Nahverkehrsplan des Landkreises Lüchow-Dannenberg 2019

>>> ENTWURF <<<

Stand: 30.10.2019

Nahverkehrsplan des Landkreises Lüchow-Dannenberg 2019

beschlossen durch den Kreistag des Landkreises Lüchow-Dannenberg

am XX.XX.2019

Bearbeitung:

VNO
Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH

Verkehrsmanagementgesellschaft

der Landkreise Cuxhaven, Harburg, Heidekreis, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Rotenburg (Wümme), Stade, Uelzen

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis..... 5

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen..... 7

1.1 Gesetzliche Grundlagen..... 7
1.1.1 Nahverkehrsplan..... 7
1.1.2 Europäisches Recht: Verordnung 1370/2007..... 8
(1) Verordnung (EG) 1370/2007..... 8
(2) Richtlinie (EU) 2019/1161 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG... 9
1.1.3 Personenbeförderungsgesetz..... 10
(1) Kernaussagen des Personenbeförderungsgesetzes..... 10
(2) Genehmigungen im Landkreis Lüchow-Dannenberg..... 11
1.1.4 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) in Verbindung mit dem Personenbeförderungsgesetz..... 12
1.1.5 Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung..... 12

1.2 Organisation des ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg..... 12
1.2.1 Organisation der Aufgabenträger in Nord-Ost-Niedersachsen..... 12
1.2.2 Organisation der Verkehrsunternehmen..... 13

1.3 Finanzierung des ÖPNV..... 13
1.3.1 Finanzierungsquellen der Verkehrsunternehmen 13
1.3.2 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz..... 13
1.3.3 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz..... 14
1.3.4 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz..... 15
1.3.5 Finanzmittel / Ausgaben für den ÖPNV und Schülersonderverkehre im Lk Lüchow-Dannenberg..... 15

2. Bestandsdarstellung 17

2.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur..... 17
2.1.1 Zentralörtliche Gliederung..... 17
2.1.2 Siedlungsstruktur..... 19
2.1.3 Einwohnerzahlen und voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung..... 19

2.2 Pendlerbeziehungen..... 21

2.3 Schüler und Schulen..... 24
2.3.1 Schülerbeförderung..... 24
2.3.2 Schulstandorte und Schülerzahlen..... 24

2.4 Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene, Wasser und Straße..... 26
2.4.1 Schienenverkehr..... 26
2.4.2 Fährverbindungen..... 27
2.4.3 Straßengebundener ÖPNV..... 28
(1) ÖPNV-Angebot nach rechtlicher Differenzierung..... 28
(2) Linienkategorien im Landkreis Lüchow-Dannenberg..... 29
(3) Linienverkehre im Landkreis Lüchow-Dannenberg als Gesamtnetz... 29
(4) Busverkehrsunternehmen im Landkreis Lüchow-Dannenberg..... 31
(5) Fahrzeuge im Landkreis Lüchow-Dannenberg..... 31
2.4.4 Verknüpfung der Verkehre..... 32
(1) ÖPNV ⇔ ÖPNV..... 32
(2) ÖPNV ⇔ Schienenpersonennahverkehr / -fernverkehr..... 32
(3) ÖPNV ⇔ Individualverkehr..... 32

(4) Schienenverkehr ⇔ Individualverkehr…… 32
(5) ÖPNV ⇔ Fähren…… 33
2.4.5 Tarife…… 33
(1) Tarifstruktur im Landkreis Lüchow-Dannenberg…… 33
(2) Wendland-Tarif…… 33
(3) Tarif Regionalbus Braunschweig (RBB)…… 33
(4) Niedersachsen-Tarif…… 33
(5) HVV-Tarif…… 33
(6) Beförderungsbedingungen im Personenverkehr der DB AG…… 34
2.4.6 Fahrgastinformation…… 34
(1) Bedeutung der Fahrgastinformation…… 34
(2) Fahrgastinformation im Landkreis Lüchow-Dannenberg…… 34

3. Bewertung und Mängelanalyse…… 35
3.1 Einleitung…… 35
3.1.1 Leitprojekt d. Metropolregion Hamburg „Regionale Erreichbarkeitsanalysen“ 35
3.1.2 Aktuelle Bewertungen des ÖPNV-Angebotes…… 36
3.2 Verkehrsangebot…… 36
3.2.1 Erschließungsqualität…… 36
3.2.2 Bedienungsqualität…… 40
3.2.3 Verbindungsqualität…… 41
3.2.4 Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum…… 42
(1) Orte ⇔ Grundzentrum Clenze…… 44
(2) Orte ⇔ Grundzentrum Dannenberg…… 47
(3) Orte ⇔ Grundzentrum Gartow…… 50
(4) Orte ⇔ Grundzentrum Hitzacker…… 52
(5) Orte ⇔ Mittelzentrum Lüchow in Funktion als Grundzentrum…… 55
(6) Orte ⇔ Grundzentrum Wustrow…… 58
3.2.5 Bedienungs-/Verbindungsqualität II Grundzentren ⇔ Mittelzentren…… 59
3.2.6 Bedienungs-/Verb.Qualität III Grundzentren/Mittelzentrum ⇔ Oberzentren 63

4. Ziele und Maßnahmen / Finanzierung und Umsetzung…… 65
4.1 Einleitung…… 65
4.2 Umsetzungsstand der Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2016 – 2021…… 65
4.3 Ziele und Maßnahmen übergeordneter Gesetze und Programme…… 69
4.4 Zielvorstellungen und Maßnahmenkatalog des Landkreises…… 73
4.4.1 Grundsätze für den ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg …… 73
4.4.2 Erschließungsqualität…… 74
4.4.3 Bedienungs- und Verbindungsqualität…… 75
4.4.4 Tarif…… 82
4.4.5 Fahrgastinformation…… 83
4.4.6 Fahrwege…… 85
4.4.7 Haltestellen…… 86
4.4.8 Fahrzeuge…… 88
4.4.9 Schienenverkehr…… 89

5. Anlage: VNO-Haltestellen-Konzept zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen…… 92

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
B+R	Bike und Ride
DRE	Deutsche Regionaleisenbahn GmbH, Berlin
EuGH	Europäischer Gerichtshof
F	Schulfreie Tage
FöS	Förderschule
FS	Freie Schule
FVO	Freistellungsverordnung
Gem	Gemeinde
GS	Grundschule
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Gym	Gymnasium
HBB	Haller Busbetriebe
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
LSN	Landesamt für Statistik Niedersachsen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mobiz	Mobilitätszentrale Wendland; Service der Diakonischen Einrichtungen
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NVP	Nahverkehrsplan
OHE	Osthannoversche Eisenbahnen AG
OBS	Oberschule
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Personenverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P+R	Park und Ride
PVGS	Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH, Salzwedel
RBB	Regionalbus Braunschweig
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
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VNN	Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen, 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. Abweichend von § 6 Abs. 1 Satz 1 haben die kommunalen Aufgabenträger nach § 7c NNVG unter Berücksichtigung der zusätzlichen Gestaltungsmöglichkeiten gemäß den §§ 7a und 7b bis zum Ablauf des 31. Dezember 2019 jeweils ihren Nahverkehrsplan anzupassen und fortzuschreiben. Dieser Verpflichtung kommt der Landkreis mit dieser Neuaufstellung des NVP nach.

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 auf den sonstigen 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, Straßenbaulastträger, 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.

1.1.2 Europäisches Recht

(1) Verordnung (EG) 1370/2007

Am 03.12.2009 ist die EU-Verordnung 1370/2007 in Kraft getreten, die unmittelbar in allen Mitgliedsstaaten gilt. Finanzierungs- und Vergabefragen werden nunmehr für den gesamten ÖPNV in Europa weitgehend einheitlich geregelt.

Zweck der Verordnung ist es, einheitliche Vorgaben zu definieren, wie die zuständigen Behörden (im deutschen Verständnis die ÖPNV-Aufgabenträger) in den ÖPNV-Markt eingreifen können, wenn eine ausreichende Verkehrsbedienung im ÖPNV sichergestellt werden soll, die der Markt von sich aus nicht erbringt. Für diesen Fall eröffnet die VO 1370/2007 verschiedene Möglichkeiten, wie ein Aufgabenträger einem Verkehrsunternehmen Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte gewähren kann, wenn das Unternehmen dafür im Gegenzug gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erfüllt.

Aufgrund der Vorgaben der VO 1370/2007 können Ausgleichsleistungen künftig nur noch über

a) öffentliche Dienstleitungsaufträge (EU-VO 1370/2007, Art. 3, Abs.1) oder
b) allgemeine Vorschriften (EU-VO 1370/2007, Art. 3, Abs. 2)

erfolgen.

a) <u>Ausgleichsleistungen über öffentliche Dienstleistungsverträge sind</u>
   - auszuschreiben oder
   - direkt an interne Betreiber 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% Eigentürmer 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.

b) Allgemeine Vorschrift

Als zweite Alternative 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.

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 Einnahmeaufteilung bzw. -anrechnung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.
- □ Darstellung der verbindlichen Qualitätsstandards, sofern solche vereinbart wurden.
- □ Die Laufzeit von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen ist im Busbereich auf höchstens 10 Jahre beschränkt.

Der Kreistag des Landkreises Lüchow-Dannenberg hat in seiner Sitzung am 23.06.2014 beschlossen, für die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten eine Direktvergabe an die Lüchow-Schmarsauer-Eisenbahn GmbH (LSE) vorzunehmen. Daraufhin wurde zwischen Landkreis und LSE im Juli 2017 ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag für den Zeitraum vom 01.08.2018 bis 31.07.2028 abgeschlossen.

(2) Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge

Die Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates 2019/1161 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge („Clean-Vehicle-Richtlinie“) besagt, dass bis zum Jahr 2026 45 % der Beschaffungen aus sauberen Fahrzeugen bestehen soll und davon 50 % aus emissionsfreien Fahrzeugen. Bis 2030 sollen dann 65 % der Beschaffung aus sauberen Fahrzeugen bestehen, davon 50 % aus emissionsfreien Fahrzeugen.

Definition „Sauberes Fahrzeug“:
Ein Omnibus gilt als „sauberes Fahrzeug“, sofern es mit alternativen Kraftstoffen, definiert nach Artikel 2 (1) der Richtlinie 2014/94/EU, betrieben wird. Demnach sind alternative Kraftstoffe oder Energiequellen Kraftstoffe, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger dienen und zur Reduzierung

der CO_2-Emissionen beitragen sowie die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen können. Hierzu zählen unter anderem:

- □ Elektrizität,
- □ Wasserstoff,
- □ Biokraftstoffe gemäß Definition in Artikel 2 Buchstabe i der Richtlinie (EG) 2009/28,
- □ synthetische und paraffinhaltige Stoffe,
- □ Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas [CNG] und Flüssigerdgas [LNG]),
- □ Plug-in-Hybrid

[vgl. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Rundschreiben Nr. 8/2019, S. 3 III vom 17.06.2019]

Definition „emissionsfreie Fahrzeuge“:
Die Kommission sieht vornehmlich Batteriebusse und Wasserstoffbusse mit Brennstoffzelle als „emissionsfreie Fahrzeuge“ an. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren werden zwar genannt, jedoch mit einem Grenzwert von 1 g/kWh CO_2-Ausstoß. Dieser Wert ist nach dem heutigen Stand der Technik nur mit einem Wasserstoffverbrennungsmotor erreichbar. Gasbusse, betrieben mit Biomethan, werden nicht dem emissionsfreien Fahrzeug gleichgesetzt und werden der Kategorie „sauberes Fahrzeug“ zugeordnet.

Weiterhin wird explizit der Trolleybus genannt, der als emissionsfrei gilt, sofern dieser auch nach der Trennung von der Oberleitung elektrisch betrieben wird. [vgl. VDV, Rundschreiben, S. 4 IV)

Die EU-Kommission empfiehlt eine nationale Förderung der Beschaffung, damit eine finanzielle Sicherheit gegenüber der Auftragnehmer bzw. der Verkehrsunternehmen besteht und keine Angebotsreduzierungen oder Tariferhöhungen vorgenommen werden müssen.
Diese EU-Richtlinie bedarf noch der nationalen Umsetzung, die innerhalb der nächsten 24 Monate erfolgen muss.

Anzumerken ist, dass bei der Beschaffung von „sauberen“ bzw. „emissionsfreien“ Fahrzeugen wesentlich höhere Kosten entstehen und es abzuwarten bleibt, inwieweit mögliche Förderungen dies auffangen werden. Außerdem sind die gegenwärtig von den Herstellern angebotenen Fahrzeuge mit alternativen Antrieben für den Regionalverkehr im Hinblick auf die Reichweite nicht alltagstauglich.

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 definiert 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. Ein Genehmigungsantrag ist u.a. dann abzulehnen, wenn er einzelne (lukrative) Linien aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würde. Ein 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 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 kann.

(2) Genehmigungen im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Auf Basis des o.a. Grundsatzbeschlusses des Kreistages vom 23.06.2014 wurde zwischen Landkreis und LSE im Juli 2017 ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag für den Zeitraum vom 01.08.2018 bis 31.07.2028 abgeschlossen. Die Vergabe des Gesamtnetzes an die LSE erfolgte aus folgenden Gründen:

- □ Der ÖPNV soll wirtschaftlich erbracht werden, durch Nutzung von Synergieeffekten durch einen linienübergreifenden Einsatz von Fahrzeugen und Fahrpersonal. Zudem sollen auch Verbesserungspotenziale beim Umstieg der Fahrgäste an den Verknüpfungspunkten ausgenutzt werden.
- □ Wirtschaftlich attraktive Linien werden mit den notwendigen Zubringerleistungen zu einer gemeinsamen wirtschaftlichen Einheit verknüpft. Die ausgleichende Wirkung zwischen diesen Linien führt zu geringeren Kosten für den Landkreis.
- □ Es können insbesondere die Einzugsbereiche der jeweiligen zentralen Orte und der einzelnen Schulen besser berücksichtigt werden.

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) in Verbindung mit dem Personenbeförderungsgesetz

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).

Nach § 62 Abs. 2 PBefG können die Länder den in § 8 Absatz 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, wenn dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist.

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 (UVPG) aufgeführt sind, im Sinne des § 14 UVPG 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 UVPG 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, Untergrund-bahnen 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 UVPG. Eine Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung ist dementsprechend nicht vorzunehmen.

1.2 Organisation des ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg

1.2.1 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.

1.2.2 Organisation der Verkehrsunternehmen in Nord-Ost-Niedersachsen

Die Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN), der rund 25 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. 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. Die Geschäftsstelle der VNN befindet sich im Hause der KVG in Stade.

1.3 Finanzierung des ÖPNV

1.3.1 Finanzierungsquellen der Verkehrsunternehmen

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

- □ Fahrgeldeinnahmen aus Beförderungsentgelten,
- □ Zahlungen des Landkreises nach § 7a NNVG als Ausgleichszahllungen für die Gewährleistung der Rabattierung von Zeitfahrausweisen für den Ausbildungsverkehr und zur Sicherstellung des Verkehrsangebotes im Ausbildungsverkehr,
- □ Zahlungen des Landes nach § 148 SGB IX als Ausgleichsanspruch für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten im Personenverkehr,
- □ Finanzelle Unterstützung des Landes für die Weiterentwicklung des straßengebunden ÖPNV gemäß §7b NNVG an die Aufgabenträger, die diese Mittel wiederum für Leistungsausweitungen einsetzen und damit an die Verkehrsunternehmen weiterreichen können,
- □ Zuschussleistungen von kommunalen Gebietskörperschaften für gewünschte Verkehre oder Tarife. Diese Leistungen stellen für die LSE den mit Abstand größten Teil der Finanzierung des ÖPNV dar.

1.3.2 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz

Nach dem Regionalisierungsgesetz 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 erfolgt eine Dynamisierung von 1,5 % der Bundesmittel. Nach § 5 „Finanzierung“ stehen den Ländern für den ÖPNV aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes jährlich folgende Beträge zur Verfügung:

Jahr	2016 [Mio. €]	2017 [Mio. €]	2018 [Mio. €]	2019 [Mio. €]	2020 [Mio. €]	2021 [Mio. €]	2022 [Mio. €]
Regionalisierungsmittel Bund	8.000,0	8.144,0	8.290,6	8.439,8	8.591,7	8.746,4	8.903,8

Tabelle 1: Regionalisierungsmittel 2016 - 2022, bundesweit

Im § 8 RegG wird in der neuen Fassung im Absatz 1 festgelegt, wie hoch der prozentuale Anteil für jedes Bundesland an den im § 5 fixierten Mitteln ist. Der Anteil Niedersachsens beläuft sich auf 8,59%. Die Auswirkungen der Änderung des Regionalisierungsgesetzes für das Land Niedersachsen verdeutlicht die folgende Tabelle:

Jahr	2016 [Mio. €]	2017 [Mio. €]	2018 [Mio. €]	2019 [Mio. €]	2020 [Mio. €]	2021 [Mio. €]	2022 [Mio. €]
Reg.Mittel Niedersachsen	689,1	703,4	718,0	732,9	748,2	763,7	778,5

Tabelle 2: Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen 2016 - 2022

Die Finanzmittel werden in Niedersachsen von der Landesnahverkehrsgesellschaft (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 2022 geregelt.

1.3.3 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 Verkehrsverbünden 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.

Außerdem stehen zur Verfügung:

□ Zuwendungen für Investitionen aus den Mitteln nach § 3 Absatz 1 des Entflechtungsgesetzes und

□ Zuwendungen, insbesondere zur Investitionsförderung, aus den Finanzmitteln, die das Land nach dem RegG erhält.

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

Nach dem geänderten Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) erhalten die Aufgabenträger ab 01.01. 2017 zusätzlich Mittel:

□ Nach § 7a NNVG bekommen die Aufgabenträger Mittel in derselben Höhe, wie sie aufgrund der bis dahin geltenden Regelungen des § 45a PBefG für das Jahr 2015 für alle Verkehrsunternehmen zusammen, die im jeweiligen Aufgabenträgergebiet Leistung erbracht haben, ermittelt sind. Die Mittel nach § 7a NNVG dienen einerseits dem allgemeinen Kostenausgleich für Rabattierungen für Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr, dürfen andererseits aber auch für die Finanzierung weiterer ÖPNV-Ziele nach dem NNVG verwandt werden. Die Aufgabenträger sind zur Gewährleistung einer Rabattierung von Fahrkarten des Ausbildungsverkehrs in Höhe von mindestens 25 % verpflichtet.

□ Darüber hinaus ist im § 7b NNVG festgelegt, dass die Aufgabenträger eine zusätzliche Unterstützung für die Weiterentwicklung des ÖPNV erhalten, die nach Einwohnerzahl, Fläche und Demografiefaktor bemessen ist. Diese Mittel dienen der qualitativen und quantitativen Weiterentwicklung des ÖPNV und insbesondere der Angebotsentwicklung flexibler Bedienformen. Auch hier sind weitgehend die im NNVG festgelegten Verwendungszwecke einzuhalten.

Über die Mittelverwendung ist jährlich zu berichten und spätestens nach 3 Jahren ein Verwendungsnachweis vorzulegen. Alle zwei Jahre haben die Aufgabenträger einen Qualitätsbericht über die erreichten Verbesserungen vorzulegen, bis Ende 2021 erfolgt eine Evaluierung der Neuregelung, bei der auch das Erfordernis einer Dynamisierung der Landesmittel geprüft wird.

1.3.4 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 weggefallen sind. Nach dem geltenden 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.

1.3.5 Finanzmittel / Ausgaben für den ÖPNV und Schülersonderverkehre im Lk Lüchow-Dannenberg

Für die Finanzierung im Bereich des ÖPNV standen bzw. stehen dem Landkreis im Zeitraum von 2016 bis 2019 folgende Finanzmittel zur Verfügung:

	2016	2017	2018	2019
NNVG §7 (4)	100.000 €	100.000 €	100.000 €	100.000 €
NNVG §7 (5)	366.363 €	373.949 €	380.328 €	387.792 €*
NNVG §7a	X	568.720 €	568.720 €	568.720 €
NNVG §7b	X	459.530 €	459.530 €	459.530 €
Gesamt	466.363 €	1.502.199 €	1.508.578 €	1.516.042 €

[*] vorläufiger Wert
Tabelle 3a: Finanzmittel vom Land für den ÖPNV im Lk Lüchow-Dannenberg 2016 – 2019; Quelle NNVG §7 (5)

Die Ausgaben des Landkreises für den ÖPNV:

	2016	2017	2018	2019
ÖPNV	2.094.865 €	3.395.506 €	4.079.000 €	5.001.500 €
Anteil Land	22,3%	44,2%	37,0%	30,3%
Anteil §7b-Mittel	X	13,5%	11,3%	9,2%

Ausgaben für die Jahre 2016/2017 gemäß Jahresabschluss; Ausgaben 2018/2019 gemäß Haushaltsplan
Tabelle 3b: Ausgaben des Landkreises für den ÖPNV 2016 – 2019 / Anteil Land; Quelle: Landkreis

Für den ÖPNV sind im Haushaltsplan 2019 in der mittelfristigen Ergebnis- und Finanzplanung für das Jahr 2020 5.030.220 €, für 2021 5.156.700 € und für 2022 5.386.100 € veranschlagt.

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

- Finanzierung der Ausgleichszahlungen für Rabattierung für Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr gegenüber den Verkehrsunternehmen;
- Finanzierung Wendland-Tarif;
- Finanzierung von Zusatzleistungen im Linienverkehr gemäß neuem ÖPNV-Konzept. Dazu gehören insbesondere auch die zusätzlichen bedarfsorientierten Verkehre (siehe auch Kap. 2.4.3);
- Personal- und Sachkosten des Landkreises und VNO- Gesellschafteranteil

Der Landkreis hat für die ihm gesetzlich zugewiesene Aufgabe der Schülerbeförderung in den vergangenen Jahren folgende Beträge aufgewandt (Kauf von Schülersammelzeitkarten und Kosten für die Schülerbeförderung nach Freistellungsverordnung sowie die Kosten für Sonderverkehre):

	2016	2017	2018	2019 [1]
SSZK / FVO	2.569.789 €	2.691.029 €	2.285.000 €	1.626.100 €
Sonderverkehre	755.800 €	685.500 €	821.300 €	852.000 €
Gesamtausgaben Schülerbeförderung	3.325.589 €	3.376.529 €	3.106.300 €	2.478.100 €

[1] 2019: Haushaltsplan / Quelle: Landkreis Lüchow-Dannenberg, Fachdienst Jugend – Familie – Bildung
Tabelle 4: Ausgaben für die Schülerbeförderung im Landkreis Lüchow-Dannenberg

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 im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) 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)

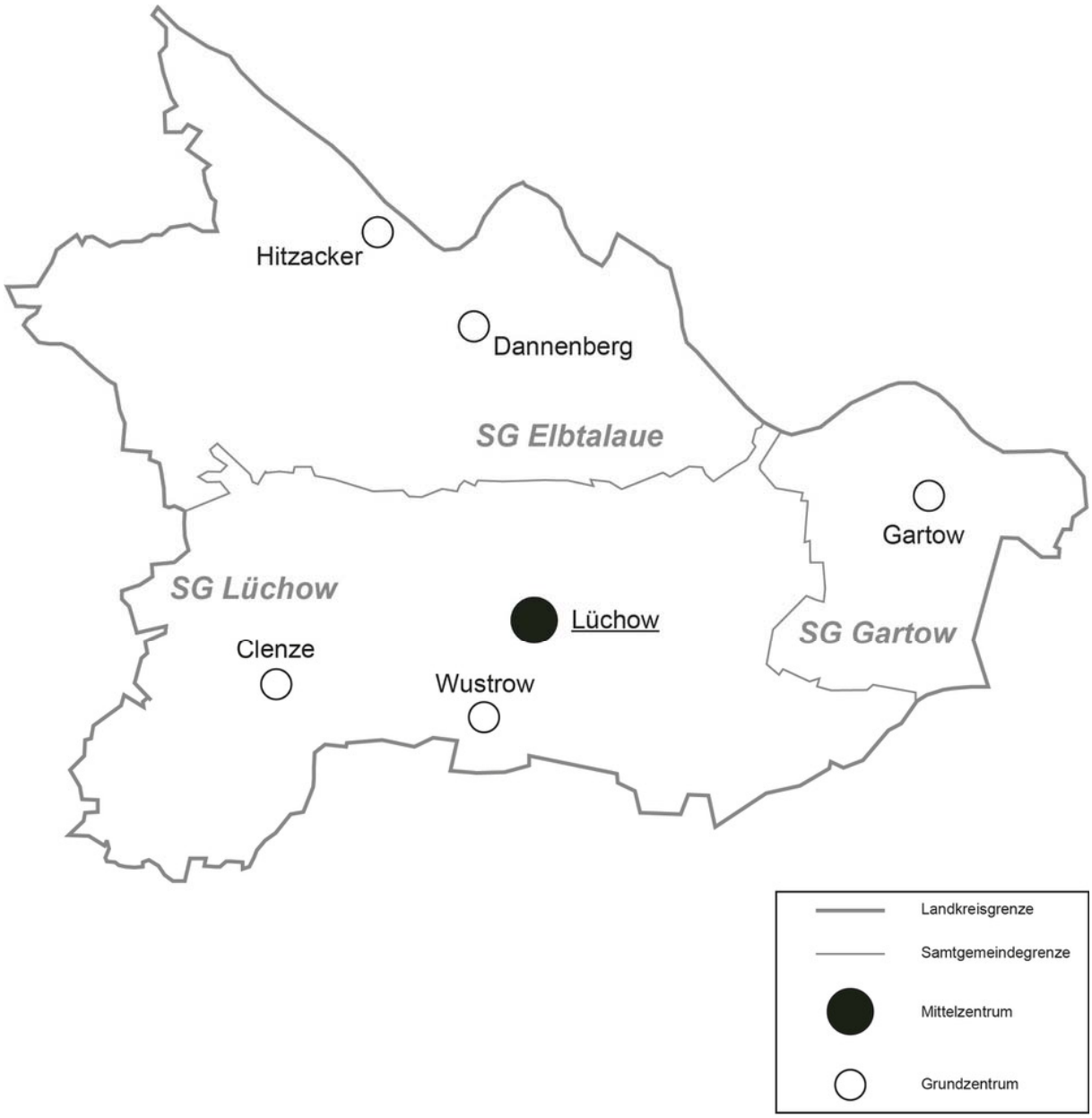


Abb. 1: Zentralörtliche Gliederung im Landkreis Lüchow-Dannenberg

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 und voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung

Zum 30.11.2017 hatte der Landkreis Lüchow-Dannenberg nach den Daten der Landkreis-Verwaltung 48.432 Einwohner/innen. Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte liegt bei 40 EW/km². Damit weist der Landkreis 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 167 EW/km² (Landesamt für Statistik Niedersachsen [LSN], 2018).

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

Kommune	Einwohnerzahlen		
	31.12.2006	31.05.2013	30.09.2018*
Damnatz	334	310	294
Dannenberg	8.441	8.141	8.251
Göhrde	675	639	583
Gusborn	1.293	1.215	1.212
Hitzacker	4.956	4.900	4.919
Jameln	1.111	1.055	1.059
Karwitz	802	736	737
Langendorf	732	706	706
Neu Darchau	1.516	1.395	1.378
Zernien	1.659	1.591	1.611
SG Elbtalaue	21.519	20.688	20.750
Gartow	1.382	1.345	1.424
Gorleben	674	631	591
Höhbeck	720	643	651
Prezelle	515	456	418
Schnackenburg	651	594	565
SG Gartow	3.942	3.669	3.649
Bergen (Dumme)	1.546	1.568	1.439
Clenze	2.337	2.368	2.291
Küsten	1.443	1.360	1.368
Lemgow	1.464	1.401	1.348
Lübbow	837	841	815
Lüchow	9.656	9.447	9.375
Luckau	670	636	551
Schnega	1.447	1.331	1.324
Trebel	970	953	980
Waddeweitz	953	898	888
Woltersdorf	1.044	957	892
Wustrow	3.050	2.882	2.794
SG Lüchow	25.417	24.642	24.065
Landkreis	50.878	48.999	48.464

*Die derzeit aktuellsten Daten des Landesamtes für Statistik Niedersachsen
Tabelle 5: Einwohnerzahlen 2006 – 2018,
Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, 2019

Auf Landkreisebene hat sich in den zurückliegenden Jahren die Tendenz einer (leicht) abnehmenden Bevölkerungszahl verfestigt. Die Entwicklung der Bevölkerungszahl in den Samtgemeinden stellt sich jedoch unterschiedlich dar: Während die Bevölkerungszahl in der SG Elbtalaue zwischen 2013 und 2018 leicht zugelegt hat und in der SG Gartow faktisch gleich geblieben ist, hat sich in der SG Lüchow ein höherer Rückgang der Einwohnerzahl manifestiert.

Nach den Zahlen der kleinräumigen Bevölkerungsvorausberechnung des Landesamtes für Statistik Niedersachsen wird sich bis zum Jahr 2027 diese Tendenz fortsetzen:

Kommune	Bevölkerungs-Vorausberechn.	
	31.12.2022	31.12.2027
SG Elbtalaue	20.724	20.726
SG Gartow	3.631	3.618
SG Lüchow	23.377	22.763
Landkreis	47.732	47.107

Tabelle 6: Kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung 2022 bis 2027; Quelle: LSN, 2019

Gekoppelt ist diese Tendenz einer abnehmenden Bevölkerungszahl mit folgenden demografischen Entwicklungstendenzen:

- □ 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.

StadtRegion, Büro für Raumanalyse und Beratung, Bevölkerungsanalyse und Bevölkerungsprognose für den Landkreis Lüchow-Dannenberg und seine drei Samtgemeinden, Hannover 2013

2.2 Pendlerbeziehungen

Die Tabellen auf der folgenden Seite 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. Zu beachten ist, dass in diesen Statistiken nur die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten aufgeführt werden: Schüler/innen, Beamte/Beamtinnen, Freiberufler/innen und Selbstständige sind nicht mit erfasst!

SG Gartow	Clenze		Dannen-berg		Hitzacker		Lüchow		übrige Orte Lk DAN		Bremen		Hamburg		Lk Lüneburg		Salzwedel (Stadt)		Lk Uelzen		Sonstige		Gesamt	
Gemeinde	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus
Gartow				31			18	26	110	63											67	107	195	227
Gorleben			18	21			28	25	85	32							10				104	57	245	135
Höhbeck			13	21			21	15	74	34							12				77	43	197	113
Prezelle				21				42	13	35								10			9	36	22	144
Schnackenburg				18				14	13	50											20	42	33	124
Gesamt	0	0	31	112	0	0	67	122	295	214	0	0	0	0	0	0	22	10	0	0	277	285	692	743

SG Elbtalaue	Clenze		Dannen-berg		Hitzacker		Lüchow		übrige Orte Lk DAN		Bremen		Hamburg		Lk Lüneburg		Salzwedel (Stadt)		Lk Uelzen		Sonstige		Gesamt	
Gemeinde	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus
Damnatz				45					10	18											6	30	16	93
Dannenberg	66	15	X	X	290	184	304	239	1.108	199		11		74	125	149	120	37	169	276	661	327	2.843	1.511
Göhrde				53		44		10	38	13					20	27				19	12	38	70	204
Gusborn				151		28		48	27	37						24				23	5	69	32	380
Hitzacker	10	15	184	290	X	X	64	76	270	77				61	61	174	30		31	84	180	150	830	927
Jameln			12	96		18	16	74	42	36				14		12		11		30	6	50	76	341
Karwitz			31	81		23		25	44	23						13			10	25	20	44	105	234
Langendorf				61				36	14	25										17	4	65	18	204
Neu Darchau				21		28		12	17					35	29	147					13	56	59	299
Zernien			33	82	14	33	17	45	44	33				22		32			36	98	35	56	179	401
Gesamt	76	30	260	880	304	358	401	565	1.614	461	0	11	0	206	235	578	150	48	246	572	942	885	4.228	4.594

Tabelle 7a: Pendlerbeziehungen Samtgemeinden Gartow und Elbtalaue; Daten: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Februar 2017; Datenaggregation: VNO

SG Lüchow	Clenze		Dannen-berg		Hitzacker		Lüchow		übrige Orte Lk DAN		Bremen		Hamburg		Lk Lüneburg		Salzwedel (Stadt)		Lk Uelzen		Sonstige		Gesamt	
Gemeinde	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus
Bergen (Dum.)	18	37		28			14	63	48	33		94		10			43	33	13	83	28	98	164	479
Clenze	X	X	15	66	15	10	41	130	136	61		50		17		21	40	32	37	107	61	144	345	638
Küsten				54		12	28	135	55	50				13		14	10	10		37	27	67	120	392
Lemgow				38			11	133	33	45				13			10	29		12	10	89	64	359
Luckau	19	18		16			21	45	58	25		53					34	10		16	41	45	173	228
Lübbow				41				117	13	50								30		28	12	42	25	308
Lüchow (Stadt)	130	41	239	304	76	64	X	X	1.451	274		15		56	47	81	334	140	240	183	419	408	2.936	1.566
Schnega		26		23				40	39	30						19		16	14	83	21	67	74	304
Trebel				35			10	77	36	47				10		10		13		11	9	39	55	242
Waddeweitz				34				42	25	28				10						59	67	49	92	222
Woltersdorf				47		10	12	127	20	33							14	13		21	14	72	60	323
Wustrow		14	17	90		14	40	301	60	60				17		21	30	66		59	55	165	202	807
Gesamt	167	136	271	776	91	110	177	1.210	1.974	736	0	212	0	146	47	166	515	392	304	699	764	1.285	4.310	5.868

Tabelle 7b: Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Lüchow; Daten: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Februar 2017; Datenaggregation: VNO

Zusammenfassend die wesentliche Ergebnisse der Pendlerstatistik:
Die Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises konzentrieren sich mit großem Abstand auf die beiden Zentralen Orte Lüchow (2.936 Einpendler/innen und 1.566 Auspendler/innen) und Dannenberg (Einpendler/innen 2.843 Personen, 1.511 Auspendler/innen). Hitzacker folgt mit 830 Ein- und 927 Auspendler/innen. Lediglich die Gemeinde Wustrow mit 807 Auspendler/innen (davon allein 301 nach Lüchow) kommt auf einen vergleichbar hohen Wert in der Pendlerstatistik. Alle anderen Gemeinden weisen deutlich geringere Pendlerzahlen aus.

Bei den Pendlerbeziehungen über die Landkreisgrenze hinweg ergibt sich ein differenzierteres Bild:
Für die Samtgemeinde Elbtalaue stehen für Pendler/innen die Landkreise Lüneburg und Uelzen im Fokus. Es pendeln 578 Personen in den Lk Lüneburg und 572 in den Lk Uelzen (Einpendler/innen aus dem Lk Lüneburg 235, aus dem Lk Uelzen 246).

Für die SG Lüchow ragen die Verflechtungen zur Hansestadt Salzwedel (515 Einpendler/innen, 392 Auspendlerinnen) und zum Lk Uelzen (304 Personen pendeln nach Lüchow, 699 Personen pendeln von der SG Lüchow in den Lk Uelzen) heraus.

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. die Berufseinstiegsschule,
4. die ersten Klasse der Berufsfachschulen, soweit die Schülerinnen und Schüler diese ohne Sekundarabschluss I – Realschulabschluss – besuchen..

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 2018/19 wurden für 2.806 Schüler/innen vom Landkreis Schülersammelzeitkarten (SSZK) geordert. Darüber hinaus nutzt eine nicht bekannte Zahl von Schülern und Schülerinnen, für die keine Beförderungspflicht besteht, den ÖPNV auf eigene Kosten. Die LSE hat 185 SSZK an Selbstzahler/innen verkauft. Genauere Angaben zu den Schulen und Schülerzahlen und deren Entwicklung finden sich in der folgenden Tabelle, dabei sind alle Zahlen zum jeweiligen Schuljahresanfang erhoben worden, Änderungen nach dem Stichtag wurden nicht berücksichtigt:

Standorte	Schultyp	13/14	14/15	15/16	16/17	17/18	18/19
Breselenz	Grundschule	58	62	59	55	45	44
Dannenberg	Grundschule	254	276	266	244	245	228
	Hauptschule	16	28	10	X	X	X
	Realschule	49	104	46	X	X	X
	Oberschule	300	241	322	357	328	304
	Gymnasium	500	496	476	478	476	454
	FöS G	137	131	124	134	130	132
	FöS E	139	149	140	137	158	170
	FöS L	18	16	X	X	X	X
Glienitz	Freie Morgenr. GS	15	X	X	X	X	X
Gusborn	Grundschule	69	60	53	50	50	63
Neu Darchau	Grundschule	44	49	43	47	35	29
Hitzacker	Grundschule	128	133	130	129	134	130
	Freie Schule	333	331	316	318	323	334
	Hauptschule	51	57	58	70	90	74
	Realschule	119	99	108	127	121	137
Prisser	Grundschule	76	74	62	52	60	61
Zernien	Grundschule	48	49	49	49	56	54
Gartow	Grundschule	116	102	96	99	98	98
	Hauptschule	30	26	34	18	7	X
	Realschule	115	101	82	54	39	31
	Oberschule	X	31	56	87	112	135
Bergen	Grundschule	50	45	40	X	X	X
Clenze	Grundschule	128	119	118	188	186	184
	KGS**	962	974	984	979	939	894
Grabow	Freie Grundsch.	X	X	53	68	71	78
Küsten	Grundschule	33	31	31	40	44	53
Lemgow (Schweskau)	Grundschule	73	76	77	81	73	66
Lüchow	Grundschule	282	278	276	246	259	259
	Hauptschule	99	51	19	18	X	X
	Realschule	109	77	45	40	X	X
	Oberschule	173	259	357	328	389	393
	Gymnasium	550	536	509	550	543	532
	FöS L	9	5	17	11	X	X
	BBS*	1.084	1.038	1.038	1.043	1.028	1.003
Plate	Grundschule	63	54	52	36	X	X
Schnega	Grundschule	42	40	39	X	X	X
Trebel	Grundschule	34	32	30	31	46	49
Woltersdorf	Grundschule	33	30	30	25	X	X
Wustrow	Grundschule	136	127	115	116	113	116
Summe (ohne BBS):		5.391	5.349	5.322	5.262	5.189	5.102
Summe:		6.309	6.240	6.224	6.206	6.119	6.105

X Schulformen sind ausgelaufen bzw. Schulstandorte wurden geschlossen
* Aufgrund des jeweils frühen Erhebungsstichtages nimmt die Schülerzahl der BBS i.d.R. aufgrund von Nachmeldungen zu
** Schüler des Fritz-Reuter-Gymnasiums gymnasialer Zweig Sek II an der KGS wurden der KGS zugerechnet

Tabelle 8: Übersicht Schulen und Schülerzahlen
Quelle: Landkreis Lüchow-Dannenberg, Fachdienst Jugend, Familien und Bildung,

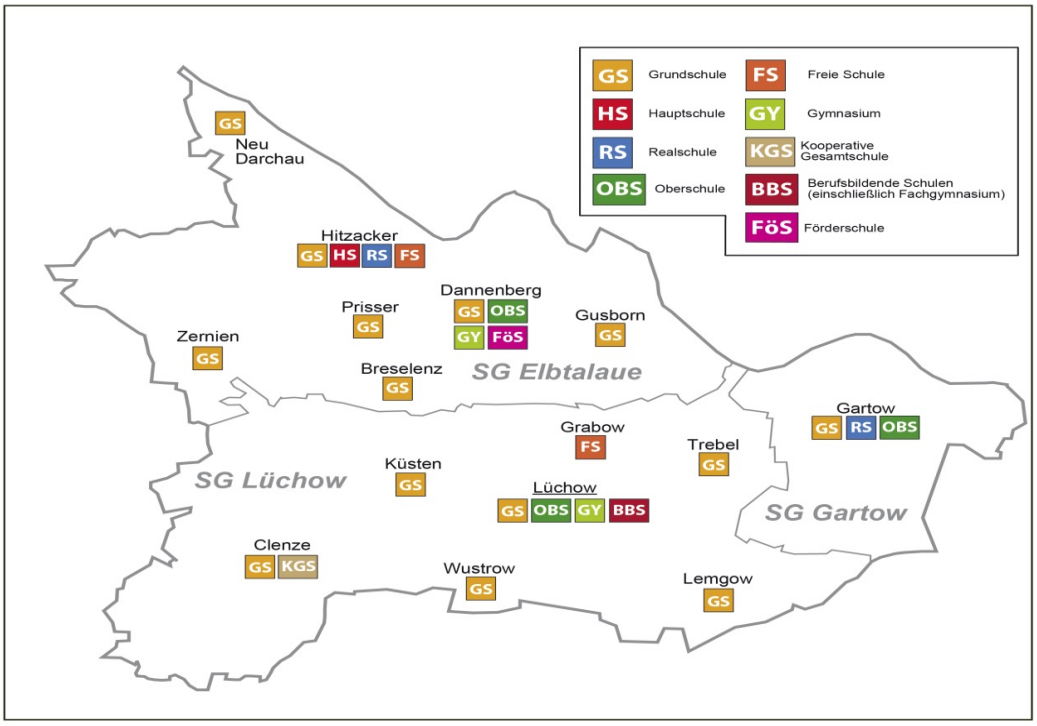


Abb. 4: Schulstandorte im Landkreis Lüchow-Dannenberg

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	eingleisig	nein	60
Kbs 305 Uelzen – Schnega – Salzwedel	SPFV / SPNV / Güterverkehr	eingleisig	ja	160
Kbs 113 Dannenberg – Lüchow – Wustrow	z.Zt. kein Verkehr	eingleisig	nein	
Dannenberg – Uelzen	z. Zt. kein Verkehr	eingleisig	nein	

Tab. 9: Schienennetz im Lk Lüchow-Dannenberg: Betriebs- u. Streckencharakteristika (Quelle: DB AG und LNVG)

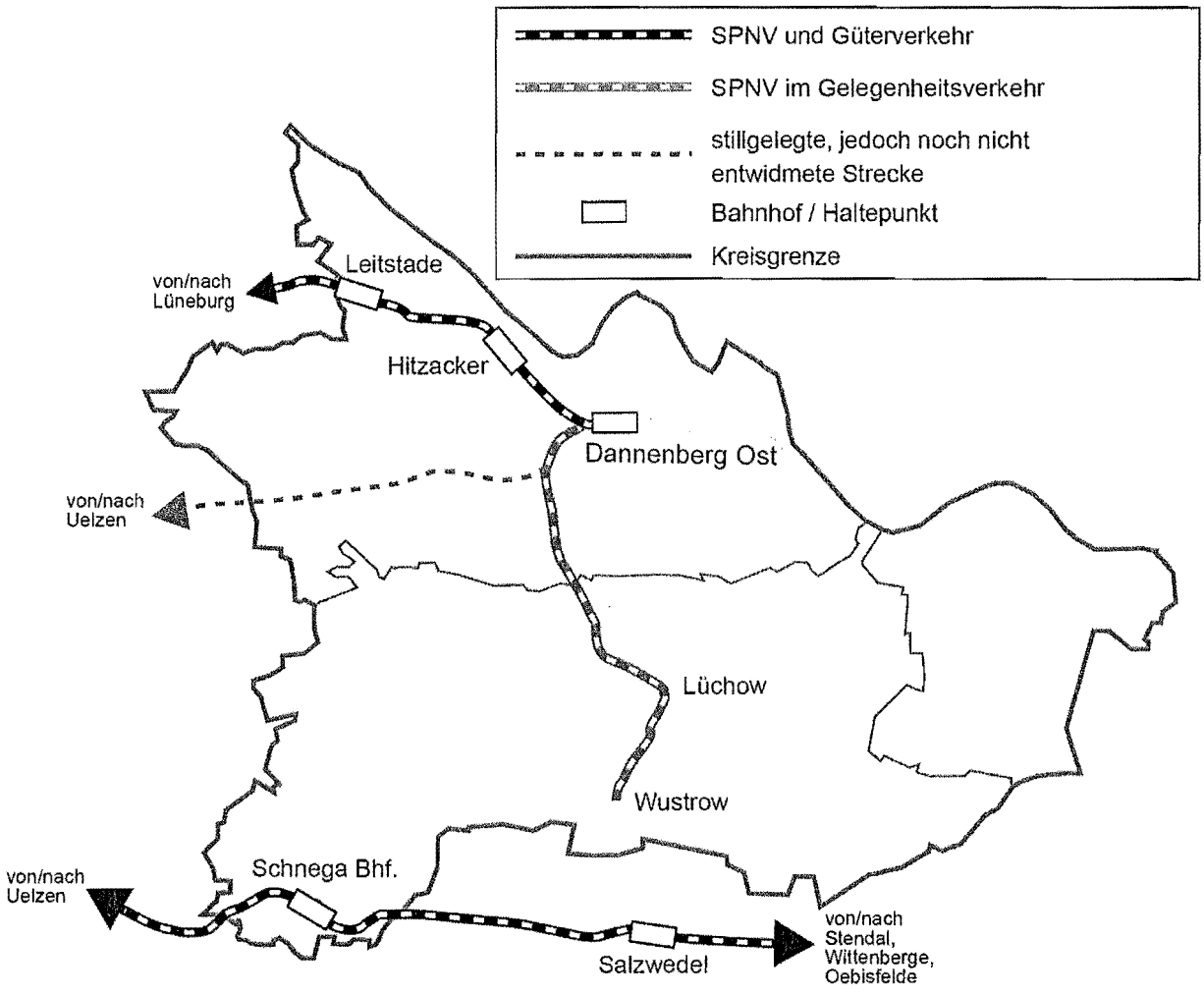


Abb. 5: Schienennetz im Landkreis Lüchow-Dannenberg

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)

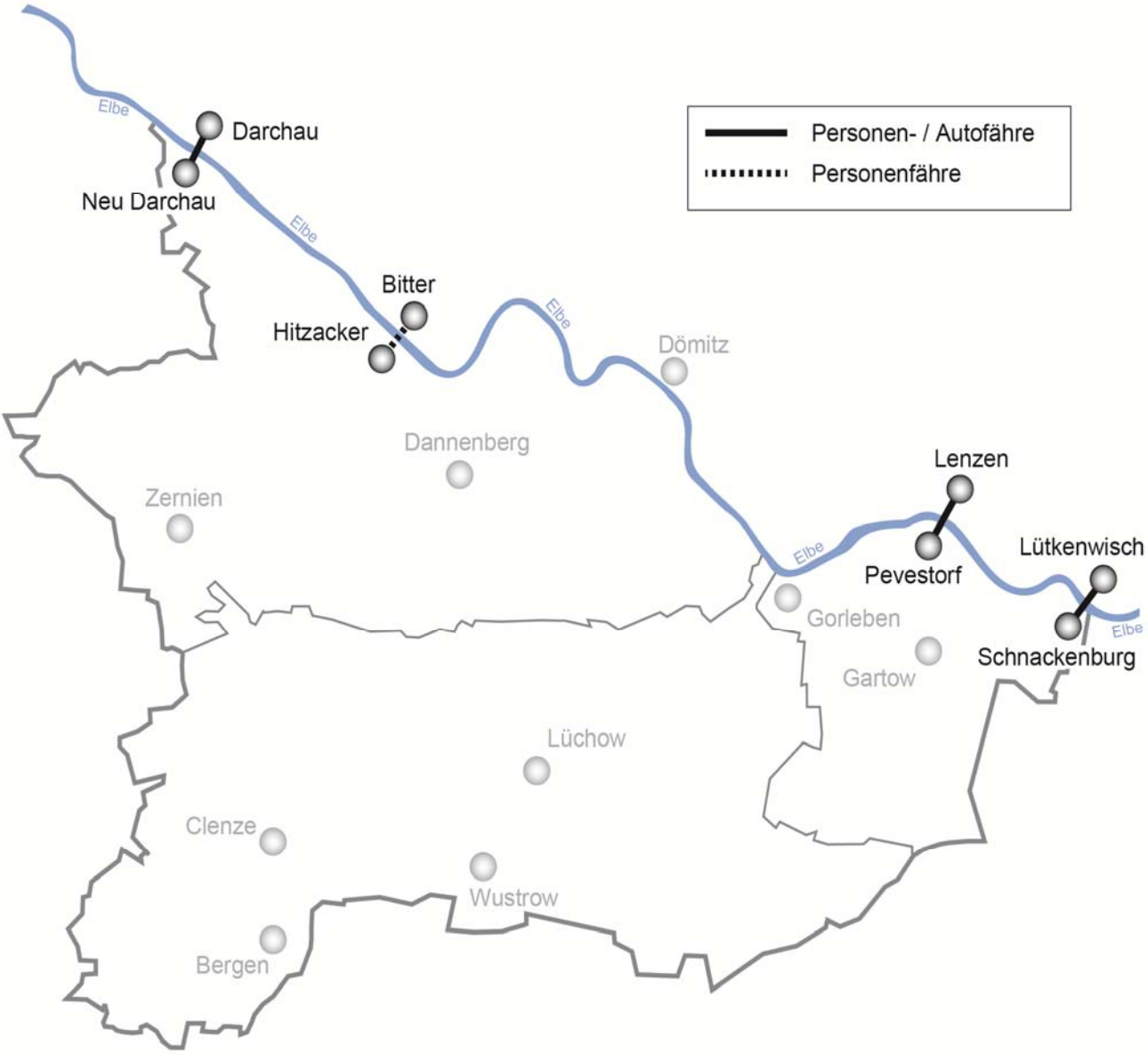


Abb. 6: Elbfähren im Landkreis Lüchow-Dannenberg

2.4.3 Straßengebundener 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. Mit Umsetzung der neuen Linienstruktur zum 01.08.2018 werden in Schwachlastzeiten diverse Linienverkehr in Form von Rufbusverkehren durchgeführt.
- □ Sonderlinienverkehr nach § 43 PBefG. Diese können nach den Nummern 1 bis 4 u.a. als Berufsverkehre, als Schülerverkehre (mit oder ohne Öffnung für Dritte) oder als Marktfahrten erfolgen. Im Landkreis Lüchow-Dannenberg werden derzeit lediglich Sonderverkehre nach § 43 Nr. 3 im Rahmen der Kulturellen Landpartie durchgeführt.

□ Schülerbeförderung nach der Freistellungsverordnung (FVO): Ein Teil der Schülerbeförderung (Sonderverkehre und Einzelfälle zur Einhaltung der Schülerbeförderungssatzung) erfolgt nach der FVO.

(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:

□ Regionallinien
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.

(3) Linienverkehre im Landkreis Lüchow-Dannenberg als Gesamtnetz

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

Da sich die Linienverkehre, insbesondere auch die schulbezogenen Fahrten, in den vergangenen Jahren immer stärker über die Samtgemeindegrenzen und die näheren Einzugsbereiche der Zentralen Orte hinaus entwickelt haben, wurden als Basis für die neue Linienstruktur alle Linien im Landkreis Lüchow-Dannenberg zu einem Gesamtnetz zusammengefasst. Im Zuge der Direktvergabe hat die LSE die nachfolgend aufgeführten Linien gebündelt beantragt und die LNVG hat die gebündelte Genehmigung erteilt.

Im neuen Linienkonzept, das zum 01.08.2018 umgesetzt wurde, ist der Leistungsumfang auf rd. 3.258.100 Fahrplankilometer pro Jahr erhöht worden. Dieser Leistungsumfang enthält 100% Abrufquote im Rufbus-Verkehr. Der Anteil der bedarfsorientierten Verkehre beträgt davon rd. 41 %. Bis zum 31.07.2018 betrug das Leistungsvolumen rd. 2.263.400 Fahrplankilometer pro Jahr. Somit wurde das Angebot im Zuge des neuen Linienkonzeptes im Vergleich zur Altstruktur um rd. 44 % erhöht.

Landkreis Lüchow-Dannenberg – Gesamtnetz -

Genehmigungslaufdauer: 01.08.2018 – 31.07.2028

Genehmigungsinhaberin: Lüchow-Schmarsauer-Eisenbahn (LSE)

VU	Linie	Linienführung	Li.-Lä. (km)	Gen.-Dauer	PBefG	An-merk.
Lüchow-Schmarsauer-Eisenbahn (LSE)	8000	Neu Darchau – Hitzacker – Dannenberg – Lüchow	116,6	31.07.28	§ 42	
	8001	Hitzacker – Hohenzethen – Gartow – Harper – Neu Darchau – Lüchow - Hitzacker	113,68			
	8010	Dannenberg – Zernien – Rosche (- Uelzen)	76,81			
	8020	Lüchow – Waddeweitz – Rosche (- Uelzen)	87,56			
	8030	Lüchow – Clenze – Bergen – Schnega – Suhlendorf (- Uelzen)	100,12			
	8031	Clenze – Corvin – Gohlau – Clenze	56,75			
	8032	Clenze – Kähmen – Gr. Heide – Prisser – Lüchow – Clenze	102,27			
	8033	Clenze – Schnega – Bergen – Clenze	36,69			
	8040	Lüchow – Wustrow – Lübbow – Salzwedel	51,20			
	8050	Lüchow – Schmarsau – Prezelle – Lüchow	68,26			
	8060	Lüchow – Gartow – Vietze	102,44			
	8070	Dannenberg – Gartow – Höhbeck – Schnackenburg	94,61			
	8080	Dannenberg – Penkefitz – Damnatz – Dömitz	48,50			
Linien, die im Bereich des Lk Lüchow-Dannenberg verkehren, aber einem anderen TN angehören						
PVGS	902	Bergen – Salzwedel	2,1 *(16,9)*	08.07.27	§42	Altmark-mark-kreis Salzw.
VOG	5101	Neu Darchau – Walmsburg – Bleckede	1,9 *(17,5)*	31.07.27	§42	Teiln. 3 Lünebg.
KVG	5300	Neu Darchau – Dahlenburg – Lüneburg	4,3 *(42,5)*	31.07.29	§42	Teiln. 3 Lünebg.
KVG	5304	Lüneburg – Dahlenburg – Metzingen (- Hitzacker – Dannenberg)	24,8 *(58,1)*	31.07.29	§ 42	Teiln. 3 Lünebg.
PVGS	8040	Salzwedel – Lübbow – Wustrow – Lüchow	11,6 *(19,2)*		§ 42	Altmark-mark-kreis Salzw.

Tabelle 10: Teilnetz 1 Bereich Dannenberg

(4) Busverkehrsunternehmen im Landkreis Lüchow-Dannenberg

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

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

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

(5) Fahrzeuge im Landkreis Lüchow-Dannenberg (Stand 2019)

	Eigene Fahrzeuge	Subunternehmen
Gesamtzahl der im Lk eingesetzten Fahrzeuge	30	43
Durchschnittsalter der Fahrzeuge (ca.)	3,6 Jahre	
Fahrzeugart	Hochflur-Fahrz.	Niederflur-Fahrz.
⇨ Kleinbus	8	6
⇨ Midibus	1	–
⇨ Solobus	21	37
15m-Bus	–	–
Gelenkbus	–	–
Im Gelegenheitsverkehr eingesetzte Fahrzeuge	15	
Eingesetzte Fahrzeuge in der Schülerbeförderung nach Freistellungsverordnung	–	
Fahrzeug-Ausstattung	Anzahl der Fahrzeuge	
Stellplatz für Kinderwagen		
⇨ Fahrzeuge mit Stellplatz für Kinderwagen	61	
⇨ Fahrzeuge ohne Stellplatz für Kinderwagen	12	
Zielschilder		
⇨ Fahrzeuge mit Matrixanzeige	73	
⇨ Fahrzeuge mit Rollband	–	
Einstiegshilfen bei Niederflur-Fahrzeugen		
⇨ Fahrzeuge mit Absenkvorrichtung (Kneeling)	51	
⇨ Fahrzeuge m. elektrisch ausfahrbarer Rampe	–	
⇨ Fahrzeuge mit manuell ausklappbarer Rampe	40	
⇨ Fahrzeuge mit Lift	15	

Tabelle 12: Merkmale der im Landkreis Lüchow-Dannenberg eingesetzten Fahrzeuge; *Quelle: LSE*

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	Klein Witzeetze
Dannenberg, ZOB	Clenze, Kirche	Kremlin
Lüchow, Busbahnhof	Gartow, Kirche	Küsten
Metzingen, Feuerwehr	Hitzacker, Dannenberger Str.	Satemin
Rosche (Lk Uelzen)	Neu Darchau, Post/Hafen	Schnega, Gartenweg
Suhlendorf (Lk Uelzen)	Wustrow, Markt	Trebel
		Woltersdorf
		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 und am Bahnhof Dannenberg-Ost eingerichtet.

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 interessant 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.

(5) ÖPNV ⇔ Fähren

Im Landkreis werden 4 Elbfähren betrieben. Die Fähre Neu Darchau – Darchau hat eine Verknüpfung mit den dort verkehrenden Buslinien. Die Fähren Schnackenburg - Lütkenwisch und Pevestorf – Lenzen werden durch die LSE angefahren, so dass ein Übergang zwischen Bus und Fähren auf Seiten des Landkreises Lüchow-Dannenberg möglich ist. Dazu haben die Samtgemeinde Gartow und die LSE am Fähranleger Pevestorf einen Buswendeplatz und eine Haltestelle eingerichtet. Jedoch sind noch keine optimalen Verknüpfungen zur Buslinie 954 Seedorf/Lütkenwisch - Lütkenwisch, Fähre – Lenzen, Fähre – Lenzen (mit Anschluss von und nach Wittenberge) eingerichtet.

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 (bei ein- und ausbrechenden Verkehren) 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 auf Einzelfahrkarten für Erwachsene und Kinder gewährt. Darüber hinaus wird seit dem 09.12.2018 das Niedersachsenticket anerkannt.

(3) Tarif Regionalbus Braunschweigs (RBB)

Für Fahrten, die aus dem Landkreis Lüchow-Dannenberg in den Landkreis Uelzen führen (und umgekehrt), gilt der entfernungsabhängige RBB-Tarif. Es existierten unterschiedliche Preisstufen für Einzelfahrscheine bzw. 5er-Karten und Zeitkarten. RBB erkennt die BahnCard der DB AG an und gewährt 25% Preisnachlass bei Einzelkarten für Erwachsene und Kinder.

(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 Verkehrsverbünden sowie auch im Bremer Verkehrsverbund (VBN) und im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) mit zu entrichten, also nur eine Fahrkarte zu ordern. Damit ist die Anschlussmobilität in die Verkehrsverbünde gesichert. Diese tarifliche Anschlussmobilität wird zum Dezember 2019 im Busverkehr des Landkreises Lüchow-Dannenberg ermöglicht. Die Anerkennung des Niedersachsen Tickets ist zum Dezember 2018 im Lk Lüchow-Dannenberg umgesetzt worden.

(5) HVV-Tarif

Der HVV-Tarif findet Anwendung auf der Kbs 112 ab Dannenberg Ostbahnhof in Richtung Lüneburg sowie auf den Buslinien 5101 und 5300 zwischen Neu Darchau und dem Landkreis Lüneburg. Darüber hinaus wird der HVV-Tarif ab Dezember 2019 auf SPNV-Teilstrecken in Niedersachsen für Zeitkarten gelten. Dabei wird auch der Bahnhof Schnega auf der Kbs 305 einbezogen.

(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 HBB und KVG existieren Tarifabkommen.

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

□ **Fahrplanheft**

Die LSE gibt ein Fahrplanheft heraus, dass über das regionale Verkehrsangebot im Landkreis Lüchow-Dannenberg ebenso informiert wie über die Bahnverbindungen Dannenberg – Lüneburg, Uelzen – Lüneburg - Hamburg und Uelzen – Schnega – Salzwedel – Stendal. Außerdem enthält das Fahrplanheft die Fahrpläne der Buslinie 5304 Lüneburg – Metzingen (- Hitzacker - Dannenberg), der Linie 7010 Suhlendorf – Uelzen sowie der 7100 Rosche – Uelzen.

□ **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, HBB, KVG und PVGS verfügen auf ihren Webseiten ebenfalls über elektronische Fahrplanauskünfte. Außerdem können bei der DB Fahrplandaten elektronisch abgerufen werden.

□ **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 Fahrgast-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 dargestellt.

3. Bewertung und Mängelanalyse

3.1 Einleitung

3.1.1 Leitprojekt der Metropolregion Hamburg „Regionale Erreichbarkeiten“

Der Landkreis Lüchow-Dannenberg war Projektpartner beim Leitprojekt der Metropolregion Hamburg „Regionale Erreichbarkeitsanalysen“. Als Ergebnis des Projektes sind Erreichbarkeitsatlanten für die gesamte Metropolregion und die einzelnen Landkreise entstanden. Außerdem hatte der Landkreis gemeinsam mit dem Landkreis Lüneburg das Teilprojekt „Erreichbarkeit von Zentren in peripheren Regionen“ in das MRH-Leitprojekt integriert.

Die Zielsetzung des Projektes: „Im Leitprojekt „Regionale Erreichbarkeitsanalysen“ der Metropolregion Hamburg wurden über einen Zeitraum von knapp drei Jahren (2014 – 2017) unterschiedliche Instrumente entwickelt, die der Erreichbarkeitsanalyse dienen. Diese Instrumente sollen die Planungspraxis unter anderem bei der Nahverkehrs- und Schulentwicklungsplanung, aber auch der Bauleitplanung sowie dem Sozial-Monitoring unterstützen. Außerdem wird es der interessierten Öffentlichkeit ermöglicht, neue Informationen zu gewinnen, die sich am Schnittpunkt zwischen Mobilität auf der einen und Raumstruktur auf der anderen Seite befinden. Zu diesen Instrumenten gehören ein Erreichbarkeitsatlas (Kapitel 6) für die Gesamtregion und die einzelnen Kreise und kreisfreien Städte, sowie ein öffentlich zugängliches Planungsportal. Die einzelnen Instrumente wurden in einem iterativen Prozess entwickelt und den Wünschen sowie Anforderungen der Praxispartner entsprechend aufbereitet.

Als Erreichbarkeit wird die Einfachheit verstanden, mit der unterschiedliche Ziele von einem bestimmten Standort aus erreicht werden können. Zu den Zielen gehören in diesem Projekt insbesondere Einrichtungen der Daseinsvorsorge, wie beispielsweise Schulen, Ärzte oder Einkaufsgelegenheiten. Die Erreichbarkeiten werden für die Wohnstandorte in der Metropolregion Hamburg berechnet, da sie Ausgangspunkt für einen wesentlichen Teil der Verkehrsnachfrage sind. Die Einfachheit, mit der unterschiedliche Ziele erreicht werden können, wird bestimmt über die zu überwindenden Raumwiderstände. Der wichtigste Raumwiderstand ist die Reisezeit. Dazu gehören aber auch die Reiseweite oder die Umsteigehäufigkeit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Die Erreichbarkeitsanalysen in diesem Leitprojekt beziehen sich sowohl auf unterschiedliche Verkehrsmittel, unterschiedliche Ziele, als auch unterschiedliche (Wohn-) Standorte. (vgl. Metropolregion Hamburg/TuTech Innovation GmbH, Hamburg, Regionale Erreichbarkeitsanalysen, Erreichbarkeitsatlas Lüchow-Dannenberg, Abschlussbericht, S. 1).

Folgende Informationen können gewonnen werden:

- Wie einfach ist es im räumlichen Vergleich für die Wohnbevölkerung, bestimmte Einrichtungen der Daseinsvorsorge zu erreichen? Hierzu gehören unterschiedliche Schultypen, Einkaufsgelegenheiten, Behörden, soziale Einrichtungen und Freizeiteinrichtungen.
- Insbesondere kann überprüft werden, in welchen Gebieten die Wohnbevölkerung nicht innerhalb einer bestimmten Zeit und mit einem bestimmten Verkehrsmittel eine bestimmte Einrichtung erreichen kann. Beispielsweise können Gebiete identifiziert werden, aus denen Schulkinder im ÖPNV länger als 30 Minuten zur nächstgelegenen weiterführenden Schule benötigen.
- Neben dem räumlichen Vergleich ist auch ein Vergleich zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln möglich (vgl. MRH-Leitprojekt, S. 11)

Da die Erreichbarkeitsatlanten in den Jahren 2016/17 erarbeitet wurden, basieren die dort hinterlegten Daten z.B. im Bereich des ÖPNV auf den Fahrplantabellen vor Einführung des neuen Linienkonzeptes. Deshalb werden gegenwärtig die Erreichbarkeitsanalysen auf Basis aktueller Daten überarbeitet. Die erhobenen Daten können für allgemeine Einschätzungen der Mobilitätsqualität mit herangezogen werden. Für konkrete Einstufungen des aktuellen Angebotes sind jedoch die nachfolgenden Bewertungskriterien und Ergebnisse von größerer Bedeutung.

3.1.2 Aktuelle Bewertung des ÖPNV-Angebotes

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. Dabei wird das Verkehrsangebot untergliedert 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 erfolgt, die die wesentlichen Stärken, Schwächen und Probleme des derzeitigen 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 3 Hin- und Rückfahrten 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.

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

Erschließung an schulfreien Tagen (Orte ab 50 Einwohner/innen)

Bereich Clenze		
Ort	Erschließung ja	nein
Beesem	X	
Belau	X	
Bergen	X	
Billerbeck	X	
Bösen		X
Bülitz	X	
Bussau		X
Diahren		X
Dommatzen	X	
Gistenbeck	X	
Gledeberg		X
Gohlau	X	
Groß Sachau	X	
Jiggel		X
Kassau	X	
Kiefen	X	
Klein Wittfeitzen		X
Köhlen	X	
Külitz	X	
Leisten	X	
Luckau	X	
Nienbergen	X	
Prießeck		X
Püggen		X
Schnega, Ort	X	
Schnega-Bahnhof	X	
Waddeweitz	X	
Winterweyhe	X	
Wöhningen	X	
Orte: 29	21 72,4%	8 27,6

Bereich Dannenberg		
Ort	Erschließung ja	nein
Bellahn	X	
Braasche	X	
Breese i.d.M.	X	
Breese im Bruche	X	
Breselenz	X	
Damnatz	X	
Fließau	X	
Grippel	X	
Groß Gusborn	X	
Groß Heide	X	
Gülden	X	
Gümse	X	
Jameln	X	
Kacherien	X	
Karwitz	X	
Klein Gusborn	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	
Schmarsau	X	
Siemen	X	
Soven	X	
Splietau	X	
Streetz	X	
Thunpadel	X	
Timmeitz	X	
Tramm	X	
Volkfien	X	
Wibbese		X
Zadrau	X	
Zernien	X	
Orte: 43	41 95,3%	2 4,7%

Tabelle 14a: Erschließungsqualität in den Bereichen Clenze und Dannenberg an schulfreien Tagen

* aufgrund langfristiger Straßensperrung

Bereich Gartow		
	Erschließung	
Ort	ja	nein
Brünkendorf	X	
Gorleben	X	
Holtorf	X	
Kapern	X	
Lanze	X	
Lomitz	X	
Meetschow	X	
Nienwalde		X
Pevestorf	X	
Prezelle	X	
Restorf	X	
Schnackenburg	X	
Vietze	X	
Orte: 13	12 92,3%	1 7,7%

Bereich Hitzacker		
Ort	ja	nein
Bahrendorf	X	
Bredenbock		X
Drethem	X	
Glienitz	X	
Harlingen		X
Katemin	X	
Klein Kühren	X	
Metzingen	X	
Meudelfitz	X	
Neu Darchau	X	
Pussade	X	
Sammatz	X	
Sarenseck		X
Schmessau		X
Schutschur	X	
Seerau	X	
Tiesmesland	X	
Tießau	X	
Tollendorf		X
Wietzetze	X	
Orte: 20	15 75%	5 25%

Bereich Lüchow (1)		
	Erschließung	
Ort	ja	nein
Beutow		X
Bockleben	X	
Bösel	X	
Dangenstorf	X	
Dünsche	X	
Gedelitz	X	
Gollau	X	
Göttien	X	
Grabow	X	
Gr. Witzeetze	X	
Jabel	X	
Jeetzel	X	
Karmitz	X	
Kl. Witzeetze		X
Kolborn	X	
Kriwitz	X	
Krummasel	X	
Künsche	X	
Küsten	X	
Lichtenberg	X	
Liepe	X	
Lübbow	X	
Lübeln	X	
Lüsen	X	
Meuchefitz	X	
Müggenburg	X	
Nemitz	X	
Pannecke	X	

Bereich Lüchow (Forts.)		
	Erschließung	
Ort	ja	nein
Plate	X	
Predöhl	X	
Prezier	X	
Puttball	X	
Ranzau	X	
Rebenstorf	X	
Reetze	X	
Rehbeck	X	
Saaße	X	
Saggrian	X*	
Sallahn	X	
Satemin	X	
Schletau	X	
Schmarsau	X	
Schweskau	X	
Seerau i. d. L.	X	
Simander	X	
Süthen		X
Tarmitz	X	
Tobringen	X	
Trabuhn	X	
Trebel	X	
Tüschau	X	
Vasenthien	X	
Volzendorf	X	
Weitsche	X	
Woltersdorf	X	
Orte: 55	52 94,5%	3 5,5%

* über Haltestelle Tüschau

Bereich Wustrow		
	Erschließung	
Ort	**Ja**	**Nein**
Blütingen	X	
Ganse	X*	
Güstritz	X	
Klennow	X	
Königshorst	X	
Lensian	X	
Schreyahn	X*	
Teplingen	X	
Orte: 8	8 100%	0 0%

* über Haltestelle Lensian

Tab. 14b: Erschließungsqualität in den Bereichen Gartow, Hitzacker, Lüchow und Wustrow an schulfreien Tagen

Ergebnis

Die Untersuchung der Erschließungsqualität wurde für 168 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. Dies führt dazu, dass dann im Landkreis 19 Orte keine ÖPNV-Anbindung haben. Dies entspricht einem Erschließungsgrad (Verhältnis von erschlossenen Orten zu allen betrachteten Orten) von 88,7%.

Vergleich der Fahrplanjahre 2016 und 2019

Die Erschließungsqualität an schulfreien Tagen auf Basis des Fahrplans 2019 gibt im Vergleich mit den Ergebnissen des Fahrplanjahres 2016 einen ersten Hinweis darauf, wie das neue Buskonzept im Landkreis Lüchow-Dannenberg wirkt. Die Vergleichszahlen in tabellarischer Übersicht:

	2016				2019			
	Erschließung an schulfreien Tagen				Erschließung an schulfreien Tagen			
Bereich	Ja	Nein	Ja %	Nein %	Ja	Nein	%	%
Clenze	15	15	50%	50%	21	8	72,4%	27,6%
Dannenberg	27	16	62,8%	37,2%	41	2	95,3%	4,7%
Gartow	9	4	69,2%	30,8%	12	1	92,3%	7,7%
Hitzacker	14	5	73,7%	26,3%	15	5	75,0%	25,0%
Lüchow	30	24	55,6%	44,4%	52	3	94,5%	5,5%
Wustrow	6	2	75,0%	25,0%	8	0	100%	0%
Gesamt	101	66	60,5%	39,5%	149	19	88,7%	11,3%

Tabelle 15: Vergleich Erschließungsqualität an schulfreien Tagen 2016 / 2019

Die Übersicht zeigt, dass die Erschließungsqualität aufgrund des neuen Buskonzeptes mit seinen Rufbusangeboten auch an schulfreien Tagen im Vergleich zum Fahrplanjahr 2016 deutlich gestiegen ist: Waren im Jahr 2016 lediglich 101 von 167 Orten an schulfreien Tagen durch ÖPNV-Angebote erschlossen (entsprach 60,5% aller untersuchten Orte), so hat sich dieser Wert auf 149 Orte (von 168) und einer Erschließungsquote von 88,7% erhöht.

Die Verbesserungen in der Erschließungsqualität verteilt sich auf die einzelnen Bereiche unterschiedlich: Die Bereiche Dannenberg (Erschließungsqualität von 62,8 auf 95,3%) und Lüchow (von 55,6 auf 94,5%) Gartow (von 69,2% auf 92,3%) sowie die Bereiche Wustrow (von 75 auf 100%) und Clenze (von 50% auf 72,4% Erschließungsquote) profitieren am stärksten vom neuen Konzept, im Bereich Hitzacker ist die Erschließungsqualität faktisch gleich geblieben (73,7% zu 75%).

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.

Für eine Beurteilung der ÖPNV-Bedienungsqualität in ländlichen Räumen haben sich für die ÖPNV-Mindestbedienung in Abhängigkeit von der Einwohneranzahl eines Ortes folgende Mindestzahlen von Fahrten im ÖPNV pro Tag in jede Richtung bewährt:

Einwohner je Ort	Fahrtenpaare pro Tag
50 – 100	3
200 – 1.000	3
1.000 – 3.000	3 – 6
3.000 – 6.000	6 – 12

Im Vergleich zum NVP 2016 – 2021 hat sich die Bewertungsgrundlage für Orte / Siedlungsbereich zwischen 50 und 200 Einwohnern/Einwohnerinnen geändert: Bislang reichten für eine genügende Bewertung 1 Hinfahrt ins Grundzentrum und mindestens 2 Rückfahrten. Im NVP 2016 – 2021 wurde als Maßnahme dieser Bewertungsmaßstab für künftige Nahverkehrspläne auf 3 Fahrtenpaare angehoben. Durch die Umsetzung dieser Vorgabe ändert sich der Bewertungsmaßstab für 133 Orte/Siedlungsbereiche (von insgesamt 168, entspricht 79,2% der untersuchten Orte).

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/Mittelzentrum ⇔ 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 2018/2019 der LSE. Ergänzend wurde auch die Internetauskünfte der LSE (www.lse-bus.de), der VNN (www.vnn.de) und der DB (www.bahn.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 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 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. ÖPNV-Beförderungszeiten, die im Vergleich zur MIV-Fahrtzeit mehr als das 1,5- bis 1,7-fache betragen, stellen auch im ländlichen Raum eine Hürde für die ÖPNV-Nutzung dar.

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/Mittelzentrum > Oberzentren

Erläuterungen zum Verfahren:

- □ Die Ermittlung der MIV-Fahrtzeiten erfolgt mittels des elektronischen Routenplaners www.google.com/maps.
- □ Die Beförderungszeiten des ÖPNV (inkl. Umsteigezeiten) werden auf allen Relationen für Hin- und Rückfahrt ermittelt, da gerade auch bei Linienverkehren mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung teilweise die Routen zu bzw. von den Zentren unterschiedlich sind.
- □ Eine Differenzierung nach Schultagen und schulfreien Tagen wird nicht vorgenommen.
- □ 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 Fahrten bewertet werden. Beispiel: Finden sich für 3 Hin- und 6 Rückfahrten zwischen Ort und Grundzentrum in der Tabelle für die Bedienungsqualität „3 Fahrtenpaare“, fließen in die Bewertung der Verbindungsqualität alle 9 Fahrten in die Bewertung ein.
- □ Das seit August 2018 umgesetzte, neue Linienkonzept im Landkreis Lüchow-Dannenberg sieht Rufbusverkehre in größere Zahl zur Sicherung der Bedienung der Orte zu bestimmten Zeiten vor. Rufbusfahrpläne weisen die Besonderheit auf, dass fahrplanmäßig benachbarte Orte im Hinblick auf die Abfahrts- bzw. Ankunftszeit gleiche Minuten aufweisen und bei Fahrten in die Zentren die Rufbusfahrten - insbesondere wenn der Übergang zu anderen Buslinien oder zum SPNV sichergestellt werden soll – zeitliche Puffer aufweisen müssen, um ggf. notwendige Bedienungen von Orten

abseits des direkten Linienweges zwischen A und B mit abzubilden. In der Praxis wird es deshalb häufiger der Fall sein, dass – wenn weitgehend der Rufbus auf dem direkten Weg zwischen Ort und Zentrum verkehren kann – die ausgewiesenen Fahrplanzeiten unterschritten werden. Letzteres lässt sich aber bei der Analyse nicht abbilden es sei denn, es würde mit einem generellen Abschlag auf die in den Fahrpantabellen angegeben Fahrtzeiten gearbeitet. Da dies letztlich eine willkürliche Festlegung wäre, wird bei der Bewertung der Verbindungsqualität die jeweilige Fahrplanzeit ohne generelle Abschläge herangezogen.

Ergebnis

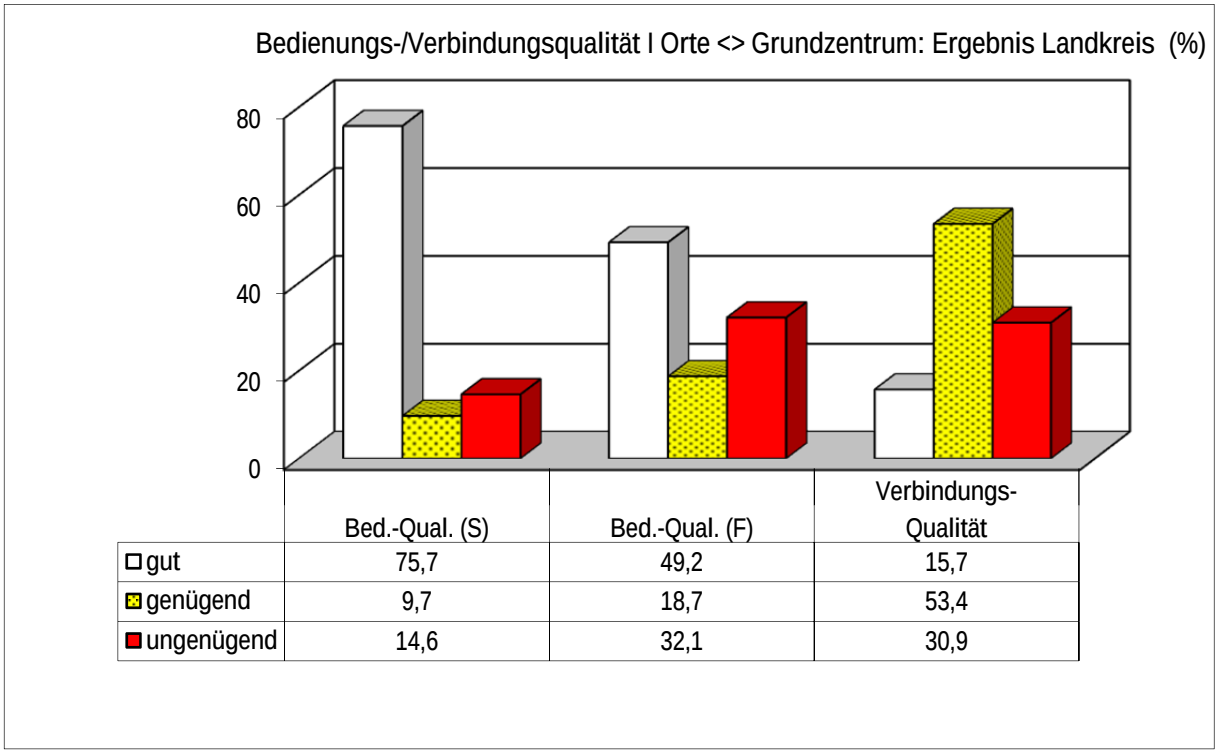
In Form einer Zusammenschau wird vorab für den gesamten Landkreis eine Ergebnisübersicht zur Bedienungs- und Verbindungsqualität I erstellt. Erst die zusätzliche Betrachtung der Verbindungsqualität (ÖPNV-Beförderungszeiten im Vergleich zu den MIV-Fahrtzeiten) ermöglicht eine fundierte Aussage über die tatsächliche Qualität des untersuchten Angebotes.

In der darauf folgenden Ergebnisübersicht für die jeweiligen Bereiche werden zunächst die Bewertungsergebnisse in Diagrammform dargestellt. Im Textteil erfolgen dann eine allgemeine Bewertung des Angebots und eine genauere Mängeldarstellung. Die Einzelergebnisse können dann detailliert aus den Tabellen, die die Kapitel jeweils abschließen.

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 168 Relationen im Lk Lüchow-Dannenberg untersucht. Das folgende Diagramm zeigt die Ergebnisse der Analyse für den gesamten Landkreis.



	Bed.-Qual. (S)	Bed.-Qual. (F)	Verbindungs-Qualität
gut	75,7	49,2	15,7
genügend	9,7	18,7	53,4
ungenügend	14,6	32,1	30,9

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 ⇔ Grundzentrum, zeigen, dass das Angebot im Landkreis Lüchow-Dannenberg deutlich von der Schülerbeförderung geprägt ist. So ist an Schultagen das Angebot für 86% aller Relationen mit „gut“ oder „genügend“ einzustufen, an schulfreien Tagen gilt dies jedoch nur noch für rund zwei Drittel aller

Relationen, was allerdings eine Verbesserung gegenüber der Bewertung im NVP 2016 darstellt: Es wurden dort nur rund 55% aller Fahrten an schulfreien Tage mit gut oder genügend bewertet. An dieser Stelle zeigt sich die positive Wirkung von Rufbusangeboten.

Es muss bei diesem Gesamtergebnis beachtet werden, dass bei der aktuellen Analyse der Fahrtenhäufigkeiten zwischen den Orten und dem jeweiligen Grundzentrum für alle Orte, deren Einwohnerzahl zwischen 50 und 200 liegt, der mit dem Nahverkehrsplan 2016 beschlossene, deutliche angehobene Schlüssel von 3 Fahrtenpaaren für eine genügende Bedienungsqualität angesetzt wurde. Diese erhöhte Anforderung an die Bedienungsqualität trifft immerhin für 133 von 168 analysierten Orten zu (mithin 79,2%).

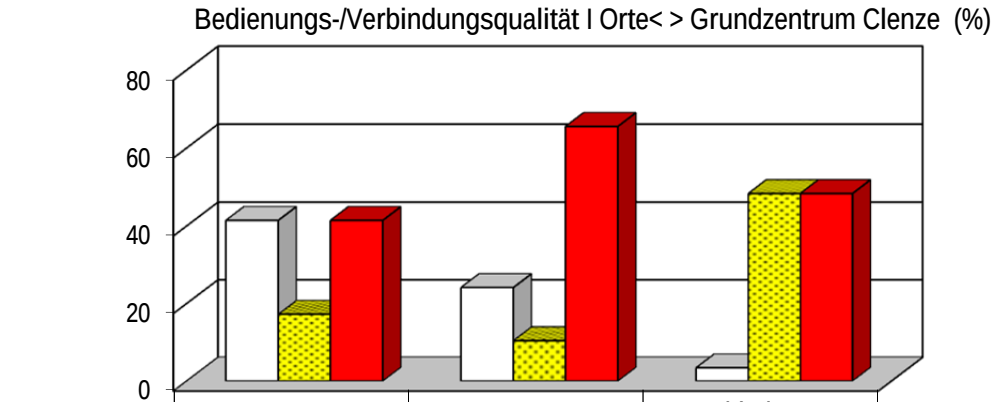
Die Analyse der Verbindungsqualität ergibt, dass rund 69% aller Relationen ÖPNV-Fahrtzeiten aufweisen, die im Vergleich zum MIV gut oder genügend sind. Dies bedeutet, dass die Fahrtzeiten i.d.R. durchaus mit denen des MIV konkurrieren können, sofern die Linienführung weitgehend direkt verläuft. Wenn durch eine flächenhafte Erschließung Umwege entstehen und/oder Umstiege notwendig sind, werden die Fahrtzeiten häufig unzureichend. Dies betrifft Fahrten mit Schwerpunkt Schülerbeförderung sowie auch Rufbus-Angebote. Wie oben dargestellt, werden für RB-Angebote mögliche Umwegfahrten in die Fahrplanzeiten eingepflegt bzw. Pufferzeiten vorgesehen, damit Anschlüsse sichergestellt werden können. In der Praxis werden die in den Fahrplänen ausgewiesenen Fahrtzeiten häufig unterschritten. Dies kann aber bei der hier vorliegenden Analyse nicht abgebildet werden, es sei denn, es würde mit einem generellen Abschlag bei den in den Fahrplänen ausgewiesenen Rufbusfahrten gearbeitet. Da dies aber keine objektive Festlegung wäre, wurde bei der hier vorliegenden Bewertung auf diese Möglichkeit verzichtet.

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

Bereich	Bedienungs-Qualität (%) Schultage			schulfreie Tage			Verbindungs-Qualität (%)		
(Anzahl der untersuchten Orte)	gut	gen.	ung.	gut	gen.	ung.	gut	gen.	ung.
Clenze (29)	41,4	17,2	41,4	24,1	10,4	65,5	3,4	48,3	48,3
Dannenberg (43)	86,0	2,4	11,6	65,1	11,6	23,3	11,6	48,9	39,5
Gartow (13)	61,5	7,7	30,8	61,5	7,7	30,8	23,1	61,5	15,4
Hitzacker (20)	80,0	20,0	0	10,0	50,0	40,0	10,0	55,0	35,0
Lüchow (55)	85,5	10,9	3,6	34,6	32,7	32,7	9,1	56,4	34,5
Wustrow (8)	100	0	0	100	0	0	37,5	50,0	12,5
Landkreis (168)	75,7	9,7	14,6	49,2	18,7	32,1	15,7	53,4	30,9

Tabelle 16: Bedienungs- und Verbindungsqualität I im Landkreis Lüchow-Dannenberg nach Bereichen

(1) Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Clenze



	Bed.-Qual. (S)	Bed.-Qual. (F)	Verbindungs-Qualität
gut	41,4	24,1	3,4
genügend	17,2	10,4	48,3
ungenügend	41,4	65,5	48,3

Abb. 11: Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Clenze

Im Einzugsbereich des Grundzentrums Clenze liegen die Ergebnisse der Untersuchung insgesamt unter dem in anderen Bereichen des Landkreises. Ursache hierfür ist primär das sehr stark von der Schülerbeförderung geprägte Fahrtenangebot. Des Weiteren besteht die besondere Situation, dass eine Reihe von Orten im Bereich der B 493, die von der Regionalbuslinie 8020 Lüchow – Rosche (- Uelzen) bedient werden, lediglich über Linienverkehre mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung mit dem GZ Clenze verbunden werden (u.a. Diahren, Dommatzen, Kiefen, Waddeweitz). Hier existieren auch keine Rufbusangebote, die auf das GZ Clenze ausgerichtet. Diese Orte weisen allerdings gute bzw. genügende Bedienungsqualitäten nach/von Lüchow auf.

Im Einzelnen ist festzustellen: An Schultagen ist die Bedienung für rund 59% der Orte hinreichend, wenngleich aufgrund der erhöhten Anforderungen an die Bedienungsqualität rund 41% der Orte eine zu geringe Zahl von Fahrtenpaare ins/vom GZ Clenze aufweisen. An schulfreien Tagen haben lediglich etwas mehr ein Drittel aller untersuchten Orte, und zwar diejenigen, die von der Regionallinie 8030 entlang der Route Köhlen – Clenze – Bergen – Schnega/Spithal erschlossen werden, eine zufriedenstellende Bedienung. Für insgesamt 19 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 14 Relationen ungenügend sind. Dies liegt u.a. daran, dass die Linienverkehre mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung im Sinne einer guten Erschließung häufig nicht den direkten Linienweg ins/vom Grundzentrum befahren, sondern in Ringen oder Schleifen möglichst viele Orte / Ortsteile im Sinne der dort wohnenden Schüler/innen bedienen, was im Bereich des GZ Clenze eindeutig zu Lasten der Schnelligkeit der Verbindungen geht.

Bedienungsqualität I Orte <> Grundzentrum Clenze						
Ort	Ortskategorie [Einwohner]	Soll-Bedienung Fpaare/Tag	Ist-Bedienung Fahrtenpaare/Tag Schultage	Ferien	Bewertung Schultage	Ferien
Beesem	50-200	3	5	3	gut	genügend
Belau	50-200	3	3	1	genügend	ungenügend
Bergen	1.000-3.000	3-6	8	8	gut	gut
Billerbeck	50-200	3	3	1	genügend	ungenügend
Bösen	50-200	3	1	0	ungenügend	ungenügend
Bülitz	50-200	3	5	3	gut	genügend
Bussau	50-200	3	1	0	ungenügend	ungenügend
Diahren	50-200	3	1	0	ungenügend	ungenügend
Dommatzen	50-200	3	1	0	ungenügend	ungenügend
Gistenbeck	50-200	3	3	4	genügend	gut
Gledeberg	50-200	3	1	0	ungenügend	ungenügend
Gohlau	50-200	3	1	0	ungenügend	ungenügend
Groß Sachau	50-200	3	4	0	gut	ungenügend [1]
Jiggel	50-200	3	1	0	ungenügend	ungenügend
Kassau	50-200	3	8	4	gut	gut
Kiefen	50-200	3	1	0	ungenügend	ungenügend
Klein Wittfeitzen	50-200	3	1	0	ungenügend	ungenügend
Köhlen	50-200	3	11	9	gut	gut
Külitz	50-200	3	3	0	genügend	ungenügend
Leisten	50-200	3	4	1	gut	ungenügend
Luckau	50-200	3	5	3	gut	genügend
Nienbergen	50-200	3	3	1	genügend	ungenügend
Prießeck	50-200	3	1	0	ungenügend	ungenügend
Püggen	50-200	3	1	0	ungenügend	ungenügend
Schnega, Ort	200-1.000	3	7	1	gut	ungenügend
Schnega-Bahnhof	50-200	3	8	5	gut	gut
Waddeweitz	50-200	3	1	0	ungenügend	ungenügend
Winterweyhe	50-200	3	8	5	gut	gut
Wöhningen	50-200	3	9	5	gut	gut
[1] Den 2 Hinfahrten von Gr. Sachau nach Clenze stehen keine Rückfahrten gegenüber.						

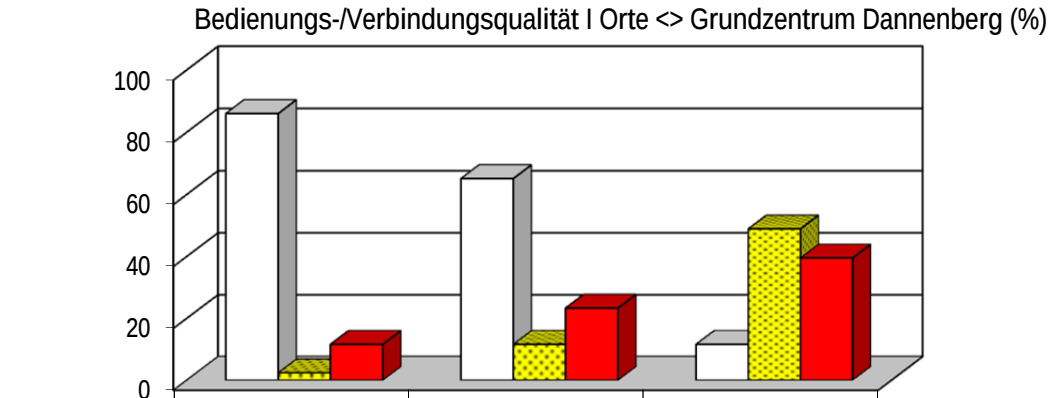
Tabelle 17: Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Clenze

.

Verbindungsqualität I Fahrtzeit Orte <> Grundzentrum Clenze							
	mittlere Fahrtzeit [min]			Anzahl			
Ort	MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	ÖV-Fahrten <1,5 MIV	ÖV-Fahrten 1,5-1,7 MIV	ÖV-Fahrten >1,7 MIV	Bewertung
Beesem	6	9	10	1	0	10	ungenügend
Belau	8	12	14	6	1	5	genügend
Bergen	5	8	9	2	3	16	ungenügend
Billerbeck	11	17	19	2	0	5	genügend
Bösen	2	3	3	0	1	3	ungenügend
Bülitz	7	11	12	1	0	10	ungenügend
Bussau	7	11	12	3	0	1	genügend
Diahren	10	15	17	0	3	1	genügend
Dommatzen	10	15	17	1	0	3	ungenügend
Gistenbeck	5	8	9	0	3	6	ungenügend
Gledeberg	12	18	20	1	0	2	genügend
Gohlau	14	21	24	0	2	2	ungenügend
Groß Sachau	4	6	7	3	1	6	genügend
Jiggel	4	6	7	3	0	1	genügend
Kassau	3	5	5	16	0	2	gut
Kiefen	9	14	15	0	0	4	ungenügend
Klein Wittfeitzen	11	17	19	0	1	3	ungenügend
Köhlen	8	12	14	16	1	6	genügend
Külitz	13	20	22	2	2	3	genügend
Leisten	10	15	17	3	2	3	genügend
Luckau	10	15	17	1	4	6	genügend
Nienbergen	10	15	17	5	2	3	genügend
Prießeck	5	8	9	0	1	3	ungenügend
Püggen	8	12	14	0	0	4	ungenügend
Schnega, Ort	7	11	12	8	0	6	genügend
Schnega-Bahnhof	11	17	19	2	3	13	ungenügend
Waddeweitz	8	12	14	0	0	4	ungenügend
Winterweyhe	7	11	12	1	0	18	ungenügend
Wöhningen	7	11	12	8	4	8	genügend

Tabelle 18: Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Clenze

(2) Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Dannenberg



	Bed.-Qual. (S)	Bed.-Qual. (F)	Verbindungs-Qualität
gut	86,0	65,1	11,6
genügend	2,4	11,6	48,9
ungenügend	11,6	23,3	39,5

Abb. 14: Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Dannenberg

An Schultagen weist die Bedienung für 37 Orte (von 43) eine gute Qualität auf, für Breese im Bruche ist sie genügend, während für Pisselberg, Riekau, Soven, Volkfien und Wibbese das Fahrtenangebot nicht für eine genügende Qualität ausreicht. Im Falle Pisselberg muss berücksichtigt werden, dass die Bedienung nur durch Kleinfahrzeuge erfolgen kann, da keine Wendemöglichkeit für Standardbusse vorhanden ist.

An schulfreien Tagen ist die Bedienung der Orte, die von den Regionallinien 8000/1 Neu Darchau – Hitzacker – Dannenberg – Lüchow, 8010 Dannenberg – Zernien – Rosche (- Uelzen) und 8080 Dannenberg - Dömitz bedient werden, hinreichend. Abseits dieser Regionallinien werden 10 Orte ungenügend bedient, davon weisen Pisselberg, Soven, Volkfien und Wibbese überhaupt kein ÖV-Angebot auf, während Breese im Bruche, Breese in der Marsch, Groß Heide, Gümse und Zadrau 2 Fahrtenpaare und Riekau mit einem Fahrtenpaar an das GZ Dannenberg angebunden sind.

Bezüglich der Verbindungsqualität liegen 26 Orte (59,5%) im guten bzw. genügenden Bewertungsbereich. Die übrigen 17 Orte erzielen bei den Fahrten von und nach Dannenberg keine ausreichenden Fahrtzeiten. Allerdings verfehlen eine Reihe von Fahrten von/nach Bellahn, Braasche, Breese i.d.M., Damnatz, Gülden, Nebenstedt, Splietau, Timmeitz und Zernien genügende Qualitäten nur zwischen 1 und 5 Minuten, so dass eine bessere Bewertung nur knapp verpasst worden ist.

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

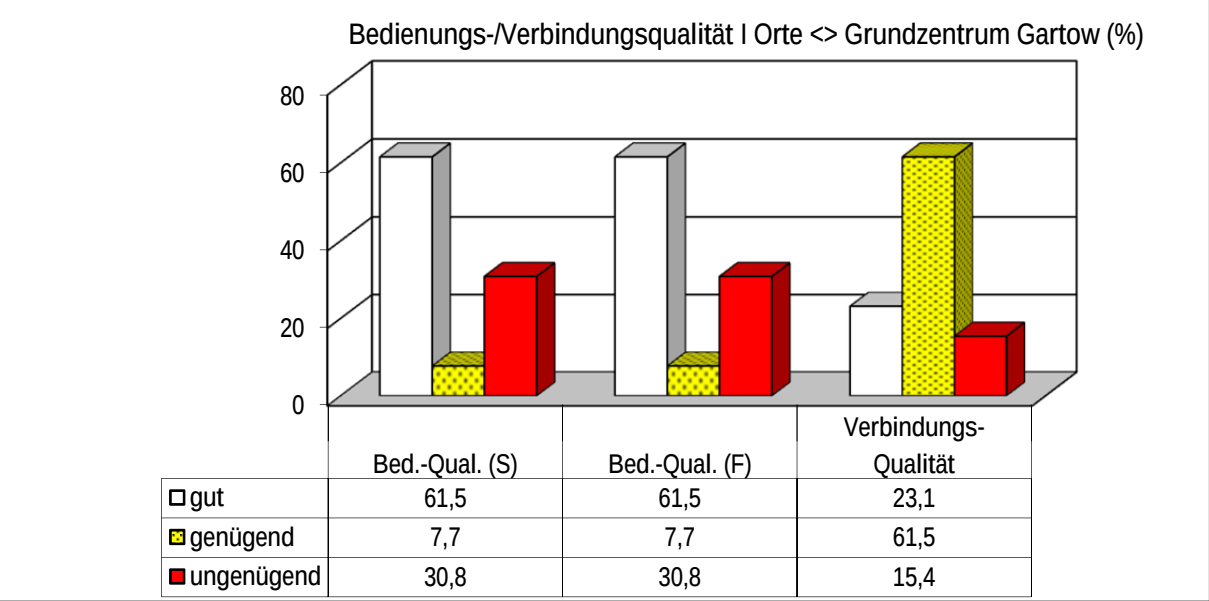
Tabelle 19: Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Dannenberg

Verbindungsqualität I Orte <> Grundzentrum Dannenberg (Teil 1)							
	mittlere Fahrtzeit [min]			Anzahl ÖV-Fahrten	Anzahl ÖV-Fahrten	Anzahl ÖV-Fahrten	
Ort	MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	Bewertung
Bellahn	12	18	20	1	0	12	ungenügend
Braasche	15	23	26	2	4	4	genügend
Breese im Bruche	9	14	15	4	1	2	genügend
Breese i.d.M.	5	8	9	1	0	11	ungenügend
Breselenz	10	15	17	8	5	5	genügend
Damnatz	10	15	17	0	0	12	ungenügend
Fließau	15	23	26	3	4	5	genügend
Grippel	13	20	22	7	1	5	genügend
Groß Gusborn	8	12	14	3	2	8	genügend
Groß Heide	9	14	15	1	1	9	ungenügend
Gülden	16	24	27	1	0	12	ungenügend
Gümse	6	9	10	0	4	8	ungenügend
Jameln	8	12	14	14	5	13	genügend
Kacherien	11	17	19	2	0	9	ungenügend
Karwitz	7	11	12	6	3	6	genügend
Klein Gusborn	7	11	12	4	1	8	genügend
Laase	16	24	27	1	0	12	ungenügend
Langendorf	12	18	20	1	2	10	ungenügend
Lenzen	9	14	15	8	2	7	genügend
Lüggau	4	6	7	17	3	2	gut
Mützingen	15	23	26	4	4	4	genügend
Nausen	10	15	17	8	4	5	genügend
Nebenstedt	3	5	5	3	2	12	ungenügend
Penkefitz	9	14	15	10	1	2	gut
Pisselberg	7	11	12	7	0	0	gut
Platenlaase	9	14	15	14	4	10	genügend
Prisser	5	8	9	6	3	8	genügend
Pudripp	12	18	20	5	4	6	genügend
Quickborn	8	12	14	4	2	14	ungenügend
Riekau	8	12	14	3	1	3	genügend
Schaafhausen	5	8	9	13	3	14	genügend
Schmarsau	7	11	12	13	1	1	gut
Siemen	13	20	22	4	1	6	genügend
Soven	6	9	10	1	0	6	ungenügend
Splietau	4	6	7	2	0	10	ungenügend
Streetz	7	11	12	21	0	0	gut
Thunpadel	9	14	15	8	3	3	genügend
Timmeitz	16	24	27	1	1	11	ungenügend
Tramm	7	11	12	22	0	8	genügend

Verbindungsqualität I Orte <> Grundzentrum Dannenberg (Fortsetzung)							
	mittlere Fahrtzeit [min]			Anzahl			
Ort	MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	ÖV-Fahrten <1,5 MIV	ÖV-Fahrten 1,5-1,7 MIV	ÖV-Fahrten >1,7 MIV	Bewertung
Volkfien	12	18	20	1	0	5	ungenügend
Wibbese	16	24	27	1	1	1	genügend
Zadrau	12	18	20	2	1	7	ungenügend
Zernien	15	23	26	0	7	7	ungenügend

Tabelle 20: Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Dannenberg

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



	Bed.-Qual. (S)	Bed.-Qual. (F)	Verbindungs-Qualität
gut	61,5	61,5	23,1
genügend	7,7	7,7	61,5
ungenügend	30,8	30,8	15,4

Abb. 17: Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Gartow

Im Bereich Gartow verkehren mit den Linien 8060 Vietze – Gartow – Lüchow und 8070 Schnackenburg – Gartow – Dannenberg zwei Regionallinien, die einen großen Teil der Orte in dem Bereich Gartow mit guten bzw. genügenden Qualitäten bedienen.

Deutliche Mängel im ÖPNV-Angebot finden sich bei den Orten im südlichen Bereich, die in erster Linie von der Linie 8050 Lüchow – Schmarsau - Prezelle – Lüchow erschlossen werden. Hier werden Lanze, Lomitz und Nienwalde sowohl an Schul- als auch an schulfreien Tagen ungenügend mit dem GZ Gartow verknüpft. Von und nach Lüchow bestehen für diese drei Orte – auch an schulfreien Tagen – dagegen gute bzw. genügende Leistungsangebote.

Mit Ausnahme von Lanze und Lomitz weisen alle anderen Orte in der Samtgemeinde eine gute oder eine genügende Verbindungsqualität zum GZ Gartow auf.

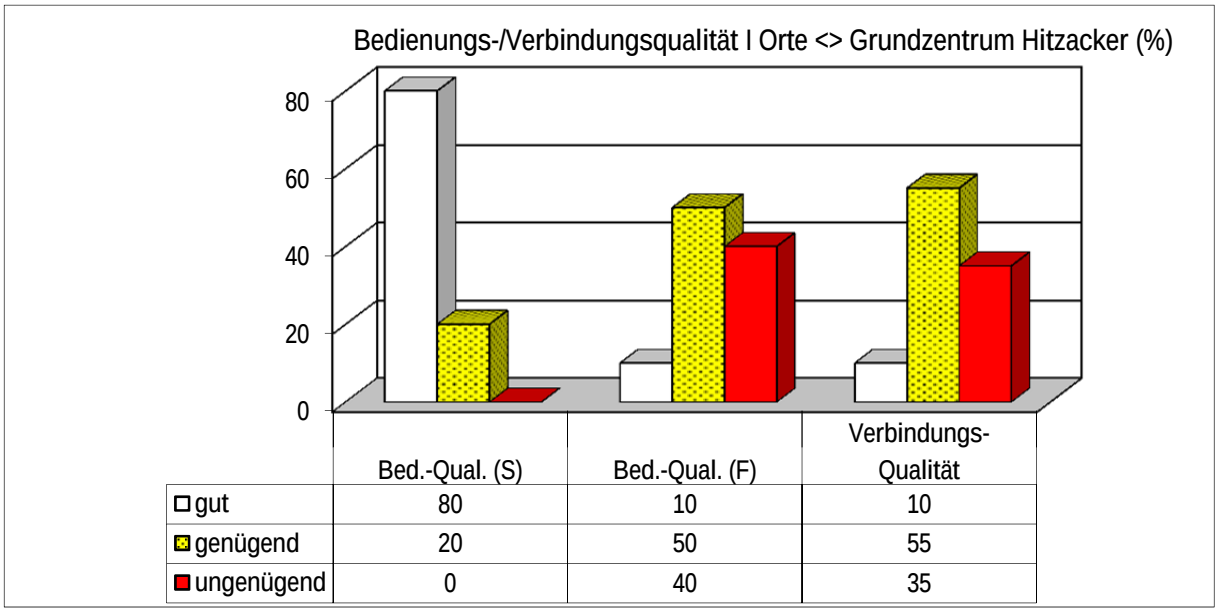
Bedienungsqualität I Orte <> Grundzentrum Gartow						
			Ist-Bedienung Fahrtenpaare/Tag		Bewertung	
Ort	Ortskategorie [Einwohner]	Soll-Bedienung [Fpaare/Tag]	Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Brünkendorf	50-200	3	4	3	gut	genügend
Gorleben	200-1.000	3	6	5	gut	gut
Holtorf	50-200	3	5	5	gut	gut
Kapern	50-200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

Tabelle 21: Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Gartow

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

Tabelle 22: Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Gartow

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



	Bed.-Qual. (S)	Bed.-Qual. (F)	Verbindungs-Qualität
gut	80	10	10
genügend	20	50	55
ungenügend	0	40	35

Abb. 18: Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Hitzacker

Für den Bereich Hitzacker liegen die Analysewerte an Schultagen ausschließlich im guten bzw. genügenden Bereich. Dieses zufriedenstellende Ergebnis ist darauf zurückzuführen, dass die Regionallinie 8000/1 Neu Darchau – Hitzacker – Dannenberg – Lüchow mit dem Ableger 8000/2, der für eine weitergehende Erschließung zu den Schulen sorgt, flächendeckend den gesamten Bereich erschließt.

Da der Linienast der 8000/1 um Neu Darchau stark auf die Bedürfnisse der Schülerbeförderung ausgerichtet ist, werden hier an schulfreien Tagen Katemin und Tiesmesland nicht hinreichend bedient. Ferner haben die abseits des direkten Linienasts auf der B216 in Richtung Metzingen (und Lüneburg) gelegenen Orte Harlingen, Sarenseck, Schmessau und Tollendorf an schulfreien Tagen keine ÖV-Anbindung.

Im Hinblick auf die Verbindungsqualität ist festzustellen, dass 7 von 20 analysierten Orten Fahrtzeiten zum Grundzentrum Hitzacker aufweisen, die nicht für eine ausreichende Verbindungsqualität ausreichen. Dies ist wiederum im Wesentlichen auf die Zwänge zur Erschließung der Orte in der Schülerbeförderung zurückzuführen. Ein größerer Teil der Fahrten von und nach Neu Darchau und Wietzetze verpasst eine genügende Verbindungsqualität allerdings nur um 1-5 Minuten.

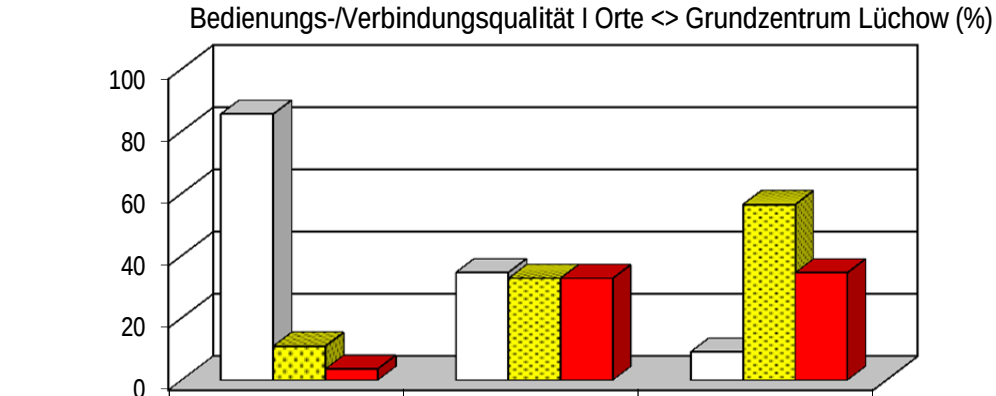
Bedienungsqualität I Orte <> Grundzentrum Hitzacker						
		Soll-	Ist-Bedienung [Fahrtenpaare/Tag]		Bewertung	
Ort	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung [Fpaare/Tag]	Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Bahrendorf	50-200	3	7	3	gut	genügend
Bredenbock	50-200	3	3	0	genügend	ungenügend
Drethem	50-200	3	6	3	gut	genügend
Glienitz	50-200	3	8	3	gut	genügend
Harlingen	200-1.000	3	3	0	genügend	ungenügend
Katemin	200-1.000	3	6	2	gut	ungenügend
Klein Kühren	50-200	3	8	3	gut	genügend
Metzingen	50-200	3	9	3	gut	genügend
Meudelfitz	50-200	3	9	3	gut	genügend
Neu Darchau	200-1.000	3	8	3	gut	genügend
Pussade	50-200	3	6	5	gut	gut
Sammatz	50-200	3	6	3	gut	genügend
Sarenseck	50-200	3	4	0	gut	ungenügend
Schmessau	50-200	3	3	0	genügend	ungenügend
Schutschur	50-200	3	5	3	gut	genügend
Seerau	50-200	3	11	5	gut	gut
Tiesmesland	50-200	3	6	2	gut	ungenügend
Tießau	200-1.000	3	9	3	gut	genügend
Tollendorf	50-200	3	3	0	genügend	ungenügend
Wietzetze	50-200	3	4	1	gut	ungenügend

Tabelle 23: Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Hitzacker

Verbindungsqualität I Orte > Grundzetrum Hitzacker							
	mittlere Fahrtzeit [min]			Anzahl			
Ort	MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	ÖV-Fahrten <1,5 MIV	ÖV-Fahrten 1,5-1,7 MIV	ÖV-Fahrten >1,7 MIV	Bewertung
Bahrendorf	9	14	15	4	2	6	genügend
Bredenbock	10	15	17	1	0	8	ungenügend
Drethem	11	17	19	6	0	7	genügend
Glienitz	13	20	22	7	2	8	genügend
Harlingen	3	5	5	0	0	8	ungenügend
Katemin	16	24	27	2	3	10	ungenügend
Klein Kühren	17	26	29	6	2	9	genügend
Metzingen	8	12	14	10	2	7	genügend
Meudelfitz	5	8	9	10	3	7	genügend
Neu Darchau	16	24	27	3	1	14	ungenügend
Pussade	7	11	12	10	0	5	genügend
Sammatz	11	17	19	6	1	6	genügend
Sarenseck	7	11	12	4	1	3	genügend
Schmessau	10	15	17	0	0	8	ungenügend
Schutschur	15	23	26	6	7	2	genügend
Seerau	4	6	7	17	2	3	gut
Tiesmesland	9	14	15	9	1	4	genügend
Tießau	8	12	14	16	2	1	gut
Tollendorf	7	11	12	1	0	8	ungenügend
Wietzetze	8	12	14	2	1	7	ungenügend

Tabelle 24: Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Hitzacker

(5) Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ⇔ Mittelzentrum Lüchow in Funktion als Grundzentrum



	Bed.-Qual. (S)	Bed.-Qual. (F)	Verbindungs-Qualität
gut	85,5	34,6	9,1
genügend	10,9	32,7	56,4
ungenügend	3,6	32,7	34,5

Abb. 19: Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ⇔ Mittelzentrum Lüchow in seiner Funktion als Grundzentrum

Obwohl in diesem Bereich mit den Linien 8000/1 Lüchow – Dannenberg – Neu Darchau, 8020 Lüchow – Waddeweitz – Rosche (- Uelzen), 8030 Lüchow – Clenze – Bergen – Schnega – Suhlendorf (- Uelzen), 8040 Lüchow – Wustrow – Lübbow – Salzwedel, 8050 Lüchow – Schmarsau - Prezelle - Lüchow und 8060 Lüchow – Gartow – Vietze zahlreiche Regionallinien verkehren, haben 18 Orte, die abseits der Hauptverkehrsachsen liegen, außerhalb der Schulzeit keine hinreichende Bedienung, da sie im Wesentlichen nur von schulbezogenen Linienfahrten bedient werden und auch die angebotenen Rufbusleistungen in diesen Orten nicht für genügende Qualitäten ausreichen. Klein Witzeetze und Süthen haben darüber hinaus mit lediglich 2 Fahrtenpaaren auch an Schultagen ein Leistungsangebot, das nicht für eine genügende Bewertung ausreicht.

Eine größere Zahl dieser Orte findet sich im nördlichen Randbereich der Stadt Lüchow. Die übrigen verteilen sich auf den Bereich Küsten sowie auf den westlichen Randbereich der Stadt Lüchow.

Eine ungenügende Bewertung der Verbindungsqualität weisen 19 Orte auf. Generell sind die Orte betroffen, die überwiegend von Fahrten im Zuge der Schülerbeförderung bedient werden. Bei diesen Fahrten stehen die Erschließungswirkung und die Beförderung zu den Schulen im Fokus. Dies geht zu Lasten der Beförderungsgeschwindigkeit. Darüber hinaus wird eine Reihe dieser Orte durch Rufbusfahrten an Lüchow angebunden mit der o.g. Problematik, dass fahrplanmäßig mögliche Umwegfahrten eingeplant werden müssen, während in der Praxis dann häufig deutlich kürzere Fahrtzeiten erreicht werden.
Folgende Orte verpassen ein besseres Niveau bei der Verknüpfungsqualität nur knapp: Beutow (mehrere Fahrten nur 3 Min. von einer genügenden Verbindungsqualität entfernt), Bösel (3–5 Min.), Dangenstorf (1–4 Minuten), Karmitz (3 Min.) und Trabuhn (1-3 Min.).

Bedienungsqualität I Orte <> Mittelzentr. Lüchow in Funktion als Grundzentrum (Teil 1)						
		Soll-	Ist-Bedienung [Fahrtenpaare/Tag]		Bewertung	
Ort	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung [Fpaare/Tag]	Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Beutow	50-200	3	3	0	genügend	ungenügend
Bockleben	50-200	3	4	3	gut	genügend
Bösel	200-1.000	3	11	7	gut	gut
Dangenstorf	200-1.000	3	10	7	gut	gut
Dünsche	50-200	3	4	4	gut	gut
Gedelitz	50-200	3	5	5	gut	gut
Gollau	200-1.000	3	13	9	gut	gut
Göttien	50-200	3	4	2	gut	ungenügend
Grabow	200-1.000	3	13	9	gut	gut
Groß Witzeetze	50-200	3	5	3	gut	genügend
Jabel	50-200	3	4	2	gut	ungenügend
Jeetzel	50-200	3	19	15	gut	gut
Karmitz	50-200	3	5	2	gut	ungenügend
Klein Witzeetze	50-200	3	2	0	ungenügend	ungenügend
Kolborn	200-1.000	3	5	3	gut	genügend
Kriwitz	50-200	3	5	3	gut	genügend
Krummasel	50-200	3	6	2	gut	ungenügend
Künsche	50-200	3	4	4	gut	gut
Küsten	200-1.000	3	3	3	genügend	genügend
Lichtenberg	50-200	3	5	3	gut	genügend
Liepe	50-200	3	4	4	gut	gut
Lübbow	200-1.000	3	16	10	gut	gut
Lübeln	50-200	3	6	3	gut	genügend
Lüsen	50-200	3	6	4	gut	gut
Meuchefitz	50-200	3	4	2	gut	ungenügend
Müggenburg	50-200	3	13	9	gut	gut
Nemitz	50-200	3	3	1	genügend	ungenügend
Pannecke	50-200	3	4	4	gut	gut
Plate	50-200	3	15	9	gut	gut
Predöhl	50-200	3	5	3	gut	genügend
Prezier	50-200	3	5	3	gut	genügend
Puttball	50-200	3	5	3	gut	genügend
Ranzau	50-200	3	3	4	genügend	gut
Rebenstorf	50-200	3	10	7	gut	gut
Reetze	50-200	3	4	2	gut	ungenügend
Rehbeck	50-200	3	4	2	gut	ungenügend
Saaße	50-200	3	11	7	gut	gut
Saggrian	50-200	3	5	2	gut	ungenügend
Sallahn	50-200	3	5	2	gut	ungenügend
Satemin	50-200	3	4	2	gut	ungenügend
Schletau	50-200	3	4	3	gut	genügend
Schmarsau	50-200	3	4	3	gut	genügend
Schweskau	200-1.000	3	5	3	gut	genügend
Seerau i. d. L.	50-200	3	4	2	gut	ungenügend
Simander	50-200	3	5	3	gut	genügend
Süthen	50-200	3	2	0	ungenügend	ungenügend
Tarmitz	50-200	3	3	1	genügend	ungenügend
Tobringen	50-200	3	5	3	gut	genügend

Bedienungsqualität I Orte <> Mittelzentr. Lüchow in Funktion als Grundzentrum (Forts.)						
	Ortskategorie	Soll-Bedienung	Ist-Bedienung [Fahrtenpaare/Tag]		Bewertung	
Ort	[Einwohner]	[Fpaare/Tag]	Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Trabuhn	50-200	3	5	3	gut	genügend
Trebel	200-1.000	3	6	4	gut	gut
Tüschau	50-200	3	6	2	gut	ungenügend
Vasenthien	50-200	3	4	4	gut	gut
Volzendorf	50-200	3	5	3	gut	genügend
Weitsche	50-200	3	3	2	genügend	ungenügend
Woltersdorf	200-1.000	3	5	3	gut	genügend

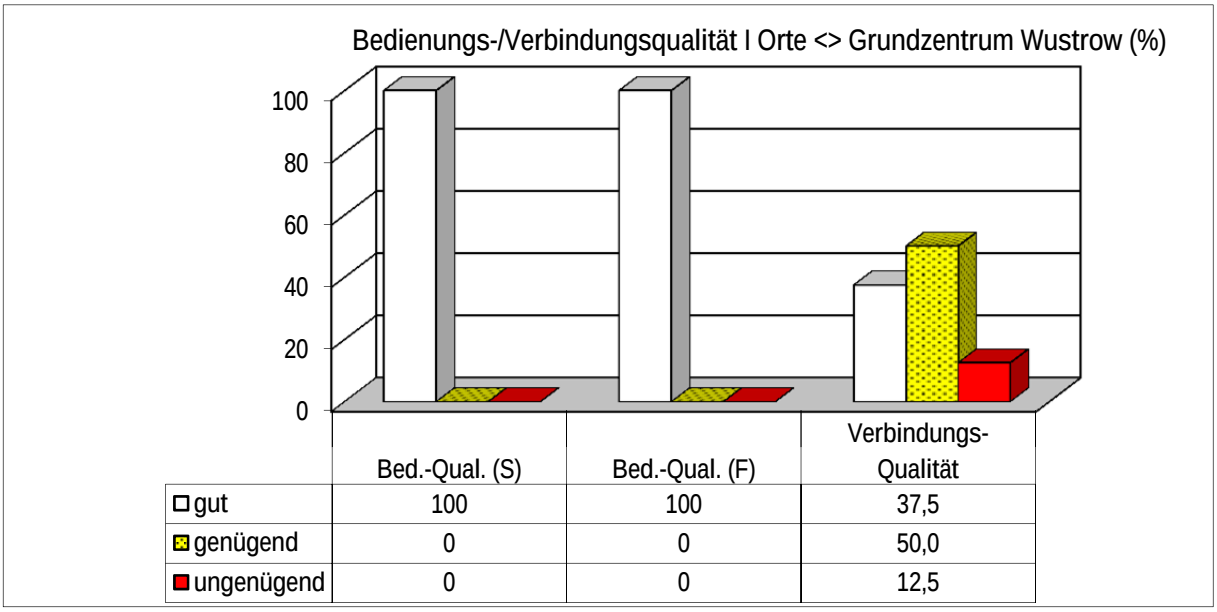
Tabelle 25: Bedienungsqualität I Orte ⇔ Mittelzentrum Lüchow in Funktion als Grundzentrum

Verbindungsqualität I Orte <> Mittelzentrum Lüchow in Funktion als Grundzentrum (Teil 1)							
	mittlere Fahrtzeit [min]			Anzahl			
Ort	MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	ÖV-Fahrten <1,5 MIV	ÖV-Fahrten 1,5-1,7 MIV	ÖV-Fahrten >1,7 MIV	Bewertung
Beutow	11	17	19	0	1	5	ungenügend
Bockleben	17	26	29	1	0	9	ungenügend
Bösel	5	8	9	5	3	14	genügend
Dangenstorf	11	17	19	5	3	12	genügend
Dünsche	12	18	20	2	0	7	ungenügend
Gedelitz	14	21	24	1	2	7	ungenügend
Gollau	7	11	12	21	3	3	gut
Göttien	10	15	17	4	0	5	genügend
Grabow	10	15	17	18	6	4	genügend
Groß Witzeetze	15	23	26	0	1	12	ungenügend
Jabel	11	17	19	4	1	3	genügend
Jeetzel	6	9	10	35	2	1	gut
Karmitz	10	15	17	1	1	8	ungenügend
Klein Witzeetze	14	21	24	1	0	3	ungenügend
Kolborn	6	9	10	7	4	1	genügend
Kriwitz	16	24	27	1	1	11	ungenügend
Krummasel	12	18	20	4	2	5	genügend
Künsche	7	11	12	3	0	6	genügend
Küsten	9	14	15	2	0	4	genügend
Lichtenberg	9	14	15	0	3	10	ungenügend
Liepe	12	18	20	1	0	7	ungenügend
Lübbow	8	12	14	1	8	25	ungenügend
Lübeln	8	12	14	9	1	3	genügend
Lüsen	8	12	14	5	6	1	genügend
Meuchefitz	11	17	19	4	0	5	genügend
Müggenburg	7	11	12	24	0	3	gut
Nemitz	15	23	26	4	0	3	genügend
Pannecke	10	15	17	2	0	6	ungenügend
Plate	7	11	12	28	0	2	gut
Predöhl	16	24	27	1	0	11	ungenügend
Prezier	18	27	31	3	3	6	genügend
Puttball	11	17	19	1	2	10	ungenügend
Ranzau	8	12	14	1	1	5	ungenügend
Rebenstorf	9	14	15	5	5	11	genügend
Reetze	7	11	12	6	0	3	genügend

Verbindungsqualität I Orte <> Mittelzentrum Lüchow in Funktion als Grundzentrum (Fortsetzung)							
	mittlere Fahrtzeit [min]			Anzahl ÖV-Fahrten	ÖV-Fahrten	ÖV-Fahrten	
Ort	MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	Bewertung
Rehbeck	7	11	12	4	1	4	genügend
Saaße	4	6	7	9	0	14	genügend
Saggrian	15	23	26	6	0	4	genügend
Sallahn	14	21	24	3	1	6	genügend
Satemin	7	11	12	6	0	4	genügend
Schletau	16	24	27	2	2	6	genügend
Schmarsau	18	27	31	2	2	6	genügend
Schweskau	12	18	20	2	1	10	ungenügend
Seerau i.d.L.	7	11	12	6	0	5	genügend
Simander	14	21	24	0	2	12	ungenügend
Süthen	11	17	19	2	0	3	genügend
Tarmitz	6	9	10	3	1	2	genügend
Tobringen	12	18	20	5	2	3	genügend
Trabuhn	14	21	24	2	1	9	ungenügend
Trebel	13	20	22	5	3	5	genügend
Tüschau	14	21	24	7	0	5	genügend
Vasenthien	12	18	20	3	0	6	genügend
Volzendorf	16	24	27	1	1	11	ungenügend
Weitsche	10	15	17	8	1	2	gut
Woltersdorf	6	9	14	8	2	3	genügend

Tabelle 26: Verbindungsqualität I Orte > Mittelzentrum Lüchow in Funktion als Grundzentrum

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



	Bed.-Qual. (S)	Bed.-Qual. (F)	Verbindungs-Qualität
gut	100	100	37,5
genügend	0	0	50,0
ungenügend	0	0	12,5

Abb. 20 Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Wustrow

Das ÖPNV-Angebot für die Anbindung der acht untersuchten Orte an das Grundzentrum Wustrow weist sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen ausnahmslos eine gute Qualität auf, da die Orte entweder durch die Regionalbuslinie 8030 Lüchow – Wustrow – Clenze – Schnega oder durch die Linie 8040 Lüchow – Wustrow – Salzwedel bedient werden und diese Linien durch Rufbus-Angebote auch an schulfreien Tagen gute Bedienungsqualitäten erreichen.

Im Hinblick auf die Verbindungsqualität weist lediglich Königshorst Fahrtzeiten zum/vom GZ Wustrow auf, die nicht für eine genügende Angebotsqualität ausreichen.

Bedienungsqualität I Orte <> Grundzentrum Wustrow						
		Soll-	Ist-Bedienung		Bewertung	
	Ortskategorie	Bedienung	[Fahrtenpaare/Tag]			
Ort	[Einwohner]	[Fpaare/Tag]	Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Blütingen	200-1.000	3	4	6	gut	gut
Ganse (*)	50-200	3	10	7	gut	gut
Güstritz	50-200	3	10	7	gut	gut
Klennow	50-200	3	18	15	gut	gut
Königshorst	50-200	3	5	4	gut	gut
Lensian	50-200	3	10	7	gut	gut
Schreyahn (*)	50-200	3	10	7	gut	gut
Teplingen	50-200	3	13	9	gut	gut
(*) mit Haltestelle Lensian						

Tabelle 27: Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Wustrow

Verbindungsqualität I Orte< > Grundzentrum Wustrow							
	mittlere Fahrtzeit [min]			Anzahl			
				ÖV-Fahrten	ÖV-Fahrten	ÖV-Fahrten	
Ort	MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	Bewertung
Blütingen	2	3	3	8	0	0	gut
Ganse	7	11	12	19	1	0	gut
Güstritz	4	6	7	14	5	2	gut
Klennow	5	8	9	22	0	11	genügend
Königshorst	3	5	5	1	1	10	ungenügend
Lensian	5	8	9	13	3	4	genügend
Schreyahn	6	9	10	5	2	3	genügend
Teplingen	3	5	5	11	8	6	genügend

Tabelle 28: Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Wustrow

3.2.5 Bedienungs- und Verbindungsqualität II Grundzentren ⇔ Mittelzentren

Bei der Analyse der Bedienungs- und Verbindungsqualität II werden über das vorgegebene Grundschema „Grundzentren ⇔ Mittelzentren im Landkreis“ hinausgehend weitere 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 für die benachbarten Grundzentren Hitzacker und Gartow bedeutsam ist, 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							
			Soll-Bedienung	Ist-Bedienung [Fahrtenpaare/Tag]		Bedienung	
Grundzentrum	Ortskategorie [Einwohner]	Mittelzentrum	[Fpaare/Tag]	Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Clenze	1.000-3.000	Lüchow	3-6	10	8	gut	gut
Dannenberg	3.000-6.000		6-12	12	11	genügend	genügend
Gartow	1.000-3.000		3-6	5	4	genügend	genügend
Hitzacker	3.000-6.000		6-12	7	6	genügend	genügend
Wustrow	1.000-3.000		3-6	19	15	gut	gut
Gartow	1.000-3.000	Dannenberg	3-6	6	4	genügend	genügend
Hitzacker	3.000-6.000		6-12	16	12	gut	genügend
Clenze	1.000-3.000	Uelzen	3-6	7	6	gut	genügend
Dannenberg	3.000-6.000		6-12	8	8	genügend	genügend
Gartow	1.000-3.000		3-6	3	3	genügend	genügend
Hitzacker	3.000-6.000		6-12	6	6	genügend	genügend
Lüchow	3.000-6.000		6-12	11	9	genügend	genügend
Wustrow	1.000-3.000		3-6	9	8	gut	gut
Clenze	1.000-3.000	Salzwedel	3-6	6	5	genügend	genügend
Lüchow	3.000-6.000		6-12	9	7	genügend	genügend
Wustrow	1.000-3.000		3-6	9	7	gut	gut

Tabelle 29: Bedienungsqualität II Grundzentren ⇔ Mittelzentren

Verbindungsqualität II Grundzentren <> Mittelzentren								
		mittlere Fahrtzeit [Min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			
Grundzentr.	Mittelzentr.	MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	Bewertung
Clenze	Lüchow	17	26	29	4	8	10	genügend
Dannenberg		18	27	31	5	6	17	genügend
Gartow		20	30	34	1	3	6	ungenügend
Hitzacker		26	39	44	1	1	13	ungenügend
Wustrow		9	14	15	26	6	6	genügend
Gartow	Dannenberg	24	36	41	1	1	11	ungenügend
Hitzacker		10	15	17	19	4	10	genügend
Clenze	Uelzen	32	48	54	0	1	11	ungenügend
Dannenberg		42	63	71	0	5	12	ungenügend
Gartow		61	92	104	0	0	8	ungenügend
Hitzacker		43	65	73	0	0	12	ungenügend
Lüchow		46	69	78	3	7	15	ungenügend
Wustrow		47	71	80	8	5	8	genügend
Clenze	Salzwedel	21	32	36	2	0	14	ungenügend
Lüchow		17	26	29	1	0	18	ungenügend
Wustrow		14	21	24	4	14	0	genügend

Tabelle 30: Verbindungsqualität II Grundzentren > Mittelzentren

Grundzentren ⇔ Mittelzentrum Lüchow / Grundzentrum Dannenberg

Die Analyse des ÖPNV–Angebotes von den Grundzentren zum Mittelzentrum Lüchow bzw. zum GZ Dannenberg ergibt durchgängig gute bzw. genügende Ergebniswerte im Hinblick auf die Bedienungsqualität. Insgesamt ist damit festzustellen, dass das Angebot der Regionallinien 8000/1, 8020, 8030, 8040, 8060 und 8070 für eine hinreichend gute Anbindung der fünf Grundzentren an das Mittelzentrum Lüchow sowie an das Grundzentrum Dannenberg sorgt.

Das Ergebnis bei der Verbindungsqualität fällt gemischter aus: Während Clenze, Dannenberg und Wustrow genügende Fahrtzeitwerte von und nach Lüchow aufweisen, erreichen die Zeiten für Gartow und Hitzacker den genügenden Bereich nur bei wenigen Fahrten. Auch die Relation von Gartow nach Dannenberg liegt – im Gegensatz zur Strecke Hitzacker – Dannenberg – im negativen Sektor. Ein wesentlicher Grund für die negativen Ergebnisse für Gartow ist der Umstand, dass die Linien 8060 bzw. 8070 auch Funktionen in der Schülerbeförderung wahrnehmen und dass auch die Rufbusse im Sinne einer guten Erschließung nicht den direkten Linienweg befahren.

Grundzentren ⇔ Mittelzentren Uelzen und Salzwedel

Die Untersuchung des ÖPNV–Angebots zwischen den Grundzentren des Landkreises und den Mittelzentren Salzwedel und Uelzen außerhalb des Landkreises zeigt, dass die Bedienung für alle Relationen hinreichend ist. Bezüglich der Fahrtzeiten weisen mit Ausnahme der Verbindung Wustrow ⇔ Uelzen und Wustrow ⇔ Salzwedel alle anderen Relationen eine ungenügende Bewertung. Die Gründe sind unterschiedlich und werden nachfolgend detaillierter erläutert:

- Clenze – Uelzen:
  Die im Vergleich zum PKW indirekte Linienführung der 8030 über Bergen ist unter Fahrzeitgesichtspunkten ein struktureller Nachteil des ÖPNV. Hinzu kommt, dass sowohl in Suhlendorf (Umstieg zur Buslinie 7100) als auch am Bahnhof Schnega (Umstieg zum RE20) nicht alle Ankunfts-/Abfahrtszeiten der Linie 8030 optimiert sind, so dass Wartezeiten beim Umstieg die Reisezeit negativ beeinflussen.

□ Dannenberg – Uelzen:
Die Regionalbuslinie 8010 Dannenberg – Rosche (- Uelzen) weicht aus Erschließungsgründen im Bereich des Lk Lüchow-Dannenberg von der B191 ab und bedient Orte wie Karwitz, Lenzen, Nausen und Zernien. Zudem führt die Fahrt zur Übergabehaltestelle Rosche zur Linie 7010 Rosche – Uelzen zu Fahrtzeitverlängerungen, die auch von den optimalen Umsteigezeiten in Rosche zwischen den beiden Buslinien 8010 und 7010 nicht aufgefangen werden können.

□ Hitzacker – Uelzen:
Da weder die Anschlusssituation zwischen der Buslinie 8000/1 und 8010 noch die zwischen der RB 32 und dem Bus 8010 in Dannenberg befriedigend ist, muss im Wesentlichen auf die Kombination RB 32 / RE 3 mit Umstieg in Lüneburg ausgewichen werden. Diese Kombination im SPNV-Bereich führt aber auch dann nicht zu genügenden Reisezeiten, wenn die Umstiegszeiten in Lüneburg angemessen kurz sind.

□ Gartow – Uelzen:
Wie schon auf der Ebene I weisen die beiden für Gartow bedeutsamen Regionalbuslinien 8070 Gartow ⇔ Dannenberg bzw. 8060 Gartow ⇔ Lüchow aus Erschließungsgründen indirekte Linienführungen auf, die bereits bei den Zubringerleistungen nach Dannenberg (zum Bus 8010 bzw. zur RB 32) bzw. Lüchow (zur Linie 8020) fahrzeitmäßig einen strukturellen Nachteil zum MIV aufweisen. Hinzu kommen die bei der Linie 8010 oben beschriebenen Faktoren hinzu. Außerdem sind die Fahrplanlagen der Linien 8070 bzw. 8060 bezüglich der notwendigen Umstiege zu anderen Buslinien bzw. zur RB 32 nicht immer befriedigend.

□ Lüchow – Uelzen:
Von 25 analysierten Verbindungen liegen lediglich 10 Fahrten im guten bzw. genügenden Qualitätsbereich. Positive Ergebnisse erzielen die Kombinationen 8020 Lüchow – Rosche mit der Buslinie 7100 Rosche – Uelzen sowie 8040 Lüchow – Salzwedel plus RE 20 mit Verknüpfung in Salzwedel. Allerdings funktioniert dies auch nur bei den Fahrtbeziehungen, die kurze, aber ausreichende Übergangszeiten aufweisen.
Die Kombinationen 8030 Lüchow – Schnega – Suhlendorf mit der Buslinie 7010 Suhlendorf – Uelzen bzw. 8030 plus RE 30 über den Bf. Schnega hat durch die indirekte Linienführung der 8030 (siehe oben) und teilweise längeren Übergangszeiten erreichen bei der Verbindungsqualität unzureichende Werte.

□ Clenze – Salzwedel:
Die beiden gut bewerteten Fahrten zwischen Clenze und Salzwedel beruhen auf eine Kombination von RE 20 und Buslinie 8030 über den Bf. Schnega. Voraussetzung ist aber auch hier, dass die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn optimale Übergangszeiten aufweist, um bei der Fahrtzeit mit dem PKW mithalten zu können. Wenn dieser Übergang nicht ausreichend knapp erfolgt, dann erzielt auch diese Kombination keine genügenden Bewertungen.
Die Fahrtmöglichkeiten über Lüchow (Verknüpfung zwischen Linie 8030 und 8040) sind zu umwegehaft, um mit den MIV konkurrieren zu können. Der Weg über Bergen mittels Kombination Buslinie 8030 und PVGS-Linie 902 Bergen (Dumme) – Salzwedel kommt derzeit nicht in Frage, weil die beiden Buslinien keine angemessenen Übergänge in Bergen aufweisen und längere Wartezeiten in Bergen in Kauf genommen werden müssten. Hier könnte eine Abstimmung der Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten beider Linien für eine deutliche Verbesserung sorgen.

□ Lüchow – Salzwedel:
Bei allen 18 als ungenügend einzustufenden Fahrten wird eine genügende Bewertung lediglich um 4 Minuten verfehlt (33 Minuten statt der erforderlichen 29 Min.). Diese 4 Minuten kostet der aus Erschließungsgründen notwendige Fahrtweg über Wustrow, so dass in diesem Fall die negative Beurteilung der Verbindungsqualität Fakt ist, aber vor dem geschilderten Hintergrund doch relativiert werden kann.

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 und Hitzacker sowohl an Schul- als auch an schulfreien Tagen zu gering. Für Dannenberg gílt dies lediglich für schulfreie Tage. Die Ergebnisse in der Bedienungsqualität:

Bedienungsqualität III Grundzentren <> Oberzentren Lüneburg / Hamburg / Magdeburg							
			Soll-	Ist-Bedienung [Fahrtenpaare/Tag]		Bedienung	
Grundzentr.	Ortskategorie [Einwohner]	Oberzentrum	Bedienung [Fpaare/Tag]	Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Clenze	1.000-3.000	Lüneburg	3-6	6	6	genügend	genügend
Dannenberg	3.000-6.000		6-12	7	7	genügend	genügend
Gartow	1.000-3.000		3-6	3	4	genügend	genügend
Hitzacker	3.000-6.000		6-12	7	7	genügend	genügend
Lüchow	3.000-6.000		6-12	12	11	genügend	genügend
Wustrow	1.000-3.000		3-6	10	9	gut	gut
Clenze	1.000-3.000	Hamburg	3-6	6	6	genügend	genügend
Dannenberg	3.000-6.000		6-12	7	7	genügend	genügend
Gartow	1.000-3.000		3-6	3	4	genügend	genügend
Hitzacker	3.000-6.000		6-12	7	7	genügend	genügend
Lüchow	3.000-6.000		6-12	11	11	genügend	genügend
Wustrow	1.000-3.000		3-6	10	9	gut	gut
Clenze	1.000-3.000	Magdeburg	3-6	6	5	genügend	genügend
Dannenberg	3.000-6.000		6-12	7	5	genügend	ungenügend
Gartow	1.000-3.000		3-6	2	2	ungenügend	ungenügend
Hitzacker	3.000-6.000		6-12	3	3	ungenügend	ungenügend
Lüchow	3.000-6.000		6-12	7	7	genügend	genügend
Wustrow	1.000-3.000		3-6	7	7	gut	gut

Tabelle 31: Bedienungsqualität III Grundzentren ⇔ Oberzentren

Verbindungsqualität III Grundzentren <> Oberzentren Lüneburg / Hamburg / Magdeburg								
		mittlere Fahrtzeit [Min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			
Grundzentr.	Oberzentrum	MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	Bewertung
Clenze	Lüneburg	63	95	107	4	2	6	genügend
Dannenberg		49	74	83	11	0	3	gut
Gartow		71	107	121	0	1	6	ungenügend
Hitzacker		44	66	75	11	2	1	gut
Lüchow		64	96	109	1	9	15	ungenügend
Wustrow		69	104	117	5	8	8	genügend
Clenze	Hamburg	99	149	168	10	2	0	gut
Dannenberg		88	132	150	13	1	0	gut
Gartow		108	162	184	1	3	3	genügend
Hitzacker		84	126	143	13	1	0	gut
Lüchow		103	155	175	12	9	2	genügend
Wustrow		106	159	180	14	6	1	gut
Clenze	Magdeburg	108	162	184	8	5	0	gut
Dannenberg		117	176	199	3	6	7	genügend
Gartow		113	170	192	1	1	3	genügend
Hitzacker		124	186	211	2	7	2	genügend
Lüchow		101	152	172	11	2	3	genügend
Wustrow		102	153	173	11	4	1	gut

Tabelle 32: Verbindungsqualität III Grundzentren > Oberzentren

4. Ziele und Maßnahmen / Finanzierung und Umsetzung

4.1 Einleitung

Bevor in diesem Kapitel die beiden Elemente „Ziele und Grundsätze übergeordneter Gesetze und Programme“ sowie der Teil „Zielvorstellungen und Maßnahmenkatalog des Landkreises“ detailliert vorgestellt werden, soll in einem ersten Schritt der Umsetzungsstand der im aktuellen NVP 2016 – 2021 verankerten Maßnahmen tabellarisch dargestellt werden. Aus dem Stand der Umsetzung generieren sich Maßnahmen für den vorliegenden NVP in den Fällen, in denen die Umsetzung noch nicht oder nur zum Teil erfolgt ist.

4.2 Umsetzungsstand der Maßnahmen des Nahverkehrsplans 2016 - 2021

Der Landkreis Lüchow-Dannenberg wird die seit dem 01.01.2017 zur Verfügung stehenden, zusätzlichen Mittel nach § 7b des NNVG im Wesentlichen für die im Nahverkehrsplan 2016 – 2021 fixierte Neustrukturierung des ÖPNV und die damit verbundenen Mehrleistungen einsetzen. Durch die Überplanung von wichtigen Regionallinien konnten wesentliche Zielsetzungen des Maßnahmenpakets des NVP 2016 – 2021 realisiert werden. Hier handelt es sich insbesondere um Ausweitungen des Leistungsangebotes von Linien (Bedienungs- und Erschließungsqualität). Die Umsetzung des neuen Linienkonzeptes und die umgesetzte Maßnahme „3 Fahrtenpaare als genügende Bedienungsqualität für Orte von 50 – 200 Einwohnern/Einwohnerinnen“ als Bewertungsmaßstab für die Grundversorgung haben bereits Einfluss auf die vorliegende Bewertung ausgeübt (vgl. Kap. 3). Der Umsetzungsstand kann der nachfolgenden Übersicht entnommen werden (vgl. NVP 2016 – 2021, Kap. 4.2 „Zielvorstellungen und Maßnahmenkatalog des Landkreises, S. 94ff):

Maßnahme NVP 2016 – 2021	Umsetzungsstand
Grundsätze für den ÖPNV im Landkreis: Die Grundversorgung ist gewährleistet, wenn folgende Mindestzahlen in der Bedienungsqualität erreicht werden: 50 – 200 EW /Ort = 3 Fahrtenpaare	Für die Bewertung im vorliegenden NVP ist dieser Maßstab angelegt worden. Betroffen von der Niveauerhöhung sind 133 Orte (von 168 analysierten). Die Bewertung selbst hat ergeben, dass nicht für alle Orte mit 50 – 200 EW auf der Bedienungsebene I Orte ⇔ Grundzentrum der festgelegte Leistungsumfang von 3 Fahrtenpaaren (montags bis freitags, Schultage/schulfreie Tage) erreicht wurde. Vgl. folgende Tabellen: Orte ⇔ GZ Clenze: S. 44, Tabelle 17; Orte ⇔ GZ Dannenberg: S. 47, Tabelle 19; Orte ⇔ GZ Gartow: S. 50, Tabelle 21; Orte ⇔ GZ Hitzacker: S. 52, Tabelle 23; Orte ⇔ MZ Lüchow: S. 55/56, Tabelle 25; Orte ⇔ GZ Wustrow: S. 58, Tabelle 27. Eine entsprechende Maßnahme wird in den NVP aufgenommen.
Neustrukturierung des ÖPNV im Landkreis: (1) Direktvergabe des Gesamtverkehrs im Lk Lüchow-Dannenberg an die LSE (2) Auflösung der bestehenden Linienbündel zu einem Gesamtpaket (3) Neukonzeption des Linien- und Fahrpanangebotes (4) Einrichtung einer Arbeitsgruppe zur Begutachtung der Wirkungen des neuen Buskonzeptes	Die Punkte 1 – 3 als wesentliche Aspekte der Neustrukturierung sind zum 01.08.2018 umgesetzt worden. Zum Punkt „Einrichtung einer Arbeitsgruppe“ heißt es im NVP 2016 – 2021: „Zur Analyse des neuen Buskonzeptes und für die Erarbeitung von Vorschlägen zur Weiterentwicklung des Konzeptes bzw. zur Neukonzeptionierung wird eine Arbeitsgruppe unter Beteiligung der LSE, des Fahrgast-Rates, des VCD, des Landkreises und der VNO eingerichtet. Diese AG sollte sich nach einer angemessenen Laufzeit des neuen Konzeptes von rund 2 Jahren im Frühjahr 2019 konstituieren…“ Da sich die Betriebsaufnahme und damit die Umsetzung des neuen Konzeptes vom August 2017 auf den August 2018 verschoben haben, wird die Konstituierung dieser AG für den Herbst 2020 geplant. Dies wird als Maßnahme im vorliegenden NVP verankert.

Maßnahme NVP 2016 – 2021	Umsetzungsstand
Erschließungsqualität: Verbesserung der flächendeckenden Erschließung der Orte an schulfreien Tagen	Die positiven Wirkungen des neuen Buskonzeptes haben sich im Bereich der Erschießungsqualität deutlich manifestiert: Wiesen im Jahr 2016 noch 64 Orte an schulfreien Tagen keine ÖPNV-Anbindung auf, so hat sich dieser Wert auf 19 Orte in der aktuellen Bewertung reduziert. Hatten 2016 nur 60,5% aller untersuchten Orte an schulfreien Tagen eine ÖV-Bedienung, so sind es 2018 bereits 88,7%. Für die nicht erschlossenen Orte an schulfreien Tagen wird eine entsprechende Maßnahme in den NVP aufgenommen. Ergebnisse im Detail auf den Seiten 36 – 38, Tabellen 14a/14b und 15.
Einbindung des ÖPNV in die Regional- und Bauleitplanung: Einrichtung eines „Rundes Tisches“ seitens des Landkreises, der einmal jährlich stattfinden soll.	Aus Gründen der Zweckmäßigkeit soll in Zukunft ein jährliches Abstimmungsgespräch zum ÖPNV insgesamt durchgeführt werden. Es ist nicht erforderlich das Thema Bauleitplanung separat zu behandeln
Verbesserung der Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum: Ziel soll es sein, die mit „ungenügend“ bewerteten Relationen zumindest in eine genügende Qualität zu überführen.	Bei der Bewertung des aktuellen Angebotes spielen zwei Faktoren eine wichtige Rolle: (1) Neues Buskonzept mit zusätzlichen Rufbusfahrten; (2) Anhebung des Leistungsumfanges, das für eine genügende Bewertung ausreicht, für Orte zwischen 50 und 200 EW (von 1 Hinfahrt/2 Rückfahrten auf 3 Fahrtenpaare). Merkbare Verbesserungen für die Bürger/innen haben sich in den Einzugsbereichen der GZ Dannenberg, Lüchow und Wustrow ergeben, wenngleich auch hier durch die Erhöhung der Leistungsanforderung für einige Orte ungenügende Bewertungen für die Bedienungsqualität verbleiben. Für die Verkehrsbereiche um die GZ Clenze, Gartow und Hitzacker reichen auch Rufbusfahrten vielfach nicht aus, um genügende Qualitäten zu erzielen. Für die Bedienungsqualität vgl. folgende Tabellen: Orte ⇔ GZ Clenze: S. 44, Tabelle 17; Orte ⇔ GZ Dannenberg: S. 47, Tabelle 19; Orte ⇔ GZ Gartow: S. 50, Tabelle 21; Orte ⇔ GZ Hitzacker: S. 52, Tabelle 23; Orte ⇔ MZ Lüchow: S. 55/56, Tabelle 25; Orte ⇔ GZ Wustrow: S. 58, Tabelle 27. Im Hinblick auf die Verbindungsqualität wurde im Bewertungskapitel bereits auf die Problematik der Rufbus-Fahrpläne und der Notwendigkeit von Pufferzeiten und der damit einhergehenden Verlängerungen von Fahrtzeiten hingewiesen. Auch in diesem Beurteilungssegment konnten nicht alle im NVP 2016 als negativ eingestuften Verbindungsqualitäten auf eine genügende Qualität gehoben werden. Detaillierte Übersichten: Orte ⇔ GZ Clenze: S. 45, Tabelle 18; Orte ⇔ GZ Dannenberg: S. 48/49, Tabelle 20; Orte ⇔ GZ Gartow: S. 50, Tabelle 22; Orte ⇔ GZ Hitzacker: S. 53, Tabelle 24; Orte ⇔ MZ Lüchow: S. 56/57, Tabelle 26. Die aktuellen Listen mit ungenügenden Qualitäten werden wiederum in den NVP als Maßnahme zur Verbesserung aufgenommen.

Maßnahme NVP 2016 – 2021	Umsetzungsstand
Verbesserung der Verbindungsqualität II Grundzentren ⇔ Mittelzentren	In diesem Segment konnten keine entscheidenden Verbesserungen der Qualität erzielt werden. Der Zielkonflikt zwischen einer guten Erschließung der Orte und mit dem MIV vergleichbaren Fahrtzeiten schlägt sich in diesem Bereich nieder. Dies gilt in erster Linie für Linienfahrten mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung, aber auch für Rufbusleistungen. Hinzu kommt, dass vielfach dort, wo ein Umstieg notwendig ist, die Umstiegszeiten zwischen Bus ⇔ Bus bzw. Bus ⇔ Bahn nicht immer optimiert sind. Details: S. 59/60, Tabellen 29 und 30.
Verbesserung der Bedienungsqualität Zernien ⇔ MZ Lüchow durch Verlängerung der Linie 1939 Lüchow – Hohenvolkfien bis Zernien	Für diese Zusatzleistung wurden Mehrkosten von rd. 11 T€ ermittelt und im NVP 2016 fixiert, dass eine Realisierung nur durch Übernahme der Kosten durch Dritte möglich ist. Diese Maßnahme wurde nicht umgesetzt.
Verbesserung der Bedienungs-/Verbindungsqualität II/III Lk Lüchow-Dannenberg ⇔ MZ Uelzen und Lk Lüchow-Dannenberg ⇔ OZ Lüneburg durch (Wieder-)Einführung durchgängiger Linienfahrten. Durch Gespräche mit den beiden Nachbarlandkreisen über die gemeinsame Finanzierung sollen wieder durchgebundene Fahrten realisiert werden.	Der Lk Lüchow-Dannenberg ist auf die Lk Lüneburg und Uelzen im Sinne des im NVP 2016 postulierten Auftrages zugegangen. Beide Landkreise konnten nicht für eine Mit-Finanzierung von durchgebundenen Fahrten von/und nach Lüneburg bzw. Uelzen gewonnen werden. Auf der Linie 8010 Dannenberg – Rosche – Uelzen werden sonn- und feiertags 2 Fahrtenpaare zum Bf. Uelzen angeboten, auf der Linie 8030 Lüchow – Clenze – Suhlendorf – Uelzen werden sonnabends sowie sonn- und feiertags jeweils 2 durchgebundene Fahrtenpaare nach Uelzen angeboten. Details Bedienungsqualität III: S. 62, Tabelle 31 und Verbindungsqualität III auf S. 63, Tabelle 32.
Verbesserung der Bedienungs-/Verbindungsqualität III Grundzentren ⇔ Oberzentren	Verbesserungen für die Relationen Gartow ⇔ Magdeburg bzw. Hitzacker ⇔ Magdeburg wurden nicht erzielt.
Verbesserung der Verknüpfungsqualitäten Bus ⇔ Bus, Bus ⇔ Bahn sowie Bus ⇔ Fähren zur Erhöhung der Bedienungs- und Verknüpfungsqualitäten auf allen Ebenen ▪ Bus ⇔ Bus insbesondere in Dannenberg, Lüchow und Bergen sowie in Dömitz zwischen den Linien 8080 und 58 ▪ Bus ⇔ SPNV in Dannenberg, Schnega, Salzwedel, Uelzen und Lüneburg ▪ Bus ⇔ Fähre: Wendeschleife Pevestorf	Diese Maßnahmenvorschläge konnten nur teilweise umgesetzt werden. Hier wirkt sich der Umstand aus, dass die Schülerbeförderung im Lk Lüchow-Dannenberg eindeutiger Schwerpunkt im Linienverkehr ist und die daraus resultierenden Anforderungen lassen häufig keine optimalen Verknüpfungen von Linien an zentralen Haltestellen bzw. an Bahnhöfen zu. Verbesserungsmöglichkeiten bestehen an allen genannten Verknüpfungshaltestellen und deshalb wird diese Maßnahme in den aktuellen NVP erneut aufgenommen. Die Wendeschleife an der Fähre Pevestorf ist inzwischen eingerichtet und die Linien 8060 und 8070 fahren die Fähre an. Allerdings konnte keine Verknüpfung mit den Buslinien auf östlicher Seite hergestellt werden. Deshalb wird als Zielsetzung die Einrichtung von ungebrochenen Verkehren Bus ⇔ Fähre ⇔ Bus in den vorliegenden NVP aufgenommen.
Differenzierte Bedienungsangebote zur Verbesserung der Bedienungs-/Verbindungsqualitäten sowie zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in den Ferien, an den Wochenenden und in den Abendstunden	Im Zuge des neuen Buskonzeptes umgesetzt, allerdings ergibt sich durch die Anhebung der Leistungsanforderungen für Orte zwischen 50 und 200 EW (Stichwort: 3 Fahrtenpaare) insbesondere an schulfreien Tagen Nachbesserungsbedarf. Durch das neue Linienkonzept wurden Fahrtenangebote in den Abendstunden und an Wochenenden auf einzelnen Linien realisiert.
Mitnahme von Fahrrädern ▪ Ausrüstung von Kleinbussen mit Anhängerkupplung zur Montage von Fahrradhaltern ▪ Kostenlose Mitnahme von Fahrrädern	Maßnahmen wurden umgesetzt.

Maßnahme NVP 2016 – 2021	Umsetzungsstand
Verbesserung der Verknüpfung zwischen ÖPNV/SPNV und Fahrrad durch Einrichtung von überdachten Fahrradabstellanlagen an zentralen Haltestellen und Bahnhöfen	Aufgabe der Kommunen. Überdachte Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen existieren in Dannenberg Ostbahnhof, Hitzacker und Schnega in unterschiedlicher Qualität.
Fortführung Wendland-Tarif / Erweiterung des HVV-Tarifs	Maßnahmen sind/werden umgesetzt. Der HVV-Tarif (Zeitkarten) für den Bahnhof Schnega gilt ab Dezember 2019.
Fahrgastinformation ▪ Sicherstellung der Herausgabe eines landkreisweiten Fahrplanbuches ▪ Beteiligung an Datengrundlage Connect ▪ Zentrale telefonische Fahrplanauskunft	Maßnahmen sind umgesetzt.
Haltestellen: Fortführung der barrierefreien Gestaltung von Haltestellen. Erstellung einer Prioritätenliste durch eine Arbeitsgruppe. Barrierefreiheit: Einrichtung eines Gesprächskreises	Aufgrund der Entwicklung von neuen Normen im Hinblick auf die Gestaltung von barrierefreien Haltestellen hat die VNO für ihre Gesellschafter-Landkreise ein neues Haltestellen-Konzept erstellt. Es wurde in einer Arbeitsgruppe mit den Straßenbaulastträgern und Vertretern/ Vertreterinnen von Organisation für Menschen mit Behinderungen vorgestellt und diskutiert. Die Lk-Verwaltung hat in einer zweiten Sitzung der AG einen ersten Vorschlag für eine Prioritätenliste vorgelegt. Im Rahmen einer Bürgermeisterdienstbesprechung wird das Thema im Juni 2019 mit den Gemeinden erörtert. Die Gemeinden, die übrigen Straßenbaulastträger und die Verbände können zu dieser Liste Stellung beziehen und Änderungswünsche benennen. Das neue Haltestellen-Konzept mit den Regelungen zur Priorisierung des barrierefreien Ausbaus soll als Anlage Bestandteil des vorliegenden NVP 2019 werden.
Fahrzeuge	Die im NVP 2016 benannten Standards wurden und werden von der LSE sukzessive bei Neubeschaffungen erfüllt.
Schienenverkehr ▪ Dannenberg – Lüneburg ▪ Uelzen – Schnega – Stendal ▪ Dannenberg – Lüchow (-Wustrow – Salzwedel) ▪ Uelzen – Dannenberg (- Dömitz – Ludwigslust)	▪ Dannenberg – Lüneburg: Die Ertüchtigung der Strecke ist bislang noch nicht begonnen worden. ▪ Uelzen – Stendal: In den Bereichen Uelzen und Sachsen-Anhalt ist der Ausbau der Strecke inzwischen in einzelnen Abschnitten vorgenommen worden. Die vollständige Fertigstellung ist 2028 geplant. ▪ Dannenberg – Lüchow (- Wustrow – Salzwedel): Der Abschnitt zwischen Dannenberg und Wustrow ist als Vorranggebiet sonstige Eisenbahnstrecken als Ziel in die Endfassung des LROP 2017 ebenso aufgenommen worden wie die Forderung, für die Weiterführung von Wustrow Richtung Salzwedel eine geeignete Trasse zu entwickeln. Die im NVP 2016 für den Schienenverkehr benannten Maßnahmen werden in den Teilen, in denen sich keine Änderungen ergeben habe, werden im hier vorliegenden NVP 2019 erneut aufgenommen.
Weiterentwicklung des Beschwerde- und Verbesserungsmanagements	Da der gesamte Linienverkehr im Lk Lüchow-Dannenberg genehmigungsrechtlich seit August 2018 bei der LSE liegt, besteht faktisch ein zentrales Beschwerdemanagement, das durch den Fahrgast-Rat als weitere Anlaufstelle ergänzt wird.

4.3 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 werden Zielvorgaben und Grundsätze bestehender Gesetze (Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz [NNVG]; Gesetz zur Gleichstellung von behinderten Menschen [BGG]; Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz [NBGG]) sowie aus dem Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen [LROP] zusammenfassend dargestellt. Dabei ist Folgendes zu beachten: In seiner Sitzung am 17.06.2019 hat der Kreisausschuss beschlossen, dass alle konjunktiven Formulierungen, die aus den rechtlichen Grundlagen übernommen worden sind, in diesem Abschnitt in Aussageform überführt werden. Die Änderungen der Formulierung werden durch Unterstreichung und Klammerhinweise gekennzeichnet.

- □ Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit hat [im Original: soll] der ÖPNV zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV bei[zu]tragen. (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 hat [im Original: soll] sich nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen [zu] richten. (NNVG)
- □ Herzustellen [Original: Anzustreben] sind sichere und leichte Verknüpfungen zwischen Motorisiertem Individualverkehr und ÖV. (NNVG)
- □ Die Fahrzeuge müssen [Original: sollen] umweltverträglich und bequem sein. (NNVG). Nach Umsetzung der EU-Richtlinie 2019/1161 in nationales Recht (soll innerhalb von 24 Monaten erfolgen) sollen die Verkehrsunternehmen die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben schnellstmöglich vornehmen (vgl. Kap. 1.1.2 [2], S. 9f, und 4.4.8 „Fahrzeuge“, S. 88).
- □ Bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen und der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen (Behinderte, Kinder, ältere Menschen u.a.) zu berücksichtigen. Die Zuwendungsgeber sind aufgefordert, Maßnahmen aus diesen Bereichen vorrangig zu fördern. (NNVG)
- □ Bei der Gestaltung von baulichen Anlagen und dem Bedienungsangebot sind den Belangen von Frauen angemessen Rechnung zu tragen. (NNVG)
- □ 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)
- □ Der Schienenverkehr muss [Original: 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)
- □ Die Erreichbarkeit und Vernetzung der Umsteigebahnhöfe muss [Original: soll] verbessert werden. Sie müssen [Original: sollen] mit öffentlichen Verkehrsmitteln angebunden sein. (LROP)
- □ Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen (LROP)
- □ Den ÖPNV ergänzende Mobilitätsangebote, wie beispielsweise flexible Bedienformen, sind, insbesondere zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Grund- und Mittelzentren und zur Erschließung ländlicher Räume, weiter zu entwickeln und zu stärken. (LROP)

□ 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)

Regionales Raumordnungsprogramm für den Lk Lüchow-Dannenberg

Das RROP 2004 enthält folgende Ziele und Grundsätze zum ÖPNV:

□ Die Netzdichte, Bedienungshäufigkeit und Leistungsfähigkeit des ÖPNV ist so auszugestalten [Original: soll so ausgestaltet werden], dass den Bürgern/Bürgerinnen eine attraktive, umweltschonende Alternative zum MIV angeboten wird. Die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV wird [Original: 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 Schulendzeiten 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 wird [Original: soll] eine Mindestbedienung durch ein nachfrageorientiertes ÖPNV-Angebot sichergestellt [werden].

□ Herzustellen [Original: Anzustreben] ist die Bedienung der Elbfähren und Anlegestellen in Neu Darchau, Hitzacker, Pevestorf und Schnackenburg durch den Straßen-ÖPNV.

□ 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 sind [Original: sollen] PKW-Parkplätze und Fahrrad-Abstellplätze vorzusehen [vorgesehen werden].

Vorgaben für den Schienenverkehr aus dem RROP 2004, die im Zuge des laufenden Neuaufstellungsverfahrens des RROP überprüft werden:

□ 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 im Fernverkehr.

□ Auf der Strecke Lüneburg – Hitzacker – Dannenberg – Lüchow ist [Original: soll] ein attraktiver Regionalbahnverkehr im Zweistundentakt mit einem Ausbaustandard von min. 80 km/h zu betreiben [Original: betrieben 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 sind [Original: sollen] über die festgelegten Haltepunkte hinaus siedlungsnahe Nahverkehrshalte vorzusehen [Original: vorgesehen werden].

Masterplan „100% Klimaschutz in Lüchow-Dannenberg“

Der Kreistag hat den Masterplan in seiner Sitzung am 28.09.2017 mit folgendem Beschlusstext verabschiedet: „Der Masterplan 100% Klimaschutz in Lüchow-Dannenberg wird als verbindliche Leitlinie für den kommunalen Klimaschutz und die Regionalentwicklung des Landkreises beschlossen. Das Ziel ist, bis zum Jahre 2050 eine Reduktion der Treibhausemissionen um 95% und eine Halbierung des Endenergieverbrauchs (beides bezogen auf das Jahr 1990) im Landkreis zu erreichen, um einen Beitrag zum nationalen Klimaschutz zu leisten. (…) Die im Masterplan aufgezeigten Maßnahmen stehen unter dem Vorbehalt der jeweils notwendigen detaillierten Durchstrukturierung und Einzelbeschlussfassung durch den Kreistag sowie unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit durch den Kreishaushalt.“

Der Masterplan enthält auch das Handlungsfeld Mobilität. Darin werden folgende, strategische Zielstellungen genannt:

- □ Verkehrsvermeidung über die Reduktion der Personenkilometer;
- □ Verkehrsverlagerung auf energieeffizientere Verkehrsmittel (z.B. Fahrrad) und Bündelung von Verkehren (z.B. über Bus, Bahn und Fahrgemeinschaften);
- □ Verbesserung der Antriebstechnologie, d.h. Reduktion des Energieverbrauchs von Verkehrsmitteln über Fahrzeugeffizienz sowie alternative Antriebsarten.

Für den ÖPNV ergibt sich daraus insbesondere die Anforderung, das Angebot so zu gestalten, dass noch mehr Nutzer/innen den Wechsel vom MIV auf den ÖPNV vollziehen. Den Rahmen dafür bildet der Nahverkehrsplan.

Im Anhang I enthält der Masterplan u.a. den Maßnahmensteckbrief M3 „Empfehlungen für eine zukünftige ÖPNV-Ausrichtung zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor“. Diese Empfehlungen werden nachfolgend zusammengefasst dargestellt (vgl. Masterplan, Anhang I, S. 34 – 37):

- □ Die Klimaschutzziele des Landkreises lassen sich nur erreichen, wenn der ÖPNV langfristig mindestens einen Anteil von 20% am gesamten Personenverkehr in der Region erhält, was einer Verlagerung von rund 125 Mio. Personenkilometer vom MIV auf den Bus entspricht. Um die dafür erforderlichen Kunden zu gewinnen sind eine gute Grundversorgung für die Dörfer, ein bedarfsorientiertes Angebot für die Haupt- und Nebenverkehrszeiten, schnelle Verbindungen auf den Hauptachsen mit einer dichteren Taktung, attraktive und transparente Tarife und Anschlüsse zu den Zügen sowie zwischen den Buslinien entscheidende Faktoren.

In der „kurzfristige Strategie“ werden unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit und der kommunalpolitischen Beschlüsse Modellprojekte empfohlen, die erprobt werden sollen:

- □ Tarife: Vereinfachung der Tarifstruktur des Wendlandtarifs und zur Werbung von Neukunden Einführung kostengünstiger Schnupperangebote im Sinne ökologischer Anreize. Im vorliegenden NVP werden im Kap. 4.4.4 „Tarif“ Maßnahmen für den Wendlandtarif und für die Weiterentwicklung der Tarifstruktur im Lk Lüchow-Dannenberg beschrieben.
- □ Prüfung der Fördermöglichkeiten für die Einrichtung durchgehender Busverbindungen nach Lüneburg und Uelzen (Stichwort: Landesbedeutsame Buslinien). Im vorliegenden NVP wird diese Maßnahme im Kap. 4.4.3 „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ aufgenommen und beschrieben.

In der „langfristigen Strategie“ (nach Fortschreibung des NVP) werden folgende Themen im Masterplan genannt:

- □ Zur Erreichung der Klimaschutzziele (20%-Anteil des ÖPNV) wird empfohlen, die Buslinien und Taktungen auf den Hauptverbindungen im Landkreis zu stärken und die Zubringer zu den Haltestellen der Hauptlinien über flexible Bedienformen zu organisieren. Die Vorschläge stehen unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit.
- □ Hauptverbindungen und Anbindungen an den SPNV:
  Der ÖPNV auf der Nord-Süd- und Ost-West-Achse verbindet zentrale Orte im Landkreis und schafft einen Übergang zum regionalen und überregionalen Bahnverkehr. Es wird empfohlen, ge-

taktete, schnelle und anschlusssichere Verbindungen mit wenigen Zwischenhalten zu den umliegend bestehenden Angeboten des SPNV einzurichten.

- ⇨ Auf der Nord-Süd-Achse Lüneburg – Hitzacker – Dannenberg – Lüchow – Salzwedel wird ein Stundentakt (Nebenverkehrszeit 2- Stunden-Takt) angestrebt. Anschlüsse sind in Dannenberg und Salzwedel vorzusehen. Ein Busparallelangebot zur Bahn ist dabei zu vermeiden und direkte ÖPNV-Anschlüsse u.a. zwischen Dannenberg und Salzwedel werden empfohlen.
- ⇨ Auf der Ost-West-Achse Lüchow – Uelzen wird ebenfalls ein Stundentakt (Nebenverkehrzeit 2-Stunden-Takt) angestrebt, ggf. Durchbindung einigen Fahrten bis Gartow. Anschlüsse an ME/IC/ICE in Uelzen sind sicherzustellen.

□ Flexible Bedienformen abseits der Hauptverbindungen
Zubringerverkehre zu den Haltestellen der Hauptverbindungen ermöglichen flexible Bedienformen (Rufbusse, und ergänzende zivilgesellschaftlich bzw. gemeindlich organisierte Zubringer wie z.B. Bürgerbusse). Für kurze Strecken ist der Fahrrad-/Pedelec-Verkehr zu stärken. Außerdem wird empfohlen, private Mitfahrgelegenheiten z.B. durch Mitfahrbänke und –Apps zu stärken.

□ Infrastruktur und Ausstattung

- ⇨ An zentralen Haltestellen des ÖPNV und SPNV Gewährleistung von sicheren, überdachten Abstell- und Lademöglichkeiten für Fahrräder und Pedelecs.
- ⇨ Tarife: Nach Betriebsaufnahme auf den Hauptachsen Prüfung von Tarifvereinfachungen, Entwicklung attraktiver Flat-Angebote für unterschiedliche Nutzergruppen und Koppelung mit anderen Angeboten (Bahn, Einkaufen, andere Dienstleistungen). Die Tarife sind im Sinne ökologischer Anreize weiterzuentwickeln.
- ⇨ Bahnstrecke Dannenberg – Lüchow – Salzwedel: Die schrittweise Wiederaufnahme des Verkehrs ist zu prüfen.
- ⇨ Es wird die Prüfung des Einsatzes von Erdgasbussen empfohlen, die mit Biomethan betrieben werden.

Handlungsschritte und Zeitplan:

Um mittel- bis langfristig wirksame Klimaschutzmaßnahmen im Handlungsfeld ÖPNV fundiert ausarbeiten zu können, sollte kurzfristig in einem ersten Schritt eine genauere Potenzialabschätzung der zu erwartenden Fahrgastzahlen erfolgen, um die Mobilitätsbedarfe besser abschätzen zu können. Folgende Bausteine werden empfohlen:

□ Baustein 1: Konzept- und Potenzialanalysen auf Basis belastbarer Mobilitätsdaten möglichst aus einer repräsentativen Haushaltsbefragung im Landkreis. Berechnung von Flottenverbräuchen und Fahrgastaufkommen bzw. Einnahmen des Verkehrsunternehmens als Grundlage für weitere Empfehlungen zur CO_2- und Angebotsoptimierung.

□ Baustein 2: Beschleunigung der Wendlandbahn in Kooperation mit LNVG und DB Netz.

□ Baustein 3: Prüfung der Einrichtung und Finanzierbarkeit von landesbedeutsamen Buslinien auf der Nord-Süd- und Ost-West-Achse. Einrichtung der Verbindungen bei Finanzierbarkeit und landkreis-übergreifender Kooperation.

□ Baustein 4: Vermarktung des ÖPNV mit angemessener Öffentlichkeitswirkung und Imagesteigerung.

□ Baustein 5: Potenzialanalyse über die CO_2-Einsparung, regionale Wirtschaftseffekte und Wirtschaftlichkeitsberechnungen zur Verwendung von Biogas als Treibstoff für die Busflotte, ggf. Modellprojekt mit einem Erdgasbus sowie Austausch mit wirtschaftlich erfolgreichen Projekten (z.B. Stadtwerke Augsburg).

Nach nationaler Umsetzung der EU-Richtlinie 2019/1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge, die innerhalb der nächsten 24 Monate erfolgen muss, sollen die Verkehrsunternehmen die Beschaffungen von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben schnellstmöglich vornehmen (vgl. Kap. 1.1.2 [2], S. 9f, und 4.4.8 „Fahrzeuge“, S. 88).

4.4 Zielvorstellungen und Maßnahmenkatalog des Landkreises

4.4.1 Grundsätze für den ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Für den Landkreis Lüchow-Dannenberg hat die Sicherstellung der Schülerbeförderung, die im Landkreis das Rückgrat des ÖPNV darstellt, höchste Priorität. Das erforderliche Fahrtenangebot ist in der Schülerbeförderung unabhängig von der Einwohnerzahl der Orte und 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 Fahr- und Wartezeiten. Damit sind die Vorgaben der Satzung eine wesentliche Grundlage für die Gestaltung der Busfahrpläne in der Schülerbeförderung.

Der ÖPNV ist nach Kriterien des Ressourcenschutzes und nach sozialen und ökologischen Grundsätzen zu organisieren.

Als Mindestangebot gilt jeweils der aktuelle Fahrplan, der sich aus dem neuen ÖPNV-Konzept vom 01.08.2018 ableitet.

Eine Grundversorgung der Orte ist gewährleistet, wenn folgende Mindestzahlen erreicht werden:

Einwohner je Ort	Fahrten pro Tag und Richtung
50 – 200	3
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 das 1,7-fache der MIV-Fahrtzeiten überschreiten.

Wo die Bewertung in der Bedienungsqualität Mängel in der Grundversorgung aufgezeigt hat, sollten diese als Erstmaßnahmen abgestellt werden. Bei Mängeln in der Verbindungsqualität, die sich teilweise auf längere Umstiegszeiten zwischen Bus ⇔ Bus bzw. Bus ⇔ Bahn zurückführen lassen, sollten Möglichkeiten zur Verbesserung der Verknüpfungszeiten geprüft und möglichst umgesetzt werden.

Handlungsspielräume des Landkreises für weitergehende Maßnahmen sind aufgrund der finanziellen Lage des Landkreises allerdings enge Grenzen gesetzt. Eine komplette Umsetzung der vorgeschlagenen, nachfolgend im Detail vorgestellten Maßnahmenkonzeption wird deshalb kurz- oder mittelfristig nicht möglich sein. Generell 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 Nahverkehrsplan des Landkreises Lüchow-Dannenberg für den Zeitraum 2016 bis 2021 wurden erneut als Maßnahmen aufgenommen, sofern deren Umsetzung nach wie vor als sinnvoll erachtet wurde.

Der vorliegende NVP 2019 gilt bis zum Inkrafttreten einer Fortschreibung dieses Planes oder eines nächsten, komplett neu aufgestellten NVP.

4.4.2 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 3 Fahrtenpaaren 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 (kein Fahrtenangebot), dies sind z.B.: Bereich Clenze: Bösen, Bussau, Diahren, Gledeberg, Jiggel, Klein Wittfeitzen, Prießeck, Püggen. Bereich Dannenberg: Pisselberg, Wibbese. Bereich Gartow: Nienwalde Bereich Hitzacker: Bredenbock, Harlingen, Sarenseck, Schmessau, Tollendorf Bereich Lüchow: Beutow, Klein Witzeetze, Süthen.	
Beteiligte:	Landkreis, Gemeinden, Verkehrsunternehmen, Fahrgast-Rat, VNO
Federführung:	Landkreis
Priorität:	hohe Priorität
Finanzierung:	Landkreis

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 der 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:	Kommunen, Straßenbaulastträger, Landkreis, LSE , ggf. Investoren
Federführung:	jeweilige Kommune
Priorität:	mittlere Priorität
Finanzierung:	Kommunen, Straßenbaulastträger, ggf. Investoren

4.4.3 Bedienungs- und Verbindungsqualitäten

Neustrukturiertes Bus-Konzept > Einrichtung einer Arbeitsgruppe zur Begutachtung der Wirkungen des neuen Buskonzeptes	
Erläuterung Im derzeit gültigen NVP 2016 ist die Einrichtung einer Arbeitsgruppe zur Analyse der Auswirkungen des neuen Buskonzeptes vorgeschlagen worden. Da sich die Einführung des neuen Konzeptes um ein Jahr verzögert hat und erst zum 01.08.2018 wirksam wurde, neue Buskonzepte darüber hinaus mindestens 2 Jahre benötigen, um ihre Wirkungen ohne Sondereinflüsse beurteilen zu können, soll die Einrichtung der Arbeitsgruppe entsprechend terminiert werden. Es wird vorgeschlagen, diese Arbeitsgruppe unter Beteiligung des Landkreises, der LSE, des Fahrgast-Rates, des VCD und der VNO im Herbst 2020 erstmals tagen zu lassen. Im ersten Schritt soll die Analyse des aktuellen ÖPNV-Konzeptes stehen und damit die Grundlage bilden für den 2. Arbeitsschritt, in dem Vorschläge zur Weiterentwicklung des Konzeptes bzw. zur Neukonzeptionierung diskutiert werden. Hier könnte auch das Know-How der von der LSE eingesetzten Subunternehmen hilfreich sein. In dieser AG könnten auch die im „Masterplan 100% Klimaschutz in Lüchow-Dannenberg“ unter Maßnahme M3 genannten „Empfehlungen für eine zukünftige ÖPNV-Ausrichtung zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor“ eingebracht und diskutiert werden, um die Attraktivität des ÖPNV im Landkreis weiter zu erhöhen.	
Beteiligte:	Landkreis, LSE, Fahrgast-Rat, VCD, VNO
Federführung:	Landkreis
Priorität:	mittlere Priorität
Finanzierung:	Nennenswerte Kosten entstehen nicht.

Staffelung von Schulanfangs- und Schulendzeiten / klimafreundliche Schülerbeförderung	
Erläuterung Der Anteil der Schülerbeförderung am ÖPNV im Lk Lüchow-Dannenberg liegt bei über 90%. Daher hat die Sicherstellung der Schülerbeförderung für den Landkreis oberste Priorität (s. 4.4.1). Entsprechend hoch sind der Aufwand der Verkehrsunternehmen und die Kosten für den Landkreis. Auch die CO_2-Belastungen durch das umfangreiche ÖPNV-Angebot für Fahrten zu und von den Schulen sind nicht unerheblich (vgl. Masterplan, Maßnahme M7, Anhang, S. 46). Um die Schülerbeförderung effizienter gestalten zu können, wäre die Staffelung der Schulanfangs- und -endzeiten ein wesentlicher Faktor. Nach Beschluss der zuständigen politischen Gremien hat die LSE ein Fachbüro zur Erstellung eines Gutachtens über Möglichkeiten und Grenzen einer Staffelung von Schulanfangs-/Schulendzeiten im Landkreis beauftragt. Das Gutachten soll im Laufe des Jahres 2019 vorliegen. Sollten sich daraus reale Veränderungen der Anfangs- und Endzeiten an Schulen ergeben, sind die Linienfahrpläne anzupassen. Es würden sich in diesem Fall durch reduzierten Fahrzeugeinsatz - neben finanziellen Einsparungen - auch positive Auswirkungen für die Umwelt ergeben, was der Zielsetzung des Masterplans 100% Klimaschutz entsprechen würde.	
Beteiligte:	Landkreis, Schulen, LSE, Fahrgast-Rat, VCD, VNO
Federführung:	Landkreis
Priorität:	höhere Priorität
Finanzierung:	Die Kosten für das Gutachten übernimmt der Landkreis. Eine optimierte Schulzeitenstaffelung würde zu einer wirtschaftlicheren Form der Schülerbeförderung führen. Es entstehen keine weiteren Kosten

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	BQ (S)	BQ(F)	VQ
Beesem			X
Belau		X	
Bergen			X
Billerbeck		X	
Bösen	X	X	X
Bülitz			X
Bussau	X	X	
Diahren	X	X	
Dommatzen	X	X	X
Gistenbeck			X
Gledeberg	X	X	
Gohlau	X	X	X
Groß Sachau		X	
Jiggel	X	X	
Kiefen	X	X	X
Kl. Wittfeitzen	X	X	X
Külitz		X	
Leisten		X	
Nienbergen		X	
Prießeck	X	X	X
Püggen	X	X	X
Schnega, Bhf			X
Schnega, Ort		X	
Waddeweitz	X	X	X
Winterweyhe			X

Orte ⇔ Grundzentrum Dannenberg			
Ort	BQ (S)	BQ (F)	VQ
Bellahn			X
Breese i.B.		X	
Breese i.d.M.		X	X
Damnatz			X
Groß Heide		X	X
Gülden			X
Gümse		X	X
Kacherien			X
Laase			X
Langendorf			X
Nebenstedt			X
Pisselberg	X	X	
Quickborn			X
Riekau	X	X	
Soven	X	X	X
Splietau			X
Timmeitz			X
Volkfien	X	X	X
Wibbese	X	X	
Zadrau		X	X
Zernien			X

Orte ⇔ Grundzentrum Gartow			
Ort	BQ (S)	BQ (F)	VQ
Lanze	X	X	X
Lomitz	X	X	X
Nienwalde	X	X	
Prezelle	X	X	

Orte ⇔ Grundzentrum Hitzacker			
Ort	BQ (S)	BQ (F)	VQ
Bredenbock		X	X
Harlingen		X	X
Katemin		X	X
Neu Darchau			X
Sarenseck		X	
Schmessau		X	X
Tiesmesland		X	
Tollendorf		X	X
Wietzetze		X	X

Verbesserung der Bedienungs-/Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum (Fortsetzung)

Orte ⇔ Grundzentrum Lüchow			
Ort	BQ (S)	BQ (F)	VQ
Beutow		X	X
Bockleben			X
Dünsche			X
Gedelitz			X
Göttien		X	
Gr. Witzeetze			X
Jabel		X	
Karmitz		X	X
Kl. Witzeetze	X	X	X
Kriwitz			X
Krummasel		X	
Lichtenberg			X
Liepe			X
Lübbow			X
Meuchefitz		X	
Nemitz		X	
Pannecke			X
Predöhl			X
Puttball			X
Ranzau			X
Reetze		X	
Rehbeck		X	
Saggrian		X	
Sallahn		X	
Satemin		X	
Schweskau			X
Seerau i.d.L.		X	
Simander			X
Süthen	X	X	
Tarmitz		X	
Trabuhn			X
Tüschau		X	
Volzendorf			X
Weitsche		X	

Orte ⇔ Grundzentrum Wustrow			
Ort	BQ (S)	BQ (F)	VQ
Königshorst			X

Beteiligte:	Landkreis, LSE, LNVG, Gemeinden, Fahrgast-Rat, VNO
Federführung:	Landkreis
Priorität:	höhere Priorität
Finanzierung:	Landkreis; Kommunen

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 > Salzwedel, Uelzen Gartow > Dannenberg, Lüchow, Uelzen Hitzacker > Lüchow, Uelzen Lüchow > Salzwedel, Uelzen 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 Flächenerschießung 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 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 8030 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 Bedienungsqualität Zernien ⇔ Mittelzentrum Lüchow	
Erläuterung Die Gem. Zernien wünscht eine Verbesserung der Anbindung an das Mittelzentrum Lüchow Die LSE hat eine Verlängerung der Linienführungen geprüft und im Jahr 2016 Mehrkosten in Höhe von 11T€ ermittelt. Da der Landkreis keine finanziellen Mittel für zusätzliche Leistungen zur Verfügung hat, käme eine Realisierung nur durch Finanzierung von dritter Seite in Frage.	
Beteiligte:	Gemeinde, Landkreis, Verkehrsunternehme, Fahrgast-Rat
Federführung:	Verkehrsunternehmen
Priorität:	geringere Priorität
Finanzierung:	Realisierung nur durch Kostenübernahme von dritter Seite möglich

Verbesserung der Bedienungs-/Verbindungsqualität II/III
a) Lk Lüchow-Dannenberg ⇔ Uelzen (Einrichtung einer landesbedeutsame Buslinie) und Landkreis Lüchow-Dannenberg ⇔ Lüneburg: Wiederherstellung durchgebundener Busverkehre
b) Dannenberg ⇔ Wittenberge (Einrichtung einer landesbedeutsame Buslinie)

Erläuterung

a) Lk Lüchow-Dannenberg ⇔ Uelzen und Lk Lüchow-Dannenberg ⇔ Lüneburg

Das ab 01.08.2018 gültige Buskonzept sieht bei Verkehren von/nach Uelzen Brechungen in Rosche bzw. Suhlendorf und bei Fahrten in/aus Richtung Lüneburg Brechungen in Metzingen vor, wobei Verknüpfungen an den Brechpunkten eingerichtet sind. Es ist politischer Wille im Landkreis Lüchow-Dannenberg nicht nur an den Wochenenden (Lüchow – Uelzen), sondern auch montags bis freitags wieder durchgehende Linienfahrten nach Uelzen bzw. Lüneburg herzustellen, was auch ein Beitrag zur Fahrtzeitverkürzung darstellen würde. Dies wird durch den Beschluss des Kreisausschusses vom 17.06.2019 dokumentiert, der festlegt, dass die gebrochenen Verkehre zum Mittelzentrum Uelzen und zum Oberzentrum Lüneburg abgeschafft werden und dass mit den Nachbarlandkreisen dazu Vereinbarungen zu treffen sind. Diese Vereinbarungen müssen eine Regelung der Finanzierung enthalten, da diese für die durchgebundenen Fahrten nicht allein vom Landkreis Lüchow-Dannenberg geleistet werden kann.

Mit der LNVG hat eine Abstimmung zur Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie Lüchow – Uelzen mit dem Ziel begonnen, die Bedingungen für eine Landesförderung dieser Buslinie auf die strukturellen Rahmenbedingungen im Landkreis Lüchow-Dannenberg anzupassen. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg, die LSE und VNO erarbeiten dazu in Absprache mit dem Landkreis Uelzen einen Projektentwurf mit einem entsprechenden Fahrplan und legen diesen der LNVG zur Prüfung der Förderfähigkeit vor. Wenn das Projekt seitens der LNVG als förderfähig anerkannt wird, ist mit dem Lk Uelzen eine Regelung der Finanzierung mit der Aufteilung der verbleibenden Kosten zu treffen.

Um eine durchgebundene Verbindung (Lüchow -) Dannenberg - Lüneburg einrichten zu können, wird erneut mit dem Lk Lüneburg über eine Mitfinanzierung gesprochen. Ziel ist der Abschluss einer entsprechenden Vereinbarung. Die LNVG hat eine Förderung einer solchen Buslinie nicht völlig ausgeschlossen, sieht den Schwerpunkt aber in der Ertüchtigung der Schienenstrecke Dannenberg ⇔ Lüneburg mit Erhöhung der Streckengeschwindigkeit dergestalt, dass ein 2-Stunden-Takt angeboten werden kann.

b) Dannenberg ⇔ Wittenberge

Gegenwärtig erfüllt eine solche Buslinie nicht die Kriterien für die Schaffung (und damit Förderung) einer landesbedeutsamen Buslinie. Selbst wenn sich diese Förderkriterien ändern und eine Landesförderung für die Anbindung eines Grundzentrums mit Bahnanschluss an ein Mittelzentrum möglich wäre, würde diese Förderung lediglich für den Streckenabschnitt Dannenberg > Landkreis-/Ländergrenze möglich sein. Deshalb wäre für die Einrichtung einer solchen Buslinienverbindung neben der verkehrlichen Abstimmung die Mitfinanzierung durch die betroffenen Landkreise in Mecklenburg-Vorpommern bzw. Sachsen-Anhalt und Brandenburg notwendig.

Beteiligte:	Landkreise Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Uelzen, Ludwigslust-Parchim, Prignitz, Stendal, LNVG u. Förderstellen benachbarter Bundesländer, Verkehrsunternehmen
Federführung:	Landkreis Lüchow-Dannenberg
Priorität:	Lüchow – Uelzen und (Lüchow -)Dannenberg – Lüneburg: hohe Priorität Dannenberg – Wittenberge: mittlere Priorität
Finanzierung:	Lk Lüchow-Dannenberg ⇔ Uelzen: Ggf. Landesförderung plus Finanzierung durch die Lk Lüchow-Dbg. und Uelzen Lk Lüchow-Dannenberg ⇔ Lüneburg: Ggf. Landesförderung plus Finanzierung durch die Lk Lüchow-Dbg. und Uelzen Dannenberg ⇔ Wittenberge: Gemeinsame Finanzierung durch die beteiligten Landkreise ggf. mit Landesförderung der benachbarten Länder

Verbesserung der Bedienungs-/Verbindungsqualität III Grundzentren ⇔ Oberzentren	
Erläuterung Anders als für die Relationen zu/von den beiden Oberzentren Hamburg und Lüneburg haben sich für die Relationen von Gartow und Hitzacker nach Magdeburg negativen Resultate auf der Bedienungsebene III Grundzentren ⇔ Oberzentren ergeben. 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. Im Bereich der Verbindungsqualität ergab die Bewertung für folgende Relationen nicht ausreichende Qualitäten: Gartow > Lüneburg, Magdeburg Lüchow > Lüneburg	
Beteiligte:	Landkreis, Verkehrsunternehmen, Fahrgast-Rat, VNO
Federführung:	Verkehrsunternehmen
Priorität:	Bedienungs-/Verbindungsqualität Magdeburg: geringere Priorität Verbindungsqualität Lüneburg: hohe 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 Ost, Schnega, Salzwedel, Uelzen und Lüneburg sowie – untergeordnet – Hitzacker wird vom Landkreis als laufende Aufgabe der Verkehrsunternehmen gesehen. Im Zuge des neuen Gesamtkonzeptes konnten Verbesserungen der Verknüpfungen Bus ⇔ Bus und Bus ⇔ Bahn erzielt werden, die aber noch nicht umfassend genug sind, um die Bewertungen in einigen Verkehrsräumen nachhaltig zu verbessern. Zu einer höheren Verknüpfungsqualität würden u.a. verbesserte Abstimmungen zwischen der Linie 8030 Lüchow – Clenze – Bergen (- Uelzen) und der PVGS-Linie 902 Bergen – Salzwedel sowie der Linie 8080 Dannenberg ⇔ Dömitz und der Buslinie 58 Dömitz ⇔ Ludwigslust beitragen. Letzteres ergäbe attraktive Angebote für Fahrten nach Ludwigslust, Schwerin, Berlin und Rostock.	
Beteiligte:	Verkehrsunternehmen, Landkreis, Fahrgast-Rat, VNO
Federführung:	Verkehrsunternehmen
Priorität:	mittlere Priorität
Finanzierung:	Verbesserungsmaßnahmen sollten kostenneutral erfolgen

Verbesserung der Verknüpfungsqualitäten Bus ⇔ Fähre ⇔ Bus zur Erhöhung der Bedienungs-/Verbindungsqualitäten in Richtung Ludwigslust bzw. Wittenberge: Schaffung durchgebundener Verkehre	
Erläuterung Für den Lk Lüchow-Dannenberg haben Verbindungen nach Ludwigslust und Wittenberge mit Anschluss an den Bahnverkehr ihren Stellenwert, denn damit könnten attraktive ÖV-Verbindungen Richtung Schwerin/Hamburg und Berlin geschaffen werden. Es sind regelmäßige Busverbindungen (im Sinne ungebrochener Verkehre) aus dem Landkreis Lüchow-Dannenberg in Richtung Ludwigslust bzw. Wittenberge über die Fähren Pevestorf ⇔ Lenzen bzw. Schnackenburg ⇔ Lütkenwisch und umgekehrt einzurichten. Dazu sind mit den Nachbarlandkreisen Vereinbarungen zu treffen. Eine finanzielle Beteiligung durch die Gemeindeebene wäre von Vorteil.	
Beteiligte:	Verkehrsunternehmen, Landkreis Lüchow-Dannenberg, Nachbarlandkreise, Fahrgast-Rat, VNO
Federführung:	Verkehrsunternehmen
Priorität:	Hohe Priorität
Finanzierung:	Verbesserungsmaßnahmen können nur erfolgen, wenn die Nachbarlandkreise eine Mitfinanzierung übernehmen.

Verbesserung der Verknüpfung zwischen ÖPNV bzw. SPNV und Fahrrad durch Einrichtung von fahrradfreundlichen Abstellanlagen	
Erläuterung Im Bereich des Individualverkehrs muss 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 kann auch für Pendler und Pendlerinnen die Verknüpfung zwischen Fahrrädern und ÖPNV/SPNV interessant werden (Bike+Ride / B+R). Eine wesentliche Voraussetzung ist dabei, dass an Bahnhöfen und (zentralen) Bushaltestellen entsprechende B+R-Anlagen mit sicheren und ggf. witterungsgeschützten Abstellmöglichkeiten (Fahrradbügel, Überdachung von Abstellanlagen, Fahrradboxen) vorhanden sind bzw. dort, wo sie nicht vorhanden sind, errichtet werden. An zentralen Verknüpfungsstellen zum ÖPNV/SPNV sind auch Ladeangebote für Pedelecs und E-Bikes sowie weitergehende Serviceangebote vorzuhalten, um die Nutzung umweltfreundlicher Fortbewegungsmittel zu stärken. Gegenwärtig gibt es an folgenden Bahnhöfen im Landkreis überdachte Fahrradabstellanlagen in unterschiedlicher Qualität: Dannenberg-Ost, Hitzacker und Schnega. Bei Infrastrukturvorhaben (z.B. beim [Um-]Bau von Schulen, ÖPNV-Haltestellen etc.) müssen die Belange des Radverkehrs berücksichtigt werden, um eine kostengünstige Umsetzung zu ermöglichen. Fördermöglichkeiten bestehen durch die LNVG (Verknüpfungsanlagen ÖPNV/SPNV an Bahnhöfen) bzw. der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Bau/Ausbau von Umsteigeanlagen mit Park- und Halteplätzen und von Fahrradstationen). Außerdem könnten Mittel nach dem NNVG §7 Abs. 5 bzw. §7 Abs. 7b für Fahrrad-Abstellanlagen genutzt werden. Allerdings werden diese Mittel derzeit vom Landkreis für andere ÖPNV-Maßnahmen vollständig verausgabt.	
Beteiligte:	Kommunen, LSE, Fahrgast-Rat
Federführung:	Kommunen
Priorität:	hohe Priorität
Finanzierung:	Kommunen

4.4.4 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. Er wurde im ÖDA zwischen Landkreis und LSE verankert. Der Wendland-Tarif ist auch zukünftig anzuwenden. Der Wendland-Tarif ist nach sozialen Erfordernissen und im Sinne ökologischer Anreize weiterzuentwickeln. Voraussetzung für weitere Vergünstigungen ist, dass die LSE und der Landkreis diese im Rahmen des ÖDA finanziell ermöglichen können. Die Integration des Wendland-Tarifs in die elektronischen Auskunftssysteme wird im Laufe des Jahres 2020 erfolgen. In langfristiger Perspektive ist die Schaffung des digitalen Vertriebs (Fahrkartenverkauf über Internet bzw. Mobiltelefone) eine weitere Zielsetzung.	
Beteiligte:	Landkreis, Verkehrsunternehmen, LNVG, VNO
Federführung:	Landkreis
Priorität:	hohe Priorität / Schaffung digitaler Vertrieb: geringere Priorität
Finanzierung:	Landkreis

Einführung des HVV-Tarifs a) Einbeziehung der Buslinie Dannenberg ⇔ Lüchow in den HVV-Tarif b) Erweiterung des HVV-Tarifs auf den gesamten Lk Lüchow-Dannenberg	
Erläuterung a) Einbeziehung der Buslinie Dannenberg ⇔ Lüchow in den HVV-Tarif Mit Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wurde auf der Wendlandbahn der HVV-Tarif eingeführt. Die Integration der Busverbindung Dannenberg ⇔ Lüchow in den HVV-Tarif bzw. als Übergangstarif gestaltet, vereinfacht die Nutzung von SPNV/ÖPNV und wird von den politischen Gremien des Lk Lüchow-Dannenberg als kurz- bzw. mittelfristige Maßnahme gefordert. Die Rahmenbedingungen, Grundlagen und die Ausgestaltung müssen zwischen den Verkehrsunternehmen LSE, erixx sowie der LNVG und dem HVV besprochen und geregelt werden. Neben der Frage der Finanzierung dieser Maßnahme und bildet das Thema „Einnahmeaufteilung“ zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen eine wesentliche Rolle bei den notwendigen Gesprächen. b) Erweiterung des HVV-Tarifs auf den gesamten Lk Lüchow-Dannenberg Die Vollintegration des ÖPNV des Lk Lüchow-Dannenberg in den HVV-Tarif wird von den politischen Gremien in langfristiger Perspektive gefordert. Die im Rahmen der Einbeziehung der Buslinie Dannenberg – Lüchow genannten Regelungsbedarfe würden sich naturgemäß deutlich erhöhen, weil dann auch die Nachbarlandkreise (ein-/ausbrechende Busverkehre) mit in den Diskussionsprozess einbezogen werden müssten. Außerdem würde dann die LSE vollständig in die HVV-Einnahmeaufteilung mit einbezogen werden und im gesamten HVV-Bereich müssten u.a. sämtliche Fahrkarten-Automaten neu justiert werden. Die Frage der Finanzierung bzw. deren Größenordnung muss gutachterlich ermittelt werden.	
Beteiligte:	Landkreis, Verkehrsunternehmen, HVV, LNVG, VNO
Federführung:	Landkreis
Priorität:	Buslinie Dannenberg – Lüchow: höhere Priorität HVV-Tarif Lk: mittlere Priorität
Finanzierung:	Landkreis

4.4.5 Fahrgastinformation

a) Sicherstellung der Herausgabe eines landkreisweiten Fahrplanbuches
b) Beteiligung an der Datengrundlage „Connect“ für die elektronischen Fahrplanauskunftssysteme und Sicherstellung der Lieferung von aktuellen Daten an Connect
c) Schaffung eines App-/Web-basierten Informationssystems mit vollständiger Digitalisierung des Fahrplanmanagements sowie der Vernetzung mit alternativen ÖPNV-Konzepten

Erläuterung

Mit Übernahme der kompletten Linienverkehre im Landkreis Lüchow-Dannenberg gibt die LSE ein kreisweites Fahrplanbuch heraus und wird dies auch zukünftig tun. Die Lesbarkeit der Fahrpläne im Fahrplanbuch ist derzeit nicht nutzungsfreundlich und muss – nicht zuletzt auch im Sinne der barrierefreien Nutzung – verbessert werden.
Im Fahrplanbuch für den Lk Lüchow-Dannenberg ist ein Beiblatt aufzunehmen, in dem Mobilitätsangebote über alternative Fahrmöglichkeiten wie z.B. Bürgerfahrdienste, Mitfahrbänke und Car-Sharing gegeben werden. Unter dem jeweiligen Stichwort werden die Kontaktdaten des jeweiligen Anbieters aufgenommen.

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 den Connect-Datenpool weiter über die VNO mit finanzieren, während die im Landkreis Lüchow-Dannenberg verkehrenden Bus-Verkehrsunternehmen die Übermittlung aktueller Daten in elektronisch für den Connect-Datenpool geeigneter Form sicherzustellen haben. Die LSE hat über Fahrplanänderungen in der Elbe-Jeetzel-Zeitung, in Aushängen in den Fahrzeugen und auf ihrer Webseite zu informieren.

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

Echtzeitauskünfte sind unter der VBN „Fahrplaner-App“ zu erhalten.

Die Schaffung eines Informationssystems mit App- bzw. Web-Lösungen dient auch der Verbesserung der Fahrgastinformation, ist aber in der von den politischen Gremien beschlossenen Form auf die Unterstützung eines Mobilitätsmanagements ausgerichtet und wird auf der folgenden Seite unter der Maßnahme „Aufbau und Betrieb eines Mobilitätsmanagements“ näher behandelt.

Beteiligte:	Landkreis, LSE, VNO
Federführung:	LSE
Priorität:	höhere Priorität
Finanzierung:	LSE, Landkreis (Anteil Connect)

Aufbau und Betrieb eines Mobilitätsmanagements
Einrichtung eines App-/Web-basierten Informationssystems mit vollständiger Digitalisierung des Fahrplanmanagements sowie der Vernetzung mit alternativen ÖPNV-Konzepten

Erläuterung

Deutschlandweit werden Mobilitätsangebote derzeit vielfältiger und differenzierter, insbesondere in städtischen Bereichen gewinnen umweltfreundlichere Verkehrsträger (z.B. Fahrrad und ÖPNV) zunehmend an Bedeutung. Demgegenüber ist die Mobilität in der Region Lüchow-Dannenberg seit vielen Jahren überwiegend auf den MIV ausgerichtet, was auf Grundlage von Basisdaten zur Mobilität im ländlichen Raum jährlich zu rund 75.500 Tonnen CO_2-Emissionen führt. Die Verkehrsvermeidung (z.B. durch Telearbeit), eine vermehrte Nutzung klimafreundlicherer Verkehrsträger (z.B. Fahrrad, ÖPNV, Bahn) sowie ein höherer Auslastungsgrad der bestehen Verkehre (z.B. durch Fahrgemeinschaften und Mitfahrbänke) ist für die Erreichung der Klimaschutzziele erforderlich. Hier setzen die Leistungen des Mobilitätsmanagements an.

Die Einrichtung eines Mobilitätsmanagements soll die Bevölkerung über die Möglichkeiten und Formen einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität informieren, für diese werben und deren Nutzung sowie weitere entsprechende Angebote in der Region fördern. Hierzu zählen insbesondere folgende Mobilitätsangebote: ÖPNV, SPNV, Radverkehr (inkl. Pedelecs und Lastenräder), Carsharing, Bürgerbusse, Mitfahrgelegenheiten und weitere Formen für die Stärkung von Fahrgemeinschaften und Mitnahmesystemen im ländlichen Raum, z.B. durch Mitfahrbänke. Ziel ist somit die Förderung von alternativen Formen einer klima- und umweltfreundlichen Mobilität, die nicht an die Nutzung eines individuellen Automobils (MIV) durch eine Person gebunden sind. Ein Schwerpunkt ist hierbei auch die Förderung der Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger (intermodale Mobilität) und der Verkehrsinformationen. Schwerpunkte der Arbeit liegen in der Unterstützung lokaler Mobilitätsinitiativen, der Bildung von Fahrgemeinschaften und lokalen Mitnahmesystemen, sowie der klimafreundlichen Mobilität in Schulen, Betrieben und Verwaltung. Eine Förderung über das Programm der N-Bank „Verbesserung der Stadt- / Umlandmobilität im öffentlichen Personennahverkehr (Mobilitätszentralen)“ ist möglich.

Die Einrichtung eines Informationssystems mit App- bzw. Web-Lösungen, das auch das Fahrplanmanagement übernimmt und auch die Vernetzung des ÖPNV/SPNV mit alternativen Mobilitätsangeboten (u.a. Bürgerbusse, Carsharing) gewährleistet, ist zur Unterstützung des Betriebs eines Mobilitätsmanagements notwendig. Auf den anwendungsfreundlichen automatisierten App- / Web-Informationswegen, sollen schnelle individuelle Abfragen und Antworten ermöglicht werden.

Beteiligte:	Landkreis (als ÖPNV-Aufgabenträger und Klimaschutzleitstellen), Samtgemeinden und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, ansässige Wirtschaft, Sozialpartner, Vereine und Initiativen z.B. Fahrgastrat, ADFC, VCD, Bürgerbus Zernien mobil e.V.
Federführung:	Landkreis / Klimaschutzleitstelle
Priorität:	höhere Priorität
Finanzierung:	Landkreis

4.4.6 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, LSE, Straßenbaulastträger
Federführung: Straßenbaulastträger
Priorität: höhere Priorität
Finanzierung: Straßenbaulastträger

4.4.7 Haltestellen

a) Fortführung der barrierefreien Umgestaltung von Haltestellen / Aufnahme des neuen VNO-Haltestellen-Konzeptes zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen als Anlage in den aktuellen NVP
b) Radinfrastruktur: Ausstattung des Netzes/der Haltestellen mit anforderungsgerechten Abstell-, Lade- und Serviceangeboten inkl. ÖPNV/SPNV-Verknüpfungen

Erläuterung zu a)
Das seit dem 01.01.2013 geltende PBefG 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 neuen VNO-Haltestellen-Konzeptes fortzusetzen ist. Das Konzept ist als Anlage Bestandteil des vorliegenden NVP. Die wesentlichen Anforderungen an die bauliche Gestaltung der Haltestellenanlage lauten wie folgt:

- □ 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 seheingeschränkten oder blinden Fahrgästen;
- □ das Informationsangebot an der Haltestelle (Haltestellenschild, Fahrplanaushang) beachtet die Grundsätze der Lesbarkeit für Menschen mit Seheinschränkungen.

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 in die Höhe treiben könnte.

Das im PBefG genannte Ziel, bis zum 01.01.2022 im ÖPNV die vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, wirft in der Praxis Probleme auf. Gemäß dem „Maßnahmenprogramm zur Ertüchtigung von Haltestellen“, das der Landkreis in den Jahren 2003 bis 2005 umgesetzt hat, mussten für den barrierefreien Ausbau durchschnittlich rd. 13.300 € je Haltstelle aufgewendet werden. Aktuell sind im Landkreis rd. 840 Haltestellen noch nicht barrierefrei ausgebaut. Ohne Berücksichtigung der inzwischen deutlich gestiegenen Baukosten und einer oftmals noch herzustellenden Fußweganbindung wären für diesen Ausbau rd. 11.200.000 € erforderlich. Hinzu kommen derzeit aufgrund der konjunkturellen Lage Probleme, für Planung und Ausbau Ingenieurbüros bzw. Baufirmen zu finden. Es ist deshalb den zuständigen Straßenbaulastträgern weder zeitlich noch finanziell möglich, die Anforderung für alle noch nicht barrierefrei gestalteten Haltestellen zum genannten Stichtag umzusetzen.

Im Kap. 8.3, S. 50 des Konzeptes werden die Priorisierung und der zeitliche Umsetzungsplan des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen beschrieben. Entsprechend wird der Landkreis mit allen Beteiligten die Prioritätenliste abstimmen, die die einzelnen Haltestellenmaßnahmen den zeitlichen Rahmenvorgaben des Haltestellen-Konzeptes zuordnet. Von den genannten rd. 840 noch barrierefrei auszubauenden Haltestellen werden gegenwärtig 28 der Prioritätsstufe A und 93 der Prioritätsstufe B zugeordnet. Da diese Liste einer laufenden Anpassung unterliegt, wird sie nicht Bestandteil des NVP. Sie wird jedoch zentral beim Landkreis geführt und allen Straßenbaulastträgern zur Verfügung gestellt.

Da – wie dargelegt – u.a. die Finanzierung bei der barrierefreien Umgestaltung von Haltestellen für die Straßenbaulastträger eine große Hürde darstellt, bleibt abzuwarten, ob das Land ggf. die Mittel für Umbaumaßnahmen an Haltestellen aufstockt und/oder den Förderanteil erhöht.

Haltestellen (Fortsetzung) b) Radinfrastruktur: Ausstattung des Netzes/der Haltestellen mit anforderungsgerechten Abstell-, Lade- und Serviceangeboten inkl. ÖPNV/SPNV-Verknüpfungen	
Erläuterung zu b) Je nach voraussichtlicher Parkdauer wird empfohlen, fahrradfreundliche Abstellmöglichkeiten (Fahrradbügel) bzw. Einsperrmöglichkeiten (z.B. Fahrradboxen) einzurichten und diese mit Lade- und Serviceangeboten zu ergänzen sowie mit ÖPNV/SPNV-Angeboten zu verknüpfen. Bei bestehenden Infrastrukturvorhaben (z.B. beim [Um-]Bau von Schulen, ÖPNV-Haltestellen etc.) sind die Belange des Radverkehrs bereits in der Planungsphase zu berücksichtigen, um eine kostengünstige Umsetzung zu ermöglichen und die Nutzung des Fahrrades zu steigern. Die weitere Verbesserung der Verknüpfung von Fahrradverkehr und ÖPNV/SPNV ist für Mobilitätssicherung und Klimaschutz ein wichtiger Baustein.	
Beteiligte:	Landkreis, LSE, Straßenbaulastträger, Organisationen für Menschen mit Behinderungen, Fahrgast-Rat, VNO
Federführung:	Straßenbaulastträger
Priorität:	höhere Priorität
Finanzierung:	Straßenbaulastträger

4.4.8 Fahrzeuge

Festlegung von Fahrzeugstandards

Erläuterung

Im Zuge der Neukonzeption des ÖPNV-Angebotes zum 01.08.2018 werden auch die ab diesem Zeitpunkt einzuhaltenden Anforderungen an die Fahrzeugqualität definiert, die auch zukünftig einzuhalten sind.

Allgemeine Voraussetzungen

Das Verkehrsunternehmen hat die für die dauerhafte Abdeckung der Fahrgastnachfrage erforderliche Anzahl an ausreichend dimensionierten Fahrzeugen (inkl. Reservefahrzeuge) vorzuhalten und einzusetzen. Verändert sich die Nachfrage, so dass die bisherigen Kapazitäten nicht ausreichen, hat das Verkehrsunternehmen unverzüglich die erforderlichen weiteren Kapazitäten zur Verfügung zu stellen. Insbesondere sind nachfolgende Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge zu erfüllen:

Standardlinienbusse:

- Die eingesetzten Fahrzeuge dürfen zu keinem Zeitpunkt älter als 15 Jahre sein.
- Die Fahrzeuge sind mit digitaler Fahrziel- Liniennummernanzeige an Front und Seite sowie am Heck mit einer Anzeige der Liniennummer auszurüsten.
- Es sind mindestens 42 Sitzplätze (inkl. Klappsitze) zzgl. Stehplätze bei 12m-Fahrzeugen vorzuhalten. Die Fahrzeuge sind mit Sicherheitsgurten auf allen Sitzplätzen auszustatten soweit dies technisch umsetzbar ist.
- Ab 01.01.2022 müssen mindestens 70% der Fahrplanfahrten mit Fahrzeugen mit Niederflurtechnik und fahrzeuggebundener Einstiegshilfe an Tür 2 durchgeführt werden.
- Es ist eine Fläche für Rollstühle bzw. für Rollatoren, Fahrräder oder Kinderwagen vorzuhalten.
- Ausrüstung mit elektronischen Fahrscheindruckersystemen, über die der Verkauf des gesamten Ticketsortiments möglich ist, sowie Ausstattung mit Zahltischen und Geldwechslern.
- Alle Fahrzeuge müssen mindestens die Abgasnorm Euro 4 erfüllen.

Kleinbusse:

- Im Linien- und Schülerverkehr sind Kleinbusse mit mindestens 16 Sitzplätzen einzusetzen. Ersatzweise können auch 2 Kleinbusse mit je 8 Sitzplätzen eingesetzt werden. Alle Fahrzeuge sind mit Sicherheitsgurten auf allen Sitzplätzen auszustatten soweit dies technisch möglich ist.
- Im Rufbusverkehr sind Kleinbusse (8-Sitzer) einzusetzen, bei weniger als 4 Fahrgästen ist der Einsatz von 5-sitzigen PKW möglich.
- Durch Umbau muss die Möglichkeit geschaffen werden können, einen Rollstuhlfahrer mitzunehmen. Für die Fahrradmitnahme sind die Fahrzeuge mit Anhängerkupplung auszustatten, um bei Bedarf Fahrradträger montieren zu können.
- Ab 01.01.2022 müssen 25% der Fahrplanfahrten mit barrierefreien Fahrzeugen durchgeführt werden.
- Ausrüstung mit einer Frontzielanzeige.
- Ausrüstung mit mobilen elektronischen Fahrscheindruckersystemen, über die der Verkauf des gesamten Ticketsortiments möglich ist. Zahltisch und Geldwechsler werden nicht zwingend vorgeschrieben.
- Fahrzeuge dürfen nicht älter als 15 Jahre sein und müssen mindestens die Abgasnorm Euro 4 erfüllen.

Alternative Antriebe: In vielen Regionen, vornehmlich in Städten, werden gegenwärtig Fahrzeuge mit alternativen Antrieben beschafft. Dies sind überwiegend Busse mit Elektromotoren. Einmal abgesehen von den Kosten, weist der Elektroantrieb für den ÖPNV in ländlich geprägten Regionen derzeit den entscheidenden Nachteil bezüglich der Reichweite auf. Auch Busse mit Gasmotoren reichen in punkto Unterhaltskosten und Lebensdauer nicht an Busse mit konventionellen Dieselantrieb heran. Es sollten deshalb die Entwicklungen auf dem Sektor der alternativen Antriebe (Elektromotor, Wasserstoff/Brennstoffzelle) abgewartet werden, um dann Fahrzeuge mit Alternativantrieben zu beschaffen, die für Regionalverkehre geeignet sind.

Nach Umsetzung der EU-Richtlinie 2019/1161 in nationales Recht, hat die Einführung sauberer bzw. emissionsfreier Fahrzeuge schnellst möglich zu erfolgen (vgl. Kap. 1.1.2 [2], S. 9f)

Beteiligte:	Landkreis, LSE, ggf. andere Verkehrsunternehmen
Federführung:	LSE
Priorität:	höhere Priorität
Finanzierung:	LSE, ggf. andere Verkehrsunternehmen

4.4.9 Schienenverkehr

Der Landkreis sieht es als seine Mitwirkungssaufgabe an, dass der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erhalten, aktiviert und mittel- und langfristig ausgebaut wird. Die Aufgaben- und Finanzverantwortung im SPNV teilen sich für den Lk Lüchow-Dannenberg wie folgt auf:

- □ LNVG (SPNV-Aufgabenträger): Konzeption, Bestellung und Finanzierung des SPNV-Angebotes in Niedersachsen außerhalb der Großräume Hannover und Braunschweig.
- □ NASA (SPNV-Aufgabenträger): Konzeption, Bestellung und Finanzierung des SPNV-Angebotes in Sachsen-Anhalt.
- □ DB Regio AG (Eisenbahnverkehrsunternehmen): Betrieb von Zügen, Fahrzeug- / Personaleinsatz, Fahrgastbetreuung und –information
- □ DB Netz AG und DB Station & Service AG: Schieneninfrastruktur und Bahnhöfe
- □ DRE (Infrastrukturunternehmen): Neubau, Ausbau und Unterhaltung der Bahninfrastruktur inkl. Stationen
- □ erixx (Eisenbahnverkehrsunternehmen): Betrieb von Zügen, Fahrzeug- / Personaleinsatz, Fahrgastbetreuung und –information

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 die Schieneninfrastruktur auf den Strecken Dannenberg – Lüneburg und Uelzen – Schnega – Salzwedel – Stendal obliegt der DB Netz AG. Für die Strecke Dannenberg – Lüchow liegt die Zuständigkeit für die Schieneninfrastruktur bei der DRE. Das verbleibende Stück zwischen Lüchow und Wustrow liegt noch in der Verantwortung des DB Konzerns. Zu den Maßnahmen in Einzelnen:

Dannenberg – Lüneburg (RB 32 / Kursbuchstrecke 112)	
Erläuterung Die Wendlandbahn Dannenberg ⇔ Lüneburg 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 für die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit notwendige Ausbau ist geplant, aber bislang noch nicht begonnen worden. Der Landkreis wird sich bei den zuständigen Stellen dafür einsetzen, dass die notwendigen Ausbaumaßnahmen so bald als möglich durchgeführt werden, damit eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Wendlandbahn erzielt werden kann (Stichwort: 2-Stunden-Takt).	
Beteiligte:	LNVG, DB Netz AG, DB Station & Service AG, erixx, Landkreis
Federführung:	Strecke / Stationen: DB Netz AG und DB Station & Service AG Bestellung und Finanzierung des Angebotes: LNVG
Priorität:	höhere Priorität
Finanzierung:	DB Netz AG, DB Station & Service AG, Land/LNVG

Uelzen – Schnega - Salzwedel – Stendal (RE 20 / KBS 305)	
Erläuterung Der Landkreis Lüchow-Dannenberg wird sich dafür einsetzen, dass der 2-gleisige Ausbau der Strecke möglichst zeitnah weiter geführt wird. Nach derzeitiger Planung der DB Netz AG soll der Ausbau 2028 abgeschlossen werden. Außerdem wird der Landkreis bei den zuständigen Stellen nach dem Ausbau der Strecke zwischen Uelzen und Stendal eine Verdichtung auf einen Stundentakt im SPNV fordern.	
Beteiligte:	NASA, DB Netz AG, Landkreis
Federführung:	DB Netz AG
Priorität:	höhere Priorität
Finanzierung:	DB AG / Bund

Dannenberg – Lüchow (- Wustrow - Salzwedel)	
Erläuterung Zwischen dem Lk Lüchow-Dannenberg und dem Altmarkkreis Salzwedel gibt es enge Verflechtungen. Eine Schienenverbindung nach Salzwedel würde für den Landkreis Lüchow-Dannenberg einen attraktiven Zugang zur Strecke Uelzen – Salzwedel - Stendal 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. siedlungsnahe Haltepunkte neu gebaut werden. Zudem müsste die Strecke zwischen Wustrow und Salzwedel neu geplant werden, was mit entsprechend hohen Planungs- und Investitionskosten verbunden wäre. Seitens des Landes Niedersachsen gab es bisher keine Bestrebungen zum Ausbau dieser Strecke. Im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr hat die LNVG in den Jahren 2013/14 eine Untersuchung durchgeführt, wo in Niedersachsen stillgelegte Schienenstrecken unter wirtschaftlichen Kriterien für den SPNV reaktiviert werden können. Die Untersuchung war dreistufig angelegt. Die Strecken Dannenberg Ost – Lüchow – Wustrow und Dannenberg Ost – Uelzen wurden ebenfalls untersucht und sind bereits in der 1. Untersuchungsstufe ausgeschieden. Deshalb sind von Seiten des Landes und der LNVG für diese beiden Strecken keine Reaktivierungen vorgesehen. Im LROP 2017 ist die Bahnstrecke Dannenberg über Lüchow nach Wustrow als Vorranggebiet sonstige Eisenbahnstrecke als Ziel der Raumordnung aufgenommen worden. Für die Weiterführung von Wustrow in Richtung Salzwedel ist eine geeignete Trasse zu entwickeln. Auf dieser Basis wird sich der Landkreis Lüchow-Dannenberg beim Land Niedersachsen weiter für die Strecke einsetzen. Es sollte geprüft werden, ob eine schrittweise Wiederaufnahme des SPNV zwischen Dannenberg (Ost) und Lüchow erfolgen kann. In den kommenden Jahren sollen zunächst an Wochenenden Freizeitverkehre eingerichtet werden.	
Beteiligte:	Schieneninfrastruktur: DRE, Gemeinden, Landkreis Wiederaufnahme SPNV: SPNV-Unternehmen, Landkreis
Federführung:	Infrastruktur: DRE / Betriebsaufnahme: SPNV-Unternehmen
Priorität:	höhere Priorität
Finanzierung:	Infrastruktur: DRE / Betrieb: LNVG

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. Im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr hat die LNVG in den Jahren 2013/14 eine Untersuchung durchgeführt, wo in Niedersachsen stillgelegte Schienenstrecken unter wirtschaftlichen Kriterien für den SPNV reaktiviert werden können. Die Untersuchung war dreistufig angelegt. Die Strecken Dannenberg Ost – Lüchow – Wustrow und Dannenberg Ost – Uelzen wurden ebenfalls untersucht und sind bereits in der 1. Untersuchungsstufe ausgeschieden. Deshalb sind von Seiten des Landes und der LNVG für diese beiden Strecken keine Reaktivierungen vorgesehen. Außerdem wurde im Zuge der Änderung des LROP 2008 das Ziel der Raumordnung zum Ausbau der Strecke gestrichen. Der Landkreis Uelzen hat bei der Neuaufstellung seines RROP die Strecke nur noch im Stadtgebiet von Uelzen bis zum Hafen als Ziel der Raumordnung festgelegt. Trotz dieser negativen Vorzeichen wird sich der Landkreis Lüchow-Dannenberg weiterhin beim Land Niedersachsen für die Strecke einsetzen.	
Beteiligte:	Landkreis, LNVG
Federführung:	
Priorität:	geringere Priorität
Finanzierung:	

Anlage
VNO-Haltestellen-Konzept zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen

VNO-Haltestellen-Konzept

zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen

erarbeitet von:

VNO
Verkehrsgesellschaft
Nord-Ost-Niedersachsen mbH

April 2019

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung / Zielsetzung…….. 3

2. Zusammenfassung…… 5

3. Fördermöglichkeiten…….. 7
   - 3.1 ÖPNV-Förderprogramm 2017ff des Landes Niedersachsen…….. 7
   - 3.2 Förderung über Mittel nach § 7b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes…….. 8

4. Barrierefreier ÖPNV: Gesetzliche Grundlagen…… 9

5. Personengruppen mit eingeschränkter Mobilität und ihre spezifischen Probleme bei der Nutzung des ÖPNV…….. 10

6. Anforderungen an die barrierefreie Planung, Gestaltung und Ausstattung von Haltstellen…….. 11
   - 6.1 Systemische Abstimmung von Haltestelle und Fahrzeug…….. 11
   - 6.2 Bewegungsraum auf Haltestellen-Wartflächen…….. 12
   - 6.3 Barrierefreie Zuwegung und Auffindbarkeit von Bushaltestellen…… 12
   - 6.4 Sonstige Elemente der Haltestellenausstattung…… 13
   - 6.5 Haltestellentypen und Anfahrbarkeit…… 13

7. Barrierefreie Haltestellen: Standards und Empfehlungen…… 16
   - 7.1 Grundlagen…….. 16
   - 7.2 Baulicher Mindeststandard und weitere Empfehlungen……... 16
     - 7.2.1 Mindeststandards……... 17
     - 7.2.2 Erweiterte Standards……... 21
     - 7.2.3 Kriterien zur Bestimmung von Ausnahmetatbeständen……... 22
   - 7.3 Fahrgastinformation an Haltestellen…… 23
     - 7.3.1 Elemente der Fahrgastinformation an Bushaltestellen und das Zwei-Sinne-Prinzip..…. 23
     - 7.3.2 Allgemeine Anforderungen für barrierefreie Informationen visueller und akustischer Art an Bushaltestellen…… 24
       - (1) Barrierefreie visuelle Gestaltung statischer Fahrgastinformationselemente…… 24
       - (2) Anforderungen an akustische Informationen an Bushaltestellen…… 25
     - 7.3.3 Haltestellenmast / Haltestellenschild……... 26
     - 7.3.4 Fahrplanaushänge……... 30
     - 7.3.5 Dynamische Fahrgast-Informations-Systeme (DFI)…..... 31
     - 7.3.6 Informationen an Bushaltestellen: Innovative Assistenzsysteme……... 33
   - 7.4 Weitere Hinweise zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen und deren Umfeld……. 35
   - 7.5 Haltestellenskizzen…… 38

8. Barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen: Priorisierung und zeitlicher Umsetzungsplan…… 49
   - 8.1 Rechtlicher Rahmen und Vorgehensweise…… 49
   - 8.2 Barrierefreie Gestaltung als grundsätzliche Anforderung…….. 49
   - 8.3 Priorisierung der Haltestellen und zeitlicher Umsetzungsplan…… 50
     - 8.3.1 Einwohnerzahl und Zahl der barrierefreien Haltestellen……..…. 50
     - 8.3.2 Kategorisierung nach Prioritätsstufen /Priorisierung der Haltestellen nach Bedienungshäufigkeit / Zeitlicher Umsetzungsplan…… 50
   - 8.4 Haltestellenaufnahme / Haltestellenkataster…….. 51

9. Handlungsempfehlungen……..…… 60

10. Literaturverzeichnis……..…. 61

1. Einleitung / Zielsetzung

An der Haltestelle findet oftmals der erste Kontakt des Fahrgastes mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) statt. Die Entscheidung des Fahrgastes zur Nutzung von Bus und Bahn wird also nicht nur durch das räumliche und zeitliche Angebot, sondern auch vom Erscheinungsbild und der Ausgestaltung der Haltestellen beeinflusst. Das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) fordert die Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen mit dem Ziel, auch für die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Deshalb ist es besonders wichtig, auch die Haltestellen entsprechend auszustatten, um eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen. Entsprechend haben die Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO) als Vertreterin der Aufgabenträgerseite und die Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN) als Vertreterin der Busunternehmen im Jahr 2003 das erste VNO-/VNN-Haltestellenkonzept erarbeitet. Dieses Konzept wurde im Laufe der Jahre mehrfach aktualisiert und ist Bestandteil der Nahverkehrspläne der VNO-Landkreise.

Mit dem am 01.01.2013 in Kraft getretenen Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und der darin enthaltenen Forderung nach einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV zum 01.01.2022 sowie mit der Überarbeitung von einschlägigen DIN-Normen, die für die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes von Bedeutung sind, ist eine völlige Überarbeitung des Haltestellen-Konzeptes und seinen Empfehlungen zur Gestaltung von Haltstellen notwendig geworden.

Adressat des PBefG sind zunächst die ÖPNV-Aufgabenträger, die zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans (NVP) verpflichtet sind und die darin die wesentlichen Merkmale und Standards eines barrierefreien ÖPNV zu definieren haben. Allerdings sind die ÖPNV-Aufgabenträger im Regelfall nicht für Haltestellen verantwortlich. Diese Verantwortung liegt bei den Straßenbaulastträgern, für die sich aus dem PBefG keine konkrete Umsetzungspflicht der Barrierefreiheit ergibt. Letzteren kommt aber bei der Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV eine Schlüsselrolle zu, weil sie die Planungshoheit innehaben und für die Umsetzung von Straßenbau- und Haltestellenmaßnahmen verantwortlich sind. Das Konzept beschreibt Handlungsoptionen, die die Beteiligten vor Ort unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten umsetzen können.

Das vorliegende Haltestellen-Konzept basiert im Wesentlichen auf folgende Quellen:

- Studie des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) „Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster. Anforderungen an ein gemeinsames ÖPNV-Haltestellenkataster für Niedersachsen, Bremen und den HVV in Bezug auf einheitlich zu erhebende Haltestellenattribute“, 2017. Erarbeitet wurde diese Studie von der Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft (rms GmbH).
- Die vom Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) erarbeitete Schrift „Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund. Feste bauliche Standards und weitere Empfehlungen. Ein Leitfaden für Baulastträger“, Hamburg 2016 Erarbeitet wurde dieser Leitfaden von einer Facharbeitsgruppe, an der – neben Vertretern/Vertreterinnen des HVV – u.a. die niedersächsischen HVV-Landkreise Harburg, Lüneburg und Stade, Verkehrsunternehmen (aus Niedersachsen die KVG), Mitglieder von Behindertenorganisationen aus Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein sowie Planungsgesellschaften wie die VNO mbH teilgenommen haben.

Weitere Grundlage des vorliegenden Konzepts ist die Veröffentlichung des ZVBN/VBN „Haltestellen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen. Qualitätsanforderungen, Teil 1: Straßengebundener ÖPNV, 5. Aufl. 2014. Dieses Papier wird gegenwärtig vom ZVBN/VBN überarbeitet und aktualisiert, so dass in dem vorliegenden VNO-Haltestellenkonzept lediglich elementare Anforderungen aus dem derzeit gültigen Qualitätspapier des ZVBN/VBN aufgenommen wurden.

Diese Schriften (und damit auch das vorliegenden Haltestellen-Konzept) übernehmen für die bauliche Gestaltung von barrierefreien Haltestellen (Borde, Wartefläche, Bodenindikatoren) die aktuellen DIN-Normen. Damit sind für diesen Teil der Barrierefreiheit von Haltestellen – und damit für die Straßenbaulastträger als zuständige Stellen – die Empfehlungen eindeutig definiert.

Für den Bereich „Fahrgastinformation an Haltestellen" sind dagegen die Diskussionen über die zu beschreitenden Wege zur Wahrung des auch für die Fahrgastinformation geltenden Zwei-Sinne-Prinzips noch nicht abgeschlossen. DIN-Normen für die Gestaltung und Größe von Schriften im öffentlichen Raum liegen zwar vor, aber die Übertragung auf die stationären Teile der Fahrgastinformation wie Haltestellenschilder, Haltestellenaushänge und ggf. Dynamische Fahrgastinformationssysteme an Bushaltestellen ist bei den derzeit verwendeten Systemen bzw. bei den in den Verbünden festgelegten Standards nicht problemlos möglich. Hinzu kommt für diesen Bereich, dass die Entwicklung von technischen Systemen (App-Lösungen) zur Information der Fahrgäste mit Einschränkungen schnell voranschreitet und bei der immer weitergehenden Verbreitung von Smartphones/iPhones zukünftig einen immer größeren Teil der Fahrgastinformation übernehmen wird. Das vorliegende Konzept stellt für die stationären Elemente der Fahrgastinformation die Anforderungen und Probleme vor und gibt einen Überblick über die Möglichkeiten zur Wahrung des Zwei-Sinne-Prinzips bei der Fahrgastinformation. Als Informationsgrundlage, die auch die Umsetzungsprobleme thematisiert, diente dabei folgende Schrift:

- Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. [LAG] „Barrierefreie Gestaltung von Fahrgastinformationen im HVV im Rahmen des PBefG-Projekts", 2016

Die Empfehlungen bzw. Standards beider Verkehrsverbünde werden für die eher ländlich geprägten VNO-Landkreise dort übernommen, wo es im Sinne der barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen notwendig ist und dort modifiziert, wo die Gegebenheiten ländlich strukturierter Räume dies angezeigt erscheinen lassen. Damit sind die Vorschläge des vorliegenden Haltestellen-Konzeptes für alle VNO-Landkreise anwendbar.

Die ÖPNV-Aufgabenträger verfolgen gemeinsam mit den in der VNN zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen das Ziel, im Austausch mit den Kommunen in ihrer Funktion als Straßenbaulastträger die Barrierefreiheit an den Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs weiter voran zu treiben. Intention dieses Konzeptes ist es dabei, den Kommunen und den Verkehrsunternehmen bei der Verwirklichung dieses Ziels eine möglichst umfassende Hilfestellung und praktische Anregungen zu geben.

Unter Berücksichtigung der vorhandenen finanziellen und planerischen Möglichkeiten wird es nur schrittweise möglich sein, die Haltestellen dem Konzept entsprechend um- bzw. neu zu gestalten. Das Konzept soll im Rahmen von Planungen, d.h. bei Sanierung, Umgestaltung und Neubau, Berücksichtigung finden. Die Umsetzung des Konzeptes ist nur möglich, wenn Kommunen, Verkehrsbetriebe und Aufgabenträger eng zusammen arbeiten.

Gleichzeitig soll das neue Haltestellen-Konzept die für eine umfassende Barrierefreiheit notwendigen Standards für Haltestellen definieren und zudem die Grundlagen für eine Priorisierung von Umbau-/ Neubaumaßnahmen liefern. Außerdem benennt das Konzept Kriterien, die für die Erhebung des Ist-Zustandes von Haltestellen notwendig sind, damit die Erhebungen für den Aufbau neuer bzw. für das Füllen bestehender Haltestellen-Kataster geeignet sind.

Für die Straßenbaulastträger sind insbesondere die Kapitel 6 „Anforderungen an die barrierefreie Planung, Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen" sowie die im Kapitel 7 „Barrierefreie Haltestellen: Standards und Empfehlungen" unter 7.2 „Baulicher Mindeststandard und weitere Empfehlungen" genannten Hinweise wesentlich. Im Kapitel 3 werden die Fördermöglichkeiten von Haltestellenmaßnahmen vorgestellt und im Kap. 8 die Priorisierung von Haltestellen. Die im Konzept vorgenommene Priorisierung von Haltestellen kann dabei als ein erster Schritt zur Umsetzung gesehen werden. Die praxistaugliche Überführung kann nur in Absprache zwischen Aufgabenträger und Straßenbaulastträger erfolgen. Dabei sind auch die im Kap. 8.4 „Haltestellenaufnahme / Haltestellenkataster" beschriebenen Kriterien bei einer Erfassung der Haltestellen zu beachten.

2. Zusammenfassung

Das vorliegende Haltestellenkonzept berücksichtigt im Hinblick auf die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen die Interessen der ÖPNV-Aufgabenträger sowie der Verkehrsunternehmen und soll für Straßenbaulastträger Hinweise und Handlungsempfehlungen für die Gestaltung von barrierefreien Haltestellen vermitteln.

Gesetzliche Grundlagen

Nach einer Darstellung der Fördermöglichkeiten von Umbau-/Neubaumaßnahmen an Haltestellen werden mit dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) und dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die einschlägigen gesetzlichen Grundlagen für die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV benannt.

Nach PBefG § 8 Abs. 3 haben die Aufgabenträger in ihren Nahverkehrsplänen (NVP) die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, dass für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit erreicht wird.

Die Formulierung im PBefG begründet nach Auffassung des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) einen Planungsauftrag an die Aufgabenträger mit Berücksichtigungsgebot im NVP, es beinhaltet kein Umsetzungsgebot. Adressaten des PBefG und seiner Normierung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV sind die Aufgabenträger. Dagegen ergeben sich für Straßenbaulastträger aus den Bestimmungen des § 8 Abs. 3 PBefG keine unmittelbaren Pflichten!

Die spezifischen Anforderungen an die Barrierefreiheit, die sich aus den unterschiedlichen Formen der Mobilitätsbeeinträchtigungen ergeben, werden im Kapitel 5 eingehend beschrieben. Vor diesem Hintergrund kommt das MW zu der Einschätzung, dass unter „vollständige Barrierefreiheit‘ eine möglichst weitgehende Annäherung an eine den aktuell geltenden konkreten fachgesetzlichen Anforderungen entsprechende Gestaltung des ÖPNV im Rahmen der Verhältnismäßigkeit verstanden werden muss.

Barrierefreie Haltestellen > Bauliche Gestaltung

Die Anforderungen an die barrierefreie Planung, Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen werden umfassend ab Kapitel 6 dargestellt. Die Barrierefreiheit im ÖPNV kann nur durch eine systemische Abstimmung von Haltestelleninfrastruktur, Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge erreicht werden.

Für einen möglichst niveaugleichen Ein- und Ausstieg in das Fahrzeug sind Haltestellen und Fahrzeuge aufeinander abzustimmen. Als Mindesthöhe des Bordes werden 16 cm empfohlen. Die Spaltbreite zwischen Fahrzeugboden und Bussteigkante sollte nicht mehr als 5 cm betragen. Für die Reduzierung der Spaltbreite zwischen Wagenkasten und Wartefläche wird die Verwendung von Haltestellenborden aus Formsteinen empfohlen, sog. Sonderborde.

Weiterhin sind für Rollstuhlfahrer/innen ausreichend Bewegungsflächen auf der Wartefläche vorzusehen. Festgelegt ist hier die Mindestfläche von 1,50 m x 1,50 m. Die Fläche sollte eine Gesamttiefe von mindestens 2,50 m (Länge der ausgeklappten Rampe plus Bewegungsraum) aufweisen.

Um blinden und seheingeschränkten Fahrgästen die Orientierung zu erleichtern und den selbstständigen Einstieg in das Fahrzeug zu ermöglichen, muss eine Haltestelle mit taktilen Bodenindikatoren ausgestattet sein. Im Sinne einer umfassenden Barrierefreiheit sind auch die Zuwegungen barrierefrei zu gestalten.

Haltestellenbereiche sollten allgemein gut ausgeleuchtet werden.

Beim Neu-, Um- oder Ausbau von Haltestellen sollte darauf geachtet werden, dass die eingesetzten Fahrzeuge die Haltestelle parallel zum Bord anfahren können. Aus diesem Grund werden als Haltestellentypen das Buskap oder die Haltestelle am Fahrbahnrand präferiert. Lediglich in Ausnahmefälle sollten Busbuchten angelegt werden.

Bei den Empfehlungen für die barrierefreie, bauliche Gestaltung von Haltestellen wird auf die aktuellen DIN-Normen und Richtlinien zurückgegriffen. Von der Definition gestaffelter Ausbaukategorien wird abgesehen. Dafür wird ein **Mindeststandard** für die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen definiert, der nur Vorgaben für die wesentlichen baulichen Merkmale einer barrierefreien Haltstelle umfasst und grundsätzlich an jeder Haltestelle umgesetzt werden soll: Der **erweiterte Standard** umfasst den Mindeststandard zuzüglich betrieblicher oder fahrgastbezogener Zusatzausstattungen wie z.B. Fahrgastunterstände (FGU), dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI) oder Bügel zum sicheren Anschließen von Fahrrädern. Inwieweit Zusatzausstattungen vorgesehen werden, bleibt den zuständigen Straßenbaulastträgern vorbehalten.

Sollte die Umsetzung des Mindeststandards am vorgesehenen Standort nicht möglich sein, dann sollten vordefinierte Planungsschritte geprüft und deren Ergebnisse dokumentiert werden. Wenn auch nach dieser Prüfung der Mindeststandard nicht eingehalten werden kann, sollten möglichst viele Aspekte der Barrierefreiheit umgesetzt werden.

Fahrgastinformation an Bushaltestellen

Auch im Hinblick auf den diskriminierungsfreien Zugang zu Fahrgastinformation an Haltestellen gilt das Zwei-Sinne-Prinzip. Für die Nutzung des ÖPNV müssen mindestens zwei der drei Sinne „Hören, Sehen, Tasten" bedient werden.

Die Fahrgastinformation an Bushaltestellen erfolgt über die statischen Elemente Haltestellenschild, Fahrplanaushang. Aufgrund der technischen Entwicklung sind dynamische Fahrplaninformationssysteme (DFI) als zusätzliche Komponente der Fahrgastinformation an Bushaltestellen hinzugekommen. Da DFI in ländlichen Räumen auch zukünftig nur in sehr geringer Zahl installiert werden, liegt das Schwergewicht der Hinweise in diesem Konzept weiterhin auf die statischen Informationselemente an Haltestellen.

In den ländlich geprägten Räumen wird – abseits der Städte und Verdichtungsräume - ein hoher Prozentsatz der Haltestellen lediglich von einer Buslinie – häufig mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung – bedient. Die Relation ist eindeutig (Wohnorte – Schulstandort und zurück), die Zahl der Abfahrten ist gering. Aufgrund dieser geringen Komplexität des Angebotes in weiten Teilen des VNO-Gebietes und aufgrund von technischen Entwicklungen (App-Lösungen, s. Kapitel 7.3.6) sollte an den Einfachhaltestellen auf die Installation von Lautsprechern verzichtet werden. Zukunftsweisend und zur Wahrung des Zwei-Sinne-Prinzips sollten jedoch alle ÖPNV-Fahrzeuge im VNO-Gebiet mit Außenlautsprechern ausgestattet werden.

Priorisierung und zeitlicher Umsetzungsplan

Da ein barrierefreier Ausbau aller Haltestellen den Straßenbaulastträgern weder planerisch noch finanziell bis zum 01.01.2022 möglich ist, wird eine Priorisierung der Haltestellen mit einer Zeitschiene für die Umsetzung vorgenommen. Die Priorisierung der Haltestellen erfolgt auf Basis der Einwohnerzahlen von Orten/Stadtteilen und der ganzjährigen Bedienungshäufigkeit der Haltestellen. Aus Sicht des ÖPNV-Aufgabenträgers sollten alle Orte/Stadtteile mit mehr als 200 Einwohnern bis zum 01.01.2022 in Abhängigkeit der Größe des Ortes/des Stadtteils folgende Mindestanforderung im Hinblick auf die Zahl barrierefreier Haltestellen als Minimum aufweisen, wobei vorausgesetzt wird, dass die barrierefreie Gestaltung einer Haltestelle in beiden Bedienungsrichtungen erfolgt:

- Ort/Stadtteil 200 – 1.000 Einw. > 1 barrierefreie Haltstelle
- Ort/Stadtteil 1.000 – 3.000 Einw. > 2 barrierefreie Haltestellen
- Ort/Stadtteil 3.000 – 6.000 Einw. > 3 barrierefreie Haltestellen
- Ort/Stadtteil >6.000 Einwohner > je weitere 3.000 Einw. jeweils 1 weitere barrierefreie Haltestelle

Die Kategorisierung der Haltestellen sieht 3 Prioritätsstufen mit einer entsprechenden zeitlichen Umsetzungsplanung vor, die aus der nachfolgenden Tabelle zu ersehen sind.

- Kategorie A > hohe Priorität > bis 2024
- Kategorie B > mittlere Priorität > bis 2026
- Kategorie C > geringere Priorität > nach 2026

Für die jeweilige Kategorisierung/Priorisierung werden folgende Kriterien herangezogen:

- Bedienungshäufigkeit der Haltestelle gestaffelt nach Zahl der Fahrtenpaare, die montags bis freitags ganzjährig durchgeführt werden.
- Lage der Haltestelle (Ortskern/Stadtzentrum/Stadtteilzentrum / innerorts / außerorts)
- Haltestellen an besonderen Einrichtungen unabhängig von der Ortslage, die einen höheren Bedarf an barrierefreier Mobilität erwarten lassen.

Auf Basis dieser Kriterien ergibt sich folgende Priorisierungsmatrix:

	Bedienung (Fahrtenpaare mo-fr ganzjährig)			
Ortslage	**≥ 12**	**≥ 6**	**≥ 3**	**< 3**
Einrichtungen mit ÖV-Relevanz [1]	A	A	B	C
Ortskern/Stadtzentrum/Stadtteilzentrum	A	A	B	C
Innerorts	A	B	B	C
Außerorts	B	C	C	C

[1] Unabhängig von der Ortslage

Bei einem konkreten Bedarf oder aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist eine Höhereinstufung von einzelnen Haltestellen seitens des Straßenbaulastträgers jederzeit möglich.

Haltestellenaufnahme / Haltestellen-Kataster

Die vorgeschlagene Kategorisierung der Haltestellen ermöglicht es, eine an diesen Vorschlägen orientierte Haltestellenaufnahme vorzunehmen. Für das Haltestellenkataster sollen zunächst nur die Haltestellen erfasst werden, die aufgrund des Kriteriums „Einwohnerzahl“ bis Ende 2021 prioritär umgestaltet werden müssen bzw. Haltestellen, die der Kategorie A zugeordnet sind.

In einem ersten Schritt ist zu prüfen, ob in allen Orten/Stadtteilen über 200 Einwohnern nach dem o.g. Schema barrierefreie Haltestellen vorhanden sind. Diese Prüfung kann nur im Zusammenspiel zwischen zuständigen Straßenbaulastträger, dem ÖPNV-Aufgabenträger und der VNO erfolgen.

Die Haltestellenerfassung selbst hat sich dabei an das Gutachten des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) „Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster in Niedersachsen“ (2017) und der dortigen Attributsliste“ zu orientieren, die im Kap. 8 aufgeführt ist inkl. Erfassungsbögen.

Im Kapitel 9 „Handlungsempfehlungen“ werden die aus Sicht des ÖPNV-Aufgabenträgers notwendigen Maßnahmen dargestellt und das abschließende Kapitel 11 enthält die Prioritätenliste.

3. Fördermöglichkeiten

3.1 ÖPNV-Förderprogramm 2017ff des Landes Niedersachsen

Im Merkblatt der LNVG „ÖPNV-Förderprogramm 2017 ff des Landes Niedersachsen. Vereinfachtes Antragsverfahren für Bushaltestellen mit geringen Investitionskosten von weniger als 50.000 €. Erläuterung und Verfahren“, Stand 03/2017, sind die grundlegenden Voraussetzungen und Elemente für die Beantragung von Fördermitteln im Zuge des vereinfachten Antragsverfahrens benannt.

Danach sind die Ziele des vereinfachten Antragsverfahrens für Bushaltestellen:

- Beachtung der Bedürfnisse im ländlichen Raum;
- Aufwandsreduzierung bei der Antragstellung;
- Zusammenführung von höchstens 8 Einzelmaßnahmen <50.000 €, die innerhalb eines Haushaltsjahres umzusetzen sind.

Aus dem Förderprogramm sind Neu-, Um- und Ausbauten einschließlich Verlegungen sowie Grunderneuerungen von Haltestellen förderfähig. Die Haltestellen sind insbesondere barrierefrei herzustellen und zeitgemäß auszustatten. Verlegungen von Haltestellen sind dann förderfähig, wenn Barrierefreiheit nur so hergestellt werden kann oder wenn die aus Gründen der Verkehrssicherheit erfolgt.
Die Gesamtausgabe dürfen je Einzelhaltestelle 50.000 € nicht überschreiten – für Einzelvorhaben, die über diesen Betrag liegen, ist ein Einzelantrag vorzulegen. Die Zuwendungssumme soll mindestens 25.000 € je Antrag betragen. Je Antrag dürfen maximal 8 Einzelhaltestellen beantragt werden. Dabei gelten gegenüberliegende Haltestellen gleichen Namens im vereinfachten Verfahren als jeweils eine Haltestelle! Kreisangehörige Städte und Gemeinden können pro Jahr maximal einen Antrag genehmigt bekommen.

In Abhängigkeit von Lage, Funktion und Bedeutung der Haltestelle sind folgende Einzelbestandteile förderfähig:
- Warteflächen für Fahrgäste;
- Busbuchten (nur bei verkehrstechnischem Bedarf);
- Borde für Niederflurbusse;
- DIN-konforme Blindenleitsysteme;
- Haltestellenschilder;
- Fahrgastunterstand bei Haltestellen mit mehr als 10 Einsteigern täglich mit
  # Abfallbehälter
  # Informationsvitrine (Fahrplanaushang, Umgebungsplan, Liniennetzplan, Tarifzonen)
- Beleuchtungsanlage (im Fahrgastunterstand integriert oder außerhalb des FGU im Warteflächenbereich;
- kleinere erforderliche Anpassungen an das Umfeld in Lage und Höhe;
- Fahrradabstellbügel auf der befestigten Wartefläche, ein Bedarf von mehr als 3 Bügeln ist durch Zählungen nachzuweisen.
- Zuwendungsfähige Ausgaben sind auch erforderliche Grunderwerbsausgaben.

Anträge sind bis zum 31.05. des Jahres für das Folgejahr einzureichen. Die Förderquote beträgt 75% der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Dem Antragsschreiben sind folgende Unterlagen beizufügen:
- Anlage 1: Darstellung der Einzelmaßnahmen und Kosten je Haltestelle;
- Anlage 2: Dokumentation des Bestandes und Erläuterung der einzelnen Haltestellenmaßnahme;
- Konzeptskizzen der geplanten Maßnahmen;
- Liniennetzplan / Fahrpläne;
- Stellungnahme des ÖPNV-Aufgabenträgers;
- Stellungnahme des zuständigen Behindertenbeauftragten / Behindertenbeirats;
- Stellungnahme aller betroffenen Verkehrsunternehmen;
- ggf. Zustimmung des Straßenbaulastträgers;
- ggf. Auszug aus der Bodenrichtwertkarte / Verkehrswertgutachten.

Weitergehende Informationen sind dem LNVG-Merkblatt zu entnehmen.

3.2 Förderung über Mittel nach § 7b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes

Seit der Neufassung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) zum 01.01.2017 stehen den ÖPNV-Aufgabenträgern zusätzliche finanzielle Mittel nach § 7a „Ausgleichszahlungen für die Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im straßengebundenen öffentlichen Personenverkehr“ und nach §7b „Finanzielle Unterstützung

für die Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personenverkehrs“ zur Verfügung. Nach §7b Abs. 2 sollen die Mittel insbesondere für die Entwicklung von flexiblen Bedienformen verwendet werden. Sie dürfen aber auch für Maßnahmen eingesetzt werden, mit denen der ÖPNV qualitativ und quantitativ weiterentwickelt wird. In der Begründung zum Gesetzesentwurf werden ausdrücklich Investitionen in die Infrastruktur, z.B. die Herstellung von Barrierefreiheit, genannt. (vgl. Niedersächsischer Landtag, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/5836, Okt. 2016, S. 18).
Damit können ÖPNV-Aufgabenträger aus den Mitteln nach § 7b also auch Haltestellenmaßnahmen finanziell fördern. Ob ein ÖPNV-Aufgabenträger die Mittel nach §7b auch für eine Förderung von Haltestellenvorhaben nutzt und - wenn ja – in welcher Höhe bleibt der Entscheidung vor Ort überlassen.

Förderrichtlinien für Haltestellenmaßnahmen haben der Landkreis Cuxhaven und der ZVBN schon seit einigen Jahren erlassen. Die Fördermittel stehen dem jeweiligen Straßenbaulastträger zusätzlich zur Landesförderung zur Verfügung.

4. Barrierefreier ÖPNV: Gesetzliche Grundlagen

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) legt im § 8 fest, dass öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im ÖPNV möglichst weitgehend barrierefrei zu gestalten sind. Barrierefrei bedeutet, dass Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel für behinderte Menschen ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

Das novellierte und seit dem 01.01.2013 gültige PBefG trifft im § 8 Abs. 3 folgende Aussagen:

- Die Aufgabenträger haben in ihrem NVP die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.
- Die genannte Frist gilt nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.
- Bei der Aufstellung des NVP sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören.
- Außerdem muss der NVP Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen enthalten.

Die Formulierung im PBefG begründet nach Auffassung des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) einen Planungsauftrag an die Aufgabenträger mit Berücksichtigungsgebot im NVP. Die Aufgabenträger sind verpflichtet, ein Programm zur Umsetzung der Maßnahmen im NVP aufzustellen, aber es beinhaltet kein Umsetzungsgebot. [Petra de Klein, Folienvortrag „Rechtliche Rahmenbedingungen“, Folie 9, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Workshop „Barrierefreiheit im ÖPNV“ am 24.11.2015 in Hannover].

Die Länder können nach § 62 Abs. 2 PBefG den im § 8 Abs. 3 PBefG genannten Zeitpunkt der Zielerreichung abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen. Allerdings müssen die Gründe für diese Ausnahmetatbestände nachweislich technisch oder wirtschaftlich unumgänglich sein. Von dieser Möglichkeit hat das Land Niedersachsen bislang keinen Gebrauch gemacht.
Wie bereits in der Einleitung erwähnt, sind die Aufgabenträger Adressaten des PBefG und seiner Normierung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV. Dagegen ergeben sich für Straßenbaulastträger aus den Bestimmungen des § 8 Abs. 3 PBefG keine unmittelbaren Pflichten!

„Vollständige Barrierefreiheit“ stellt einen unbestimmten Rechtsbegriff dar. In der Praxis ist die Umsetzung nicht für alle Gruppen von Menschen mit Beeinträchtigungen im gleichen Maße erreichbar, weil sich die Anforderungen der jeweiligen Personengruppe an die Barrierefreiheit unterscheiden und z.T. sogar widersprechen (s. Kap. 5). „‚Vollständig‘ heißt - sinnvoll und allgemein verstanden - eine möglichst weitgehende Annäherung an eine

den aktuell geltenden konkreten fachgesetzlichen Anforderungen entsprechende Gestaltung des ÖPNV im Rahmen der Verhältnismäßigkeit." [vgl. Petra de Klein, Rechtliche Rahmenbedingungen, Folie 11]

Die Umsetzung der im PBefG genannten Zielbestimmung erfordert die Entwicklung gemeinsamer Vorstellungen, ein abgestimmtes Handeln sowie eine offene Diskussion aller Beteiligten darüber, wie die gesetzlichen Vorgaben konkret umgesetzt werden sollen. [vgl. Hamburger Verkehrsverbund [HVV], „Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund. Feste bauliche Standards und weitere Empfehlungen. Ein Leitfaden für Baulastträger, 2016, S. 4]

5. Personengruppen mit eingeschränkter Mobilität und ihre spezifischen Probleme bei der Nutzung des ÖPNV

Aus der nachfolgenden Übersicht sind die Personengruppen mit eingeschränkter Mobilität oder Sensorik und ihre häufig auftretenden Alltagsprobleme bei der ÖPNV-Nutzung dargestellt:

Personengruppe	Alltagsprobleme bei der ÖPNV-Nutzung
Kleinwüchsige Fahrgäste	o Erreichbarkeit von Bedienelementen, Automaten, Entwertern, Sprecheinrichtungen und Festhaltemöglichkeiten
Blinde Fahrgäste	o Auffinden der Haltestelle, Bahnsteigkante, Einstiegstür, Entwerter, Automaten und Bedienelemente o Fehlen akustischer und haptischer Informationen (Fahr- und Liniennetzpläne, Ausstiegshaltestelle, Störungsmeldungen) o Auswahl der richtigen Linie / des richtigen Fahrtziels an zentralen Haltestellen o Gefährdungen, da visuelle Warnsignale nicht wahrnehmbar o Verletzungsgefahr durch fehlende Orientierung (Abstürzen, Unterlaufen, Anstoßen)
Sehbehinderte Fahrgäste	o Je nach Schwere der Beeinträchtigung ähnliche Probleme wie bei blinden Fahrgästen
Gehörlose / ertaubte Fahrgäste	o Verstehen von Informationen, die nur akustisch erfolgen o Gefährdungen, da akustische Signale nicht wahrgenommen werden o Verstehen komplexer schriftlicher Texte
Schwerhörige Fahrgäste	o Je nach Schwere der Beeinträchtigung ähnliche Probleme wie bei gehörlosen Fahrgästen
Rollstuhlnutzende Fahrgäste	o Zugang zur Haltestelle, Bahnsteigen o Einstieg in die Fahrzeuge o Aufstellung in den Fahrzeugen o Erreichbarkeit von Bedienelementen
Rollatornutzende Fahrgäste	o Je nach Schwere der Beeinträchtigung ähnlich Probleme wie Rollstuhlnutzende o Nutzung der Festhaltemöglichkeiten o Fehlen von Sitzplätzen, an denen ein Rollator mitgeführt werden kann o Fehlende Sicherungsmöglichkeiten von Rollatoren
Gehbehinderte Fahrgäste	o Je nach Schwere der Beeinträchtigung ähnlich Probleme wie Rollstuhlnutzende
Greifbehinderte Fahrgäste	o Bedienung von Tastern, Entwertern, Automaten o Benutzung der Festhaltemöglichkeiten
Fahrgäste mit Konzentrations- u. Orientierungsbeeinträchtigung	o Nichtverstehen von Fahr- und Liniennetzplänen, statischen und dynamischen Informationen sowie von Orientierungshilfen und Warnhinweisen

vgl. HVV, Leitfaden, S. 7 und Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, 2013

Zu den mobilitätseingeschränkten Menschen im weiteren Sinne gehören auch Fahrgäste mit Kinderwagen oder Gepäck, die ggf. auf Hilfestellung durch Dritte beim Ein- und Aussteigen angewiesen sind oder keinen ausreichenden Abstellplatz im Fahrzeug finden. Auch ältere Fahrgäste zählen zur Gruppe der mobilitätseingeschränkten Personen. Ihnen fällt das Treppensteigen, langes Laufen oder langes Stehen zunehmend schwerer und auch die Standsicherheit ist nur noch eingeschränkt vorhanden. Außerdem gehen auch die Fähigkeit zur Erfassung komplexer Sachverhalte sowie auch die Bereitschaft / Fähigkeit zum Umgang mit moderner Technik mit

zunehmendem Alter zurück. Entsprechend wird – unter Beachtung des § 8 Abs. 3 PBefG – empfohlen, bei der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV die Belange von Menschen mit körperlichen, sensorischen und kognitiven Beeinträchtigungen insgesamt zu berücksichtigen, ohne bestimmte Teilgruppen auszunehmen. (vgl. HVV, Leitfaden, S. 7-8).

6. Anforderungen an die barrierefreie Planung, Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen

Die Barrierefreiheit im ÖPNV kann nur im Zusammenspiel der Aspekte Haltestelleninfrastruktur, Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge sowie Information und Kommunikation mit dem Kunden erreicht werden. Auch der Betrieb und die Unterhaltung der Anlagen (u.a. Wartung, Reinigung, Freihaltung) sowie der Kundenservice tragen zur barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV bei.

In Bezug auf die Ausgestaltung von Haltestellen und im Zusammenspiel mit den Fahrzeugen sind insbesondere folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

- niveaugleicher Einstieg;
- stufenfreier Haltestellenzugang;
- Auffinden des Haltestellen- und Einstiegsbereiches;
- barrierefreie Nutzbarkeit aller Elemente der Haltestellenausstattung;
- visuelle, akustische und taktile Informationen.

Nachfolgend werden die wesentlichen Aspekte einer barrierefreien Haltestellenplanung und –infrastruktur dargelegt und ihre Bedeutung für mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Personen herausgestellt. Die Umsetzung der Merkmale trägt entscheidend dazu bei, dass die o.g. Anforderungen weitgehend erfüllt werden und behinderte Menschen den ÖPNV in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernisse und ohne fremde Hilfe nutzen können.

6.1 Systemische Abstimmung von Haltestelle und Fahrzeug

Für einen möglichst niveaugleichen Ein- und Ausstieg in das Fahrzeug sind Haltestellen und Fahrzeuge auf Basis örtlicher Gegebenheiten aufeinander abzustimmen. Entsprechend der DIN 18040-3 sollte die Reststufe und Spaltbreite zwischen Fahrzeugboden und Bussteigkante grundsätzlich nicht mehr als 5 cm betragen. Größe Unterschiede sind durch eine fahrzeuggebundene Rampe auszugleichen. Für eine selbstständige Nutzung der Rampe durch Rollstuhlfahrer/innen darf die Neigung der Rampe höchstens 12% betragen, da bei größeren Neigungswinkeln die Kippgefahr signifikant ansteigt.

An der Haltestellenkante ist eine feste, verformungsfreie Fahrspur für das Fahrzeug anzustreben, damit die Einstiegshöhe dauerhaft gewahrt bleibt und Schäden am Fahrzeug vermieden werden. Die Bordsteinhöhe sollte mindestens 16 cm (VBN: 15 cm) über Fahrbahnniveau betragen, da diese auch von Niederflurbussen mit ihren Überhängen problemlos befahrbar sind. Auch Bordsteinhöhen von 18, 20 oder 22 cm können zielführend sein. Letzteres ist abhängig vom Fahrzeugeinsatz und setzt optimale Bedingungen im Straßenraum mit ausreichend langen und störungsfreien Anfahrmöglichkeiten voraus. Analog ist auch auf eine möglichst gradlinige Ausfahrt des Fahrzeugs aus dem Haltestellenbereich sicherzustellen.

Für die Reduzierung der Spaltbreite zwischen Wagenkasten und Wartefläche wird die Verwendung von Haltestellenborden aus Formsteinen empfohlen, sog. Sonderborde. Diese dienen den Bussen als Anfahrhilfe und unterstützen eine bordsteinparallele Anfahrt und damit die Minimierung des Restspalts. Beim Einbau von Sonderborden ist grundsätzlich auf eine saubere bauliche Ausführung zu achten, damit die Profilsteine

- als Anfahrhilfe wirken und eine hindernisfreie Spurführung bilden,
- eine dauerhafte und wartungsarme Haltestellenkante bilden,
- beim direkten Anfahren verschiebesicher sind,
- eine hohe Trittsicherheit aufweisen und
- den Ein-/Ausstieg vor allem für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste erleichtern. (vgl. HVV, Leitfaden, S. 8f)

Beim Einbau von Sonderborden ist darauf zu achten, dass der Versatz zwischen den normal hohen Borden und den Sonderborden durch Übergangssteine ausgeglichen wird. Sofern in die Sonderbordanordnung Entwässerungselemente integriert werden müssen, sollte diese zuerst ausgerichtet und eingebaut werden und die Sonderborde sodann sauber fluchtend ergänzt werden, damit keine reifenschädlichen Kanten entstehen. [vgl. HVV, Leitfaden, S. 47f]

6.2 Bewegungsraum auf Haltstellen-Warteflächen

Bei der Einrichtung einer Bushaltstelle ist zu berücksichtigen, dass Rollstuhlfahrer/innen ausreichend Bewegungsflächen zum Rangieren vor Bedienungseinrichtungen (z.B. Fahrgastinformationstafeln, Fahrkartenautomat) oder zur Ansteuerung des Einstiegsbereiches benötigen. Festgelegt ist hier die Mindestfläche von 1,50 m x 1,50 m. Dementsprechend muss an Haltestellen, bei denen eine Einstiegshilfe notwendig ist, vor der ausgeklappten Einstiegshilfe (Rampe) ein einbaufreier Bewegungsraum von 1,50 m Tiefe vorhanden sein. Die Wartefläche weist dann eine Gesamttiefe von mindestens 2,50 m (Länge der Rampe plus Bewegungsraum) auf. Ist die Haltestelle mit einem Fahrgastunterstand ausgerüstet, muss die Aufstellfläche so tief sein, dass mindestens 1,50 m zwischen Bordsteinkante und Unterstand verbleiben.

In Durchgängen und an kurzen, geraden Engstellen muss eine Mindestdurchgangsbreite von 1,00 m (in Ausnahmefällen wenigstens 0,90 m) vorhanden sein.

Bewegungsflächen müssen für die barrierefreie Nutzung eben und erschütterungsarm sowie bei jeder Witterung für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen befahrbar sein. Plattenbeläge mit hohem Fugenanteil oder sehr grob strukturierte Oberflächen sind problematisch für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen und daher ungeeignet. Als Bodenbelag können Gehwegplatten, Betonpflaster, Asphaltbelag oder Ähnliches eingesetzt werden.

Schließlich ist im Sinne der Barrierefreiheit darauf zu achten, dass die für die Entwässerung notwendige Längs- und Querneigung der Wartefläche den Wert von 2,5 – 3% nicht übersteigt. [vgl. HVV, Leitfaden, S. 9f]

6.3 Barrierefreie Zuwegung und Auffindbarkeit von Bushaltestellen

Um blinden und seheingeschränkten Fahrgästen die Orientierung zu erleichtern und den selbstständigen Einstieg in das Fahrzeug zu ermöglichen, muss eine Haltestelle mit taktilen Bodenindikatoren ausgestattet sein. Diese Bodenindikatoren sollten einheitlich gestaltet sein und einen hohen taktilen, visuellen und möglichst auch akustischen Kontrast zum angrenzen Bodenbelag aufweisen. An Bushaltestellen kommen i.d.R. Auffindestreifen, Einstiegsfelder und ggf. Leitstreifen zum Einsatz.

Auch die Zuwegung zur Haltestelle beeinflusst die barrierefreie Nutzbarkeit. Grundsätzlich ist auf eine stufenlose und barrierefreie Zuwegung auf den zuführenden Gehwegen zu achten. Dies wird z.B. erreicht durch hindernisfreie und ausreichend breite Gehwege, einen ebenen Bodenbelag, akustische Zusatzeinrichtungen an Lichtsignalanlagen, abgesenkten Bordsteinen oder die Ausstattung von Querungsstellen mit taktil erfassbaren Bodenindikatoren. Größere Höhenunterschiede sind mit Rampen auszugleichen. [vgl HVV, Leitfaden, S. 10]

6.4 Sonstige Elemente der Haltestellenausstattung

Einbauten und Möbilierung an Haltestellen (z.B. Fahrgastunterstände, Abfallbehälter, Mast, Informationsvitrinen, Fahrkartenautomaten) müssen stufenlos erreichbar sein und außerhalb der erforderlichen Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer/innen liegen. Der Abstand von Bodenindikatoren zu fest installierten Elementen darf 60 cm nicht unterschreiten. Für alle Ausstattungselemente ist grundsätzlich auf eine visuell und taktil kontrastreiche Gestaltung zu achten, um für Blinde und sehbehinderte Menschen auffindbar zu sein. Das Mobiliar muss frühzeitig mit dem Langstock ertastbar sein, um die Gefahr des Unterlaufens oder Anstoßens zu vermeiden. Schwebend installierte Elemente, hohe Durchlässe oder Elemente mit überkragendem Lichtraumprofil sind innerhalb der von Einbauten und Hindernissen frei zuhaltenden lichten Raumhöhe von 2,25 m zu vermeiden oder durch spezielle Tasthilfen (z.B. Querstreben, feste Sockel) abzusichern.

An Einstiegshaltestellen sollten in Abhängigkeit von der Bedienungsfrequenz, von der Lage der Haltestelle im Straßenraum und von den örtlichen Gegebenheiten Fahrgastunterstände (FGU) aufgestellt werden. Aus Sicherheitsgründen und um Sichtkontakt zwischen Fahrer/in und Fahrgast herzustellen, sollten FGU transparent und beleuchtet sein. Es ist auf eine kontrastreiche Markierung der Glaswände zu achten. FGU sollten mit einer Informationsvitrine und Sitzgelegenheiten ausgestattet sein, die nebeneinander angeordnet werden. Innerhalb des FGU muss eine ausreichende Standfläche für einen Rollstuhl bzw. Kinderwagen vorhanden sein. Die Fahrgastinformation in Vitrinen ist ausreichend zu beleuchten bzw. kann auch durch die Umgebungsbeleuchtung erreicht werden.

Haltestellenbereiche sollten allgemein gut ausgeleuchtet werden, um das Sicherheitsempfinden zu erhöhen, die Lesbarkeit der Fahrpläne zu gewährleisten und das Erkennen von Kontrasten und Bodenindikatoren sicherzustellen. Wenn möglich, sollte der Standort der Haltestelle auf die Straßenbeleuchtung ausgerichtet sein. Wenn die Umgebungsbeleuchtung nicht ausreicht, ist eine Eigenbeleuchtung der Haltestelle vorzusehen. In ländlichen Regionen ohne Stromversorgung an der Straße können Solarleuchten eine Alternative sein. [vgl. HVV, Leitfaden, S. 10f]

6.5 Haltestellentypen und Anfahrbarkeit

Die Wahl des Haltestellentyps und die Lage der Haltestelle im Straßenraum haben entscheidende Auswirkung auf die Barrierefreiheit. Beim Neu-, Um- oder Ausbau von Haltestellen sollte darauf geachtet werden, dass die eingesetzten Fahrzeuge die Halttestelle reibungslos und gerade (d.h. parallel zum Bord) anfahren können. Außerdem ist auf eine ausreichende Flächenaufteilung zwischen ÖPNV und dem (motorisierten) Individualverkehr im Straßenraum zu achten. Es sollte eine An- und Abfahrtssituation ermöglicht werden, die zu einem möglichen geringen Versatz zwischen Haltestelle und Fahrzeug führt.

Das **Buskap** (Abb. 2, S. 9) bietet i.d.R. die größte Gewähr, dass das gerade Heranfahren der Busse parallel zum Bord der Haltestellenanlage möglich ist, weil dies nicht durch z.B. (widerrechtlich) abgestellte Fahrzeuge verhindert wird. Dadurch kann eine geringe Reststufe und –spalte zwischen Fahrzeug und Haltestellenbord erreicht werden. Eine zusätzliche Querbeschleunigung bei An- bzw. Abfahrt wird vermieden. Außerdem ermöglicht dieser Haltestellentyp dem Fahrpersonal die schnelle und problemlose Einordnung in den fließenden Verkehr. Zudem bietet dieser Haltestellentyp im Regelfall die Möglichkeit zur Anlage einer möglichst großzügigen Wartefläche. Das Buskap bietet daher optimale Voraussetzungen für ein barrierefreies Ein- und Aussteigen an Haltestellen.

Die **Haltestelle am Fahrbahnrand** (Abb. 1, S. 9) ermöglicht i.d.R. eine gerade Anfahrbarkeit der Haltestelle durch die Busse. Probleme können entstehen, wenn Kraftfahrzeuge unmittelbar vor oder hinter der Haltestelle parken und dadurch das direkte Anfahren des Haltestellenbordes verhindern. Mit der Markierung einer Parkver-

botszone, der Anordnung von Halteverbotsschildern oder einer gesicherten Fußgängerquerung (Lichtsignalanlage, Zebrastreifen) kann dieser Nachteil gemindert werden.

Busbuchten (Abb. 3, S. 9) sollten nur in besonderen Fällen, in denen die Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs oder verkehrliche Gründe (z.B. Anschlussherstellung) dies erfordern, angelegt werden. Sie begünstigen den fließenden Verkehr, haben aber für die Fahrgäste des ÖPNV und im Hinblick auf die Barrierefreiheit gravierende Nachteile: Bei Ein- und Ausfahrt entstehen ungünstige Querbeschleunigungen, insbesondere auch für stehende Fahrgäste. Zudem ergeben sich betriebliche Nachteile beim Wiedereinfädeln in den fließenden Verkehr. Der Bus kommt i.d.R. nicht parallel zum Bord zum Halten, so dass ein größerer Spalt zwischen Wartefläche und Fahrzeug entsteht, der für Fahrgäste mit Handicap nur schwer bzw. mit fremder Hilfe zu überwinden ist. [vgl. HVV, Leitfaden, S. 11]

Außerdem ist zu beachten, dass eine ordnungsgemäß angelegte Busbucht nach den „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) eine Entwicklungslänge von 88,70 m und damit einen großen Flächenbedarf hat. In der Realität dürfte die empfohlene Entwicklungslänge für Busbuchten eher selten anzutreffen sein und die beschriebenen Probleme im Hinblick auf die Gewährleistung eines barrierefreien Ein- und Ausstieges sind im Vergleich zu den anderen Haltestellentypen hier am größten.

Innerorts sollte daher der Eirichtung von Haltestellenkaps oder dem Halt am Fahrbahnrand der Vorzug gegeben werden. Busbuchten sollten im Hinblick auf die Belange der Barrierefreiheit innerorts nur in begründeten Ausnahmefällen eingerichtet werden, wenn örtliche Rahmenbedingungen (z.B. auf freien Strecken bzw. an verkehrsreichen Straßen) oder betriebliche Gründe (z.B. Anschlussherstellung) andere Lösungen nicht ermöglichen. Folglich sollte auch beim Um- oder Ausbau einer bestehenden Bushaltestelle geprüft werden, ob durch die Wahl eines anderen Haltestellentyps, z.B. Umwandlung einer Busbucht zum Buskap, die Ein- und Ausstiegsverhältnisse optimiert werden können. [vgl. HVV, Leitfaden, S. 12]

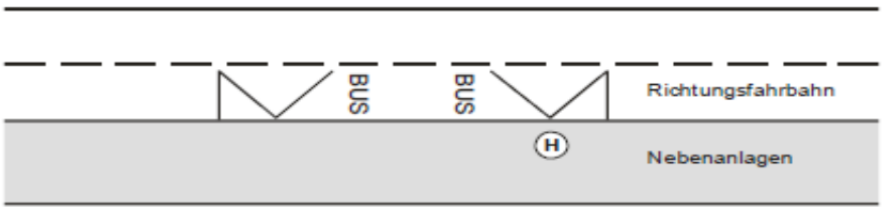


Abbildung 1: Prinzipskizze Haltestelle am Fahrbahnrand

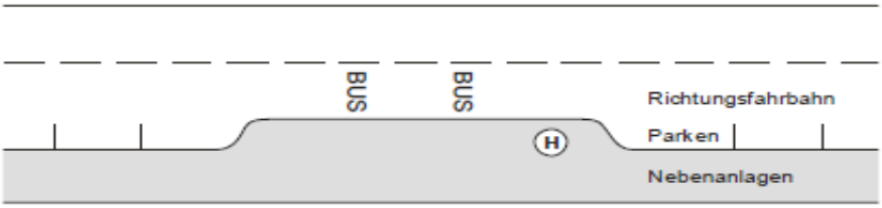


Abbildung 2: Prinzipskizze Buskap

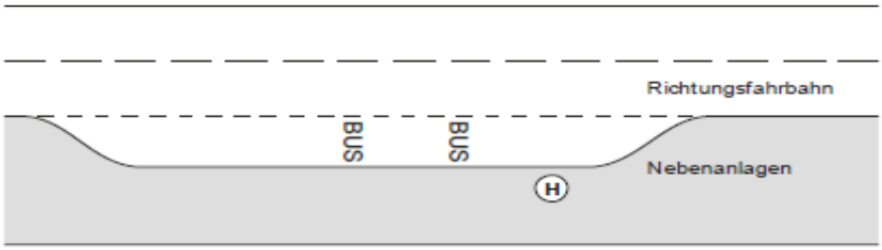


Abbildung 3: Prinzipskizze Busbucht

ZVBN, Haltestellen, S. 6

7. Barrierefreie Haltestellen: Standards und Empfehlungen

7.1 Grundlagen

Basis für die erarbeiteten Standards und Empfehlungen für barrierefreie Haltestelle sind die Anforderungen in den allgemein anerkannten Regelwerken und Richtlinien zur barrierefreien Gestaltung von Verkehrsanlagen:

- DIN 1450 „Schriften - Leserlichkeit“, 2013
- DIN 18040-1 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1: Öffentliche Gebäude“ (2010)
- DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ (2014)
- DIN 32975 „Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung“ (2009)
- DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“ (2011)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs“ (EAÖ, 2013)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA, 2011)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL, 2012)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: „Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen“ (RASt 06, 2006)

7.2 Baulicher Mindeststandard und weitere Empfehlungen

Von der Definition gestaffelter Ausbaukategorien wird abgesehen. Dafür wird ein Mindeststandard für die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen definiert, der nur Vorgaben für die wesentlichen baulichen Merkmale einer barrierefreien Haltstelle umfasst und grundsätzlich an jeder Haltestelle umgesetzt werden soll (zu Ausnahmen/Abweichungen siehe unten).

Der **Mindeststandard** umfasst die barrierefreie Mindestausstattung einer Haltestelle und soll im Falle eines Neu-, Um- und/oder Ausbaus für jede Haltestelle eingehalten werden.

Der **erweiterte Standard** umfasst den Mindeststandard zuzüglich betrieblicher oder fahrgastbezogener Zusatzausstattungen wie z.B. Fahrgastunterstände (FGU), dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI) oder Bügel zum sicheren Anschließen von Fahrrädern. Inwieweit Zusatzausstattungen vorgesehen werden, bleibt den zuständigen Straßenbaulastträgern vorbehalten. Sie werden sich in erster Linie an die Funktion der Haltestelle im Liniennetz (z.B. Verknüpfungshaltestelle) und an der Bedienungsfrequenz orientieren. Es werden an dieser Stelle Empfehlungen ausgesprochen, wie die Zusatzausstattungen in Bezug auf die Barrierefreiheit gestaltet werden sollten.

Ziel ist die Umsetzung des Mindeststandards. Sollte dies am vorgesehenen Standort nicht möglich sein, sollten vordefinierte Planungsschritte geprüft und deren Ergebnisse dokumentiert werden. Wenn auch nach dieser Prüfung der Mindeststandrad nicht eingehalten werden kann, sollten möglichst viele Aspekte der Barrierefreiheit umgesetzt werden.

Busbahnhöfe bzw. größere Verknüpfungsanlagen werden i.d.R. von zahlreichen Buslinien frequentiert. Die Anzahl der Haltestellenpositionen ist deutlich höher als bei Standardhaltestellen im Straßenraum. Diese Anlagen weisen einen höheren Platzbedarf auf und stellen besondere Anforderungen an die Bauform, auch städtebauliche Aspekte können bei der Gestaltung eine Rolle spielen. Die barrierefreie Gestaltung von Busanlagen beruht im Grundsatz auf dem o.g. Mindeststandard. Die Ausstattungsmerkmale variieren jedoch in Abhängigkeit von der Bauform, den Wegebeziehungen oder der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln. Aus diesem Grund sind größere Busanlagen nicht Gegenstand dieses Konzeptes.

7.2.1 Mindeststandards

Nachfolgende, tabellarische Übersicht in Anlehnung an HVV, Leitfaden, S. 15ff und dem MW-Gutachten „Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster“, S. 15ff.

Wartefläche				
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Mindestanforderung**	**Weitere Empfehlung**	**Bezug**
Erreichbarkeit	Wartefläche muss stufenlos erreichbar sein	o Mindestens ein stufenloser Zugang. o Bei größeren Niveauunterschieden sollten Rampen vorhanden sein. o Im Zugangsbereich/in Durchgängen muss eine lichte Durchgangsbreite von mind. 1 m eingehalten werden; nur in Ausnahmefällen sind 0,90 m zulässig.	Gehwege sind ausreichend breit anzulegen und zu befestigen. Es sollte eine nutzbare Gehwegbreite von mind. 1,80 m, vorzugsweise von 2 m, eingehalten werden. Bordsteine im Zugangsbereich sollten gem. DIN 32984 abgesenkt werden.	DIN 18040-3 H BVA EAÖ DIN 18040-1
Erreichbarkeit	Rampen müssen verkehrssicher und für mobilitätseingeschränkte Personen barrierefrei nutzbar sein	o Mindestbreite von Rampen 1,20 m. o Längsgefälle max. 6%. o Querneigungen unzulässig. o An Zu-/Abgängen von Rampen Bewegungsflächen von mind. 1,50 x 1,50 m. o Ab 6 m Rampenlänge ist ein Zwischenpodest mit nutzbarer Länge von 1,50 m vorzusehen. o In Verlängerung einer Rampe darf keine Treppe angeordnet werden.	Je nach Frequentierung kann bei Rampenlängen > 6 m für die Begegnung von Rollstühlen eine Fläche von 1,80 x 1,80 oder entsprechende Ausweichmöglichkeiten erforderlich werden.	DIN 18040-1 DIN 18040-3
Neigung	Wartefläche ist neigungsarm und mit geringem Quergefälle gestaltet	o Max. Längsneigung 3%. o Querneigung soll lotrecht zur Gehrichtung nicht mehr als 2,5% betragen.	Beträgt die Längsneigung zwischen 3 und 6% sollten im Abstand von max. 10 m ebene Bereiche zum Ausruhen/Abbremsen vorgesehen werden.	DIN 18040-3 H BVA EAÖ
Bodenbelag	Wartefläche verfügt über einen befestigten Belag, der leicht, erschütterungsarm und gefahrlos begeh- und befahrbar ist.	o Befestigter Oberflächenbelag	Baumaterialien mit ebenen, erschütterungsarmen, rutschfesten sowie fugenlosen bzw. engfugigen Oberflächen (Gehwegplatten, Pflastersteine, Bitumen). Wartefläche sollte vom Seitenraum oder Gehweg visuell unterscheidbar sein.	DIN 18040-3 EAÖ

Wartefläche (Fortsetzung)				
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Mindestanforderung**	**Weitere Empfehlung**	**Bezug**
Bewegungs-fläche	Ausreichende Bewegungs-flächen für Rollstuhlfa-rer/innen für Richtungs-wechsel und Rangiervor-gänge	o Mindestflächenbedarf 1,50 x 1,50 m. o Diese Mindestfläche muss auch vor Einbauten (FGU) und fahrzeugseitigen Einstiegshil-fen gewährleistet sein. o Für den Einsatz von fahrzeug-seitigen Einstiegshilfen (Ram-pen) ist im Bereich der 2. Tür eine anbaufreie Fläche von mind. 2,50 x 2,50 m erforder-lich.	Die nutzbare Breite der Wartefläche beträgt i.d.R. 3 – 4 m, sollte jedoch die Mindestbreite von 2,50 m nicht unterschreiten, insbe-sondere nicht an der 2. Tür. Bei starkem Fahrgastauf-kommen oder bei hohem Fahrgastlängsverkehr sind größere Breiten erforderlich. Sollten 2,50 m Breite nicht umsetzbar sein, kann durch Einsatz eines Formsteins mit mind. 22 cm Höhe und bei Sicherstellung einer geraden An- und Abfahrt der Busse ein barrierefreier Einstieg ggf. auch ohne Rampeneinsatz ermöglicht werden. In diesen Fällen kann die nutzbare Breite auf mind. 1,50 m reduziert werden. Für Formsteine mit 22 cm Höhe gelten beson-dere Voraussetzungen. Auch die eingesetzten Fahrzeuge müssen Türsys-teme aufweisen, die mit dem Sonderbord in Höhe von 22 cm kompatibel sind.	DIN 18040-3 H BVA RASt EAÖ
Bewegungs-fläche	Ausreichende Sicherheits-abstände zu anderen Ver-kehrsflächen	o Bei hinter der Wartefläche geführten Radwegen ist ein Zuschlag für einen rückseitigen Sicherheitsstreifen von 0,50 m zu berücksichtigen. o Bei beengten Verhältnissen kann dieser auf 0,30 m redu-ziert werden.		EAÖ RASt
Bordstein	Reduzierung von Restspalt und –stufe zwischen Halte-stellenbord und Fahrzeug-einstieg. Ein-/Ausstieg mit Rollstuhl/ Rollator soll ohne besonde-re Erschwernis möglich sein	o Bordsteinhöhe mind. 16 cm (VBN: 15 cm) über Straßenni-veau. o Wenn gradlinige und störungs-freie Anfahrt gewährleistet ist, sollte eine Bordhöhe von 18 cm gewählt werden (Buskap, Hal-testelle am Straßenrand). o Bei Bordhöhe > 18 cm ist das Bord visuell kontrastierend vom Belag der Wartefläche auszu-führen.	Bei ausreichend langen und gradlinigen Anfahrmöglich-keiten und/oder bei Warte-flächen <2,50 m sollte geprüft werden, ob eine Bordhöhe von 22 cm reali-sierbar ist, um einen Ein-stieg ohne Einstiegshilfen zu ermöglichen. Die Kom-patibilität mit den eingesetz-ten Fahrzeugtypen ist zu beachten. Verwendung von Formstei-nen (Sonderborde) wird empfohlen, da sie den Spalt zwischen Fahrzeug und Bord reduzieren und eine gute Anfahrhilfe bieten. Sofern eine Bordhöhe von 22 cm vorgesehen ist, kann nur ein spezielles Sonder-bord zum Einsatz kommen.	RASt H BVA EAÖ

Wartefläche (Fortsetzung)				
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Mindestanforderung**	**Weitere Empfehlung**	**Bezug**
Boden-indikatoren	Der Einstiegsbereich (Tür 1) ist mittels taktiler und visuell kontrastierender Bodenindi-katoren auffindbar	o Warteflächen sind mit Boden-indikatoren auszustatten. Min-destmaße gem. DIN. **Einfachhaltestellen:** o Auffindestreifen (mit Rippen-profil parallel zum Bord) mit Tiefe von mind. 60 cm, vor-zugsweise 90 cm über die ge-samte Breite des Gehwegs. o Streifen endet in einem Ein-stiegsfeld (Rippenprofil parallel zum Bord), das die Position des Einstiegs (Tür 1) markiert. o Einstiegsfeld schließt in Fahrt-richtung des Busses unmittel-bar an den Mast an. o Maße Einstiegsfeld: Breite 120 cm, Tiefe 90 cm; Abstand zum Bord 30 cm. **Mehrfachhaltestellen** o Markierung des Haltestellenbe-reiches durch einen Leitstreifen (Rippenprofil parallel zum Bord) mit Breite von 30 cm über die gesamte Bussteiglän-ge parallel zur Bordsteinkante. o Leitstreifen geht mittig vom Einstiegsfeld ab; Abstand zur Bordsteinkante 60 cm. o An Mehrfachhaltestellen ohne feste zweite/dritte Abfahrtspositi-on sind nur im vorderen Ein-stiegsbereich Auffindestreifen und Einstiegsfeld erforderlich. o Abstand zwischen Bodenindi-katoren zu fest installierten Elementen, an denen vorbeige-führt werden soll, darf 60 cm nicht unterschreiten.	Bei Querung eines Radwe-ges ist der Auffindestreifen zu unterbrechen. An (End-)Haltestellen, die nur zum Ausstieg dienen, sind keine Bodenindikato-ren notwendig.	DIN 18040-3 DIN 32984

Ausstattung / Möbilierung				
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Mindestanforderung**	**Weitere Empfehlung**	**Bezug**
Haltestellen-mast	Mast wird einheitlich aufgestellt und ermöglicht sehbehinderten Menschen das Auffinden der Tür 1.	o Mast soll so platziert werden, dass er sich auf Höhe der Fahrzeugfront des haltenden Busses befindet. o Mast steht in Fahrtrichtung hinter dem Einstiegsfeld im Schwenkbereich des Langstocks. o Abstand zur Bordkante beträgt i.d.R. 50 cm (wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt). Ist die Fahne Richtung Fahrbahn ausgerichtet, dann solle der Abstand erhöht werden. o Position des Mastes darf den Mindestflächenbedarf von Rollstühlen nicht einschränken. o Zur eindeutigen Unterscheidung von anderen Masten im Straßenraum haben die Haltestellenmasten eine einheitliche Lackierung.	Bei Platzmangel, z.B. Gehweg <2,50 m, direkt angrenzender Bebauung oder topografischen Besonderheiten, kann der Mast auf der fahrbahnabgewandten Seite bzw. an der inneren Leitlinie einer Hauswand platziert werden. Wenn auch dann der Mindestflächenbedarf für Rollstuhlfahrer/innen nicht eingehalten werden kann, sollte eine Verlegung der Haltestelle geprüft werden.	DIN 18040-3 H BVA
Aushang-kasten / Aushang-fahrplan	Aushangfahrplan sollte einheitlich aufgehängt werden und eine akzeptable Lesehöhe für alle Fahrgäste aufweisen.	o An jeder Haltestelle ist am Haltestellenmast ein Aushangkasten zu befestigen. o Höhe zwischen 1 m (Unterkante) und 1,70 m (Oberkante). Mittlere Sichthöhe beträgt dann 1,40 m. o Es sollten max. 2 Aushangfahrpläne übereinander angebracht werden. o Bei mehr als 2 Fahrplänen ist der Einsatz einer Vitrine oder eines Rondells vorzusehen. In diesem Fall ist zu gewährleisten, dass um den Mast der Mindestflächenbedarf von Rollstühlen von 1, 50 m x 1,50 m eingehalten wird. o Eine Reservefläche für Bekanntmachungen über Fahrplanabweichungen oder Haltestellenverlegungen sollte vorgesehen werden.	An Haltestellen mit Fahrgastunterstand und Informationsvitrine kann der Aushangfahrplan am Mast entfallen. Es ist zu beachten, dass unter dem Aushangfahrplan kein Abfallbehälter angebracht wird.	
Abfallbehälter	Ausstattungselemente müssen stufenlos erreichbar sein. Sie sind visuell kontrastreich und taktil erkennbar zu gestalten.	o An jeder Haltestelle soll ein Abfallbehälter aufgestellt werden. o Befestigungshöhe max. 90 cm (Oberkante) o Behälter sollten taktil frühzeitig erkennbar sein.	Abfallbehälter sollten außerhalb der Bewegungsflächen liegen und der Abstand von mind. 60 cm von Bodenindikatoren sollte eingehalten werden. Nur wenn kein anderer Standort möglich ist, sollte der Behälter am Mast angebracht werden. In diesem Fall sind sie vom Einstiegsfeld abgewandt zu montieren. Dies geht allerdings nur, wenn der Aushangfahrplan im FGU angeordnet ist.	BO Kraft §32 DIN 18040-3 H BVA

Ausstattung / Möbilierung (Fortsetzung)				
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Mindestanforderung**	**Weitere Empfehlung**	**Bezug**
Beleuchtung	Ausreichende und blendfreie Beleuchtung	o Haltestellen sollten ausreichend beleuchtet sein. o Anordnung möglichst in unmittelbarer Nähe von Lichtquellen. o Ansonsten: Eigene Lichtquelle.	Blendfreie Grundbeleuchtung ohne Schattenbildung. An Straßen ohne Stromversorgung können Solarleuchten eine Alternative darstellen.	DIN 18040-3 EAÖ

7.2.2 Erweiterte Standards

In Abhängigkeit der Bedienungshäufigkeit der Haltestelle, ihrer Lage im Straßenraum sowie ihrer Funktion können weitere Ausstattungselemente zusätzlich zum Mindeststandard vorgesehen werden, die aus der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen sind. Diese Übersicht ist in Anlehnung an den HVV. Leitfaden (S. 20ff) und der MW-Studie (S. 18ff.) entwickelt worden.

Ausstattung / Möbilierung				
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Mindestanforderung**	**Weitere Empfehlung**	**Bezug**
Fahrgastunterstand (FGU)	FGU sind stufenlos erreichbar und bieten ausreichend Aufstellfläche für Rollstühle	o FGU müssen stufenlos erreichbar sein. o Lichte Höhe beträgt 2,25 m. o Größe ist so zu bemessen, dass innerhalb des FGU eine einbaufreie Aufstellfläche für Rollstühle von mind. 1,50 x 1,50 m vorgehalten werden kann.	Zur einheitlichen und hindernisfreien Aufstellung des FGU bietet sich der Raum zwischen Haltestellenmast und Bustür 2 an.	DIN 18040-3
	Erforderliche Bewegungsflächen werden freigehalten	o Zwischen Seitenwänden des FGU und Bordkante ist eine Durchgangsbreite von mind. 1,50 m freizuhalten. o FGU dürfen Einsatz von Klapprampen nicht behindern (2,50 m Klapprampe + Bewegungsfläche).	Durchgangsbreite kann z.B. bei baulichen Zwängen auf 1 m reduziert werden, wenn hinter dem FGU mind. 1,50 m Gehwegbreite vorhanden ist und keine Behinderungen für Rampeneinsatz vorliegt. Bei Verzicht auf Seitenscheiben kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.	H BVA EAÖ
	Sicherheitsabstand zu anderen Verkehrsflächen		Hinter dem FGU sollte ein Abstand von 0,50 m zum angrenzenden Radweg oder Gebäude eingehalten werden. Bei beengten Verhältnissen kann das Abstandsmaß auf 0,30 m reduziert werden.	EAÖ
	Blendfreie Beleuchtung	o FGU ist so zu beleuchten, dass Fahrgastinformation in der Vitrine und bei davor stehenden Fahrgästen lesbar ist.	Beleuchtung des FGU sollte keine Schattenbildung hervorrufen	DIN 32975

Ausstattung / Möbilierung (Fortsetzung)				
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Mindestanforderung**	**Weitere Empfehlung**	**Bezug**
Fahrgast-Unterstand (FGU)	Sitzgelegenheiten sollten in angemessener Höhe vorhanden und barrierefrei gestaltet sein.	o Sitzgelegenheiten sind mit Arm- und Rückenlehn en ausgestattet. o Sitzhöhe 46 – 48 cm. o Sitzgelegenheiten sind in einer Hälfte des FGU anzuordnen, um ausreichend Aufstellfläche für Rollstühle vorzuhalten. o Vor Informationstafeln sind ausreichende Bewegungsflächen freizuhalten.	Sitzgelegenheiten sollten möglichst mit dem Langstock ertastbar und visuell kontrastreich gestaltet sein sowie glatte, waagerecht angebrachte Sitzflächen aufweisen.	DIN 18040-3 H BVA
Statische Fahrgast-information	Freie Zugänglichkeit und akzeptable Lesehöhe für alle Fahrgäste	o Vitrinen im FGU dürfen nicht über bzw. hinter Sitzgelegenheiten angebracht werden. o Maße statische Informationen: 1 m (Unterkante) – 1,70 m (Oberkante) o In Vitrinen Informationen unmittelbar hinter Glas angeordnet (< 1 cm) o Ausreichende Beleuchtung	Insbesondere bei Informationen mit kleineren Schriftgrößen muss die Möglichkeit der Annäherung gewährleistet sein, um den Einsatz von Lesehilfen zu ermöglichen.	DIN 32975 H BVA
Dynamische Fahrgast-information (DFI)	DFI-Masten sollten einheitlich aufgestellt werden, damit er von sensorisch eingeschränkten Personen systematisch aufgefunden werden kann	o Zentrale Anordnung auf der Wartefläche. o DFI-Mast darf die einbaufreie Fläche von 2,50 x 2,50 m für den Einsatz von Rampen im Bereich der Tür 2 nicht einschränken. o Abstand von 60 cm zu Bodenindikatoren ist zu wahren. o Anzeigebildschirm ist in Höhe von mind. 2,50 m (Unterkante) zu befestigen und in Richtung Fahrbahn ausgerichtet. o Im Ausnahmefall sind 2,30 m anzuwenden.	Der DFI-Mast sollte in Höhe der Tür 2 angeordnet werden. Sofern ein FGU vorhanden ist, sollte der DFI-Mast in der gleichen Flucht von der Rückseite des FGU im Abstand von mind. 1,50 m gesetzt werden. Bei Platzmangel kann der DFI-Mast auch direkt neben dem FGU aufgestellt werden. Ein DFI-Display im FGU sollte mittig oberhalb von Infovitrine und Sitzen angebracht werden.	DIN 32984
Fahrkarten-automat Telefon-/ Notrufsäule Briefkasten	Stufenlose Erreichbarkeit sowie eine visuell kontrastreich und erkennbare Gestaltung.	o Stufenlose Erreichbarkeit	Elemente sollten außerhalb der Bewegungsflächen liegen und einen Abstand von mind. 60 cm von Bodenindikatoren aufweisen.	DIN 18040-3 DIN 32984

7.2.3 Kriterien zur Bestimmung von Ausnahmetatbeständen

Gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) können Ausnahmen benannt werden, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit legitimieren, sofern dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist. Ziel der nachfolgend näher beschriebenen Planungsschritte ist es, einheitliche Kriterien zu benennen, die Ausnahmen vom barrierefreien Ausbau von Haltestellen im Sinne des PBefG rechtfertigen.

Ausnahmetatbestände können sich aus nachweislich baulichen, topografischen oder funktionalen Gründen ergeben, z.B. ist bei Haltestellen an Landstraßen häufig die Barrierefreiheit des Umfeldes nicht gewährleistet oder die Anpassung der Infrastruktur ist im Einzelfall aus technischen Gründen nicht möglich.

- Bauliche Gründe, z.B.
  - unbefestigter Seitenstreifen ohne Verbindung zum öffentlichen Wegenetz;
  - keine ausreichende Gehwegbreite, die mit einem verhältnismäßigen Aufwand erweitert werden kann (z.B. Grunderwerb);

- Straße, an der die Haltestelle liegt, ist für das Befahren von Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeugen nicht geeignet.

o Topografische Gründe, z.B.
  Hanglage, d.h. die max. zulässige Neigung um die Steigung mittels Handrollstuhl zu überwinden und die Bremssicherheit nicht zu gefährden, kann nicht eingehalten werden.

o Funktionale Gründe, z.B.
  - temporäre Ersatzhaltestellen bei Schienenersatzverkehr, Baustellen oder verkehrsbedingten Umleitungen;
  - Haltestellen im Probebetrieb unterliegen nicht der barrierefreien Gestaltung;
  - Haltestellen, die ausschließlich mit taxibasierten Bedarfsverkehren bedient werden.

Der Mindeststandard sollte für den barrierefreien Neu-, Um- oder Ausbau von Bushaltestellen angewandt werden. Wenn dieser Mindeststandard am vorhandenen/vorgesehenen Standort aus baulichen, topografischen oder funktionalen Gründen nicht vollumfänglich möglich ist (z.B. mangelnde Gehwegbreite), sollten die nachfolgend beschriebenen Handlungsoptionen geprüft und deren Ergebnisse dokumentiert werden.

Schritt	Problem	Lösungsansatz
1	Mindeststandard ist am Standort nicht umsetzbar	Haltestellenverlegung > Kann die Haltestelle im Umkreis von 100 m sinnvoll verlegt werden?
2	Standortverlegung kommt nicht in Frage	Neuordnung des Straßenraums > Kann die Barrierefreiheit durch eine Neuordnung des Straßenraums erreicht werden, z.B. durch eine Fahrbahneinengung oder durch den Bau eines Haltestellenkaps?
3	Neuordnung ist nicht möglich	Einbau eines Sonderbords > Kann der Standard durch Einbau eines Sonderbords mit 22 cm Höhe erreicht werden, so dass ein Ein-/Ausstieg ohne Rampe möglich ist? Vor Verwendung eines solchen Bords muss geprüft werden: o Ist das Bord mit den eingesetzten Fahrzeugen kompatibel? o Ist eine gerade, störungsfreie Anfahrt gewährleistet? o Kann die Höhenzonierung umgesetzt werden, d.h. dass Überstreichungsflächen mit einem 16 cm-Sonderbord und der Haltebereich an Tür 2 mit einem 22 cm-Sonderbord ausgestattet werden. Diese Prüfung ist erforderlich, wenn das Überstreichen des Wagenkastens bei der Anfahrt nicht ausgeschlossen werden kann.
4	22 cm-Sonderbord kann nicht eingesetzt werden	Zukauf von Grundstücken > Kann mit vertretbarem Aufwand durch Zukauf angrenzender Flächen die erforderliche Haltestellentiefe erzielt werden?

Wenn alle beschriebenen Möglichkeiten zur Herstellung der Barrierefreiheit nach Prüfung nicht umsetzbar sind, dann kann vom Mindeststandard abgewichen werden. Aber auch in diesen Fällen ist eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit anzustreben. Daher sollte geprüft werden, ob Aspekte des Mindeststandards zielführend realisiert werden können. Hierzu zählen insbesondere

o eine auf 16 cm (VBN: 15 cm) erhöhte, befestigte Wartefläche, sofern eine Verbindung zu einem Gehweg besteht;
o Einbau von Bodenindikatoren und des Einstiegsfelds zum Auffinden der Halteposition der Busse,
o die Anforderungen an die Position und bauliche Gestaltung des Haltestellenmastes;
o die Anforderungen an den Aushangkasten. [vgl. HVV, Leitfaden, S. 23ff]

7.3 Fahrgastinformation an Bushaltestellen

7.3.1 Elemente der Fahrgastinformationen an Bushaltestellen und das Zwei-Sinne-Prinzip

Die Fahrgastinformation an Bushaltestellen erfolgt über die statischen Elemente Haltestellenschild, Fahrplanaushang sowie ggf. über weitere Aushänge zu Tarifen und Liniennetz. Aufgrund der technischen Entwicklung sind in den letzten Jahren dynamische Fahrplaninformationssysteme (DFI) als zusätzliche Komponente der Fahrgastinformation an Bushaltestellen hinzugekommen, die optional auch mit einem Sprachmodul ausgestattet

werden und somit Fahrgäste akustisch informieren können. Allerdings muss für den ÖPNV in ländlichen Räumen festgestellt werden, dass die Zahl der Haltestellen mit DFI im Verhältnis zur Gesamtzahl der Haltestellen in den VNO-Landkreisen auch in Zukunft sehr gering sein wird und deshalb die Fahrgastinformation an Bushaltestellen weiterhin hauptsächlich über statische Systeme erfolgen wird, wobei die mobile Information über Smartphones in den nächsten Jahren sicherlich einen immer größeren Stellenwert bekommen dürfte und deshalb in einem Kapitel über derzeit laufende (Pilot-)Projekte kurz dargestellt werde. Vor diesem Hintergrund ist auch von Bedeutung, dass im Falle von Baumaßnahmen stets aktuelle Aushangfahrpläne mit dem Baustellenfahrplan oder – bei Verlegung von Haltestellen – auch auf den Standort der Ausweichhaltestelle hingewiesen wird.

Auch im Hinblick auf den diskriminierungsfreien Zugang zu Fahrgastinformation an Haltestellen gilt das Zwei-Sinne-Prinzip: Das Zwei-Sinne-Prinzip soll die Aufnahme von Informationen durch gleichzeitige Vermittlung von Informationen für zwei Sinne so sicherstellen, dass Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen nicht ausgeschlossen werden. Für die Nutzung des ÖPNV müssen mindestens zwei der drei Sinne „Hören, Sehen, Tasten“ bedient werden. [vgl. Agentur Barrierefreiheit/Die Beauftragte der Landesregierung für die Belange der Menschen mit Behinderung in Nordrhein-Westfalen, „Definition ‚Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV‘ zum novellierten Personenbeförderungsgesetz, Web-Seite, 2016, S. 7]
Gemäß dem Zwei-Sinne-Prinzip sind visuelle Fahrgastinformationen blinden Fahrgästen in hörbarer oder fühlbarer Form zur Verfügung zu stellen. Bezüglich der fühlbaren Form bedeutet dies lt. DIN 18040-3, dass schriftliche Informationen sowohl in erhabenen lateinischen Großbuchstaben und arabischen Ziffern (Profilschrift) als auch in Braille-Schrift auszuführen sind. Hintergrund der Vorgabe, neben der Braille- auch die Profilschrift zu verwenden, ist der Umstand, dass nur ca. 35% der blinden Menschen die Brailleschrift beherrschen. Aber auch spät erblindete, meist ältere Fahrgäste haben häufig ihre Probleme mit dem Ertasten und Erkennen von Profilschrift. Insofern wäre die akustische Form der Information eine dem Zwei-Sinne-Prinzip angemessene Alternativlösung. [vgl. Karsten Warnke, Arbeitspaket I: Statische Fahrgastinformationen und Printmedien, in: Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. [LAG], Gutachten ‚Barrierefreie Gestaltung von Fahrgastinformationen im HVV“, 2016, S. 14]

Bezogen auf die o.g. Elemente der Fahrgastinformationen an Bushaltestellen müssen entsprechend die Sinne Sehen und Hören bedient werden.

7.3.2. Allgemeine Anforderungen für barrierefreie Informationen visueller und akustischer Art an Bushaltestellen

(1) Barrierefreie visuelle Gestaltung statischer Fahrgastinformationselemente

Visuelle Informationen müssen - insbesondere für Sehbehinderte - sicht- und erkennbar sein. Wichtige Einflussfaktoren sind dabei Schriftgröße und Schriftform, der (Leuchtdichte-)Kontrast, die Belichtung / Beleuchtung, die räumliche Anordnung und der Betrachtungsabstand. Blendungen, Spiegelungen und Schattenbildung sind durch geeignete Materialwahl und Anordnung zu vermeiden. [vgl. Peter Woltersdorf, Bauen nach dem 2-Sinne-Prinzip, Neuerungen der DIN 18040, Folienvortrag, gehalten am Fachtag „Wohnen ohne Grenzen“ am 14.06.2013 in Hamburg. Veranstalter Barrierefrei Leben e.V./Hamburger Koordinationsstelle für Wohn-Pflege-Gemeinschaften Stattbau Hamburg]

Bei der Gestaltung der Schriftzeichen und Abstände sollten die Anforderungen der DIN 1450 aus den Bereichen Lesetext bzw. Signalisationstext berücksichtigt werden. Die DIN 32975 nennt für barrierefreie Schriften folgende Merkmale:

- Generell Groß-Klein-Schreibweise in halbfett oder in fett;
- Schriften und Zeichen stehen mit 90-Grad Winkel auf der üblichen Leserichtung (keine Kursivschrift und keine Änderung der Leserichtung);
- Buchstaben berühren sich nicht (d.h. ein Durchschuss gleich/größer Streichstärke zwischen den Buchstaben ist gegeben);

- reine Serifenschriften sind nicht anzuwenden; an einigen Buchstaben (i.d.R. i, j, l, m, n, r) können nach DIN 18040-3 jedoch Serifenabstriche eingesetzt werden.

Ausgeschlossen werden sollte, dass sich helle Objekte auf Schriftflächen spiegeln, da sonst ein Lesen u.U. unmöglich wird.

Eine wichtige Voraussetzung in Bezug auf gute Sichtbarkeit von Schriften ist ein möglichst hoher Kontrast, der nach Böhringer mindestens einen Wert von K > 0,7 haben sollte. Die hellere Kontrastfläche muss dabei einen Reflexionsgrad von mindestens 0,5 aufweisen. Eine zweite wichtige Voraussetzung für eine gute Lesbarkeit ist die ausreichende Größe der Buchstaben. [vgl. Dietmar Böhringer, Barrierefreie Kontraste. Die wichtige, in ihrer Bedeutung unterschätzte DIN 32975 ‚Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung, 2016, S.14]

In der DIN 32975 wird in zwei normativen Anhängen auf diversen Seiten anhand von Formeln, Tabellen und Grafiken dargestellt, wie die erforderlichen Kontraste und Schriftgrößen zu ermitteln sind. Selbst Fachleute haben mit diesem umfangreichen und komplexen Regelwerk größte Mühe. „Die DIN 32975 liefert im Hinblick auf die Lesbarkeit von Beschriftungen ein interessantes, aber sehr kompliziertes Verfahren, das sicherlich dann angewendet werden muss, wenn vom Gericht Gutachten angefordert werden. Entsprechend umgerechnet und angelehnt an die Schweizer Normvorgaben wird die deutsche Forderung, die in der Norm sieben Seiten beansprucht, in zwei kurzen Sätzen zusammengefasst:

- Schriftgröße im gut beleuchteten Innenbereich: 2 cm pro 1 m Leseentfernung;
- Schriftgröße im von Straßenlampen beleuchteten Außenraum: 3 cm pro 1 m Leseentfernung;
- ergänzt wird dies durch die wichtige Forderung: Schriftgröße mindestens 5 mm.“

[Dietmar Böhringer, Barrierefreiheit des ÖPNV für sehbehinderte und blinde Menschen, in: HVV, Probleme von mobilitäts- und sensorisch eingeschränkten Menschen im ÖPNV. Dokumentation der HVV-Fachveranstaltung am 01.12.2014, S. 27]

(2) Akustische Informationen an Bushaltestellen

Im Kapitel 7.3.1 wurde auf das Verhältnis zwischen Elementen der Fahrgastinformation und Zwei-Sinne-Prinzip hingewiesen und es wurden Gründe dargelegt, warum Informationen an Bushaltestellen zur Wahrung des Zwei-Sinne-Prinzips nur über die Sinne Sehen und Hören erfolgen können.

Damit akustische Informationen für schwerhörige Menschen wahrnehmbar sind, müssen insbesondere folgende Anforderungen berücksichtigt werden:

- klare, deutlich gesprochene Mitteilungen;
- Vermeidung von Störgeräuschen am Mikrophon und im Signalübertragungsweg;
- Schutz vor Störgeräuschen in der Umgebung von Lautsprecheransagen;
- Optimierung des abgestrahlten Frequenzspektrums von Lautsprechern;
- In lauter Umgebung sollten sich akustische Signale in Schallpegel und Frequenzspektrum deutlich von den Umgebungsgeräuschen unterscheiden. Das Signal-Rausch-Verhältnis sollte mindestens 10 dB(A) betragen;
- der Frequenzbereich von Sprachmitteilungen sollte 300 Hz bis 3400 Hz haben;
- die Sprache sollte einfach und inhaltlich leicht verständlich sein.

[vgl. Karsten Warnke, Arbeitspaket II: Digitale Fahrgastinformationssysteme an Haltestellen und Fahrzeugen, in: Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. [LAG], Gutachten „Barrierefreie Gestaltung von Fahrgastinformationen im HVV im Rahmen des PBefG-Projekts“, 2016, S. 6 und S: 13]

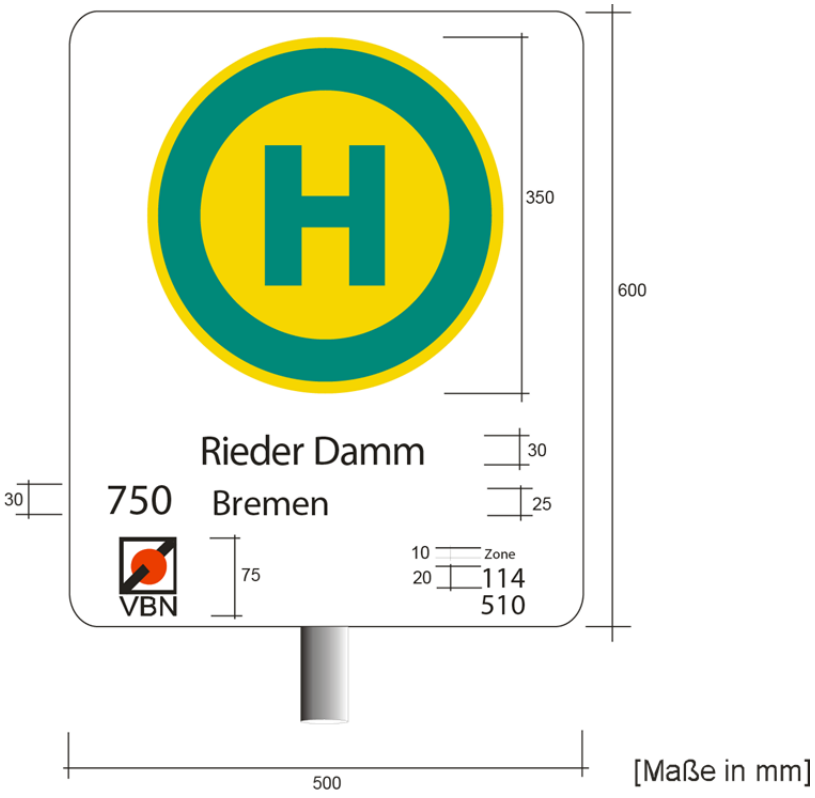
In den ländlich geprägten Räumen der VNO-Landkreise wird – abseits der Städte und Verdichtungsräume - ein hoher Prozentsatz der Haltestellen lediglich von einer Buslinie – häufig mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung – bedient. Die Relation ist eindeutig (Wohnorte – Schulstandort und zurück) und die Zahl der Abfahrten ist so gering, dass eine Vorabinformation des potenziellen Fahrgastes am Wohnstandort notwendig ist. Aufgrund

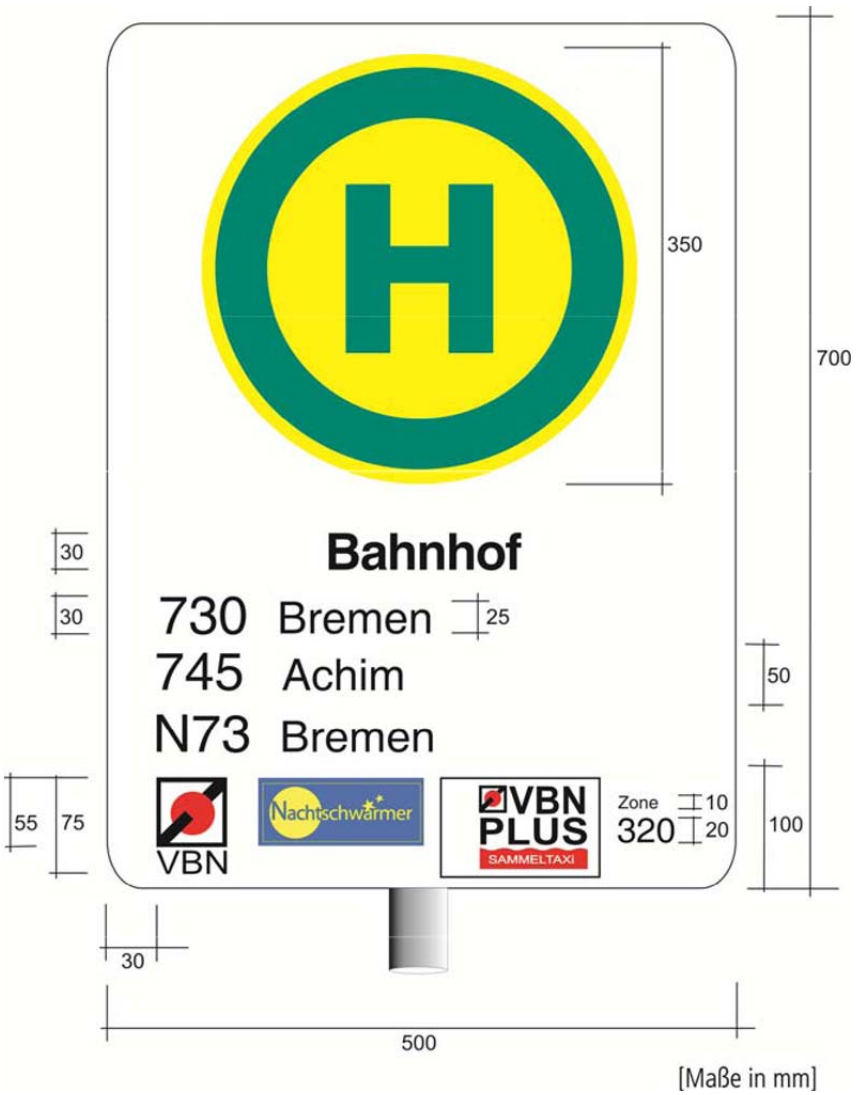
dieser geringen Komplexität des Angebotes in weiten Teilen des VNO-Gebietes und aufgrund von technischen Entwicklungen (s. Kapitel 7.3.6) sollte an den Einfachhaltestellen auf die Installation von Lautsprechern verzichtet werden. Zukunftsweisend und zur Wahrung des Zwei-Sinne-Prinzips sollten jedoch alle ÖPNV-Fahrzeuge im VNO-Gebiet mit Außenlautsprechern ausgestattet werden, die – bei Bedarf - zunächst manuell vom Fahrpersonal bedient werden – bei späteren technischen Entwicklungen bzw. bei Einsatz von App-Lösungen auch für den automatischen Abruf aufgerüstet werden können (s. ebenfalls Kap. 6.3.6).

7.3.3 Haltestellenmast / Haltestellenschild

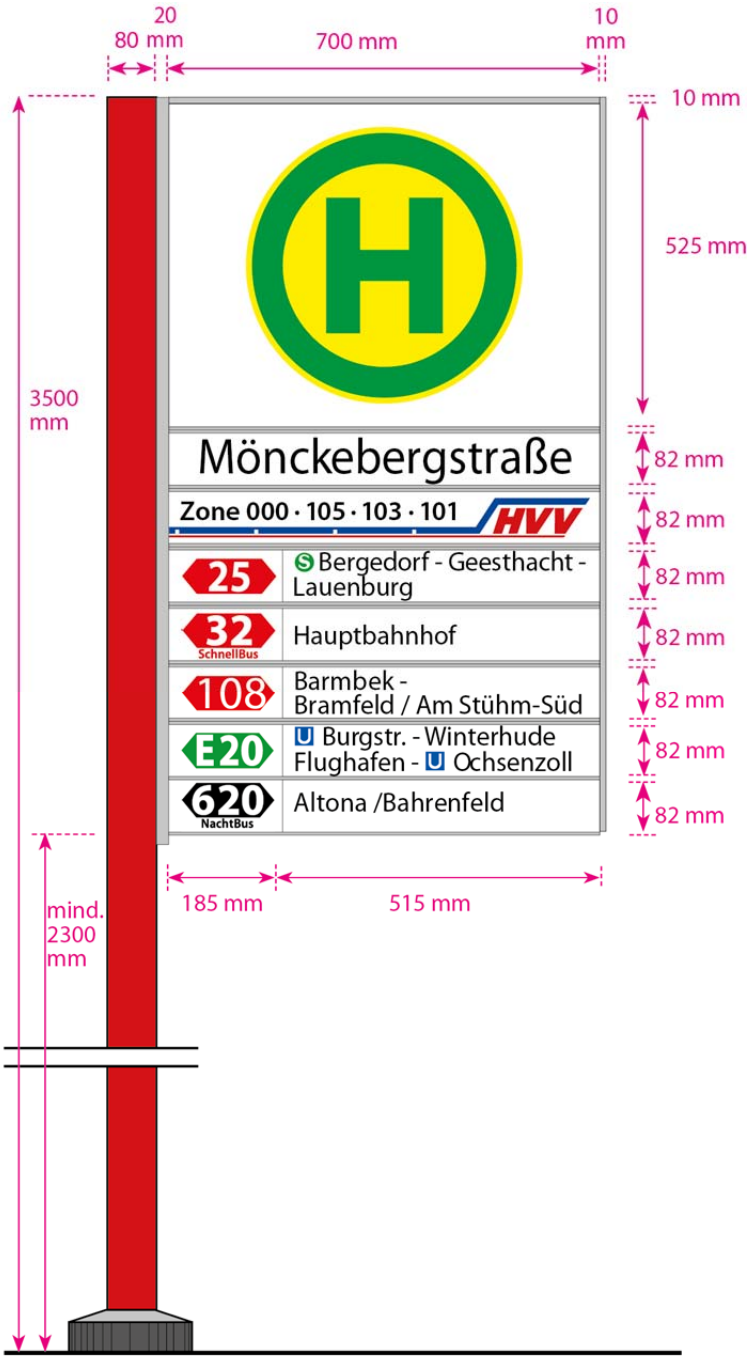
Auch für Haltestellenschilder an Haltestellenmasten gelten die Vorgaben der DIN 32975. Entsprechend müssen auch hier die Schrift- und Bildzeichengrößen im Verhältnis zum Betrachtungsabstand und zur Anbringungshöhe stehen. Wird der in der DIN 32975 festgelegte Referenzwert einer Sehschärfe von Visus 0,1 zugrunde gelegt (das Sehvermögen ist gleich 10% der normalen Sehkraft), dann muss ein entsprechend sehbeeinträchtigter Fahrgast unmittelbar an den Haltestellenmast herantreten. Ein Blickwinkel von 30 Grad ist dann kaum einzuhalten und die Schrift- und Bildzeichen sind dann sehr verzerrt, evt. ist gerade noch der Haltestellenname lesbar. Bei schlechter Ausleuchtung des Haltestellenmastes/-schildes werden zudem die Kontraste so reduziert, dass ein Erkennen/Lesen der Haltestelleninformation für sehbeeinträchtigte Fahrgäste unmöglich wird. [vgl. Karsten Warnke, Arbeitspaket I, in: LAG, Gutachten, S. 27]

Die nachfolgenden Grafiken zeigen Beispiele für Haltestellenschilder im Bereich des ZVBN/VBN und des HVV, wie sie derzeit in den beiden Verbünden gefordert und wie sie in ähnlicher Gestaltung in den übrigen VNO-Landkreisen verwendet werden.



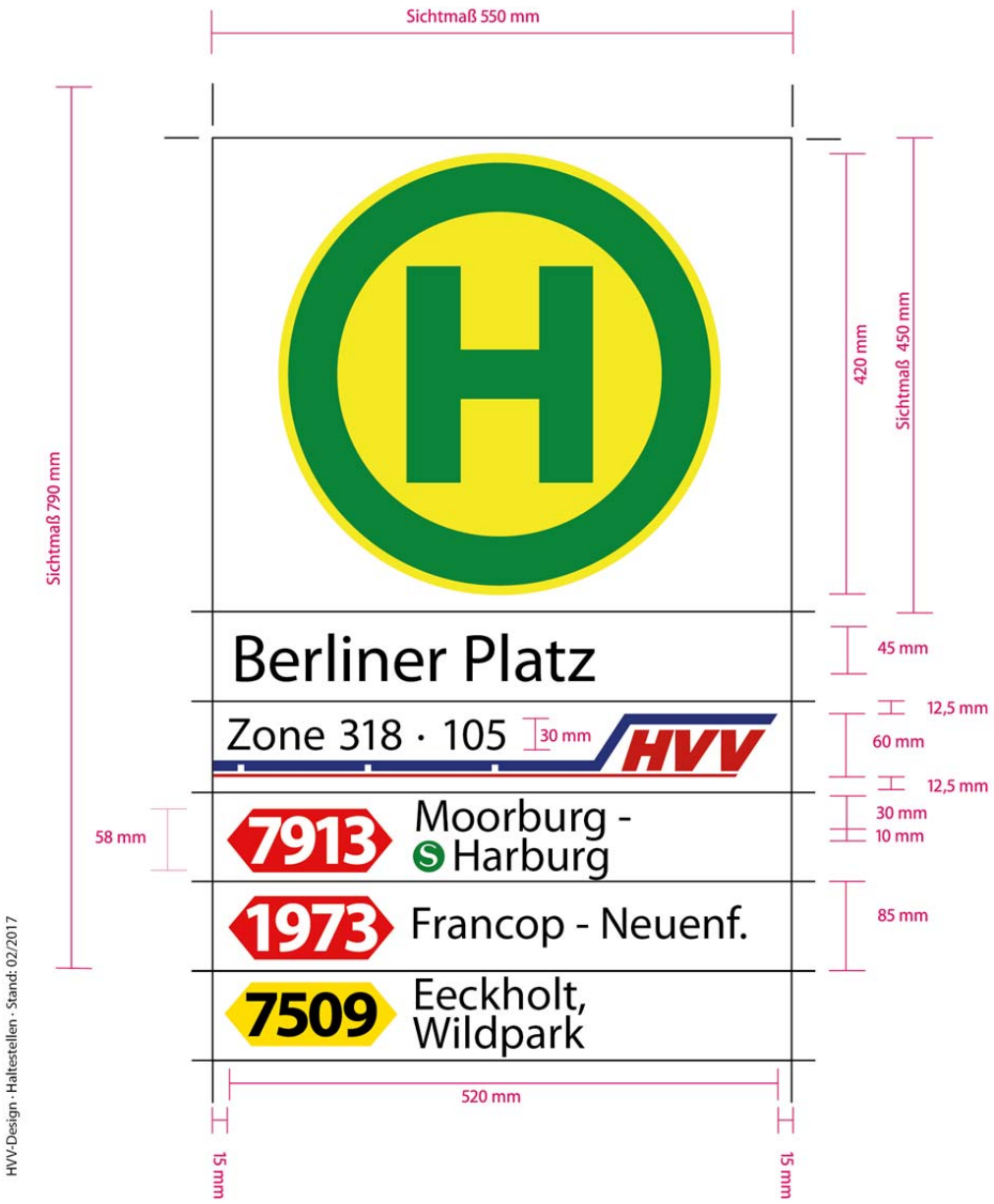


ZVBN/VBN, Haltestellen, S14 und S. 17



HVV-Design · Haltestellen · Stand: 02/2017

HVV Corporate Design Manual 6, Kap. E Haltestellen, S. 26



HVV Corporate Design Manual 6, Kap. E Haltestellen (Umlandstandard), S. 29

Die von den beiden Verbünden ZVBN/VBN bzw. HVV geforderte Gestaltung des Haltestellenschildes mit weißer Grundfläche und schwarzer Schrift – so wie sie auch von den Verkehrsunternehmen in den übrigen VNO-Landkreisen ganz überwiegend verwendet werden – bieten einen guten Kontrastwert, weil schwarz und weiß extreme Kontrastfarben darstellen. Auch die verwendeten Schriften stehen einer barrierefreien Lesbarkeit nicht im Wege.

Allerdings kommt das LAG-Gutachten aufgrund der im HVV-Haltestellen-Manual geforderten Höhen des Mastes bzw. Schildes (Unterkante des Schildes in 2,30 m Höhe) zu dem Ergebnis, dass für eine barrierefreie Lesbarkeit die Schriftzeichenhöhe (Großbuchstaben) auf 15 cm angehoben werden müsste und es wird gefolgert, dass eine Verbesserung der Lesbarkeit bei Einhaltung der derzeitigen Schildermaße aufgrund der Platzverfügbarkeit kaum möglich ist oder aber die Maße des Haltestellenschildes gewaltige Ausmaße annehmen müssten, um die gewünschten Informationen auf dem Haltestellenschild anzubringen. [vgl. Karsten Warnke, Arbeitspaket I, in: LAG, Gutachten, S. 27]

Es bieten sich drei Alternativen an, um die Problematik zu lösen: Wenn Fahrgastunterstände (FGU) vorhanden sind, dann könnte zusätzlich eine Tafel mit den Informationen des Haltestellenschildes angebracht werden.

Sollte kein FGU vorhanden sein, dann könnte die Information auf einer Stele in Augenhöhe (mittlere Lesehöhe gem. DIN 1,30 – 1,40 m) angebracht werden. Diese Lösungsansätze würden es ermöglichen, dass die derzeitigen Schriftgrößen beibehalten werden könnten. Das LAG-Gutachten räumt ein, dass das Aufstellen von Stelen - anstelle der heute üblichen Masten einen erheblichen finanziellen Aufwand nach sich ziehen würde. Zwei Beispiele für frei gestaltbare Stelen:

Abbildungen aus LAG-Gutachten, S. 28

Als dritter Lösungsansatz zur Einhaltung des Zwei-Sinne-Prinzips für die Fahrgastinformation an Bushaltestellen kämen das akustische Abrufen der Informationen des Haltestellenschildes oder von DFI-Anlagen in Frage. [vgl. Warnke, AP I Statische Fahrgastinformationssysteme, in: LAG, Gutachten, S. 28 und S. 29].
Zur Thematik „Abrufen akustischer Informationen“ siehe auch die Kap. 6.3.5 und 6.3.6.

7.3.4 Fahrplanaushänge

Selbstverständlich sind auch in Bezug auf die barrierefreie Lesbarkeit der Fahrpanaushänge die DIN 1450 (hier für den Bereich Printmedien) und die DIN 32975 wesentliche Grundlagen. Hinweise und Empfehlungen für Aushangkästen und Vitrinen wurden bereits in der Übersichtstabelle unter „Ausstattung / Möbilierung“ genannt (s. oben), sollen aber an dieser Stelle noch einmal wiederholt werden:

Ausstattung / Möbilierung				
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Mindestanforderung**	**Weitere Empfehlung**	**Bezug**
Statische Fahrgast-information	Freie Zugänglichkeit und akzeptable Lesehöhe für alle Fahrgäste	o Vitrinen im FGU dürfen nicht über bzw. hinter Sitzgelegenheiten angebracht werden. o Maße statische Informationen: 1 m (Unterkante) – 1,70 m (Oberkante) o In Vitrinen Informationen unmittelbar hinter Glas angeordnet (< 1 cm) o Ausreichende Beleuchtung	Insbesondere bei Informationen mit kleineren Schriftgrößen muss die Möglichkeit der Annäherung gewährleistet sein, um den Einsatz von Lesehilfen zu ermöglichen.	DIN 32975 H BVA

Um das Lesen der Aushänge auch für kleinwüchsige oder rollstuhlfahrende Fahrgäste sicherzustellen, sollte eine mittlere Lesehöhe von 1,40 m umgesetzt werden. Eine weitere, wichtige Voraussetzung für das Lesen von Aushängen sind gute Ausleuchtungsverhältnisse, wie sie z.B. eine indirekte Beleuchtung in Vitrinen oder eine direkte, gleichmäßige Ausleuchtung der Aushänge bieten. Die eigene Schattenbildung, Dunkelheit und künstliches Licht (Straßenlicht) erschweren dagegen das Lesen der Fahrgastinformationen in Aushangkästen oder Vitrinen.

Im Hinblick auf die Schriftgröße der Fahrplanaushänge empfehlen Behindertenorganisationen die Zeichenhöhe auf mindestens 12 pt zu setzen, die Zeilenabstände zu vergrößern und als Schriftart Arial, besser die in der DIN

1450 genannten Schriften Helvetica, Frutinger oder Verdana zu wählen. [vgl. Karsten Warnke, AP I Statische Fahrgastinformationssysteme, in: LAG, Gutachten, S. 21]

Im Zuge technischer Entwicklung sind elektronische Fahrplanaushänge derzeit in einigen Regionen im Praxistest. Hier sollte zunächst abgewartet werden, ob sich diese neue Form des Haltestellenaushangs bewährt. Für seheingeschränkte Fahrgäste könnten diese Aushänge ggf. die Lesbarkeit im Vergleich zu den heute noch üblichen Papieraushängen verbessern, wenn die Kriterien der Barrierefreiheit bei der Gestaltung der elektronischen Aushänge berücksichtigt werden. Im Bereich der VNO-.Landkreise werden diese Aushänge derzeit noch nicht genutzt.

Zu Möglichkeiten einer akustischen Übermittlung von Fahrplanaushängen s. unten.

7.3.5 Dynamische Fahrgast-Informations-Systeme (DFI)

Dynamische Fahrgast-Informationssysteme (DFI) stellen eine Erweiterung der herkömmlichen statischen Fahrgastinformationssysteme dar. Sie informieren die Fahrgäste über die aktuell angebotenen Fahrten, über Verspätungen und Ausfälle sowie über Umleitungen oder Ersatzverkehre (Echtzeitinformation). Auch die Informtion über die Reihenfolge der ankommenden Buslinien sollen DFI bieten.
Durch zusätzliche Ausstattung mit einem Sprachmodul können DFI auch das Zwei-Sinne-Prinzip erfüllen. Allerdings wird für den ÖPNV im ländlich strukturierten Raum der VNO-Landkreise auch zukünftig gelten, dass die Zahl der Haltestellen mit DFI im Verhältnis zur Gesamtzahl der Haltestellen sehr gering sein wird. Deshalb sollen nachfolgend nur die wesentlichsten Aspekte zur Thematik „DFI“ und den Anforderungen aus Sicht der Barrierefreiheit dargestellt werden. Einleitend nochmals die bereits oben aufgeführten Empfehlungen für das Aufstellen der DFI-Masten:

Ausstattung / Möbilierung				
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Mindestanforderung**	**Weitere Empfehlung**	**Bezug**
Dynamische Fahrgast-information (DFI)	DFI-Masten sollten einheitlich aufgestellt werden, damit er von sensorisch eingeschränkten Personen systematisch aufgefunden werden kann	o Zentrale Anordnung auf der Wartefläche. o DFI-Mast darf die einbaufreie Fläche von 2,50 x 2,50 m für den Einsatz von Rampen im Bereich der Tür 2 nicht einschränken. o Abstand von 60 cm zu Bodenindikatoren ist zu wahren. o Anzeigebildschirm ist in Höhe von mind. 2,50 m (Unterkante) zu befestigen und in Richtung Fahrbahn ausgerichtet. o Im Ausnahmefall sind 2,30 m anzuwenden.	Der DFI-Mast sollte in Höhe der Tür 2 angeordnet werden. Sofern ein FGU vorhanden ist, sollte der DFI-Mast in der gleichen Flucht von der Rückseite des FGU im Abstand von mind. 1,50 m gesetzt werden. Bei Platzmangel kann der DFI-Mast auch direkt neben dem FGU aufgestellt werden. Ein DFI-Display im FGU sollte mittig oberhalb von Infovitrine und Sitzen angebracht werden.	DIN 32984

Auch für die DFI gelten die Anforderungen der DIN 18040-3, 32975 und 1450. Ergänzt werden die Anforderungen dieser Normen durch den DIN Fachbericht 124 „Grundlagen barrierefreier Gestaltung“, 2002, hier Kap. 6.1.2.5 Gestaltung von Anzeigen und Displays. Hinsichtlich der Kontraste, Schriftgrößen und –Arten empfiehlt das LAG-Gutachten eine Orientierung an den Anforderungen für visuelle Informationen (s. oben). Hinzu kommt bei DFI-Anzeigen die Frage der Bildauflösung, d.h. wie hoch ist die Bildpunktdichte. [vgl. Karsten Warnke, Arbeitspaket II: Digitale Fahrgastinformationssysteme, in: LAG, Gutachten, S. 9-12]

Problematisch für die barrierefreie Lesbarkeit der DFI-Anzeiger ist die sehr häufig – nicht nur im HVV – vorgesehene Höhe des Anzeigers von 2,50 m. Eine Reduzierung auf 2,30 m lichte Durchgangshöhe würde sehbeeinträchtigen Fahrgästen mit Visus von 0,1 das Lesen der Informationen, entsprechende Kontraste und Schriftgrö-

ßen vorausgesetzt, noch ermöglichen. Eine Integration in Fahrgastunterständen oder in Haltestellenstelen wäre es Sicht von seheingeschränkten Fahrgästen wünschenswert. [vgl. Karsten Warnke, Arbeitspaket II: Digitale Fahrgastinformationssysteme, in: LAG, Gutachten, S. 36/37]

Ein weiteres Problem: Die derzeit überwiegend übliche Aufstellung der DFI-Masten in der Mitte der Wartefläche macht ein Auffinden der Informationseinrichtung für blinde Fahrgäste fast unmöglich. Werden DFI-Anzeiger mit Sprachausgabe-Module installiert, dann sind die Sprachausgaben nur durch Betätigung einer Taste, die am DFI-Mast installiert ist, abrufbar. Außerdem ist eine sichere akustische Nachrichtenübermittlung nur in Nähe des Sprachausgabemoduls möglich. Befinden sich seheingeschränkte oder blinde Fahrgäste auf dem Einstiegsfeld, dann sind sie für ein sicheres Hören der Ansagen zu weit entfernt vom Sprachmodul und auch die Betätigung des Abruf-Tasters ist nicht möglich. [vgl. Gerhard Renzel, Arbeitspaket III „Technische Assistenzsysteme zur Navigation und Information im ÖPNV“, in: Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. [LAG], Gutachten „Barrierefreie Gestaltung von Fahrgastinformationen im HVV im Rahmen des PBefG-Projekts“, 2016, S. 5f].

Die beschriebenen Probleme beim Auffinden des DFI-Mastes, bei der Betätigung des Abruf-Tasters und beim Standort für das sichere Hören der Ansagen könnte dadurch beseitigt werden, indem der DFI-Anzeiger zusätzlich am Haltstellenmast installiert wird. Nachfolgend ein Beispiel aus Bremen:

ZVBN/VBN, Haltestellen, S. 9

Einen anderen Lösungsweg beschreiten die Dresdener Verkehrsbetriebe, indem sie DFI und statisches Haltestellenschild kombinieren:

Foto: VNO

7.3.6 Informationen an Bushaltestellen: Innovative Assistenzsysteme

Durch technologische Fortschritte in der mobilen Datenübertragung und eine immer größer werdende Verbreitung von Smartphones/iPhones bieten sich schon heute über mobile Apps - neben den baulichen Maßnahmen an Haltestellen – weitergehende Möglichkeiten für eine selbstständige Nutzung des ÖPNV durch sensorisch eingeschränkte Personen. Da die (Weiter-)Entwicklung dieser Assistenzsysteme bei weitem noch nicht abgeschlossen ist, soll an dieser Stelle nur ein kursorischer Überblick über die Möglichkeiten technischer Assistenzsysteme und über interessante, bereits in der Praxis eingeführte und erprobte Lösungen gegeben wird. Mobile Assistenzsysteme könnten auch für die Fahrgastinformation an Haltestellen im ländlichen Raum einen erheblichen Beitrag zur barrierefreien Nutzung nach dem Zwei-Sinne-Prinzip leisten, indem aus der Fülle der (zukünftigen) Möglichkeiten die für den ländlichen Raum passenden und machbaren Lösungen herausgefiltert werden.

Mobile Assistenzsysteme auf Smartphones oder alternativen Endgeräten haben zum Ziel, die bestehenden Lücken in der Informationskette gemäß dem Zwei-Sinne-Prinzip zu schließen. Die Nutzung von Haltestellen in ländlicher Umgebung ohne DFI-Anzeiger würde durch Einbeziehung dieser Technik für alle Fahrgäste verbessert. Sie stellen somit ein ergänzendes Hilfsmittel in der barrierefreien Fahrgastinformation dar. Hinzu kommt, das Smartphones/iPhones für blinde und seheingeschränkte Menschen mittlerweile weitgehend zugänglich sind und im Alltag von diesem Personenkreis mit stark steigender Tendenz genutzt wird. [vgl. Gerhard Renzel, Arbeitspaket III „Technische Assistenzsysteme…“, in: LAG, Gutachten, S. 7].

Aus Sicht der sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sollen technische Assistenzsysteme das selbstständige

- Auffinden von Haltestellen,

- das Abrufen von Fahrgastinformationen inkl. aktueller Störungsmeldungen,
- das Wahrnehmen von eintreffenden Fahrzeugen sowie
- das Auffinden und Betreten von Fahrzeugen

ermöglichen. [vgl. Gerhard Renzel, Arbeitspaket III „Technische Assistenzsysteme…", in: LAG, Gutachten, S. 4].

Aus diesem Katalog leiten sich die Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung von mobilen Assistenzsystemen und Apps ab:

- Bedienoberflächen der Geräte müssen einfach und intuitiv bedienbar gestaltet werden.
- Für die Wegeführung zur und von der Haltestelle sowie im Umsteigebauwerken ist ein barrierefrei bedienbares Ortungs- und Routingsystem für den Outdoor und Indoor-Bereich in die App zu implementieren, so dass eine lückenlose Reisekette gewährleistet wird.
- Alle Fahrplan-Informationen und Störungsmeldungen sind über den Screenreader in Schrift und Ton auf dem Smartphone in Echtzeit anzuzeigen.
- Aus der auf dem Smartphone gewählten Verbindung muss das Eintreffen des Fahrzeugs der gewünschten Linie gemeldet und angezeigt werden.
- Über eine Schaltfläche muss ein Zustiegswunsch an den Fahrer mit gleichzeitigem Auslösen von Linien-Ansage mit Endhaltestelle und Einschalten eines Tür-Auffindesignals am jeweiligen Fahrzeug möglich sein. Eine Wiederholungsmöglichkeit der Ansage ist notwendig.
- Im Fahrzeug sind die auf dem Fahrgastmonitor bzw. auf der LED-Anzeige angezeigten Fahrtinformationen auf dem Smartphone mit einer Wiederholungsmöglichkeit anzuzeigen und anzusagen.
- Der Haltewunsch sollte über eine Schaltfläche auf dem Smartphone ausgelöst werden können, um das insbesondere für blinde Fahrgäste mühsame Suchen der Haltetaste im Fahrzeug zu vermeiden.

[vgl. Gerhard Renzel, Arbeitspaket III „Technische Assistenzsysteme…", in: LAG, Gutachten, S. 10f].

In dem Modellprojekt „Bus verbindet - - Einfach mobil" zeigen der Kreis Soest und die Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH einen möglichen Weg zur Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit in der ÖPNV-Nutzung auf. Die technische Lösung „Bus-Access" mit der dazugehörigen App befindet sich seit längerem unter dem Produktnamen „ivanto" auf dem Markt und wird von der Firma Geomobile angeboten. Die App ist mehrsprachig, intuitiv bedienbar und für die gängigen Betriebssysteme Android und iOS verfügbar. Ihre Funktionen:

- Barrierefreie Planung der Fahrt;
- Navigationshilfe für blinde und sehbehinderte Menschen bis zum Haltestellenmast;
- Informationen zu Abfahrtszeiten in Echtzeit (soweit vorhanden);
- Identifikation des Busses über neue Bluetooth-Technik 4.0 aus einer Entfernung bis 50m;
- Ausgabe der Liniennummer und des Fahrtziels bei Annäherung;
- Absetzen des Zustiegswunsches;
- Bedienung „Service-Ruf" für Rollstuhl und Kinderwagen;
- Auffinden des gewünschten Busses und des Einstiegsbereiches durch bedarfsgerechtes Auslösen eines akustischen Signals über Außenlautsprecher/Tonsignalgeber des Busses;
- Ansage der nächsten Haltestelle während der Fahrt auf dem Smartphone;
- Information zum Ausstieg in Echtzeit (soweit vorhanden)
- Absetzen des Haltewunsches im Fahrzeug.

[vgl. Gerhard Renzel, Arbeitspaket III „Technische Assistenzsysteme…", in: LAG, Gutachten, S. 30ff].

Die dargestellten technischen Möglichkeiten von App-Lösungen sowie das vorgestellte Projekt im Kreis Soest weisen einen ganzheitlichen Ansatz auf, der die eigenständige Mobilität für Menschen mit Einschränkungen sicherstellen würde. Allerdings setzt dies – insbesondere für die Lieferung von Echtzeitdaten - auch die entspre-

chende technische Ausstattung der Verkehrsunternehmen voraus, die in den VNO-Landkreisen derzeit lediglich bei einigen Betrieben gegeben ist.

Unter Beachtung der derzeitigen Rahmenbedingungen in den ländlich-strukturierten VNO-Landkreisen wären für die barrierefreie Nutzung der Fahrgastinformation an Bushaltestellen zwei Elemente wesentlich:

(1) Die Angaben des Haltestellenschildes (Liniennummer[n] und Zielort[e]/-haltestelle[n]) und die Angaben des Haltestellenaushangs (Abfahrtszeiten der Linie bzw. der Linien) müssten auf dem Smartphone/iPhone optisch und akustisch abrufbar sein und

(2) Ansage der Liniennummer und des Linienziels des haltenden Busses über Außenlautsprecher am Fahrzeug, bei Bedarf zunächst manuell vom Fahrpersonal – bei Einsatz von App-Lösungen und entsprechender Ausstattung der Fahrzeuge auch automatisch.
Auch wenn – wie bereits im Kap. 6.3.2 dargelegt - in vielen Bereichen der VNO-Landkreise ein hoher Prozentsatz der Haltestellen lediglich von einer Buslinie bedient wird und eine Ansage über Außenlautsprecher von Linie und Ziel hier nicht notwendig erscheint, ist die Situation an Schulen/Schulzentren, an denen mehrere Linien abfahren, eine andere. Hier ist – bei Bedarf – die Ansage oder das Abgeben eines akustischen Signals zum Auffinden des gewünschten Busses über Lautsprecher notwendig. Aus diesem Grund sollte die Fahrzeug-Ausstattung mit Außenlautsprechern bei Neubeschaffungen künftig Standard sein, zumal die Fahrzeuge – neben der Schülerbeförderung - häufig auch in Verdichtungsräumen oder städtischen Gebieten eingesetzt werden und hier ebenfalls ein Bedarf besteht.

7.4 Weitere Hinweise zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen und deren Umfeld

Da die separate barrierefreie Gestaltung von Haltestellen allein für die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit nicht ausreichend ist, ist insgesamt die Tendenz zu erkennen, neben der Haltestellengestaltung zunehmend auch die Zuwege zu den Haltestellen zu verbessern und die Haltestellen und ihr Umfeld als Gesamtheit barrierefrei zu gestalten. Daher werden nachfolgend in Anlehnung an den HVV-Leitfaden, S. 27ff weitere Merkmale empfohlen, die unter Berücksichtigung anderer bestehender Richtlinien in die Planungen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen mit einbezogen werden sollten.

Busaufstellfläche			
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Weitere Hinweise und Empfehlungen**	**Bezug**
Haltestellen-typ	Reduzierung von Restspalt und –stufe zwischen Bord und Fahrzeug	Durch eine optimale Anfahrt soll der Spalt zwischen Wartefläche und Fahrzeug minimiert werden. Wenn die örtlichen Rahmenbedingungen es zulassen, ist die Einrichtung von Haltestellenkaps/ der Halt am Fahrbahnrand gegenüber der Busbucht vorzuziehen.	RASt 06 DIN 18040-3 EAÖ H BVA
Abmessungen	Ausreichend lange und breite Aufstellfläche	o Breite 3,50 m im Regelfall, 3,00 m sollten nicht unterschritten werden. o Länge richtet sich nach dem Haltestellentyp und ist mit den eingesetzten Fahrzeugen abzustimmen. o Bei Busbuchten und Halte am Fahrbahnrand mit ggf. vorgelagertem Parkstreifen ist eine zusätzliche Ein- und Ausfahrlänge von 15 – 25 m zu beachten. o Mehrfachhaltestellen: Es ist die max. mögliche Länge der hintereinander stehenden Fahrzeuge zzgl. eines Sicherheitsabstandes zw. den Fahrzeugen von mind. 1 m zu addieren.	RASt 06 EAÖ

Busaufstellfläche (Fortsetzung)			
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Weitere Hinweise und Empfehlungen**	**Bezug**
Bodenbelag	Aufstellfläche verfügt über einen befestigten und ebenen Bodenbelag	o Die Aufstellfläche sollte über einen festen und ebenen Oberflächenbelag verfügen. Sie sollte keine Senkungen, Schlaglöcher oder über das für die Entwässserung erforderliche Maß hinausgehende Neigungen aufweisen, damit die Einstiegshöhe dauerhaft gewahrt bleibt, Fahrgäste nicht durch Spritzwasser beschmutzt werden und Schäden am Fahrzeug verhindert werden. o Die Aufstellfläche sollte vorzugsweise aus flächigem, verformungsfreiem Baumaterial ausgeführt werden, z.B. Beton oder Asphalt. Bei materialgerechter Planung und fachgemäßer Ausführung ist im Vergleich zu engfugigen Granitpflastersteinen eine hohe Lebensdauer bei geringem Erhaltungsaufwand möglich. o Die Aufstellfläche sollte eine farbliche Trennung zur MIV-Fläche aufweisen. Bei Haltestellen am Fahrbahnrand kann auch ein Markierungsstreifen vor dem Bord aufgetragen werden. Die Parkverbotszone kann mit Hilfe einer Sperrfläche markiert werden.	EAÖ
Neigung	Aufstellfläche ist möglichst neigungsarm	o Max. Längsneigung bzw. das Längsgefälle von Verkehrsflächen sollte 3% betragen. Die Querneigung nicht mehr als 2,5%. o Die Entwässerung der Fahrbahn im Haltestellenbereich sollte grundsätzlich nach außen, vom Fahrgast weg, am gegenüberliegenden Fahrbahnrand erfolgen.	EAÖ

Wege zur Haltestelle			
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Weitere Hinweise und Empfehlungen**	**Bezug**
Bordsteinabsenkung	Wege sind schwellenlos und die Bordsteinabsenkungen sind taktil erfassbar	Barrierefreie Querungsstellen können mit einheitlicher oder differenzierter Bordhöhe ausgeführt werden. Bei einheitlicher Bordhöhe sind die Borde auf 3 cm abzusenken, bei der differenzierten Bordhöhe auf 0 bzw. 6 cm.	DIN 18040-3 DIN 32984
Straßenquerung	Bodenindikatoren als taktiler Signalgeber	Querungsstellen, z.B. an Fußgängerfurten, Fußgängerüberwegen oder Straßeneinmündungen sollten mit visuell und taktil kontrastierenden Bodenindikatoren gemäß DIN gesichert werden: o **mit differenzierter Bordhöhe**: Dabei wird ein Querungsbereich mit 6 cm Bordhöhe für Sehbehinderte und einer Kombination aus Auffindestreifen mit Noppenprofil (mind. 60 cm tief, vorzugsweise 90 cm, quer über die Gehbahn) und Richtungsfeld mit Rippenprofil in Gehrichtung (mind. 60 cm tief, mind. so breit wir der Auffindestreifen, vorzugsweise die gesamte Furt) ausgestattet. Im Abstand von mind. 50 cm wird ein weiterer Querungsbereich mit einem auf Fahrbahnniveau abgesenkten Bord (Nullabsenkung) von max. 1 m Breite und einem Sperrfeld mit Rippenprofil paralllel zum Bord (mind. 60 cm tief, vorzugsweise 90 cm) über die gesamte Breite der Absenkung ausgestattet. Bei einer LSA-gesicherten Furt würde der Ampelmast mittig stehen. o **mit einheitlicher Bordhöhe**: Der Querungsbereich wird mit 3 cm Bordhöhe (Bordkantenausrundung max. 10 – 15 mm) und einer Kombination aus Auffindestreifen mit Noppenprofil (mind. 60 cm tief, vorzugsweise 90 cm, quer über die Gehbahn) und Richtungsfeld mit Rippenprofil in Gehrichtung (mind. 60 cm tief, mind. so breit wie Auffindestreifen, vorzugsweise die gesamte Furt) ausgestattet.	DIN 18040-3 DIN 32984
	Informationen über Hilfsmittel bei Straßenquerungen: LSA	Lichtsignalanlagen sollten visuell kontrastierend gestaltet werden. Sie sollten mit einem akustischen Auffindesignal ausgestattet und/oder durch Bodenindikatoren taktil auffindbar sein.	DIN 18040-3 H BVA
Straßenquerung	Konfliktvermeidung zwischen Fußgängern und Radfahrern	An Querungsstellen sollten Konflikte zwischen auf Gehwegniveau geführten Radfahrern und blinden/sehbehinderten Personen vermieden werden, z.B. Bevorrechtigung der Fußgänger durch Verlängerung des Fußgängerüberweges über den Radweg.	

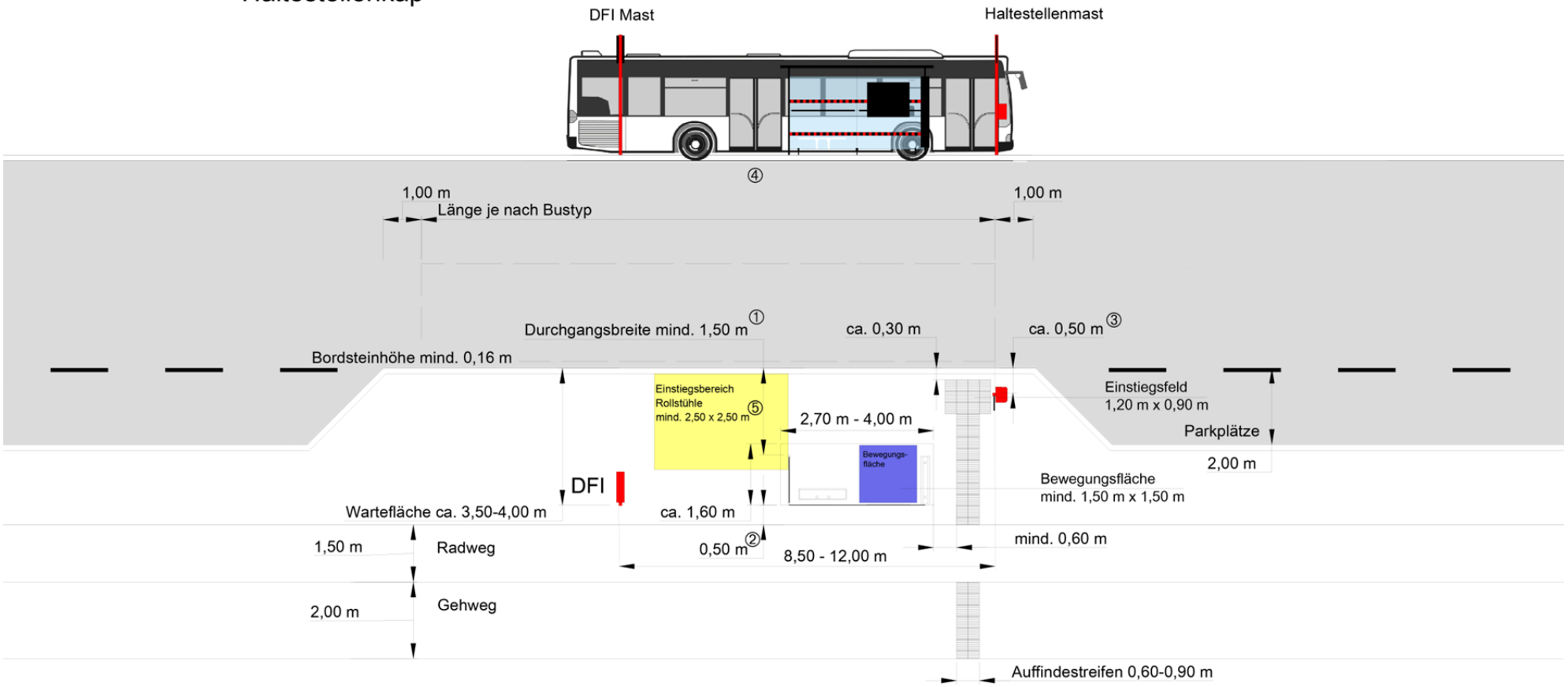
Wege zur Haltestelle (Fortsetzung)			
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Weitere Hinweise und Empfehlungen**	**Bezug**
Lichtraum-höhe	Ausreichender Kopffreiraum auf den Wegen zur Halte-stelle	Es ist eine Lichtraumhöhe von mind. 2,50 m zu gewährleisten. Gefahrenbereiche mit einer lichten Höhe unter 2,50 m sollten durch geeignete Maßnahmen (z.B. Abschrankung, Möbilierung) gegen Unterlaufen gesichert sein.	DIN 32975 H BVA
Durchgang	Bei Durchgängen wird eine zulässige Mindestbreite nicht unterschritten	Im Zugangsbereich, in Durchgängen (z.B. begrenzt durch Poller) und unvermeidlichen Engstellen sollte eine lichte Durchgangsbreite von 1 m, mind. jedoch m, eingehalten werden.	DIN 18040-1 DIN 18040-3
Bewegungs-flächen	Vor Elementen und Hinder-nissen sind ausreichend Bewegungsflächen vorhan-den.	Vor Elementen und Hindernissen sollte eine Bewegungsfläche für Rollstühle für Richtungswechsel und Rangiervorgänge von mind. 1,50 x 1,50 m, vorzugsweise von 1,80 x 1,80 m, für den Begeg-nungsfall zweier Rollstühle sichergestellt werden.	DIN 18040-3
Anzeigen von Elementen u. Hindernissen	Elemente und Hindernisse sind visuell und/oder taktil erkennbar markiert.	Bei vertikalen Einbauten (z.B. Pfosten, Masten) und Mobiliar (z.B. Abfallbehälter, Fahrradständer, Sitzbänke) auf Gehwegen oder an Überquerungsstellen, die zur Haltestelle führen, ist grundsätzlich darauf zu achten, dass sie sich vom Umfeld kontrastreich absetzen, mit dem Langstock ertastbar sind und nicht unterlaufen werden können. Es wird das Anbringen einer kontrastreichen Markierung empfohlen. Bei Abständen > 15 cm zum Boden wird zusätzlich eine Tastleiste oder mind. 3 cm hoher Sockel, entsprechend den Umrissen des Ausstattungselements, empfohlen.	DIN 18040-3 H BVA
Fahrrad-Verkehr/ Fahrradab-stellung	Konfliktfreie Führung des Radverkehrs an Haltestel-len	Es sollte auf eine möglichst konfliktfreie Radwegeführung im Bereich von Haltestellen geachtet werden. Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr sollte innerorts möglichst vermieden werden, da Radfahrer/innen akustisch kaum zu orten sind und sich seh- und hörbehinderte Menschen auf diesen Flächen unsicher fühlen. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist die aus Sicht der Barrierefreiheit beste Lösung. Möglich ist auch die Führung des Radverkehrs im Seitenraum, also hinter der Wartefläche und ggf. hinter dem FGU. In diesem Fall sollte ein rückseitiger Sicherheitsstreifen von 0,50 m berücksichtigt werden. Zwischen Wartefläche bzw. FGU und Fahrbahn sollten keine Radwege geführt werden.	H BVA
	Abgrenzung und Querung von Radwegen im Bereich von Haltestellen ist taktil erfassbar.	Niveaugleiche Flächen für den Fuß- und Radverkehr sollten sich v.a. für sehbehinderte Menschen taktil und visuell gut wahrnehmbar voneinander abgrenzen. Möglich ist z.B. ein deutlich unterscheidbarer Oberflächenbelag. Sind auf Gehwegniveau geführte Radwege zu queren, sollte diese Radquerung für sehbehinderte Menschen taktil markiert werden. Hierfür wird der Auffindestreifen mit Noppenprofil (mind. 60 cm tief, vorzugsweise 90 cm, quer über die Gehbahn) am Radweg unterbrochen und die Radwegquerung ggf. durch ein Richtungsfeld mit Rippenprofil in Gehrichtung (mind. 60 cm tief, mind. so breit wie Auffindestreifen) angezeigt. Auf dem Radweg selbst sind keine Bodenindikatoren vorzusehen, da dies eine Gefahrenstelle darstellen würde. Aus den gleichen Gründen sollten Auffangstreifen auch komb inierte Geh-/Radwege nicht queren.	DIN 18040-3 DIN 32975 RASt 06

Wege zur Haltestelle (Fortsetzung)			
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Weitere Hinweise und Empfehlungen**	**Bezug**
Fahrrad-Verkehr/ Fahrradab-stellung	Radabstellanlagen beein-trächtigen nicht Bewe-gungs- u. Sicherheitsräume	Fahrradabstellanlagen an Haltestellen (z.B. Fahrradständer, Anlehnbügel, überdachte B+R-Anlagen) sollten so angeordnet werden, dass die den direkten Weg zur Haltestelle nicht verstel-len. Ebenso sollte das Verstellen von Verkehrs- und Sicherheits-räumen sowie von Bodenindikatoren vermieden werden. Für Rollstühle sollte ausreichend Platz zum Ran gieren vorhanden sein, sehbehinderte Mensche3n sollten vor scharfen Kanten oder dem Unterlaufgen von Fahrradbügeln mit dem Langstock ge-schützt werden. Zudem sollte auf eine ausreichende Beleuchtung und vandalismussichere Montage geachtet werden. Bodenindikatoren werden i.d.R. mit einem Abstand von mind. 60 cm an Hindernissen und festen Einbauten vorbeigeführt. Dabei ist die Nutzung der Einbauten zu beachten. Bei Fahrradständern und bei Fahrradbügeln, bei denen aufgrund hoher Nutzung zu erwar-ten ist, dass die Fahrräder jeweils nur mit dem Vorder- oder HIn-terrad angelehnt werden, wird ein Abstand von 1,50 – 2,00 m vom Bügel/Radständer empfohlen.	H BVA
Fahrgast-sicherheit	Haltestelle ist ausreichend einsehbar.	Es sollte darauf geachtet werden, dass am Straßenrand bzw. auf Gehwegen keine Einbauten vorgesehen werden, die die Einseh-barkeit des Haltestellenbereiches beeinträchtigen könnten. Auch Bewuchs sollte regelmäßig zurückgeschnitten werden.	

7.5 Haltestellen-Skizzen

Die nachfolgenden Skizzen sollen die in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Standards und Empfehlungen veranschaulichen. Alle Skizzen wurden dem HVV-Leitfaden (S. 31ff) entnommen und sind vom HVV erstellt worden.

Haltestellenkap



① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.

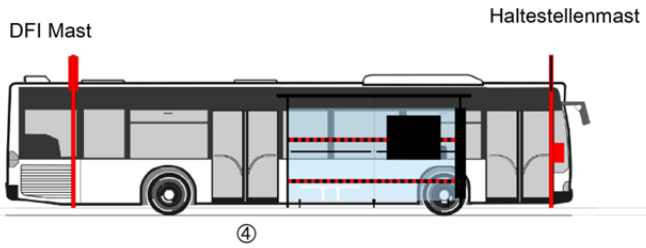
② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)

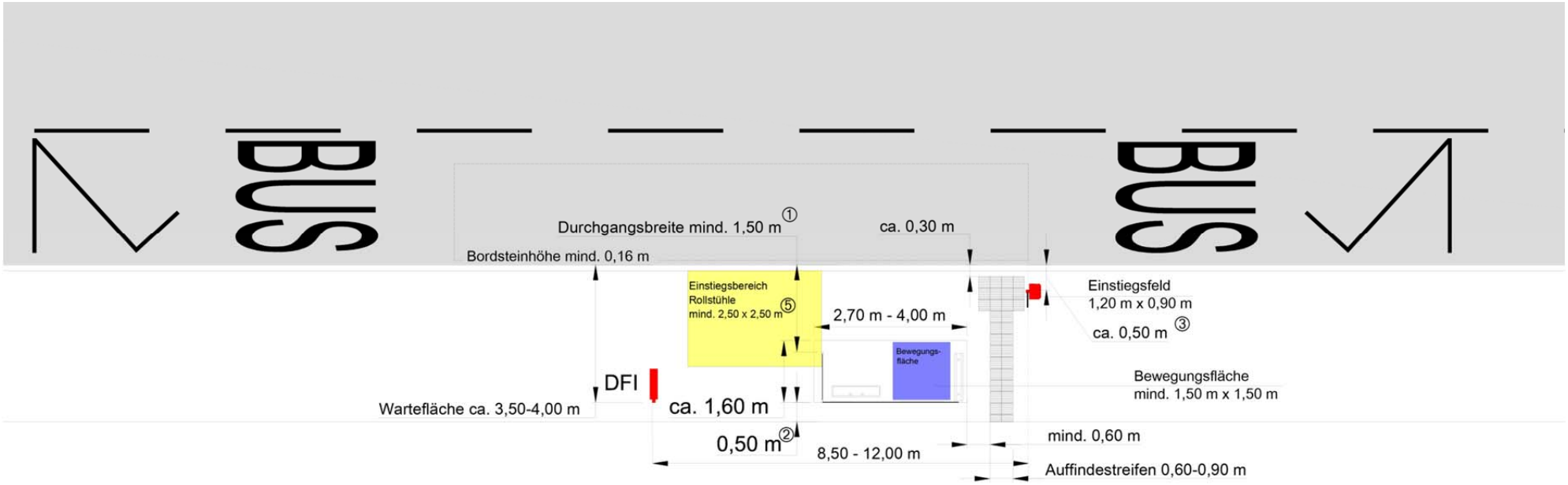
③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.

④ Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.

⑤ Es sind die Türpositionen aller an der Haltestelle eingesetzten Fahrzeugtypen zu berücksichtigen, so dass i.d.R. ein breiteres Feld freizuhalten ist.

Haltestelle am Fahrbahnrand





① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.

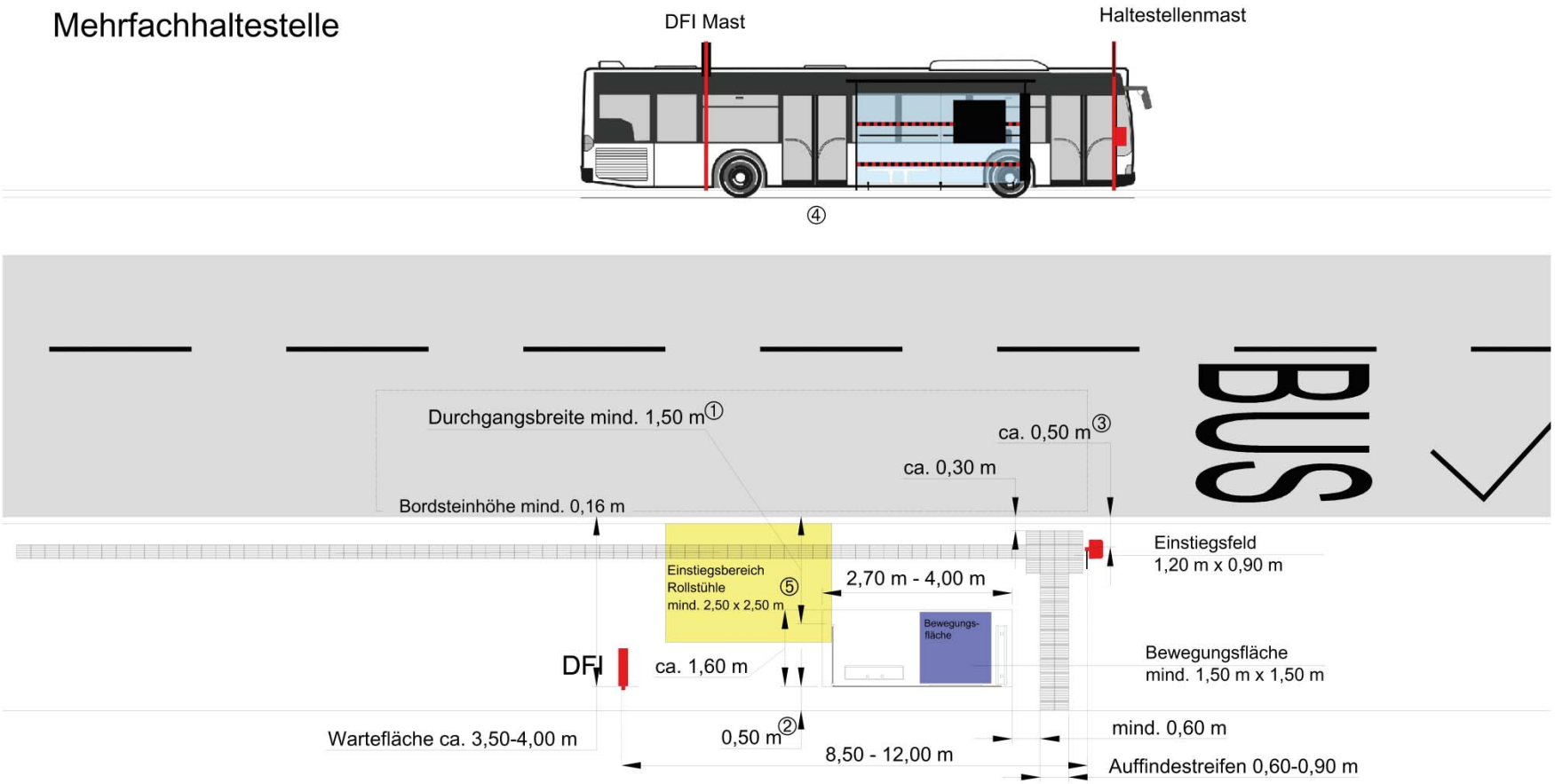
② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)

③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.

④ Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.

⑤ Es sind die Türpositionen aller an der Haltestelle eingesetzten Fahrzeugtypen zu berücksichtigen, so dass i.d.R. ein breiteres Feld freizuhalten ist.

Mehrfachhaltestelle



① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.

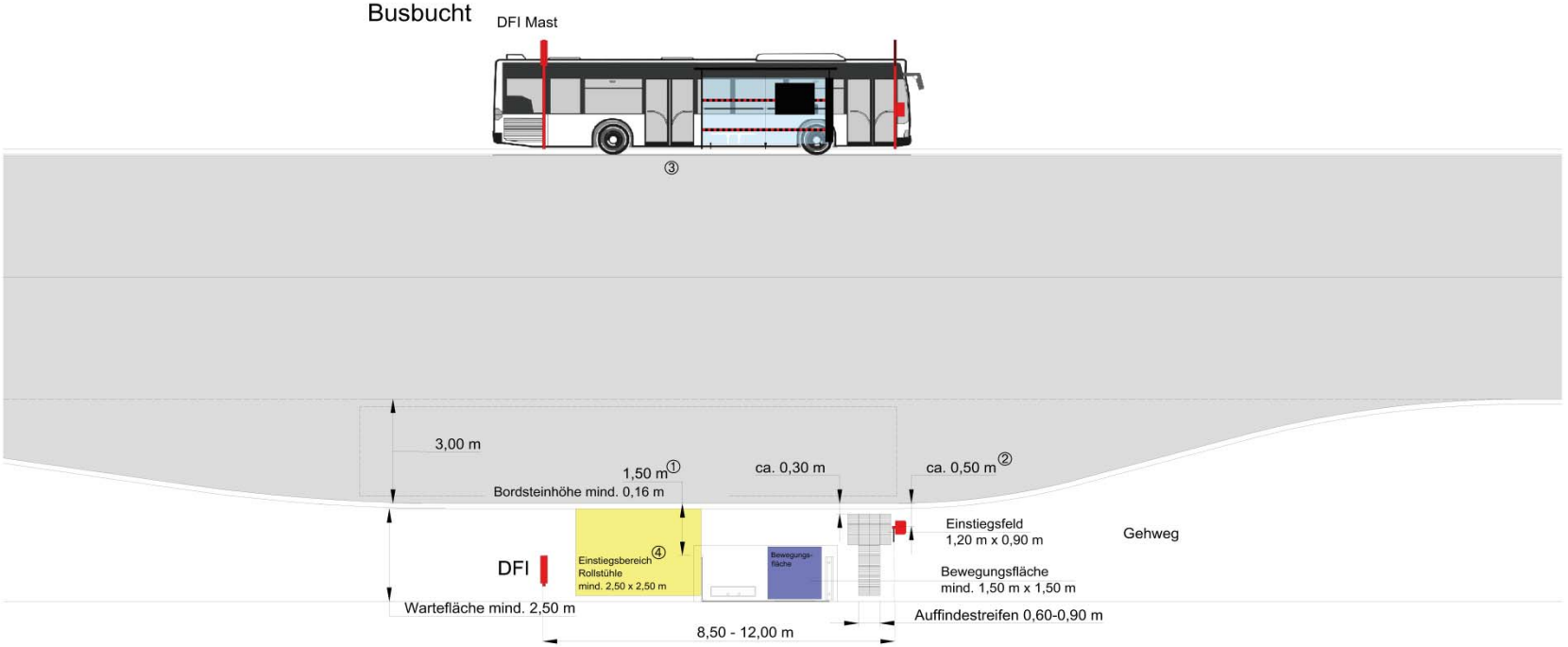
② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)

③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.

④ Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.

⑤ Es sind die Türpositionen aller an der Haltestelle eingesetzten Fahrzeugtypen zu berücksichtigen, so dass i.d.R. ein breiteres Feld freizuhalten ist.

Busbucht



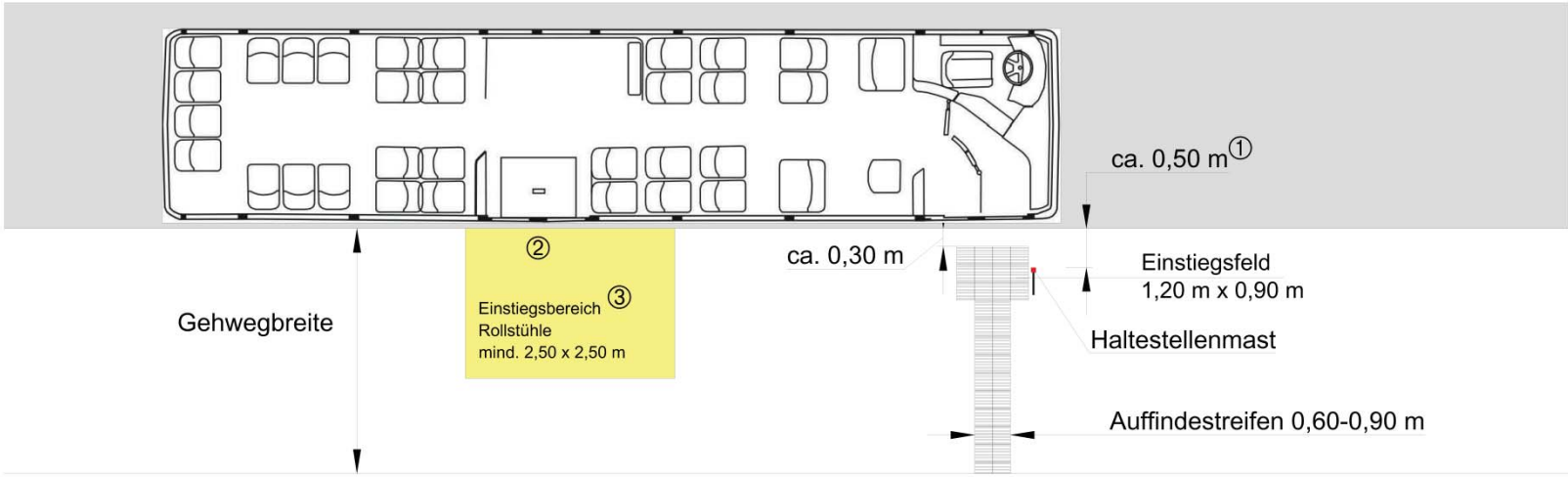
① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.

② Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.

③ Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.

④ Es sind die Türpositionen aller an der Haltestelle eingesetzten Fahrzeugtypen zu berücksichtigen, so dass i.d.R. ein breiteres Feld freizuhalten ist.

Haltestelle ohne FGU

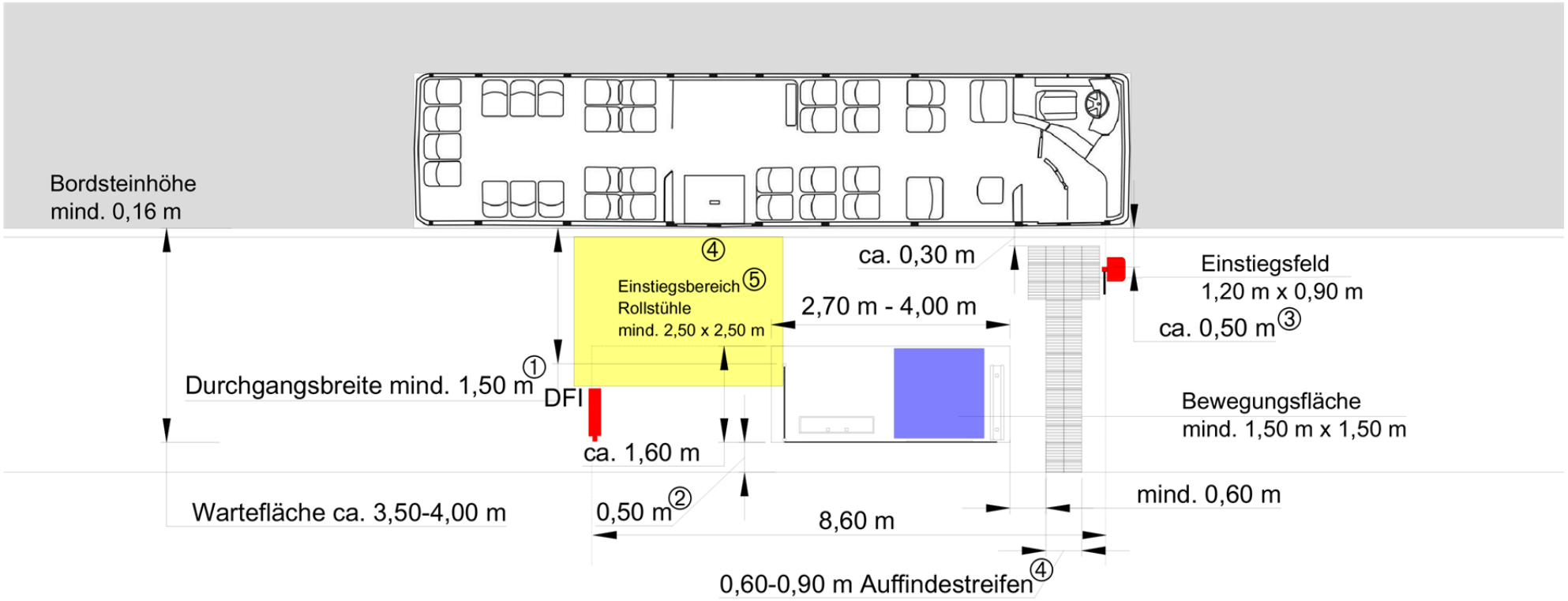


① Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.

② Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.

③ Es sind die Türpositionen aller an der Haltestelle eingesetzten Fahrzeugtypen zu berücksichtigen, so dass i.d.R. ein breiteres Feld freizuhalten ist.

Ausstattung Haltestelle



① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.

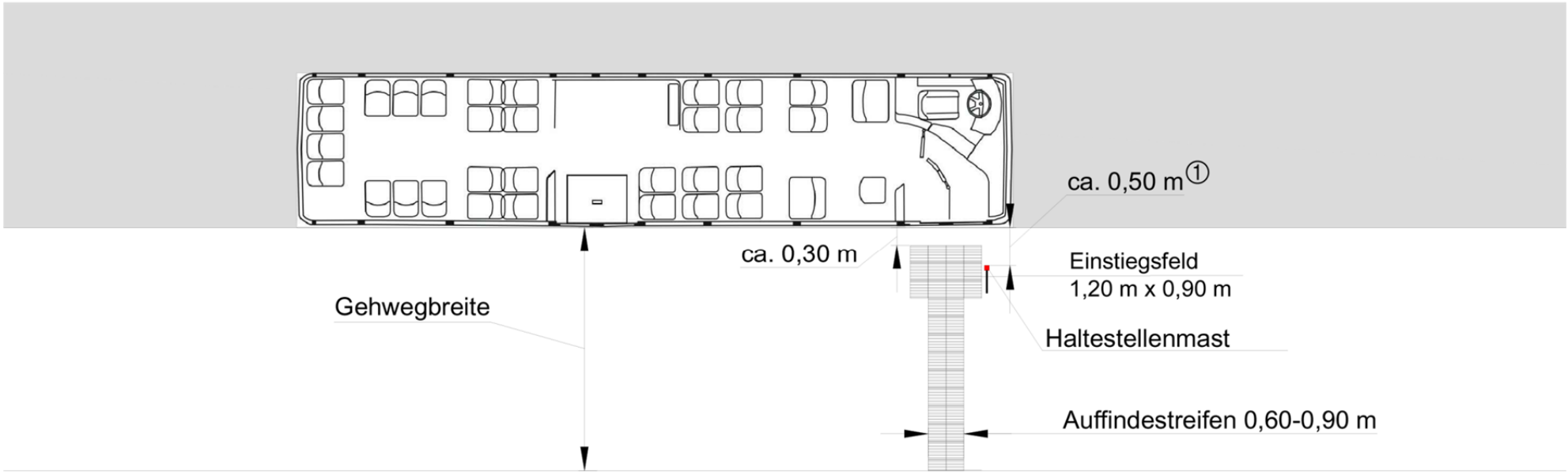
② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)

③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.

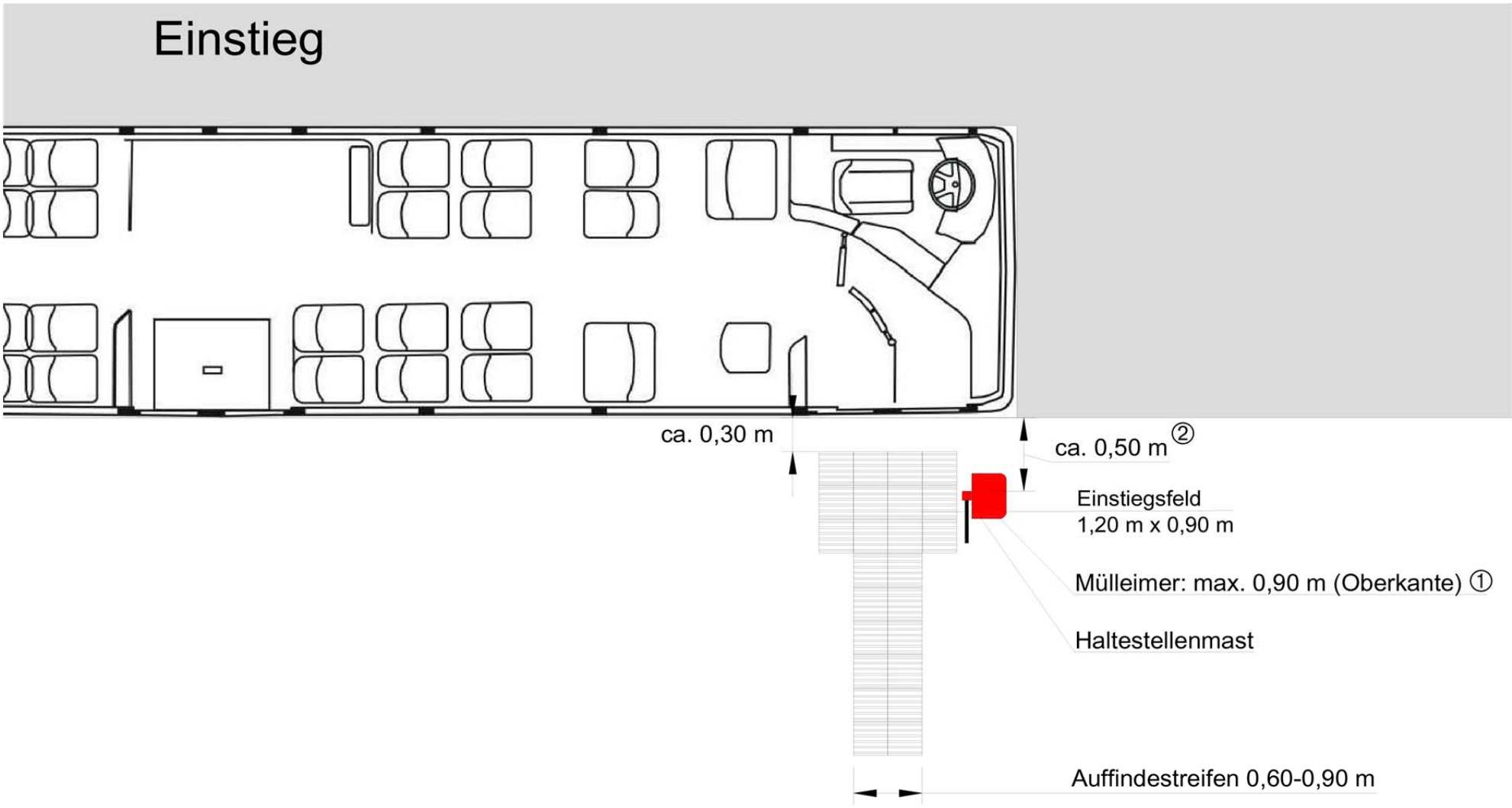
④ Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.

⑤ Es sind die Türpositionen aller an der Haltestelle eingesetzten Fahrzeugtypen zu berücksichtigen, so dass i.d.R. ein breiteres Feld freizuhalten ist.

Auffindestreifen



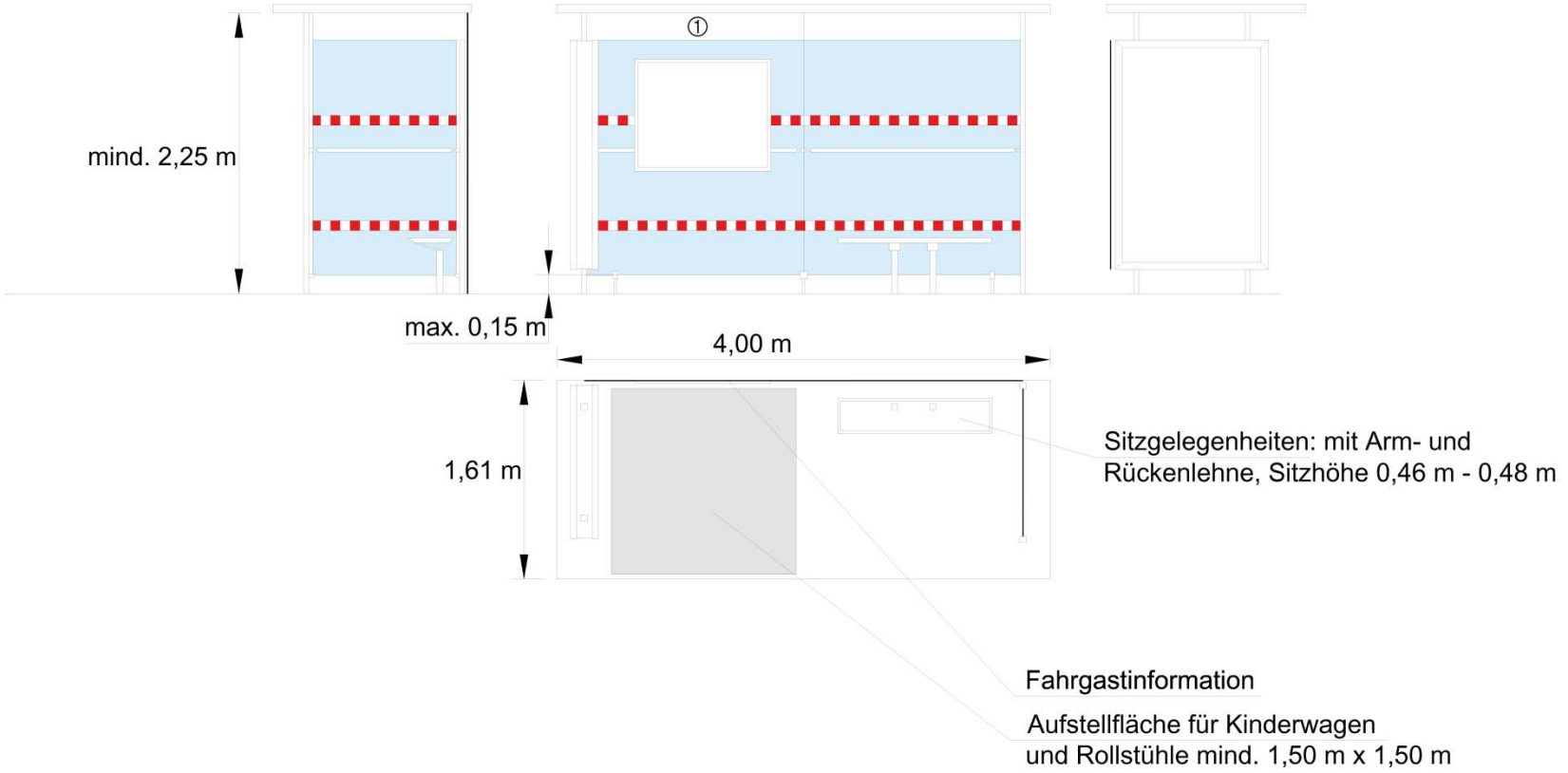
① Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.



① Nur wenn kein anderer betriebs- und kundenfreundlicher Standort möglich ist, sollte der Müllbehälter am Haltestellenmast angebracht werden. Dann ist zu beachten, dass er vom Einstiegsfeld abgewandt montiert wird. Dies geht nur, wenn der Aushangfahrplan im FGU angeordnet ist.

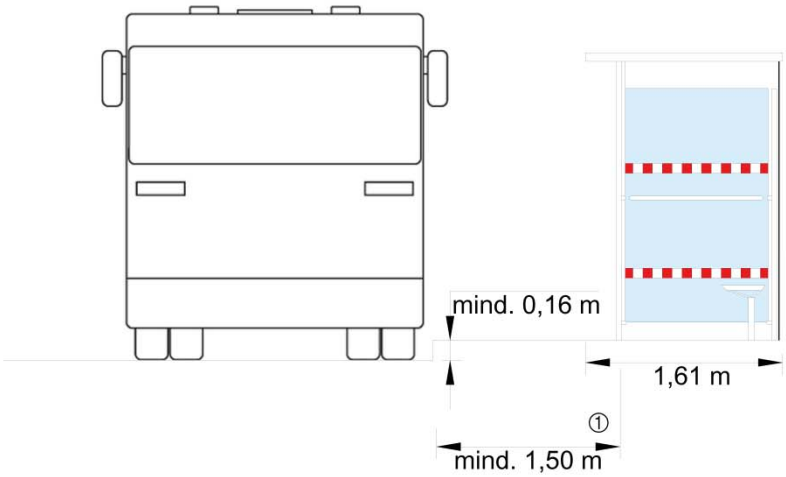
② Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.

Fahrgastunterstand



① Ein DFI-Display im FGU sollte mittig oberhalb der Infovitrine angebracht werden.

Abstand Bus - FGU



① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.

8. Barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen: Priorisierung und zeitlicher Umsetzungsplan

8.1 Rechtlicher Rahmen und Vorgehensweise

Die Landkreise in ihrer Funktion als Aufgabenträger für den ÖPNV haben im Hinblick auf die Barrierefreiheit des ÖPNV die Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zu erfüllen. Die in diesem Zusammenhang einschlägigen Bestimmungen sind im § 8 Abs. 3 PBefG enthalten:

- Die Aufgabenträger haben in ihrem NVP die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.
- Die genannte Frist gilt nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.
- Außerdem muss der NVP Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen enthalten.

Das im PBefG genannte Ziel, bis zum 01.01.2022 im ÖPNV die vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, wirft in der Praxis Probleme auf: Es ist in zuständigen Straßenbaulastträgern weder zeitlich noch finanziell möglich, diese Anforderung für alle noch nicht barrierefrei gestalteten Haltestellen zum genannten Stichtag umzusetzen. Es sei an dieser Stelle noch einmal erwähnt, dass die ÖPNV-Aufgabenträger Adressaten des PBefG sind, während sich für Straßenbaulastträger keine Verpflichtungen aus den Vorgaben des PBefG ergeben.

Entsprechend einer Positionierung des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, wonach die Formulierung im PBefG einen Planungsauftrag an die Aufgabenträger mit Berücksichtigungsgebot im NVP begründet und die Aufgabenträger verpflichtet sind, ein Programm zur Umsetzung der Maßnahmen im NVP aufzustellen, es aber kein Umsetzungsgebot beinhaltet, soll nachfolgend für die barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen eine abgestufte Priorisierung vorgenommen werden, die mit einem zeitlichen Umsetzungsplan gekoppelt wird. [vgl. Petra de Klein, Folienvortrag „Rechtliche Rahmenbedingungen“, Folie 9, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Workshop „Barrierefreiheit im ÖPNV“ am 24.11.2015 in Hannover]

Bei der nachfolgend vorgenommen Priorisierung sind große Anlagen wie z.B. Zentrale Omnibusbahnhöfe und Zentrale Verknüpfungshaltestelle Bus ⇔Schiene und/oder Bus ⇔ Bus ausgenommen worden, weil bei diesen Anlagen aufgrund ihres Flächen- und Gestaltungsbedarfs im Regelfall auch städtebauliche Belange Eingang in die Gestaltung finden und die auch im Hinblick auf eine barrierefreie Gestaltung vor Ort passende Lösungen erfordern. Diese Besonderheiten können von einem allgemein gehaltenen Haltestellenkonzept nicht abgebildet werden.

8.2 Barrierefreie Gestaltung als grundsätzliche Anforderung

Bei Um- bzw. Neubau von Haltestellen gilt grundsätzlich für jede Haltestelle, gleich welcher Prioritätenstufe sie angehört (siehe Kap. 7.3), dass der Mindeststandard für eine barrierefreie Gestaltung einzuhalten ist, d.h. im Wesentlichen

- Bordhöhe mindestens 16 cm,
- taktile und visuell kontrastierende Bodenindikatoren, die zum Einstiegsbereich führen sowie
- eine Wartefläche, die eine ausreichend große Bewegungsfläche für Rollstuhlfahrer zum Rangieren und für den Ein-/Ausstieg aufweist (vgl. Kap. 6.2.1, S. 12-14).

Von diesem Grundsatz kann nur abgewichen werden, wenn die Haltestelle an einem Fahrweg liegt, der nicht für Niederflurfahrzeuge geeignet ist, die Zuwegung zur Haltestelle ohne Verbindung zum öffentlichen Wegenetz ist und daher auch in Zukunft nicht barrierefrei gestaltet werden kann oder es die räumlichen und/oder topographischen Gegebenheiten nicht zulassen (vgl. Kap. 6.2.3, S 16-17).

8.3 Priorisierung der Haltestellen und zeitlicher Umsetzungsplan

Die Priorisierung der Haltestellen erfolgt zunächst auf Basis der Einwohnerzahlen. Als zweite Priorisierungsebene dient das Kriterium der ganzjährigen Bedienungshäufigkeit der Haltestellen.

8.3.1 Einwohnerzahl und Zahl der barrierefreien Haltestellen

Aus Sicht des ÖPNV-Aufgabenträgers sollten alle Orte/Stadtteile mit mehr als 200 Einwohnern bis zum 01.01.2022 in Abhängigkeit der Größe des Ortes/des Stadtteils folgende Mindestanforderung im Hinblick auf die Zahl barrierefreier Haltestellen aufweisen, wobei vorausgesetzt wird, dass die barrierefreie Gestaltung einer Haltestelle in beiden Bedienungsrichtungen erfolgt. Die Unterteilung der Einwohnerzahl (200 – 1.000; 1.000 – 3.000 usw.) orientiert sich dabei an den bei der Bewertung des ÖPNV-Angebotes im Nahverkehrsplan festgelegten Rasterung.

Einwohnerzahl Ort/Stadtteil	Mindestanforderung
200 – 1.000	1 barrierefreie Haltestelle
1.000 - 3.000	2 barrierefreie Haltestellen
3.000 – 6.000	3 barrierefreie Haltestellen
>6.000	Je weitere 3.000 Einwohner sollte jeweils 1 weitere barrierefreie Haltestelle zusätzlich vorgesehen werden. Beispiel: Ort/Stadtteil mit 12.000 Einwohner = 5 barrierefreie Haltestellen als Minimum

Bei der Beantwortung der Frage, welche Haltestelle(n) zunächst barrierefrei gestaltet werden soll(en), wäre aus Sicht des ÖPNV-Aufgabenträgers die Orientierung an der ganzjährigen Bedienungshäufigkeit zielführend (s. Kapitel 8.3.2).

8.3.2 Kategorisierung nach Prioritätsstufen / Priorisierung der Haltestellen nach Bedienungshäufigkeit / Zeitlicher Umsetzungsplan

Als Ergänzung zum ersten Priorisierungs-Kriterium „Einwohnerzahl“ wird die Kategorisierung der Haltestellen nach 3 Prioritätsstufen mit einer entsprechenden zeitlichen Umsetzungsplanung vorgeschlagen:

Kategorie	Priorität	Zeitschiene (Umbau)
A	Hohe Priorität	bis 2024
B	Mittlere Priorität	bis 2026
C	Geringere Priorität	nach 2026

Für die jeweilige Kategorisierung/Priorisierung werden folgende Kriterien herangezogen:

- Bedienung der Haltestelle gestaffelt nach Zahl der Fahrtenpaare, die montags bis freitags ganzjährig durchgeführt werden. Das hochwertige Angebot von Regional- und Stadtbuslinien und damit die Häufigkeit der Haltestellenbedienung werden durch dieses Kriterium entsprechend abgebildet: Haltestellen an diesen Linien sind höher einzustufen und damit prioritär gegenüber Haltestellen, die von Linien mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung bedient und damit häufig nur an Schultagen angefahren werden.
- Lage der Haltestelle (Ortskern/Stadtzentrum/Stadtteilzentrum / innerorts / außerorts).
- Haltestellen an besonderen Einrichtungen unabhängig von der Ortslage (wie kommunale Verwaltung, Krankenhaus, Arztpraxen/Ärztehäuser, Einkaufszentren, Seniorenheime, Schulen), die einen höheren Bedarf an barrierefreier Mobilität erwarten lassen.

Auf Basis dieser Kriterien ergibt sich folgende Priorisierungsmatrix:

Ortslage	Bedienung (Fahrtenpaare mo-fr ganzjährig) ≥ 12	≥ 6	≥ 3	< 3
Einrichtungen mit ÖV-Relevanz [1]	A	A	B	C
Ortskern/Stadtzentrum/Stadtteilzentrum	A	A	B	C
Innerorts	A	B	B	C
Außerorts	B	C	C	C

[1] Unabhängig von der Ortslage

Bei einem konkreten Bedarf oder aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist eine Höhereinstufung von einzelnen Haltestellen seitens des Straßenbaulastträgers jederzeit möglich.

8.4 Haltestellenaufnahme / Haltestellenkataster

Der Vorschlag, die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen an der Einwohnerzahl eines Ortes/eines Stadtteils zu orientieren und außerdem eine Priorisierung der Haltestellen anhand der ganzjährigen Bedienungshäufigkeit bezogen auf die Verkehrstage Montag bis Freitag vorzunehmen, ermöglicht es, eine an diesen Vorschlägen orientierte Haltestellenaufnahme vorzunehmen.

In einem ersten Schritt ist zu prüfen, ob in allen Orten/Stadtteilen über 200 Einwohnern nach dem o.g. Schema barrierefreie Haltestellen vorhanden sind. Diese Prüfung kann nur im Zusammenspiel zwischen zuständigen Straßenbaulastträger, dem ÖPNV-Aufgabenträger und der VNO erfolgen.

Für das Haltestellenkataster werden zunächst nur die Haltestellen erfasst, die aufgrund des Kriteriums „Einwohnerzahl“ bis Ende 2021 prioritär umgestaltet werden müssen bzw. Haltestellen, die der Kategorie A zugeordnet sind. Die Haltestellenerfassung hat sich dabei an das Gutachten des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) „Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster in Niedersachsen“ (2017) und der dortigen Attributsliste“ zu orientieren. Diese Attributsliste wurde im Wesentlichen in der vom MW initiierten Arbeitsgruppe „Haltestellenkataster“ erarbeitet und entspricht auch den Anforderungen des in Aufbau befindlichen Katasters des HVV.

Durch Anwendung dieser Attributsliste ist die Kompatibilität mit dem HVV-Kataster und – wenn es zum Aufbau eines landesweiten Haltestellenkatasters in Niedersachsen kommen sollte - auch mit diesem gegeben.

Die nachfolgende Tabelle fasst die Attributsliste des MW-Gutachtens zusammen. (vgl. MW, Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster in Niedersachsen, 2017, S. 14 – S. 19).

Kriterium	Attribut Aufnahme / im Haltestellenkataster	Ausstattung Basis	Ausstattung Erweitert	Aufnahme Pflicht	Aufnahme Optional
Art / Ausbauform der Haltestelle	➢ Art der Haltestelle Einfachhaltestelle, Doppel-/Mehrfachhaltestelle, Busanlage / Busbahnhof, nur Einstieg, nur Ausstieg, Richtungshaltestelle, nur Fernbusse	X		X	
	➢ Ausbauform Haltestelle Im Seitenraum, am Fahrbahnrand, Kap, Haltestelle mit Fahrbahnanhebung, Bucht, Sonstiges	X		X	
	➢ Bei Hochbord/Kap/Bucht > Gesamtlänge (m)	X			X
	➢ Fotos pro Haltestellenbereich Mind. 1 Foto aus Fahrtrichtung, mind. 1 Foto von gegenüberliegender Seite	X			X

Kriterium	Attribut Aufnahme / im Haltestellenkataster	Ausstattung Basis	Ausstattung Erweitert	Aufnahme Pflicht	Aufnahme Optional
Barrierefreie Erreichbarkeit	➢ Topographie > in Hanglage; sonstiges	X			X
	➢ stufenlose Zugänglichkeit	X			
	o ja / nein			X	
	o falls nicht stufenfrei: Höhe der Stufe/des Bordsteins in cm				X
	➢ lichte Durchgangsbreite im Zugang von mind. 90 cm	X			
	o ja / nein			X	
	o falls < 90 cm: Maß der lichten Breite				X
	➢ Zugangselemente zum Haltestellenbereich:	X			
	o Zugang befestigt / unbefestigt			X	
	o Gehweg / kombinierter Geh-/Radweg				X
	o Rampe/geneigter Gehweg ja/nein, falls vorhanden			X	
	+ Neigung in %			X	
	+ Länge / Breite			X	
	+ Umlaufsperre				X
	+ Auffindestreifen am Gehweg				X
	+ Querung Radweg				X
	o Querung Straße notwendig ja/nein			X	
	+ Querungshilfen: Bordsteinabsenkung, doppelte Querungsstelle, LSA, LSA mit Zusatzeinrichtungen: akustisch und/oder taktil, Zebrastreifen, Fahrbahnteiler/Fahrbahnverengungen				X
	o tangierende Radwege ja/nein,			X	
	+ Radwegeführung zwischen Wartefläche und Gehweg, zwischen Wartefläche und Einstiegsbereich, im Straßenraum, Sonstiges				X
	+ Vermessung von Abständen: Beschreibung und Maße (ggf. Skizze)				X
Eigenschaften der Wartefläche	➢ Art des Bodenbelags: befestigt / unbefestigt	X		X	
	o Art: Asphalt, Beton, Betonplatten, Pflaster, Sonstiges				X
	➢ Nutzbare Breite der Wartefläche (in cm) *Vermessene Mindestbreite muss über mind. 1,50 m Länge gegeben sein, Defaultwert von 4 m bei nicht abgrenzbarer Breite*	X		X	
	➢ Länge der Wartefläche	X			X
	➢ 2 Fotos	X			X
	➢ Sonstiges (u.a. Sonderfälle wie z.B. Wartefläche nicht in Mastnähe)	X			X
Bordstein	➢ Höhe Bordstein in cm	X		X	
	➢ Länge Bordsteinkante	X			X
	➢ Bordsteinart (Buskapstein, Kasseler Sonderbord, Kasseler Sonderbord plus, Typ Berding angeschrägt, Rundbordstein, sonstiger Formstein, kein Bordstein, Sonstiges	X			X
	➢ Material Busaufstellfläche: Asphalt, Beton, Pflaster	X			X
	➢ Zustand Spurrillen	X			X
	➢ Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung	X			X

Kriterium	Attribut Aufnahme / im Haltestellenkataster	Ausstattung Basis	Ausstattung Erweitert	Aufnahme Pflicht	Aufnahme Optional
Optisch-taktiles Leitsystem / Bodenindikatoren	➢ Optisch-taktile Bodenindikatoren vorhanden Ja / nein	X		X	
	➢ Art und Profil der Bodenindikatoren o Auffindestreifen ja / nein Art: Rippe, Rille, Noppe, Sonstiges o Einstiegsfeld ja / nein Art: Rippe, Rille, Noppe, Sonstiges o Leitstreifen parallel zum Bord ja / nein Art: Rippe, Rille, Noppe, Sonstiges	 X X 	 X	 X X 	 X
	➢ Sonstiges / Anmerkungen	X	X		X
	➢ erfüllt den örtlichen Standard ja / neinr	X	X		X
	➢ Maße Auffindestreifen/Einstiegsfeld/Leitstreifen	X	X		X
	➢ Bei Bedarf: Abstände Bodenindikatoren zu Einbauten (z.B. Mast); ggf. Haltestellenskizze	X	X		X
	➢ Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung	X			X
Bewegungsflächen	➢ Maße der einbaufreien Bewegungsflächen an Ein-/Ausstiegshaltestellen bzw. vor Fahrzeugtüren (mindestens für eine Tür zu erheben) o Regelfall Tür 2: Vermessung Tiefe x Breite o Bedarf Tür 1: Vermessung Tiefe x Breite o bei Bedarf: Anlage weiterer Bewegungsflächen (Benennung/Lage + Maße)	X		 X	 X X
Haltestellenmast	➢ Mast vorhanden ja /nein	X		X	
	➢ ID Mast (einheitliche Mastnummer)	X		X	
	➢ Koordinaten des Mastes o X- / Y-Koordinate o z-Koordinate	X		 X	 X
	➢ Foto pro Masten mit Haltestellenschild	X			X
Haltestellenschild	➢ Angaben: Haltestellenname, Linien-Nummer(n) Ziele der Linie(n), Verbundlogo bzw. Logo des/der Verkehrsunternehmen, Nummer Tarifpunkt/Tarifzone vorhanden ja / nein	X		X	
	➢ Sonstiges	X			X
Statische Fahrgastinformation	➢ Aushangfahrplan vorhanden: ja / nein	X		X	
	➢ Anbringung: am Mast, separater Fahrplankasten, im FGU (ggf. mit Foto)	X			X
	➢ Art: Aushangkasten, Vitrinie, Rondell	X			X
	➢ Stufenfrei erreichbar: ja / nein	X		X	
	➢ frei erreichbar: ja / nein				X
	➢ Maße Höhe Unterkante und Höhe Oberkante des Aushangkastens/der Vitrine *Bei zwei übereinander angebrachten Kästen sind die oberste und die unterste Kante relevant*	X			X
	➢ Bei Bedarf: Elektronische Aushänge		X		X
	➢ Ausstattung: Liniennetzplan, Tarifinformation, Umgebungsplan, Sonstiges		X		X
	➢ separate Beleuchtung Vitrine		X		X
	➢ Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor der FGI: ja / nein		X		X

Kriterium	Attribut Aufnahme / im Haltestellenkataster	Ausstattung Basis	Ausstattung Erweitert	Aufnahme Pflicht	Aufnahme Optional
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	➢ DFI vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➢ Art der DFI: Übersichtstafel, Anzahl der Zeilen, mit Anforderungstaste für akustische Informationen		X		X
	➢ Bei Bedarf: Standort der DFI, System am Mast / in FGU, Höhe des Anzeigenbildschirms, Abstand zu Bodenindikatoren / FGU / Bordsteinkante		X		X
	➢ Foto(s)		X		X
Fahrgastunterstand (FGU)	➢ FGU vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➢ stufenlos erreichbar ja / nein				X
	➢ FGU beleuchtet / unbeleuchtet				X
	➢ überdachte, einbaufreie Aufstellfläche mind. 1,50 x 1,50 m vorhanden: ja / nein				X
	➢ lichte Höhe				X
	➢ transparente Seitenwände: ja / nein				X
	➢ Kontrastmarkierung der Seitenwände: ja / nein				X
	➢ separate Beleuchtung Vitrine		X		X
	➢ Ausstattung: Liniennetzplan, Tarifinformation, Umgebungsplan, Sonstiges		X		X
	➢ Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor der FGI: ja / nein		X		X
	➢ Foto				X
Sitzgelegenheiten	➢ Sitzgelegenheiten vorhanden: ja / nein		X		X
	➢ Anzahl der der Sitzplätze insgesamt o davon im FGU. Angabe Anzahl o davon nicht überdacht: Angabe der Anzahl		X		X X X
	➢ Bei Bedarf: Sitzhöhen, Stehhilfen/Anlehnplatten vorhanden ja/nein, falls vorhanden: Anzahl		X		X
Abfallbehälter	➢ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➢ stufenlos erreichbar ja / nein				X
Ausreichende Beleuchtung	➢ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➢ Art o Eigenbeleuchtung o Straßenraumbeleuchtung: + gleiche/gegenüberliegenden Straßenseite +Abstand zwischen Mast und Lichtquelle				 X X X
Fahrkartenautomat	➢ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➢ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
	➢ Lage: Überdacht im FGU/nicht überdacht				X
Informations-/Notrufsäule	➢ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➢ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
	➢ an Leitsystem angeschlossen: ja / nein				X
Telefon	➢ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➢ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
Toilette	➢ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➢ behindertengerechte Toilette: ja / nein				X
	➢ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
Lautsprecher / Induktive Höranlagen	➢ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➢ induktive Höranlage vorhanden / nicht vorhanden				X
Uhr	➢ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
Barrierefreie Wege zwischen Haltestellenbereichen bzw. im Straßenraum	➢ Barrierefreie Wege vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➢ Anmerkungen		X		X

Kriterium	Attribut Aufnahme / im Haltestellenkataster	Ausstattung		Aufnahme	
		Basis	Erweitert	Pflicht	Optional
Taxi-Stand, P+R, K+R, B+R, Fahrradabstellanlagen	➢ P+R vorhanden / nicht vorhanden; Entfernung von Haltestelle (Vermessung ab Mast)		X		X
	➢ B+R vorhanden / nicht vorhanden; Entfernung von Haltestelle (Vermessung ab Mast)		X		X
	➢ K+R vorhanden / nicht vorhanden; Entfernung von Haltestelle (Vermessung ab Mast)		X		X
	➢ Taxistand vorhanden / nicht vorhanden; Entfernung von Haltestelle (Vermessung ab Mast)		X		X
	➢ Gängige Attribute wären zu ergänzen wie Zahlen der P+R-Plätze, Zahl der Stellplätze Fahrradabstellanlagen, überdachte Plätze vorhanden/nicht vorhanden, ggf. Art der Halterung (Bügel, Felgenhalter)		X		X

In welcher Form die Haltestellenaufnahme erfolgt, muss jeder Aufgabenträger für sich entscheiden. Es bietet sich jedoch an, die Haltestellenerfassung von einem beauftragten Büro vornehmen zu lassen, damit die Erfassung möglichst einheitlich verläuft. Im schleswig-holsteinischen HVV-Gebiet erfolgt gegenwärtig die Haltestellenerfassung durch ein beauftragtes Büro mittels einer entwickelten App. Diese Form der Erfassung bietet den Vorteil, dass die erhobenen Daten direkt in die Datenbank überspielt werden können.

Da für den Bereich der VNO-Landkreise derzeit offen ist, ob eine Haltestellen-Erfassung mittels App realisierbar ist, wird nachfolgend ein Haltestellen-Erfassungsbogen vorgestellt, der die in der MW-Studie veröffentlichte Attributsliste in komprimierter Form übernimmt. Wenn die Erfassung mittels Papier erfolgt, dann muss die Eingabe in eine Datenbank als zusätzliche Aufgabe vorgesehen werden.

Der Erfassungsbogen kann in jedem Fall - auch bei Verwendung einer App-Lösung - für die Schulung des Aufnahmepersonals genutzt werden, um die zu erhebenden Haltestellenattribute eindeutig zu fixieren. Die in der MW-Studie als „optional“ genannten Erhebungsmerkmale werden im Erfassungsbogen aufgenommen und durch Kursivdruck gekennzeichnet Bei Haltestellen-Erfassungen in den Gebieten des HVV bzw. des ZVBN sind die jeweils von den Verbünden geforderten Daten zu erheben. Unterschiede ergeben sich gegenüber der MW-Studie lediglich in den Bereichen „Pflichtfeld“ bzw. „optionale Erhebung“ – bei den Attributen selbst herrscht Deckungsgleichheit.

Haltestellen Erfassungsbogen 1/4

Haltestellenname: _____

Richtung: _____

Linie(n) / Zielort(e): _____

Art / Ausbauform der Haltestelle: Art der Haltestelle

- ☐ Einfachhaltestelle
- ☐ Doppelhaltestelle
- ☐ Mehrfachhaltestelle
- ☐ Busanlage / Busbahnhof
- ☐ Richtungshaltestelle
- ☐ Nur Einstieg
- ☐ Nur Ausstieg
- ☐ Nur Fernbusse

Art / Ausbauform der Haltestelle: Ausbauform

- ☐ Fahrbahnrand
- ☐ Kap
- ☐ Busbucht
- ☐ Im Seitenraum
- ☐ Haltestelle mit Fahrbahnanhebung
- ☐ Sonstiges

Bei Hochbord/Kap/Bucht: Gesamtlänge in m: _____

- ☐ *Fotos pro Haltestellenbereich*

(mind. 1 Foto aus Fahrtrichtung u.1 von gegenüberliegender Seite)

Barrierefreie Erreichbarkeit: Topografie

- ☐ In Hanglage
- ☐ Sonstiges

Barrierefreie Erreichbarkeit: Stufenlose Zugänglichkeit

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Falls nicht stufenfrei: Höhe der Stufe in cm _____

- ☐ Lichte Durchgangsbreite im Zugang von mind. 90 cm
- ☐ Ja
- ☐ Nein

Falls < 90 cm: Maß der lichten Breite in cm _____

Barrierefr. Erreichbarkeit: Zugangselemente zum Haltest.-Bereich

- ☐ Zugang befestigt
- ☐ Zugang unbefestigt
- ☐ Gehweg
- ☐ *Kombinierter Geh-/Radweg*
- ☐ Rampe / geneigter Gehweg ja
- ☐ Rampe / geneigter Gehweg nein

Falls vorhanden: Neigung in % _____

Falls vorhanden: Länge / Breite _____

Barrierefr. Erreichbarkeit: Zugangselemente zum Haltest.-Bereich

- ☐ *Falls vorhanden: Umlaufsperre*
- ☐ *Falls vorhanden: Auffindestreifen am Gehweg*
- ☐ *Falls vorhanden: Querung Radweg*
- ☐ Querung Straße notwendig
- ☐ Querung Straße nicht notwendig
- ☐ *Querungshilfen > Bordsteinabsenkung*
- ☐ *Querungshilfen > doppelte Querungsstelle*
- ☐ *Querungshilfen > Lichtsignalanlage (LSA)*
- ☐ *Querungshilfen > LSA mit Zusatzeinrichtung akustisch*
- ☐ *Querungshilfen > LSA mit Zusatzeinrichtung taktil*
- ☐ *Querungshilfen > Zebrastreifen*
- ☐ *Querungshilfen > Fahrbahnteiler/Fahrbahnverengung*
- ☐ Tangierender Radweg ja
- ☐ Tangierender Radweg nein
- ☐ *Radwegeführung zwischen Gehweg und Wartefläche*
- ☐ *Radwegeführung zw. Wartefläche u. Einstiegsbereich*
- ☐ *Radführung im Straßenraum*
- ☐ *Sonstiges*

Vermessung von Abständen ggf. Skizze _____

Eigenschaften der Wartefläche: Art des Bodenbelags

- ☐ Befestigt
- ☐ Unbefestigt
- ☐ *Art des Bodenbelags > Asphalt*
- ☐ *Art des Bodenbelags > Beton*
- ☐ *Art des Bodenbelags > Betonplatten*
- ☐ *Art des Bodenbelags > Pflaster*
- ☐ *Art des Bodenbelags > Sonstiges*

Nutzbare Breite der Wartefläche in cm: _____

Länge der Wartefläche in cm: _____

- ☐ *2 Fotos*
- ☐ *Sonstiges (z.B. Sonderfälle wie Wartefläche nicht in Mastnähe*

Haltestellen Erfassungsbogen 2/4

Haltestellenname: _____

Richtung: _____

Linie(n) / Zielort(e): _____

Bordstein

Höhe Bordstein in cm: _____

Länge Bordsteinkante in cm: _____

- ☐ *Bordsteinart > Buskapstein*
- ☐ *Bordsteinart > Kasseler Sonderbord*
- ☐ *Bordsteinart > Kasseler Sonderbord plus/Typ Berding*
- ☐ *Bordsteinart > Rundbordstein*
- ☐ *Bordsteinart > sonstiger Formstein*
- ☐ *Sonstiges*
- ☐ *Kein Bordstein*
- ☐ *Material Busaufstellfläche > Asphalt*
- ☐ *Material Busaufstellfläche > Beton*
- ☐ *Material Busaufstellfläche > Pflaster*
- ☐ *Zustand > Spurrillen*
- ☐ *Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung*

Optisch-taktiles Leitsystem / Bodenindikatoren

- ☐ Optisch-taktile Bodenindikatoren vorhanden
- ☐ Optisch-taktile Bodenindikatoren nicht vorhanden
- ☐ Auffindestreifen vorhanden
- ☐ Auffindestreifen nicht vorhanden
- ☐ Art/Profil der Bodenindikatoren > Rippe
- ☐ Art/Profil der Bodenindikatoren > Rille
- ☐ Art/Profil der Bodenindikatoren > Noppe
- ☐ Art/Profil der Bodenindikatoren > Sonstiges
- ☐ Einstiegfeld vorhanden
- ☐ Einstiegsfeld nicht vorhanden
- ☐ Art/Profil der Bodenindikatoren > Rippe
- ☐ Art/Profil der Bodenindikatoren > Rille
- ☐ Art/Profil der Bodenindikatoren > Noppe
- ☐ Art/Profil der Bodenindikatoren > Sonstiges
- ☐ *Leitstreifen parallel zum Bord vorhanden*
- ☐ *Leitstreifen parallel zum Bord nicht vorhanden*
- ☐ *Art/Profil der Bodenindikatoren > Rippe*
- ☐ *Art/Profil der Bodenindikatoren > Rille*
- ☐ *Art/Profil der Bodenindikatoren > Noppe*
- ☐ *Art/Profil der Bodenindikatoren > Sonstiges*
- ☐ *Sonstiges / Anmerkungen*

Optisch-taktiles Leitsystem / Bodenindikatoren

- ☐ *Erfüllt den örtlichen Standard ja*
- ☐ *Erfüllt den örtlichen Standard nein*

Maße Auffindestreifen in cm _____

Maße Einstiegsfeld in cm _____

Maße Leitstreifen in cm _____

Bei Bedarf: Abstände Bodenindikatoren zu Einbauten _____

- ☐ *Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung*

Bewegungsflächen

Vermessung einbaufreie Fläche

Tür 2 Tiefe x Breite _____

Tür 1 > Tiefe x Breite _____

Bei Bedarf: Vermessung weiterer Flächen (Benennung) _____

_____

_____

Haltestellenmast

- ☐ Mast vorhanden
- ☐ Mast nicht vorhanden
- ☐ ID Mast

X-Koordinate _____

Y-Koordinate _____

Z-Koordinate _____

- ☐ *Foto pro Mast (mit Haltestellenschild)*

Haltestellenschild (Angaben)

- ☐ Haltestellenname vorhanden
- ☐ Haltestellenname nicht vorhanden
- ☐ Liniennummer(n) vorhanden
- ☐ Liniennummer(n) nicht vorhanden
- ☐ Verbundlogo bzw. Logo des/der VU vorhanden
- ☐ Verbundlogo bzw. Logo des/der VU nicht vorhanden
- ☐ Nummer Tarifpunkt/Tarifzone vorhanden
- ☐ Nummer Tarifpunkt/Tarifzone nicht vorhanden
- ☐ *Sonstiges*

Haltestellen Erfassungsbogen 3/4

Haltestellenname: _____

Richtung: _____

Linie(n) / Zielort(e): _____

Statische Fahrgastinformation (FGI)

- ☐ Aushangfahrplan vorhanden
- ☐ Aushangfahrplan nicht vorhanden
- ☐ *Anbringung > am Mast*
- ☐ *Anbringung > separater Fahrplankasten*
- ☐ *Anbringung > im Fahrgastunterstand*
- ☐ *Art > Aushangkasten*
- ☐ *Art > Rondell*
- ☐ *Art > Vitrine*
- ☐ *Anbringung / Art > ggf. Foto(s)*
- ☐ Stufenfrei erreichbar ja
- ☐ Stufenfrei erreichbar nein
- ☐ *Frei erreichbar ja*
- ☐ *Frei erreichbar nein*

Maß Aushangkasten/Vitrine > Höhe Unterkante _____

Maß Aushangkasten/Vitrine > Höhe Oberkante _____

- ☐ *Elektronische Aushänge vorhanden*
- ☐ *Elektronische Aushänge nicht vorhanden*
- ☐ *Ausstattung > Liniennetzplan vorhanden*
- ☐ *Ausstattung > Liniennetzplan nicht vorhanden*
- ☐ *Ausstattung > Tarifinformation vorhanden*
- ☐ *Ausstattung > Tarifinformation nicht vorhanden*
- ☐ *Ausstattung > Umgebungsplan vorhanden*
- ☐ *Ausstattung > Umgebungsplan nicht vorhanden*
- ☐ *Ausstattung > Sonstiges*
- ☐ *Separate Beleuchtung Vitrine*
- ☐ *Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor FGI ja*
- ☐ *Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor FGI nein*

Dynamische Fahrgastinformation (DFI)

- ☐ *DFI vorhanden*
- ☐ *DFI nicht vorhanden*
- ☐ *Art der DFI > LED-Anzeige*
- ☐ *Art der DFI > TFT-Bildschirm*

Anzahl der Zeilen _____

- ☐ *Mit Anforderungstaste für akustische Informationen*
- ☐ *Standort > System am Mast*
- ☐ *Standort > im Fahrgastunterstand*

Dynamische Fahrgastinformation (DFI

Höhe des Anzeigenbildschirms _____

Abstand zu Bodenindikatoren _____

Abstand zum FGU _____

Abstand zur Bordsteinkante _____

- ☐ *Foto(s)*

Fahrgastunterstand (FGU)

- ☐ *Fahrgastunterstand vorhanden*
- ☐ *Fahrgastunterstand nicht vorhanden*
- ☐ *Stufenlos erreichbar*
- ☐ *Stufenlos nicht erreichbar*
- ☐ *beleuchtet*
- ☐ *unbeleuchtet*
- ☐ *Überdachte, einbaufrei Aufstellfläche 1,50x1,50 m vorhanden*
- ☐ *Überdachte, einbaufr.. Aufstellfl.. 1,50x1,50 m nicht vorhanden*

Lichte Höhe _____

- ☐ *Transparente Seitenwände > ja*
- ☐ *Transparente Seitenwände > nein*
- ☐ *Kontrastmarkierung Seitenwände > ja*
- ☐ *Kontrastmarkierung Seitenwände > nein*
- ☐ *Vitrine separat beleuchtet > ja*
- ☐ *Vitrine separat beleuchtet > nein*
- ☐ *Ausstattung > Liniennetzplan*
- ☐ *Ausstattung > Tarifinformation*
- ☐ *Ausstattung > Umgebungsplan*
- ☐ *Ausstattung > Sonstiges*
- ☐ *Bewegungsfläche vor der FGI 1,50x1,50 m > ja*
- ☐ *Bewegungsfläche vor der FGI 1,50x1,50 m > nein*
- ☐ *Foto(s)*

Sitzgelegenheiten

- ☐ *Sitzgelegenheiten vorhanden*
- ☐ *Sitzgelegenheiten nicht vorhanden*

Zahl der Sitzplätze insgesamt _____

davon im FGU (Zahl) _____

davon nicht überdacht (Zahl) _____

Sitzhöhen _____

- ☐ *Stehhilfen/Anlehnplatten vorhanden*

Falls vorhanden: Zahl _____

- ☐ *Stehhilfen/Anlehnplatten nicht vorhanden*

Haltestellen Erfassungsbogen 4/4

Haltestellenname: _____

Richtung: _____

Linie(n) / Zielort(e): _____

Abfallbehälter

- ☐ *Vorhanden*
- ☐ *Nicht vorhanden*
- ☐ *Stufenlos erreichbar*
- ☐ *Stufenlos nicht erreichbar*

Ausreichende Beleuchtung

- ☐ *Vorhanden*
- ☐ *Nicht vorhanden*
- ☐ *Art > Eigenbeleuchtung*
- ☐ *Art > Straßenraumbeleuchtung gleiche Seite*
- ☐ *Art > Straßenraumbeleucht. gegenüberliegende Seite*

Abstand zwischen Mast und LIchtquelle _____

Fahrkartenautomat

- ☐ *Vorhanden*
- ☐ *Nicht vorhanden*
- ☐ *Stufenlos erreichbar*
- ☐ *Stufenlos nicht erreichbar*
- ☐ *Lage > Überdacht im Fahrgastunterstand*
- ☐ *Lage > nicht überdacht*

Informations-/Notrufsäule

- ☐ *Vorhanden*
- ☐ *Nicht vorhanden*
- ☐ *Stufenlos erreichbar*
- ☐ *Stufenlos nicht erreichbar*
- ☐ *Am Leitsystem angeschlossen*
- ☐ *Am Leitsystem nicht angeschlossen*

Telefon

- ☐ *Vorhanden*
- ☐ *Nicht vorhanden*
- ☐ *Stufenlos erreichbar*
- ☐ *Stufenlos nicht erreichbar*

Toilette

- ☐ *Vorhanden*
- ☐ *Nicht vorhanden*
- ☐ *Stufenlos erreichbar*
- ☐ *Stufenlos nicht erreichbar*
- ☐ *Behindertengerecht > ja*
- ☐ *Behindertengerecht > nein*

Lautsprecher / induktive Höranlagen

- ☐ *Lautsprecher vorhanden*
- ☐ *Lautsprecher nicht vorhanden*
- ☐ *Induktive Höranlage vorhanden*
- ☐ *Induktive Höranlage nicht vorhanden*

Uhr

- ☐ *Vorhanden*
- ☐ *Nicht vorhanden*

Barrierefr. Wege zw. Haltestellenbereiche / im Straßenraum

- ☐ *Barrierefreie Wege vorhanden*
- ☐ *Barrierefreie Wege nicht vorhanden*

Anmerkungen _____

P+R / Kiss + Ride (K+R)

- ☐ *P+R vorhanden*
- ☐ *P+R nicht vorhanden*

Falls vorhanden Zahl der Plätze: _____

Entfernung von Haltestelle (Mast) _____

- ☐ *K+R vorhanden*
- ☐ *K+R nicht vorhanden*

Falls vorhanden Zahl der Plätze: _____

Entfernung von Haltestelle (Mast) _____

B+R / Fahrradabstellanlage

- ☐ *B+R vorhanden*
- ☐ *B+R nicht vorhanden*

Falls vorhanden Zahl der Plätze: _____

Davon überdacht _____

- ☐ *Art der Halterung > Bügel*
- ☐ *Art der Halterung > Felgenhalter*

Entfernung von Haltestelle (Mast) _____

Taxen-Stand

- ☐ *Vorhanden*
- ☐ *Nicht vorhanden*

Falls vorhanden Zahl der Plätze _____

Entfernung von der Haltestelle (Mast) _____

Datum Erhebung: _____

Erfasser/in: _____

9. Handlungsempfehlungen

Aus Sicht des ÖPNV-Aufgabenträgers wäre folgende, konkrete Vorgehensweise zielführend, um die barrierefreie Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur unter Berücksichtigung der planerischen und finanziellen Gegebenheiten der zuständigen Straßenbaulastträger voranzutreiben:

1. Prioritätskriterium Einwohnerzahl (unter Berücksichtigung des Kriterium „Bedienungshäufigkeit“)

Entwicklung und Abstimmung einer an der Einwohnerzahl orientierten Prioritätenliste zwischen dem ÖPNV-Aufgabenträger, den Straßenbaulastträgern, den Verkehrsunternehmen und Vertreter/innen von Organisationen für Menschen mit Behinderungen. Dabei sollte auch das Kriterium der ganzjährigen Bedienungshäufigkeit sowie Lage und Standort der Haltestellen berücksichtigt werden.

2. Haltestellenaufnahme

Wenn die Prioritätenliste zwischen den Beteiligten abgestimmt ist, dann erfolgt eine Haltestellenerfassung dieser in der Liste aufgenommenen Haltestellen nach den im Kapitel 8.4 fixierten Attributen und den dort dargestellten Erfassungsbögen. Sollten in der Liste auch Haltestellen enthalten sein, die aufgrund der örtlichen Lage nicht oder nicht vollständig barrierefrei umgestaltet werden können, dann sollte dies bei der Haltestellenaufnahme nach dem im Kapitel 7.2.3 „Kriterien zur Bestimmung von Ausnahmetatbestände“ genannten Katalog dokumentiert werden. Erfasst werden auch die Haltestellen, die in der Prioritätenliste enthalten und ggf. schon barrierefrei umgestaltet worden sind.

Die Erfassung wird vom ÖPNV-Aufgabenträger organisiert, damit die Haltestellenaufnahme nach möglichst einheitlichen Kriterien und mit einer vergleichbaren Qualität erfolgt.

3. Planung / Förderantrag

Der jeweils zuständige Straßenbaulastträger übernimmt die Planung der Umbaumaßnahmen und stellt den Förderantrag. Dabei sind Regelungen/Vereinbarungen darüber, wer die Straßenbaulast im Einzelfall konkret trägt, zu berücksichtigen.

Der ÖPNV-Aufgabenträger wird zu den jeweils vorgesehenen Maßnahmen die notwendige Stellungnahme für den Förderantrag abgeben.

10. Literaturverzeichnis

- Agentur Barrierefreiheit/Die Beauftragte der Landesregierung für die Belange der Menschen mit Behinderung in Nordrhein-Westfalen
  „Definition ‚Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV' zum novellierten Personenbeförderungsgesetz, Web-Seite, 2016, S. 7
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
  „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)", 2013
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
  „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen" (H BVA), 2011
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
  „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen" (RAL), 2012
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
  „Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen" (RASt 06), 2006
- Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. [LAG]
  „Barrierefreie Gestaltung von Fahrgastinformationen im HVV im Rahmen des PBefG-Projekts", 2016
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)
  „Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund. Feste bauliche Standards und weitere Empfehlungen. Ein Leitfaden für Baulastträger", Hamburg 2016
- Hamburger Verkehrsverbund (HVV)
  Corporate Design Manual 6, Kapitel E "Haltestellen"
- Hamburger Verkehrsverbund (HVV)
  Probleme von mobilitäts- und sensorisch eingeschränkten Menschen im ÖPNV. Dokumentation der HVV-Fachveranstaltung am 01.12.2014]
- Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG)
  „ÖPNV-Förderprogramm 2017 ff des Landes Niedersachsen. Vereinfachtes Antragsverfahren für Bushaltestellen mit geringen Investitionskosten von weniger als 50.000 €. Erläuterung und Verfahren", Stand 03/2017,
- Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
  Workshop „Barrierefreiheit im ÖPNV" am 24.11.2015 in Hannover
- Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
  „Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster. Anforderungen an ein gemeinsames ÖPNV-Haltestellenkataster für Niedersachsen, Bremen und den HVV in Bezug auf einheitlich zu erhebende Haltestellenattribute", 2017. Erarbeitet durch: Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft (rms GmbH).
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
  Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, 2013
- Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen
  „Haltestellen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen. Qualitätsanforderungen, Teil 1: Straßengebundener ÖPNV, 5. Aufl. 2014