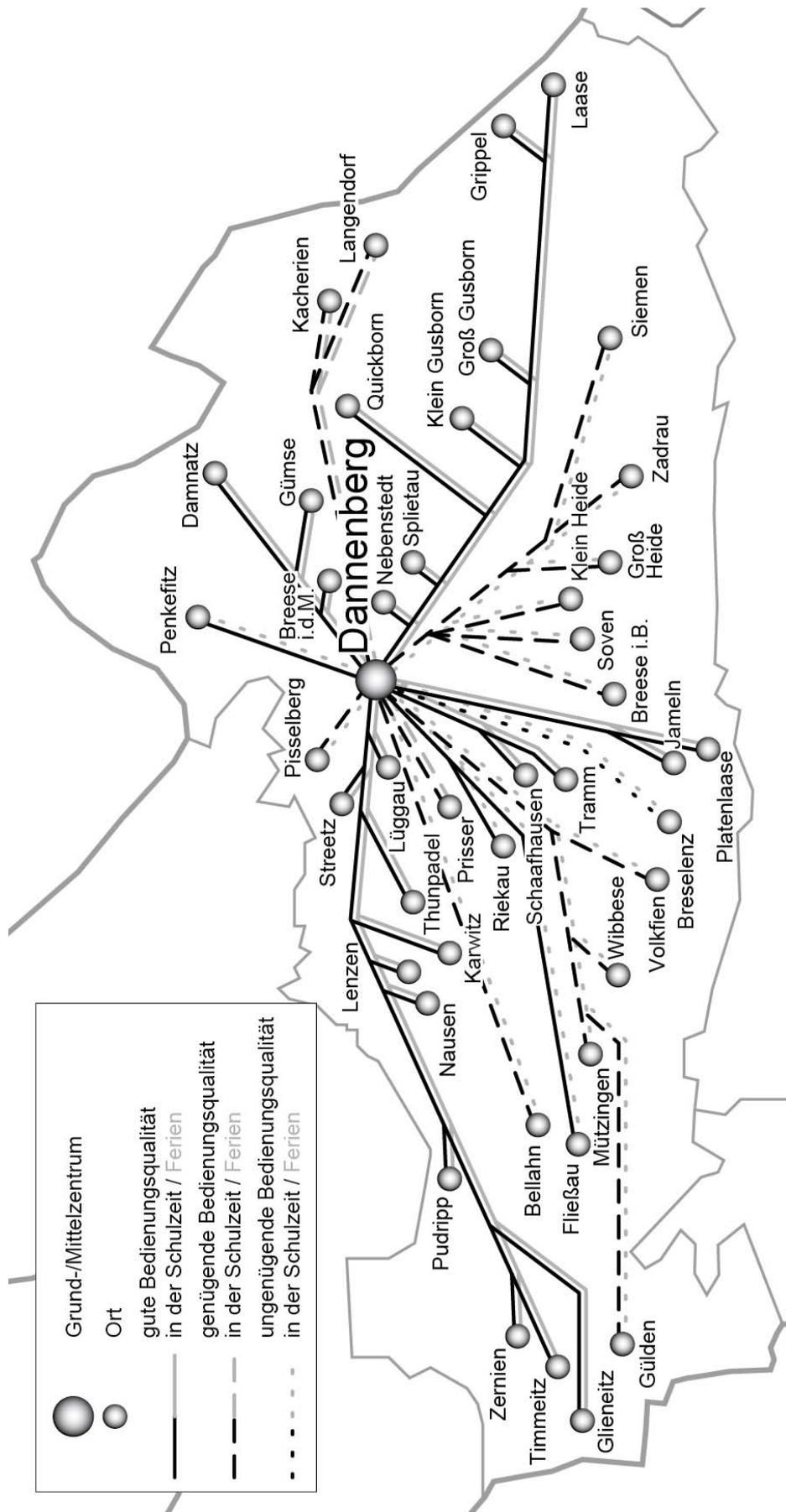


Abb. 15: Bedienungsqualität | Orte ↔ Grundzentrum Dannenberg

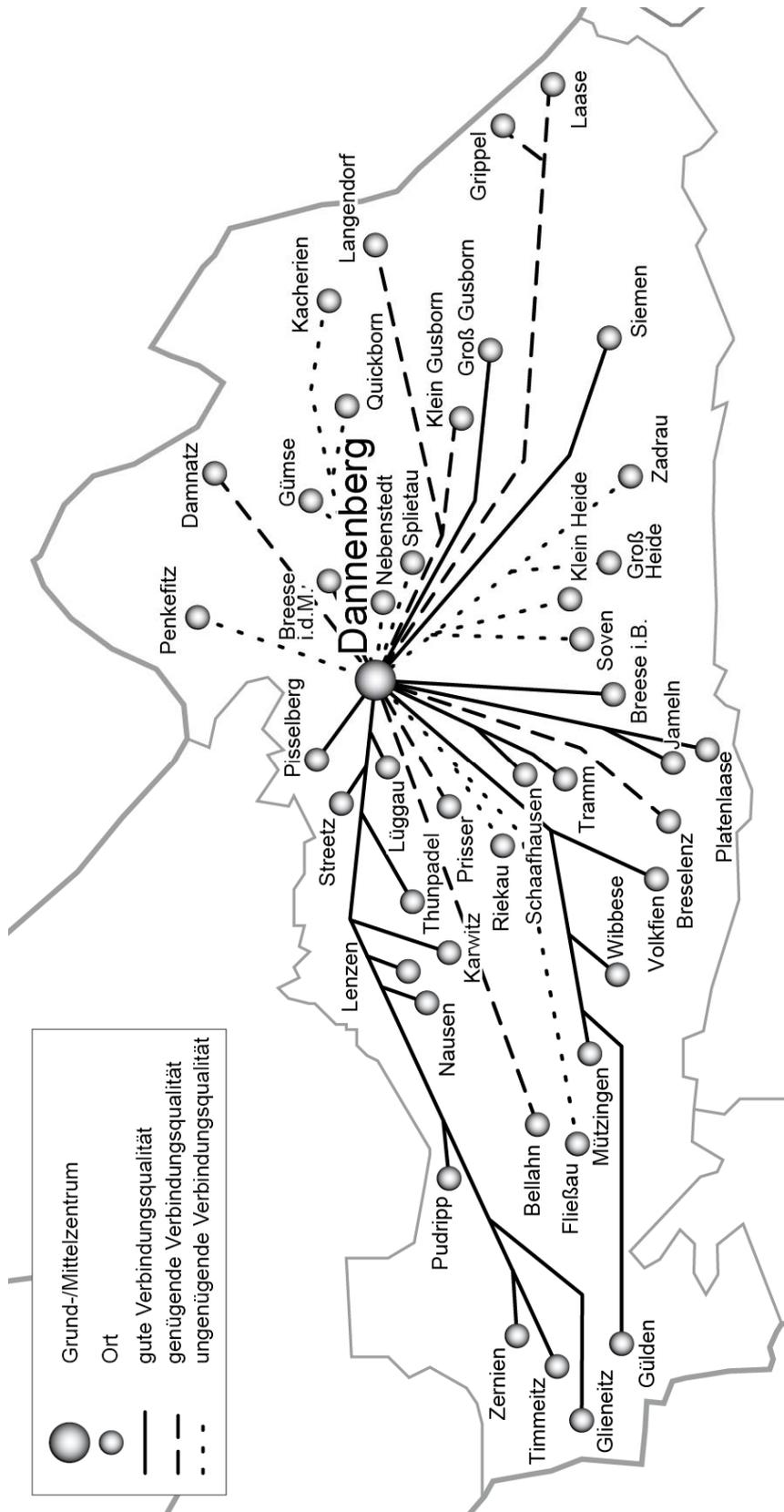


Abb. 16: Verbindungsqualität | Orte > Grundzentrum Dannenberg

(3) Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ↔ Grundzentrum Gartow

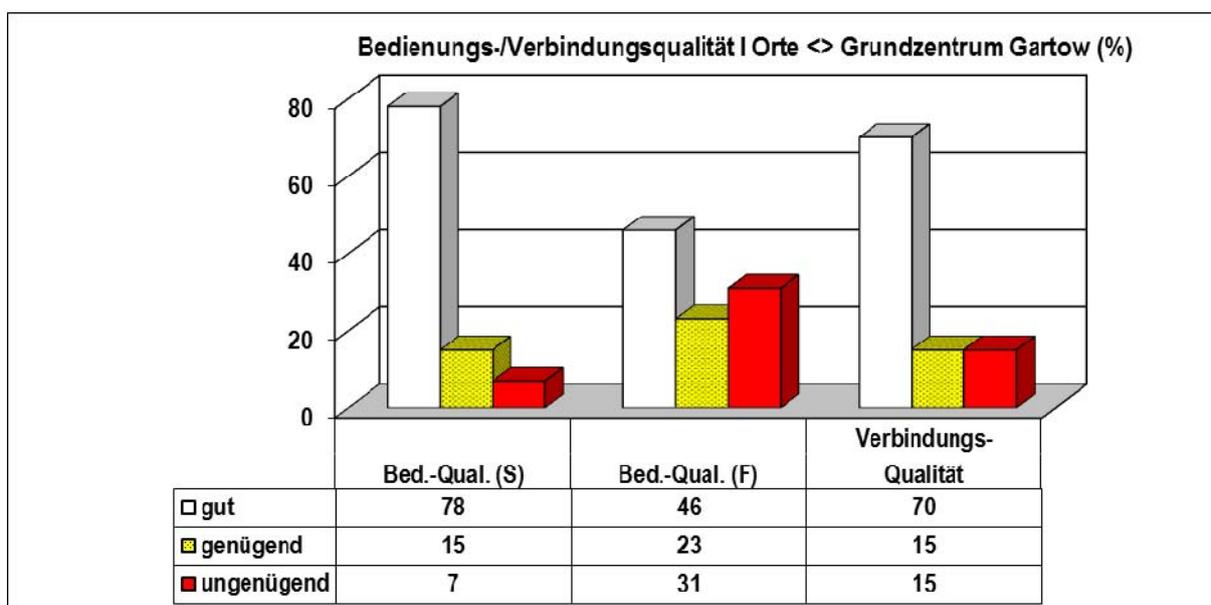


Abb. 17: Bedienungs- und Verbindungsqualität I Grundzentrum Gartow

Die Analysewerte der Bedienungsqualität im Bereich Gartow entsprechen etwa dem Landkreisdurchschnitt, die der Verbindungsqualität liegen darüber.

Deutliche Mängel im ÖPNV-Angebot finden sich bei den Orten im südlichen Bereich, die von der Linie 1952 erschlossen werden. Hier werden Lanze, Lomitz und Nienwalde an schulfreien Tagen, Prezelle sogar insgesamt ungenügend bedient.

Mit Ausnahme von Lanze und Meetschow weisen alle anderen Orte in der Samtgemeinde eine gute oder eine genügende Verbindungsqualität auf.

Bedienungsqualität I Orte ↔ Grundzentrum Gartow						
Ort	Ortskategorie [Einwohner]	Soll-Bedienung [Fpaare/Tag]	Ist-Bedienung [Fahrtenpaare/Tag]		Bewertung	
			Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Brünkendorf	50-200	1;2	3	3	gut	gut
Gorleben	200-1.000	3	7	6	gut	gut
Holtorf	50-200	1;2	6	4	gut	gut
Kapern	50-200	1;2	7	6	gut	gut
Lanze	50-200	1;2	1;4	0	genügend	ungenügend
Lomitz	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Meetschow	50-200	1;2	3	5	gut	gut
Nienwalde	200-1.000	3	3	0	genügend	ungenügend
Pevestorf	50-200	1;2	4	3;1	gut	genügend
Prezelle	200-1.000	3	2	0	ungenügend	ungenügend
Restorf	50-200	1;2	4	3;1	gut	genügend
Schnackenburg	200-1.000	3	7	6	gut	gut
Vietze	200-1.000	3	4	3	gut	genügend

Tabelle 20: Bedienungsqualität I Orte ↔ Grundzentrum Gartow

Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Gartow							
Ort	mittlere Fahrtzeit [Min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung
	MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5 -1,7 MIV	>1,7 MIV	
Brünkendorf	5	8	9	1	4	0	genügend
Gorleben	10	15	17	7	0	0	gut
Holtorf	5	8	9	6	0	0	gut
Kapern	6	9	10	6	0	0	gut
Lanze	18	27	31	0	0	1	ungenügend
Lomitz	14	21	24	2	0	0	gut
Meetschow	7	11	12	0	0	3	ungenügend
Nienwalde	3	5	5	1	2	1	genügend
Pevestorf	6	9	10	5	0	0	gut
Prezelle	12	18	20	2	0	0	gut
Restorf	3	5	5	2	0	0	gut
Schnackenburg	11	17	19	7	0	0	gut
Vietze	8	12	14	5	4	0	gut

Tabelle 21: Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Gartow

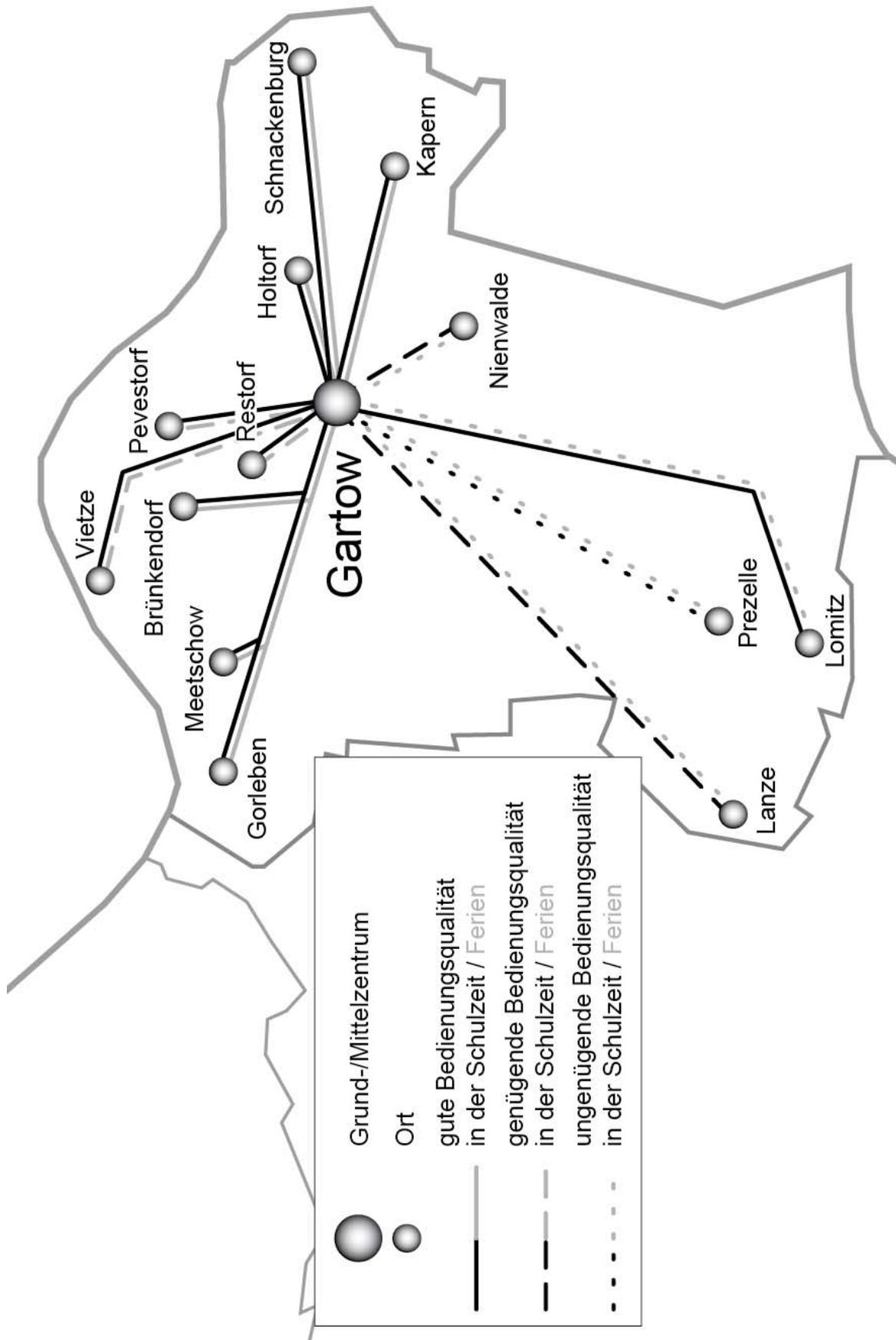


Abb. 18: Bedienungsqualität | Orte ↔ Grundzentrum Gartow

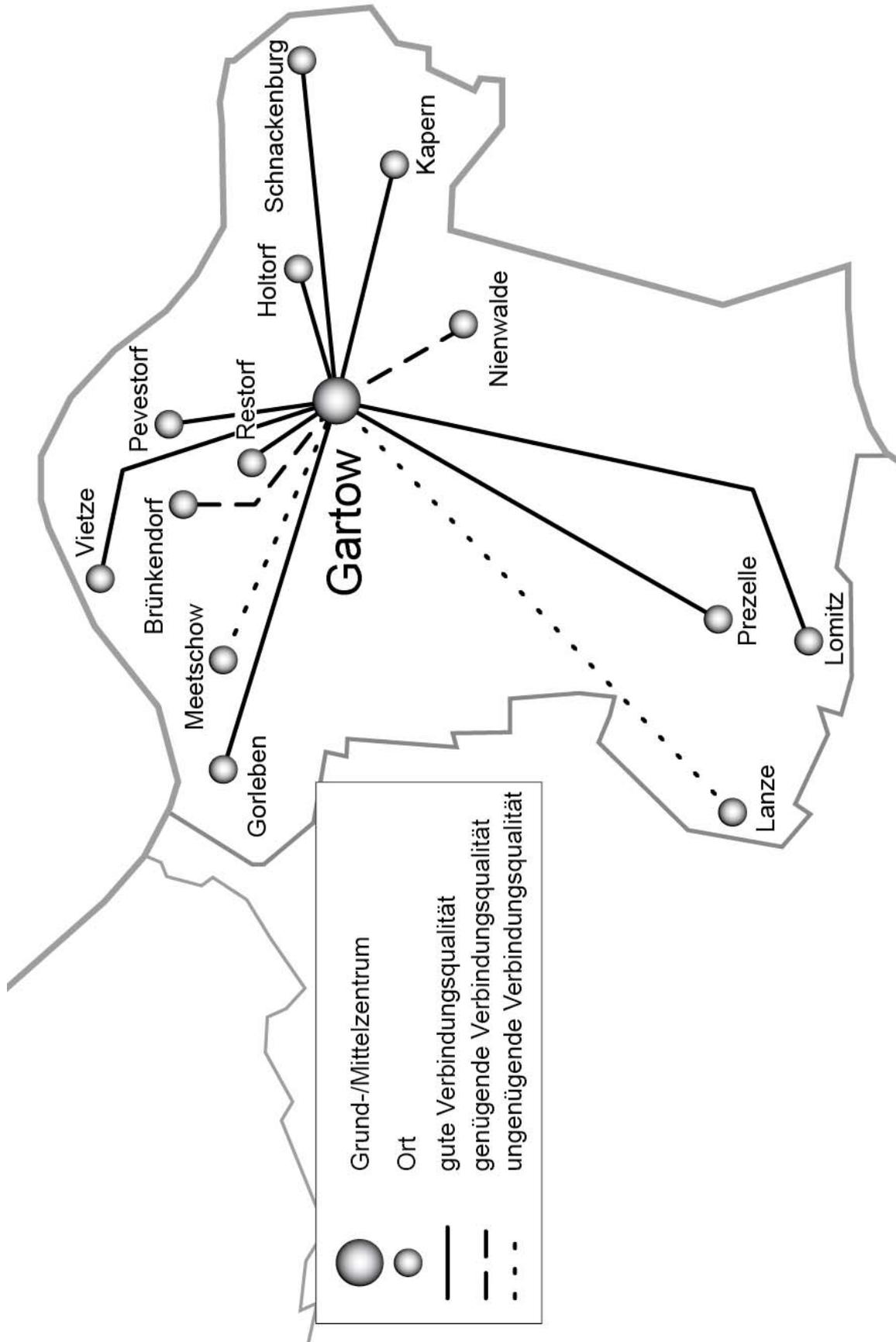


Abb.19: Verbindungsqualität | Orte > Grundzentrum Gartow

(4) Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ↔ Grundzentrum Hitzacker

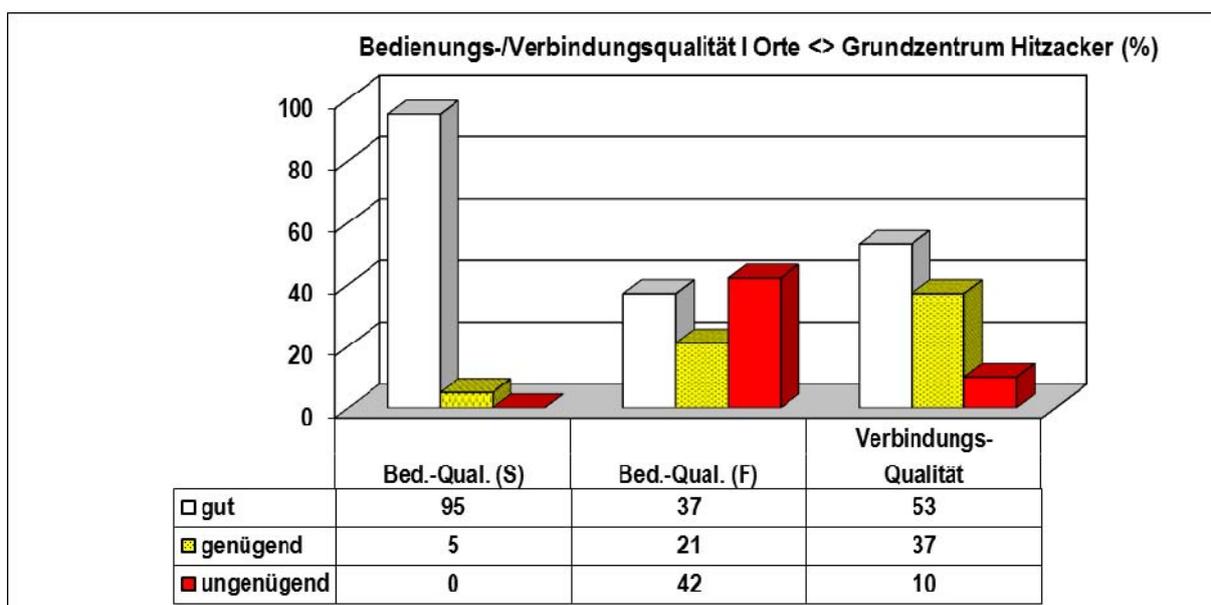


Abb. 20: Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ↔ Grundzentrum Hitzacker

Für den Bereich Hitzacker liegen die Analysewerte weitgehend über dem kreisweiten Durchschnitt. Dieses recht zufriedenstellende Ergebnis ist darauf zurückzuführen, dass die Regionallinie 304 mit ihren zwei Linienästen nach Neu Darchau und nach Lüneburg nahezu flächendeckend den gesamten Bereich erschließt.

Da der Linienast Neu Darchau stark auf die Bedürfnisse der Schülerbeförderung ausgerichtet ist, werden hier an schulfreien Tagen Neu Darchau und Katemin nicht hinreichend bedient. Ferner haben Tiesmesland und Sammatz dann keine Bedienung. Dies gilt auch für die abseits des Linienasts Lüneburg gelegenen Orte Harlingen, Sarenseck und Schmessau.

Anzumerken ist ferner, dass die Orte Pussade und Tollendorf an schulfreien Tagen von der Linie 304 nur am „Abzweig“ von der Hauptstraße zum Ort bedient werden, der jeweils bis zu 800m vom Ortskern entfernt liegt.

Bezüglich der Verbindungsqualität ist festzustellen, dass mit Ausnahme von den Harlingen und Schmessau die Fahrtzeiten der Orte zum Grundzentrum hinreichend sind.

Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Hitzacker						
Ort	Ortskategorie [Einwohner]	Soll-Bedienung [Fpaare/Tag]	Ist-Bedienung [Fahrtenpaare/Tag]		Bewertung	
			Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Bahrendorf	50-200	1;2	8	2	gut	gut
Bredenbock	50-200	1;2	8	5	gut	gut
Drethem	50-200	1;2	4	2;1	gut	genügend
Glienitz	50-200	1;2	4	2;1	gut	genügend
Harlingen	200-1.000	3	3	0	genügend	ungenügend
Katemin	200-1.000	3	4	2	gut	ungenügend
Klein Kühren	50-200	1;2	4	2;1	gut	genügend
Metzingen	50-200	1;2	8	5	gut	gut
Neu Darchau	200-1.000	3	4	2	gut	ungenügend
Pussade	50-200	1;2	10	5	gut	gut
Sammatz	50-200	1;2	3	0	gut	ungenügend
Sarenseck	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Schmessau	50-200	1;2	4	0	gut	ungenügend
Schutschur	50-200	1;2	4	2;1	gut	genügend
Seerau	50-200	1;2	11	7	gut	gut
Tiesmesland	50-200	1;2	1	0	gut	ungenügend
Tießau	200-1.000	3	4	2	gut	ungenügend
Tollendorf	50-200	1;2	8	5	gut	gut
Wietetze	50-200	1;2	5	2	gut	gut

Tabelle 22. Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Hitzacker

Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Hitzacker							
Ort	mittlere Fahrtzeit [Min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung
	MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	
Bahrendorf	11	17	19	6	0	0	gut
Bredenbock	9	14	15	5	0	3	genügend
Drethem	12	18	20	3	1	1	genügend
Glienitz	13	20	22	3	1	1	genügend
Harlingen	6	9	10	0	0	3	ungenügend
Katemin	22	33	38	6	0	0	gut
Klein Kühren	17	26	29	4	1	0	gut
Metzingen	9	14	15	5	0	3	genügend
Neu Darchau	21	32	36	3	2	0	gut
Pussade	6	9	10	5	0	3	genügend
Sammatz	13	20	22	2	1	0	gut
Sarenseck	5	8	9	1	0	1	genügend
Schmessau	11	17	19	0	1	3	ungenügend
Schutschur	15	23	26	4	1	0	gut
Seerau	5	8	9	10	0	1	gut
Tiesmesland	9	14	15	2	0	0	gut
Tießau	8	12	14	6	0	0	gut
Tollendorf	7	10	12	5	0	3	genügend
Wietetze	11	17	19	5	1	0	gut

Tabelle 23. Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Hitzacker

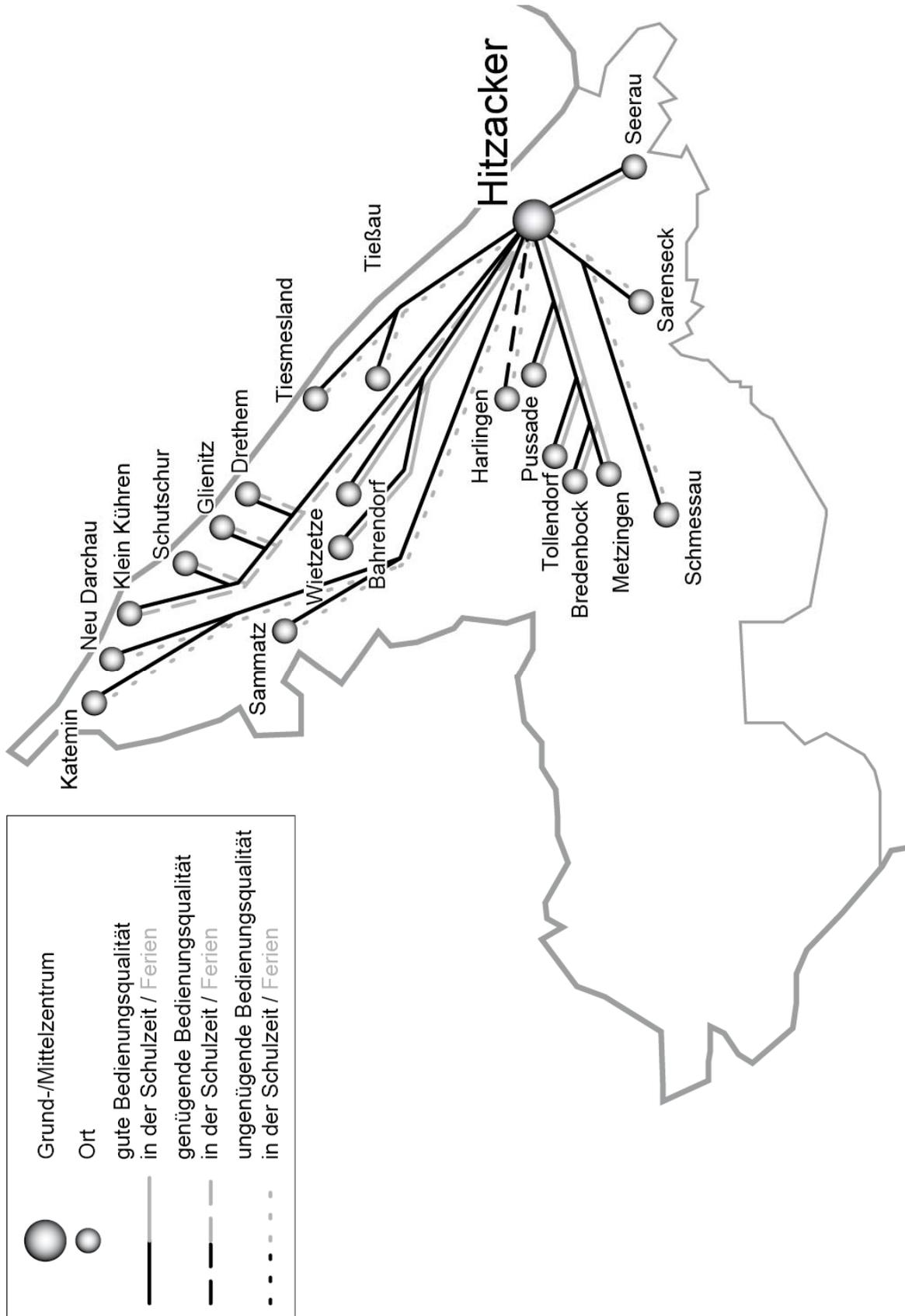


Abb. 21 Bedienungsqualität | Orte ↔ Grundzentrum Hitzacker

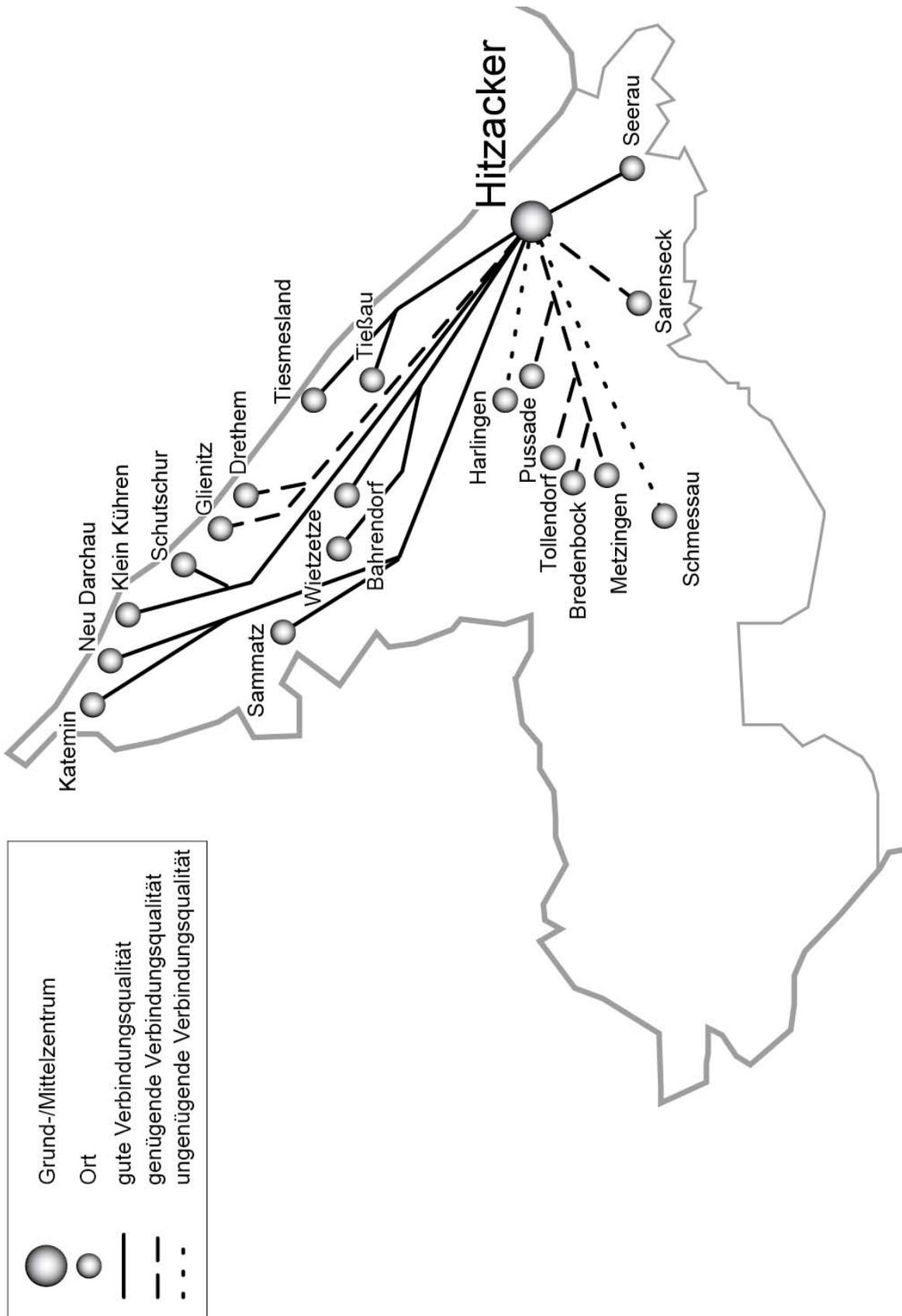


Abb. 22: Verbindungsqualität | Orte > Grundzentrum Hitzacker

(5) Bedienungs- und Verbindungsqualität | Orte ↔ Mittelzentrum Lüchow in Funktion als Grundzentrum

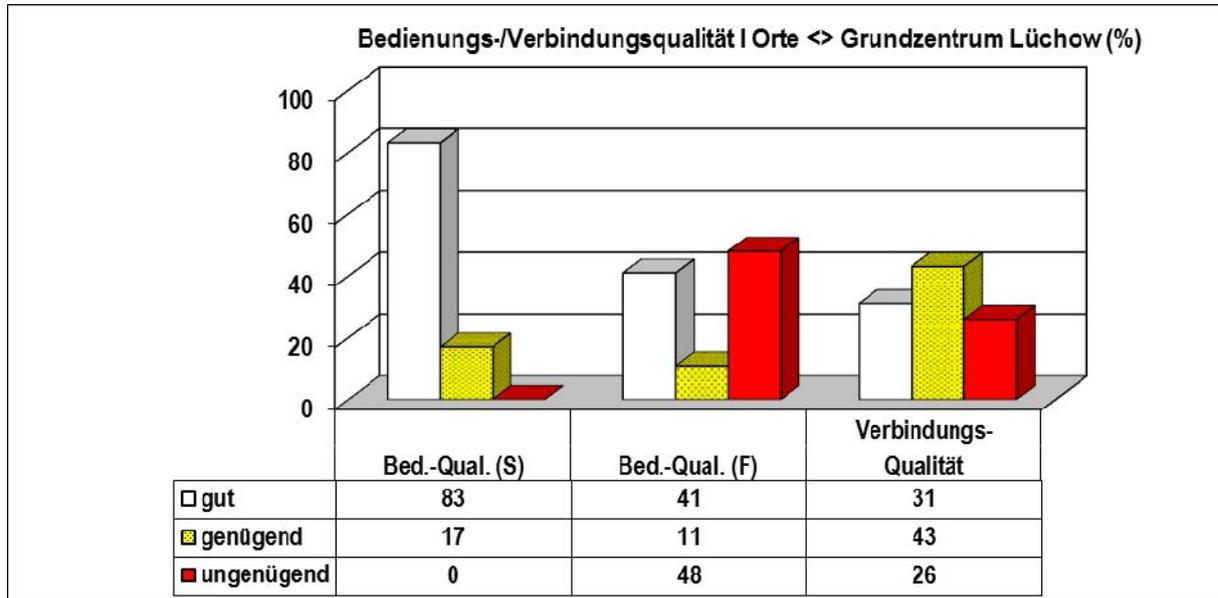


Abb. 23: Bedienungs- und Verbindungsqualität | Orte ↔ Mittelzentrum Lüchow in seiner Funktion als Grundzentrum

Im Bereich Lüchow entspricht die Bedienungsqualität etwa den Durchschnittswerten des Landkreises, die Verbindungsqualität liegt etwas darunter.

Obwohl in diesem Bereich eine Vielzahl von Regionallinien verkehren, haben 26 der untersuchten Orte, die abseits der Hauptverkehrsachsen liegen, außerhalb der Schulzeit keine hinreichende Bedienung, da sie nur von schulbezogenen Linien bedient werden.

Zwölf dieser Orte finden sich im Bereich Trebel sowie im nördlichen Randbereich der Stadt Lüchow. Die übrigen verteilen sich auf den Bereich Küsten sowie auf den westlichen Randbereich der Stadt Lüchow, jeweils vorwiegend nördlich der B 493.

Eine ungenügende Bewertung der Verbindungsqualität haben 14 Orte. Der räumliche Schwerpunkt liegt im nordwestlichen Bereich (Küsten). Durch die indirekte Führung der schulbezogenen Linie 1939 ergeben sich hier für zehn Orte zu lange Fahrtzeiten.

Drei weitere Orte finden sich im östlichen Bereich von Lemgow. Hier ergeben sich die unzureichenden Fahrtzeiten daraus, dass die dort verkehrende Linie 1938 einen Rundkurs befährt, auf dem möglichst alle Orte der Gemeinde bedient werden.

Anzumerken ist schließlich, dass der relativ große Ort Lübbow zu wenige hinreichende Fahrtzeiten nach Lüchow aufweist, da nur die Linie 1936 den direkten Weg über die B 248 befährt, jedoch nicht die Linie 1945.

Bedienungsqualität Orte ↔ Mittelzentrum Lüchow in Funktion als Grundzentrum						
Ort	Ortskategorie [Einwohner]	Soll-Bedienung [Fpaare/Tag]	Ist-Bedienung [Fahrtenpaare/Tag]		Bewertung	
			Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Beutow	50-200	1;2	1;4	0	genügend	ungenügend
Bockleben	50-200	1;2	8	4	gut	gut
Bösel	200-1.000	3	5	2	gut	ungenügend
Dangenstorf	200-1.000	3	6	4	gut	gut
Dünsche	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Gedelitz	50-200	1;2	5	1;3	gut	genügend
Gollau	200-1.000	3	13	12	gut	gut
Göttien	50-200	1;2	1;3	0	genügend	ungenügend
Grabow	200-1.000	3	14	12	gut	gut
Groß Witzeetze	50-200	1;2	9	4	gut	gut
Jabel	50-200	1;2	1;3	0	genügend	ungenügend
Jeetzel	50-200	1;2	16	16	gut	gut
Karmitz	50-200	1;2	1;4	0	genügend	ungenügend
Klein Witzeetze	50-200	1;2	3	0	gut	ungenügend
Kolborn	200-1.000	3	2	0	gut	ungenügend
Kriwitz	50-200	1;2	7	4	gut	gut
Krummasel	50-200	1;2	1;3	0	genügend	ungenügend
Künsche	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Küsten	200-1.000	3	4	2	gut	ungenügend
Lichtenberg	200-1.000	3	7	3	gut	genügend
Liepe	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Lübbow	200-1.000	3	13	10	gut	gut
Lübeln	50-200	1;2	3	2	gut	gut
Lüsen	50-200	1;2	3	3	gut	gut
Marleben/Klautze	50-200	1;2	4	1;3	gut	genügend
Meuchefitz	50-200	1;2	1;3	0	genügend	ungenügend
Müggenburg	50-200	1;2	13	12	gut	gut
Nemitz	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Pannecke	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Plate	50-200	1;2	14	12	gut	gut
Prezier	50-200	1;2	9	4	gut	gut
Puttball	50-200	1;2	7	2	gut	gut
Ranzau	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Rebenstorf	50-200	1;2	5	2	gut	gut
Reetze	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Rehbeck	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Saaße	50-200	1;2	5	2	gut	gut
Sallahn	50-200	1;2	3	0	gut	ungenügend
Saggrian	50-200	1;2	1;3	0	genügend	ungenügend
Satemin	50-200	1;2	1;3	0	genügend	ungenügend
Schletau	50-200	1;2	6	4	gut	gut
Schmarsau	200-1.000	3	9	4	gut	gut
Schweskau	200-1.000	3	6	3;1	gut	genügend
Seerau i.d.L.	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Simander	200-1.000	3	8	4	gut	gut
Tarmitz	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Tobringen	50-200	1;2	6	3	gut	gut

Bedienungsqualität I Orte <=> Mittelzentrum Lüchow in Funktion als Grundzentrum (Forts.)						
Ort	Ortskategorie [Einwohner]	Soll-Bedienung [Fpaare/Tag]	Ist-Bedienung [Fahrtenpaare/Tag]		Bewertung	
			Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Trabuhn	50-200	1;2	5	3;1	gut	genügend
Trebel	200-1.000	3	5	3	gut	genügend
Tüschau	50-200	1;2	1;3	0	genügend	ungenügend
Vasenthien	50-200	1;2	3	0	gut	ungenügend
Volzendorf	50-200	1;2	7	4	gut	gut
Weitsche	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Woltersdorf	200-1.000	3	7	4	gut	gut

Tabelle 24. Bedienungsqualität I Orte <=> Mittelzentrum Lüchow in Funktion als Grundzentrum

Verbindungsqualität I Orte > Mittelzentrum Lüchow in Funktion als Grundzentrum							
Ort	mittlere Fahrtzeit [Min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung
	MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	
Beutow	10	15	17	0	0	1	ungenügend
Bockleben	20	30	34	2	0	7	ungenügend
Bösel	6	9	10	5	0	0	gut
Dangenstorf	12	18	20	2	0	4	genügend
Dünsche	14	21	24	0	2	1	genügend
Gedelitz	18	27	31	4	2	1	genügend
Gollau	6	9	10	13	0	0	gut
Göttien	11	17	19	0	0	1	ungenügend
Grabow	8	12	14	11	1	2	gut
Groß Wetzeetze	18	27	31	0	5	4	genügend
Jabel	11	17	19	0	0	1	ungenügend
Jeetzel	5	8	9	11	3	0	gut
Karmitz	11	17	19	0	0	1	ungenügend
Klein Witzeetze	17	26	29	0	0	3	ungenügend
Kolborn	4	6	7	0	2	0	genügend
Kriwitz	18	27	31	3	2	1	genügend
Krummasel	12	18	20	0	0	1	ungenügend
Künsche	6	9	10	2	2	1	genügend
Küsten	9	14	15	3	0	1	genügend
Lichtenberg	11	17	19	7	0	0	gut
Liepe	13	20	22	1	1	2	genügend
Lübbow	8	12	14	0	4	9	ungenügend
Lübeln	7	11	12	3	0	0	gut
Lüsen	7	11	12	0	2	1	genügend
Marleben/Klautze	17	26	29	4	1	1	genügend
Meuchefitz	11	17	19	0	0	1	ungenügend
Müggenburg	5	8	9	13	0	2	gut
Nemitz	19	29	32	2	0	0	gut
Pannecke	11	17	19	1	2	2	genügend
Plate	5	8	9	14	0	0	gut
Prezier	19	29	32	3	3	3	genügend
Puttball	13	20	22	7	0	0	gut
Ranzau	9	14	15	0	2	1	genügend
Rebenstorf	10	15	17	7	0	0	gut

Verbindungsqualität I Orte > Mittelzentrum Lüchow in Funktion als Grundzentrum (Fortsetzung)							
Ort	mittlere Fahrtzeit [Min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung
	MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	
Reetze	5	8	9	2	0	0	gut
Rehbeck	6	9	10	0	2	0	genügend
Saaße	4	6	7	4	4	0	genügend
Sallahn	18	27	31	0	0	3	ungenügend
Saggrian	15	23	26	0	0	1	ungenügend
Satemin	6	9	10	0	1	0	genügend
Schletau	20	30	34	1	1	5	ungenügend
Schmarsau	22	33	37	2	2	5	genügend
Schweskau	14	21	24	7	0	0	gut
Seerau i.d.L.	6	9	10	0	2	0	genügend
Simander	17	26	29	1	1	7	ungenügend
Tarmitz	3	5	5	1	0	1	genügend
Tobringen	13	20	22	6	0	1	gut
Trabuhn	17	26	29	6	0	0	gut
Trebel	17	26	29	7	0	0	gut
Tüschau	15	23	26	0	0	1	ungenügend
Vasenthien	13	20	22	3	1	1	genügend
Volzendorf	19	29	32	6	0	2	genügend
Weitsche	10	15	17	1	1	0	genügend
Woltersdorf	6	9	14	5	2	0	gut

Tabelle 25. Verbindungsqualität I Orte > Mittelzentrum Lüchow in Funktion als Grundzentrum

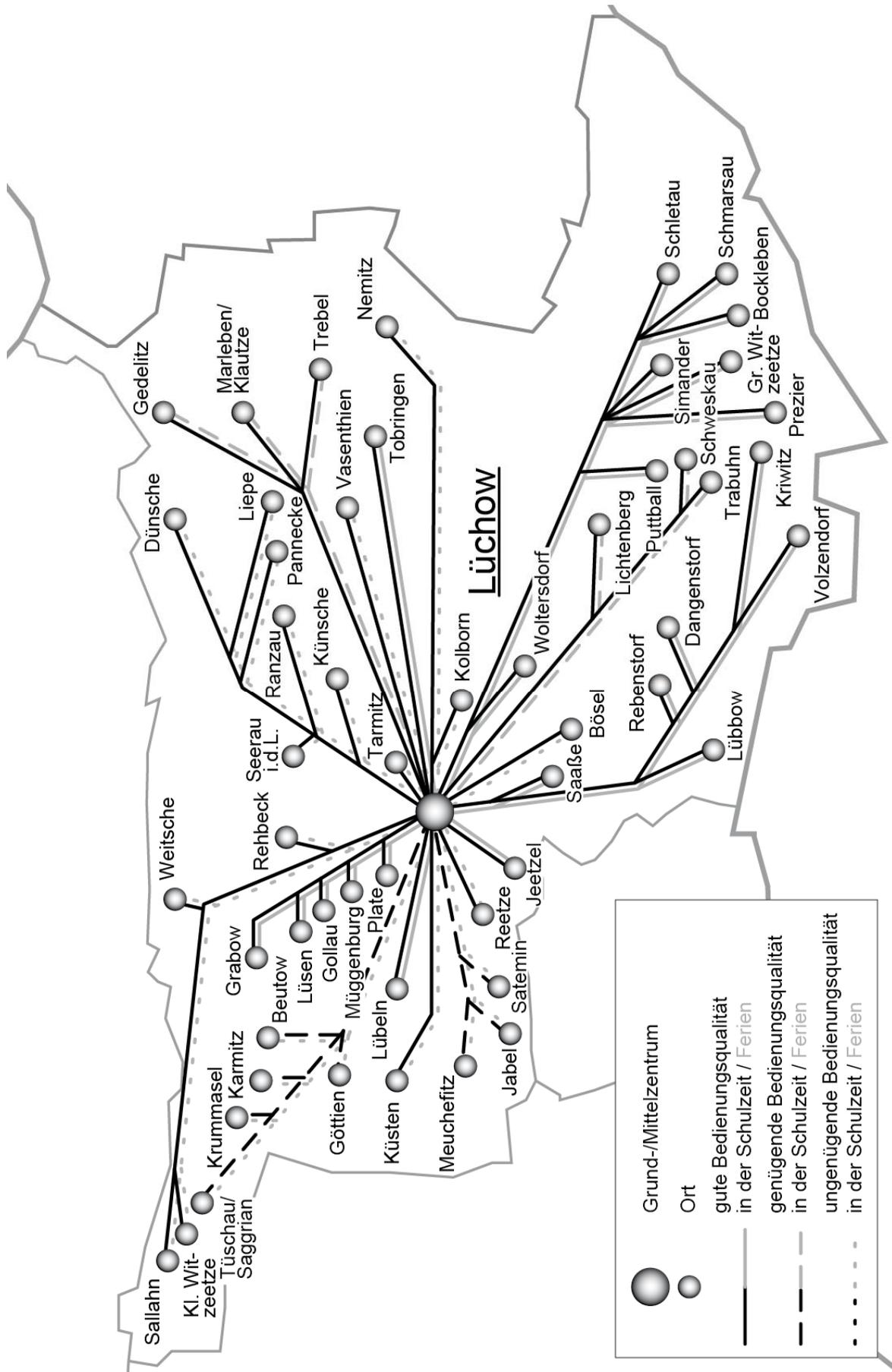


Abb. 24: Bedienungsqualität | Orte ↔ Mittelzentrum Lüchow in Funktion als Grundzentrum

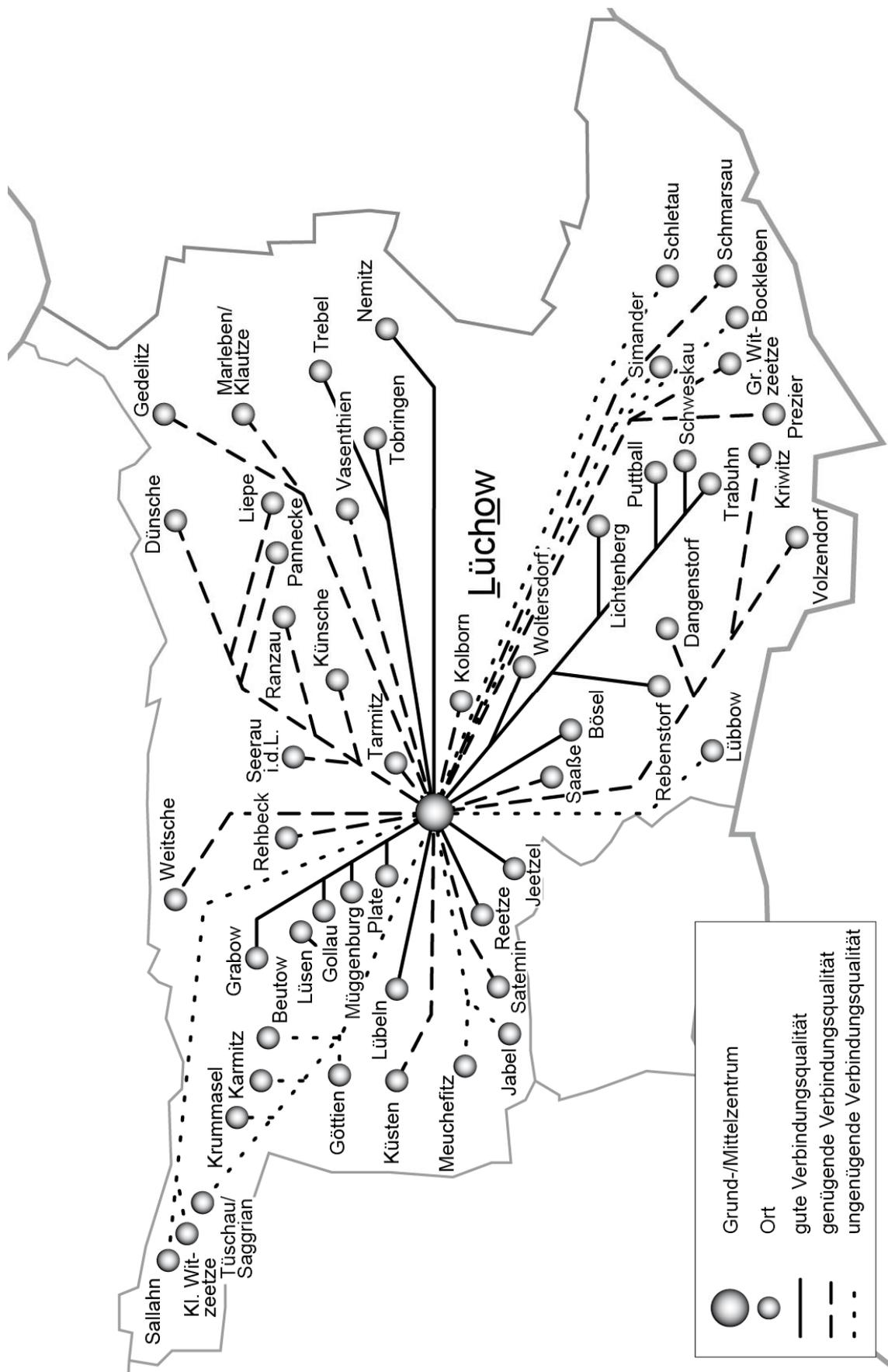


Abb.25: Verbindungsqualität | Orte > Mittelzentrum Lüchow in Funktion als Grundzentrum

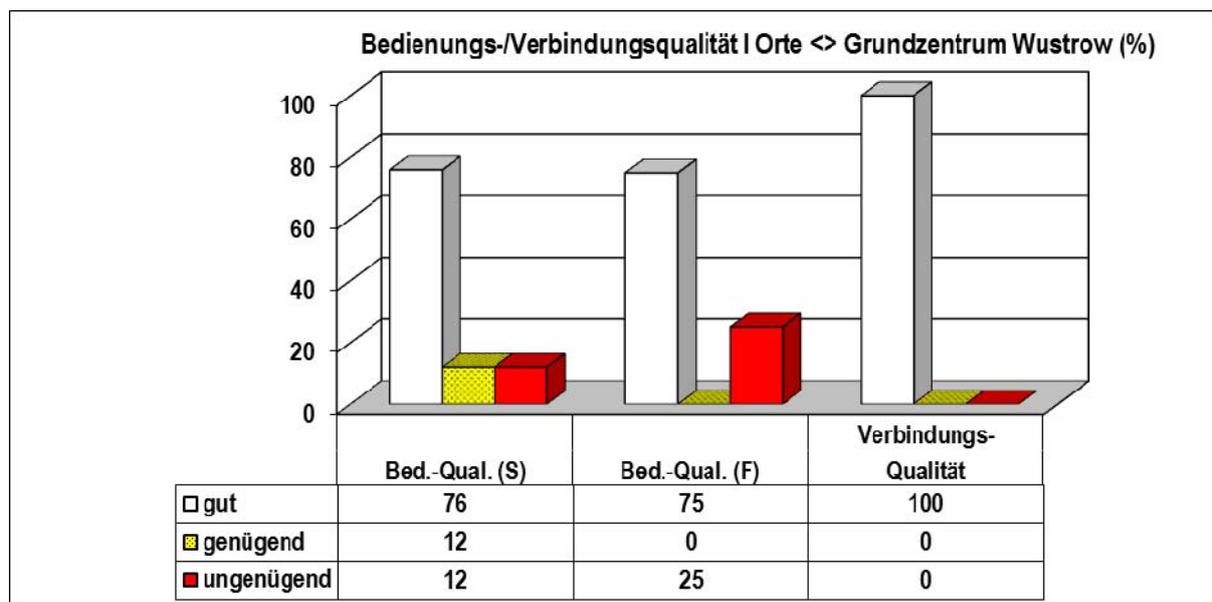
(6) Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Wustrow

Abb. 26 Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Wustrow

Das ÖPNV-Angebot für die Anbindung der acht untersuchten Orte an das Grundzentrum Wustrow hat insgesamt eine recht gute Bewertung. Lediglich für die Orte Blütlingen und Königshorst ist die Bedienung entsprechend der vorgegebenen Bewertungskriterien an schulfreien Tagen unzureichend, für Blütlingen gilt dies auch an Schultagen. Da die Orte unmittelbar an Wustrow grenzen, sind diese Mängel jedoch insofern zu relativieren, dass die Stadt fußläufig erreicht werden kann.

Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Wustrow						
Ort	Ortskategorie [Einwohner]	Soll-Bedienung [Fpaare/Tag]	Ist-Bedienung [Fahrtenpaare/Tag]		Bewertung	
			Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Blütlingen	200-1.000	3	1	0	ungenügend	ungenügend
Dolgow	50-200	1;2	19	16	gut	gut
Güstritz	50-200	1;2	11	6	gut	gut
Klennow	50-200	1;2	19	16	gut	gut
Königshorst	50-200	1;2	1;3	0	genügend	ungenügend
Lensian/Ganse	50-200	1;2	11	6	gut	gut
Schreyahn	50-200	1;2	11	6	gut	gut
Teplingen	50-200	1;2	5	2	gut	gut

Tabelle 26. Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Wustrow

Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Wustrow							
Ort	mittlere Fahrtzeit [Min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung
	MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	
Blütlingen	2	3	3	2	0	0	gut
Dolgow	3	5	5	18	1	0	gut
Güstritz	4	6	7	10	1	0	gut
Klennow	4	6	7	10	1	0	gut
Königshorst	3	5	5	1	0	0	gut
Lensian/Ganse	6	9	10	10	1	0	gut
Schreyahn	6	9	10	10	1	1	gut
Teplingen	4	6	7	5	0	0	gut

Tabelle 27. Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Wustrow

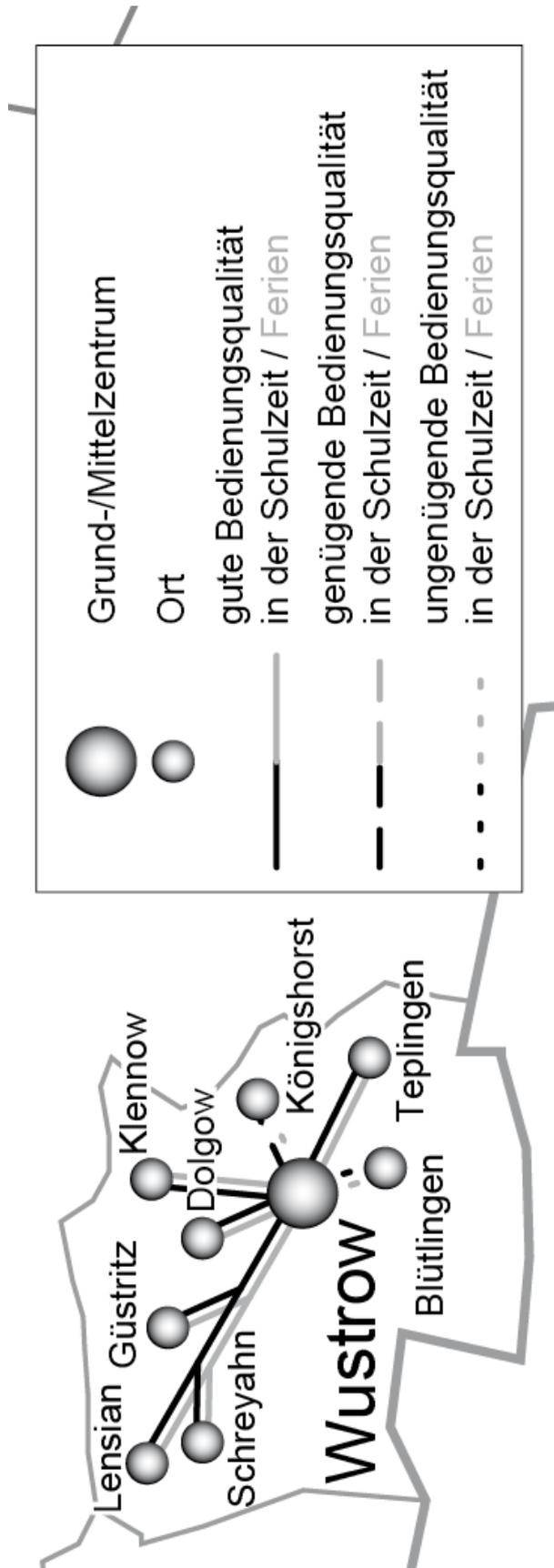


Abb. 27: Bedienungsqualität | Orte ⇔ Grundzentrum Wustrow

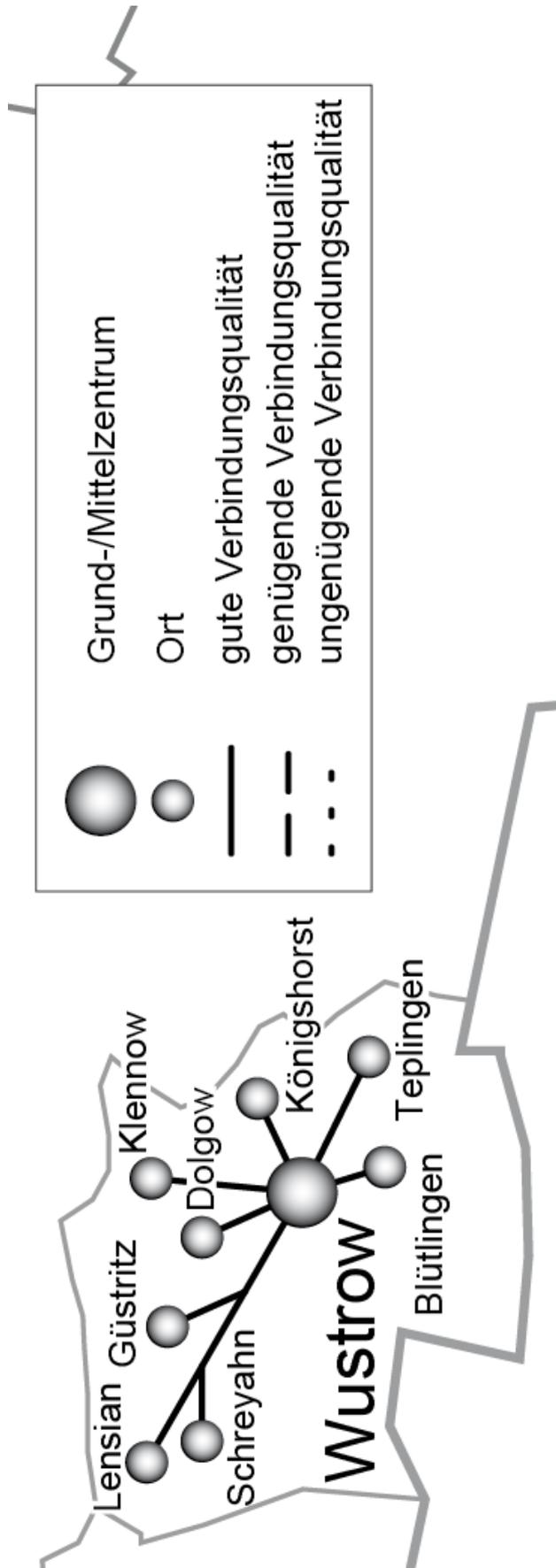


Abb. 28: Verbindungsqualität | Orte > Grundzentrum Wustrow

3.2.5 Bedienungs- und Verbindungsqualität II Grundzentren ↔ Mittelzentren

Bei der Analyse der Bedienungs- und Verbindungsqualität II werden über das vorgegebene Grundschemata „Grundzentren ↔ Mittelzentren im Landkreis“ hinausgehend eine Reihe weiterer Relationen betrachtet. Zur Erläuterung der Auswahl sei Folgendes angemerkt:

Das RROP weist für den Landkreis Lüchow-Dannenberg die fünf Grundzentren Clenze, Dannenberg, Gartow, Hitzacker, Wustrow sowie das ihnen zugeordnete Mittelzentrum Lüchow aus. Da Dannenberg, das einwohnermäßig nicht wesentlich kleiner als Lüchow ist, als Grundzentrum z.T. auch mittelzentrale Funktionen für die benachbarten Grundzentren Hitzacker und Gartow übernimmt, werden diese beiden Relationen - abweichend vom vorgegebenen Raster - zusätzlich untersucht.

Weiterhin bestehen wesentliche Verkehrsbeziehungen zu den Mittelzentren Uelzen und Salzwedel außerhalb des Landkreises, die zusätzlich betrachtet werden. Für Uelzen gilt dies für alle Grundzentren des Landkreises, für Salzwedel sind dies die Grundzentren Clenze und Wustrow. Ergänzend werden – ebenfalls abweichend vom vorgegebenen Schema - die Relationen Lüchow – Uelzen sowie Lüchow – Salzwedel untersucht, da auch zwischen diesen Orten relevante Verkehrsbeziehungen vorhanden sind.

Die Bewertungen der untersuchten Relationen sind in der folgenden Tabelle aufgeführt:

Bedienungsqualität II Grundzentren ↔ Mittelzentren						
Grundzentrum	Ortskategorie [Einwohner]	Mittelzentrum	Soll-Bedienung [Fpaare/Tag]	Ist-Bedienung [Fahrtenpaare/Tag]		Bewertung
				Schultage	Ferien	
Clenze	1.000-3.000	Lüchow	3-6	11	9	gut
Dannenberg	3.000-6.000		6-12	14	12	S: gut, F: genügend
Gartow	1.000-3.000		3-6	5	3	genügend
Hitzacker	3.000-6.000		6-12	7	6	genügend
Wustrow	1.000-3.000		3-6	19	19	gut
Hitzacker	3.000-6.000	Dannenberg*)	6-12	9	6	genügend
Gartow	1.000-3.000		3-6	5	5	genügend
Clenze	1.000-3.000	Uelzen	3-6	9	8	gut
Dannenberg	3.000-6.000		6-12	7	6	genügend
Gartow	1.000-3.000		3-6	5	5	genügend
Hitzacker	3.000-6.000		6-12	7	7	genügend
Lüchow	3.000-6.000		6-12	11	10	genügend
Wustrow	1.000-3.000		3-6	8	8	gut
Clenze	1.000-3.000	Salzwedel	3-6	6	5	genügend
Lüchow	3.000-6.000		6-12	9	7	genügend
Wustrow	1.000-3.000		3-6	9	7	gut

*) übernimmt als Grundzentrum z.T. mittelzentrale Funktionen.

Tabelle 28: Bedienungsqualität II Grundzentren ↔ Mittelzentren

Verbindungsqualität II Grundzentren > Mittelzentren								
Grundzentr.	Mittelzentrum	mittlere Fahrtzeit [Min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung
		MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	
Clenze	Lüchow	20	30	34	9	2	1	gut
Dannenberg		20	30	34	12	2	0	gut
Gartow		29	44	49	5	1	0	gut
Hitzacker		29	44	49	3	1	3	genügend
Wustrow		9	14	15	19	0	3	gut
Hitzacker	Dannenberg*)	11	17	19	7	2	0	gut
Gartow		32	48	54	2	3	0	genügend
Clenze	Uelzen	32	48	54	0	0	10	ungenügend
Dannenberg		47	71	80	3	1	3	genügend
Gartow		74	111	126	1	1	2	genügend
Hitzacker		49	74	83	0	0	7	ungenügend
Lüchow		47	71	80	3	0	10	ungenügend
Wustrow		51	77	87	6	1	1	gut
Clenze	Salzwedel	25	38	43	0	0	6	ungenügend
Lüchow		17	26	29	0	0	9	ungenügend
Wustrow		15	23	26	9	0	0	gut

*) übernimmt als Grundzentrum z.T. mittelzentrale Funktionen.

Tabelle 29: Verbindungsqualität II Grundzentren > Mittelzentren

Grundzentren ↔ Mittelzentrum Lüchow / Dannenberg in mittelzentraler Funktion

Die Analyse des ÖPNV-Angebotes von den Grundzentren zum Mittelzentrum innerhalb des Landkreises ergibt durchgängig gute bzw. genügende Ergebniswerte sowohl im Hinblick auf die Bedienungsqualität als auch im Blick auf die ÖPNV-Fahrtzeiten. Insgesamt ist damit festzustellen, dass das Angebot der Regionallinien 304, 1936, 1937, 1938, 1944, 1946, 1945, 1947, 1948 und 1949 für eine hinreichend gute Anbindung der fünf Grundzentren an das Mittelzentrum Lüchow sowie an das Grundzentrum Dannenberg in seiner mittelzentralen Funktion sorgt.

Grundzentren ↔ Mittelzentren Uelzen und Salzwedel

Die Untersuchung des ÖPNV-Angebots zwischen den Grundzentren des Landkreises und den Mittelzentren außerhalb des Landkreises zeigt, dass die Bedienung für alle Verbindungen hinreichend ist. Bezüglich der Fahrtzeiten haben fünf Relationen eine ungenügende Bewertung aus folgenden Gründen:

- Clenze – Uelzen aufgrund der indirekten Linienführung über Bergen und der dortigen nicht optimalen Umsteigemöglichkeiten zur Linie 902 Bergen - Salzwedel,
- Hitzacker – Uelzen wegen des Umwegs und Umstiegs in Lüchow bzw. Lüneburg,
- Lüchow – Uelzen, da von 13 Verbindungen lediglich drei direkte auf der Linie 1949 angeboten werden,
- Clenze/Lüchow – Salzwedel, aufgrund der indirekten Linienführung über Wustrow.

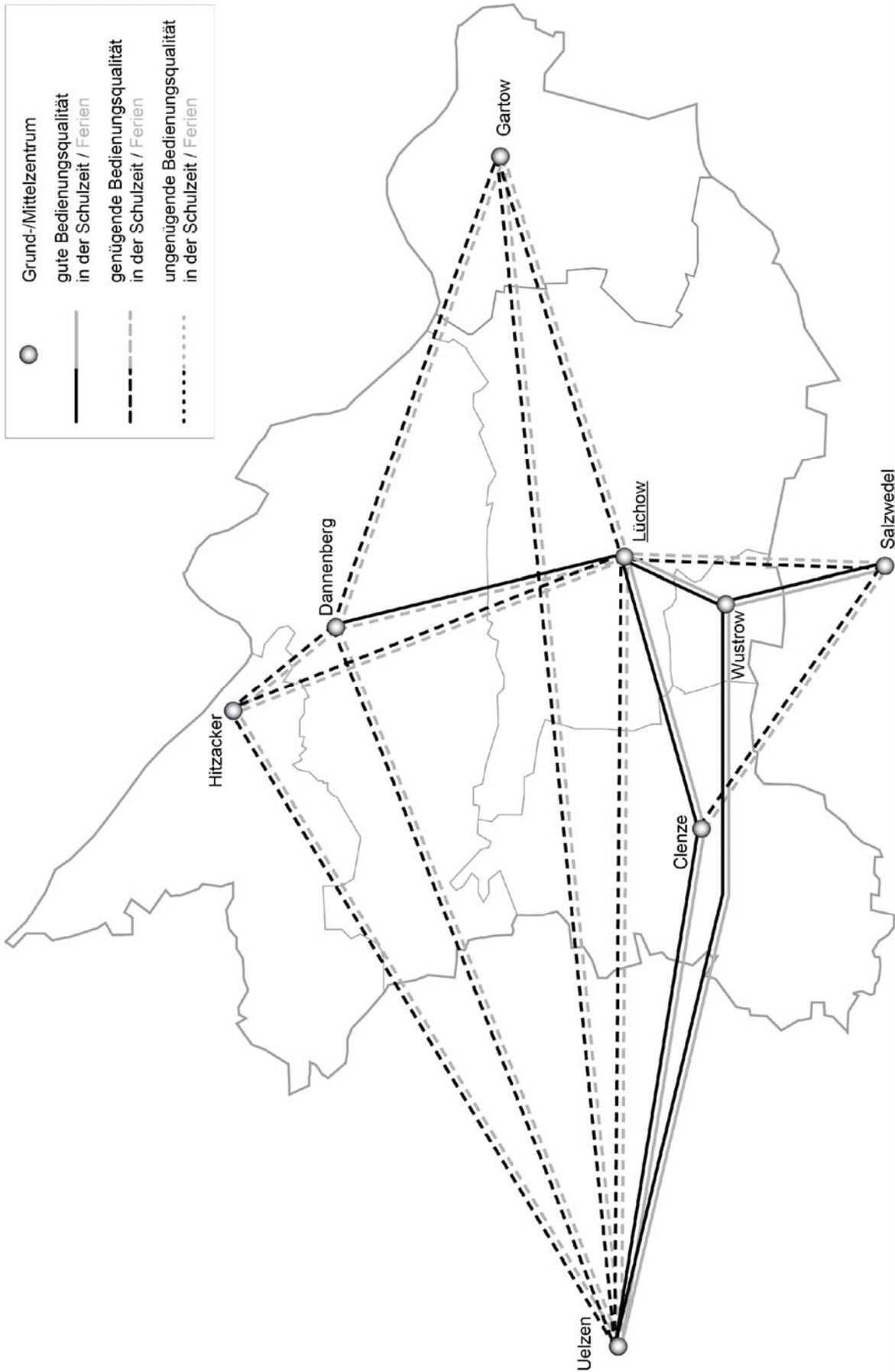


Abb. 29: Bedienungsqualität II Grundzentren ↔ Mittelzentren

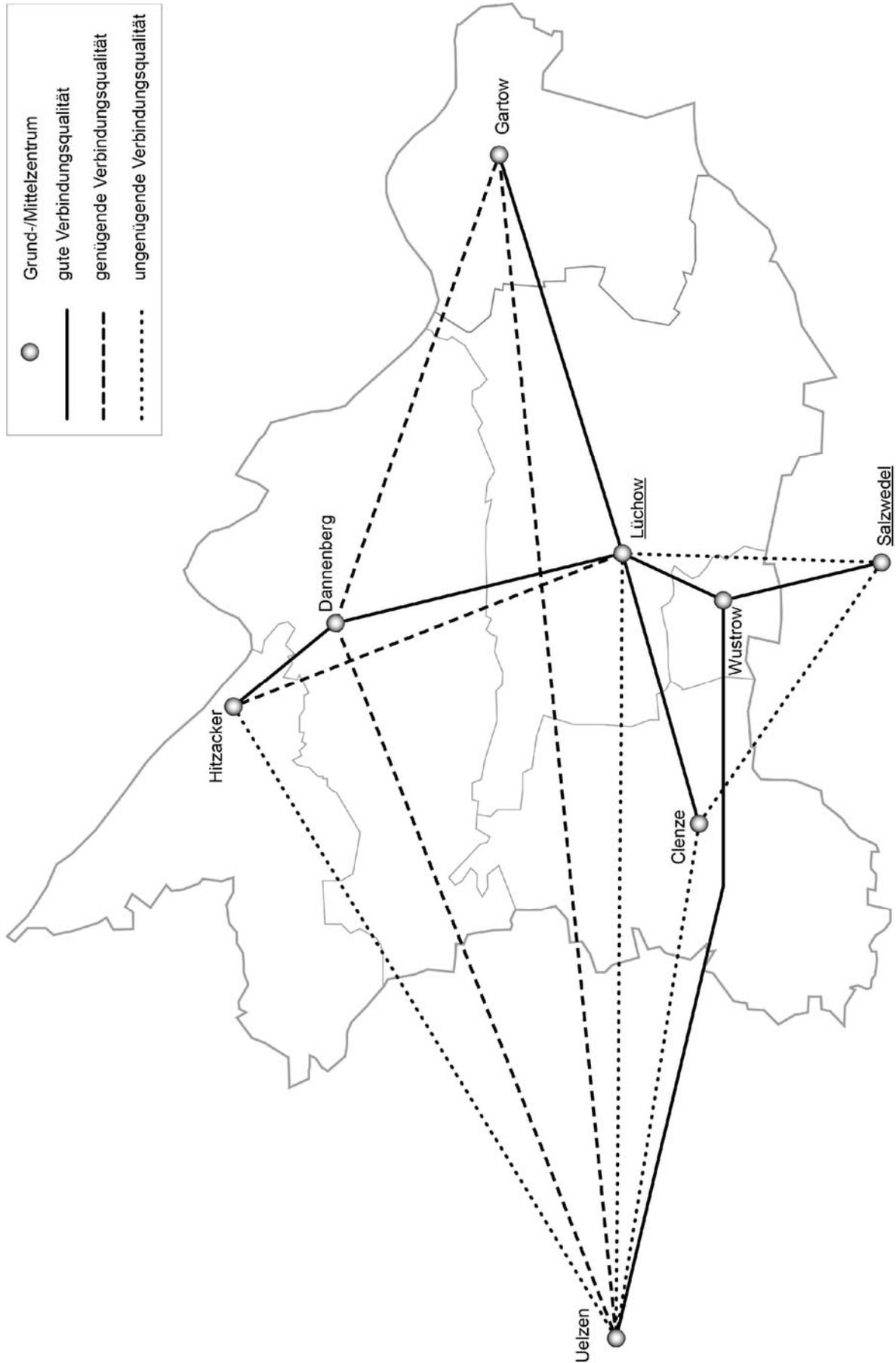


Abb. 30: Verbindungsqualität II Grundzentren > Mittelzentren

3.2.6 Bedienungs- und Verbindungsqualität III Grundzentren ↔ Oberzentren

Auf der Ebene Bedienungs- und Verbindungsqualität III werden für den Landkreis Lüchow-Dannenberg diejenigen Verbindungen untersucht, die aus verkehrlicher Sicht sinnvoll erscheinen und ein nennenswertes Nachfragepotenzial aufweisen. Hierzu gehört in erster Linie die Verbindung zum Oberzentrum Lüneburg. Da der Landkreis Teil der Metropolregion Hamburg ist, werden zusätzlich auch die Relationen zum Oberzentrum Hamburg untersucht. Aufgrund der hohen Pendlerzahlen zwischen dem Landkreis Lüchow-Dannenberg und Sachsen-Anhalt wurden zudem die Verbindungen zum Oberzentrum Magdeburg analysiert, obwohl die Stadt Magdeburg verkehrlich kein originäres Ziel aus dem Landkreis Lüchow-Dannenberg ist.

Die Analyse des ÖPNV-Angebotes zwischen den Grundzentren des Landkreises und den Oberzentren Lüneburg und Hamburg zeigt insgesamt hinreichende Ergebniswerte. Für das Oberzentrum Magdeburg gilt dies eingeschränkt ebenso. Hier haben lediglich Gartow und Hitzacker eine ungenügende Verbindungsqualität, da die Fahrtzeiten bis Salzwedel zu lang sind. Zudem ist das Fahrtenangebot für Gartow zu gering. Die Ergebnisse in der Bedienungsqualität:

Bedienungsqualität III Grundzentren/Mittelzentrum ↔ Oberzentren Lüneburg / Hamburg / Magdeburg						
Grundzentr.	Ortskategorie [Einwohner]	Oberzentrum	Soll-Bedienung [Fpaare/Tag]	Ist-Bedienung [Fahrtenpaare/Tag]		Bewertung
				Schultage	Ferien	
Clenze	1.000-3.000	Lüneburg	3-6	8	8	gut
Dannenberg	3.000-6.000		6-12	8	8	genügend
Gartow	1.000-3.000		3-6	5	5	genügend
Hitzacker	3.000-6.000		6-12	10	10	genügend
Lüchow	3.000-6.000		6-12	15	15	gut
Wustrow	1.000-3.000		3-6	15	15	gut
Clenze	1.000-3.000	Hamburg	3-6	8	8	gut
Dannenberg	3.000-6.000		6-12	13	9	S: gut, F: gut
Gartow	1.000-3.000		3-6	5	5	genügend
Hitzacker	3.000-6.000		6-12	10	10	genügend
Lüchow	3.000-6.000		6-12	15	15	gut
Wustrow	1.000-3.000		3-6	15	15	gut
Clenze	1.000-3.000	Magdeburg	3-6	8	8	gut
Dannenberg	3.000-6.000		6-12	6	6	genügend
Gartow	1.000-3.000		3-6	2	2	ungenügend
Hitzacker	3.000-6.000		6-12	6	6	genügend
Lüchow	3.000-6.000		6-12	7	7	genügend
Wustrow	1.000-3.000		3-6	7	7	gut

Tabelle 30: Bedienungsqualität III Grundzentren ↔ Oberzentren

Verbindungsqualität III Grundzentren > Oberzentren Lüneburg / Hamburg / Magdeburg								
Grundzentr.	Oberzentrum	mittlere Fahrtzeit [Min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung
		MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	
Clenze	Lüneburg	71	107	121	7	1	0	gut
Dannenberg		55	83	94	6	2	1	gut
Gartow		86	129	146	3	2	1	genügend
Hitzacker		53	80	90	9	0	3	genügend
Lüchow		72	108	122	3	8	4	genügend
Wustrow		80	120	136	9	5	1	genügend
Clenze	Hamburg	103	155	175	8	0	0	gut
Dannenberg		87	131	148	7	2	4	genügend
Gartow		118	177	201	4	2	0	gut
Hitzacker		85	128	145	9	2	0	gut
Lüchow		104	156	177	7	7	1	genügend
Wustrow		112	168	190	13	2	0	gut
Clenze	Magdeburg	112	168	190	3	3	2	genügend
Dannenberg		121	182	206	4	0	2	genügend
Gartow		110	165	187	0	1	3	ungenügend
Hitzacker		128	192	218	0	3	3	ungenügend
Lüchow		105	158	179	6	0	1	gut
Wustrow		100	150	170	6	0	1	gut

Tabelle 31: Verbindungsqualität III Grundzentren > Oberzentren



Abb. 31: Bedienungsqualität III Grundzentren ↔ Oberzentren

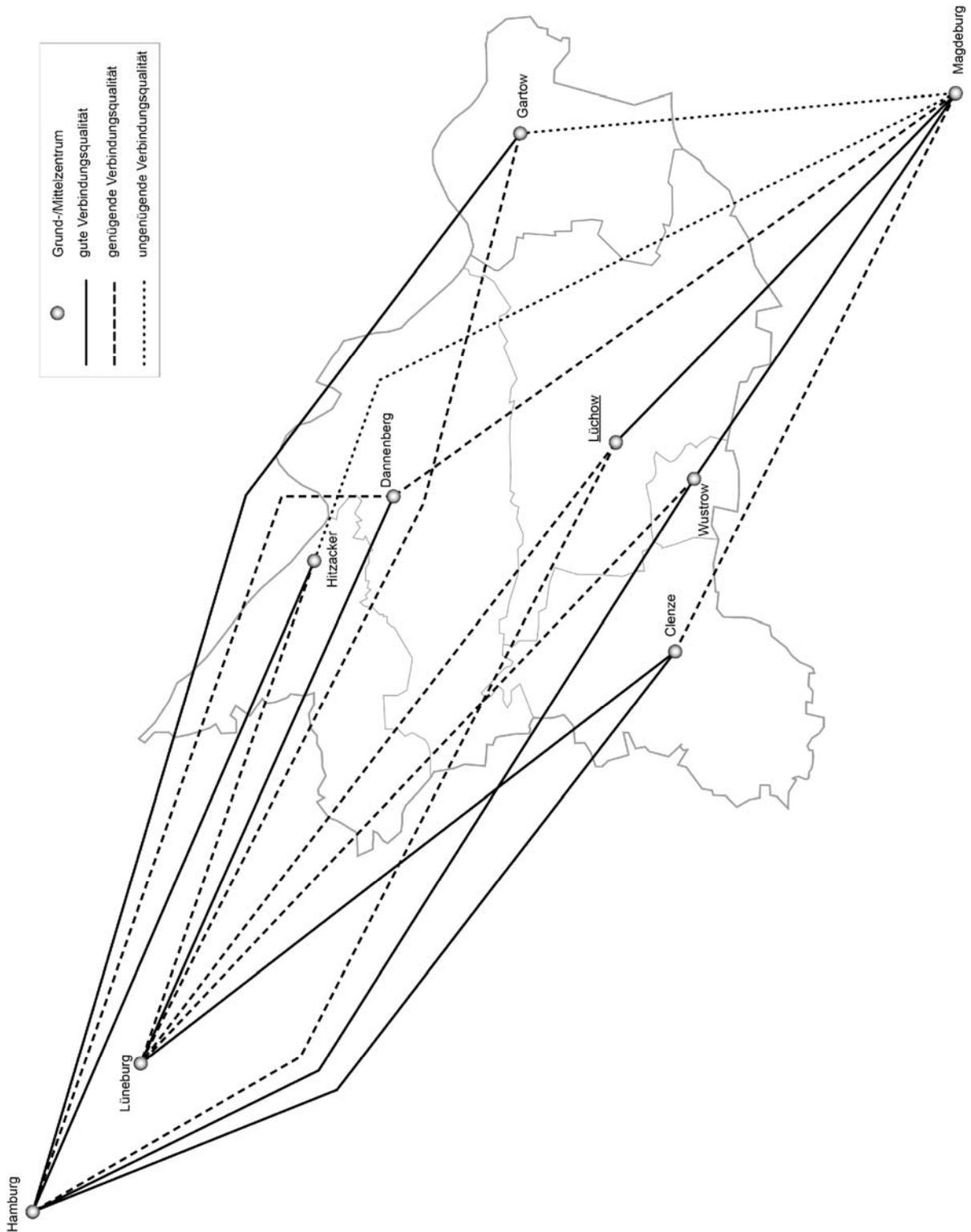


Abb. 32: Verbindungsqualität III Grundzentren > Oberzentren

4. Ziele und Maßnahmen / Finanzierung und Umsetzung

4.1 Ziele und Grundsätze übergeordneter Gesetze und Programme

Nach dem NNVG sollen im Rahmen des Nahverkehrsplans u.a. die Zielvorstellungen für die weitere Gestaltung des ÖPNV dargestellt werden. Die Festlegung dieser Ziele stellt die maßgebliche Einflussgröße für die zu entwickelnde Maßnahmenkonzeption dar und obliegt deshalb dem Aufgabenträger.

Im Vorwege sollen Zielvorgaben und Grundsätze bestehender Gesetze (Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz [NNVG]; Gesetz zur Gleichstellung von behinderten [BGG]; Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz [NBGG]) sowie aus dem Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen [LROP] und dem Regionale Entwicklungskonzept der Metropolregion Hamburg [REK] zusammenfassend dargestellt werden:

- Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der ÖPNV zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV beitragen. (NNVG)
 - Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. (NNVG)
 - Dem Ausbau und der Finanzierung des ÖPNV ist gegenüber Maßnahmen für den Motorisierten Individualverkehr der Vorrang einzuräumen, soweit der Nutzen der Maßnahmen für den ÖPNV bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung überwiegt. (NNVG)
 - Das Bedienungsangebot soll sich nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen richten. (NNVG)
 - Anzustreben sind sichere und leichte Verknüpfungen zwischen Motorisiertem Individualverkehr und ÖV. (NNVG)
 - Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich und bequem sein. (NNVG)
 - Bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen und der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen (Behinderte, Kinder, ältere Menschen u.a.) zu berücksichtigen. Maßnahmen aus diesen Bereichen sollen vorrangig von den Zuwendungsgebern gefördert werden. (NNVG)
 - Bei der Gestaltung von baulichen Anlagen und dem Bedienungsangebot sollen die Belange von Frauen besonders berücksichtigt werden. (NNVG)
 - Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen mit dem Ziel, für die Nutzung des ÖPNV eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Im NVP sollen Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen enthalten sein. (BGG)
 - Bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel und Informationsquellen sowie Kommunikationseinrichtungen gelten dann als barrierefrei, wenn sie für Menschen mit Behinderungen ohne Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. (NBGG)
 - In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind Festlegungen zur Sicherung und zur bedarfsgerechten Entwicklung des ÖPNV zu treffen. Dabei ist sicherzustellen, dass Straßen- und schienengebundener öffentlicher Personenverkehr aufeinander abgestimmt sind. (LROP)
 - Der Schienenverkehr soll sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr verbessert und so entwickelt werden, dass er größere Anteile am Verkehrsaufkommen als bisher übernehmen kann. (LROP)
-

- Umsteigebahnhöfe sollten mit öffentlichen Verkehrsmitteln angebunden sein. (LROP)
- Verbesserung des Leistungsangebots auf der Straße und der Schiene als Voraussetzung für die Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens - hin zum ÖPNV. (REK)
- Bessere Verknüpfung zwischen Motorisiertem Individualverkehr und ÖPNV. (REK)
- Schaffung attraktiver Tarife und Umsteigemöglichkeiten. (REK)
- Stärkere finanzielle Förderung des ÖPNV. (REK)

Regionales Raumordnungsprogramm für den Lk Lüchow-Dannenberg

Das im Jahre 2004 verabschiedete RROP enthält folgende Vorgaben zum ÖPNV:

- Die Netzdichte, Bedienungshäufigkeit und Leistungsfähigkeit des ÖPNV soll so ausgestaltet werden, dass den Bürgern/Bürgerinnen eine attraktive, umweltschonende Alternative zum MIV angeboten wird. Die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV soll durch begleitende verkehrliche, städtebauliche und organisatorische Maßnahmen unterstützt werden.
- Im Landkreis ist ein Verkehrsverbund mit einem einheitlich gestalteten Verkehrsangebot, einem abgestimmten Gemeinschaftsfahrplan, einem einheitlichen Tarifsystem und einem einheitlich gestalteten Fahrgastinformationssystem anzustreben.
- Die Schülerbeförderung ist in den ÖPNV zu integrieren. Die Schulanfangs- und die Schullendzeiten sind zu staffeln und mit den Umlaufplänen des ÖPNV abzustimmen.
- Auf regional bedeutsamen Busverkehrslinien ist ein im Fahrplan vertakteter Bus zu betreiben, der in Uelzen, Salzwedel, Dömitz bzw. Ludwigslust und in Schnega/Bahnhof funktionsgerecht mit dem SPNV und SPFV verknüpft ist.
- Abseits der Zentralen Orte soll eine Mindestbedienung durch ein nachfrageorientiertes ÖPNV-Angebot sichergestellt werden.
- Anzustreben ist, die Elbfähren und Anlegestellen in Neu Darchau, Hitzacker, Pevestorf und Schnackenburg durch den Straßen-ÖPNV zu bedienen.
- In der Fremdenverkehrssaison sind in den Fahrplänen der regional bedeutsamen Busverkehrslinien Umläufe mit Fahrradmitnahmemöglichkeiten vorzusehen.
- An den Haltepunkten des SPNV und den zentralen Omnibusbahnhöfen in den Zentralen Orten sollen PKW-Parkplätze und Fahrrad-Abstellplätze vorgesehen werden.

Vorgaben für den Schienenverkehr aus dem RROP:

- Die Anbindung des Landkreises, insbesondere des Mittelzentrums Lüchow, an das überregionale Schienennetz im Bereich des Personen- und Güterverkehrs ist zu gewährleisten. Die Erreichbarkeit der Oberzentren Hannover, Braunschweig, Magdeburg, Schwerin, Berlin, Hamburg und Lüneburg ist in zumutbarer Zeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen.
- Der Streckenabschnitt Uelzen – Schnega – Salzwedel ist durchgehend elektrifiziert, zweigleisig mit einem Halt für RE und RB in Schnega Bhf. auszubauen.
- Die Strecke Uelzen – Dannenberg – Dömitz – Ludwigslust – Schwerin ist elektrifiziert, zweigleisig, mit einem Halt für IR, RE und RB im Bahnhof Dannenberg und einem Halt für RE/RB in Zernien auszubauen mit einem Ausbaustandard für eine möglichst durchgehende Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h.
- Auf der Strecke Lüneburg – Hitzacker – Dannenberg – Lüchow soll ein attraktiver Regionalbahnverkehr im Zweistundentakt mit einem Ausbaustandard von min. 80 km/h be-

trieben werden, der in Schwachlastzeiten und am Wochenende gebrochen werden kann.

- Der SPNV ist auf den Relationen Dannenberg – Wustrow, Wustrow – Salzwedel, Dannenberg – Dömitz – Ludwigslust und Dannenberg – Uelzen wieder aufzunehmen mit einem Ausbaustandard von min. 80 km/h.
- Mit der Reaktivierung des SPNV sollen über die festgelegten Haltepunkte hinaus siedlungsnaher Nahverkehrshalte vorgesehen werden.

4.2 Zielvorstellungen und Maßnahmenkatalog des Landkreises

4.2.1 Grundsätze für den ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Für den Landkreis Lüchow-Dannenberg wird es zukünftig – nicht zuletzt unter den Vorzeichen des demografischen Wandels und der finanziellen Rahmenbedingungen – vorrangig darauf ankommen, die gegenwärtige Angebotsqualität zu erhalten. Das derzeitige Leistungsangebot im Linienverkehr wird daher als Mindeststandard definiert.

Höchste Priorität hat die Sicherstellung der Schülerbeförderung, die im Landkreis das Rückgrat des ÖPNV darstellt. Das erforderliche Fahrtenangebot ist unabhängig von der Einwohnerzahl der Orte, es richtet sich nach den Erfordernissen der Schulen aus. Dies beinhaltet auch die laufende Anpassung der Fahrpläne und Linienwege an diese Erfordernisse. Die Satzung über die Schülerbeförderung gibt Rahmenbedingungen vor und benennt u.a. maximale Wartezeiten vor Unterrichtsbeginn und nach Schulschluss, die damit eine wesentliche Grundlage für die Gestaltung der Busfahrpläne in der Schülerbeförderung sind.

Eine Grundversorgung der Orte ist gewährleistet, wenn die im Kapitel 3 für die Bewertung als Basis verwendeten Mindestzahlen erreicht werden:

Einwohner je Ort	Fahrten pro Tag und Richtung
50 – 200	1;2
200 – 1.000	3
1.000 – 3.000	3 – 6
3.000 – 6.000	6 – 12

Das Erreichen der genannten Mindestfahrtenzahlen gilt auf den Relationen zwischen

- Orten und dem nächstgelegenen Grund- bzw. Mittelzentrum;
- Grundzentrum und benachbarten Mittelzentrum;
- Mittelzentrum und benachbarten Mittelzentren sowie
- Grund- bzw. Mittelzentrum und relevanten Oberzentren.

Zudem sollten die Reisezeiten im ÖV möglichst nicht länger als das 1,7-fache der durchschnittlichen MIV-Fahrtzeiten sein.

Die Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität hat Mängel in der Grundversorgung aufgezeigt. Deshalb ist zunächst zu prüfen, welche einzelnen Maßnahmen geeignet sind, diese vordringlichen Mängel in der Bedienung und Erschließung zu beseitigen.

Allerdings sind den Handlungsspielräumen des Landkreises durch den zur Verfügung stehenden finanziellen Rahmen enge Grenzen gesetzt. Eine komplette Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmenkonzeption wird deshalb kurz- oder mittelfristig nicht möglich sein. **Ge-**

nerell müssen alle Prüfungen und Umsetzungen von Verbesserungsmaßnahmen unter den Vorbehalt der Finanzierbarkeit gestellt werden.

Können Maßnahmen nicht kostenneutral realisiert werden, dann kann die Umsetzung dieser Verbesserungsmaßnahmen kurz- und mittelfristig nur erfolgen bei:

- Kostenträgerschaft nutznießender Dritter,
- Einsatz von Mitteln aus Optimierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen und/oder
- Einsatz von Bundes- und Landesmitteln.

Unbeschadet der fehlenden Zuständigkeit für den SPNV sieht es der Landkreis weiterhin als wichtig an, sich auch für die Umsetzung von relevanten SPNV-Maßnahmen bei den zuständigen Stellen einzusetzen. Der SPNV bildet das Grundgerüst des ÖPNV.

Die bislang nicht umgesetzten Maßnahmen aus dem ersten Nahverkehrsplan des Landkreises Lüchow-Dannenberg für den Zeitraum 2007 bis 2012 werden, sofern deren Umsetzung nach wie vor als sinnvoll erachtet wird, erneut als Maßnahmen aufgenommen. Die nicht umgesetzten Maßnahmen des 2. Nahverkehrsplans werden als Anlage im neuen Nahverkehrsplan aufgenommen. Der Landkreis wird einmal jährlich darstellen, ob die Maßnahmen umgesetzt wurden bzw. welchen Bearbeitungsstand sie haben.

Der vorliegende NVP 2014 – 2018 gilt bis Inkrafttreten des NVP 2018 – 2022, sofern nicht vorher eine Fortschreibung des NVP 2014 – 2018 erfolgt.

4.2.2 Genehmigungsrechtliche Faktoren

Überprüfung des Zuschnitts der Teilnetze im Landkreis Lüchow-Dannenberg / ggf. Änderung der Teilnetzeinteilung

Erläuterung

Die Bildung von 2 Teilnetzen (TN) ist im ersten Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2001 des Landkreises Lüchow-Dannenberg als Maßnahme genannt und auch umgesetzt worden. Vor dem damaligen rechtlichen Hintergrund wurden die beiden TN nach verkehrlichen Gesichtspunkten gebildet. Durch die Bildung von TN soll u.a. die „Rosinenpickerei“ verhindert werden, d.h. es soll verhindert werden, dass Verkehrsunternehmen ertragsstarke Linien als eigenwirtschaftlich beantragen und die ertragschwachen Linien vom Landkreis als Aufgabenträger durch Zuschusszahlungen finanziert werden müssen.

Die verkehrlichen Verhältnisse haben sich im Laufe der Jahre insofern verändert, als die Überschneidungsbereiche der beiden TN größer geworden sind, was nicht zuletzt auch auf Entwicklungen im Schulbereich und die notwendigen Anpassungen in der Schülerbeförderung zurückzuführen ist. Es ist deshalb zu hinterfragen, ob der derzeitige Zuschnitt der Teilnetze für die Verkehrsunternehmen noch optimale Voraussetzungen für eine wirtschaftliche Durchführung der Verkehre darstellt.

Da zum derzeitigen Zeitpunkt noch offen ist, welchen Weg der Landkreis als Aufgabenträger für den straßengebunden ÖPNV im Hinblick auf die Erteilung eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) für die zum 30.09.2016 auslaufenden Genehmigungen beschreiten wird und eine Prüfung notwendig ist, welcher Zuschnitt der Teilnetze im Landkreis einen wirtschaftlich optimierten Linienvkehr erlaubt, wird die endgültige Festlegung für die Einteilung der Liniengenehmigungen in Teilnetze zum Zeitpunkt der notwendigen EU-weiten Vorabkennzeichnung spätestens zum September 2014 erfolgen.

Als notwendige Maßnahme wird vorgeschlagen, die bislang im TN 2 Lüchow enthaltene Linie 902 Bergen – Salzwedel der PVGS aus dem TN herauszunehmen, weil diese Linie ihren Bedienungsschwerpunkt eindeutig im Bereich des Altmarkkreises Salzwedel hat. Entsprechend ist diese Linie auch Bestandteil eines Teilnetzes im Altmarkkreis. Zudem liegt die Zuständigkeit für die Genehmigung beim Regierungspräsidium Magdeburg und als Genehmigungslaufdauer ist der 09.07.2017 festgelegt worden. Mit dieser Laufdauer weicht diese Genehmigung von allen anderen Liniengenehmigungen im TN 2 ab, die zum 30.09.2016 auslaufen.

Die Beteiligung des Landkreises Lüchow-Dannenberg bei Anträgen auf Fahrplanänderungen bei der Linie 902 ist über das Beteiligungsverfahren sichergestellt, so dass die Interessen des Landkreises Lüchow-Dannenberg im Hinblick auf die Linie auch weiterhin gewahrt sind.

Beteiligte: Verkehrsunternehmen, LNVG, Landkreis, VNO

Federführung: Landkreis

Priorität: hohe Priorität

Finanzierung: Es entstehen keine Kosten.

4.2.3 Erschließungsqualität

Verbesserung der flächendeckenden Erschließung der Orte an schulfreien Tagen

Erläuterung

In allen Orten mit über 50 Einwohnern soll eine Haltestelle des allgemein zugänglichen ÖPNV in zumutbarer Entfernung zu den Wohnstandorten vorhanden und mit mindestens einem Fahrtenpaar pro Tag an das Grundzentrum angebunden sein. In der Analyse der Erschließungsqualität wurde festgestellt, dass der Landkreis an Schultagen über eine gute Erschließungsqualität verfügt. An schulfreien Tagen ist jedoch eine ganze Reihe von Orten vom ÖPNV nicht erschlossen. Dies sind im Einzelnen:

Bereich Clenze:

Belau, Bösen, Büllitz, Bussau, Dickfeitzen, Gistenbeck, Gledeberg, Gohlau, Groß Sachau, Klein Wittfeitzen, Kussebode, Luckau, Nienbergen, Prießbeck, Püggen

Bereich Dannenberg:

Bellahn, Breese i.B., Breselenz, Fließbau, Groß Heide, Gülden, Klein Heide, Mützingen, Penkefitz, Pisselberg, Riekau, Siemen, Soven, Volkfien, Wibbese, Zadrau

Bereich Gartow:

Lanze, Lomitz, Nienwalde, Prezelle

Bereich Hitzacker:

Harlingen, Sammatz, Sarenseck, Schmessau, Tiesmesland

Bereich Lüchow:

Beutow, Dünsche, Göttien, Jabel, Karmitz, Klein Witzeetze, Kolborn, Krummasel, Künsche, Liepe, Meuchefitz, Nemitz, Pannecke, Ranzau, Reetze, Rehbeck, Sallahn, Saggrian, Satemin, Seerau i.d.L., Tarmitz, Tüschau, Vasenthin, Weitsche

Bereich Wustrow:

Blütlingen, Königshorst

Da für einen Großteil dieser Orte nur eine sehr schwache ÖPNV-Nachfrage vorhanden ist, erscheint eine Ausweitung des zeitlichen Angebotes im Linienverkehr aus wirtschaftlichen und verkehrlichen Gründen als wenig sinnvoll. Es wäre zu prüfen, ob eine Angebotsverbesserung durch die Einführung von nachfrageorientierten Bedienungsformen wie Anruf-Sammeltaxi (AST) oder Rufbus erfolgen könnte. Zu klären wäre dabei, ob eine Verbesserung von den betroffenen Gemeinden gewünscht und ggf. auch (mit-)finanziert werden könnte.

Beteiligte: Landkreis, Gemeinden, Fahrgast-Rat, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung: Landkreis

Priorität: höhere Priorität

Finanzierung: Landkreis, Gemeinden

Einbindung des ÖPNV in die Regional- und Bauleitplanung**Erläuterung**

Siedlungsentwicklung und ÖPNV sollten sich im Sinne einer Schaffung ÖPNV-orientierter Siedlungsstruktur gegenseitig stärken. Bei der Ausweisung neuer Wohn- und Gewerbegebiete, insbesondere von großflächigen Einzelhandelsstandorten, sollte eine ÖPNV-Erschließung in die Gesamtplanung vorgesehen werden. Entsprechend sollen in der Bauleitplanung Aussagen zur ÖPNV-Erschließung getroffen werden. Bei der Planung ist auf ÖPNV-Tauglichkeit des Straßenquerschnitts bzw. der Trassierung zu achten.

Beteiligte: Straßenbaulastträger, Kommunen, ggf. Investoren, Landkreis, Verkehrsunternehmen

Federführung: Straßenbaulastträger

Priorität: mittlere Priorität

Finanzierung: Straßenbaulastträger, ggf. Investoren

4.2.4 Bedienungs- und Verbindungsqualität

Verbesserung der Bedienungs-/Verbindungsqualität I Orte ↔ Grundzentrum (Teil 1)

Erläuterung

Auf den Relationen zwischen Orten und Grundzentrum mussten diverse Verbindungen mit „ungenügend“ bewertet werden. Es ist Ziel des Landkreises, die mit „ungenügend“ bewerteten Relationen zumindest in eine genügende Qualität zu überführen. Die Relationen mit ungenügenden Bewertungen in der Übersicht:

Orte ↔ Grundzentrum Clenze		
Ort	BedQ (F)	Verb.Q
Belau	X	
Billerbeck	X	X
Bösen	X	
Bülitz	X	
Bussau	X	
Diahren	X	
Dickfeitzen	X	X
Dommatzen	X	X
Gistenbeck	X	
Gledeberg	X	
Gohlau	X	
Groß Sachau	X	
Kiefen	X	X
Klein Wittfeitzen	X	X
Kussebode	X	
Luckau	X	
Nienbergen	X	
PrieBeck	X	X
Püggen	X	
Schnega, Ort	X	
Waddeweiß	X	X
Winterweyhe		X

Orte ↔ Grundzentrum Dannenberg			
Ort	BedQ (S)	BedQ (F)	Verb.Q
Bellahn		X	
Breese i.B.		X	
Breselenz	X	X	
Fließbau		X	X
Groß Heide		X	X
Gülden		X	
Kacherien			X
Klein Heide		X	X
Mützingen		X	
Nebenstedt			X
Penkefitz		X	X
Pisselberg		X	
Quickborn			X
Riekau		X	X
Siemen		X	
Soven		X	X
Splietau			X
Volkfien		X	
Wibbese		X	
Zadrau		X	

Orte ↔ Grundzentrum Hitzacker		
Ort	BedQ (F)	Verb.Q
Harlingen	X	X
Katemin	X	
Neu Darchau	X	
Sammatz	X	
Sarenseck	X	
Schmessau	X	X
Tiesmesland	X	
Tießbau	X	

Orte ↔ Grundzentrum Gartow			
Ort	BedQ (S)	BedQ (F)	Verb.Q
Lanze		X	X
Lomitz		X	
Meetschow			X
Nienwalde		X	
Prezelle	X	X	

Verbesserung der Verbindungsqualität II Grundzentren ↔ Mittelzentren

Erläuterung

Als Ergebnis der Bewertung auf der Bedienungsebene II für die Relationen von den Grundzentren zu den benachbarten Mittelzentren kann festgehalten werden, dass die Fahrtenzahlen auf allen Relationen zumindest für eine genügende Bewertung ausreichen. Dies gilt sowohl für Schul- als auch für schulfreie Tage. Im Hinblick auf die Fahrtzeiten (= Verbindungsqualität) im Vergleich zum MIV gibt es jedoch auf diversen Verbindungen ungenügende Ergebnisse. Dies gilt für folgende Relationen:

Clenze > Uelzen und Salzwedel

Hitzacker > Uelzen

Lüchow > Uelzen und Salzwedel

In diesem Bereich spielt der Zielkonflikt zwischen möglichst direkten Linienführungen auf der einen Seite und einer guten Flächenerschließung auf der anderen eine wesentliche Rolle. Eine gute Flächenerschließung setzt häufig voraus, dass der direkte Weg in das jeweilige Mittelzentrum vom Linienverkehr verlassen werden muss und somit die Fahrtzeit im Vergleich zum MIV z.T. deutlich schlechter ausfällt. Die vollständige Lösung des genannten Zielkonfliktes wird nicht möglich sein, dennoch sollte geprüft werden, ob und ggf. an welchen Stellen eine Beschleunigung der Linienfahrten möglich ist.

Für die Relation Clenze - Salzwedel wären Verbesserungen in der Abstimmung zwischen den Linien 1947/1948 und der Linie 902 Bergen – Salzwedel zu prüfen.

Beteiligte: Landkreis, Verkehrsunternehmen, Fahrgast-Rat, VNO

Federführung: Verkehrsunternehmen

Priorität: mittlere Priorität

Finanzierung: Nennenswerte Kosten sollten nicht entstehen.

Verbesserung der Bedienungs-/Verbindungsqualität III Grundzentren ↔ Oberzentren

Erläuterung

Anders als für die Relationen zu/von den beiden Oberzentren Hamburg und Lüneburg haben sich folgende negativen Resultate auf der Bedienungsebene III Grundzentren ↔ Oberzentren ergeben:

Gartow > Magdeburg (sowohl Bedienungs- als auch Verbindungsqualität)

Hitzacker > Magdeburg (Verbindungsqualität)

Der Altmarkkreis Salzwedel ist im Blick auf die Pendlerzahlen für den Landkreis Lüchow-Dannenberg von Bedeutung, dass Oberzentrum Magdeburg als Ziel bzw. Quelle für Pendler spielt allerdings eine nicht so gewichtige Rolle. Verbesserungen in der Angebotsqualität wären vor diesem Hintergrund zwar wünschenswert, haben aber nur geringere Priorität.

Beteiligte: Landkreis, Fahrgast-Rat, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung: Verkehrsunternehmen

Priorität: geringere Priorität

Finanzierung: Verbesserungsmaßnahmen sollten nur im Bestand erfolgen, daher dürften keine nennenswerten Kosten entstehen.

Verbesserung der Verknüpfungsqualitäten Bus ↔ Bus und Bus ↔ Bahn zur Erhöhung der Bedienungs-/Verbindungsqualitäten auf allen 3 Ebenen

Erläuterung

Die Verbesserung der Verknüpfungen zwischen Buslinien (hier insbesondere in Dannenberg, Lüchow und Bergen) und insbesondere auch zwischen den Buslinien und dem SPNV an den Bahnhöfen Dannenberg, Ostbahnhof, Schnega, Salzwedel, Uelzen und Lüneburg sowie – untergeordnet – Hitzacker wird vom Landkreis als laufende Aufgabe der Verkehrsunternehmen gesehen. Im Zuge von Fahrplanänderungen sollten Verbesserungen der Verknüpfungen von den Verkehrsunternehmen geprüft werden.

In diesem Zusammenhang sollten auch die vorgesehenen Maßnahmen zur Verknüpfung zwischen Elbfähren und ÖPNV bei der Fährverbindung Schnackenburg – Lütkenwisch abgeschlossen und die Planungen für die ÖV-Anbindung der Fähre Pevestorf – Lenzen fortgesetzt werden

Beteiligte: Verkehrsunternehmen Landkreis, Fahrgast-Rat, VNO

Federführung: Verkehrsunternehmen

Priorität: mittlere Priorität

Finanzierung: Verbesserungsmaßnahmen sollten kostenneutral erfolgen

Differenzierte Bedienungsangebote zur Verbesserung der Bedienungs-/Verbindungsqualitäten sowie zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in den Abendstunden und an den Wochenenden

Erläuterung

Die Siedlungsstruktur im Landkreis mit zahlreichen Orten, die lediglich zwischen 50 und 200 Einwohnern aufweisen und die damit nur ein geringes Potenzial für die ÖPNV-Nutzung besitzen sowie die Problematik der Bündelung von Nachfrageströmen in dispers besiedelten ländlichen Räumen rechtfertigen aus wirtschaftlichen und verkehrlichen Gesichtspunkten in vielen Fällen keine Ausweitung des Linienverkehrs.

Das Bedienungsangebot im Landkreis endet auch auf Regionallinien zwischen 19 und 21 Uhr. Sonnabends werden Fahrpläne der Regionallinien stark ausgedünnt und lediglich die Linien 304, 1936, 1945 und 1948 sowie die Rufbuslinie 1987 weisen 3 oder mehr Fahrtenpaare auf. Das Angebot der übrigen Regionallinien beschränkt sich auf 1 – 2 Fahrtenpaare. Sonn- und feiertags verkehren im Landkreis nur noch die Linien 304, 1945, die Rufbuslinie 1987 und die Linien 1936/1948. Bei den beiden letzteren wird jeweils nur 1 Fahrtenpaar angeboten.

An dieser Stelle könnten nachfrageorientierte Bedienungsangebote wie Anruf-Sammeltaxi (AST) oder Rufbusse eine Möglichkeit zur Verbesserung des Bedienungsangebotes darstellen. Dies gilt für die Relationen auf der Ebene I Orte ↔ Grundzentrum ebenso wie für die Schwachlastzeiten nach 21 Uhr und den Wochenenden. Allerdings steht jede Ausweitung des Bedienungsangebotes – in welcher Form dies auch immer erfolgen soll – unter Finanzierungsvorbehalt.

Im Hinblick auf die nachfrageorientierten Angebote wäre – abseits der genannten Einzelfälle – zu prüfen, ob ein landkreisweites Gesamtkonzept zur Problemlösung zielführend sein könnte.

Beteiligte: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Fahrgast-Rat, VNO

Federführung: Landkreis, Verkehrsunternehmen

Priorität: mittlere Priorität

Finanzierung: Landkreis

Mitnahme von Fahrrädern

Erläuterung

Der Landkreis sieht die Mitnahme von Fahrrädern als Bestandteil zur Verbesserung des Angebotes im ÖPNV. Die Mitnahme von Fahrrädern in den Fahrzeugen – außerhalb der Hauptverkehrszeiten - stellt dabei die einfachste Form dar. Anspruch auf Fahrradmitnahme kann dabei nur bestehen, wenn genügend Platz im Fahrzeug vorhanden ist und die Abstellfläche nicht von Rollstuhlfahrern bzw. Personen mit Kinderwagen benötigt wird. Diese beiden Fahrgastgruppen haben weiterhin absoluten Vorrang.

Inwieweit die Fahrradmitnahme mittels spezieller Anhänger oder auch durch Umrüstung von Fahrzeugen ermöglicht werden kann und wirtschaftlich darstellbar ist, bedarf einer genaueren Prüfung der Kosten.

Beteiligte: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Fahrgast-Rat, VNO

Federführung: Verkehrsunternehmen

Priorität: mittlere Priorität

Finanzierung: Verkehrsunternehmen

4.2.5 Tarif

Fortführung des Wendland-Tarifs

Erläuterung

Der Wendland-Tarif wurde zum 01.04.2007 eingeführt und gilt für alle Busverbindungen innerhalb des Landkreises sowie für Fahrten nach Lüneburg und Salzwedel. Damit wurde für die Fahrgäste ein preisgünstiger und übersichtlicher Tarif geschaffen. Der Wendland-Tarif ist von den Bus-Verkehrsunternehmen auch zukünftig anzuwenden.

Voraussetzung dafür ist, dass der Landkreis weiterhin mit Regionalisierungsmitteln in ausreichender Höhe ausgestattet wird, um den Wendland-Tarif finanzieren zu können.

Beteiligte: Landkreis, Verkehrsunternehmen, LNVG, VNO

Federführung: Landkreis

Priorität: hohe Priorität

Finanzierung: Landkreis

Wendlandbahn: Erweiterung des HVV-Tarifs auf die Bahnhöfe/Haltepunkte im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 gilt der HVV-Tarif auf der gesamten Strecke der Wendlandbahn. Damit wird eine langjährige Forderung des Landkreises erfüllt. Die Finanzierung übernimmt die LNVG.

4.2.6 Fahrgastinformation

- (1) Sicherstellung der Herausgabe eines landkreisweiten Fahrplanbuches**
- (2) Beteiligung an der Datengrundlage „Connect“ für die elektronischen Fahrplanauskunftssysteme und Sicherstellung der Lieferung von aktuellen Daten an Connect**
- (3) Zentrale telefonische Fahrplanauskunft**

Erläuterung

Das RBB-Fahrplanbuch bietet einen guten Überblick über die Busfahrpläne im Landkreis Lüchow-Dannenberg. Auch der Fahrplan der Wendlandbahn ist inzwischen im Fahrplanbuch enthalten. Aus Sicht des Landkreises wäre es wünschenswert, wenn auch die Fahrpläne der Schienenstrecke Uelzen – Schnega – Salzwedel (– Stendal) und Hamburg – Lüneburg – Uelzen (– Hannover) Aufnahme in den RBB-Fahrplan finden würden. Im Sinne der Förderung der ÖPNV-Nutzung ist die Herausgabe eines kreisweiten Fahrplanbuches von den Verkehrsunternehmen sicherzustellen.

Der Landkreis unterstützt die landesweite elektronische Datenbasis „Connect“ der Länder Niedersachsen und Bremen, die von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen entwickelt, betrieben und finanziert wird. Der Connect-Datenpool versorgt die elektronischen Fahrplanauskünfte (z.B. www.vnn.de) mit allen Daten der Verkehrsunternehmen Niedersachsens und Bremens. Der Landkreis wird seinen Teil zur Finanzierung des Connect-Datenpools weiter tragen, während die im Landkreis Lüchow-Dannenberg verkehrenden Bus-Verkehrsunternehmen die Übermittlung aktueller Daten in elektronisch für den Connect-Datenpool geeigneter Form sicherzustellen haben.

Fahrgäste, die über keinen Internetanschluss verfügen, benutzen vielfach das Telefon zur Information über das ÖPNV-Angebot. Für den ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg bieten KVG, LSE, RBB und PVGS unter eigenen Servicenummern Fahrplanauskünfte an. Außerdem steht der Juniorbahnhof Dannenberg für Fahrplanauskünfte zur Verfügung. Es sollte geprüft werden, ob eine zentrale, unternehmensübergreifende telefonische Fahrplanauskunftsstelle aufgebaut werden kann.

Zukünftig wird die Gestaltung der Auskunftsmedien Fahrplanbuch und Internet die Belange der Barrierefreiheit stärker als in der Vergangenheit zu berücksichtigen haben.

Beteiligte: Landkreis, Verkehrsunternehmen, Träger Juniorbahnhof Dannenberg, VNO

Federführung: Verkehrsunternehmen

Priorität: höhere Priorität

Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Landkreis (Anteil Connect)

4.2.7 Fahrwege

- (1) Sicherstellung der Tauglichkeit von Straßen für die Befahrung mit Niederflurbussen**
(2) Benennung von ÖPNV-Fahrwegen, die nicht für Niederflurbusse geeignet sind

Erläuterung

Der Landkreis wird sich bei den zuständigen Straßenbaulastträgern dafür einsetzen, dass nicht durch Hindernisse oder Schäden das Befahren von Straßenabschnitten mit Niederflurbussen verhindert wird. Dazu zählt auch, dass bei Planungen von Straßen die ÖPNV-Tauglichkeit allgemein und bei Planung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auch das Befahren solcher Abschnitte mit Niederflurbussen vorgesehen wird. Der Landkreis wird sich bei den zuständigen Stellen für die frühzeitige Einbeziehung des Landkreises als ÖPNV-Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen einsetzen.

Im Hinblick auf die vom Personenbeförderungsgesetz zum 01.01.2022 geforderte umfassende Barrierefreiheit gehört auch, dass Straßen bzw. Straßenabschnitte gemeldet werden, die aufgrund ihres baulichen Zustandes nicht von Niederflurfahrzeugen befahren werden können. Hier sind in erster Linie die Verkehrsunternehmen gefordert, solche Straßen dem Landkreis als Aufgabenträger zu melden. Mit dem zuständigen Straßenbaulastträger müsste dann geklärt werden, ob Sanierungs- bzw. Neubaumaßnahmen in diesen Bereichen geplant sind bzw. ob und mit welchem Aufwand solche Abschnitte tauglich für Niederflurfahrzeuge gemacht werden könnten.

Beteiligte: Landkreis, Verkehrsunternehmen, Straßenbaulastträger

Federführung: Straßenbaulastträger

Priorität: höhere Priorität

Finanzierung: Straßenbaulastträger

4.2.8 Haltestellen

Fortführung der barrierefreien Umgestaltung von Haltestellen

Erläuterung

Das seit dem 01.01.2013 geltende Personenbeförderungsgesetz fordert die umfassende Barrierefreiheit zum 01.01.2022. Um dieser Forderung zu entsprechen, ist ein Maßnahmenprogramm zu erarbeiten, wie in den nächsten Jahren die Umgestaltung von Haltestellen auf Basis des Haltestellen-Konzeptes von VNO/VNN fortzusetzen ist. Die wesentlichen Anforderungen an die bauliche Gestaltung der Haltestellenanlage:

- Warteflächen weisen eine Bordhöhe von mindestens 16 cm auf, um den Höhenunterschied zwischen Fahrzeug und Wartefläche weitgehend zu minimieren;
- Warteflächen sind ausreichend dimensioniert, so dass Rollstuhlfahrer/innen die Rampen der Fahrzeuge senkrecht anfahren können;
- Taktile Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfelder zur sicheren Führung von sehingeschränkten oder blinden Fahrgästen;
- das Informationsangebot an der Haltestelle (Haltestellenschild, Fahrplanaushang) beachtet die Grundsätze der Lesbarkeit für Menschen mit Seheinschränkungen.

Wie mit der weitergehenden Forderung des PBefG umgegangen werden muss, dass für zwei von drei Sinnen Barrierefreiheit zu herrschen habe, ist derzeit noch offen. Hier sollten zunächst konkrete Gestaltungsvorschläge vom Bund, dem Land und/oder von Fachorganisationen abgewartet werden, bevor eine Fortschreibung des Haltestellenkonzeptes erfolgt.

Hervorzuheben ist, dass die barrierefreie Gestaltung der Haltestellenanlage allein nicht ausreichend ist. Die Zuwegungen zu den Haltestellen müssten ebenfalls barrierefrei gestaltet sein, was die Kosten für den jeweiligen Straßenbaulastträger erheblich treiben könnte.

Die Finanzierung stellt für die Straßenbaulastträger eine große Hürde dar. Es bleibt abzuwarten, ob das Land ggf. die Mittel für Umbaumaßnahmen an Haltestellen aufstockt und/oder den Förderanteil erhöht.

Aufgrund der derzeit noch offenen Fragen hält es der Landkreis für zielführend, wenn zur Erstellung des o.g. Maßnahmenprogramms zunächst gemeinsam mit Vertretern / Vertreterinnen von Organisationen für Menschen mit Behinderungen, dem Fahrgast-Rat und Verkehrsunternehmen im Rahmen eines Gesprächskreises eine Prioritätenliste zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen verfasst wird. Diese Liste ist dann mit Vertretern der Straßenbaulastträger abzustimmen, um dann unter Beachtung der finanziellen Möglichkeiten der Straßenbaulastträger einen zeitlichen Rahmen abzustecken und die auszubauenden Haltestellen in das Maßnahmenprogramm aufzunehmen.

Beteiligte: Landkreis, Verkehrsunternehmen, Straßenbaulastträger, Organisationen für Menschen mit Behinderungen, Fahrgast-Rat, VNO

Federführung: Straßenbaulastträger

Priorität: höhere Priorität

Finanzierung: Straßenbaulastträger

4.2.9 Fahrzeuge

Beschaffung von barrierefreien Fahrzeugen

Erläuterung

Das allgemeine Erscheinungsbild des ÖPNV wird entscheidend durch den Standard der eingesetzten Fahrzeuge geprägt. Die vorhandene Qualität der Fahrzeuge soll gesichert und verbessert werden. Die Fahrzeuge müssen generell einem zeitgemäßen Technik- und Ausstattungsstandard entsprechen und die gesetzlichen Bestimmungen erfüllen. Das Platzangebot muss der Nachfrage entsprechen und die Fahrzeuge sollten einen möglichst hohen Sitzplatzanteil haben.

Das seit dem 01.01.2013 geltende Personenbeförderungsgesetz fordert die umfassende Barrierefreiheit zum 01.01.2022. Um dieser Forderung zu entsprechen, werden die Verkehrsunternehmen in den nächsten Jahren gefordert sein, verstärkt barrierefreie Fahrzeuge zu beschaffen. Barrierefreiheit bieten

- Niederflurfahrzeuge mit (manuell zu betätigender) Rampe als Einstiegshilfe;
- Low Entry-Busse, die zwischen der ersten und zweiten Tür niederflurig, im hinteren Wagenteil hochflurig sind. Als Einstiegshilfe dient auch hier eine Rampe. Diese Fahrzeuge bieten den Vorteil, dass sie bei Beschaffung und Unterhalt kostengünstiger als reine Niederflurfahrzeuge sind und zudem bieten sie mehr Sitzplätze als vergleichbare Niederflurfahrzeuge.
- Hochflurfahrzeuge, wenn sie mit einem elektrisch zu betätigen Hublift ausgestattet sind. Diese Technik war in der Vergangenheit in der Beschaffung teuer und wartungsaufwändig und ist deshalb im Linienverkehr weitgehend verschwunden. Allerdings hat die Diskussion im Zuge der Liberalisierung des Fernbusmarktes einen neuen Schub bekommen. Da im Fernbussektor im Regelfall hochflurige Reisebusse eingesetzt werden, wird die Nachfrage nach alltagstauglichen Hubliften für Busse steigen. Damit dürften sich auch Möglichkeiten für neue Entwicklungen auf diesem Markt ergeben, von denen auch der Sektor der Nahverkehrsbusse profitieren könnte.

Weitere Merkmale von barrierefreien Fahrzeugen sind

- Stellplatz/Stellplätze für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen und Fahrrädern;
- gut lesbare Außen- und Innenanzeigen;
- kontrastreich gestalteter Innenraum;
- Haltemöglichkeiten in ausreichender Zahl (auch für Kinder und Jugendliche).

Inwieweit noch zusätzliche Ausstattungsmerkmale (z.B. Außenlautsprecher) zur Herstellung der Barrierefreiheit hinzukommen müssen, ist derzeit noch offen.

Der Landkreis wird sich bei den Verkehrsunternehmen dafür einsetzen, dass diese so weit als möglich Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge beschaffen. Die Entwicklung bei Hochflurfahrzeugen und der notwendigen Hublift-Technologie sollte zunächst abgewartet werden.

Beteiligte: Landkreis, Verkehrsunternehmen,

Federführung: Verkehrsunternehmen

Priorität: höhere Priorität

Finanzierung: Verkehrsunternehmen

4.2.10 Schienenverkehr

Der Landkreis sieht es als seine Gestaltungsaufgabe an, den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu erhalten, zu aktivieren und mittel- und langfristig auszubauen. Unbeschadet der fehlenden Verantwortung für den SPNV wird sich der Landkreis bei den zuständigen Stellen für den Erhalt und für Verbesserungen im Bereich des SPNV, wie sie im RROP festgelegt worden sind, einsetzen. Die Verantwortung für den SPNV auf den KBS 112 Dannenberg – Lüneburg und 305 Uelzen – Schnega – Salzwedel – Stendal obliegt der LNVG als Aufgabenträgerin und der DB AG als Betreiberin. Für die Strecke Dannenberg – Lüchow – Wustrow liegt die Zuständigkeit für die Schieneninfrastruktur bei der DRE. In Anbetracht der Bedeutung, die Schienenstrecken für den Landkreis haben, unterstützt der Landkreis alle Maßnahmen der LNVG, der DB AG und der DRE, ein wirtschaftliches und attraktives SPNV-Angebot anzubieten. Zu den Maßnahmen in Einzelnen:

KBS 112 Dannenberg - Lüneburg

Erläuterung

Die Wendlandbahn hat für den Landkreis hohe Bedeutung. Der Erhalt der Strecke und eine deutliche Attraktivitätssteigerung durch Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und der damit möglichen Einführung eines 2-Stunden-Taktes sind für den Landkreis entsprechend notwendig. Der Landkreis wird sich bei den zuständigen Stellen dafür einsetzen, dass die dafür notwendigen Maßnahmen so bald als möglich durchgeführt werden.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wird erixx den Betrieb auf der Wendlandbahn übernehmen. Zum Einsatz werden dann auch neue Fahrzeuge kommen.

Beteiligte: LNVG, DB AG, erixx, Landkreis

Federführung: LNVG

Priorität: hohe Priorität

Finanzierung: LNVG

KBS 305 Uelzen – Schnega - Salzwedel - Stendal

Erläuterung

Im Bereich Uelzen hat der Ausbau der Strecke begonnen. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg wird sich dafür einsetzen, dass der 2-gleisige Ausbau der Strecke möglichst zeitnah vorangetrieben wird.

Beteiligte: LNVG, DB AG, Landkreis

Federführung: LNVG

Priorität: hohe Priorität

Finanzierung: LNVG

KBS 113 Dannenberg – Lüchow (- Wustrow - Salzwedel)

Erläuterung

Zwischen dem Landkreis Lüchow-Dannenberg und dem Altmarkkreis Salzwedel gibt es enge Verflechtungen. Eine Schienenverbindung nach Salzwedel würde für den Landkreis Lüchow-Dannenberg einen attraktiven Zugang zur KBS 305 herstellen. Allerdings sind die notwendigen Investitionskosten sehr hoch.

Die Zuständigkeit für die vorhandene Schieneninfrastruktur liegt bei der DRE. In den letzten Jahren wurden auf dieser Strecke lediglich einzelne touristische Verkehre durchgeführt. Für eine Wiederinbetriebnahme eines SPNV müssten Brückenbauwerke und Haltepunkte instandgesetzt und ggf. siedlungsnah Haltepunkte neu gebaut werden. Zudem müsste die Strecke zwischen Wustrow und Salzwedel neu geplant werden, was mit entsprechend hohen Investitionskosten verbunden wäre.

Die Kosten für derartige Maßnahmen müssten von der DRE und den Gemeinden getragen werden.

Seitens des Landes Niedersachsen gibt es keinerlei Signale, dass ein Aufbau dieser Strecke auch in langfristiger Perspektive in Erwägung gezogen wird. Der Streckenabschnitt Dannenberg – Lüchow – Wustrow (- Salzwedel) ist bereits bei der 1. Stufe der durchgeführten Untersuchung zur Reaktivierung von Schienenstrecken in Niedersachsen herausgefallen. Trotz dieser negativen Vorzeichen wird sich der Landkreis Lüchow-Dannenberg beim Land Niedersachsen für die genannte Strecke einsetzen

Beteiligte: DRE, Gemeinden, Landkreis

Federführung: DRE

Priorität: mittlere Priorität

Finanzierung: DRE, Gemeinden

Lüchow – Wustrow – Salzwedel Uelzen – Dannenberg (- Dömitz – Ludwigslust)

Erläuterung

Auch eine Sanierung der Strecke Uelzen – Dannenberg und die Wiederaufnahme des SPNV wäre langfristig für den Landkreis zur Verbesserung der Anbindung an den überregionalen Schienenverkehr sinnvoll. Dies gilt ebenso für den Wiederaufbau der Strecke Dannenberg – Dömitz – Ludwigslust, der jedoch wegen des notwendigen Brückenbaus über die Elbe äußerst kostenintensiv wäre. Hinzu kämen Investitionskosten für den Wiederaufbau der Schieneninfrastruktur zwischen Dömitz und Ludwigslust.

Seitens des Landes Niedersachsen gibt es keinerlei Signale, dass ein Aufbau dieser Strecke auch in langfristiger Perspektive in Erwägung gezogen wird. Der Streckenabschnitt Uelzen – Dannenberg ist bereits bei der 1. Stufe der durchgeführten Untersuchung zur Reaktivierung von Schienenstrecken in Niedersachsen herausgefallen. Trotz dieser negativen Vorzeichen wird sich der Landkreis Lüchow-Dannenberg beim Land Niedersachsen für die genannten Strecken einsetzen.

Beteiligte: Landkreis, LNVG

Federführung:

Priorität: geringere Priorität

Finanzierung:

4.2.11 Barrierefreiheit

Nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) und nach dem neuen Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist der Landkreis als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV gehalten, Maßnahmen zu benennen, die zu einer umfassenden Barrierefreiheit im ÖPNV des Landkreises führen.

In den Themenbereichen Fahrgastinformation, Fahrweg, Haltestellen und Fahrzeuge hat der Landkreis im vorliegenden Nahverkehrsplan die Bedeutung der Barrierefreiheit und im Einzelfall auch detailliert die Anforderungen benannt.

Der Landkreis strebt im Rahmen seiner Zuständigkeiten und seiner finanziellen Möglichkeiten eine Verwirklichung der Barrierefreiheit an. Dazu sollte ein Gesamtkonzept erstellt werden. Allerdings gibt es noch offene Fragen im Hinblick auf die Gestaltung von Haltestellen und im Blick auf die Ausstattung von Fahrzeugen. Auch die Frage der Finanzierung der notwendigen Maßnahmen ist zur Zeit noch offen. Da für Haltestellenmaßnahmen die Straßenbaulastträger, in erster Linie also die Gemeinden, zuständig sind, wird sich der Umbau von Haltestellen auch nach den finanziellen Möglichkeiten der Straßenbaulastträger richten müssen.

Vor diesem Hintergrund mit zahlreichen offenen Fragen ist im Kap. 4.2.8 „Haltestellen“ als Voraussetzung für ein Maßnahmenprogramm die Einrichtung eines Gesprächskreises mit

Vertretern/Vertreterinnen von Organisationen für Menschen mit Behinderungen, vom Landkreis, Verkehrsunternehmen und Fahrgast-Rat vorgeschlagen worden mit der Aufgabe, eine Liste mit Haltestellen zu erarbeiten, die prioritär barrierefrei gestaltet werden sollten.

Für die Umsetzung der Barrierefreiheit im SPNV und auf den Bahnhöfen sind die LNVG und die Schienenverkehrsunternehmen zuständig, für das Bahnhofsumfeld die Kommunen. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg wird bei den zuständigen Stellen dafür einsetzen, dass Maßnahmen zur Erreichung der Barrierefreiheit bei den Schienenfahrzeugen, der Bahnhofsinfrastruktur und Fahrgastinformation umgesetzt werden. Die Kommunen werden bei ihrem Bemühen unterstützt, das Bahnhofsumfeld mit den notwendigen Anlagen für Bushaltestellen und P+R- sowie B+R barrierefrei zu gestalten. Aktuell gibt es in der Stadt Dannenberg das Vorhaben, den Bahnhofsvorplatz am Ostbahnhof umzugestalten.
