

4. Nahverkehrsplan Landkreis Lüneburg

2018 - 2023

1. Entwurf

in der Fassung vom
13.06.2018

Nahverkehrsplan für den Landkreis Lüneburg

Bearbeitung durch die



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

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	6
Tabellenverzeichnis	6
Abkürzungsverzeichnis	8
1. Einleitung	10
1.1 Bedeutung des Nahverkehrsplans	10
1.2 Inhalt des Nahverkehrsplans	10
2. Grundlagen und Rahmenbedingungen	11
2.1 Gesetzliche Grundlagen	11
2.1.1 Europäisches Recht: EU-Verordnung 1370/2007	11
2.1.2 Regionalisierungsgesetz (RegG)	12
2.1.3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	13
2.1.3.1 Kernaussagen des PBefG	13
2.1.3.2 Liniengenehmigungen im Landkreis Lüneburg	14
2.1.4 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)	14
2.1.5 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)	15
2.2 Organisation des ÖPNV im Landkreis Lüneburg	15
2.2.1 Organisationen der Aufgabenträger	15
2.2.1.1 Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO)	15
2.2.1.2 Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)	16
2.2.2 Organisationen der Verkehrsunternehmen	16
2.2.2.1 Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN)	16
2.2.2.2 Verkehrsunternehmen im HVV-Gebiet	17
2.3 Finanzierung des ÖPNV	17
2.3.1 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz	17
2.3.2 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz	18
2.3.3 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz	19
2.3.4 Ausgaben für den ÖPNV im Landkreis Lüneburg	20
2.3.4.1 Ausgaben des Landkreises im Bereich ÖPNV	20
2.3.4.2 Ausgaben der Hansestadt Lüneburg u. einzelner Gemeinden im Bereich ÖPNV	22
2.4 Bevölkerungsentwicklung und Demografischer Wandel im Lk Lüneburg ..	23
2.5 Mobilität und Modal Split im HVV-Verbundgebiet	25

3.	Bestandsdarstellung	26
3.1	Raum- und Wirtschaftsstruktur	26
3.2	Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur	28
3.2.1	Einwohner	28
3.2.2	Motorisierung	30
3.2.3	Berufspendler	30
3.2.4	Schüler, Schülerbeförderung und Schulstruktur	33
3.2.4.1	Entwicklung Schülerzahlen	33
3.2.4.2	Schulstruktur und Schulentwicklung	33
3.2.4.3	Schülerbeförderung	35
3.3	Verkehrsinfrastruktur	36
3.3.1	Straßennetz	36
3.3.2	Schienennetz	36
3.3.3	Wasserwege	38
3.4	Öffentlicher Personennahverkehr	38
3.4.1	ÖPNV-Angebot nach rechtlicher Differenzierung	38
3.4.2	ÖPNV-Angebot nach struktureller Differenzierung	39
3.4.3	ÖPNV-Teilnetze im Landkreis Lüneburg	41
3.4.4	Verkehrsunternehmen	54
3.4.5	Fahrzeuge	54
3.4.6	Verknüpfung der Verkehre	55
3.4.7	HVV-Tarif	56
3.4.7.1	Tarifstruktur	57
3.4.7.2	Tarifbemessungsgrundlagen	57
3.4.7.3	Vertrieb (e-Ticketing / HVV-Card)	57
3.4.8	Fahrgastinformation	58
3.4.8.1	HVV-Service- und Verkaufsstellen	58
3.4.8.2	Internet, Apps	58
3.4.8.3	Telefonauskunft, HVV-Fahrplanbuch	59
3.4.8.4	Bushaltestellen	59

4.	Bewertung	60
4.1	Einleitung	60
4.2	Bewertungsergebnisse	61
4.2.1	Raumstruktur und Verwaltungsorganisation.....	61
4.2.2	ÖPNV im Verflechtungsbereich der Hansestadt Lüneburg	62
4.2.3	ÖPNV auf den Hauptverkehrsachsen im Landkreis	67
4.2.4	Multimodale Mobilität und ÖPNV-ergänzende Mobilitätsangebote	71
5.	Ziele und Maßnahmen	72
5.1	Übergeordnete Ziele	72
5.2	Ziele des Landkreises Lüneburg	73
5.2.1	Grundsätze für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes	73
5.2.2	Finanzierung von Verbesserungsmaßnahmen.....	75
5.2.3	Maßnahmenübersicht.....	75
	<i>Maßnahme 1: Erlass einer allgemeinen Vorschrift</i>	75
	<i>Maßnahme 2a: ÖPNV-Grundangebot Verflechtungsbereich Stadt Lüneburg</i>	76
	<i>Maßnahme 2b: ÖPNV-Grundangebot auf den ÖPNV-Achsen im Landkreis.</i>	85
	<i>Maßnahme 2c: ÖPNV-Grundangebot in den Achsenzwischenräumen</i>	95
	<i>Maßnahme 3: Einrichtung von zusätzl. Linienverkehren im ländl. Raum.....</i>	107
	<i>Maßnahme 4: Bedienung von zentrumsnahen Haltestellen.....</i>	110
	<i>Maßnahme 5: Anschlusssicherung Bus / (Ruf-)Bus.....</i>	111
	<i>Maßnahme 6: Anschlusssicherung Bus / Bahn.....</i>	112
	<i>Maßnahme 7: Weiterbetrieb Fahrplanauskunft „Connect“</i>	112
	<i>Maßnahme 8: HVV-Fahrgastinformation: Verbesserung</i>	113
	<i>Maßnahme 9: Barrierefreier Ausbau von Haltestellen</i>	114
	<i>Maßnahme 10: Verbesserung der Fahrzeugqualität.....</i>	115
	<i>Maßnahme 11: Einsatz von serviceorientiertem Fahrpersonal.....</i>	116
	<i>Maßnahme 12: Zeitliche Optimierung des SPNV auf der KBS 110</i>	117
	<i>Maßnahme 13: Langfristige Sicherung des SPNV auf der KBS 112</i>	118
5.2.4	Bewertungskriterien bei Genehmigungsanträgen	119
	Literaturverzeichnis.....	121
	Anlagen	122

Abbildungsverzeichnis

Abb.		Seite
3-01	Zentralörtliche Gliederung des Landkreises Lüneburg.....	27
3-02	Entwicklung der Einwohnerzahlen im Landkreis Lüneburg 2002 – 2017	28
3-03	Altersstruktur im Landkreis Lüneburg 1990 – 2015.....	29
3-04	Altersstruktur in der Hansestadt Lüneburg 1990 – 2015.....	29
3-05	Pendlerbeziehungen zw. der Stadt Lüneburg und den (Samt-)Gemeinden des Lk	31
3-06	Pendlerbeziehungen zwischen dem Landkreis Lüneburg u. Regionen außerhalb des Landkreises	32
3-07	Schiennetz und Bahnhöfe bzw. Haltepunkte im Landkreis Lüneburg	37
3-09	Liniennetzgrafik Teilnetz 1.....	42
3-10	Liniennetzgrafik Teilnetz 2.....	44
3-11	Liniennetzgrafik Teilnetz 3.....	45
3-12	Liniennetzgrafik Teilnetz 4.....	46
3-13	Liniennetzgrafik Teilnetz 7.....	48
3-14	Liniennetzgrafik Teilnetz 9.....	50
3-15	Liniennetzgrafik Teilnetz S	52
4-01	Referenzräume für den regionalen Benchmark	60
4-02	Einwohnerzahlen.....	61
4-03	Einwohnerverteilung.....	61
4-04	Anzahl Linien- / Bedarfsverkehre im Verflechtungsbereich Hansestadt Lüneburg	63
4-05	Betriebszeiten im ÖPNV nach Verkehrstagen im Verflechtungsbereich Stadt Lüneb..	64
4-06	Liniennetzstruktur auf den Hauptverkehrsachsen im Landkreis.....	68
4-07	Betriebszeiten im ÖPNV nach Verkehrstagen auf den Hauptverkehrsachsen im LK ..	69

Tabellenverzeichnis

Tab.		Seite
2-01	Regionalisierungsmittel der Länder bis 2021	18
2-02	Voraussichtliche Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2021	18
2-03	Finanzmittel nach dem NNVG für den ÖPNV im Landkreis Lüneburg 2016 – 2022....	20
2-04	Übersicht Zahlungen des Landkreises Lüneburg im Bereich ÖPNV.....	21
3-01	Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden des Landkreises Lüneburg	28
3-02	Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Lüneburg.....	33
3-03	Schulstandorte und Schultypen im Landkreis Lüneburg	34
3-04	Betriebs- und Streckencharakteristika der Schienenwege im Landkreis Lüneburg	36
3-05	Fahrplanangebot im Stadtbusverkehr der Stadt Lüneburg	40
3-06	Teilnetze im Landkreis Lüneburg	41
3-07	Linien im Teilnetz 1	43
3-08	Linien im Teilnetz 2	44
3-09	Linien im Teilnetz 3	45
3-10	Linien im Teilnetz 4	47
3-11	Linien im Teilnetz 7	49
3-12	Linien im Teilnetz 9	51
3-13	Linien im Teilnetz S	53
3-14	Verkehrsunternehmen und Zahl der eingesetzten Fahrzeuge im Landkreis Lüneburg	54
3-15	Fahrzeugmerkmale der im Landkreis Lüneburg eingesetzten Fahrzeuge	54
3-16	Verknüpfungspunkte im Liniennetz (Bus / Bus)	55

3-17	P&R- und B&R-Stellplätze an SPNV-Haltepunkten im Landkreis Lüneburg	56
4-01	Verwaltungsstruktur und zentralörtliche Funktion.....	61
4-02	überregionale Kooperation und Verkehrsverbünde	62
4-03	Differenzierung nach Netzebenen im Verflechtungsbereich Hansestadt Lüneburg	62
4-04	Differenzierung nach Betriebsformen im Verflechtungsbereich Hansestadt Lüneburg	62
4-05	Differenzierung nach Linientypen im Verflechtungsbereich Hansestadt Lüneburg	63
4-06	Fahrtenangebot / Taktzeiten nach Verkehrstagen im Verflechtungsbereich Hansestadt Lüneburg.....	66
4-07	Differenzierung nach Netzebenen auf den Hauptverkehrsachsen im Landkreis.....	67
4-08	Differenzierung nach Betriebsformen auf den Hauptverkehrsachsen im Landkreis	67
4-09	Fahrtenangebot / Taktzeiten nach Verkehrstagen auf den Hauptverkehrsachsen im Lk	70
4-10	ÖPNV-ergänzende Mobilitätsangebote	71
5-01	Linienübersicht mit Taktfrequenzen.....	79
5-02	Linie 5001 – Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019.....	80
5-03	Linie 5002 – Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019.....	80
5-04	Linie 5003 – Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019.....	80
5-05	Linie 5004 – Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019.....	80
5-06	Linie 5005 – Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019.....	81
5-07	Linie 5006 – Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019.....	81
5-08	Linie 5007 – Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019.....	81
5-09	Linie 5009 – Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019.....	81
5-10	Linie 5010 – Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019.....	82
5-11	Linie 5011 – Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019.....	82
5-12	Linie 5012 – Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019.....	82
5-13	Linie 5013 – Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019.....	82
5-14	Linie 5014 – Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019.....	83
5-15	Linie 5015 – Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019.....	83
5-16	Linie 5610 – Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019.....	83
5-17	Linie 5620 – Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019.....	83
5-18	Leistungs- und Kostendifferenz zw. Status Quo-Angebot und Grundangebot 2019	84
5-19	Angebotsstruktur Linie 5100.....	88
5-20	Angebotsstruktur Linie 5110, Abschnitt Scharnebeck - Lüneburg.....	89
5-21	Angebotsstruktur Linie 5110, Abschnitt Neetze - Scharnebeck.....	89
5-22	Angebotsstruktur Linie 5200.....	90
5-23	Angebotsstruktur Linie 5300, Abschnitt Dahlenburg - Lüneburg	91
5-24	Angebotsstruktur Linie 5300, Abschnitt Neu Darchau - Dahlenburg	91
5-25	Angebotsstruktur Linie 5600, Abschnitt Embsen - Lüneburg.....	92
5-26	Angebotsstruktur Linie 5600, Abschnitt Barnstedt - Embsen	92
5-27	Angebotsstruktur Linie 5700, Abschnitt Amelinghausen - Lüneburg	93
5-28	Angebotsstruktur Linie 5700, Abschnitt Soderstorf - Amelinghausen.....	93
5-29	Angebotsstruktur Linie 5900, Abschnitt Hohnstorf - Lüneburg	94
5-30	Angebotsstruktur Linie 5900. Abschnitt Hittbergen - Hohnstorf.....	94
5-31	Leistungs- und Kostendifferenz zw. Status Quo-Angebot und Grundangebot 2019	95
5-32	Kostenabschätzung Rufbus.....	106
5-33	Kostenabschätzung Regionalbuslinien in den Achsenzwischenräumen	106
5-34	HVZ-Linie 5105.....	107
5-35	HVZ-Linie 5109.....	108
5-36	HVZ-Linie 5115.....	108
5-37	Kostenabschätzung HVZ-Linien	109

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
ASM	Anruf-Sammel-Mobil
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
B&R	bike and ride
DB AG	Deutsche Bahn AG
EAV	Einnahmeverteilungungsverfahren
EntflechtG	Entflechtungsgesetz
EW	Einwohner
FHH	Freie und Hansestadt Hamburg
FÖS	Förderschule
FVO	Freistellungsverordnung
Gem.	Gemeinde
GS	Grundschule
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GY	Gymnasium
GZ	Grundzentrum
HS	Hauptschule
HVV	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
IGS	Integrierte Gesamtschule
IV	Individualverkehr
KBS	Kursbuchstrecke
Kfz	Kraftfahrzeug
KVG	Kraftverkehr Stade GmbH & Co. KG
LK	Landkreis
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LROP	Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen
LSN	Landesamt für Statistik Niedersachsen
ME	metronom Eisenbahngesellschaft mbH
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MW NDS	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
NBGG	Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NSchG	Niedersächsisches Schulgesetz
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
OBS	Oberschule
OHE	Osthannoversche Eisenbahn AG
OT	Ortsteil
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr

OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P&R	park and ride
RegG	Regionalisierungsgesetz
REK	Regionales Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Lüneburg
RS	Realschule
Sek I	Sekundarstufe I
Sek II	Sekundarstufe II
SG	Samtgemeinde
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
SVG	Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft
Tab.	Tabelle
TN	Teilnetz
VBN	Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VLP	Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim
VNN	Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen
VNO	Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH
VOG	Verkehrsbetrieb Osthannover GmbH
VU	Verkehrsunternehmen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1. Einleitung

1.1 Bedeutung des Nahverkehrsplans

Nach § 6 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) ist es Aufgabe der kommunalen Aufgabenträger, für ihren Bereich einen Nahverkehrsplan (NVP) jeweils für einen Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen. Kommunale Aufgabenträger sind im straßengebundenen ÖPNV grundsätzlich die Landkreise und kreisfreien Städte bzw. deren Zusammenschlüsse. Der Landkreis Lüneburg schließt nun mit der Vorlage des 4. Nahverkehrsplans an die vorherigen Werke an.

Grundsätzliche Aussagen zur Bedeutung des Nahverkehrsplans im Zusammenwirken der am ÖPNV beteiligten Aufgabenträger, Genehmigungsbehörden und Verkehrsunternehmen enthält § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (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. Dies gilt z. B. bei der Erteilung von Genehmigungen: Die Genehmigungsbehörde kann eine Genehmigung verweigern, wenn der beantragte Verkehr nicht im Einklang mit dem Nahverkehrsplan steht. Die Genehmigung ist außerdem nach § 13 Abs. 2 Nr. 3d zu versagen, wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im NVP festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

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

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.

1.2 Inhalt des Nahverkehrsplans

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

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

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 Straßenbaulastträger und Interessenverbände der Fahrgäste zu erstellen.

2. Grundlagen und Rahmenbedingungen

2.1 Gesetzliche Grundlagen

2.1.1 Europäisches Recht: EU-Verordnung 1370/2007

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

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

Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte dürfen nach der VO1370/2007 grundsätzlich nur gewährt werden über

- öffentliche Dienstleistungsaufträge (ÖDA) oder
- allgemeine Vorschriften (aV).

Dabei ist zu beachten, dass Ausgleichsleistungen über das Instrument der allgemeinen Vorschrift nur dann gewährt werden dürfen, wenn es sich bei diesen Zahlungen um einen Ausgleich für die Abgeltung von Tarifpflichten handelt. Dies ist z. B. dann der Fall, wenn ein Verkehrsunternehmen auf Vorgabe des Aufgabenträgers einen niedrigeren Tarif anwenden muss, als den Tarif, den es zur eigenwirtschaftlichen Durchführung des Verkehrs eigentlich benötigen würde.

Sind die entsprechenden Verkehrsleistungen, die zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung erforderlich sind, jedoch strukturell defizitär oder fordert der Aufgabenträger besondere Qualitäten, so können Ausgleichszahlungen und/oder ausschließliche Rechte hierfür nur über öffentliche Dienstleistungsaufträge gewährt werden.

Öffentliche Dienstleistungsaufträge

Ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag (ÖDA) liegt immer dann vor, wenn eine zuständige Behörde einem Unternehmen einvernehmlich oder einseitig/hoheitlich vorgibt, Verkehrsleistungen nach bestimmten Vorgaben zu erbringen und dem Unternehmen dafür eine Kompensation gewährt.

Die VO 1370/2007 enthält Regeln über bestimmte Mindestinhalte, die jeder öffentliche Dienstleistungsauftrag aufweisen muss. Erforderlich ist u.a. die Definition der vom Verkehrsunternehmen zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sowie die objektive und transparente Aufstellung der Parameter, anhand derer eine Ausgleichsleistung berechnet wird. Die Laufzeit von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen ist im Busbereich in der Regel auf höchstens 10 Jahre beschränkt.

In Art. 5, Abs. 1, Satz 1 der VO 1370/2007 ist festgelegt, dass öffentliche Dienstleistungsaufträge grundsätzlich nach Maßgabe dieser Verordnung zu vergeben sind. Allerdings wird im Satz 2 eine Ausnahme von dieser Vorgabe definiert: Handelt es sich um Dienstleistungsaufträge gemäß den EU-Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG (wie dies z. B. bei Bruttoverkehrsverträgen mit genau definiertem Leistungsinhalt der Fall ist), so ist das in diesen Richtlinien verankerte allgemeine Vergaberecht anzuwenden.

In Deutschland entspricht dies den Vorgaben aus dem Allgemeinen Vergaberecht des GWB und der VOL/A.

Neben dem Regelfall, Dienstleistungsaufträge nach Maßgabe der VO 1370/2007 oder des allgemeinen Vergaberechts über ein wettbewerbliches Verfahren zu vergeben, sieht die Verordnung unter bestimmten Voraussetzungen auch die Möglichkeiten für eine Direktvergabe oder Unterschwellenvergabe vor.

Allgemeine Vorschriften

Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen durch die Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen können auch über den Erlass einer allgemeinen Vorschrift geregelt werden. Bei der allgemeinen Vorschrift handelt es sich um eine rechtsverbindliche Maßnahme (in Form eines Vertrages, einer Richtlinie oder einer Satzung), die

- diskriminierungsfrei (= für alle Unternehmen gilt das gleiche methodische Verfahren),
- für alle Personenverkehrsdienste derselben Art (= z. B. regionale Buslinien, Stadtbus, Straßenbahn),
- in einem bestimmten geografischen Gebiet (= z. B. in einem Landkreis oder in Teilsystemen eines Landkreises), das sich im Zuständigkeitsbereich einer zuständigen Behörde befindet

Anwendung findet.

Werden über die Regelungen einer allgemeinen Vorschrift Ausgleichsleistungen gewährt, so müssen hierfür die in der VO 1370/2007 genannten Grundsätze (Art. 4 und 6) beachtet werden. Dies betrifft insbesondere die Pflicht zur Durchführung einer Überkompensationsprüfung.

Der Kreistag des Landkreises Lüneburg hat am 21.12.2015 beschlossen, die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten ab dem 01.12.2019 durch den Erlass einer allgemeinen Vorschrift zur Festlegung von Höchsttarifen vorzubereiten.

EU-Berichtspflichten

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

2.1.2 Regionalisierungsgesetz (RegG)

Das RegG ist im Rahmen der Bahnreform entstanden und am 01.01.1996 in Kraft getreten. Das Gesetz überträgt darin den Ländern die Zuständigkeit für den ÖPNV; wer diese Zuständigkeiten im Einzelnen auf Landesebene wahrnehmen soll, bleibt dabei den Ländern überlassen. In Niedersachsen ist hierfür das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz verabschiedet worden, das entsprechende Regelungen enthält (s. u.). Zudem regelt das RegG die Finanzierung der Nahverkehrsleistungen.

2.1.3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

2.1.3.1 Kernaussagen des PBefG

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,
- Einführung von Übergangsbestimmungen, u. a. für vor dem 01.01.2013 genehmigte Verkehre und
- 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 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.

Im § 62 Abs. 1 „Übergangsbestimmung“ legt das PBefG fest, dass öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bis zum 31. Dezember 2013 abweichend von Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben werden dürfen. Genehmigungen, die vor dem 1. Januar 2013 erteilt wurden, bleiben bis zum Ablauf der in der Genehmigungsurkunde enthaltenen Geltungsdauer wirksam. Die Geltung und Wirksamkeit von sonstigen Rechtsverhältnissen, insbesondere öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die vor dem 1. Januar 2013 zustande gekommen sind, werden durch die Änderung des Gesetzes nicht berührt.

2.1.3.2 Liniengenehmigungen im Landkreis Lüneburg

Der Landkreis Lüneburg hat sich vor dem Hintergrund der VO 1370/2007 und der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes frühzeitig 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.
- Bei der Bildung von Linienbündeln sind insbesondere die Einzugsbereiche der jeweiligen zentralen Orte und der einzelnen Schulen zu beachten.

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

2.1.4 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Das NNVG ist das entscheidende ÖPNV-Gesetz, welches die allgemeinen Grundsätze und Ziele für den niedersächsischen ÖPNV beschreibt, sowie die Zuständigkeiten und Finanzierungsmodalitäten im ÖPNV auf Landesebene festlegt.

Das Gesetz definiert die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Hierbei liegt die Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) beim Land (die dafür die LNVG gegründet hat), während der straßengebundene ÖPNV (ÖSPV) in die Zuständigkeit der Landkreise und kreisfreien Städte fällt. Von dieser Aufteilung ausgenommen sind nur die Region Hannover sowie der Zweckverband Großraum Braunschweig, die für den gesamten ÖPNV auf ihrem Territorium verantwortlich sind.

Auch die Pflicht zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans ist im NNVG in § 6 verankert.

2.1.5 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)

Das Ziel des zum 01.05.2002 in Kraft getretenen Gesetzes ist es, „die Benachteiligung von behinderten Menschen zu beseitigen [...] sowie die gleichberechtigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen“ (§ 1 BGG).

Diese Vorgabe bezieht sich auch auf den Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs und ist deshalb zwischenzeitlich in das PBefG integriert worden. In § 8 Abs. 3 PBefG heißt es dazu: „Der Nahverkehrsplan hat 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 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 der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmen frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

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

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

2.2 Organisation des ÖPNV im Landkreis Lüneburg

2.2.1 Organisationen der Aufgabenträger

2.2.1.1 Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO)

Zur Erfüllung der nach dem NNVG bestehenden Aufgaben haben 1996 die Landkreise Cuxhaven, Harburg, Lüneburg, Rotenburg (W.), Heidekreis und Stade die Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH gegründet. Seit dem 01.01.1999 bzw. 01.01.2003 sind die Landkreise Lüchow-Dannenberg und Uelzen ebenfalls Gesellschafter der VNO. Allerdings haben die Landkreise die Aufgabenträgerschaft behalten, sie liegt daher nicht bei der VNO.

Die VNO unterstützt die Gesellschafterlandkreise bei allen den ÖPNV betreffenden Fragen und Aufgaben; insbesondere zählen dazu folgende Tätigkeiten:

- 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 den benachbarten Verkehrsverbänden (Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV), Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen (VBN))
- Vertretung der Gesellschafterlandkreise Harburg, Lüneburg und Stade in den Gremien des HVV

- Durchführung der Verfahren für den Abschluss von Verträgen oder die Erteilung von Auflagen bei gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen nach § 4 Abs. 4 NNVG und sonstigen Verkehren
- Wahrung der Nahverkehrsinteressen der Gesellschafter gegenüber den Aufgabenträgern für den SPNV in Niedersachsen und in den angrenzenden Bundesländern

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

2.2.1.2 Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)

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.

Das Verbundgebiet, das sich zunächst überwiegend auf das Staatsgebiet Hamburgs beschränkte, wurde in der Vergangenheit zweimal deutlich erweitert: Zum einen im Dezember 2002 auf die schleswig-holsteinischen Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg, zum anderen im Dezember 2004 auf die niedersächsischen Landkreise Harburg, Lüneburg und Stade. Damit hat sich auch die Anzahl der Gesellschafter erhöht: Neben den genannten (Land-)Kreisen und Hamburg gehören auch die Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein dazu.

Zur Erfüllung der verbundbedingten Aufgaben und zur Umsetzung der verkehrspolitischen Vorgaben bedienen sich die oben genannten Aufgabenträger der HVV GmbH als Regieunternehmen. Die wichtigsten Arbeitsbereiche sind:

- Verkehrsplanung
- Vorgaben für das Leistungsangebot
- Finanzverwaltung
- Tarif / Marketing
- Organisation und Verträge

Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV und den SPNV verbleibt im HVV bei den Ländern und Kreisen / Landkreisen.

2.2.2 Organisationen der Verkehrsunternehmen

2.2.2.1 Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN)

Die Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen, der 28 Verkehrsunternehmen in den Landkreisen Cuxhaven, Harburg, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Rotenburg (W.), Soltau-Fallingb., 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. Die Weiterentwicklung der Fahrgasttarife ist ebenso Aufgabe wie die Schaffung von Übergangstarifen zu den benachbarten Kooperationsräumen des HVV, des VBN und zum SPNV. Vertreten wird die Gemeinschaft durch den Vorstand, der sich aus Delegierten von derzeit vier Unternehmen zusammensetzt. Wichtigstes Organ der VNN ist die Gesellschafterversammlung, in der jedes Unternehmen das gleiche

Stimmrecht besitzt. Die Geschäftsstelle der VNN befindet sich im Hause der Kraftverkehr Stade GmbH & Co. KG (KVG) in Stade.

2.2.2.2 Verkehrsunternehmen im HVV-Gebiet

Die operativen Aufgaben, d. h. der Verkehr auf Schiene, Straße und Wasser sowie die Betreuung der Kunden, liegen im HVV-Gebiet in der Verantwortung von rund 30 Verkehrsunternehmen. Um Synergieeffekte zu erzielen, werden bestimmte unternehmensintegrierte Aufgaben zentral von jeweils einem Verkehrsunternehmen für alle anderen Unternehmen wahrgenommen (ZVU-Aufgaben: zentrales Verkehrsunternehmen). 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.

2.3 Finanzierung des ÖPNV

Zur Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV stehen folgende Quellen zur Verfügung:

- Fahrgeldeinnahmen aus Beförderungsentgelten
- Zahlungen des Aufgabenträgers nach § 7a NNVG als Ausgleichsanspruch des Unternehmers für Beförderungsleistungen im Ausbildungsverkehr (ab 01.01.2017)
- Zahlungen des Landes nach § 148 SGB IX als Ausgleichsanspruch des Unternehmers für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten im Personenverkehr
- Zuschussleistungen von kommunalen Gebietskörperschaften für gewünschte Verkehre oder Tarife
- Finanzhilfen des Landes zur Finanzierung des ÖPNV

2.3.1 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz

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 dem § 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. dem 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	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Regionalisierungsmittel (gesamt) [Mio. EUR]	7.408,2	8.000,0	8.144,0	8.290,6	8.439,8	8.591,7	8.746,4

Tab. 2-01: Regionalisierungsmittel der Länder bis 2021

(Quelle: RegG i. d. F. 2017 und Berechnungen VNO)

In der Anlage 1 zum § 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 auf Basis des so genannten „Kieler Schlüssels“, der für Niedersachsen überdurchschnittliche Erhöhungen vorsieht. Zusätzlich erhalten die östlichen Bundesländer und das Saarland jährlich weitere 200 Mio. €, die ebenfalls dynamisiert werden.

Der Anteil Niedersachsens beläuft sich zu Beginn 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	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Regionalisierungsmittel [Mio. EUR]	636,4	689,1	703,4	718,0	732,9	748,2	763,7

Tab. 2-02: Voraussichtliche Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2021

(Quelle: MW NDS und Berechnungen VNO)

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 existiert nicht.

2.3.2 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz

Die Finanzierung des ÖPNV ist in § 7 des NNVG geregelt. In den Absätzen 1 bis 3 finden sich zunächst die Regelungen für die SPNV-Aufgabenträger, d. h. das Land, die Region Hannover und den Zweckverband „Großraum Braunschweig“.

Nach **§ 7 Absatz 4 NNVG** erhalten die Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV, d. h. die Landkreise und kreisfreien Städte, zur Abdeckung von Verwaltungskosten einschließlich der Kosten für die Erstellung von Nahverkehrsplänen jährlich 1,00 € je Einwohner, mindestens jedoch 100.000 €.

Da die Aufgabenträger alleine mit dieser Verwaltungskostenpauschale nicht in der Lage sind, ihrer Aufgabenverantwortung für den Busverkehr angemessen gerecht zu werden, stellt das Land Niedersachsen bereits seit 2005 zusätzliche Mittel für den straßengebundenen ÖPNV bereit: Nach **§ 7 Absatz 5 NNVG** erhalten die Aufgabenträger anteilig Finanzmittel, die das Land nach dem Regionalisierungsgesetz erhält. Diese Anteile werden zu zwei Dritteln nach der Einwohnerzahl und zu einem Drittel nach dem Flächenanteil berechnet. Im **Absatz 7** wird festgelegt, für welche Maßnahmen die Mittel verwendet werden können:

- Investitionen in die Verbesserung des ÖPNV 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 ÖPNV, soweit der Aufgabenträger ergänzende Betriebsleistungen vertraglich vereinbart oder auferlegt hat

- Förderung der Vermarktung und Verbesserung der Fahrgastinformation
- Durchführung von Verkehrserhebungen

Nach **Absatz 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 (EntflechtG) und
- Zuwendungen, insbesondere zur Investitionsförderung, aus den Finanzmitteln, die das Land nach dem Regionalisierungsgesetz erhält.

Nach **Absatz 9** haben die Aufgabenträger dem Land die zweckentsprechende Verwendung der Finanzmittel nachzuweisen (mit Ausnahme der Leistungen nach Absatz 4).

Nach dem im Jahr 2016 geänderten NNVG erhalten die Aufgabenträger ab dem 01.01.2017 weitere Landesmittel: Der **§ 7a NNVG** verpflichtet die Aufgabenträger zur Gewährleistung einer Rabattierung von Fahrkarten des Ausbildungsverkehrs in Höhe von mindestens 25 % im Vergleich zu den "Jedermann-Fahrkarten". Für den Rabatt erhalten die Aufgabenträger vom Land Ausgleichszahlungen, die das Land aufgrund der bisherigen gesetzlichen Regelung nach § 45a PBefG selbst an die Verkehrsunternehmen geleistet hat. Die Mittel werden dem Aufgabenträger gedeckelt zur Verfügung gestellt, und zwar in der gleichen Höhe, wie sie das Land 2015 an alle Unternehmen geleistet hat, die auf dem Territorium dieses Aufgabenträgers Verkehrsleistungen erbracht haben.

Die Mittel nach § 7a NNVG dienen einerseits dem allgemeinen Kostenausgleich für Rabattierungen, dürfen andererseits aber auch für die Finanzierung weiterer ÖPNV-Verbesserungen nach dem NNVG verwandt werden.

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

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

2.3.3 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz

Im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) hat der Bund bis zum Jahre 2006 den Ländern Finanzhilfen zur Verfügung gestellt, die für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden vorgesehen waren.

Mit den grundsätzlichen Änderungen im Zuge der Föderalismusreform sind auch die Bund-Länder-Mischfinanzierungen, wie früher im Gemeindefinanzierungsgesetz vorhanden, entflochten worden. Daher liefen im GVFG die bislang in die sogenannten „Landesprogramme“ fließenden Bundesfinanzhilfen im Jahr 2006 aus. Stattdessen erhalten die Länder ab 2007 gemäß dem Entflechtungsgesetz Finanzmittel aus dem Bundeshaushalt in Höhe von jährlich 1.335,5 Mio. €, davon erhält Niedersachsen einen Anteil von 9,248 %, so dass den Ge-

meinden jährlich 123,5 Mio. € zur Verfügung stehen. Bei den Fördermaßnahmen ist eine Komplementärfinanzierung durch Länder und Gemeinden nicht mehr zwingend erforderlich.

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 jährl.) umgeschichtet.

2.3.4 Ausgaben für den ÖPNV im Landkreis Lüneburg

2.3.4.1 Ausgaben des Landkreises im Bereich ÖPNV

Für die Finanzierung des ÖPNV standen bzw. stehen dem Landkreis Lüneburg im unten genannten Zeitraum nach dem NNVG folgende Finanzmittel zur Verfügung:

Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
NNVG § 7(4) [€]	178.282	178.282*	180.065*	181.865*	183.684*	185.521*	187.376*
NNVG § 7(5) [€]	741.587	759.829*	761.479*	779.416*	797.759*	816.495*	834.542*
NNVG § 7a [€]		1.926.143	1.926.143	1.926.143	1.926.143	1.926.143	1.926.143
NNVG § 7b [€]		337.028	337.028	337.028	337.028	337.028	337.028
Gesamt	919.869	3.201.282*	3.204.715*	3.224.452*	3.244.614*	3.265.187*	3.285.089*

Tab. 2-03: Finanzmittel nach dem NNVG für den ÖPNV im Landkreis Lüneburg 2016 – 2022
(Quelle: MW NDS, LSN, Landkreis Harburg und Berechnung VNO)

* vorläufig bzw. Schätzung, u. a. basierend auf der reg. Vorausberechnung der Bevölkerung Niedersachsens bis 2031

Neben diesen Mitteln setzt der Landkreis eigene Mittel ein, um das heutige ÖPNV-Angebot zu finanzieren. Im Einzelnen werden die Mittel für folgende Bereiche eingesetzt:

Schülerbeförderung

Die Kosten für die dem Landkreis gesetzlich zugewiesene Aufgabe der Schülerbeförderung setzen sich aus drei Blöcken zusammen:

- Kosten für den Kauf von Fahrkarten für Listenschüler, d. h. für alle Schüler, für die der Landkreis eine Beförderungspflicht hat.
- Kosten für Zahlungen im Rahmen des Freistellungsverkehrs, d. h. für sämtliche schulbezogene Fahrten, die nach Freistellungsverordnung (FVO) genehmigt und in der Regel nicht für Dritte zugänglich sind (z. B. Behindertenbeförderung) sowie Kosten für Mietwagenbeförderung (z. B. im Amt Neuhaus).
- Kostenerstattung Privatbeförderung

Verbesserungsmaßnahmen ÖPNV und Ausgleichszahlungen

Die Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV betreffen die regionalen Hauptlinien 5100, 5200, 5300 und 5700. Diese Linien werden bezuschusst, um das Angebot auf dem gewünschten Niveau zu halten. Weitere Verbesserungen ergeben sich durch zusätzlich vom Landkreis bestellte Fahrten auf schulbezogenen Linien, um die Belange der Schülerbeförderung zu berücksichtigen.

Neben der Bezuschussung der vorstehend genannten Leistungen gleicht der Landkreis Lüneburg den Verkehrsunternehmen HVV-bedingte Tarifmindereinnahmen aus: Da der früher angewendete VNN-Regionaltarif in der Regel über dem HVV-Tarif lag, reduzierten sich mit der Verbunderweiterung auf Seiten der Verkehrsunternehmen die Fahrgeldeinnahmen. Diese sogenannten Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste, die dauerhaft anfallen, werden den Unternehmen vom Landkreis ausgeglichen.

ASM-Verkehr

Der Landkreis trägt die nicht durch Fahrgeldeinnahmen gedeckten Kosten beim landkreisweiten Anruf-Sammel-Mobil (ASM).

Lüneburger Heide-Radbus

Der Landkreis übernimmt knapp 70 % der Betriebskosten, die im Rahmen des dreimonatigen saisonalen Betriebs des Heide-Radbusses entstehen. Die restlichen Kosten übernehmen die Samtgemeinden Amelinghausen und Gellersen. Die Hansestadt Lüneburg beteiligt sich nicht mehr an der Finanzierung.

Subventionierung der Elbfähren

Der Landkreis Lüneburg bietet seit 2016 seinen Einwohnern vergünstigte Jahreskarten für die Elbfähren "Amt Neuhaus" in Bleckede / Neu Bleckede und "Tanja" in Neu Darchau / Darchau an. Außerdem wird ein Nachlass für Zehnerkarten und Gewerbetreibende gewährt. Die Fährbetreiber erhalten im Gegenzug einen Zuschuss vom Landkreis.

Fahrgastinformation

Connect (elektronische Fahrplanauskunft) – anteilige Finanzierung

HVV GmbH und VNO mbH

anteilige Finanzierung der Personal- und Sachkosten

Die Zahlungen des Landkreises Lüneburg im Jahr 2017 sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Position	Summe im Jahr 2017
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schülerbeförderung ▪ Verbesserungsmaßnahmen ÖPNV und Ausgleichszahlungen ▪ ASM-Verkehr (Betriebskostenzuschuss) 	9.175.000 €
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Heide-Radbus (Betriebskostenzuschuss) 	9.000 €
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Subventionierung der Elbfähren 	230.000 €
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umlagezahlungen HVV GmbH und VNO mbH (einschl. Connect) 	187.000 €
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gutachterkosten (IMK) 	135.000 €
Gesamtausgaben des LK Lüneburg	9.736.000 €

Tab. 2-04: Übersicht Zahlungen des Landkreises Lüneburg im Bereich ÖPNV
(Quelle: Landkreis Lüneburg)

Neben den o. a. Zahlungen leitet der Landkreis Lüneburg einen Teil der Mittel, die er als Aufgabenträger nach dem NNVG erhält, für organisatorische Aufgaben im Bereich des städtischen ÖPNV an die Stadt weiter (1,00 € / Einwohner und Jahr, zuzüglich pauschal 70.000 € / Jahr).

2.3.4.2 Ausgaben der Hansestadt Lüneburg und einzelner Gemeinden im Bereich ÖPNV

Die Hansestadt Lüneburg sowie einzelne Gemeinden stellen ebenfalls Mittel zur Finanzierung des lokalen ÖPNV zur Verfügung:

- Die Hansestadt Lüneburg bezuschusst das ASM in der Stadt sowie Angebotsverbesserungen im Lüneburger Stadtbusverkehr.
- Die Gemeinden Adendorf, Barendorf, Reppenstedt und Vögelsen bezuschussen ebenfalls das erweiterte ASM-Angebot in ihren Gemeinden.
- Auch Investitionen in die Infrastruktur des ÖPNV werden von der Hansestadt Lüneburg und Gemeinden aus Eigenmitteln getätigt, die teilweise durch Mittel aus dem Entflechtungsgesetz aufgestockt werden.

2.4 Bevölkerungsentwicklung und Demografischer Wandel im Landkreis Lüneburg

An dieser Stelle werden in der Endfassung des NVP die wesentlichen Ergebnisse des Demografiegutachtens, welches der Landkreis in Auftrag gegeben hat, kurz dargestellt. Das Gutachten steht voraussichtlich ab Sommer 2018 zur Verfügung. Aufbauend auf den Kernaussagen des Gutachtens werden ergänzend die künftigen Herausforderungen für Verkehr und Mobilität im Landkreis skizziert.

2.5 Mobilität und Modal Split im HVV-Verbundgebiet

[Anmerkung: Die nachfolgend genannten Daten aus der Studie "Mobilität in Deutschland" stammen aus dem Jahr 2008. Zwar ist inzwischen eine neue Erhebung bereits durchgeführt worden, allerdings liegen die Ergebnisse zur Zeit (Stand Mai 2018) noch nicht vor.

Da sich diese Daten zur ÖPNV-Nutzung durch "eingeübtes" Mobilitätsverhalten auch über längere Zeiträume häufig nicht gravierend verändern, sollen sie an dieser Stelle als Anhaltspunkte weiterhin aufgeführt werden.]

Die Studie „Mobilität in Deutschland“ analysiert im Teil „Ergebnisbericht Hamburger Verkehrsverbund“ die Nutzung von MIV und ÖPNV im HVV-Verbundgebiet und gibt Aufschluss darüber, wie welche Verkehrsmittel in Hamburg und im Umland von den Bürgerinnen und Bürgern genutzt werden. Die wesentlichen Erkenntnisse der Studie in einem kurzen Überblick:

- In der Stadt Hamburg liegt der durchschnittliche Wert bei 0,8 Autos pro Haushalt, im Umland bei 1,3 Pkw pro Haushalt.
- Rund 25 % der Wege entfallen auf den Bereich Arbeit oder Ausbildung. Gut 30 % der Wege zählen zum Bereich Freizeit, weitere 22 % sind Einkaufswege. Private Erledigungen umfassen einen Anteil von 13 %, während in der Kategorie „Bringen und Holen von Personen“ ein Anteil von 7 % ermittelt wurde.
- Zunahmen in der Verkehrsleistung sind in den Bereichen Einkaufs- und Freizeitverkehr zu verzeichnen.
- In der Stadt Hamburg nutzen rund 30 % der Einwohner (ab 14 Jahre) den ÖPNV fast täglich oder täglich, im Umland dagegen nur 10 %.
- Der modal split zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln stellt sich wie folgt dar: In der Stadt Hamburg werden 19 % aller Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt (einschl. Fußwege), im Landkreis Harburg sind es 9 %, in den Landkreisen Lüneburg und Stade 7 bzw. 6 %.
- Die attraktivere ÖPNV-Versorgung in der Stadt Hamburg führt zu einem deutlich höheren Zeitkartenanteil als im Umland, wo er lediglich bei 12 % liegt, während in Hamburg 34 % erreicht werden.
- Ein deutliches Gefälle zwischen der Stadt Hamburg und dem Umland besteht auch in Bezug auf die Frage nach der Erreichbarkeit der Ziele. Während die üblichen Ziele in der Stadt Hamburg sowohl mit dem ÖPNV wie auch mit dem privaten Pkw zu knapp 80 % gut oder sehr gut zu erreichen sind, stellt sich die Situation im Landkreis Harburg anders dar: Während die Ziele mit dem Pkw fast immer, d. h. zu über 90 %, gut oder sehr gut erreicht werden können, ist dies mit dem ÖPNV nur in knapp 40 % aller Fälle möglich (Landkreis Lüneburg 43 %; Landkreis Stade 38 %).
- Nach Ansicht der Gutachter ist die Entscheidung pro oder contra Auto primär von den Mobilitätsbedürfnissen geprägt, z.B. durch die notwendige Flexibilität bei der Bewältigung des täglichen Arbeitsweges. An zweiter Stelle folgt allerdings die „Eigendynamik“ des Pkw: Einmal angeschafft erleichtert er viele Wege und steigert so die Gesamtmobilität.

3. Bestandsdarstellung

3.1 Raum- und Wirtschaftsstruktur

Der Landkreis Lüneburg liegt südöstlich von Hamburg und erstreckt sich von der Lüneburger Heide im Westen bis zur Elbe im Osten. Er besteht aus 43 Gemeinden und wird sowohl durch das Oberzentrum Lüneburg mit den umliegenden, dichter besiedelten Kommunen geprägt wie auch durch die ansonsten vorherrschenden ländlichen Strukturen. Eine Sonderstellung nimmt das Amt Neuhaus ein, das durch die Elbe vom übrigen Kreisgebiet getrennt und nur über zwei Fähren erreichbar ist.

Im aktuellen Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) aus dem Jahr 2003 in der Fassung 2010 ist im Landkreis Lüneburg folgende siedlungsstrukturelle Gliederung definiert:

- Die Hansestadt Lüneburg bildet das **Oberzentrum** für einen über den Landkreis hinausgehenden Versorgungsraum und erfüllt zugleich mittelzentrale Funktionen für das Gebiet des Landkreises.
- Bleckede ist ein **Grundzentrum mit mittelzentralen Teilfunktionen**.
- Die Orte Adendorf, Amelinghausen, Bardowick, Barendorf, Dahlenburg, Embsen / Melbeck, Neetze, Neuhaus, Reppenstedt und Scharnebeck werden als Grundzentren definiert.
- Darüber hinaus sind im RROP einzelne Orte und Grundzentren als **Standorte mit Schwerpunktaufgaben** bestimmt. Dies bezieht sich z. B. auf die Sicherung und Entwicklung von Wohn- oder Arbeitsstätten, die Sicherung vorhandener Infrastruktur und auf Standorte mit besonderen Entwicklungsaufgaben ("Tourismus", "Ländliche Siedlung", etc.).

Der Landkreis Lüneburg zeichnet sich durch eine heterogene Wirtschaftsstruktur aus. Vor allem in der Hansestadt Lüneburg hat der Dienstleistungssektor - neben einigen Betrieben des produzierenden Gewerbes - die größte Bedeutung. Er wird u. a. geprägt durch die zahlreichen Behörden des öffentlichen Dienstes. Darüber hinaus ist die Leuphana Universität mit ca. 9.000 Studierenden und 1.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu nennen. In den elbnahen Gebieten sowie im westlichen Bereich des Landkreises, der zum Naturpark Lüneburger Heide gehört, spielt der Tourismus eine wichtige Rolle.

Die wirtschaftliche Entwicklung verläuft im Landkreis unterschiedlich: Während im Verflechtungsbereich der Hansestadt Lüneburg überdurchschnittliche Wachstumsraten festgestellt werden können, fallen diese im östlichen Teil des Landkreises deutlich geringer aus oder sind sogar negativ.

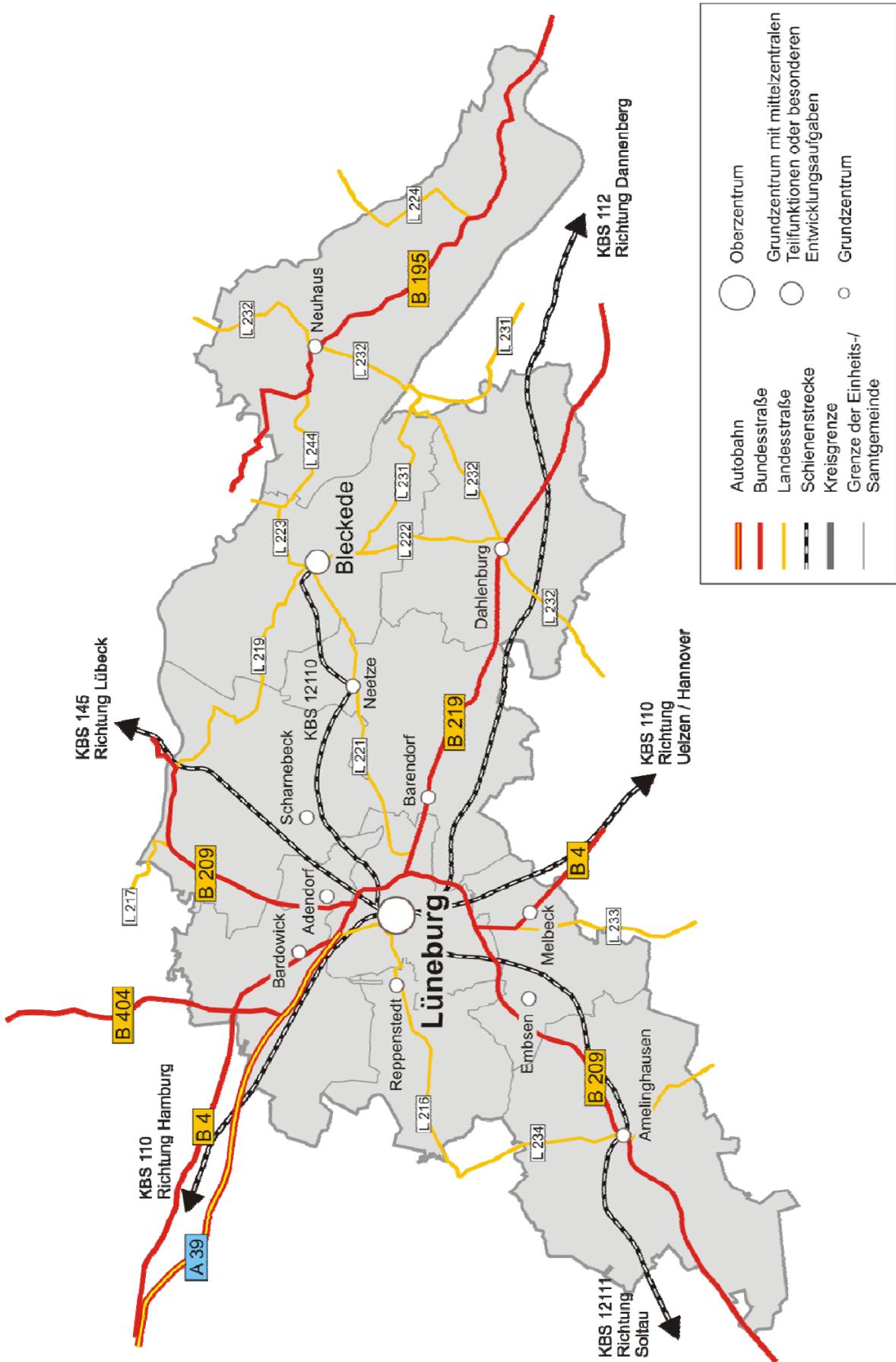


Abb. 3-01: Zentralörtliche Gliederung des Landkreises Lüneburg (Quelle: VNO)

3.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

3.2.1 Einwohner

In den folgenden Tabellen sind für den Landkreis sowie für die einzelnen Städte und (Samt-)Gemeinden die Einwohnerzahlen sowie die jeweilige Bevölkerungsdichte zusammengestellt.

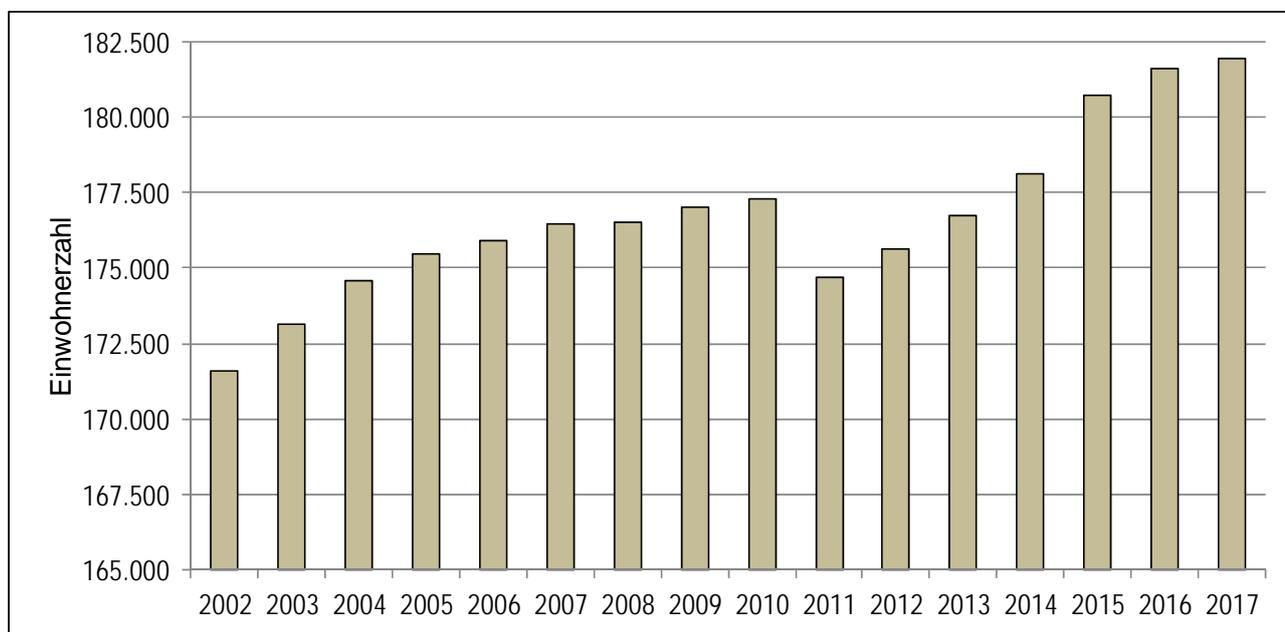


Abb. 3-02: Entwicklung der Einwohnerzahlen im Landkreis Lüneburg 2002 – 2017
(Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 2018)

	Einwohnerzahlen		Entwicklung 2007 - 2017		Einw. / km ² 2017	
	2007	2017	absolut	prozentual	km ²	Ew./km ²
Hansestadt Lüneburg	71.995	76.979	4.984	6,9	70,50	1.091
Gem. Adendorf	10.062	10.964	902	9,0	16,08	682
SG Amelinghausen	8.155	8.697	542	6,6	195,48	44
SG Bardowick	16.291	18.189	1.898	11,7	100,32	181
Stadt Bleckede	9.785	9.771	-14	-0,1	140,65	69
SG Dahlenburg	6.422	6.552	130	2,0	156,52	42
SG Gellersen	12.358	13.241	883	7,1	73,83	179
SG Ilmenau	10.447	10.497	50	0,5	70,19	150
Gem. Amt Neuhaus	6.329	* 5.204	-1.125	-17,8	237,96	22
SG Ostheide	10.254	* 10.428	174	1,7	130,24	80
SG Scharnebeck	14.872	16.937	2.065	13,9	135,91	125

Tab. 3-01: Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden des Landkreises Lüneburg (Quelle: Gemeinden)

* Stand abweichend: 31.12.2016

Auffällig ist, dass die Gemeinden mit relativ hohen Zuwachsraten und hoher Einwohnerdichte unmittelbar an die Hansestadt Lüneburg angrenzen. Entfernt gelegener Bereiche des Landkreises verzeichnen dagegen geringe oder keine Zuwächse, wie dies z. B. in Bleckede und Dahlenburg, aber auch in Teilen der Samtgemeinde Ilmenau zu beobachten ist. Im Amt Neuhaus ist der Bevölkerungsrückgang am stärksten ausgeprägt: Er betrug im Zeitraum von 2007 bis 2017 fast 18 %.

Trotz der insgesamt positiven Einwohnerentwicklung lassen sich im gesamten Landkreis die Auswirkungen des demografischen Wandels beobachten: So ist die natürliche Bevölkerungsentwicklung negativ, d. h. die Anzahl der Sterbefälle liegt über der Anzahl der Geburten. Ausgeglichen wird dieser Effekt nur über den Zuzug von jungen Erwachsenen / Familien und in Lüneburg zusätzlich durch Studierende.

Auch die Altersstruktur der Bevölkerung entwickelt sich entsprechend des demografischen Wandels. Die nachfolgenden Abbildungen aus dem o. g. Gutachten verdeutlichen, dass der Anteil älterer Menschen zunimmt, während die Gruppe der Jüngeren kleiner wird:

Altersstruktur im Landkreis Lüneburg 1990 - 2015 (o. Hansestadt):

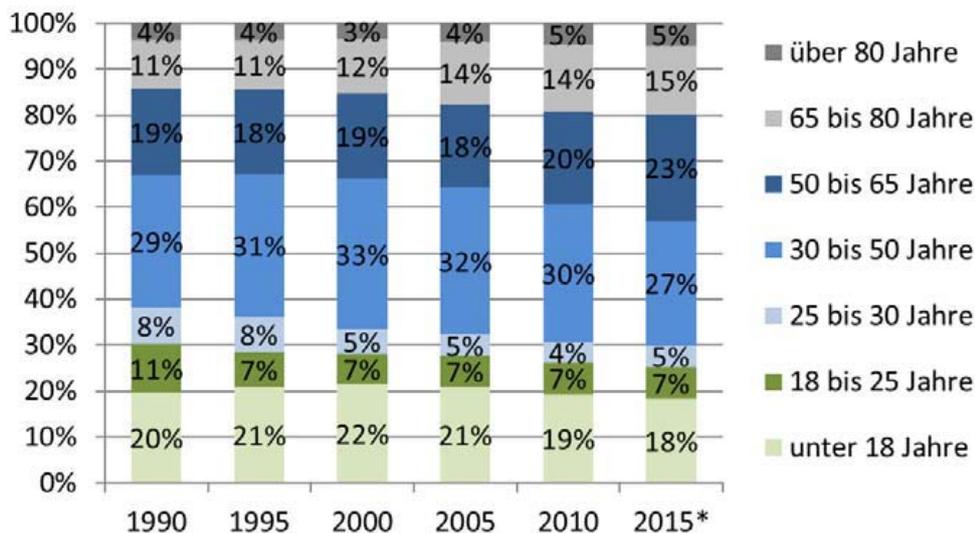


Abb. 3-03: Altersstruktur im Landkreis Lüneburg 1990 - 2015 (Quelle: GEWOS, 2016)

Altersstruktur in der Hansestadt Lüneburg 1990 bis 2015:

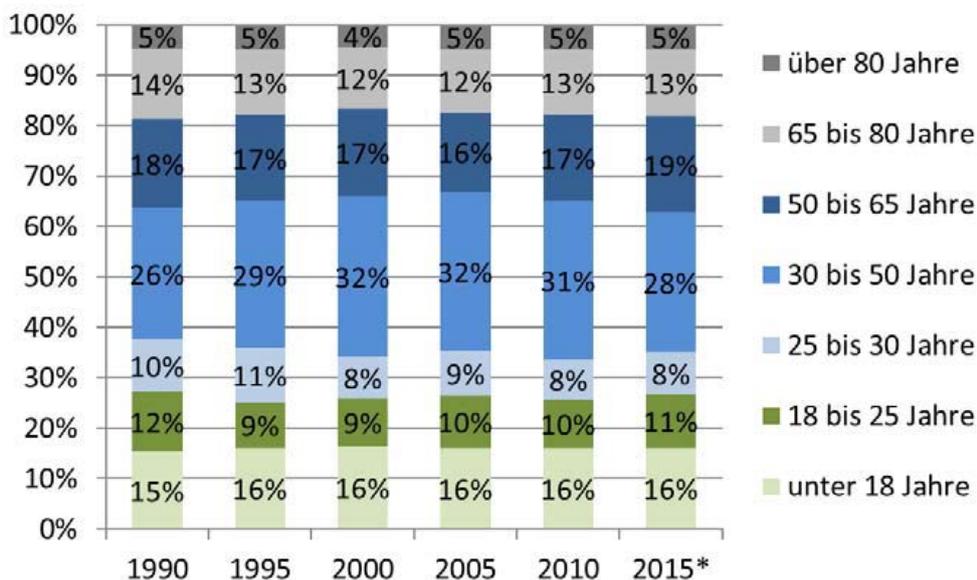


Abb. 3-04: Altersstruktur in der Hansestadt Lüneburg 1990 -2015 (Quelle: GEWOS, 2016)

3.2.2 Motorisierung

Eine wichtige Einflussgröße für die potenzielle Nutzung des ÖPNV-Angebotes ist der Motorisierungsgrad, der sich aus dem Verhältnis des Kraftfahrzeugbestandes (Pkw und Krafträder) zur Gesamteinwohnerzahl einer Gebietskörperschaft ergibt.

Je höher der Motorisierungsgrad ist, desto mehr Menschen haben einen eigenen Pkw zur freien Verfügung. Damit sinkt jedoch in aller Regel die Bereitschaft, ein ÖPNV-Angebot zu nutzen, welches den persönlichen Ansprüchen nicht voll gerecht wird.

Im Landkreis Lüneburg lag der Motorisierungsgrad am 01.01.2018 bei 608 Kraftfahrzeugen (Kfz) je 1.000 Einwohner. Dieser Wert ist im Vergleich zum Jahr 2007 weiter angestiegen (549 Kfz / 1.000 EW), liegt aber immer noch unter den Werten der angrenzenden Nachbarlandkreise:

- Landkreis Harburg: 702 Kfz / 1.000 Einwohner
- Landkreis Heidekreis: 672 Kfz / 1.000 Einwohner
- Landkreis Uelzen: 655 Kfz / 1.000 Einwohner
- Landkreis Lüchow-Dannenberg: 687 Kfz / 1.000 Einwohner

(Quellen: Krafftahrt-Bundesamt u. Landesamt für Statistik Niedersachsen, Stand: 01.01.2018 u. 01.06.2017)

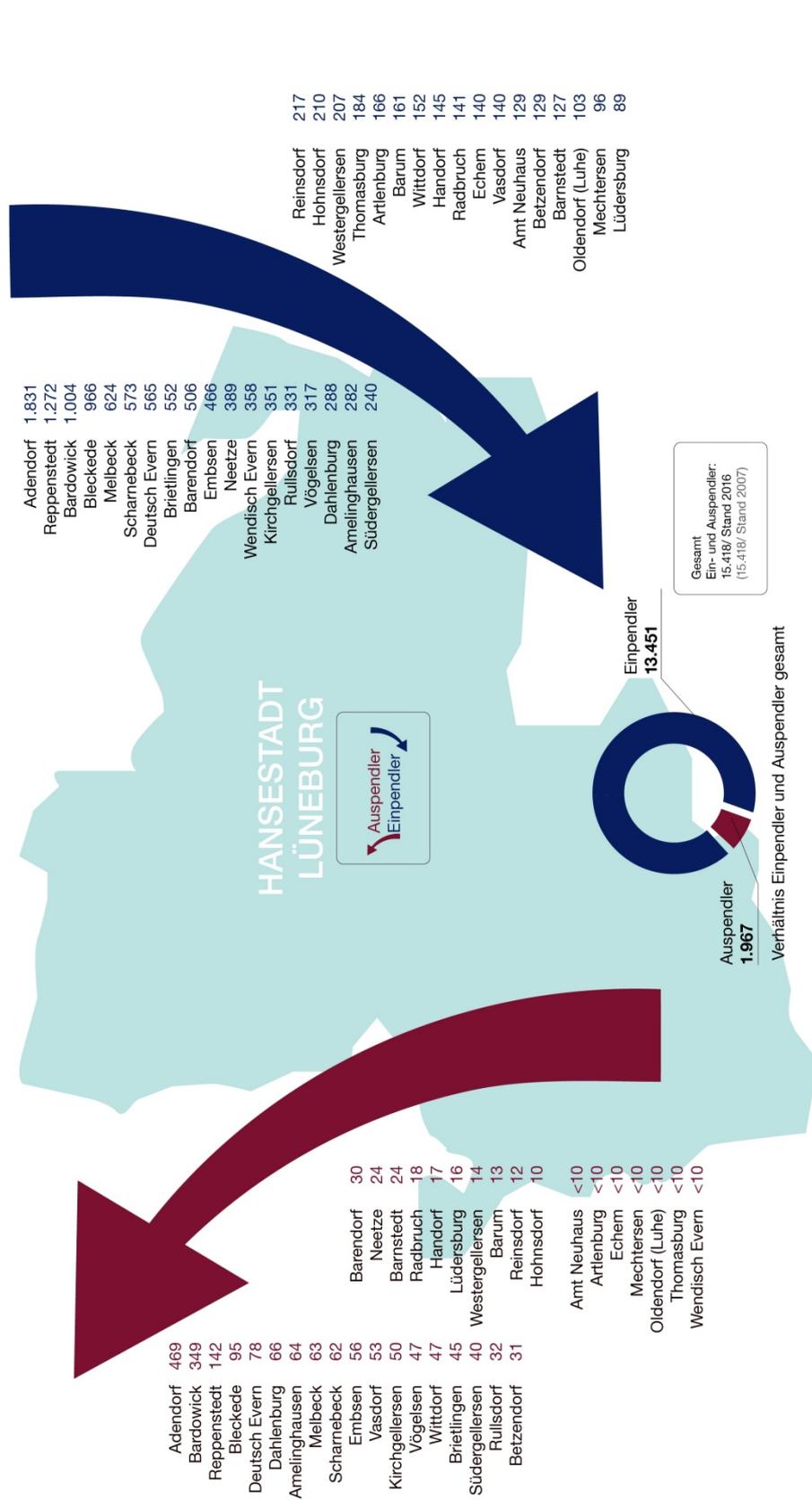
3.2.3 Berufspendler

Für die Betrachtung der Pendlerbeziehungen wird auf Daten des Niedersächsischen Landesamtes für Statistik zurückgegriffen. Zu beachten ist, dass sich die Angaben auf die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten beziehen. Es wird nicht zwischen Voll- und Teilzeitbeschäftigten unterschieden. Zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten kommt eine unbekannte Anzahl von weiteren Berufstätigen (z. B. Beamte, Selbstständige) hinzu.

Hauptziel der Pendler innerhalb des Landkreises ist die Hansestadt Lüneburg. Pendlerbeziehungen zwischen den anderen Gemeinden sind kaum zu verzeichnen. Die einzigen Ausnahmen bilden die Relationen Amt Neuhaus – Bleckede, Dahlenburg – Bleckede und Bardowick – Adendorf, auf denen jeweils über 100 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte zur Arbeit pendeln.

Die Hauptziel- und Quellregionen außerhalb des Landkreises sind die Freie und Hansestadt Hamburg sowie die angrenzenden (Land-)Kreise Harburg, Uelzen, Herzogtum Lauenburg, Ludwigslust-Parchim und Lüchow-Dannenberg.

Pendlerbeziehungen zw. der Stadt Lüneburg und den (Samt-)Gemeinden des Landkreises



Stand 30.06.2016

Abb. 3-05: Pendlerbeziehungen zw. der Stadt Lüneburg und den (Samt-)Gemeinden des Lk (Quelle: VNO)

Pendlerbeziehungen zw. dem Landkreis Lüneburg u. Regionen außerhalb des Landkreises

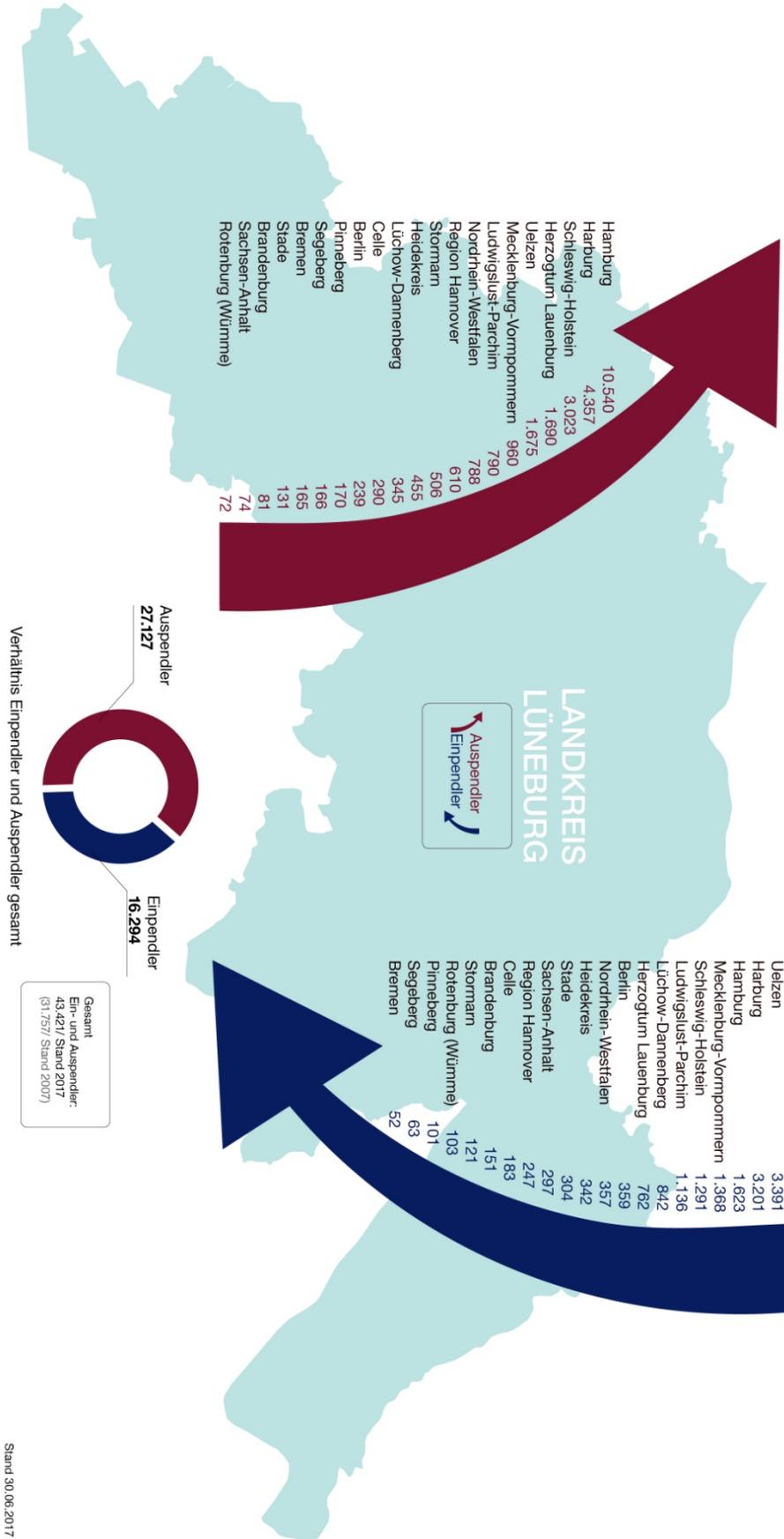


Abb. 3-06: Pendlerbeziehungen zw. dem Landkreis Lüneburg u. Regionen außerhalb des Landkreises (Quelle: VNO)

Stand 30.06.2017

3.2.4 Schüler, Schülerbeförderung und Schulstruktur

3.2.4.1 Entwicklung Schülerzahlen

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

Im Schuljahr 2017/2018 besuchten 26.469 Schülerinnen und Schüler die allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Lüneburg. Die Entwicklung der Schülerzahlen an den Grundschulen zeigt, dass diese in den letzten Jahren relativ stabil waren. In den kommenden sechs Jahren wird die Anzahl der Neueinschulungen in die Grundschulen kontinuierlich leicht ansteigen.

Einen Überblick zur Entwicklung der Schülerzahlen gibt folgende Tabelle:

Schulart	SJ 2014/2015	SJ 2015/2016	SJ 2016/2017	SJ 2017/2018
Grundschulen	6.644	6.626	6.709	6.605
Hauptschulen	1.028	757	509	367
Realschulen	2.130	1.551	937	427
Oberschulen	1.695	2.314	2.984	3.417
Gesamtschulen IGS	1.259	1.454	1.690	1.887
Gymnasien	6.213	6.147	6.126	5.997
Förderschulen	409	377	353	341
Privatschulen	1.131	1.000	1.075	1.090
BBS, Teilzeitschüler	4.051	3.957	3.992	3.995
BBS, Vollzeitschüler	2.432	2.383	2.431	2.343
Gesamt	26.992	26.556	26.806	26.469

Tab. 3-02: Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Lüneburg
(Quelle: Landkreis Lüneburg)

3.2.4.2 Schulstruktur und Schulentwicklung

Der Landkreis weist ein flächendeckendes Angebot von Schulen auf:

- **Grundschulen** finden sich in allen (Samt-)Gemeinden und Städten.
- Insgesamt gibt es acht **Oberschulen** in den Gemeinden Adendorf und Amt Neuhaus, in den Samtgemeinden Bardowick, Dahlenburg und Scharnebeck sowie drei im Gebiet der Hansestadt Lüneburg.
- Eine **Hauptschule** und eine **Realschule** befinden sich in der Stadt Bleckede.
- Zwei **Integrierte Gesamtschulen** (IGS) mit gymnasialen Oberstufen gibt es an den Standorten Embsen in der Samtgemeinde Ilmenau und in der Hansestadt Lüneburg.
- Vier der staatlichen **Gymnasien** sind im Stadtgebiet von Lüneburg gelegen, zwei weitere befinden sich in Scharnebeck und in Bleckede. Darüber hinaus gibt es drei **Privatschulen** mit gymnasialer Oberstufe in Lüneburg, Dahlenburg und Melbeck.
- Insgesamt vier öffentliche **Förderschulen** befinden sich in Lüneburg und in Bleckede. Die Lüneburger Johannes-Rabeler Förderschule für Kinder mit dem Förderschwerpunkt Lernen sowie der Förderschulzweig L der Bleckeder Kurt-Löwenstein-Schule laufen in vier Jahren aus. Weiterhin gibt es eine private Förderschule in der Gemeinde Wendisch Evern (Förderschulzweig der Rudolf-Steiner-Schule).

- Die drei **Berufsbildenden Schulen** haben ihren Standort in Lüneburg.

Genauere Angaben zu den Schulstandorten finden sich in der folgenden Tabelle:

Schulstandorte	Schultypen
Hansestadt Lüneburg	GS, OBS, IGS, GY, PS, FÖS, BBS
Stadt Bleckede	GS, HS, RS, GY, FÖS
Gemeinde Adendorf	GS, OBS
Gemeinde Amt Neuhaus	GS, OBS
SG Amelinghausen	GS
SG Bardowick	GS, OBS
SG Dahlenburg	GS, OBS, PS
SG Gellersen	GS
SG Ilmenau	GS, IGS, PS
SG Ostheide	GS, FÖS/PS
SG Scharnebeck	GS, OBS, GY

GS = Grundschule HS = Hauptschule RS = Realschule OBS = Oberschule
 PS = Privatschule FÖS = Förderschule GY = Gymnasium BBS = Berufsbildende Schule
 IGS = Integrierte Gesamtschule

Tab. 3-03: Schulstandorte und Schultypen im Landkreis Lüneburg
 (Quelle: Landkreis Lüneburg)

Ergänzend sei angeführt, dass die Hansestadt Lüneburg Standort der Leuphana-Universität Lüneburg ist. Im Sommersemester 2017 waren dort rund 9.000 Studierende eingeschrieben, davon etwa 15 % international Studierende.

Die Universität verfügt über drei Standorte: den Campus an der Scharnhorststraße, den Campus Rotes Feld und den Campus Volgershall.

In den letzten Jahren wurde das Angebot an Ganztagschulen sehr stark ausgebaut. Im Landkreis und in der Hansestadt Lüneburg werden aktuell folgende Schulen als Ganztagschule (meist offen oder teilgebunden) geführt:

- Grundschulen Adendorf, Bardowick, Dahlenburg und Embsen
- Grundschulen Im Roten Feld, Anne-Frank-Schule, Igelschule, St.-Ursula-Schule in der Hansestadt
- Hauptschule Bleckede
- Realschule Bleckede
- alle Oberschulen mit Ausnahme der Oberschule Neuhaus
- IGS Embsen und IGS Lüneburg
- alle Gymnasien
- alle Förderschulen mit Ausnahme der Johannes-Rabeler-Schule

Ab dem Schuljahr 2018/2019 sollen die Grundschulen Barendorf, Barskamp und Hasenburger Berg Ganztagschule werden, ab dem Schuljahr 2019/2020 auch die Grundschule Häcklingen.

Der Schulentwicklungsplan des Landkreises Lüneburg wurde letztmalig im Jahr 1996 formell fortgeschrieben. Mittelfristig ist keine Fortschreibung des Schulentwicklungsplanes

vorgesehen, da nach der Verordnung zur Schulentwicklungsplanung eine regelmäßige Pflichtfortschreibung des Planes nicht mehr erforderlich ist. Zuletzt wurde im Jahr 2008 im Auftrag des Landkreises und der Hansestadt Lüneburg ein externes Gutachten zur Schulentwicklungsplanung erstellt. Im Jahr 2014 wurde beschlossen, auf die Fortschreibung dieses externen Gutachtens zur Schulentwicklung zu verzichten.

Der Landkreis und die Hansestadt Lüneburg führen selbst eine ständige Schulentwicklungsplanung für die allgemeinbildenden weiterführenden Schulen durch. Jährlich wird anhand der amtlichen Schülerstatistik, einer Aufstellung der bereits geborenen und gemeldeten Kinder in den Schulbezirken der einzelnen Grundschulorte und der Übergangsquoten an die weiterführenden Schulen eine aktuelle Prognose für die einzelnen Schulstandorte für die nächsten 10 Jahre erstellt. Da weder die Hansestadt Lüneburg noch der Landkreis Lüneburg für ihre weiterführenden Schulen mit Schulbezirken arbeiten, bleibt bei der so beschriebenen Prognose immer eine gewisse Unschärfe. Hieraus resultiert auch die seit Jahren bestehende Schwierigkeit, das Gymnasium Oedeme zumindest auf eine 6-Zügigkeit zu begrenzen.

Der Landkreis Lüneburg führt eine umfangreiche Sanierung der Schulzentren Oedeme und Scharnebeck durch. Durch den anstehenden Wechsel von G8 zu G9 (Abitur statt nach 12 Jahren nach 13 Jahren) sind an den Gymnasien Scharnebeck und Oedeme Neubauten bzw. Erweiterungen/Umbauten für einen weiteren Jahrgang notwendig geworden. In Scharnebeck haben die Bauarbeiten für den Anbau bereits begonnen, in Oedeme laufen derzeit die Planungen und Ausschreibungen.

Weiterhin wird derzeit an der IGS Embsen aufgrund der Genehmigung der gymnasialen Oberstufe eine bauliche Erweiterung durchgeführt.

Außerdem wird das Automatisierungszentrum der BBS I und II derzeit auf die Industrieanlage 4.0 erweitert und es werden im erheblichen Umfang Investitionen in neue Maschinen und Geräte für die BBS II getätigt.

Im Jahr 2017 wurde im Landkreis Lüneburg eine Arbeitsgruppe „Schulentwicklungsplan“ gegründet, in der auch Vertreter der Stadt Lüneburg mitarbeiten. Ziel ist die Erstellung eines neuen Konzeptes für die zukünftige Schulentwicklungsplanung im Landkreis und in der Hansestadt Lüneburg einschließlich der Berufsschulen.

Grundsätzlich sollen die bestehenden Schulstrukturen erhalten bleiben.

3.2.4.3 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 allgemein bildenden Schulen,
- die 11. und 12. Schuljahrgänge der Förderschulen G (geistige Behinderungen),
- die Berufseinstiegsschule,
- die erste Klasse von Berufsfachschulen, soweit die Schülerinnen und Schüler diese ohne Sekundarabschluss I – Realschulabschluss – besuchen und
- die "Sprint"-Klassen an den Berufsfachschulen.

Die Schülerbeförderung gehört zum eigenen Wirkungskreis der Landkreise. Die finanzielle Verantwortung und Ausgestaltung liegt somit beim Landkreis Lüneburg. 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 sind in der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises aus dem Jahr 2018 geregelt (s. Anlage).

Für das Schuljahr 2017/2018 wurden rd. 8.500 Schülerzeitkarten ausgegeben. Die tatsächliche Zahl der beförderten Schüler wird jedoch deutlich höher sein, da eine nicht bekannte Zahl von Schülerinnen und Schülern, für die keine Beförderungspflicht besteht, den ÖPNV auf eigene Kosten nutzt.

3.3 Verkehrsinfrastruktur

3.3.1 Straßennetz

Das Straßennetz (s. Abb. 3-01) gewährleistet leistungsfähige Verbindungen zwischen dem Oberzentrum Lüneburg und den Grundzentren im Landkreis sowie gute Anbindungen zu den benachbarten Landkreisen. Aufgrund seiner Lage ist der westliche Teil des Landkreises hervorragend an das Fernstraßennetz (A 39, A 7) angeschlossen, so dass Hamburg wie auch Hannover mit dem Auto schnell zu erreichen sind. Allerdings wird diese gute Erreichbarkeit in der Hauptverkehrszeit durch eine Überlastung des Straßennetzes in den Ballungsräumen und den damit verbundenen Verkehrsstaus wieder stark eingeschränkt.

3.3.2 Schienennetz

Durch den Landkreis Lüneburg verlaufen mehrere Schienenstrecken, die sowohl für den Schienenpersonennah- und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) wie auch für den (über-)regionalen Güterverkehr genutzt werden:

Strecke	Verkehrsart	Ausbaustandard	elektrifiziert
KBS 110 Hamburg – Winsen (L.) – Lüneburg – Uelzen – Hannover	Fernverkehr, SPNV und Güterverkehr	Zweigleisig	ja
KBS 112 Lüneburg – Dannenberg	SPNV und Güterverkehr	Eingleisig	nein
KBS 145 Lüneburg – Lübeck – Kiel	SPNV und Güterverkehr	Eingleisig	nein
12110 (OHE-Strecke) Lüneburg – Bleckede - Waldfrieden	Güter- und Personengelegenhkeitsverkehr	Eingleisig	nein
12111 (OHE-Strecke) Lüneburg – Hützel – Soltau	Güter- und Personengelegenhkeitsverkehr	Eingleisig	nein

Tab. 3-04: Betriebs- und Streckencharakteristika der Schienenwege im Landkreis Lüneburg
(Quelle: Auskünfte von DB AG, OHE und LNVG)

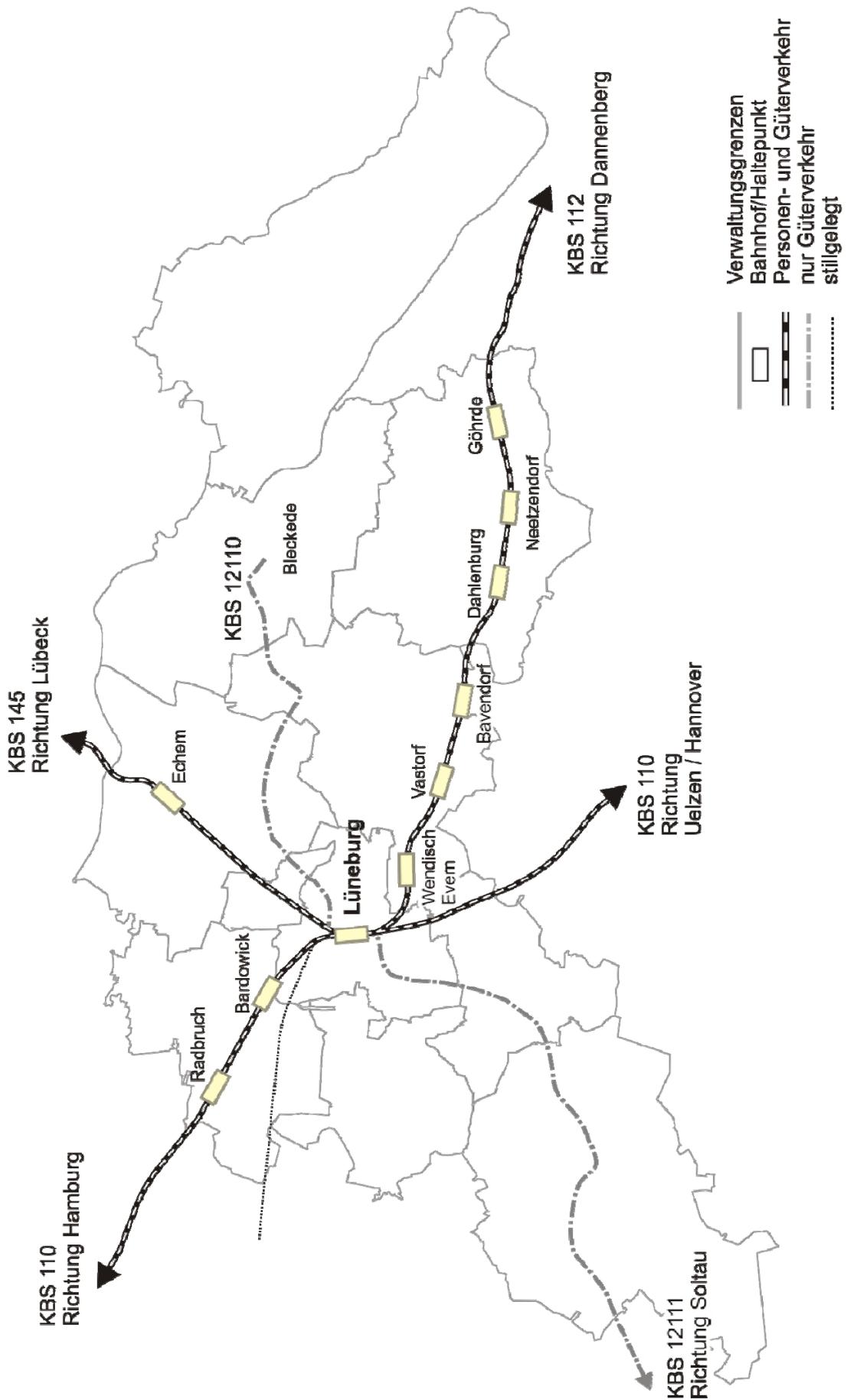


Abb. 3-07: Schienennetz und Bahnhöfe bzw. Haltepunkte im Landkreis Lüneburg (Quelle: VNO)

3.3.3 Wasserwege

Die beiden Elbfähren Bleckede – Neu Bleckede (Fähre „Tanja“) und Darchau – Neu Darchau (Fähre „Amt Neuhaus“) verbinden die durch die Elbe vom Kreisgebiet abgetrennte Gemeinde Amt Neuhaus direkt mit dem übrigen Landkreis. Auf den Pendelfähren erfolgt ganzjährig eine regelmäßige Beförderung von Personen und Fahrzeugen. Die Überfahrt dauert ca. 5 Min. Die Fährpreise werden vom Landkreis subventioniert und für ÖPNV-Nutzer wird der HVV-Tarif anerkannt.

Neben dem Fährverkehr wird, ausgehend vom Standort Bleckede, touristischer Schiffsverkehr zwischen den Elbgemeinden betrieben.

3.4 Öffentlicher Personennahverkehr

3.4.1 ÖPNV-Angebot nach rechtlicher Differenzierung

Der straßengebundene ÖPNV im Landkreis Lüneburg wird nach den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) betrieben:

Allgemeiner Linienverkehr nach § 42 PBefG

Nach § 42 PBefG ist unter dem Begriff „Linienverkehr“ eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung zu verstehen, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können.

Im Landkreis erfüllt der allgemeine Linienverkehr nach § 42 PBefG Aufgaben bei der lokalen, regionalen und auch überregionalen Erschließung des Landkreises. Es werden Fahrten für den Berufs-, Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr durchgeführt. Geprägt wird das Angebot in den meisten Fällen allerdings von der Schülerbeförderung.

Sonderlinienverkehr nach § 43 PBefG

Nach § 43 PBefG gilt auch der Verkehr als Linienverkehr, der unter Ausschluss anderer Fahrgäste der regelmäßigen Beförderung von

- Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle (Berufsverkehr),
- Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt (Schülerfahrten),
- Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten) und
- Theaterbesuchern

dient. Auch Diskolinien können nach § 43 PBefG genehmigt werden. Die Regelmäßigkeit wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass der Ablauf der Fahrten wechselnden Bedürfnissen der Beteiligten angepasst wird.

Sonderlinienverkehre können für die Allgemeinheit geöffnet werden.

Verkehr nach Freistellungsverordnung (FVO)

§ 57 Abs. 1 Nr. 8 PBefG ermöglicht es, bestimmte, im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht besonders ins Gewicht fallende Beförderungsfälle eine Befreiung von den Vorschriften des PBefG zu erteilen. Die Einzelheiten werden in der so genannten Freistellungsverordnung geregelt. So kann u. a. in bestimmten Fällen die Beförderung von Schülerinnen und Schülern mit Kraftfahrzeugen durch oder für Schulträger zum und vom Unterricht von den Vorgaben des PBefG freigestellt werden (FVO § 1, Nr. 4d).

Verkehr mit Taxi- bzw. Mietwagen nach § 49 PBefG i. Verb. mit § 2 Abs. 6 PBefG

Nach § 49 PBefG in Verbindung mit § 2 Abs. 6 PBefG werden häufig so genannte „Bedarfsorientierte Bedienungsformen“ im ÖPNV genehmigt. Dazu zählen u. a. Anruf-Sammel-Mobile (ASM) bzw. Anruf-Sammel-Taxen (AST) oder Rufbusse. Sie stellen eine Ergänzung zum allgemeinen Linienverkehr dar und nutzen die taxieigenen Vorteile der flächenhaften Bedienung auf Relationen mit sehr niedrigem Fahrgastaufkommen. ASM/AST und Rufbusse verkehren nur dann, wenn tatsächlich eine Nachfrage besteht.

3.4.2 ÖPNV-Angebot nach struktureller Differenzierung

Der für die Allgemeinheit zugängliche straßengebundene ÖPNV besteht im Landkreis Lüneburg aus einer Vielzahl von Buslinien und sonstigen Verkehrsangeboten, die unterschiedliche Funktionen erfüllen und wie folgt differenziert werden können:

Regionalbusverkehr

Der Regionalbusverkehr lässt sich in folgende Kategorien unterteilen:

- **Regionale Hauptlinien** verbinden auf möglichst direktem Weg die Grundzentren im Landkreis mit der Hansestadt Lüneburg. Die Busse fahren dort sowohl die zentrale Haltestelle „Am Sande“ an wie auch den Bahnhof / ZOB. Das Fahrplanangebot erfüllt die Bedürfnisse des Berufs-, Schüler-, Einkaufs- und Versorgungsverkehrs. In der Regel wird montags bis freitags je Stunde eine Verbindung angeboten, teilweise mit zusätzlichen Fahrten in den Hauptverkehrszeiten. Um weiterführende Verbindungen, insbesondere nach Hamburg, zu ermöglichen, sind die Fahrpläne der Busse vor allem zu den Hauptverkehrszeiten auf die Fahrpläne des SPNV am Bahnhof Lüneburg abgestimmt. Wichtige regionale Hauptlinien sind z. B. die Linien 5100 und 5700.
- **Regionallinien** haben sowohl eine verbindende wie auch erschließende Funktion. Ihr Angebot orientiert sich überwiegend an den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler, bietet aber auch im Berufs- und Einkaufsverkehr ein Grundangebot. Sie weisen werktags drei bis sieben verfügbare Fahrtenpaare auf.
- **Regionale Nebenlinien** sind überwiegend auf die Belange der Schüler ausgerichtet, d. h. sie haben einen hohen räumlichen Erschließungsgrad und bedienen neben den lokalen Zentren vorrangig die Schulstandorte im Landkreis. Je nach Linie werden zusätzlich bis zu zwei ganzjährig verfügbare Fahrtenpaare angeboten, die für Berufspendler oder für den Einkaufs- und Versorgungsverkehr gedacht sind. Aufgrund der zumeist umweghaften Linienführung sowie der auf die Schulzeiten abgestimmten Fahrplange- staltung sind die Nebenlinien für andere Nutzergruppen jedoch nur begrenzt attraktiv.

Stadtbusverkehr Stadt Lüneburg

Die Hansestadt Lüneburg wird durch einen Stadtbusverkehr bedient. Er besteht aus 14 Linien, die das gesamte Stadtgebiet erschließen und teilweise auch in die Umlandgemeinden hineinfahren, z. B. nach Adendorf, Bardowick und Reppenstedt. Alle Linien bedienen den Bahnhof / ZOB. Auch die zentrale Innenstadthaltestelle „Am Sande“ wird mit Ausnahme der Linien 5001, 5004, 5006 und 5010 von allen Stadtbussen bedient, um Umsteigezwänge am ZOB weitgehend zu vermeiden. Nur an Samstagen fahren einige Linien den Sande nicht an, sondern werden um den Innenstadtkern herum geführt.

Die offiziellen Fahrgastzählungen des HVV zeigen, dass die Innenstadthaltestelle „Am Sande“ nach dem Bahnhof / ZOB die am stärksten frequentierte Haltestelle im gesamten Stadtbusverkehr ist. Insgesamt steigen fast 60 % aller Fahrgäste im Bereich der Innenstadt ein oder aus.

Am Bahnhof / ZOB bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen den Stadtbussen, zu den Regionalbussen sowie zu den Zügen des Nahverkehrs. Die Fahrpläne der Stadtbuslinien sind so gestaltet, dass insbesondere zu den Zügen in bzw. aus Richtung Hamburg gute Anschlüsse hergestellt werden.

Acht Linien verkehren als Radiallinien von dem jeweiligen Ortsteil zum Bahnhof und enden dort. Die übrigen sechs Linien sind als sogenannte Durchmesserlinien konzipiert, d. h., sie fahren von einem Ortsteil über die Innenstadt und den Bahnhof zu einem anderen Ortsteil.

Die Busse verkehren auf allen Linien montags bis freitags überwiegend im 20- oder 30min-Takt. An Samstagen wird auf den meisten Linien bis ca. 16.30 Uhr ein 30min-Takt angeboten, an den sich danach bis zum Betriebsschluss ein 60min-Takt anschließt. Sonntags fahren die Busse ab mittags auf allen Linien im Stundentakt.

Die Linien 5001 und 5006, die einen besonderen Verkehrszweck erfüllen (Anbindung der Leuphana an den Bahnhof für Studierende bzw. Anbindung von Adendorf an den Bahnhof für Berufspendler), verkehren samstags und sonntags nicht.

Insgesamt weist der Stadtbusverkehr in der Hansestadt eine überdurchschnittlich hohe Erschließungswirkung auf.

In der folgenden Tabelle ist das Fahrplanangebot aller Linien im Einzelnen dargestellt:

Linie	Linienweg	Bedienungszeitraum			Bedienungsangebot (Takt)		
		Mo - Fr	Sa	So	Mo - Fr	Sa	So
5001	Leuphana - Bf. (ZOB)	07:36 – 20:00	-	-	60	-	-
5002	Bardowick - Bf. (ZOB)	04:55 – 20:45	06:36 – 19:40	12:10 – 19:40	20/40 u. 30	30 u. 60	60
5003	Mittelfeld - Bf. (ZOB)	05:21 – 20:40	06:56 – 19:40	12:56 – 19:40	20	30 u. 60	60
5004	Hanseviertel - Bf. (ZOB)	05:36 – 20:39	07:16 – 19:39	13:46 – 19:39	30	60	60
5005	Ochtmissen - Bf. (ZOB)	05:20 – 20:40	06:52 – 19:40	13:12 – 19:40	30	60	60
5005	Goseburg - Bf. (ZOB)	05:30 – 20:38	07:00 – 19:38	13:23 – 19:38	30	60	60
5006	Adendorf - Bf. (ZOB)	05:55 – 20:37	-	-	60	-	-
5007	Oedeme - Bf. (ZOB)	04:56 – 20:37	06:31 – 19:37	13:13 – 19:37	30	30 u. 60	60
5007	Erbstorf - Adendorf - Bf. (ZOB)	04:52 – 20:38	06:51 – 19:38	13:03 – 19:37	30 Erbst. tlw. 60	30 u. 60 Erbst. 60	60
5009	Mechtersen - Vögelsen - Bf. (ZOB)	05:53 – 20:37	07:56 – 19:37	13:01 – 19:37	30 u. 60	60 Mech. tlw. 120	60 Mech. 120
5010	(Hafen -) Stadtkoppel - Bf. (ZOB)	06:05 – 20:37	07:04 – 19:40	13:08 – 19:40	30 Hafen weniger	60 Hafen k. Angb.	60 Hafen k. Angb.
5011	Kaltenmoor - Bf. (ZOB)	05:02 – 20:27	06:10 – 19:27	13:20 – 19:27	20	30 u. 60	60
5011	Häcklingen - Bf. (ZOB)	05:16 – 20:37	06:16 – 19:37	12:55 – 19:37	20	30 u. 60	60
5012	Bockelsberg - Bf. (ZOB)	05:20 – 20:39	06:30 – 19:39	13:00 – 19:39	20	30 u. 60	60
5012	Hagen - Bf. (ZOB)	05:04 – 20:26	06:24 – 19:26	13:23 – 19:26	20	30 u. 60	60
5013	Reppenstedt - Bf. (ZOB)	05:23 – 20:40	06:30 – 19:40	13:05 – 19:36	30	30 u. 60	60
5014	Bülows Kamp - Bf. (ZOB)	04:58 – 20:37	06:28 – 19:37	13:20 – 19:37	20 u. 30	30	60
5014	Kreideberg - Bf. (ZOB)	05:17 – 20:38	06:33 – 19:38	13:09 – 19:38	20 u. 30	30	60
5015	Erbstorf - Bf. (ZOB)	05:22 – 20:37	06:58 – 19:37	13:01 – 19:40	30	30 u. 60	60
5015	Jüttkenmoor - Bf. (ZOB)	05:24 – 20:28	07:10 – 19:28	13:05 – 19:37	30	30 u. 60	60

Tab. 3-05: Fahrplanangebot im Stadtbusverkehr der Stadt Lüneburg
(Quelle: HVV-Fahrplan 2018)

Bedarfsorientierte Bedienungsformen

Das Anruf-Sammel-Mobil (ASM) als bedarfsorientierte Bedienungsform im ÖPNV ergänzt den klassischen Linienverkehr zu Zeiten, in denen es kein Busangebot gibt. So bietet das ASM täglich zwischen 20.15 und 00.15 Uhr stündliche Fahrtmöglichkeiten zu allen Zielen im Stadtgebiet und im übrigen Landkreis, am Wochenende ergänzt um weitere Nachtfahrten. Innerhalb Lüneburgs kann das ASM auch Sonntagvormittag genutzt werden.

Die ASM-Fahrten werden nur bei tatsächlicher Nachfrage durchgeführt, um die Kosten gering zu halten. Der Fahrgast muss daher seinen Fahrtwunsch vorab telefonisch anmelden. Er wird dann von der gewünschten Haltestelle abgeholt und direkt bis zu seinem Ziel befördert.

Das ASM besitzt einen eigenständigen, entfernungsabhängigen Tarif, der zwischen dem normalen Taxen-Tarif und dem HVV-Tarif liegt.

Bürgerautos / kommunale Fahrdienste

In mehreren Kommunen des Landkreises (u. a. Amelinghausen, Ostheide und Bleckede) gibt es den ÖPNV ergänzende Mobilitätsangebote. Hierzu zählen z. B. ehrenamtlich betriebene Bürgerautos und kommunale Fahrdienste, die zumeist auf Vereinsbasis organisiert sind. Sie bieten für Vereinsmitglieder und / oder ausgewählte Zielgruppen (Jugendliche, Senioren, etc.) Fahrten innerhalb der jeweiligen Gemeinde, teilweise auch bis Lüneburg, an. Eine telefonische Voranmeldung ist erforderlich, da nur bei tatsächlicher Nachfrage gefahren wird.

Da diese ergänzenden Mobilitätsangebote jedoch nicht nach einem festgelegten Fahrplan verkehren, nicht für jedermann geöffnet sind und der Fahrgast keinen Beförderungsanspruch hat, werden sie nicht zum ÖPNV gezählt. Dennoch unterstützt der Landkreis diese Angebote, da sie auf lokaler Ebene die Mobilität verbessern.

3.4.3 ÖPNV-Teilnetze im Landkreis Lüneburg

Sämtliche Buslinien im Landkreis Lüneburg sind jeweils einem der insgesamt sieben ÖPNV-Teilnetze zugeordnet. In den Teilnetzen sind die Genehmigungslaufzeiten für die einzelnen Linien harmonisiert worden.

Teilnetz (TN)	Verkehrsraum	Regionale Hauptlinien, Regionallinien, regionale Nebenlinien, <i>STADTBUSLINIEN</i>
1	Scharnebeck / Ostheide / Bleckede	5100 , 5101, 5102, 5103, 5104, 5110 , 5111, 5112, 5114, 5120
2	Gellersen (Salzhausen)	5200 , 5201, 5202, 5203
3	Ostheide / Dahlenburg	5300 u. 5304 , 5301, 5302, 5303, 5361, 5362
4	Amt Neuhaus	506, 507, 508, 509, 510, 512, 513, 514, 565
7	Amelinghausen / Ilmenau	5600 , 5604, 5606, 5610 , 5620 , 5700 , 5701, 5702, 5703, 5705, 5706
9	Bardowick / Scharnebeck / Hohnstorf	5402, 5403, 5405, 5405, 5900 , 5901, 5902, 5903, 5904, 5917, 5925, 5931
S	Stadtverkehr Lüneburg	<i>5001, 5002, 5003, 5004, 5005, 5006, 5007, 5009, 5010, 5011, 5012, 5013, 5014, 5015</i>

Tab. 3-06: Teilnetze im Landkreis Lüneburg
(Quelle: VNO)

Teilnetz 1: Scharnebeck / Ostheide / Bleckede

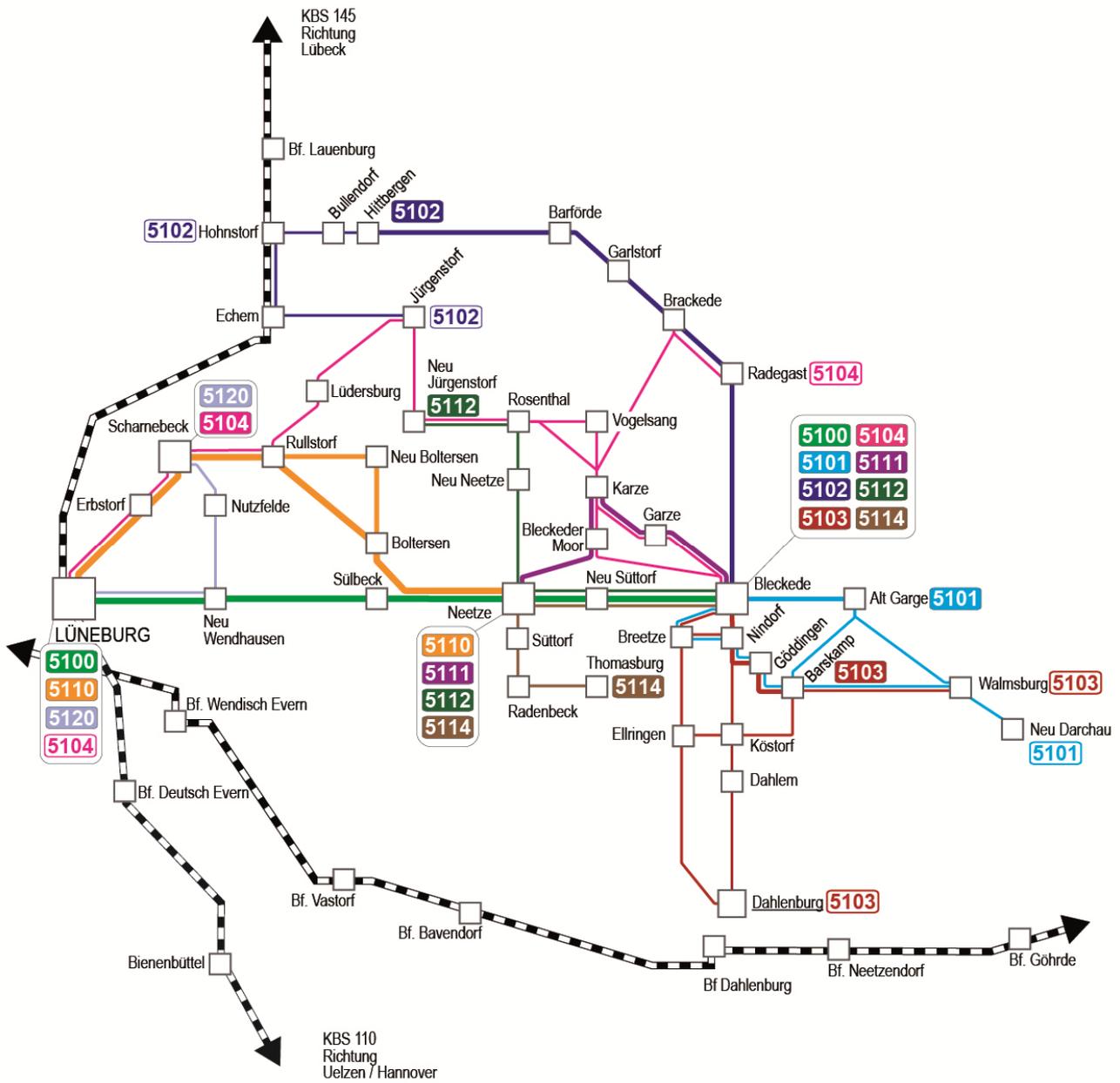


Abb. 3-09: Liniennetzgrafik Teilnetz 1
(Quelle: VNO)

Teilnetz 1: Scharnebeck / Ostheide / Bleckede				
VU	Linie	Linienführung	Genehmigungs- dauer bis	TN
VOG	5100	Lüneburg – Neetze – Bleckede	31.07.27	1
VOG	5101	Bleckede – Alt Garge – Barskamp – Neu Darchau	31.07.27	1
VOG	5102	Hohnstorf – Hittbergen – Brackede – Radegast – Bleckede	31.07.27	1
VOG	5103	Bleckede – Breetze – Barskamp – Dahlenburg	31.07.27	1
VOG	5104	(Lüneburg –) Scharnebeck – Lüdersburg – Karze – Bleckede	31.07.27	1
VOG	5110	Lüneburg – Scharnebeck – Rullstorf – Boltersen – Neetze	31.07.27	1
VOG	5111	Neetze – Neu Neetze – Karze – Garze – Bleckede	31.07.27	1
VOG	5112	Neu Jürgenstorf – Rosenthal – Neetze – Bleckede	31.07.27	1
VOG	5114	Wiecheln – Thomasburg – Radenbeck – Neetze (– Bleckede)	31.07.27	1
VOG	5120	Lüneburg – Nutzfelde – Lentenau – Scharnebeck	31.07.27	1

Tab. 3-07: Linien im Teilnetz 1
(Quelle: VNO)

Teilnetz 2: Gellersen (Salzhausen)

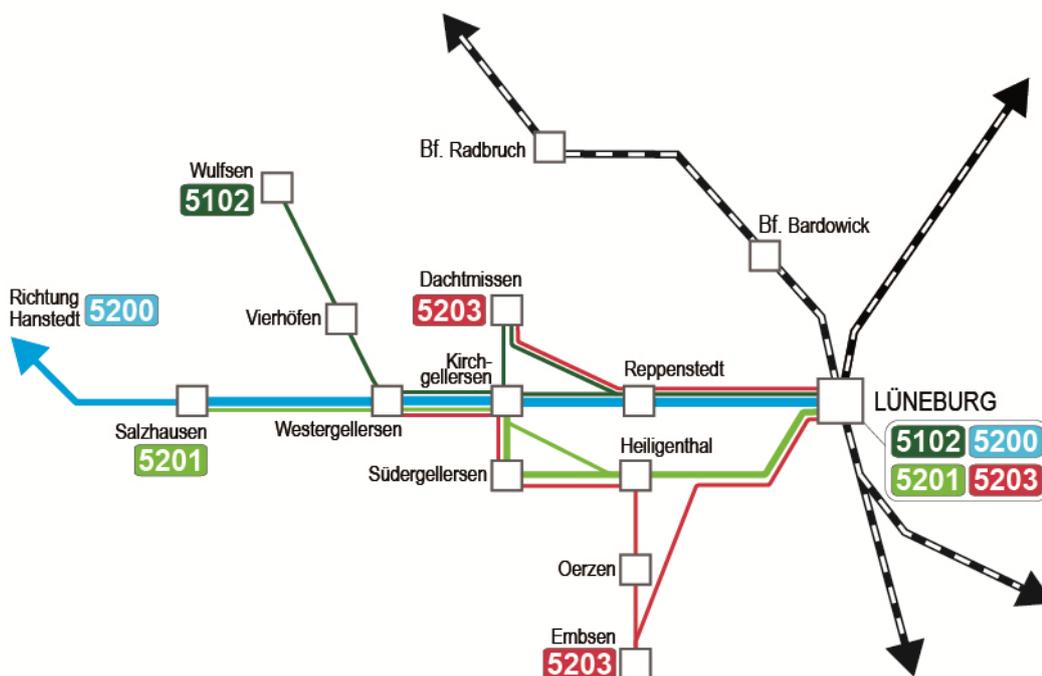


Abb. 3-10: Liniennetzgrafik Teilnetz 2
(Quelle: VNO)

Teilnetz 2: Gellersen (Salzhausen)				
VU	Linie	Linienführung	Genehmigungs-dauer bis	TN
KVG	5200	Lüneburg – Kirchgellersen – Salzhausen (– Hanstedt)	31.07.19	2
KVG	5201	Lüneburg – Oedeme – Südergellersen – Kirchgellersen – Salzhausen	31.07.19	2
KVG	5202	Lüneburg – Reppenstedt – Dachtmissen – Westergellersen (– Wulfen)	31.07.19	2
KVG	5203	Lüneburg – Reppenstedt – Westergellersen – Südergellersen – Embsen	31.07.19	2

Tab. 3-08: Linien im Teilnetz 2
(Quelle: VNO)

Teilnetz 3: Osteide / Dahlenburg

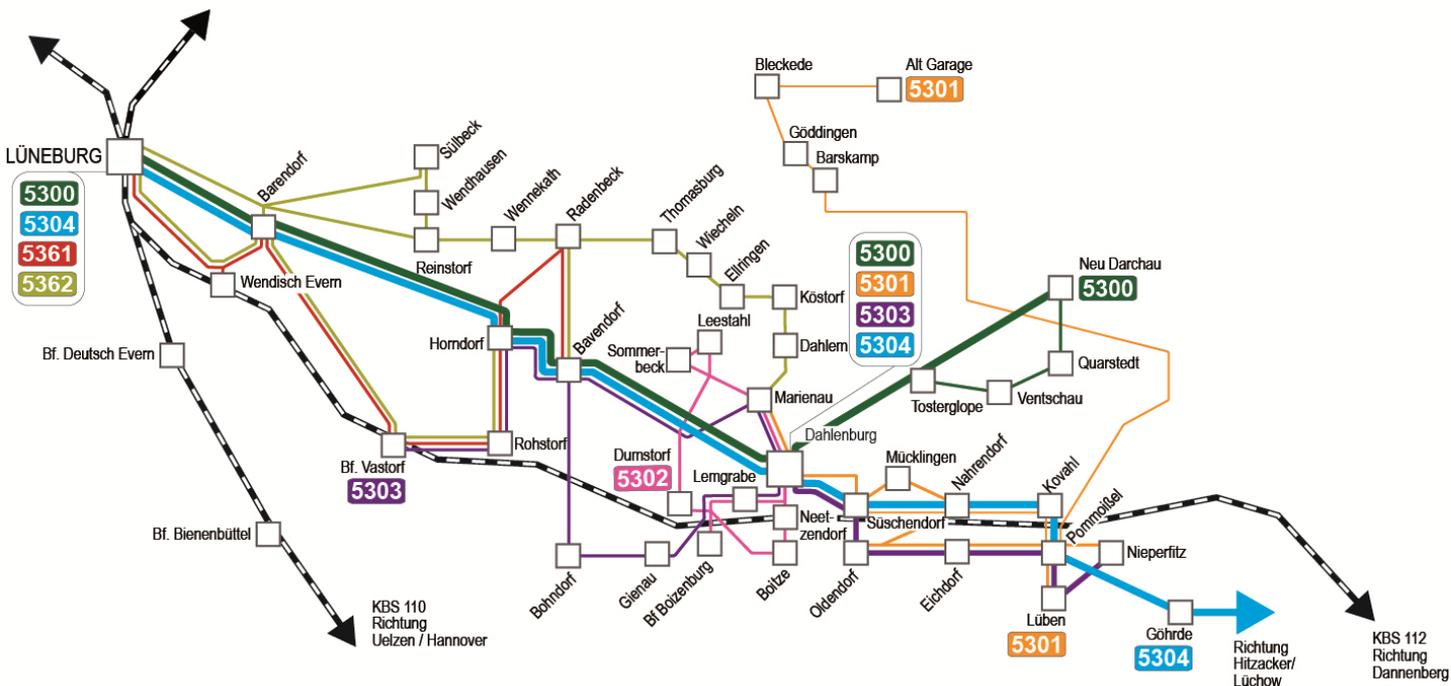


Abb. 3-11: Liniennetzgrafik Teilnetz 3
(Quelle: VNO)

Teilnetz 3: Osteide / Dahlenburg				
VU	Linie	Linienführung	Genehmigungs-dauer bis	TN
KVG	5300	Lüneburg – Barendorf – Dahlenburg – Neu Darchau	31.07.19	3
KVG	5301	Dahlenburg – Nahrendorf – Pommoißel – Göddingen – Alt Garge	31.07.19	3
KVG	5302	Neetzendorf – Boitze – Seedorf – Leestahl – Dahlenburg	31.07.19	3
KVG	5303	Bavendorf – Gienau – Dahlenburg – Oldendorf – Breese – Nieperfitz	31.07.19	3
KVG	5361	Lüneburg – Wendisch Evern – Barendorf – Rohstorf – Bavendorf	31.07.19	3
KVG	5362	Lüneburg – Barendorf – Thomasburg – Dahlenburg	31.07.19	3
Linien, die im Bereich des TN 3 verkehren, aber keinem o. einem anderen Teilnetz angehören				TN
KVG	5304	Lüneburg – Dahlenburg – Hitzacker – Dannenberg – Lüchow	31.07.19	1 DAN

Tab. 3-09: Linien im Teilnetz 3
(Quelle: VNO)

Teilnetz 4: Amt Neuhaus

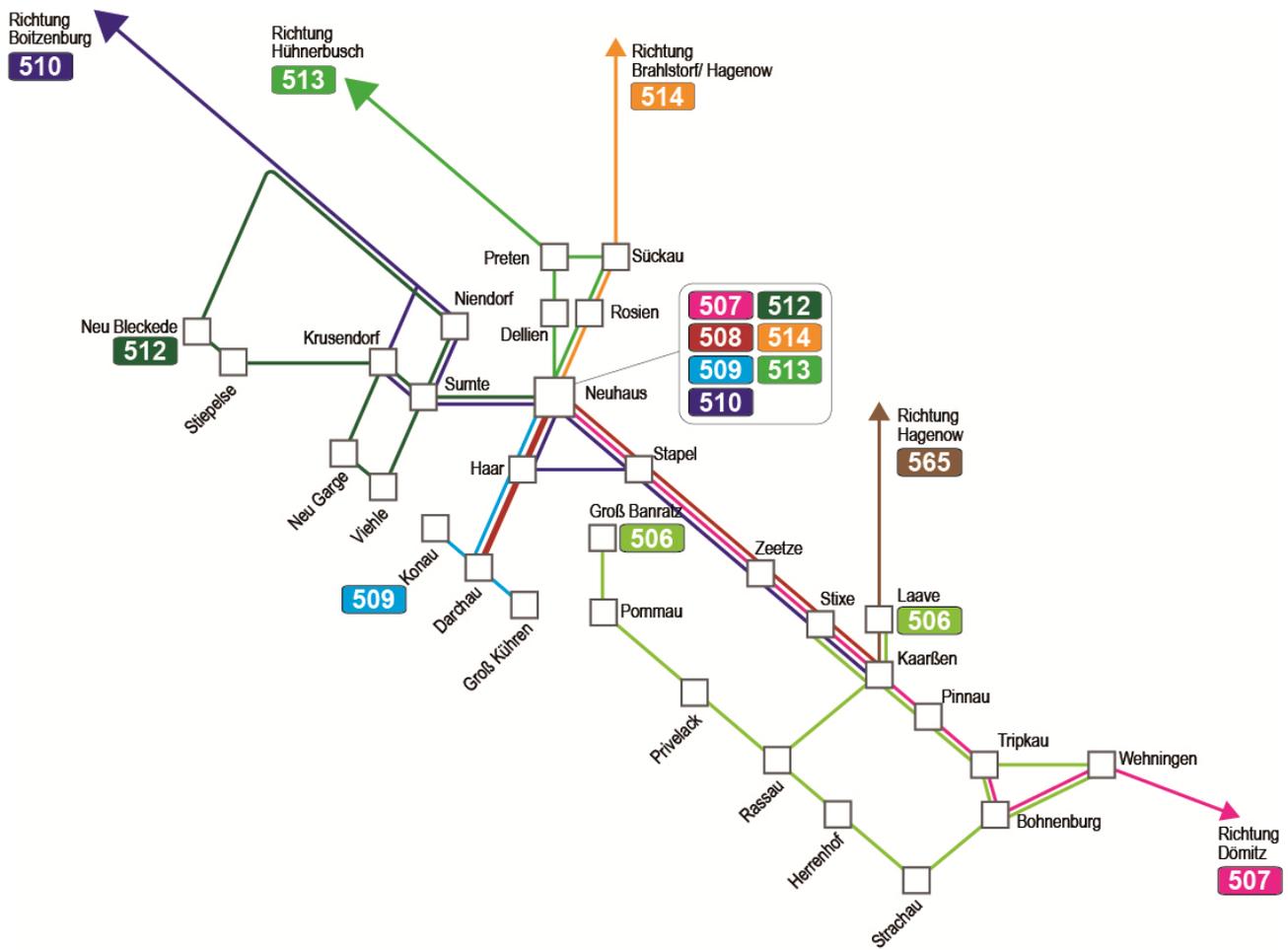


Abb. 3-12: Liniennetzgrafik Teilnetz 4
(Quelle: VNO)

Teilnetz 4: Amt Neuhaus				
VU	Linie	Linienführung	Genehmigungs- dauer bis	TN
VLP	506	Kaarßen – Laave / Privelack – Herrenhof – Tripkau	30.11.19	4
VLP	507	Dömitz – Kaarßen – Neuhaus	30.11.19	4
VLP	508	Kaarßen – Neuhaus – Darchau	30.11.19	4
VLP	509	Groß Kühren – Konau – Neuhaus	30.11.19	4
VLP	510	Boizenburg – Neuhaus – Zeetze II Kaarßen (– Kaarßen)	30.11.19	4
VLP	512	Neuhaus – Niendorf – Neu Bleckede	30.11.19	4
VLP	513	Neuhaus – Preten – Hühnerbusch	30.11.19	4
VLP	514	Hagenow – Brahlstorf – Neuhaus	30.11.19	4
VLP	565	Hagenow – Pritzier – Lübtheen – Jessenitz – Kaarßen	30.11.19	4

Tab. 3-10: Linien im Teilnetz 4
(Quelle: VNO)

Teilnetz 7: Amelinghausen / Ilmenau

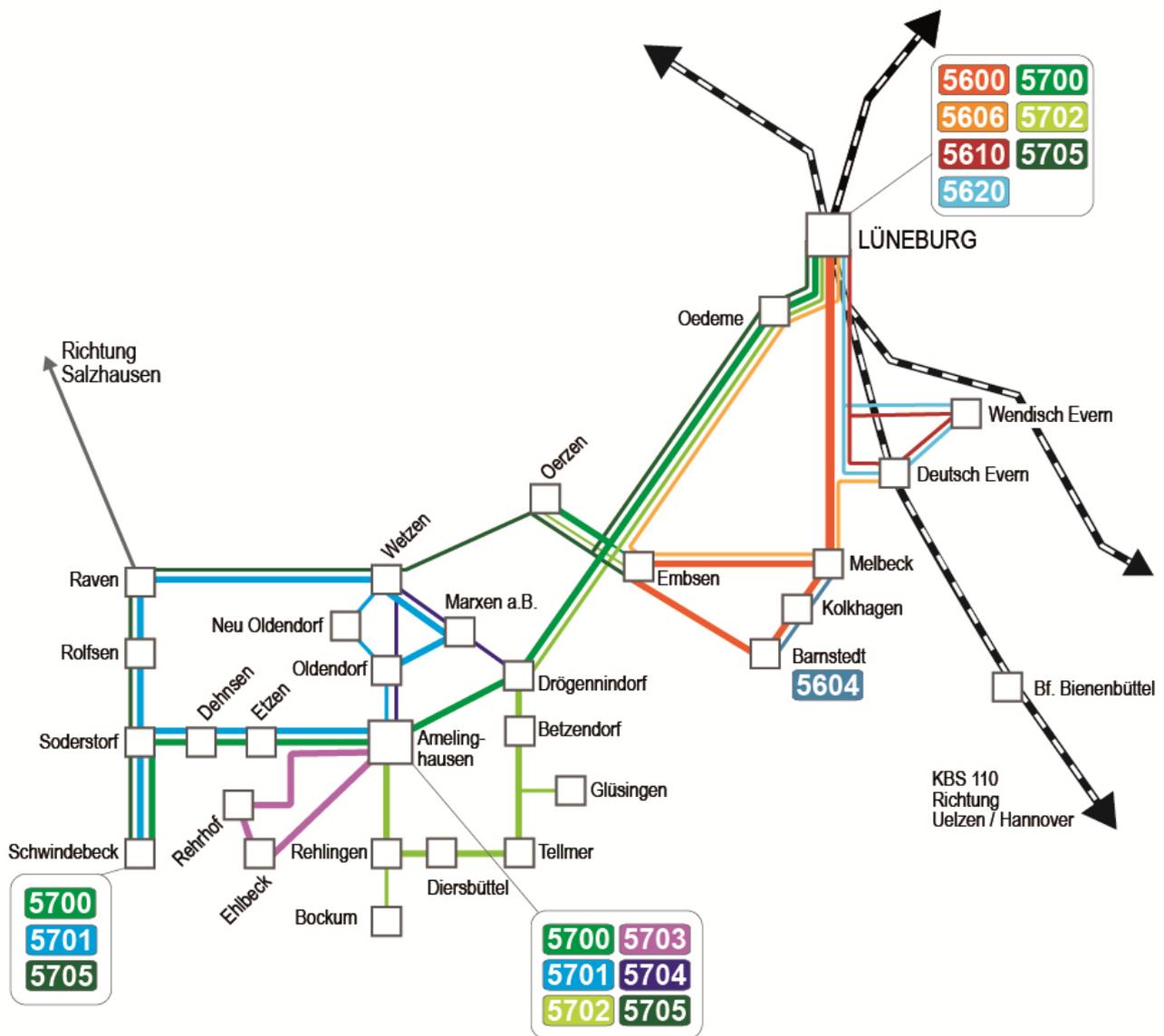


Abb. 3-13: Liniennetzgrafik Teilnetz 7
(Quelle: VNO)

Teilnetz 7: Amelinghausen / Ilmenau				
VU	Linie	Linienführung	Genehmigungs- dauer bis	TN
VOG	5600	Lüneburg – Melbeck – Embsen – Barnstedt	31.07.27	7
VOG	5604	Melbeck – Kolkhagen – Barnstedt	31.07.27	7
VOG	5606	Wendisch Evern – Deutsch Evern – Melbeck – Embsen – Lüneburg	31.07.27	7
VOG	5610	Lüneburg – Wendisch Evern – Deutsch Evern – Lüneburg	31.07.27	7
VOG	5620	Lüneburg – Deutsch Evern – Wendisch Evern – Lüneburg	31.07.27	7
VOG	5700	Lüneburg – Oerzen – Drögnendorf – Amelinghausen – Schwindebeck	31.07.27	7
VOG	5701	Soderstorf – Wetzen – Oldendorf – Amelinghausen	31.07.27	7
VOG	5702	Amelinghausen – Tellmer – Drögnendorf	31.07.27	7
VOG	5703	Amelinghausen – Rehrhof – Ehlbeck – Amelinghausen	31.07.27	7
VOG	5705	Schwindebeck – Soderstorf – Wetzen – Embsen – Lüneburg, Oedeme	31.07.27	7
VOG	5706	Amelinghausen – Soderstorf – Rolfsen – Salzhausen	31.07.27	7

Tab. 3-11: Linien im Teilnetz 7
(Quelle: VNO)

Teilnetz 9: Bardowick / Scharnebeck / Hohnstorf

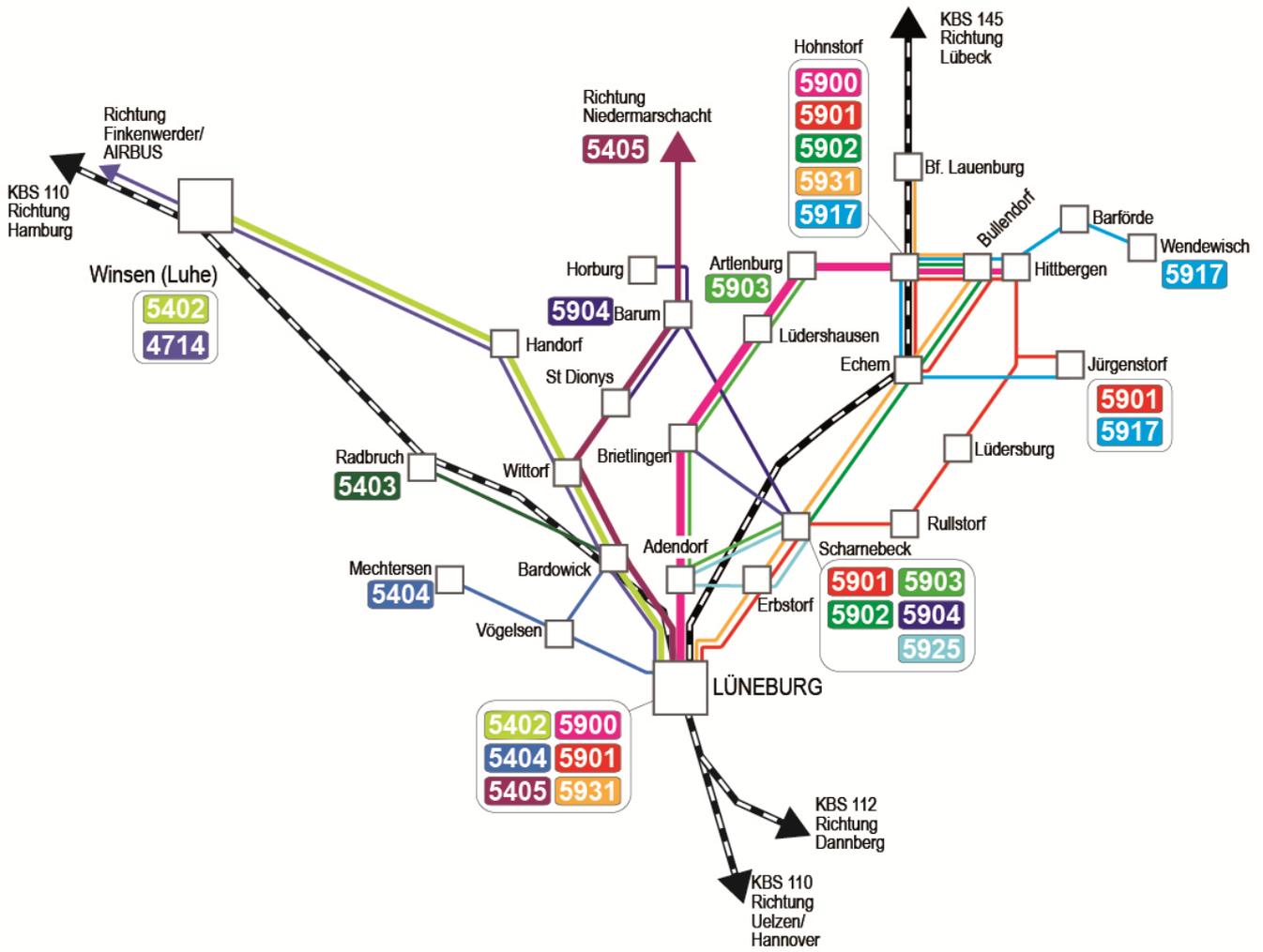


Abb. 3-14: Liniennetzgrafik Teilnetz 9
(Quelle: VNO)

Teilnetz 9: Bardowick / Scharnebeck / Hohnstorf				
VU	Linie	Linienführung	Genehmigungs- dauer bis	TN
KVG	5402	Lüneburg – Bardowick – Winsen	31.07.19	9
KVG	5403	Bardowick – Radbruch (– Rottorf)	31.07.19	9
KVG	5404	Bardowick – Vögelsen – Mechtersen – Lüneburg	31.07.19	9
KVG	5405	Lüneburg – Wittorf – Tespe – Niedermarschacht	31.07.19	9
KVG	5900	Lüneburg – Brietlingen – Artlenburg – Hohnstorf – Hittbergen	31.07.19	9
KVG	5901	Lüneburg – Scharnebeck – Hittbergen – Hohnstorf	31.07.19	9
KVG	5902	Scharnebeck – Echem – Bullendorf – Hohnstorf	31.07.19	9
KVG	5903	Scharnebeck – Adendorf – Brietlingen – Artlenburg	31.07.19	9
KVG	5904	St. Dionys – Barum – Brietlingen – Scharnebeck	31.07.19	9
KVG	5917	Wendewisch – Barförde – Hittbergen – Hohnstorf	31.07.19	9
KVG	5925	Scharnebeck – Erbstorf – Adendorf	31.07.19	9
KVG	5931	Lüneburg – Lauenburg	31.07.19	9
Linien, die im Bereich des TN 9 verkehren, aber keinem o. einem anderen Teilnetz angehören				TN
KVG	4714	Lüneburg – Winsen – Stelle – Maschen – Finkenwerder	31.07.19	-

Tab. 3-12: Linien im Teilnetz 9
(Quelle: VNO)

Teilnetz S: Stadtverkehr Lüneburg

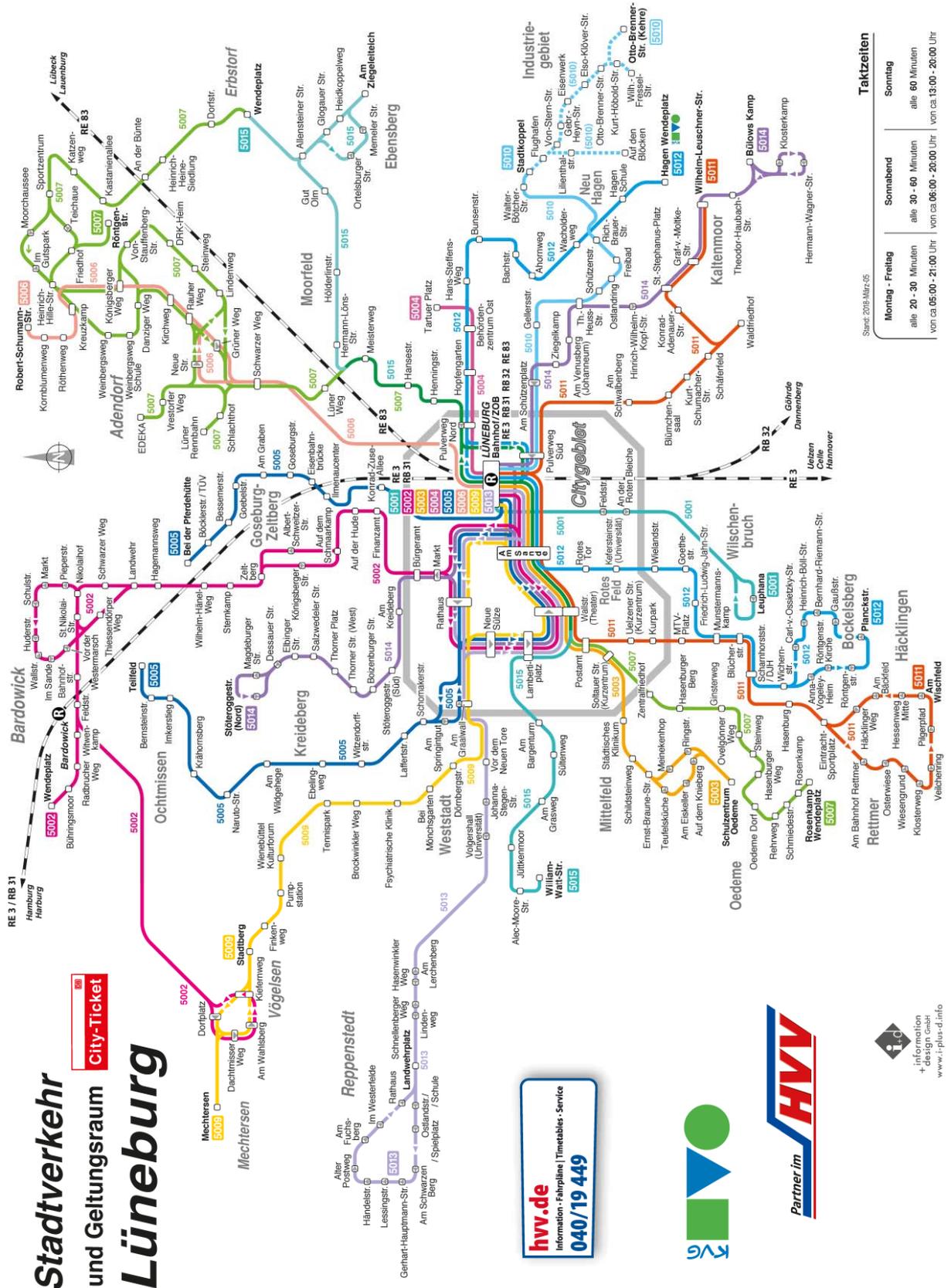


Abb. 3-15: Liniennetzgrafik Teilnetz S (Quelle: KVG)

Teilnetz S: Stadtverkehr Lüneburg				
VU	Linie	Linienführung	Genehmigungsdauer bis	TN
KVG	5001	Bf. (ZOB) – Leuphana	30.11.23	S
KVG	5002	Bf. (ZOB) – Am Sande – Bardowick (– Vögelsen)	30.11.23	S
KVG	5003	Bf. (ZOB) – Am Sande – Städt. Klinikum – Teufelsküche – SZ Oedeme	30.11.23	S
KVG	5004	Bf. (ZOB) – Tartuer Platz	30.11.23	S
KVG	5005	Goseburg – Bf. (ZOB) – Am Sande – Krähornsberg – Ochtmissen	30.11.23	S
KVG	5006	Bf. (ZOB) – Adendorf	30.11.23	S
KVG	5007	Oedeme – Am Sande – Bf. (ZOB) – Adendorf – Erbstorf	30.11.23	S
KVG	5009	Bf. (ZOB) – Am Sande – Vögelsen – Mechtersen	30.11.23	S
KVG	5010	Bf. (ZOB) – Stadtkoppel – Hafen	30.11.23	S
KVG	5011	Wilh.-Leuschner-Str. – Bf. (ZOB) – Am Sande – Häcklingen	30.11.23	S
KVG	5012	Bockelsberg – Am Sande – Bf. (ZOB) – Hagen Wendeplatz	30.11.23	S
KVG	5013	Bf. (ZOB) – Am Sande – Reppenstedt – Am Sande – Bf. (ZOB)	30.11.23	S
KVG	5014	Bülows Kamp – Kaltenmoor – Bf. (ZOB) – Am Sande – Kreideberg	30.11.23	S
KVG	5015	Jüttkenmoor – Am Sande – Bf. (ZOB) – Ebensberg – Erbstorf	30.11.23	S
KVG	5918	Ortelsburger Straße – Am Sande – Bf. (ZOB)	30.11.23	S
KVG	5919	Schulen am Kreideberg	30.11.23	S
KVG	5920	St.-Stephanus-Platz – Oedeme – Hasenburg	30.11.23	S

Tab. 3-13: Linien im Teilnetz S
(Quelle: VNO)

3.4.4 Verkehrsunternehmen

Der allgemein zugängliche ÖPNV im Landkreis Lüneburg wird von folgenden Unternehmen betrieben:

Verkehrsunternehmen	Unternehmenssitz	Betriebs-sitz	Zahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge (einschließlich Subunternehmen)
Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim (VLP)	Hagenow	Boizenburg	5
KVG Stade GmbH & Co. KG / Kraftverkehr GmbH (KVG)	Lüneburg / Stade	Lüneburg	130
Verkehrsbetrieb Osthannover GmbH (VOG)	Celle	Lüneburg	39

Tab. 3-14: Verkehrsunternehmen und Zahl der eingesetzten Fahrzeuge im Landkreis Lüneburg (Quelle: VNN)

3.4.5 Fahrzeuge

Anzahl und Alter der Fahrzeuge		
Gesamtanzahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge	174	
⇒ bei Verkehrsunternehmen mit Konzessionen	139	
⇒ bei Subunternehmen	35	
Durchschnittsalter der Fahrzeuge (ca.)	10,8 Jahre	
Fahrzeugart	Hochflur	Niederflur
⇒ Kleinbus	0	0
⇒ 12m-Standardbus	30	107
⇒ 15m-Bus	11	4
⇒ 18m-Gelenkbus	0	22
Fahrzeugausstattung		
⇒ Fahrzeuge mit Mehrzweckflächen	167	
⇒ Fahrzeuge mit Innenanzeige	113	
⇒ Fahrzeuge mit Absenkvorrichtung (kneeling)	134	
⇒ Fahrzeuge m. elektrisch ausfahrbarer Rampe	2	
⇒ Fahrzeuge mit manuell ausklappbarer Rampe	132	

Tab. 3-15: Fahrzeugmerkmale der im Landkreis Lüneburg eingesetzten Fahrzeuge (Quelle: VNN)

3.4.6 Verknüpfung der Verkehre

Verknüpfung Bus / Bus

Das Liniennetz im Landkreis Lüneburg weist eine hierarchische Struktur auf: Entlang der wichtigsten Siedlungs- und Verkehrsachsen gibt es regionale Hauptlinien, die schnelle Verbindungen nach Lüneburg herstellen. Dieses Grundnetz wird durch eine Vielzahl von Regionallinien und regionalen Nebenlinien ergänzt, die hauptsächlich den ländlich geprägten Raum erschließen und an bestimmten Verknüpfungspunkten auf die Hauptlinien abgestimmt sind.

Als Verknüpfungspunkte werden Haltestellen bezeichnet, an denen fahrplanmäßige Anschlüsse zwischen verschiedenen Linien bestehen. Hierzu zählen im Wesentlichen folgende Haltestellen:

Verknüpfungspunkte im Liniennetz (Bus / Bus)		
Kreisweite Bedeutung	Regionale Bedeutung	Lokale Bedeutung
Lüneburg, Am Sande	Amelinghausen, Bahnhof	Bardowick, Schulzentrum
Lüneburg, Bf. Lüneburg (ZOB)	Barendorf, Lüneburger Straße	Barendorf, Schule
	Bleckede, Bahnhof	Dahlenburg, Schulzentrum
	Dahlenburg, Markt	Embsen, Schulzentrum
	Darchau, Fährre	Hittbergen, Kirche
	Drögnennindorf, Celler Landstraße	Kirchgellersen, Im Dorfe
	in Kombination mit:	Melbeck, Hohe Luft
	Drögnennindorf, Ortsmitte (B 209)	Neuhaus, ZOB
	Neetze, Am Dorfplatz	Oedeme, Schulzentrum
	Scharnebeck, Schulzentrum	Reppenstedt, Landwehrplatz

Tab. 3-16: Verknüpfungspunkte im Liniennetz (Bus / Bus) (Quelle: VNN)

Verknüpfung Bus / Bahn

Die regionalen Hauptlinien sowie die Regionallinien erfüllen eine Zubringerfunktion zur Schiene. Sie sind am Bahnhof Lüneburg vorrangig mit dem SPNV auf der KBS 110 in Richtung Hamburg verknüpft.

Verknüpfung Bahn / Bahn

In Lüneburg bestehen im SPNV Umstiegsmöglichkeiten zwischen folgenden Kursbuchstrecken:

- KBS 110: Hamburg – Winsen (L.) – Lüneburg – Uelzen – Hannover
- KBS 112: Lüneburg – Dannenberg
- KBS 145: Lüneburg – Lübeck – Kiel

Ferner besteht im Bahnhof Lüneburg eine Umstiegsmöglichkeit zwischen dem SPNV und dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Außerhalb des Kreisgebietes besitzen die Bahnhöfe Hamburg-Harburg und Hamburg-Hauptbahnhof als Umsteigepunkte eine hervorgehobene Bedeutung.

Verknüpfung Individualverkehr (IV) / Bahn

Zur Verknüpfung des Individualverkehrs (hier: Pkw und Fahrrad) mit der Bahn sind an einigen Bahnhöfen und Haltepunkten im Landkreis P&R- sowie B&R-Anlagen mit unterschiedlichen Kapazitäten eingerichtet worden:

Bahnhof / Haltepunkt	Anzahl der Plätze	
	P&R	B&R
KBS 110		
Radbruch	70	68
Bardowick	148	102
Lüneburg	672	2.125
KBS 112		
Wendisch Evern	0	19
Vastorf	0	4
Bavendorf	0	0
Dahlenburg	0	29
Neetendorf	0	14
Göhrde	0	0
KBS 145		
Echem	5	31

Tab. 3-17: P&R- und B&R-Stellplätze an SPNV-Haltepunkten im Landkreis Lüneburg
(Quelle: HVV, Lk)

Um die Nutzung des Fahrrades in Kombination mit dem ÖPNV zu stärken, können Fahrräder in den Zügen des Regionalverkehrs (RE, RB) gegen den Kauf einer HVV-Fahrradkarte (3,50 €/je Tag; Stand 2018) ganztägig mitgenommen werden.

3.4.7 HVV-Tarif

Im Landkreis Lüneburg gilt seit der Verbunderweiterung 2004 im gesamten Nahverkehr (Bus und Bahn) der HVV-Tarif, abgesehen von folgenden Ausnahmen:

- Bei Busverbindungen, die aus dem HVV-Verbundgebiet herausführen, kommt grundsätzlich der VNN-Regionaltarif zur Anwendung. Bei Fahrten aus dem Amt Neuhaus nach Mecklenburg-Vorpommern gilt dagegen der Regionaltarif der Verkehrsgemeinschaft Westmecklenburg (VWM).
- Für Bahnreisende, deren Ein- oder Ausstiegsbahnhof nicht im HVV-Verbundgebiet liegt, gilt
 - der Niedersachsentarif (wenn Start oder Ziel der Fahrt in Niedersachsen liegt) oder
 - der Tarif der Deutschen Bahn AG (wenn Start oder Ziel der Fahrt im übrigen Bundesgebiet liegt).
- Das ASM hat einen eigenen Tarif, der entfernungsabhängig gestaltet ist.

3.4.7.1 Tarifstruktur

Der HVV-Gemeinschaftstarif ist vom Grundsatz her ein leistungsabhängiger Tarif unter Berücksichtigung unterschiedlicher Zielgruppen, Verkehrswege und Vertriebswege.

Der HVV-Tarif unterscheidet nach Fahrkarten mit kurzfristiger Gültigkeit (= Einzelkarten) für Seltenfahrer

- Einzelkarten
- Tageskarten

und nach längerfristig gültigen Fahrkarten (= Zeitkarten) für Fahrgäste, die Bus und Bahn regelmäßig nutzen (z. B. im Berufs- oder Ausbildungsverkehr)

- Abonnementskarten
- Monatskarten
- Wochenkarten
- Großkundenabonnements (GKA).

Neben dem Regelfahrkartensortiment gibt es tarifliche Sonderangebote für bestimmte Zielgruppen oder zur Erprobung neuer Tarif- und / oder Vertriebsangebote.

Weiterhin gibt es Kooperations- und Vertragstarife, die mit Großabnehmern abgeschlossen werden. Hierzu gehören das SemesterTicket für Studierende oder die Kombifahrkarte, d. h. eine Eintrittskarte zu einer Veranstaltung, die gleichzeitig auch zur kostenlosen Nutzung des HVV berechtigt.

3.4.7.2 Tarifbemessungsgrundlagen

Vereinfacht dargestellt sind die Preise für Fahrausweise im Einzelkartenbereich im Wesentlichen nach durchfahrenen *Ringen* gestaffelt (im Nahbereich auch nach *Zonen* und linienbezogenen *Zahlgrenzen*), während die Preise für Zeitkarten nach der Anzahl der durchfahrenen *Zonen* festgelegt werden.

Ringe

Der Verbundraum ist unterteilt in fünf (A, B, C, D, E) radial um das Hamburger Stadtzentrum verlaufende Ringe. Die beiden inneren Ringe bilden den Großbereich Hamburg (Hamburg AB). Er umfasst die gesamte Stadt Hamburg sowie einige angrenzende Städte und Gemeinden.

Zonen

Die Ringe sind weiter in Flächenzonen unterteilt. Die Zonen sind im Großbereich radial um die Hamburger Innenstadt angeordnet. Sie haben einen Durchmesser von etwa 4 km. Unter Berücksichtigung von Gemeinde- und Stadtgrenzen sowie von lokalen Besonderheiten sind die Zonen außerhalb des Großbereichs oft größer geschnitten.

3.4.7.3 Vertrieb (e-Ticketing / HVV-Card)

Das Projekt e-Ticketing beinhaltet eine grundlegende Modernisierung des HVV-Vertriebssystems und umfasst alle Systeme und Geschäftsprozesse, die den Vertrieb und die Benutzung von Tarifprodukten im ÖPNV unter Einsatz elektronischer Medien abwickeln.

Mit dem e-Ticketing sind für die Kunden mehrere Vorteile verbunden:

- Einführung einer einheitlichen elektronischen Kundenkarte (HVV-Card), auf der von der Einzelkarte bis zur Zeitkarte im Abo alle Tarifprodukte des HVV gespeichert werden können,
- bargeldloses Zahlen, Abbuchung am Ende des Monats,
- Kauf von Zeitkarten am Fahrkartenautomaten und
- vollständige Betreuung aller Kunden in allen HVV-Servicestellen, unabhängig davon, ob der Fahrgast seinen Vertrag mit der Hochbahn oder der DB geschlossen hat

Darüber hinaus bietet das e-Ticketing eine höhere Fälschungssicherheit und ermöglicht Einsparungen in den Vertriebsprozessen.

Nach dem erfolgreichen Abschluss des Pilotprojekts E-Ticketing im Bezirk und Landkreis Harburg hat inzwischen die verbundweite technische Umsetzung des Gesamtsystems (u. a. mit der Umrüstung aller Vertriebsgeräte, Hintergrundsysteme, Fahrkartenautomaten, Bus-Verkaufssysteme, etc.) und die Einführung der HVV-Card begonnen. Damit wird die vollständige Ertüchtigung der Infrastruktur für Nutzer von Bartarif und Zeitkarten sowie Abonnenten bis Ende 2018 / Anfang 2019 angestrebt. Der Kauf sämtlicher Fahrkarten (außer Abo) ohne HVV-Card wird aber auch weiterhin möglich sein.

3.4.8 Fahrgastinformation

3.4.8.1 HVV-Service- und Verkaufsstellen

Umfassende Informationen und Beratung zum Nahverkehrsangebot, Tarif und Fahrkartensortiment finden die Fahrgäste in den HVV-Servicestellen. Neben der Erstellung von persönlichen Fahrplanauskünften sowie dem Erwerb von Fahrplanbüchern können hier HVV-Abonnements abgeschlossen und Wertmarken gekauft werden. Zudem werden alle kostenlosen Infoprospekte bereitgehalten. Servicestellen finden sich im Landkreis Lüneburg in Lüneburg im Bahnhof sowie in der Innenstadt (Große Bäckerstraße 18).

In Ergänzung dazu gibt es mehrere HVV-Verkaufsstellen, die die wohnortnahe Versorgung sicherstellen sollen und lediglich die gängigen Wertmarken vorhalten sowie ausgewählte Informationsmedien. Verkaufsstellen gibt es in Bleckede, Dahlenburg und Neuhaus.

3.4.8.2 Internet, Apps

mobiles / stationäres Internet

Sämtliche Fahrpläne von im HVV-Verbundgebiet verkehrenden Bussen und Bahnen können über die elektronische Fahrplanauskunft auf der stationären oder mobilen Website des HVV (hvv.de bzw. m.hvv.de) abgerufen werden. Weiterhin besteht die Möglichkeit, mit Hilfe der elektronischen Fahrplanauskunft „Connect“ niedersachsenweit nach ÖPNV-Verbindungen zu suchen (z. B. unter vnn.de oder fahrplaner.de).

Ergänzend stehen die Websites von der metronom Eisenbahngesellschaft mbH (der-metronom.de), der erixx GmbH (erixx.de) und der Deutschen Bahn AG (bahn.de) zur Verfügung. Auf allen genannten Websites lassen sich nicht nur die regulären Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten der Züge abrufen, sondern es werden zusätzlich Echtzeitinformationen zu den einzelnen Verbindungen gegeben, so dass sich der Kunde schon vor Fahrtantritt über eventuelle Verspätungen oder Betriebsstörungen informieren kann.

Auch die KVG Stade GmbH & Co. KG bietet als größtes regionales Busunternehmen im Landkreis eine Website (kvg-bus.de) mit Fahrplänen zum Download, aktuellen Fahrplanabweichungen, Liniennetzen und weiteren Informationen rund um den Busverkehr. Gleiches gilt für die VLP, die diesen Service für das Amt Neuhaus bietet.

Apps für Smartphones

Der HVV bietet seit 2012 eine App für iPhones und Android-Geräte, die kostenlos als Download zur Verfügung steht. Die App bietet unter anderem folgende Funktionalitäten:

- persönliche Verbindungssuche durch Eingabe von Haltestellen, Adressen, besonderen Orten oder dem eigenen Standort (über GPS)
- Beauskunftung der gewünschten Verbindungen in Echtzeit (soweit vorhanden)
- Kauf von Fahrkarten mit 3 % Rabatt
- Umgebungskarten mit der Anzeige der nächstgelegenen Haltestellen
- Abfahrtsmonitor, zoombare Netzpläne, Verspätungsalarme, etc.

Apps mit ähnlichen Funktionalitäten bieten auch die DB ("DB Navigator") und die metronom Eisenbahngesellschaft mbH an, allerdings ohne die Möglichkeit, direkt aus der App HVV-Fahrkarten zu kaufen.

3.4.8.3 Telefonauskunft, HVV-Fahrplanbuch

Telefonauskunft

Telefonische Informationen können jeweils über die einzelnen Verkehrsunternehmen oder über den HVV (Tel. 040 / 19449) abgefragt werden. Die Service-Auskunft der Bahn kann unter Tel. 01806 / 99 66 33 erreicht werden, die kostenfreie automatische Fahrplanauskunft der Bahn unter Tel. 0800 / 150 70 90.

HVV-Fahrplanbuch

Die Fahrpläne des Bus- und Schienenverkehrs im Landkreis sind im HVV-Fahrplanbuch, Regionalausgabe „Landkreis Lüneburg“, abgebildet. Zusätzlich sind in dem Buch alle Linien enthalten, die aus dem Landkreis nach Hamburg oder in die Nachbarlandkreise hineinführen.

Darüber hinaus befinden sich im HVV-Fahrplanbuch der Tarifplan, ein Linien- und Ortsregister, Hinweise zu HVV-Service- und Verkaufsstellen sowie weitere Informationen rund um das ÖPNV-Angebot.

3.4.8.4 Bushaltestellen

Ein weiterer Baustein der Fahrgastinformation sind die Haltestellen. Wesentliches Element sind hier die Aushangfahrpläne an den Haltestellenmasten. Die Fahrpläne werden nach HVV-Standard grundsätzlich haltestellenbezogen dargestellt, nur in wenigen Ausnahmefällen sind sie linienbezogen. Zusätzlich finden sich an allen Haltestellen Tarifinformationen, der jeweilige Haltestellenname sowie die Liniennummern der dort verkehrenden Buslinien.

Die Zuständigkeit für die Gestaltung der Haltestellen (Anlage der Wartefläche inkl. Blindenleitstreifen und Hochbord, Installation von Fahrgastunterständen, Papierkörben, Beleuchtung, etc.) liegt bei den Straßenbaulastträgern. Für das Haltestellenschild, den Fahrplan und sonstige Fahrgastinformationen sind die Verkehrsunternehmen zuständig.

4. Bewertung

4.1 Einleitung

Zur Bewertung des ÖPNV-Standards im Landkreis Lüneburg sowie zum Aufzeigen von Optimierungsmöglichkeiten hat der Aufgabenträger im Jahr 2017 ein Integriertes Mobilitätskonzept (IMK) bei ptv in Auftrag gegeben. In diesem Konzept ist die Bewertung anhand eines Vergleichs mit den ÖPNV-Angebotsqualitäten in fünf anderen Referenzräumen erfolgt, die ähnliche Strukturen aufweisen. Auswahlkriterien für die Referenzräume waren:

- ungefähr gleiche Einwohnerzahl des Zentrums (+/- 70.000 Einwohner)
- ländlich geprägte Region im Landkreis
- Lage in einer Metropolregion
- Lage in einem Verkehrsverbundgebiet
- wünschenswert: vergleichbarer Rechts-/Finanzierungsrahmen

Für den regionalen Benchmark herangezogen wurden folgende Regionen ausgewählt:



- **Stadt Neumünster** mit den Kreisen Plön (PLÖ), Rendsburg-Eckernförde (RD/ECK) und Segeberg (SE)
- **Stadt Delmenhorst** mit dem Landkreis Oldenburg (OL)
- **Stadt Celle** mit dem Landkreis Celle (CE)
- **Stadt Aschaffenburg** mit dem Landkreis Aschaffenburg (AB)
- **Stadt Bamberg** mit dem Landkreis Bamberg (BA)

Abb. 4-01: Referenzräume für den regionalen Benchmark

Im Mittelpunkt der vergleichenden Bewertung stand vor allem das jeweilige Verkehrsangebot, welches auf Kundenseite maßgeblich die Entscheidung darüber beeinflusst, ob Busse und Bahnen tatsächlich genutzt werden oder z. B. aufgrund zu geringer Fahrtmöglichkeiten oder zu langer Fahrtzeiten als unattraktiv empfunden werden.

Im Folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse dieser vergleichenden Bewertung dargestellt.

4.2 Bewertungsergebnisse

4.2.1 Raumstruktur und Verwaltungsorganisation

Einwohnerzahlen:

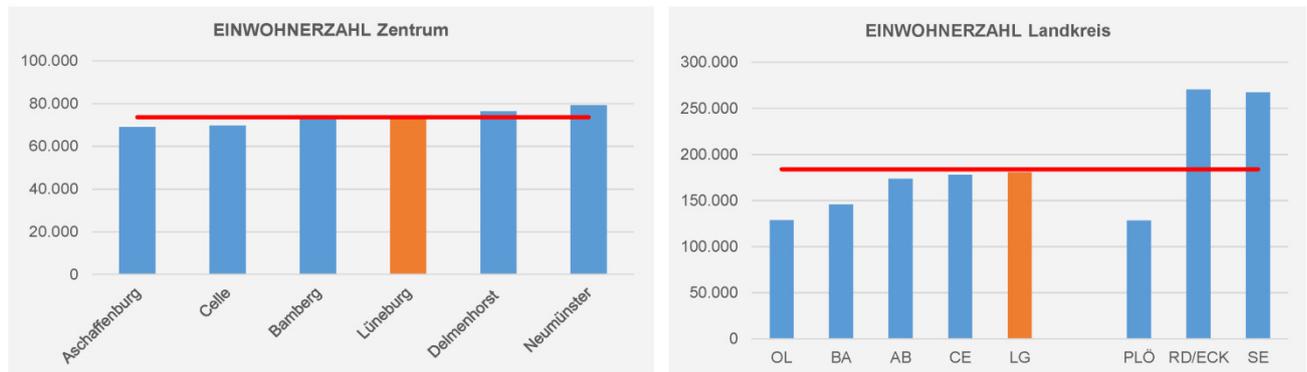


Abb. 4-02: Einwohnerzahlen

Sowohl die Stadt als auch der Landkreis Lüneburg erreichen hinsichtlich der Einwohnerzahl den Mittelwert der Vergleichsregionen (rote Linie).

Einwohnerverteilung:

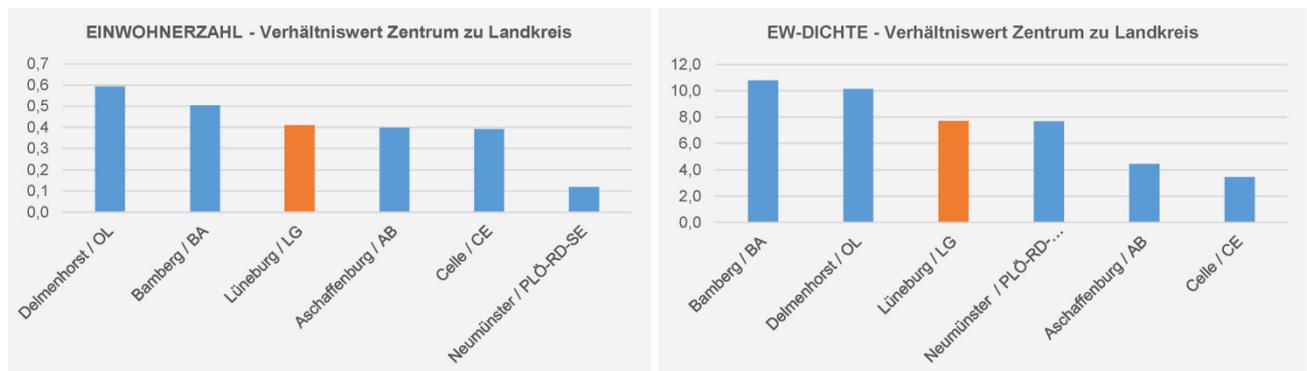


Abb. 4-03: Einwohnerverteilung

Die Verhältniswerte aus der Einwohnerzahl bzw. der Einwohnerdichte im regionalen Zentrum und im jeweiligen Landkreis (einschließlich des regionalen Zentrums) sind ein Maß für die Einwohnerverteilung in den Vergleichsregionen und damit auch für die Verteilung der Nachfragepotenziale im ÖPNV, die wiederum das ÖPNV-Angebot bestimmen. Stadt und Landkreis Lüneburg liegen hier jeweils im Mittelfeld der Vergleichsregionen.

Verwaltungsstruktur und zentralörtliche Funktion des Zentrums:

Stadt	kreisfrei?	zentralörtliche Funktion
Aschaffenburg	ja	OZ
Bamberg	ja	OZ
Celle	nein	OZ
Delmenhorst	ja	MZ m. Teilfunktion OZ
Lüneburg	nein	OZ
Neumünster	ja	OZ

Tab. 4-01: Verwaltungsstruktur und zentralörtliche Funktion

Die Hansestadt Lüneburg ist neben der Stadt Celle die einzige kreisangehörige Stadt dieser Größenordnung. Die übrigen Vergleichsstädte sind kreisfrei. Dabei übernimmt die Hansestadt Lüneburg wie die meisten übrigen Vergleichsstädte die Funktion eines Oberzentrums (OZ) für die Region. Lediglich die Stadt Delmenhorst ist ein Mittelzentrum (MZ) mit oberzentralen Teilfunktionen.

Überregionale Kooperation:

Stadt/Landkreis	Metropolregion	Verkehrsverbund
Aschaffenburg	Frankfurt / Rhein-Main	VAB
Bamberg	Nürnberg	VGN
Celle	Hannover - Braunschweig - Göttingen - Wolfsburg	GVH
Delmenhorst	Bremen / Oldenburg	VBN
Lüneburg	Hamburg	HVV
Neumünster	Hamburg (tlw.)	HVV / SH-Tarif

Tab. 4-02: überregionale Kooperation und Verkehrsverbünde

Hansestadt und Landkreis Lüneburg gehören wie alle anderen Referenzräume zu Metropolregionen und sind in den Hamburger Verkehrsverbund mit einheitlichem ÖPNV-Tarif eingebunden.

4.2.2 ÖPNV im Verflechtungsbereich der Hansestadt Lüneburg

Der Verflechtungsbereich wird verkehrlich vor allem durch die Linien des Stadtbusses geprägt. Ergänzt wird das Angebot durch die in die Stadt hineinfahrenden Regionalbuslinien.

ÖPNV-Netzebenen (ohne Regionalbus) und Betriebsformen nach Netzebene

Stadt	Netzebene		
	1	2	3
Aschaffenburg	Stadtnetz	-	-
Bamberg	Stadtnetz	-	-
Celle	Hauptnetz	Ergänzungsnetz	Schwachverkehrsnetz
Delmenhorst	Tagesnetz	Freizeitnetz	-
Lüneburg	Tagesnetz	Freizeitnetz (Bus)	Freizeitnetz (ASM)
Neumünster	Tagesnetz	Freizeitnetz	Früh- u. Spätverkehr

Tab. 4-03: Differenzierung nach Netzebenen im Verflechtungsbereich Hansestadt Lüneburg

Stadt	Netzebene			FBF: Sondertarif?
	1	2	3	
Aschaffenburg	KLV	FBF	-	ja
Bamberg	KLV	FBF	-	nein
Celle	KLV	KLV	FBF	ja
Delmenhorst	KLV	KLV	-	entfällt
Lüneburg	KLV	KLV	FBF	ja
Neumünster	KLV	FBF	KLV	nein

Tab. 4-04: Differenzierung nach Betriebsformen im Verflechtungsbereich Hansestadt Lüneburg

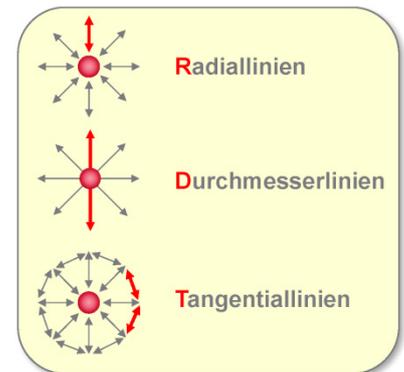
KLV = konventioneller Linienverkehr FBF = flexible Bedienungsformen

Unterscheidet man im Freizeitnetz (Fahrtenangebote, die nach 20.00 Uhr stattfinden, und Wochenendverkehre an Sonnabenden sowie an Sonn- und Feiertagen) nach den verschiedenen Betriebsformen, so gibt es in Lüneburg drei Netzebenen mit unterschiedlichen Funktionen. Dies ist auch in Celle und Neumünster der Fall, während die übrigen Vergleichsstädte mit einer oder zwei Netzebenen auskommen. Damit sind in Lüneburg die Grundlagen für eine differenzierte, nachfrageorientierte Bedienung mit verschiedenen ÖPNV-Produkten gegeben. Im Nahverkehrsplan des Landkreises Lüneburg wird dabei die Netzstruktur im Stadtverkehr über die Verkehrszeiten bestimmt (Tagesnetz in Haupt- und Normalverkehrszeiten, Freizeitnetz in Schwachverkehrszeiten).

Wie in den meisten Vergleichsstädten setzt auch die Hansestadt Lüneburg im Stadtgebiet und im Verflechtungsbereich im Tagesverkehr auf den konventionellen Linienverkehr, während in Schwachverkehrszeiten (d. h. im Freizeitnetz) mit dem Anruf-Sammel-Mobil (ASM) auch flexible, d. h. nachfragegesteuerte Bedienungsformen zum Einsatz kommen. Ähnlich wie in Aschaffenburg und Celle ist das ASM nicht in den allgemeinen ÖPNV-Tarif integriert; es gilt jeweils ein Sondertarif.

Linienetzstruktur:

Stadt	Radiallinien	Durchmesserlinien	Tangentiallinien
Aschaffenburg	R		T
Bamberg	R		
Celle	R		
Delmenhorst	R	D	
Lüneburg	R	D	
Neumünster	R		T



Tab. 4-05: Differenzierung nach Linientypen im Verflechtungsbereich Hansestadt Lüneburg

In allen Vergleichsstädten bilden Radiallinien, die auf das Stadtzentrum und/oder einen zentralen ÖPNV-Verknüpfungspunkt ausgerichtet sind, ein wesentliches Element der ÖPNV-Liniennetzstruktur. In Lüneburg kommen – ebenso wie in Delmenhorst – zusätzlich noch Durchmesserlinien zum Einsatz, die über das Stadtzentrum den zentralen ÖPNV-Verknüpfungspunkt hinaus führen. Tangentiallinien, die Stadtteile an der Peripherie unter Umgehung des Stadtzentrums miteinander verbinden, gibt es nur in Aschaffenburg und Neumünster.

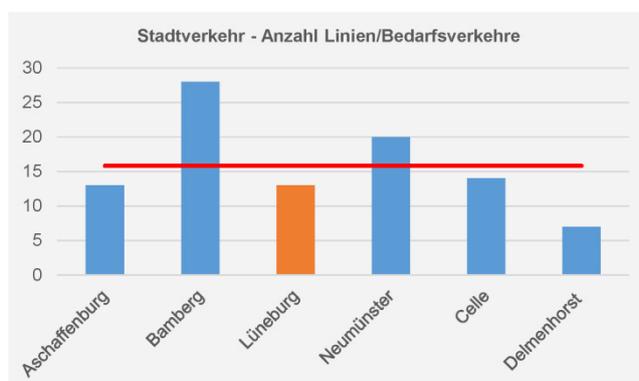
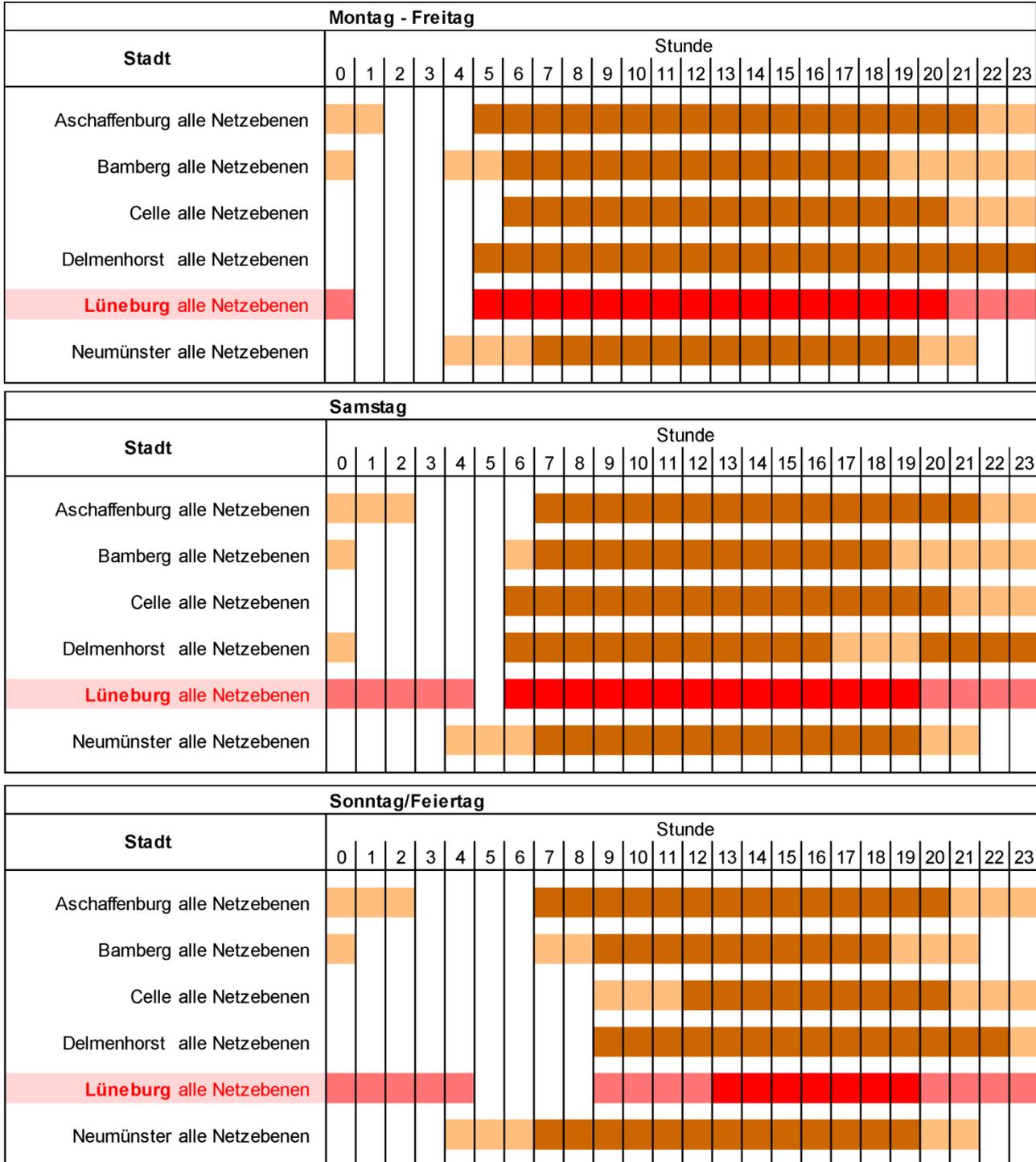


Abb. 4-04: Anzahl Linien- / Bedarfsverkehre im Verflechtungsbereich Hansestadt Lüneburg

Die Zahl der Buslinien bzw. Bedarfsverkehre sagt zwar nichts über Umfang und Qualität des ÖPNV-Angebots aus. Allerdings ist bei der Liniennetzgestaltung immer abzuwägen,

dass eine kleinteilige und individuelle Netzgestaltung mit vielen Linien meist zulasten der Übersichtlichkeit und Verständlichkeit des Netzes für die ÖPNV-Nutzer geht. Die Hansestadt Lüneburg nimmt unter den Vergleichsstädten mit 14 Linien (ohne ASM) einen unteren Mittelplatz ein (Durchschnittswert: 15,8 Linien).

Betriebszeiten im ÖPNV nach Verkehrstagen:



Kernbetriebszeiten (alle ÖV-Linien oder alle ÖV-Haltestellen)

 Randbetriebszeiten mit eingeschränkter ÖPNV-Bedienung (nur bestimmte ÖV-Linien oder Haltestellen oder Sondertarif)

Abb. 4-05: Betriebszeiten im ÖPNV nach Verkehrstagen im Verflechtungsbereich Hansestadt Lüneburg

Im Vergleich fällt auf, dass die Kernbetriebszeit in Lüneburg werktags (mo - fr) bereits um 21 Uhr endet und danach nur das ASM mit seinem Sondertarif zur Verfügung steht. In den Städten Aschaffenburg und Delmenhorst steht das reguläre ÖPNV-Angebot werktags hingegen bis mindestens 22 Uhr zur Verfügung, wenn auch mit ausgedünntem Fahrtenangebot.

In den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag hingegen fällt die lange Betriebszeit des ASM in Lüneburg bis in die frühen Morgenstunden auf.

An Sonntagen wiederum ist die Betriebszeit des regulären ÖPNV in Lüneburg auf den Zeitraum 13 bis 20 Uhr begrenzt und damit deutlich eingeschränkter als in den übrigen Vergleichsstädten.

Fahrtenangebot / Taktzeiten nach Verkehrstagen und Netzebenen:

Montag - Freitag			
Stadt	Taktzeiten [min] nach Verkehrszeit		
	HVZ	NVZ	SVZ
Aschaffenburg 1. Netzebene	15//30 / 20/40	30/60 / 20/40	30/(60)
Bamberg 1. Netzebene	15//30 / 20/40	30/40	30/60
1. Netzebene	30/60	30/60	60
Celle 2. Netzebene	30/60	30/60	60
3. Netzebene			60
Delmenhorst 1. Netzebene	30/60	30/60	60
2. Netzebene			60
1. Netzebene	20/30	20/30	--
Lüneburg 2. Netzebene			30/60
3. Netzebene			60
Neumünster 1. Netzebene	20/40/(30)/60	20/40/(30)/60	40/60
2. Netzebene			60

Samstag			
Stadt	Taktzeiten [min] nach Verkehrszeit		
	HVZ	NVZ	SVZ
Aschaffenburg 1. Netzebene		15/30/60	30/60
Bamberg 1. Netzebene		(40) 15/30/60	60
1. Netzebene		30/60	60
Celle 2. Netzebene		30/60	60
3. Netzebene			60
Delmenhorst 1. Netzebene		30/60	60
2. Netzebene			60
1. Netzebene		30/60	
Lüneburg 2. Netzebene			60
3. Netzebene			60
Neumünster 1. Netzebene		20/40/(30)/60	40/60
2. Netzebene			60

Sonntag/Feiertag			
Stadt	Taktzeiten [min] nach Verkehrszeit		
	HVZ	NVZ	SVZ
Aschaffenburg 1. Netzebene			30/60
Bamberg 1. Netzebene			(40) 30/60
1. Netzebene			60
Celle 2. Netzebene			60
3. Netzebene			60
Delmenhorst 1. Netzebene			
2. Netzebene			60
1. Netzebene			
Lüneburg 2. Netzebene			60
3. Netzebene			60
Neumünster 1. Netzebene			60/120
2. Netzebene			60

Tab. 4-06: Fahrtenangebot / Taktzeiten nach Verkehrstagen im Verflechtungsbereich Hansestadt LG

Das Fahrtenangebot bzw. die Taktzeiten Stadtverkehr Lüneburg entsprechen weitgehend denen der Vergleichsstädte. Allerdings fällt auf, dass sich in Lüneburg die Taktraster an Werktagen in der Haupt- und Normalverkehrszeit (HVZ/NVZ) je nach Linie unterscheiden und damit nicht kompatibel zueinander sind (20min-Takt oder 30min-Takt). In den Vergleichsstädten hingegen sind die Taktraster einheitlich.

4.2.3 ÖPNV auf den Hauptverkehrsachsen im Landkreis

Der Verflechtungsbereich wird verkehrlich vor allem durch die Linien des Stadtbusses geprägt. Ergänzt wird das Angebot durch die in die Stadt hineinfahrenden Regionalbuslinien. Auf den Hauptverkehrsachsen, die die jeweiligen Gemeindezentren mit der Hansestadt Lüneburg verbinden, bilden die regionalen Hauptlinien das Rückgrat des ÖPNV.

ÖPNV-Netzebenen und Betriebsformen nach Netzebenen:

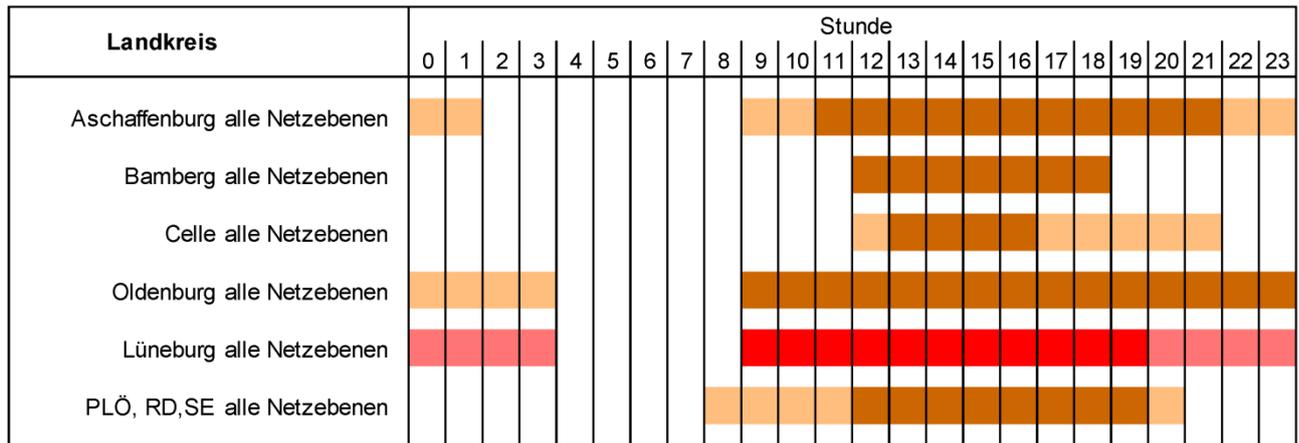
Landkreis	Netzebene			
	1	2	3	4
Aschaffenburg	Hauptlinien	Flächenerschließung	Schwachverkehrsnetz	-
Bamberg	Regionalbusnetz	-	-	-
Celle	Hauptnetz	Ergänzungsnetz	-	-
Oldenburg	Verbindungen	Flächenerschließung	Schülerverkehr	Nachtverkehr
Lüneburg	regionale Hauptlinien	Regionallinien	regionale Nebenlinien	Anruf-Sammel-Mobil
Plön	Hauptlinien	Flächenerschließung	-	-
Rendb.-Eckernf.	(Hauptlinien)	Flächenerschließung	-	-
Segeberg	Busgrundnetz	Busergänzungsnetz	regionales Busergänzungsnetz	-

Tab. 4-07: Differenzierung nach Netzebenen auf den Hauptverkehrsachsen im Landkreis

Landkreis	Netzebene				FBF: Sonder-tarif?
	1	2	3	4	
Aschaffenburg	KLV	KLV	FBF	-	ja
Bamberg	KLV	-	-	-	entfällt
Celle	KLV FBF	KLV FBF	-	-	ja
Oldenburg	KLV	KLV (FBF)	KLV	KLV	nein
Lüneburg	KLV	KLV	KLV	FBF	ja
Plön	KLV	KLV	-	-	entfällt
Rendb.-Eckernf.	KLV	KLV	-	-	entfällt
Segeberg	KLV	KLV	KLV FBF	-	nein

Tab. 4-08: Differenzierung nach Betriebsformen auf den Hauptverkehrsachsen im Landkreis

Der ÖPNV im Landkreis Lüneburg hat, wenn man das nachfragegesteuerte Anruf-Sammel-Mobil (ASM) als eigene Netzebene versteht, mit insgesamt vier Netzebenen eine vergleichsweise ausdifferenzierte ÖPNV-Struktur. Es ist jedoch eine klare Zuordnung „Netzebene → Betriebsform“ erkennbar.



Kernbetriebszeiten (alle ÖV-Linien oder alle ÖV-Haltestellen)
 Randbetriebszeiten mit eingeschränkter ÖPNV-Bedienung (nur bestimmte ÖV-Linien oder Haltestellen oder Sondertarif)

Abb. 4-07: Betriebszeiten im ÖPNV nach Verkehrstagen auf den Hauptverkehrsachsen im Landkreis

Im regionalen Vergleich weist der Regionalbusverkehr des Landkreises Lüneburg eine relativ gute Betriebszeitenabdeckung auf. Mit dem ASM besteht insbesondere im Spät- und Nachtverkehr ein auf den ersten Blick überdurchschnittlich gutes Angebot, das jedoch durch die Nutzungsbedingungen (Fahrten nur von Lüneburg stadtauswärts, gesonderter Tarif) stark eingeschränkt wird.

Fahrtenangebot / Taktzeiten nach Verkehrstagen und Netzebenen:

Montag - Freitag			
Landkreis	Taktzeiten nach Verkehrszeit		
	HVZ	NVZ	SVZ
Aschaffenburg 1. Netzebene	1h	1h	2h
2. Netzebene	1h	1h	2h
3. Netzebene			30 min
Bamberg 1. Netzebene	bedarfsorientiert, unvertaktet	bedarfsorientiert, unvertaktet	bedarfsorientiert, unvertaktet
Celle 1. Netzebene	30/60	1h (2h)	1h (2h)
2. Netzebene	2h+V	2h	2h
Oldenburg 1. Netzebene	30min	1h	1h
2. Netzebene	1h-/2h	2h	2h
3. Netzebene	bedarfsorientiert, unvertaktet	bedarfsorientiert, unvertaktet	
4. Netzebene			einzelne Fp.
Lüneburg 1. Netzebene	<i>tlw. 1h</i>	<i>tlw. 1h</i>	<i>tlw. 1h</i>
2. Netzebene	unvertaktet	unvertaktet	unvertaktet
3. Netzebene	unvertaktet	unvertaktet	
4. Netzebene			1h
Plön 1. Netzebene	1-2 stündlich	1-2 stündlich	2-stündlich
Rendsbg.- 2. Netzebene	1-2 stündlich	1-2 stündlich	2-stündlich
Eckernförde 3. Netzebene	1h bis bedarfsorientiert	1h bis bedarfsorientiert	1h bis bedarfsorientiert

Samstag			
Landkreis	Taktzeiten nach Verkehrszeit		
	HVZ	NVZ	SVZ
Aschaffenburg 1. Netzebene			2h
2. Netzebene			(1h) 2h
3. Netzebene			30 min
Bamberg 1. Netzebene			Einzelfahrten
Celle 1. Netzebene			(30/60min) 2h
2. Netzebene			3h
Oldenburg 1. Netzebene			1h
2. Netzebene			2h
3. Netzebene			
4. Netzebene			einzelne Fahrtenpaare
Lüneburg 1. Netzebene			<i>tlw. 1h</i>
2. Netzebene			unvertaktet
3. Netzebene			Einzelfahrten
4. Netzebene			1h
Plön 1. Netzebene			zweistündlich/Einzelfahrten
Rendsbg.- 2. Netzebene			zweistündlich/Einzelfahrten
Eckernförde 3. Netzebene			(1h bis Einzelfahrten)
Segeberg 3. Netzebene			
Sonntag/Feiertag			
Landkreis	Taktzeiten nach Verkehrszeit		
	HVZ	NVZ	SVZ
Aschaffenburg 1. Netzebene			2h
2. Netzebene			(1h) 2h
3. Netzebene			30 min
Bamberg 1. Netzebene			sehr wenige Einzelfahrten
Celle 1. Netzebene			2h (3h)
2. Netzebene			2-3 Fp.
Oldenburg 1. Netzebene			1h (2h)
2. Netzebene			
3. Netzebene			
4. Netzebene			einzelne Fahrtenpaare
Lüneburg 1. Netzebene			(1h) 2h / Einzelfahrten
2. Netzebene			unvertaktet
3. Netzebene			
4. Netzebene			1h
Plön 1. Netzebene			Einzelfahrten
Rendsbg.- 2. Netzebene			Einzelfahrten
Eckernförde 3. Netzebene			(tlw. 1h-Takt)
Segeberg 3. Netzebene			

Tab. 4-09: Fahrtenangebot / Taktzeiten nach Verkehrstagen auf den Hauptverkehrsachsen im Landkr.

Für den Regionalbusverkehr im Landkreis Lüneburg an Werktagen und an Samstagen gilt, dass selbst auf regionalen Hauptlinien (Netzebene 1) keine durchgehende Vertaktung besteht und alle übrigen Netzebenen unvertaktet sind. An Sonntagen gibt es zumindest auf einigen regionalen Hauptlinien (Netzebene 1) ein vertaktetes Fahrtenangebot. Im Vergleich hierzu bieten die Landkreise Aschaffenburg, Celle und Oldenburg mindestens auf den jeweiligen ÖPNV-Hauptlinien mit einer stringenten Vertaktung der Fahrpläne eine deutlich bessere Angebotsqualität.

4.2.4 Multimodale Mobilität und ÖPNV-ergänzende Mobilitätsangebote

		multimodale Verknüpfung	Bürgerbus	Radverkehr	Fahrradverleihsystem	Carsharing	Sonstiges
Aschaffenburg	Stadt	P+R	nein	Radverkehrskonzept Fahrradforum	nein	ja	
	Region	nein	1 (ehrenamtl. Fahrdienst)	ADFC-AK Radverkehr	nein	nein	
Bamberg	Stadt	P+R	nein	30 % Radverkehrsanteil	nein	ja	P+R-Buslinien E-Pkw-Ladestationen
	Region	nein	2	v.a. touristisch	nein	nein	
Celle	Stadt	P+R / B+R	nein	Radwegenetz AGFK-Mitglied	nein	nein	E-Bike-Ladestationen
	Region	nein	8	Radverkehrsnetz 10 Radthementouren	nein	nein	
Delmenhorst	Stadt	P+R	(ja)	24 % Radverkehrsanteil Radroutenkonzept AGFK-Mitglied	nein	nein	
	Region	(P+R)	2	k.A.	nein	nein	
Lüneburg	Stadt	P+R / B+R	nein	Radverkehrsanteil 25 % Radverkehrsstrategie (i.B.) AGFK-Mitglied	ja	ja	
	Region	(P+R)	3 1 komm. Fahrdienst	175 km Radwege an Kreisstraßen	(ja)	(ja)	
Neumünster	Stadt	(B+R)	nein	Runder Tisch „Radverkehr“ RAD.SH-Mitglied	nein	nein	E-Pkw-Ladestationen
	Region	nein	2	SE Radverkehrskonzept (i.B.)	nein	nein	

Tab. 4-10: ÖPNV-ergänzende Mobilitätsangebote

Hansestadt und Landkreis Lüneburg sind im regionalen Vergleich relativ gut mit ÖPNV-ergänzenden Angeboten ausgestattet (z.B. kommunale Fahrdienste als Mobilitätsangebote des bürgerschaftlichen Engagements), wobei multimodale Verknüpfungspunkte in der Region bislang noch kaum vorhanden sind. Grundsätzlich besteht damit jedoch ein gutes Potenzial für die Weiterentwicklung zu einem integrierten und multimodal nutzbaren Mobilitätsangebot.

5. Ziele und Maßnahmen

5.1 Übergeordnete Ziele

Nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz sollen im Rahmen des Nahverkehrsplans u. a. die Zielvorstellungen für die weitere Gestaltung des ÖPNV dargestellt werden. Die Festlegung dieser Ziele obliegt dem Aufgabenträger. Dabei sind allgemeine Zielvorgaben und Grundsätze zu berücksichtigen, die in übergeordneten Gesetzen, Programmen und Konzepten verankert sind, wie dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz, dem Gesetz zur Gleichstellung von Behinderten, dem Niedersächsischen Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG), dem Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP), dem Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Lüneburg (RROP), dem Integrierten Mobilitätskonzept des Landkreises Lüneburg (IMK) und dem Regionalen Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg (REK). In diesen Gesetzen, Programmen und Konzepten sind folgende, allgemeine Aussagen zum ÖPNV enthalten:

- Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
- Das bestehende Grundnetz des schienengebundenen und des straßengebundenen ÖPNV ist zu erhalten und weiterzuentwickeln.
- Die Schülerbeförderung ist in den ÖPNV zu integrieren.
- Das Bedienungsangebot soll sich nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen richten.
- Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit ist der ÖPNV zu einer attraktiven Alternative zum Motorisierten Individualverkehr auszugestalten. Die Verkehrsbedienung und die vorhandene und angestrebte Siedlungsstruktur sind hierauf abzustimmen. Dem Ausbau und der Finanzierung des ÖPNV ist gegenüber Maßnahmen für den MIV der Vorrang einzuräumen, soweit der Nutzen der Maßnahmen für den ÖPNV bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung überwiegt.
- Die Verknüpfungen und fahrplanmäßigen Abstimmungen der Buslinien untereinander sowie zwischen Bus und Bahn sind zu verbessern. Auch zwischen Motorisiertem Individualverkehr und Öffentlichem Verkehr sind sichere und leichte Verknüpfungen anzustreben. An den Haltestellen des SPNV sind ausreichende P&R- sowie B&R-Flächen vorzuhalten. Auch an Bushaltestellen sollten sichere Fahrradabstellmöglichkeiten den örtlichen Gegebenheiten und dem Bedarf entsprechend vorgesehen werden.
- Konkurrierende Parallelverkehre im ÖPNV sind zu vermeiden.
- Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich und bequem sein.
- Bei der Fahrplangestaltung ist den spezifischen Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnissen der verschiedenen Bevölkerungsgruppen Rechnung zu tragen.
- Bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen und der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen (Menschen mit Behinderungen, Kinder, ältere Menschen u. a.) zu berücksichtigen. Maßnahmen aus diesen Bereichen sollen vorrangig von den Zuwendungsgebern gefördert werden.
- Der ÖPNV ist bis zum 01. Januar 2022 vollständig barrierefrei zu gestalten, so dass auch Menschen, die in ihrer Mobilität oder Sensorik eingeschränkt sind, diesen grundsätzlich ohne fremde Hilfe nutzen können. Die genannte Frist gilt nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.
- Die Merkbarkeit der Fahrpläne (durch Einführung von Taktfahrplänen) ist zu verbessern.
- In den Zügen des SPNV ist ausreichend Platz für die Mitnahme von Fahrrädern vorzusehen; die dazugehörigen Tarifangebote sollten unkompliziert und preiswert sein.

5.2 Ziele des Landkreises Lüneburg

5.2.1 Grundsätze für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes

Der Landkreis Lüneburg strebt eine zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV an. Zur Erhöhung der Attraktivität des Landkreises als Wohn- und Wirtschaftsstandort und zur Sicherung der Mobilität der Landkreisbevölkerung soll der ÖPNV unter Wahrung eines angemessenen Kosten-/Nutzenverhältnisses und unter Berücksichtigung der begrenzten finanziellen Haushaltsmittel gestärkt und ausgebaut werden.

Für den (potenziellen) Fahrgast ist die Qualität des Verkehrsangebotes ein wesentliches Entscheidungskriterium für oder gegen die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs: Wie viele Verbindungen stehen täglich zur Verfügung, wie schnell kommt man mit Bus und Bahn zum gewünschten Ziel?

Der Landkreis setzt sich daher in besonderem Maße für eine Verbesserung des Verkehrsangebotes ein. Er differenziert dabei zwischen drei Raumtypologien mit unterschiedlichen Anforderungen und Bedingungen an den ÖPNV, die im IMK Grundlage der dort verankerten Untersuchung waren:

- dem Verflechtungsbereich der Hansestadt Lüneburg, der neben dem Stadtgebiet auch die direkt angrenzenden Umlandgemeinden erfasst,
- den Hauptverkehrsachsen im Landkreis, die die jeweiligen Gemeindezentren mit Lüneburg verbinden und
- den Achsenzwischenräumen im ländlichen Raum.

Für jeden der drei Raumtypen werden unterschiedliche Anforderungen an die Mobilität bzw. den ÖPNV gestellt. Dementsprechend variieren die im Nahverkehrsplan hinterlegten Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsangebotes in den jeweiligen Räumen:

- Im Verflechtungsbereich der Hansestadt Lüneburg, der in verkehrlicher Hinsicht vor allem durch die Linien des Stadtverkehrs Lüneburg geprägt ist, soll - wie im IMK vorgeschlagen - das Verkehrsangebot noch stärker vereinheitlicht und klarer strukturiert werden. Dazu gehört vor allem die Umsetzung eines einheitlichen Taktrasters auf allen Stadtbuslinien (ggf. mit Verstärkerfahrten in der HVZ) und die Erweiterung der Betriebszeiten. Weitere Eigenschaften eines Stadtbussystems, wie eine einheitliche Linienführung auf allen Linien, ein tagesdurchgängiges Angebot sowie die Abstimmung der Ankunfts- und Abfahrtszeiten auf den metronom am Bf. Lüneburg sind bereits heute weitestgehend vorhanden.
- Auf den Hauptverkehrsachsen, auf denen heute die so genannten regionalen Hauptlinien verkehren (z. B. 5100, 5200, etc.), soll das ÖPNV-Angebot - analog zu den Charakteristika des Stadtbusverkehrs - ebenfalls weiter vereinheitlicht werden. Das Hauptziel liegt hier vor allem in der Schließung von letzten Angebotslücken tagsüber (mo-fr), der Ausweitung des Angebotes am Wochenende sowie grundsätzlich in der Verbesserung der Vertaktung. Schulbezogene Fahrten sind nach Möglichkeit in das Taktraster einzubeziehen. Sollte dies - insbesondere in der Verkehrsspitze - nicht möglich sein, werden vom Landkreis auch Abweichungen in den Fahrplanlagen akzeptiert, um einen erhöhten Fahrzeugeinsatz mit den entsprechenden Kosten zu vermeiden. Grundsätzlich sind vertaktete Regionalbusfahrpläne auf den Hauptachsen wichtig, um darauf regelmäßige und gute Anschlussbeziehungen zu den vorgesehenen und ebenfalls vertakteten Rufbusangeboten für die Achsenzwischenräume gewährleisten zu können (s. u.)
- In den Achsenzwischenräumen, die sich häufig nur durch eine geringe Fahrgastnachfrage auszeichnen, soll ein an diese Bedingungen angepasstes ÖPNV-Angebot vorge-

halten werden. Dabei soll der konventionelle Linienverkehr nur auf Relationen und zu Zeiten erhalten bleiben, auf denen eine angemessene Fahrgastnachfrage erwartet werden kann, z. B. im Rahmen der Schülerbeförderung sowie auf pendlerstarken Relationen. Der derzeitige schulbezogene Verkehr muss auch in Zukunft jederzeit gewährleistet sein. In Räumen oder zu Zeiten schwacher Nachfrage sollen dagegen die heute bestehenden Angebote des klassischen Linienverkehrs eingestellt werden und durch ein flächendeckendes Rufbussystem mit einem 2h-Takt ersetzt werden. Der Rufbus soll dabei die Fläche erschließen und Fahrgäste an definierten Haltestellen Umsteigemöglichkeiten zu den Regionalbuslinien auf den Hauptachsen bieten. Genehmigungsmäßig sollen die Rufbusse in die bestehenden Konzessionen integriert werden.

Sofern verkehrlich sinnvoll, könnte das Rufbusangebot auf kleinräumiger, lokaler Ebene ggf. noch um weitere alternative (bereits bestehende) Bedienungsformen ergänzt werden (z. B. kommunale Fahrdienste, Bürgerautos, etc). Diese sind jedoch nicht zum regulären ÖPNV zu zählen, sondern stellen Mobilitätsangebote dar, die in kommunaler Verantwortung liegen und vor Ort betreut werden.

Unabhängig von den ÖPNV-spezifischen Zielvorgaben für die drei genannten Raumtypologien besitzt für den Landkreis Lüneburg die Sicherstellung der Schülerbeförderung die oberste Priorität. Das notwendige Fahrtenangebot ist unabhängig von der Einwohnerzahl der Orte und richtet sich nach den Erfordernissen der Schulen. Folgende übergeordnete Ziele sind zu berücksichtigen:

- Nach § 109 NSchG haben sich die Landkreise unabhängig von ihren Aufgaben als Schulträger darum zu bemühen, dass die Fahrpläne und die Beförderungsleistungen der öffentlichen Verkehrsmittel in ihrem Gebiet den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler hinreichend Rechnung tragen.
- Laut LROP ist die Schülerbeförderung in den ÖPNV zu integrieren.

Für die Gestaltung des Linienverkehrs im Bereich der Schülerbeförderung gibt die jeweils aktuelle Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg den Rahmen vor.

Neben der Qualität des Verkehrsangebotes gibt es weitere, für die Nutzerinnen und Nutzer relevante Rahmenbedingungen und Einflussfaktoren, die die Entscheidung für oder gegen den ÖPNV beeinflussen. Hierzu zählen z. B.:

- Tarif
- Haltestellen
- Fahrzeuge
- Fahrpersonal
- Information

Im Nahverkehrsplan werden daher weitere Maßnahmen zu diesen genannten Aspekten aufgeführt, die teilweise auch bereits im IMK verankert worden sind.

Darüber hinaus legt der Landkreis besonderen Wert darauf, dass die Qualität der erbrachten ÖPNV-Leistungen mindestens den jeweils gültigen HVV-Standards (Version Umland) entspricht. Die HVV-Standards umfassen Qualitätsvorgaben zu allen Aspekten des Nahverkehrs (u. a. Fahrzeuge, Haltestellen, Personal, Kommunikation, Service, Vertrieb).

5.2.2 Finanzierung von Verbesserungsmaßnahmen

Zur zielgerichteten Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes ist eine Reihe von Verbesserungsmaßnahmen erforderlich. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wird mit erheblichen Mehrkosten verbunden sein, die auf Basis der jeweils geltenden vertraglichen Regelungen zwischen Landkreis und Verkehrsunternehmen berechnet werden. Sofern diese Maßnahmen dazu dienen, das im Nahverkehrsplan definierte Grundangebot sicherzustellen, übernimmt der Landkreis die Mehrkosten. Bei Angebotsverbesserungen, die über das Grundangebot hinausgehen, sind dagegen die Mehrkosten vollständig von den betroffenen Kommunen nach dem Territorialprinzip zu tragen.

Kosten, die im Rahmen der Schülerbeförderung entstehen, werden in jedem Fall vom Landkreis getragen.

Grundsätzlich ist bei jeder Maßnahme auf ein angemessenes Kosten-Nutzen-Verhältnis zu achten. Daher sind z. B. Maßnahmen, bei denen mit einem relativ geringen Mitteleinsatz ein hoher Nutzen erzielt werden kann, zu priorisieren (z. B. zeitliche Optimierung bestehender Fahrten mit geringer Mehrleistung).

5.2.3 Maßnahmenübersicht

Maßnahme 1

Erlass einer allgemeinen Vorschrift zur Festlegung von Höchsttarifen als Grundlage zur Erbringung von ÖPNV-Leistungen im Landkreis Lüneburg ab dem 01.12.2019

Erläuterung

Der Kreistag des Landkreises Lüneburg hat am 21.12.2015 beschlossen, die Ausgleichszahlungen im ÖPNV durch den Erlass einer allgemeinen Vorschrift (aV) zur Festlegung von Höchsttarifen vorzubereiten. Diese allgemeine Vorschrift wird am 01.12.2019 in Kraft treten und ist objektiv, transparent und diskriminierungsfrei zu gestalten, so dass jedes Verkehrsunternehmen, das Linienverkehre in den Teilnetzen des Landkreises durchführen möchte, grundsätzlich Anspruch auf Ausgleichszahlungen aus der allgemeinen Vorschrift geltend machen kann, soweit es die vom Landkreis festgelegten Voraussetzungen erfüllt.

Damit Verkehrsunternehmen Ausgleichszahlungen aus der allgemeinen Vorschrift erhalten können, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt werden:

- Je Teilnetz müssen Genehmigungsanträge für alle Linien gestellt werden, die laut Nahverkehrsplan dem entsprechenden Teilnetz zugeordnet sind. Die Genehmigungen können von einem Unternehmen alleine beantragt werden oder in Kooperation mit weiteren Verkehrsunternehmen. Das Herauslösen von einzelnen Linien aus einem Teilnetz ist nicht zulässig.
- Anwendung des HVV-Tarifs, bei ausbrechenden Verkehren in den Landkreis Lüchow-Dannenberg ist der Wendland-Tarif und bei Verkehren in den Landkreis Ludwigslust-Parchim der Tarif der Verkehrsgemeinschaft Westmecklenburg (VWM) anzuwenden.
- Einhaltung der Regelungen zur Zusammenarbeit im HVV durch Unterzeichnung des HVV-Kooperationsvertrages
- Durchführung des Leistungsangebotes auf Basis des ab dem 01.12.2019 geforderten ÖPNV-Grundangebotes im Landkreis Lüneburg (s. u.). Für schulbezogene Verkehre sind die Fahrpläne maßgeblich, die zum Schuljahresbeginn 2018/2019 am 09.08.2018 in Kraft treten.

Nach dem 09.08.2018 (bzw. nach dem 01.12.2019) umgesetzte Fahrplanänderungen (Ergänzungen / Streichungen von Fahrten oder Änderungen der Linienführung, auch in

der Schülerbeförderung) werden Bestandteil des Grundangebotes und müssen bei der Abgabe von Genehmigungsanträgen stets berücksichtigt werden.

- Nicht unter die Regelungen der allgemeinen Vorschrift fallen Verkehre, die keinem Teilnetz zugeordnet sind. Dies sind Airbus-Verkehre, Bürgerbus-Verkehre, AST-Verkehre, Bürgerautos sowie andere Formen von alternativen Mobilitätsangeboten. Eine ggf. auftretende Konkurrenzierung des Linienverkehrs durch diese Verkehre ist möglichst gering zu halten.
- Die Umstellung von permanent durchgeführten Linienfahrten in Rufbusleistungen ist nur nach Rücksprache und im Einverständnis mit dem Landkreis als Aufgabenträger möglich.

Weitergehende Informationen, insbesondere auch die maximal mögliche Ausgleichszahlung pro Teilnetz, sind der Endfassung der allgemeinen Vorschrift zu entnehmen.

Finanzierung

Zu finanzieren ist die Ausgleichsleistung, die die Anwendung des vorgegebenen Höchsttarifs (= HVV-Tarif) sicherstellt. Die Höhe und die zukünftige Entwicklung der Ausgleichszahlungen basiert auf dem in der allgemeinen Vorschrift angelegten Verfahren.

Beteiligte

Landkreis (Federführung), VNO, Verkehrsunternehmen (Federführung), VNN, Rödl & Partner GmbH (als Rechtsberatung)

Maßnahme 2a

Definition des ÖPNV-Grundangebotes im Verflechtungsbereich der Hansestadt Lüneburg ab dem 01.12.2019

Einleitung

Wie in Kap. 5.2.1 beschrieben, hat der Landkreis Lüneburg das gesamte Kreisgebiet in drei Raumtypologien unterteilt, für die jeweils bestimmte Mindestqualitäten hinsichtlich des ÖPNV-Verkehrsangebotes gelten. Diese Mindestqualitäten sind im IMK festgelegt worden und stellen das so genannte ÖPNV-Grundangebot dar, für welches der Landkreis die Finanzierung sicherstellt.

Für den schulbezogenen Verkehr sind im Rahmen des IMK keine Vorgaben gemacht worden; hier gilt stets der jeweils aktuelle Fahrplanumfang als das Grundangebot, welches in keinem Fall unterschritten und nur in Abstimmung mit dem zuständigen Aufgabenträger verändert werden darf. Auskünfte zum schulbezogenen Verkehr erteilt der Aufgabenträger.

Im Folgenden wird das ÖPNV-Grundangebot für den Verflechtungsbereich der Hansestadt Lüneburg beschrieben.

Beschreibung des Verflechtungsbereiches der Hansestadt Lüneburg

Der Verflechtungsbereich umfasst neben dem Stadtgebiet Lüneburgs die Gebiete aller angrenzenden Gemeinden, die heute vom Stadtbus (Linien 5001 bis 5015) bedient werden oder zukünftig eine Stadtbus-Anbindung erhalten sollen:

- Flecken Bardowick (Linie 5002)
- Gemeinde Adendorf (Linien 5006, 5007, 5015)
- Gemeinde Wendisch Evern (Einbeziehung in den Stadtbusverkehr geplant)
- Gemeinde Deutsch Evern (Einbeziehung in den Stadtbusverkehr geplant)
- Gemeinde Reppenstedt (Linie 5013)
- Gemeinde Vögelsen (Linie 5009)
- Gemeinde Mechtersen (Linie 5009)

Wie im IMK dargelegt, ist für diesen Verflechtungsraum der Stadtbus das maßgebliche ÖPNV-Produkt. Dieser erschließt alle Stadtteile Lüneburgs sowie die o. g. Umlandgemeinden und bindet sie an die Innenstadt Lüneburgs sowie wichtige Ziele im Stadtgebiet an. Die wesentlichen verkehrlichen Merkmale des Stadtbusverkehrs sind

- ein einheitlicher Linienweg für alle Fahrten einer Linie,
- der Halt an allen Haltestellen auf dem Linienweg und
- die Verknüpfung mit dem SPNV am Bf. Lüneburg (insbesondere in/aus Ri. Hamburg).

Im Rahmen des IMK ist festgelegt worden, dass das heute bestehende Stadtbusangebot weiterentwickelt werden soll. Die Basis dieser Weiterentwicklung bildet ein Konzept der Planungsgemeinschaft Nord (PGN) aus 2009, welches in Abstimmung mit der Hansestadt Lüneburg an die aktuellen Bedingungen und Herausforderungen angepasst worden ist.

Definition des ÖPNV-Grundangebotes im Verflechtungsbereich

Im Folgenden wird für den Stadtbusverkehr das ÖPNV-Grundangebot definiert, welches sich aus der o. g. Weiterentwicklung ableitet und ab dem 01.12.2019 als Mindeststandard zu erbringen ist.

Liniennetz

Das zum Dezember 2019 umzusetzende Liniennetz basiert im Wesentlichen auf dem derzeitigen Liniennetz (Stand: Mai 2018). Veränderungen zum Status Quo sind auf folgenden Linien zu verzeichnen:

- Linie 5002:
Die Linie bedient nicht mehr die Haltestellen „Am Sande“, „Bürgeramt“ und „Markt“, sondern fährt über die Haltestelle „Reichenbachplatz“ direkt zum Bahnhof.
- Linie 5004:
Die Linie, die das neue Hanse-Viertel erschließt, wird über ihre derzeitige Endhaltestelle "Tartuer Platz" bis zur Haltestelle "Otto-Brenner-Straße" im Hafen verlängert. Die Linie 5004 übernimmt auf diesem neuen Linienabschnitt die Leistung der heutigen Linie 5010.
- Linie 5009:
Die Linie wird über ihre derzeitige Endhaltestelle "ZOB" bis zur Haltestelle "Freibad" verlängert. Die Linie 5009 übernimmt auf diesem neuen Linienabschnitt die Leistung der heutigen Linie 5010.
- Linie 5010:
Die Linie wird vollständig eingestellt. Alle Haltestellen werden entweder von der Linie 5004 oder der Linie 5009 bedient.
- Linie 5011:
Die Bedienung der heutigen Haltestellen "Konrad-Adenauer-Straße" und "Wilhelm-Leuschner-Straße" entfällt.

- Linie 5015:
Die Linie fährt zukünftig nicht mehr bis Erbstorf, sondern endet in Ebensberg an der Endhaltestelle "Ziegeleiteich". Die Haltestellen "Wendeplatz", "Ortelsburger Straße" und "Memeler Straße" werden nicht mehr bedient.
- Linie 5610 (neu: 5019):
Die Linie wird angebotsseitig zu einer Stadtbuslinie ausgebaut. Sie verkehrt nicht mehr als Ringlinie, sondern im Zwei-Richtungs-Betrieb auf direktem Wege zwischen Wendisch Evern und dem Bf. Lüneburg. In Wendisch Evern werden alle bestehenden Haltestellen weiterhin angefahren. Eine Bedienung der Haltestelle "Am Sande" in Lüneburg erfolgt nicht. Um die Zugehörigkeit zum Stadtbus zu verdeutlichen, sollte die Linie die Liniennummer 5019 erhalten.
- Linie 5620 (neu: 5020):
Die Linie wird ebenfalls zu einer Stadtbuslinie ausgebaut. Sie verkehrt im Zwei-Richtungs-Betrieb auf direktem Wege von Deutsch Evern zum Bf. Lüneburg. In Deutsch Evern werden – von den schwach frequentierten Haltestellen „Am Tiergarten“ und „Tiergartenstraße“ abgesehen – alle bestehenden Haltestellen weiterhin angefahren. Eine Bedienung der Haltestelle "Am Sande" erfolgt nicht. Um die Zugehörigkeit zum Stadtbus zu verdeutlichen, sollte die Linie die Liniennummer 5020 erhalten.

Bei der oben dargestellten Netzoptimierung ist im Rahmen des IMK auch geprüft worden, ob einzelne Haltestellen, die keine nennenswerte Fahrgastnachfrage aufweisen, aufgelassen werden könnten. Im Bereich des Stadtverkehrs sollte dies für die nachfolgend genannten Haltestellen untersucht werden:

- Adendorf, Kornblumenweg (Linie 5006)
- Adendorf, Virchowstraße (Linie 5925)
- Erbstorf, Feuerwehr (Linien 5018, 5020, 5025)
- Lüneburg, Am Elsenbruch (Linie 5919)
- Lüneburg, Veilchenring (Linie 5011)

Takt(frequenzen)

Um am Bf. Lüneburg gute Umsteigemöglichkeiten zwischen den einzelnen Stadtbuslinien zu ermöglichen und das Fahrplanangebot insgesamt transparenter zu gestalten, werden die Taktfrequenzen im Stadtbusverkehr auf ein 15/30-Minutentaktraster vereinheitlicht. Bei (sehr) geringer Fahrgastnachfrage (z. B. an Sonntagen) wird ein 60min-Takt vorgegeben, auf den Linien nach Deutsch Evern und Wendisch Evern teilweise auch ein 120min-Takt. Die Taktfrequenzen sind linienabhängig und können in der NVZ teilweise variieren, insbesondere am frühen Morgen oder am späteren Abend (s. nachfolgende Tabelle).

Taktsprünge bzw. Fahrten außerhalb der Taktlagen sind nur zulässig,

- wenn eine Linie nur in einer Fahrtrichtung Anschlüsse zum SPNV am Bf. Lüneburg herstellen kann und der dadurch erforderliche Wechsel von der Zubringer- zur Abnehmerfunktion andere Fahrtzeiten unumgänglich macht oder
- um am Bahnhof Lüneburg Anschlüsse zu Zügen herzustellen, die ihrerseits außerhalb der eigentlichen Taktlagen verkehren.

Einen Überblick über die Taktfrequenzen ab dem 01.12.2019 gibt die nachfolgende Übersicht:

Linie	Linienweg	Takt [in min]			
		Mo-Fr		Sa	So/Fei
		HVZ	NVZ	NVZ	SVZ
5001	Universität - ZOB (nur während d. Vorlesungszeit)	30 +Verstärker	30 +Verstärker	kein Angebot	kein Angebot
5002	(Vögelsen)/Bardowick - ZOB	30	30 (tlw. 60)	30 (tlw. 60)	60
5003	Teufelsküche - Am Sande - ZOB	15	30	30 (tlw. 60)	60
5004	Hafen - Stadtkoppel - Hanseviertel - ZOB	30	30	60	60
5005	Goseburg - ZOB - Am Sande - Ochtmissen	30	30 (tlw. 60)	60	60
5006	Adendorf - ZOB	60	60	kein Angebot	kein Angebot
5007	(Erbstorf)/Adendorf - ZOB - Am Sande - Oedeme	30	30 (tlw. 60)	30 (tlw. 60)	60
5009	Mechtersen - Am Sande - ZOB - Freibad	30	30 (tlw. 60)	60	60
5010	entfällt ab 01.12.2019 (geht in Linie 5004 und 5009 auf)				
5011	Häcklingen - Am Sande - ZOB - Kaltenmoor	30	30	30	60
5012	Bockelsberg - Am Sande - ZOB - Hagen	30	30	30	60
5013	Reppenstedt - Am Sande - ZOB	30	30	30 (tlw. 60)	60
5014	Kreideberg - Am Sande - ZOB - Kaltenmoor - Bülows Kamp	15	15 (tlw. 30)	30	60
5015	Jüttkenmoor - Am Sande - ZOB - Ebensberg	30	30	30 (tlw. 60)	60
5610 (5019)	Wendisch Evern - ZOB	30	60	60	60 (tlw. 120)
5620 (5020)	Deutsch Evern - ZOB	30	60	60	60 (tlw. 120)

Tab. 5-01: Linienübersicht mit Taktfrequenzen

HVZ = Hauptverkehrszeit (Mo-Fr 06.00 bis 08.00 und 16.30 bis 18.30)

NVZ = Normalverkehrszeit (Mo-Fr sämtliche Betriebszeit außerhalb der HVZ, Sa ganztägig)

SVZ = Schwachverkehrszeit (So/Fei ganztägig)

Die genaue Mindestanzahl von Fahrten je Stunde kann den folgenden, linienbezogenen Tabellen entnommen werden, die Bestandteil des IMK sind. Die konkreten Zeitlagen der einzelnen Fahrten, insbesondere am frühen Morgen und am Abend, müssen - unter Berücksichtigung der Ausweitung der Betriebszeiten - den heutigen Zeitlagen (Stand: Mai 2018) entsprechen.

Weitere Informationen zu den einzelnen Linien können dem IMK entnommen werden.

Linie 5001		Anzahl Fahrten je Stunde																							
Tagart		(00-01)	(01-02)	(02-03)	(03-04)	(04-05)	(05-06)	(06-07)	(07-08)	(08-09)	(09-10)	(10-11)	(11-12)	(12-13)	(13-14)	(14-15)	(15-16)	(16-17)	(17-18)	(18-19)	(19-20)	(20-21)	(21-22)	(22-23)	(23-24)
Vorlesungs- tag	Ri						1	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	2	2	2	2	2	1	
	GRi						1	2	2	2	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	1	
Ferien- tag (Di)	Ri						1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	GRi						1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
Samstag	Ri																								
	GRi																								
Sonntag	Ri																								
	GRi																								

Tab 5-02: Linie 5001 - Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019

Linie 5002		Anzahl Fahrten je Stunde																							
Tagart		(00-01)	(01-02)	(02-03)	(03-04)	(04-05)	(05-06)	(06-07)	(07-08)	(08-09)	(09-10)	(10-11)	(11-12)	(12-13)	(13-14)	(14-15)	(15-16)	(16-17)	(17-18)	(18-19)	(19-20)	(20-21)	(21-22)	(22-23)	(23-24)
Schultag	Ri						1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	
	GRi					1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	
Ferien- tag (Di)	Ri						1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1		
	GRi					1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1		
Samstag	Ri							1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1		
	GRi							1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1		
Sonntag	Ri										1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	GRi										1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		

Tab 5-03: Linie 5002 - Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019

Linie 5003		Anzahl Fahrten je Stunde																							
Tagart		(00-01)	(01-02)	(02-03)	(03-04)	(04-05)	(05-06)	(06-07)	(07-08)	(08-09)	(09-10)	(10-11)	(11-12)	(12-13)	(13-14)	(14-15)	(15-16)	(16-17)	(17-18)	(18-19)	(19-20)	(20-21)	(21-22)	(22-23)	(23-24)
Schultag	Ri						2	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	3	2	2	1		
	GRi						2	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	3	2	2	1		
Ferien- tag (Di)	Ri						2	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	3	2	2	1		
	GRi						2	4	4	2	2	2	2	2	2	2	2	3	4	3	2	2	1		
Samstag	Ri							1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1		
	GRi							2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1		
Sonntag	Ri										1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
	GRi										1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			

Tab 5-04: Linie 5003 - Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019

Linie 5004		Anzahl Fahrten je Stunde																							
Tagart		(00-01)	(01-02)	(02-03)	(03-04)	(04-05)	(05-06)	(06-07)	(07-08)	(08-09)	(09-10)	(10-11)	(11-12)	(12-13)	(13-14)	(14-15)	(15-16)	(16-17)	(17-18)	(18-19)	(19-20)	(20-21)	(21-22)	(22-23)	(23-24)
Schultag	Ri						1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1		
	GRi						1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1		
Ferien- tag (Di)	Ri						1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1		
	GRi						1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1		
Samstag	Ri							1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	GRi							1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
Sonntag	Ri										1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
	GRi										1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			

Tab 5-05: Linie 5004 - Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019

Linie 5005		Anzahl Fahrten je Stunde																							
Tagart		(00-01)	(01-02)	(02-03)	(03-04)	(04-05)	(05-06)	(06-07)	(07-08)	(08-09)	(09-10)	(10-11)	(11-12)	(12-13)	(13-14)	(14-15)	(15-16)	(16-17)	(17-18)	(18-19)	(19-20)	(20-21)	(21-22)	(22-23)	(23-24)
Schultag	Ri						1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	
	GRI						2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	
Ferientag (Di)	Ri						1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	
	GRI						2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	
Samstag	Ri									1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	GRI									1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
Sonntag	Ri										1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	GRI										1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		

Tab 5-06: Linie 5005 - Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019

Linie 5006		Anzahl Fahrten je Stunde																							
Tagart		(00-01)	(01-02)	(02-03)	(03-04)	(04-05)	(05-06)	(06-07)	(07-08)	(08-09)	(09-10)	(10-11)	(11-12)	(12-13)	(13-14)	(14-15)	(15-16)	(16-17)	(17-18)	(18-19)	(19-20)	(20-21)	(21-22)	(22-23)	(23-24)
Schultag	Ri						1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	GRI						1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
Ferientag (Di)	Ri						1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	GRI						1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
Samstag	Ri																								
	GRI																								
Sonntag	Ri																								
	GRI																								

Tab 5-07: Linie 5006 - Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019

Linie 5007		Anzahl Fahrten je Stunde																							
Tagart		(00-01)	(01-02)	(02-03)	(03-04)	(04-05)	(05-06)	(06-07)	(07-08)	(08-09)	(09-10)	(10-11)	(11-12)	(12-13)	(13-14)	(14-15)	(15-16)	(16-17)	(17-18)	(18-19)	(19-20)	(20-21)	(21-22)	(22-23)	(23-24)
Schultag	Ri						3	2	2	1	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	1		
	GRI						1	1	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1		
Ferientag (Di)	Ri						3	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1		
	GRI						1	1	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1		
Samstag	Ri									2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1		
	GRI									1	2	2	2	2	1	2	2	1	1	1	1	1	1		
Sonntag	Ri											1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
	GRI											1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			

Tab 5-08: Linie 5007 - Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019

Linie 5009		Anzahl Fahrten je Stunde																							
Tagart		(00-01)	(01-02)	(02-03)	(03-04)	(04-05)	(05-06)	(06-07)	(07-08)	(08-09)	(09-10)	(10-11)	(11-12)	(12-13)	(13-14)	(14-15)	(15-16)	(16-17)	(17-18)	(18-19)	(19-20)	(20-21)	(21-22)	(22-23)	(23-24)
Schultag	Ri						2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1		
	GRI						1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1		
Ferientag (Di)	Ri						2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1		
	GRI						1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1		
Samstag	Ri									1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	GRI									1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
Sonntag	Ri											1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
	GRI											1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			

Tab 5-09: Linie 5009 - Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019

Linie 5010		Anzahl Fahrten je Stunde																							
Tagart		(00-01)	(01-02)	(02-03)	(03-04)	(04-05)	(05-06)	(06-07)	(07-08)	(08-09)	(09-10)	(10-11)	(11-12)	(12-13)	(13-14)	(14-15)	(15-16)	(16-17)	(17-18)	(18-19)	(19-20)	(20-21)	(21-22)	(22-23)	(23-24)
Schultag	Ri						1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	
	GRi						1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	
Ferienstag (Di)	Ri						1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	
	GRi						1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	
Samstag	Ri							1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	GRi							1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
Sonntag	Ri										1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	GRi										1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		

Tab 5-10: Linie 5010 - Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019

Linie 5011		Anzahl Fahrten je Stunde																							
Tagart		(00-01)	(01-02)	(02-03)	(03-04)	(04-05)	(05-06)	(06-07)	(07-08)	(08-09)	(09-10)	(10-11)	(11-12)	(12-13)	(13-14)	(14-15)	(15-16)	(16-17)	(17-18)	(18-19)	(19-20)	(20-21)	(21-22)	(22-23)	(23-24)
Schultag	Ri						2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	
	GRi						2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	
Ferienstag (Di)	Ri						2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	
	GRi						2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	
Samstag	Ri							2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1		
	GRi							2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1		
Sonntag	Ri										1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	GRi										1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		

Tab 5-11: Linie 5011 - Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019

Linie 5012		Anzahl Fahrten je Stunde																							
Tagart		(00-01)	(01-02)	(02-03)	(03-04)	(04-05)	(05-06)	(06-07)	(07-08)	(08-09)	(09-10)	(10-11)	(11-12)	(12-13)	(13-14)	(14-15)	(15-16)	(16-17)	(17-18)	(18-19)	(19-20)	(20-21)	(21-22)	(22-23)	(23-24)
Schultag	Ri						2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1		
	GRi						2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1		
Ferienstag (Di)	Ri						2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1		
	GRi						2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1		
Samstag	Ri							2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1		
	GRi							2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1		
Sonntag	Ri										1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
	GRi										1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			

Tab 5-12: Linie 5012 - Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019

Linie 5013		Anzahl Fahrten je Stunde																							
Tagart		(00-01)	(01-02)	(02-03)	(03-04)	(04-05)	(05-06)	(06-07)	(07-08)	(08-09)	(09-10)	(10-11)	(11-12)	(12-13)	(13-14)	(14-15)	(15-16)	(16-17)	(17-18)	(18-19)	(19-20)	(20-21)	(21-22)	(22-23)	(23-24)
Schultag	Ri						1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		
	GRi						1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		
Ferienstag (Di)	Ri						1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		
	GRi						1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		
Samstag	Ri							2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1		
	GRi							2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1		
Sonntag	Ri										1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
	GRi										1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			

Tab 5-13: Linie 5013 - Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019

Linie 5014		Anzahl Fahrten je Stunde																							
Tagart		(00-01)	(01-02)	(02-03)	(03-04)	(04-05)	(05-06)	(06-07)	(07-08)	(08-09)	(09-10)	(10-11)	(11-12)	(12-13)	(13-14)	(14-15)	(15-16)	(16-17)	(17-18)	(18-19)	(19-20)	(20-21)	(21-22)	(22-23)	(23-24)
Schultag	Ri					1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	1	
	GRI					1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	1	
Ferienstag (Di)	Ri					1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	1	
	GRI					1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	1	
Samstag	Ri							2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1		
	GRI							2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1		
Sonntag	Ri									1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	GRI									1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		

Tab 5-14: Linie 5014 - Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019

Linie 5015		Anzahl Fahrten je Stunde																							
Tagart		(00-01)	(01-02)	(02-03)	(03-04)	(04-05)	(05-06)	(06-07)	(07-08)	(08-09)	(09-10)	(10-11)	(11-12)	(12-13)	(13-14)	(14-15)	(15-16)	(16-17)	(17-18)	(18-19)	(19-20)	(20-21)	(21-22)	(22-23)	(23-24)
Schultag	Ri							2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1		
	GRI							2	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	1		
Ferienstag (Di)	Ri							2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1		
	GRI							2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1		
Samstag	Ri							2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1		
	GRI							2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1		
Sonntag	Ri									1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	GRI									1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		

Tab 5-15: Linie 5015 - Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019

Linie 5610		Anzahl Fahrten je Stunde																							
Tagart		(00-01)	(01-02)	(02-03)	(03-04)	(04-05)	(05-06)	(06-07)	(07-08)	(08-09)	(09-10)	(10-11)	(11-12)	(12-13)	(13-14)	(14-15)	(15-16)	(16-17)	(17-18)	(18-19)	(19-20)	(20-21)	(21-22)	(22-23)	(23-24)
Schultag	Ri							1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	GRI							1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1		
Ferienstag (Di)	Ri							1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	GRI							1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1		
Samstag	Ri								1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	GRI								1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
Sonntag	Ri									1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	GRI									1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		

Tab 5-16: Linie 5610 (neu: 5019) - Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019

Linie 5620		Anzahl Fahrten je Stunde																							
Tagart		(00-01)	(01-02)	(02-03)	(03-04)	(04-05)	(05-06)	(06-07)	(07-08)	(08-09)	(09-10)	(10-11)	(11-12)	(12-13)	(13-14)	(14-15)	(15-16)	(16-17)	(17-18)	(18-19)	(19-20)	(20-21)	(21-22)	(22-23)	(23-24)
Schultag	Ri							1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	GRI							1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1		
Ferienstag (Di)	Ri							1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	GRI							1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1		
Samstag	Ri								1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	GRI								1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
Sonntag	Ri									1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		
	GRI									1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		

Tab 5-17: Linie 5620 (neu: 5020) - Fahrtenhäufigkeit ab Dez. 2019

Betriebszeiten

Die Betriebszeit beschreibt den Zeitraum, in dem eine Stadtbuslinie verkehrt. Um die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes zu erhöhen, werden die Betriebszeiten im Vergleich zum Status Quo ab dem 01.12.2019 montags bis samstags abends um eine Stunde verlängert. An Sonn- und Feiertagen wird der Betrieb bereits um 09.00 Uhr beginnen:

mo-fr: 05.00 - 22.00 Uhr | sa: 06.00 - 21.00 Uhr | so/fei: 09.00 - 20.00 Uhr

Eine Ausnahme bilden die neuen Stadtbuslinien 5610 (neu: 5019) und 5620 (neu: 5020), die ab dem 01.12.2019 folgende Betriebszeiten aufweisen werden:

mo-fr: 05.00 - 21.00 Uhr | sa: 07.00 - 21.00 Uhr | so/fei 09.00 - 19.00 Uhr

Anschlüsse

Alle Linien des Stadtverkehrs fahren die Haltestelle "Bf. Lüneburg (ZOB)" an. Hier sind gute Anschlüsse zum SPNV, insbesondere in/aus Richtung Hamburg, sicherzustellen.

Ab dem 01.12.2019 müssen die heute (Stand: Mai 2018) auf allen Linien vorhandenen Anschlüsse zum SPNV als Mindeststandard eingehalten werden. Eine weitere zeitliche Optimierung der Anschlusssituation ist anzustreben. Dabei sind längere Wartezeiten (bei 15min-Takt > 7-10 min, bei 30-60min-Takt > 10-15 min) unbedingt zu vermeiden, sofern keine übergeordneten verkehrlichen Aspekte dem entgegenstehen (z. B. ein vertaktetes, von mehreren Linien gemeinsam erbrachtes Fahrplanangebot auf einer Teilstrecke).

Bei der Optimierung der Anschlüsse am Bf. Lüneburg sind auch die Anschlüsse in Gegenlastrichtung zu berücksichtigen, z. B. für einpendelnde Berufstätige, die in den Gewerbegebieten der Hansestadt beschäftigt sind.

Finanzierung

Die Umstellung der Taktfrequenz im Stadtverkehr auf ein 15/30-Minutentaktraster, die Ausweitung der Betriebszeiten und die Einbindung von Deutsch Evern und Wendisch Evern in den Stadtverkehr führen - im Vergleich zum heutigen Fahrplanangebot - zu einem deutlich höheren Finanzierungsbedarf. Die Mehrkosten sind für jede Linie separat auf Basis der derzeitigen vertraglichen Kostensätze abgeschätzt worden:

Linie	Differenz Fahrplan-km / a	Differenz Fahrplan-h / a	Differenz Kosten / a
5001	28.100 km	2.300 h	105.100 €
5002	11.400 km	600 h	31.600 €
5003	-4.600 km	-300 h	-16.400 €
5004	116.600 km	4.800 h	279.400 €
5005	13.200 km	800 h	40.600 €
5006	13.700 km	600 h	34.200 €
5007	19.000 km	900 h	50.800 €
5009	38.600 km	1.900 h	103.400 €
5010	-63.800 km	-2.300 h	-143.600 €
5011	-99.800 km	-5.500 h	-288.900 €
5012	-50.200 km	-3.300 h	-160.800 €
5013	11.300 km	700 h	33.400 €
5014	86.200 km	5.800 h	283.300 €
5015	-107.200 km	-1.200 h	-150.300 €
5610 (neu: 5019)	19.150 km	600 h	90.000 €
5620 (neu: 5020)	38.300 km	1.200 h	150.000 €
gesamt	69.950 km	7.600 h	441.800 €

Tab. 5-18: Leistungs- und Kostendifferenz zwischen Status Quo-Angebot und Grundangebot 2019

Da die Angebotsverbesserungen zum Erreichen der ÖPNV-Grundversorgung im Verflechtungsbereich der Hansestadt Lüneburg dienen, übernimmt der Landkreis die mit den Maßnahmen verbundenen Mehrkosten.

Beteiligte

Landkreis (Federführung), VNO, Kommunen, Verkehrsunternehmen, VNN, HVV, Genehmigungsbehörde

Maßnahme 2b

Definition des ÖPNV-Grundangebotes im Regionalbusverkehr auf den ÖPNV-Achsen im Landkreis ab dem 01.12.2019

Einleitung

Wie in Kap. 5.2.1 beschrieben, hat der Landkreis Lüneburg das gesamte Kreisgebiet in drei Raumtypologien unterteilt, für die jeweils bestimmte Mindestqualitäten hinsichtlich des ÖPNV-Verkehrsangebotes gelten. Diese Mindestqualitäten sind im IMK festgelegt worden und stellen das so genannte ÖPNV-Grundangebot dar, für welches der Landkreis die Finanzierung sicherstellt.

Für den schulbezogenen Verkehr sind im Rahmen des IMK keine Vorgaben gemacht worden; hier gilt stets der jeweils aktuelle Fahrplanumfang als das Grundangebot, welches in keinem Fall unterschritten und nur in Abstimmung mit dem zuständigen Aufgabenträger verändert werden darf. Auskünfte zum schulbezogenen Verkehr erteilt der Aufgabenträger.

Im Folgenden wird das ÖPNV-Grundangebot im Regionalbusverkehr auf den ÖPNV-Achsen im Landkreis Lüneburg beschrieben.

Beschreibung der ÖPNV-Achsen im Landkreis Lüneburg

Die ÖPNV-Achsen im Landkreis verlaufen parallel zu den Landes- und Bundesstraßen im Landkreis und den daran angrenzenden Ortschaften. Auf diesen nachfragestarken ÖPNV-Achsen verkehren mehrere Regionalbuslinien, die im Folgenden als regionale Hauptlinien bezeichnet werden:

- Achse Lüneburg - Neetze - Bleckede (Linie 5100)
- Achse Lüneburg - Scharnebeck - Neetze (Linie 5110)
- Achse Lüneburg - Barendorf - Dahlenburg - Neu Darchau (Linien 5300, 5304)
- Achse Lüneburg - Melbeck - Embsen - Barnstedt (Linie 5600)
- Achse Lüneburg - Drögennindorf - Amelinghausen [- Steinbeck] (Linie 5700)
- Achse Lüneburg - Reppenstedt - Kirchgellersen - Salzhausen [- Hanstedt] (Linie 5200)
- Achse Lüneburg - Brietlingen - Artlenburg - Hohnstorf [- Hittbergen] (Linie 5900)

(Linienabschnitte mit deutlich geringerem Angebot sind in [Klammern] gesetzt.)

Die Linien 5610 und 5620, die Deutsch Evern und Wendisch Evern mit Lüneburg verbinden und heute ihrem Charakter nach ebenfalls zu regionalen Hauptlinien zu zählen sind, werden an dieser Stelle nicht aufgeführt, da sie ab Dezember 2019 in den Stadtverkehr integriert werden sollen (s. Maßnahme 2a).

Die regionalen Hauptlinien haben die Funktion, die einzelnen Zentren in den Teilregionen möglichst schnell und umsteigefrei mit Lüneburg zu verbinden. Weitere Merkmale dieser Linien sind:

- ein möglichst einheitlicher Linienweg für alle Fahrten einer Linie (Abweichungen nur in Ausnahmefällen, wenn dies z. B. im Rahmen der Schülerbeförderung erforderlich ist),
- in der Region der Halt an allen Haltestellen, in der Hansestadt Lüneburg nur an ausgewählten Haltestellen auf dem Linienweg (z. B. in der Nähe von Behörden, Krankenhäusern sowie in der Innenstadt) und
- die Verknüpfung mit anderen Buslinien sowie dem SPNV am Bf. Lüneburg (insbesondere in/aus Ri. Hamburg).

Im Rahmen des IMK ist festgelegt worden, dass das heute bestehende Angebot auf den regionalen Hauptlinien weiterentwickelt werden soll. Dabei stehen vor allem eine klarere Vertaktung (ggf. einschließlich einer Verdichtung) des Fahrtenangebotes und eine Ausweitung der Betriebszeiten im Fokus. Ein durchgängiger, merkbarer Takt erhöht nicht nur die Attraktivität der Busfahrpläne an sich, sondern ist auch Voraussetzung, um die in den Achsenzwischenräumen geplanten Rufbus-Angebote optimal mit den regionalen Hauptlinien verknüpfen zu können.

Darüber hinaus sollen am Bahnhof Lüneburg die Anschlüsse der regionalen Hauptlinien an den metronom, vorrangig in/aus Richtung Hamburg, verbessert werden, um auch weiterfahrenden Fahrgästen eine optimale Reisekette anbieten zu können. Zudem werden mit dieser Maßnahme die Umsteigemöglichkeiten zwischen den einzelnen Regionalbuslinien erweitert.

Definition des ÖPNV-Grundangebotes auf den ÖPNV-Achsen

Im Folgenden wird für den Regionalbusverkehr auf den ÖPNV-Achsen im Landkreis das ÖPNV-Grundangebot definiert, welches sich aus der o. g. Weiterentwicklung ableitet und ab dem 01.12.2019 als Mindeststandard zu erbringen ist.

Liniennetz

Das zum Dezember 2019 umzusetzende regionale Hauptliniennetz basiert im Wesentlichen auf dem derzeitigen Liniennetz (Stand: Mai 2018). Veränderungen zum Status Quo sind auf folgenden Linien zu verzeichnen:

- Linie 5100:
Die Linie behält ihren heutigen Linienverlauf (einschl. der heutigen Einzelfahrten durch den Hafen Lüneburgs), allerdings werden alle Fahrten, die derzeit an der Haltestelle "Bleckede, Bahnhof" beginnen oder enden, bis zur Haltestelle "Bleckede, Fähranleger" (rück-)verlängert.
Alle Fahrten beginnen und enden zukünftig am Bahnhof Lüneburg; die Haltestelle "Am Sande" wird nicht mehr bedient.
- Linie 5110:
Die Linie wird grundsätzlich nur noch bis Scharnebeck verkehren, nur morgens und nachmittags wird der Betrieb in Lastrichtung bis bzw. ab Neetze aufrechterhalten.
Alle Fahrten beginnen und enden zukünftig am Bahnhof Lüneburg; die Haltestelle "Am Sande" wird nicht mehr bedient.
- Linie 5300:
Alle Fahrten beginnen und enden zukünftig am Bahnhof Lüneburg; die Haltestelle "Am Sande" wird nicht mehr bedient.

- Linie 5304:
Die Linie, die bislang das Angebot auf der Linie 5300 ergänzt, wird vollständig eingestellt. Die Leistungen auf dem Abschnitt Lüneburg - Dahlenburg wird die Linie 5300 übernehmen, die Leistungen auf dem Abschnitt Dahlenburg - Pommoißel werden über das zukünftige Rufbus-Angebot abgedeckt.
- Linien 5600 und 5700:
Die Haltestelle "Am Sande" wird nicht mehr bedient. Als Ersatz steht die weiterhin angefahrne Haltestelle „Wallstraße“ zur Verfügung. Von der Wallstraße aus verkehren die Busse über Rote Straße, Handwerkerplatz, Stresemannstraße, Willy-Brandt-Straße zum Bahnhof.
- Linie 5900:
Alle Fahrten beginnen und enden zukünftig am Bahnhof Lüneburg; die Haltestelle "Am Sande" wird nicht mehr bedient.

Im Rahmen der Netzoptimierung ist auch geprüft worden, ob einzelne Haltestellen, die keine nennenswerte Fahrgastnachfrage aufweisen, aufgelassen werden könnten. Im Bereich des Regionalverkehrs sollte dies für die nachfolgend genannte Haltestelle untersucht werden:

- Vögelsen, Friedhofsweg (Linie 5404)

Takt(frequenzen)

Um auf allen regionalen Hauptlinien ähnliche Qualitäten hinsichtlich des Fahrplanangebotes gewährleisten zu können, stellen folgende Taktfrequenzen ab dem 01.12.2019 das ÖPNV-Grundangebot dar, welches nicht unterschritten werden darf:

- montags - freitags: ganztägig 60min-Takt (bei höherer Nachfrage bedarfsgerecht verdichtet)
- samstags: ganztägig 120min-Takt (bei höherer Nachfrage 60min-Takt)
- sonntags/feiertags: ganztägig 120min-Takt

Besteht auf einer Linie bereits heute ein Verkehrsangebot, welches über diese Taktfrequenzen hinausgeht (z. B. in der Hauptverkehrszeit), so gilt dieses ab dem 01.12.2019 als ÖPNV-Grundangebot.

Taktsprünge* bzw. Fahrten außerhalb der Taktlagen sind nur zulässig,

- wenn dies bei schulbezogenen Fahrten im Einzelfall unvermeidbar ist,
- um am Bahnhof Lüneburg Anschlüsse zu Zügen herzustellen, die ihrerseits außerhalb der eigentlichen Taktlagen verkehren oder
- um in der morgendlichen HVZ das Fahrplanangebot bedarfsgerecht zu erweitern.

* **Taktsprung** = Verschiebung des Taktrasters. Beispiel:

Linie X fährt morgens an der ersten Haltestelle immer auf Minute .50 ab (6.50, 7.50, 8.50, ...). Nachmittags fährt der Bus jedoch immer auf Minute .20 ab. Dieser Wechsel der Abfahrtsminuten wird als Taktsprung bezeichnet.

Einen Überblick über das Fahrplanangebot auf den regionalen Hauptlinien geben die nachfolgenden Liniensteckbriefe:

Linie 5100 Bleckede - Neetze [- Lüneburg, Hafen] - Lüneburg

	Bleckede → Lüneburg		Lüneburg → Bleckede	
	Zeitfenster	Anzahl Fahrten oder Takt	Zeitfenster	Anzahl Fahrten oder Takt
	Uhrzeiten beziehen sich auf Busankünfte am Bf. LG		Uhrzeiten beziehen sich auf Busabfahrten am Bf. LG	
Mo-Fr	05.41 - 08.20	bedarfsgerecht (05.41, 06.41, 07.03, 07.20, 07.50, 08.20)	06.25 - 08.40	bedarfsgerecht (06.25, 07.30, 08.40)
	08.20 - 19.20	60min-Takt	08.40 - 15.40	60min-Takt
			15.40 - 17.40	30min-Takt
17.40 - 20.40			60min-Takt	
Sa	06.20 - 15.20	60min-Takt	07.30 - 08.40	bedarfsgerecht (07.30, 08.40)
	15.20 - 19.20	120min-Takt	08.40 - 15.40	60min-Takt
			15.40 - 19.40	120min-Takt
So, Fei	09.20 - 19.20	120min-Takt	09.40 - 19.40	120min-Takt

Tab. 5-19: Angebotsstruktur Linie 5100

Neben den Fahrten im Taktverkehr werden montags bis freitags weitere Fahrten geleistet, insbesondere im schulbezogenen Verkehr. Diese Fahrten zählen ebenfalls zum ÖPNV-Grundangebot.

Der Lüneburger Hafen (u. a. mit der Haltestelle "Lüneburg, Von-Stern-Straße") wird nur montags bis freitags zu ausgewählten Zeiten bedient:

- Bleckede → Lüneburg: 5.34, 6.34, 6.54, 7.37, 8.17 an "Von-Stern-Str."
- Lüneburg → Bleckede: 14.49, 15.49, 16.19, 16.49, 17.19, 17.49 ab "Von-Stern-Str."

Abweichungen vom oben dargestellten Takt sowie den Ankunfts- und Abfahrtszeiten am Bf. Lüneburg sind nur im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger möglich. Dies gilt auch für die schulbezogenen Fahrten.

Linie 5110 [Neetze - Boltersen - Rullstorf -] Scharnebeck - Lüneburg

	Scharnebeck → Lüneburg		Lüneburg → Scharnebeck	
	Zeitfenster	Anzahl Fahrten oder Takt	Zeitfenster	Anzahl Fahrten oder Takt
	(Angegeben sind die Ankunftszeiten am Bf. LG.)		(Angegeben sind die Abfahrtszeiten am Bf. LG.)	
Mo-Fr	05.43 - 08.19	bedarfsgerecht (05.43, 06.43, 07.19, 08.19)	06.25 - 08.40	bedarfsgerecht (06.25, 07.30, 08.40)
	08.19 - 19.19	60min-Takt	08.40 - 20.40	60min-Takt
Sa	06.19 - 15.19	60min-Takt	07.30 - 08.40	bedarfsgerecht (07.30, 08.40)
			08.40 - 15.40	60min-Takt
	15.19 - 19.19	120min-Takt	15.40 - 19.40	120min-Takt
So, Fei	09.19 - 19.19	120min-Takt	09.40 - 19.40	120min-Takt

Tab. 5-20: Angebotsstruktur Linie 5110, Abschnitt Scharnebeck - Lüneburg

Zwischen Neetze und Scharnebeck gilt folgendes Fahrplanangebot:

	Neetze → Scharnebeck (- Lüneburg)		(Lüneburg -) Scharnebeck → Neetze	
	Zeitfenster	Anzahl Fahrten oder Takt	Zeitfenster	Anzahl Fahrten oder Takt
	(Angegeben sind die Ankunftszeiten am Bf. LG.)		(Angegeben sind die Abfahrtszeiten am Bf. LG.)	
Mo-Fr	05.43 - 08.19	bedarfsgerecht (05.43, 06.43, 07.19, 08.19)	16.40 - 18.40	60min-Takt
Sa	kein Angebot		kein Angebot	
So, Fei	kein Angebot		kein Angebot	

Tab. 5-21: Angebotsstruktur Linie 5110, Abschnitt Neetze - Scharnebeck

Der Linienabschnitt Neetze - Scharnebeck wird ab dem 01.12.2019 nur noch montags bis freitags bedient. Es werden dabei nur schulbezogene Fahrten sowie Fahrten in der Hauptverkehrszeit durchgeführt. Die montags bis samstags entfallenden Verbindungen werden vom Rufbus übernommen, sonntags entfallen die heutigen Verbindungen ersatzlos.

Alle Fahrten, die zwischen Neetze und Scharnebeck durchgeführt werden, müssen als durchgehende, umsteigefreie Verbindungen ab / bis Lüneburg angeboten werden.

Neben den Fahrten im Taktverkehr werden montags bis freitags weitere Fahrten geleistet, insbesondere im schulbezogenen Verkehr. Diese Fahrten zählen ebenfalls zum ÖPNV-Grundangebot.

Abweichungen vom oben dargestellten Takt sowie den Ankunfts- und Abfahrtszeiten am Bf. Lüneburg sind nur im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger möglich. Dies gilt auch für die schulbezogenen Fahrten.

Linie 5200 [Hanstedt - Nindorf Wildpark -] Salzhausen - Kirchgellersen - Lüneburg

	Salzhausen → Lüneburg		Lüneburg → Salzhausen	
	Zeitfenster	Anzahl Fahrten oder Takt	Zeitfenster	Anzahl Fahrten oder Takt
	(Angegeben sind die Ankunftszeiten am Bf. LG.)		(Angegeben sind die Abfahrtszeiten am Bf. LG.)	
Mo-Fr	05.44 - 08.51	bedarfsgerecht (05.44, 06.43, 07.26, 08.51)	06.05 - 09.10	bedarfsgerecht (06.05, 06.58, 08.04, 09.10)
	08.51 - 19.51	60min-Takt	09.10 - 14.10	60min-Takt
			15.37 - 20.37	60min-Takt
Sa	06.23 - 15.23	60min-Takt	07.30 - 08.37	bedarfsgerecht (07.30, 8.37)
			08.37 - 15.37	60min-Takt
	15.23 - 19.23	120min-Takt	15.37 - 19.37	120min-Takt
So, Fei	09.23 - 19.23	120min-Takt	09.37 - 19.37	120min-Takt

Tab. 5-22: Angebotsstruktur Linie 5200

Entgegen dem im IMK verankerten Grundsatz, die Busfahrzeiten auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten des metronoms am Bahnhof Lüneburg auszurichten, wird dies auf der Linie 5200 nur am Wochenende sowie montags bis freitags in der HVZ umgesetzt. Außerhalb der HVZ verkehren die Busse auch zukünftig in den heutigen Zeitlagen, um die Anschlüsse zur Linie 4406 in Salzhausen zu erhalten, die in den letzten Jahren kontinuierlich optimiert worden sind.

Der Linienweg bleibt unverändert; der Abschnitt Hanstedt - Salzhausen wird wie im Status Quo-Fahrplan 2018 nur mit einzelnen Fahrten bedient (3 - 4 Fahrtenpaare montags bis samstags; 2 Fahrtenpaare an Sonn- und Feiertagen). Alle Fahrten, die zwischen Hanstedt und Salzhausen durchgeführt werden, müssen als durchgehende, umsteigefreie Verbindungen ab / bis Lüneburg zu den im Fahrplan 2018 angegebenen Zeiten angeboten werden.

Neben den Fahrten im Taktverkehr wird montags bis freitags eine weitere Fahrt im schulbezogenen Verkehr geleistet, die dem Fahrplan 2018 entnommen werden kann und ebenfalls zum ÖPNV-Grundangebot zählt.

Abweichungen vom oben dargestellten Takt sowie den Ankunfts- und Abfahrtszeiten am Bf. Lüneburg sind nur im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger möglich. Dies gilt auch für die schulbezogenen Fahrten.

Linie 5300 [Neu Darchau -] Dahlenburg - Barendorf - Lüneburg

	Dahlenburg → Lüneburg		Lüneburg → Dahlenburg	
	Zeitfenster	Anzahl Fahrten oder Takt	Zeitfenster	Anzahl Fahrten oder Takt
	(Angegeben sind die Ankunftszeiten am Bf. LG.)		(Angegeben sind die Abfahrtszeiten am Bf. LG.)	
Mo-Fr	05.44 - 09.20	bedarfsgerecht (05.44, 06.24, 06.44, 07.20, 07.50, 09.20)	06.25 - 08.40	bedarfsgerecht (06.25, 07.30, 08.40)
	09.20 - 19.20	60min-Takt	08.40 - 20.40	60min-Takt
Sa	06.20 - 15.20	60min-Takt	07.30 - 08.40	bedarfsgerecht (07.30, 08.40)
			08.40 - 15.40	60min-Takt
	15.20 - 19.20	120min-Takt	15.40 - 19.40	120min-Takt
So, Fei	09.20 - 19.20	120min-Takt	09.40 - 19.40	120min-Takt

Tab. 5-23: Angebotsstruktur Linie 5300, Abschnitt Dahlenburg - Lüneburg

Zwischen Neu Darchau und Dahlenburg gilt folgendes Fahrplanangebot:

	Neu Darchau → Dahlenburg (- Lüneburg)		(Lüneburg -) Dahlenburg → Neu Darchau	
	Zeitfenster	Anzahl Fahrten oder Takt	Zeitfenster	Anzahl Fahrten oder Takt
	(Angegeben sind die Ankunftszeiten am Bf. LG.)		(Angegeben sind die Abfahrtszeiten am Bf. LG.)	
Mo-Fr	05.44 - 10.20	bedarfsgerecht (05.44, 06.44, 07.50, 10.20)	08.40 - 16.40	120min-Takt
	10.20 - 18.20	120min-Takt	16.40 - 19.40	60min-Takt
Sa	07.20 - 15.20	120min-Takt	09.40 - 17.40	120min-Takt
So, Fei	kein Angebot		kein Angebot	

Tab. 5-24: Angebotsstruktur Linie 5300, Abschnitt Neu Darchau - Dahlenburg

Neben den Fahrten im Taktverkehr werden montags bis freitags weitere Fahrten geleistet, insbesondere im schulbezogenen Verkehr. Diese Fahrten, die dem Fahrplan 2018 entnommen werden können, zählen ebenfalls zum ÖPNV-Grundangebot.

Abweichungen vom oben dargestellten Takt sowie den Ankunfts- und Abfahrtszeiten am Bf. Lüneburg sind nur im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger möglich. Dies gilt auch für die schulbezogenen Fahrten.

Wie beschrieben, soll nach der Erweiterung des Fahrplans auf der Linie 5300 sowie der Einführung eines Rufbus-Angebotes in der Samtgemeinde Dahlenburg die Linie 5304 eingestellt werden. Da diese Linie derzeit jedoch bis nach Dannenberg/Lüchow verkehrt und diese Orte an das Oberzentrum Lüneburg anbindet, ist vor einer Einstellung gemeinsam mit dem benachbarten Aufgabenträger nach einer Ersatzlösung zu suchen, die den Interessen beider Landkreise gerecht wird.

Linie 5600 [Barnstedt -] Embsen - Melbeck - Lüneburg

	Embsen → Lüneburg		Lüneburg → Embsen	
	Zeitfenster	Anzahl Fahrten oder Takt	Zeitfenster	Anzahl Fahrten oder Takt
	(Angegeben sind die Ankunftszeiten am Bf. LG.)		(Angegeben sind die Abfahrtszeiten am Bf. LG.)	
Mo-Fr	05.44 - 08.20	bedarfsgerecht (05.44, 06.44, 07.21, 07.44, 08.20)	06.25 - 08.40	bedarfsgerecht (06.25, 07.30, 08.40)
	08.20 - 19.20	60min-Takt	08.40 - 20.40	60min-Takt
Sa	06.20 - 15.20	60min-Takt	07.30 - 08.40	bedarfsgerecht (07.30, 08.40)
			08.40 - 15.40	60min-Takt
	15.20 - 19.20	120min-Takt	15.40 - 19.40	120min-Takt
So, Fei	09.20 - 19.20	120min-Takt	09.40 - 19.40	120min-Takt

Tab. 5-25: Angebotsstruktur Linie 5600, Abschnitt Embsen - Lüneburg

Zwischen Barnstedt und Embsen gilt folgendes Fahrplanangebot:

	Barnstedt → Embsen (- Lüneburg)		(Lüneburg -) Embsen → Barnstedt	
	Zeitfenster	Anzahl Fahrten oder Takt	Zeitfenster	Anzahl Fahrten oder Takt
	(Angegeben sind die Ankunftszeiten am Bf. LG.)		(Angegeben sind die Abfahrtszeiten am Bf. LG.)	
Mo-Fr	05.44 - 07.44	60min-Takt	16.40 - 18.40	60min-Takt
Sa	kein Angebot		kein Angebot	
So, Fei	kein Angebot		kein Angebot	

Tab. 5-26: Angebotsstruktur Linie 5600, Abschnitt Barnstedt - Embsen

Der Linienabschnitt Barnstedt - Embsen wird ab dem 01.12.2019 nur noch montags bis freitags bedient. Dabei werden außerhalb der Hauptverkehrszeiten nur schulbezogene Fahrten durchgeführt. Die montags bis samstags entfallenden Verbindungen werden vom Rufbus übernommen.

Alle Fahrten, die zwischen Barnstedt und Embsen durchgeführt werden, müssen als durchgehende, umsteigefreie Verbindungen ab / bis Lüneburg angeboten werden.

Neben den o. g. Fahrten im Taktverkehr werden montags bis freitags weitere Fahrten geleistet, insbesondere im schulbezogenen Verkehr. Diese Fahrten, die dem Fahrplan 2018 entnommen werden können, zählen ebenfalls zum ÖPNV-Grundangebot.

Abweichungen vom oben dargestellten Takt sowie den Ankunfts- und Abfahrtszeiten am Bf. Lüneburg sind nur im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger möglich. Dies gilt auch für die schulbezogenen Fahrten.

Linie 5700 [Steinbeck - Soderstorf -] Amelinghausen - Dröggennindorf - Oerzen - Lüneb.

	Amelinghausen → Lüneburg		Lüneburg → Amelinghausen	
	Zeitfenster	Anzahl Fahrten oder Takt	Zeitfenster	Anzahl Fahrten oder Takt
	(Angegeben sind die Ankunftszeiten am Bf. LG.)		(Angegeben sind die Abfahrtszeiten am Bf. LG.)	
Mo-Fr	05.43 - 09.22	bedarfsgerecht (05.43, 06.43, 07.43, 08.43, 09.22)	06.25 - 08.39	bedarfsgerecht (06.25, 07.30, 08.39)
	09.22 - 19.22	60min-Takt	08.39 - 20.39	60min-Takt
Sa	06.22 - 15.22	60min-Takt	07.30 - 08.39	bedarfsgerecht (07.30, 08.39)
			08.39 - 15.39	60min-Takt
	15.22 - 19.22	120min-Takt	15.39 - 19.39	120min-Takt
So, Fei	09.22 - 19.22	120min-Takt	09.39 - 19.39	120min-Takt

Tab. 5-27: Angebotsstruktur Linie 5700, Abschnitt Amelinghausen - Lüneburg

Zwischen Soderstorf und Amelinghausen gilt folgendes Fahrplanangebot:

	Soderstorf → Amelinghausen (- Lüneburg)		(Lüneburg -) Amelinghausen → Soderstorf	
	Zeitfenster	Anzahl Fahrten oder Takt	Zeitfenster	Anzahl Fahrten oder Takt
	(Angegeben sind die Ankunftszeiten am Bf. LG.)		(Angegeben sind die Abfahrtszeiten am Bf. LG.)	
Mo-Fr	05.43 - 10.22	bedarfsgerecht (05.43, 06.43, 07.43, 08.43, 10.22)	08.39 - 16.39	120min-Takt
	10.22 - 18.22	120min-Takt	16.39 - 18.39	60min-Takt
Sa	09.22 - 17.22	120min-Takt	09.39 - 15.39	120min-Takt
So, Fei	kein Angebot		kein Angebot	

Tab. 5-28: Angebotsstruktur Linie 5700, Abschnitt Soderstorf - Amelinghausen

Der Linienabschnitt Steinbeck - Soderstorf wird ab dem 01.12.2019 nur noch montags bis freitags an Schultagen bedient. Grundlage hierfür bildet der Fahrplan 2018. Heute vorhandene Verbindungen an Ferientagen sowie am Wochenende entfallen ersatzlos. Im Gegenzug wird das Angebot auf dem Linienabschnitt Soderstorf - Amelinghausen montags bis samstags erweitert.

Alle Fahrten, die zwischen Steinbeck, Soderstorf und Amelinghausen durchgeführt werden, müssen als durchgehende, umsteigefreie Verbindungen ab / bis Lüneburg angeboten werden.

Neben den o. g. Fahrten im Taktverkehr werden montags bis freitags weitere Fahrten geleistet, insbesondere im schulbezogenen Verkehr. Diese Fahrten, die teilweise auch weitere Haltestellen abseits des normalen Linienweges bedienen und dem Fahrplan 2018 entnommen werden können, zählen ebenfalls zum ÖPNV-Grundangebot.

Abweichungen vom oben dargestellten Takt sowie den Ankunfts- und Abfahrtszeiten am Bf. Lüneburg sind nur im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger möglich. Dies gilt auch für die schulbezogenen Fahrten.

Linie 5900 [Hittbergen -] Hohnstorf - Artlenburg - Brietlingen - Lüneburg

	Hohnstorf → Lüneburg		Lüneburg → Hohnstorf	
	Zeitfenster	Anzahl Fahrten oder Takt	Zeitfenster	Anzahl Fahrten oder Takt
	(Angegeben sind die Ankunftszeiten am Bf. LG.)		(Angegeben sind die Abfahrtszeiten am Bf. LG.)	
Mo-Fr	05.43 - 08.21	bedarfsgerecht (05.43, 06.43, 07.05, 07.43, 08.21)	07.30 - 08.41	bedarfsgerecht (07.30, 08.41)
	08.21 - 19.21	60min-Takt	08.41 - 20.41	60min-Takt
Sa	06.21 - 13.21	60min-Takt	07.30 - 08.41	bedarfsgerecht (07.30, 08.41)
			08.41 - 13.41	60min-Takt
	13.21 - 19.21	120min-Takt	13.41 - 19.41	120min-Takt
So, Fei	09.21 - 19.21	120min-Takt	09.41 - 19.41	120min-Takt

Tab. 5-29: Angebotsstruktur Linie 5900, Abschnitt Hohnstorf - Lüneburg

Zwischen Hittbergen und Hohnstorf gilt folgendes Fahrplanangebot:

	Hittbergen → Hohnstorf (- Lüneburg)		(Lüneburg -) Hohnstorf → Hittbergen	
	Zeitfenster	Anzahl Fahrten oder Takt	Zeitfenster	Anzahl Fahrten oder Takt
	(Angegeben sind die Ankunftszeiten am Bf. LG.)		(Angegeben sind die Abfahrtszeiten am Bf. LG.)	
Mo-Fr	07.05 - 10.21	bedarfsgerecht (07.05, 08.21, 10.21)	08.41 - 16.41	120min-Takt
	10.21 - 18.21	120min-Takt	16.41 - 18.41	60min-Takt
Sa	09.22 - 15.22	120min-Takt	09.41 - 13.41	120min-Takt
So, Fei	kein Angebot		kein Angebot	

Tab. 5-30: Angebotsstruktur Linie 5900, Abschnitt Hittbergen - Hohnstorf

Alle Fahrten, die zwischen Hittbergen und Hohnstorf durchgeführt werden, müssen als durchgehende, umsteigefreie Verbindungen ab / bis Lüneburg angeboten werden.

Neben den o. g. Fahrten im Taktverkehr werden montags bis freitags weitere Fahrten geleistet, insbesondere im schulbezogenen Verkehr. Diese Fahrten, die teilweise auch weitere Haltestellen abseits des normalen Linienweges bedienen und dem Fahrplan 2018 entnommen werden können, zählen ebenfalls zum ÖPNV-Grundangebot.

Abweichungen vom oben dargestellten Takt sowie den Ankunfts- und Abfahrtszeiten am Bf. Lüneburg sind nur im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger möglich. Dies gilt auch für die schulbezogenen Fahrten.

Finanzierung

Die Optimierung des Angebotes auf den regionalen Hauptlinien führt - im Vergleich zur heutigen Situation - zu einem höheren Finanzierungsbedarf. Die Mehrkosten sind im IMK für jede Linie separat auf Basis der derzeitigen vertraglichen Kostensätze abgeschätzt worden und sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

Da sich bei der Definition des o. g. ÖPNV-Grundangebotes jedoch gezeigt hat, dass auf einzelnen Linien eine Anpassung der im IMK vorgeschlagenen Maßnahmen sinnvoll ist, sind die nachfolgenden Kostenabschätzungen als grobe Richtwerte zu verstehen, die vor Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen nochmals zu überprüfen bzw. konkretisieren sind.

Linie	Differenz Fahrplan-km / a	Differenz Fahrplan-h / a	Differenz Kosten / a
5100	8.303 km	-405 h	-5.000 €
5110	-56.599 km	-1.671 h	-114.200 €
5200	10.298 km	337 h	21.900 €
5300	193.382 km	4.247 h	341.400 €
5600	6.508 km	326 h	17.600 €
5700	47.816 km	1.269 h	91.800 €
5900	88.077 km	2.233 h	165.400 €
gesamt	297.785 km	6.336 h	518.900 €

Tab. 5-31: Leistungs- und Kostendifferenz zwischen Status Quo-Angebot und Grundangebot 2019

Da die vorstehend beschriebenen Angebotsverbesserungen zum Erreichen der ÖPNV-Grundversorgung auf den ÖPNV-Achsen im Landkreis dienen, übernimmt der Landkreis die mit den Maßnahmen verbundenen Mehrkosten.

Beteiligte

Landkreis (Federführung), VNO, Kommunen, Verkehrsunternehmen, VNN, HVV, Genehmigungsbehörde

Maßnahme 2c

Definition des ÖPNV-Grundangebotes im Regional- und Rufbusverkehr in den Achsenzwischenräumen im ländlichen Raum ab dem 01.12.2019

Einleitung

Wie in Kap. 5.2.1 beschrieben, hat der Landkreis Lüneburg das gesamte Kreisgebiet in drei Raumtypologien unterteilt, für die jeweils bestimmte Mindestqualitäten hinsichtlich des ÖPNV-Verkehrsangebotes gelten. Diese Mindestqualitäten sind im IMK festgelegt worden und stellen das so genannte ÖPNV-Grundangebot dar, für welches der Landkreis die Finanzierung sicherstellt.

Für den schulbezogenen Verkehr sind im Rahmen des IMK keine Vorgaben gemacht worden; hier gilt stets der jeweils aktuelle Fahrplanumfang als das Grundangebot, welches in keinem Fall unterschritten und nur in Abstimmung mit dem zuständigen Aufgabenträger verändert werden darf. Auskünfte zum schulbezogenen Verkehr erteilt der Aufgabenträger.

Im Folgenden wird das ÖPNV-Grundangebot im Regional- und Rufbusverkehr in den Achsenzwischenräumen im ländlichen Raum des Landkreis Lüneburg beschrieben.

Beschreibung der Achsenzwischenräume im ländlichen Raum

Die Achsenzwischenräume im Landkreis Lüneburg sind in der Regel durch eine geringe Besiedlungsdichte, eine disperse Siedlungsstruktur sowie eine hohe Pkw-Verfügbarkeit geprägt. In dieser Raumstruktur kann der klassische ÖPNV, der immer auf eine bündelbare Verkehrsnachfrage angewiesen ist, außerhalb der Schülerbeförderung sowie ggf. des Berufsverkehrs nur sehr unwirtschaftlich betrieben werden. In der Konsequenz beschränkt sich insbesondere an Ferientagen das verfügbare ÖPNV-Angebot häufig auf ein überschaubares Fahrtenangebot, welches für Personen mit eigenem Pkw keine gleichwertige Alternative darstellt und dementsprechend nicht genutzt wird.

Vor diesem Hintergrund verfolgt der Landkreis das Ziel, in diesen Achsenzwischenräumen das ÖPNV-Angebot flächendeckend zu optimieren und damit attraktiver zu gestalten. Dabei setzt der Landkreis auf eine Kombination von klassischen Regionalbusverkehren und nachfragegesteuerten, flexiblen Rufbusverkehren:

- Relationen mit relevanter Nachfrage werden weiterhin von den bestehenden Regionalbuslinien bedient. Dies betrifft insbesondere Fahrten im Rahmen der Schülerbeförderung, aber auch Verbindungen, die von Berufspendlern genutzt werden.
- Auf nachfrageschwachen Relationen sowie zu nachfrageschwachen Zeiten werden Rufbusverkehre eingerichtet, die - sofern keine anderen Verbindungen bestehen - ganztägig im 2h-Takt verkehren und die einzelnen Orte bzw. Ortsteile in der Fläche an das jeweilige Grundzentrum anbinden sollen, wo auch Anschlüsse an die regionalen Hauptlinien (s. o.) bzw. den SPNV in/aus Richtung Lüneburg bestehen werden.

Im Gegenzug werden bestehende Linienbusverkehre eingestellt, wenn sie nur eine schwache Nachfrage aufweisen.

Um aus dem ländlichen Raum bis nach Lüneburg durchgehende ÖPNV-Verbindungen gewährleisten zu können, ist in den jeweiligen Grundzentren eine optimale Verknüpfung von Rufbusverkehren und den weiterführenden regionalen Hauptlinien von besonderer Bedeutung. Voraussetzung hierfür ist die Umsetzung von klaren Taktfahrplänen auf den regionalen Hauptlinien, wie in der Maßnahme 2b beschrieben.

Definition des ÖPNV-Grundangebotes in den Achsenzwischenräumen

Im Folgenden wird für die Regionalbus- und Rufbus-Verkehre in den Achsenzwischenräumen das ÖPNV-Grundangebot definiert, welches sich aus der o. g. Weiterentwicklung ableitet und ab dem 01.12.2019 als Mindeststandard zu erbringen ist.

Im IMK sind flächendeckend für den gesamten Landkreis mehrere Rufbus-Gebiete festgelegt worden, die sich überwiegend an (Samt-) Gemeindegrenzen orientieren und jeweils in zwei bis vier Sektoren unterteilt sind. Der räumliche Zuschnitt der Sektoren orientiert sich sowohl an den Verkehrsbeziehungen als auch an der maximalen Fahrzeit einer Rufbustour, die auf den vorgesehenen 2h-Takt abgestimmt sein muss.

Der Aufgabenträger erwartet, dass spätestens bis zum 01.12.2019 Rufbus-Systeme in den Gebieten Amt Neuhaus und Bleckede sowie im Sektor Gellersen eingeführt worden sind. Die übrigen Rufbus-Systeme in den anderen Gebieten sind ebenso schnellstmöglichst zu realisieren. Alle Rufbusse zählen nach ihrer Umsetzung zum ÖPNV-Grundangebot.

Für alle Rufbus-Gebiete gelten folgende Vorgaben:

1. Besteht in den jeweiligen Gebieten **kein ÖPNV-Angebot im Linienverkehr**, müssen die Rufbusse folgende Qualitäten als Mindeststandards aufweisen:
 - Betriebstage: montags bis sonntags (einschl. feiertags)
 - Betriebszeiten: mo-fr: 05.00 - 21.00 Uhr
sa: 07.00 - 19.00 Uhr
so/fei: 09.00 - 19.00 Uhr
 - Fahrplanangebot: 2h-Takt an allen Betriebstagen (ganztägig)
 - Fahrtmöglichkeiten:
 - zwischen allen Orten innerhalb eines Bedienungssektors, einschließlich Fahrten zum jeweiligen Zentrum der Gemeinde
 - aber: keine innerörtlichen Fahrten
 - in den Zentren optimale Umsteigemöglichkeiten zwischen Rufbus und weiterführenden Regionalbuslinien bzw. Rufbus und Bahn (Umsteigezeit max. 7 Minuten)
 - Bedienung:
 - von Haltestelle zu Haltestelle
 - nur bei tatsächlicher Nachfrage → telefonische Voranmeldung des Fahrtwunsches erforderlich (120 Minuten vor gewünschter Abfahrtszeit)
 - Tarif: regulärer HVV-Tarif ohne Zuschlag
2. Gibt es in den Rufbus-Gebieten dagegen ein **bestehendes ÖPNV-Angebot im Linienverkehr**, so gelten die oben genannten Vorgaben (zu Betriebstagen, Betriebszeiten, Fahrplanangebot, Umsteigemöglichkeiten, etc.) für das Gesamtangebot aus den bestehenden, ganzjährig verfügbaren Regionalbusleistungen und den zusätzlich vorgesehenen Rufbusleistungen.

Bei der Planung des ÖPNV-Angebotes in den Rufbus-Gebieten ist im Detail Folgendes zu beachten:

- Bestehende Fahrten im Linienverkehr, die an Schultagen für die Schülerbeförderung erforderlich sind, sind zwingend auf der Basis des jeweils aktuellen Fahrplanes (derzeit 2018) zu erhalten. Sie sind allerdings als separates ÖPNV-Produkt zu verstehen, welches keine Ergänzung zum Rufbusverkehr darstellt und dementsprechend bei dessen Planung nicht berücksichtigt werden darf.
- Bestehende Fahrten im Linienverkehr, die ganzjährig (d. h. auch in den Ferien) angeboten werden und eine relevante Nachfrage aufweisen (durchschnittlich mehr als 5 Fahrgäste je Fahrt), sind ebenfalls zwingend auf der Basis des jeweils aktuellen Fahrplanes (derzeit 2018) zu erhalten. Diese Fahrten ergänzen den Rufbusverkehr und müssen bei dessen Planung berücksichtigt werden. Zeitgleich oder zeitnah (+/-30 Minuten) stattfindende Fahrten von Regionalbus und Rufbus sind nicht zulässig.

Im Folgenden werden die einzelnen Rufbus-Gebiete beschrieben:

Rufbus-Gebiet Ilmenau / Gellersen | Sektor IlmenauRegionalbusverkehr:

Linie 5600: Die Linie bedient grundsätzlich nur noch den Abschnitt Lüneburg - Melbeck - Embsen; der Abschnitt Embsen - Barnstedt wird nur montags - freitags im schulbezogenen Verkehr sowie in der HVZ bedient.
Fahrplanangebot: s. Maßnahme 2b

Linie 5604: Die Linie wird vollständig eingestellt.

Linie 5606: Fahrplanangebot: aktueller Fahrplan

Rufbusverkehr:

Verbindungen: Embsen ↔ Heinsen - Barnstedt - Neu Kolkhagen - Kolkhagen
Embsen ↔ Oerzen
Melbeck ↔ Kolkhagen - Neu Kolkhagen - Barnstedt - Heinsen

Verknüpfung: in Embsen und Melbeck mit regionaler Hauptlinie 5600

Rufbus-Gebiet Ilmenau / Gellersen | Sektor GellersenRegionalbusverkehr:

Linie 5200: Fahrplanangebot: s. Maßnahme 2b

Linie 5201: Fahrplanangebot: aktueller Fahrplan

Rufbusverkehr:

Verbindung: Kirchgellersen ↔ Südergellersen - Heiligenthal

Verknüpfung: in Kirchgellersen mit regionaler Hauptlinie 5200

Rufbus-Gebiet Amelinghausen **Sektor Nord**Regionalbusverkehr:

Linie 5700: Fahrplanangebot: s. Maßnahme 2b

Linien 5701, 5705, 5706 Fahrplanangebot:

- Alle Bestandsfahrten, die an Schultagen für die Schülerbeförderung erforderlich sind, sowie Fahrten, die eine relevante Nachfrage aufweisen, müssen erhalten bleiben.
- Alle übrigen Bestandsfahrten können eingestellt und gegen mindestens gleichwertige Rufbusverbindungen ersetzt werden.

Rufbusverkehr:

Verbindung: Amelinghausen ↔ Oldendorf - Marxen - Wetzen - Neu Oldendorf - Raven - Rolfsen

Verknüpfung: in Amelinghausen mit regionaler Hauptlinie 5700

Rufbus-Gebiet Amelinghausen **Sektor Süd**Regionalbusverkehr:

Linie 5700: Fahrplanangebot: s. Maßnahme 2b

Linien 5702, 5703 Fahrplanangebot:

- Alle Bestandsfahrten, die an Schultagen für die Schülerbeförderung erforderlich sind, sowie Fahrten, die eine relevante Nachfrage aufweisen, müssen erhalten bleiben.
- Alle übrigen Bestandsfahrten können eingestellt und gegen mindestens gleichwertige Rufbusverbindungen ersetzt werden.

Rufbusverkehr:

Verbindung: Amelinghausen ↔ Rehrhof - Ehlbeck - Rehlingen - Bockum Diersbüttel - Tellmer - Hohenesch - Glüsing - Betzendorf ↔ Drögnindorf

Verknüpfung: in Amelinghausen und Drögnindorf mit regionaler Hauptlinie 5700

Rufbus-Gebiet Bardowick Sektor NordStadt-/Regionalbusverkehr:

Linie 5002: Fahrplanangebot: aktueller Fahrplan

Linie 5405: Fahrplanangebot: aktueller Fahrplan
(landkreisübergreifende Linie, daher bleiben alle Fahrten erhalten)

Rufbusverkehr:

Verbindung: Bardowick ↔ Wittorf, Gewerbegebiet B4 - Wittorf - St. Dionys -
Barum - Horburg

Verknüpfung: in Bardowick mit Stadtbuslinie 5002

Rufbus-Gebiet Bardowick Sektor WestStadt-/Regionalbusverkehr:

Linie 5002: Fahrplanangebot: aktueller Fahrplan

Linie 5402: Fahrplanangebot: aktueller Fahrplan
(landkreisübergreifende Linie, daher bleiben alle Fahrten erhalten)

Linien 5403, 5404: Fahrplanangebot: aktuelle Fahrpläne

Rufbusverkehr:

Verbindung: Bardowick ↔ Handorf - Radbruch

Verknüpfung: in Bardowick mit Stadtbuslinie 5002

Anmerkung zum Rufbus-Gebiet Bardowick:

Im IMK wird darauf hingewiesen, dass im Gebiet der Gemeinde Bardowick die beiden Regionalbuslinien 5402 und 5405 bereits heute an Werktagen (mo-fr) eine vergleichsweise hohe Anzahl an täglichen Verbindungen bieten (5402: 7 Fahrten, 5405: 5/7 Fahrten). Durch eine bessere Vertaktung und eine geringfügige Erweiterung des Fahrtenangebotes könnte auf beiden Linien ein durchgehender 2h-Takt angeboten werden. Bei entsprechender Fahrplangestaltung und angepasster Linienführung ergäbe sich damit für die Orte Handorf, Wittorf und Barum ein ganztägiges Direktfahrtenangebot nach Lüneburg.

Von Radbruch aus kann Bardowick stündlich mit dem SPNV erreicht werden. Siedlungen im Einzugsbereich der Haltestellen "Bardowick, Im Bruch" und „Radbruch, Mühle" könnten mit einer Anruflinienfahrt der Stadtbuslinie 5002 angebunden werden.

Würden die genannten Angebotsoptimierungen umgesetzt, könnte auf die Einführung eines Rufbusses vollständig verzichtet werden.

Rufbus-Gebiet Scharnebeck Sektor WestRegionalbusverkehr:

Linien 5110, Fahrplanangebot: s. Maßnahme 2b
5900:

Linien 5902, Fahrplanangebot: aktuelle Fahrpläne
5903, 5904:

Rufbusverkehr:

Verbindung: Scharnebeck ↔ Moorburg - Brietlingen - Lüdershausen

Verknüpfung: in Scharnebeck mit regionaler Hauptlinie 5110,
in Brietlingen mit regionaler Hauptlinie 5900

Rufbus-Gebiet Scharnebeck Sektor OstRegionalbusverkehr:

Linie 5110: Fahrplanangebot: s. Maßnahme 2b

Linie 5104: Fahrplanangebot:
▫ Alle Bestandsfahrten, die an Schultagen für die Schülerbeförderung erforderlich sind, müssen erhalten bleiben.
▫ Alle übrigen Bestandsfahrten werden aus der Linie 5104 herausgenommen und auf die neue HVZ-Linie 5115 übertragen (s. u.).

Linie 5901: Fahrplanangebot: aktueller Fahrplan

Rufbusverkehr:

Verbindung: Scharnebeck ↔ Neu Rullstorf - Rullstorf - Boltersen - Neu Boltersen - Bockelkathen - Lüdersburg - Jürgenstorf - Echem

Verknüpfung: in Scharnebeck mit regionaler Hauptlinie 5110

Rufbus-Gebiet Osteide | **Sektor West**Regionalbusverkehr:

Linien 5100, Fahrplanangebot: s. Maßnahme 2b
5300:

Linien 5110, Fahrplanangebot:
5361, 5362:

- Alle Bestandsfahrten, die an Schultagen für die Schülerbeförderung erforderlich sind, sowie Fahrten, die eine relevante Nachfrage aufweisen, müssen erhalten bleiben.
- Alle übrigen Bestandsfahrten können eingestellt und gegen mindestens gleichwertige Rufbusverbindungen ersetzt werden.

Rufbusverkehr:

Verbindung: Barendorf ↔ Vastorf - Gifkendorf - Rohstorf - Horndorf -
Reinstorf - Holzen - Wendhausen - Sülbeck ↔ Neetze

Verknüpfung: in Barendorf mit regionaler Hauptlinie 5300,
in Neetze mit regionaler Hauptlinie 5100

Rufbus-Gebiet Osteide | **Sektor Ost**Regionalbusverkehr:

Linien 5100, Fahrplanangebot: s. Maßnahme 2b
5300:

Linien 5114, Fahrplanangebot: aktuelle Fahrpläne
5303 (Dahlenb.-
Bavendorf)

Linien 5361, Fahrplanangebot:
5362:

- Alle Bestandsfahrten, die an Schultagen für die Schülerbeförderung erforderlich sind, sowie Fahrten, die eine relevante Nachfrage aufweisen, müssen erhalten bleiben.
- Alle übrigen Bestandsfahrten können eingestellt und gegen mindestens gleichwertige Rufbusverbindungen ersetzt werden.

Rufbusverkehr:

Verbindung: Neetze ↔ Süttoft - Wennekath - Radenbeck - Thomasburg -
Wiecheln ↔ Bavendorf

Verknüpfung: in Neetze mit regionaler Hauptlinie 5100,
in Bavendorf mit regionaler Hauptlinie 5300

Rufbus-Gebiet Bleckede **Sektor Nord-West**Regionalbusverkehr:

Linie 5100: Fahrplanangebot: s. Maßnahme 2b

Linie 5102: Fahrplanangebot:

- Alle Bestandsfahrten, die an Schultagen für die Schülerbeförderung erforderlich sind, müssen erhalten bleiben.
- Alle übrigen Bestandsfahrten werden aus der Linie 5102 herausgenommen und auf die neue HVZ-Linie 5109 übertragen (s. u.).

Linie 5104: Fahrplanangebot:

- Alle Bestandsfahrten, die an Schultagen für die Schülerbeförderung erforderlich sind, müssen erhalten bleiben.
- Alle übrigen Bestandsfahrten werden aus der Linie 5104 herausgenommen und auf die neue HVZ-Linie 5115 übertragen (s. u.).

Linien 5111, 5112: Fahrplanangebot: aktuelle Fahrpläne

Rufbusverkehr:

Verbindungen: Bleckede ↔ Radegast - Brackede - Garlstorf - Barförde - Wendewisch
↔ Garze - Karze - Vogelsang - Rosenthal ↔ Neetze

Verknüpfung: in Bleckede und Neetze mit regionaler Hauptlinie 5100

Rufbus-Gebiet Bleckede **Sektor Süd-Ost**Regionalbusverkehr:

Linie 5100: Fahrplanangebot: s. Maßnahme 2b

Linien 5101, 5103: Fahrplanangebot:

- Alle Bestandsfahrten, die an Schultagen für die Schülerbeförderung erforderlich sind, müssen erhalten bleiben.
- Alle übrigen Bestandsfahrten werden aus den Linien 5101 und 5103 herausgenommen und auf die neuen HVZ-Linien 5105 und 5109 übertragen (s. u.).

Linien 5114, 5301: Fahrplanangebot: aktuelle Fahrpläne

Rufbusverkehr:

Verbindung: Bleckede ↔ Alt Garge - Walmsburg - Barskamp - Göddingen - Nindorf - Breetze ↔ Bleckede

Verknüpfung: in Bleckede mit regionaler Hauptlinie 5100

Rufbus-Gebiet Dahlenburg Sektor NordRegionalbusverkehr:

Linie 5300: Fahrplanangebot: s. Maßnahme 2b

Linie 5103: Fahrplanangebot: aktueller Fahrplan

Linien 5302, 5362: Fahrplanangebot:

- Alle Bestandsfahrten, die an Schultagen für die Schülerbeförderung erforderlich sind, müssen erhalten bleiben.
- Alle übrigen Bestandsfahrten können eingestellt und gegen mindestens gleichwertige Rufbusverbindungen ersetzt werden.

Rufbusverkehr:

Verbindung: Dahlenburg ↔ Marienau - Dahlem - Harmstorf - Köstorf - Ellringen - Leestahl - Gr. Sommerbeck / Kl. Sommerbeck ↔ Dahlenburg

Verknüpfung: in Dahlenburg mit regionaler Hauptlinie 5300

Rufbus-Gebiet Dahlenburg Sektor OstRegionalbusverkehr:

Linie 5300: Fahrplanangebot: s. Maßnahme 2b

Linien 5301, 5303: Fahrplanangebot:

- Alle Bestandsfahrten, die an Schultagen für die Schülerbeförderung erforderlich sind, müssen erhalten bleiben.
- Alle übrigen Bestandsfahrten können eingestellt und gegen mindestens gleichwertige Rufbusverbindungen ersetzt werden.

Rufbusverkehr:

Verbindung: Dahlenburg ↔ Mücklingen - Süschendorf - Nahrendorf - Oldendorf - Eichdorf - Breese - Pommoissel - Nieperfitz - Kovahl - Nüdlitz - Ventschau - Köhlingen - Tosterglope - Horndorf ↔ Dahlenburg

Verknüpfung: in Dahlenburg mit regionaler Hauptlinie 5300

Rufbus-Gebiet Dahlenburg Sektor SüdRegionalbusverkehr:

Linie 5300: Fahrplanangebot: s. Maßnahme 2b

Linie 5302: Fahrplanangebot:

- Alle Bestandsfahrten, die an Schultagen für die Schülerbeförderung erforderlich sind, müssen erhalten bleiben.
- Alle übrigen Bestandsfahrten können eingestellt und gegen mindestens gleichwertige Rufbusverbindungen ersetzt werden.

Rufbusverkehr:

Verbindung: Dahlenburg ↔ Neetendorf - Boitze - Ahndorf - Vindorf - Seedorf - Gienau - Becklingen - Dumstorf - Eimstorf - Lemgrave ↔ Dahlenb.

Verknüpfung: in Dahlenburg mit regionaler Hauptlinie 5300

Rufbus-Gebiet Amt Neuhaus | **Sektor Neuhaus - Boizenburg**
Regionalbusverkehr:

Linien 506, 507, 508, 509, 510, 513, 514, 565:	Fahrplanangebot: <ul style="list-style-type: none"> ▫ Alle Bestandsfahrten, die an Schultagen für die Schülerbeförderung erforderlich sind, müssen erhalten bleiben. ▫ Alle übrigen Bestandsfahrten werden eingestellt und durch Rufbusverbindungen ersetzt.
---	---

Rufbusverkehr:

Verbindung: Darchau, Fähre - Gr. Kühren - Konau - Darchau - Haar - Neuhaus - Gülze - Sumte - Niendorf - Krusendorf - Gülstorf - Viehle - Neu Garge - Stiepelse - Neu Wendischthun - Neu Bleckede - Neuhaus - Dellien - Preten - Boizenburg

Verknüpfung: in Darchau mit Elbfähre und regionaler Hauptlinie 5300,
in Boizenburg mit dem SPNV (RE 1: Hamburg - Schwerin)

Rufbus-Gebiet Amt Neuhaus | **Sektor Neuhaus - Dömitz**
Regionalbusverkehr:

Linien 506, 507, 508, 509, 510, 513, 514, 565:	Fahrplanangebot: <ul style="list-style-type: none"> ▫ Alle Bestandsfahrten, die an Schultagen für die Schülerbeförderung erforderlich sind, müssen erhalten bleiben. ▫ Alle übrigen Bestandsfahrten werden eingestellt und durch Rufbusverbindungen ersetzt.
---	---

Rufbusverkehr:

Verbindung: Brahlstorf - Sückau - Rosien I - Rosien II - Neuhaus - Darchau, Fähre, - Gr. Kühren - Konau - Darchau - Haar - Neuhaus - Stapel I - Stapel II - Zeetze I - Zeetze II - Stixe - Gr. Banratz - Vockfey - Pommaw - Privelack - Rassau - Laave - Kaarßen - Bitter - Herrenhof - Brandstade - Laake - Gosewerder - Strachau - Raffatz - Wilkenstorf - Bohnenburg - Kaarßen Neubau - Pinnau - Tripkau - Bohnenburg - Wehningen - Dömitz

Verknüpfung: in Brahlstorf mit dem SPNV (RE 1: Hamburg - Schwerin),
in Darchau mit Elbfähre und regionaler Hauptlinie 5300,
in Dömitz mit Linie 58

Finanzierung

Die Optimierung des Angebotes im Regional- und Rufbusverkehr in den Achsenzwischenräumen führt - im Vergleich zur heutigen Situation - zu einem veränderten finanziellen Aufwand. Die Kosten, die im IMK für die einzelnen Rufbusse und Regionallinien separat abgeschätzt worden sind, sind in den nachfolgenden Tabellen aufgeführt. Größere Abweichungen von der Kostenkalkulation im IMK sind jedoch nicht auszuschließen, da die Rahmenbedingungen teilweise noch unbekannt sind:

- Die Kosten für die Rufbusleistungen sind in erheblichem Maße von der Fahrgastnachfrage abhängig, die vor Einrichtung dieser Verkehre aber nur schwer abzuschätzen ist. Daher sind die entsprechenden Kosten im IMK sowohl auf Basis einer geringen Inanspruchnahme der Rufbusse wie auch auf Basis einer höheren Nutzungsquote abgeschätzt worden (min/max).
- Das IMK schlägt infolge der Einführung der Rufbusse und der HVZ-Linien (s. Maßnahme 3) eine Angebotsreduzierung auf den bestehenden Regionallinien vor. Durch den Prüfungsvorbehalt bei den HVZ-Linien werden die Reduzierungen auf den Regionallinien aber vergleichsweise geringer ausfallen. Genaue Abschätzungen können erst nach der Erstellung von detaillierten Fahrplänen gegeben werden.

Kostenabschätzung Rufbus:

Rufbus-Bedienungsgebiet	Fahrplan-km / a		Fahrplan-h / a		Bereitschaftszeit / a		Kosten / a	
	(min)	(max)	(min)	(max)	(min)	(max)	(min)	(max)
Ilmenau / Gellersen	12.900	61.800	300	1.550	2.900	1.650	69.000 €	128.500 €
Amelinghausen	20.800	99.900	400	2.000	3.700	2.150	92.500 €	182.000 €
Bardowick	12.800	61.500	250	1.150	2.150	1.250	54.000 €	107.500 €
Scharnebeck	23.500	112.900	500	2.250	4.250	2.450	105.500 €	207.000 €
Bleckede und Ostheide	43.200	207.200	900	4.450	8.300	4.800	204.500 €	394.000 €
Dahlenburg	31.700	152.400	650	3.100	5.800	3.350	144.500 €	282.000 €
Amt Neuhaus *	41.200	197.800	800	3.900	8.100	5.000	100.000 €	100.000 €
Summe	186.100	893.500	3.800	18.400	35.200	20.650	770.000 €	1.401.000 €
zzgl. jährlicher Abschreibung Fahrzeuge							170.000 €	190.000 €
Summe gesamt							940.000 €	1.591.000 €

Tab 5-32: Kostenabschätzung Rufbus

* Nachfrageabschätzung von ptv, Kostenabschätzung von der VLP

Kostenabschätzung Regionalbuslinien in den Achsenzwischenräumen:

Linie	Differenz Fahrplan-km / a	Differenz Fahrplan-h / a	Differenz Kosten / a
5101_neu	-81.719	-2.089	-154.124 €
5102_neu	-36.234	-840	-65.465 €
5103_neu	-58.747	-1.323	-104.830 €
5104_neu	-55.604	-1.438	-105.417 €
5111_neu	-47.059	-1.105	-85.458 €
5201_neu	-41.075	-1.276	-84.972 €
5303_neu	-14.470	-328	-25.896 €
5304_neu	-145.803	-3.324	-261.487 €
5361_neu	-25.984	-743	-51.631 €
5362_neu	-18.645	-489	-35.583 €
5405_neu	-16.179	-533	-34.512 €
5604_neu	-29.015	-816	-57.218 €
5701_neu	-12.737	-285	-22.661 €
5702_neu	-15.995	-360	-28.527 €
5703_neu	-4.430	-105	-8.078 €
Summe	-603.666	-15.054	-1.125.859 €

Tab 5-33: Kostenabschätzung Regionalbuslinien in den Achsenzwischenräumen

Die Optimierung des Angebotes im Regional- und Rufbusverkehr in den Achsenzwischenräumen führt damit in der Gesamtheit – je nach Nachfrage im Rufbusverkehr – zu einer Kostenreduzierung oder zu Mehrkosten, die den Abschätzungen zufolge ca. zwischen **-185.859 €** und **465.141 €** pro Jahr liegen werden.

Da die vorstehend beschriebenen Angebotsverbesserungen zum Erreichen der ÖPNV-Grundversorgung im Landkreis dienen, übernimmt der Landkreis ggf. entstehende Mehrkosten.

Beteiligte

Landkreis (Federführung), VNO, Kommunen, Verkehrsunternehmen, VNN, HVV, Genehmigungsbehörde

Maßnahme 3

Einrichtung von zusätzlichen Linienverkehren („HVZ-Linien“) im ländlichen Raum bei stark ansteigender Fahrgastnachfrage (Prüfauftrag)

Erläuterung

Grundsätzlich wird die ÖPNV-Versorgung in den Achsenzwischenräumen im ländlichen Raum über die vorstehend beschriebenen Rufbusverkehre (ggf. in Kombination mit den regionalen Hauptlinien) sichergestellt. Diese Rufbusverkehre werden die Angebotsqualität im Vergleich zum Status Quo bereits deutlich verbessern.

Sollte nach der Umsetzung des Rufbuskonzeptes die Fahrgastnachfrage im ländlichen Raum durch das verbesserte Verkehrsangebot signifikant ansteigen, so wird der Landkreis die zusätzliche Einrichtung von sogenannten „HVZ-Linien“ prüfen. Wie im IMK beschrieben, sollen diese Linien vor allem auf die Nachfrage in der Hauptverkehrszeit ausgerichtet sein und die Achsenzwischenräume an die Grundzentren anbinden. Dabei können ggf. auch neue Verbindungen geschaffen werden, die weder bestehende Regionalbusverkehre noch die Rufbusse abdecken.

Gemäß den Empfehlungen aus dem IMK sollten dabei vorrangig folgende Relationen geprüft werden:

Linie 5105 | Bleckede - Nindorf - Göddingen - Barskamp - Alt Garge - Bleckede

Die Linie 5105 könnte als Ringlinie die genannten Orte miteinander verbinden. In der Hauptverkehrszeit sollte ein 60min-Takt angeboten werden, ggf. ergänzt um Fahrten in der Mittagszeit. In Bleckede sollte die Linie Anschluss an die regionale Hauptlinie 5100 nach Lüneburg bieten.

Linie 5105_neu		Planung																							
Tagart		(00-01)	(01-02)	(02-03)	(03-04)	(04-05)	(05-06)	(06-07)	(07-08)	(08-09)	(09-10)	(10-11)	(11-12)	(12-13)	(13-14)	(14-15)	(15-16)	(16-17)	(17-18)	(18-19)	(19-20)	(20-21)	(21-22)	(22-23)	(23-24)
Mo-Fr (S)	Ri						1	1	1	1				1	1				1	1	1	1			
	Gri																								
Mo-Fr (F)	Ri						1	1	1	1									1	1	1	1			
	Gri																								
Samstag	Ri																								
	Gri																								
Sonntag	Ri																								
	Gri																								

Tab 5-34: HVZ-Linie 5105

Linie 5109 Hittbergen - Wendewisch - Brackede - Bleckede - Alt Garge - Barskamp -
Walmsburg - Neu Darchau

Die Linie 5109 könnte als Tangentialverbindung zwischen Hittbergen und Neu Darchau verkehren und so den nordöstlichen Teil des Landkreises in der HVZ im 2h-Takt erschließen. In Hittbergen sollte sie an die regionale Hauptlinie 5900 Anschlüsse bieten, in Bleckede an die regionale Hauptlinie 5100 (aus / in Richtung Brackede).

Linie 5109_neu		Planung																							
Tagart		(00-01)	(01-02)	(02-03)	(03-04)	(04-05)	(05-06)	(06-07)	(07-08)	(08-09)	(09-10)	(10-11)	(11-12)	(12-13)	(13-14)	(14-15)	(15-16)	(16-17)	(17-18)	(18-19)	(19-20)	(20-21)	(21-22)	(22-23)	(23-24)
Mo-Fr (S)	Ri							2							1		1		1		1				
	Gri							1	1	1						1		1		1					
Mo-Fr (F)	Ri							1							1		1		1		1				
	Gri							1		1						1		1		1					
Samstag	Ri																								
	Gri																								
Sonntag	Ri																								
	Gri																								

Tab 5-35: HVZ-Linie 5109

Linie 5115 Bleckede - Karze - Rosenthal - Jürgenstorf - Lüdersburg - Bockelkathen -
Rullstorf - Scharnebeck

Die Linie 5115 würde direkte Verbindungen zwischen Scharnebeck und Bleckede ermöglichen und das Angebot der Linie 5110 zwischen Scharnebeck und Rullstorf verdichten.

Linie 5115_neu		Planung																							
Tagart		(00-01)	(01-02)	(02-03)	(03-04)	(04-05)	(05-06)	(06-07)	(07-08)	(08-09)	(09-10)	(10-11)	(11-12)	(12-13)	(13-14)	(14-15)	(15-16)	(16-17)	(17-18)	(18-19)	(19-20)	(20-21)	(21-22)	(22-23)	(23-24)
Mo-Fr (S)	Ri								1	1				1	1	1		1	1						
	Gri								1	1								1	1						
Mo-Fr (F)	Ri								1	1				1	1	1		1	1						
	Gri								1	1								1	1						
Samstag	Ri																								
	Gri																								
Sonntag	Ri																								
	Gri																								

Tab 5-36: HVZ-Linie 5115

Linie 5305 Lüchow - Dannenberg - Hitzacker - Dahlenburg

Mit der Verdichtung der Linie 5300 im Abschnitt Lüneburg – Dahlenburg werden die heutigen, nicht vertakteten Fahrten der parallel verkehrenden Linie 5304 in diesem Abschnitt nicht mehr benötigt. Die neue Linie 5305 könnte daher die Linie 5304 im Abschnitt Dahlenburg – Hitzacker – Dannenberg ersetzen. In Dahlenburg sollte sie Anschlüsse an die Linie 5300 von/nach Lüneburg bieten. Die bisher durchgehenden Schülerfahrten der Linie 5304 bleiben hiervon unberührt.

Finanzierung

Bei den zusätzlich einzurichtenden HVZ-Linien ist im Rahmen der Detailplanung mit Änderungen zu rechnen, die sich auch auf die Kostenabschätzungen auswirken werden. Daher sind die im IMK genannten Mehrkosten als grobe Richtwerte zu verstehen, die vor Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen nochmals zu überprüfen bzw. konkretisieren sind.

Kostenabschätzung Einführung „HVZ-Linien“ im ländlichen Raum:

Linie	Differenz Fahrplan-km / a	Differenz Fahrplan-h / a	Differenz Kosten / a
5105_neu	39.225	833	68.292 €
5109_neu	106.359	2.054	178.337 €
5115_neu	96.660	2.129	170.844 €
5305_neu	84.326	1.750	145.451 €
Summe	326.570	6.766	562.924 €

Tab 5-37: Kostenabschätzung HVZ-Linien

Sofern die HVZ-Linien zum ÖPNV-Grundangebot gehören sollen, übernimmt der Landkreis die erforderliche Finanzierung.

Beteiligte

Landkreis (Federführung), VNO, Kommunen, Verkehrsunternehmen, VNN, Genehmigungsbehörde

Maßnahme 4**Bedienung von zentrumsnahen Haltestellen und / oder Bahnhöfen bei schulbezogenen Linienfahrten im Regionalbusverkehr****Erläuterung**

Die Fahrpläne bei schulbezogenen Linienfahrten sind eng auf die Belange der Schülerinnen und Schüler ausgerichtet. So werden z. B. die jeweiligen Schulstandorte möglichst direkt angefahren, um Zeit zu sparen und pünktlich zum Unterrichtsbeginn dort ankommen zu können. Dies führt jedoch häufig dazu, dass zentrale Haltestellen im Ortskern ausgelassen werden. Diese Nichtbedienung ist für die übrigen Fahrgäste als ein deutlicher Nachteil zu werten, insbesondere, wenn die Schulen am Ortsrand liegen. Gleiches gilt für das Auslassen von bahnhofsnahe gelegenen Haltestellen, weil der Bus somit nicht als Zubringer zur Bahn genutzt werden kann.

Werden zentrale Haltestellen dagegen auch auf schulbezogenen Linienfahrten bedient, so stehen für die übrigen Nutzer zumindest an Schultagen mehr nutzbare Verbindungen zur Verfügung, wodurch sich die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes in Gänze erhöht.

Die Mitbedienung der entsprechenden Haltestellen ist im Einzelfall zu prüfen. Dabei ist zu beachten, dass es durch Bedienung einer weiteren Haltestelle zur Verlängerung des Linienweges und damit zu einer Fahrzeitverlängerung kommen kann. Diese Fahrzeitverlängerungen können u. U. betrieblich ein Problem darstellen, wenn nur sehr geringe oder keine zeitlichen Reserven im Umlauf vorhanden sind. In diesen Fällen kann ggf. – wie teilweise bereits praktiziert – das Zentrum nach der Bedienung der Schule angefahren werden. Ebenfalls ist in diesem Zusammenhang die Möglichkeit der Umwandlung von Leerfahrten in Fahrplanfahrten zu prüfen.

Finanzierung

Werden nur Haltestellen zusätzlich angefahren, die auf dem bisherigen Linienweg liegen, so entstehen in der Regel keine Mehrkosten. Liegen die Haltestellen jedoch abseits der Route, so ergeben sich für das Verkehrsunternehmen in geringem Umfang höhere Kosten. Der Ausgleich hierfür ist auf Basis des jeweils gültigen Vertrages nach den dort festgelegten Berechnungsverfahren vom Aufgabenträger zu leisten.

Beteiligte

Verkehrsunternehmen (Federführung), VNN, Landkreis, Kommunen, VNO, Genehmigungsbehörde

Maßnahme 5

Sicherung und Optimierung der Anschlussverbindungen Bus / (Ruf-)Bus

Erläuterung

Das hierarchische Liniennetz im Landkreis Lüneburg basiert auf dem Grundprinzip, dass es einerseits regionale Hauptlinien gibt, die aus den Grundzentren im Landkreis schnelle Verbindungen in Richtung Lüneburg anbieten und andererseits regionale Erschließungslinien oder Rufbusse, die in den Achsenzwischenräumen verkehren und an definierten Umstiegshaltestellen - zumeist in den Grundzentren - mit den regionalen Hauptlinien verknüpft sind. Solche Umsteigeverbindungen sind nur dann attraktiv, wenn damit keine langen Wartezeiten verbunden sind, die die Gesamtreisezeit unverhältnismäßig erhöhen. Gleiches gilt für den Stadtbusverkehr im Verflechtungsbereich der Hansestadt Lüneburg, z. B. für Umsteigeverbindungen von einem Stadtteil zu einem anderen. Aus diesem Grunde sind die nachfolgend aufgeführten Haltestellen als Verknüpfungspunkte definiert, an denen die Bus- / (Ruf-)Busanschlüsse dauerhaft zu sichern bzw. zu optimieren sind:

- Amelinghausen, Bahnhof [u. a. Rufbus]
- Bardowick, Schulzentrum [u. a. Rufbus]
- Barendorf, Schule
- Barendorf, Lüneburger Str. [u. a. Rufb.]
- Bavendorf, B 216 [Rufbus]
- Bleckede, Bahnhof [u. a. Rufbus]
- Brahlstorf, Bahnhof [Rufbus]
- Boizenburg, Bahnhof [Rufbus]
- Brietlingen, Ort [Rufbus]
- Dahlenburg, Markt [u. a. Rufbus]
- Dahlenburg, Schulzentrum
- Darchau, Fähre [u. a. Rufbus]
- Drögnendorf, Celler Landstraße u. Drögnendorf, Ortsmitte [u. a. Rufbus]
- Embsen, Schulzentrum [u. a. Rufbus]
- Hittbergen, Kirche
- Kirchgellersen, Im Dorfe [u. a. Rufbus]
- Lüneburg, Am Sande
- Lüneburg, Bf. Lüneburg (ZOB)
- Melbeck, Hohe Luft [Rufbus]
- Neetze, Am Dorfplatz [u. a. Rufbus]
- Neuhaus, ZOB
- Oedeme, Schulzentrum
- Reppenstedt, Landwehrplatz
- Scharnebeck, Schulzentr.[u. a. Rufbus]

Zur Sicherstellung und Einhaltung der Anschlüsse im täglichen Betrieb ist das Fahrpersonal darauf in geeigneter Weise besonders hinzuweisen. Bei regelmäßig auftretenden Verspätungen sind die Fahrpläne ggf. geringfügig anzupassen, um den Anschluss zu sichern. Darüber hinaus beschaffen die Verkehrsunternehmen derzeit im Rahmen des Echtzeit-Projektes im HVV ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL). Die technischen Möglichkeiten dieses Systems sind in Zukunft auch für die Anschlusssicherung zu nutzen.

Finanzierung

Im Regelfall sollten fahrplanmäßige Verknüpfungen kostenneutral darstellbar sein. Sollten geringfügige Mehrkosten aufgrund einer leicht erhöhten Betriebsleistung anfallen, so sind diese auf Basis des jeweils gültigen Vertrages und den dort festgelegten Berechnungsverfahren vom Aufgabenträger zu übernehmen.

Beteiligte

Verkehrsunternehmen (Federführung), VNN, Landkreis, VNO, Genehmigungsbehörde

Maßnahme 6**Sicherung der Anschlussverbindungen Bus / Bahn****Erläuterung**

Um aus den kleineren Ortschaften sowie den Grundzentren des Landkreises das Oberzentrum Hamburg zu erreichen, ist der Fahrgast auf eine kombinierte Nutzung von Bus und Bahn angewiesen. Aus diesem Grunde sind die regionalen Hauptlinien im Landkreis alle auf den Bahnhof Lüneburg ausgerichtet, wo derzeit insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten (und ab Dezember 2019 auch ganztägig) gute Anschlüsse an die metronom-Züge bestehen.

Die Abstimmung der Fahrpläne zwischen Bus und Bahn sowie deren Sicherstellung hat in Flächenlandkreisen eine hohe Bedeutung, insbesondere für Fahrgäste, die auf die jeweils letzten Fahrten von Regionalbuslinien angewiesen sind. Daher ist zwischen der metronom Eisenbahngesellschaft mbH und den Busunternehmen eine direkte Kommunikationsmöglichkeit sicherzustellen, damit bei Zugverspätungen die Busfahrer informiert werden und nach Möglichkeit auf die Umsteiger warten können. Welche Kommunikationswege dies sein können, ist von den Unternehmen bilateral zu klären.

Finanzierung

Im Regelfall sollten fahrplanmäßige Verknüpfungen kostenneutral darstellbar sein. Sollten geringfügige Mehrkosten aufgrund einer leicht erhöhten Betriebsleistung anfallen, so sind diese auf Basis des jeweils gültigen Vertrages und den dort festgelegten Berechnungsverfahren vom Aufgabenträger zu übernehmen.

Beteiligte

(Eisenbahn-)Verkehrsunternehmen (Federführung), VNN, Landkreis, VNO, Genehmigungsbehörde

Maßnahme 7**Weiterbetrieb und Förderung der elektronischen Fahrplanauskunft „Connect“****Erläuterung**

Das Projekt „Connect“ ist vom Land Niedersachsen initiiert worden und wurde in den Folgejahren kontinuierlich ausgebaut. Da die Abfrage von elektronischen Fahrplanauskünften, die auf Connect-Daten basieren, weiterhin zunimmt, wird der Landkreis Lüneburg auch zukünftig den Betrieb von „Connect“ unterstützen.

Finanzierung

Die durch den Betrieb von „Connect“ entstehenden Kosten werden vom Landkreis Lüneburg anteilig übernommen.

Beteiligte

Verkehrsunternehmen (Federführung), VNN, Landkreis, VNO

Maßnahme 8

HVV-Fahrgastinformation: Beibehaltung und Verbesserung der verschiedenen Informationsmöglichkeiten

Erläuterung

Um alle Fahrgastgruppen (z. B. Auszubildende, Pendler, Gelegenheitsnutzer, Senioren, Behinderte) umfassend zu informieren, sind die heutigen Informationsmöglichkeiten (z. B. Servicestellen, mobiles / stationäres Internet, HVV-App, Telefon, Fahrplanbuch) fortzuführen und weiterzuentwickeln. Der Landkreis Lüneburg legt auf Folgendes Wert:

- Beibehaltung der heutigen HVV-Service- und Verkaufsstellen im Landkreis Lüneburg
Um dem Fahrgast die Möglichkeit zu geben, sich möglichst wohnortnah beraten zu lassen und Fahrscheine sowie Monatskarten erwerben zu können, ist das heutige Netz an HVV-Service- und Verkaufsstellen im Landkreis Lüneburg zu erhalten.
- Homepage / elektronische Fahrplanauskunft des HVV (hvv.de sowie m.hvv.de)
Die Fahrplanauskunft unter hvv.de sollte - ohne die Sucheinstellungen anpassen zu müssen - unterschiedliche Routen anzuzeigen, so wie dies in der HVV-App bereits möglich ist. Des Weiteren sollten die vom System ermittelten Verbindungen optisch übersichtlicher und platzsparender angezeigt werden (s. z. B. fahrplaner.de).
- HVV-Telefonauskunft
Bei der Telefonauskunft sollte das Personal fachlich besser geschult werden, um Fehlauskünfte effektiv zu vermeiden und auch spezielle Fragen kompetent beantworten zu können.
- Beibehaltung des Fahrplanbuches
Damit auch Menschen, die über keinen Internetzugang verfügen, Informationsmöglichkeiten besitzen, ist das Fahrplanbuch in der regionalisierten Ausgabe für den Landkreis Lüneburg weiterhin jährlich neu aufzulegen.

Finanzierung

Die Fahrgastinformation ist Sache der Verkehrsunternehmen und von diesen zu finanzieren.

Beteiligte

HVV und Verkehrsunternehmen (Federführung), VNN, FHH, LNVG, LVS, VNO, SVG, Kreis Herzogtum Lauenburg, Kreis Pinneberg, Kreis Segeberg, Kreis Stormarn, Landkreis Harburg, Landkreis Lüneburg, Landkreis Stade

Maßnahme 9

Barrierefreier Ausbau von Haltestellen: Erarbeitung einer Prioritätenliste und Aufstellung eines Haltestellenkatasters

Erläuterung

Die Zuständigkeiten bei Haltestellen sind aufgeteilt: Für den Mast mit Haltestellenfahne, Aushangfahrplan und Tarifinformation ist das Verkehrsunternehmen verantwortlich, für die Wartefläche sowie die ergänzende Ausstattung (Fahrgastunterstand, Sitzgelegenheit, Beleuchtung, Papierkorb, etc.) der jeweilige Straßenbaulastträger.

Dem Landkreis ist im Sinne eines möglichst kundenfreundlichen und attraktiven ÖPNV daran gelegen, dass Haltestellen gewisse Grundanforderungen erfüllen. Hierzu zählen das Vorhandensein ausreichender Informationen (Fahrpläne, Tarifinformationen, Kennzeichnung der Haltestelle mit ihrem Namen), ein einheitliches Erscheinungsbild kombiniert mit einer guten Erkennbarkeit sowie eine barrierefreie Gestaltung. Dies bedeutet u. a., dass die Wartefläche in ihrer Größe ausreichend dimensioniert ist und das Bord der Wartefläche eine Höhe von 16 - 18 cm aufweist. Außerdem sind taktile Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfelder vorzusehen. Auch die Fahrplanaushänge sind an die Bedürfnisse von Menschen mit Seheinschränkungen anzupassen.

Bezüglich der **Vorgaben zur Herstellung der Barrierefreiheit** an Bushaltestellen liegt inzwischen das überarbeitete VNO-Haltestellenkonzept (s. Anlage 2) vor. Die Überarbeitung war vor allem aus zwei Gründen erforderlich geworden:

1. Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen: Das aktuelle Personenbeförderungsgesetz (PBefG) postuliert, dass der ÖPNV bis zum 01.01.2022 barrierefrei zu gestalten ist. Grundsätzlich ist dabei eine barrierefreie Umgestaltung aller Haltestellen gefordert, es sei denn, es werden im Nahverkehrsplan Ausnahmetatbestände benannt.
2. Änderung von Normen: Die Empfehlungen für die Gestaltung von barrierefreien Haltestellen sind in den letzten Jahren geändert worden.

Die im Konzept enthaltenen Empfehlungen zur Herstellung der Barrierefreiheit basieren inhaltlich vorwiegend auf einem entsprechenden Leitfaden des HVV, der Anfang 2016 verabschiedet worden ist. Durch die Übernahme der darin enthaltenen, einschlägigen Normen soll sichergestellt werden, dass die Barrierefreiheit im Landkreis Lüneburg verbundkonform umgesetzt wird. Im VNO-Haltestellenkonzept wird dazu ein Mindeststandard definiert sowie ein erweiterter Standard, der an besonders nachfragestarken Haltestellen zur Anwendung kommen kann.

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass eine alleinige barrierefreie Gestaltung der Haltestelle nicht ausreichend ist. Es müssen auch die Zuwegungen zu den Haltestellen barrierefrei sein.

Zur zielgerichteten **Umsetzung der Barrierefreiheit** enthält das VNO-Haltestellenkonzept Vorschläge, auf Basis welcher Kriterien eine Priorisierung von vorrangig auszubauenden Haltestellen vorgenommen werden kann. Außerdem enthält das Konzept einen Abfrageplan zur Begründung von Ausnahmetatbeständen.

Ergänzend dazu soll der aktuelle (Ausbau-)Zustand der Haltestellen im Landkreis in einem Kataster erfasst werden. Hierin sollen nicht nur die Aspekte zur Barrierefreiheit enthalten sein, sondern auch Informationen über weitere Ausstattungsmerkmale. Eine entsprechende Liste mit sämtlichen Erhebungsmerkmalen ist inzwischen erstellt worden, die Datenbank selbst befindet sich beim HVV. Die Übernahme der Kosten für die erstmalige Aufnahme/Erhebung der Haltestellen sowie für die spätere Pflege und Aktualisierung der Datenbank ist zwischen dem Landkreis, den jeweiligen Straßenbaulastträgern und den Verkehrsunternehmen zu klären. Die sich an die Erhebung anschließenden Maßnahmen

zur konkreten Umsetzung der Barrierefreiheit liegen gemäß den o. g. Zuständigkeiten im Verantwortungsbereich der jeweiligen Straßenbaulastträger sowie der Verkehrsunternehmen.

Finanzierung

Die Übernahme der Kosten für die erstmalige Aufnahme/Erhebung der Haltestellen sowie für die spätere Pflege und Aktualisierung der Datenbank ist zwischen dem Landkreis, den jeweiligen Straßenbaulastträgern und den Verkehrsunternehmen zu klären. Die sich an die Erhebung anschließenden Maßnahmen zur konkreten Umsetzung der Barrierefreiheit einschließlich der dazugehörigen Finanzierung liegen gemäß den o. g. Zuständigkeiten im Verantwortungsbereich der jeweiligen Straßenbaulastträger sowie der Verkehrsunternehmen.

Beteiligte

Landkreis (Federführung), VNO, Kommunen, HVV, VNN, Verkehrsunternehmen, Fahrgastbeirat, Behindertenbeirat

Maßnahme 10

Verbesserung der Fahrzeugqualität

Erläuterung

Erscheinungsbild, Image und Umweltfreundlichkeit des ÖPNV werden entscheidend durch den Standard der eingesetzten Fahrzeuge geprägt. Aus diesem Grunde soll spätestens ab dem 01.01.2020 die Qualität der im Landkreis Lüneburg eingesetzten Busse erhöht werden.

Die in der jeweils aktuellen Fassung geltenden HVV-Standards gelten dabei als Mindestanforderung, die alle im Landkreis Lüneburg eingesetzten Fahrzeuge jederzeit erfüllen müssen. Darüber hinaus gelten folgende Anforderungen:

- Barrierefreiheit:
 - Steigerung des Anteils von Niederflur- und LowEntry-Fahrzeugen mit fahrzeuggebundener Einstiegshilfe im Linienverkehr
 - Status Quo 2018: 76 %
 - ab 01.01.2020: mindestens 85 %
 - ab 01.01.2022: 100 %
 - Für alle Fahrzeuge, die nach dem 01.01.2022 erstmals im Linienverkehr im Landkreis Lüneburg eingesetzt werden (Neu- und Gebrauchtfahrzeuge), gelten bezüglich der Barrierefreiheit folgende, zwingend einzuhaltende Vorgaben:
 - mindestens 38 (12m Standardbus) bzw. 54 Sitzplätze (Gelenkbus), jeweils inkl. Klappsitzen
 - niederfluriger Fahrzeugboden und podestfreie Sitze zwischen der ersten und zweiten Tür
 - Rampe an der zweiten Tür (inkl. Kneeling-Funktion) und Rollstuhlplatz gem. ECE-Norm R 107
 - zusätzlich zum Rollstuhlplatz eine Mehrzweckfläche zur Beförderung eines zweiten Rollstuhls oder eines Kinderwagen / Rollators

Umweltfreundlichkeit:

- Steigerung des Anteils von emissionsarmen Fahrzeugen (EURO 5 oder höher)
 - Status Quo 2018: 44 %
 - ab 01.01.2022: mindestens 65 %
 - ab 01.01.2025: mindestens 95 %
- Alle Fahrzeuge, die nach dem 01.01.2020 erstmals im Linienverkehr im Landkreis Lüneburg eingesetzt werden (Neu- und Gebrauchtfahrzeuge), müssen die EURO 6 - Norm erfüllen.
- Zusätzlich sollen die Verkehrsunternehmen bis zum Jahr 2025 im Rahmen eines Pilotprojektes über einen längeren Zeitraum den Einsatz von mindestens 6 Elektrobussen im Linienbetrieb erproben. Die Busse sollen dabei sowohl im Stadtverkehr Lüneburg wie auch auf den regionalen Hauptlinien eingesetzt werden.

Finanzierung

Die Modernisierung des Fuhrparks ist grundsätzlich Aufgabe der Verkehrsunternehmen und von diesen zu finanzieren. Mehrkosten infolge der besonderen Vorgaben des Landkreises hinsichtlich Barrierefreiheit und Umweltfreundlichkeit übernimmt der Aufgabenträger. Die Mehrkosten werden auf Basis des in der allgemeinen Vorschrift hinterlegten Berechnungsverfahrens ermittelt.

Bei dem Pilotprojekt zum Test von Elektrobussen erwartet der Aufgabenträger, dass die Unternehmen zur Verfügung stehende Fördermittel zur Ko-Finanzierung beantragen.

Beteiligte

Verkehrsunternehmen (Federführung), VNN, Landkreis, VNO

Maßnahme 11**Einsatz von serviceorientiertem und geschultem Fahrpersonal****Erläuterung**

Der Landkreis Lüneburg erwartet vom Fahrpersonal folgende Schlüsselqualifikationen:

- gute Kenntnisse der deutschen Sprache
- detaillierte Orts-, Strecken- und Tarifkenntnisse
- sichere und angemessene Fahrweise
- Freundlichkeit gegenüber den Fahrgästen
- angemessenes Erscheinungsbild

Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich darüber hinaus gegenüber dem Landkreis, ihr Fahrpersonal regelmäßig zu schulen und weiterzubilden. Zu jedem Schuljahresbeginn sind die Fahrerinnen und Fahrer ausführlich in die neuen Fahrpläne einzuweisen. Der Aufgabenträger hat das Recht, an Schulungen und Einweisungen teilzunehmen bzw. sich auf Anforderung entsprechende Nachweise vorlegen zu lassen.

Insbesondere ist das Fahrpersonal zur Einhaltung von Anschlüssen zu sensibilisieren. Hierzu zählt auch die Pflicht, bei verspäteten Zügen oder Bussen die Leitstelle zu kontaktieren, um nähere Informationen zu bekommen. Im Sinne der Fahrgäste sind nach Möglichkeit auch bei Verspätungen die Anschlüsse sicherzustellen.

Des Weiteren sind auf Verlangen des Landkreises vom Fahrpersonal händische Fahrgastzählungen durchzuführen.

Darüber hinaus sind die geltenden HVV-Standards zu berücksichtigen.

Finanzierung

Ggf. anfallende Kosten für Schulungen und Fortbildungen sind von den Verkehrsunternehmen zu tragen.

Beteiligte

Verkehrsunternehmen (Federführung), VNN, HVV, Landkreis

Maßnahme 12

Zeitliche Optimierung des SPNV-Angebotes auf der KBS 110 (Hamburg - Hannover)

Erläuterung

Vorbemerkung:

Der SPNV ist ein wesentliches Element im ÖPNV, insbesondere für Fahrten in das Oberzentrum Hamburg. Aufgrund dieser Bedeutung wird sich der Landkreis, unbeschadet seiner fehlenden Verantwortung für den SPNV, bei den zuständigen Stellen für den Erhalt und für Verbesserungen im SPNV einsetzen.

Zwischen Lüneburg und Hamburg können Fahrgäste sowohl die schnellen RE 3-Verbindungen (mit nur zwei Halten in Winsen (L.) und HH-Harburg) nutzen, wie auch die RB 31-Verbindungen (mit Halt an allen Zwischenstationen). Allerdings verkehren die Züge ab Lüneburg in kurzem zeitlichen Abstand, so dass vor allem tagsüber die Fahrtmöglichkeiten pro Stunde sehr ungleichmäßig verteilt sind.

Beispiel: Lüneburg → Hamburg Hbf.

RE 3 ab: 08.28 Uhr

RB31 ab: 08.32 Uhr

RE3 ab: 09.28 Uhr

Um das SPNV-Angebot für den Fahrgast noch attraktiver zu gestalten, sollten die Fahrplanlagen der bestehenden RE 3- und RB 31-Züge zeitlich entzerrt werden. Sofern die Trassenbelegung dies zulässt, wäre ein (angenäherter) 30min-Takt optimal, wechselweise bestehend aus einer RE- und einer RB-Verbindung. Gleiches gilt für die Fahrplangestaltung in Gegenrichtung.

Finanzierung

Der Landkreis geht davon aus, dass mit dieser Maßnahme keine bzw. keine gravierenden Mehrkosten verbunden sind, da hierfür keine zusätzliche Betriebsleistung von der LNVG bestellt werden muss.

Beteiligte

LNVG (Federführung), FHH, Landkreis Lüneburg, Landkreis Harburg, VNO

Maßnahme 13**Langfristige Sicherung und Optimierung des SPNV-Angebotes auf der KBS 112 (Lüneburg - Dannenberg)****Erläuterung**Vorbemerkung:

Der SPNV ist ein wesentliches Element im ÖPNV, insbesondere für Fahrten in das Oberzentrum Hamburg. Aufgrund dieser Bedeutung wird sich der Landkreis, unbeschadet seiner fehlenden Verantwortung für den SPNV, bei den zuständigen Stellen für den Erhalt und für Verbesserungen im SPNV einsetzen.

Trotz der anerkannt schwierigen Rahmenbedingungen auf der KBS 112 (dünn besiedelter, ländlicher Raum entlang der Strecke, abseitige Lage einzelner Stationen, geringe Höchstgeschwindigkeit, dadurch unattraktive Reisezeiten) ist das Land Niedersachsen bestrebt, unter Einbeziehung aller Beteiligten das Fahrplanangebot auf der Strecke attraktiver zu gestalten, vor allem durch die Einführung eines ganztägigen 2h-Taktes. Hierfür ist jedoch die Ertüchtigung der Strecke zur Erhöhung der Geschwindigkeit auf 80 km/h sowie die Auflassung von drei Stationen erforderlich. Die Vorentwurfsplanung liegt inzwischen vor; auch haben die Landkreise Lüneburg und Lüchow-Dannenberg der Auflassung der Stationen Wendisch Evern, Neetzendorf und Leitstade zugestimmt.

Derzeit befindet sich die LNVG mit der DB Netz AG sowie der DB Station&Service AG in der Abstimmung zum Abschluss einer Planungsvereinbarung für die Entwurfsplanung. Die LNVG geht davon aus, dass die Entwurfsplanung im Laufe des Jahres 2019 abgeschlossen sein wird. Sollte die darauf aufbauende Wirtschaftlichkeitsberechnung zu einem positiven Ergebnis führen, würde danach die Genehmigungsplanung erfolgen können, an die sich wiederum der Abschluss einer Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung mit der DB anschließen würde.

Der Landkreis Lüneburg wird diesen Prozess im Rahmen seiner Möglichkeiten weiterhin positiv unterstützen, um das oben genannte Ziel zu erreichen.

Finanzierung

Die Bestellung zusätzlicher SPNV-Leistungen obliegt dem SPNV-Aufgabenträger (LNVG) und ist von diesem zu finanzieren. Die Kosten für die Ertüchtigung bzw. den Ausbau der Infrastruktur sind grundsätzlich von dem Netzbetreiber (DB Netz AG) zu tragen.

Beteiligte

LNVG (Federführung), Landkreis Lüneburg, Landkreis Lüchow-Dannenberg, VNO, Kommunen, DB Netz AG, DB Station&Service AG, VCD, Pro Bahn

5.2.4 Bewertungskriterien bei Genehmigungsanträgen

Sollte es nach dem Auslaufen von Genehmigungen in den einzelnen Teilnetzen zu einem Genehmigungswettbewerb mit mehreren Genehmigungsanträgen kommen, dann sind zur verkehrlichen Bewertung dieser Anträge die folgenden Leitlinien und Kriterien heranzuziehen, die für den Landkreis eine besondere Bedeutung besitzen.

Grundsätzlich stellen die zum Zeitpunkt des Genehmigungsantrages gültigen Fahrpläne das ÖPNV-Grundangebot dar, welches als Mindeststandard zu erbringen ist und in keinem Fall unterschritten werden darf. Darüber hinaus wird die Anwendung des HVV-Verbundtarifes, die Unterzeichnung des HVV-Kooperationsvertrages (falls noch nicht vorhanden) und die Berücksichtigung der Qualitätsvorgaben des NVP vorausgesetzt. Diese Anforderungen gelten für alle Verkehre

- im Verflechtungsbereich der Hansestadt Lüneburg, der neben dem Stadtgebiet auch die direkt angrenzenden Umlandgemeinden erfasst,
- auf den Hauptverkehrsachsen im Landkreis und
- in den Achsenzwischenräumen im ländlichen Raum.

In allen drei Verkehrsräumen ist die Schülerbeförderung von besonderer Bedeutung und bei Fahrplananpassungen stets zu berücksichtigen. Die Bedienung der Schulen muss den Vorgaben der Satzung über die Schülerbeförderung des Landkreises Lüneburg genügen. Die Schulstunden, zu denen An- bzw. Abfahrten erfolgen sollen, legt der Landkreis fest. Grundschüler und Schüler von Förderschulen **müssen** umsteigefrei zwischen Schul- und Wohnort befördert werden. Die übrigen Schüler **sollen** möglichst umsteigefrei ihr Ziel erreichen. Dabei sind kurze Fahrzeiten wünschenswert. Der Zeitraum zwischen Busankunft bzw. -abfahrt und jeweiligem Beginn/Ende der Schulstunde beträgt idealerweise 10 bis 15 Minuten und darf ohne Zustimmung des Landkreises 25 Minuten nicht übersteigen. Im Bereich der Schülerbeförderung kann es auch kurzfristig zu neuen Nachfragestrukturen kommen, die Fahrplananpassungen und Änderungen von Linienwegen erforderlich machen können.

Enthalten Genehmigungsanträge über das ÖPNV-Grundangebot hinausgehende Leistungen oder besondere Qualitätsmerkmale, so gelten für diese folgende Prioritäten:

Priorität 1: Verdichtung des Fahrplanangebotes in der HVZ auf nachfragestarken Buslinien im Verflechtungsbereich der Hansestadt Lüneburg sowie auf den Hauptverkehrsachsen im Landkreis

Um das Verkehrsangebot für die Nutzerinnen und Nutzer noch attraktiver zu gestalten, befürwortet der Landkreis Initiativen der Verkehrsunternehmen zum Ausbau des Fahrplanangebotes montags bis freitags in der HVZ:

- aus der Region / stadteinwärts zu den Haltestellen "Bf. Lüneburg (ZOB)" und "Am Sande" (sofern bedient) zwischen ca. 06.20 und 08.20 Uhr (bezogen auf die Ankunftszeiten am Bf. Lüneburg) und
- stadtauswärts / in die Region ab den Haltestellen "Bf. Lüneburg (ZOB)" und "Am Sande" (sofern bedient) zwischen ca. 16.10 und 19.10 Uhr (bezogen auf die Abfahrtszeiten am Bf. Lüneburg).

Die zusätzlich angebotenen Fahrten sollen dabei nach Möglichkeit in das jeweilige Taktschema eingefügt werden.

Priorität 2: Verbesserung der Fahrzeugqualität über die im Nahverkehrsplan definierten Standards hinaus

Dem Aufgabenträger sind bei der Fahrzeugqualität insbesondere die zwei nachfolgend genannten Aspekte wichtig:

Umweltfreundlichkeit:

Die Umweltfreundlichkeit ist insbesondere in städtischen, eng bebauten Bereichen von Bedeutung, wo zum Schutz von Anwohnern möglichst emissions- und geräuscharme Fahrzeuge eingesetzt werden sollten.

Vor diesem Hintergrund befürwortet der Landkreis den täglichen Einsatz von Bussen mit der jeweils geltenden höchsten Abgasnorm (derzeit EURO 6) und / oder von Bussen mit alternativen, umweltschonenden Antriebsformen (z. B. Hybrid- und Elektroantriebe).

Ausstattung und Barrierefreiheit:

Eine zeitgemäße Ausstattung der Fahrzeuge (s. Maßnahme 9) ist nach Auffassung des Landkreises ein wichtiger Baustein eines attraktiven ÖPNV-Angebotes. Sollte ein Verkehrsunternehmen über die Vorgaben der Maßnahme 9 hinaus zusätzliche Fahrzeuge mit den dort verankerten Standards im täglichen Linienbetrieb einsetzen, so wird dies vom Landkreis nachdrücklich befürwortet.

Priorität 3: Verdichtung des Fahrplanangebotes in der HVZ im Rufbusverkehr in den Achsenzwischenräumen

Um das Verkehrsangebot für die Nutzerinnen und Nutzer nicht nur auf den Hauptachsen, sondern auch in den Achsenzwischenräumen noch attraktiver zu gestalten, befürwortet der Landkreis Initiativen der Verkehrsunternehmen zum Ausbau des Fahrplanangebotes im Rufbusverkehr:

- vorrangig durch eine Verdichtung des Fahrplanes montags bis freitags in der HVZ in Lastrichtung,
- nachrangig durch erstmalige Einrichtung von Rufbusfahrten an Sonn- und Feiertagen tagsüber im 2h-Takt.

Die montags bis freitags zusätzlich angebotenen Fahrten sollen dabei nach Möglichkeit in das jeweilige Taktschema eingefügt werden.

Priorität 4: Verdichtung / Erweiterung des Fahrplanangebotes in der NVZ und der SVZ auf nachfragestarken Buslinien im Verflechtungsbereich der Hansestadt Lüneburg sowie auf den Hauptverkehrsachsen im Landkreis

Da die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung auch in der NVZ und SVZ zunehmen, kann zur Abrundung des Fahrplanangebotes auf nachfragestarken Buslinien die Einrichtung von Fahrten insbesondere in Tagesrandlagen oder am Wochenende sinnvoll sein. Einer derartigen Verbesserung des Angebotes steht der Aufgabenträger aufgeschlossen gegenüber.

Literaturverzeichnis

Gemeinsame Landesplanung Hamburg / Niedersachsen / Schleswig-Holstein
Regionales Entwicklungskonzept (REK), 2000

Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen – Behindertengleichstellungsgesetz –
(BGG), 2002

Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen
– Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz – (NBGG), 2007

Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV – Regionalisierungsgesetz –, 1993 (zuletzt
geändert 2016)

Institut für angewandte Sozialwissenschaft (infas)
Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht Hamburger Verkehrsverbund (HVV),
aktualisierte Fassung einschließlich Verbunderweiterungen, 2006

Land Niedersachsen
Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen, 2012

Landkreis Lüneburg
Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Lüneburg

Landesamt für Statistik Niedersachsen
Daten verschiedener Quellen

Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) 1995, zuletzt geändert 2016

Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG) 1998, zuletzt geändert 2016

Personenbeförderungsgesetz (PBefG), 1990, zuletzt geändert 2016

Planungsgruppe Nord
Konzept zur Optimierung des Stadtbusverkehrs in Lüneburg, Endbericht 31.08.2009

ptv group und IFOK
Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Lüneburg, Schlussbericht Jan. 2018

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom
23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße

VNO
Haltestellenkonzept Nord-Ost-Niedersachsen, 2018

Anlagen

Anlage 1:

Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg, gültig ab 01.08.2018

Anlage 2:

VNO-Haltstellenkonzept, Stand April 2018

SATZUNG

über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg

Auf Grund des § 10 Nds. Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG) vom 17. Dezember 2010 zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 02. März 2017 (Nds. GVBl. S. 48) in Verbindung mit § 114 des Niedersächsischen Schulgesetzes (NSchG) in der Fassung vom 03. März 1998 (Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt Seite 137) zuletzt geändert mit Gesetz vom 16. August 2017 (Nds. GVBl. Nr. 16/2017 S. 260) hat der Kreistag des Landkreises Lüneburg in seiner Sitzung am 23.04.2018 folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Anspruchsberechtigung

- (1) Der Landkreis Lüneburg ist Träger der Schülerbeförderung. Für die im Kreisgebiet wohnenden Kinder, die einen Schulkindergarten besuchen oder die an besonderen Sprachfördermaßnahmen gemäß § 64 Abs. 3 NSchG teilnehmen sowie für die Schüler*innen im Sinne von § 114 Abs. 1 Satz 2 NSchG besteht ein Anspruch auf Beförderung zur nächsten Schule bzw. auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg, wenn der Schulweg im Sinne von § 114 Abs. 2 NSchG
 - a) für Kinder der Schulkindergärten und Schüler*innen des Primarbereichs mehr als 2 km,
 - b) für Schüler*innen des Sekundarbereiches I der Schuljahrgänge
5. und 6. mehr als 3 km,
 - c) für Schüler*innen des Sekundarbereiches I der Schuljahrgänge
7. – 10. mehr als 4 km,
 - d) für Schüler*innen der berufsbildenden Schulen gemäß § 114 Abs.1 Satz 2, Ziff. 4 und 5
mehr als 5 kmbeträgt.
- (2) Maßgebend für die Ermittlung der Mindestentfernungen ist der kürzeste und zumutbare Weg zwischen der Haustür des Wohngebäudes der Schülerin / des Schülers und der Haupteingangstür des Schulgebäudes.
- (3) Unabhängig von den in Abs. 1 genannten Mindestentfernungen übernimmt der Landkreis in besonders begründeten Ausnahmefällen die Beförderung oder die Erstattung der notwendigen Aufwendungen, wenn der Schulweg zu Fuß nach den objektiven Gegebenheiten besonders gefährlich oder ungeeignet ist. Die im Straßenverkehr üblicherweise auftretenden Gefahren stellen keine Gefahren im Sinne der Satzung dar.
- (4) Für Schüler*innen, die wegen einer dauernden oder vorübergehenden Behinderung befördert werden müssen, besteht ein Anspruch gem. Abs. 1 unabhängig von der Mindestentfernung. Der Nachweis der Beförderungsbedürftigkeit bei einer Behinderung hat grundsätzlich durch Vorlage eines ärztlichen Attestes zu erfolgen. Der Landkreis behält sich vor, die Vorlage einer amtsärztlichen Bescheinigung zu verlangen.

§ 2 Umfang des Anspruches

- (1) Die Beförderungs- und Erstattungspflicht besteht in der Regel nur für den Weg zur nächsten Schule. Ausnahmen sind in § 114 Abs. 3 NSchG geregelt.
- (2) Nächstgelegene Schule ist die Schule, die aufgrund eines Schulbezirkes festgelegt ist. Sind keine Schulbezirke bestimmt, gilt die der Wohnung der Schülerin/des Schülers örtlich am nächsten gelegene Schule der gewählten Schulform als solche. Als nächstgelegene Schule gilt auch die Schule, die auf Anordnung der Schulbehörde besucht wird.
- (3) Liegt die nächste Schule außerhalb des Kreisgebietes, ist die Verpflichtung nach Abs. 1 auf die Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg beschränkt auf die Höhe der Kosten der teuersten Schülerzeitkarte des öffentlichen Personennahverkehrs, die der Landkreis bei der Schülerbeförderung in seinem Gebiet zu erstatten hat; dies gilt nicht im Falle des Besuchs von Förderschulen.
- (4) Der Anspruch gem. Abs. 1 besteht auch bei einem Besuch der im Rahmen der genehmigten offenen oder teilgebundenen Ganztagschule gemäß § 23 NSchG vorgesehenen Angebote.
- (5) Anspruch auf Erstattung besteht ebenfalls bei Fahrten zum Betriebspraktikum, wenn der kürzeste Weg zwischen Wohnort und Praktikumsstelle die Mindestentfernung beträgt. Der Anspruch beschränkt sich auf die teuerste Schülerzeitkarte oder die Erstattung von Fahrkosten oder einer individuellen Beförderung innerhalb eines Radius von 30 km um den Wohnort der Schülerin/des Schülers. Bei der Entfernungsbegrenzung können auf Antrag Ausnahmen zugelassen werden, wenn ein geeigneter Praktikumsplatz im genannten Umkreis nicht gefunden werden kann und eine Genehmigung der Schulbehörde vorliegt.
- (6) Bei Schulwanderungen, Schullandheimaufenthalten, Besichtigungen, Schulfesten u. ä. Veranstaltungen besteht der Anspruch nur für den Weg zur Schule zu den gewöhnlichen Schulanfangszeiten mit den üblicherweise zur Verfügung stehenden Beförderungsmitteln.
- (7) Für den Weg zur nächsten Haltestelle eines vom Landkreis bestimmten Beförderungsmittels besteht der Anspruch nur, wenn der kürzeste Weg zwischen den Haltestellen und der Wohnung der Schülerin oder des Schülers bzw. dem Haupteingang des Schulgebäudes, der von der Schülerin oder dem Schüler besuchten Schule, insgesamt die Mindestentfernung nach § 1 überschreitet oder für den gesamten Schulweg in eine Richtung die zumutbare Schulwegzeit gemäß § 3 regelmäßig überschritten wird.
- (8) Bei auftretenden Unterrichtsausfällen besteht kein Anspruch auf Beförderung außerhalb des Fahrplanes. Dies gilt entsprechend für Beförderungen im Rahmen einer vom Landkreis bereitgestellten Beförderungsleistung.

§ 3 Zumutbare Schulwegzeiten

- (1) Eine Überschreitung der gemäß § 114 Abs. 2 Satz 2 NSchG zu berücksichtigenden Belastbarkeit einer Schülerin / eines Schülers liegt grundsätzlich nicht vor, soweit folgende Schulwegzeiten nicht überschritten werden:

Bei Schulformen gemäß § 5 Abs. (2) Ziffern 1a und i NSchG für Schüler*innen

- a) des Primärbereichs nicht mehr als 45 Minuten für den reinen Schulweg in eine Richtung;
- b) des SEK I-Bereiches, 5. und 6. Jahrgang, nicht mehr als 60 Minuten für den reinen Schulweg in eine Richtung;
- c) des SEK I-Bereiches, 7. bis 10. Jahrgang, nicht mehr als 75 Minuten für den reinen Schulweg in eine Richtung.

Die unter a) und b) genannten Schulwegzeiten finden für Schüler*innen von Förderschulen, die per Einzelbeförderung gebracht bzw. von der Schule abgeholt werden, keine Anwendung.

Für Schüler*innen des schulischen Berufsgrundbildungsjahres, des Berufsvorbereitungsjahres und der Berufsfachschulen gemäß § 114 Abs. 1 Nr. 3 und 4 NSchG nicht mehr als 90 Minuten für den reinen Schulweg in eine Richtung.

- (2) Abweichend von a) und b) für Schüler*innen an
 - 1. Ersatzschulen i.S. d. § 142 NSchG, Ergänzungsschulen i.S. d. §§ 160, 161 NSchG,
 - 2. Schulen deren Einzugsbereich das gesamte Kreisgebiet umfasst,
 - 3. Schulen, die nicht identisch mit den nach Schulbezirkseinteilung zu besuchenden Schulen und für deren Besuch gemäß § 63 Abs. 3 S. 4 NSchG oder gemäß § 137 NSchG eine Genehmigung von der Schulbehörde erteilt wurde,
 - 4. Schulen, die als Folge eines nach § 63 Abs. 4 NSchG in Anspruch genommenen Wahlrechts besucht werden,

für den Primärbereich nicht mehr als 60 Minuten, in den übrigen Bereichen nicht mehr als 90 Minuten für den reinen Schulweg in eine Richtung.

- (3) Die zumutbare Wartezeit am Schulstandort sollte im Primärbereich sowohl vor Unterrichtsbeginn als auch nach Unterrichtschluss 30 Minuten, in allen anderen Bereichen 45 Minuten nicht überschreiten. Für umsteigende Schüler*innen soll die Wartezeit nicht mehr als 15 Minuten an der Haltestelle betragen.

§ 4

Zu benutzende Verkehrsmittel

- (1) Die Schülerin bzw. der Schüler hat das vom Landkreis Lüneburg bestimmte Beförderungsmittel zu benutzen. Die Beförderung erfolgt grundsätzlich im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs oder in Ausnahmefällen als Sonderbeförderung durch vom Landkreis Lüneburg organisierten und beauftragten freigestellten Schülerverkehr.
- (2) Es besteht kein Anspruch auf Beförderung mit einem besonderen Beförderungsmittel und grundsätzlich kein Anspruch auf Mitbeförderung einer Begleitperson.
- (3) Auf Antrag kann zur Schülerbeförderung ein privates Kraftfahrzeug gegen Erstattung der notwendigen Aufwendungen gemäß § 5 eingesetzt werden, wenn Beförderungsmittel gemäß § 4 Abs. 1 nicht zur Verfügung stehen.

§ 5 Notwendige Aufwendungen

Notwendige Aufwendungen sind nur solche, die durch die Benutzung des durch den Landkreis Lüneburg bestimmten Beförderungsmittels entstehen.

Als notwendige Aufwendungen für den Schulweg gelten:

- bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel die jeweils günstigsten Tarife,
- bei der Benutzung eines als Beförderungsmittel bestimmten privaten Pkw zusammen für die einfache Fahrt einer Schülerin bzw. eines Schülers ein Betrag von 0,30 € je Kilometer, wenn und soweit die Fahrten zum Zweck der Schülerbeförderung durchgeführt werden. Bei Mitnahme weiterer Schüler*innen erhöht sich dieser Betrag für jede Schülerin bzw. für jeden Schüler um 0,03 € je Kilometer,
- bei der Benutzung anderer als Beförderungsmittel bestimmter Kraftfahrzeuge für die einfache Fahrt einer Schülerin bzw. eines Schülers ein Betrag von 0,03 € je Kilometer,
- bei der vom Landkreis genehmigten Benutzung eines besonderen Beförderungsmittels für vorübergehend oder dauernd behinderter Schüler*innen die tatsächlich entstandenen notwendigen Kosten.

§ 6 Anträge auf Fahrtkostenerstattung

- (1) Der Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg ist bis zum 31. Oktober eines jeden Jahres für das abgelaufene Schuljahr beim Landkreis geltend zu machen. Es handelt sich hierbei um eine Ausschlussfrist, für die das Datum des Antragseingangs beim Landkreis maßgeblich ist. Anträge, die nach dem 31. Oktober beim Landkreis eingehen, können nicht mehr berücksichtigt werden.
Eine Zwischenabrechnung ist auf Antrag nach dem ersten Schulhalbjahr möglich.
- (2) Bei Anträgen auf Fahrtkostenerstattung werden nur die nachweislich entstandenen notwendigen Aufwendungen für den Schulweg erstattet. Fahrbelege sind den Anträgen beizufügen.

§ 7 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am 01.08.2018 in Kraft, gleichzeitig tritt die Satzung des Landkreises Lüneburg für die Schülerbeförderung in der Fassung vom 01.01.2002 außer Kraft.

Lüneburg, 06.06.2018

Nahrstedt
Landrat

VNO-Haltestellenkonzept

< ENTWURF >



erarbeitet von:



April 2018

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, 5. Aufl. 2014. Dieses Papier wird gegenwärtig vom ZVBN/VBN überarbeitet und aktualisiert, so dass in dem vorliegenden VNO-Haltestellenkonzept lediglich elementare Anforderungen aus dem derzeit gültigen Qualitätspapier des ZVBN/VBN aufgenommen wurden.

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

Für den Bereich „Fahrgastinformation an Haltestellen“ sind dagegen die Diskussionen über die zu beschreitenden Wege zur Wahrung des auch für die Fahrgastinformation geltenden Zwei-Sinne-Prinzips noch nicht abgeschlossen. DIN-Normen für die Gestaltung und Größe von Schriften im öffentlichen Raum liegen zwar vor, aber die Übertragung auf die stationären Teile der Fahrgastinformation wie Haltestellenschilder, Haltestellenaushänge und ggf. Dynamische Fahrgastinformationssysteme an Bushaltestellen ist bei den derzeit verwendeten Systemen bzw. bei den in den 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 Verkehrsverbände werden für die eher ländlich geprägten VNO-Landkreise dort übernommen, wo es im Sinne der barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen notwendig ist und dort modifiziert, wo die Gegebenheiten ländlich strukturierter Räume dies angezeigt erscheinen lassen. Damit sind die Vorschläge des vorliegenden Haltestellen-Konzeptes für alle VNO-Landkreise anwendbar.

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

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

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

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

2. Zusammenfassung

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

Gesetzliche Grundlagen

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

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

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

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

Barrierefreie Haltestellen > Bauliche Gestaltung

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

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

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

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

Haltestellenbereiche sollten allgemein gut ausgeleuchtet werden.

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

Bei den Empfehlungen für die barrierefreie, bauliche Gestaltung von Haltestellen wird auf die aktuellen DIN-Normen und Richtlinien zurückgegriffen. Von der Definition gestaffelter Ausbaukategorien wird abgesehen. Dafür wird ein **Mindeststandard** für die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen definiert, der nur Vorgaben für die wesentlichen baulichen Merkmale einer barrierefreien 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 barrierefreier Ausbau aller Haltestellen den Straßenbaulastträgern weder planerisch noch finanziell bis zum 01.01.2022 möglich ist, wird eine Priorisierung der Haltestellen mit einer Zeitschiene für die Umsetzung vorgenommen. Die Priorisierung der Haltestellen erfolgt auf Basis der Einwohnerzahlen von Orten/Stadtteilen und der ganzjährigen Bedienungshäufigkeit der Haltestellen. Aus Sicht des ÖPNV-Aufgabenträgers sollten alle Orte/Stadtteile mit mehr als 200 Einwohnern bis zum 01.01.2022 in Abhängigkeit der Größe des Ortes/des Stadtteils folgende Mindestanforderung im Hinblick auf die Zahl barrierefreier Haltestellen als Minimum aufweisen, wobei vorausgesetzt wird, dass die barrierefreie Gestaltung einer Haltestelle in beiden Bedienungsrichtungen erfolgt:

- Ort/Stadtteil 200 – 1.000 Einw. > 1 barrierefreie 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 2024
- Kategorie B > mittlere Priorität > bis 2026
- Kategorie C > geringere Priorität > nach 2026

Für die jeweilige Kategorisierung/Priorisierung werden folgende Kriterien herangezogen:

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

Auf Basis dieser Kriterien ergibt sich folgende Priorisierungsmatrix:

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 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“ bis Ende 2021 prioritär umgestaltet werden müssen bzw. Haltestellen, die der Kategorie A zugeordnet sind.

In einem ersten Schritt ist zu prüfen, ob in allen Orten/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
Informationsvitrine (Fahrplanaushang, Umgebungsplan, Liniennetzplan, Tarifzonen)
- Beleuchtungsanlage (im Fahrgastunterstand integriert oder außerhalb des FGU im Warteflächenbereich);
- kleinere erforderliche Anpassungen an das Umfeld in Lage und Höhe;
- Fahrradabstellbügel auf der befestigten Wartefläche, ein Bedarf von mehr als 3 Bügeln ist durch Zählungen nachzuweisen.
- Zuwendungsfähige Ausgaben sind auch erforderliche Grunderwerbsausgaben.

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

Dem Antragsschreiben sind folgende Unterlagen beizufügen:

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

Weitergehende Informationen sind dem LNVG-Merkblatt zu entnehmen.

3.2 Förderung über Mittel nach § 7b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes

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

für die Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personenverkehrs“ zur Verfügung. Nach §7b Abs. 2 sollen die Mittel insbesondere für die Entwicklung von flexiblen Bedienformen verwendet werden. Sie dürfen aber auch für Maßnahmen eingesetzt werden, mit denen der ÖPNV qualitativ und quantitativ weiterentwickelt wird. In der Begründung zum Gesetzesentwurf werden ausdrücklich Investitionen in die Infrastruktur, z.B. die Herstellung von Barrierefreiheit, genannt. (vgl. Niedersächsischer Landtag, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/5836, Okt. 2016, S. 18).

Damit können ÖPNV-Aufgabenträger aus den Mitteln nach § 7b also auch Haltestellenmaßnahmen finanziell fördern. Ob ein ÖPNV-Aufgabenträger die Mittel nach §7b auch für eine Förderung von Haltestellenvorhaben nutzt und - wenn ja – in welcher Höhe bleibt der Entscheidung vor Ort überlassen.

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

4. Barrierefreier ÖPNV: Gesetzliche Grundlagen

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

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

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

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

Die Länder können nach § 62 Abs. 2 PBefG den im § 8 Abs. 3 PBefG genannten Zeitpunkt der Zielerreichung abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen. Allerdings müssen die Gründe für diese Ausnahmetatbestände nachweislich technisch oder wirtschaftlich unumgänglich sein. Von dieser Möglichkeit hat das Land Niedersachsen bislang keinen Gebrauch gemacht.

Wie bereits in der Einleitung erwähnt, sind die Aufgabenträger Adressaten des PBefG und seiner Normierung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV. Dagegen ergeben sich für Straßenbaulastträger aus den Bestimmungen des § 8 Abs. 3 PBefG keine unmittelbaren Pflichten!

„Vollständige Barrierefreiheit“ stellt einen unbestimmten Rechtsbegriff dar. In der Praxis ist die Umsetzung nicht für alle Gruppen von Menschen mit Beeinträchtigungen im gleichen Maße erreichbar, weil sich die Anforderungen der jeweiligen Personengruppe an die Barrierefreiheit unterscheiden und z.T. sogar widersprechen (s. Kap. 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, Sprechrichtungen und Festhaltemöglichkeiten
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 Festhaltemöglichkeiten ○ 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 Festhaltemöglichkeiten
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 ausreichenden Abstellplatz im Fahrzeug finden. Auch ältere Fahrgäste zählen zur Gruppe der mobilitätseingeschränkten Personen. Ihnen fällt das Treppensteigen, langes Laufen oder langes Stehen zunehmend schwerer und auch die Standsicherheit ist nur noch eingeschränkt vorhanden. Außerdem gehen auch die Fähigkeit zur Erfassung komplexer Sachverhalte sowie auch die Bereitschaft / Fähigkeit zum Umgang mit moderner Technik mit

zunehmendem Alter zurück. Entsprechend wird – unter Beachtung des § 8 Abs. 3 PBefG – empfohlen, bei der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV die Belange von Menschen mit körperlichen, sensorischen und kognitiven Beeinträchtigungen insgesamt zu berücksichtigen, ohne bestimmte Teilgruppen auszunehmen. (vgl. HVV, 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;
- 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 Sonderbordanordnung Entwässerungselemente integriert werden müssen, sollte diese zuerst ausgerichtet und eingebaut werden und die Sonderborde sodann sauber fluchtend ergänzt werden, damit keine reifenschädlichen Kanten entstehen. [vgl. HVV, Leitfaden, S. 47f]

6.2 Bewegungsraum auf Haltestellen-Warteflächen

Bei der Einrichtung einer Bushaltestelle 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 Lichtsignalanlagen, abgesenkten Bordsteinen oder die Ausstattung von Querungsstellen mit taktil erfassbaren Bodenindikatoren. Größere Höhenunterschiede sind mit Rampen auszugleichen. [vgl. HVV, Leitfaden, S. 10]

6.4 Sonstige Elemente der Haltestellenausstattung

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

An Einstiegshaltestellen sollten in Abhängigkeit von der Bedienungsfrequenz, von der Lage der Haltestelle im Straßenraum und von den örtlichen Gegebenheiten Fahrgastunterstände (FGU) aufgestellt werden. Aus Sicherheitsgründen und um Sichtkontakt zwischen Fahrer/in und Fahrgast herzustellen, sollten FGU transparent und beleuchtet sein. Es ist auf eine kontrastreiche Markierung der Glaswände zu achten. FGU sollten mit einer Informationsvitrine und Sitzgelegenheiten ausgestattet sein, die nebeneinander angeordnet werden. Innerhalb des FGU muss eine ausreichende Standfläche für einen Rollstuhl bzw. Kinderwagen vorhanden sein. Die Fahrgastinformation in Vitрины 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 Abfahrtsituation ermöglicht werden, die zu einem möglichen geringen Versatz zwischen Haltestelle und Fahrzeug führt.

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

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

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

Busbuchten (Abb. 3, S. 9) sollten nur in besonderen Fällen, in denen die Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs oder verkehrliche Gründe (z.B. Anschlussherstellung) dies erfordern, angelegt werden. Sie begünstigen den fließenden Verkehr, haben aber für die Fahrgäste des ÖPNV und im Hinblick auf die Barrierefreiheit gravierende Nachteile: Bei Ein- und Ausfahrt entstehen ungünstige Querschleunigungen, 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

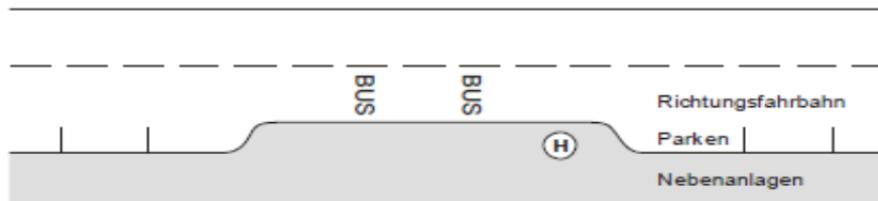


Abbildung 2: Prinzipskizze Buskap

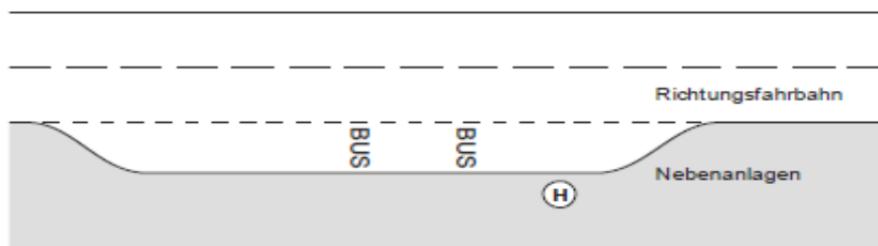


Abbildung 3: Prinzipskizze Busbucht

ZVBN, Haltestellen, S. 6

7. Barrierefreie Haltestellen: Standards und Empfehlungen

7.1 Grundlagen

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

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

7.2 Baulicher Mindeststandard und weitere Empfehlungen

Von der Definition gestaffelter Ausbaukategorien wird abgesehen. Dafür wird ein Mindeststandard für die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen definiert, der nur Vorgaben für die wesentlichen baulichen Merkmale einer barrierefreien 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. 	<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 i.d.R. 50 cm (wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt). Ist die Fahne Richtung Fahrbahn ausgerichtet, dann solle der Abstand erhöht werden. ○ 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 taktil erkennbar zu gestalten.	<ul style="list-style-type: none"> ○ An jeder Haltestelle soll ein Abfallbehälter aufgestellt werden. ○ Befestigungshöhe max. 90 cm (Oberkante) ○ Behälter sollten taktil frühzeitig erkennbar sein. 	Abfallbehälter sollten außerhalb der Bewegungsflächen liegen und der Abstand von mind. 60 cm von Bodenindikatoren sollte eingehalten werden. Nur wenn kein anderer Standort möglich ist, sollte der Behälter am Mast angebracht werden. In diesem Fall sind sie vom Einstiegsfeld abgewandt zu montieren. Dies geht allerdings nur, wenn der Aushangfahrplan im FGU angeordnet ist.	BO Kraft §32 DIN 18040-3 H BVA

Ausstattung / 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, Leitfaden (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 Höhevorhanden 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.
- o Topografische Gründe, z.B.
 - Hanglage, d.h. die max. zulässige Neigung um die Steigung mittels Handrollstuhl zu überwinden und die Bremssicherheit nicht zu gefährden, kann nicht eingehalten werden.
- o Funktionale Gründe, z.B.
 - temporäre Ersatzhaltestellen bei Schienenersatzverkehr, Baustellen oder verkehrsbedingten Umleitungen;
 - Haltestellen im Probebetrieb unterliegen nicht der barrierefreien Gestaltung;
 - Haltestellen, die ausschließlich mit taxibasierten Bedarfsverkehren bedient werden.

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

Schritt	Problem	Lösungsansatz
1	Mindeststandard ist am Standort nicht umsetzbar	Haltestellenverlegung > Kann die Haltestelle im Umkreis von 100 m sinnvoll verlegt werden?
2	Standortverlegung kommt nicht in Frage	Neuordnung des Straßenraums > Kann die Barrierefreiheit durch eine Neuordnung des Straßenraums erreicht werden, z.B. durch eine Fahrbahneinengung oder durch den Bau eines Haltestellenkaps?
3	Neuordnung ist nicht möglich	Einbau eines Sonderbords > Kann der Standard durch Einbau eines Sonderbords mit 22 cm Höhe erreicht werden, so dass ein Ein-/Ausstieg ohne Rampe möglich ist? Vor Verwendung eines solchen Bords muss geprüft werden: <ul style="list-style-type: none"> o Ist das Bord mit den eingesetzten Fahrzeugen kompatibel? o Ist eine gerade, störungsfreie Anfahrt gewährleistet? o Kann die Höhenzonierung umgesetzt werden, d.h. dass 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

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

7.3 Fahrgastinformation an Bushaltestellen

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

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

werden und somit Fahrgäste akustisch informieren können. Allerdings muss für den ÖPNV in ländlichen Räumen festgestellt werden, dass die Zahl der Haltestellen mit DFI im Verhältnis zur Gesamtzahl der Haltestellen in den VNO-Landkreisen auch in Zukunft sehr gering sein wird und deshalb die Fahrgastinformation an Bushaltestellen weiterhin hauptsächlich über statische Systeme erfolgen wird, wobei die mobile Information über Smartphones in den nächsten Jahren sicherlich einen immer größeren Stellenwert bekommen dürfte und deshalb in einem Kapitel über derzeit laufende (Pilot-)Projekte kurz dargestellt werde.

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 Stadtbau 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]

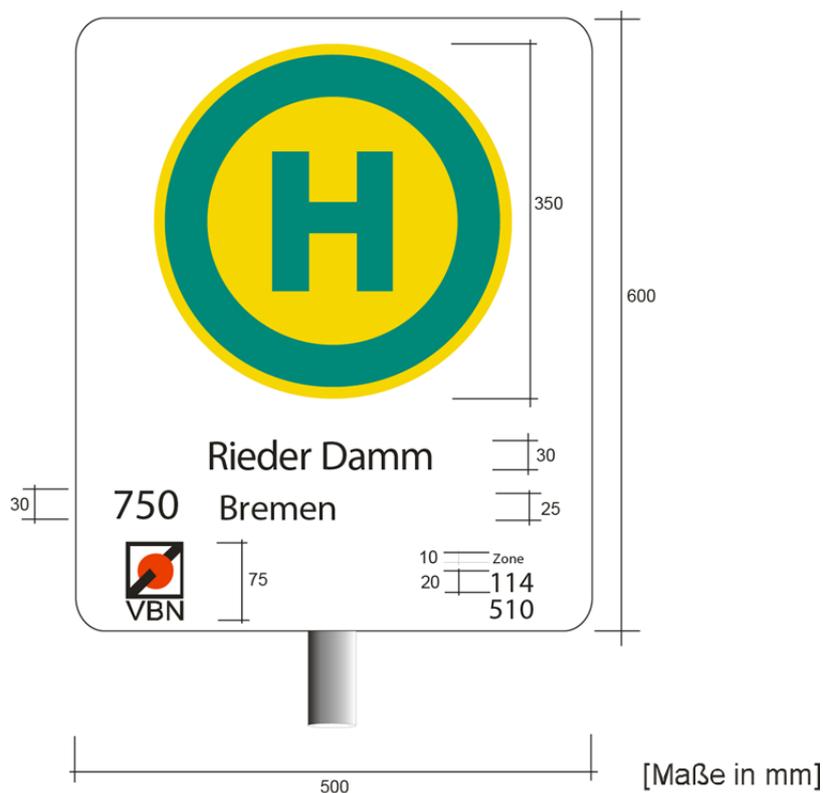
In den ländlich geprägten Räumen der VNO-Landkreise wird – abseits der Städte und Verdichtungsräume - ein hoher Prozentsatz der Haltestellen lediglich von einer Buslinie – häufig mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung – bedient. Die Relation ist eindeutig (Wohnorte – Schulstandort und zurück) und die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

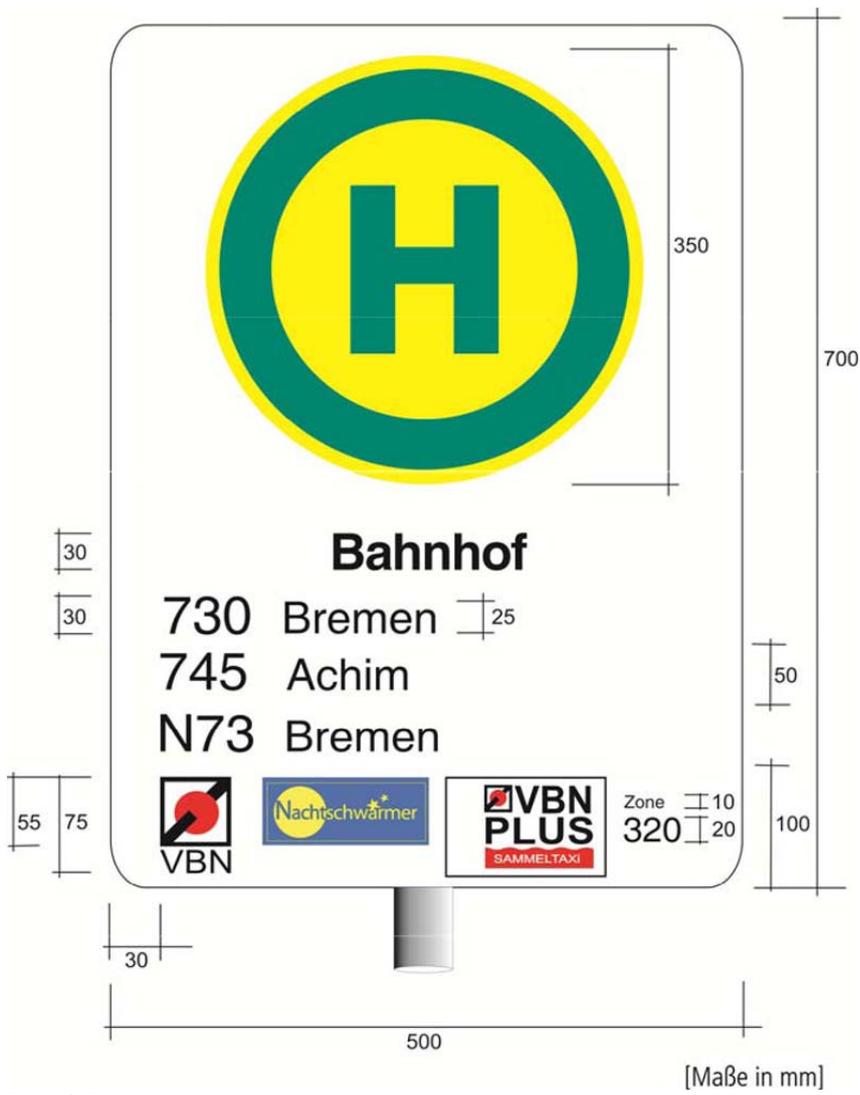
VNO-Gebiet mit Außenlautsprechern ausgestattet werden, die – bei Bedarf - zunächst manuell vom Fahrpersonal bedient werden – bei späteren technischen Entwicklungen bzw. bei Einsatz von App-Lösungen auch für den automatischen Abruf aufgerüstet werden können (s. ebenfalls Kap. 6.3.6).

7.3.3 Haltestellenmast / Haltestellenschild

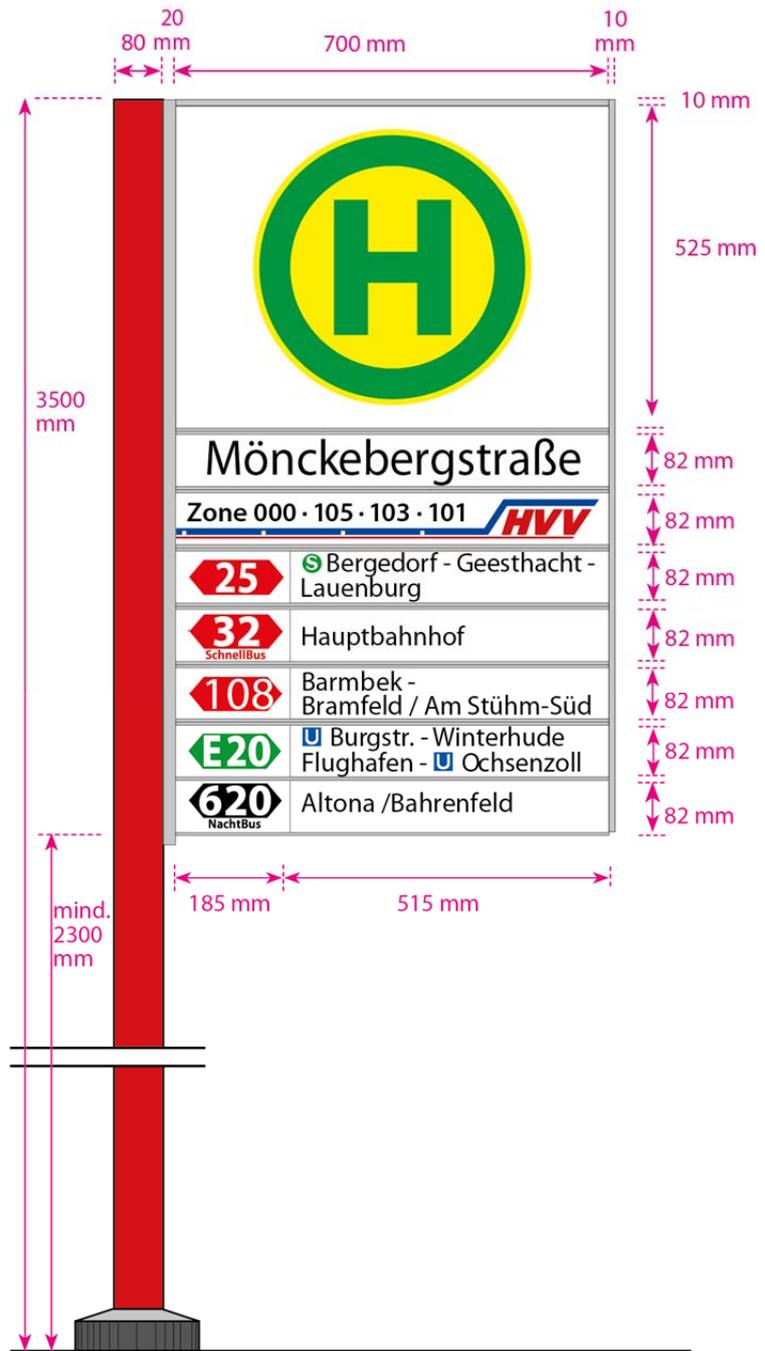
Auch für Haltestellenschilder an Haltestellenmasten gelten die Vorgaben der DIN 32975. Entsprechend müssen auch hier die Schrift- und Bildzeichengrößen im Verhältnis zum Betrachtungsabstand und zur Anbringungshöhe stehen. Wird der in der DIN 32975 festgelegte Referenzwert einer Sehschärfe von Visus 0,1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

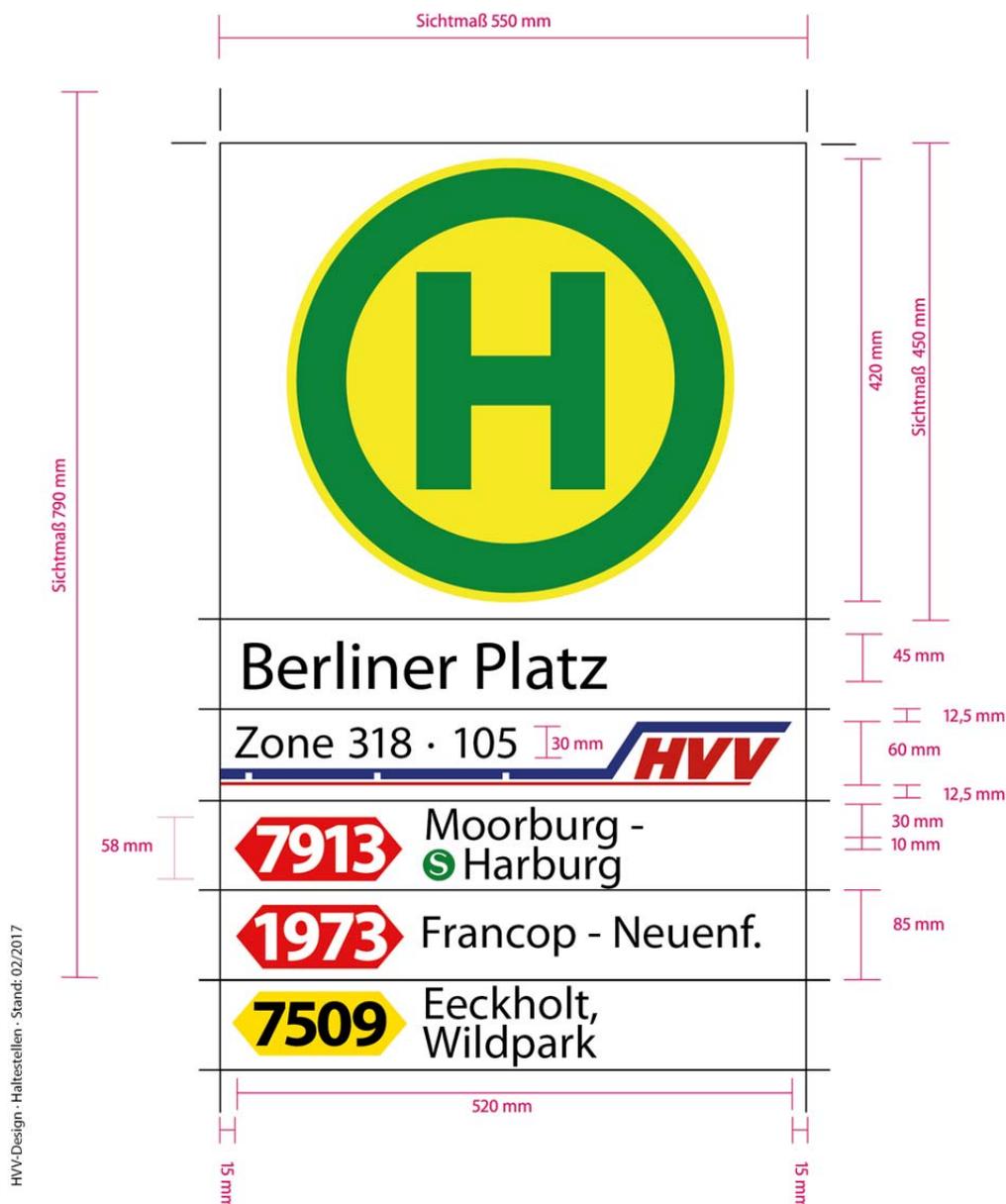




ZVBN/VBN, Haltestellen, S14 und S. 17



HVV-Design - Haltestellen - Stand: 02/2017



HVV Corporate Design Manual 6, Kap. E Haltestellen (Umlandstandard), 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 Aushangkästen 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 künstliches Licht (Straßenlicht) erschweren dagegen das Lesen der Fahrgastinformationen in Aushangkästen oder Vitrinen.

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

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

Im Zuge technischer Entwicklung sind elektronische Fahrplanaushänge derzeit in einigen Regionen im Praxistest. Hier sollte zunächst abgewartet werden, ob sich diese neue Form des Haltestellenaushangs bewährt. Für 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

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

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

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



ZVBN/VBN, Haltestellen, S. 9

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



Foto: VNO

7.3.6 Informationen an Bushaltestellen: Innovative Assistenzsysteme

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

Mobile Assistenzsysteme auf Smartphones oder alternativen Endgeräten haben zum Ziel, die bestehenden Lücken in der Informationskette gemäß dem Zwei-Sinne-Prinzip zu schließen. Die Nutzung von Haltestellen in ländlicher Umgebung ohne DFI-Anzeiger würde durch Einbeziehung dieser Technik für alle Fahrgäste verbessert. Sie stellen somit ein ergänzendes Hilfsmittel in der barrierefreien Fahrgastinformation dar. Hinzu kommt, das Smartphones/iPhones für blinde und 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 entspre-

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

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

- (1) Die Angaben des Haltestellenschildes (Liniennummer[n] und Zielort[e]/-haltestelle[n]) und die Angaben des Haltestellenaushangs (Abfahrtszeiten der Linie bzw. der Linien) müssten auf dem Smartphone/iPhone optisch und akustisch abrufbar sein und
- (2) Ansage der Liniennummer und des Linienziels des haltenden Busses über Außenlautsprecher am Fahrzeug, bei Bedarf zunächst manuell vom Fahrpersonal – bei Einsatz von App-Lösungen und entsprechender Ausstattung der Fahrzeuge auch automatisch.

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

7.4 Weitere Hinweise zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen und deren Umfeld

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

Busaufstellfläche			
Merkmals	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"> o Breite 3,50 m im Regelfall, 3,00 m sollten nicht unterschritten werden. o Länge richtet sich nach dem Haltestellentyp und ist mit den eingesetzten Fahrzeugen abzustimmen. o Bei Busbuchten und Halte am Fahrbahnrand mit ggf. vorgelegtem Parkstreifen ist eine zusätzliche Ein- und Ausfahrlänge von 15 – 25 m zu beachten. o Mehrfachhaltestellen: Es ist die max. mögliche Länge der hintereinander stehenden Fahrzeuge zzgl. eines Sicherheitsabstandes zw. den Fahrzeugen von mind. 1 m zu addieren. 	RASt 06 EAÖ

Busaufstellfläche (Fortsetzung)			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Bodenbelag	Aufstellfläche verfügt über einen befestigten und ebenen Bodenbelag	<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.	

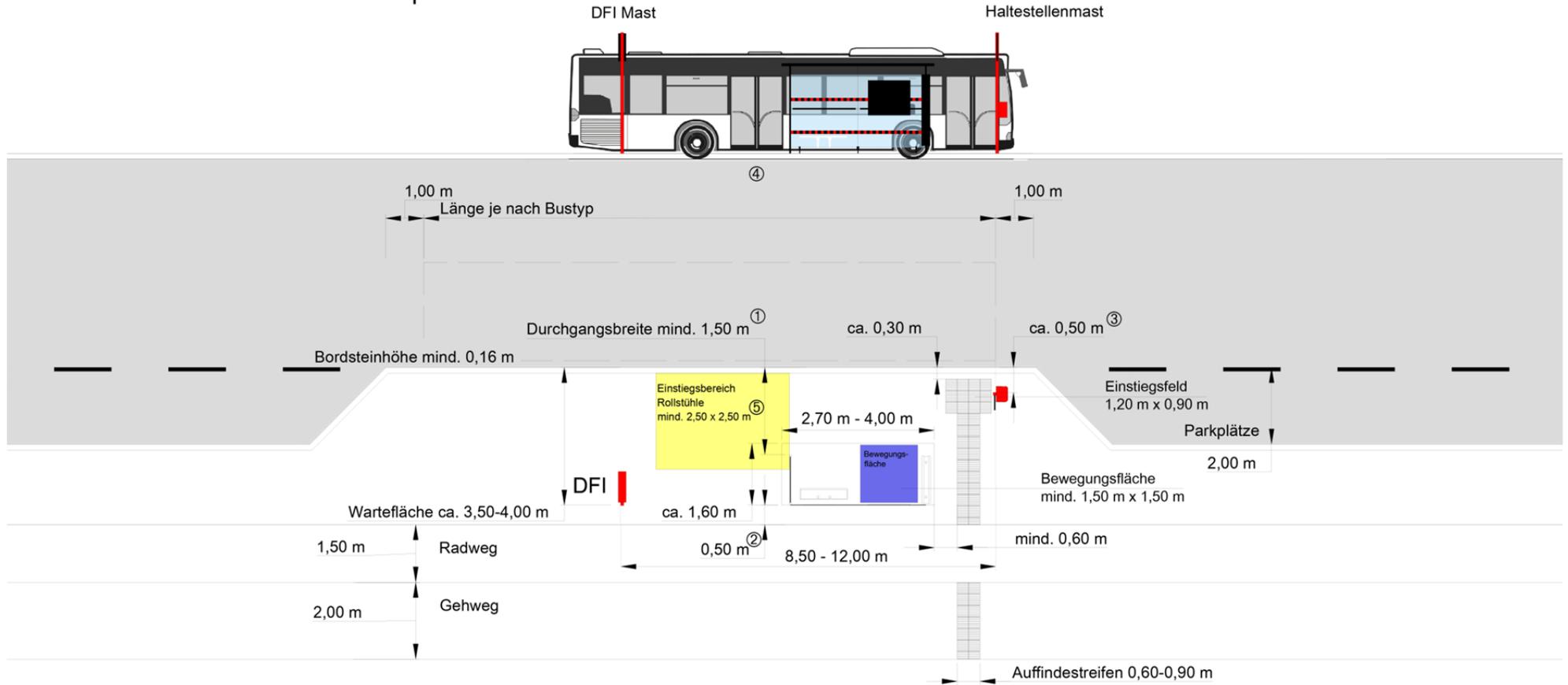
Wege zur Haltestelle (Fortsetzung)			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Lichtraumhöhe	Ausreichender Kopffreiraum auf den Wegen zur Haltestelle	Es ist eine Lichtraumhöhe von mind. 2,50 m zu gewährleisten. Gefahrenbereiche mit einer lichten Höhe unter 2,50 m sollten 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

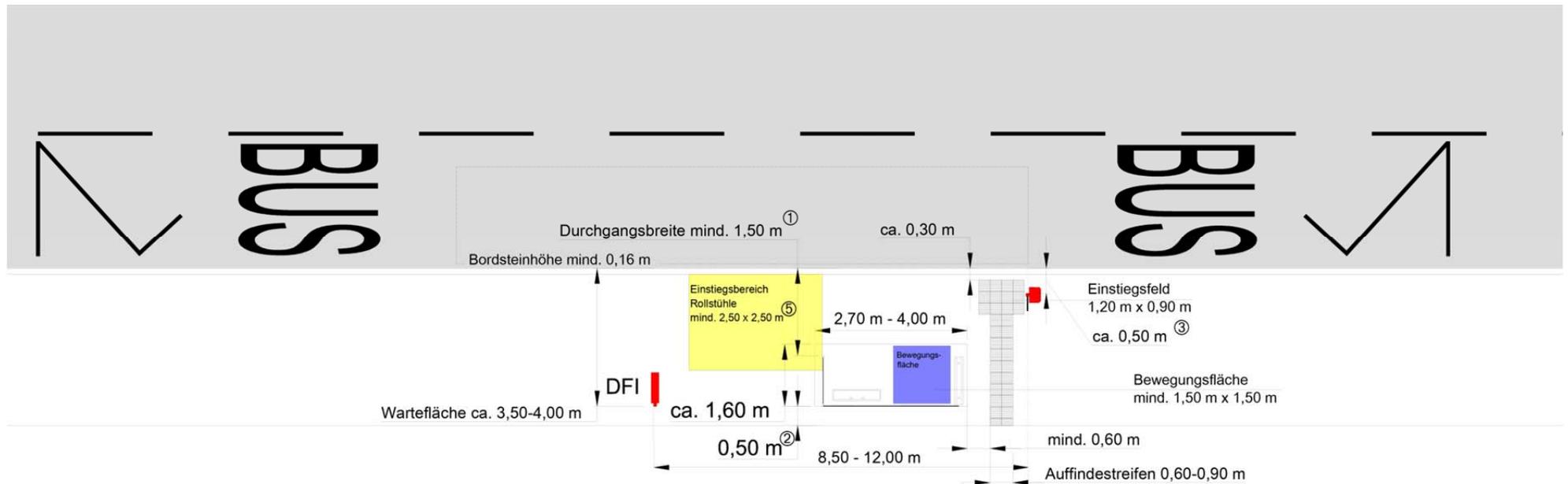
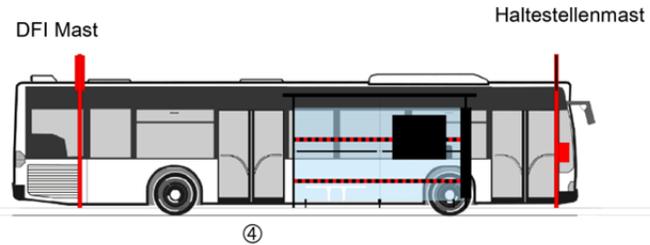
Die nachfolgenden Skizzen sollen die in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Standards und Empfehlungen veranschaulichen. Alle Skizzen wurden dem HVV-Leitfaden (S. 31ff) entnommen und sind vom HVV erstellt worden.

Haltestellenkap



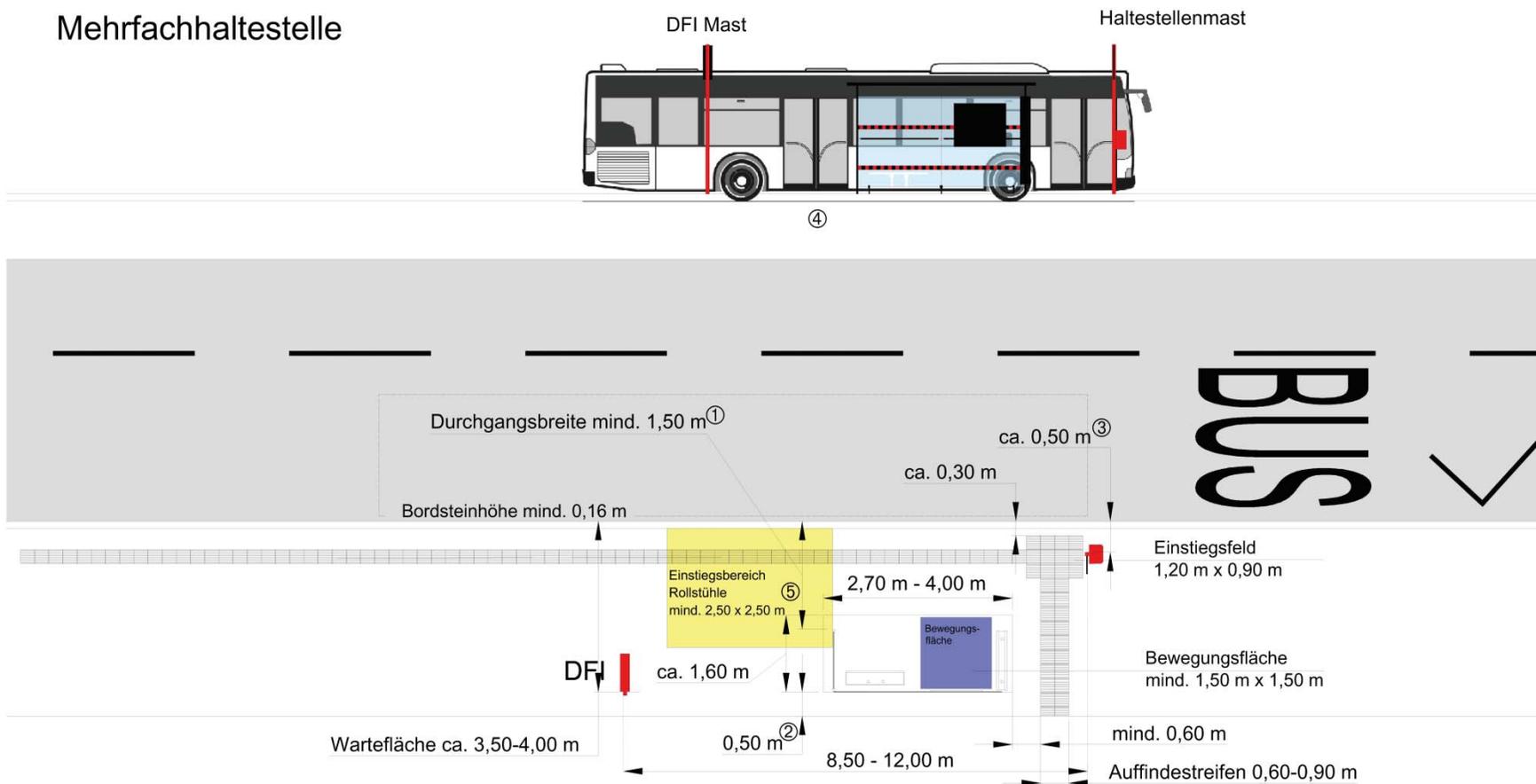
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.
- ④ Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.
- ⑤ Es sind die Türpositionen aller an der Haltestelle eingesetzten Fahrzeugtypen zu berücksichtigen, so dass i.d.R. ein breiteres Feld freizuhalten ist.

Haltestelle am Fahrbahnrand



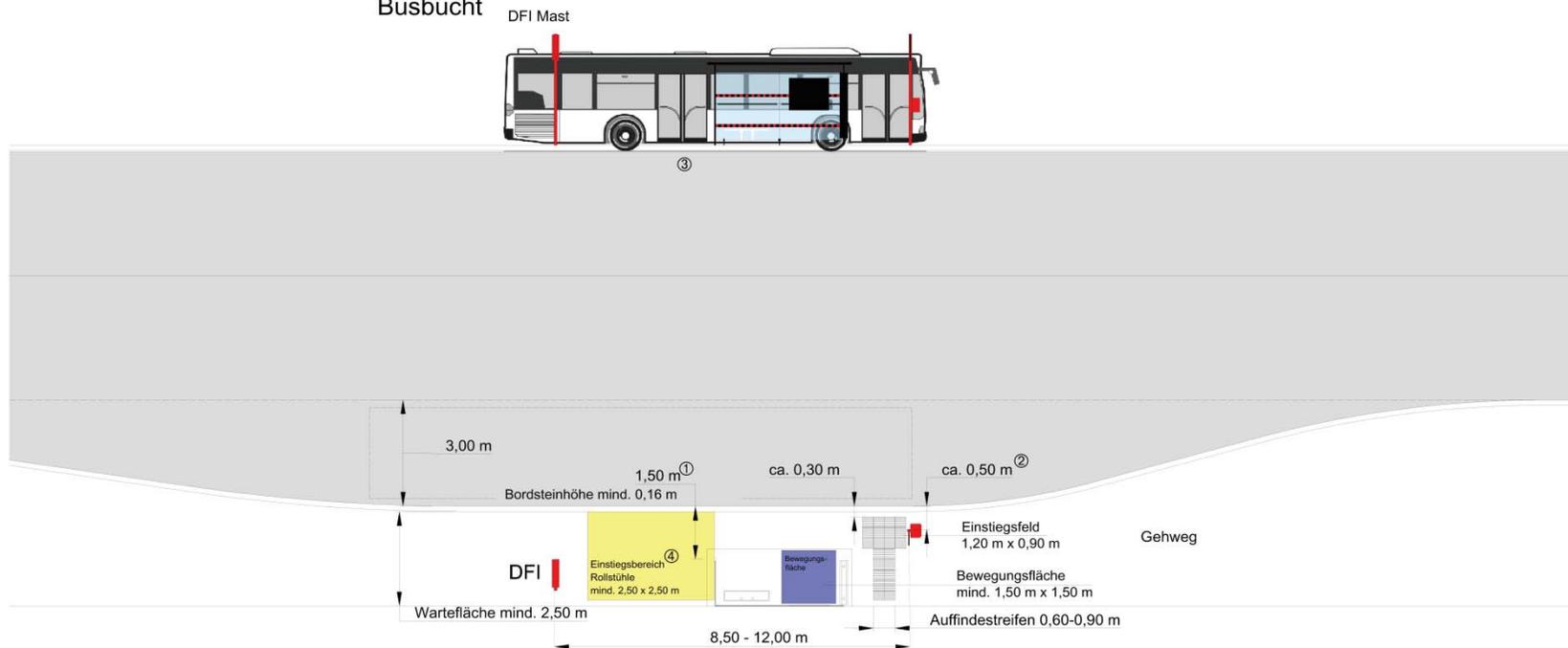
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.
- ④ Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.
- ⑤ Es sind die Türpositionen aller an der Haltestelle eingesetzten Fahrzeugtypen zu berücksichtigen, so dass i.d.R. ein breiteres Feld freizuhalten ist.

Mehrfachhaltestelle



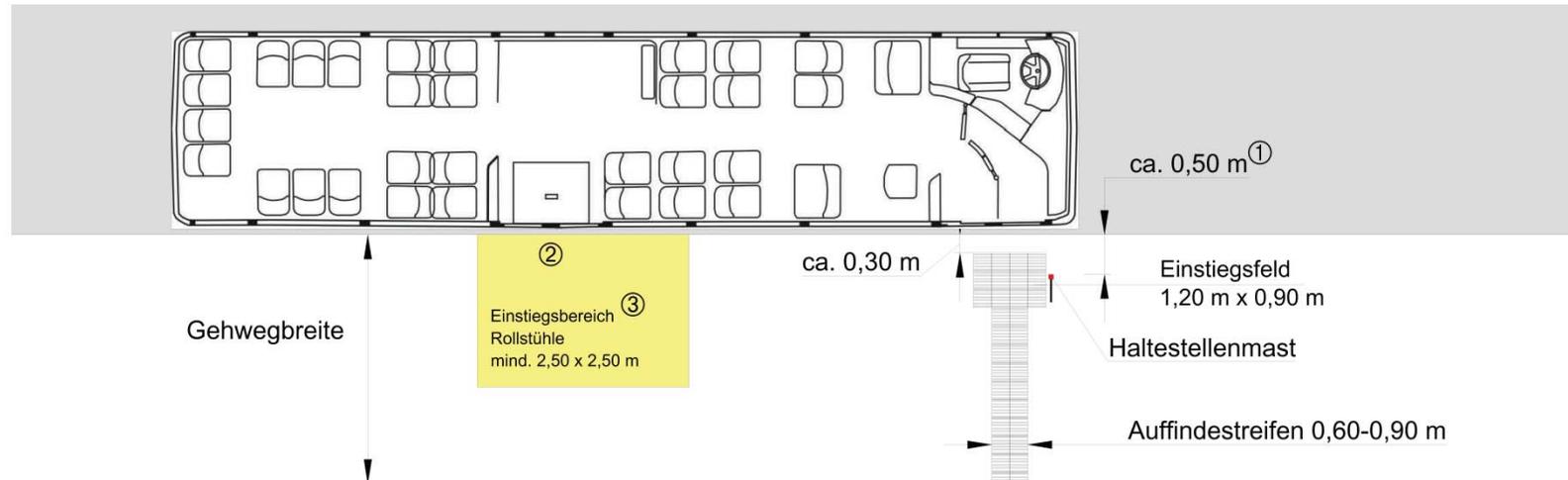
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.
- ④ Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.
- ⑤ Es sind die Türpositionen aller an der Haltestelle eingesetzten Fahrzeugtypen zu berücksichtigen, so dass i.d.R. ein breiteres Feld freizuhalten ist.

Busbucht



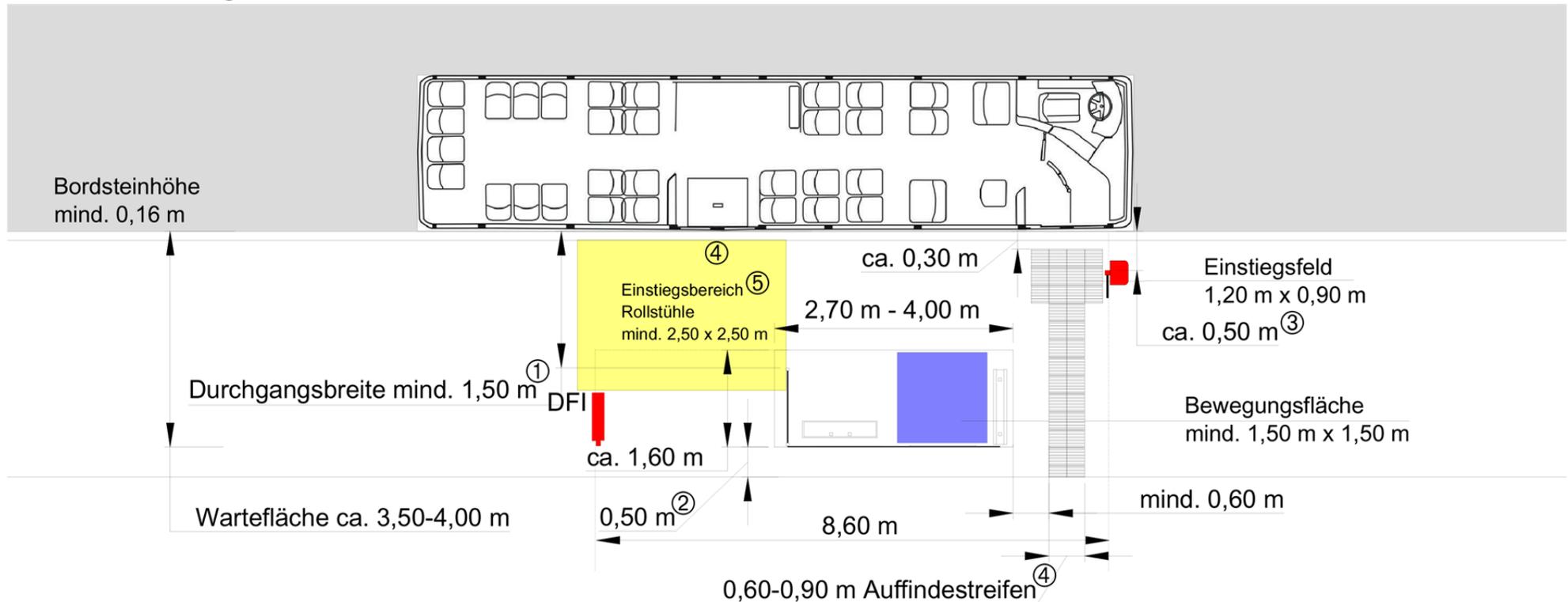
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i. d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.
- ③ Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.
- ④ Es sind die Türpositionen aller an der Haltestelle eingesetzten Fahrzeugtypen zu berücksichtigen, so dass i. d.R. ein breiteres Feld freizuhalten ist.

Haltestelle ohne FGU



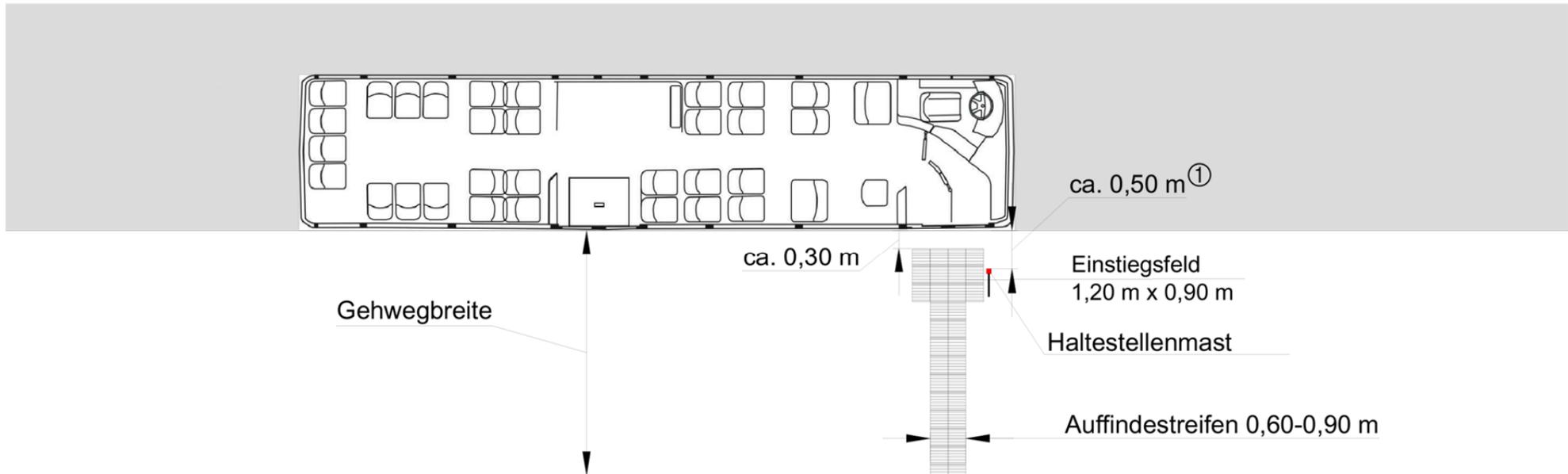
- ① Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.
- ② Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.
- ③ Es sind die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

Ausstattung Haltestelle



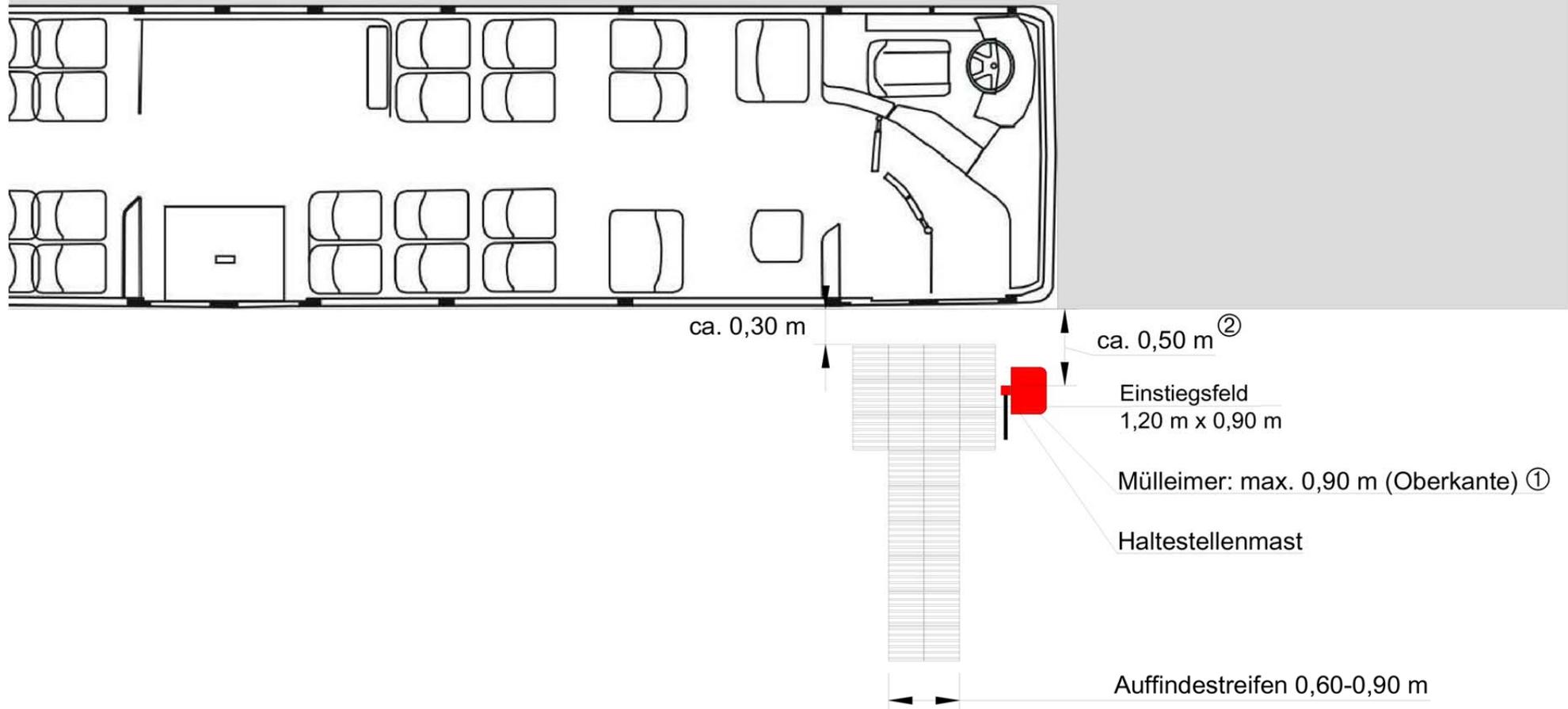
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.
- ④ Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.
- ⑤ Es sind die Türpositionen aller an der Haltestelle eingesetzten Fahrzeugtypen zu berücksichtigen, so dass i.d.R. ein breiteres Feld freizuhalten ist.

Auffindestreifen



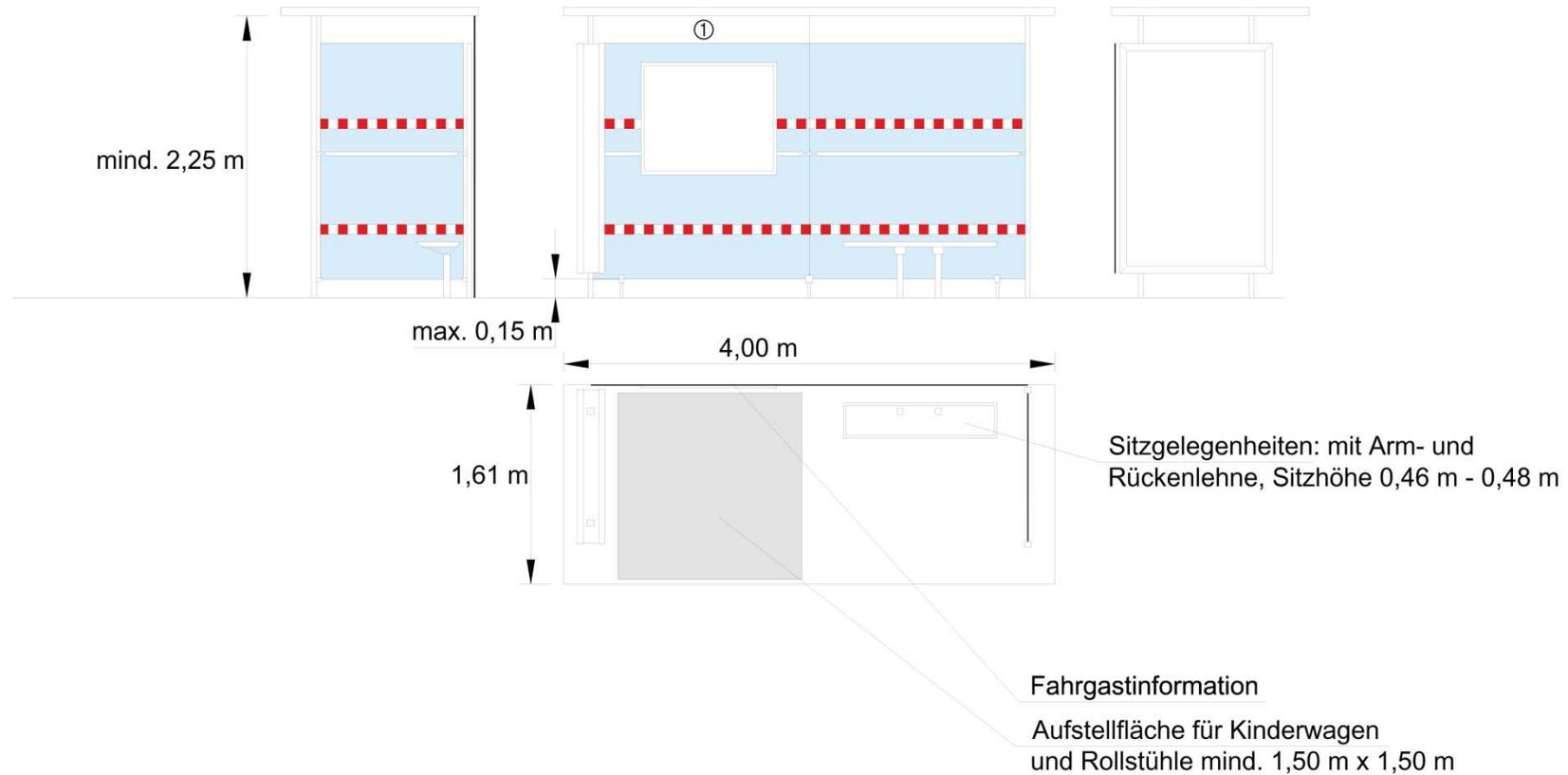
① Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.

Einstieg



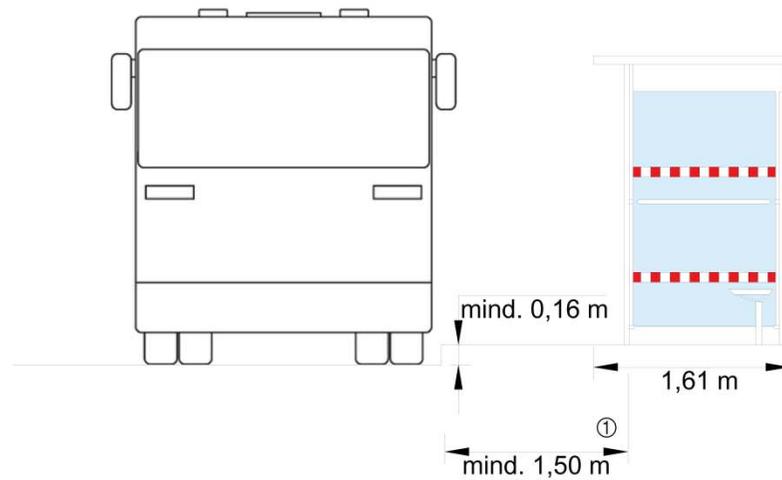
- ① Nur wenn kein anderer betriebs- und kundenfreundlicher Standort möglich ist, sollte der Müllbehälter am Haltestellenmast angebracht werden. Dann ist zu beachten, dass er vom Einstiegsfeld abgewandt montiert wird. Dies geht nur, wenn der Aushangfahrplan im FGU angeordnet ist.
- ② Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.

Fahrgastunterstand



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

Abstand Bus - FGU



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

8. Barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen: Priorisierung und zeitlicher Umsetzungsplan

8.1 Rechtlicher Rahmen und Vorgehensweise

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

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

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

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

Bei der nachfolgend 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 2024
B	Mittlere Priorität	bis 2026
C	Geringere Priorität	nach 2026

Für die jeweilige Kategorisierung/Priorisierung werden folgende Kriterien herangezogen:

- Bedienung der Haltestelle gestaffelt nach Zahl der Fahrtenpaare, die montags bis freitags ganzjährig durchgeführt werden. Das hochwertige Angebot von Regional- und Stadtbuslinien und damit die Häufigkeit der Haltestellenbedienung werden durch dieses Kriterium entsprechend abgebildet: Haltestellen an diesen Linien sind höher einzustufen und damit prioritär gegenüber Haltestellen, die von Linien mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung bedient und damit häufig nur an Schultagen angefahren werden.
- Lage der Haltestelle (Ortskern/Stadtzentrum/Stadtteilzentrum / innerorts / außerorts).
- Haltestellen an besonderen Einrichtungen unabhängig von der Ortslage (wie kommunale Verwaltung, Krankenhaus, Arztpraxen/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/Stadtteilen >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/Stadtteilen über 200 Einwohnern nach dem o.g. Schema barrierefreie Haltestellen vorhanden sind. Diese Prüfung kann nur im Zusammenspiel zwischen zuständigen Straßenbaulastträger, dem ÖPNV-Aufgabenträger und der VNO erfolgen.

Für das Haltestellenkataster werden zunächst nur die Haltestellen erfasst, die aufgrund des Kriteriums „Einwohnerzahl“ bis Ende 2021 prioritär umgestaltet werden müssen bzw. Haltestellen, die der Kategorie A zugeordnet sind. Die Haltestellenerfassung hat sich dabei an das Gutachten des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) „Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster in Niedersachsen“ (2017) und der dortigen 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 Haltestellenkataster	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 Haltestellenkatalog	Ausstattung		Aufnahme	
		Basis	Erweitert	Pflicht	Optional
Optisch-taktiler Leitsystem / Bodenindikatoren	➤ Optisch-taktile Bodenindikatoren vorhanden Ja / nein	X		X	
	➤ Art und Profil der Bodenindikatoren	X		X	
	○ 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				X
	○ Bedarf Tür 1: Vermessung Tiefe x Breite				X
	○ bei Bedarf: Anlage weiterer Bewegungsflächen (Benennung/Lage + Maße)				X
	➤ Mast vorhanden ja /nein	X		X	
	➤ ID Mast (einheitliche Mastnummer)	X		X	
Haltestellenmast	➤ Koordinaten des Mastes	X		X	
	○ X- / Y-Koordinate				X
	○ z-Koordinate				X
	➤ Foto pro Masten mit Haltestellenschild	X			X
Haltestellenschild	➤ Angaben: Haltestellenname, Linien-Nummer(n) Ziele der Linie(n), Verbundlogo bzw. Logo des/der Verkehrsunternehmen, Nummer Tarifpunkt/Tarifzone vorhanden ja / nein	X		X	
	➤ Sonstiges	X			X
Statische Fahrgastinformation	➤ Aushangfahrplan vorhanden: ja / nein	X		X	
	➤ Anbringung: am Mast, separater Fahrplankasten, im FGU (ggf. mit Foto)	X			X
	➤ Art: Aushangkasten, 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 Haltestellenkataster	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 ○ davon im FGU. Angabe Anzahl ○ davon nicht überdacht: Angabe der Anzahl		X		X
	➤ Bei Bedarf: Sitzhöhen, Stehhilfen/Anlehnplatten vorhanden ja/nein, falls vorhanden: Anzahl		X		X
Abfallbehälter	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ stufenlos erreichbar ja / nein				X
Ausreichende Beleuchtung	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ Art ○ Eigenbeleuchtung ○ Straßenraumbelichtung: + gleiche/gegenüberliegenden Straßenseite + Abstand zwischen Mast und Lichtquelle				X
					X
Fahrkartenautomat	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
	➤ Lage: Überdacht im FGU/nicht überdacht				X
Informations-/Notrufsäule	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
	➤ an Leitsystem angeschlossen: ja / nein				X
Telefon	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
Toilette	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ behindertengerechte Toilette: ja / nein				X
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
Lautsprecher / Induktive Höranlagen	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ induktive Höranlage vorhanden / nicht vorhanden				X
Uhr	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
Barrierefreie Wege zwischen Haltestellenbereichen bzw. im Straßenraum	➤ Barrierefreie Wege vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ Anmerkungen		X		X

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

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

Da für den Bereich der VNO-Landkreise derzeit offen ist, ob eine Haltestellen-Erfassung mittels App realisierbar ist, wird nachfolgend ein Haltestellen-Erfassungsbogen vorgestellt, der die in der MW-Studie veröffentlichte 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: Umlaufsperr e <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)
Corporate Design Manual 6, Kapitel E „Haltestellen“
 - Hamburger Verkehrsverbund (HVV)
Probleme von mobilitäts- und sensorisch eingeschränkten Menschen im ÖPNV. Dokumentation der HVV-Fachveranstaltung am 01.12.2014]
 - Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG)
„ÖPNV-Förderprogramm 2017 ff des Landes Niedersachsen. Vereinfachtes Antragsverfahren für Bushaltestellen mit geringen Investitionskosten von weniger als 50.000 €. Erläuterung und Verfahren“, Stand 03/2017,
 - Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Workshop „Barrierefreiheit im ÖPNV“ am 24.11.2015 in Hannover
 - Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
„Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster. Anforderungen an ein gemeinsames ÖPNV-Haltestellenkataster für Niedersachsen, Bremen und den HVV in Bezug auf einheitlich zu erhebende Haltestellenattribute“, 2017. Erarbeitet durch: Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft (rms GmbH).
 - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, 2013
 - Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen
„Haltestellen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen. Qualitätsanforderungen, Teil 1: Straßengebundener ÖPNV, 5. Aufl. 2014
-