



NAHVERKEHRSPLAN

2024 - 2028

INKL. HALTESTELLEN-KONZEPT



Nahverkehrsplan

des Landkreises Stade
für den Zeitraum 2024 bis 2028

beschlossen durch den Kreistag des
Landkreises Stade am
04.12.2023

Bearbeitung durch die



*Verkehrsgesellschaft
Nord-Ost-Niedersachsen mbH*

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

Gliederung

Verzeichnisse

Gliederung.....	1
Inhaltsverzeichnis	2
Tabellenverzeichnis	4
Abbildungsverzeichnis	6
Anlagenverzeichnis.....	7
Abkürzungsverzeichnis.....	7

Inhaltsverzeichnis

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen	9
1.1 Gesetzliche Grundlagen	9
1.1.1 Einleitung	9
1.1.2 Bedeutung des Nahverkehrsplans.....	9
1.1.3 Europäisches Recht: EU-Verordnung VO 1370/2007	10
1.1.4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG, Kernaussagen)	11
1.1.5 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)	14
1.1.5.1 Inhalt des Nahverkehrsplans	14
1.1.5.2 Finanzmittel aus dem Regionalisierungsgesetz für Aufgabenträger	14
1.1.5.3 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)	15
1.1.5.4 Berichtspflicht	16
1.1.6 Gesetz zur Gleichstellung von behinderten Menschen (BGG), Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und Barrierefreiheit.....	17
1.1.7 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG), Clean Vehicles Directive	17
1.1.8 Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)	19
1.1.9 Niedersächsisches Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Minderung der Folgen des Klimawandels (NKlimaG)	19
1.2 Organisation des ÖPNV im Landkreis Stade	20
1.2.1 Aufgabenträger in Nord-Ost-Niedersachsen.....	20
1.2.2 Verkehrsunternehmen in Nord-Ost-Niedersachsen und im Landkreis Stade	20
1.2.3 Aufgabenträger im hvv-Gebiet.....	20
1.2.4 Verkehrsunternehmen im hvv-Gebiet	21
1.3 Finanzierung des ÖPNV.....	21
1.3.1 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz.....	22
1.3.2 Finanzmittel für ÖPNV im Landkreis Stade.....	22
1.4 Mobilitätswende	24
1.4.1 Entwicklungstendenzen	24
1.4.2 Klimaneutrale Mobilität	24
1.4.3 Anzustrebende ÖPNV-Angebotsplanung	25
1.4.4 Ergänzende Mobilitätsangebote	25
1.5 Umsetzung von Maßnahmen des NVP 2018 – 2023	28
2. Bestandsdarstellung.....	30
2.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur	30
2.1.1 Zentralörtliche Gliederung	30
2.1.2 Einwohnerentwicklung.....	30
2.2 Berufspendler.....	31
2.3 Schüler und Schulen.....	34

2.3.1	Schülerbeförderung.....	34
2.3.2	Schulstandorte und Schülerzahlen	34
2.4	Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene und Straße.....	37
2.4.1	Schiennetz	37
2.4.2	Fährverbindungen	38
2.4.3	Straßengebundener ÖPNV (Übersicht)	39
2.4.3.1	Übersicht über den Linienverkehr im Landkreis Stade	39
2.4.3.2	Teilnetze im Landkreis Stade.....	43
2.4.3.3	Anruf-Sammel-Taxi im Landkreis Stade.....	48
2.4.4	Verknüpfungspunkte	49
2.4.4.1	ÖPNV - ÖPNV	49
2.4.4.2	ÖPNV - SPNV	49
2.4.4.3	SPNV - Individualverkehr (IV)	49
2.4.4.4	ÖPNV - Individualverkehr (IV).....	49
2.5	Tarife	50
2.5.1	hvv-Tarif	50
2.5.2	VNN-Regionaltarif	50
2.5.3	Übergangstarife (Bus)	50
2.5.4	Niedersachsentarif	50
2.5.5	Sondertarife.....	51
2.5.6	Deutschlandticket	51
2.5.7	Fahrtarife.....	51
2.6	Fahrgastinformation	51
2.6.1	Gedruckte Fahrpläne.....	51
2.6.2	Fahrplanauskunft / Apps.....	51
2.6.3	Aushangfahrpläne	52
2.7	Fahrgastbeteiligung: Fahrgastbeirat des Landkreises	52
3.	Bewertung und Mängelanalyse.....	53
3.1	Einleitung.....	53
3.2	Bedienungsqualität.....	53
3.2.1	Bemessungsmerkmal	53
3.2.2	Bewertungsraster	53
3.2.3	Lokale Bedienungsqualität	54
3.2.3.1	Samtgemeinde Apensen.....	54
3.2.3.2	Hansestadt Buxtehude	56
3.2.3.3	Gemeinde Drochtersen.....	57
3.2.3.4	Samtgemeinde Fredenbeck.....	58
3.2.3.5	Samtgemeinde Harsefeld	59
3.2.3.6	Samtgemeinde Horneburg.....	61
3.2.3.7	Gemeinde Jork	62
3.2.3.8	Samtgemeinde Lühe.....	63
3.2.3.9	Samtgemeinde Nordkehdingen.....	64
3.2.3.10	Samtgemeinde Oldendorf-Himmelpforten.....	65
3.2.3.11	Hansestadt Stade	67
3.2.4	Regionale Bedienungsqualität.....	68

3.3 Verbindungsqualität.....	71
3.3.1 Bemessungsmerkmal.....	71
3.3.2 Bewertungsraster.....	71
3.3.3 Einordnung der Analyseergebnisse.....	80
4. Ziele und Maßnahmen.....	81
4.1 Übergeordnete Ziele.....	81
4.2 Ziele des Landkreises Stade.....	84
4.2.1 Schülerverkehr.....	84
4.2.2 Hochwertige Regionalbuslinien und attraktive Stadtverkehre.....	84
4.2.3 Grundversorgung.....	85
4.2.4 Allgemeine Standards bei der Planung von ÖPNV-Angeboten.....	85
4.2.5 Bewertungskriterien bei Genehmigungsanträgen.....	86
4.3 Maßnahmenübersicht.....	87
4.3.1 Übergeordnete Maßnahmen.....	87
4.3.2 Haltestellenmaßnahmen.....	100
4.3.3 Teilnetzbezogene Maßnahmen.....	109

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1.1-1: Regionalisierungsmittel bis 2027, bundesweit.....	14
Tabelle 1.1-2: Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2027.....	15
Tabelle 1.3-1: Voraussichtliche Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis 2021 – 2027.....	22
Tabelle 1.3-2: Ausgaben für Schülerbeförderung und ÖPNV, Landkreis Stade.....	23
Tabelle 1.4-1: Empfehlungen für ein anzustrebendes ÖPNV-Angebot.....	26
Tabelle 1.4-2: Weitere Qualitätsmerkmale für das Verkehrsangebot.....	27
Tabelle 1.5-1: Umsetzung von Maßnahmen des NVP 2018 – 2023.....	29
Tabelle 2.1-1: Einwohnerzahlen, Bevölkerungsdichte und -entwicklung im Landkreis Stade.....	30
Tabelle 2.3-1: Übersicht Schulstandorte / Schülerzahlen / Fahrschüler.....	36
Tabelle 2.4-1: Verkehrsunternehmen im Landkreis Stade.....	39
Tabelle 2.4-2: Art und Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge.....	39
Tabelle 2.4-3: Linienübersicht und aktuelle Teilnetzzuordnung.....	41
Tabelle 2.4-4: Teilnetze im Landkreis Stade.....	43
Tabelle 2.4-5: Teilnetz 1.....	43
Tabelle 2.4-6: Teilnetz 2.....	44
Tabelle 2.4-7: Teilnetz 3.....	44
Tabelle 2.4-8: Teilnetz 4.....	44
Tabelle 2.4-9: Teilnetz 5.....	45
Tabelle 2.4-10: Teilnetz 6.....	45
Tabelle 2.4-11: Teilnetz 7.....	46

Tabelle 2.4-12: Teilnetz 8	46
Tabelle 2.4-13: Linienverkehre ohne Teilnetz-Zuordnung.....	47
Tabelle 2.4-14: Regelmäßige Busverkehre nach Freistellungsverordnung	47
Tabelle 3.2-1: Bewertungsraster der Bedienungsqualität.....	53
Tabelle 3.2-2: Bedienungsqualität Samtgemeinde Apensen (ohne Bürgerbus)	54
Tabelle 3.2-3: Bedienungsqualität Samtgemeinde Apensen (mit Bürgerbus)	54
Tabelle 3.2-4: Bedienungsqualität Hansestadt Buxtehude.....	56
Tabelle 3.2-5: Bedienungsqualität Gemeinde Drochtersen.....	57
Tabelle 3.2-6: Bedienungsqualität Samtgemeinde Fredenbeck	58
Tabelle 3.2-7: Bedienungsqualität Samtgemeinde Harsefeld.....	59
Tabelle 3.2-8: Bedienungsqualität Samtgemeinde Horneburg (ohne Bürgerbus).....	61
Tabelle 3.2-9: Bedienungsqualität Samtgemeinde Horneburg (mit Bürgerbus).....	61
Tabelle 3.2-10: Bedienungsqualität Gemeinde Jork	62
Tabelle 3.2-11: Bedienungsqualität Samtgemeinde Lühe.....	63
Tabelle 3.2-12: Bedienungsqualität Samtgemeinde Nordkehdingen.....	64
Tabelle 3.2-13: Bedienungsqualität SG Oldendorf-Himmelpforten (ohne Bürgerbus)	65
Tabelle 3.2-14: Bedienungsqualität SG Oldendorf-Himmelpforten (mit Bürgerbus)	66
Tabelle 3.2-15: Bedienungsqualität Hansestadt Stade	67
Tabelle 3.2-16: Regionale Bedienungsqualität (Mo-Fr).....	68
Tabelle 3.2-17: Regionale Bedienungsqualität (Sa).....	69
Tabelle 3.2-18: Regionale Bedienungsqualität (So).....	70
Tabelle 4.1-1: Übergeordnete Ziele (1).....	81
Tabelle 4.1-2: Übergeordnete Ziele (2).....	82
Tabelle 4.1-3: Übergeordnete Ziele (3).....	83
Tabelle 4.2-1: Definition der ÖPNV-Grundversorgung.....	85

Abbildungsverzeichnis

Abb. 2.2-1:	Pendlerbeziehungen Landkreis Stade – Regionen außerhalb.....	31
Abb. 2.2-2:	Pendlerbeziehungen Hansestadt Buxtehude	32
Abb. 2.2-3:	Pendlerbeziehungen Hansestadt Stade.....	33
Abb. 2.3-1:	Schulstandorte im Landkreis Stade	35
Abb. 2.4-1:	Schienennetz, Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis Stade.....	37
Abb. 2.4-2:	Hauptliniennetz im Landkreis Stade.....	42
Abb. 3.3-1:	Reisezeitverhältnis Orte – GZ/MZ.....	72
Abb. 3.3-2:	ÖPNV-Reisezeit Orte – GZ/MZ.....	73
Abb. 3.3-3:	Reisezeitverhältnis Orte – Stade / Buxtehude.....	74
Abb. 3.3-4:	ÖPNV-Reisezeit Orte – Stade / Buxtehude.....	75
Abb. 3.3-5:	Reisezeitverhältnis Orte – nächstgelegenes MZ	76
Abb. 3.3-6:	ÖPNV-Reisezeit Orte – nächstgelegenes MZ	77
Abb. 3.3-7:	Reisezeitverhältnis Orte – Oberzentrum Hamburg.....	78
Abb. 3.3-8:	ÖPNV-Reisezeit Orte – Oberzentrum Hamburg.....	79

Anlagenverzeichnis

Anlage 1:	VNO-Haltestellenkonzept
Anlage 2:	Haltestellen: Liste der Ausnahmen gemäß §8 (3) PBefG
Anlage 3:	Fahrzeugstandards
Anlage 4:	Fahrplanentwürfe Teilnetz 6

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AS	Außenstelle einer Grundschule
AST	Anruf-Sammel-Taxi
BBS	Berufsbildende Schule
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
BO Kraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BVM	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
B+R	Bike und Ride
DB AG	Deutsche Bahn AG
evb	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, Zeven
F	Ferientage
FHH	Freie und Hansestadt Hamburg
Fös	Förderschule
FVO	Freistellungsverordnung
FWS	Freie Waldorfschule
GS	Grundschule
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GZ	Grundzentrum
HS	Hauptschule
hvv	Hamburger Verkehrsverbund
HVZ	Hauptverkehrszeit
IGS	Integrierte Gesamtschule
IV	Individualverkehr
KBS	Kursbuchstrecke
KK2030	Klimakonzept 2030 des Landkreises Stade
KGS	Kooperative Gesamtschule
KVG	KVG Stade GmbH & Co. KG und Kraftverkehr GmbH -KVG-
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LROP	Landesraumordnungsprogramm
LSN	Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnik Niedersachsen
LTS	Niedersächsische Landestreuhandstelle
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
MZ	Mittelzentrum
NITAG	Niedersachsentarif GmbH
NIW	Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung
NBGG	Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz

NKlimaG	Niedersächsisches Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Minderung der Folgen des Klimawandels
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NUVPG	Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
NSchG	Niedersächsisches Schulgesetz
NVP	Nahverkehrsplan
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OS	Oberschule
OVA	Omnibusbetrieb von Ahrentschildt GmbH
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park und Ride
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
REK	Regionales Entwicklungskonzept
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm (2013)
RS	Realschule
S	Schultage
Sek I	Sekundarstufe I
Sek II	Sekundarstufe II
SG	Samtgemeinde
SKG	Schulkindergarten
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SUP	Strategische Umweltprüfung
Tab.	Tabelle
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VBN	Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen GmbH
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VNN	Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen
VNO	Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH
VO	Verordnung
VU	Verkehrsunternehmen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZVBN	Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen

1.1 Gesetzliche Grundlagen

1.1.1 Einleitung

Nach § 6 Abs. 1 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) stellen die kommunalen Aufgabenträger für ihren Bereich einen Nahverkehrsplan jeweils für einen Zeitraum von fünf Jahren auf. Kommunale Aufgabenträger sind im straßengebundenen ÖPNV grundsätzlich die Landkreise und kreisfreien Städte bzw. deren Zusammenschlüsse. Der hier vorliegende sechste Nahverkehrsplan des Landkreises Stade für den Zeitraum 2024 – 2028 basiert auf Grundlagen und Erfahrungen der vorherigen Fassungen mit dem Ziel, auch den weiterhin in der Entwicklung befindlichen Rahmenbedingungen des ÖPNV gerecht zu werden.

Der Nahverkehrsplan (NVP) 2024 – 2028 gilt einschließlich der vorgenommenen Teilnetzbildung bis Inkrafttreten des NVP 2029 – 2033, sofern nicht vorher eine Fortschreibung des NVP 2024 – 2028 erfolgt.

1.1.2 Bedeutung des Nahverkehrsplans

Grundsätzliche Aussagen zur Bedeutung des Nahverkehrsplans im Zusammenwirken mit den ÖPNV-beteiligten Aufgabenträgern, den Genehmigungsbehörden und den Verkehrsunternehmen enthält § 8 Abs. 3 PBefG. Danach hat die Genehmigungsbehörde im Zusammenwirken mit den Aufgabenträgern des ÖPNV und den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung sowie unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten für eine Integration des Verkehrsangebotes zu sorgen. Die Genehmigungsbehörde hat dabei einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV bildet und damit in erster Linie konzeptionelle Vorgaben enthält.

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 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 RegG zufließenden Mitteln.

In § 7c des NNVG ist verankert, dass dem Land gegenüber eine Berichtspflicht besteht. Zum 1. Januar 2019 und danach jeweils im Abstand von zwei Jahren haben die kommunalen Aufgabenträger dem Land für ihren Zuständigkeitsbereich einen Bericht vorzulegen, in dem jeweils die insgesamt sowie infolge Finanzhilfezahlungen nach den §§ 7 a und 7 b erzielten Verbesserungen im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr darzustellen sind (Qualitätsbericht).

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass in der am 24.12.2017 in Kraft getretenen VO 2016/2338 (Novellierung der VO 1370) die Vorgabe enthalten ist, dass den Verkehrsunternehmen gemachte gemeinwirtschaftliche Vorgaben zukünftig aus „Strategiepapieren“ abgeleitet werden müssen. Das stärkt die Rolle des Nahverkehrsplans noch einmal.

Des Weiteren ist der Nahverkehrsplan an das derzeitige oder, wenn vorliegend, das geplante SPNV-Angebot sowie an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung anzupassen. Er ist unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen und Beteiligung der benachbarten Aufgabenträger, der Gemeinden und Samtgemeinden, der Verbandsglieder, der Straßenbaulastträger, Interessenverbände der Fahrgäste und der LNVG zu erstellen.

1.1.3 Europäisches Recht: EU-Verordnung VO 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. Diese Verordnung ist durch die „VO (EG) 2016/2338 vom 14.12.2016 zur Änderung der VO (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonendienste“ mit Wirkung zum 24.12.2017 novelliert worden.

Sofern ein ÖPNV-Betreiber kein eigenwirtschaftliches Angebot im Sinne des PBefG (siehe Kapitel 1.1.4) erbringen kann, schafft die VO 1370/2007 einen klareren ÖPNV-Rechtsrahmen als bisher. Der Anwendungsbereich der VO 1370/2007 ist sehr weit gefasst. Sie ist immer dann einschlägig, wenn eine zuständige Behörde (im deutschen Verständnis der ÖPNV-Aufgabenträger) einen Betreiber mit gemeinwirtschaftlichen ÖPNV-Diensten und/oder ausschließlichen Rechten betraut. Auf die Rechtsform dieser Betrauung kommt es dabei nicht an. Für alle Formen wird der einheitliche Begriff des öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) verwandt. Damit erstreckt sich der Anwendungsbereich der VO 1370/2007 auf jede Vereinbarung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, wenn Aufgabenträger im öffentlichen Interesse Maßnahmen wünschen und dafür einen finanziellen Ausgleich gewähren.

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 EuGH in Folge der Rechtssache C-280/00 „Altmark Trans“ vom 24.07.2003 übernommen. Erforderlich sind u.a.:

- Eine klare Definition der vom Betreiber zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.
- Eine objektive und transparente Aufstellung der Parameter, anhand derer eine Ausgleichsleistung berechnet wird, sowie eine Darstellung der Art und des Umfangs der gewährten Ausschließlichkeit.
- Übermäßige Ausgleichsleistungen sind zu vermeiden, insbesondere bei allen direkt vergebenen Verkehren.
- Eine klare Regelung für die Durchführung der Aufteilung der mit der Dienstleistung in Verbindung stehenden Kosten (insbesondere für Personal, Infrastruktur, Energie, Wartung und Instandsetzung, sonstige Anlagen, Fixkosten, angemessene Kapitalrendite).
- Eine klare Regelung der Einnahmeaufteilung bzw. -anrechnung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.
- Eine Darstellung der verbindlichen Qualitätsstandards, sofern solche vereinbart wurden.
- Die Laufzeit von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen ist im Busbereich in der Regel auf höchstens 10 Jahre beschränkt.

Aufgrund der Vorgaben der VO 1370/2007 können Ausgleichsleistungen nur noch über öffentliche Dienstleistungsaufträge (ÖDA) oder allgemeine Vorschriften erfolgen. Ausgleichsleistungen über öffentliche Dienstleistungsaufträge sind:

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

Denkbar sind auch Ausgleichsleistungen über eine allgemeine Vorschrift als Ausgleich für eine Anwendung eines Höchsttarifes.

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 ergeben, sowie die dafür ausgewählten Betreiber, die gezahlten Ausgleichsleistungen und ggf. gewährte ausschließliche Rechte. 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, ein Jahr im Voraus im EU-Amtsblatt zu veröffentlichen. Bei wettbewerblichen Vergaben bezieht sich diese Vorgabe auf den Zeitpunkt der Veröffentlichung des Vergabeverfahrens, bei Direktvergaben auf den Zeitpunkt des Vertragsbeginns. Bei Direktvergaben ist jeder Interessierte auf Antrag über die Gründe zu informieren.

1.1.4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG, Kernaussagen)

Die Novellierung des PBefG zum 01.01.2013 ist durch die seit Ende 2009 gültige EU-VO 1370/2007 notwendig geworden und passt das nationale Recht an die in den Mitgliedsstaaten unmittelbar geltende VO an. Es umfasst u. a. folgende, für die ÖPNV-Gestaltung wesentliche Anpassungen:

- eine eng gefasste Definition der Eigenwirtschaftlichkeit,
- die uneingeschränkte Anwendung der EU-VO 1370/2007 bei der Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehre,
- eindeutige Regelungen bei Direktvergaben,
- Änderungen beim Ablauf der Genehmigungsverfahren,
- Vorgaben zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022.

Auch im novellierten PBefG bleibt ein relativer Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre bestehen, der Begriff wird allerdings enger gefasst: Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren darf der Aufwand nur noch gedeckt werden durch:

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

Dies heißt im Umkehrschluss, dass Verkehre, die aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) bezuschusst werden oder für die ein ausschließliches Recht gewährt wird, nicht eigenwirtschaftlich sind.

Im Genehmigungsverfahren haben grundsätzlich eigenwirtschaftliche Anträge auf Erteilung einer Genehmigung für den Linienverkehr Vorrang vor gemeinwirtschaftlichen Anträgen, die Zuschusszahlungen erfordern. Allerdings wird ein eigenwirtschaftlicher Antrag nur dann genehmigt,

wenn der beantragte Verkehr im Einklang mit den vom Aufgabenträger definierten Vorgaben steht. Zu diesen Vorgaben gehören der Umfang und die Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität, die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen sowie die Barrierefreiheit. Genehmigungsanträge, die diesen Anforderungen des Aufgabenträgers nicht entsprechen, sind daher zwingend abzulehnen. Gleiches gilt für Anträge, die einzelne (lukrative) Linien aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würden.

Bei Vorliegen mehrerer eigenwirtschaftlicher Anträge (Genehmigungswettbewerb) hat die Genehmigungsbehörde die Auswahl danach vorzunehmen, welchem Antrag die beste Verkehrsleistung zugrunde liegt. Entsprechende Festlegungen im Nahverkehrsplan sind hierbei besonders zu berücksichtigen.

Liegt kein eigenwirtschaftlicher Antrag vor, so hat der Aufgabenträger die Möglichkeit, seine Vorgaben zum gewünschten Verkehrsangebot durch die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages umzusetzen. Das Verfahren zur Vergabe eines ÖDA ist ebenfalls im PBefG geregelt. Eine besondere Rolle spielt dabei die Vorabbekanntmachung (vgl. Kap 1.1.3) des Aufgabenträgers, die frühestens 27 Monate vor der geplanten Betriebsaufnahme veröffentlicht werden kann und in der die Anforderungen an den zu vergebenden Verkehr zu benennen sind. Nach der Veröffentlichung dieser Vorabbekanntmachung können Unternehmen innerhalb von drei Monaten noch einen eigenwirtschaftlichen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung zur Durchführung der Verkehre stellen. Entscheidend ist dabei, dass dieser Antrag das vom Aufgabenträger in der Vorabbekanntmachung definierte Leistungsangebot beinhalten muss; Abweichungen sind nur im unwesentlichen Bereich zulässig. Als wesentlich gelten Abweichungen von Anforderungen an Linienwege und Haltestellen, an Bedienungshäufigkeiten und Bedienungszeiträume, an die Abstimmung der Fahrpläne und an die Barrierefreiheit. Das Gleiche gilt für Anforderungen zur Anwendung verbundener Tarife, für die ein Ausgleich nach EU-VO 1370/2007 gezahlt werden soll.

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

Durch die Bildung von Linienbündeln sollen folgende Ziele erreicht werden:

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

Nach § 18 Abs. 1 Satz 1 PBefG hat die Genehmigungsbehörde ein Verzeichnis aller Genehmigungen, die im ÖPNV im Linienverkehr bestehen, auf ihrer Internetseite zu veröffentlichen. 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 Vorabkennzeichnung veröffentlicht hat. Mit der letzten Novellierung des PBefG (in Kraft getreten am 01.08.2021) sind neu u.a. die §§ 44 (Linienbedarfsverkehr) und 50 (Gebündelter Bedarfsverkehr) hinzugefügt worden.

Der straßengebundene ÖPNV im Landkreis Stade 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 überwiegend vom Ausbildungs- und Schülerverkehr.

Sonderlinienverkehr nach § 43 PBefG

Diese Linienverkehre dienen, teilweise unter Ausschluss anderer Fahrgäste, der regelmäßigen Beförderung von

- Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle (Berufsverkehr nach § 43 Absatz 1)
- Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt (Schülerfahrten nach § 43 Absatz 2)
- Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten nach § 43 Absatz 3)
- Theater- bzw. Discobesuchern (§ 43 Absatz 4)

Die Regelmäßigkeit wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass der Ablauf der Fahrten wechselnden Bedürfnissen der Beteiligten angepasst wird. Sonderlinienverkehre können für Dritte geöffnet sein.

Freigestellter Schülerverkehr

Die Schülerbeförderung wird nach den Vorschriften des PBefG in unterschiedlichen Formen durchgeführt: Im Rahmen des öffentlichen Linienverkehrs nach § 42, als Sonderform des Linienverkehrs nach § 43 (2) und als freigestellter Verkehr nach **Freistellungsverordnung (FVO)**. Die Ermächtigung für die Freistellung nach § 57 Abs. 1 Nr. 8 PBefG setzt dabei voraus, dass nur die im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht besonders ins Gewicht fallenden Beförderungsfälle freigestellt werden können. Die Träger der Kosten für die Schülerbeförderung bestimmen Umfang und Fahrplan der Schülerfahrten und vergüten sie aufgrund der vorgegebenen Leistung. Im Landkreis Stade werden mit Bussen nur noch wenige FVO-Linien betrieben. Diese sind nicht für Dritte geöffnet. Der Landkreis Stade als Träger der Schülerbeförderung hat in den Beförderungsverträgen für Verkehre nach Freistellungsverordnung festgelegt, dass nur Fahrzeuge eingesetzt werden dürfen, die als Taxi, Mietwagen oder ausdrücklich für die Freistellung gemäß § 13, Abs. 2 Nr. 2 Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) zugelassen worden sind. Es werden im Rahmen der Freistellung – neben ausdrücklich für die Freistellung zugelassenen Fahrzeugen – zu einem Großteil Taxen oder Mietwagen eingesetzt. Die Beförderung nach Freistellungsverordnung mit Taxen/Mietwagen hat in den letzten Jahren an Umfang erheblich zugenommen.

Flexible Bedienformen: Anruf-Sammel-Taxi

Als Ergänzung des Linienverkehrs existiert im Landkreis Stade ein landkreisweites, nachfrageorientiertes Angebot. Diese Verkehre sind nach § 49 (Mietwagen) in Verbindung mit § 2 Abs. 6 PBefG genehmigt.

1.1.5 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) regelt und organisiert im Land u.a. den ÖPNV auf Schiene und Straße. Dazu gehören z. B. die Aufgabenträgerschaft, die Anforderungen an einen Nahverkehrsplan, die Weitergabe von Regionalisierungsmitteln an die Aufgabenträger zur Mitfinanzierung des ÖPNV sowie eine Berichtspflicht über die Verwendung der Mittel an die LNVG.

1.1.5.1 Inhalt des Nahverkehrsplans

Nach § 6 Abs. 1 NNVG soll im Nahverkehrsplan dargestellt werden:

1. das derzeitige Angebot und die dafür wesentlichen Verkehrsanlagen
2. die Zielvorstellungen für die künftige ÖPNV-Gestaltung
3. die Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit
4. die Investitionsanteile von SPNV und sonstigem ÖPNV
5. der Finanzbedarf im investiven Bereich (einschließlich Folgekosten)
6. der Finanzbedarf im konsumtiven Bereich (Betriebskostenzuschüsse)
7. die Deckung des Finanzbedarfs.

Im Absatz 4 ist die Beteiligung festgelegt. Der Nahverkehrsplan ist unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer aufzustellen. Soweit kreisangehörige Gemeinden oder Verbandsmitglieder gemäß § 4 Abs. 2 Aufgabenträger sind, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich. Benachbarte Aufgabenträger, kreisangehörige Gemeinden und Samtgemeinden, die Verbandsmitglieder, die Straßenbaustraßensträger, die Verbände, die die Interessen der Fahrgäste vertreten, sowie die Niedersächsische Landesnahverkehrsgesellschaft mbH sind zu beteiligen. Wollen Beteiligte eine Stellungnahme abgeben, so haben sie dies innerhalb von zwei Monaten zu tun.

1.1.5.2 Finanzmittel aus dem Regionalisierungsgesetz für Aufgabenträger

Nach dem Regionalisierungsgesetz, das erstmalig am 01.01.1996 in Kraft getreten ist, erhalten die Länder infolge der Übernahme der Aufgabenverantwortung für den ÖPNV einen Anteil der Einnahmen des Bundes aus dem Mineralölsteueraufkommen. Nach § 6 RegG in der aktuellen Fassung stehen die Mittel den Ländern insbesondere zur Finanzierung von SPNV-Leistungen zur Verfügung, sie können aber auch für Verbesserungsmaßnahmen im übrigen ÖPNV, d. h. im straßengebundenen Nahverkehr, eingesetzt werden.

Im Jahr 2015 wurde eine Revision des Gesetzes durchgeführt, bei der die sachgerechte Verteilung und die Höhe der o. g. Finanzmittel überprüft worden ist. Im Rahmen dieser Revision haben der Bund und die Länder sich über die weitere Finanzierung des ÖPNV von 2016 bis einschließlich 2031 verbindlich geeinigt: Nach § 5 RegG erhalten die Länder ab dem Jahr 2016 zusammen 8 Mrd. €, die um jährlich 1,8 % angehoben werden:

Jahr	2016	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Regionalisierungsmittel (gesamt) [Mio. EUR]	8.000,0	8.903,8	9.064,1	9.227,2	9.393,3	9.562,4	9.734,5

Quelle: eigene Berechnungen nach §5 RegG

Tabelle 1.1-1: Regionalisierungsmittel bis 2027, bundesweit

In der Anlage 1 § 5 RegG wird festgelegt, wie hoch der Anteil jedes Bundeslandes an der o. g. Gesamtsumme ist. Die Verteilung der Mittel auf die einzelnen Bundesländer erfolgt ab 2016 auf Basis

des so genannten „Kieler Schlüssels“, der für Niedersachsen überdurchschnittliche Erhöhungen vorsieht. Zusätzlich erhalten die neuen Bundesländer und das Saarland jährlich weitere 200 Mio. €, die ebenfalls dynamisiert werden.

Der Anteil Niedersachsens beläuft sich zu Beginn (2016) auf 8,5900 % und steigert sich im Laufe der Jahre bis 2031 auf 8,8258 %. Die Auswirkungen des Regionalisierungsgesetzes für das Land Niedersachsen verdeutlicht die folgende Tabelle:

Jahr	2016	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Regionalisierungsmittel [Mio. EUR]	689,1	778,5	793,6	808,9	824,6	840,4	856,4

Quellen: MW und eigene Berechnungen

Tabelle 1.1-2: Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2027

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

1.1.5.3 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Bereits in den ersten Jahren des seit 1996 regionalisierten ÖPNV zeigte sich, dass die kommunalen Aufgabenträger ohne finanzielle Unterstützung des Landes nicht in der Lage waren, ihrer Aufgabenverantwortung für den straßengebundenen ÖPNV angemessen gerecht zu werden. Dies hatte zur Folge, dass eine Vielzahl der in den Nahverkehrsplänen verankerten Vorschläge zur Verbesserung des ÖPNV wegen der begrenzten finanziellen Mittel der kommunalen Gebietskörperschaften nicht umgesetzt werden konnten. Zum 01.01.2022 hat darum das Land Niedersachsen das NNVG erneut geändert und die ÖPNV-Aufgabenträger mit zusätzlichen RegG-Mitteln ausgestattet, aus denen sich für die Aufgabenträger neue finanzielle Spielräume ergeben.

Die Finanzierung des ÖPNV ist in § 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 von Nahverkehrsplänen jährlich 1,35 EUR je Einwohner, mindestens jedoch 135.000 EUR.

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. Diese Finanzmittel erhöhen sich zusammen mit den Regionalisierungsmitteln des Landes Niedersachsen (etwa 1,9 % pro Jahr).

Abs. 7 legt fest, für welche Maßnahmen diese Mittel zu verwenden sind:

- Investitionen in die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen,
- Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger,
- Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Verkehrsverbänden einschließlich des Ausgleichs verbundbedingter Mehrkosten,
- Abdeckung von Betriebskostendefiziten im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr,
- Abdeckung von Betriebskostendefiziten im straßengeb. öffentlichen Personennahverkehr,
- Förderung der Vermarktung und Verbesserung der Fahrgastinformation und

- Durchführung von Verkehrserhebungen.

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

- 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 erhalten die Aufgabenträger ab 2022 zusätzlich Mittel:

§ 7a NNVG (Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr) verpflichtet die Aufgabenträger zur Gewährleistung einer Rabattierung von Fahrkarten des Ausbildungsverkehrs in Höhe von mindestens 25 %. Mit der letzten Gesetzesänderung stehen einer Reihe von Landkreisen (u.a. auch der Landkreis Stade) deutlich mehr Finanzmittel zur Verfügung. Die Mittel nach § 7a NNVG dienen einerseits dem allgemeinen Kostenausgleich für Rabattierungen, dürfen andererseits aber auch für die Finanzierung weiterer ÖPNV-Ziele nach dem NNVG verwandt werden.

§ 7b NNVG (Finanzielle Unterstützung für die Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs) legt fest, 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.

§ 7e NNVG (Finanzhilfe für das Angebot eines regionalen Schüler- und Azubi-Tickets) gewährt den Landkreisen seit 2022 weitere Finanzmittel, wenn in ihrem Zuständigkeitsbereich regionale Schüler- und Azubi-Tickets für zunächst 30 € pro Monat im Abonnement angeboten werden. Sie müssen an allen Tagen der Woche einschließlich der Schulferien rund um die Uhr und zumindest für die Nutzung aller Verkehrsmittel des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs gelten. Bestehen in Tarif- oder Verkehrsgemeinschaften oder Tarif- oder Verkehrsverbänden einheitliche Tarife für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr und den Schienenpersonennahverkehr, so müssen die regionalen Schüler- und Azubi-Tickets auch zur Nutzung des Schienenpersonennahverkehrs sowie im gesamten Tarifgebiet innerhalb Niedersachsens gelten. Die Finanzhilfe ist zur Finanzierung der regionalen Schüler- und Azubi-Tickets oder für andere Zwecke zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs zu verwenden. Somit müssen die regionalen Schüler- und Azubi-Tickets des Landkreises Stade mindestens im niedersächsischen Teil des Hamburger Verkehrsverbundes gelten, damit die Finanzhilfe gewährt werden kann.

1.1.5.4 Berichtspflicht

Im § 7c des NNVG ist verankert, dass die Nahverkehrsplanung angepasst werden muss und dem Land gegenüber eine Berichtspflicht besteht. Zum 1. Januar 2019 und danach jeweils im Abstand von zwei Jahren haben die kommunalen Aufgabenträger dem Land für ihren Zuständigkeitsbereich einen Bericht vorzulegen, in dem jeweils die insgesamt sowie infolge Finanzhilfeszahlungen nach

den §§ 7 a und 7 b erzielten Verbesserungen im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr darzustellen sind (Qualitätsbericht).

1.1.6 Gesetz zur Gleichstellung von behinderten Menschen (BGG), Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und Barrierefreiheit

Das zum 01.05.2002 rechtskräftig gewordene Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen sieht in § 8 Abs. 2, vor „sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten.“

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.“ Bei seiner Aufstellung sind, soweit vorhanden, „Behinderterbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören.“

Weiter heißt es, dass der Auftrag auf Erteilung einer Genehmigung auf alle Fälle „eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan“ enthalten soll (§ 12 Abs. 1 Nr. 1c PBefG).

Nach § 62 Abs. 2 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.

Für die Aufstellung des Nahverkehrsplans hat das beschlossene Gesetz insofern Konsequenzen, dass konkreter als bisher Aussagen zu den Maßnahmen und Zeitrahmen dieser Maßnahmen, die den barrierefreien Zugang zu den Verkehrsmitteln des ÖPNV und SPNV ermöglichen, getroffen und die Behindertenbeiräte der Landkreise beteiligt werden müssen.

1.1.7 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG), Clean Vehicles Directive

Am 15. Juni 2021 trat das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom 9. Juni 2021 (SaubFahrzeugBeschG) zur Umsetzung der EU-Richtlinie (EU) 2019/1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean Vehicles Directive) in Kraft. Das Gesetz setzt hierbei 1: 1 die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2019/1161 um. Mit diesem Gesetz werden bei der öffentlichen Auftragsvergabe erstmals verbindliche Mindestziele für die Beschaffung von emissionsarmen und -freien Pkw sowie leichten und schweren Nutzfahrzeugen vorgegeben. Die neuen Vorgaben gelten seit dem 2. August 2021.

Das Gesetz verfolgt in Umsetzung der EU-Richtlinie das Ziel, einen Nachfrageimpuls von sauberen, d.h. emissionsarmen und emissionsfreien, Straßenfahrzeugen zu setzen und somit die Emissionen im Verkehrsbereich zu reduzieren. Durch den Beitrag zur Verringerung der CO₂- und Luftschadstoffemissionen werden die politischen Ziele in den Bereichen Umwelt- und Klimaschutz gestärkt und die öffentliche Verwaltung wird ihrer Vorbildfunktion gerecht. Daneben soll die Begünstigung einer

breiteren Nachfrage von saubereren Straßenfahrzeugen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und zum Wachstum in diesem Sektor beitragen.

Die Einhaltung der Mindestziele durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber in den Bundesländern sollen diese eigenverantwortlich für ihr Hoheitsgebiet regeln und sicherstellen. Die Bundesländer sind insoweit frei in ihrer Entscheidung, entsprechend der bestehenden Verwaltungsebenen (Regierungsbezirke, Kreise bzw. Landkreise, (kreisfreie) Städte und Gemeinden) hinsichtlich der Einhaltung der Mindestziele zu differenzieren. Zudem besteht für die Länder die Möglichkeit nach § 5 Abs. 2 und 3 SaubFahrzeugBeschG, gemeinsame Mindestziele zu bilden und dabei Vereinbarungen mit den jeweiligen Branchenverbänden abzuschließen.

Für den Landkreis Stade muss konkret erst bei der Neuvergabe von ÖPNV-Leistungen auf die Einhaltung der Vorgaben geachtet werden. Die Mindestziele für **emissionsarme und -freie Busse im ÖPNV** liegen für den Zeitraum bis Ende 2030 bei 65 % der Neubeschaffungen. Mindestens die Hälfte der Mindestziele (also 32,5 %) für Busse im ÖPNV muss durch emissionsfreie Fahrzeuge erfüllt werden. Gegenwärtig ist noch nicht geklärt, auf welchem Gebiet (Landkreis, Bundesland...) die Quote erreicht werden muss. Für Fahrzeuge, die im Regionalverkehr eingesetzt werden und in denen die Fahrgäste vorwiegend sitzend befördert werden, können Ausnahmeregelungen genutzt werden.

1.1.8 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. Die Entscheidungen über die Zulässigkeit von Vorhaben, die in der Anlage 1 oder in der Anlage 1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) aufgeführt sind, sollen im Sinne des § 14 UVP einen Rahmen setzen.

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

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

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

1.1.9 Niedersächsisches Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Minderung der Folgen des Klimawandels (NKlimaG)

Das Niedersächsische Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Minderung der Folgen des Klimawandels formuliert in § 3 Abs. 1 als oberstes Ziel die schrittweise Minderung der Gesamtemissionen bis zum Jahr 2040 um mindestens 86 Prozent gegenüber dem Vergleichsjahr 1990 und darüber hinaus die Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2045. In § 4 Abs. 3 Nr. 3 werden als Instrumente mit besonderer Bedeutung unter anderem die verstärkte Nutzung des ÖPNV, Sharing- und Ridepooling-Angebote sowie die Umstellung auf treibhausgasneutrale Antriebstechnologien hervorgehoben. Als eine der wenigen konkreten Maßnahmen soll das Land Niedersachsen laut § 12 Abs. 2 im Rahmen der Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Fahrzeugen für den öffentlichen Personennahverkehr ab 2035 ausschließlich die Beschaffung von Fahrzeugen mit sauberen oder emissionsfreien Antrieben fördern.

1.2 Organisation des ÖPNV im Landkreis Stade

1.2.1 Aufgabenträger in Nord-Ost-Niedersachsen

Zur Erfüllung der nach dem NNVG bestehenden Aufgaben haben 1996 die Landkreise Cuxhaven, Harburg, Heidekreis (damals Landkreis Soltau-Fallingb., Lüneburg, Rotenburg (Wümme) und Stade die Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO) gegründet. Seit dem 01.01.1999 bzw. 01.01.2003 sind die Landkreise Lüchow-Dannenberg und Uelzen ebenfalls Gesellschafter der VNO.

Gegenstand des in Stade ansässigen Unternehmens ist die Unterstützung der Gesellschafterlandkreise bei allen den ÖPNV betreffenden Fragen und Aufgaben. Aufgaben der VNO sind insbesondere die

- Erarbeitung, Fortschreibung und Koordinierung der Nahverkehrspläne sowie die Bearbeitung der Prüfaufträge aus den Nahverkehrsplänen;
- Planung, Koordinierung und Umsetzung von Nahverkehrskonzepten für die Gesellschafter;
- 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 Verkehrsunternehmen in Nord-Ost-Niedersachsen und im Landkreis Stade

Die Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN), der zahlreiche Verkehrsunternehmen in den Landkreisen Cuxhaven, Harburg, Heidekreis, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Rotenburg (Wümme), Stade und Uelzen angehören, hat sich im Oktober 1995 als Gesellschaft bürgerlichen Rechts konstituiert. Wichtigste Ziele der VNN sind die Sicherung und der Ausbau des ÖPNV im nordost-niedersächsischen Verkehrsraum und die Weiterentwicklung der Beförderungstarife.

Die Erbringung der Linienverkehrsleistungen im Landkreis Stade erfolgt derzeit durch die beiden Schwesterunternehmen *KVG Stade GmbH & Co KG* und *Kraftverkehr GmbH -KVG-*, welche einen Teil der Beförderungsleistung auch von Subunternehmen aus der Region vergeben und damit einen aktiven Beitrag zur Mittelstandsförderung leisten.

1.2.3 Aufgabenträger im hvv-Gebiet

Der Hamburger Verkehrsverbund wurde 1965 als Zusammenschluss von vier Verkehrsunternehmen im Raum Hamburg gegründet. Im Zuge der Regionalisierung wurde der hvv 1996 umstrukturiert. Aus dem Verbund der Verkehrsunternehmen wurde ein Verbund der Aufgabenträger des ÖPNV, dem mittlerweile die Länder Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein sowie die Kreise Pinneberg, Segeberg, Steinburg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg sowie die Landkreise Harburg, Lüneburg und Stade angehören. Das hvv Prinzip „ein Tarif – eine Fahrkarte – ein Fahrplan“ gilt in seinem Verbundgebiet, das sich auf die genannten Kreise und

Landkreise und die Stadt Hamburg erstreckt. Zur Erfüllung der damit zusammenhängenden Aufgaben bedienen sich die oben genannten Aufgabenträger der hvv GmbH als Regieunternehmen zur Umsetzung der verkehrspolitischen Vorgaben. Die wichtigsten Arbeitsbereiche sind:

- Verkehrsplanung für Bus- und Schienenverkehr
- Finanzierung und Vergabe
- Tarif und Vertrieb
- Marktkommunikation
- Qualitätsmanagement
- Organisation, Verträge und Kooperation mit anderen Verbänden

Im Hinblick auf das hvv-Qualitätssteuerungsverfahren (QSV) soll für alle Verkehre im Landkreis Stade der hvv-Umlandstandard (QSV-light) angewendet werden. Derzeit ist dieses Verfahren ausgesetzt, weil die ÖPNV-Finanzierung mittels einer Allgemeinen Vorschrift keine Sanktionen zulässt.

Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV verbleibt im hvv-Gebiet bei den Landkreisen und für den SPNV bei den Ländern.

1.2.4 Verkehrsunternehmen im hvv-Gebiet

Die operativen Aufgaben, d. h. der Verkehr auf Schiene, Straße und Wasser sowie die Betreuung der Kunden, liegen in der Verantwortung von rund 30 Verkehrsunternehmen. Um Synergieeffekte zu erzielen, werden bestimmte unternehmensintegrierte Aufgaben zentral von jeweils einem Verkehrsunternehmen für alle wahrgenommen. Die Verkehrsunternehmen schließen zu diesem Zweck untereinander Geschäftsbesorgungsverträge. Die Grundlage der Leistungserbringung ist ein Kooperationsvertrag, der die Rechte und Pflichten in der Zusammenarbeit mit der hvv GmbH regelt. Er soll das gemeinsame Auftreten aller Unternehmen nach den Zielvorstellungen der Aufgabenträger im hvv und unter den Bedingungen des Wettbewerbsrechts sicherstellen. Die wichtigsten Bestandteile der Kooperationsverträge sind die Qualitätsstandards und das Einnahmenaufteilungsverfahren.

1.3 Finanzierung des ÖPNV

Zur Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV stehen folgende Quellen zur Verfügung:

- Fahrgeldeinnahmen aus Beförderungsentgelten
- Zahlungen des Landes an die Aufgabenträger
- Zahlungen des Landes nach § 148 SGB IX als Ausgleichsanspruch des Unternehmers für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten im Personenverkehr
- Zuschussleistungen von kommunalen Gebietskörperschaften

Seit 2017 können Buslinien, die bestimmte Vorgaben erfüllen, zu landesbedeutsamen Buslinien aufgewertet werden. Mit dem „Erlass über die Gewährung von Zuwendungen für die Finanzierung von landesbedeutsamen Buslinien im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)“ hat das Land die Voraussetzungen dafür definiert und die Finanzierung geregelt. Voraussetzung ist jedoch das Bestehen eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA).

1.3.1 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz

Der Bund unterstützt die Kommunen bei der Finanzierung des kommunalen Verkehrs, in früheren Jahren im Wesentlichen geregelt durch das (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, GVFG), das mit der Föderalismusreform I weitgehend durch das Entflechtungsgesetz abgelöst wurde. Diese Mittel laufen nicht wie ursprünglich vorgesehen im Jahr 2019 aus, sondern werden im Rahmen der Neuregelung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ungekürzt bis mindestens zum Jahr 2034 fortgeführt. Danach erhält Niedersachsen 9,248 % von dem jährlichen Gesamtbetrag von 1.335,5 Mio. EUR. Damit stehen den Gemeinden in Niedersachsen jährlich 123,5 Mio. EUR zur Verfügung.

Die Durchführung des Entflechtungsgesetzes ist Sache der Länder, die für die Bereiche Straßenbau und ÖPNV Länderprogramme aufstellen. In Niedersachsen ist vorgesehen, die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz auf die Formel „60% für den ÖPNV, 40% für den Bereich Straße“ aufzuteilen. Die Mittel werden von der bisherigen 40:60 Aufteilung zwischen ÖPNV und dem Bereich Straße schrittweise (um 5%-Punkte jährlich) umgeschichtet.

1.3.2 Finanzmittel für ÖPNV im Landkreis Stade

Einnahmen

Für die Finanzierung im Bereich des ÖPNV stehen dem Landkreis im Zeitraum von 2022 bis 2028 voraussichtlich folgende Finanzmittel zur Verfügung:

Jahr	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
NNVG § 7 (4) [€]	206.496	277.000	276.800	276.500	276.200	275.900	275.600	275.100
NNVG § 7 (5) [€]	922.466	940.300	958.600	977.100	996.000	1.015.100	1.034.400	1.054.200
NNVG § 7a [€]	1.204.635	2.329.604	2.329.604	2.329.604	2.329.604	2.329.604	2.329.604	2.329.604
NNVG § 7b [€]	393.458	393.458	393.458	393.458	393.458	393.458	393.458	393.458
NNVG § 7e [€]	0	0	0	0	0	360.065	360.065	360.065
Gesamt [€]	2.727.055	3.942.762	3.961.562	3.980.462	3.999.562	4.378.827	4.398.027	4.417.527

Quelle: Einwohner 2022-2028 aus Vorausberechnung der Bevölkerung (LSN), eigene Berechnungen für Mittel § 7 (4) und (5), reale Werte werden abweichen

Tabelle 1.3-1: Voraussichtliche Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis 2021 – 2027

Die Einnahmen aus Landesmitteln für den ÖPNV werden sich bei gleichbleibenden gesetzlichen Rahmenbedingungen von fast 2,8 Mio. € im Jahr 2021 auf über 4,4 Mio. € im Jahr 2028 steigern. Der Anspruch auf Zuweisungen nach § 7e NNVG ist verbunden mit dem Vorhandensein eines regionalen Schüler- und Azubitickets.

Ausgaben

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

- **Finanzierung von Verbundtarifen**
Ausgleichszahlungen an die Verkehrsunternehmen für die durch die Einführung des hvv-Tarifs entstandenen Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste.
- **AST-Verkehr**
Für das landkreisweite AST-System übernimmt der Landkreis Betriebskostenzuschüsse, Zahlungen für Marketing, Telefon und Verwaltung.
- **Verbesserungen der Angebotsqualität im ÖPNV nach Maßgabe des NVP**
- **Fahrgast-Information und Marketing**
Finanzierung Marketingmaßnahmen (z.B. Drucksachen)
- **VNO**
Umlageanteile für Personal- und Sachkosten

Insgesamt wendet der Landkreis laut Haushaltsplan für die ihm gesetzlich zugewiesene Aufgabe der Schülerbeförderung und den ÖPNV in den nächsten Jahren folgende Beträge auf. Die Mittel, die dem Landkreis aus gesetzlichen Zuweisungen zufließen sind in der folgenden Übersicht nicht enthalten und mindern den tatsächlichen Aufwand entsprechend.

Mio. EUR	2021 Ansatz	2022 Ansatz	2023 Ansatz	2024 Plan	2025 Plan	2026 Plan
Schülerbeförderung	7,51	7,69	8,17	8,50	8,70	9,00
ÖPNV	8,37	12,04	12,86	13,50	13,90	14,50

Quelle: Landkreis Stade (in Mio. Euro)

Tabelle 1.3-2: Ausgaben für Schülerbeförderung und ÖPNV, Landkreis Stade

1.4 Mobilitätswende

Im Laufe der letzten Jahre rückt das Thema der Mobilität immer mehr in den Vordergrund. Diese Entwicklung bedingt sich vor allem durch die zunehmende Relevanz des Klima- und Umweltschutzes und der sich daraus ergebenden Kritik an den klassischen Verkehrsmitteln, wie dem Pkw. Zukünftig ergeben sich, neben der Gewährleistung der Daseinsvorsorge, folglich vielfältige Anforderungen an die Verkehrssysteme, insbesondere für den ÖPNV. Dieses Kapitel beleuchtet die grundlegenden Auswirkungen der Mobilitätswende für den ÖPNV und zeigt Empfehlungen auf, wie eine Mobilitätswende, vor allem auch im ländlichen Raum, erreicht werden könnte.¹

1.4.1 Entwicklungstendenzen

Derzeit prägen vielzählige gesellschaftliche Entwicklungen die Mobilität. Durch die Klimaschutzdiskussionen, die stetigen technischen Neuerungen sowie durch die Sharing-Economy (gemeinsames Teilen / Nutzen statt eigenen Besitzes) ergeben sich neue Möglichkeiten für die Mobilität. Jedoch führt dies auch wiederum zu einem Anstieg der Kundenansprüche und Komforthaltungen.

In den letzten Jahren hat der ÖPNV einen deutlichen Anstieg an Fahrgastzahlen zu verzeichnen gehabt. Diese Entwicklung wurde jedoch durch die 2020 eintretende Corona-Pandemie spürbar gedämmt. Der MIV sowie das Rad gewannen an Zuspruch. Auch führte die Corona-Pandemie zu einer Veränderung der individuellen Lebensstile, Kommunikationsformen und Werthaltungen. So gewannen zum Beispiel die Telearbeit und flexible Arbeitsmodelle an Bedeutung.

Die Mobilitätsentwicklungen im ländlichen Raum werden derzeit maßgeblich durch die Bevölkerungsstrukturen bestimmt. Der Anstieg des Durchschnittalters sowie ggf. der Bevölkerungsrückgang erschweren die Gewährleistung der Daseinsvorsorge. Besonders in ländlichen Räumen nimmt der MIV daher einen großen Stellenwert ein. Diese Entwicklungen wirken sich spürbar hemmend auf den Ausbau der Infrastrukturen und die Angebotsgestaltungen des ÖPNV aus. Erschwerend kommt oftmals die subjektive Einschätzung des Fahrgastes über eine vermeintlich unzulängliche Servicequalität hinzu, welche sich durch unübersichtliche Tarifstrukturen sowie ein als unflexibel empfundenes Verkehrsangebot bemerkbar macht.

Eine weitere Herausforderung ergibt sich durch den voranschreitenden Digitalisierungsprozess, der in allen Branchen spürbar ist. Für die Gütermobilität ergaben sich durch das Online-Shopping sowie durch Lieferservices gravierende Entwicklungen. Für den ÖPNV werden fortschreitend digitale Lösungen entwickelt, um die Verknüpfungen zum Kunden technologisch auszubauen, betriebliche Prozesse zu optimieren sowie Fahrzeuge und Infrastrukturen der Zukunft entsprechend digital anzupassen.

1.4.2 Klimaneutrale Mobilität

Um das angestrebte Ziel einer Mobilitätswende zu erreichen, wird eine klima- und umweltfreundliche Grundausrichtung benötigt. Auf EU-Ebene sind diesbezüglich Gesetze verabschiedet worden. So erfolgte beispielsweise die gesetzliche Festlegung von verbindlichen Mindestzielen für die Beschaffung von emissionsarmen und -freien Fahrzeugen (vgl. SaubFahrzeugBeschG). Das im europäischen Klimagesetz beschlossene Ziel der Netto-Treibhausgasneutralität für das Jahr 2050 (vgl. Europäisches Klimagesetz) wurde, mit der Mitte

¹ Pilz, Gerald (2021): Mobilität im 21. Jahrhundert?. Frag doch einfach!. München und VDV-Akademie (Hrsg.) (2021): Grundwissen – Personenverkehr und Mobilität. Leverkusen

2021 vorgenommenen Novellierung des im Dezember 2019 verabschiedeten Bundes-Klimaschutzgesetz, noch verschärft. Durch eine schrittweise Minderung der Treibhausgasemissionen soll demzufolge bereits im Jahr 2045 in Deutschland die Netto-Treibhausgasneutralität eintreten. Eine erste Annäherung dieser Zielsetzung wird bis 2030 erfolgen. Vorgesehen ist hierbei eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen um mindestens 65 Prozent. Bis 2040 wird eine weitere Minderung um mindestens 88% gefordert. (vgl. Bundes-Klimaschutzgesetz)

Um eine Mobilitätswende herbeizuführen bedarf es tiefgreifender Veränderungen. Demzufolge gewinnt auch die Dekarbonisierung, die Umstellung von fossilen Brennstoffen auf klimaneutrale Energieträger, im ÖPNV an Bedeutung.

1.4.3 Anzustrebende ÖPNV-Angebotsplanung

Insgesamt ist, vor allem in ländlichen Räumen, eine ÖPNV-Angebotsausweitung erforderlich, um den Bedürfnissen der Fahrgäste gerecht zu werden. Jedoch ist zu berücksichtigen, dass je nach Region unterschiedlichste Interessen das Angebot beeinflussen. Neben den Erwartungen und Voraussetzungen der verschiedenen Akteure (Verwaltung, Verkehrsunternehmen, Politik, Fahrgäste, etc.) bestimmen beispielsweise auch Siedlungsstruktur, Pendlerverflechtung, Topographie, Lärmschutz sowie Wirtschaftlichkeit die Angebotsqualität. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über das zukünftig anzustrebende ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum, um den Ansprüchen einer Mobilitätswende zu entsprechen.

1.4.4 Ergänzende Mobilitätsangebote

Um die Mobilitätswende herbeizuführen, bedarf es einer systematischen Verknüpfung weiterer Verkehrsmittel (z.B. Mitfahrssysteme, Carsharing, Fahrradverleihsysteme), die das ÖPNV-Angebot gerade im ländlichen Raum ergänzen. Solche Angebote werden meist als öffentliche Verkehre wahrgenommen, unterliegen jedoch oft nicht dem PBefG. Auch muss die „letzte Meile“ eine bedeutsame Rolle bei der ÖPNV-Angebotsplanung spielen. Insgesamt wird dem Fahrgast hierdurch ermöglicht, flexibel und seinen Bedürfnissen entsprechende geeignete Mobilitätsdienstleistungen zu nutzen. Eine Integration dieser ergänzenden Mobilitätsangebote lässt sich beispielsweise über bauliche Strukturen, wie Abstellanlagen und -flächen oder Mobilitätsstationen, sicherstellen. Weitere Möglichkeiten könnten über die Tarifeinbindung, die Vertriebsweise oder über Marketingaktivitäten erfolgen. Innovation, Individualität, Effizienz und Kundennähe rücken hierbei in den Vordergrund.

Kategorie	Charakterisierung	Anzustrebendes ÖPNV-Angebot
Primäre Hauptlinie	<ul style="list-style-type: none"> - Anbindung aller zentralen Orte innerhalb eines Landkreises (Grund-, Mittel- und Oberzentrum), auch zu den nächstgelegenen zentralen Orten benachbarter Landkreise - Schaffung einer möglichst direkten und schnellen Verbindung mit einem regelmäßigen Verkehrsangebot zwischen Orten hoher Fahrgastströme - Sicherstellung von sinnvollen Anschlussverbindungen aller Bahnstationen (und Fähren) im Landkreis - Einheitlicher Linienweg 	<p><u>Mo – Fr:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedienungszeitraum: - min. 05:00 – 22:00 Uhr - Permanentfahrten - Takt: 1-Std.-Takt zwischen 05:00 – 19:00 Uhr - In der HVZ auf Achsen mit hoher Fahrgastnachfrage: 30-Min.-Takt <p><u>Sa:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedienungszeitraum: - min. 07:00 – 22:00 Uhr - Permanentfahrten - Takt: 1-Std.-Takt zwischen 09:00 – 18:00 Uhr <p><u>So:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedienungszeitraum: - min. 09:00 – 19:00 Uhr - Permanentfahrten - Takt: 2-Std.-Takt <p>Ergänzung durch bedarfsgerechte Bedienung</p>
Sekundäre Hauptlinie	<ul style="list-style-type: none"> - Anbindung weiterer Orte an übergeordnete Zentren - Eine Anbindung an das primäre Hauptliniennetz muss gewährleistet sein, um die Weiterbeförderung zum nächstgelegenen Ort höherer Zentralität zu ermöglichen - Sicherstellung von sinnvollen Anschlussverbindungen aller Bahnstationen (und Fähren) im Landkreis - Berücksichtigung der schulbezogenen Verkehrsbedürfnisse - Einheitlicher Linienweg 	<p><u>Mo – Fr:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - min. 6 Fahrtenpaare <p><u>Sa & So:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - min. 4 Fahrtenpaare <p>Überwiegend Permanentfahrten, Ergänzung durch Bedarfsverkehre</p>
Nebenlinie	<ul style="list-style-type: none"> - Angebotsausweitung für weitere, zielgruppenspezifische Verkehrsbedürfnisse - Abhängig vom Fahrgastpotential / der Fahrgastnachfrage 	Bedarfsgerechte Bedienung
Ergänzungslinie	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehre sind für das Gesamtangebot bzw. die Grundversorgung nicht zwingend erforderlich 	Bedarfsgerechte Bedienung
Stadt-/ Ortsbuslinie	<ul style="list-style-type: none"> - Einheitlicher Linienweg - Hohe Haltestellendichte 	Bedienungsstandards: siehe primäre Hauptlinie

Quelle: Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen 2022

Tabelle 1.4-1: Empfehlungen für ein anzustrebendes ÖPNV-Angebot

Zusätzlich zu dieser anzustrebenden Angebotsplanung bedarf es für eine Mobilitätswende einer flexiblen und einfachen Nutzung des ÖPNVs für jeden Fahrgast. Priorität hat dabei die Kundenfreundlichkeit. Bei der Wahl von Verkehrsmitteln sind für den Fahrgast oft die Zeit, die Entfernung, die Zuverlässigkeit sowie die Witterung bedeutsame Faktoren. Im Fokus sollte nicht alleinig die reine Beförderung stehen. Die folgende Tabelle zeigt die Qualitätsmerkmale auf, die ein Verkehrsangebot zukünftig aufweisen sollte:

Fahrgastinformation
Sicherstellung der Zugänglichkeit von sämtlichen Informationen zum Verkehrsangebot (Fahrplan und Tarif) <ul style="list-style-type: none"> - Visuell und akustisch: persönliche, individuelle Auskunft / Internet / soziale Medien / App / DFI - Dynamisch: Abweichungen vom Regelbetrieb - Informationen über Anschlussverbindungen und Umsteigemöglichkeiten
Einheitliches Erscheinungsbild
Tarif- und Vertriebsstrukturen
Verständliche und transparente Tarifsysteme
Attraktive und leistungsgerechte Preise
Schneller und einfacher Fahrscheinerwerb (über App / im Internet / an Automaten / an örtlichen Verkaufsstellen mit persönlicher Bedienung und Beratung)
Verfügbarkeit und Zugänglichkeit der Verkehrsmittel
Schnelle Erreichbarkeit der Haltestellen (Berücksichtigung der „letzten Meile“)
Schaffung von Verknüpfungen mit den hierarchisch integrierten, weiteren Mobilitätsoptionen
Schnelle und komfortable Zielerreichung (Regelmäßigkeit, Verlässlichkeit)
Ersatzverkehre (für den Notfall) und ein Störungsmanagement sind vorhanden
Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwagen, etc. ist in den Fahrzeugen sicherzustellen
Klima- und Umweltschutz
Verwendung klimaneutraler Energieträger
Lärminderung
Ergänzende Merkmale
Komfort (Ausstattung Haltestellen und Fahrzeuge)
Ausstattung der Fahrzeuge mit WLAN und/oder USB-Ladebuchsen
Sauberkeit (Haltestellen und Fahrzeuge)
Sicherheit
Vollständige Barrierefreiheit
Niederflurfahrzeuge / barrierefrei ausgebaute Haltestellen und Zuwegungen / barrierefreie Fahrgastinformation, Service und Vertrieb

Quelle: Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen 2022

Tabelle 1.4-2: Weitere Qualitätsmerkmale für das Verkehrsangebot

1.5 Umsetzung von Maßnahmen des NVP 2018 – 2023

Nachdem die seit dem 01.01.2017 zur Verfügung stehenden Finanzmittel aus § 7b NNVG bereits größtenteils zur Umsetzung von wichtigen und zentralen Maßnahmen des Nahverkehrsplanes 2014 – 2019 vorgesehen wurden, konnten weitere Verbesserungen einerseits durch nennenswerte Eigenmittel des Landkreises und andererseits weitgehend kostenneutral durch die Umschichtung vorhandener Betriebsleistungen umgesetzt werden. Bedingt durch die Unsicherheiten bezogen auf Finanzierung und Nutzung während der Corona-Pandemie wurden ab dem Jahr 2020 zunächst keine größeren Maßnahmen umgesetzt.

Maßnahme NVP 2018-2023	Beschreibung der Umsetzung
<u>Maßnahme I</u> Erlass einer Allgemeinen Vorschrift ab dem 01.12.2019	Durch den Erlass der Allgemeinen Vorschrift wurde die Grundlage für die ÖPNV-Finanzierung neu und konform zur EU-Verordnung 1370/2007 aufgestellt. Durch die corona-bedingten Erlösminderungen musste dieses Instrument bereits ab dem 01.09.2020 durch einen Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (Not-ÖDA) ergänzt werden, da sonst die Finanzhilfen von Bund und Ländern (sog. „Rettungsschirm“) nicht hätten in Anspruch genommen werden können.
<u>Maßnahmen II a und II b</u> Neustrukturierung des Verkehrsraumes Teilnetz 5	Die dem letzten NVP als Anlage beigefügten Fahrplanvorgaben wurden mit leichten betrieblichen Anpassungen wie vorgesehen umgesetzt und seither weiter den verkehrlichen Anforderungen angepasst.
<u>Maßnahme IV</u> Sicherstellung und Weiterentwicklung des AST-Angebotes	Nach Durchführung einer Markterkundung durch die VNO wurde eine passende und wirtschaftlich angemessene Softwarelösung für die Digitalisierung des Anruf-Sammel-Taxi ausgewählt und im Jahr 2020 der Auftrag erteilt. In diesem Kontext wurden folgende Teilprojekte bearbeitet: <ul style="list-style-type: none"> • Umorganisation der AST-Linien und deren Fahrpläne • Räumliche Homogenisierung des Fahrtenangebotes • Möglichkeit zur Online-Buchung • Einführung der elektronischen Disposition • Neuauflage des AST-Fahrplanbuchs • Neugestaltung der Website www.ast-stade.de • Anpassung des Tarifes Am 01.07.2022 wurde die Umstellung vollzogen.
<u>Maßnahme V a</u> Fahrzeugqualität, Einsatz barrierefreier Fahrzeuge	Bereits im Jahr 2022 wurden fast nur noch Niederflrbusse im Landkreis Stade eingesetzt. Die wenigen Ausnahmen als Zugeständnis an einzelne mittelständische Unternehmen wurden mit der VNO abgestimmt und im Fahrplan kenntlich gemacht.
<u>Maßnahme V b</u> Beschaffung niederfluriger Fahrradanhänger	Der Ersatz aller planmäßig für den Elbe-Radwanderbus benötigten Fahrradanhänger durch neue Niederfluranhänger wurde im Jahr 2020 veranlasst. Ein nicht niederfluriger Anhänger wurde als Reserve zurückgehalten, die übrigen veräußert.
<u>Maßnahme VI</u> Zuwendungen an Bürgerbus-Vereine	Die Unterstützung mit 25% der förderfähigen Investitionskosten (max. 25.000 €) für die Neu- oder Ersatzbeschaffung von Bürgerbus-Fahrzeugen wurde gewährt.
<u>Maßnahme VII a</u> Verbesserung der Angebotsqualität zwischen Stade und Bremervörde	Am 01.12.2019 wurde die neue Linie 2370 (Stade-Kutenholz) in Betrieb genommen. Durch den in Kutenholz möglichen Umstieg in die Regionalbahn nach Bremervörde hat sich die Anzahl der möglichen Verbindungen spürbar verbessert. Durch den Umstieg sowie die Linienführung über Mulsum, Fredenbeck und Deinste sind die Verbindungen jedoch kaum attraktiver als die Bahnverbindung über Buxtehude. Daher wird die Verbesserung des Angebotes der heutigen Linie 2028 – als Ergänzung zur klar bevorzugten Reaktivierung des SPNV – weiterverfolgt.

<p><u>Maßnahme VIII a/b</u> Verbesserung des Angebotes zwischen dem Alten Land und Hamburg</p>	<p>Am 01.12.2019 wurde die Linie 2040 (bis dahin Buxtehude-Borstel) bis zum Cranzer Elbdeich in Hamburg verlängert und angebotsseitig weiter ausgeweitet. In Cranz bestehen seither regelmäßige Anschlussbeziehungen mit der Linie 150 von und nach Hamburg-Altona. Nach Abschluss der Straßen- und Deichbauarbeiten soll die weitere Verlängerung bis nach Finkenwerder weiter vorangetrieben werden.</p>
<p><u>Maßnahme IX</u> Ausbau und Optimierung der Linie 2030</p>	<p>Am 13.12.2020 wurden die Fahrten der Linien 2030 und 2040 am Nachmittag und Abend besser aufeinander abgestimmt. Bei der Linie 2040 entfiel eine Zusatzfahrt um 18.30 Uhr, während die Linie 2030 im Gegenzug auf einen Stundentakt von 15.22 bis 19.22 Uhr verdichtet wurde. Gemeinsam ergeben sich auf diese Weise halbstündliche Fahrtmöglichkeiten zwischen Buxtehude und Jork. Das Angebot zwischen Jork und Steinkirchen wurde noch nicht weiter ausgebaut.</p>
<p><u>Maßnahme XI</u> Verbesserungen im Spätverkehr der Linien 2025 und 2050</p>	<p>Am 13.12.2020 wurde auf der Linie 2025 von Mo-Fr eine zusätzliche Fahrt um 22.07 von Stade nach Drochtersen eingerichtet und damit ein Teilaspekt dieser Maßnahme umgesetzt.</p>
<p><u>Maßnahme XII</u> Weitergehende Systematisierung der Liniennummern</p>	<p>Während der Laufzeit des vorherigen NVP wurden folgende Änderungen in der Liniennummerierung vorgenommen: 2080 → 2034 (Wiegersen – Revenahe) 2081 → 2034 (Wiegersen – Bockhorst) 2090 → 2024 (Drochtersen – Freiburg) 2401 → 2062 (Harsefeld - Sauensiek) 2405 → 2036 (Buxtehude – Apensen - Harsefeld/Klein Wohnste)</p>

Quelle: Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen 2022

Tabelle 1.5-1: Umsetzung von Maßnahmen des NVP 2018 – 2023

2. Bestandsdarstellung

2.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

2.1.1 Zentralörtliche Gliederung

Im Landkreis Stade sind die Hansestädte Buxtehude und Stade nach dem Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) als Mittelzentren bestimmt. Die zentralörtliche Aufgabe eines Grundzentrums nehmen nach dem Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) die Gemeinden Ahlerstedt, Apensen, Drochtersen, Fredenbeck, Freiburg, Harsefeld, Himmelpforten, Horneburg, Jork, Steinkirchen / Grünendeich, Oldendorf und Wischhafen wahr.

Für die Samtgemeinde Nordkehdingen nehmen das Mittelzentrum Hemmoor sowie das Grundzentrum Cadenberge im Landkreis Cuxhaven teilweise mittelzentrale bzw. grundzentrale Aufgaben wahr.

Als Oberzentrum hat Hamburg für den Landkreis Stade eine herausragende Stellung.

2.1.2 Einwohnerentwicklung

Zum 30.06.2023 verzeichnete der Landkreis Stade 211.136 Einwohner. Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte lag bei 166,6 Einwohnern/km². Der Vergleichswert für das Land Niedersachsen lag bei 171 Einwohnern/km². Nähere Angaben zu den Einwohnerzahlen und deren Entwicklung sowie zur Bevölkerungsdichte der einzelnen Gebietskörperschaften sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

	Einwohnerzahlen am 30.06.				Einw./ km ²	Bevölkerungsentwicklung 2020-2023	
	2020	2021	2022	2023		2023	absolut
Landkreis Stade	204.987	205.878	208.899	211.136	166,6	+6.149	+3,00%
Apensen, SG	9.558	9.659	10.018	10.078	135,3	+520	+5,44%
Buxtehude, Hansestadt	40.122	40.119	40.585	41.090	535,8	+968	+2,41%
Drochtersen	11.121	11.092	11.207	11.267	88,9	+146	+1,31%
Fredenbeck, SG	12.761	13.037	13.320	13.493	93,6	+732	+5,74%
Harsefeld, SG	22.382	22.694	23.023	23.302	140,8	+920	+4,11%
Horneburg, SG	13.215	13.635	13.913	14.148	235,8	+933	+7,06%
Jork	12.241	12.176	12.295	12.425	199,6	+184	+1,50%
Lühe, SG	10.063	10.071	10.207	10.187	175,9	+124	+1,23%
Nordkehdingen, SG	7.336	7.352	7.462	7.402	38,3	+66	+0,90%
Oldendf.-Himmelpf., SG	18.519	18.670	19.082	19.211	97,8	+692	+3,74%
Stade, Hansestadt	47.669	47.373	47.787	48.533	440,9	+864	+1,81%

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 2023, eigene Berechnungen

Tabelle 2.1-1: Einwohnerzahlen, Bevölkerungsdichte und -entwicklung im Landkreis Stade

2.2 Berufspendler

Grundlage für die Pendlerbeziehungen sind die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Stand 31.06.2021). Es wird nicht zwischen Voll- und Teilzeitbeschäftigten unterschieden. Zu den Pendlern hinzuzurechnen ist eine unbekannte Anzahl weiterer Berufstätiger wie Beamte oder Selbstständige. Dargestellt werden Relationen mit mindestens 500 gerichteten Pendlerbewegungen.

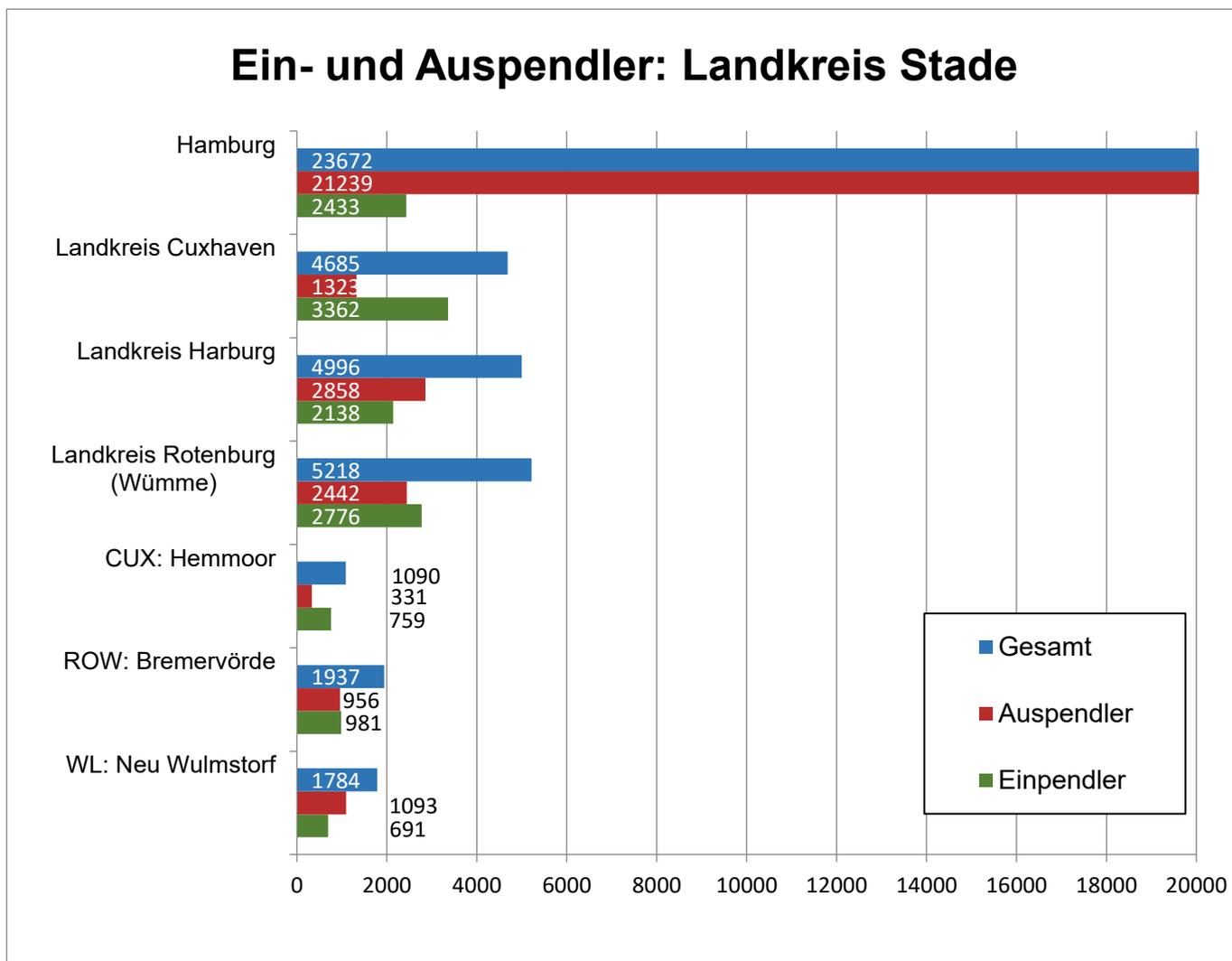


Abb. 2.2-1: Pendlerbeziehungen Landkreis Stade – Regionen außerhalb

Wie zu erwarten war, dominiert Hamburg die Statistik mit über 23.672 Pendlerbewegungen. Von den 21.239 Auspendlern aus dem Landkreis heraus leben die meisten in Buxtehude (6.539), Stade (3.032), Jork (2.152) und Harsefeld (1.662). Dem stehen lediglich 2.433 Einpendler gegenüber.

Das Verhältnis zwischen dem Landkreis Stade und den drei benachbarten Landkreisen ist ausgewogen, wobei auffällt, dass insbesondere aus dem Landkreis Cuxhaven zahlreiche Menschen im Landkreis Stade einer Beschäftigung nachgehen.

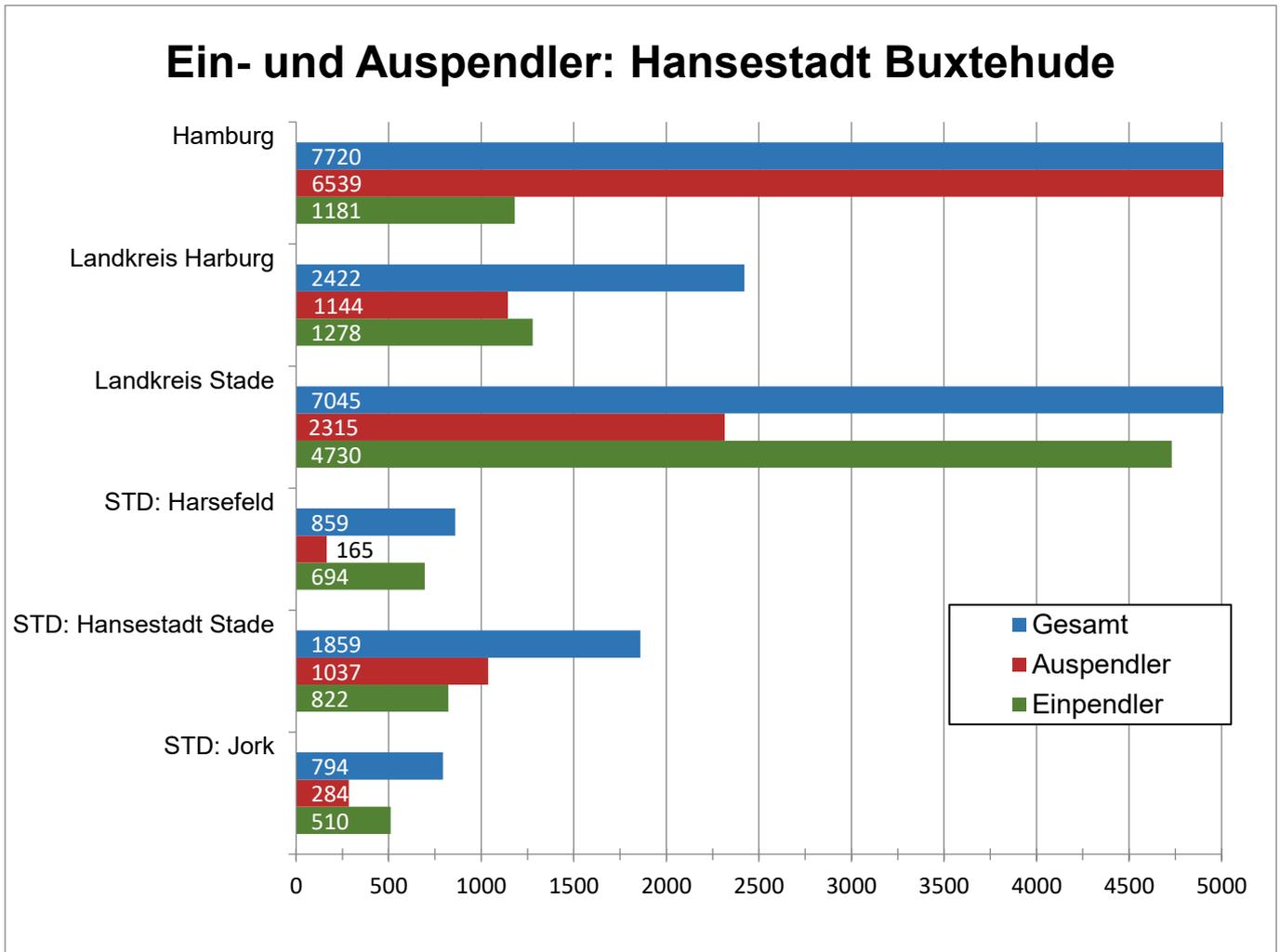


Abb. 2.2-2: Pendlerbeziehungen Hansestadt Buxtehude

Bezogen auf die Hansestädte Buxtehude (Abb. 2.2-2) und Stade (Abb. 2.2-3) ergibt sich ein differenzierteres Bild. Wenig überraschend gibt es aus Buxtehude einerseits sehr viele Auspendler nach Hamburg, aber andererseits eine nicht unbedeutende Anzahl von Einpendlern aus dem übrigen Landkreisgebiet. Für die Stader Bevölkerung ist Hamburg als Arbeitsort nur noch gut halb so bedeutend, was neben der größeren Entfernung auch an der strukturellen Bedeutung der Stadt als Industrie- und Verwaltungsstandort liegen dürfte. In allen untersuchten Relationen, abgesehen von der nach Hamburg, überwiegen die Einpendler. Die meisten davon kommen aus dem Landkreis selbst.

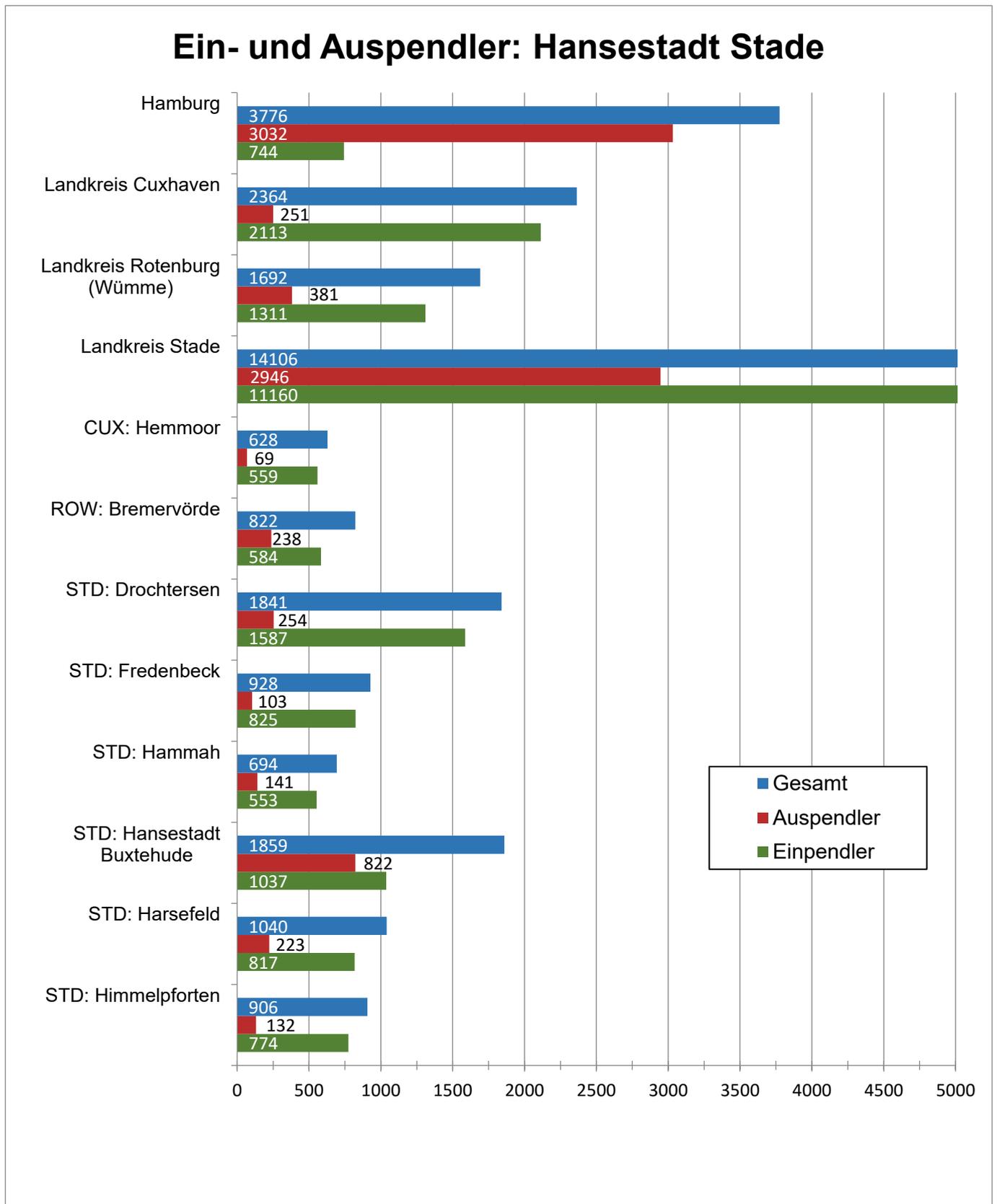


Abb. 2.2-3: Pendlerbeziehungen Hansestadt Stade

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

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

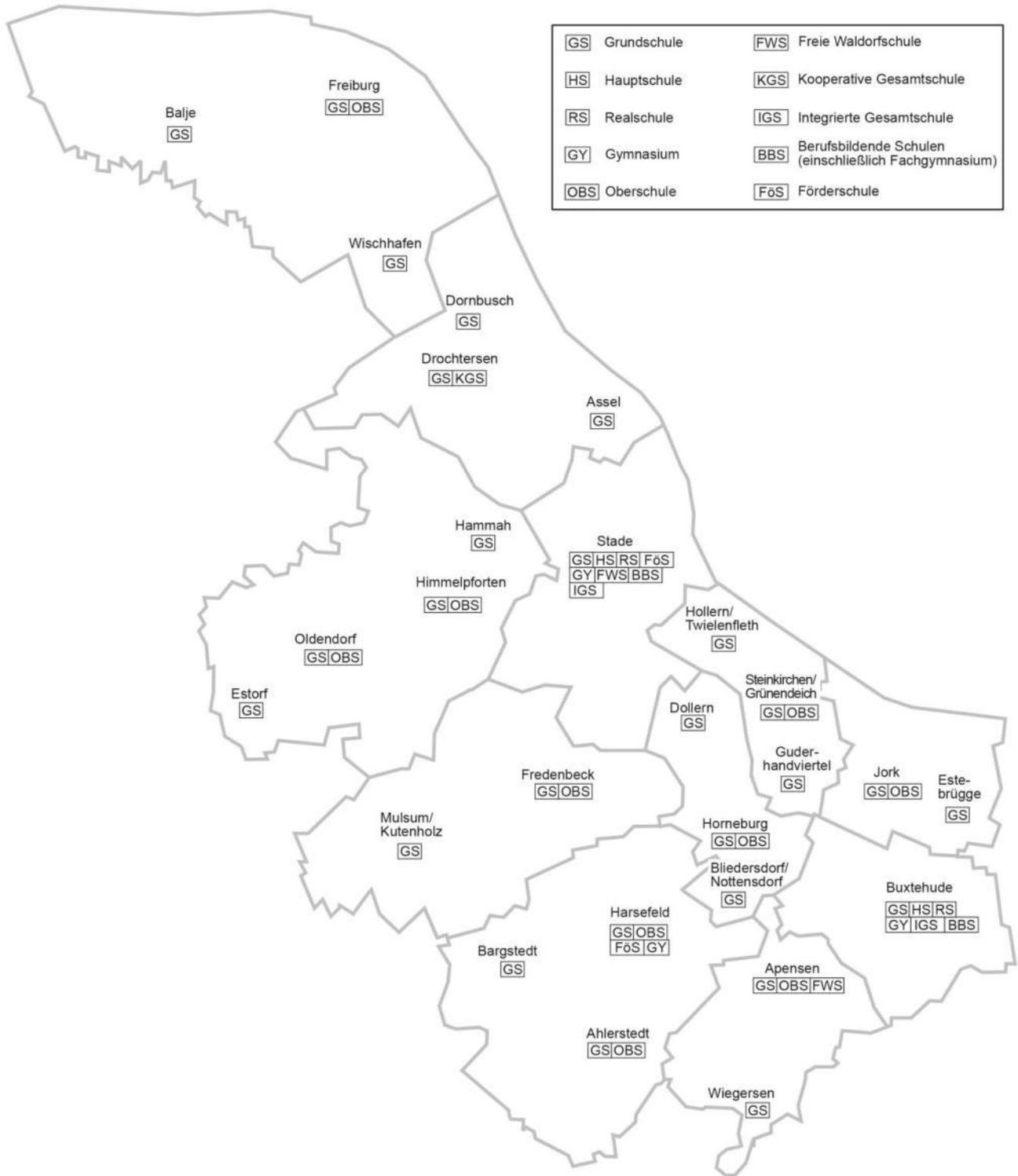
Die Schülerbeförderung gehört zum eigenen Wirkungskreis der Landkreise. Die finanzielle Verantwortung liegt somit beim Landkreis Stade. Die Mindestentfernung hinsichtlich des Anspruchs auf Beförderung zur Schule bzw. auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg, die zu benutzenden Verkehrsmittel und das Verfahren zur Fahrtkostenerstattung hat der Landkreis in der Schülerbeförderungssatzung geregelt.

Im Schuljahr 2023/2024 wurden 9.595 anspruchsberechtigte Schüler/innen im Rahmen der Schülerbeförderung befördert. Darüber hinaus nutzt eine nicht bekannte Zahl von Schülern und Schülerinnen, für die keine Beförderungspflicht besteht, den ÖPNV auf eigene Kosten.

2.3.2 Schulstandorte und Schülerzahlen

Für den Landkreis Stade haben die Schulstandorte, die Schulformen, die Schülerzahlen und deren weitere Entwicklung eine besondere Bedeutung, da ein wesentlicher Teil des straßengebundenen ÖPNV durch eine Integration der Schülerverkehre in den Linienverkehr ermöglicht und finanziert wird.

Bezüglich der Schulstandorte ist festzustellen, dass der Landkreis ein flächendeckendes Angebot von Schulen aufweist. Alle Gemeinden, Samtgemeinden und die Hansestädte verfügen über eine oder mehrere Grundschulen sowie eine Oberschule bzw. Haupt-/Realschule oder eine Integrierte bzw. Kooperative Gesamtschule (Buxtehude, Stade, Drochtersen). Gymnasiale Standorte sind Buxtehude, Harsefeld und Stade. Die Kooperative Gesamtschule (KGS) in Drochtersen weist einen gymnasialen Zweig auf. In Apensen und Stade sind darüber hinaus auch Freie Waldorfschulen beheimatet. Förderschulen sind in Buxtehude, Harsefeld und Stade vorhanden. Standorte von Berufsbildenden Schulen und Fachhochschulen sind Buxtehude und Stade.



Quelle: VNO

Abb. 2.3-1: Schulstandorte im Landkreis Stade

Schulort	GS	HS	RS	OS	GYM	KGS	IGS	Fös	BBS	Freie	anspruchsberechtigte Fahrschüler
Apensen >Wiegersen	108 81			207						92	407 81
Buxtehude	143	123	359		676		228		85	2	1.616
Drochtersen >Assel >Dornbusch	7 49 51					488					495 49 51
Fredenbeck >Kutenholz >Mulsum	205 11 21			364							569 11 21
Harsefeld >Ahlerstedt >Bargstedt	208 115 67			93 246	481			56			838 361 67
Horneburg >Bliedersdorf/Nott. >Dollern	14 31 50			200							214 31 50
Jork >Estebrügge >Ladepkop	126 47 72			186							312 47 72
Lühe >Guderhandviertel >Hollern >Steinkirchen	FVO 42 36			155							0 0 42 191
Nordkehdingen >Balje >Freiburg >Wischhafen	FVO 46			209							0 0 209 46
Oldendf.-Himmelpf. >Estorf >Hammah >Himmelpforten >Oldendorf	62 70 59			314						11	0 62 70 384 271
Stade	90	149	401		1106		532	75	428	175	2.956
Außerhalb >Hemmoor				4	67			1			5 67
Summe	2291	272	760	1769	2330	488	760	132	513	280	9.595

Quelle: Amt40/Schulabteilung Landkreis Stade

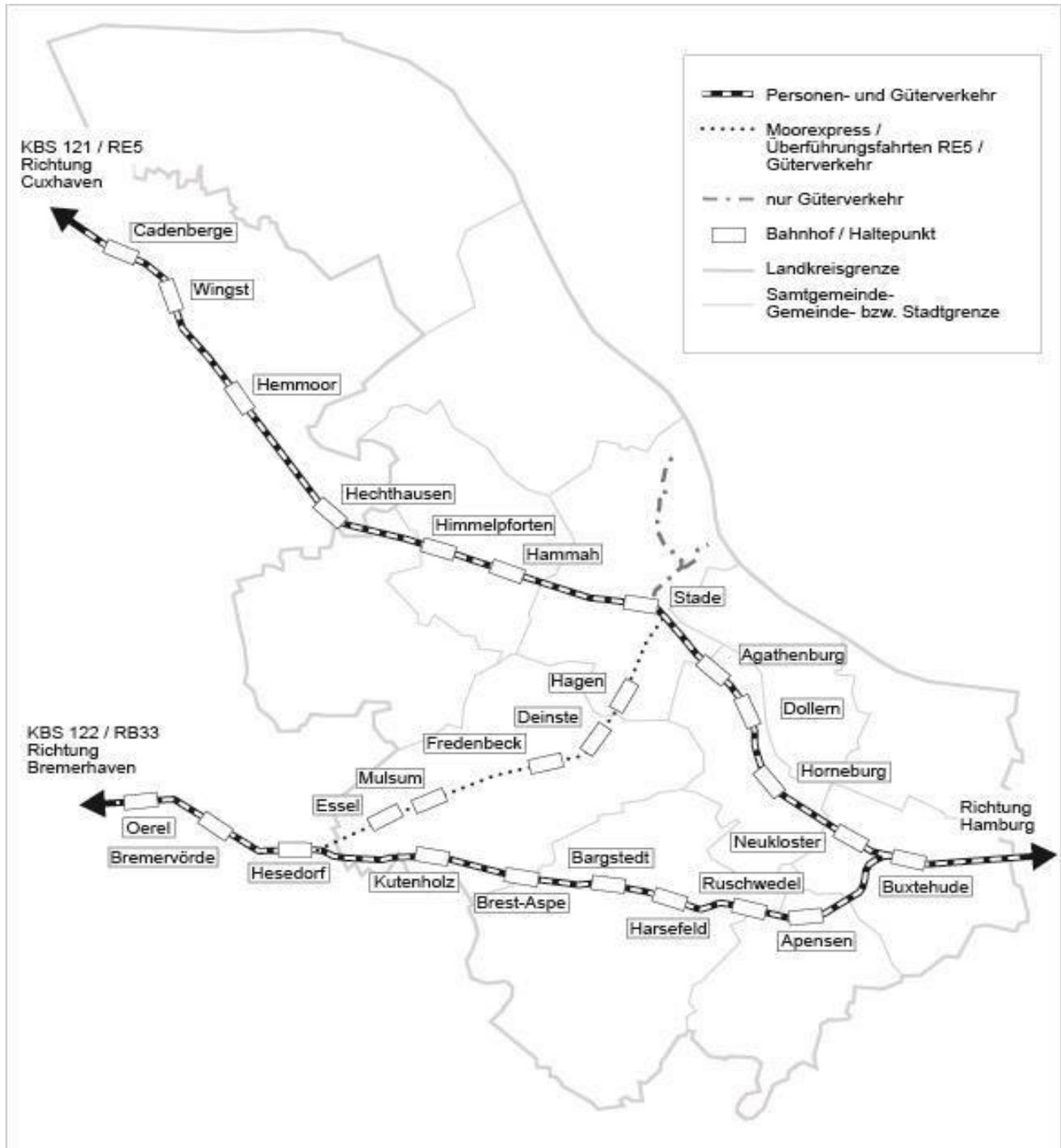
Stand: 05.2023

Tabelle 2.3-1: Übersicht Schulstandorte / Schülerzahlen / Fahrschüler

2.4 Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene und Straße

2.4.1 Schienennetz

Das vorhandene Schienennetz und die Lage der Bahnhöfe/Haltepunkte im Landkreis Stade sind aus der nachfolgenden Übersichtskarte (Abbildung 2.4-1) zu ersehen.



Quelle: VNO

Abb. 2.4-1: Schienennetz, Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis Stade

Die Strecke zwischen Hamburg und Stade ist elektrifiziert und wird in dichtem Takt von den S-Bahnlinien S3 (in den Wochenendnächten) und S5 befahren. Auf den durchgehenden Regionalexpress-Zügen von Hamburg nach Cuxhaven werden dieselbetriebene Doppelstock-Zugverbände eingesetzt, welche nach Abschluss der beabsichtigten Elektrifizierung bis nach Cuxhaven auch auf Elektro-Traktion umgestellt werden sollen. Auf der Bahnstrecke Buxtehude – Bremerhaven werden Wasserstofftriebzüge im vereinzelteten Mischbetrieb mit Dieseltriebzügen eingesetzt.

2.4.2 Fährverbindungen

Die Hauptwasserstraße im Kreisgebiet ist die Elbe. Für den Landkreis Stade bedeutsamer, öffentlicher Fährverkehr wird über die Fährverbindungen Wischhafen – Glückstadt (Autofähre) und Lühe – Wedel-Schulau (LSF, Personenfähre) abgewickelt. Beide Fähren sind tariflich zwar nicht in den öffentlichen Personennahverkehr integriert, die Lühe-Schulau-Fähre kann allerdings an beiden Anlegestellen mit Bussen (Linie 2050 in Grünendeich und Linie 594 in Schulau) erreicht werden.

2.4.3 Straßengebundener ÖPNV (Übersicht)

Der straßengebundene ÖPNV im Landkreis wird von drei Verkehrsunternehmen organisiert, welche weitere mittelständische Partner als Subunternehmen beauftragen. Die nachfolgenden Tabellen bieten einen Überblick über die Unternehmensstruktur sowie die eingesetzten Fahrzeuge.

Verkehrsunternehmen	Kürzel	Unternehmenssitz	Betriebssitz
Kraftverkehr GmbH -KVG-	KVG-L	Lüneburg	Buxtehude, Stade
KVG Stade GmbH & Co KG	KVG-S	Stade	Buxtehude, Stade
Omnibusbetr. von Ahrentschildt	OVA	Grasberg	Grasberg, Zeven

Quelle: VNO

Tabelle 2.4-1: Verkehrsunternehmen im Landkreis Stade

Gesamtzahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge	eigene	Subunternehmen
KVG-Konzern (KVG-S, KVG-L)	103	31
Omnibusbetrieb von Ahrentschildt	0	1
Gesamtzahl	103	32
davon		
⇒ Klein- oder Midibus (einschl. Bürgerbus)	2	6
⇒ Solobus (12m/13m)	72	11
⇒ Großraumbus (15m/18m)	29	15
Durchschnittsalter	9,76	

Quelle: Angaben der Verkehrsunternehmen (Stand April 2023)

Tabelle 2.4-2: Art und Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge

2.4.3.1 Übersicht über den Linienverkehr im Landkreis Stade

Der Landkreis Stade wird von einem engmaschigen Busliniennetz durchzogen. Bedingt durch ganz unterschiedliche Nutzeranforderungen und lange Planungshorizonte ergibt sich dabei ein äußerst heterogenes Bild bezogen auf die Angebotsgestaltung und weitere Liniencharakteristika. In Anlehnung an Kapitel 1.4 (S. 23) sind die einzelnen Linien in 5 Kategorien eingeteilt, um deren Bedeutung und Entwicklungsperspektiven besser abgrenzen zu können:

- H-1** beschreibt den Status als **Primäre Hauptlinie**, also die zentralen ÖPNV-Achsen.
- H-2** beschreibt ergänzend dazu die **Sekundären Hauptlinien** mit geringerer Bedeutung.
- N** klassifiziert **Nebenlinien** ohne definierte Standards. Häufig handelt es sich dabei um Linien, die vorwiegend auf die Belange der Schülerbeförderung zugeschnitten sind.
- E** beschreibt **Ergänzungslinien**. Diese spielen für den Nahverkehr innerhalb des Landkreises nur eine geringe Rolle oder sind nicht Teil der übergeordneten Nahverkehrsplanung.
- SV** definiert eine Linie als **Stadtverkehr** mit besonderem Anforderungsprofil.

Linie	Verkehrs- unternehmen	Linienführung	Linien- kategorie	Teilnetz
257	KVG-L	Jork - Königreich - Neugraben	H-1	4
1824	KVG-S	Otterndorf - Stade, Airbus	E	CUX 4
2001	KVG-L	Hagen - Stade, Bahnhof - Haddorf	SV	1
2002	KVG-L	Stade, Bahnhof - Schölisch - Schwedenviertel	SV	1
2004	KVG-L	Stade, Pferdemarkt - Pommernstraße	SV	1
2005	KVG-L	Stade, Pferdemarkt - Klein Thun	SV	1
2006	KVG-L	Stade, Bahnhof - Stadersand	E	1
2007	KVG-L	Wiepenkathen - Stade, Bahnhof - Agathenburg	SV	1
2008	KVG-L	Stade, Beethovenstraße - Mittelkirchener Straße	N	1
2011	KVG-L	Stade, Bahnhof - Berufsschulen/Vincent-Lübeck-Gymn.	N	1
2017	KVG-L	Hörne - Bockhorster Weg	N	1
2018	KVG-L	Burweg - Haddorf - Stade	N	1
2021	KVG-L	Spättrundfahrt Stade	SV	1
2024	KVG-S	Drochtersen - Freiburg	N	7
2025	KVG-S	Stade - Drochtersen - Freiburg	H-1	7
2026	KVG-S	Stade - Drochtersen - Freiburg - Itzwörden	N	7
2027	KVG-S	Stade - Himmelpforten - Oldendorf - Gräpel	H-2	6
2028	KVG-S	Stade - Düdenbüttel - Bremervörde	H-2	6
2030	KVG-S	Buxtehude - Jork - Steinkirchen	H-2	4
2034	KVG-S	Sauensiek - Revenahe - Wiegersen	N	3
2035	KVG-S	Buxtehude - Beckdorf - Ahlerstedt	H-2	3
2036	KVG-S	Buxtehude - Apensen - Kl. Wohnste / Harsefeld	N	3
2037	KVG-S	Wolfsbruchermoor - Stade	N	7
2038	KVG-L	Buxtehude - Moisburg - Hollenstedt	H-2	2
2040	KVG-S	Buxtehude - Jork - Cranz	H-1	4
2043	KVG-S	Gehrden - Jork	N	4
2044	KVG-S	Borstel - Ladekop	N	4
2045	KVG-S	Moorende - Hove - Estebrügge	N	4
2050	KVG-S	Stade - Steinkirchen - Jork	H-1	4
2051	KVG-S	Stade - Twielenfleth - Steinkirchen - Jork	N	4
2052	KVG-S	Twielenfleth - Grünendeich - Steinkirchen	N	4
2053	KVG-S	Horneburg - Steinkirchen	H-2	4
2054	KVG-S	Bassenfleth - Hollern	N	4
2057	KVG-S	Balje - Freiburg - Wischhafen - Hemmoor	N	7
2060	KVG-S	Stade - Harsefeld - Ahlerstedt - Zeven	H-1	5
2061	KVG-S	Stade - Harsefeld - Ahlerstedt - Wangersen	N	5
2062	KVG-S	Harsefeld - Sauensiek	N	5
2063	KVG-S	Harsefeld - Horneburg - Bliedersdorf - Nottensdorf	N	5
2064	KVG-S	Horneburg - Bliedersdorf - Nottensdorf - Horneburg	N	5
2065	KVG-S	Großenwörden - Himmelpforten	N	6
2066	KVG-S	Wangersen - Ahlerstedt	N	5
2067	KVG-S	Beckdorf - Goldbeck - Nindorf - Apensen	N	3
2068	KVG-S	Groß Sterneberg - Himmelpforten	N	6
2069	KVG-S	Weißenmoor - Hammah	N	6
2070	KVG-S	Groß Sterneberg - Hammah	N	6
2072	KVG-S	Aschhorn - Hüll - Drochtersen	N	7
2073	KVG-S	Krautsand - Drochtersen	N	7
2074	KVG-S	Barnkrug - Drochtersen	N	7
2075	KVG-S	Asselermoor - Assel	N	7
2078	KVG-S	Wischhafen - Oederquart - Freiburg	N	7

Linie	Verkehrsunternehmen	Linienführung	Linienkategorie	Teilnetz
2079	KVG-S	Oederquart - Wischhafen	N	7
2091	KVG-S	Heinbockel - Hagenah - Oldendorf	N	6
2092	KVG-S	Neuland - Engelschoff - Himmelpforten	N	6
2093	KVG-S	Gräpel - Burweg - Oldendorf - Himmelpforten	N	6
2094	KVG-S	Oldendorf - Himmelpforten	N	6
2096	KVG-S	Kranenburg - Behrste - Oldendorf	N	6
2101	KVG-L	Buxtehude, ZOB - Kellerkuhle - Torfweg	SV	2
2102	KVG-L	Buxtehude, ZOB - Torfweg - Heideweg	SV	2
2103	KVG-L	Buxtehude, ZOB - Nottensdorf - Hedendorf	SV	2
2104	KVG-L	Buxtehude, Bf. Süd - Ketzendorf	SV	2
2105	KVG-L	Buxtehude ZOB -Torfweg - Krkhs. - Buxtehude ZOB	SV	2
2111	KVG-L	Buxtehude, Abzw. Rübke - SZ Berliner Str.	N	2
2113	KVG-L	Hedendorf - Berliner Str. (Schulzentrum)	N	2
2114	KVG-L	Eilendorf - Immenbeck - Torfweg	N	2
2129	KVG-S	Altendorfer Moor - Wischhafen	N	7
2131	KVG-S	Discobus: Hüll – Himmelpforten – Heinbockel	E	ohne
2132	KVG-S	Discobus: Stade – Harsefeld – Kutenholz - Bevern	E	ohne
2133	KVG-S	Discobus: Freiburg – Hemmoor – Lamstedt – Bevern	E	ohne
2134	KVG-S	Discobus: Buxtehude – Jork – Fredenbeck – Bevern	E	ohne
2199	KVG-L	Buxtehude - Neukloster (Zubringerlinie Pfingstmarkt)	E	ohne
2301	KVG-S	Bürgerbus Harsefeld Linie 1	E	ohne
2302	KVG-S	Bürgerbus Harsefeld Linie 2	E	ohne
2303	KVG-S	Bürgerbus Harsefeld Linie 3	E	ohne
2365	KVG-S	Stade - Fredenbeck - Harsefeld - Kakerbeck	H-2	5
2368	KVG-S	Harsefeld - Ahlerstedt - Kakerbeck - Brest - Bargstedt	N	5
2369	KVG-S	Harsefeld - Issendorf - Bargstedt - Ahlerstedt	N	5
2370	KVG-S	Stade - Fredenbeck - Mulsum - Kutenholz	H-2	5
2371	KVG-S	Fredenbeck - Mulsum - Kutenholz - Brest	N	5
2372	KVG-S	Stade - Mulsum - Kutenholz - Brest	N	5
2373	KVG-S	Harsefeld - Kutenholz - Mulsum	N	5
2375	KVG-S	Horneburg - Fredenbeck - Wedel	N	5
2376	KVG-S	Stade - Helmste - Fredenbeck	N	5
2377	KVG-S	Agathenburg - Dollern	N	5
2433	KVG-S	Bürgerbus Horneburg	E	ohne
2622	KVG-S	Elbe-Radwanderbus Linie 1	E	ohne
2632	KVG-S	Elbe-Radwanderbus Linie 2	E	ohne
2720	KVG-S	Stade - Grünendeich - Finkenwerder	E	8
2721	KVG-S	Gräpel - Stade - Finkenwerder	E	8
2722	KVG-S	Hemmoor - Himmelpforten - Stade - Finkenwerder	E	8
2723	KVG-S	Buxtehude - Hove - Finkenwerder	E	8
2724	KVG-S	Sauensiek - Buxtehude - Finkenwerder	E	8
2725	KVG-S	Kutenholz - Fredenbeck - Horneburg - Buxtehude	E	8
2726	KVG-S	Ahlerstedt - Harsefeld - Hedendorf - Jork	E	8
2927	KVG-S	Bürgerbus Osteland	E	ohne
2935	KVG-S	Bürgerbus Apensen	E	ohne
3813	OVA	Bremervörde - Gräpel - Oldendorf	N	ROW-Nord
4681	KVG-S	Neu Wulmstorf - Immenbeck - Hollenstedt - Halvesb.	E	WL 3

Tabelle 2.4-3: Linienübersicht und aktuelle Teilnetzzuordnung

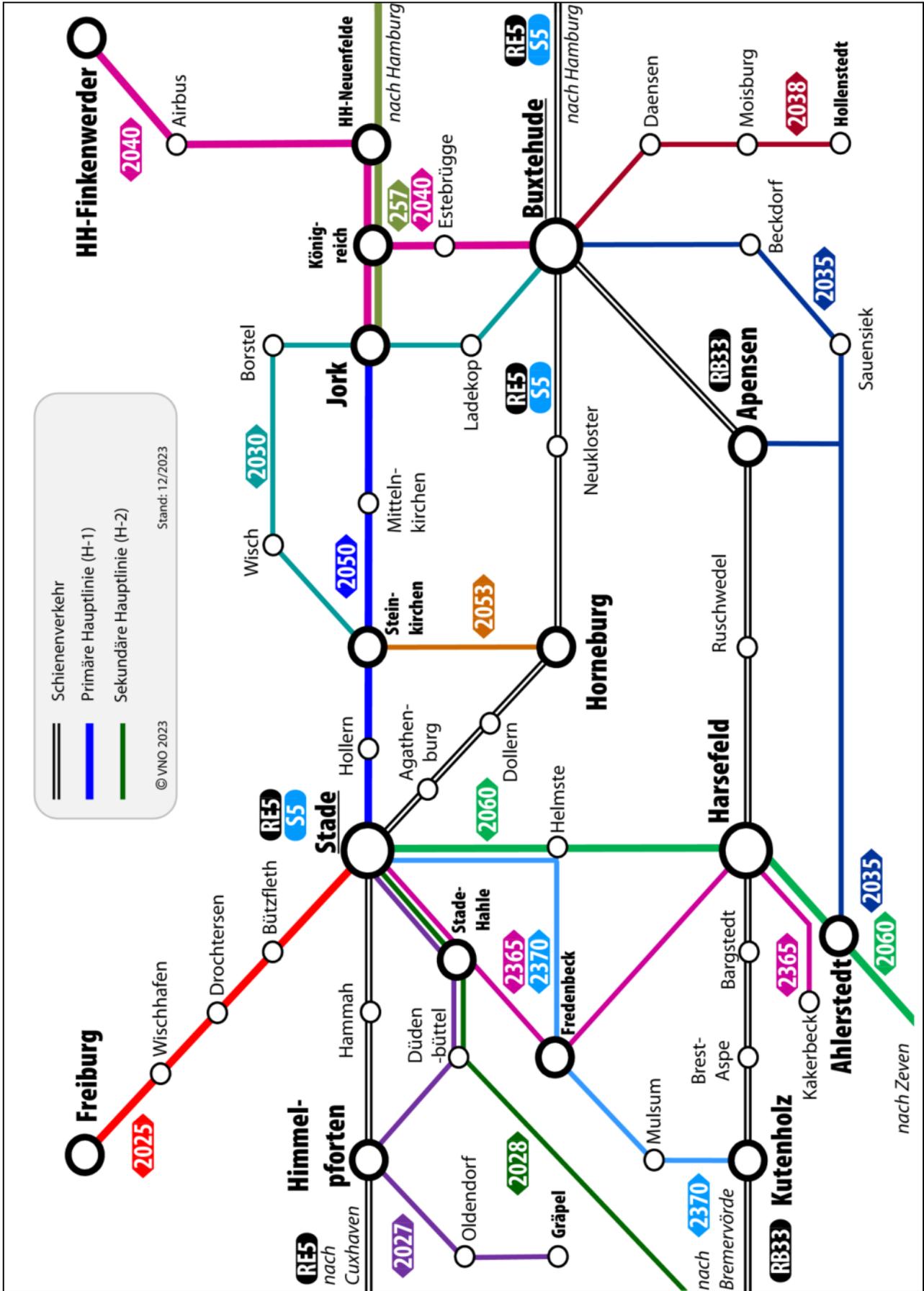


Abb. 2.4-2: Hauptliniennetz im Landkreis Stade

2.4.3.2 Teilnetze im Landkreis Stade

Die Linienverkehre im Landkreis Stade ist in verschiedene Teilnetze gegliedert. Diese bilden verkehrswirtschaftliche Einheiten und sollen eine lokal integrierte Verkehrsbedienung gewährleisten. Die gegenwärtigen Zuordnungen können den nachfolgenden Tabellen entnommen werden.

Teilnetz	Verkehrsraum	Wichtige Linien
1	Hansestadt Stade	2001, 2002, 2004, 2005, 2007
2	Hansestadt Buxtehude	2038, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105
3	Apensen	2035, 2036
4	Altes Land	257, 2040, 2050
5	Fredenbeck / Harsefeld	2060, 2365, 2370
6	Oldendorf / Himmelpforten	2027, 2028
7	Kehdingen	2025, 2026
8	Airbus	2708, 2711, 2719

Tabelle 2.4-4: Teilnetze im Landkreis Stade

Teilnetz 1: Hansestadt Stade				
Linie	Linienführung	Länge	PBefG	Genehmigungsdauer
2001	Hagen – Bahnhof – Hahle – Haddorf	13,8	§ 42	31.07.2027
2002	Bahnhof – Schölisch – Bockhorster Weg	10,6		
2004	Pferdemarkt – Bahnhof – Sachsenstraße	7,8		
2005	Pferdemarkt – Bahnhof – Tannenbergsstraße	7,4		
2007	Agathenburg – Bahnhof – Hahle – Wiepenkathen	18,2		
2008	Beethovenstr. – Bahnhof – Altländer Viertel	6,2		
2011	Bahnhof – Berufsschulen/Vincent-Lübeck-Gymnasium	2,0		
2017	Bützfleth – Hörne – Bockhorster Weg	12,5		
2018	Stade – Hammah – Oldendorf/Engelschoff	33,6	§ 43 (2)	31.07.2027
2021	Bahnhof – Wiepenkathen – Ottenbeck – Bahnhof	28,1	§ 42	31.07.2027

Tabelle 2.4-5: Teilnetz 1

Teilnetz 2: Hansestadt Buxtehude				
Linie	Linienführung	Länge	PBefG	Genehmigungsdauer
2038	Buxtehude – Moisburg – Hollenstedt	20,1	§ 42	31.07.2027
2101	ZOB – Im Obstgarten – Bahnhof – Kellerkuhle – Torfweg	9,82		
2102	ZOB – Bahnhof – Krankenhaus – Torfweg – Ottensen	6,29		
2103	ZOB – Bahnhof – Neukloster – Nottensdorf – Hedendorf	7,22		
2104	Bahnhof – Ostmoorweg – Immenbeck – Ketzendorf	10,99		
2105	ZOB – Kellerkuhle – Ottensen – Krankenhaus – ZOB	12,2		
2111	Abzw. Rübke – Bahnhof – Berliner Str. (SZ Süd)	9,2		
2113	Hedendorf – Berliner Str. (SZ Süd)	7,8		
2114	Ketzendorf – Immenbeck – Daensen – Torfweg (SZ Süd)	23,0		

Tabelle 2.4-6: Teilnetz 2

Teilnetz 3: Apensen				
Linie	Linienführung	Länge	PBefG	Genehmigungsdauer
2034	Wiegensen – Revenahe – Sauensiek	18,15	§ 43 (2)	30.11.2027
2035	Buxtehude – Beckdorf – Revenahe – Apensen/Ahlerstedt	37,3	§ 42	
2036	Buxtehude – Apensen – Harsefeld/Klein Wohnste	24,12	§ 42	
2067	Beckdorf – Nindorf – Apensen	24,10	§ 43 (2)	

Tabelle 2.4-7: Teilnetz 3

Teilnetz 4: Altes Land				
Linie	Linienführung	Länge	PBefG	Genehmigungsdauer
257	HH-Neugraben – HH-Neuenfelde – Jork/Cranz	21,20	§ 42	31.12.2027
2030	Buxtehude – Dammh. – Jork – Wisch – Steinkirchen	20,63	§ 42	
2040	Buxtehude – Estebriügge – Jork – Borstel – HH-Cranz	20,30	§ 42	
2043	Höhen/Borstel – Gehrden - Hinterdeich – Ladekop – Jork	22,15	§ 43 (2)	
2044	Borstel – HH-Cranz – Estebriügge – Jork – Ladekop	21,35	§ 42	
2045	Moorende – Groß Hove – Estebriügge – Jork	18,86	§ 43 (2)	
2050	Stade – Hollern – Steinkirchen – Jork	24,40	§ 42	
2051	Stade – Hollern – Steinkirchen – Jork	27,80	§ 42	
2052	Twielenfleth – Bassenfleth – Hollern – Steinkirchen	20,30	§ 43 (2)	
2053	Horneburg – Neuenkirchen – Steinkirchen	13,60	§ 42	
2054	Bassenfleth – Twielenfleth – Hollern	20,42	§ 43 (2)	

Tabelle 2.4-8: Teilnetz 4

Teilnetz 5: Fredenbeck/Harsefeld				
Linie	Linienführung	Länge	PBefG	Genehmigungs-dauer
2060	Stade – Harsefeld – Ahlerstedt – Zeven	45,4	§ 42	31.07.2024
2061	Stade – Harsefeld – Ahlerstedt – Wiemark	42,4		
2062	Harsefeld – Revenahe – Sauensiek	21,4		
2063	Harsefeld – Horneburg – Bliedersdorf – Nottensdorf	22,4		
2064	Horneburg – Bliedersdorf – Nottensdorf – Horneburg	14,0		
2066	Ahlerstedt – Wangersen – Ahrensmoor	41,0		
2365	Stade – Fredenbeck – Bargstedt – Harsefeld – Kakerbeck	49,4		
2368	Harsefeld – Ahlerstedt – Kakerbeck – Brest – Bargstedt	30,6		
2369	Harsefeld – Issendorf – Bargstedt – Ahlerstedt	26,6		
2370	Stade – Deinste – Fredenbeck – Mulsum – Kutenholz	38,8		
2371	Fredenbeck – Mulsum – Kutenholz – Groß Aspe – Brest	34,1		
2372	Stade – Mulsum – Kutenholz – Groß Aspe – Brest	39,3		
2373	Harsefeld – Groß Aspe – Kutenholz – Mulsum	33,9		
2375	Horneburg – Deinste – Fredenbeck – Wedel	16,5		
2376	Stade – Helmste – Deinste – Fredenbeck	18,8		
2377	Agathenburg – Dollern	5,7		

Tabelle 2.4-9: Teilnetz 5

Teilnetz 6: Oldendorf-Himmelpforten				
Linie	Linienführung	Länge	PBefG	Genehmigungs-dauer
2027	Stade – Düdenbüttel – Himmelpforten – Oldendf. – Gräpel	31,03	§ 42	31.05.2027
2028	Stade – Düdenbüttel – Hagenah – Elm – Bremervörde	47,58		
2065	Himmelpforten – Großenwörden	14,74		
2068	Himmelpforten – Hammah – Groß Sterneberg	19,76		
2069	Hammah – Düdenbüttel – Weißenmoor	13,51		
2070	Hammah – Groß Sterneberg	13,06		
2091	Oldendorf – Heinbockel – Hagenah	16,87		
2092	Himmelpforten – Engelschoff – Neuland am Moor	13,06		
2093	Himmelpforten – Oldendorf – Burweg – Gräpel	28,78		
2094	Himmelpforten – Oldendorf	7,65		
2096	Oldendorf – Gräpel – Behrste – Kranenburg	27,61		

Tabelle 2.4-10: Teilnetz 6

Teilnetz 7: Kehdingen				
Linie	Linienführung	Länge	PBefG	Genehmigungs-dauer
2024	Drochtersen – Aschhorn – Oederquart – Freiburg	28,5	§ 42	31.12.2024
2025	Stade – Drochtersen – Wischhafen – Freiburg	38,9		
2026	Stade – Drochtersen – Wischhafen – Freiburg – Balje	62,5		
2037	Stade – Aschhorn – Hüll – Wolfsbruchermoor	41,9		
2057	Hemmoor – Wischhafen – Oederquart – Freiburg – Balje	42,0		
2072	Dornbusch – Drochtersen – Aschhorn – Hüll	27,9		
2073	Dornbusch – Drochtersen – Krautsand	14,0		
2074	Drochtersen – Assel – Barnkrug	8,1		
2075	Assel – Drochtersen – Aschhorn – Bützfleth	21,1	§ 43 (2)	
2078	Freiburg – Oederquart – Wischhafen	16,2	§ 42	
2079	Oederquart – Freiburg – Wischhafen	28,0	§ 43 (2)	
2129	Wischhafen – Wolfsbruchermoor – Wischhafen	19,8	§ 43 (2)	

Tabelle 2.4-11: Teilnetz 7

Teilnetz 8: Airbus				
Linie	Linienführung	Länge	PBefG	Genehmigungs-dauer
2720	Stade - Grünendeich - Finkenwerder	43,5	§ 42	31.07.2024
2721	Gräpel - Stade - Finkenwerder	61,5		31.07.2024
2722	Hemmoor - Himmelpforten - Stade - Finkenwerder	63,4		31.07.2024
2723	Buxtehude - Hove - Finkenwerder	25,7		31.07.2027
2724	Sauensiek - Buxtehude - Finkenwerder	36,2		31.07.2027
2725	Kutenholz - Fredenbeck - Horneburg - Buxtehude	31,8		31.07.2024
2726	Ahlerstedt - Harsefeld - Hedendorf - Jork	25,2		31.07.2024

Tabelle 2.4-12: Teilnetz 8

Linienverkehre ohne Teilnetz-Zuordnung				
Linie	Linienführung	Länge	PBefG	Genehmigungs-dauer
2131	Discobus: Hüll – Himmelpforten – Heinbockel	42,7	§ 43 (4)	28.02.2026
2132	Discobus: Stade – Harsefeld – Kutenholz – Bevern	110,0	§ 43 (4)	31.03.2027
2133	Discobus: Freiburg – Hemmoor – Lamstedt – Bevern	70,0	§ 43 (4)	05.12.2029
2134	Discobus: Buxtehude – Jork – Fredenbeck – Bevern	53,0	§ 43 (4)	13.02.2029
2199	Pfingsmarkt: Buxtehude – Neukloster	10,7	§ 43 (3)	31.07.2027
2301	Bürgerbus Harsefeld Wochenmarkt – Issendorf – Wochenmarkt	18,6	§ 42	31.07.2033
2302	Bürgerbus Harsefeld Wochenmarkt – Am Bockelfeld – Wochenmarkt	13,3	§ 42	31.07.2033
2303	Bürgerbus Harsefeld Wochenmarkt – Hollenbeck – Ahlerstedt – Wochenmarkt	19,2	§ 42	31.07.2033
2433	Bürgerbus Horneburg Nottensdorf – Horneburg – Dollern	23,1	§ 42	31.07.2027
2622	Elbe-Radwanderbus Linie 1 Harsefeld – Horneburg – Jork – Stade – Freiburg – Balje	95,7	§ 42	21.04.2029
2632	Elbe-Radwanderbus Linie 2 Buxtehude – Jork – HH-Finkenwerder	30,37	§ 42	18.04.2029
2927	Bürgerbus Osteland Himmelpforten – Oldendorf – Burweg – Gräpel – Estorf	35,8	§ 42	30.06.2025
2935	Bürgerbus Apensen Apensen – Revenahe – Wiegelsen – Beckdorf – Apensen	34,3	§ 42	07.12.2029

Tabelle 2.4-13: Linienverkehre ohne Teilnetz-Zuordnung

Busverkehre nach Freistellungsverordnung §1 (4d)	
Schule	Linienführung
GS Balje	Balje – Hörne
GS Balje	Balje – Krummendeich – Süderdeich – Oederquart
GS Guderhandviertel	Neuenkirchen – Mittelnkirchen – Guderhandviertel

Tabelle 2.4-14: Regelmäßige Busverkehre nach Freistellungsverordnung

2.4.3.3 Anruf-Sammel-Taxi im Landkreis Stade

Am 14.06.1999 ist das landkreisweite AST-System eingeführt worden. Genehmigungsinhaberin für die AST-Verkehre ist die KVG Stade GmbH & Co. KG. Für den Betrieb der AST-Zentrale und für die Durchführung der AST-Fahrten sind Taxiunternehmen verantwortlich. Der Landkreis stellt die notwendigen finanziellen Mittel für den AST-Betrieb und für das Marketing zur Verfügung.

Das AST-System im Landkreis Stade stellt konzeptionell eine Ergänzung zum vorhandenen ÖPNV dar, d.h. AST-Angebote gibt es in Zeiten und Räumen, in denen kein Linienverkehr stattfindet. Zudem dient es als Zu- bzw. Abbringer zu/von Bussen und Bahnen. Das AST verkehrt von montags bis sonntags in der Zeit von 8 Uhr bis 2 Uhr. Im Tagesverkehr zwischen 8 und 20 Uhr ergibt sich in der Zusammenschau mit den Busfahrplänen für die Orte mit mehr als 200 Einwohnern ein (angenäherter) 2-Stunden-Takt. Nach 20 Uhr verkehrt das AST von den Bahnhöfen in die Orte der Region im Stundentakt. An schulfreien Tagen beginnt das AST-Angebot im Sinne der Pendlerinnen und Pendler bereits ab 6.30 Uhr.

In den Nächten von Freitag auf Sonnabend und von Sonnabend auf Sonntag ist das AST-Angebot erweitert: Für die nächtlichen S-Bahnen aus Hamburg, die im Stundentakt bis nach Stade verkehren, stellt das AST an den Bahnhöfen Buxtehude, Horneburg und Stade die Verknüpfung mit der S3 sicher und bedient alle Orte im Landkreis Stade.

Das beschriebene AST-Grundangebot, das vom Landkreis bestellt und finanziert wird, können Kommunen bei Übernahme der Kosten durch zusätzliche AST-Angebote ergänzen. Von dieser Möglichkeit macht derzeit die Hansestadt Buxtehude Gebrauch.

Systemmerkmale des AST-Angebots:

- Der Einstieg erfolgt an allen Bushaltestellen im Landkreis, während beim Ausstieg eine Haustürbedienung zugelassen ist.
- Der AST-Tarif ist so gestaltet, dass er zwischen den Tarifen für einen Busfahrausweis und dem Taxitarif liegt. Im Landkreis gibt es 3 entfernungsabhängige Tarifzonen. Die Tarife gliedern sich seit dabei wie folgt:
 - Tarifstufe A: 5,50 EUR
für Fahrten innerhalb einer Stadt, Samt- oder Einheitsgemeinde
 - Tarifstufe B: 11,00 EUR
für Fahrten über eine Kommunalgrenze
 - Tarifstufe C: 16,00 EUR
für Fahrten über zwei Kommunalgrenzen
- Die Ermäßigung für Schwerbehinderte, Kinder bis 14 Jahre und Inhaber/innen von ÖPNV-Fahrkarten beträgt 1,00 EUR.
- Eine Anmeldung ist mindestens 45 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit bei der AST-Zentrale unter der Rufnummer 0 41 41 / 123 123 oder www.ast-stade.de erforderlich.

2.4.4 Verknüpfungspunkte

2.4.4.1 ÖPNV - ÖPNV

Im Landkreis Stade gibt es zahlreiche wichtige Verknüpfungspunkte zwischen Buslinien. Zu diesen zählen insbesondere:

Buxtehude, Bahnhof (Süd)	Linien 2101, 2102 und 2104
Buxtehude, Torfweg (SZ Süd)	Linien 2101 und 2102
Freiburg, Bahnhofstraße	Linien 2025 und 2026
Jork, Marktplatz	Linien 2030, 2040 und 2050
Stade, Pferdemarkt	Linien 2001, 2004, 2005 und 2007

2.4.4.2 ÖPNV - SPNV

Eine Reihe von Buslinien erfüllen Zubringerfunktionen für den Schienenverkehr und bedienen Bahnhöfe und Haltepunkte. Dabei bestehen vielfach gute Übergangsmöglichkeiten:

Agathenburg	S5 ⇔ 2007
Buxtehude	RE5/S5 ⇔ 2035, 2040, 2101, 2102, 2103, 2104
Harsefeld	RB33 ⇔ 2060
HH-Neugraben	S3/S5 ⇔ 257
Himmelpforten	RE5 ⇔ 2027 (mit einzelnen Fahrten)
Horneburg	RE5/S5 ⇔ 2053, 2375
Kutenholz	RB33 ⇔ 2370
Neukloster	S5 ⇔ 2103
Stade	RE5/S5 ⇔ 2001, 2002, 2007, 2025, 2027, 2050, 2365, 2370

Die Lücken, die in der Verknüpfung zwischen Bussen und Bahnen bestehen, werden durch das landkreisweite AST-Angebot geschlossen.

2.4.4.3 SPNV - Individualverkehr (IV)

Zur Verknüpfung des SPNV mit dem IV sind an allen Bahnhöfen und Haltepunkten im Landkreis P+R- und B+R-Anlagen mit unterschiedlichen Kapazitäten eingerichtet worden. Die meisten Stellflächen gibt es in Buxtehude (665), Horneburg (338) und Stade (720).

2.4.4.4 ÖPNV - Individualverkehr (IV)

Bei Bushaltestellen mit geringem Fahrgastaufkommen reichen in der Regel die Parkflächen im öffentlichen Straßenraum aus, um eine Verknüpfung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) mit dem ÖPNV zu gewährleisten. Im Landkreis Stade sind besonders ausgebaut oder gekennzeichnete Abstellanlagen an Bushaltestellen für die Verknüpfung des MIV mit dem ÖPNV nicht vorhanden.

An einigen Haltestellen sind für Fahrräder Abstellbügel angeordnet, die die bequeme Kombination Fahrrad ⇔ Bus ermöglichen. An Bushaltestellen, die einen großen Einzugsbereich haben, sind teilweise gesicherte Fahrradstellplätze vorhanden.

2.5 Tarife

Die Tarifstruktur im Landkreis Stade setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen:

- Tarif des Hamburger Verkehrsverbundes (hvv)
- VNN-Regionaltarif
- Übergangstarife (Bus)
- Niedersachsentarif (Bahn)
- Sondertarife auf einzelnen Linien (z.B. Bürgerbusse und Elbe-Radwanderbus)
- Fährtarife

2.5.1 hvv-Tarif

Seit dem Beitritt zum Hamburger Verkehrsverbund zum Dezember 2004 gilt im Landkreis Stade der hvv-Tarif. Dieser als Flächenzonentarif konzipierte Tarif gilt auf allen Bus- und Bahnlinien für Verbindungen innerhalb des Verbundgebietes. Innerhalb des hvv-Tarifs können Fahrgäste aus einem breit gefächerten Angebot von Einzel-, Gruppen-, Tages-, Wochen-, Monats- und Abokarten auswählen. Außerdem wird ein auf dem Deutschlandticket basierendes Jobticket angeboten.

2.5.2 VNN-Regionaltarif

Der VNN-Regionaltarif kommt bei den Bürgerbussen im Landkreis zur Anwendung.

2.5.3 Übergangstarife (Bus)

Bei Busverkehren, die über die Grenze des Landkreises Stade hinweg in den Landkreis Cuxhaven führen (Linien 1824 Stade – Otterndorf und 2057 Freiburg – Hemmoor), kommt der Regionaltarif der VNN zur Anwendung.

Für Fahrgäste mit Einstiegs- bzw. Ausstiegshaltestelle im Landkreis Rotenburg (Wümme) kommt im Einzelkartensegment ein Additionstarif zwischen dem hvv- und dem VBN- bzw. ROW-Tarif zur Anwendung. Dieser gilt auf den Linien 2028 Stade – Bremervörde, 2036 Buxtehude – Wohnste, 2060 Stade – Zeven und 3813 Oldendorf – Bremervörde.

2.5.4 Niedersachsentarif

Der Niedersachsentarif gilt für alle SPNV-Linien Niedersachsens außerhalb der Verbünde sowie für Fahrten im ein- und ausbrechenden Verkehr mit den Verbänden in Niedersachsen, Bremen und Hamburg. Es werden kilometerbasiert bepreiste Einzelfahrkarten, Hin- und Rückfahrkarten, Kinderfahrkarten, Gruppenfahrkarten, Wochen- und Monatskarten, Monatskarten im Abonnement und Schüler-Zeitkarten angeboten. Die BahnCards der DB ermäßigen die Fahrpreise um 25% oder 50%. Übergangsfahrkarten ermöglichen die Benutzung der 1. Klasse statt der 2. Klasse. Als Tageskarte kann das Niedersachsen-Ticket angesehen werden.

Fahrkarten des Niedersachsentarifs gelten im Landkreis Stade auch im Vor- und Nachlauf der gebuchten Relation im lokalen ÖPNV. Diese sogenannte Anschlussmobilität umfasst diejenige hvv-Tarifzone, in welcher sich der Bahnhof befindet. Bei allen Einzel-, Hin- und Rückfahrt- sowie Gruppenkarten ist die Anschlussmobilität bereits inkludiert. Bei Zeitfahrausweisen kann diese hinzugebucht werden.

2.5.5 Sondertarife

Spezifische Tarife gelten bei der Benutzung des Elbe-Radwanderbusses sowie den Diskoverkehren zwischen dem Landkreis Stade und der Diskothek Tatöff in Bevern.

2.5.6 Deutschlandticket

Das Deutschlandticket gilt innerhalb des Landkreises Stade in allen Verkehrsmitteln des ÖPNV und SPNV. Ausgenommen sind die Moorexpress-Züge der EVB. Bei der Benutzung des AST wird gegen Vorlage des Deutschlandtickets der ermäßigte Tarif gewährt.

2.5.7 Fährtarife

Die Fährbetriebe auf den Relationen *Lühe – Schulau*, *Glückstadt – Wischhafen* und *Stade – Schulau – Hamburg* haben jeweils eigene Tarife, die keine Übergänge zu den Tarifen der anderen Verkehrsunternehmen aufweisen.

2.6 Fahrgastinformation

2.6.1 Gedruckte Fahrpläne

Im Dezember 2021 ist letztmalig ein Fahrplanbuch des hvv für den Landkreis Stade erschienen. Regionale Fahrplanhefte oder Flyer mit den wichtigsten Linien erscheinen anlassbezogen, müssen allerdings vollständig von den Aufgabenträgern oder Verkehrsunternehmen finanziert werden.

Fahrplantabellen zum Selbstausdrucken stellen der hvv (hvv.de) ebenso wie die KVG (kvg-bus.de) zur Verfügung. Fahrpläne des AST-Stade werden bei Bedarf auch gedruckt veröffentlicht. Das letzte AST-Fahrplanbuch ist im Jahr 2022 erschienen.

2.6.2 Fahrplanauskunft / Apps

Für elektronische Auskünfte stehen zahlreiche Informationsquellen zur Verfügung, die sich alle aus dem zentralen Datenpool „Connect“ versorgen. Die Fahrplandaten des Landkreises Stade werden plattformübergreifend zudem überwiegend in Echtzeit verarbeitet, was bedeutet, dass sich Fahrgäste vor oder während einer Fahrt über mögliche Verspätungen informieren und entsprechend reagieren können.

Abrufbar sind die Informationen beispielsweise unter hvv.de oder auch in der hvv-App, der Fahrplaner-App (des VBN) oder dem verbreiteten DB Navigator. Fahrpläne des AST-Stade sind unter www.ast-stade.de abrufbar. Telefonische Informationen können jeweils über die einzelnen Verkehrsunternehmen und für den hvv unter Tel. 040 / 19 449 abgefragt werden.

2.6.3 Aushangfahrpläne

Ein weiterer wichtiger Träger von Kundeninformationen sind die Haltestellen. Wesentliches Element sind hier die Aushangfahrpläne an den Haltestellenmasten. Im Hinblick auf Schriftart, Schriftgröße und Farb-/Kontrastgestaltung sind die Belange seheingeschränkter Fahrgäste im Sinne eines barrierefreien Zugangs zum ÖPNV zukünftig verstärkt zu berücksichtigen.

Derzeit gibt es zwei Layout-Varianten für Buslinienverkehre im hvv. Dies ist einerseits der klassische Stadtbus-Fahrplanaushang zur Darstellung von Taktverkehren und andererseits der Regionalbus-Fahrplanaushang zur Darstellung von nicht vertakteten Verkehren auf stark voneinander abweichenden Linienwegen. Im Landkreis Stade soll im Regelfall der Stadtbus-Aushang zur Anwendung kommen.

2.7 Fahrgastbeteiligung: Fahrgastbeirat des Landkreises

Im Landkreis Stade können am ÖPNV interessierte Bürger/innen seit 1999 im Fahrgastbeirat des Landkreises ihre Anliegen einbringen. Der Aufgabenträger und die in die Arbeit des Beirates eingebundenen Verkehrsunternehmen profitieren von den Hinweisen aus dem Kreis der Fahrgäste. Mängel und Schwachstellen können schnell erkannt und möglichst umgehend abgestellt werden.

Bei größere Angebotsänderungen und strategischen Entscheidungen wird der Fahrgastbeirat frühzeitig eingebunden und angehört.

Zwei Sitze im Fahrgastbeirat sind für Vertreter/innen von Organisation für Menschen mit Behinderungen als institutionelle Mitglieder vorbehalten. Damit wird sichergestellt, dass die Interessen der mobilitätseingeschränkten Bürger/innen im Fahrgastbeirat kompetent vertreten werden.

Der Sprecher des Fahrgastbeirates des Landkreises Stade ist seit 2006 institutionelles Mitglied im hvv Fahrgastbeirat und kann damit Anregungen aus dem Landkreis in den hvv Fahrgastbeirat und seine Arbeitsgruppen einbringen. Im Gegenzug nimmt der Sprecher des hvv-Beirates regelmäßig an den Sitzungen des Fahrgastbeirates des Landkreises Stade teil, so dass ein Meinungs- und Informationsaustausch über Landesgrenzen hinweg sichergestellt ist.

3. Bewertung und Mängelanalyse

3.1 Einleitung

Ausgehend von dem grundsätzlichen Bestreben des Landkreises, den ÖPNV auf der Basis des vorhandenen Angebotes zu erhalten und gezielt auszubauen, soll das derzeitige ÖPNV-Angebot im Landkreis Stade 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 auf Basis anerkannter Kriterien durchgeführt, dabei untergliedert sich das Verkehrsangebot auf die Bereiche Bedienungs- und Verbindungsqualität.

3.2 Bedienungsqualität

3.2.1 Bemessungsmerkmal

Die Bedienungsqualität beschreibt die quantitative Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes. Untersucht wird, ob die vorgegebene Anzahl an Fahrtmöglichkeiten zwischen den Orten im Landkreis und den zugeordneten Grund-, Mittel- und Oberzentren erreicht wird. Gibt es mehr als ein infrage kommendes Grundzentrum, ist der Hauptsitz der lokalen Verwaltung maßgeblich. Die Bewertung erfolgt getrennt nach Gebietskörperschaften, gefolgt von einer kurzen inhaltlichen Einordnung. Innerstädtische Verkehre werden nicht betrachtet, da die Anforderungen, wie auch die Erwartungshaltung der Bevölkerung, eine direkte Vergleichbarkeit von Stadt- und Regionalverkehr erschweren.

3.2.2 Bewertungsraster

Der Landkreis Stade legt, anders als in vorangegangenen Nahverkehrsplänen, das angestrebte Mindestangebot in Anlehnung an Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV-Schrift 4, 1/2019) selbst fest. Damit soll eine schrittweise Annäherung an die in Kapitel 1.4 (Mobilitätswende) skizzierten Ziele gelingen. Die Anforderungen an die Bedienungsqualität sind nach Einwohnerzahlen gestaffelt. In allen Fällen soll eine Anbindung an das jeweils zugeordnete Grundzentrum, an eines der Mittelzentren im Landkreis sowie das Oberzentrum Hamburg gewährleistet werden.

Einwohner	Mindestanzahl Fahrtenpaare		
	Montags-Freitags*	Sonnabends	Sonntags
50 bis 500	5 (Bedarfsverkehr)	0	0
500 bis 1.000	5	0	0
1.000 bis 3.000	10	5	0
über 3.000	15	10	5

Tabelle 3.2-1: Bewertungsraster der Bedienungsqualität

* Maßgeblich ist das ganzjährig, also auch an schulfreien Tagen, nutzbare Fahrtenangebot.

Bei der Bewertung werden nur Verbindungen berücksichtigt, die folgende Bedingungen erfüllen:

- verkehrsblicher Weg, d.h. ohne Expertenwissen auffindbar
- maximal zwei Umsteigevorgänge
- maximale Gesamtfahrtzeit darf die doppelte übliche Gesamtfahrtzeit nicht überschreiten
- maximale Umsteigewartezeiten 20 Minuten
- zeitlich dicht aufeinanderfolgende Fahrten werden nur einfach gezählt
- Benutzbarkeit der Fahrten zum hvv-Tarif

3.2.3 Lokale Bedienungsqualität

Die Bewertung der lokalen Bedienungsqualität erfolgt anhand einer einfachen Prüfung, ob die einzelnen Ortsteile einer Gebietskörperschaft ausreichend oft an das zugeordnete Grundzentrum sowie ein beliebiges Mittel- bzw. Oberzentrum angebunden sind.

3.2.3.1 Samtgemeinde Apensen

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit											
		Montags-Freitags				Sonnabends				Sonntags			
		Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ
Apensen	über 3.000	15	/	✓	✓	10	/	✓	✓	5	/	✓	✓
Beckdorf	1.000-3.000	10	✗	✗	✗	5	✗	✗	✗	0			
Goldbeck	50-500	5B	✗	✓	✓	0				0			
Grundoldendf.	50-500	5B	✗	✓	✓	0				0			
Nindorf	500-1.000	5	✗	✓	✓	0				0			
Revenahe	50-500	5B	✗	✓	✓	0				0			
Sauensiek	1.000-3.000	10	✗	✗	✗	5	✗	✗	✗	0			
Wiegensen	500-1.000	5	✗	✓	✓	0				0			

Tabelle 3.2-2: Bedienungsqualität Samtgemeinde Apensen (ohne Bürgerbus)

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit (mit Bürgerbuslinie 2935)											
		Montags-Freitags				Sonnabends				Sonntags			
		Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ
Apensen	über 3.000	15	/	✓	✓	10	/	✓	✓	5	/	✓	✓
Beckdorf	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✗	✗	✗	0			
Goldbeck	50-500	5B	✓	✓	✓	0				0			
Grundoldendf.	50-500	5B	✗	✓	✓	0				0			
Nindorf	500-1.000	5	✓	✓	✓	0				0			
Revenahe	50-500	5B	✓	✓	✓	0				0			
Sauensiek	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✗	✗	✗	0			
Wiegensen	500-1.000	5	✓	✓	✓	0				0			

Tabelle 3.2-3: Bedienungsqualität Samtgemeinde Apensen (mit Bürgerbus)

Neben der Regionalbahn RB33 (Buxtehude – Bremerhaven) ist die Regionalbuslinie 2035 (Buxtehude – Sauensiek – Revenahe – Ahlerstedt / Apensen) die bedeutendste öffentliche Verkehrsachse innerhalb der Samtgemeinde Apensen. Bedingt durch die Linienführung um das Grundzentrum

Apensen herum, sind die Verbindungen zwischen Apensen und den anderen Orten unzureichend.

Diese Angebotslücke schließt derzeit der Bürgerbus der Samtgemeinde Apensen von Montag bis Freitag zwischen 8 und 18 Uhr mit der Linie 2935. Das ehrenamtliche Engagement wird ausdrücklich begrüßt, aber auch anerkannt, dass die Aufrechterhaltung des Mindestangebotes nicht dauerhaft die alleinige Aufgabe eines gemeinnützigen Vereins sein sollte. Es besteht stets die Möglichkeit von tageweisen oder auch dauerhaften Betriebseinstellungen aufgrund von Personal- oder Fahrzeugausfällen. Zudem sind Bürgerbusverkehre bislang nicht in den hvv-Tarif integriert.

Die Analyse zeigt, dass insbesondere die größten Ortschaften Beckdorf und Sauensiek einer besseren Anbindung sowohl an Apensen, als auch an Buxtehude bedürfen. Zumindest nach Buxtehude wäre das vorgegebene Ziel mit nur wenigen zusätzlichen Fahrten zu erreichen. Ein weiterer Blick in die Fahrpläne zeigt, dass morgens (ab Buxtehude) und mittags (nach Buxtehude) große zeitliche Angebotslücken bestehen.

Im Kernort Apensen besteht zudem ein Lagegunstproblem bezogen auf den Bahnhof. Angesichts der kurzen Fahrtzeit bis nach Buxtehude erscheinen die nötigen Fußwegezeiten zum etwas abseits gelegenen Bahnhof unattraktiv. Diese Problematik verschärft sich bei Fahrten in die Buxtehuder Innenstadt (wegen des zusätzlichen Fußweges/Umstiegs) sowie nach Hamburg (wegen des ungleich besseren Fahrtenangebotes von S5 und RE5). Da der SPNV auf dieser besonderen Relation wenig konkurrenzfähig ist, kann der direkten Busverbindung nach Buxtehude eine wichtigere Rolle zufallen.

3.2.3.2 Hansestadt Buxtehude

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit											
		Montags-Freitags				Sonnabends				Sonntags			
		Soll	BUX	STD	HH	Soll	BUX	STD	HH	Soll	BUX	STD	HH
Buxtehude	über 3.000	15	/	✓	✓	10	/	✓	✓	5	/	✓	✓
Daensen	50-500	5B	✓	✓	✓	0				0			
Dammhausen	500-1.000	5	✓	✓	✓	0				0			
Eilendorf	500-1.000	5	✓	✓	✓	0				0			
Hedendorf	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✗	✓	0			
Immenbeck	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✗	✓	0			
Ketzendorf	500-1.000	5	✓	✓	✓	0				0			
Neukloster	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Ottensen	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✗	✓	0			

Tabelle 3.2-4: Bedienungsqualität Hansestadt Buxtehude

Innerhalb der Kernstadt verkehren die Linien 2101 und 2102 teils halbstündlich zwischen der Innenstadt und dem bevölkerungsreichen Süden der Stadt. Beide Linien sind am Schulzentrum Süd miteinander verknüpft, so dass auch Fahrtmöglichkeiten zwischen den Siedlungsbereichen möglich sind. Am Abend und am Wochenende werden beide Linien durch die Ringlinie 2105 ersetzt. Der Vorteil der hohen Erschließungswirkung einer Ringlinie steht dabei stets im Konflikt mit langen Reisezeiten.

Sonnabends wird die erwünschte Fahrtenhäufigkeit zwischen Hedendorf, Immenbeck, Ottensen und Stade verfehlt, weil die Anschlüsse zwischen Bus und Bahn in Buxtehude bzw. Neukloster nicht optimal sind. Dies ist wiederum die Konsequenz aus anderen planerischen Zwängen.

Obgleich der Mindeststandard überall erreicht wird, werden für eine Stadt von der Größe und Bedeutung wie Buxtehude weitere Verbesserungen im Verkehrsangebot empfohlen. Die festgestellten Defizite sind die ungenügende Erschließung des Siedlungsbereichs Sagekuhle/Westmoor, der fehlende Halbstundentakt der Linie 2101 und das geringes Fahrtenangebot am Wochenende, insbesondere in den Ortschaften.

3.2.3.3 Gemeinde Drochtersen

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit											
		Montags-Freitags				Sonnabends				Sonntags			
		Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ
Assel	über 3.000	15	✓	✓	✓	10	✗	✗	✗	5	✗	✗	✗
Asselermoor	50-500	5B	✗	✗	✗	0				0			
Dornbusch	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Dornbuscher- moor	50-500	5B	✗	✗	✗	0				0			
Drochtersen	über 3.000	15	/	✓	✓	10	/	✗	✗	5	/	✗	✗
Drochterserm.	50-500	5B	✗	✗	✗	0				0			
Hüll	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			
Krautsand	50-500	5B	✗	✗	✗	0				0			
Ritsch	500-1.000	5	✓	✓	✓	0				0			
Ritschermoor	50-500	5B	✗	✗	✗	0				0			

Tabelle 3.2-5: Bedienungsqualität Gemeinde Drochtersen

Die Linie 2025 bildet (ergänzt um die Linie 2026) das Rückgrat des ÖPNV in der Gemeinde Drochtersen. Damit erreicht das Angebot eine überwiegend gute Bedienungsqualität, da die Linie montags bis freitags stündlich, in Hauptverkehrszeiten sogar im 30-Min.-Takt, verkehrt. Lediglich am Wochenende fehlen noch wenige Fahrten, um das angestrebte Niveau zu erreichen.

Differenzierter fällt die Beurteilung der Gemeindeteile aus, die nicht am Linienweg der Linie 2025 liegen und deren ÖPNV-Anbindung an das Grundzentrum nur über schulbezogene Linien erfolgt und daher als ungenügend zu bewerten ist. Für Hüll, Krautsand und die Moordörfer spielt das Anruf-Sammel-Taxi daher weiterhin eine bedeutende Rolle.

3.2.3.4 Samtgemeinde Fredenbeck

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit											
		Montags-Freitags				Sonnabends				Sonntags			
		Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ
Aspe	50-500	5B	✗	✓	✓	0				0			
Deinste	1.000-3.000	10	✗	✗	✓	5	✗	✗	✗	0			
Essel	50-500	5B	✗	✗	✗	0				0			
Fredenbeck	über 3.000	15	/	✗	✗	10	/	✗	✗	5	/	✗	✗
Helmste	1.000-3.000	10	✗	✗	✓	5	✗	✓	✓	0			
Kutenholz	1.000-3.000	10	✗	✓	✓	5	✗	✓	✓	0			
Mulsum	1.000-3.000	10	✗	✗	✗	5	✗	✗	✗	0			
Schwinge	1.000-3.000	10	✗	✗	✗	5	✗	✗	✗	0			
Wedel	500-1.000	5	✓	✓	✓	0				0			

Tabelle 3.2-6: Bedienungsqualität Samtgemeinde Fredenbeck

Die Samtgemeinde Fredenbeck wird kreuzförmig von den zwei Sekundären Hauptlinien (Kategorie H-2) 2365 und 2370 durchzogen, die Gemeinde Helmste von der Linie 2060 gestreift. Ergänzt wird das Angebot durch eine direkte Anbindung Fredenbecks an den Horneburger Bahnhof durch die Linie 2375.

Durch die im letzten Nahverkehrsplan verankerten Maßnahmen konnte das Verkehrsangebot stark verbessert werden, bleibt aber dennoch in weiten Teilen hinter den neu definierten Zielen zurück. Für die Verbindungen aus Kutenholz und Mulsum sowie die Verkehrsbedienung an Sonnabenden fehlen mitunter nur einzelne Fahrten zu einem positiven Ergebnis. Die Linie 2365 (Stade – Fredenbeck – Harsefeld – Kakerbeck) ist in ihrer Struktur stark von den Anforderungen der zahlreich bedienten Schulen geprägt, was einer umfassenden Vertaktung der Fahrten entgegensteht. Die Nachfrage im südlichen Abschnitt zwischen Fredenbeck und Kakerbeck ist zudem sehr gering. Die Linie 2370 (Stade – Deinste – Fredenbeck – Kutenholz) entwickelt sich zufriedenstellend, ist durch eng getaktete Anschlüsse an beiden Linienden jedoch störungsanfällig.

Ungelöst bleibt weiterhin die unzureichende Verbindung zwischen Fredenbeck und Helmste. Eine regelmäßig verkehrende Buslinie ist angesichts der geringen erwarteten Nachfrage wirtschaftlich kaum darstellbar vor dem Hintergrund, dass Helmste durch die Linie 2060 bereits regelmäßig an Stade und Harsefeld angebunden ist. Zur besseren Erschließung könnte hier geprüft werden, wieder weitere Haltestellen im Ort durch diese Linie bedienen zu lassen.

Es besteht in der Region der dringende Wunsch, den Schienenverkehr zwischen Stade und Bremervörde zu reaktivieren. Sollte es dazu kommen, wird es erforderlich sein, den Busverkehr in der ganzen Samtgemeinde erneut auf den Prüfstand zu stellen. Ziel wird sein, unmittelbare Parallelverkehre zwischen SPNV und ÖPNV möglichst zu vermeiden und dennoch die Mobilität zwischen den Orten zu erhalten bzw. auszubauen.

3.2.3.5 Samtgemeinde Harsefeld

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit											
		Montags-Freitags				Sonnabends				Sonntags			
		Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ
Ahlerstedt	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Ahrensmoor	50-500	5B	✗	✗	✗	0				0			
Ahrenswohldede	500-1.000	5	✓	✓	✓	0				0			
Bargstedt	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Bokel	50-500	5B	✓	✓	✓	0				0			
Bredenbeck	50-500	5B	✗	✗	✗	0				0			
Brest	50-500	5B	✗	✗	✗	0				0			
Doosthof	50-500	5B	✗	✗	✗	0				0			
Frankenmoor	50-500	5B	✓	✓	✓	0				0			
Griemshorst	50-500	5B	✗	✗	✗	0				0			
Harsefeld	über 3.000	15	/	✓	✓	10	/	✓	✓	5	/	✓	✓
Hollenbeck	500-1.000	5	✓	✓	✓	0				0			
Issendorf	50-500	5B	✗	✗	✗	0				0			
Kakerbeck	500-1.000	5	✓	✓	✗	0				0			
Oersdorf	50-500	5B	✗	✗	✗	0				0			
Ohrensen	50-500	5B	✓	✓	✓	0				0			
Ottendorf	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			
Reith	50-500	5B	✗	✗	✗	0				0			
Ruschwedel	500-1.000	5	✓	✓	✓	0				0			
Wangersen	500-1.000	5	✓	✓	✓	0				0			
Wohlerst	50-500	5B	✗	✗	✗	0				0			

Tabelle 3.2-7: Bedienungsqualität Samtgemeinde Harsefeld

In der Samtgemeinde ist Harsefeld fällt auf, dass sich ein Großteil der Bevölkerung auf Ahlerstedt, Bargstedt und den Flecken Harsefeld konzentriert. Einerseits erleichtert dies die planerische Ausrichtung des ÖPNV auf eben diese Orte, andererseits zeigt es die Herausforderung, Konzepte für die verbleibenden Ortsteile zu entwickeln.

Neben der RB33 (Buxtehude – Bremervörde – Bremerhaven) ist die Buslinie 2060 (Stade - Harsefeld – Ahlerstedt – Zeven) das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel in der Samtgemeinde. Die auffälligsten Defizite sind die geringe Fahrtenhäufigkeit am Wochenende sowie die geringe Anzahl der direkten Verbindungen nach Zeven. Bei den Verbindungen aus Ahlerstedt und Kakerbeck fehlen nur einzelne weitere Fahrten zum Erreichen eines positiven Prüfergebnisses.

Innerhalb des Fleckens haben große Teile der Bevölkerung keinen guten Zugang zum öffentlichen Nahverkehr, weil die in den vergangenen Jahrzehnten gewachsenen Wohnviertel immer weiter vom Ortskern und damit den vorhandenen ÖPNV-Haltestellen entfernt liegen. Entlang der Buxtehuder Straße gibt es zwar Bushaltestellen, jedoch ohne nennenswertes Angebot. Ein Konzept zur besseren Erschließung durch Regional- oder Ortsbuslinien könnte zu einer insgesamt höheren ÖPNV-Nutzung führen.

Der Harsefelder Bürgerbus wurde in dieser Auswertung nicht betrachtet, weil dieser über den Flecken hinaus nur wenige Mobilitätsbedürfnisse befriedigt und mit seinen, jeweils nur zwei Fahrtenpaare umfassenden, Linien ein vergleichsweise lückenhaftes Angebot aufweist.

3.2.3.6 Samtgemeinde Horneburg

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit											
		Montags-Freitags				Sonnabends				Sonntags			
		Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ
Agathenburg	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Bliedersdorf	1.000-3.000	10	✗	✗	✗	5	✗	✗	✗	0			
Dollern	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Horneburg	über 3.000	15	/	✓	✓	10	/	✓	✓	5	/	✓	✓
Nottensdorf	1.000-3.000	10	✗	✓	✓	5	✗	✓	✓	0			
Postmoor	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			

Tabelle 3.2-8: Bedienungsqualität Samtgemeinde Horneburg (ohne Bürgerbus)

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit (mit Bürgerbuslinie 2433)											
		Montags-Freitags				Sonnabends				Sonntags			
		Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ
Agathenburg	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Bliedersdorf	1.000-3.000	10	✗	✗	✗	5	✗	✗	✗	0			
Dollern	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Horneburg	über 3.000	15	/	✓	✓	10	/	✓	✓	5	/	✓	✓
Nottensdorf	1.000-3.000	10	✗	✓	✓	5	✗	✓	✓	0			
Postmoor	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			

Tabelle 3.2-9: Bedienungsqualität Samtgemeinde Horneburg (mit Bürgerbus)

Der Großteil der öffentlichen Mobilität innerhalb der Samtgemeinde Horneburg kann mit der S-Bahn-Linie S5 bewältigt werden. Diese stellt auch die Anbindung an die benachbarten Mittelzentren Buxtehude und Stade her. Agathenburg profitiert zudem von der Buslinie 2007, welche primär dazu dient, dies Gewerbe- und Industriestandorte in Stade-Ottenbeck auf kurzem Wege an die S-Bahn anzubinden.

Unzureichend ist die Anbindung hingegen in den Gemeinden Bliedersdorf und Nottensdorf. Letztere ist zwar durch die Linie 2103 direkt mit Buxtehude verbunden, aber beiden fehlt die Anbindung an das Grundzentrum Horneburg. Unter Berücksichtigung der tatsächlichen regionalen Verflechtungen ist zudem eine Anbindung an Harsefeld anzustreben.

Innerhalb von Horneburg und Dollern gibt es aufgrund großer zurückzulegender Wegstrecken Defizite bei der innerörtlichen Erschließung bzw. der Erreichbarkeit der Bahnhöfe.

Der Bürgerbus (Linie 2433) erleichtert die Mobilität zwischen den Ortsteilen, kann aber bei der Anbindung an weiter entfernte Ziele keine Verbesserung herbeiführen, weil der Fahrplan keine regelmäßige und schnelle Anbindung an die Bahnhöfe gewährleistet. Durch die geringe Anzahl von Fahrten kann auch keine Verbesserung der Anbindung an das Grundzentrum Horneburg festgestellt werden.

3.2.3.7 Gemeinde Jork

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit											
		Montags-Freitags				Sonnabends				Sonntags			
		Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ
Borstel ¹	1.000-3.000	10	✗	✗	✗	5	✗	✗	✗	0			
Estebüggje	500-1.000	5	✓	✓	✓	0				0			
Hinterbrack ¹	50-500	5B	✗	✗	✗	0				0			
Hinterdeich ²	50-500	5B	✓	✓	✓	0				0			
Höhen ³	50-500	5B	✓	✓	✓	0				0			
Hove ⁴	500-1.000	5	✓	✓	✓	0				0			
Jork	über 3.000	15	/	✓	✓	10	/	✓	✓	5	/	✓	✓
Kohlenhusen ¹	50-500	5B	✗	✗	✗	0	/			0	/		
Königreich	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Ladekop	1.000-3.000	10	✗	✗	✗	5	✗	✗	✗	0			
Leeswig	50-500	5B	✗	✗	✗	0				0			
Lühe ⁵	50-500	5B	✓	✓	✓	0				0			
Moorende ⁶	500-1.000	5	✓	✓	✓	0				0			
Neuenschl.	50-500	5B	✗	✗	✗	0				0			
Wisch	50-500	5B	✗	✗	✗	0				0			

Tabelle 3.2-10: Bedienungsqualität Gemeinde Jork

Die Gemeinde Jork ist traditionell eng mit Hamburg verbunden, nicht zuletzt auch, weil dort schon vor dem Beitritt des Landkreises Stade zum Hamburger Verkehrsverbund der hvv-Tarif galt. Dem trägt auch das ÖPNV-Angebot Rechnung. Durch die Linien 257 und 2040 ist Jork gleich über drei Verknüpfungspunkte (Buxtehude, Finkenwerder und Neugraben) mit einem überwiegend dichten Fahrtenangebot an Hamburg angebunden. Die weitere Verbesserung der Erreichbarkeit Hamburgs über ein ÖPNV-Angebot über die Verlängerung der Linie 2040 hinaus wird angestrebt. Das schließt auch die Prüfung der Linie 150 ein. Die Anbindung nach Stade mit der Linie 2050 entspricht ebenfalls einem vergleichsweise hohen Angebotsniveau.

Das Betriebskonzept der Linie 257 wird voraussichtlich in den kommenden Jahren gemeinsam mit der Freien und Hansestadt Hamburg sowie dem hvv weiterentwickelt werden. Wichtig aus Sicht des Landkreises Stade sind in einer linienübergreifenden Betrachtung eine größere Fahrplantransparenz sowie die Beibehaltung des guten Fahrtenangebotes in den Tagesrandlagen und am Wochenende.

¹ Borstel, Hinterbrack und Kohlenhusen sind im Regelfahrplan durch die Linie 2040 sehr gut angebunden. Baustellenbedingt ist entlang der K39 derzeit kein Linienverkehr möglich.

² Die ÖPNV-Anbindung erfolgt über Jork (Haltestelle Yachthafenstraße).

³ Die ÖPNV-Anbindung erfolgt über Grünendeich (Haltestelle Minneweg).

⁴ Die ÖPNV-Anbindung nach Buxtehude erfolgt über Königreich (Haltestelle Kreuzung).

⁵ Die ÖPNV-Anbindung erfolgt über Grünendeich (Haltestelle Fähre).

⁶ Die ÖPNV-Anbindung erfolgt über Estebüggje (Haltestelle Ortsmitte).

3.2.3.8 Samtgemeinde Lühe

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit											
		Montags-Freitags				Sonnabends				Sonntags			
		Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ
Bachenbrock	50-500	5B	✓	✓	✓	0				0			
Bassenfleth	50-500	5B	✗	✗	✗	0				0			
Grünendeich	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Guderhandv. ¹	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Hollern	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Mittelnkirchen	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Neuenkirchen	500-1.000	5	✓	✓	✓	0				0			
Steinkirchen	1.000-3.000	10	/	✓	✓	5	/	✓	✓	0	/		
Twielenfleth	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			
Wöhrden	50-500	5B	✗	✗	✗	0				0			

Tabelle 3.2-11: Bedienungsqualität Samtgemeinde Lühe

Die Samtgemeinde Lühe wird in Ost-West-Richtung von der Linie 2050 (Jork - Steinkirchen – Stade) mit hochwertigem Fahrtenangebot durchquert. Über einen kurzen Umstieg in Jork kann zudem Buxtehude bequem erreicht werden.

Weniger zufriedenstellend ist das ÖPNV-Angebot entlang des Elbdeichs in Hollern-Twielenfleth, im Guderhandviertel sowie am oberen Lauf der Lühe. Hier könnten u.a. durch eine weitere Stärkung der Linie 2053 Verbesserungen erzielt werden. Im Sinne der Reisezeitverkürzung ist generell eine häufigere Anbindung an die Bahnhöfe in Dollern und/oder Horneburg anzustreben.

¹ Die ÖPNV-Anbindung erfolgt über Mittelnkirchen (Haltestelle Dollerner Str.) und Neuenkirchen (Haltestelle Dorfstraße).

3.2.3.9 Samtgemeinde Nordkehdingen

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit											
		Montags-Freitags				Sonnabends				Sonntags			
		Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ
Balje	500-1.000	5	✓	✓	✓	0				0			
Dösemoor	50-500	5B	✗	✗	✗	0				0			
Freiburg	1.000-3.000	10	/	✓	✓	5	/	✓	✓	0	/		
Hamelwörden	500-1.000	5	✓	✓	✓	0				0			
Hamelw.moor	50-500	5B	✗	✗	✗	0				0			
Hörne	50-500	5B	✓	✓	✓	0				0			
Kajedeich	50-500	5B	✗	✗	✗	0				0			
Krummendeich	50-500	5B	✓	✓	✓	0				0			
Neuland	50-500	5B	✓	✓	✓	0				0			
Neulanderm.	50-500	5B	✗	✗	✗	0				0			
Oederquart	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			
Wischhafen	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			

Tabelle 3.2-12: Bedienungsqualität Samtgemeinde Nordkehdingen

Durch die Linie 2025 verfügt die Samtgemeinde Nordkehdingen über eine hochwertige und attraktive Anbindung an Stade und damit auch an viele weitere Ziele wie Buxtehude und Hamburg. Zubringerfahrten aus Balje, Krummendeich und Oederquart werden, in deutlich geringerem Umfang, durch die Linien 2026 und 2078 ermöglicht.

Bedingt durch die weiten Entfernungen sind die Reisezeiten überwiegend als unattraktiv zu bewerten. Gleiches gilt für Verbindungen in Richtung Cuxhaven und Hemmoor. Beides könnte durch eine Anbindung an die Bahnhöfe in Cadenberge und/oder Hemmoor verbessert werden.

Auch eine Verbindung in den benachbarten Kreis Steinburg ist bislang nicht möglich, sollte aber angestrebt werden, sofern die infrastrukturellen Rahmenbedingungen (Autobahntunnel oder Erneuerung der Elbfähre bzw. deren Anlegestellen) dies zulassen.

3.2.3.10 Samtgemeinde Oldendorf-Himmelpforten

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit											
		Montags-Freitags				Sonnabends				Sonntags			
		Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ
Behrste	50-500	5B	*	*	*	0				0			
Blumenthal	50-500	5B	*	*	*	0				0			
Bossel	50-500	5B	*	*	*	0				0			
Brobergen	50-500	5B	*	*	*	0				0			
Burweg	500-1.000	5	*	*	*	0				0			
Düdenbüttel	1.000-3.000	10	*	*	*	5	*	*	*	0			
Engelschoff	50-500	5B	*	*	*	0				0			
Estorf	500-1.000	5	✓	*	*	0				0			
Gräpel	500-1.000	5	✓	*	*	0				0			
Gr. Sterneberg	50-500	5B	*	*	*	0				0			
Großenwörden	50-500	5B	*	*	*	0				0			
Hagenah	500-1.000	5	*	*	*	0				0			
Hammah	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Heinbockel	500-1.000	5	*	*	*	0				0			
Himmelpforten	über 3.000	15	/	✓	✓	10	/	✓	✓	5	/	✓	✓
Kranenburg	500-1.000	5	*	*	*	0				0			
Mittelsdorf	500-1.000	5	*	*	*	0				0			
Neuland	50-500	5B	*	*	*	0				0			
Oldendorf	über 3.000	15	/	*	*	10	/	*	*	5	/	*	*

Tabelle 3.2-13: Bedienungsqualität SG Oldendorf-Himmelpforten (ohne Bürgerbus)

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit (mit Bürgerbuslinie 2927)											
		Montags-Freitags				Sonnabends				Sonntags			
		Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ
Behrste	50-500	5B	x	x	x	0				0			
Blumenthal	50-500	5B	✓	x	x	0				0			
Bossel	50-500	5B	✓	x	x	0				0			
Brobergen	50-500	5B	✓	x	x	0				0			
Burweg	500-1.000	5	x	x	x	0				0			
Düdenbüttel	1.000-3.000	10	x	x	x	5	x	x	x	0			
Engelschoff	50-500	5B	x	x	x	0				0			
Estorf	500-1.000	5	✓	x	x	0				0			
Gräpel	500-1.000	5	✓	x	x	0				0			
Gr. Sterneberg	50-500	5B	x	x	x	0				0			
Großenwörden	50-500	5B	x	x	x	0				0			
Hagenah	500-1.000	5	x	x	x	0				0			
Hammah	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Heinbockel	500-1.000	5	x	x	x	0				0			
Himmelpforten	über 3.000	15	/	✓	✓	10	/	✓	✓	5	/	✓	✓
Kranenburg	500-1.000	5	✓	x	x	0				0			
Mittelsdorf	500-1.000	5	x	x	x	0				0			
Neuland	50-500	5B	x	x	x	0				0			
Oldendorf	über 3.000	15	/	x	x	10	/	x	x	5	/	x	x

Tabelle 3.2-14: Bedienungsqualität SG Oldendorf-Himmelpforten (mit Bürgerbus)

Abgesehen von den vom SPNV bedienten Orten Hammah und Himmelpforten stellt sich das Nahverkehrsangebot in der Samtgemeinde als sehr lückenhaft dar. Dieser Mangel ist bereits in früheren Nahverkehrsplänen dokumentiert und konnte bisher nicht behoben werden. Daher werden in Kapitel 4 dieses Nahverkehrsplanes konkrete Lösungsvorschläge zur baldigen Umsetzung skizziert.

Derzeit werden weite Teile der Samtgemeinde, abgesehen vom SPNV (RE5), durch die Linie 2027 miteinander sowie mit Stade verbunden. Die Fahrtenhäufigkeit erreicht in keiner Tagesart die gewünschte Qualität, insbesondere bezogen auf das Grundzentrum Oldendorf. Schlechte Werte erreichten auch die Verbindungen aus vielen kleineren Ortsteilen in die beiden Grundzentren. Hier erfüllt der Bürgerbus Osteland im Westteil der Samtgemeinde eine wichtige Funktion. Gleichwohl sollte das Sicherstellen einer Grundversorgung nicht die überwiegende Aufgabe eines gemeinnützigen Vereins sein.

Die Verbindungen nach Stade und Hamburg könnten durch eine stärkere Verzahnung von ÖPNV und SPNV an den Bahnhöfen spürbar verbessert und beschleunigt werden.

3.2.3.11 Hansestadt Stade

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit											
		Montags-Freitags				Sonnabends				Sonntags			
		Soll	BUX	STD	HH	Soll	BUX	STD	HH	Soll	BUX	STD	HH
Bützfleth	über 3.000	15	✓	✓	✓	10	✗	✗	✗	5	✓	✓	✓
Haddorf	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Hagen	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Ottenbeck	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Schölisch	1.000-3.000	10	✗	✗	✗	5	✗	✗	✗	0			
Stade	über 3.000	15	✓	/	✓	10	✓	/	✓	5	✓	/	✓
Stadermoor	50-500	5B	✗	✗	✗	0				0			
Wiepenkathen	über 3.000	15	✓	✓	✓	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓

Tabelle 3.2-15: Bedienungsqualität Hansestadt Stade

Die ÖPNV-Versorgung innerhalb der Hansestadt Stade ist überwiegend zufriedenstellend. Ein herausragend gutes Angebot gibt es für Ottenbeck und Wiepenkathen durch die in einem vergleichsweisen sehr dichten Takt verkehrende Linie 2007.

Strukturelle Defizite gemäß der vorgenommenen Bewertung zeigen sich insbesondere bei der Anbindung der peripheren Ortsteile im Wochenendverkehr sowie der Verknüpfung der innerstädtischen Linien unter einander. Bei genauer Betrachtung zeigt sich zudem, dass es in einzelnen Bereichen des Stadtgebietes (u.a. Kopenkamp, Schwedenviertel) ein zu lückenhaftes Netz an hinreichend oft bedienten Haltestellen gibt, was die Zugänglichkeit des ÖPNV deutlich beeinträchtigt. Gleiches gilt für den Verkehr an Sonn- und Feiertagen. Hier setzt der Betrieb erst gegen 13 Uhr ein und endet bereits wieder gegen 19 Uhr.

3.2.4 Regionale Bedienungsqualität

Die Bewertung der regionalen Bedienungsqualität erfolgt anhand einer Auszählung der tatsächlichen Fahrtenpaare zwischen den im Landkreis Stade gelegenen Grundzentren, dem Oberzentrum Hamburg (Innenstadt) und verkehrlich infrage kommenden Mittelzentren. Die Bewertung erfolgt getrennt für Montag-Freitag, Sonnabend und Sonntag. Die farbliche Markierung verrät auf den ersten Blick, ob die angestrebte Fahrtenhäufigkeit erreicht, fast erreicht oder nicht erreicht wird.

Anzahl Verbindungen zu Ober- und Mittelzentren: Montag bis Freitag								
von	Einwohner		nach					
		Sollbedienun- g	Hamburg	Bremervörde	Buxtehude	Hemmoor	Stade	Zeven
Ahlerstedt	1.000-3.000	10	10	0	10		9	3
Apensen	über 3.000	15	27	18	27	11	21	11
Buxtehude	über 3.000	15	>30	18		19	>30	11
Drochtersen	über 3.000	15	18		18	10	18	
Fredenbeck	über 3.000	15	16	8	16		13	2
Freiburg	1.000-3.000	10	16		16	0	16	
Harsefeld	über 3.000	15	27	18	27		10	11
Himmelpforten	über 3.000	15	19	0	19	19	19	
Horneburg	über 3.000	15	>30	11	>30	19	>30	
Jork	über 3.000	15	>30		18		14	
Oldendorf	über 3.000	15	5	2	5	0	5	0
Stade	über 3.000	15	>30	7	>30	19		3
Steinkirchen	1.000-3.000	10	16		16		14	
Wischhafen	1.000-3.000	10	16		16	0	16	

Tabelle 3.2-16: Regionale Bedienungsqualität (Mo-Fr)

Anzahl Verbindungen zu Ober- und Mittelzentren: Sonnabend								
von	Einwohner		nach					
		Sollbedienung	Hamburg	Bremervörde	Buxtehude	Hemmoor	Stade	Zeven
Ahlerstedt	1.000-3.000	5	5	0	5		5	0
Apensen	über 3.000	10	16	16	16	0	0	4
Buxtehude	über 3.000	10	>30	16		18	>30	4
Drochtersen	über 3.000	10	8		8	0	8	
Fredenbeck	über 3.000	10	7	4	7		7	0
Freiburg	1.000-3.000	5	8		8	0	8	
Harsefeld	über 3.000	10	16	16	16		8	4
Himmelpforten	über 3.000	10	18	0	18	18	18	
Horneburg	über 3.000	10	>30	0	>30	18	>30	
Jork	über 3.000	10	>30		11		7	
Oldendorf	über 3.000	10	2	0	2	0	2	0
Stade	über 3.000	10	>30	5	>30	18		0
Steinkirchen	1.000-3.000	5	14		14		7	
Wischhafen	1.000-3.000	5	8		8	0	8	

Tabelle 3.2-17: Regionale Bedienungsqualität (Sa)

Anzahl Verbindungen zu Ober- und Mittelzentren: Sonn- und Feiertag								
von	Einwohner		nach					
		Sollbedienung	Hamburg	Bremervörde	Buxtehude	Hemmoor	Stade	Zeven
Ahlerstedt	1.000-3.000	0	0	0	0		0	0
Apensen	über 3.000	5	16	16	16	0	0	0
Buxtehude	über 3.000	5	>30	16		17	>30	0
Drochtersen	über 3.000	5	4		4	4	4	
Fredenbeck	über 3.000	5	0	0	0		0	0
Freiburg	1.000-3.000	0	4		4	0	4	
Harsefeld	über 3.000	5	16	16	16		0	
Himmelpforten	über 3.000	5	16	0	17	17	17	
Horneburg	über 3.000	5	>30	0	>30	17	>30	
Jork	über 3.000	5	15		4		4	
Oldendorf	über 3.000	5	0	0	0	0	0	0
Stade	über 3.000	5	>30	0	>30	17		0
Steinkirchen	1.000-3.000	0	4		4		4	
Wischhafen	1.000-3.000	0	4		4	0	4	

Tabelle 3.2-18: Regionale Bedienungsqualität (So)

3.3 Verbindungsqualität

3.3.1 Bemessungsmerkmal

Bei der Analyse der Verbindungsqualität wird die ÖPNV-Beförderungszeit mit der Beförderungszeit des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) verglichen. Die Verbindungsqualität ist umso höher, je schneller und direkter eine Verkehrsrelation vom ÖPNV bedient wird. Als Bemessungsmerkmal für die Verbindungsqualität wird das Reisezeitverhältnis des ÖPNV mit dem MIV herangezogen.

3.3.2 Bewertungsraster

Das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV ist eine wichtige Einflussgröße für die Verkehrsmittelwahl. Mehrere Untersuchungen (z.B. VDV-Schrift 4, 01/2019) haben ergeben, dass ein Beförderungszeitverhältnis (Beförderungszeit im ÖPNV geteilt durch die Beförderungszeit im MIV) ab einem Faktor, der größer als 2 ist, auch im ländlichen Raum von wahlfreien Nutzern nicht mehr akzeptiert wird. Daher werden ÖPNV-Fahrten eingestuft mit der

Kategorie A, wenn sie niedriger als das 1,5 fache der MIV-Fahrtzeit ist,

Kategorie B, wenn sie im Bereich des 1,5 bis 2,1 fachen der MIV-Fahrtzeit liegt,

Kategorie C, wenn sie höher als das 2,1 fache der MIV-Fahrtzeit ist.

Die Berechnung der Reisezeitverhältnisse erfolgte im Hamburger Verkehrsmodell durch den Hamburger Verkehrsverbund (hvv). Auch der Landkreis Stade wird darin mit einer Vielzahl gleichartiger Verkehrszellen modelliert. Neben dem Straßennetz (ohne Baustellen und andere Beschränkungen) ist dort auch das gesamte öffentliche Verkehrsangebot (Stand 2022) hinterlegt. Die Auswertung erfolgte in Form grafischer Darstellungen für die Erreichbarkeit

- des nächstgelegenen Grund- oder Mittelzentrums
- eines Mittelzentrums innerhalb des Landkreises
- eines beliebigen (nächstgelegenen) Mittelzentrums
- des Oberzentrums Hamburg

in der Gegenüberstellung einer idealtypischen, störungsfreien Autofahrt zuzüglich eines Zeitaufschlages für die Parkplatzsuche und der schnellsten ÖPNV-Verbindung zwischen 6 und 22 Uhr. Hinzu kommen Gehzeiten von/zur Haltestelle, Umsteigezeiten sowie eine taktabhängige Startwartezeit von bis zu 10 Minuten.

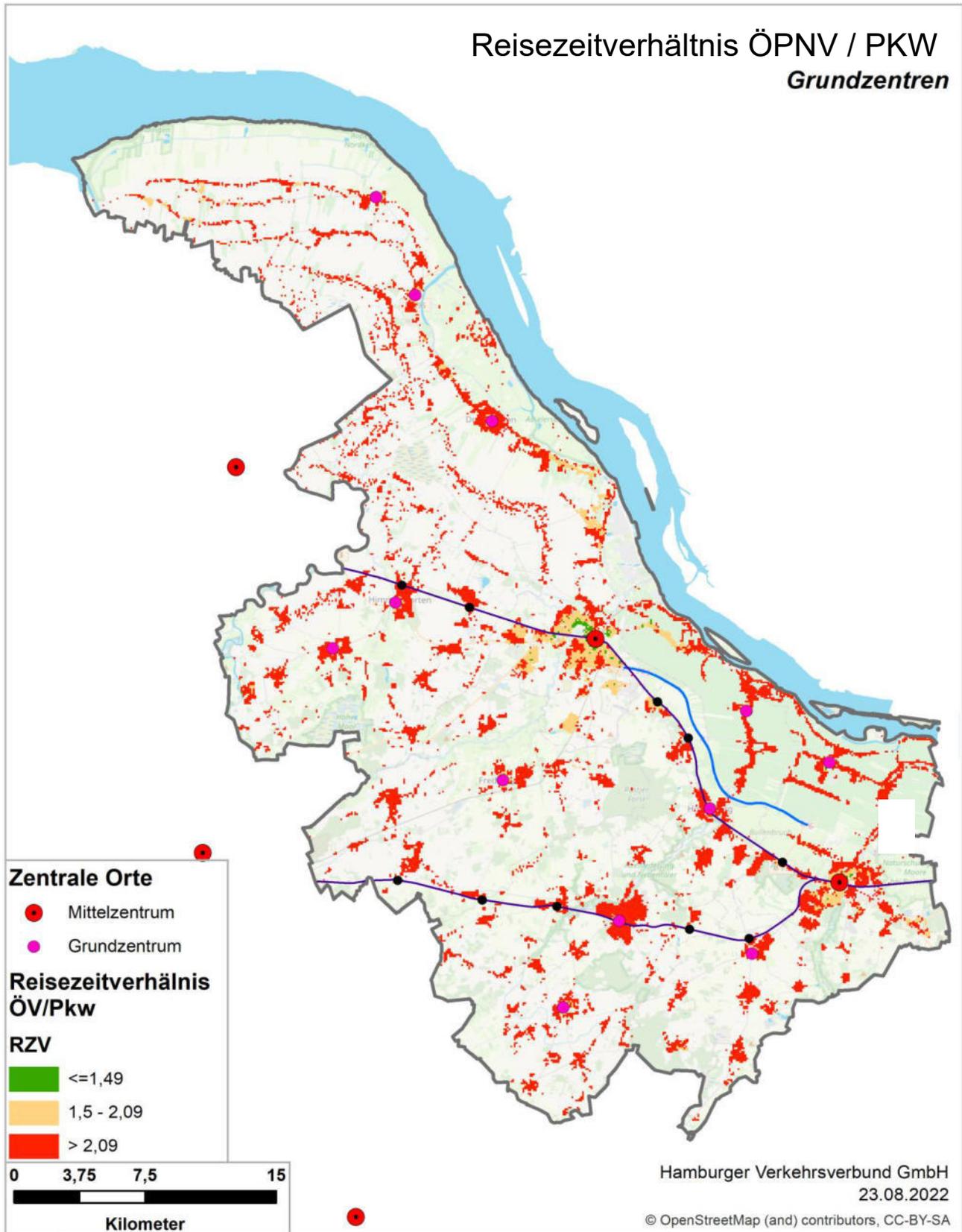


Abb. 3.3-1: Reisezeitverhältnis Orte – GZ/MZ

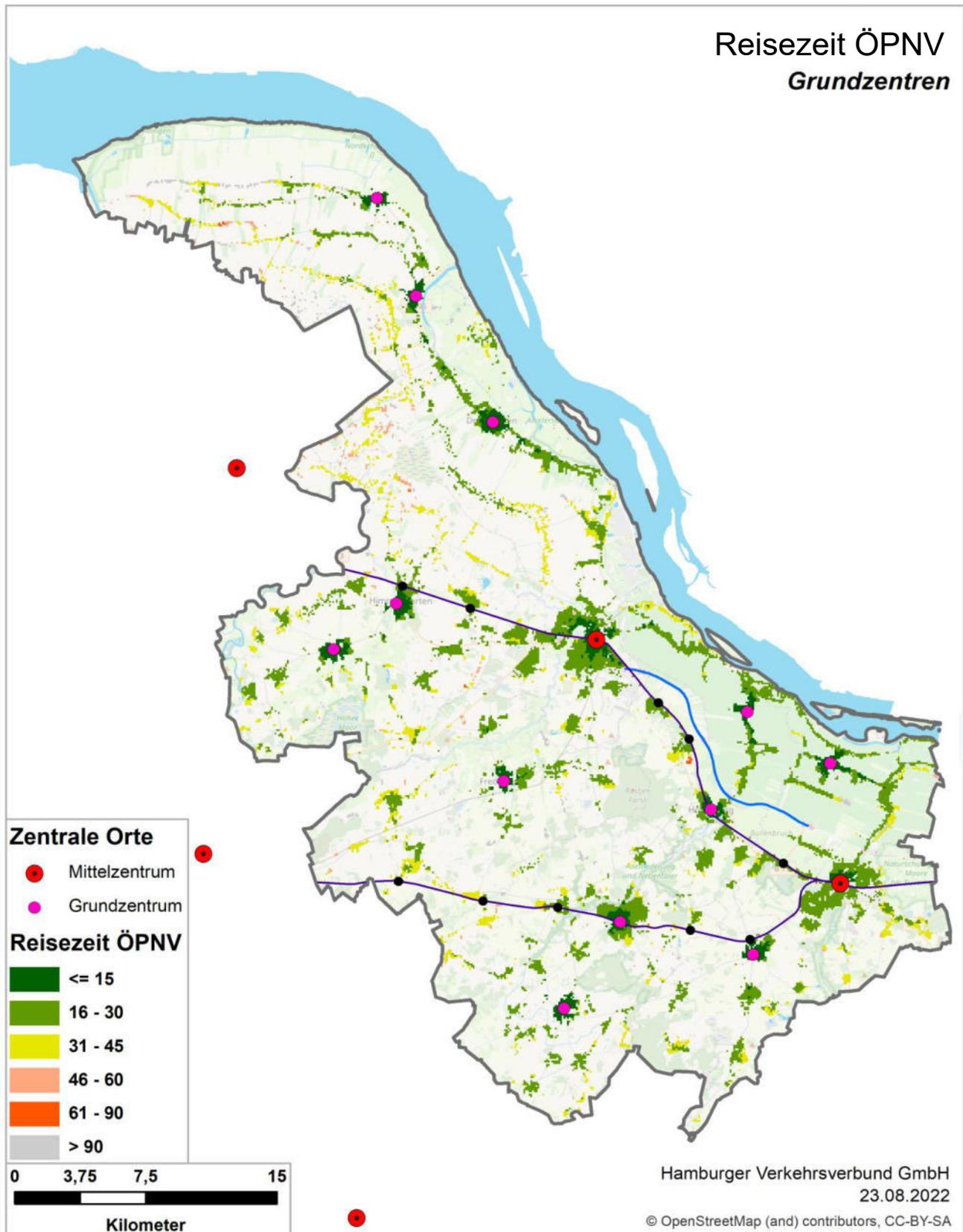


Abb. 3.3-2: ÖPNV-Reisezeit Orte – GZ/MZ

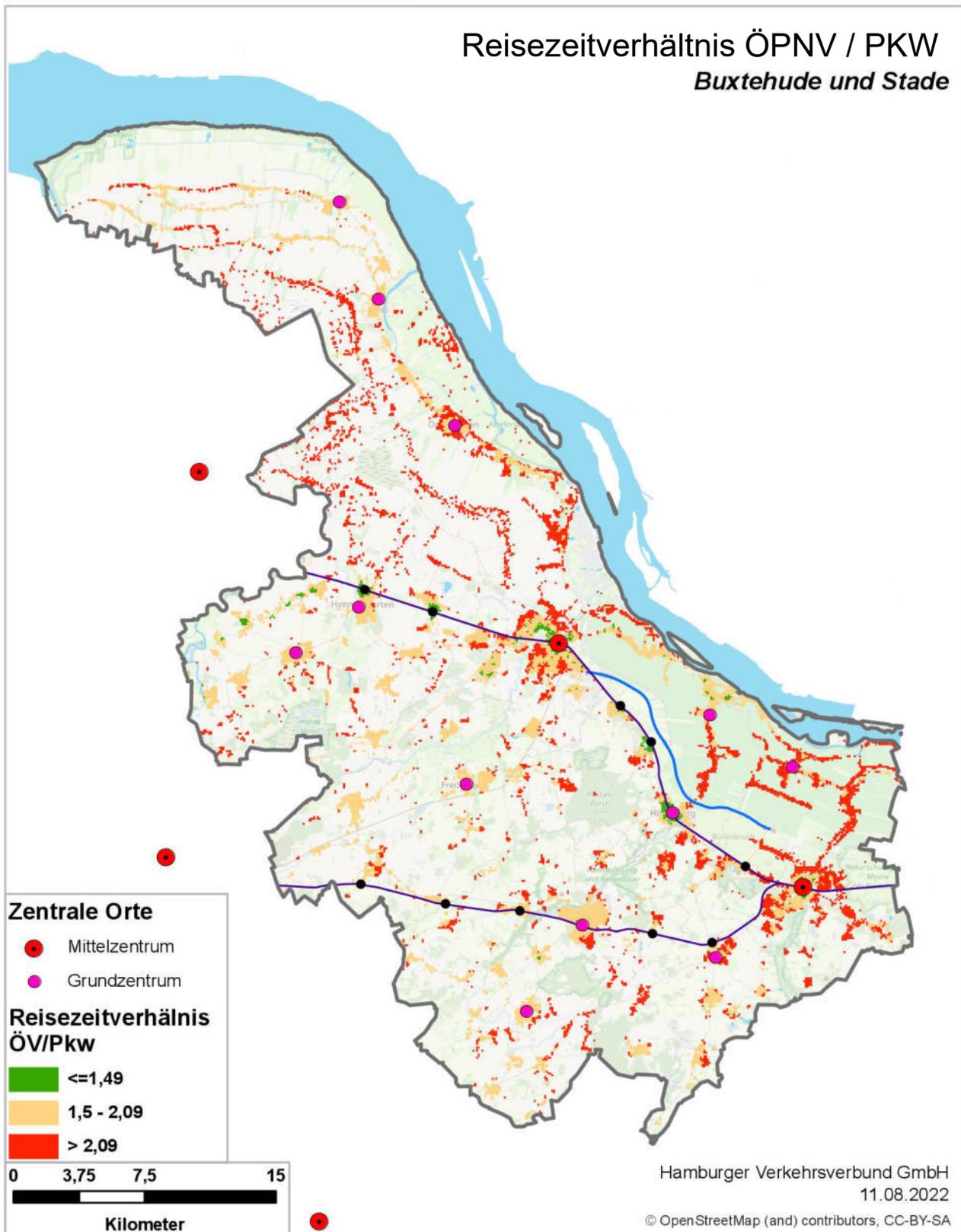


Abb. 3.3-3: Reisezeitverhältnis Orte – Stade / Buxtehude

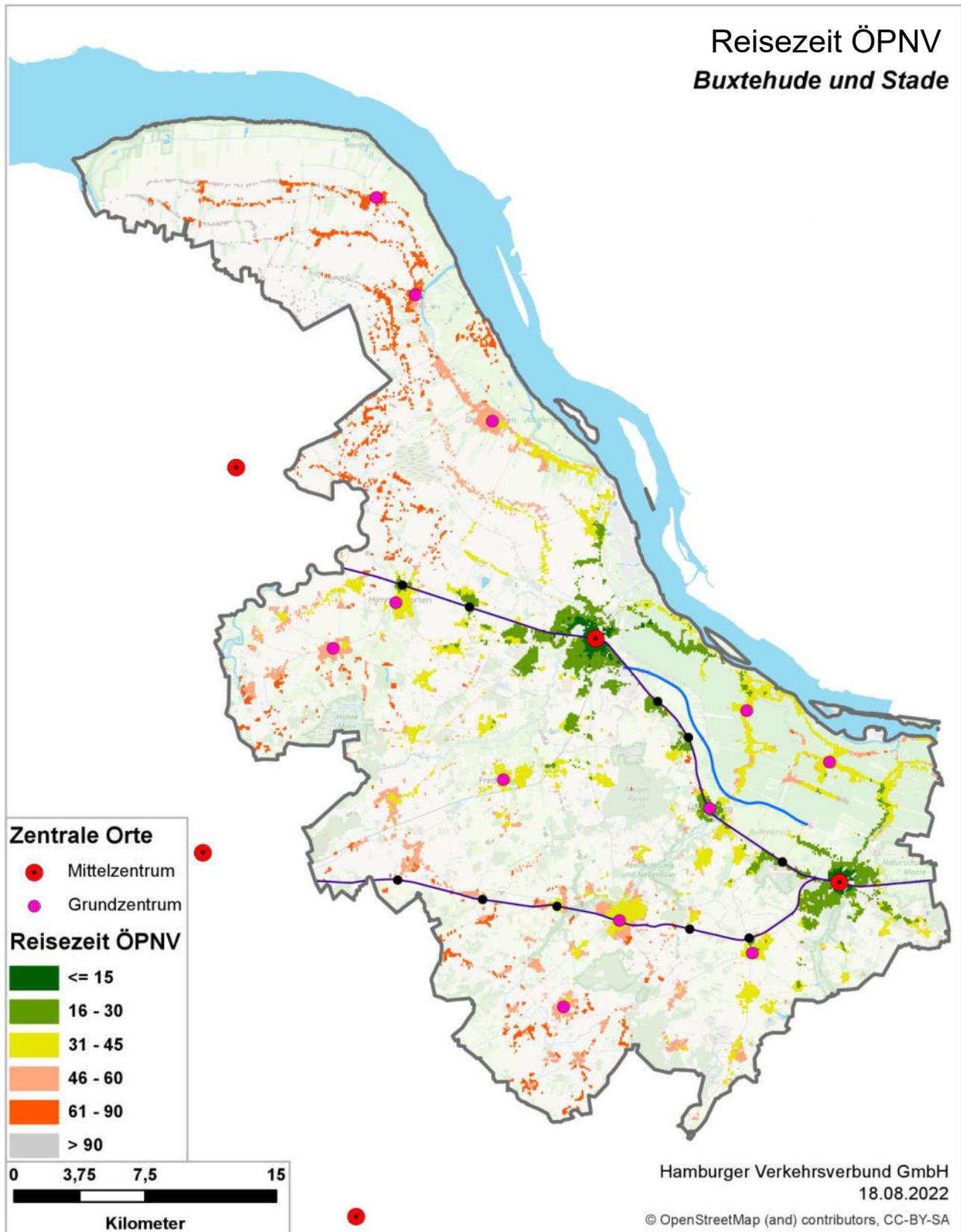


Abb. 3.3-4: ÖPNV-Reisezeit Orte – Stade / Buxtehude

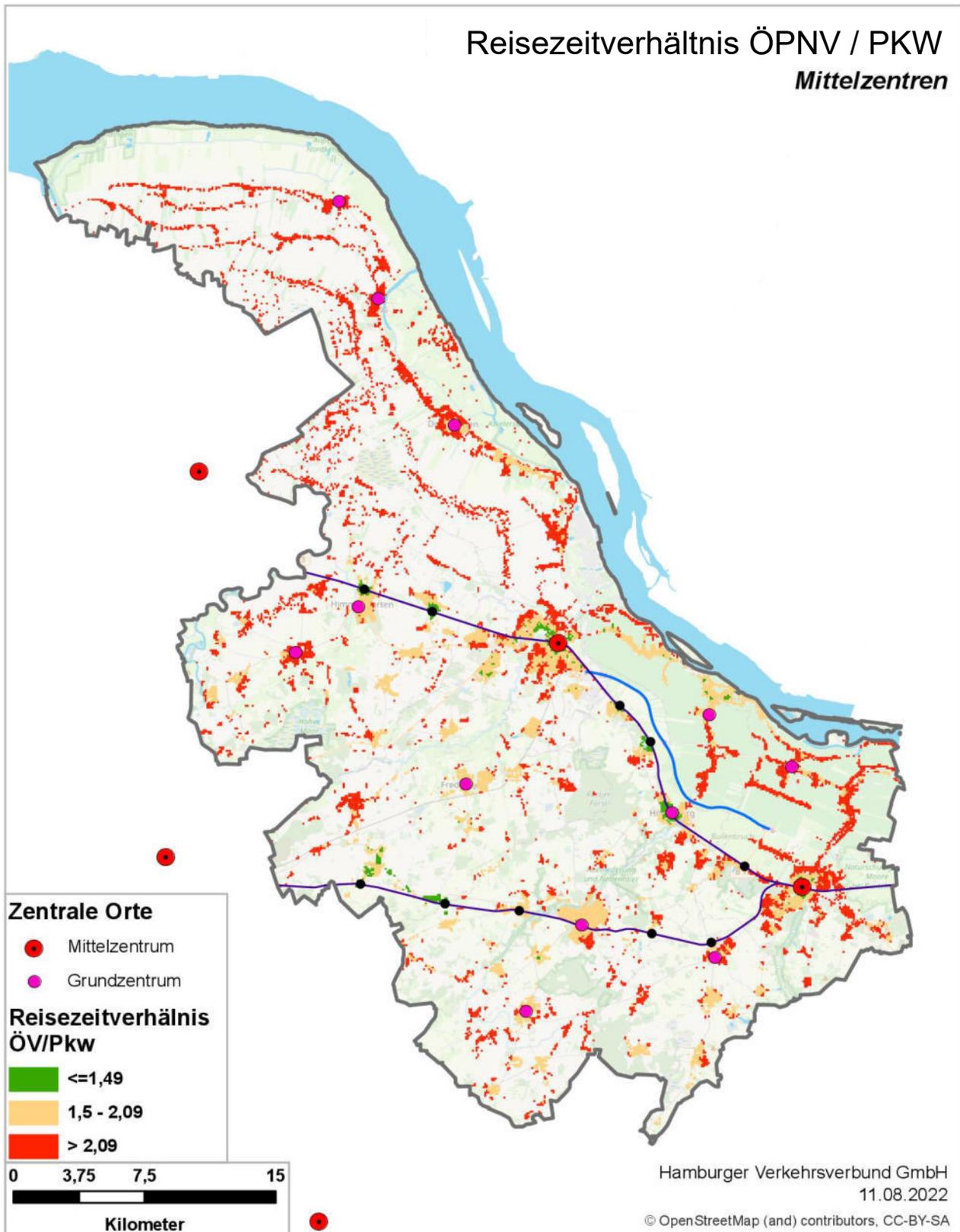


Abb. 3.3-5: Reisezeitverhältnis Orte – nächstgelegenes MZ

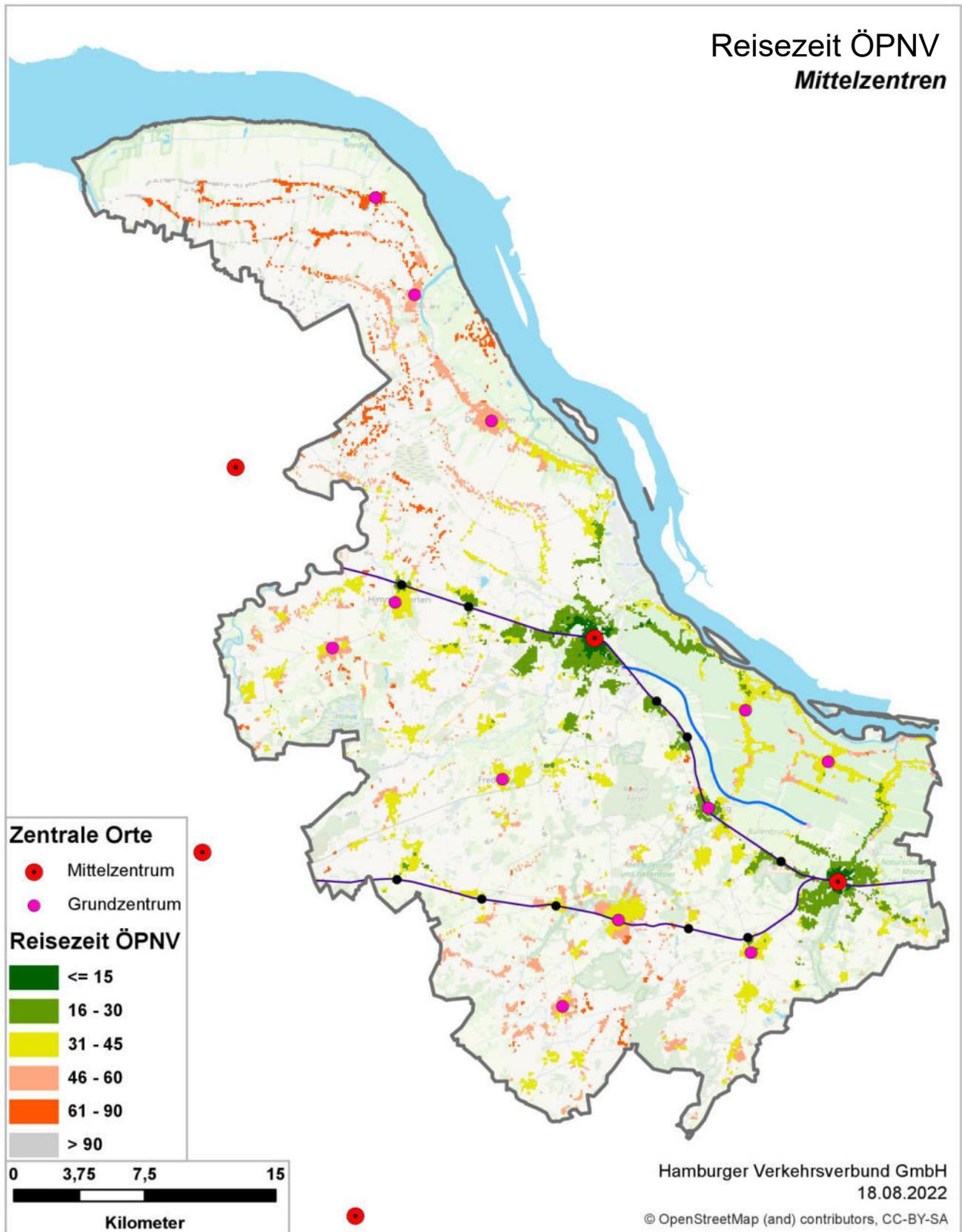


Abb. 3.3-6: ÖPNV-Reisezeit Orte – nächstgelegenes MZ

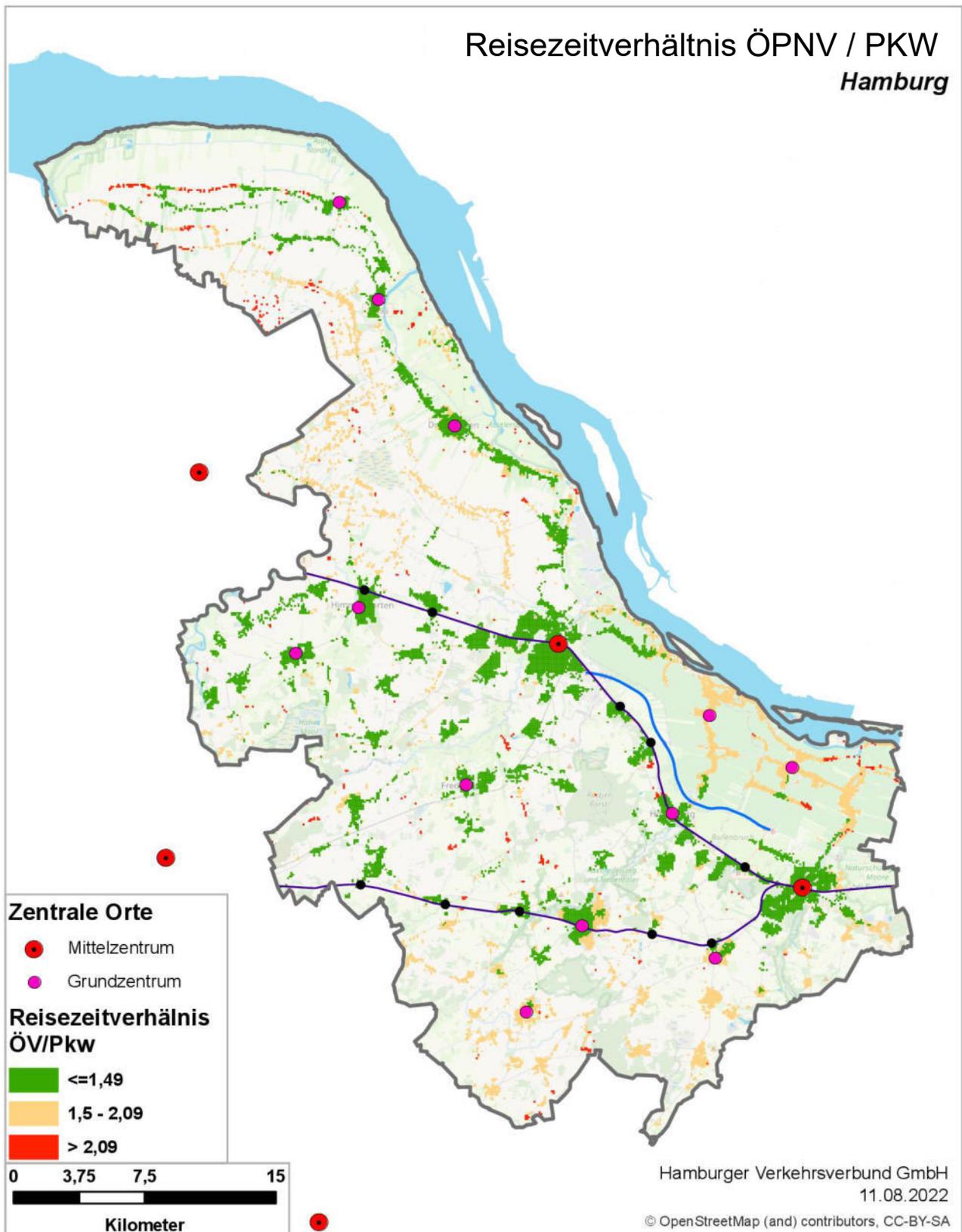


Abb. 3.3-7: Reisezeitverhältnis Orte – Oberzentrum Hamburg

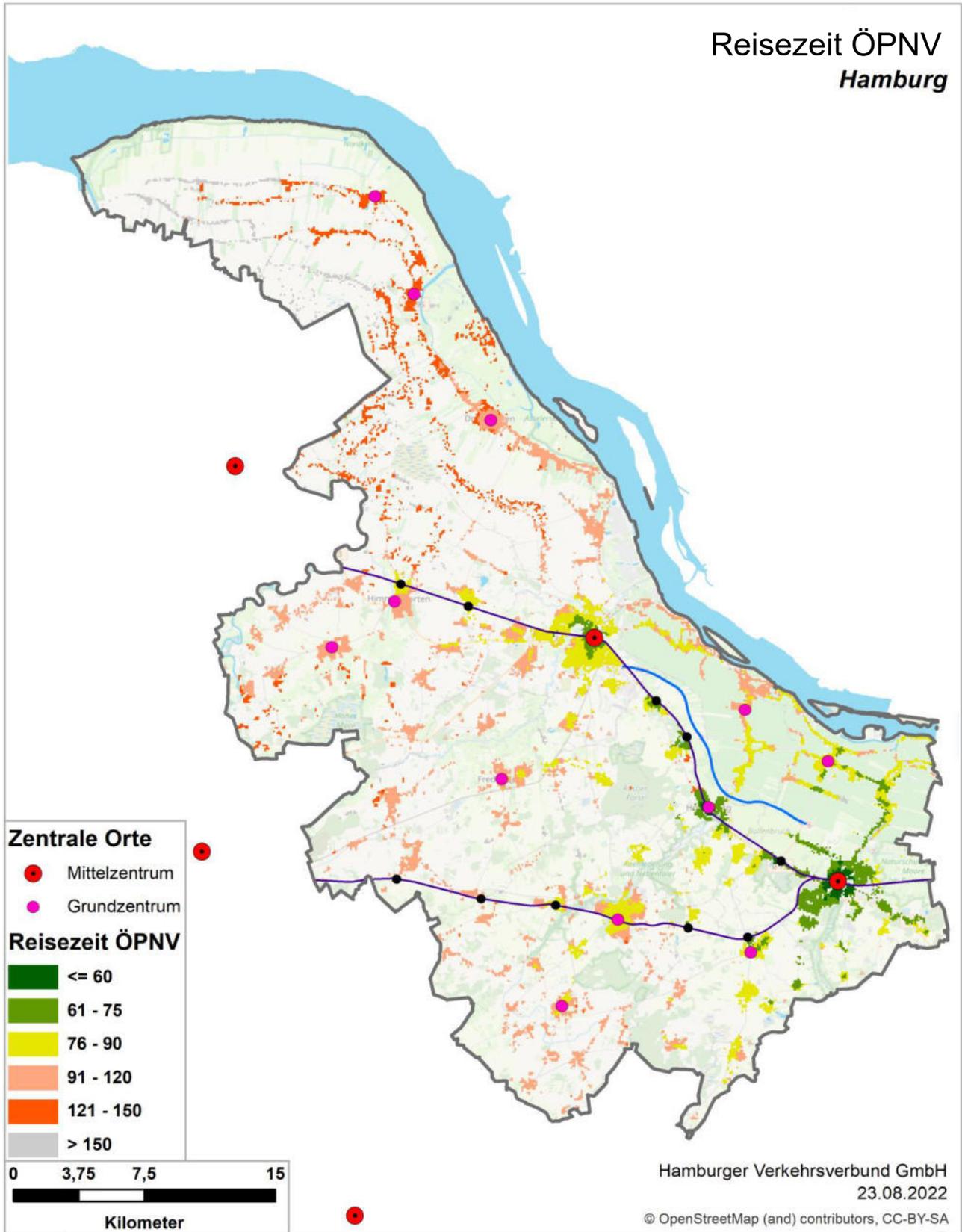


Abb. 3.3-8: ÖPNV-Reisezeit Orte – Oberzentrum Hamburg

3.3.3 Einordnung der Analyseergebnisse

Bei Fahrten in das nächstgelegene Grundzentrum (Abb. 3.3-1) werden durchweg unbefriedigende Reisezeitverhältnisse erreicht. Das liegt daran, dass sich auf diesen, vorwiegend kurzen, Strecken die Startwartezeit überproportional negativ auswirkt. Angesichts der, absolut betrachtet, überwiegend kurzen Reisezeiten lässt sich aus dieser Analyse jedoch kein unmittelbarer Handlungsdruck ableiten.

Bei Fahrten in die Mittelzentren Buxtehude und Stade (Abb. 3.3-2) wiegt der zuvor genannte Effekt weniger stark, was die insgesamt etwas positiver ausfallende Darstellung zeigt. Schlechte Ergebnisse erzielen dabei überwiegend Räume mit strukturellen Defiziten wie allgemein unzureichender oder nicht ausreichend leistungsfähiger ÖPNV-Anbindung. Beispiele dafür sind Bassenfleth, Bliedersdorf, Helmste, Hüll, Krautsand, Moorende oder Revenahe. Im Fall von Mitteln- und Neuenkirchen erlangt der MIV durch die Nutzung der Bundesautobahn A26 zudem einen besonderen Zeitvorteil gegenüber dem ÖPNV. In der Einheitsgemeinde Jork scheint die Haltestellendichte nicht hoch genug zu sein, da sich hier die Wegezeiten zu den Haltestellen angesichts der kurzen Fahrstrecke negativ bemerkbar machen. Bei der Ausweitung der Betrachtung auf alle umliegenden Mittelzentren (Abb. 3.3-3) ändert sich das Bild entlang der Ostgrenze des Landkreises. Es gibt zwar positive Effekte wie die gute Anbindung von Aspe und Kutenholz an Bremervörde, aber überwiegend werden weitere strukturelle Defizite deutlich. Die Werte für Mulsum und Oldendorf verschlechtern sich, weil die Verbindungen nach Bremervörde nicht vorhanden oder nicht schnell genug sind. Weiter nördlich sind es fehlende Verbindungen nach Hemmoor, welche die Ergebnisse von Burweg, Kranenburg und ganz Nordkehdingen weiter verschlechtern.

Bei Fahrten nach Hamburg (Abb. 3.3-4) zeigt sich für den ÖPNV ein überaus positives Bild. Von den regelmäßigen und schnellen SPNV-Anbindungen profitieren neben den Orten mit eigenem Bahnhof auch zahlreiche Orte auf der Geest sowie entlang der Elbe bis nach Freiburg. Die Gründe für das Vorliegen der weniger guten RZV-Klasse 1,5 bis 2,09 sind regional sehr unterschiedlich. Im Nordkreis, zwischen Stadermoor, Hüll und Oederquart-Kajedeich ist das ÖPNV-Angebot schlicht zu lückenhaft und zudem primär auf die Bedürfnisse der Schülerbeförderung zugeschnitten. Auch eine möglicherweise vorteilhaft wirkende Anbindung an die Bahnhöfe in Cadenberge, Hemmoor oder Wingst ist nicht vorhanden. Weiter östlich, im Alten Land, wirkt sich dagegen die direkte Nähe zu Hamburg stärker aus. Der MIV findet Wege über Neuenfelde und Moorburg oder die Finkenwerder Umgehungsstraße, wohingegen ÖPNV-Wege entweder zunächst eine, nicht in Richtung auf das Ziel verlaufende, Fahrt zu einem der Bahnhöfe in Buxtehude, Horneburg oder Stade oder einen Umstieg in Cranz mit einer anschließenden langsamen Busfahrt durch Finkenwerder erfordern. Im Süden des Landkreises, also den Samtgemeinden Apensen und Harsefeld ist die Bundesautobahn A1 bereits gut genug erreichbar. In Kombination mit der geringen Beförderungsgeschwindigkeit der RB33 lässt sich der relative Zeitvorteil des MIV erklären. Mit dem Anschluss der Bundesautobahn A26 an die A7 wird erwartet, dass sich die heutigen Reisezeitvorteile des ÖPNV in weiten Teilen des Landkreises rasch relativieren werden. Es sollten daher vorausschauend Maßnahmen zur Attraktivitätssicherung oder –steigerung des ÖPNV-Systems ergriffen werden.

4. Ziele und Maßnahmen

4.1 Übergeordnete Ziele

Nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (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. Die verschiedenen einschlägigen Gesetze (NNVG, BGG, NBGG), das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP), das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) und das Regionale Entwicklungskonzept (REK) der Metropolregion Hamburg sowie das Klimakonzept 2030 (KK2030) des Landkreises Stade enthalten folgende allgemeine Zielvorgaben und Grundsätze:

Nr.	Übergeordnetes Ziel	Grundlage
1	Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen mit dem Ziel, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen.	BBG
2	Der ÖPNV soll im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit zu einer Verlagerung des Aufkommens im Motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV beitragen	NNVG
3	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
4	Sichere und leichte Verknüpfungen zwischen Motorisiertem Individualverkehr und Öffentlichem Verkehr sind anzustreben.	NNVG
5	Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.	NNVG
6	Bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen und der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen (Behinderte, Frauen, Kinder, ältere Menschen u.a.) zu berücksichtigen. Maßnahmen aus diesen Bereichen sollen vorrangig von den Zuwendungsgebern gefördert werden.	NNVG RROP
7	Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich und bequem sein.	NNVG
8	In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu treffen; dabei ist sicherzustellen, dass straßen- und schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr aufeinander abgestimmt sind	LROP

Tabelle 4.1-1: Übergeordnete Ziele (1)

Nr.	Übergeordnetes Ziel	Grundlage
9	Es sollen Siedlungsstrukturen gesichert und entwickelt werden, in denen die Ausstattung mit und die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge für alle Bevölkerungsgruppen gewährleistet werden; sie sollen in das öffentliche Personennahverkehrsnetz eingebunden werden	LROP
10	Die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr und auf den Fahrradverkehr soll durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen unterstützt werden.	LROP
11	Der ÖPNV soll in seiner Funktion als Daseinsvorsorge und zur Verbesserung des Wirtschaftsstandortes sowie als Alternative zum Individualverkehr in seiner Raumerschließung, der Bedienungshäufigkeit und seiner Wirtschaftlichkeit erhalten, den Entwicklungen angepasst und verbessert werden. Das bestehende Grundnetz des schienen- und straßengebunden ÖV soll erhalten und weiterentwickelt werden.	RROP
12	Die Nutzung des umweltfreundlichen ÖPNV soll gefördert und durch geeignete Maßnahmen attraktiver gemacht werden. Die Schülerbeförderung soll gesichert werden.	RROP
13	<p>Der straßengebundene ÖPNV soll verbessert werden durch</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserungen des Bedienangebotes • Attraktivitätssteigerungen der Systemübergänge und Haltepunkte sowie der Bushaltestellen im regionalen Grundnetz • Schnellverbindungen zwischen den zentralen Orten • Zubringerverbindungen zu den Schnittstellen von ÖPNV und SPNV 	RROP
14	Das Grundnetz soll an einer „Drei-Achsen-Struktur“ ausgerichtet werden. Zwei Achsen werden von den heutigen Bahnstrecken Himmelpforten – Stade – Buxtehude – Hamburg und Buxtehude – Harsefeld – Bremervörde gebildet; die dritte Achse verläuft von Stade über Drochtersen und Wischhafen nach Freiburg. Auf diesen Achsen soll das ÖPNV-Angebot leistungsfähig vorgehalten und verbessert werden.	RROP
15	Die Anbindung der Region Kehdingen – Oste an das Mittelzentrum Stade und die Bahnhöfe in Cadenberge, Hemmoor, Himmelpforten und Bremervörde sollen dem Bedarf entsprechend entwickelt werden.	RROP
16	<p>Zielsetzungen der künftigen koordinierten Nahverkehrspolitik für die Metropolregion Hamburg:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Leistungsangebots auf der Straße und der Schiene als Voraussetzung für die Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens • Bessere Verknüpfung von Motorisiertem Individualverkehr und ÖPNV • Schaffung attraktiver Tarife und Umsteigemöglichkeiten • Verbesserung von Sicherheit und Sauberkeit im ÖPNV • Stärkere finanzielle Förderung des ÖPNV. 	REK

Tabelle 4.1-2: Übergeordnete Ziele (2)

Nr.	Übergeordnetes Ziel	Grundlage
17	Stärkung klimafreundlicher Mobilität (insbesondere des ÖPNV und ergänzender Mobilitätsangebote sowie Fahrradmobilität) durch Gestaltung der Siedlungs- und Wohnraumentwicklung (in Bezug auf Dichte, Nutzungsmischung, Versorgung, Wegebeziehungen und Vermeidung von Wegen).	KK2030
18	Der ÖPNV sollte so gestaltet sein, dass er eine klimafreundliche, sozial gerechte und attraktive Alternative zum MIV darstellt.	KK2030
19	Die Nutzung des ÖPNV muss für die Nutzer:innen so einfach wie möglich sein. Dabei ist die gesamte Wegstrecke von Haustür zu Haustür maßgeblich.	KK2030
20	Die Schaffung eines flächendeckenden, hierarchischen Bahn-Bus-Gesamtsystems, das auf drei Stufen beruht: Ein übergeordnetes Bus- und Bahnnetz verbindet zentrale Orte über Hauptachsen. Der Regionalbusverkehr und der Schüler:innenverkehr dient der kleinräumigen Erschließung wichtiger Siedlungs- und Gewerbegebiete. Für kleinräumige Siedlungen abseits der Verkehrsachsen werden andere Bedienformen wie ASTs oder Bürgerbusse eingesetzt. Die Fahrpläne müssen untereinander gut abgestimmt sein, um lange Wartezeiten zu vermeiden.	KK2030
21	Alle Orte im Kreisgebiet mit über 1.000 Einwohner:innen werden montags bis samstags idealerweise im Ein-Stunden-Takt mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedient. Das Angebot erstreckt sich bis in die Abendstunden (22 Uhr). An Sonntagen kann das Angebot reduziert werden.	KK2030
22	In Orten mit mehr als 500 Einwohner:innen werden Busse, die ohne Voranmeldung und regelmäßig fahren, Bürgerbussen und On-Demand Angeboten möglichst vorgezogen.	KK2030
23	Auch Nachbarlandkreise müssen gut erreichbar sein.	KK2030
24	Bürgerbusse werden in das Gesamtnetz sinnvoll eingebunden, z. B. als Zubringer zu weiteren Haltestellen. Das AST wird preislich attraktiv gestaltet und beworben.	KK2030
25	Das ÖPNV-Angebot sollte so gestaltet werden, dass es einfach zugänglich und Tarife sowie Fahrpläne leicht verständlich sind. Dies bedeutet konkret eine hohe Haltstellendichte mit kurzen Zugangswegen und eine Erschließung von Wohn-, Arbeits-, und Freizeitorte der Fahrgäste.	KK2030
26	Die Fahrzeuge verfügen über eine hohe Anzahl an Sitzplätzen und über eine hochwertige und zeitgemäße Fahrzeugausstattung (bspw. Wifi und Lademöglichkeiten für Smartphones). Die Fahrzeuge werden regelmäßig gesäubert.	KK2030
27	Die Bürger:innen werden regelmäßig über Änderungen und Neuerungen im ÖPNV-Angebot informiert. Größere Änderungen werden umfangreich beworben, beispielsweise durch Postwurfsendungen.	KK2030
28	Es sollen Anreize für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs im touristischen Verkehr (insbesondere zur An- und Abreise) gesetzt werden.	KK2030

Tabelle 4.1-3: Übergeordnete Ziele (3)

4.2 Ziele des Landkreises Stade

Die oberste Priorität des Landkreises ist die Sicherstellung des **Schülerverkehrs**. Das dafür erforderliche Fahrtenangebot ist unabhängig von der Einwohnerzahl der Orte, es richtet sich nach den Erfordernissen der Schulen. Darüber hinaus möchte der Landkreis ein übersichtliches, aufeinander abgestimmtes **Netz hochwertiger Regionalbuslinien** sowie **attraktive Stadtverkehre** dauerhaft etablieren. Aufgrund der hohen Regelmäßigkeit der Nachfrage genießt der Berufsverkehr dabei eine besondere Würdigung. Die **ÖPNV-Grundversorgung** wird idealerweise im Rahmen der zuvor genannten Zwecke abgedeckt, kann in Einzelfällen jedoch auch mit bedarfsgesteuerten Verkehren wie dem Anruf-Sammel-Taxi sichergestellt werden.

4.2.1 Schülerverkehr

Der Schülerverkehr stellt wie in vielen ländlich geprägten Gebieten auch im Landkreis Stade das wirtschaftliche Rückgrat des ÖPNV dar. Auf zahlreichen Linien ist das vorhandene Angebot auch darauf abgestimmt. Als übergeordnetes Ziel ist zu berücksichtigen, dass die Landkreise sich nach § 109 NSchG unabhängig von ihren Aufgaben als Schulträger darum bemühen sollen, dass die Fahrpläne und die Beförderungsleistungen der öffentlichen Verkehrsmittel in ihrem Gebiet den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler hinreichend Rechnung tragen.

Die minimalen Rahmenbedingungen für die Beförderung anspruchsberechtigte Schüler definiert die Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Stade in ihrer jeweils gültigen Fassung. Darüber hinaus soll, sofern wirtschaftlich vertretbar, die Beförderung eine Qualität erreichen, die auch von Schülerinnen und Schülern sowie deren Eltern als gut eingeschätzt wird und eine nachhaltige Offenheit gegenüber öffentlichen Verkehrsangeboten auch im Anschluss an die Schulzeit fördert.

4.2.2 Hochwertige Regionalbuslinien und attraktive Stadtverkehre

Relationen mit verbindender Funktion zwischen Grund- und Mittelzentren sowie als Zubringer zum übergeordneten SPNV sollen weiter gestärkt und schrittweise zu einem integrierten Netz zusammengeführt werden. Grundlage dafür können die in Kapitel 2.4.2.1 genannten primären und sekundären Hauptlinien sein. Durch die Abstimmung der Fahrpläne aufeinander sollen landkreisweite Fahrten mit zuverlässigen Anschlüssen und kurzen Umsteigezeiten ermöglicht werden. Die Konzentration auf wenige hochwertige Linien erhöht die Vielfalt möglicher Fahrtzwecke und kann dadurch die Nutzungsmöglichkeiten und Fahrgastzahlen insgesamt steigern.

Die Stadtverkehre sollen gemeinsam mit den Hansestädten Buxtehude und Stade weiter verbessert werden. Aufgrund der höheren Bevölkerungsdichte wird unterstellt, dass bei einem ausreichend attraktiven und konkurrenzfähigen Angebot mit vergleichsweise geringem Aufwand am ehesten Verlagerungseffekte vom MIV zum ÖPNV realisiert werden können. Hierbei ist zu beachten, dass der Reisezeit als einem Kriterium der Verkehrsmittelwahl wegen der oftmals kurzen Wege eine besondere Bedeutung beigemessen werden sollte.

4.2.3 Grundversorgung

Eine Grundversorgung der Orte ist gewährleistet, wenn die in Kapitel 3.2.2 beschriebenen Standards eingehalten werden. Sie sind auch Grundlage für die Bewertung der Verkehrsrelationen im Kapitel 3.2. Es wird folgende Mindestzahl von Fahrtenpaaren angestrebt:

Einwohner je Ort	Fahrten pro Tag und Richtung	Anbindung an
50 – 500	5 (bedarfsgesteuert)	Grundzentrum
500 – 1.000	5	Grundzentrum
1.000 – 3.000	10	Mittelzentrum
über 3.000	15	Oberzentrum

Tabelle 4.2-1: Definition der ÖPNV-Grundversorgung

In besonders dünn besiedelten Gebieten oder weitläufigen Gemeinden kann die gewünschte Grundversorgung auch von Orten mit mehr als 500 Einwohnern im Linienverkehr wegen sehr langer Fahrtwege und den damit verbunden Umwegen sowie einer Vielzahl nötiger Haltestellen trotz großer Anstrengungen in der Abwägung von Kosten und Nutzen nicht immer gewährleistet werden. In diesen Fällen können Bedarfsverkehre wie Rufbusfahrten oder das Anruf-Sammel-Taxi für Abhilfe sorgen.

4.2.4 Allgemeine Standards bei der Planung von ÖPNV-Angeboten

Bei der Planung und Ausgestaltung von ÖPNV-Angeboten im Landkreis Stade sind die Verkehrsunternehmen gehalten, sich an einer Reihe von planerischen Grundsätzen zu orientieren. Fahrgastinteressen sind dabei wann immer möglich höher zu bewerten als betriebliche Belange.

Im klassischen **Linienverkehr** sollen in der Regel alle auf dem Linienweg liegenden **Haltestellen** bedient werden. Ausnahmen sind bei Abweichungen einzelner Fahrten vom regulären Linienweg, zur Auslastungssteuerung oder in Abstimmung mit dem Aufgabenträger möglich. Soweit es im Rahmen der bestehenden planerischen Zwänge (Unterrichtszeiten, Anschlussverbindungen) möglich ist, sollte die Einrichtung strenger **Taktfahrpläne** angestrebt werden. Bei Abweichungen vom Taktverkehr soll auf ähnliche Taktfamilien (z.B. Abfahrten um 10:45, 11:35 und 12:55) geachtet werden. Die verwendeten **Fahrzeitprofile** der unterschiedlichen Linien sind so zu gestalten, dass ein von mehreren Linien befahrener Streckenabschnitt unter vergleichbaren Verkehrsverhältnissen mit der identischen Fahrzeitverteilung bewältigt wird. Bei Fahrten, die an **Schul- und Ferientagen** Komplemente zueinander bilden ist darauf zu achten, dass die an Ferientagen stattfindende Fahrt möglichst nicht vor der an Schultagen üblichen Abfahrtszeit verkehrt. Abweichungen können im Einzelfall durch verbesserte Anschlussbeziehungen o.ä. begründet werden.

Unter Wahrung eines verhältnismäßigen betrieblichen Zusatzaufwands sollen im Verkehrsgebiet vorhandene **Klein- und Midibusse** möglichst umfassend auch abseits des betrieblich erforderlichen Einsatzgebietes eingesetzt werden. Das betrifft insbesondere Zeiten geringer Nachfrage, Ferientage sowie Wochenenden.

Bei der Planung und dem Betrieb alternativer und **flexibler Bedienformen** sind die Begriffe „Rufbus“ und „Anruf-Sammel-Taxi“ zu verwenden. Sofern tarifintegrierte Flächenbedarfsverkehre eingeführt werden, können auch verbundbezogene Produktbezeichnungen wie „hvv hop“ angeordnet werden. Die **Buchung** muss telefonisch (nur während der Betriebszeiten; ohne zusätzliche Gebühren) und online bis zu 60 Minuten vor Fahrtantritt möglich sein.

Fahrplanänderungen sollen bevorzugt zum europaweiten Fahrplanwechsel im Dezember oder zum Schuljahresbeginn durchgeführt werden. Im Kundeninteresse können im Einzelfall Abweichungen zwischen Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen vereinbart werden. Die Abstimmung neuer Fahrpläne sollte möglichst sechs Wochen vor Inkrafttreten abgeschlossen sein, um eine zuverlässige und umfassende Fahrgastinformation sicherstellen zu können.

4.2.5 Bewertungskriterien bei Genehmigungsanträgen

Bei der Beurteilung eigenwirtschaftlicher Anträge (Genehmigungswettbewerb) erfolgt eine Prüfung der im Nahverkehrsplan festgelegten Ziele. Wenn das zuletzt genehmigte Fahrtenangebot über die Mindestanforderungen hinausgeht, so ist jenes maßgeblich. Die Berücksichtigung der Fahrzeugstandards (Anlage 3) sowie der Qualitätsanforderungen des hvv sind verbindlich zuzusichern.

Bei der Bewertung konkurrierender Anträge werden Qualitätsmerkmale ebenso wie das beantragte Fahrplankonzept unter dem Gesichtspunkt des hypothetischen Fahrgastnutzens beurteilt und gegeneinander abgewogen.

Beantragte Fahrpläne, die in grober Weise gegen die Anforderungen der Schülerbeförderung verstoßen werden als nicht genehmigungsfähig betrachtet. Anhaltspunkte für diese Einschätzung liefern gehäufte nachteilige Abweichungen vom zuletzt gültigen Fahrplan sowie Verstöße gegen die Anforderungen der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Stade.

4.3 Maßnahmenübersicht

In diesem Kapitel werden Handlungsfelder dargestellt, mit denen der ÖPNV im Landkreis Stade weiterentwickelt werden soll. Die Handlungsfelder sind untergliedert in übergeordnete und teilnetz-bezogene Maßnahmen.

Auch Maßnahmen, die nicht explizit benannt werden, können im Einklang mit dem Nahverkehrsplan stehen, wenn diese der Erreichung der in Kapitel 4.1 und 4.2 benannten Ziele dienen.

Die Umsetzung sämtlicher Maßnahmen steht unter Finanzierungsvorbehalt und bemisst sich an den verfügbaren Haushaltsmitteln.

4.3.1 Übergeordnete Maßnahmen

Maßnahme 1:

Einführung von Mindeststandards zur Fahrzeugqualität

Erläuterung

Die Qualität und Ausstattung der im Landkreis Stade eingesetzten Fahrzeuge ist äußerst heterogen. Ursächlich hierfür ist, dass der Landkreis in früheren Nahverkehrsplänen nur sehr vage Vorgaben machte, die einen großen Raum für verschiedene Auslegungen boten.

Zur Konkretisierung der in Kap. 4.1 genannten Ziele (7, 26) legt der Landkreis mit einem gesonderten ÖPNV-Fahrzeugkonzept verbindliche Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale fest. Neben den Fahrgästen profitieren auch die Verkehrsunternehmen, welche erstmals auf klare Vorgaben zurückgreifen können. Verpflichtend umzusetzen ist das ÖPNV-Fahrzeugkonzept erst bei der Neuerteilung von Linienverkehrsgenehmigungen (vgl. Kap. 2.4.2.2). Eine frühere Berücksichtigung ist wünschenswert.

Das Konzept ist als Anlage 3 beigefügt und enthält Aussagen zu:

- Fahrzeugalter und Erscheinungsbild
- Antriebsart
- Klimatisierung
- Fahrgastinformation
- Anforderungen an die Barrierefreiheit
- Anzahl von Sitzplätzen (abhängig vom Fahrzeugtyp) und Ausführung der Bestuhlung
- Sonstige Ausstattungsmerkmale

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Landkreis, hvv, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

VNO

Finanzierung

Verkehrsunternehmen

Maßnahme 2:**Fortlaufende Öffentlichkeitsarbeit****Erläuterung**

Immer wieder zeigt sich, dass insbesondere Nichtnutzer wenig Kenntnis von Art und Umfang des ÖPNV-Angebotes haben, dieses daher regelmäßig unterschätzen und den ÖPNV somit gar nicht erst als mögliche Mobilitätsalternative in Betracht ziehen. Der hvv selbst beschränkt seine Marketinganstrengungen meist auf verbundweit verbreitbare Kampagnen, beispielsweise zu den Themen Tarif und Service. Um den Bekanntheitsgrad des ÖPNV-Angebotes in der Bevölkerung zu erhöhen und neue Kunden damit zum Umstieg zu motivieren, wird der Landkreis daher gemeinsam mit dem hvv sowie den Verkehrsunternehmen regelmäßige und zielgerichtete Werbemaßnahmen mit starkem regionalen Bezug erarbeiten und finanzieren. Zur Sicherzustellung dauerhafter Präsenz soll dafür ein jährliches Budget bereitgestellt werden.

Mögliche Aktivitätsbereiche sind:

- Anzeigen- und Plakatwerbung
- Regionale Fahrplan-Flyer
- Postwurfsendungen
- Pressemitteilungen, Redaktionelle Beiträge
- Präsenz bei wichtigen lokalen Veranstaltungen
- Gratis-ÖPNV an verkaufsoffenen Sonntagen

Umsetzung

<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität

Beteiligte

Landkreis, hvv, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

VNO

Finanzierung

Landkreis

Kostenschätzung

€ 10.000,00 p.a.

Maßnahme 3:**Systematisierung von Liniennummern****Erläuterung**

Mit den vorgenommenen Überplanungen des Linienverkehrs wurde auch ein erster Schritt zur Systematisierung und Neunummerierung der Linien eingeleitet. Dabei war es das Ziel, die jeweilige Regionalbuslinie und die in diesem Bereich verkehrenden, schulorientierten Linien als Liniennummernblock zusammenzufassen. Der Landkreis hat das Ziel, diese räumliche Systematisierung des Liniennummernsystems weiter voranzutreiben und Regionalbuslinien sowie Linien mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung im jeweiligen Verkehrsraum als Nummernblock zusammenzuführen. Dies hat Veränderungen in der Liniennummerierung in weiten Teilen des Landkreises zur Folge, ist aber eine nachhaltige Maßnahme, weil sie – nicht zuletzt – die Übersichtlichkeit des Buslinienangebotes für die Fahrgäste erhöht.

Perspektivisch wird dabei folgende Zuordnung der Liniennummernblöcke angestrebt:

Liniennummern	Verkehrsgebiet
2000 bis 2019	Hansestadt Stade / Drochtersen
2020 bis 2029	Drochtersen / Nordkehdingen
2030 bis 2039	Regionalverkehr Buxtehude / Apensen
2040 bis 2059	Altes Land / Horneburg
2060 bis 2069	Harsefeld
2070 bis 2079	Fredenbeck
2080 bis 2099	Oldendorf-Himmelpforten
2100 bis 2119	Hansestadt Buxtehude

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

hvv, Landkreis, LNVG, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

Verkehrsunternehmen, VNO

Finanzierung

Verkehrsunternehmen

Maßnahme 4:**Geänderter Zuschnitt von Teilnetzen****Erläuterung**

Zur Schaffung wirtschaftlicherer Einheiten soll das Teilnetz 4 „Altes Land“ nach Auslaufen der entsprechenden Genehmigungen aufgelöst und die Leistung umverteilt werden. Die Linien 257, 2030, 2040, 2043, 2044, 2045 und 2053 sollen dem Teilnetz 3 (neuer Name „Buxtehude Land“) zugeordnet werden. Die Linien 2050, 2051, 2052 und 2054 sollen dem Teilnetz 1 „Hansestadt Stade“ zugeordnet werden.

Auch die Linien 2062, 2063 und 2064 (derzeit zugehörig zum Teilnetz 5) sollen zu einem geeigneten Zeitpunkt dem Teilnetz 3 zugeordnet werden.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Landkreis, LNVG, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

Verkehrsunternehmen, VNO

Finanzierung

entfällt

Maßnahme 5:**Sicherstellung und Verbesserung von Fahrgastinformationen****Erläuterung**

In den letzten Jahren hat sich die Fahrgastinformation verbessert und vereinfacht. Gleichzeitig steigen die Ansprüche der Fahrgäste, die lückenlose und aktuelle Informationen vor Fahrtantritt und während der Fahrt erwarten.

Aufgrund der steigenden Ansprüche ist im hvv-Verbundgebiet damit begonnen worden, dem Kunden **Echtzeitinformationen** zur Verfügung zu stellen, d.h. dass in den elektronischen Auskunftsmedien die tatsächlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten von Bussen und Bahnen angegeben werden. An aufkommensstarken Haltestellen soll die Information dem Fahrgast auch über sogenannte **DFI-Anzeiger** zur Verfügung stehen. Im Laufe des Jahres 2016/17 haben sich im Landkreis Stade 3 Kommunen bereit erklärt, DFI-Anzeiger an wichtigen Haltestellen (Bahnhöfe, Umsteigehaltestellen Bus/Bus) aufzustellen. Der Landkreis Stade hat für alle geplanten Standorte in allen Kommunen einen gebündelten Förderantrag bei der LNVG gestellt, der nicht nur die Kosten für die Beschaffung der DFI-Anzeiger beinhaltet, sondern auch die Aufwendungen für die Planung und bauliche Umsetzung. Die Installation weiterer Anzeigen kann geprüft werden. Bei auftretenden **Betriebsstörungen** sollen die Verkehrsunternehmen sicherstellen, dass die nötigen Informationen (Grund und Dauer der Störung, Alternativen) zeitnah an die Fahrgäste kommuniziert werden. Höchste Priorität sollten dabei die elektronischen Fahrplanauskünfte sowie direkte Mitteilungen durch das Personal genießen. Die ergänzende Kommunikation über Websites und soziale Medien wird begrüßt, soll aber erst nachrangig erfolgen.

Trotz der voranschreitenden technischen Entwicklung haben auch analoge Informationsmedien eine weiterhin hohe Bedeutung. Analoge Informationen stehen ständig und auch ohne technische Hilfsmittel zur Verfügung und ermöglichen zudem eine passive Nutzerinformation. Wichtige Bestandteile der analogen Fahrgastinformation sind **gedruckte Fahrpläne**, verständliche wie optisch ansprechende **Haltestellenaushänge** und die korrekte und gut lesbare Beschriftung der **Haltestellenschilder**. An stark frequentierten Haltestellen können eigene **Vitrinen** für eine bessere Übersicht über die Vielzahl vorhandener Informationen sorgen.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

hvv, Kommunen, Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

hvv, Verkehrsunternehmen

Finanzierung

Landkreis, Verkehrsunternehmen

Maßnahme 6: Anschlusssicherung

Erläuterung

Die Anschluss-Sicherung zwischen Bussen und Bahnen hat allgemein in Flächenkreisen eine hohe Bedeutung, insbesondere aber für Fahrgäste, die auf die jeweils letzten Fahrten von Regionalbuslinien angewiesen sind. Daher ist der stete Datenaustausch zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Busunternehmen sicher zu stellen, damit bei Zugverspätungen die Busfahrer/innen informiert werden und nach Möglichkeit auf umsteigende Fahrgäste warten können.

Auch Anschlüsse zwischen Buslinien können von erheblicher Bedeutung sein. Die Sicherstellung und Einhaltung solcher Anschlüsse im täglichen Betrieb ist von den Verkehrsunternehmen zu gewährleisten und das Fahrpersonal ist in geeigneter Weise auf diese Verknüpfungen besonders hinzuweisen. Durch den lückenlosen Anschluss der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge an ein ICTS (Intermodal Transport Control System) wurde die zuvor oft durch manuelle Eingriffe gesteuerte Anschlusssicherung um eine automatisierte Komponente ergänzt.

Die Entscheidung darüber, welche Anschlüsse unter welchen Rahmenbedingungen sichergestellt werden, erfolgt jedoch wenig transparent und vielfach individuell auf Basis von Erfahrungswerten oder betrieblichen Bedürfnissen. Zur Verbesserung der Servicequalität und der Zuverlässigkeit sollen die zu sichernden Anschlüsse im Landkreis definiert und mit festen Regeln verknüpft werden. Dabei sind verschiedene Klassifizierungen denkbar:

1. Sicherung wünschenswerter Anschlüsse

Die gewünschte Verknüpfung wird im ITCS hinterlegt, sodass das Fahrpersonal des abbringenden Verkehrsmittels vor einem drohenden Anschlussverlust gewarnt wird. Diese Warnung muss quittiert werden. Wegen der untergeordneten Bedeutung dieser Anschlüsse, kann die Sicherung abhängig von betrieblichen Gegebenheiten gemacht werden.

2. Sicherung erforderlicher Anschlüsse

Die gewünschte Verknüpfung wird im ITCS hinterlegt. Das Fahrpersonal erhält einen Hinweis zur Anschlusssicherung unter Angabe einer einzuhaltenden Wartezeit. Besonders kritische Anschlüsse dürfen nur in Abstimmung mit der Leitstelle aufgelöst werden.

3. Anschlussgarantie mit Entschädigungsanspruch

Besonders kritische Anschlüsse, insbesondere an den letzten Bus des Tages, könnten mit einer Anschlussgarantie aufgewertet werden. Im Falle des Anschlussverlustes hätten die Kunden dann unter Beachtung festzulegender Bedingungen gegenüber dem verantwortlichen Verkehrsunternehmen Anspruch auf die Erstattung der Kosten einer Ersatzbeförderung, z.B. durch ein Taxi.

Ungeachtet der neuen technischen Möglichkeiten soll auch die direkte Wagen-zu-Wagen-Kommunikation sichergestellt werden.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

Verkehrsunternehmen

Finanzierung

Verkehrsunternehmen

Maßnahme 7:**SPNV: Barrierefreie Nutzung aller S-Bahn-Stationen****Erläuterung**

Bei der Verlängerung der S-Bahn über Hamburg-Neugraben hinaus bis nach Stade wurden die meisten Bahnsteige nicht an die, bei der S-Bahn übliche, Einstiegshöhe von 96 Zentimetern angepasst. Stattdessen wurden die Bahnsteige wegen möglicher Konflikte mit dem übrigen Regional- und Schienengüterverkehr mit einer Bahnsteighöhe von 76 Zentimetern hergestellt. Ausnahmen sind die Stumpfgleise in Buxtehude und Stade. In Buxtehude, Horneburg und Stade stehen manuell zu betätigende Rampen für die Überwindung des Höhenunterschiedes bereit.

An den Haltepunkten Agathenburg, Dollern und Neukloster sind keine Rampen vorhanden. Die Barrierefreiheit ist dort nicht gewährleistet.

Für die Gestaltung von Bahnhöfen und Haltepunkten ist der Landkreis nicht zuständig. Dennoch wird er sich bei sich bietenden Gelegenheiten im Interesse aller mobilitätseingeschränkter Reisenden bei den zuständigen Stellen für eine Verbesserung der Situation einsetzen.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

DB Station & Service, LNVG, S-Bahn Hamburg

Federführung

LNVG

Finanzierung

DB Station & Service, LNVG

Maßnahme 8:**SPNV: Reaktivierung der Strecke Stade - Bremervörde****Erläuterung**

Der Landkreis unterstützt die Bestrebungen, den Moorexpress zu erhalten und den derzeitigen Betrieb an den Wochenenden fortzuführen. Angesichts des positiven Ergebnisses einer von der EVB sowie den Landkreisen Osterholz, Rotenburg (Wümme) und Stade initiierten Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Bahnstrecke für den SPNV wird kurz- bis mittelfristig die ganzjährige Aktivierung des Personenverkehrs weiter verfolgt. Der Landkreis Stade wird sich gegenüber dem Land Niedersachsen weiterhin für eine zügige Wiederaufnahme des Bahnbetriebs einsetzen.

Zur Wahrung der verkehrlichen Interessen des Landkreises Stade werden jedoch eine Reihe von Modifikationen an der, der Machbarkeitsstudie zugrundeliegenden, Detailplanung vorgeschlagen.

1. Die zu bedienenden Unterwegshalte im Landkreis Stade sollen sein:
 - Stade-Riensförde
 - Stade-Hagen
 - Deinste
 - Fredenbeck
 - Mulsum
2. Der Bahnhof Mulsum-Essel soll im Betriebskonzept besonders berücksichtigt werden. In unmittelbarer Nähe befindet sich ein regional bedeutender Arbeitgeber. Zudem eignet sich der Standort für B+R, P+R sowie die Verknüpfung mit dem ÖPNV. Zur Herstellung eines deutlicheren räumlichen Bezugs sollte die Stationsbezeichnung auf „Mulsum“ reduziert werden.
3. Das Betriebskonzept sollte attraktive Übergänge auf den Relationen Stade – Bremerhaven und Bremervörde – Hamburg ermöglichen.
4. Im Falle einer Durchbindung nach Himmelpforten wird die Einrichtung eines annähernden Halbstundentaktes zwischen Stade und Himmelpforten unter Berücksichtigung der Übergänge von und zu der S5 erwartet.
5. Für die erfolgreiche Verlagerung der Schülerströme vom ÖPNV auf den SPNV sollten zudem die Unterrichtszeiten der weiterführenden und berufsbildenden Schulen in Bremervörde und Stade angemessen berücksichtigt werden.

Für die Realisierung der zuvor genannten Ziele, könnte es zweckmäßig sein, die bislang in Deinste vorgesehene Zugkreuzung nach Mulsum zu verlegen.

Umsetzung

- | | |
|---|---------------------|
| X | hohe Priorität |
| | mittlere Priorität |
| | geringere Priorität |

Beteiligte

DB Netz, evb, LNVG

Federführung

LNVG

Finanzierung

LNVG

Maßnahme 9:**SPNV: Einrichtung zusätzlicher SPNV-Stationen****Erläuterung**

Um einem größeren Teil der Bevölkerung einen schnellen Zugang zum SPNV zu ermöglichen, setzt sich der Landkreis für die Einrichtung zusätzlicher SPNV-Haltestellen ein.

Mit einem zusätzlichen Halt des RE5 in **Stade-Hahle** wären eine Reihe verkehrlicher Vorteile verbunden. Das Elbe-Klinikum als eines der bedeutendsten Krankenhäuser der Region wäre sowohl für Beschäftigte, als auch Besucher und Patienten deutlich schneller und komfortabler zu erreichen. Für die Bevölkerung aus den Stadtteilen Hahle, Haddorf und Wiepenkathen ergäben sich bei Fahrten nach Buxtehude oder Hamburg Reisezeitvorteile von etwa 20 Minuten je Richtung. Auch im Schülerverkehr zwischen Himmelpforten und den Stader Schulen (BBS, IGS, VLG) sind deutliche Effizienzgewinne zu erwarten. Vorteilhaft ist zudem, dass sich direkt an der Straßenbrücke über dem Geländeeinschnitt bereits eine Bushaltestelle befindet.

Bereits im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) 2013 des Landkreises vorgeschlagen wird ein zusätzlicher Halt der S5 in **Stade-Kaisereichen**. Durch die Nähe zum Gewerbegebiet Ottenbeck könnte dieser zahlreiche Beschäftigte wie auch Kunden zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bewegen.

Ebenfalls ein Vorschlag aus dem RROP 2013 ist der Haltepunkt **Buxtehude-Ost**, ebenfalls für die S5. Im direkten Umfeld dieses Haltepunktes würden zahlreiche Haushalte und Arbeitsstellen eine attraktive Anbindung erhalten, was eine spürbare Verschiebung der Verkehrsmittelwahl erwarten lässt.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

DB Netz, DB Station & Service, LNVG

Federführung

DB Netz

Finanzierung

LNVG

Maßnahme 10:**SPNV: Angebotsverbesserungen****Erläuterung**

Das Angebot der **S-Bahn-Linie S5 (Hamburg-Stade)**, vormals S3, wurde in den vergangenen Jahren stetig ausgebaut. Die Zeiten, in denen bis Buxtehude ein 10- und bis Stade ein 20-Minuten-Takt angeboten wird, wurden mehrfach ausgeweitet. Das Nahverkehrsangebot hat dadurch insgesamt an Attraktivität gewonnen. Kaum Verbesserungen hat es an den Wochenenden gegeben. Der Landkreis Stade setzt sich dafür ein, dass zwischen Hamburg-Neugraben und Buxtehude auch am **Wochenende** eine Verdichtung des Angebotes auf einen 20-Minuten-Takt vorgenommen wird.

Das Angebot des **Regionalexpress RE5 (Hamburg-Stade-Cuxhaven)** ist über die unterschiedlichen Wochentage weitgehend einheitlich gestaltet. Lediglich in den Tagesrandzeiten gibt es teilweise deutliche Abweichungen. Eine Angleichung des Fahrtenangebotes zwischen 6 und 8 sowie zwischen 21 und 23 Uhr würde es vielen, im 24/7-Schichtbetrieb tätigen, Beschäftigten des Stader Chemieparks ermöglichen, den Arbeitsweg mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewältigen.

Zudem wünscht der Landkreis, dass die bislang in Stade endenden **Verstärkerzüge** mindestens bis Himmelpforten verlängert werden. Verkehrlich würde sich auch eine Weiterführung bis Hemmoor empfehlen. Auch die Taktlücke von 80 Minuten zwischen 7.30 und 8.50 Uhr (exemplarisch am Bahnhof Himmelpforten) sollte geschlossen werden.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Freie und Hansestadt Hamburg (BVM), LNVG, S-Bahn-Hamburg, Start Unterelbe

Federführung

LNVG

Finanzierung

LNVG

Maßnahme 11:**Anwendung des hvv-Tarifs bei ausbrechenden Linien im Busverkehr****Erläuterung**

Am 15.12.2019 wurde der hvv-Tarif auf die Bahnstrecken u.a. nach Cuxhaven (RE5) und Bremerhaven (RB33) ausgeweitet. Aus dem Landkreis Stade und damit aus dem Gebiet des hvv heraus verkehren auch Buslinien zu Bahnhöfen dieser Strecken, ohne dass dort aber der hvv-Tarif Anwendung findet. Dadurch ist die direkte Verbindung meist teurer als der direkte, umsteigefreie Reiseweg. Der Landkreis Stade setzt sich für eine Integration der betroffenen Linienverkehre in den hvv ein:

Linie	betroffener Abschnitt
2028	(Stade -) Hagenah - Bremervörde
2057	(Balje -) Wolfsbruch - Hemmoor
3813	(Oldendorf -) Behrste - Bremervörde

Auch bei einer möglicherweise neu einzurichtenden Linie von Freiburg nach Cadenberge (vgl. Maßnahme TN7.4) sollte bei landkreisüberschreitenden Fahrten der hvv-Tarif angewandt werden können.

Da der Verkaufspreis von Zeitfahrausweisen durch das Deutschlandticket praktisch gedeckelt ist, beziehen sich mögliche Erlösminderungen fast ausschließlich auf Einzelfahrausweise sowie mögliche Mindereinnahmen aus der Erweiterung des räumlichen Geltungsbereiches verbundspezifischer Regelungen (z.B. Mitnahmeregelung am Wochenende) und sind damit vernachlässigbar. Für die erforderlichen Anpassungen in den Auskunftssystemen und Vertriebssystemen werden Einmalkosten veranschlagt.

Umsetzung

<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität

Beteiligte

hvv, LNVG, VNN, VNO, Landkreise

Federführung

hvv

Finanzierung

Landkreise

Kostenschätzung

€ 7.500,00

Maßnahme 12:**Überarbeitung der Beförderungstarife im AST-Verkehr****Erläuterung**

Die Fahrpreise des Anruf-Sammel-Taxi liegen teils deutlich über den Beförderungstarifen im Linienverkehr. Zudem gibt es keine Zeit- oder Pauschalangebote, sondern es muss jede Fahrt einzeln bezahlt werden. Das hat einerseits wirtschaftliche Gründe, andererseits aber auch einen nachfragesteuernden Effekt. Die Staffelung der Tarife erfolgt bisher mangels anderer Festlegungen an den (Samt-) Gemeindegrenzen, was auf zahlreichen kurzen Relationen (z.B. Buxtehude-Moorende oder Stade-Hollern), zu besonderen Preishärten führt.

Beide Faktoren führen zu wiederkehrender grundsätzlicher Kritik am Anruf-Sammel-Taxi und stellen eine große Hürde für die breite Akzeptanz des AST als festem Bestandteil des Nahverkehrsangebotes dar. Gerade (potenzielle) Vielfahrer werden durch die hohen Fahrpreise von der Nutzung abgehalten und ziehen den ÖPNV bei ihrer Verkehrsmittelwahl daher möglicherweise grundsätzlich nicht in Erwägung.

In einigen Orten im Landkreis stellt das AST außerhalb der Schülerbeförderung das einzig verfügbare öffentliche Verkehrsangebot dar. Damit ist die Bevölkerung in diesen Orten gegenüber jener aus Orten mit regelmäßigerer ÖPNV-Bedienung strukturell benachteiligt.

Zur Verbesserung der Akzeptanz des AST wird der Landkreis verschiedene Ansätze neuer Beförderungstarife prüfen, um die zuvor genannten Nutzungshemmnisse abzumildern. Zu beachten ist dabei, dass eine Absenkung der Tarife neben einer stärkeren Nutzung unweigerlich auch zu spürbar höheren Betriebskosten bei gleichzeitig sinkender Kostendeckung führen wird.

- Vorschlag 1
 - deutliche Tarifabsenkung im Tagesverkehr (Mo-Fr) zwischen 6 und 20 Uhr
 - davon werden maßgeblich Orte ohne regelmäßigen Linienverkehr profitieren
- Vorschlag 2
 - Absenkung des gesamten Tarifniveaus
 - Erhöhung des Rabattes für Inhaber von ÖPNV-Fahrkarten
 - ÖPNV-Tarif + Zuschlag (z.B. 2 €)
 - günstige Zuschlag-Monatskarte als Option für Vielfahrer
- Vorschlag 3 (Prüfauftrag)
 - Voll-Integration in den hvv-Tarif
 - Beleuchtung der organisatorischen wie betrieblichen Möglichkeiten

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

VNO

Finanzierung

Landkreis

Kostenschätzung

Maßnahme 13:**Genehmigungsrechtliche und technische Unterstützung für Bürgerbusvereine****Erläuterung**

Das Genehmigungswesen sowie Fuhrparkmanagement sind große Herausforderungen für Bürgerbusvereine. Die erfahrenen Verkehrsunternehmen können und sollen hier unterstützen. Das Verkehrsunternehmen, in dessen Verkehrsgebiet ein Bürgerbusverkehr besteht oder eingerichtet wird, unterstützt den jeweiligen Bürgerbusverein in allen erforderlichen genehmigungsrechtlichen Angelegenheiten. Weiter unterstützt das Verkehrsunternehmen auf Wunsch des Bürgerbusvereins diesen fachlich bei der Beschaffung, Wartung und Versicherung der Fahrzeuge, sofern Einvernehmen über Fabrikat und Typ der betreffenden Fahrzeuge herrscht.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Bürgerbusvereine, Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

Bürgerbusvereine

Finanzierung

Bürgerbusvereine, Verkehrsunternehmen

4.3.2 Haltestellenmaßnahmen

Maßnahme H.1:

Allgemeine Weiterentwicklung der Haltestelleninfrastruktur

Erläuterung

Die Haltestelleninfrastruktur unterliegt, ebenso wie das Liniennetz, stetigen Veränderungen. Der Landkreis Stade als ÖPNV-Aufgabenträger ist hier jedoch nicht unmittelbar zuständig. Das vorhandene VNO-Haltestellenkonzept (Anlage 1) legt die baulichen Standards fest und gibt Empfehlungen für eine Priorisierung bevorstehender Ausbaupläne.

Die wichtigste Herausforderung ist aktuell der weitere Fortschritt der laufenden Bemühungen zur Herstellung der durchgehenden Barrierefreiheit im ÖPNV. Dennoch muss ein barrierefreier Ausbau nicht an allen Standorten immer sinnvoll sein. Das PBefG gibt dem Aufgabenträger in §8 (3) die Gelegenheit, Ausnahmen konkret zu benennen und zu begründen. Um den Zugang der Bevölkerung zum ÖPNV sicherzustellen, ist die Haltestellendichte von großer Bedeutung. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit von ÖPNV-Angeboten schlägt der Aufgabenträger neue Haltestellenstandorte vor. Näheres zu beiden zuvor genannten Aspekten regelt Anlage 2.

Aufzugebene Haltestellen werden im Einvernehmen zwischen Landkreis, Verkehrsunternehmen und Kommunen im Einzelfall festgelegt. Dies erfolgt i. d. R. nur bei mangelndem Bedarf oder vorhandenen Alternativen. Nicht mehr genutzte Haltestellen sind vom zuständigen Verkehrsunternehmen in Absprache mit dem Aufgabenträger zeitnah stillzulegen. Dafür ist insbesondere das Entfernen des Haltestellenmastes erforderlich.

Zur Stärkung des Umweltverbundes sollte die Schaffung von attraktiven Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorangetrieben werden. Auch verschließbare Aufbewahrungsmöglichkeiten für Fahrrad-Akkus oder Elektro-Scooter können vereinzelt ein sinnvoller Bestandteil der Ausstattung sein. Zur Frage der Zuständigkeiten bezüglich der sogenannten Mobilitätsstationen findet aktuell schon ein Abwägungsprozess zwischen einzelnen Beteiligten statt. Es ist ferner vorgesehen, das gesamte Thema der Mobilitätsstationen vertieft im Rahmen der Erstellung des Gesamtverkehrskonzeptes zu betrachten.

Umsetzung

<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität

Beteiligte

Gemeinden, hvv, Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

VNO

Finanzierung

Verkehrsunternehmen, Gemeinden

Es wird zudem verwiesen auf das Förderprogramm der LNVG.

Maßnahme H.2:**Aufnahme von Haltestellenmerkmalen****Erläuterung**

Die seit dem 01.01.2022 geltende gesetzliche Vorgabe eines vollständig barrierefreien Öffentlichen Personennahverkehrs verlangt dem Aufgabenträger immer häufiger Erklärungen zum Ausbauzustand der Haltestellenanlagen ab. Um den Anforderungen gerecht werden zu können, ist es nötig, dass die Verwaltung über einen umfassenden und möglichst aktuellen Datenstand verfügt.

Um dies zu gewährleisten, strebt der Landkreis die Durchführung einer umfassenden Datenerhebung an. Die gewonnenen Erkenntnisse werden in die bereits vorhandene Haltestellendatenbank des hvv eingespeist. Die Führung eines eigenen Katasters ist nicht erforderlich.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

hvv, Landkreis, VNO

Federführung

hvv

Finanzierung

Landkreis

Kostenschätzung

€ 40.000,00

Maßnahme H.3: Haltestellenmaßnahmen in der Hansestadt Stade

Erläuterung

Zur Verbesserung ÖPNV-Erreichbarkeit, der Barrierefreiheit und als Voraussetzung für die Realisierung von beabsichtigten Änderungen im Liniennetz werden im Gebiet der Hansestadt Stade folgende Haltestellenmaßnahmen angeregt:

Am Exerzierplatz

Es soll geprüft werden, die Haltestelle in den Bereich zwischen der Harsefelder Straße und der Timm-Kröger-Straße zu verlegen. Die Mischnutzung (Parkplatz/Haltestelle) am heutigen Standort könnte damit aufgegeben werden.

Am Seegraben

In der Sachsenstraße wird eine zusätzliche Haltestelle zwischen den Einmündungen „Am Schießstand“ und „Am Seegraben“ anregt.

Fredenbecker Weg

Im Zuge des barrierefreien Umbaus sollte die Haltestelle in den Mündungsbereich „Lütter Weg“ verlegt werden. Damit wäre auch eine ÖPNV-Anbindung des Nordteils der geplanten „Heidesiedlung 2.0“ sichergestellt.

Pferdemarkt

Die Haltestelle am Pferdemarkt hat wegen der zentralen Lage im Herzen der Innenstadt eine herausragende Stellung im Liniennetz und weist dennoch erhebliche Defizite hinsichtlich Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit auf. Der Landkreis Stade appelliert an die Hansestadt Stade die, seit vielen Jahren angekündigten, Planungen zur Neugestaltung der Verkehrsanlagen zügig voranzutreiben oder alternativ Verbesserungen im Bestand vorzunehmen.

Pulverweg (West)

Im Mündungsbereich der Straßen „Am Hohenwedel“ und „Pulverweg“ könnte eine zusätzliche Haltestelle die Erschließung des Schwedenviertels weiter verbessern. Neben der Linie 2002, hätte diese Haltestelle ebenfalls eine große Bedeutung im Falle der Einrichtung der geplanten Linie 2090 (vgl. Maßnahmen TN6.1).

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Hansestadt Stade, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

Hansestadt Stade, Verkehrsunternehmen

Finanzierung

Hansestadt Stade, Verkehrsunternehmen

Maßnahme H.4:**Haltestellenmaßnahmen in der Hansestadt Buxtehude****Erläuterung**

Zur Verbesserung ÖPNV-Erreichbarkeit, der Barrierefreiheit und als Voraussetzung für die Realisierung von beabsichtigten Änderungen im Liniennetz werden im Gebiet der Hansestadt Buxtehude folgende Haltestellenmaßnahmen angeregt:

Beim Kloster Dohren

Die Siedlung „Beim Kloster Dohren“ ist bisher nur über die Haltestelle „Torfweg“ an den ÖPNV angeschlossen. Durch eine neue Haltestelle entlang des Ottensener Weges kann die Zugänglichkeit verbessert werden.

Bf. Buxtehude (Vorplatz)

Für den Fall, dass im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes die Befahrbarkeit der Straße „Am Bundesbahnhof“ nicht mehr gegeben sein sollte, muss im Verlauf der Giselbertstraße eine Wende- und Aufstellmöglichkeit für Busse sichergestellt werden.

Busbetriebshof / Hinter der Linah

Zur Erschließung der Fachmärkte an der Konrad-Adenauer-Allee soll die Linie 2101 in beiden Fahrrichtungen eine neue Haltestelle vor dem Busbetriebshof der KVG bedienen. Zur Vermeidung von Verkehrsbehinderungen könnte auch eine neue Haltestelle direkt an der Konrad-Adenauer-Allee (Höhe Baumarkt) vorgesehen werden.

Westmoor

In der Straße „Westmoor“ sollen 1-2 neue Haltestellen eingerichtet werden, um die möglicherweise entfallende Haltestelle „Sagekuhle“ zu ersetzen, die Fachmärkte zu erschließen und die Erreichbarkeit des Orchideenquartiers sicherzustellen.

ZOB

Am ZOB sollen für einen eindeutigeren und sichereren Betriebsablauf die Abfahrtsbereiche neu geordnet werden. Abfahrtsbereich 5 (bisher Ankunft) soll wegen fehlender Barrierefreiheit schnellstmöglich aufgelöst werden. Die weitere Verteilung:

Bereich 1: 2030, 2035, 2036, 2040, 2111

Bereich 2: 2101, AST

Bereich 3: 2102, 2103, 2105

Bereich 4: Ankunft

Bereich 6: 2038

Bereich 7: 2030, 2040

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Hansestadt Buxtehude, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

Hansestadt Buxtehude, Verkehrsunternehmen

Finanzierung

Hansestadt Buxtehude, Verkehrsunternehmen

Maßnahme H.5:**Haltestellenmaßnahmen in der Samtgemeinde Apensen****Erläuterung**

Zur Verbesserung der Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit wird angeregt im Umfeld der **Grundschule Wiegersen** eine den aktuellen verkehrlichen Anforderungen entsprechende Haltestelleninfrastruktur zu schaffen. Aufgrund der beengten Verhältnisse in der Straße „Zum Viertelsberg“ könnte eine Verlegung in den Bereich entlang der K53 (Standort Notunterkunft) untersucht werden.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Samtgemeinde Apensen, Gemeinde Sauensiek, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

Samtgemeinde Apensen

Finanzierung

Samtgemeinde Apensen, Gemeinde Sauensiek

Maßnahme H.6:**Haltestellenmaßnahmen in der Samtgemeinde Fredenbeck****Erläuterung**

Zur Verbesserung ÖPNV-Erreichbarkeit, der Barrierefreiheit und zur Verknüpfung von SPNV und ÖPNV werden im Gebiet der Samtgemeinde Fredenbeck folgende Haltestellenmaßnahmen angeregt:

Deinste, Feldstraße (oder Kornstieg)

Zur besseren Erschließung der Wohnbebauung östlich des Bahnhofs

Fredenbeck, Am Brink

Zur besseren Erschließung des dortigen Einzelhandels

Fredenbeck, Am Golfpark

Zur besseren Erschließung der Wohnbebauung südöstlich des Alten Stadtwegs

Fredenbeck, Bahnhof

Eine ausreichend dimensionierte Wendemöglichkeit in Bahnsteignähe ist eine Voraussetzung für die effektive Verknüpfung von Bus und Bahn im Falle der Streckenreaktivierung.

Mulsum, Bahnhof

Eine ausreichend dimensionierte Wendemöglichkeit in Bahnsteignähe ist eine Voraussetzung für die effektive Verknüpfung von Bus und Bahn im Falle der Streckenreaktivierung.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Samtgemeinde Fredenbeck, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

Samtgemeinde Fredenbeck

Finanzierung

Samtgemeinde Fredenbeck, Gemeinden

Maßnahme H.7: Haltestellenmaßnahmen in der Samtgemeinde Horneburg	
Erläuterung Zur Verbesserung ÖPNV-Erreichbarkeit und der Barrierefreiheit werden im Gebiet der Samtgemeinde Horneburg folgende Haltestellenmaßnahmen angeregt:	
Horneburg, Pannkoken-Straße (nur bei dauerhafter Sicherung der Linie 2375) Zur besseren Erschließung des neuen Wohngebietes Blumenthal wird die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Verlauf der K44 vorgeschlagen.	
Horneburg, Marschdamm Zur besseren Erschließung des Wohngebietes im Umfeld des Horneburger Hafens wird die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Verlauf der K36 vorgeschlagen.	
Nottensdorf, Alte Eichen Zur besseren Erschließung der südlichen Siedlungsbereiche wird die Einrichtung einer neuen Haltestelle zwischen der L130 und der Einmündung Bremers Garten eine zusätzliche Haltestelle vorgeschlagen. Vorgesehen ist die Bedienung durch die Linien 2063, 2064 und 2103.	
Nottensdorf, Am Huddelberg Zur besseren Erschließung der nördlichen Siedlungsbereiche wird die Einrichtung einer neuen Haltestelle im Bereich der Einmündung Am Huddelberg eine zusätzliche Haltestelle vorgeschlagen. Vorgesehen ist die Bedienung durch die Linie 2103.	
Umsetzung	
<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	geringere Priorität
Beteiligte Gemeinden, Samtgemeinde Horneburg, Verkehrsunternehmen, VNO	
Federführung Samtgemeinde Horneburg	
Finanzierung Samtgemeinde Horneburg, Gemeinden	

Maßnahme H.8:**Haltestellenmaßnahmen in der Samtgemeinde Lühe****Erläuterung**

Zur Verbesserung ÖPNV-Erreichbarkeit und der Barrierefreiheit werden im Gebiet der Samtgemeinde Lühe folgende Haltestellenmaßnahmen angeregt:

Grünendeich, Elbdeich

Da die bestehende Haltestelle „Huttfleth“ seit der Fahrplanumstellung im Jahr 2017 nur noch von einzelnen Fahrten bedient wird, haben sich für die dortige Bevölkerung die Wege zu den umliegenden Haltestellen verlängert. Zur besseren Erschließung des nördlichen Huttfleths sowie der Marina wird eine neue Haltestelle im Bereich des Knotens L140/K39 vorgeschlagen.

Grünendeich, Kurze Straße

Wegen der sehr beengten Platzverhältnisse und der Neueinrichtung der nahegelegenen Haltestelle an der Hogendiekbrücke wird vorgeschlagen, die Haltestelle am heutigen Standort aufzugeben und stattdessen in den Kreuzungsbereich Kurze Straße/Minneweg zu verlegen.

Guderhandviertel, Bergfried (Seniorenheim)

Im Vorwege der angestrebten Verschwenkung der Linie 2053 (vgl. Maßnahme TN4.5) durch das nördliche Guderhandviertel ist die Herstellung der benötigten Haltestelleninfrastruktur erforderlich. Zur Herstellung einer Anbindung für Beschäftigte, Bewohner und Besucher nimmt ein möglicher Standort im Bereich des Seniorenheims eine herausragende Stellung ein.

Steinkirchen, Bergfried 3

Im Zuge der angestrebten Verschwenkung der Linie 2053 (vgl. Maßnahme TN4.5) durch das nördliche Guderhandviertel bietet es sich an, auch im Bereich der Gemeindegrenze eine Haltestelle einzurichten.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Gemeinde Guderhandviertel, Samtgemeinde Lühe, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

Samtgemeinde Lühe

Finanzierung

Gemeinde Guderhandviertel, Samtgemeinde Lühe

Maßnahme H.9:**Haltestellenmaßnahmen in der Samtgemeinde Oldendorf-Himmelpforten****Erläuterung**

Zur Verbesserung ÖPNV-Erreichbarkeit, der Barrierefreiheit und als Voraussetzung für die Realisierung von beabsichtigten Änderungen im Liniennetz werden im Gebiet der Samtgemeinde Oldendorf-Himmelpforten folgende Haltestellenmaßnahmen angeregt:

Bf. Hammah

Zur Umsetzung des beabsichtigten Fahrplankonzeptes der neuen Linie 2090 (vgl. Maßnahme TN6.1 und Anlage 4) ist eine ausreichend dimensionierte Wendemöglichkeit am Hammaher Bahnhof, südlich der Gleisanlagen, wünschenswert. Alternativ besteht die Möglichkeit, die Linie 2090 zunächst über Groß Sterneberg nach Stade zu führen. Die direkte Anbindung an das Krankenhaus wäre dann jedoch nicht gegeben.

Bf. Himmelpforten

Die Umsteigesituation zwischen SPNV und ÖPNV auf der Nordseite des Bahnhofs ist derzeit mangels sicherer Straßenquerung und platzbedingt fehlender Haltestellenausstattung nicht ideal. Mit Umsetzung des neuen Fahrplankonzeptes (vgl. Maßnahme TN6.1 und Anlage 4) wird die Bedeutung dieses Verknüpfungspunktes jedoch weiter steigen. Vorgeschlagen wird eine deutliche Aufwertung des Standorts im Hüperskamp oder eine Umnutzung der Verkehrsflächen auf der Südseite des Bahnhofs.

Himmelpforten, Kälberbrook

Eine weitere Haltestelle im Bereich der Einmündung „Kälberbrook“ würde die Zugangsmöglichkeiten der Bevölkerung zum ÖPNV verbessern.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Gemeinden, Samtgemeinde Oldendorf-Himmelpforten, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

Samtgemeinde Oldendorf-Himmelpforten

Finanzierung

Samtgemeinde Oldendorf-Himmelpforten, Gemeinden

4.3.3 Teilnetzbezogene Maßnahmen

Maßnahme TN1.1:

Angebotsverbesserungen am Wochenende

Erläuterung

Das ÖPNV-Angebot innerhalb der Hansestadt Stade entspricht vielfach nicht mehr dem zeitgemäßen Angebot für eine Stadt von vergleichbarer Größe und Bedeutung. Sonnabends wird das Angebot nachmittags spürbar ausgedünnt oder ganz eingestellt (Haddorf, Hagen) und sonntags beginnt der Betrieb, sofern vorhanden, erst in den Mittagsstunden.

Das Angebot an Samstagen soll zwischen 6 und 20 Uhr neu aufgestellt werden. Grundlage soll ein am halbstündlichen Bahn-Anschluss orientierter Fahrplan sein. Dabei sollen sich die jeweils stündlich verkehrenden Linien 2001 und 2007 zwischen Campe und Hahle zu einem Halbstundentakt ergänzen und an ihren westlichen Linienenden verknüpft werden, sodass Haddorf und Wiepenkathen ebenfalls ein halbstündliches Angebot aufweisen. Ab 20 Uhr geht das Angebot auf die Linien 2009 und 2010 (vgl. Maßnahme TN1.2) über.

An Sonn- und Feiertagen sollen zwischen 9 und 22 Uhr ausschließlich die aus Maßnahme TN1.2 abgeleiteten Linien 2009 (halbstündlich) und 2010 (stündlich) verkehren.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Hansestadt Stade, Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

Verkehrsunternehmen, VNO

Finanzierung

Hansestadt Stade, Landkreis

Kostenschätzung

€ 90.000,00 p.a.

**Maßnahme TN1.2:
Angebotsverbesserungen im Spätverkehr**

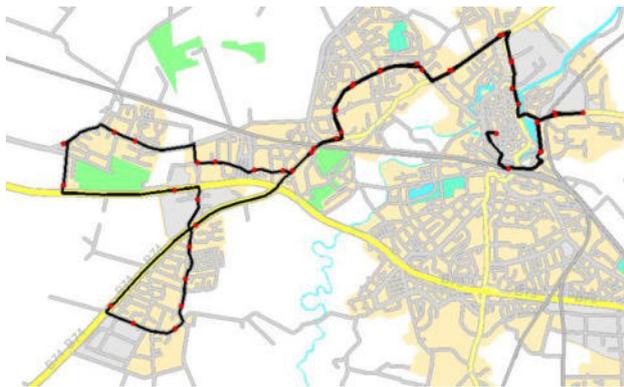
Erläuterung

Das ÖPNV-Angebot innerhalb der Hansestadt Stade nach 20 Uhr ist bisher an allen Tagen auf die sogenannte Spätgrundfahrt (Linie 2021) beschränkt. Die Fahrten starten nach der Ankunft des RE5 um 20.07, 22.07 und 23.07 Uhr am Bahnhof und verlaufen über den Hohenwedel, Hahle, Haddorf, Wiepenkathen, den Kopenkamp, Ottenbeck und Campe zurück zum Bahnhof. Anschlüsse in Richtung Hamburg können leider nicht erreicht werden und auch die Reisezeiten nach Campe oder Ottenbeck sind als unattraktiv zu bewerten. Die Spätgrundfahrt besteht in ähnlicher Form schon seit Jahrzehnten und entspricht nicht mehr dem zeitgemäßen Angebot für eine Stadt von vergleichbarer Größe und Bedeutung.

Das Angebot im Spätverkehr soll zu einem geeigneten Zeitpunkt auf zwei Linien aufgeteilt werden:

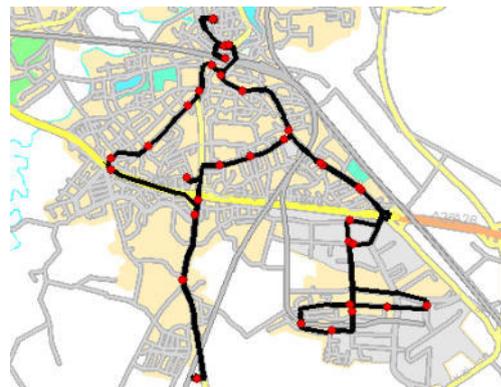
Linie 2009:

Pferdemarkt – Bahnhof – Altländer Str. – Hansestr. – Hohenwedel – Haddorf – Wiepenkathen und zurück



Linie 2010:

Pferdemarkt – Bahnhof – Thuner Straße – Riensförde – Campe – Ottenbeck – Bahnhof – Pferdemarkt



Mit dem neuen Konzept werden die Reisezeiten verkürzt, Anschlüsse verbessert und zahlreiche neue Ziele (Kino, Hafen, Heidesiedlung) abends mit dem ÖPNV erreichbar gemacht. Ziel sind halbstündliche Fahrten von 20 bis 24 Uhr (sonntags bis 22 Uhr).

Umsetzung

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- geringere Priorität

Beteiligte

Landkreis, Hansestadt Stade, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

VNO, Verkehrsunternehmen

Finanzierung

Landkreis, Hansestadt Stade

Kostenschätzung

€ 130.000,00 p.a. (Stundentakt)
€ 260.000,00 p.a. (Halbstundentakt)

Maßnahme TN1.3:**Entwicklung neuer Bedienkonzepte für schwach nachgefragte Linien****Erläuterung**

Anders als bei den Linien 2001 und 2007, kann bei den Linien 2002, 2004 und 2005 nur eine wenig zufriedenstellende Fahrgastnachfrage festgestellt werden. Hinzu kommen insbesondere in der Udonenstraße sehr beengte Straßenverhältnisse und auch andernorts häufige Behinderungen durch ruhenden Verkehr.

Offenbar entsprechen die Betriebs- oder Angebotskonzepte dieser, radial auf die Innenstadt ausgerichtete, Linien nicht mehr den veränderten Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung. Im Sinne eines effizienten Ressourceneinsatzes sollen mittelfristig alternative Betriebs- und Bedienkonzepte für die betroffenen Stadtteile entwickelt werden. Gegebenenfalls kann auch eine Umverteilung von Betriebsleistungen auf stärker nachgefragte Linien sinnvoll sein.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Landkreis, Hansestadt Stade, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

VNO

Finanzierung

Hansestadt Stade, Landkreis

Kostenschätzung

-

Maßnahme TN1.4:**Linie 2007: Angebotsausbau bis Agathenburg****Erläuterung**

Seit dem 3. September 2015 verkehrt die Linie 2007 bis zum S-Bahnhof Agathenburg, um die Gewerbe- und Wohnstandorte in Ottenbeck schnell an die S5 anzubinden. Während der Fahrplan der S5 seither mehrfach verdichtet wurde, hat es bei der Buslinie 2007 nur wenige Anpassungen gegeben. In der Folge gibt es mittlerweile zahlreiche S-Bahn-Fahrten ohne einen passenden Busanschluss, ohne dass die Fahrgäste dabei ein bestimmtes Muster erkennen können.

Das Fahrtenangebot der Linie soll, während ihrer Betriebszeiten, immer dann bis Agathenburg ausgedehnt werden, wenn dort die S5 im 20-Minuten-Takt verkehrt. In der Nebenverkehrszeit, etwa von 10 bis 14 Uhr soll Agathenburg stündlich angebunden werden mit Übergang auf den Zug in Richtung Hamburg. Je Fahrtrichtung sind dafür elf zusätzliche Busfahrten zwischen Ottenbeck und Agathenburg bzw. zurück notwendig.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

Verkehrsunternehmen, VNO

Finanzierung

Landkreis

Kostenschätzung

€ 55.000,00 p.a.

Maßnahme TN1.5:**Linie 2007: Erschließung Benedixland****Erläuterung**

In der Hansestadt Stade wird derzeit das sogenannte Quartier Benedixland im Bereich nördlich des Bahnhofs erschlossen. Insbesondere die bereits erfolgten oder noch geplanten Ansiedlungen bedeutender Behörden (Finanzamt, Jobcenter, Jugendamt), aber auch die vorgesehene verdichtete Wohnbebauung, erfordern mittelfristig eine Verbesserung der Erschließung durch den ÖPNV.

Zwischen dem Bahnhof und der Harburger Straße verkehrt die Linie 2007 in einem dichten 20-Minuten-Takt. Durch die direkte Verbindung, welche diese Linie in zahlreiche Stadtteile darstellt, ist diese ideal zur Anbindung der zuvor genannten Institutionen. Gleichzeitig ist die Erschließungsfunktion auf dem heutigen Linienweg vergleichsweise gering.

In der Verlängerung der Straße „Am Staatsarchiv“ liegt eine Straßen-Unterführung („Camper Tunnel“), welche direkt in die Straße „Hinterm Teich“ mündet. Über diesen Weg könnte die Linie 2007 zurück zur Harburger Straße geführt werden und gleichzeitig auch das neu erschlossene Quartier auf dem Gelände des früheren Mineralölwerkes anbinden. Die Buslinie 2007 kann aufgrund der eingeschränkten Durchfahrtshöhe im Bereich des „Camper Tunnels“ nur über den Bahnübergang Hinterm Teich geführt werden. Hierfür sind die Zugangsstraßen und der Bahnübergang selbst entsprechend leistungsfähig auszubauen. Die Leistungsfähigkeit des Bahnüberganges ist nachzuweisen, sodass keine Beeinträchtigung des Betriebsablaufes des straßenseitigen ÖPNVs verursacht wird. Nicht zuletzt kann das gegenläufige Befahren eines Bahnüberganges in dieser Lage auch ein relevantes Gefahrenpotenzial bergen, was zu berücksichtigen ist. Die Herstellung der Befahrbarkeit des Tunnels für Linienbusse ist die bevorzugte Alternative.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Hansestadt Stade, Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

Hansestadt Stade

Finanzierung

Hansestadt Stade

Maßnahme TN1.6: Einsatz spezifischer Fahrzeugtypen

Erläuterung

Die Anforderungen der Fahrgäste und auch die Verkehrsverhältnisse im Stadtverkehr unterscheiden sich in vielen Bereichen stark von vergleichbaren Bedingungen im Regionalverkehr. Sind im Stadtverkehr oft großzügige Mehrzweckflächen und kurze Fahrgastwechselzeiten von Interesse, so liegt der Fokus im Regionalverkehr etwas stärker auf einer hohen Sitzplatzverfügbarkeit. Hinzu kommt, dass angemessen dimensionierte Fahrzeuge die Akzeptanz des ÖPNV (insbesondere bei Nichtnutzern) erhöhen. Wegen einer starken betrieblichen Durchmischung von Leistungen im Stadt- wie im Regionalverkehr werden diesbezüglich häufig Kompromisse eingegangen.

Die Verkehrsunternehmen sind aufgefordert, den Fahrzeugeinsatz künftig stärker an den jeweiligen Erfordernissen auszurichten. Konkret bezogen auf den Stadtverkehr Stade bedeutet dies die Berücksichtigung der nachfolgenden Empfehlungen. Maßgeblich sind die Festlegungen aus Anlage 3 (Fahrzeugstandards). In Ausnahmefällen und bei besonderen Nachfragespitzen sind weiterhin Abweichungen zulässig.

Linie	Fahrzeugtyp(en)
2001	12-Meter-Bus (NFB)
2002	Kleinbus (KLB), Midibus (MIB), 12-Meter-Bus (NFB)
2004	Kleinbus (KLB), Midibus (MIB), 12-Meter-Bus (NFB)
2005	Kleinbus (KLB), Midibus (MIB), 12-Meter-Bus (NFB)
2007 (Mo-Sa)	18m-Gelenkbus Stadtverkehr (NGS)

Für die Linien 2006, 2008, 2011, 2017, 2018 und 2021 werden keine festen Vorgaben gemacht.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

Verkehrsunternehmen

Finanzierung

Verkehrsunternehmen

Maßnahme TN2.1:**Erweiterung des Betriebs in den Randzeiten****Erläuterung**

Zur weiteren Attraktivitätssteigerung des Buxtehuder Stadtverkehrs sollten die Betriebszeiten weiter ausgeweitet werden. Defizite bestehen Mo-Fr vor 6 Uhr und am Sonnabendnachmittag.

Bei den Linien 2102, 2103 und 2104 sollen weitere Frühfahrten eingeführt werden.

Die Linien 2103 und 2104 sollen sonnabends seltener, aber länger verkehren. Angemessen könnte eine zweistündliche Bedienung im Zeitfenster zwischen 7 und 20 Uhr sein.

Die Linie 2105 soll am Sonnabend bis einschließlich 23.39 (Abfahrt ZOB) verkehren und zudem nach Möglichkeit mit allen bisher am ZOB beginnenden oder endenden Fahrten bis zum Betriebshof der KVG an der Konrad-Adenauer-Allee oder (nach Fertigstellung) zum neuen Kreisverkehrsplatz an der Rübker Straße verlängert werden. Damit würde sich die Verkehrsanbindung der nordöstlichen Siedlungsbereiche am Wochenende deutlich verbessern.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Hansestadt Buxtehude, Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

Verkehrsunternehmen, VNO

Finanzierung

Hansestadt Buxtehude, Landkreis

Kostenschätzung

€ 140.000,00 p.a.

Maßnahme TN2.2: Angebotsverdichtung in der Kernstadt							
Erläuterung Mit dem dichten Fahrplankontakt der S-Bahn-Linie S5 bestehen in Buxtehude ideale Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Bus-Zubringerbetrieb. Mit dem bestehenden Fahrplankontakt wird der Buxtehuder Stadtbusverkehr dieser Rolle jedoch nicht immer gerecht. Auf der Linie 2102 entlang des Ottensener Wegs wird bereits seit dem Jahr 2020 ein ganztägiger Halbstundentakt angeboten. Zur weiteren Vereinheitlichung und auch zur besseren innerstädtischen Vernetzung wird empfohlen, auch die die Linie 2101 entsprechend zu verdichten. Die Linie 2104 sollte auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof und dem Industriegebiet am Alten Postweg, abgestimmt auf die Arbeitszeiten der Betriebe, ebenfalls zeitweise halbstündlich verkehren. Bei Bedarf der Betriebe sollen auch Fahrtmöglichkeiten gegen 22 Uhr angeboten werden.							
Umsetzung <table border="1"> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>hohe Priorität</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>mittlere Priorität</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>geringere Priorität</td> </tr> </table>		<input type="checkbox"/>	hohe Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	mittlere Priorität	<input type="checkbox"/>	geringere Priorität
<input type="checkbox"/>	hohe Priorität						
<input checked="" type="checkbox"/>	mittlere Priorität						
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität						
Beteiligte Hansestadt Buxtehude, Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO							
Federführung Verkehrsunternehmen, VNO							
Finanzierung Landkreis	Kostenschätzung 2101: € 250.000,00 p.a. 2104: € 75.000,00 p.a.						

Maßnahme TN2.3:**Verbesserte Erschließung bislang unterversorgter Siedlungsbereiche****Erläuterung**

Im nordwestlichen Bereich der Hansestadt Buxtehude (Bereich Altländer Straße / Hastedtstraße / Sagekuhle) verkehrt derzeit die Linie 2030 (Buxtehude – Jork – Steinkirchen). Einerseits ist die angebotene Fahrtenhäufigkeit angesichts der hohen Bevölkerungsdichte nicht angemessen und andererseits wird der regionale Verkehr durch die beengten Straßenverhältnisse verlangsamt.

Mit Umsetzung der Maßnahme TN4.2 würde die Linie 2030 aus diesem Siedlungsbereich herausgenommen werden. Für die künftige Erschließung wurden zwei Varianten unter Einbeziehung der Linien 2103 und 2104 entwickelt:

Linie 2103

Verschwenkung ab der Haltestelle „Königsdamm“ über Hastedtstraße, Gartenstraße und Postraße zum ZOB, von dort weiter durch die Bahnhofstraße bis zum Bahnhof.

Linie 2104

Änderung des Linienweges aus Ketzendorf kommend ab der Haltestelle „Schanzenstraße (Nord)“ über Gildestraße, Giselbertstraße, Hastedtstraße, Gartenstraße, Poststraße zum ZOB.

Die Variante unter Bezugnahme auf die Linie 2104 birgt den Vorteil, wieder eine umsteigefreie Verbindung zwischen Ketzendorf und der Buxtehuder Innenstadt herzustellen, ist aber auch mit höheren Kosten verbunden.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Hansestadt Buxtehude, Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

VNO

Finanzierung

Hansestadt Buxtehude, Landkreis

Kostenschätzung

€ 50.000,00 bis 75.000,00 p.a.

Maßnahme TN2.4: Umstellung von Rufbus- auf Permanentfahrten	
Erläuterung	
<p>Ein Teil der im Jahr 2017 umgesetzten Angebotsmaßnahmen im Stadtverkehr Buxtehude sollte durch die Umstellung wenig nachgefragter Fahrten auf bedarfsgesteuerten Betrieb (Rufbus) kompensiert werden. Diese Maßnahme bot von Anfang an Anlass für Kundenbeschwerden. Der Mischbetrieb aus Permanentfahrten (ohne Anmeldung) und Rufbusfahrten (mit Anmeldung), teilweise abhängig von den Schul- und Ferienzeiträumen, führt nicht selten zu Missverständnissen und Ärger unter den Fahrgästen. In der Praxis zeigte sich zudem, dass die tatsächlichen Einsparungen zugunsten des Aufgabenträgers, bedingt auch durch die an Durchschnittskosten orientierten Abrechnungsmechanismen, angesichts der kurzen Fahrtstrecken im Stadtverkehr so gering ausfallen, dass diese in einem ungünstigen Verhältnis zu den Nachteilen der Nutzer stehen.</p> <p>Mit Wirkung zum 11.12.2022 und 12.04.2023 wurden die Rufbusfahrten daher bereits ausschließlich auf Ferienzeiten und Sonnabende beschränkt.</p> <p>Zur Herstellung höherer Transparenz und Verlässlichkeit soll der Rufbusbetrieb auf den Linien 2103 und 2104 daher mittelfristig gänzlich aufgegeben werden.</p>	
Umsetzung	
<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität
Beteiligte	
Hansestadt Buxtehude, Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO	
Federführung	
Verkehrsunternehmen, VNO	
Finanzierung	Kostenschätzung
Hansestadt Buxtehude, Landkreis	Der Sachverhalt ist für eine Vorab-Schätzung zu komplex. Es werden geringe Mehrkosten (u.a. Kraftstoffe, Verschleiß) erwartet.

Maßnahme TN2.5:**Linie 2038: Angebotsverbesserung****Erläuterung**

Die Linie 2038 soll in ihrer regionalen Verbindungsfunktion weiter gestärkt werden. Zusammen mit weiteren Fahrplananpassungen im nordwestlichen Bereich des Landkreises Harburg könnten regelmäßige Verbindungen bis nach Buchholz oder Tostedt hergestellt werden. Die Linie 2038 führt durch den Regionalpark Rosengarten und verläuft parallel zum Este-Wanderweg. Beide Funktionen sind bei einer Überplanung zu berücksichtigen.

Angestrebt wird ein, an die Anforderungen einer primären Hauptlinie (H-1) angelehntes, vertaktetes Fahrtenangebot von Montag bis Sonntag auf einem einheitlichen Linienweg. Der genaue Linienweg und die Ausgestaltung des Fahrtenangebotes werden unter enger Beteiligung des Landkreises Harburg und unter Berücksichtigung der im Sinne optimaler Anschlussbeziehungen anzustrebender Fahrtzeit festgelegt werden. In Buxtehude sollten Übergänge von/nach Stade und möglichst auch Jork sichergestellt werden.

Zur Entfaltung der verkehrlichen Potenziale ist es erforderlich, dass zeitgleich auch die weiterführenden Verbindungen nach Buchholz in der Nordheide und ggf. Tostedt angepasst, verbessert oder neu eingerichtet werden. Sollte von Seiten des Landkreises Harburg eine durchgehende Busverbindung zwischen Buxtehude und Buchholz in der Nordheide angestrebt werden, wird sich der Landkreis Stade gerne und offen an der Entwicklung entsprechender Konzepte beteiligen.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Landkreis Harburg, Landkreis Stade, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

VNO

Finanzierung

Landkreise

Kostenschätzung

€ 100.000,00 p.a. (Anteil Lk Stade)

Maßnahme TN2.6: Herausnahme des Linienverkehrs aus dem Ellerbruch	
Erläuterung Die Straße „Ellerbruch“ wird von vielen Verkehrsteilnehmern als Abkürzung zwischen der Moysburger Straße und der Hansestraße genutzt. Durch die beengten Straßenverhältnisse und Behinderungen durch den ruhenden Verkehr kommt es immer wieder zu Verzögerungen und auch unübersichtlichen bis gefährlichen Verkehrssituationen. Angestrebt wird die vollständige Herausnahme des Busverkehrs aus dem Ellerbruch. Derzeit verkehren dort die Linien 2114 und 2723. Die Linie 2114 soll künftig zwischen dem Schulzentrum Süd und Eilendorfer Moor in beiden Fahrrichtungen über die Stader Straße, die Konrad-Adenauer-Allee und die Harburger Straße verkehren. Dadurch verbessern sich die Verbindungen zwischen dem Bahnhof und Ketzendorf, zwischen den Brunkhorstschen Wiesen und dem Schulzentrum Süd sowie die Anbindung der IGS Buxtehude. Die Linie 2723 oder Umleitungsverkehre sollen auf die Schanzenstraße ausweichen. Die bestehende Haltestelle „Brillenburgsweg“ soll in selbigen verlegt und künftig von der Linie 2104 bedient werden.	
Umsetzung <input type="checkbox"/> hohe Priorität <input type="checkbox"/> mittlere Priorität <input checked="" type="checkbox"/> geringere Priorität	
Beteiligte Hansestadt Buxtehude, Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO	
Federführung Verkehrsunternehmen	
Finanzierung Landkreis	Kostenschätzung es entstehen allenfalls geringe Mehrkosten

Maßnahme TN3.1:**Linie 2035: Angebotsverbesserung****Erläuterung**

Die Linie 2035 (Buxtehude – Beckdorf – Revenahe – Apensen) ist in den zurückliegenden Jahren schrittweise neu strukturiert und auch maßvoll aufgewertet worden. Es sollen weitere Anstrengungen unternommen werden, die Linie auf ein über den Mindeststandard einer sekundären Hauptlinie (H-2) hinausgehendes Angebotsniveau zu heben.

Neben weiteren Fahrten am Wochenende gehört dazu auch ein an Ferientagen gleichmäßig über den Tag verteiltes Fahrtenangebot.

Der Linienabschnitt zwischen Revenahe und Ahlerstedt soll aufgegeben und somit alle Fahrten bis in das Grundzentrum Apensen geführt werden. Innerhalb Apensens sollen die Fahrten weitestgehend über das Schulzentrum hinaus bis zum Rathaus (Überliegemoöglichkeit „Im Grund“?) oder zur Grundschule verlängert werden.

Sofern betrieblich vorteilhaft, sollen auch die Durchbindungen der Linien 2035 und 2036 zu einem Ringverkehr ausgebaut und damit auch das Fahrtenangebot der Linie 2036 ausgeweitet werden.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

VNO

Finanzierung

Landkreis

Kostenschätzung

€ 75.000,00 p.a.

Maßnahme TN3.2:**Linie 2036: Einstellung des Linienabschnittes Apensen – Wohnste****Erläuterung**

Wegen der geringen Nachfrage und einer fehlenden Entwicklungsperspektive (wie bspw. einer Weiterführung bis Sittensen) soll der Abschnitt der Linie 2036 zwischen Apensen und Wohnste eingestellt werden.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

Verkehrsunternehmen

Finanzierung

entfällt

Maßnahme TN4.1:**Linie 257: Ausgliederung der innerhamburgischen Leistung****Erläuterung**

Die Linie 257 verbindet Jork seit Jahrzehnten mit Hamburg-Harburg. Neben dieser verbindenden Funktion hat sich ein breites innerhamburgisches Angebot zwischen Cranz, Neuenfelde und Neugraben entwickelt, welches derzeit 61,7 Prozent des gesamten Leistungsvolumens ausmacht. Die aus dem Landkreis Stade nach Hamburg einbrechenden Fahrten sind hier schon herausgerechnet. Diese entsprechen 26,5 Prozent der Leistung, die Verkehre auf dem Gebiet des Landkreises machen lediglich 11,8 Prozent der Leistung aus. Damit geht auch das Erfordernis erheblicher interkommunaler Transferleistungen einher.

Angesichts dieses Ungleichgewichts der Zuständigkeit strebt der Landkreis an, zum nächstmöglichen Zeitpunkt mindestens die ausschließlich in Hamburg erbrachte Leistung in die Zuständigkeit der Freien und Hansestadt Hamburg abzugeben.

Für den verbleibenden grenzüberschreitenden Verkehr wird ein neu strukturiertes Fahrtenangebot angestrebt. Zwischen Jork und Neuenfelde soll es von 4 bis 20 Uhr (sonnabends ab 6, sonntags ab 8 Uhr) ein mindestens zweistündliches Angebot geben. Darüber hinaus soll auch das Angebot im Spätverkehr nach Jork weiterhin aufrechterhalten werden. Diese nach 20 Uhr stattfindenden Fahrten könnten auch durch ein erweitertes Angebot der Linie 2040 kompensiert werden.

Zur Befriedigung der Verkehrsnachfrage entlang der unteren Este und zur Sicherstellung bestehender betrieblicher Synergien ist zudem eine, dem Landkreis Stade zuzuordnende, Nebenlinie Estebrügge – Cranz – Neuenfelde vorgesehen.

Das, im Zuge dieser umfangreichen Neustrukturierung des betroffenen Verkehrsraumes erforderliche, Fahrplankonzept wird in enger Zusammenarbeit mit dem hvv entwickelt werden.

Umsetzung

<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität

Beteiligte

Freie und Hansestadt Hamburg (BVM), hvv, Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

hvv

Finanzierung

Landkreis

Kostenschätzung

im Zweistundentakt keine/geringe Mehrkosten

Maßnahme TN4.2:	
Linie 2030: Angebotsverbesserung und Beschleunigung	
Erläuterung	
<p>Maßnahme IX des „Nahverkehrsplan 2018 bis 2023“ wurde bisher nur teilweise umgesetzt. Das Fahrtenangebot wurde bisher zwischen Buxtehude und Jork ausgeweitet, mit einem klaren Schwerpunkt auf den Fahrten von Buxtehude nach Jork. Nach wie vor lückenhaft ist das Fahrtenangebot in Richtung Buxtehude sowie am Vormittag.</p> <p>Zudem sind weiterhin Verbesserungen auf dem nördlichen Linienabschnitt zwischen Jork und Wisch beabsichtigt. Der Verkehr der Linie 2030 zwischen Wisch und Steinkirchen soll eingestellt werden, weil es mit der Linie 2050 mittlerweile deutlich höherwertige Verkehrsangebote für die Jorker Ortsteile Höhen und Lühe gibt.</p> <p>Im Stadtgebiet Buxtehude soll die Linienführung an die der Linie 2040 angeglichen werden, wodurch die Durchfahrt durch die Altländer Straße vermieden werden soll (vgl. Maßnahme TN2.3). Entlang der Straße Westmoor sollen daher bis zu zwei weitere Haltestellen eingerichtet werden.</p>	
Umsetzung	
<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	geringere Priorität
Beteiligte	
Hansestadt Buxtehude, Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO	
Federführung	
VNO	
Finanzierung	Kostenschätzung
Landkreis	€ 75.000,00 p.a.

Maßnahme TN4.3:**Linien 2043, 2044: Neustrukturierung des Schülerverkehrs rund um Jork****Erläuterung**

Die Jorker Grundschule verfügt noch über zwei Standorte in Ladekop und am Westerminnerweg. Beide Standorte sind nicht für einen Betrieb als Ganztagschule geeignet und verfügen auch nicht über das nötige Erweiterungspotenzial. Daher beabsichtigt die Gemeinde Jork die Zusammenführung beider Standorte in einem Neubau nahe der Oberschule.

In diesem Zusammenhang wird es erforderlich sein, den schulbezogenen Linienvorkehr im westlichen Teil der Gemeinde Jork neu zu ordnen. Durch die Auflösung der Außenstelle Ladekop wird zudem mit einer deutlich höheren Anzahl anspruchsberechtigter Schülerinnen und Schüler gerechnet, was eine Erhöhung der Beförderungskapazitäten erwarten lässt.

Vorgeschlagen wird die Aufteilung der heutigen Linie 2043 auf zwei Linien:

2042: Gehrden – Hinterdeich – Westerladekop – Osterladekop – Jork

2043: Höhen – Wisch – Neuenschleuse – Kohlenhusen – Borstel – Jork

Da die Bedienung von Osterladekop erstmalig durch den ÖPNV erfolgen würde, sollten frühzeitig die nötigen Haltestellen abgestimmt werden.

An die Gemeinde Jork als Trägerin der Grund- wie auch der Oberschule wird appelliert, Sorge für die Harmonisierung der Unterrichtszeiten beider Schulen zu tragen, um die entstehenden Wartezeiten möglichst gering zu halten.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

VNO

Finanzierung

Landkreis

Kostenschätzung

abhängig von künftigen Strukturdaten

Maßnahme TN4.4:**Linie 2050/2051: Angebotsverbesserungen (Mo-Fr)****Erläuterung**

Die Linie 2050 ist eine der am besten ausgebauten Hauptlinien im Landkreis. Nur noch wenige Verbesserungen sind erforderlich um alle Kriterien einer Primären Hauptlinie (vgl. Kap. 1.4) zu erfüllen und damit einen wichtigen Baustein für die Mobilitätswende im Landkreis zu vollenden.

Zu den Schichtwechselzeiten sollen einzelne Fahrten bis zum Airbus-Werk nach Finkenwerder verlängert werden, um Beschäftigten aus dem Alten Land eine direkte Fahrtmöglichkeit zu bieten.

Neue Fahrten ab Stade			
Mo-Fr	04:32	bis Airbus (Kehre) oder Rüschnpark (Fähre)	
Mo-Fr	05:32	bis Airbus (Kehre) oder Rüschnpark (Fähre)	bisherige Fahrt um 05:07 entfällt
Mo-Fr	08:07		
Mo-Fr	12:07	bis Airbus (Kehre) oder Rüschnpark (Fähre)	
Mo-Fr	14:07	neu auch an Schultagen	
Mo-Fr	22:07		
Neue Fahrten ab Jork (bzw. Airbus)			
Mo-Fr	14:12	neu ab Airbus (Kehre)	
Mo-Fr	16:15	Fahrt beginnt bereits um 15:52 ab Airbus (Kehre)	Verlängerung Bestandsleistung
Mo-Fr	21:30	neu ab Airbus (Kehre)	

Außerdem sollen zur Verbesserung der Anschlüsse nach Cuxhaven die betreffenden Fahrten von Jork nach Stade zwei Minuten früher verkehren.

Am Wochenende soll auf der Linie ein durchgehender Zweistundentakt angeboten werden, sonntags von 7 bis 23 Uhr und sonntags von 9 bis 21 Uhr.

Die nicht schulbezogenen Fahrten der Linie 2051 sollen wegen zu geringer Nachfrage überwiegend eingestellt werden. In den Hauptverkehrszeiten wird eine Anbindung Twielenfleths jedoch weiterhin angestrebt.

Umsetzung

<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität

Beteiligte

Freie und Hansestadt Hamburg (BVM), Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

VNO

Finanzierung

Landkreis

Kostenschätzung

€ 110.000,00 p.a. (Mo-Fr)

€ 40.000,00 p.a. (Sa, So)

Maßnahme TN4.5:**Linie 2053: Angebotsverbesserungen und Linienwegsänderung****Erläuterung**

Die Erschließung der Gemeinde Guderhandviertel kann derzeit nur über in den Nachbargemeinden Mittelkirchen oder Neuenkirchen gelegenen Haltestellen erfolgen. Eine im nördlichen Gemeindeteil gelegene Seniorenwohneinrichtung ist nicht an den ÖPNV angebunden. Gleichzeitig verkehren die Linien zwischen Mittelkirchen und Steinkirchen auf einem identischen Linienweg. Diese Doppelbedienung soll aufgehoben und gleichzeitig die Anbindung der Gemeinde Guderhandviertel verbessert werden.

Es ist beabsichtigt, nach der baulichen Herrichtung der Haltestellen, die Linie 2053 zwischen den Haltestellen „Mittelkirchen, Dollerner Straße“ und „Steinkirchen, Alter Marktplatz“ durch die Straße Bergfried zu führen und dabei bis zu zwei neue Haltestellen zu bedienen.

Parallel dazu soll das Angebot um zusätzliche Fahrten morgens, vormittags und abends erweitert werden. Die Etablierung eines Angebotes an Sonnabenden wird erwogen, ist derzeit aber nicht Gegenstand konkreter Planungen.

Auf der Linie 2053 sollen in größtmöglichem Umfang Klein- oder Midibusse eingesetzt werden.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Landkreis, Samtgemeinde Lühe, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

VNO

Finanzierung

Landkreis, Gemeinden (Haltestellen)

Kostenschätzung

€ 85.000,00 p.a. (für zusätzliche Fahrten)

Maßnahme TN4.6:	
Schülerbeförderung Guderhandviertel: Integration in den ÖPNV	
Erläuterung	
<p>Die Beförderung der anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schüler der Grundschule Guderhandviertel erfolgt derzeit im freigestellten Schülerverkehr. Wegen der Gewichtsbeschränkung einer zu befahrenden Brücke ist zudem der Einsatz eines besonderen Fahrzeugs erforderlich.</p> <p>Der künftige Standort der Grundschule ist unklar. Im Raum stehen eine Zusammenlegung mit der Grundschule Steinkirchen oder doch ein eigener Neubau in Guderhandviertel oder Neuenkirchen.</p> <p>Zeitgleich zur Aufnahme des Schulbetriebs am neuen Standort soll die Integration der Schülerbeförderung in den ÖPNV erfolgen. Dies kann in Abhängigkeit vom Schulstandort und den Adressen der anspruchsberechtigten Personen entweder durch die Linie 2053 oder eine eigene Linie (vorgesehen ist die Nummer 2056) erfolgen.</p>	
Umsetzung	
<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	geringere Priorität
Beteiligte	
Landkreis, Samtgemeinde Lühe, Verkehrsunternehmen, VNO	
Federführung	
Landkreis, VNO	
Finanzierung	Kostenschätzung
Landkreis	abhängig von der Standortentscheidung

Maßnahme TN4.7:**Linie 2040: Verlängerung bis Finkenwerder Landungsbrücken****Erläuterung**

Die weitere Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen Hamburg und dem Alten Land ist ein erklärtes Entwicklungsziel des Landkreises. Dies wurde bereits im zurückliegenden Nahverkehrsplan dokumentiert. Mit der Verlängerung der Linie 2040 bis zur Haltestelle Rüsckpark (Fähre) im Dezember 2023 wurde ein weiterer wichtiger Schritt in diese Richtung unternommen. Die bevorzugte Anbindung an die Finkenwerder Landungsbrücken konnte aus betrieblichen und infrastrukturellen Gründen noch nicht erfolgen, wird aber weiterhin angestrebt.

Zum Blütenfest sowie während der Apfelernte werden an Sonn- und Feiertagen Zusatzfahrten (Verdichtung auf einen Stundentakt) erwogen.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Freie und Hansestadt Hamburg (BVM), hvv, Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

VNO

Finanzierung

Landkreis, FHH

Kostenschätzung

Die Verlängerung selbst betrifft nur das Territorium der FHH.

Maßnahme TN5.1: Verbesserung der ÖPNV-Versorgung innerhalb des Fleckens Harsefeld	
Erläuterung	
<p>Durch die Siedlungsentwicklung der vergangenen Jahrzehnte ist neben der Einwohnerzahl (von 8.183 im Jahr 1980 auf 14.056 im Jahr 2020) auch die räumliche Ausdehnung des Siedlungsbereiches des Flecken Harsefeld stark gewachsen. Die Struktur des ÖPNV ist dagegen weitgehend konstant geblieben und folgt der Landesstraße 124 in Nord-Süd-Richtung. Die Siedlungsentwicklung dagegen erfolge vorwiegend in Ost-West-Richtung entlang der Buxtehuder Straße.</p> <p>Aus den geschilderten Umständen folgt, dass große Teile der Bevölkerung weit mehr als 500 Meter zu einer, von höherwertigerem ÖPNV (Linien 2060, 2365) bedienten, Haltestelle zurücklegen müssten und damit über keinen attraktiven Zugang zum ÖPNV verfügen.</p> <p>Durch eine Verschwenkung der Linie 2060 könnte die ÖPNV-Erschließung, zumindest im nordöstlichen Teil Harsefelds spürbar verbessert werden. Aus Richtung Ahlerstedt kommend würden die Busse ab der Haltestelle „Marktstraße“ weiter der Buxtehuder Straße folgen und über die Straße „Im Sande“ wieder zurück zur Herrenstraße gelangen. Haltestellen sind auf diesem Linienweg bereits in ausreichender Anzahl und Ausstattung vorhanden.</p> <p>Im Jahr 2023 führt die Samtgemeinde Harsefeld verschiedene Verkehrsversuche durch, die zu einer halbseitigen oder vollständigen Sperrung der Marktstraße führen könnten, womit die geplante Verbesserung nicht umsetzbar wäre. Der Landkreis Stade appelliert daher an die Samtgemeinde und den Flecken Harsefeld, die Befahrbarkeit der Marktstraße durch den ÖPNV, gegebenenfalls durch den Einsatz versenkbarer Poller, sicherzustellen.</p> <p>Alternativ könnte auch ein Linienverlauf, aus Ahlerstedt kommend, ab der Haltestelle „Im Wieh“ über die Ortskernentlastungsstraße (K26n), die Buxtehuder Straße und die Schulstraße geprüft werden. Neben den höheren Kosten wegen des längeren Fahrtweges käme erschwerend hinzu, dass neue Haltestellen (am Bahnhof unter der Fußgängerbrücke, an der Einmündung K26n/Am Klingenberg und in der Schulstraße) eingerichtet werden müssten.</p>	
Umsetzung	
<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität
Beteiligte	
Flecken Harsefeld, Landkreis, Samtgemeinde Harsefeld, Verkehrsunternehmen, VNO	
Federführung	
VNO	
Finanzierung	Kostenschätzung
Landkreis, Samtgemeinde	€ 60.000,00 p.a.

Maßnahme TN5.2:**Linie 2060: Angebotsverbesserungen****Erläuterung**

Die Linie 2060 erfüllt zahlreiche regionale Verbindungsfunktionen, bleibt in der Bedienungshäufigkeit jedoch hinter den Anforderungen an eine primäre Hauptlinie (H-1) zurück. Die Zielsetzung ist die Erweiterung des Angebots und die Vereinheitlichung des Linienweges.

Die Bedienung von Ohrensen soll entfallen, da es hier mittlerweile ein ausreichendes Fahrtenangebot durch die Linie 2365 gibt. Stattdessen sollen zur besseren Erschließung die Fahrten durch den Helmster Ortskern geführt werden. Ebenfalls aufgegeben werden soll die Bedienung der Orte Klethen, Oersdorf und Ottendorf durch die Linie 2060. Für diese Orte ist ein Ersatzkonzept zu entwickeln.

Das Fahrtenangebot soll zwischen Stade und Ahlerstedt bis hin zu einem Stundentakt (Mo-Fr) bzw. einem Zweistundentakt (am Wochenende) ausgebaut werden. Zwischen Ahlerstedt und Zeven sollen die Busse alle zwei Stunden (Mo-Fr) verkehren, wobei die Erreichbarkeit der berufsbildenden Schulen in Buxtehude, Stade und Zeven besonders berücksichtigt werden soll. Ein Angebot an Sonnabenden auch auf diesem Streckenabschnitt kann in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Rotenburg (W.) geprüft werden.

Umsetzung

<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität

Beteiligte

Landkreise Stade und Rotenburg (Wümme), Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

VNO

Finanzierung

Landkreis Stade
Landkreis Rotenburg (Wümme)

Kostenschätzung

€ 370.000,00 p.a.
€ 90.000,00 p.a.

Maßnahme TN5.3: Linien 2063 und 2064: Angebotsanpassung an neue Grundschule Bliedersdorf	
Erläuterung	
<p>Der stärkeren schulischen Orientierung von Bliedersdorf und Nottensdorf an das Aue-Geest-Gymnasium in Harsefeld soll Rechnung getragen werden, indem auch direkte Rückfahrten der Linie 2063 von Harsefeld nach Bliedersdorf angeboten werden sollen. Voraussichtlich ab dem Schuljahr 2025/2026 wird zudem die neue Grundschule in Bliedersdorf den Schulbetrieb aufnehmen, was eine Überplanung der Linie 2064 erforderlich macht.</p> <p>Linie 2061: Die Linie 2061 soll mit einer Stichfahrt die Bedienung Issendorfs übernehmen, um die Anpassung der Linie 2063 zu ermöglichen. Die morgendliche Anfahrt aus Issendorf nach Harsefeld soll zunächst weiterhin separat erfolgen, ggf. mit einem Klein- oder Midibus.</p> <p>Linie 2063: Die Linie 2063 soll künftig in beiden Richtungen den Linienweg Horneburg – Nottensdorf - Bliedersdorf – Harsefeld bedienen. In Bliedersdorf ist vereinzelt eine betriebliche Verknüpfung mit der Linie 2064 beabsichtigt.</p> <p>Linie 2064: Sowohl die Samtgemeinde Horneburg, als auch die Schulleitung der Grundschule Bliedersdorf sprechen sich für die Beibehaltung des heutigen Ringverkehrs aus. Da nicht mehr zwei Schulstandorte gleichzeitig bedient werden müssen, wird der Fahrplan vereinfacht werden können. Für die Bedienung der Haltestelle Postmoor ist der Erhalt des Wendeplatzes in Bliedersdorf oder die Befahrbarkeit der Wendemöglichkeit in der Straße „Am Siedenkamp“ sicherzustellen.</p> <p>Unter der Prämisse der Beibehaltung der heutigen Unterrichtszeiten der Grundschule Bliedersdorf ist eine nahezu kostenneutrale Umsetzung machbar. Nach Vorlage und Berücksichtigung des pädagogischen Konzeptes für den Ganztagsbetrieb ist mit weiteren Kosten zu rechnen.</p>	
Umsetzung	
<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität
Beteiligte	
Landkreis, Samtgemeinden Harsefeld und Horneburg, Verkehrsunternehmen, VNO	
Federführung	
VNO	
Finanzierung	Kostenschätzung
Landkreis	keine Mehrkosten

Maßnahme TN5.4:	
Verbesserte Anbindung von Bliedersdorf und Nottensdorf an Horneburg	
Erläuterung	
<p>Der Bestandsanalyse aus Kapitel 3 folgend weisen sowohl Bliedersdorf, als auch Nottensdorf, trotz der vergleichsweise hohen Einwohnerzahlen deutliche Defizite in der ÖPNV-Anbindung auf.</p> <p>Die kostengünstigste Variante ist eine Erweiterung des Angebotes der Linie 2064 (Ringverkehr Horneburg – Bliedersdorf – Nottensdorf – Horneburg).</p> <p>Die Zielsetzung ist mindestens das Erreichen der festgelegten Mindestbedienung, eingebettet in ein betrieblich stimmiges Konzept mit optimierten Anschlüssen an SPNV in Horneburg.</p>	
Umsetzung	
<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität
Beteiligte	
Landkreis, Samtgemeinde Horneburg, Verkehrsunternehmen, VNO	
Federführung	
VNO	
Finanzierung	Kostenschätzung
Landkreis	€ 120.000,00 p.a.

Maßnahme TN5.5: Verbindung der Grundzentren Harsefeld und Horneburg	
Erläuterung	
<p>Alternativ zu Maßnahme TN5.4 kann die Erschließung von Bliedersdorf und Nottensdorf zur Verbesserung der regionalen Integration auch mit der Schaffung einer neuen Querverbindung zwischen den benachbarten Grundzentren Harsefeld und Horneburg verbunden werden.</p> <p>Durch die Einbeziehung der beiden Orte in den Schuleinzugsbereich des Aue-Geest-Gymnasiums, aber auch wegen der zahlreich vorhandenen Versorgungs- und Einkaufsmöglichkeiten, ist eine steigende Orientierung auch auf Harsefeld festzustellen. Gestützt wird die Erkenntnis auch durch ein, im Rahmen des Dorfentwicklungsprogramms „NoBlie“ beauftragtes, Mobilitätsgutachten.</p> <p>Zunächst noch unter dem Status einer Nebenlinie könnte ein etwa zweistündliches, an den Bedürfnissen der Schülerbeförderung sowie an erreichbaren Anschlussbeziehungen orientiertes, Angebot vorgesehen werden.</p>	
Umsetzung	
<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	geringere Priorität
Beteiligte	
Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO	
Federführung	
VNO	
Finanzierung	Kostenschätzung
Landkreis	€ 250.000,00 p.a.

Maßnahme TN5.6:**Linien 2365 und 2370: Angebotsverbesserungen****Erläuterung**

Nach Inkrafttreten des letzten Nahverkehrsplans wurden im Raum Fredenbeck bereits bemerkenswerte Verbesserungen erzielt. Das Angebotsgefälle zwischen Schul- und Ferientagen wurde spürbar abgeschwächt und ein Angebot an Samstagen etabliert.

Um die Verbindungen noch attraktiver zu gestalten, wird angestrebt, am späten Nachmittag auf den Linien 2365 und 2370 jeweils einen Stundentakt herzustellen. Zusammen ergäben sich zwischen Stade und Fredenbeck dann halbstündliche Fahrtmöglichkeiten, womit diese Verbindung ein Stück weit an das Niveau anderer erfolgreicher Relationen wie Buxtehude – Jork (Linie 2030/2040) oder Stade-Freiburg (Linie 2025/2026) angeglichen würde.

Zudem sollte das Grundzentrum Fredenbeck auch an Sonn- und Feiertagen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein. Dafür sind fünf Fahrtenpaare zwischen Stade und Fredenbeck im Zeitraum von 10 bis 18 Uhr vorgesehen.

Zur teilweisen Kompensation der entstehenden Kosten kann eine Einstellung der Linie 2375 (Horneburg – Fredenbeck – Wedel) geprüft werden, da die Nachfrage stark unter den Erwartungen zurückgeblieben ist. Abzuwarten bleibt, wie sich die Einführung des Deutschlandtickets auf die Nachfrage auswirkt.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

VNO

Finanzierung

Landkreis

Kostenschätzung

€ 150.000,00 p.a.

Maßnahme TN5.7:	
Linien 2365 und 2370: Anpassungen bei Reaktivierung der Moorexpress-Strecke	
Erläuterung	
<p>Wie in Maßnahme 8 erläutert, strebt das Land Niedersachsen die Reaktivierung des SPNV auf verschiedenen Eisenbahnstrecken an. Bei der Ermittlung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses ist es von Bedeutung, ob und welche Veränderungen im ÖPNV-Netz erfolgen können. Einerseits sollen Parallelverkehre möglichst vermieden, Zubringerverkehre hingegen etabliert werden.</p> <p>Der Landkreis Stade ist uneingeschränkt bereit, das ÖPNV-Netz an den wieder aufzunehmenden Eisenbahnbetrieb anzupassen. Festlegungen zur künftigen Netzstruktur und dem dazugehörigen Angebot sind indes erst möglich, wenn das Betriebskonzept des Bahnbetriebs, zumindest in grober Form, vorliegt. Der Beispielfahrplan der Machbarkeitsstudie kann dabei nach Auffassung des Landkreises Stade wegen konzeptioneller Schwächen keine belastbare Größe sein.</p> <p>Prinzipiell ist davon auszugehen, dass der Busverkehr zwischen Stade und Fredenbeck über Deinste weitestgehend eingestellt werden wird. Im Gegenzug könnte die Achse Stade-Schwinge-Fredenbeck auf einen Stundentakt verdichtet und alternierend zur Regionalbahn bedient werden. Ab Fredenbeck könnte sich der Verkehr auf zwei, im Zweistundentakt bediente, Äste nach Harsefeld (analog zur heutigen Linie 2365) und Groß Aspe/Kutenholz aufteilen.</p> <p>Da der Mulsumer Bahnhof sehr dezentral gelegen ist, wird zudem noch zu prüfen sein, ob und in welcher Form Zubringerverkehre etabliert werden können. Möglicherweise kann es sich als betrieblich effizienter erweisen, weiterhin direkte Busverbindungen nach Fredenbeck und/oder Kutenholz anzubieten.</p>	
Umsetzung	
<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität
Beteiligte	
Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO	
Federführung	
VNO	
Finanzierung	Kostenschätzung
Landkreis	erst nach Konzepterstellung möglich

Maßnahme TN6.1:**Neukonzeption des ÖPNV-Angebotes****Erläuterung**

Für den Verkehrsraum Oldendorf-Himmelpforten sind wiederholt zahlreiche Defizite in der lokalen, wie auch regionalen Bedienungsqualität festgestellt worden. Besonders heraus sticht die unzureichende öffentliche Verkehrsanbindung des Grundzentrums Oldendorf. Auch die Verknüpfungen zwischen Bus und Bahn sind noch nicht zufriedenstellend ausgebaut worden, was sich insbesondere bei den Reisezeiten nach Buxtehude oder Hamburg negativ bemerkbar macht.

Neben der Linie 2027 (Stade – Gräpel) ist das ÖPNV-Angebot in der Region weitgehend auf die Schülerbeförderung ausgerichtet, wurde aber nur vereinzelt und ohne gesamtheitliche Betrachtung an veränderte Unterrichtsmodelle und Schülerströme angepasst. In der Folge haben sich oftmals unübersichtliche Verbindungen auf unterschiedlichen Linienwegen entwickelt. Vereinzelt kommt es zu Kapazitätsengpässen.

Bereits im letzten Nahverkehrsplan (2018 bis 2023) wurden mit den Maßnahmen VIIa bis VIIc die Notwendigkeit von Anpassungen im ÖPNV-Netz dargestellt. Wegen der hohen Anforderungen und vielfältigen Wechselwirkungen, verkehrlich wie betrieblich, wurde es für nötig erachtet, ein neues, in sich geschlossenes, Fahrplankonzept zu entwickeln. Das von der VNO vorgelegte Konzept ist als **Anlage 4** beigefügt. Zur Realisierung der zahlreichen Verbesserungen, war es aber auch notwendig, die gewachsenen Strukturen zu durchbrechen, was in Einzelfällen auch Verschlechterungen bedeuten kann.

Kernstück des Fahrplankonzeptes sind die zwei neuen sekundären Hauptlinien (H-2):

2080: Stade – Heinbockel – Elm – Bremervörde

2090: Stade – Hammah – Heinbockel – Oldendorf – Himmelpforten

Die Linie 2080 ersetzt die bisherige Linie 2028 und soll in einem angenäherten Zweistundentakt von Montag bis Freitag verkehren und dabei insbesondere auch den Verkehren zu den berufsbildenden Schulen dienen. Die Linie 2090 soll von Montag bis Freitag ebenfalls im Zweistundentakt verkehren, aber auch sonnabends und sonntags (alle vier Stunden) betrieben werden. Durch die Verknüpfung mit dem RE5 an den Bahnhöfen Hammah und Himmelpforten ergeben sich dennoch stündliche (am Wochenende zweistündliche) Fahrtmöglichkeiten nach Hamburg und Stade. Sollte am Bahnhof Hammah eine Wendemöglichkeit geschaffen werden, ist beabsichtigt, die Linie 2090 anstelle von Groß Sterneberg über Haddorf nach Stade zu führen. Buweg, Estorf, Gräpel und Kranenburg erhalten mit den Linien 2093 bzw. 2096 Verbindungen nach Himmelpforten oder Oldendorf, wo Anschlüsse an den RE5 oder die Linie 2090 hergestellt werden.

Umsetzung

<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität

Beteiligte

Landkreise Rotenburg (Wümme) und Stade, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

VNO

Finanzierung

Landkreis Rotenburg (Wümme)
Landkreis Stade

Kostenschätzung

€ 70.000,00 p.a.
€ 700.000,00 p.a.

Maßnahme TN6.2:	
Verbesserung der Verbindung Bremervörde – Oldendorf (Linie 3813)	
Erläuterung	
<p>Die Verbindung zwischen Oldendorf und dem benachbarten Mittelzentrum Bremervörde besteht aus zwei Fahrtenpaaren an Ferientagen und drei Fahrtenpaaren an Schultagen. Die allgemein- und berufsbildenden Schulen in Bremervörde werden auch von Schülerinnen und Schülern aus dem Landkreis Stade besucht, weshalb die Bedienung an Schultagen beibehalten werden sollte. Das darüber hinaus gehende Angebot ist allerdings sehr rudimentär und keinesfalls attraktiv.</p> <p>Im Interesse der regionalen Integration strebt der Landkreis Stade die Einrichtung zwei weiterer Fahrtenpaare an, die sich zwischen Elm und Bremervörde idealerweise in das für die neue Linie 2080 (vgl. Maßnahme TN6.1 bzw. Anlage 4) vorgesehene Fahrplanangebot einfügen.</p> <p>Konkret vorgeschlagen wird je ein zusätzliches Fahrtenpaar vormittags und nachmittags.</p> <p>Alternativ soll das Fahrtenangebot an schulfreien Tagen eingestellt und stattdessen ein stärker frequentiertes bedarfsgesteuertes Angebot durch das Anruf-Sammel-Taxi etabliert werden.</p>	
Umsetzung	
<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	geringere Priorität
Beteiligte	
Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO	
Federführung	
VNO	
Finanzierung	Kostenschätzung
Landkreis	€ 50.000,00 p.a.

Maßnahme TN7.1:**Linie 2025: Angebotsverbesserungen (I)****Erläuterung**

Die Linie 2025 ist eine der am besten ausgebauten Hauptlinien im Landkreis. Nur noch wenige Verbesserungen sind erforderlich um alle Kriterien einer Primären Hauptlinie (vgl. Kap. 1.4) zu erfüllen und damit einen wichtigen Baustein für die Mobilitätswende im Landkreis zu vollenden.

Neue Fahrten ab Stade			
Mo-Fr	05:37	Stade – Drochtersen	
Mo-Fr	09:07	Stade – Freiburg	Verlängerung Bestandsleistung
Mo-Fr	11:07	neu auch an Schultagen	bisher nur an Ferientagen
Mo-Fr	22:07	Stade - Freiburg	Verlängerung Bestandsleistung
Neue Fahrten ab Freiburg und Drochtersen			
Mo-Fr	04:11	Drochtersen – Stade	
Mo-Fr	07:59	Freiburg – Stade	bisherige Fahrt um 08:29 entfällt
Mo-Fr	08:50	Drochtersen – Stade	bisherige Fahrt um 09:50 entfällt
Mo-Fr	08:59	Freiburg – Stade	
Mo-Fr	14:59	Freiburg – Stade	Fahrt um 15:30 nur noch an Schultagen
Mo-Fr	21:02	Freiburg – Stade	
Sa	23:02	Freiburg – Stade	

Umsetzung

<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität

Beteiligte

Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

VNO

Finanzierung

Landkreis

Kostenschätzung

€ 225.000,00 p.a.

Maßnahme TN7.2:	
Linie 2025: Angebotsverbesserungen (II) und Anbindung der Elbinsel Krautsand	
Erläuterung	
<p>Die hohe Nachfrage zwischen Stade und Drochtersen könnte eine über Maßnahme TN7.1 hinausgehende Angebotsausweitung rechtfertigen. Dies könnte, insbesondere an den Wochenenden, mit einer regelmäßigen ÖPNV-Anbindung der Elbinsel Krautsand verbunden werden. Die Elbinsel Krautsand hat sich immer mehr zu einem weiteren touristischen Schwerpunkt entwickelt, kann mit öffentlichen Verkehrsmitteln aber nur im Rahmen des schulbezogenen Linienverkehrs erreicht werden.</p> <p>Angestrebt wird Mo-Fr eine Ausweitung des Halbstundentaktes am Nachmittag (unter Einbeziehung der Linie 2026) auf die Zeit von 14 bis 19 Uhr sowie die Einrichtung von Zubringerfahrten zur Linie 2025 zwischen Krautsand und Drochtersen. Am Wochenende soll die Linie 2023 (bislang Linie 2073) alternierend mit der Linie 2025 im Zweistundentakt zwischen Stade und Krautsand verkehren.</p> <p>Die Erweiterung des Linienverkehrs auf der Elbinsel Krautsand ist nur möglich, wenn eine ortsnahe und langfristig nutzbare Wendemöglichkeit geschaffen werden kann.</p>	
Umsetzung	
<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	geringere Priorität
Beteiligte	
Landkreis, Gemeinde Drochtersen, Verkehrsunternehmen, VNO	
Federführung	
VNO	
Finanzierung	Kostenschätzung
Landkreis, Gemeinde Drochtersen	€ 200.000,00 €

Maßnahme TN7.3:**Neukonzeption der Schülerbeförderung****Erläuterung**

Neben der Linie 2025 (Stade – Freiburg) ist das ÖPNV-Angebot in der Region weitgehend auf die Schülerbeförderung ausgerichtet, wurde aber nur vereinzelt und ohne gesamtheitliche Betrachtung an veränderte Unterrichtsmodelle und Schülerströme angepasst. In der Folge haben sich oftmals unübersichtliche Verbindungen auf unterschiedlichen Linienwegen entwickelt. Teilweise fehlen auch passende Verbindungen zwischen Nordkehdingen und der KGS Drochtersen.

Bis zur Neuerteilung der Linienverkehrsgenehmigungen des Teilnetzes 7 soll die vorhandene Struktur auf Verbesserungspotenziale untersucht und gegebenenfalls ein Konzept zur Neuordnung der Verkehre erarbeitet und umgesetzt werden.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

VNO

Finanzierung

Landkreis

Kostenschätzung

erst nach Konzepterstellung möglich

Maßnahme TN7.4	
Schaffung einer Anbindung an den Bahnhof Cadenberge	
Erläuterung	
<p>Die Samtgemeinde Nordkehdingen ist raumordnerisch auch dem Grundzentrum Cadenberge sowie dem Mittelzentrum Hemmoor im benachbarten Landkreis Cuxhaven zugeordnet. Abgesehen von der Schülerbeförderung zum Gymnasium in Hemmoor-Warstade sowie dem Anruf-Sammel-Taxi bestehen jedoch keinerlei öffentliche Verkehrsverbindungen. Neben den Zentren selbst spielt auch die Erreichbarkeit der dortigen Bahnhöfe eine wichtige Rolle, nicht zuletzt auch durch das, Tarifgrenzen überwindende, Deutschlandticket. Entsprechende Wünsche aus der Bevölkerung konnten auch im Rahmen des landkreisübergreifenden Dorfentwicklungsprogramms „Vier Nordlichter im Land der Gezeiten“ festgestellt und dokumentiert werden.</p> <p>Wegen der Zugkreuzung (damit Anschlüsse in beide Richtungen), der räumlichen Lage im Anschluss an den westlichsten Zipfel des Landkreises Stade und des Nebeneffektes der Erschließung der einwohnerstarken Ortschaft Neuhaus (Oste) soll, gemeinsam mit dem Landkreis Cuxhaven, eine durchgehende und regelmäßig verkehrende Verbindung zwischen Freiburg und Cadenberge etabliert werden. Auch die Bedienung des Natureums Niederelbe soll bei der Fahrplangestaltung beachtet werden.</p>	
Umsetzung	
<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität
Beteiligte	
Landkreise Cuxhaven und Stade, Verkehrsunternehmen, VNO	
Federführung	
VNO	
Finanzierung	Kostenschätzung
Landkreis Cuxhaven	€ 90.000,00 p.a.
Landkreis Stade	€ 275.000,00 p.a.

Maßnahme TN7.5**Integration der Schülerbeförderung der Grundschule Balje in den ÖPNV****Erläuterung**

Die Schülerbeförderung der Grundschule Balje erfolgt derzeit noch im Rahmen eines sogenannten Freistellungsverkehrs mit Kleinbussen. Bis zur Neuerteilung der Linienverkehrsgenehmigungen des Teilnetzes 7 soll ein Konzept zur Integration dieser Verkehre in den ÖPNV erarbeitet und umgesetzt werden.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

VNO

Finanzierung

Landkreis

Kostenschätzung

erst nach Konzepterstellung möglich

Maßnahme TN7.6	
Erhöhung von Kapazität und Verstetigung von Komfort am Beispiel der Linie 2025	
Erläuterung	
<p>Die Buslinie 2025 zwischen Stade und Freiburg gehört zu den nachfragestärksten Verbindungen im Regionalverkehr. In den Hauptverkehrszeiten werden bereits halbstündliche Fahrtmöglichkeiten angeboten. Dennoch sind die Fahrzeuge oftmals stark ausgelastet und bieten wenig Raum für den erhofften weiteren Nachfragezuwachs. Abgesehen von der Ausweitung des Halbstundentaktes ist eine weitere Angebotsverdichtung nicht nur eine teure, sondern wegen der Ausrichtung an den SPNV-Anschlüssen auch eine bedingt bedürfnisgerechte Alternative. Hinzu kommt, dass der Ausstattungsstandard der Fahrzeuge mitunter stark schwankt.</p> <p>Um einerseits die Sitzplatzkapazitäten zu erhöhen und andererseits ein verlässliches Qualitätsniveau zu sichern, sollen auf der Linie 2025 zukünftig überwiegend spezielle Fahrzeuge mit einer auf die Anforderungen dieser Linie zugeschnittenen Ausstattung eingesetzt werden. Zur Steigerung der Kapazität sollen überwiegend 15-Meter- oder Gelenkbusse mit mindestens 50 Sitzplätzen und gehobener Ausstattung eingesetzt werden, die zudem die Fahrzeugstandards (vgl. Anlage 3) erfüllen müssen. Eingesetzt werden sollen diese Fahrzeuge auf mindestens 75% Prozent der Fahrten der Linie 2025 von Montag bis Sonnabend.</p>	
Umsetzung	
<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität
Beteiligte	
Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO	
Federführung	
Verkehrsunternehmen	
Finanzierung	
Verkehrsunternehmen	

Maßnahme TN8.1**Neukonzeption der Anbindung des Airbus-Werks****Erläuterung**

Das Airbus-Werk in Hamburg-Finkenwerder sowie die daran angegliederten Dienstleister, Forschungseinrichtungen und Zulieferbetriebe sind wichtige Arbeitgeber für einen bedeutenden Teil der Bevölkerung des Landkreises Stade. Die Kapazität der Straßen rund um das Werksgelände wird zu den Schichtwechselzeiten regelmäßig überschritten. Die Folge sind nicht nur erhebliche Verkehrsbehinderungen, sondern auch eine hohe Belastung für die Bevölkerung im Alten Land – sowohl in Hamburg, als auch im Landkreis Stade.

Anders als nördlich der Elbe ist der MIV-Anteil im Süden stark dominierend. Einerseits fehlt die raumtrennende Wirkung des Elbstroms und andererseits ist der ÖPNV aufgrund der geringeren Bevölkerungsdichte bisher weniger gut ausgebaut. Es gibt zwar seit Jahrzehnten eine Reihe von eigens auf das Werksgelände ausgerichteten Buslinien, doch deren Nutzungszahlen gingen in den letzten Jahren stark zurück. Offenbar entsprach das Angebot nicht mehr den Bedürfnissen der Beschäftigten und wurde daher im August 2023 in vielen Punkten modifiziert, hat jedoch weiterhin den nicht beabsichtigten Charakter eines Werkslinienverkehrs.

Um einerseits die Bedürfnisse nach Übersichtlichkeit und Flexibilität besser zu erfüllen und andererseits für einen effizienten Einsatz der bereitgestellten öffentlichen Mittel sicherzustellen, soll das Fahrtenangebot weiter magistralisiert werden. Vorgesehen sind weniger Linien, die sich stark an den Aufkommensschwerpunkten orientieren, dafür aber öfter verkehren, Übergänge zu weiteren Linien im ÖPNV wie SPNV ermöglichen und auch P+R-Plätze anbinden. Die Linien sollen zudem auch für Menschen ohne direkten Bezug zu Airbus einen höheren Nutzen bieten und daher nicht mehr direkt auf das Werksgelände fahren, sondern die Buskehre am Haupttor oder den Fähranleger auf der Rüsshalbinsel zum Ziel haben.

Die künftigen Korridore könnten sein:

Finkenwerder – Stade (via A26)

Finkenwerder – Buxtehude – Apensen – Beckdorf

Finkenwerder – Jork – Neukloster – Horneburg – Harsefeld

Die Verbindung zwischen dem westlichen Alten Land und Finkenwerder kann durch eine zeitweise Verlängerung der bestehenden Linie 2050 (Stade – Jork) erfolgen (vgl. Maßnahme TN4.5).

Umsetzung

<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität

Beteiligte

Airbus Operations, FHH (BVM), hvv, Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

VNO

Finanzierung

Landkreis, Airbus Operations

Kostenschätzung

erst nach Konzepterstellung möglich

Anlage 1 zum
Nahverkehrsplan
des Landkreises Stade
für den Zeitraum 2024 bis 2028

VNO-Haltestellenkonzept



erarbeitet von:



Oktober 2023

**Vorgaben zur baulichen
Gestaltung finden Sie ab
Seite 17!**

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 Haltestellen.....	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 Anfahbarkeit.....	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-Informationssysteme (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 seine Empfehlungen zur Gestaltung von Haltestellen 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, 6. Aufl. 2021.

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 Verbänden 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 zwi-

schen 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 sehingeschränkten 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 Haltestelle 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 sofortiger barrierefreier Ausbau aller Haltestellen den Straßenbaulastträgern weder planerisch noch finanziell 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 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 Haltestelle
 - 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 2026
- Kategorie B > mittlere Priorität > bis 2028
- Kategorie C > geringere Priorität > nach 2028

Für die jeweilige Kategorisierung/Priorisierung werden folgende Kriterien herangezogen:

- Bedienungshäufigkeit der Haltestelle gestaffelt nach Zahl der Fahrtenpaare, die montags bis freitags ganztägig 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:

Ortslage	Bedienung (Fahrtenpaare mo-fr ganztägig)			
	≥ 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 Straßenbulasträgers 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“ prioritär umgestaltet werden müssen bzw. Haltestellen, die der Kategorie A zugeordnet sind.

In einem ersten Schritt ist zu prüfen, ob in allen Orten/Stadteilen über 200 Einwohnern nach dem o.g. Schema barrierefreie Haltestellen vorhanden sind. Diese Prüfung kann nur im Zusammenspiel zwischen zuständigen Straßenbulasträger, 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 Attributliste“ 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 ein 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 Niederflrbusse;
- DIN-konforme Blindenleitsysteme;
- Haltestellenschilder;
- Fahrgastunterstand bei Haltestellen mit mehr als 10 Einsteigern täglich mit Abfallbehälter und 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 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.

- 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 Straßenbulasträger 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 Straßenbulasträger 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. 4). „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	<ul style="list-style-type: none"> ○ Erreichbarkeit von Bedienelementen, Automaten, Entwertern, Sprechereinrichtungen und Festhaltungsmöglichkeiten
Blinde Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> ○ Auffinden der Haltestelle, Bahnsteigkante, Einstiegstür, Entwerter, Automaten und Bedienelemente ○ Fehlen akustischer und haptischer Informationen (Fahr- und Liniennetzpläne, Ausstiegshaltestelle, Störungsmeldungen) ○ Auswahl der richtigen Linie / des richtigen Fahrtziels an zentralen Haltestellen ○ Gefährdungen, da visuelle Warnsignale nicht wahrnehmbar ○ Verletzungsgefahr durch fehlende Orientierung (Abstürzen, Unterlaufen, Anstoßen)
Sehbehinderte Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> ○ Je nach Schwere der Beeinträchtigung ähnliche Probleme wie bei blinden Fahrgästen
Gehörlose / ertaubte Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> ○ Verstehen von Informationen, die nur akustisch erfolgen ○ Gefährdungen, da akustische Signale nicht wahrgenommen werden ○ Verstehen komplexer schriftlicher Texte
Schwerhörige Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> ○ Je nach Schwere der Beeinträchtigung ähnliche Probleme wie bei gehörlosen Fahrgästen
Rollstuhlnutzende Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> ○ Zugang zur Haltestelle, Bahnsteigen ○ Einstieg in die Fahrzeuge ○ Aufstellung in den Fahrzeugen ○ Erreichbarkeit von Bedienelementen
Rollatornutzende Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> ○ Je nach Schwere der Beeinträchtigung ähnlich Probleme wie Rollstuhlnutzende ○ Nutzung der Festhaltungsmöglichkeiten ○ Fehlen von Sitzplätzen, an denen ein Rollator mitgeführt werden kann ○ Fehlende Sicherungsmöglichkeiten von Rollatoren
Gehbehinderte Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> ○ Je nach Schwere der Beeinträchtigung ähnlich Probleme wie Rollstuhlnutzende
Greifbehinderte Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> ○ Bedienung von Tastern, Entwertern, Automaten ○ Benutzung der Festhaltungsmöglichkeiten
Fahrgäste mit Konzentrations- u. Orientierungsbeeinträchtigung	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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 ausrei-

chenden 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, Leitfa-den, 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 an allen Türen;
- 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 dargestellt 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. Große 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 Übergangsteine ausgeglichen wird. Sofern in die Sonderbordordnung 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 Haltestellen-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 sehingeschränkten 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 angrenzenden 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 Licht-

signalanlagen, 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 Möblierung an Haltestellen (z.B. Fahrgastunterstände, Abfallbehälter, Mast, Informationsvitriolen, 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 freizuhaltenen 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 Vitriolen 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 Haltestelle 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 Anfahbarkeit 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 Parkverbotszone, 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 Einrichtung 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]

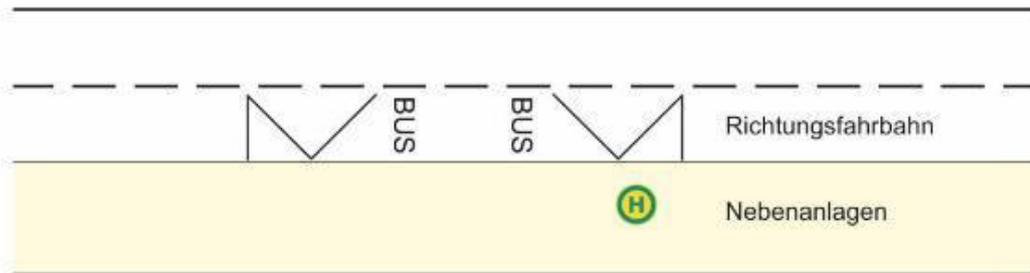


Abbildung 1: Prinzipskizze Haltestelle am Fahrbahnrand ohne angrenzendes Parken

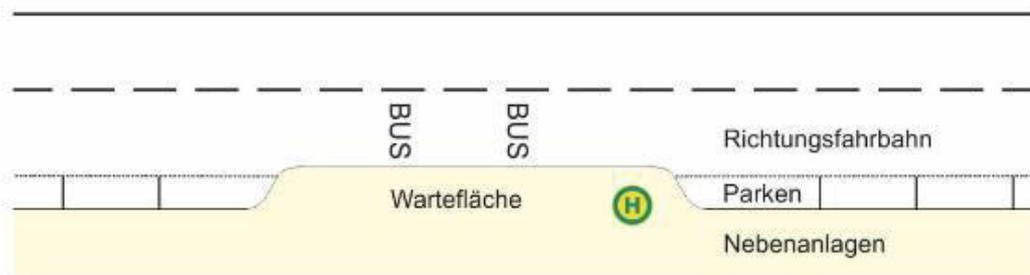


Abbildung 2: Prinzipskizze Buskap

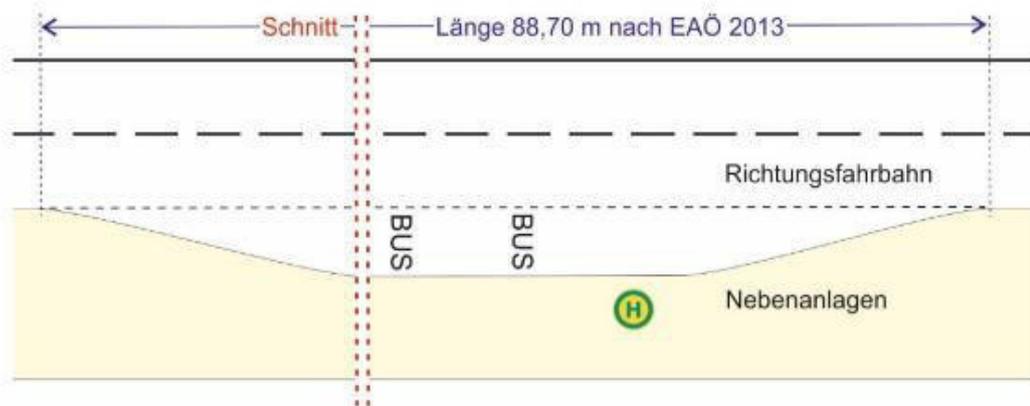


Abbildung 3: Prinzipskizze Busbucht

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 Haltestelle 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 Mindeststandard 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	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mindestens ein stufenloser Zugang. ○ Bei größeren Niveauunterschieden sollten Rampen vorhanden sein. ○ 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	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mindestbreite von Rampen 1,20 m. ○ Längsgefälle max. 6%. ○ Querneigungen unzulässig. ○ An Zu-/Abgängen von Rampen Bewegungsflächen von mind. 1,50 x 1,50 m. ○ Ab 6 m Rampenlänge ist ein Zwischenpodest mit nutzbarer Länge von 1,50 m vorzusehen. ○ 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	<ul style="list-style-type: none"> ○ Max. Längsneigung 3%. ○ 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.	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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
Bewegungsfläche	Ausreichende Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer/innen für Richtungswechsel und Rangiervorgänge	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mindestflächenbedarf 1,50 x 1,50 m. ○ Diese Mindestfläche muss auch vor Einbauten (FGU) und fahrzeugseitigen Einstiegshilfen gewährleistet sein. ○ Für den Einsatz von fahrzeugseitigen Einstiegshilfen (Rampen) ist im Bereich der 2. Tür eine anbaufreie Fläche von mind. 2,50 x 2,50 m erforderlich. 	<p>Die nutzbare Breite der Wartefläche beträgt i.d.R. 3 – 4 m, sollte jedoch die Mindestbreite von 2,50 m nicht unterschreiten, insbesondere nicht an der 2. Tür. Bei starkem Fahrgastaufkommen oder bei hohem Fahrgastlängsverkehr sind größere Breiten erforderlich.</p> <p>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 besondere Voraussetzungen. Auch die eingesetzten Fahrzeuge müssen Türsysteme aufweisen, die mit dem Sonderbord in Höhe von 22 cm kompatibel sind.</p>	DIN 18040-3 H BVA RASt EAÖ
Bewegungsfläche	Ausreichende Sicherheitsabstände zu anderen Verkehrsflächen	<ul style="list-style-type: none"> ○ Bei hinter der Wartefläche geführten Radwegen ist ein Zuschlag für einen rückseitigen Sicherheitsstreifen von 0,50 m zu berücksichtigen. ○ Bei beengten Verhältnissen kann dieser auf 0,30 m reduziert werden. 		EAÖ RASt
Bordstein	Reduzierung von Restspalt und –stufe zwischen Haltestellenbord und Fahrzeuginstieg. Ein-/Ausstieg mit Rollstuhl/Rollator soll ohne besondere Erschwernis möglich sein	<ul style="list-style-type: none"> ○ Bordsteinhöhe mind. 16 cm (VBN: 15 cm) über Straßenniveau. ○ Wenn gradlinige und störungsfreie Anfahrt gewährleistet ist, sollte eine Bordhöhe von 18 cm gewählt werden (Buskap, Haltestelle am Straßenrand). ○ Bei Bordhöhe > 18 cm ist das Bord visuell kontrastierend vom Belag der Wartefläche auszuführen. ○ Die Mindestlänge des Hochbordes soll i.d.R. 15 Meter betragen. Ausnahmen aufgrund besonderer örtlicher Gegebenheiten können in Abstimmung mit dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen zugelassen werden. 	<p>Bei ausreichend langen und gradlinigen Anfahrmöglichkeiten und/oder bei Warteflächen <2,50 m sollte geprüft werden, ob eine Bordhöhe von 22 cm realisierbar ist, um einen Einstieg ohne Einstiegshilfen zu ermöglichen. Die Kompatibilität mit den eingesetzten Fahrzeugtypen ist zu beachten.</p> <p>Verwendung von Formsteinen (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 Sonderbord zum Einsatz kommen.</p>	RASt H BVA EAÖ

Wartefläche (Fortsetzung)				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Bodenindikatoren	Der Einstiegsbereich (Tür 1) ist mittels taktiler und visuell kontrastierender Bodenindikatoren auffindbar	<ul style="list-style-type: none"> ○ Warteflächen sind mit Bodenindikatoren auszustatten. Mindestmaße gem. DIN. <p>Einfachhaltestellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Auffindestreifen (mit Rippenprofil parallel zum Bord) mit Tiefe von mind. 60 cm, vorzugsweise 90 cm über die gesamte Breite des Gehwegs. ○ Streifen endet in einem Einstiegsfeld (Rippenprofil parallel zum Bord), das die Position des Einstiegs (Tür 1) markiert. ○ Einstiegsfeld schließt in Fahrtrichtung des Busses unmittelbar an den Mast an. ○ Maße Einstiegsfeld: Breite 120 cm, Tiefe 90 cm; Abstand zum Bord 30 cm. <p>Mehrfachhaltestellen</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Markierung des Haltestellenbereiches durch einen Leitstreifen (Rippenprofil parallel zum Bord) mit Breite von 30 cm über die gesamte Bussteiglänge parallel zur Bordsteinkante. ○ Leitstreifen geht mittig vom Einstiegsfeld ab; Abstand zur Bordsteinkante 60 cm. ○ An Mehrfachhaltestellen ohne feste zweite/dritte Abfahrtsposition sind nur im vorderen Einstiegsbereich Auffindestreifen und Einstiegsfeld erforderlich. ○ Abstand zwischen Bodenindikatoren zu fest installierten Elementen, an denen vorbeigeführt werden soll, darf 60 cm nicht unterschreiten. 	Bei Querung eines Radweges ist der Auffindestreifen zu unterbrechen. An (End-)Haltestellen, die nur zum Ausstieg dienen, sind keine Bodenindikatoren notwendig.	DIN 18040-3 DIN 32984

Ausstattung / Möblierung				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Haltestellenmast	Mast wird einheitlich aufgestellt und ermöglicht sehbehinderten Menschen das Auffinden der Tür 1.	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mast soll so platziert werden, dass er sich auf Höhe der Fahrzeugfront des haltenden Busses befindet. ○ Mast steht in Fahrtrichtung hinter dem Einstiegsfeld im Schwenkbereich des Langstocks. ○ Abstand zur Bordkante beträgt bis zu 100 cm, mindestens jedoch 50 cm. ○ Position des Mastes darf den Mindestflächenbedarf von Rollstühlen nicht einschränken. ○ 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
Aushangkasten / Aushangfahrplan	Aushangfahrplan sollte einheitlich aufgehängt werden und eine akzeptable Lesehöhe für alle Fahrgäste aufweisen.	<ul style="list-style-type: none"> ○ An jeder Haltestelle ist am Haltestellenmast ein Aushangkasten zu befestigen. ○ Höhe zwischen 1 m (Unterkante) und 1,70 m (Oberkante). Mittlere Sichthöhe beträgt dann 1,40 m. ○ Es sollten max. 2 Aushangfahrpläne übereinander angebracht werden. ○ 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. 	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	Ausstattungs-elemente müssen stufenlos erreichbar sein. Sie sind visuell kontrastreich und taktile erkennbar zu gestalten.	<ul style="list-style-type: none"> ○ An jeder Haltestelle soll ein Abfallbehälter aufgestellt werden. ○ Befestigungshöhe max. 90 cm (Oberkante) ○ Behälter sollten taktile 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 / Möblierung (Fortsetzung)				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Beleuchtung	Ausreichende und blendfreie Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> ○ Haltestellen sollten ausreichend beleuchtet sein. ○ Anordnung möglichst in unmittelbarer Nähe von Lichtquellen. ○ 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. Leitfadens (S. 20ff) und der MW-Studie (S. 18ff.) entwickelt worden.

Ausstattung / Möblierung				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Fahrgastunterstand (FGU)	FGU sind stufenlos erreichbar und bieten ausreichend Aufstellfläche für Rollstühle	<ul style="list-style-type: none"> ○ FGU müssen stufenlos erreichbar sein. ○ Lichte Höhe beträgt 2,25 m. ○ 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	<ul style="list-style-type: none"> ○ Zwischen Seitenwänden des FGU und Bordkante ist eine Durchgangsbreite von mind. 1,50 m freizuhalten. ○ 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	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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 / Möblierung (Fortsetzung)				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Fahrgast-Unterstand (FGU)	Sitzgelegenheiten sollten in angemessener Höhe vorhanden und barrierefrei gestaltet sein.	<ul style="list-style-type: none"> ○ Sitzgelegenheiten sind mit Arm- und Rückenlehnen ausgestattet. ○ Sitzhöhe 46 – 48 cm. ○ Sitzgelegenheiten sind in einer Hälfte des FGU anzuordnen, um ausreichend Aufstellfläche für Rollstühle vorzuhalten. ○ Vor Informationstafeln sind ausreichende Bewegungsflächen freizuhalten. 	Sitzgelegenheiten sollten möglichst mit dem Langstock ertastbar und visuell kontrastreich gestaltet sein sowie glatte, waagrecht angebrachte Sitzflächen aufweisen.	DIN 18040-3 H BVA
Statische Fahrgastinformation	Freie Zugänglichkeit und akzeptable Lesehöhe für alle Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> ○ Vitrinen im FGU dürfen nicht über bzw. hinter Sitzgelegenheiten angebracht werden. ○ Maße statische Informationen: 1 m (Unterkante) – 1,70 m (Oberkante) ○ In Vitrinen Informationen unmittelbar hinter Glas angeordnet (< 1 cm) ○ 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 Fahrgastinformation (DFI)	DFI-Masten sollten einheitlich aufgestellt werden, damit er von sensorisch eingeschränkten Personen systematisch aufgefunden werden kann	<ul style="list-style-type: none"> ○ Zentrale Anordnung auf der Wartefläche. ○ 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. ○ Abstand von 60 cm zu Bodenindikatoren ist zu wahren. ○ Anzeigebildschirm ist in Höhe von mind. 2,50 m (Unterkante) zu befestigen und in Richtung Fahrbahn ausgerichtet. ○ 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
Fahrkartenautomat	Stufenlose Erreichbarkeit sowie eine visuell kontrastreich und erkennbare Gestaltung.	<ul style="list-style-type: none"> ○ Stufenlose Erreichbarkeit 	Elemente sollten außerhalb der Bewegungsflächen liegen und einen Abstand von mind. 60 cm von Bodenindikatoren aufweisen.	DIN 18040-3 DIN 32984
Telefon-/ Notrufsäule				
Briefkasten				

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.
- 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.
- 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: <ul style="list-style-type: none"> ○ Ist das Bord mit den eingesetzten Fahrzeugen kompatibel? ○ Ist eine gerade, störungsfreie Anfahrt gewährleistet? ○ Kann die Höhenzonierung umgesetzt werden, d.h. dass Überstreifungsflächen mit einem 16 cm-Sonderbord und der Haltebereich an Tür 2 mit einem 22 cm-Sonderbord ausgestattet werden. Dies 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

- eine auf 16 cm (VBN: 15 cm) erhöhte, befestigte Wartefläche, sofern eine Verbindung zu einem Gehweg besteht;
- Einbau von Bodenindikatoren und des Einstiegsfelds zum Auffinden der Halteposition der Busse,
- die Anforderungen an die Position und bauliche Gestaltung des Haltestellenmastes;
- 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.

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 späterblindete, 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 Stattdbau 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 6.3.1 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 Mikrofon 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]

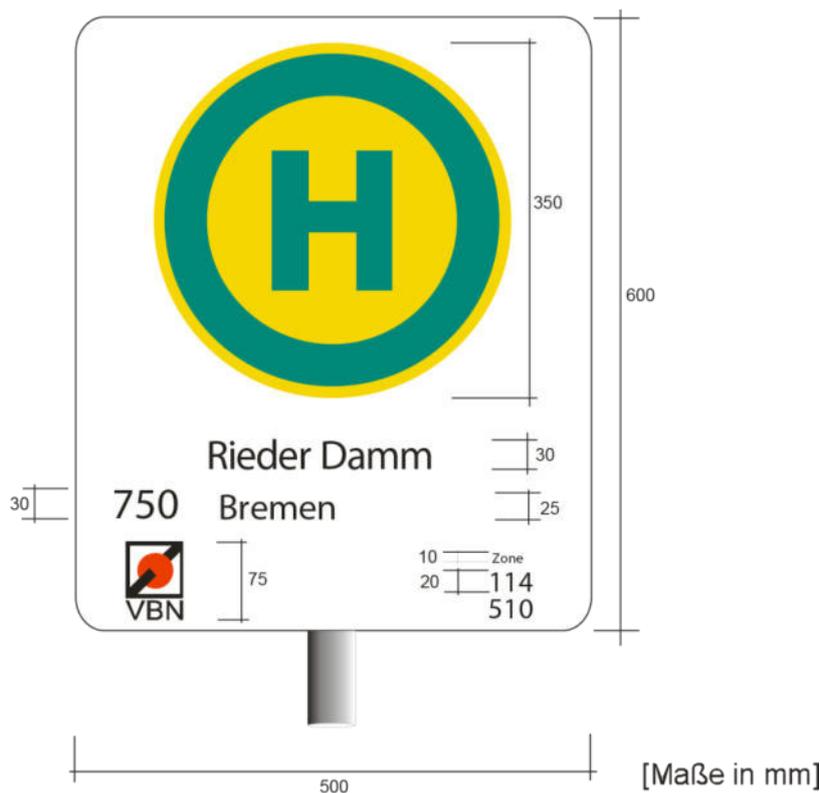
In den ländlich geprägten Räumen der VNO-Landkreise wird – abseits der Städte und Verdichtungsräume - ein hoher Prozentsatz der Haltestellen lediglich von einer Buslinie – häufig mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung – bedient. Die Relation ist eindeutig (Wohnorte – Schulstandort und zurück) und die 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 6.3.6) 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

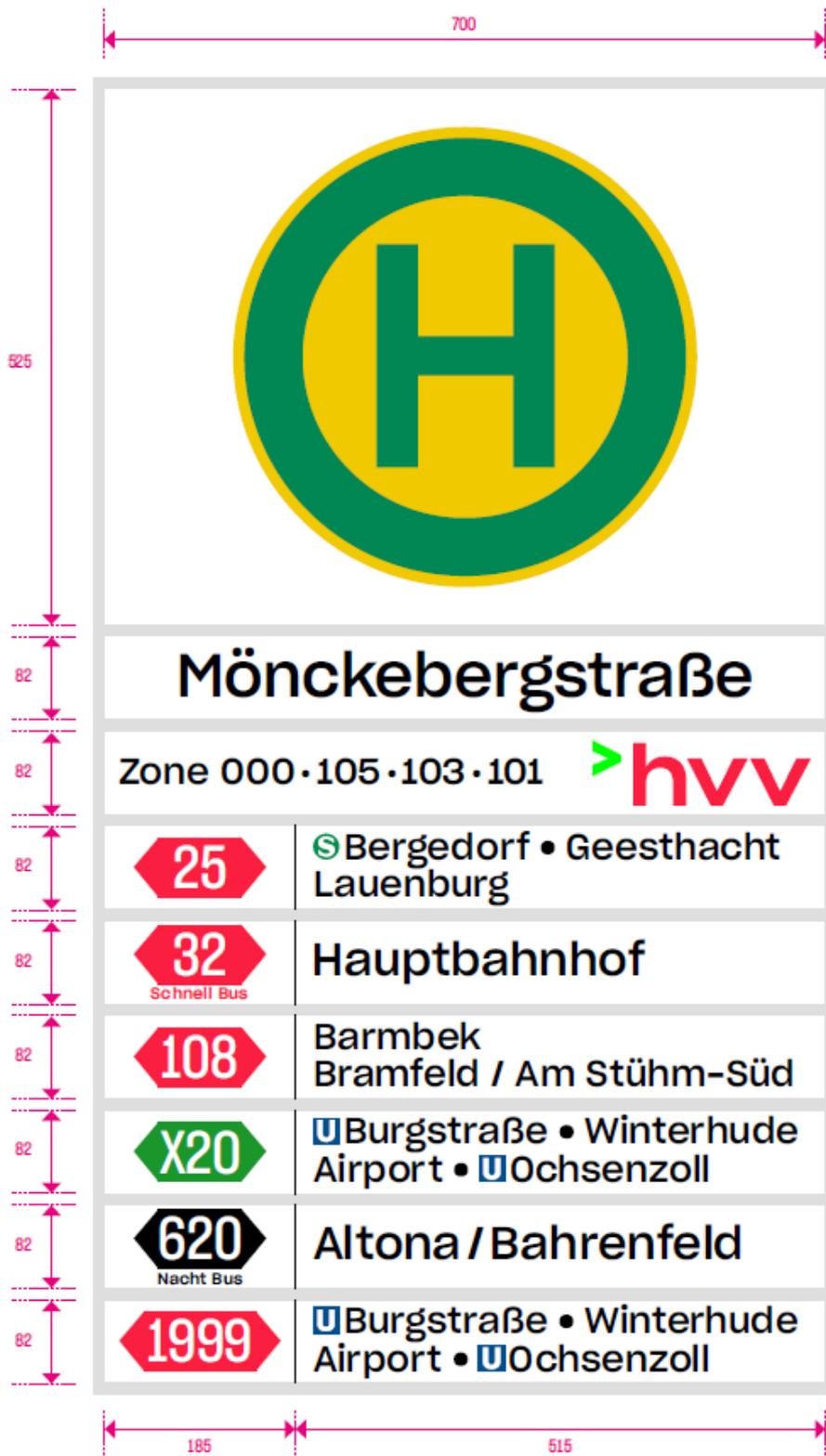
Auch für Haltestellenschilder an Haltestellenmasten gelten die Vorgaben der DIN 32975. Entsprechend müssen auch hier die Schrift- und Bildzeichengrößen im Verhältnis zum Betrachtungsabstand und zur Anbringungshöhe stehen. Wird der in der DIN 32975 festgelegte Referenzwert einer Sehschärfe von Visus 0,1 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]

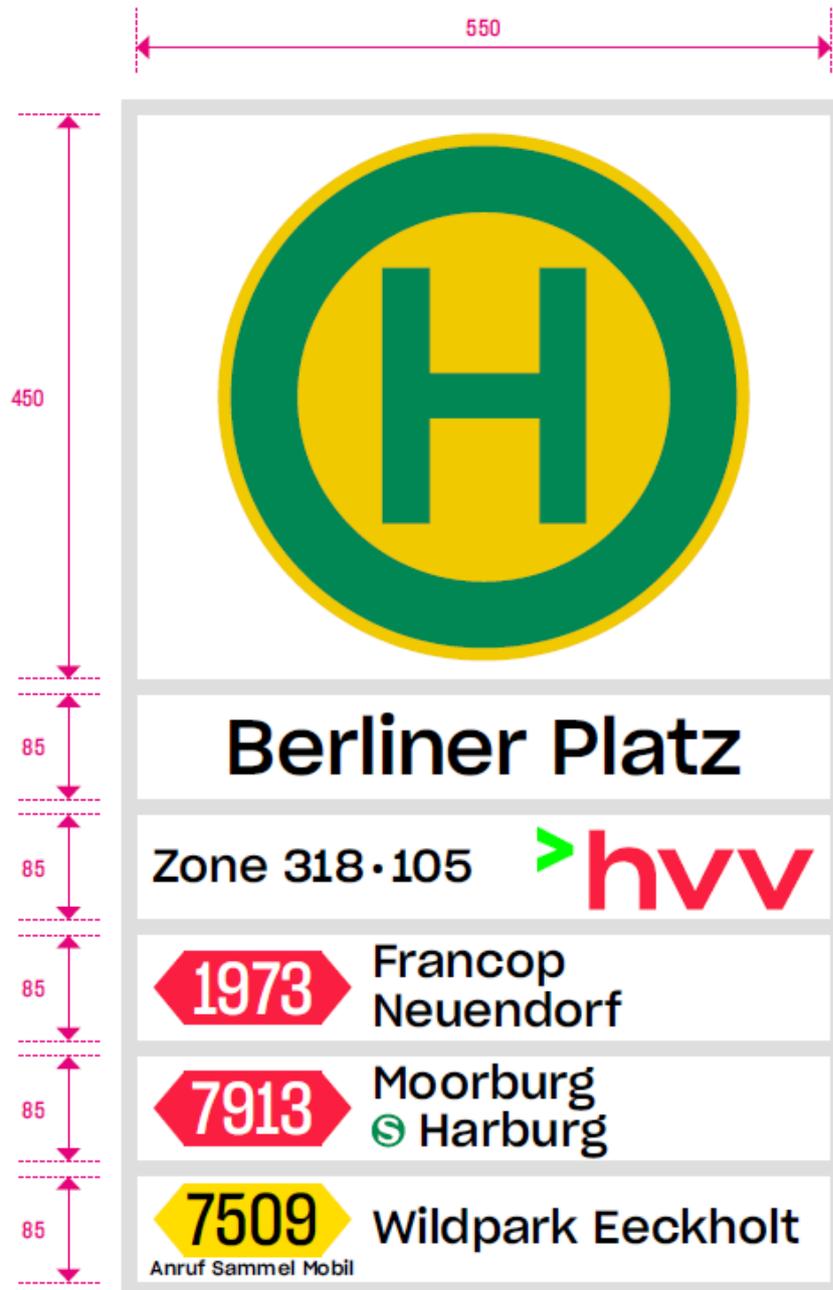
Die nachfolgenden Grafiken zeigen Beispiele für Haltestellenschilder im Bereich des ZVBN/VBN und des hvv, wie sie derzeit in den beiden Verbänden gefordert und wie sie in ähnlicher Gestaltung in den übrigen VNO-Landkreisen verwendet werden.





ZVBN/VBN, Haltestellen, S.11 und S. 14





hvv Manual (2021), Abschnitt E Haltestellen, S. 29

Die von den beiden Verbänden 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 Fahrplanaushänge die DIN 1450 (hier für den Bereich Printmedien) und die DIN 32975 wesentliche Grundlagen. Hinweise und Empfehlungen für Aushängkästen und Vitrinen wurden bereits in der Übersichtstabelle unter „Ausstattung / Möblierung“ genannt (s. oben), sollen aber an dieser Stelle noch einmal wiederholt werden:

Ausstattung / Möblierung				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Statische Fahrgastinformation	Freie Zugänglichkeit und akzeptable Lesehöhe für alle Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> ○ Vitrinen im FGU dürfen nicht über bzw. hinter Sitzgelegenheiten angebracht werden. ○ Maße statische Informationen: 1 m (Unterkante) – 1,70 m (Oberkante) ○ In Vitrinen Informationen unmittelbar hinter Glas angeordnet (< 1 cm) ○ 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 künstli-

ches 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, Frutiger 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 sehingeschränkte 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-Informationssysteme (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 Information 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 / Möblierung				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	DFI-Masten sollten einheitlich aufgestellt werden, damit er von sensorisch eingeschränkten Personen systematisch aufgefunden werden kann	<ul style="list-style-type: none"> ○ Zentrale Anordnung auf der Wartefläche. ○ 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. ○ Abstand von 60 cm zu Bodenindikatoren ist zu wahren. ○ Anzeigebildschirm ist in Höhe von mind. 2,50 m (Unterkante) zu befestigen und in Richtung Fahrbahn ausgerichtet. ○ Im Ausnahmefall sind 2,30 m anzuwenden. 	<p>Der DFI-Mast sollte in Höhe der Tür 2 angeordnet werden.</p> <p>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.</p> <p>Bei Platzmangel kann der DFI-Mast auch direkt neben dem FGU aufgestellt werden.</p> <p>Ein DFI-Display im FGU sollte mittig oberhalb von Infovitrine und Sitzen angebracht werden.</p>	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 Schriftgrößen vorausgesetzt, noch ermöglichen. Eine Integration in Fahrgastunterständen oder in Haltestellenstelen wäre es Sicht von sehingeschränkten 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 sehingeschränkte 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 Haltestellenmast installiert wird. Nachfolgend ein Beispiel aus Bremen:



ZVBN/VBN, Haltestellen, S. 12

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 cursorischer Überblick über die Möglichkeiten technischer Assistenzsysteme und über interessante, bereits in der Praxis eingeführte und erprobte Lösungen gegeben werden. 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, dass Smartphones/iPhones für blinde und sehingeschränkte 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 entsprechende 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
Haltestellentyp	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	<ul style="list-style-type: none"> ○ Breite 3,50 m im Regelfall, 3,00 m sollten nicht unterschritten werden. ○ Länge richtet sich nach dem Haltestellentyp und ist mit den eingesetzten Fahrzeugen abzustimmen. ○ Bei Busbuchten und Halte am Fahrbahnrand mit ggf. vorgelegertem Parkstreifen ist eine zusätzliche Ein- und Ausfahrlänge von 15 – 25 m zu beachten. ○ 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	<ul style="list-style-type: none"> ○ Die Aufstellfläche sollte über einen festen und ebenen Oberflächenbelag verfügen. Sie sollte keine Senkungen, Schlaglöcher oder über das für die Entwässerung erforderliche Maß hinausgehende Neigungen aufweisen, damit die Einstiegshöhe dauerhaft gewahrt bleibt, Fahrgäste nicht durch Spritzwasser beschmutzt werden und Schäden am Fahrzeug verhindert werden. ○ 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. ○ Die Aufstellfläche sollte eine farbliche Trennung zur MIV-Fläche aufweisen. Bei Haltestellen am Fahrbahnrand kann auch ein Markierungstreifen vor dem Bord aufgetragen werden. Die Parkverbotszone kann mit Hilfe einer Sperrfläche markiert werden. 	EAÖ
Neigung	Aufstellfläche ist möglichst neigungsarm	<ul style="list-style-type: none"> ○ Max. Längsneigung bzw. das Längsgefälle von Verkehrsflächen sollte 3% betragen. Die Querneigung nicht mehr als 2,5%. ○ 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 taktile Signalgeber	<p>Querungsstellen, z.B. an Fußgängerfurten, Fußgängerüberwegen oder Straßeneinmündungen sollten mit visuell und taktil kontrastierenden Bodenindikatoren gemäß DIN gesichert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 wie 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 parallel 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. ○ 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.	

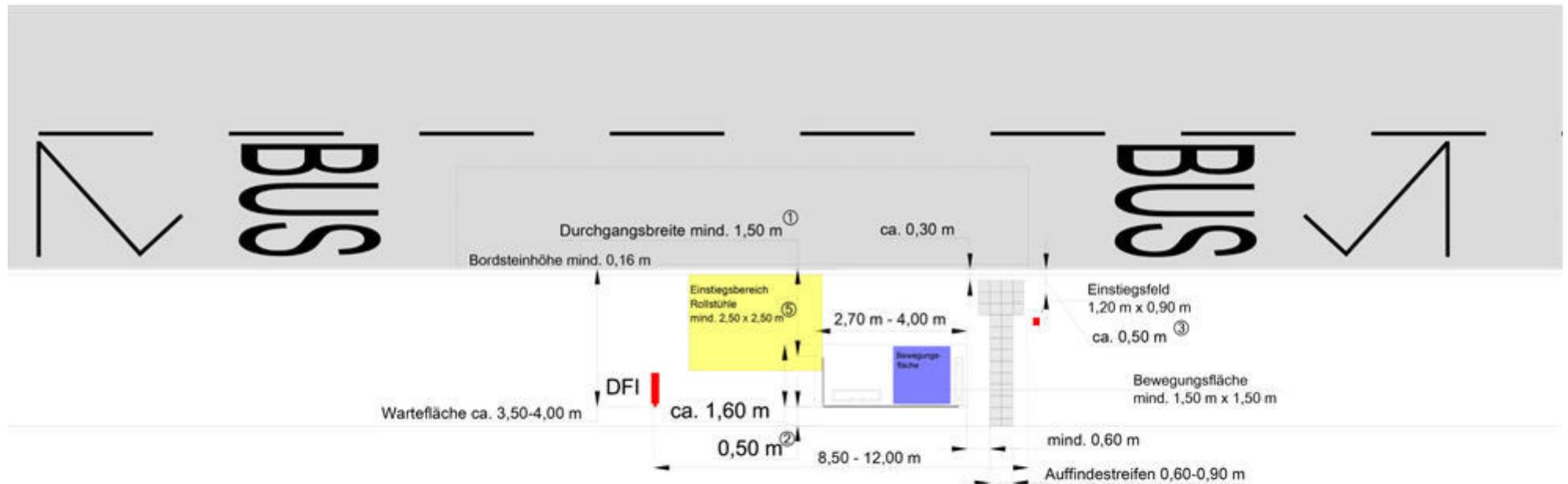
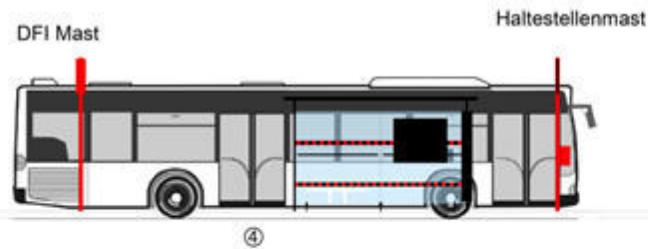
Wege zur Haltestelle (Fortsetzung)			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Lichtraumhöhe	Ausreichender Kopffreiraum auf den Wegen zur Haltestelle	Es ist eine Lichtraumhöhe von mind. 2,50 m zu gewährleisten. Gefahrenbereiche mit einer lichten Höhe unter 2,50 m sollten durch geeignete Maßnahmen (z.B. Abschränkung, Möblierung) 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
Bewegungsflächen	Vor Elementen und Hindernissen sind ausreichend Bewegungsflächen vorhanden.	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 Begegnungsfall 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 Haltestellen	Es sollte auf eine möglichst konfliktfreie Radwegführung 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 kombinierte 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 beeinträchtigen nicht Bewegungs- u. Sicherheitsräume	<p>Fahrradabstellanlagen an Haltestellen (z.B. Fahrradständer, Anlehnbügel, überdachte B+R-Anlagen) sollten so angeordnet werden, dass die den direkten Weg zur Haltestelle nicht verstellen. Ebenso sollte das Verstellen von Verkehrs- und Sicherheitsräumen sowie von Bodenindikatoren vermieden werden.</p> <p>Für Rollstühle sollte ausreichend Platz zum Rangieren vorhanden sein, sehbehinderte Menschen sollten vor scharfen Kanten oder dem Unterlaufen von Fahrradbügeln mit dem Langstock geschützt werden. Zudem sollte auf eine ausreichende Beleuchtung und vandalismussichere Montage geachtet werden.</p> <p>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 erwarten ist, dass die Fahrräder jeweils nur mit dem Vorder- oder Hinterrad angelehnt werden, wird ein Abstand von 1,50 – 2,00 m vom Bügel/Radständer empfohlen.</p>	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 Einsehbarkeit des Haltestellenbereiches beeinträchtigen könnten. Auch Bewuchs sollte regelmäßig zurückgeschnitten werden.	

7.5 Haltestellen-Skizzen

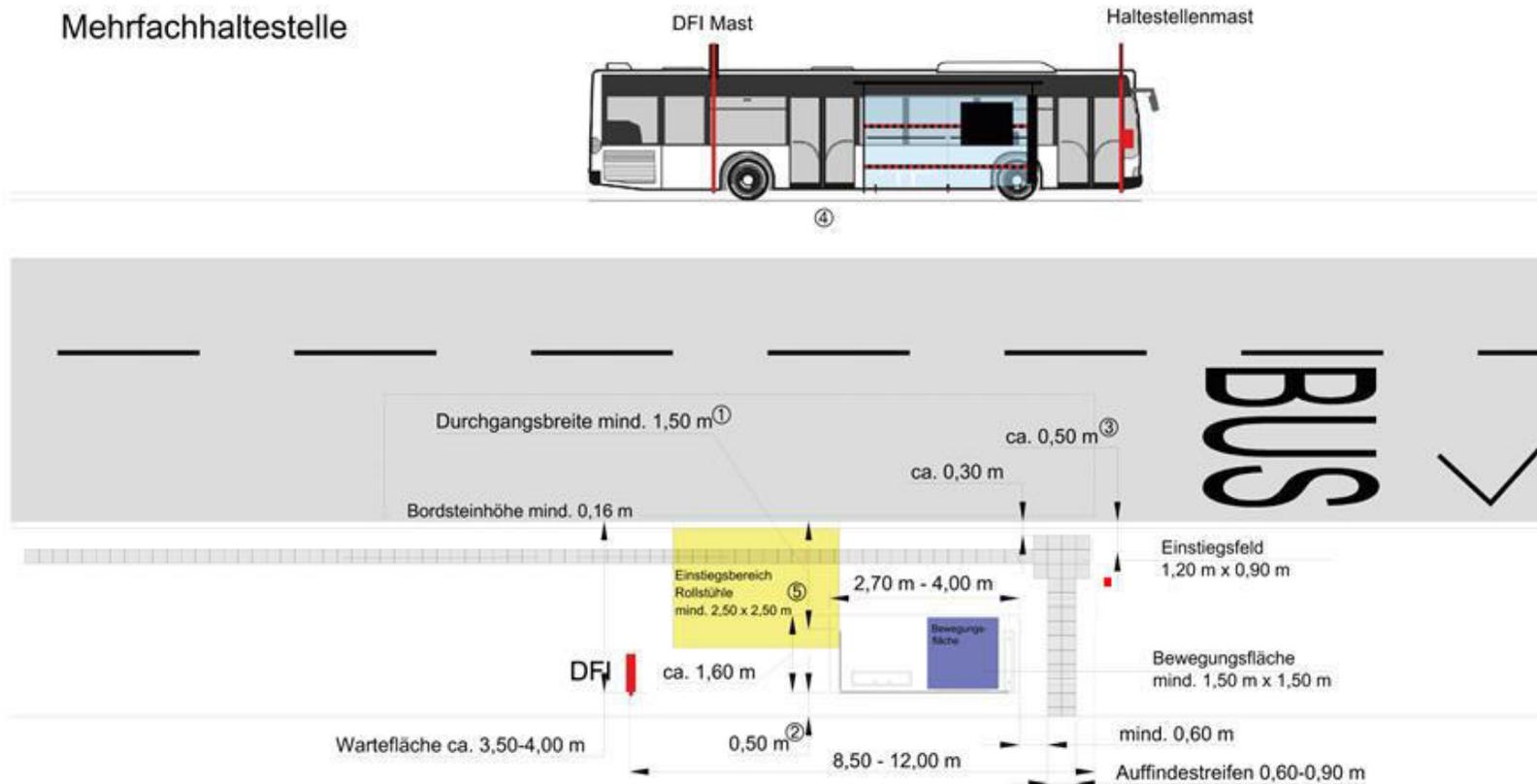
Die nachfolgenden Skizzen sollen die in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Standards und Empfehlungen veranschaulichen. Alle Skizzen wurden dem hvv-Leitfaden (S. 31ff) entnommen und sind vom hvv erstellt worden.

Haltestelle am Fahrbahnrand



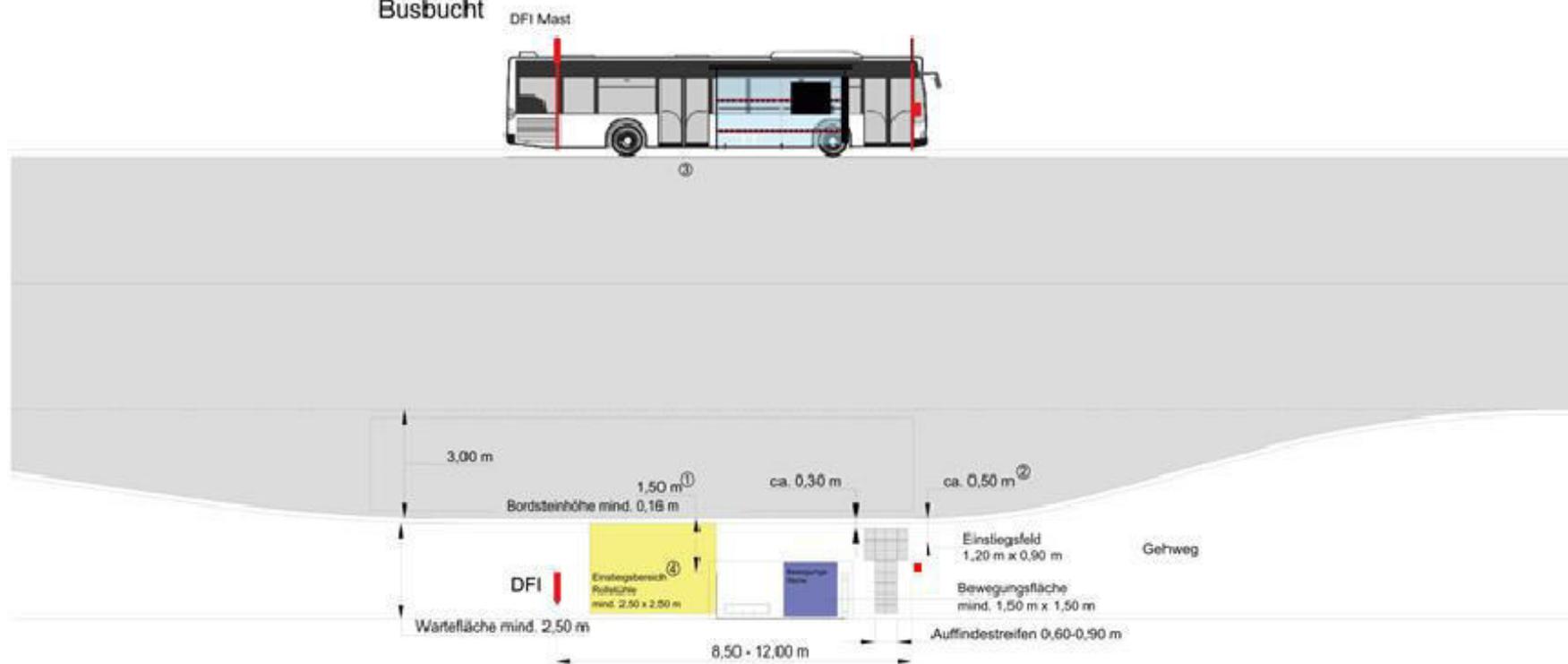
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante 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



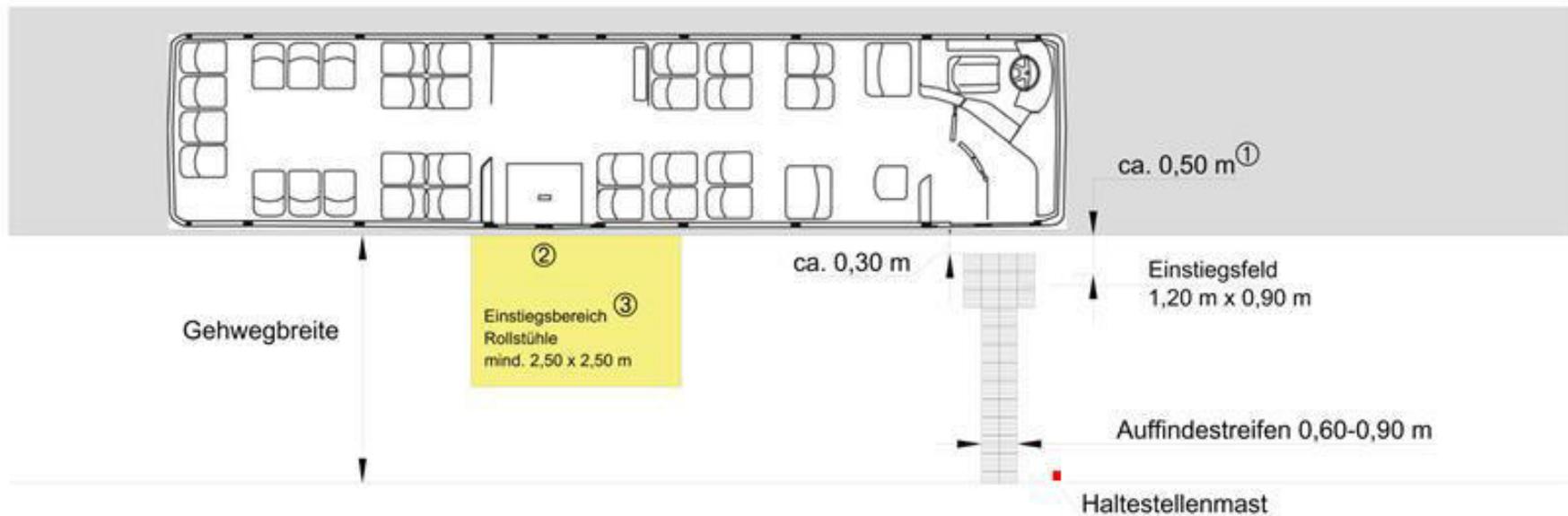
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante 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



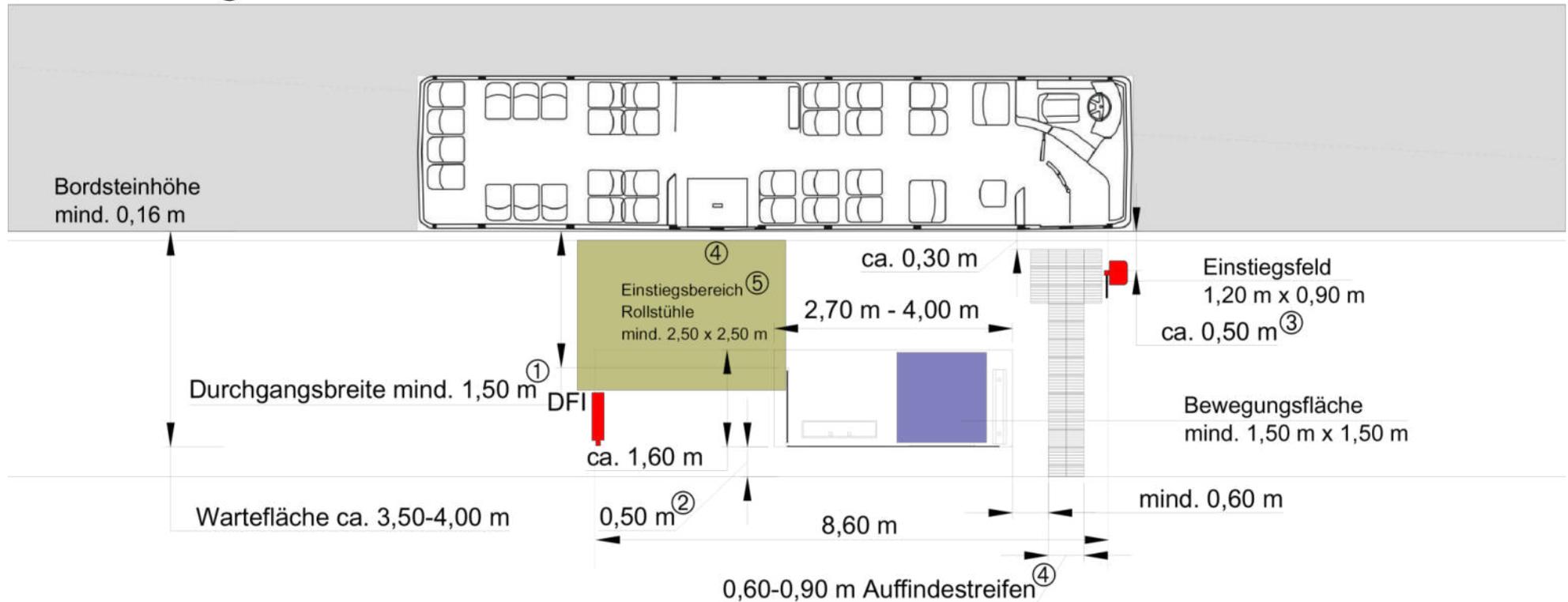
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte 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



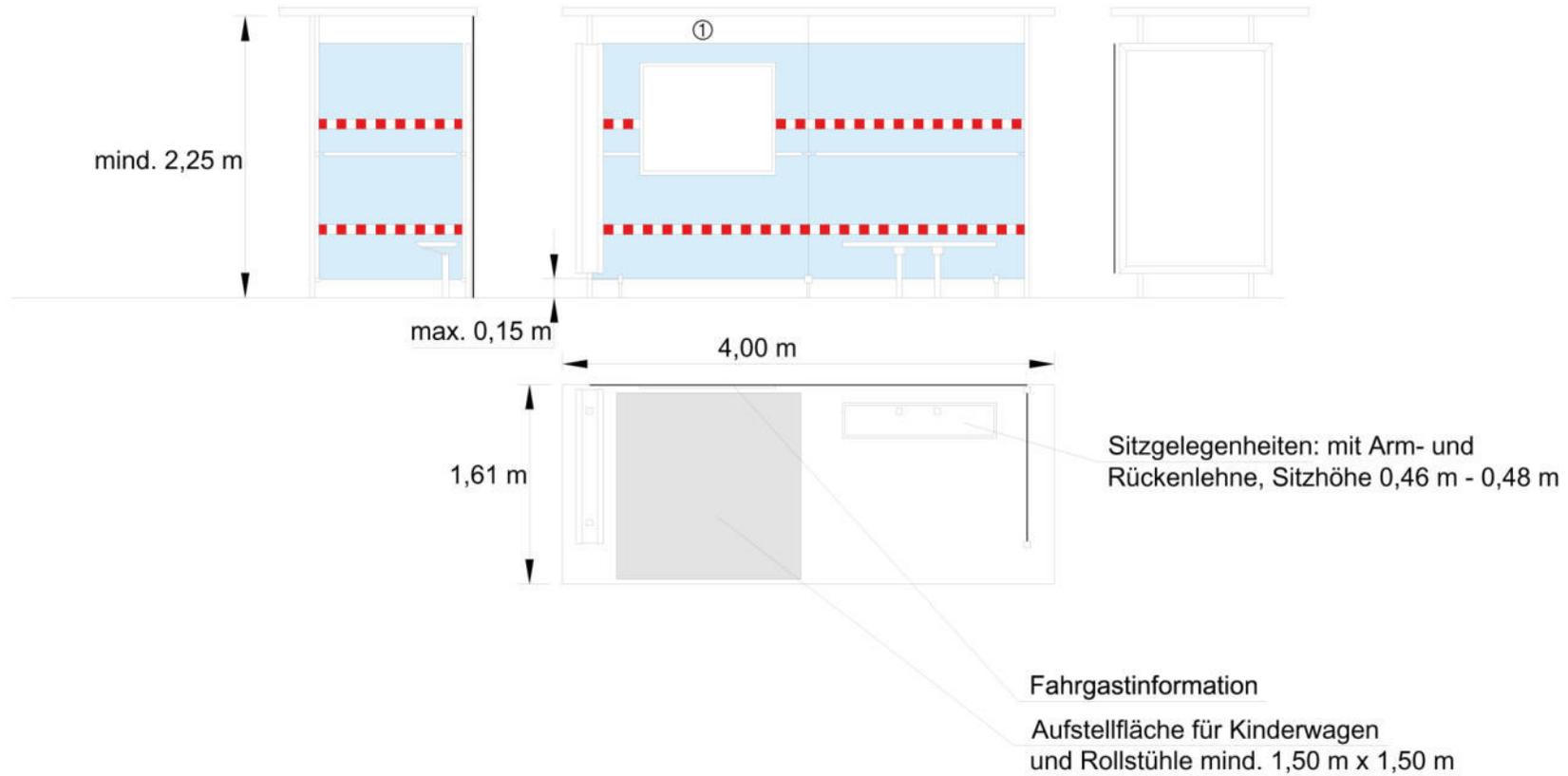
- ① Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.
- ② Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.
- ③ Es sind die Türpositionen aller an der Haltestelle eingesetzten Fahrzeugtypen zu berücksichtigen, so dass i.d.R. ein breiteres Feld freizuhalten ist.

Ausstattung Haltestelle



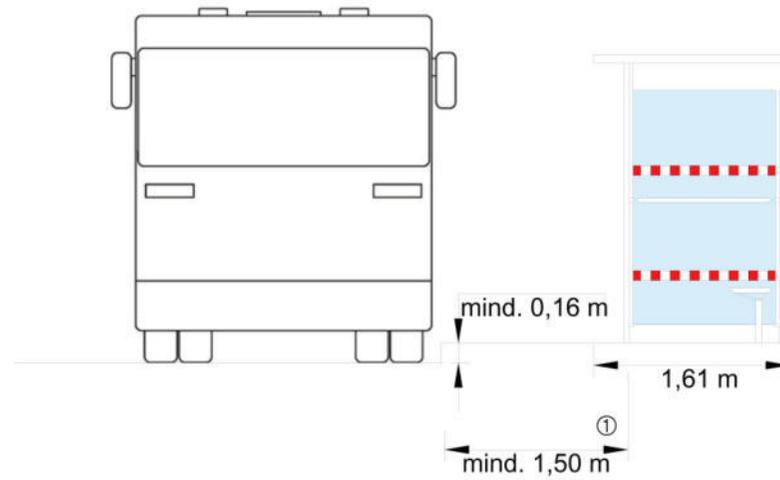
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante 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.

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 vorgenommenen 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

Aus der Anlage ist zu ersehen, in welchen Orten/Stadtteilen bis zum 01.01.2022 barrierefreie Haltestellen in der dort genannten Anzahl wünschenswert wären. 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 2026
B	Mittlere Priorität	bis 2028
C	Geringere Priorität	nach 2028

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/Ärztelhäuser, 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.

Bürgerbushaltestelle

Die nach Orten/Stadteilen >200 und nach der Bedienungshäufigkeit sowie nach Einrichtungen mit ÖV-Relevanz erstellte, vorläufige Prioritätenliste wird als Anlage beigefügt.

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/Stadteilen 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 Attributliste zu orientieren. Diese Attributliste wurde im Wesentlichen in der vom MW initiierten Arbeitsgruppe „Haltestellenkataster“ erarbeitet und entspricht auch den Anforderungen des ZVBN/VBN-Haltestellen Katasters sowie des in Aufbau befindlichen Katasters des hvv.

Durch Anwendung dieser Attributliste ist die Kompatibilität mit den genannten Katastern und – wenn es zum Aufbau eines landesweiten Haltestellenkatasters in Niedersachsen kommen sollte - auch mit diesem gegeben.

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

Kriterium	Attribut Aufnahme / im Haltestellenkataster	Ausstattung		Aufnahme	
		Basis	Erweitert	Pflicht	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 Haltestellenkatalog	Ausstattung		Aufnahme	
		Basis	Erweitert	Pflicht	Optional
Barrierefreie Erreichbarkeit	➤ Topographie > in Hanglage; sonstiges	X			X
	➤ stufenlose Zugänglichkeit <ul style="list-style-type: none"> ○ ja / nein ○ falls nicht stufenfrei: Höhe der Stufe/des Bordsteins in cm 	X		X	X
	➤ lichte Durchgangsbreite im Zugang von mind. 90 cm <ul style="list-style-type: none"> ○ ja / nein ○ falls < 90 cm: Maß der lichten Breite 	X		X	X
	➤ Zugangselemente zum Haltestellenbereich: <ul style="list-style-type: none"> ○ Zugang befestigt / unbefestigt ○ Gehweg / kombinierter Geh-/Radweg ○ Rampe/geneigter Gehweg ja/nein, falls vorhanden <ul style="list-style-type: none"> + Neigung in % + Länge / Breite + Umlaufsperr + Auffindestreifen am Gehweg + Querung Radweg ○ Querung Straße notwendig ja/nein <ul style="list-style-type: none"> + Querungshilfen: Bordsteinabsenkung, doppelte Querungsstelle, LSA, LSA mit Zusatzeinrichtungen: akustisch und/oder taktil, Zebrastreifen, Fahrbahnteiler/Fahrbahnverengungen ○ tangierende Radwege ja/nein, <ul style="list-style-type: none"> + Radwegführung zwischen Wartefläche und Gehweg, zwischen Wartefläche und Einstiegsbereich, im Straßenraum, Sonstiges + Vermessung von Abständen: Beschreibung und Maße (ggf. Skizze) 	X		X	X
Eigenschaften der Wartefläche	➤ Art des Bodenbelags: befestigt / unbefestigt <ul style="list-style-type: none"> ○ Art: Asphalt, Beton, Betonplatten, Pflaster, Sonstiges 	X		X	X
	➤ Nutzbare Breite der Wartefläche (in cm) <i>Vermessene Mindestbreite muss über mind. 1,50 m Länge gegeben sein, Defaultwert von 4 m bei nicht abgrenzbarer Breite</i>	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		Aufnahme	
		Basis	Erweitert	Pflicht	Optional
Optisch-taktiler Leitsystem / Bodenindikatoren	➤ Optisch-taktile Bodenindikatoren vorhanden Ja / nein	X		X	
	➤ Art und Profil der Bodenindikatoren				
	○ Auffindestreifen ja / nein Art: Rippe, Rille, Noppe, Sonstiges	X		X	
	○ Einstiegsfeld ja / nein Art: Rippe, Rille, Noppe, Sonstiges	X		X	
	○ Leitstreifen parallel zum Bord ja / nein Art: Rippe, Rille, Noppe, Sonstiges		X		X
	➤ Sonstiges / Anmerkungen	X	X		X
	➤ erfüllt den örtlichen Standard ja / nein	X	X		X
	➤ Maße Auffindestreifen/Einstiegsfeld/Leitstreifen	X	X		X
Bewegungsflächen	➤ Bei Bedarf: Abstände Bodenindikatoren zu Einbauten (z.B. Mast); ggf. Haltestellenskizze	X	X		X
	➤ Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung	X			X
	➤ Maße der einbaufreien Bewegungsflächen an Ein-/Ausstiegshaltestellen bzw. vor Fahrzeugtüren (mindestens für eine Tür zu erheben)	X		X	
	○ Regelfall Tür 2: Vermessung Tiefe x Breite ○ Bedarf Tür 1: Vermessung Tiefe x Breite ○ bei Bedarf: Anlage weiterer Bewegungsflächen (Benennung/Lage + Maße)				X X
Haltestellenmast	➤ Mast vorhanden ja /nein	X		X	
	➤ ID Mast (einheitliche Mastnummer)	X		X	
	➤ Koordinaten des Mastes	X		X	
	○ X- / Y-Koordinate ○ z-Koordinate				X
Haltestellenschild	➤ Foto pro Masten mit Haltestellenschild	X			X
	➤ Angaben: Haltestellenname, Linien-Nummer(n) Ziele der Linie(n), Verbundlogo bzw. Logo des/der Verkehrsunternehmen, Nummer Tarifpunkt/Tarifzone vorhanden ja / nein	X		X	
Statische Fahrgastinformation	➤ Sonstiges	X			X
	➤ Aushangfahrplan vorhanden: ja / nein	X		X	
	➤ Anbringung: am Mast, separater Fahrplankasten, im FGU (ggf. mit Foto)	X			X
	➤ Art: Aushangkasten, Vitrine, Rondell	X			X
	➤ Stufenfrei erreichbar: ja / nein	X		X	
	➤ frei erreichbar: ja / nein				X
	➤ Maße Höhe Unterkante und Höhe Oberkante des Aushangkastens/der Vitrine <i>Bei zwei übereinander angebrachten Kästen sind die oberste und die unterste Kante relevant</i>	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 Haltestellenkatalog	Ausstattung		Aufnahme	
		Basis	Erweitert	Pflicht	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		X		X
	○ davon im FGU. Angabe Anzahl				X
	○ davon nicht überdacht: Angabe der Anzahl				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				X
	○ Eigenbeleuchtung				X
	○ Straßenraumbelichtung: + gleiche/gegenüberliegenden Straßenseite + Abstand zwischen Mast und Lichtquelle				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 Attributliste 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 Verbänden 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 / Ausbauf orm der Haltestelle: Art der Haltestelle	Barrierefr. Erreichbarkeit: Zugangselemente zum Haltest.-Bereich
<input type="checkbox"/> Einfachhaltestelle <input type="checkbox"/> Doppelhaltestelle <input type="checkbox"/> Mehrfachhaltestelle <input type="checkbox"/> Busanlage / Busbahnhof <input type="checkbox"/> Richtungshaltestelle <input type="checkbox"/> Nur Einstieg <input type="checkbox"/> Nur Ausstieg <input type="checkbox"/> Nur Fernbusse	<input type="checkbox"/> Falls vorhanden: Umlaufsperre <input type="checkbox"/> Falls vorhanden: Auffindestreifen am Gehweg <input type="checkbox"/> Falls vorhanden: Querung Radweg <input type="checkbox"/> Querung Straße notwendig <input type="checkbox"/> Querung Straße nicht notwendig <input type="checkbox"/> Querungshilfen > Bordsteinabsenkung <input type="checkbox"/> Querungshilfen > doppelte Querungsstelle <input type="checkbox"/> Querungshilfen > Lichtsignalanlage (LSA) <input type="checkbox"/> Querungshilfen > LSA mit Zusatzeinrichtung akustisch <input type="checkbox"/> Querungshilfen > LSA mit Zusatzeinrichtung taktil <input type="checkbox"/> Querungshilfen > Zebrastreifen <input type="checkbox"/> Querungshilfen > Fahrbahnteiler/Fahrbahnverengung <input type="checkbox"/> Tangierender Radweg ja <input type="checkbox"/> Tangierender Radweg nein <input type="checkbox"/> Radwegeführung zwischen Gehweg und Wartefläche <input type="checkbox"/> Radwegeführung zw. Wartefläche u. Einstiegsbereich <input type="checkbox"/> Radführung im Straßenraum <input type="checkbox"/> Sonstiges Vermessung von Abständen ggf. Skizze _____
Art / Ausbauf orm der Haltestelle: Ausbauf orm	
<input type="checkbox"/> Fahrbahnrand <input type="checkbox"/> Kap <input type="checkbox"/> Busbucht <input type="checkbox"/> Im Seitenraum <input type="checkbox"/> Haltestelle mit Fahrbahnanhebung <input type="checkbox"/> Sonstiges Bei Hochbord/Kap/Bucht: Gesamtlänge in m: _____ <input type="checkbox"/> Fotos pro Haltestellenbereich (mind. 1 Foto aus Fahrtrichtung u.1 von gegenüberliegender Seite)	
Barrierefreie Erreichbarkeit: Topografie	
<input type="checkbox"/> In Hanglage <input type="checkbox"/> Sonstiges	
Barrierefreie Erreichbarkeit: Stufenlose Zugänglichkeit	Eigenschaften der Wartefläche: Art des Bodenbelags
<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Falls nicht stufenfrei: Höhe der Stufe in cm _____ <input type="checkbox"/> Lichte Durchgangsbreite im Zugang von mind. 90 cm <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Falls < 90 cm: Maß der lichten Breite in cm _____	<input type="checkbox"/> Befestigt <input type="checkbox"/> Unbefestigt <input type="checkbox"/> Art des Bodenbelags > Asphalt <input type="checkbox"/> Art des Bodenbelags > Beton <input type="checkbox"/> Art des Bodenbelags > Betonplatten <input type="checkbox"/> Art des Bodenbelags > Pflaster <input type="checkbox"/> Art des Bodenbelags > Sonstiges Nutzbare Breite der Wartefläche in cm: _____ Länge der Wartefläche in cm: _____ <input type="checkbox"/> 2 Fotos <input type="checkbox"/> Sonstiges (z.B. Sonderfälle wie Wartefläche nicht in Mastnähe)
Barrierefr. Erreichbarkeit: Zugangselemente zum Haltest.-Bereich	
<input type="checkbox"/> Zugang befestigt <input type="checkbox"/> Zugang unbefestigt <input type="checkbox"/> Gehweg <input type="checkbox"/> Kombiniertes Geh-/Radweg <input type="checkbox"/> Rampe / geneigter Gehweg ja <input type="checkbox"/> Rampe / geneigter Gehweg nein Falls vorhanden: Neigung in % _____ Falls vorhanden: Länge / Breite _____	

Haltestellen Erfassungsbogen

2/4

Haltestellenname:	_____
Richtung:	_____
Linie(n) / Zielort(e):	_____

Bordstein	Optisch-taktiler Leitsystem / Bodenindikatoren
Höhe Bordstein in cm: _____	<input type="checkbox"/> Erfüllt den örtlichen Standard ja
Länge Bordsteinkante in cm: _____	<input type="checkbox"/> Erfüllt den örtlichen Standard nein
<input type="checkbox"/> Bordsteinart > Buskapstein	Maße Auffindestreifen in cm _____
<input type="checkbox"/> Bordsteinart > Kasseler Sonderbord	Maße Einstiegsfeld in cm _____
<input type="checkbox"/> Bordsteinart > Kasseler Sonderbord plus/Typ Berding	Maße Leitstreifen in cm _____
<input type="checkbox"/> Bordsteinart > Rundbordstein	Bei Bedarf: Abstände Bodenindikatoren zu Einbauten _____
<input type="checkbox"/> Bordsteinart > sonstiger Formstein	<input type="checkbox"/> Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung
<input type="checkbox"/> Sonstiges	Bewegungsflächen
<input type="checkbox"/> Kein Bordstein	Vermessung einbaufreie Fläche
<input type="checkbox"/> Material Busaufstellfläche > Asphalt	Tür 2 Tiefe x Breite _____
<input type="checkbox"/> Material Busaufstellfläche > Beton	Tür 1 > Tiefe x Breite _____
<input type="checkbox"/> Material Busaufstellfläche > Pflaster	Bei Bedarf: Vermessung weiterer Flächen (Benennung)
<input type="checkbox"/> Zustand > Spurrillen	_____
<input type="checkbox"/> Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung	_____
Optisch-taktiler Leitsystem / Bodenindikatoren	Haltestellenmast
<input type="checkbox"/> Optisch-taktile Bodenindikatoren vorhanden	<input type="checkbox"/> Mast vorhanden
<input type="checkbox"/> Optisch-taktile Bodenindikatoren nicht vorhanden	<input type="checkbox"/> Mast nicht vorhanden
<input type="checkbox"/> Auffindestreifen vorhanden	<input type="checkbox"/> ID Mast
<input type="checkbox"/> Auffindestreifen nicht vorhanden	X-Koordinate _____
<input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Rippe	Y-Koordinate _____
<input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Rille	Z-Koordinate _____
<input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Noppe	<input type="checkbox"/> Foto pro Mast (mit Haltestellenschild)
<input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Sonstiges	Haltestellenschild (Angaben)
<input type="checkbox"/> Einstiegsfeld vorhanden	<input type="checkbox"/> Haltestellenname vorhanden
<input type="checkbox"/> Einstiegsfeld nicht vorhanden	<input type="checkbox"/> Haltestellenname nicht vorhanden
<input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Rippe	<input type="checkbox"/> Liniennummer(n) vorhanden
<input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Rille	<input type="checkbox"/> Liniennummer(n) nicht vorhanden
<input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Noppe	<input type="checkbox"/> Verbundlogo bzw. Logo des/der VU vorhanden
<input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Sonstiges	<input type="checkbox"/> Verbundlogo bzw. Logo des/der VU nicht vorhanden
<input type="checkbox"/> Leitstreifen parallel zum Bord vorhanden	<input type="checkbox"/> Nummer Tarifpunkt/Tarifzone vorhanden
<input type="checkbox"/> Leitstreifen parallel zum Bord nicht vorhanden	<input type="checkbox"/> Nummer Tarifpunkt/Tarifzone nicht vorhanden
<input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Rippe	<input type="checkbox"/> Sonstiges
<input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Rille	
<input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Noppe	
<input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Sonstiges	
<input type="checkbox"/> Sonstiges / Anmerkungen	

Haltestellen Erfassungsbogen

3/4

Haltestellenname:	_____
Richtung:	_____
Linie(n) / Zielort(e):	_____

Statische Fahrgastinformation (FGI)	Dynamische Fahrgastinformation (DFI)
<input type="checkbox"/> Aushangfahrplan vorhanden <input type="checkbox"/> Aushangfahrplan nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Anbringung > am Mast <input type="checkbox"/> Anbringung > separater Fahrplankasten <input type="checkbox"/> Anbringung > im Fahrgastunterstand <input type="checkbox"/> Art > Aushangkasten <input type="checkbox"/> Art > Rondell <input type="checkbox"/> Art > Vitrine <input type="checkbox"/> Anbringung / Art > ggf. Foto(s) <input type="checkbox"/> Stufenfrei erreichbar ja <input type="checkbox"/> Stufenfrei erreichbar nein <input type="checkbox"/> Frei erreichbar ja <input type="checkbox"/> Frei erreichbar nein <u>Maß Aushangkasten/Vitrine > Höhe Unterkante</u> <u>Maß Aushangkasten/Vitrine > Höhe Oberkante</u> <input type="checkbox"/> Elektronische Aushänge vorhanden <input type="checkbox"/> Elektronische Aushänge nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Ausstattung > Liniennetzplan vorhanden <input type="checkbox"/> Ausstattung > Liniennetzplan nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Ausstattung > Tarifinformation vorhanden <input type="checkbox"/> Ausstattung > Tarifinformation nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Ausstattung > Umgebungsplan vorhanden <input type="checkbox"/> Ausstattung > Umgebungsplan nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Ausstattung > Sonstiges <input type="checkbox"/> Separate Beleuchtung Vitrine <input type="checkbox"/> Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor FGI ja <input type="checkbox"/> Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor FGI nein	<u>Höhe des Anzeigenbildschirms</u> <u>Abstand zu Bodenindikatoren</u> <u>Abstand zum FGU</u> <u>Abstand zur Bordsteinkante</u> <input type="checkbox"/> Foto(s)
	Fahrgastunterstand (FGU)
	<input type="checkbox"/> Fahrgastunterstand vorhanden <input type="checkbox"/> Fahrgastunterstand nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Stufenlos erreichbar <input type="checkbox"/> Stufenlos nicht erreichbar <input type="checkbox"/> beleuchtet <input type="checkbox"/> unbeleuchtet <input type="checkbox"/> Überdachte, einbaufrei Aufstellfläche 1,50x1,50 m vorhanden <input type="checkbox"/> Überdachte, einbaufrei Aufstellfl. 1,50x1,50 m nicht vorhanden <u>Lichte Höhe</u> <input type="checkbox"/> Transparente Seitenwände > ja <input type="checkbox"/> Transparente Seitenwände > nein <input type="checkbox"/> Kontrastmarkierung Seitenwände > ja <input type="checkbox"/> Kontrastmarkierung Seitenwände > nein <input type="checkbox"/> Vitrine separat beleuchtet > ja <input type="checkbox"/> Vitrine separat beleuchtet > nein <input type="checkbox"/> Ausstattung > Liniennetzplan <input type="checkbox"/> Ausstattung > Tarifinformation <input type="checkbox"/> Ausstattung > Umgebungsplan <input type="checkbox"/> Ausstattung > Sonstiges <input type="checkbox"/> Bewegungsfläche vor der FGI 1,50x1,50 m > ja <input type="checkbox"/> Bewegungsfläche vor der FGI 1,50x1,50 m > nein <input type="checkbox"/> Foto(s)
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	Sitzgelegenheiten
<input type="checkbox"/> DFI vorhanden <input type="checkbox"/> DFI nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Art der DFI > LED-Anzeige <input type="checkbox"/> Art der DFI > TFT-Bildschirm <u>Anzahl der Zeilen</u> <input type="checkbox"/> Mit Anforderungstaste für akustische Informationen <input type="checkbox"/> Standort > System am Mast <input type="checkbox"/> Standort > im Fahrgastunterstand	<input type="checkbox"/> Sitzgelegenheiten vorhanden <input type="checkbox"/> Sitzgelegenheiten nicht vorhanden <u>Zahl der Sitzplätze insgesamt</u> <u>davon im FGU (Zahl)</u> <u>davon nicht überdacht (Zahl)</u> <u>Sitzhöhen</u> <input type="checkbox"/> Stehhilfen/Anlehnplatten vorhanden <u>Falls vorhanden: Zahl</u> <input type="checkbox"/> Stehhilfen/Anlehnplatten nicht vorhanden

Haltestellen Erfassungsbogen

4/4

Haltestellenname: _____	
Richtung: _____	
Linie(n) / Zielort(e): _____	
Abfallbehälter	Lautsprecher / induktive Höranlagen
<input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Stufenlos erreichbar <input type="checkbox"/> Stufenlos nicht erreichbar	<input type="checkbox"/> Lautsprecher vorhanden <input type="checkbox"/> Lautsprecher nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Induktive Höranlage vorhanden <input type="checkbox"/> Induktive Höranlage nicht vorhanden
Ausreichende Beleuchtung	Uhr
<input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Art > Eigenbeleuchtung <input type="checkbox"/> Art > Straßenraumbelichtung gleiche Seite <input type="checkbox"/> Art > Straßenraumbelucht. gegenüberliegende Seite <u>Abstand zwischen Mast und Lichtquelle</u>	<input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden
	Barrierefr. Wege zw. Haltestellenbereiche / im Straßenraum
	<input type="checkbox"/> Barrierefreie Wege vorhanden <input type="checkbox"/> Barrierefreie Wege nicht vorhanden <u>Anmerkungen</u>
Fahrkartenautomat	P+R / Kiss + Ride (K+R)
<input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Stufenlos erreichbar <input type="checkbox"/> Stufenlos nicht erreichbar <input type="checkbox"/> Lage > Überdacht im Fahrgastunterstand <input type="checkbox"/> Lage > nicht überdacht	<input type="checkbox"/> P+R vorhanden <input type="checkbox"/> P+R nicht vorhanden <u>Falls vorhanden Zahl der Plätze:</u> <u>Entfernung von Haltestelle (Mast)</u> <input type="checkbox"/> K+R vorhanden <input type="checkbox"/> K+R nicht vorhanden <u>Falls vorhanden Zahl der Plätze:</u> <u>Entfernung von Haltestelle (Mast)</u>
Informations-/Notrufsäule	B+R / Fahrradabstellanlage
<input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Stufenlos erreichbar <input type="checkbox"/> Stufenlos nicht erreichbar <input type="checkbox"/> Am Leitsystem angeschlossen <input type="checkbox"/> Am Leitsystem nicht angeschlossen	<input type="checkbox"/> B+R vorhanden <input type="checkbox"/> B+R nicht vorhanden <u>Falls vorhanden Zahl der Plätze:</u> <u>Davon überdacht</u> <input type="checkbox"/> Art der Halterung > Bügel <input type="checkbox"/> Art der Halterung > Felgenhalter <u>Entfernung von Haltestelle (Mast)</u>
Telefon	Taxen-Stand
<input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Stufenlos erreichbar <input type="checkbox"/> Stufenlos nicht erreichbar	<input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden <u>Falls vorhanden Zahl der Plätze</u> <u>Entfernung von der Haltestelle (Mast)</u>
Toilette	Datum Erhebung: _____
<input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Stufenlos erreichbar <input type="checkbox"/> Stufenlos nicht erreichbar <input type="checkbox"/> Behindertengerecht > ja <input type="checkbox"/> Behindertengerecht > nein	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)
hvv Manual (2021), Abschnitt 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
-

Anlage 2 zum
Nahverkehrsplan
des Landkreises Stade
für den Zeitraum 2024 bis 2028

Haltestellen

- neue Standorte -
- Ausnahmen vom barrierefreien Ausbau -

Bearbeitung durch die



Verkehrsgesellschaft
Nord-Ost-Niedersachsen mbH

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

Hintergrund

Der Zugang zum Öffentlichen Personennahverkehr erfolgt über die Bahnhöfe und Haltestellen. Sie nehmen daher eine Schlüsselrolle ein. Allein der optische Zustand einer Haltestelle weckt dabei unbewusst erste Rückschlüsse auf die Qualität des dort verkehrenden ÖPNV. Andererseits sind Haltestellen für mobilitätseingeschränkte Reisende aufgrund baulicher Defizite oftmals eher Hürden als Zugänge. Aus diesen Gründen hat der Landkreis Stade bereits früheren Nahverkehrsplänen ein Haltestellenkonzept beigefügt, welches Empfehlungen und Richtwerte für die Ausstattung Qualität von Bushaltestellen enthält. Darin enthalten ist auch das grundsätzliche Ziel einer möglichst umfassenden Herstellung barrierefreier öffentlicher Mobilität. Dem steht allerdings auch der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz entgegen. In einer ländlich geprägten Region mit einem hohen Anteil an Schülerverkehren, gibt es zahlreiche Haltestellen, die kaum oder nur von einzelnen Fahrgästen genutzt werden, über keinerlei Zuwegung verfügen oder aufgrund ihres Umfeldes nur sehr schwer umzubauen wären. Für diese Fälle hat der Gesetzgeber den Aufgabenträgern durch § 8 (3) PBefG die Möglichkeit eingeräumt, Ausnahmen vom allgemeinen Ausbauziel zu benennen und zu begründen.

In den folgenden Tabellen sind neben den erklärten Ausnahmen auch verschiedene Entscheidungskriterien aufgeführt. Eine Haltestelle muss mindestens zwei Kriterien erfüllen, um als Ausnahme geführt zu werden. Auch über die schriftliche Erläuterung kann eine Ausnahme begründet werden. Die Kriterien sind:

Lage	Die Haltestelle zeichnet sich durch ihre sehr periphere Lage aus. In ihrem Einzugsbereich leben nur sehr wenige Menschen. Teilweise werden nur einzelne Hofstellen oder Streusiedlungen erschlossen.
geringe Nutzung	Die Nachfrage an der Haltestelle ist (auch im Schülerverkehr) sehr gering. Als Richtgröße werden hier durchschnittlich weniger als 10 Einsteiger/Tag zugrunde gelegt.
Umfeld	Das Haltestellenumfeld weist neben der Haltestelle selbst zahlreiche Barrieren auf, sodass der singuläre Ausbau der Haltestelle keinen nennenswerten Effekt hätte. Beispiele sind nicht vorhandene Geh- oder Radwege, fehlende sichere Querungsmöglichkeiten bei stark befahrenen Straßen, unbefestigte Wege oder sonstige Barrieren.
Baugrund	Der Ausbau der Haltestelle wäre aufgrund ungeeigneten Baugrunds oder vergleichbarer Hemmnisse mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden. Dazu zählen u.a. der Erhalt der Befahrbarkeit von engen Wendeschleifen, wasserführende Gräben und deren Uferzonen, erhaltenswerter Baumbestand oder die fehlende Möglichkeit zum Grunderwerb.
nur Schülerverkehr	Die Haltestelle wird ausschließlich an Schultagen bedient. Die dort verkehrende(n) Buslinie(n) stellen zudem keine oder kaum Verbindungen zu relevanten Zielen her.

Neue Haltestellen: Vorschlagsliste landkreisweit

Kommune	Haltestelle	Beschreibung	Linien(n)
Apensen	Wiegensen, Grundschule	Herrichtung eines Wendeplatzes, Erschließung von der K53 aus	2034, 2035
Buxtehude	Buxtehude, Altländer Str.	im Verlauf der K51/Westmoor	2030
Buxtehude	Buxtehude, Beim Kloster Dohren	im Ottensener Weg auf Höhe des Hauses „Alte Trift 46“	2102, 2035
Buxtehude	Buxtehude, Brillenburgsweg	Verlegung der Haltestelle in den Brillenburgsweg/Ecke I. Sandereiweg	2104, 2114
Buxtehude	Buxtehude, Busbetriebshof	in der Zufahrt KVG/REWE vor dem Fußgängerüberweg	2101
Buxtehude	Buxtehude, Hinter der Linah	im Verlauf der Konrad-Adenauer-Allee	2101
Fredenbeck	Deinste, Feldstraße	im Verlauf der K1	2370, 2375
Fredenbeck	Fredenbeck, Am Brink	im Verlauf der K1 auf Höhe des REWE-Marktes	2370, 2371
Fredenbeck	Fredenbeck, Am Golfpark	im Verlauf der K1, Einrichtung einer Querungshilfe erforderlich	2370, 2375
Fredenbeck	Bf. Fredenbeck	Bei Reaktivierung der Bahnstrecke: Errichtung eines Wendeplatzes nördlich der Gleise	2365
Fredenbeck	Bf. Mulsum	Bei Reaktivierung der Bahnstrecke: Errichtung eines Wendeplatzes westlich der Gleise	2370, 2371
Harsefeld	Harsefeld, Paschberg	im Verlauf der Buxtehuder Straße auf Höhe des Ärztehauses	2036, 2060*
Horneburg	Bliedersdorf, Feldstraße	im Verlauf der K37/Hauptstraße	2063
Horneburg	Horneburg, Marschdamm	im Verlauf der K36/Altländer Straße	2053
Horneburg	Nottensdorf, Alte Eichen	im Verlauf „Alte Eichen“ zwischen L130 und der Einmündung „Bremers Garten“	2064, 2103
Horneburg	Nottensdorf, Am Huddelberg	im Verlauf der Straße „Fischerhof“	2064, 2103
Jork	Borstel, Hinter der Mühle 33a	im Verlauf der K39, in Fahrtrichtung Jork/Stade	2040
Jork	Jork, Kastanienweg		2050
Lühe	Grünendeich, Kurze Str.	Haltestelle verlegen zum Kreuzungsbereich Kurze Str./Minneweg	2050
Lühe	Grünendeich, Elbdeich	im Verlauf der K39, Höhe Mojenhörn 4 oder westlich des Knotens	2050
Lühe	Guderhandviertel, Bergfried	vor dem Seniorenheim	2053
Lühe	Mittelnkirchen, Kirschhoff	im Verlauf der L140/Muddweg	2050, 2051
Lühe	Steinkirchen, Bergfried 3		2053
Oldendorf-Him.	Bf. Hammah	Errichtung eines Wendeplatzes südlich der Gleise	2090*
Oldendorf-Him.	Himmelpforten, Kälberbrook	im Verlauf der Bahnhofstraße	2027, 2090*
Stade	Stade, Benedixland (Arbeitstitel)	Standortentscheidung nach Herstellung der erforderlichen Straßen	2007*
Stade	Stade, Hinterm Teich	in der Nähe des Teiches	2007*
Stade	Stade, Pulverweg (West)	im Bereich der Abzweigung „Am Hohenwedel/Pulverweg“	2002, 2090*

* Planungsfall vorbehaltlich des Beschlusses zur Umsetzung

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Apensen

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Apensen, Zentrum						Bedienung nur durch den Bürgerbus
Bf. Apensen						Bedienung derzeit nur durch AST und Bürgerbus
Goldbeck, Sauensieker Straße			x		x	barrierefreie Haltestelle in der Nähe
Nindorf, Apenser Straße					x	barrierefreie Haltestelle in der Nähe
Revenahe, Birkenweg		x				Bedienung derzeit nur einmal täglich
Sauensiek, Bockhorst	x	x	x		x	

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Hansestadt Buxtehude

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Buxtehude, Apensener Straße 105		x				barrierefreie Haltestelle in der Nähe
Buxtehude, Apensener Straße 124		x				derzeit keine Bedienung im Linienverkehr
Buxtehude, Apensener Straße 198	x	x				
Buxtehude, Halephagenschule					x	keine Bedienung im Linienverkehr
Buxtehude, Hallenbad					x	keine Bedienung im Linienverkehr
Buxtehude, Jugendhof Estetal		x	x			
Buxtehude, Leanderweg Wendepl.					x	durch Lage im Wendehammer nicht geradlinig anfahrbar
Buxtehude, Poststraße		x				barrierefreie Haltestelle in der Nähe
Buxtehude, Sagekuhle						Änderung der Linienführung möglich
Dammhausen, Poggenpohl		x	x	x		
Heimbruch, Heimbrucher Str. 101	x	x	x		x	
Heitmannshausen, Umspannwerk	x		x	x		
Heitmannshausen 94				x		beengte Platzverhältnisse zwischen Straße und Bahnanlage
Heitmannshausen, Ilkskamp			x		x	
Immenbeck, Ardestorfer Weg		x	x			barrierefreie Haltestelle in der Nähe; Umbau des Wendeplatzes aufwendig
Neukloster, Am Gleise					x	Bedienung derzeit nur 3x täglich
Neukloster, Bergstraße					x	Bedienung derzeit nur 3x täglich
Neukloster, Jorker Straße			x			zu starke Steigung
Neukloster, Pfingstmarkt		x			x	Bedienung derzeit nur 1x täglich

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Einheitsgemeinde Drochtersen

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Aschhorn, Aschhorn 12	x	x			x	
Aschhorn, Aschhorn 2	x	x			x	
Aschhorn, Aschhorn 6	x	x			x	
Aschhorn, Schwarzer Weg	x	x	x		x	
Aschhornermoor 5		x			x	
Asselermoor, Asselermoor 19	x	x			x	
Asselermoor, Asselermoor 33	x	x			x	
Asselermoor, Asselermoor 55	x	x			x	
Barnkrug, Am Elbdeich (Ost)			x		x	
Barnkrug, Am Elbdeich (West)			x	x	x	Lage am Deichfuß
Barnkrug, Barnkruger Hafestraße			x		x	
Buschhörne, Buschhörne 1	x	x	x		x	
Buschhörne, Buschhörne 2	x	x	x		x	
Buschhörne, Buschhörne 6	x	x	x		x	
Dornbuschermoor 6a	x	x	x		x	
Dornbuschermoor, Abzw. Dornb.	x	x			x	
Dornbuschermoor, Abzw. Hüll	x	x			x	
Drochtersen, An der Deichlücke		x			x	barrierefreie Haltestelle in der Nähe
Drochtersen, Gauensiekersand	x	x			x	
Drochtersermoor 1	x	x			x	
Drochtersermoor 16	x	x			x	
Gauensiekermoor 6	x	x			x	
Hüll, Abzweigung Niederhüll			x		x	
Hüll, Altendorfer Grenzweg	x	x	x		x	
Hüll, Glindweg	x		x		x	
Hüll, Grüne Straße 9	x				x	
Hüll, Hüller Sietwende	x	x			x	
Hüll, Kreuzung Oberhüll	x	x	x		x	

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Einheitsgemeinde Drochtersen (Fortsetzung)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Hüll, Niederhüll 1	x		x		x	
Hüll, Niederhüll 15			x		x	
Krautsand, Am Ruthenstrom	x	x			x	
Krautsand, Elbinsel Krautsand 12		x			x	
Krautsand, Elbinsel Krautsand 3	x	x			x	
Krautsand, Leuchtturmweg (Mitte)	x	x	x		x	
Krautsand, Oberfeuer		x	x	x	x	
Krautsand, Plüscheworth			x		x	
Krautsand, Schanzenstraße	x	x	x		x	
Ritschermoor, Kreuzung	x	x			x	
Ritschermoor, Ritschermoor 14		x			x	
Ritschermoor, Ritschermoor 37	x	x			x	
Theisbrüggermoor 10	x	x	x		x	
Wethe, Am Elbdeich (Süd)			x		x	
Rönndeich, Abzweigung Hüll	x	x	x		x	

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Fredenbeck

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Bullenholz, Esseler Tannen	x	x				
Deinste, Erlenweg		x			x	
Fredenbeck, Dinghorn	x	x				
Groß Aspe, Landstraße 42	x	x				
Helmste, Eichenhof			x			Außerbetriebnahme beabsichtigt
Helmste, Feldkrug (L124)	x	x				
Helmste, Feldkrug (K44)	x	x				
Helmste, Huddelkamp 3	x					Außerbetriebnahme beabsichtigt
Helmste, Sandkrug	x	x				
Helmste, Zuckerberg	x	x				
Hemelingbostel, Abzweig	x		x			derzeit keine Bedienung im Linienverkehr
Hemelingbostel, Ort	x		x			derzeit keine Bedienung im Linienverkehr
Klein Aspe, Auf dem Hollen	x		x		x	Bedienung derzeit nur 1x täglich
Klein Aspe, Grasselweg	x	x				
Kutenholz, Eggerkamp	x	x				
Kutenholz, Ostpreußenring	x	x				
Mulsum, Bahnhof						bei Reaktivierung der Bahnstrecke ist eine Verlegung gewünscht
Mulsum, Mulsumer Berg	x				x	
Mulsum, Rübenkamp	x				x	
Schwinge, Buswendeplatz					x	durch Lage im Wendehammer nicht geradlinig anfahrbar
Schwinge, Hagenaher Furth	x	x			x	
Schwinge, Schwinger Baum	x	x			x	
Schwinger Steindamm	x	x			x	
Schwinger Tannen	x	x				
Wedel (STD), Vorfeldstraße					x	Bedienung derzeit nur 3x täglich, auszubauende Haltestelle in der Nähe

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Harsefeld

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Ahlerstedt, Grundschule (Kehre)						barrierefreie Haltestelle in der Nähe, Umgestaltung der Kehre aufwändig
Ahlerstedt, In der Heide	x	x	x		x	
Ahlerstedt, Paradies	x	x	x		x	
Ahlerstedt, Seniorenheim						Bedienung nur durch den Bürgerbus
Ahrensmoor-Nord, Schlangenberg		x			x	künftige Bedienung des nördlichen Abfahrtsbereiches im Linienverkehr unklar
Ahrensmoor-Ost, Drosselgasse			x	x	x	
Ahrensmoor-Ost, Schuldamm			x		x	
Ahrenswohldede, Kampshorn	x				x	
Bargstedt, Poststraße		x				künftige Bedienung des östlichen Abfahrtsbereiches im Linienverkehr unklar
Bockholt, Ort	x	x	x		x	
Bredenbeck, Abzweig Reith	x	x	x		x	
Bredenbeck, Bredenbeck 18			x		x	
Bredenbeck, Eichenstraße 18	x	x	x		x	
Bredenbeck, Eichenstraße 22	x	x	x		x	
Brest, Dorfgemeinschaftshaus					x	künftige Bedienung im Linienverkehr unklar, auszubauende Haltestelle in der Nähe
Doosthof, Abzweigung		x	x		x	
Doosthof, Ortsmitte			x		x	
Griemshorst, Abzw. Weißenfelde	x	x			x	
Griemshorst, Auebrücke		x	x		x	
Griemshorst, Kammerbuscherweg	x	x	x		x	
Harsefeld, Abzweig Hahnenbalken	x	x			x	
Harsefeld, Am Bockelfeld						künftige Bedienung im Linienverkehr unklar
Harsefeld, Auf dem Klingenberg						Bedienung nur durch den Bürgerbus
Harsefeld, Ärztezentrum						Bedienung nur durch den Bürgerbus; Lager auf Privatgelände
Harsefeld, Bornweg						Bedienung nur durch den Bürgerbus
Harsefeld, DRK-Seniorenheim						Bedienung nur durch den Bürgerbus
Harsefeld, Freibad						Bedienung nur durch den Bürgerbus
Harsefeld, Grundschule Feldbusch						Umgestaltung der Kehre aufwändig, Anfahrt aus der „falschen“ Richtung

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Harsefeld (Fortsetzung)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Harsefeld, Im Sande 96						Bedienung nur durch den Bürgerbus
Harsefeld, Issendorfer W./Tonkuhle						Bedienung nur durch den Bürgerbus
Harsefeld, Issendorfer Weg 84						Bedienung nur durch den Bürgerbus
Harsefeld, Mittelfelder Straße						Bedienung nur durch den Bürgerbus
Harsefeld, Südstraße/Querweg						Bedienung nur durch den Bürgerbus
Harsefeld, Weißenfelde	x		x		x	
Harsefeld, Wiesenweg						Bedienung nur durch den Bürgerbus
Hollenbeck, Forsthaus	x	x	x			
Issendorf, Dorfgemeinschaftshaus					x	barrierefreie Haltestelle in der Nähe
Issendorf, Lerchenkampweg		x	x		x	barrierefreie Haltestelle in der Nähe
Issendorf, Stader Weg	x	x	x			
Kakerbeck, Im Draunen	x	x			x	
Kakerbeck, Kakerbecker Mühle	x					
Klein Hollenbeck			x		x	
Klein Wohlerst, Klein Wohlerst 3	x	x	x		x	
Oersdorf, Im Dorfe			x		x	Umgestaltung des Vorplatzes des Feuerwehrgerätehauses nicht möglich
Oersdorf, Wieh	x	x				
Ohrensen, Linah	x	x				
Ohrensen, Harsefelder Str. 19	x	x				
Reith, Klein Reith	x	x	x		x	
Wangersen, Friedhofstraße					x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Wangersen, Hohenhausen	x	x	x		x	
Wangersen, Klein Wangersen	x	x	x		x	
Wiemark, Jeftkamp	x	x	x		x	
Wohlerst, Klein Wohlerst	x	x	x		x	
Wohlerst, Wohlerst 2	x	x	x		x	
Wohlerst, Wohlerster Horst	x	x	x		x	

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Horneburg

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Bliedersdorf, Heideweg						Bedienung nur durch den Bürgerbus
Bliedersdorf, Rutenbeck	x	x			x	
Daudiek	x	x	x		x	
Dollern, Altländer Straße		x				Bedienung derzeit nur 4x am Tag, künftige Bedienung im Linienverkehr unklar
Dollern, Birkenweg (Mohr)						Bedienung nur durch den Bürgerbus
Dollern, Rüstjer Weg						Bedienung nur durch den Bürgerbus
Horneburg, Am Schafkobben	x	x	x			
Horneburg, Am Milchberg						Bedienung nur durch den Bürgerbus
Horneburg, Eichholz		x				Bedienung derzeit nur 2x am Tag
Horneburg, Im Großen Sande						Bedienung nur durch den Bürgerbus
Horneburg, Lerchenweg						Bedienung nur durch den Bürgerbus
Horneburg, Neumarktstraße						Bedienung nur durch den Bürgerbus
Horneburg, Wilhelmstraße						Künftige Bedienung durch Linie 2375 unklar
Nottensdorf, Fischerhof		x	x			
Nottensdorf, Habeckstal	x		x		x	
Nottensdorf, Schäferstieg					x	Außerbetriebnahme nach Schließung der Grundschule möglich

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Einheitsgemeinde Jork

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Estebrügge, Wetterweg						Verlegung zum Friedhof beabsichtigt
Hinterdeich, Hinterdeich 1			x	x	x	
Hinterdeich, Hinterdeich 109	x	x			x	
Höhen, Schleuse		x	x			
Hove, Groß Hove (Wendeplatz)			x		x	
Hove, Groß Hove 102	x	x	x		x	
Hove, Groß Hove 156	x		x		x	
Hove, Groß Hove 174	x	x	x		x	
Hove, Groß Hove 27			x	x	x	Lage am Deichfuß
Hove, Groß Hove 62			x	x	x	Lage am Deichfuß
Hove, Groß Hove 69			x	x	x	Lage am Deichfuß
Jork, Am Fleet		x		x		Ausbau direkt an Uferkante nicht möglich, Außerbetriebnahme beabsichtigt
Jork, Höhen 6		x	x		x	
Jork, Lühe 59		x	x			
Jork, Weidenstraße					x	barrierefreie Haltestelle in der Nähe
Jork, Westerminnerweg (Schule)						Aufgabe des Schulstandortes geplant
Königreich, Esteburgring Straße 40			x	x		künftige Linienführung unklar, Lage am Deichfuß
Königreich, Kreuzung Elbe-Obst						barrierefreie Haltestelle in der Nähe
Moorende, Esteburgring			x	x	x	Lage am Deichfuß
Moorende, Moorende 123			x	x	x	Lage am Deichfuß
Moorende, Moorende 137			x	x	x	Lage am Deichfuß
Moorende, Moorende 173			x	x	x	Lage am Deichfuß
Moorende, Moorende 89			x	x	x	Lage am Deichfuß
Moorende, Moorende 97			x	x	x	Lage am Deichfuß
Moorende, Schöpfwerk			x	x	x	

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Lühe

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Bachenbrock, Bachenbrock 17		x	x		x	
Bachenbrock, Bachenbrock 86		x	x		x	
Bachenbrock, Parkplatz			x		x	
Bachenbrock, Wendeplatz		x	x		x	
Bassenfleth, Abzweigung Wöhrden		x			x	
Grünendeich, Elbdeich 61			x			Außerbetriebnahme beabsichtigt
Grünendeich, Kurze Straße				x		Am heutigen Standort kein Ausbau möglich, Verlegung könnte geprüft werden
Guderhandviertel, Neßstraße 49						Bedienung nur durch Anruf-Sammel-Taxi
Guderhandviertel, Neßstraße 71						Bedienung nur durch Anruf-Sammel-Taxi
Hollern, Bassenflether Chaussee		x			x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Melau, Melau 43			x		x	
Sietwende, Sandhörn 10			x	x	x	Lage am Deichfuß
Steinkirchen, Birkenweg					x	Bedienung derzeit nur 5x am Tag, barrierefreie Haltestelle in der Nähe
Steinkirchen, Kindergarten						Bedienung nur durch Anruf-Sammel-Taxi
Steinkirchen, Weidenweg					x	Bedienung derzeit nur 5x am Tag
Twielenfleth, Durchweg			x	x	x	Lage am Deichfuß
Twielenfleth, Hörne					x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Twielenfleth am Deich 50			x	x	x	Lage am Deichfuß
Twielenfleth am Deich 70			x	x	x	Lage am Deichfuß
Wöhrden, Wöhrden 15			x		x	
Wöhrden, Wöhrden 6		x	x		x	
Wöhrden, Wöhrden 8		x	x		x	

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Nordkehdingen

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Altendorfer Moor, 3. Kanal	x	x	x		x	
Balje, Natureum	x		x	x		Bedienung derzeit nur vom Elbe-Radwanderbus, Lage am Deich
Breitendeich, Eggerkamp		x	x		x	Bedienung derzeit nur 3x am Tag
Freiburg, Schulzentrum (Kehre)					x	auszubauende Haltestelle in der Nähe, Umbau der Kehre aufwändig
Krummendeich, Deckenhausen	x	x	x	x		
Krummendeich, Kamp 19	x	x	x			
Krummendeich, Kamp 9	x	x	x			
Neulandermoor, Ostener Straße 16		x			x	
Oederquart, Dösemoor 94				x	x	Ausbau an der Uferkante nicht möglich
Oederquart, Freiburger Weg				x	x	Ausbau an der Uferkante nicht möglich
Oederquart, Gehrener Sietwende	x	x	x		x	
Oederquart, Hohenlucht			x		x	Ausbau der Kehre aus Platzgründen nicht möglich
Oederquart, Kajedeich 2	x	x	x		x	
Oederquart, Kajedeich 21	x	x	x		x	
Oederquart, Kajedeich 82				x	x	Ausbau an der Uferkante nicht möglich
Oederquart, Neue Chaussee	x	x	x			
Süderdeich, Ost		x	x		x	Bedienung derzeit nur 3x am Tag
Wischhafen, Holenwisch	x	x				
Wischhafen, Hollerdeich 49	x	x				
Wischhafen, Köckweg 10			x	x	x	
Wischhafen, Schmiedestraße 4					x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Wolfsbruchermoor, Fasanenweg 25	x	x	x	x	x	

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Oldendorf-Himmelpforten

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Behrste, Eikhof	x	x	x		x	
Behrste, Forst	x	x	x			
Behrste, Kreuzung	x	x	x			
Behrste, Schiffstelle		x	x		x	
Breitenwisch, Breitenwisch 19	x				x	
Breitenwisch, Breitenwisch 24	x				x	
Burg, Abzweigung Groß Sterneberg	x		x		x	
Burg, Burg 14	x				x	
Burweg, Hüslohstraße		x	x		x	
Engelschoff, Feuerwehr			x		x	Umbau des Halteplatzes sehr aufwendig
Engelschoff, Genossenschaft	x	x	x		x	
Engelschoff, Hammahermoor	x	x	x	x	x	
Engelschoff, Wasserkrug	x	x	x	x	x	
Estorf, Alte Post/Landstraße						Bedienung nur durch den Bürgerbus
Estorf, Im Bötz	x	x	x		x	
Gräpel, Abzw. Hude	x	x	x		x	
Gräpel, Schönau	x		x		x	
Grefenmoor, Abzweig Hammah	x	x	x			
Grefenmoor, Mühle			x		x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Groß Sterneberg, Am Kanal 1	x	x	x	x	x	Bedienung vorwiegend durch 8-Sitzer
Groß Sterneberg, Am Kanal 11	x	x	x	x	x	Bedienung vorwiegend durch 8-Sitzer
Groß Sterneberg, Am Kanal 5	x	x	x	x	x	Bedienung vorwiegend durch 8-Sitzer
Groß Sterneberg, Am Kanal 6	x	x	x	x	x	Bedienung vorwiegend durch 8-Sitzer
Groß Sterneberger Straße 9a		x	x		x	Bedienung durch 8-Sitzer
Groß Sterneberg, Moorvogtei		x			x	
Großenwörden, Im Strich 11	x	x	x	x	x	
Großenwörden, Im Strich 19	x	x	x	x	x	
Großenwörden, Im Strich 2	x	x	x	x	x	

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Oldendorf-Himmelpforten (Fortsetzung)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Großenwörden, Im Strich 26	x	x	x	x	x	
Großenwörden, Im Strich 29	x	x	x	x	x	
Großenwörden, Ostedeich	x	x	x	x	x	
Großenwörden, Seestr. (Wendepl.)	x	x	x	x	x	Bedienung durch 8-Sitzer
Großenwörden, Seestraße 10	x	x	x	x	x	Bedienung durch 8-Sitzer
Großenwörden, Seestraße 15	x	x	x	x	x	Bedienung durch 8-Sitzer
Großenwörden, Seestraße 19	x	x	x	x	x	Bedienung durch 8-Sitzer
Großenwörden, Seestraße 3	x	x	x	x	x	Bedienung durch 8-Sitzer
Hagenah, Alte Schule					x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Hagenah, Im Vieh	x					
Hagenah, Kirchweg	x		x		x	
Hagenah, Überschuß 32a			x		x	
Hagenah, Überschuß 52	x		x		x	
Heinbockel, Kirchweg 17	x		x		x	
Himmelpforten, Seniorenheim						Bedienung nur durch den Bürgerbus
Himmelpforten, Kuhla		x	x	x	x	Ausbau der Kehre sehr aufwendig
Himmelpforten, Löhe 45		x			x	
Himmelpforten, Seemoor		x			x	
Himmelpforten, Zentrum						Bedienung nur durch den Bürgerbus
Hude, Hude 10	x		x		x	
Hude, Hude 5a	x		x		x	
Kaken, Zum Schützenhof	x		x		x	
Kranenburg, Friedhof						Bedienung nur durch den Bürgerbus

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Oldendorf-Himmelpforten (Fortsetzung)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Mittelsdorf, Hauptstraße 4	x	x	x			
Mittelsdorf, Wendeplatz				x	x	Ausbau der Kehre sehr aufwendig, auszubauende Haltestelle in der Nähe
Neuland, Abzw. Moorstraße	x	x		x	x	
Neuland, Hauptstraße	x				x	
Neuland, Moorstraße 7		x		x	x	
Neuland am Moor, Am Moor 5	x	x	x	x	x	
Neuland am Moor, Moorstraße 10	x	x	x	x	x	
Oldendorf, Abzw. Brobergen	x		x			Außerbetriebnahme beabsichtigt
Oldendorf, Abzweig Timmerlade	x	x	x			
Oldendorf, Siedlung 1a		x	x		x	Außerbetriebnahme beabsichtigt
Oldendorf, Timmerlade 29			x		x	
Oldendorf, Timmerlade 8			x		x	
Weißemoor, Abzw. Düdenbüttel	x		x	x	x	
Weißemoor, Weißemoor 12	x		x	x	x	

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Hansestadt Stade

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Bützfleth, AOS	x		x			Haltestelle liegt auf Privatgrund
Bützflethermoor, Süderstraße 133		x			x	
Haddorf, Abzweig B 73		x	x			
Haddorf, Haddorfer Hauptstraße 2		x		x		
Hagen bei Stade, Schanzenhof	x	x				
Hohenschölich, Gotzdf. Str. 44	x	x				
Schnee, Kleiner Schneeweg						
Stade, Am Schießstand						künftige Bedienung derzeit unklar
Stade, Cheruskerweg						künftige Bedienung derzeit unklar
Stade, Friedrich-Fröbel-Schule					x	Außerbetriebnahme beabsichtigt
Stade, Graf-Heinrich-Straße						künftige Bedienung derzeit unklar
Stade, Hirschgang						derzeit keine Bedienung im Linienverkehr
Stade, Iltisweg (Friedhof)		x				künftige Bedienung derzeit unklar
Stade, Karlshamnweg		x				künftige Bedienung derzeit unklar
Stade, Langobardenstraße						künftige Bedienung derzeit unklar
Stade, Malmöweg		x				künftige Bedienung derzeit unklar
Stade, Udonenstraße						künftige Bedienung derzeit unklar
Stadermoor Abzw. Groß Sterneberg	x		x	x	x	
Stadermoor, Wendeplatz			x	x	x	Ausbau der Kehre sehr aufwändig, Platzmangel
Stadermoor, Landernweg	x	x			x	
Stadermoor, Stadermoor 32	x				x	
Stadersand, Kehre		x				derzeit keine Bedienung im Linienverkehr

Anlage 3 zum
Nahverkehrsplan
des Landkreises Stade
für den Zeitraum 2024 bis 2028

Fahrzeugstandards

Bearbeitung durch die



*Verkehrsgesellschaft
Nord-Ost-Niedersachsen mbH*

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

Hintergrund

Noch stärker als die Haltestellen spielen die Fahrzeuge eine große Rolle in der Außenwahrnehmung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Nicht nur Fahrgäste, sondern auch vermeintlich unbeteiligte Verkehrsteilnehmer erhalten so einen Eindruck des Qualitäts- und Serviceniveaus. Es ist unbestritten wichtig, einen guten ÖPNV auch gut zu vermarkten und gewonnene Neukunden durch hohe und gleichbleibende Qualität zu überzeugen.

Der straßengebundene ÖPNV wird im Landkreis über eine Allgemeine Vorschrift zum Ausgleich von Höchsttarifen finanziert. Ein Öffentlicher Dienstleistungsauftrag, wie er von vielen Aufgabenträgern neben der Finanzierung auch zur Qualitätssteuerung eingesetzt wird, besteht somit nicht. Wie in Kapitel 1.1.2 des Nahverkehrsplans 2024-2028 des Landkreises Stade dargelegt, kann dieser als Entscheidungskriterium bei der Erteilung von personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen eine mittel- bis langfristig steuernde Funktion entfalten. In früheren Nahverkehrsplänen wurden nur sehr vage Vorgaben gemacht, die einen großen Raum für verschiedene Auslegungen boten.

Vor diesem Hintergrund und zur Konkretisierung der in Kap. 4.1 des Nahverkehrsplans 2024-2028 genannten Ziele (7, 26) legt der Landkreis Stade mit den vorliegenden Fahrzeugstandards verbindliche Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale fest. Neben den Fahrgästen profitieren auch die Verkehrsunternehmen, welche erstmals auf klare Vorgaben zurückgreifen können.

Verpflichtend umzusetzen sind die Fahrzeugstandards erst bei der Neuerteilung von Linienverkehrsgenehmigungen (vgl. Kap. 2.4.2.2). Eine frühere Berücksichtigung ist jedoch wünschenswert. Fahrzeuge, die nachweislich bereits vor dem 01.01.2025 im Landkreis Stade eingesetzt wurden, sind im Sinne eines Bestandsschutzes von der Erfüllung der Fahrzeugstandards ausgenommen. Der Nachweis muss in geeigneter Weise von den Verkehrsunternehmen erbracht werden.

Übersichtstabelle A-Z

Ausstattungsmerkmal	Vorgabe	Hinweise		
AFZS-Ausrüstungsquote	25 Prozent	Die gewonnenen Daten müssen fortlaufend dem hvv und auf Anforderung auch der VNO zur Verfügung gestellt werden. Auf Anforderung muss auch die Zählung von an Subunternehmen vergebenen Fahrten ermöglicht werden, z.B. durch einen Fahrzeugtausch.		
Durchschnittsalter	9 Jahre	ab dem Jahr der Erstzulassung; Stichtag: 31.12.		
Eigenwerbung	1 Bus je Teilnetz	Je Teilnetz ist ein Fahrzeug für die Bewerbung des ÖPNV-Angebotes zur Verfügung zu stellen. Die Gestaltung erfolgt in Abstimmung mit Landkreis und hvv durch die Verkehrsunternehmen. Die Fahrzeuge sind schwerpunktmäßig auf den beworbenen Linien einzusetzen.		
Emissionsfreie Busse	15 Prozent ab 2030	Ab 2026 sollen im Landkreis mindestens 6 eingesetzt werden. Ab 2030 müssen 15 Prozent der rechnerisch benötigten Fahrzeuge emissionsfrei angetrieben sein. Maßgeblich ist die gesamte im Landkreis eingesetzte Flotte.		
Fahrgastinformation, Anschlussicherung		Alle Fahrzeuge müssen mit einem Echtzeitinformationssystem ausgestattet sein, über Haltestelleninnenanzeigen und elektronische Fahrtzielanzeigen (vorne, rechts, hinten) sowie eine akustische Fahrgastinformation verfügen. Die direkte Wagen-zu-Wagen-Verständigung ist sicherzustellen. Zur Verbreitung von gedruckten Informationen sind in allen Fahrzeugen Prospekthalter (mind. 2x DIN lang) vorhanden.		
Haltewunschtaster		Haltewunschtaster sollen von jedem Sitzplatz aus einfach erreichbar sein.		
Klimatisierung	Pflicht	Alle Fahrzeuge verfügen über eine Innenraum-Klimatisierung.		
Niederflurtechnik	Pflicht	Es sind ausschließlich Niederflur-/Low-Entry-Busse einzusetzen. Als Reservefahrzeug kann auf den Ergänzungslinien nach Rücksprache mit dem Landkreis auch ein Hochflurbus eingesetzt werden. Heckniederflurplattformen sind nicht zulässig. Auf Podesten angeordnete Sitzplätze sollen vermieden werden.		
Rollstuhlplatz	ECE R107	In jedem Fahrzeug ist mindestens ein Rollstuhlplatz gemäß der ECE R107 (750x1300 mm) vorzusehen. In Bussen mit einer Länge ab 12 Metern soll die Sondernutzungsfläche insgesamt mindestens 750x2000 mm messen.		
Sitzplätze (Anzahl)	zzgl. Klappsitze	Kürzel	Bauart	Anzahl Sitzplätze (min.)
		PKW	Pkw/Bürgerbus	8
		KLB	Kleinbus	14
		MIB	Midibus	24
		NFB	12-Meter-Bus	38
		NFL	15-Meter-Bus (Regionalverkehr)	50 (Podeste sind zulässig)
		NGS	18-Meter-Gelenkbus (Stadtverkehr)	44
NGÜ	18-Meter-Gelenkbus (Regionalverkehr)	50 (Podeste sind zulässig)		
Sitzplätze (Qualität)		Über die Vorgaben des hvv hinaus sollen die Fahrzeug-Bauarten NFB, NFL und NGÜ (s.o.) über eine hochfeste Regionalbusbestuhlung mit einer Sitzrückenhöhe von mindestens 700 mm verfügen. In allen Fahrzeugen sind quer zur Fahrtrichtung verbaute Sitze nur gestattet, wenn es konstruktiv nicht anders möglich ist. Klappsitze dürfen auch quer zur Fahrtrichtung angeordnet sein.		
Türen	Eignung für Hochborde	Die in den Fahrzeugen verbauten Türen müssen (außer bei PKW) kompatibel mit 22 Zentimeter hohen Haltestellenborden sein.		
USB-Ladebuchsen	Pflicht	Neufahrzeuge (außer Klein- und Midibusse) verfügen über USB-Ladebuchsen an jedem Sitzplatz (sofern konstruktiv möglich).		
Verkehrsmittelwerbung		Die flächige Beklebung der seitlichen Fensterflächen ist zu vermeiden. Einzelne Gestaltungselemente dürfen bis zu 30 Prozent der Fensterfläche bedecken.		
Zulassungsklasse	M3 Klasse II erlaubt	Der Landkreis gestattet ausdrücklich auch den Einsatz von Fahrzeugen, die der Zulassungsklasse M3 Klasse II zugeordnet werden, sofern die übrigen Anforderungen erfüllt werden können.		

Anlage 4 zum
Nahverkehrsplan
des Landkreises Stade
für den Zeitraum 2024 bis 2028

Fahrplanentwürfe Teilnetz 6
zu Maßnahme TN6.1

Bearbeitung durch die



*Verkehrsgesellschaft
Nord-Ost-Niedersachsen mbH*

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

Hinweise

Bei den nachfolgenden Fahrplantabellen handelt es sich um unverbindlichen Planungsstand. Erst nach der Bereitstellung einer auskömmlichen Finanzierung müssen die Planungen durch ein Verkehrsunternehmen umgesetzt werden. Anpassungen bleiben vorbehalten.

Nach erfolgter Umsetzung ist das ausführende Verkehrsunternehmen angehalten, die im Verkehrsgebiet vorhanden Klein- und Midibusse möglichst umfassend auch über den zwingend nötigen Einsatzbereich hinaus einzusetzen. Das gilt insbesondere für Ferientage und Wochenenden. In den Fahrplänen finden sich entsprechende Vorgaben.

Sofern die Straßenverhältnisse es zulassen, dürfen auch größere Fahrzeuge als angegeben eingesetzt werden, um effiziente betriebliche Abläufe zu gewährleisten.

2013

Haddorf - Stade (zu Teilnetz 1)

	montags-freitags		
Verkehrshinweise	S	S	S
Fahrzeugtyp	NGS	NFB	NFB
Haddorf, Siedlung	07:02	07:22	08:22
Haddorf, Haddorfer Hauptstraße 2	07:04	07:24	08:24
Haddorf, Dorfanger	07:06	07:26	08:26
Haddorf, Am Rugen Hollen	07:09	07:29	08:29
Haddorf, Haddorfer Berg	07:10	07:30	08:30
Hahle, Haddorfer Grenzweg		07:32	08:32
Hahle, Am Hofacker	07:11		
Hahle, Sprehenweg	07:12		
Hahle, Bielfeldtweg	07:14		
Stade, Beethovenstraße	07:22	07:42	08:42
Stade, Breite Blöcken Ring	07:24	07:44	08:44
Stade, Grüner Weg	07:26	07:46	08:46
Stade, Pulverweg	07:27	07:47	08:47
Stade, Vincent-Lübeck-Gymn.		07:52	08:52
Stade, Salztorswall	07:38		
Stade, Athenaeum	07:43		
Stade, Am Exerzierplatz	07:46		
Stade, Bildungscampus Riensf.	07:52		

S = nur an Schultagen in Niedersachsen

2013

Stade - Haddorf (zu Teilnetz 1)

	montags-freitags
Verkehrshinweise	S
Fahrzeugtyp	NFB
Stade, Vincent-Lübeck-Gymna.	13:39
Haddorf, Siedlung	13:46
Haddorf, Haddorfer Hauptstraße 2	13:48
Haddorf, Dorfanger	13:50
Haddorf, Am Rugen Hollen	13:52
Haddorf, Haddorfer Berg	13:53

S = nur an Schultagen in Niedersachsen

2080

Stade - Hagenah - Bremervörde

Verkehrshinweise	montags-freitags											
	F	S	S	F	S	F	S	F	S	F	1	
Fahrzeugtyp	NFB	NFB	NFB	NFB	NFB	NFB	NFB	NFB	NFB	NFB	NFB	
Bf. Stade	05:40	06:42	06:42	09:40	11:36	11:40	13:36	13:40	15:36	15:40	17:40	22:40
Stade, Schiffertor (Brücke)	05:43	06:45	06:45	09:43	11:39	11:43	13:39	13:43	15:39	15:43	17:43	22:43
Stade, Staudum	05:44	06:46	06:46	09:44	11:40	11:44	13:40	13:44	15:40	15:44	17:44	22:44
Stade, Vincent-Lübeck-Gymnasium					11:43		13:43		15:43			
Stade, Hohenwedeler Weg	05:45	06:47	06:47	09:45	11:45	11:45	13:45	13:45	15:45	15:45	17:45	22:45
Stade, Bergstraße	05:46	06:48	06:48	09:46	11:46	11:46	13:46	13:46	15:46	15:46	17:46	22:46
Stade, Schützenstraße	05:47	06:49	06:49	09:47	11:47	11:47	13:47	13:47	15:47	15:47	17:47	22:47
Stade, Schwarzer Berg	05:48	06:50	06:50	09:48	11:48	11:48	13:48	13:48	15:48	15:48	17:48	22:48
Stade, Krankenhaus	05:49	06:51	06:51	09:49	11:49	11:49	13:49	13:49	15:49	15:49	17:49	22:49
Haddorf, Siedlung	05:52	06:54	06:54	09:52	11:52	11:52	13:52	13:52	15:52	15:52	17:52	22:52
Haddorf, Abzweig B 73	05:53	06:55	06:55	09:53	11:53	11:53	13:53	13:53	15:53	15:53	17:53	22:53
Grefenmoor, Grefenmoor 1	05:55	06:57	06:57	09:55	11:55	11:55	13:55	13:55	15:55	15:55	17:55	22:55
Grefenmoor, Abzweig Hammah	05:56	06:58	06:58	09:56	11:56	11:56	13:56	13:56	15:56	15:56	17:56	22:56
Düdenbüttel, Im Klamm	05:57	06:59	06:59	09:57	11:57	11:57	13:57	13:57	15:57	15:57	17:57	22:57
Düdenbüttel, Heinbockeler Straße	05:58	07:00	07:00	09:58	11:58	11:58	13:58	13:58	15:58	15:58	17:58	22:58
Heinbockel, Düdenbütteler Straße	06:00	07:02	07:02	10:00	12:00	12:00	14:00	14:00	16:00	16:00	18:00	23:00
Heinbockel, Kötnerende	06:01	07:03	07:03	10:01	12:01	12:01	14:01	14:01	16:01	16:01	18:01	23:01
Hagenah, Trift	06:03	07:06	07:06	10:03	12:03	12:03	14:03	14:03	16:03	16:03	18:03	23:03
Hagenah, Krügerfeld	06:04	07:07	07:07	10:04	12:04	12:04	14:04	14:04	16:04	16:04	18:04	23:04
Hagenah, Im Vieh	06:05	07:08	07:08	10:05	12:05	12:05	14:05	14:05	16:05	16:05	18:05	23:05
Hagenah, Zum Willaher Moor	06:06	07:09	07:09	10:06	12:06	12:06	14:06	14:06	16:06	16:06	18:06	23:06
Hagenah, Willah	06:07	07:10	07:10	10:07	12:07	12:07	14:07	14:07	16:07	16:07	18:07	23:07
Elm, Glüsing	06:09	07:12	07:12	10:09	12:09	12:09	14:09	14:09	16:09	16:09	18:09	23:09
Elm, Post	06:12	07:15	07:15	10:12	12:12	12:12	14:12	14:12	16:12	16:12	18:12	23:11
Elm, Ortsmitte	06:13	07:17	07:17	10:13	12:13	12:13	14:13	14:13	16:13	16:13	18:13	23:12
Elm, Hohe Heide	06:14	07:18	07:18	10:14	12:14	12:14	14:14	14:14	16:14	16:14	18:14	23:13
Elm, Schiffgraben	06:17	07:21	07:21	10:17	12:17	12:17	14:17	14:17	16:17	16:17	18:17	23:16
Bremervörde, Stader Straße	06:18	07:22	07:22	10:18	12:18	12:18	14:18	14:18	16:18	16:18	18:18	23:17
Bremervörde, Ostebrücke	06:19	07:23	07:23	10:19	12:19	12:19	14:19	14:19	16:19	16:19	18:19	23:18
Bremervörde, Hafen	06:21	07:25	07:25	10:21	12:21	12:21	14:21	14:21	16:21	16:21	18:21	23:20
Bremervörde, Bahnhof	06:25	07:29	07:29	10:25	12:25	12:25	14:25	14:25	16:25	16:25	18:25	23:22
Bremervörde, Im Sicken	06:27	07:31	07:31	10:27	12:27	12:27	14:27	14:27	16:27	16:27	18:27	
Bremervörde, Schulzentrum			07:32									
Bremervörde, Krankenhaus	06:28	07:32	07:35	10:28	12:28	12:28	14:28	14:28	16:28	16:28	18:28	

S = nur an Schultagen in Niedersachsen

Heiligabend und Silvester kein Betrieb

F = nur an Ferientagen in Niedersachsen

1 = nur freitags

2080

Bremervörde - Hagenah - Stade

Verkehrshinweise	montags-freitags									sonnabends	
	S	S	F	S	F	S	F	S	F		
Fahrzeugtyp	NFB	NFL	NFB								
Bremervörde, Schulzentrum					13:35		15:35				
Bremervörde, Krankenhaus	05:40	07:00	08:38	10:38	13:38	13:38	15:38	15:38	16:38	18:38	
Bremervörde, Allensteiner Straße	05:41	07:01	08:39	10:39	13:39	13:39	15:39	15:39	16:39	18:39	
Bremervörde, Im Sicken	05:42	07:02	08:40	10:40	13:40	13:40	15:40	15:40	16:40	18:40	
Bremervörde, Bahnhof	05:44	07:05	08:42	10:42	13:42	13:42	15:42	15:42	16:42	18:42	
Bremervörde, Hafen	05:47	07:08	08:45	10:45	13:45	13:45	15:45	15:45	16:45	18:45	
Bremervörde, Ostebrücke	05:48	07:09	08:46	10:46	13:46	13:46	15:46	15:46	16:46	18:46	
Bremervörde, Stader Straße	05:49	07:10	08:47	10:47	13:47	13:47	15:47	15:47	16:47	18:47	
Elm, Schiffgraben	05:50	07:12	08:49	10:49	13:49	13:49	15:49	15:49	16:49	18:49	
Elm, Hohe Heide	05:52	07:14	08:51	10:51	13:51	13:51	15:51	15:51	16:51	18:51	
Elm, Ortsmitte	05:53	07:15	08:52	10:52	13:52	13:52	15:52	15:52	16:52	18:52	
Elm, Post	05:54	07:16	08:53	10:53	13:53	13:53	15:53	15:53	16:53	18:53	
Elm, Glüsing	05:57	07:19	08:56	10:56	13:56	13:56	15:56	15:56	16:56	18:56	
Hagenah, Willah	05:59	07:21	08:58	10:58	13:58	13:58	15:58	15:58	16:58	18:58	
Hagenah, Zum Willaher Moor	06:00	07:22	08:59	10:59	13:59	13:59	15:59	15:59	16:59	18:59	
Hagenah, Im Vieh	06:01	07:23	09:00	11:00	14:00	14:00	16:00	16:00	17:00	19:00	
Hagenah, Krügerfeld	06:02	07:24	09:01	11:01	14:01	14:01	16:01	16:01	17:01	19:01	
Hagenah, Trift	06:03	07:25	09:02	11:02	14:02	14:02	16:02	16:02	17:02	19:02	
Heinbockel, Kötnerende	06:05	07:29	09:05	11:05	14:05	14:05	16:05	16:05	17:05	19:05	
Heinbockel, Düdenbütteler Straße	06:06	07:30	09:06	11:06	14:06	14:06	16:06	16:06	17:06	19:06	03:06
Düdenbüttel, Heinbockeler Straße	06:08	07:32	09:08	11:08	14:08	14:08	16:08	16:08	17:08	19:08	03:08
Düdenbüttel, Im Klamm	06:09	07:33	09:09	11:09	14:09	14:09	16:09	16:09	17:09	19:09	03:09
Grefenmoor, Abzweig Hammah	06:10	07:34	09:10	11:10	14:10	14:10	16:10	16:10	17:10	19:10	03:10
Grefenmoor, Grefenmoor 1	06:11	07:35	09:11	11:11	14:11	14:11	16:11	16:11	17:11	19:11	03:11
Haddorf, Abzweig B 73	06:12	07:36	09:12	11:12	14:12	14:12	16:12	16:12	17:12	19:12	03:12
Haddorf, Siedlung	06:13	07:37	09:13	11:13	14:13	14:13	16:13	16:13	17:13	19:13	03:13
Stade, Bremervörder Straße	06:16	07:40	09:16	11:16	14:16	14:16	16:16	16:16	17:16	19:16	03:15
Stade, Krankenhaus	06:17	07:41	09:17	11:17	14:17	14:17	16:17	16:17	17:17	19:17	03:16
Stade, Schwarzer Berg	06:18	07:42	09:18	11:18	14:18	14:18	16:18	16:18	17:18	19:18	03:17
Stade, Schützenstraße	06:19	07:43	09:19	11:19	14:19	14:19	16:19	16:19	17:19	19:19	03:18
Stade, Bergstraße	06:20	07:44	09:20	11:20	14:20	14:20	16:20	16:20	17:20	19:20	03:19
Stade, Hohenwedeler Weg	06:21	07:45	09:21	11:21	14:21	14:21	16:21	16:21	17:21	19:21	03:20
Stade, Vincent-Lübeck-Gymnasium		07:47									
Stade, Staudum	06:22	07:49	09:22	11:22	14:22	14:22	16:22	16:22	17:22	19:22	03:21
Stade, Schiffertor (Brücke)	06:23	07:50	09:23	11:23	14:23	14:23	16:23	16:23	17:23	19:23	03:22
Bf. Stade	06:26	07:53	09:26	11:26	14:26	14:26	16:26	16:26	17:26	19:26	03:25

S = nur an Schultagen in Niedersachsen

Heiligabend und Silvester kein Betrieb

F = nur an Ferientagen in Niedersachsen

2081

Oldendorf - Hammah - Stade

Verkehrshinweise	montags-freitags			
	S	S	S	S
Fahrzeugtyp	NGÜ	NFB	NFB	NFB
Oldendorf, Fasanenweg	07:04			
Oldendorf, Lämmerhof	07:06			
Oldendorf, Schulstraße	07:07			
Oldendorf, Abzweig Timmerlade	07:10			
Oldendorf, Sunde	07:13			
Heinbockel, Friedhof	07:15			
Heinbockel, Kötnerende	07:16			
Heinbockel, Düdenbütteler Straße	07:17			
Düdenbüttel, Heinbockeler Straße	07:19			
Düdenbüttel, Im Klamm	07:20			
Bf. Hammah				08:22
Hammah, Grundschule		07:32	07:46	
Hammah, Pinnbarg		07:34		08:24
Hammah, Bahnhofstraße 76		07:36	07:49	08:26
Groß Sterneberg, Wendeplatz		07:39	07:52	08:29
Groß Sterneberg, Groß Sterneb. Str. 9a		07:41	07:54	08:31
Stade, Stadermoor Abzw. Groß Sterneb.		07:44	07:57	08:34
Stadermoor, Landernweg		07:45	07:58	08:35
Stade, Beethovenstraße	07:37	07:52		08:42
Stade, Vincent-Lübeck-Gymnasium	07:42		08:05	08:47

S = nur an Schultagen in Niedersachsen

2081

Stade - Hammah - Oldendorf

Verkehrshinweise	montags-freitags			
	S	S	S 1	S 2
Fahrzeugtyp	NFL	NFB	NFB	NFB
Stade, Vincent-Lübeck-Gymnasium	13:40	13:40		15:40
Stade, Beethovenstraße			15:20	
Stadermoor, Landernweg		13:45	15:25	15:45
Stade, Stadermoor Abzw. Groß Sterneberg		13:46	15:26	15:46
Groß Sterneberg, Groß Sterneb. Str. 9a		13:50	15:30	15:50
Groß Sterneberg, Wendeplatz		13:52	15:32	15:52
Hammah, Bahnhofstraße 76		13:55	15:35	15:55
Hammah, Grundschule		13:57		15:57
Bf. Hammah			15:37	
Mittelsdorf, Himmelpfortener Weg			15:39	
Mittelsdorf, Hauptstraße 4			15:40	
Düdenbüttel, Im Klamm	13:55		15:42	
Düdenbüttel, Heinbockeler Straße	13:56		15:43	
Heinbockel, Düdenbütteler Straße	13:58			
Heinbockel, Kötnerende	13:59			
Heinbockel, Friedhof	14:01			
Oldendorf (Lkr Stade), Sunde	14:03			
Oldendorf (Lkr Stade), Abzweig Timmerlade	14:06			
Oldendorf (Lkr Stade), Schulzentrum	14:09			
<i>Linie 2093 nach Burweg</i>	<i>14:13</i>			
<i>Linie 2096 nach Behrste</i>	<i>14:12</i>			
Himmelpforten, Altersheim			15:46	
Himmelpforten, Rathaus			15:47	
Himmelpforten, DRK			15:48	
Himmelpforten, Schulzentrum		14:02	15:49	16:02
<i>Linie 2092 nach Engelschoff</i>	<i>14:13</i>	<i>16:03</i>	<i>16:03</i>	
<i>Linie 2095 nach Großenwörden</i>	<i>14:13</i>	<i>16:03</i>	<i>16:03</i>	

S = nur an Schultagen in Niedersachsen

1 = nur dienstags bis donnerstags

2 = nur montags bis donnerstags

2082

Oldendorf - Himmelpforten - Stade

Verkehrshinweise	montags-freitags				
	S	S	S	S	S
Fahrzeugtyp	NFB	NFL	NFL	NFB	NFB
<i>Linie 2091 aus Hagenah</i>			07:05	07:52	08:43
<i>Linie 2093 aus Kranenburg</i>				07:53	08:43
<i>Linie 2096 aus Behrste</i>			07:05	07:35	08:45
Oldendorf (Lkr Stade), Schulzentrum	07:00		07:10	08:00	08:50
Oldendorf (Lkr Stade), Schulstraße	07:02		07:12	08:02	08:52
Himmelpforten, Abzweigung Kuhla	07:04		07:14	08:04	08:54
Himmelpforten, Neu Kuhla	07:05		07:15	08:05	08:55
Himmelpforten, Stubbenkamp	07:07		07:17	08:07	08:57
Himmelpforten, Klosterkrug	07:08		07:18	08:08	08:58
<i>Linie 2092 aus Engelschoff</i>		07:12		08:03	08:53
<i>Linie 2095 aus Großenwörden</i>			07:20	08:05	08:51
Himmelpforten, Schulzentrum	07:12	07:20	07:22	08:12	09:02
Himmelpforten, DRK	07:14	07:22	07:24	08:14	09:04
Himmelpforten, Rathaus	07:15	07:23	07:25	08:15	09:05
Himmelpforten, Altersheim	07:17	07:25	07:27	08:17	09:07
Düdenbüttel, Heinbockeler Straße	07:21	07:29	07:31	08:21	09:11
Düdenbüttel, Im Klamm	07:22	07:30	07:32	08:22	09:12
Mittelsdorf, Hauptstraße 4			07:34	08:24	09:14
Mittelsdorf, Himmelpfortener Weg			07:35	08:25	09:15
Mittelsdorf, Mühlenweg			07:36	08:26	09:16
Grefenmoor, Abzweig Hammah	07:23	07:31			
Grefenmoor, Grefenmoor 1	07:24	07:32	07:39	08:29	09:19
Haddorf, Abzweig B 73	07:25	07:33	07:40	08:30	09:20
Haddorf, Siedlung	07:26	07:34	07:41	08:31	09:21
Stade, Krankenhaus	07:32	07:40	07:47	08:37	09:27
Stade, Schwarzer Berg	07:33	07:41	07:48	08:38	09:28
Stade, Hohenwedeler Weg	07:36	07:44	07:51	08:41	09:31
Stade, Berufsschulen/Vincent-Lübeck-Gymnasium	07:38	07:46	07:53	08:43	09:33
Stade, Freiburger Straße			07:54	08:44	09:34
Stade, Hansestraße			07:55	08:45	09:35
Stade, Schwedenspeicher			07:56	08:46	09:36
Stade, Salztorswall			07:58	08:48	09:38
Bf. Stade			08:00	08:50	09:40
Bf. Stade (Harsefelder Straße)	07:46				
Stade, Athenaeum	07:49				
Stade, Timm-Kröger-Straße	07:51				

S = nur an Schultagen in Niedersachsen

2082

Stade - Himmelpforten - Oldendorf

Verkehrshinweise	montags-freitags							
	S	S 1	S	S	S	S	S	S 2
Fahrzeugtyp	NFB	NFB	NFB	NGÜ	NFB	NFB	NFL	NFB
Stade, Timm-Kröger-Straße	11:45			13:31				
Bf. Stade (Harsefelder Straße)	11:48			13:34				
Stade, Salztorswall	11:50			13:36				
Stade, Schiffertor (Brücke)	11:52			13:38				
Stade, Vincent-Lübeck-Gymnasium	11:56		12:56	13:42	14:50	14:50	15:40	15:40
Stade, Beethovenstraße		12:32						
Stade, Schwarzer Berg	12:00	12:34	13:00	13:46	14:53	14:54	15:43	15:44
Stade, Krankenhaus	12:01	12:35	13:01	13:47	14:54	14:55	15:44	15:45
Hähle, Haddorfer Grenzweg	12:04		13:04	13:50		14:58		15:48
Haddorf, Siedlung		12:38			14:57		15:47	
Haddorf, Abzweig B 73		12:39			14:58		15:48	
Haddorf, Haddorfer Berg	12:05		13:05	13:51		14:59		15:49
Haddorf, Am Rugen Hollen	12:06		13:06	13:52		15:00		15:50
Haddorf, Dorfaner	12:08		13:08	13:54		15:02		15:52
Mittelsdorf, Mühlenweg	12:10		13:10	13:56		15:04		15:54
Mittelsdorf, Himmelpfortener Weg	12:12		13:12	13:58				
Mittelsdorf, Hauptstraße 4	12:13		13:13	13:59				
Grefenmoor, Grefenmoor 1		12:41			15:00		15:50	
Grefenmoor, Abzweig Hammah		12:42			15:01		15:51	
Düdenbüttel, Im Klamm	12:15	12:43	13:15	14:01	15:02		15:52	
Düdenbüttel, Heinbockeler Straße	12:16	12:44	13:16	14:02	15:03		15:53	
Himmelpforten, Altersheim	12:19	12:47	13:19	14:05	15:06		15:56	
Himmelpforten, Klosterkrug	12:22	12:50	13:22	14:08	15:08		15:58	
Himmelpforten, Rathaus	12:23	12:51	13:23	14:09	15:09		15:59	
Himmelpforten, DRK	12:24	12:52	13:24	14:10	15:10		16:00	
Himmelpforten, Schulzentrum	12:26	12:53	13:26	14:12	15:12		16:02	
<i>Linie 2092 nach Engelschoff</i>	12:43		13:33	14:13	15:13		16:03	
<i>Linie 2095 nach Großenwörden</i>	12:43		13:33	14:13	15:13		16:03	
Himmelpforten, Stubbenkamp			13:30		15:16		16:06	
Himmelpforten, Neu Kuhla			13:31		15:17		16:07	
Himmelpforten, Abzweigung Kuhla			13:32		15:18		16:08	
Oldendorf (Lkr Stade), Schulzentrum			13:35		15:21		16:11	
<i>Linie 2091 nach Hagenah</i>			13:40		15:25		16:13	
<i>Linie 2093 nach Kranenburg über Burweg</i>			13:39		15:29		16:13	
<i>Linie 2096 nach Behrste</i>					15:22		16:12	
<i>Linie 2097 nach Kranenburg über Gräpel</i>			13:40					

S = nur an Schultagen in Niedersachsen

1 = nur freitags

2 = nur montags bis donnerstags

2086

Groß Sterneberg - Himmelpforten

		montags-freitags		
Verkehrshinweise		S	S	S
Fahrzeugtyp		NFB	NFL	NFB
Mittelsdorf, Wendeplatz		06:55		
Bf. Hammah		06:57		
Hammah, Pinnbarq		06:58		
Groß Sterneberg, Moorvogtei			07:04	09:00
Groß Sterneberg, Wendeplatz			07:05	09:01
Hammah, Bahnhofstraße 76			07:07	09:03
Hammah, Grundschule		06:59	07:09	09:05
Himmelpforten, Schulzentrum		07:09	07:19	09:10

S = nur an Schultagen in Niedersachsen

2086

Himmelpforten - Groß Sterneberg

		montags-freitags			
Verkehrshinweise		S 1	S	S 2	S 2
Fahrzeugtyp		NFB	NFB	NFB	NFB
Himmelpforten, Schulzentrum		12:32	12:35	13:35	15:15
Hammah, Grundschule		12:37	12:40	13:40	15:20
Hammah, Pinnbarq			12:42	13:42	15:22
Hammah, Bahnhofstraße 76			12:43	13:43	15:23
Groß Sterneberg, Wendeplatz			12:45	13:45	15:25
Groß Sterneberg, Moorvogtei			12:46	13:46	15:26

S = nur an Schultagen in Niedersachsen

1 = nur montags, mittwochs und freitags

2 = nur montags bis donnerstags

2087

Groß Sterneberg - Hammah

	montags-freitags			
Verkehrshinweise	S	S	S	S
Fahrzeugtyp	PKW	PKW	PKW	PKW
Groß Sterneberg, Groß Sterneb. Str. 9a	06:53			08:43
Groß Sterneberg, Am Kanal 6	06:58	07:18		08:48
Groß Sterneberg, Am Kanal 11	06:59	07:19		08:49
Groß Sterneberg, Am Kanal 5	07:00	07:20		08:50
Groß Sterneberg, Am Kanal 1	07:01	07:21		08:51
Groß Sterneberg, Moorvogtei	I	I	07:45	I
Groß Sterneberg, Wendeplatz	07:04	07:24	07:46	08:54
<i>Linie 2086 nach Himmelpforten</i>	<i>07:05</i>			<i>09:01</i>
Groß Sterneberg, Groß Sterneb. Str. 9a		07:27	I	
Hammah, Bahnhofstraße 76		07:30	I	
Hammah, Grundschule		07:34	07:50	

S = nur an Schultagen in Niedersachsen

2087

Hammah - Groß Sterneberg

	montags-freitags				
Verkehrshinweise	S	S	S	S 2	S 2
Fahrzeugtyp	PKW	PKW	PKW	PKW	PKW
Hammah, Grundschule	11:45	12:40	13:25		
Hammah, Bahnhofstraße 76	11:46	12:41	13:26		
Groß Sterneberg, Groß Sterneberger Straße 9a	11:50	12:45	13:30		
<i>Linie 2086 aus Himmelpforten</i>		<i>12:45</i>		<i>13:45</i>	<i>15:25</i>
Groß Sterneberg, Wendeplatz	11:53	12:48	13:33	13:47	15:27
Groß Sterneberg, Moorvogtei	a11:54	a12:49	a13:34	a13:48	a15:28
Groß Sterneberg, Am Kanal 6	a11:56	a12:51	a13:36	a13:50	a15:30
Groß Sterneberg, Am Kanal 11	a11:57	a12:52	a13:37	a13:51	a15:31
Groß Sterneberg, Am Kanal 5	a11:58	a12:53	a13:38	a13:52	a15:32
Groß Sterneberg, Am Kanal 1	a11:59	a12:54	a13:39	a13:53	a15:33
Groß Sterneberg, Groß Sterneb. Str. 9a	a12:04	a12:59	a13:44	a13:58	a15:38

S = nur an Schultagen in Niedersachsen

2 = nur montags bis donnerstags

a = Bedienung nur zum Aussteigen

2088

Mittelsdorf - Himmelpforten

	montags-freitags	
Verkehrshinweise	S	S
Fahrzeugtyp	NFB	NFB
Grefenmoor, Grefenmoor 1	06:54	08:44
Haddorf, Dorfanger	06:57	08:47
Mittelsdorf, Heidberg	07:00	08:50
Mittelsdorf, Wendepplatz	07:02	08:52
Mittelsdorf, Hauptstraße 4	07:03	08:53
Düdenbüttel, Teichstraße	07:07	08:57
Düdenbüttel, Gemeindezentrum	07:08	08:58
Düdenbüttel, Hinter den Höfen	07:10	09:00
Düdenbüttel, Im Klamm	07:11	09:01
Düdenbüttel, Heinbockeler Straße	07:12	09:02
Himmelpforten, Schulzentrum	07:20	09:10

S = nur an Schultagen in Niedersachsen

2088

Himmelpforten - Mittelsdorf

	montags-freitags	
Verkehrshinweise	S	S 2
Fahrzeugtyp	NFB	NFB
Himmelpforten, Schulzentrum	12:35	15:10
Düdenbüttel, Teichstraße	12:40	15:15
Düdenbüttel, Gemeindezentrum	12:41	15:16
Düdenbüttel, Hinter den Höfen	12:42	15:17
Grefenmoor, Grefenmoor 1	12:44	15:19
Haddorf, Dorfanger	12:47	15:22
Mittelsdorf, Heidberg	12:50	15:25
Mittelsdorf, Wendepplatz	12:52	15:27

S = nur an Schultagen in Niedersachsen

2 = nur montags bis donnerstags

2089

Weißemoor - Hammah

	montags-freitags
Verkehrshinweise	S
Fahrzeugtyp	NFB
Weißemoor, Weißemoor 12	07:08
Weißemoor, Abzweigung Düdenbüttel	07:12
Düdenbüttel, Neuer Kamp	07:14
Düdenbüttel, Hinter den Höfen	07:16
Düdenbüttel, Im Klamm	07:17
Düdenbüttel, Heinbockeler Straße	07:18
Düdenbüttel, Teichstraße	07:19
Düdenbüttel, Gemeindezentrum	07:21
Grefenmoor, Mühle	07:29
Mittelsdorf, Heidberg	07:33
Mittelsdorf, Wendeplatz	07:36
Bf. Hammah	07:37
Hammah, Pinnbarq	07:38
Hammah, Grundschule	07:40

S = nur an Schultagen in Niedersachsen

2089

Hammah - Weißemoor

	montags-freitags		
Verkehrshinweise	S	S	S
Fahrzeugtyp	NFB	NFB	NFB
Hammah, Grundschule	11:45	12:40	13:25
Hammah, Pinnbarq	11:47	12:42	13:27
Bf. Hammah	11:48	12:43	13:28
Mittelsdorf, Wendeplatz	11:50	12:45	13:30
Mittelsdorf, Heidberg	11:53	12:48	13:33
Grefenmoor, Mühle	11:57	12:52	13:37
Düdenbüttel, Neuer Kamp	12:00	12:55	13:40
Düdenbüttel, Hinter den Höfen	12:03	12:58	13:43
Düdenbüttel, Im Klamm	12:05	13:00	13:45
Düdenbüttel, Heinbockeler Straße	12:06	13:01	13:46
Düdenbüttel, Teichstraße	a12:08	a13:03	a13:48
Düdenbüttel, Gemeindezentrum	a12:10	a13:05	a13:50
Weißemoor, Abzweigung Düdenbüttel	a12:14	a13:09	a13:54
Weißemoor, Weißemoor 12	a12:17	a13:12	a13:57

S = nur an Schultagen in Niedersachsen

a = Bedienung nur zum Aussteigen

2090

Himmelpforten - Oldendorf - Hammah - Stade

Verkehrshinweise	montags-freitags											
	F						S					
Fahrzeugtyp	NFB	NFB	KLB	NFB	NFB	NFB	NFB	NFB	NFB	NFB	NFB	NFB
Himmelpforten, Poststraße	6:13			8:13			10:13			12:13		
Himmelpforten, DRK	6:14			8:14			10:14			12:14		
<i>RES aus Hamburg</i>	6:04			8:08			10:08			12:08		
Bf. Himmelpforten	6:16			6:46			8:16			10:16		
Himmelpforten, Stubbenkamp	6:19			6:49			8:19			10:19		
Himmelpforten, Neu Kuhla	6:20			6:50			8:20			10:20		
Himmelpforten, Abzweigung Kuhla	6:21			6:51			8:21			10:21		
Oldendorf (Lkr Stade), Schulstraße	6:23			6:53			8:23			10:23		
Oldendorf (Lkr Stade), Lämmerhof	6:24			6:54			8:24			10:24		
Oldendorf (Lkr Stade), Lämmerhof	5:28	6:26		8:26		10:26		12:26		14:26		16:26
Oldendorf (Lkr Stade), Schulzentrum								13:40				
Oldendorf (Lkr Stade), Schulstraße	5:28	6:27		8:27		10:27		12:27		13:42		14:27
Oldendorf (Lkr Stade), Abzweig Timmerlade	5:30	6:30		8:30		10:30		12:30		13:45		14:30
Oldendorf (Lkr Stade), Sunde	5:33	6:33		8:33		10:33		12:33		13:48		14:33
Heinbockel, Friedhof	5:35	6:35		8:35		10:35		12:35		13:50		14:35
Heinbockel, Kötnerende	5:36	6:36		7:36		8:36		10:36		12:36		13:51
Heinbockel, Düdenbütteler Straße	5:37	6:37		7:37		8:37		10:37		12:37		13:52
Düdenbüttel, Heinbockeler Straße	5:39	6:39		7:39		8:39		10:39		12:39		13:54
Düdenbüttel, Im Klamm	5:40	6:40		7:40		8:40		10:40		12:40		13:55
Mittelsdorf, Hauptstraße 4	5:42	6:42		7:42		8:42		10:42		12:42		13:57
Mittelsdorf, Himmelfortener Weg	5:43	6:43		7:43		8:43		10:43		12:43		13:58
Bf. Hammah	5:45	6:45		7:45		8:45		10:45		12:45		14:45
<i>RES nach Hamburg</i>	<i>5:56</i>	<i>6:56</i>		<i>8:56</i>		<i>10:56</i>		<i>12:56</i>		<i>14:56</i>		<i>16:56</i>
Hammah, Pinnbarq	5:47	6:47		7:47		8:47		10:47		12:47		14:02
Hammah, Bahnhofstraße 76	5:49	6:49		7:49		8:49		10:49		12:49		14:04
Groß Sterneberg, Wendeplatz	5:52	6:52		7:52		8:52		10:52		12:52		14:07
Groß Sterneberg, Groß Sterneberg, Str. 9a	5:54	6:54		7:54		8:54		10:54		12:54		14:09
Stade, Stadermoor Abzw. Groß Sterneberg	5:57	6:57		7:57		8:57		10:57		12:57		14:12
Stadermoor, Landernweg	5:58	6:58		7:58		8:58		10:58		12:58		14:13
Stade, Hirschgang	6:02	7:02		8:02		9:02		11:02		13:02		14:17
Stade, Grüner Weg	6:04	7:04		8:04		9:04		11:04		13:04		14:19
Stade, Pulverweg	6:05	7:05		8:05		9:05		11:05		13:05		14:20
Stade, Stadeum	6:06	7:06		8:06		9:06		11:06		13:06		14:21
Stade, Schiffertort (Brücke)	6:07	7:07		8:07		9:07		11:07		13:07		14:22
Bf. Stade	6:10	7:10		8:10		9:10		11:10		13:10		14:25

S = nur an Schultagen in Niedersachsen

Heiligabend und Silvester wie sonnabends

F = nur an Ferientagen in Niedersachsen

2090

Himmelpforten - Oldendorf - Hammah - Stade

Verkehrshinweise	sonnabends					sonn- und feiertags			
	MIB	MIB	MIB	MIB	MIB	MIB	MIB	MIB	MIB
Himmelpforten, Poststraße	9:13	12:13	15:13	18:13	21:13				
Himmelpforten, DRK	9:14	12:14	15:14	18:14	21:14				
<i>RES aus Hamburg</i>	<i>9:08</i>	<i>12:08</i>	<i>15:08</i>	<i>18:08</i>	<i>21:08</i>				
Bf. Himmelpforten	9:16	12:16	15:16	18:16	21:16				
Himmelpforten, Stubbenkamp	9:19	12:19	15:19	18:19	21:19				
Himmelpforten, Neu Kuhla	9:20	12:20	15:20	18:20	21:20				
Himmelpforten, Abzweigung Kuhla	9:21	12:21	15:21	18:21	21:21				
Oldendorf (Lkr Stade), Schulstraße	9:23	12:23	15:23	18:23	21:23				
Oldendorf (Lkr Stade), Lämmerhof	9:24	12:24	15:24	18:24	21:24				
Oldendorf (Lkr Stade), Lämmerhof	9:26	12:26	15:26	18:26		9:26	12:26	15:26	
Oldendorf (Lkr Stade), Schulzentrum									
Oldendorf (Lkr Stade), Schulstraße	9:27	12:27	15:27	18:27		9:27	12:27	15:27	
Oldendorf (Lkr Stade), Abzweig Timmerlade	9:30	12:30	15:30	18:30		9:30	12:30	15:30	
Oldendorf (Lkr Stade), Sunde	9:33	12:33	15:33	18:33		9:33	12:33	15:33	
Heinbockel, Friedhof	9:35	12:35	15:35	18:35		9:35	12:35	15:35	
Heinbockel, Kötnerende	9:36	12:36	15:36	18:36		9:36	12:36	15:36	
Heinbockel, Düdenbütteler Straße	9:37	12:37	15:37	18:37		9:37	12:37	15:37	
Düdenbüttel, Heinbockeler Straße	9:39	12:39	15:39	18:39		9:39	12:39	15:39	
Düdenbüttel, Im Klamm	9:40	12:40	15:40	18:40		9:40	12:40	15:40	
Mittelsdorf, Hauptstraße 4	9:42	12:42	15:42	18:42		9:42	12:42	15:42	
Mittelsdorf, Himmelfortener Weg	9:43	12:43	15:43	18:43		9:43	12:43	15:43	
Bf. Hammah	9:45	12:45	15:45	18:45		9:45	12:45	15:45	
<i>RES nach Hamburg</i>	<i>9:56</i>	<i>12:56</i>	<i>15:56</i>	<i>18:56</i>		<i>9:56</i>	<i>12:56</i>	<i>15:56</i>	
Hammah, Pinnbarq	9:47	12:47	15:47	18:47		9:47	12:47	15:47	
Hammah, Bahnhofstraße 76	9:49	12:49	15:49	18:49		9:49	12:49	15:49	
Groß Sterneberg, Wendeplatz	9:52	12:52	15:52	18:52		9:52	12:52	15:52	
Groß Sterneberg, Groß Sterneberg, Str. 9a	9:54	12:54	15:54	18:54		9:54	12:54	15:54	
Stade, Stadermoor Abzw. Groß Sterneberg	9:57	12:57	15:57	18:57		9:57	12:57	15:57	
Stadermoor, Landernweg	9:58	12:58	15:58	18:58		9:58	12:58	15:58	
Stade, Hirschgang	10:02	13:02	16:02	19:02		10:02	13:02	16:02	
Stade, Grüner Weg	10:04	13:04	16:04	19:04		10:04	13:04	16:04	
Stade, Pulverweg	10:05	13:05	16:05	19:05		10:05	13:05	16:05	
Stade, Stadeum	10:06	13:06	16:06	19:06		10:06	13:06	16:06	
Stade, Schiffertort (Brücke)	10:07	13:07	16:07	19:07		10:07	13:07	16:07	
Bf. Stade	10:10	13:10	16:10	19:10		10:10	13:10	16:10	

Heiligabend und Silvester wie sonnabends

2090

Stade - Hammah - Oldendorf - Himmelpforten

Verkehrshinweise	montags-freitags										
	NFB		NFB		NFB		NFB		NFB		NFB
Fahrzeugtyp	NFB	NFB	NFB	NFB	NFB	NFB	NFB	NFB	NFB	NFB	NFB
Bf. Stade	8:49	10:49	12:41	12:49	14:41	14:49	16:49	17:49	18:49		
Stade, Schiffertor (Brücke)	8:53	10:53	12:45	12:53	14:45	14:53	16:53	17:53	18:53		
Stade, Stadeum	8:54	10:54	12:46	12:54	14:46	14:54	16:54	17:54	18:54		
Stade, Vincent-Lübeck-Gymnasium			12:49		14:49						
Stade, Pulverweg	8:55	10:55	12:51	12:55	14:51	14:55	16:55	17:55	18:55		
Stade, Grüner Weg	8:56	10:56	12:52	12:56	14:52	14:56	16:56	17:56	18:56		
Stade, Beethovenstraße			12:55		14:55						
Stade, Bockhorster Weg (Schule)	8:58	10:58	12:58	12:58	14:58	14:58	16:58	17:58	18:58		
Stadermoor, Landernweg	9:01	11:01	13:01	13:01	15:01	15:01	17:01	18:01	19:01		
Stade, Stadermoor Abzw. Groß Sterneberg	9:02	11:02	13:02	13:02	15:02	15:02	17:02	18:02	19:02		
Groß Sterneberg, Groß Sterneberg, Str. 9a	9:06	11:06	13:06	13:06	15:06	15:06	17:06	18:06	19:06		
Groß Sterneberg, Wendeplatz	9:08	11:08	13:08	13:08	15:08	15:08	17:08	18:08	19:08		
Hammah, Bahnhofstraße 76	9:11	11:11	13:11	13:11	15:11	15:11	17:11	18:11	19:11		
<i>RES aus Hamburg</i>	<i>9:04</i>	<i>11:04</i>	<i>13:04</i>	<i>13:04</i>	<i>15:04</i>	<i>15:04</i>	<i>17:04</i>	<i>18:04</i>	<i>19:04</i>	<i>21:04</i>	
Bf. Hammah	9:13	11:13	13:13	13:13	15:13	15:13	17:13	18:13	19:13	21:13	
Mittelsdorf, Himmelpfortener Weg	9:15	11:15	13:15	13:15	15:15	15:15	17:15	18:15	19:15	21:15	
Mittelsdorf, Hauptstraße 4	9:16	11:16	13:16	13:16	15:16	15:16	17:16	18:16	19:16	21:16	
Düdenbüttel, Im Klamm	9:18	11:18	13:18	13:18	15:18	15:18	17:18	18:18	19:18	21:18	
Düdenbüttel, Heinbockeler Straße	9:19	11:19	13:19	13:19	15:19	15:19	17:19	18:19	19:19	21:19	
Heinbockel, Düdenbütteler Straße	9:21	11:21	13:21	13:21	15:21	15:21	17:21	18:21	19:21	21:21	
Heinbockel, Kötnerende	9:22	11:22	13:22	13:22	15:22	15:22	17:22	18:22	19:22	21:22	
Heinbockel, Friedhof	9:23	11:23	13:23	13:23	15:23	15:23	17:23	18:23	19:23	21:23	
Oldendorf (Lkr Stade), Sunde	9:25	11:25	13:25	13:25	15:25	15:25	17:25	18:25	19:25	21:25	
Oldendorf (Lkr Stade), Abzweig Timmerlade	9:28	11:28	13:28	13:28	15:28	15:28	17:28	18:28	19:28	21:28	
Oldendorf (Lkr Stade), Schulstraße	9:31	11:31	13:31	13:31	15:31	15:31	17:31	18:31	19:31	21:31	
Oldendorf (Lkr Stade), Lämmerhof	9:32	11:32	13:32	13:32	15:32	15:32	17:32	18:32	19:32	21:32	
Oldendorf (Lkr Stade), Lämmerhof	9:34	11:34	13:34	13:34	15:34	15:34	17:34	18:34	19:34	21:34	
Oldendorf (Lkr Stade), Schulstraße	9:35	11:35	13:35	13:35	15:35	15:35	17:35	18:35	19:35	21:35	
Himmelpforten, Abzweigung Kuhla	9:37	11:37	13:37	13:37	15:37	15:37	17:37	18:37	19:37	21:37	
Himmelpforten, Neu Kuhla	9:38	11:38	13:38	13:38	15:38	15:38	17:38	18:38	19:38	21:38	
Himmelpforten, Stubbenkamp	9:40	11:40	13:40	13:40	15:40	15:40	17:40	18:40	19:40	21:40	
Bf. Himmelpforten	9:42	11:42	13:42	13:42	15:42	15:42	17:42	18:42	19:42	21:42	
<i>RES nach Hamburg</i>	<i>9:51</i>	<i>11:51</i>	<i>13:51</i>	<i>13:51</i>	<i>15:51</i>	<i>15:51</i>	<i>17:51</i>	<i>18:51</i>	<i>19:51</i>	<i>21:51</i>	
Himmelpforten, DRK	9:44	11:44	13:44	13:44	15:44	15:44	17:44	18:44	19:44	21:44	
Himmelpforten, Rathaus	9:45	11:45	13:45	13:45	15:45	15:45	17:45	18:45	19:45	21:45	
Himmelpforten, Poststraße	9:47	11:47	13:47	13:47	15:47	15:47	17:47	18:47	19:47	21:47	

S = nur an Schultagen in Niedersachsen
F = nur an Ferientagen in Niedersachsen

Heiligabend und Silvester wie sonnabends

2090

Stade - Hammah - Oldendorf - Himmelpforten

Verkehrshinweise	sonnabends					sonn- und feiertags		
	MIB	MIB	MIB	MIB	MIB	MIB	MIB	MIB
Fahrzeugtyp	MIB	MIB	MIB	MIB	MIB	MIB	MIB	MIB
Bf. Stade		10:49	13:49	16:49	19:49	10:49	13:49	16:49
Stade, Schiffertor (Brücke)		10:53	13:53	16:53	19:53	10:53	13:53	16:53
Stade, Stadeum		10:54	13:54	16:54	19:54	10:54	13:54	16:54
Stade, Vincent-Lübeck-Gymnasium								
Stade, Pulverweg		10:55	13:55	16:55	19:55	10:55	13:55	16:55
Stade, Grüner Weg		10:56	13:56	16:56	19:56	10:56	13:56	16:56
Stade, Beethovenstraße								
Stade, Bockhorster Weg (Schule)		10:58	13:58	16:58	19:58	10:58	13:58	16:58
Stadermoor, Landernweg		11:01	14:01	17:01	20:01	11:01	14:01	17:01
Stade, Stadermoor Abzw. Groß Sterneberg		11:02	14:02	17:02	20:02	11:02	14:02	17:02
Groß Sterneberg, Groß Sterneberg, Str. 9a		11:06	14:06	17:06	20:06	11:06	14:06	17:06
Groß Sterneberg, Wendeplatz		11:08	14:08	17:08	20:08	11:08	14:08	17:08
Hammah, Bahnhofstraße 76		11:11	14:11	17:11	20:11	11:11	14:11	17:11
<i>RES aus Hamburg</i>		<i>11:04</i>	<i>14:04</i>	<i>17:04</i>	<i>20:04</i>	<i>11:04</i>	<i>14:04</i>	<i>17:04</i>
Bf. Hammah		11:13	14:13	17:13	20:13	11:13	14:13	17:13
Mittelsdorf, Himmelpfortener Weg		11:15	14:15	17:15	20:15	11:15	14:15	17:15
Mittelsdorf, Hauptstraße 4		11:16	14:16	17:16	20:16	11:16	14:16	17:16
Düdenbüttel, Im Klamm		11:18	14:18	17:18	20:18	11:18	14:18	17:18
Düdenbüttel, Heinbockeler Straße		11:19	14:19	17:19	20:19	11:19	14:19	17:19
Heinbockel, Düdenbütteler Straße		11:21	14:21	17:21	20:21	11:21	14:21	17:21
Heinbockel, Kötnerende		11:22	14:22	17:22	20:22	11:22	14:22	17:22
Heinbockel, Friedhof		11:23	14:23	17:23	20:23	11:23	14:23	17:23
Oldendorf (Lkr Stade), Sunde		11:25	14:25	17:25	20:25	11:25	14:25	17:25
Oldendorf (Lkr Stade), Abzweig Timmerlade		11:28	14:28	17:28	20:28	11:28	14:28	17:28
Oldendorf (Lkr Stade), Schulstraße		11:31	14:31	17:31	20:31	11:31	14:31	17:31
Oldendorf (Lkr Stade), Lämmerhof		11:32	14:32	17:32	20:32	11:32	14:32	17:32
Oldendorf (Lkr Stade), Lämmerhof		8:34	11:34	14:34	17:34	11:34	14:34	17:34
Oldendorf (Lkr Stade), Schulstraße		8:35	11:35	14:35	17:35	11:35	14:35	17:35
Himmelpforten, Abzweigung Kuhla		8:37	11:37	14:37	17:37	11:37	14:37	17:37
Himmelpforten, Neu Kuhla		8:38	11:38	14:38	17:38	11:38	14:38	17:38
Himmelpforten, Stubbenkamp		8:40	11:40	14:40	17:40	11:40	14:40	17:40
Bf. Himmelpforten		8:42	11:42	14:42	17:42	11:42	14:42	17:42
<i>RES nach Hamburg</i>		<i>8:51</i>	<i>11:51</i>	<i>14:51</i>	<i>17:51</i>	<i>11:51</i>	<i>14:51</i>	<i>17:51</i>
Himmelpforten, DRK		8:44	11:44	14:44	17:44	11:44	14:44	17:44
Himmelpforten, Rathaus		8:45	11:45	14:45	17:45	11:45	14:45	17:45
Himmelpforten, Poststraße		8:47	11:47	14:47	17:47	11:47	14:47	17:47

Heiligabend und Silvester wie sonnabends

2091

Heinbockel - Hagenah - Oldendorf

Verkehrshinweise	montags-freitags		
	S	S	S
Fahrzeugtyp	NFB	NFB	NFB
Oldendorf (Lkr Stade), Sunde	06:40		08:17
Heinbockel, Friedhof	06:42		08:20
Heinbockel, Kötnerende	06:45		08:22
Hagenah, Überschuß 32a	06:50	07:35	08:27
Hagenah, Überschuß 52	06:51	07:36	08:28
Hagenah, Im Vieh	06:53	07:38	08:30
Hagenah, Krügerfeld	06:54	07:39	08:31
Hagenah, Schule	06:55	07:41	08:32
Hagenah, Kirchweg	06:56	07:42	08:33
Heinbockel, Kirchweg 17	06:57	07:43	08:34
Oldendorf (Lkr Stade), Timmerlade 29	06:58	07:45	08:36
Oldendorf (Lkr Stade), Timmerlade 8	07:00	07:47	08:38
Oldendorf (Lkr Stade), Schulzentrum	07:05	07:52	08:43
<i>Linie 2092 nach Himmelpforten/Stade</i>	<i>07:10</i>	<i>08:00</i>	<i>08:50</i>
Oldendorf (Lkr Stade), Lämmerhof	07:08	07:55	08:45

S = nur an Schultagen in Niedersachsen

2091

Oldendorf - Hagenah - Heinbockel - Oldendorf

Verkehrshinweise	montags-freitags					
	S	S	S	S	S 2	S 2
Fahrzeugtyp	NFB	NFB	NFB	NFB	NFB	NFB
Oldendorf (Lkr Stade), Lämmerhof	11:47	12:47				
<i>Linie 2093 aus Himmelpforten</i>		11:49	12:49			
<i>Linie 2092 aus Himmelpforten/Stade</i>				13:35	15:21	16:11
Oldendorf (Lkr Stade), Schulzentrum		11:50	12:50	13:40	15:25	16:13
Oldendorf (Lkr Stade), Timmerlade 8		11:53	12:53	13:43	15:28	16:16
Oldendorf (Lkr Stade), Timmerlade 29		11:56	12:56	13:46	15:31	16:19
Heinbockel, Kirchweg 17		11:58	12:58	13:48	15:33	16:21
Hagenah, Kirchweg		12:00	13:00	13:50	15:35	16:23
Hagenah, Überschuß 32a		12:02	13:02	13:52	15:37	16:25
Hagenah, Überschuß 52		12:03	13:03	13:53	15:38	16:26
Hagenah, Im Vieh		12:05	13:05	13:55	15:40	16:28
Hagenah, Krügerfeld		12:07	13:07	13:57	15:42	16:30
Hagenah, Trift		12:09	13:09	13:59	15:44	16:32
Himmelpforten, Schulzentrum	7:28					
Himmelpforten, DRK	7:30					
Himmelpforten, Rathaus	7:31					
Himmelpforten, Altersheim	7:32					
Düdenbüttel, Teichstraße	7:34					
Heinbockel, Düdenbütteler Straße	7:36					
Heinbockel, Kötnerende	7:37	12:14	13:14		15:49	16:37
Heinbockel, Friedhof	7:38	12:15	13:15		15:50	16:38
Oldendorf (Lkr Stade), Sunde	7:40	12:17	13:17		15:52	16:40
Oldendorf (Lkr Stade), Abzweig Timmerlade	7:42	12:19	13:19		15:54	16:42
Oldendorf (Lkr Stade), Schulzentrum	7:47	12:23	13:23		15:57	16:45

S = nur an Schultagen in Niedersachsen

2 = nur montags bis donnerstags

2092

Neuland - Engelschoff - Himmelpforten

	montags-freitags		
Verkehrshinweise	S	S	S
Fahrzeugtyp	MIB	MIB	MIB
Neuland am Moor, Am Moor 5	06:50	07:30	08:20
Neuland am Moor, Moorstraße 10	06:51	07:31	08:21
Neuland (Lkr Stade), Moorstraße 7	06:52	07:32	08:22
Engelschoff, Genossenschaft	06:57	07:37	08:27
Engelschoff, Feuerwehr	06:58	07:38	08:28
Engelschoff, Wasserkrug	07:00	07:40	08:30
Engelschoff, Hammahermoor	07:00	07:40	08:30
Burg, Abzweigung Groß Sterneberg	07:04	07:44	08:34
Burg, Wendepplatz	07:06	07:46	08:36
Burg, Burg 14	07:07	07:47	08:37
Himmelpforten, Seemoor	07:09	07:49	08:39
Himmelpforten, Grundschule	I	07:53	08:43
Himmelpforten, Schulzentrum	07:12	08:03	08:53
<i>Linie 2092 nach Stade</i>	<i>07:22</i>	<i>08:12</i>	<i>09:02</i>

S = nur an Schultagen in Niedersachsen

2092

Himmelpforten - Engelschoff - Neuland

	montags-freitags					
Verkehrshinweise	S	S	S	S	S 2	S 2
Fahrzeugtyp	MIB	MIB	MIB	MIB	MIB	PKW
Himmelpforten, Grundschule	11:40	12:40	13:30			
<i>Linie 2092 aus Stade</i>		<i>12:26</i>	<i>13:26</i>	<i>14:12</i>	<i>15:12</i>	<i>16:02</i>
Himmelpforten, Schulzentrum	I	12:43	13:33	14:13	15:13	16:03
Himmelpforten, Seemoor	a11:44	a12:46	a13:36	a14:16	a15:16	a16:06
Burg, Burg 14	a11:46	a12:48	a13:38	a14:18	a15:18	a16:08
Burg, Wendepplatz	a11:47	a12:49	a13:39	a14:19	a15:19	a16:09
Burg, Abzweigung Groß Sterneberg	a11:48	a12:50	a13:40	a14:20	a15:20	a16:10
Engelschoff, Hammahermoor	a11:48	a12:50	a13:40	a14:20	a15:20	a16:10
Engelschoff, Wasserkrug	a11:52	a12:53	a13:44	a14:25	a15:25	a16:15
Engelschoff, Feuerwehr	a11:53	a12:55	a13:45	a14:26	a15:26	a16:16
Engelschoff, Genossenschaft	a11:55	a12:57	a13:47	a14:28	a15:28	a16:18
Neuland (Lkr Stade), Moorstraße 7	a11:59	a13:01	a13:51	a14:32	a15:32	a16:22
Neuland am Moor, Moorstraße 10	a12:00	a13:02	a13:52	a14:33	a15:33	a16:23
Neuland am Moor, Am Moor 5	a12:01	a13:04	a13:53	a14:34	a15:34	a16:24

S = nur an Schultagen in Niedersachsen

a = Bedienung nur zum Aussteigen

2 = nur montags bis donnerstags

2093

Gräpel - Burweg - Oldendorf - Himmelpforten

Verkehrshinweise	montags-freitags										
	S	F	S	F	S	S	S	S	S	S	PKW
Fahrzeugtyp	NFB	KLB	NFL	KLB	NFB	NFB	KLB	NFB	KLB	KLB	PKW
Gräpel, Dorfstraße	06:07		06:47					08:10		11:11	
Gräpel, Am Friedhof	06:08		06:48					08:11		11:12	
Gräpel, Schönau	06:09		06:49					08:12		11:13	
Brobergen, Berg	06:12		06:52					08:15		11:16	
Brobergen, Schulstraße	06:14	06:22	06:54	07:02				08:17		11:18	17:42
Kranenburg, Dorfpark	06:17	06:25	06:57	07:05	07:37			08:20		11:21	17:45
Blumenthal, Ostestraße 49	06:20	06:27	07:00	07:07	07:40			08:23		11:23	17:47
Blumenthal, Achtern Barg	06:21	06:28	07:01	07:08	07:41			08:24		11:24	17:48
Blumenthal, Abzweigung Bossel	06:23	06:30	07:03	07:10	07:43			08:26		11:26	17:50
Burweg, Blaue Straße	06:27	06:32	07:07	07:12		07:37		08:30		11:28	17:52
Burweg, Hüselohstraße	06:29	06:33	07:09	07:13		07:39		08:32		11:29	17:53
Burweg, Dorfstraße	06:31	06:34	07:11	07:14		07:41		08:34		11:30	17:54
Bossel, Denkmal	06:34		07:14		07:45			08:37			
Oldendorf (Lkr Stade), Schulzentrum					07:53	07:53		08:43			
<i>Linie 2082 nach Stade</i>					<i>08:00</i>	<i>08:00</i>		<i>08:50</i>			
Himmelpforten, Kuhla							07:45		08:30		
Himmelpforten, Neu Kuhla							07:48		08:33		
Himmelpforten, Stubbenkamp	06:38	06:39	07:18	07:19			07:49		08:34	11:35	17:59
Himmelpforten, Grundschule							07:55		08:40		
Bf. Himmelpforten	06:41	06:41	07:21	07:21						11:37	18:01
<i>RE5 nach Hamburg</i>	<i>06:51</i>	<i>06:51</i>	<i>07:31</i>	<i>07:31</i>						<i>11:51</i>	
Himmelpforten, Schulzentrum											

S = nur an Schultagen in Niedersachsen
F = nur an Ferientagen in Niedersachsen

Heiligabend und Silvester kein Betrieb

2093

Himmelpforten - Oldendorf - Burweg - Gräpel

Verkehrshinweise	montags-freitags										
	S	F	S	F	S	S	S 2	S	S	PKW	PKW
Fahrzeugtyp	KLB	NFB	KLB	NFB	KLB	NFB	NFL	NFB	NFB	PKW	PKW
<i>RE5 aus Hamburg</i>	<i>9:08</i>	<i>11:08</i>	<i>11:08</i>	<i>12:08</i>	<i>13:08</i>	<i>13:08</i>		<i>15:08</i>		<i>17:08</i>	<i>19:08</i>
Bf. Himmelpforten	9:18	11:30	11:38	12:30	13:18	13:20		15:13		17:18	19:18
<i>Linie 2082 aus Stade</i>				<i>12:26</i>				<i>15:12</i>			
Himmelpforten, Schulzentrum		11:35		12:35		13:25		15:16			
Himmelpforten, Grundschule		11:38		12:38		13:28					
Himmelpforten, Stubbenkamp	9:22	11:40	11:42	12:40	13:22	13:30		15:20		17:22	19:22
Himmelpforten, Neu Kuhla		11:41		12:41		13:31		15:21			
Himmelpforten, Kuhla		11:44		12:44		13:34		15:24			
<i>Linie 2081 aus Stade</i>							<i>14:09</i>				
<i>Linie 2082 aus Stade</i>						<i>13:35</i>		<i>15:21</i>	<i>16:11</i>		
Oldendorf (Lkr Stade), Schulzentrum		11:49		12:49		13:39	14:13	15:29	16:13		
Bossel, Denkmal		11:53		12:53		13:43	14:16	15:32	16:16		
Burweg, Blaue Straße	9:27	11:55	11:47	12:55	13:27	13:45	14:18	15:34	16:18	17:27	19:27
Burweg, Hüselohstraße	9:28	11:56	11:48	12:56	13:28	13:46	14:19	15:35	16:19	17:28	19:28
Burweg, Dorfstraße	9:29	11:57	11:49	12:57	13:29	13:47	14:20	15:36	16:20	17:29	19:29
Blumenthal, Abzweigung Bossel	9:32	12:00	11:52	13:00	13:32	13:50	14:23	15:39	16:23	17:32	a19:32
Blumenthal, Achtern Barg	9:34	12:02	11:54	13:02	13:34	13:52	14:25	15:41	16:25	17:34	a19:34
Blumenthal, Ostestraße 49	9:36	12:04	11:56	13:04	13:36	13:54	14:27	15:43	16:27	17:36	a19:36
Kranenburg, Dorfpark	9:38	12:06	11:58	13:06	13:38	13:56	14:29	15:45	16:29	17:38	a19:38
Brobergen, Schulstraße	9:40	12:08	12:00	13:08	13:40	13:58	14:31	a15:47	16:31	17:40	a19:40
<i>weiter als Linie 2097 nach Oldendorf</i>		<i>12:09</i>		<i>13:09</i>							
Brobergen, Berg	9:42				13:42	14:00	14:33	a15:49	16:33		
Gräpel, Schönau	9:44				13:44	14:02	14:35	a15:51	16:35		
Gräpel, Am Friedhof	9:47				13:47	14:05	14:38		16:38		
Gräpel, Dorfstraße	9:49				13:49	14:07	14:40		16:40		

S = nur an Schultagen in Niedersachsen
F = nur an Ferientagen in Niedersachsen

a = Bedienung nur zum Aussteigen
2 = nur montags bis donnerstags

Heiligabend und Silvester kein Betrieb

2095

Großenwörden - Himmelpforten

Verkehrshinweise	montags-freitags							
	S	S	S	S	S	S	S	S
Fahrzeugtyp	PKW	NFB	PKW	NFB	PKW	NFB	NFB	NFB
Großenwörden, Seestraße (Wendeplatz)	06:56		07:30		08:20			
Großenwörden, Seestraße 19	06:57		07:31		08:21			
Großenwörden, Seestraße 15	06:58		07:32		08:22			
Großenwörden, Seestraße 10	06:59		07:33		08:23			
Großenwörden, Seestraße 3	07:01		07:35		08:25			
Großenwörden, Ostedeich		06:59		07:33		08:23	12:06	14:36
Großenwörden, Im Strich 29		07:00		07:34		08:24	12:07	14:37
Großenwörden, Im Strich 26		07:01		07:35		08:25	12:08	14:38
Großenwörden, Im Strich 19		07:02		07:36		08:26	12:09	14:39
Großenwörden, Im Strich 11		07:03		07:37		08:27	12:10	14:40
Großenwörden, Im Strich 2		07:04		07:38		08:28	12:11	14:41
Großenwörden, Am Glind	07:02	07:04	07:36	07:38	08:26	08:28	12:11	14:41
Großenwörden, Am Dubben		07:05		07:39		08:29	12:12	14:42
Großenwörden, In der Helle		07:06		07:40		08:30	12:13	14:43
Neuland (Lkr Stade), Hauptstraße		07:07		07:41		08:31	12:14	14:44
Neuland (Lkr Stade), Im Horn		07:08		07:42		08:32	12:15	14:45
Neuland (Lkr Stade), Abzweig Moorstraße		07:09		07:43		08:33	12:16	14:46
Neuland (Lkr Stade), Vorwerk 14		07:10		07:44		08:34	12:17	14:47
Breitenwisch, Im Vorwerk 28		07:11		07:45		08:35	12:18	14:48
Breitenwisch, Breitenwisch 24		07:12		07:46		08:36	12:19	14:49
Breitenwisch, Dorfstraße		07:14		07:48		08:38	12:21	14:51
Himmelpforten, Löhe 45		07:15		07:49		08:39	12:22	14:52
Bf. Himmelpforten		07:16				08:40	12:23	14:53
Himmelpforten, Grundschule				07:55		08:43		
Himmelpforten, Schulzentrum		07:20		08:05		08:51		
<i>Linie 2082 nach Stade</i>		<i>07:22</i>		<i>08:12</i>		<i>09:02</i>		

S = nur an Schultagen in Niedersachsen

2095

Himmelpforten - Größenwörden

Verkehrshinweise	montags-freitags											
	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S 2	S 2	
Fahrzeugtyp	NFB	PKW	NFB	PKW	NFB	PKW	NFB	PKW	NFB	PKW	MIB	
Himmelpforten, Grundschule	11:40		12:40		13:30							
<i>Linie 2082 aus Stade</i>			<i>12:26</i>		<i>13:26</i>		<i>14:12</i>		<i>15:12</i>		<i>16:02</i>	
Himmelpforten, Schulzentrum			12:43		13:33		14:13		15:13		16:03	
Bf. Himmelpforten	11:44		12:46		13:36		14:16		15:16		16:06	
Himmelpforten, Löhe 45	11:45		12:47		13:37		14:17		15:17		a16:07	
Breitenwisch, Dorfstraße	11:47		12:48		13:39		14:19		15:19		a16:08	
Breitenwisch, Breitenwisch 24	11:48		12:50		13:40		14:20		15:20		a16:10	
Breitenwisch, Im Vorwerk 28	11:49		12:51		13:41		14:21		15:21		a16:11	
Neuland (Lkr Stade), Vorwerk 14	11:50		12:52		13:42		14:22		15:22		a16:12	
Neuland (Lkr Stade), Abzweig Moorstraße	11:51		12:53		13:43		14:23		15:23		a16:13	
Neuland (Lkr Stade), Im Horn	11:52		12:54		13:44		14:24		15:24		a16:14	
Neuland (Lkr Stade), Hauptstraße	11:53		12:55		13:45		14:25		15:25		a16:15	
Großenwörden, In der Helle	11:54		12:56		13:46		14:26		15:26		a16:16	
Großenwörden, Am Dubben	11:55		12:57		13:47		14:27		15:27		a16:17	
Großenwörden, Am Glind	11:56	11:57	12:58	12:59	13:48	13:49	14:28	14:29	15:28	15:29	a16:18	
Großenwörden, Im Strich 2	a11:57		a12:59		a13:49		a14:29		a15:29			
Großenwörden, Im Strich 11	a11:58		a13:00		a13:50		a14:30		a15:30			
Großenwörden, Im Strich 19	a11:59		a13:01		a13:51		a14:31		a15:31			
Großenwörden, Im Strich 26	a12:00		a13:02		a13:52		a14:32		a15:32			
Großenwörden, Im Strich 29	a12:01		a13:03		a13:53		a14:33		a15:33			
Großenwörden, Ostedeich	12:03		13:05		13:55		14:35		15:35			
Großenwörden, Seestraße 3		a11:58		a13:00		a13:50		a14:30		a15:30		
Großenwörden, Seestraße 10		a12:00		a13:02		a13:52		a14:32		a15:32		
Großenwörden, Seestraße 15		a12:01		a13:03		a13:53		a14:33		a15:33		
Großenwörden, Seestraße 19		a12:02		a13:04		a13:54		a14:34		a15:34		
Großenwörden, Seestraße (Wendeplatz)		12:03		13:05		13:55		14:35		15:35		

S = nur an Schultagen in Niedersachsen

a = Bedienung nur zum Aussteigen

2 = nur montags bis donnerstags

2096

Behrste - Gräpel - Oldendorf - Himmelpforten

	montags-freitags												
Verkehrshinweise	S	S	F	S	S	F	S	S	F	S			
Fahrzeugtyp	KLB	KLB	KLB	15M	NFB	NFB	KLB	NFB	KLB	NFB	KLB	KLB	NFB
Behrste, Forst	06:44			07:14									
Gräpel, Kiel	06:46			07:16			08:06						
Hude, Hude 5a	06:47			07:17			08:07						
Hude, Hude 10	06:49			07:19			08:09						
Behrste, Schiffstelle	06:52			07:22			08:12						
Behrste, Eikhof	06:53			07:23			08:13						
Behrste, Forst							08:16						
Gräpel, Am Friedhof							07:30			08:22			
Gräpel, Dorfstraße	04:39	05:59		06:59	06:59		07:32	08:19	08:24	10:09	14:09	19:19	
Gräpel, Vorm Dorf	04:41	06:01		07:01	07:01		07:34	08:21	08:26	10:11	14:11	19:21	
Gräpel, Denkmal	04:42	06:02		07:02	07:02		07:35	08:22	08:27	10:12	14:12	19:22	
Estorf, Ole Dörpstroot	04:44	06:04		07:04	07:04		07:37	08:24	08:29	10:14	14:14	19:24	
Estorf, Schule	04:46	06:06		07:06	07:06		07:39	08:26	08:31	10:16	14:16	19:26	
Estorf, Wietstruck 11	04:48	06:08		07:08	07:08		07:41	08:28	08:33	10:18	14:18	19:28	
Beutz, Alter Kirchweg			06:58			07:28			08:38				
Kaken, Zum Schützenhof			07:01			07:31			08:41				
Oldendorf (Lkr Stade), Fasanenweg	04:50	06:10		07:10	07:10		07:43	08:30		10:20	14:20	19:30	
Oldendorf (Lkr Stade), Lämmerhof	04:52	06:12		07:12	07:12		07:44	08:32		10:22	14:22	19:32	
<i>Linie 2090 nach Stade</i>	06:24									10:24 14:24 19:32			
<i>Linie 2090 nach Himmelpforten</i>													
Oldendorf (Lkr Stade), Schulstraße	04:54	06:14		07:14	07:14			08:34					
Oldendorf (Lkr Stade), Schulzentrum			07:05			07:35	07:50		08:45				
<i>Linie 2082 nach Stade</i>	07:10 08:00 08:50												
Himmelpforten, Abzweigung Kuhla	04:56	06:16		07:16	07:16			08:36					
Himmelpforten, Neu Kuhla	04:57	06:17		07:17	07:17			08:37					
Himmelpforten, Stubbenkamp	04:59	06:19		07:19	07:19			08:39					
Bf. Himmelpforten	05:01	06:21		07:21	07:21			08:41					
<i>RE5 nach Hamburg</i>	05:12	06:31		07:31	07:31			08:51					
Himmelpforten, Schulzentrum	07:24												

S = nur an Schultagen in Niedersachsen
F = nur an Ferientagen in Niedersachsen

Heiligabend und Silvester kein Betrieb

2096

Oldendorf - Gräpel - Behrste

	montags-freitags											
Verkehrshinweise	S	S	S	S	F	S	S	S	S	S		
Fahrzeugtyp	NFB	KLB	KLB	KLB	NFB	KLB	KLB	NFB	NFB	NFB		
<i>Linie 2081 aus Stade</i>	14:09											
<i>Linie 2082 aus Himmelpforten/Stade</i>	15:21 16:11											
Oldendorf (Lkr Stade), Schulzentrum	14:12 15:22 16:12											
<i>Linie 2090 aus Stade</i>	18:32 19:32											
<i>Linie 2090 aus Himmelpforten</i>	10:26 14:26 18:26											
Oldendorf (Lkr Stade), Lämmerhof	10:26				14:13	14:26	15:23	16:13	18:34	19:34		
Oldendorf (Lkr Stade), Fasanenweg	10:27					14:27			18:35	19:35		
Kaken, Zum Schützenhof						a15:25	a16:15					
Beutz, Alter Kirchweg					a14:17		a15:27	a16:17				
<i>Linie 2097 aus Oldendorf</i>	11:59 12:59 13:49											
Estorf, Schule		12:00	13:00	13:50	a14:21		a15:31	a16:21				
Estorf, Wietstruck 11					a14:22		a15:32	a16:22				
Estorf, Friedhof	10:29					14:29			18:37	19:37		
Estorf, Ole Dörpstroot	10:30				a14:24	14:30	a15:34	a16:24	18:38	19:38		
Gräpel, Denkmal	10:33				a14:27	14:33	a15:37	a16:27	18:41	19:41		
Gräpel, Vorm Dorf	10:34				a14:28	14:34	a15:38	a16:28	18:42	19:42		
Gräpel, Dorfstraße	10:36					14:36			18:44	19:44		
Beutz, Alter Kirchweg	a12:08 a13:08		a13:58									
Behrste, Forst	a12:13 a13:13		a14:03									
Gräpel, Kiel	a12:15 a13:15		a14:05	a14:31	a15:41		a16:31					
Hude, Hude 5a	a12:16 a13:16		a14:06	a14:33	a15:43		a16:33					
Hude, Hude 10	a12:18 a13:18		a14:08	a14:35	a15:45		a16:35					
Behrste, Schiffstelle	a12:21 a13:21		a14:11	a14:38	a15:48		a16:38					
Behrste, Eikhof	a12:22 a13:22		a14:12	a14:39	a15:49		a16:39					
Behrste, Forst				a14:41	a15:51		a16:41					

S = nur an Schultagen in Niedersachsen
F = nur an Ferientagen in Niedersachsen

a = Bedienung nur zum Aussteigen

Heiligabend und Silvester kein Betrieb

2097

Kranenburg - Gräpel - Estorf - Oldendorf

	montags-freitags		
Verkehrshinweise	S	S	S
Fahrzeugtyp	15M	NFB	NFB
Blumenthal, Abzweigung Bossel	07:15		
Blumenthal, Achtern Barg	07:17		
Blumenthal, Ostestraße 49	07:19		
Kranenburg, Pinnbarg	07:27		
Brobergen, Schulstraße	07:29	12:09	13:09
Brobergen, Berg	07:31		
Gräpel, Schönau	07:35		
Gräpel, Am Friedhof	07:38		
Gräpel, Dorfstraße	07:40		
Gräpel, Vorm Dorf	07:42		
Gräpel, Denkmal	07:43		
Estorf, Ole Dörpstroot	07:45		
Estorf, Schule	07:47		
Estorf, Wietstruck 11	07:48		
Oldendorf (Lkr Stade), Fasanenweg	07:51	12:16	13:16
Oldendorf (Lkr Stade), Lämmerhof	07:52	12:17	13:17
Oldendorf (Lkr Stade), Schulzentrum	07:54		
<i>Linie 2082 nach Stade</i>	<i>08:00</i>		

S = nur an Schultagen in Niedersachsen

2097

Oldendorf - Estorf - Gräpel - Kranenburg

	montags-freitags		
Verkehrshinweise	S	S	S
Fahrzeugtyp	NFB	NFB	NFB
Himmelpforten, Schulzentrum	12:40		
<i>Linie 2093 aus Himmelpforten</i>	<i>11:49</i>	<i>12:49</i>	<i>13:39</i>
<i>Linie 2082 aus Stade</i>			<i>13:35</i>
Oldendorf (Lkr Stade), Schulzentrum	11:50	12:50	13:40
Oldendorf (Lkr Stade), Lämmerhof	11:51	12:51	13:41
Kaken, Zum Schützenhof	11:53	12:53	13:43
Beutz, Alter Kirchweg	11:55	12:55	13:45
Estorf, Schule	11:59	12:59	13:49
Estorf, Wietstruck 11	12:00	13:00	13:50
Estorf, Ole Dörpstroot	12:02	13:02	13:52
Gräpel, Denkmal	12:04	13:04	13:54
Gräpel, Vorm Dorf	12:05	13:05	13:55
Gräpel, Dorfstraße	12:06	13:06	13:56
Gräpel, Am Friedhof	12:08	13:08	13:58
Gräpel, Schönau	12:10	13:10	14:00
Brobergen, Berg	12:12	13:12	14:02
Brobergen, Schulstraße	12:15	13:15	14:05
Kranenburg, Pinnbarg	12:20	13:20	14:10

S = nur an Schultagen in Niedersachsen