



LANDKREIS
LÜCHOW-DANNENBERG



NAHVERKEHRSPLAN

2025 - 2029

Nahverkehrsplan

des Landkreises Lüchow-Dannenberg
für den Zeitraum 2025 bis 2029

beschlossen durch den Kreistag des
Landkreises Lüchow-Dannenberg am
30.6.2025

Bearbeitung durch die



Verkehrsgesellschaft
Nord-Ost-Niedersachsen mbH

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

Geltungszeitraum: 1.1.2025 bis 31.12.2029

Gliederung

Verzeichnisse

Inhaltsverzeichnis	2
Tabellenverzeichnis	5
Abbildungsverzeichnis	6
Anlagenverzeichnis.....	7
Abkürzungsverzeichnis	7

Inhaltsverzeichnis

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen	9
1.1 Gesetzliche Grundlagen	9
1.1.1 Einleitung	9
1.1.2 Bedeutung des Nahverkehrsplans.....	9
1.1.3 Europäisches Recht: EU-Verordnung VO 1370/2007	10
1.1.4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG, Kernaussagen)	11
1.1.5 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)	13
1.1.5.1 Inhalt des Nahverkehrsplans	13
1.1.5.2 Finanzmittel aus dem Regionalisierungsgesetz für Aufgabenträger	14
1.1.5.3 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)	15
1.1.5.4 Berichtspflicht	16
1.1.6 Gesetz zur Gleichstellung von behinderten Menschen (BGG), Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und Barrierefreiheit.....	17
1.1.7 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG), Clean Vehicles Directive.....	17
1.1.8 Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)	18
1.1.9 Niedersächsisches Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Minderung der Folgen des Klimawandels (NKlimaG)	19
1.2 Organisation des ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg	20
1.2.1 Aufgabenträger in Nord-Ost-Niedersachsen.....	20
1.2.2 Verkehrsunternehmen im Landkreis Lüchow-Dannenberg	20
1.3 Finanzierung des ÖPNV.....	21
1.3.1 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz.....	22
1.3.2 Finanzmittel für ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg	22
1.4 Mobilitätswende	24
1.4.1 Entwicklungstendenzen.....	24
1.4.2 Treibhausgasneutrale Mobilität.....	24
1.4.3 Anzustrebende ÖPNV-Angebotsplanung	25
1.4.4 Ergänzende Mobilitätsangebote	25
1.5 Umsetzung von Maßnahmen des NVP 2019 – 2024	28
2. Bestandsdarstellung.....	29
2.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur	29
2.1.1 Zentralörtliche Gliederung	29
2.1.2 Einwohnerentwicklung.....	29
2.2 Berufspendler.....	29
2.3 Schüler und Schulen.....	34
2.3.1 Schülerbeförderung.....	34
2.3.2 Schulstandorte und Schülerzahlen	34

2.4 Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene und Straße.....	37
2.4.1 Schienennetz	37
2.4.2 Straßengebundener ÖPNV (Übersicht)	38
2.4.2.1 Übersicht über den Linienverkehr im Landkreis Lüchow-Dannenberg	38
2.4.2.2 Bedarfsgesteuerter Verkehr im Landkreis Lüchow-Dannenberg	41
2.4.3 Weitere öffentliche Mobilitätsangebote	42
2.4.3.1 Fahren	42
2.4.3.2 Mitfahrbänke	42
2.4.3.3 Mitfahrplattform	42
2.4.3.4 Radverkehr	42
2.4.4 Verknüpfungspunkte	43
2.4.4.1 ÖPNV - ÖPNV	43
2.4.4.2 ÖPNV - SPNV	43
2.4.4.3 SPNV - Individualverkehr (IV)	43
2.4.4.4 ÖPNV - Individualverkehr (IV)	43
2.5 Tarife	44
2.5.1 Wendlandtarif	44
2.5.2 hvv-Tarif	44
2.5.3 Uelzen-Tarif	45
2.5.4 Niedersachsentarif	45
2.6 Fahrgastinformation	45
2.6.1 Gedruckte Fahrpläne	45
2.6.2 Fahrplanauskunft / Apps	45
2.6.3 Aushangfahrpläne	46
3. Bewertung und Mängelanalyse	47
3.1 Einleitung	47
3.2 Bedienungsqualität im Linienverkehr	47
3.2.1 Bemessungsmerkmal	47
3.2.2 Bewertungsraster	47
3.2.3 Lokale Bedienungsqualität	48
3.2.3.1 Samtgemeinde Elbtalaue	48
3.2.3.2 Samtgemeinde Gartow	51
3.2.3.3 Samtgemeinde Lüchow	52
3.2.4 Regionale Bedienungsqualität	55
4. Ziele und Maßnahmen	57
4.1 Übergeordnete Ziele	57
4.2 Ziele des Landkreises Lüchow-Dannenberg	59
4.2.1 Schülerverkehr	59
4.2.2 Attraktive Regionalbuslinien	59
4.2.3 Grundversorgung	59
4.2.4 Allgemeine Standards bei der Planung von ÖPNV-Angeboten	60
4.2.5 Bewertungskriterien bei Genehmigungsanträgen	60

4.3 Maßnahmen	61
Maßnahme 1: Einführung von Mindeststandards zur Fahrzeugqualität.....	61
Maßnahme 2: Allgemeine Weiterentwicklung der Haltestelleninfrastruktur	62
Maßnahme 3: Priorisierung des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen.....	63
Maßnahme 4: Verbesserung des Erscheinungsbild der Haltestellen.....	64
Maßnahme 5: SPNV – Ausbau der Wendlandbahn (RB32)	65
Maßnahme 6: SPNV: Zukunftsfähigkeit der Jeetzeltalbahn sichern	66
Maßnahme 7: Einbindung des ÖPNV in die Regional- und Bauleitplanung.....	67
Maßnahme 8: Einrichtung von weiteren Mobilitätsstationen.....	67
Maßnahme 9: Erweiterung des hvv-Tarifs auf den Buslinienverkehr.....	68
Maßnahme 10: Erprobung neuer Maßstäbe zur Messung der Bedienungsqualität	69
Maßnahme 10.1: Neues Bewertungsraster: Ergebnis für Samtgemeinde Elbtalaue.....	70
Maßnahme 10.2: Neues Bewertungsraster: Ergebnis für Samtgemeinde Gartow	70
Maßnahme 10.3: Neues Bewertungsraster: Ergebnis für Samtgemeinde Lüchow	71
Maßnahme 11: Bestandssicherung und Weiterentwicklung des Liniennetzes.....	72
Maßnahme 12: Erweiterung des Hauptliniennetzes	73
Maßnahme 13: Schaffung einer Verbindung nach Dömitz und Ludwigslust.....	74
Maßnahme 14: Integration der freigestellten Schülerbeförderung in den ÖPNV	75
Maßnahme 15: Optimierung des Schülerverkehrs durch Schulzeitenstaffelung.....	76
Maßnahme 16: Monitoring des bedarfsgesteuerten Verkehrsangebotes „Wendland OnDemand“	77

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1.1-1:	Regionalisierungsmittel bis 2027, bundesweit.....	14
Tabelle 1.1-2:	Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2027.....	14
Tabelle 1.3-1:	Voraussichtliche Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis 2022 – 2029	22
Tabelle 1.3-2:	Ausgaben für Schülerbeförderung und ÖPNV, Landkreis Lüchow-Dannenberg...	23
Tabelle 1.4-1:	Empfehlungen für ein anzustrebendes ÖPNV-Angebot	26
Tabelle 1.4-2:	Weitere Qualitätsmerkmale für das Verkehrsangebot	27
Tabelle 1.5-1:	Umsetzung von Maßnahmen des NVP 2019	28
Tabelle 2.1-1:	Einwohnerzahlen, Bevölkerungsdichte und -entwicklung im Landkreis Lüchow-Dannenberg (Basis: Zensus 2011).....	29
Tabelle 2.3-1:	Übersicht Schulstandorte / Schülerzahlen / Fahrschüler	36
Tabelle 2.4-1:	Verkehrsunternehmen im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	38
Tabelle 2.4-2:	Art und Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge	38
Tabelle 2.4-3:	Linienübersicht und aktuelle Teilnetzzuordnung (1)	39
Tabelle 2.4-3:	Linienübersicht und aktuelle Teilnetzzuordnung (2)	40
Tabelle 3.2-1:	Bewertungsraster der Bedienungsqualität.....	47
Tabelle 3.2-2:	Bedienungsqualität Samtgemeinde Elbtalaue (1).....	48
Tabelle 3.2-3:	Bedienungsqualität Samtgemeinde Elbtalaue (2).....	49
Tabelle 3.2-4:	Bedienungsqualität Samtgemeinde Elbtalaue (3).....	50
Tabelle 3.2-5:	Bedienungsqualität Samtgemeinde Gartow	51
Tabelle 3.2-6:	Bedienungsqualität Samtgemeinde Lüchow (1)	52
Tabelle 3.2-7:	Bedienungsqualität Samtgemeinde Lüchow (2)	53
Tabelle 3.2-8:	Bedienungsqualität Samtgemeinde Lüchow (3)	54
Tabelle 3.2-9:	Bedienungsqualität Samtgemeinde Lüchow (4)	55
Tabelle 3.2-10:	Regionale Bedienungsqualität (Mo-Fr).....	55
Tabelle 3.2-11:	Regionale Bedienungsqualität (Sa).....	56
Tabelle 4.1-1:	Übergeordnete Ziele (1).....	57
Tabelle 4.1-2:	Übergeordnete Ziele (2).....	58
Tabelle 4.2-1:	Definition der ÖPNV-Grundversorgung	59

Abbildungsverzeichnis

Abb. 2.2-1:	Pendlerbeziehungen LK Lüchow-Dannenberg – Regionen außerhalb	30
Abb. 2.2-2:	Pendlerbeziehungen Stadt Lüchow (Wendland)	31
Abb. 2.2-3:	Pendlerbeziehungen Stadt Dannenberg (Elbe).....	32
Abb. 2.2-4:	Pendlerbeziehungen Stadt Hitzacker (Elbe).....	33
Abb. 2.3-1:	Schulstandorte im Landkreis Lüchow-Dannenberg	35
Abb. 2.4-1:	Schienennetz im Landkreis Lüchow-Dannenberg	37
Abb. 2.4-2:	Hauptlinien-Netz im Landkreis Lüchow-Dannenberg	40
Abb. 2.5-1:	Tarifzonenplan des Wendlandtarifs.....	44

Anlagenverzeichnis

Anlage 1:	VNO Haltestellenkonzept
Anlage 2:	Haltestellen: Liste der Ausnahmen gemäß §8 (3) PBefG
Anlage 3:	Fahrzeugstandards

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AS	Außenstelle einer Grundschule
AST	Anruf-Sammel-Taxi
BBS	Berufsbildende Schule
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BO Kraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
B+R	Bike und Ride
DB AG	Deutsche Bahn AG
F	Ferientage
FöS	Förderschule
FVO	Freistellungsverordnung
FWS	Freie Waldorfschule
GS	Grundschule
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GZ	Grundzentrum
HS	Hauptschule
hvv	Hamburger Verkehrsverbund
HVZ	Hauptverkehrszeit
IGS	Integrierte Gesamtschule
IV	Individualverkehr
KBS	Kursbuchstrecke
KGS	Kooperative Gesamtschule
KVG	KVG Stade GmbH & Co. KG
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LROP	Landesraumordnungsprogramm
LSE	Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn GmbH
LSN	Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnik Niedersachsen
LTS	Niedersächsische Landestreuhandstelle
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
MZ	Mittelzentrum
NITAG	Niedersachsentarif GmbH
NIW	Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung
NBGG	Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NUVPG	Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
NSchG	Niedersächsisches Schulgesetz

NVP	Nahverkehrsplan
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OBS	Oberschule
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
PVGS	Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH
P+R	Park und Ride
RB	Regionalbahn
RBB	Regionalbus Braunschweig GmbH
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
REK	Regionales Entwicklungskonzept
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RS	Realschule
S	Schultage
Sek I	Sekundarstufe I
Sek II	Sekundarstufe II
SG	Samtgemeinde
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SUP	Strategische Umweltprüfung
Tab.	Tabelle
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VNN	Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen
VNO	Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH
VO	Verordnung
VU	Verkehrsunternehmen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen

1.1 Gesetzliche Grundlagen

1.1.1 Einleitung

Nach § 6 Abs. 1 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) stellen die kommunalen Aufgabenträger für ihren Bereich einen Nahverkehrsplan jeweils für einen Zeitraum von fünf Jahren auf. Kommunale Aufgabenträger sind im straßengebundenen ÖPNV grundsätzlich die Landkreise und kreisfreien Städte bzw. deren Zusammenschlüsse. Der hier vorliegende Nahverkehrsplan des Landkreises Lüchow-Dannenberg für den Zeitraum 2025 – 2029 basiert auf Grundlagen und Erfahrungen der vorherigen Fassungen mit dem Ziel, auch den weiterhin in der Entwicklung befindlichen Rahmenbedingungen des ÖPNV gerecht zu werden.

Der Nahverkehrsplan (NVP) 2025 - 2029 gilt ab dem 01.01.2025 bis 31.12.2029, sofern nicht vorher eine Fortschreibung des NVP 2025 - 2029 erfolgt.

1.1.2 Bedeutung des Nahverkehrsplans

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

Seine ÖPNV-gestaltende Wirkung entfaltet der Nahverkehrsplan durch § 13 Abs. 2a PBefG, wonach die Genehmigungsbehörde eine Genehmigung verweigern kann, wenn der beantragte Verkehr nicht im Einklang mit dem Nahverkehrsplan steht. Die Genehmigungsbehörde hat also den Nahverkehrsplan zu beachten, er stellt einen „abwägungserheblichen Belang“ dar. Aus Sicht des Aufgabenträgers stellen Nahverkehrspläne politische Vorgaben zur ÖPNV-Gestaltung dar. Es handelt sich in erster Linie um eine Selbstbindung des Aufgabenträgers, rechtlich besitzt er jedoch keinen Normencharakter.

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

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

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

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

1.1.3 Europäisches Recht: EU-Verordnung VO 1370/2007

Am 03.12.2009 ist die EU-Verordnung 1370/2007 in Kraft getreten, die unmittelbar in allen Mitgliedsstaaten gilt. Finanzierungs- und Vergabefragen werden nunmehr für den gesamten ÖPNV in Europa weitgehend einheitlich geregelt. Diese Verordnung ist durch die „VO (EG) 2016/2338 vom 14.12.2016 zur Änderung der VO (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonendienste“ mit Wirkung zum 24.12.2017 novelliert worden.

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

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

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

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

- auszuschreiben oder

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

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

Zur Erhöhung der Transparenz im ÖPNV enthält die neue Verordnung mehrere Berichtspflichten. Jede zuständige Behörde muss für ihren Bereich einmal jährlich einen Gesamtbericht veröffentlichen, aus dem sich die in ihrem Zuständigkeitsbereich bestehenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ergeben, sowie die dafür ausgewählten Betreiber, die gezahlten Ausgleichsleistungen und ggf. gewährte ausschließliche Rechte. Der Bericht muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistung, der Qualität und der Finanzierung des ÖPNV ermöglichen und ggf. Informationen über Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit enthalten. Zudem sind beabsichtigte Vergaben, egal ob direkt oder wettbewerblich, ein Jahr im Voraus im EU-Amtsblatt zu veröffentlichen. Bei wettbewerblichen Vergaben bezieht sich diese Vorgabe auf den Zeitpunkt der Veröffentlichung des Vergabeverfahrens, bei Direktvergaben auf den Zeitpunkt des Vertragsbeginns. Bei Direktvergaben ist jeder Interessierte auf Antrag über die Gründe zu informieren.

1.1.4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG, Kernaussagen)

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

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

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

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

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

Im Genehmigungsverfahren haben grundsätzlich eigenwirtschaftliche Anträge auf Erteilung einer Genehmigung für den Linienverkehr Vorrang vor gemeinwirtschaftlichen Anträgen, die Zuschusszahlungen erfordern. Allerdings wird ein eigenwirtschaftlicher Antrag nur dann genehmigt, wenn der beantragte Verkehr im Einklang mit den vom Aufgabenträger definierten Vorgaben steht. Zu diesen Vorgaben gehören der Umfang und die Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität, die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen sowie die Barrierefreiheit. Genehmi-

gungsanträge, die diesen Anforderungen des Aufgabenträgers nicht entsprechen, sind daher zwingend abzulehnen. Gleiches gilt für Anträge, die einzelne (lukrative) Linien aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würden.

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

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

Nach § 18 Abs. 1 Satz 1 PBefG hat die Genehmigungsbehörde ein Verzeichnis aller Genehmigungen, die im ÖPNV im Linienverkehr bestehen, auf ihrer Internetseite zu veröffentlichen. Die Bekanntmachung muss die Linienführung, die Genehmigungsdauer und einen Hinweis enthalten, dass der Antrag auf Genehmigung für den weiteren Betrieb des Verkehrs in den Fristen des § 12 Abs. 5 Satz 1 oder Abs. 6 Satz 1 PBefG gestellt werden kann. Absatz 5 bezieht sich dabei auf Fristen für die Beantragung von eigenwirtschaftlichen Verkehren, während Abs. 6 die Regelung für eigenwirtschaftliche Anträge beschreibt, wenn die zuständige Behörde die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages beabsichtigt und dies durch eine Vorabbekanntmachung veröffentlicht hat. Mit der letzten Novellierung des PBefG (in Kraft getreten am 01.08.2021) sind neu u.a. die §§ 44 (Linienbedarfsverkehr) und 50 (Gebündelter Bedarfsverkehr) hinzugefügt worden.

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

Allgemeiner Linienverkehr nach § 42 PBefG

Diese Verkehre dienen der lokalen, regionalen und auch überregionalen Erschließung. Sie erfüllen Aufgaben im Berufs-, Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr. Geprägt wird das Angebot im Landkreis überwiegend vom Ausbildungs- und Schülerverkehr.

Sonderlinienverkehr nach § 43 PBefG

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

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

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

Freigestellter Schülerverkehr

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

Flexible Bedienformen: Wendland OnDemand / ÖPNV - Taxi

Als Ergänzung des Linienverkehrs existiert im Landkreis Lüchow-Dannenberg ein flächendeckendes nachfrageorientiertes Angebot. Dieses setzt sich aus zwei Organisationsformen zusammen, einerseits einem sogenannten „ÖPNV-Taxi“ mit Taxen nach § 47 PBefG und andererseits dem Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG.

1.1.5 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

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

1.1.5.1 Inhalt des Nahverkehrsplans

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

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

Im Absatz 4 ist die Beteiligung festgelegt. Der Nahverkehrsplan ist unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer aufzustellen. Soweit kreisangehörige Gemeinden oder Verbandsmitglieder gemäß § 4 Abs. 2 Aufgabenträger sind, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten

des Plans erforderlich. Benachbarte Aufgabenträger, kreisangehörige Gemeinden und Samtgemeinden, die Verbandsmitglieder, die Straßenbaulastträger, die Verbände, die die Interessen der Fahrgäste vertreten, sowie die Niedersächsische Landesnahverkehrsgesellschaft mbH sind zu beteiligen. Wollen Beteiligte eine Stellungnahme abgeben, so haben sie dies innerhalb von zwei Monaten zu tun.

1.1.5.2 Finanzmittel aus dem Regionalisierungsgesetz für Aufgabenträger

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

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

Jahr	2016	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Regionalisierungsmittel (gesamt) bundesweit [Mio. EUR]	8.000	10.434	10.898	11.224	11.561	11.908	12.265

Quelle: eigene Berechnungen nach §5 RegG

Tabelle 1.1-1: Regionalisierungsmittel bis 2027, bundesweit

In den Anlagen zu § 5 RegG wird festgelegt, wie hoch der Anteil jedes Bundeslandes an der o. g. Gesamtsumme ist. Die Verteilung der Mittel auf die einzelnen Bundesländer erfolgt ab 2016 auf Basis des so genannten „Kieler Schlüssels“, der für Niedersachsen überdurchschnittliche Erhöhungen vorsieht.

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

Jahr	2016	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Regionalisierungsmittel [Mio. EUR]	689	890	931	960	990	1.021	1.053

Quellen: eigene Berechnungen nach §5 RegG

Tabelle 1.1-2: Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2027

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

1.1.5.3 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)

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

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

Nach § 7 Abs. 4 erhalten die Aufgabenträger zur Abdeckung von Verwaltungskosten einschließlich der Kosten für die Erstellung von Nahverkehrsplänen jährlich 1,35 EUR je Einwohner, mindestens jedoch 135.000 EUR.

Nach § 7 Abs. 5 erhalten die Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV anteilig Finanzmittel, die das Land nach dem RegG erhält. Diese Anteile werden zu zwei Dritteln nach der Einwohnerzahl und zu einem Drittel nach dem Flächenanteil berechnet. Diese Finanzmittel erhöhen sich zusammen mit den Regionalisierungsmitteln des Landes Niedersachsen (etwa 1,9 % pro Jahr).

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

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

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

- Zuwendungen für Investitionen aus den Mitteln nach § 3 Abs. 1 des Entflechtungsgesetzes und
- Zuwendungen, insbesondere zur Investitionsförderung, aus den Finanzmitteln, die das Land nach dem RegG erhält.

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

Nach dem geänderten Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz erhalten die Aufgabenträger ab 2022 zusätzliche Mittel:

§ 7a NNVG (Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr) verpflichtet die Aufgabenträger zur Gewährleistung einer Rabattierung von Fahrkarten des Ausbildungsverkehrs in Höhe von mindestens 25 %. Die Mittel nach § 7a NNVG dienen einerseits dem allgemeinen Kostenausgleich für Rabattierungen, dürfen andererseits aber auch für die Finanzierung weiterer ÖPNV-Ziele nach dem NNVG verwandt werden.

§ 7b NNVG (Finanzielle Unterstützung für die Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs) legt fest, dass die Aufgabenträger eine zusätzliche Unterstützung für die Weiterentwicklung des ÖPNV erhalten, die nach Einwohnerzahl, Fläche und Demografiefaktor bemessen ist. Diese Mittel dienen der qualitativen und quantitativen Weiterentwicklung des ÖPNV und insbesondere der Angebotsentwicklung flexibler Bedienformen. Auch hier sind weitgehend die im NNVG festgelegten Verwendungszwecke einzuhalten.

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

1.1.5.4 Berichtspflicht

Im § 7c des NNVG ist verankert, dass die Nahverkehrsplanung angepasst werden muss und dem Land gegenüber eine Berichtspflicht besteht. Danach wird Folgendes vorgegeben:

- Zum 1. Januar 2019 und danach jeweils im Abstand von zwei Jahren haben die kommunalen Aufgabenträger dem Land für ihren Zuständigkeitsbereich einen Bericht vorzulegen, in dem jeweils die insgesamt sowie infolge Finanzhilfeszahlungen nach den §§ 7 a und 7 b erzielten Verbesserungen im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr darzustellen sind (Qualitätsbericht).

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

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

Das seit dem 01.01.2013 gültige PBefG fordert im § 8, Abs. 3, Satz 3: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ Bei seiner Aufstellung sind, soweit vorhanden, „Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören.“

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

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

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

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

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

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

Die Einhaltung der Mindestziele durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber in den Bundesländern sollen diese eigenverantwortlich für ihr Hoheitsgebiet regeln und sicherstellen. Die

Bundesländer sind insoweit frei in ihrer Entscheidung, entsprechend der bestehenden Verwaltungsebenen (Regierungsbezirke, Kreise bzw. Landkreise, (kreisfreie) Städte und Gemeinden) hinsichtlich der Einhaltung der Mindestziele zu differenzieren. Zudem besteht für die Länder die Möglichkeit nach § 5 Abs. 2 und 3 SaubFahrzeugBeschG, gemeinsame Mindestziele zu bilden und dabei Vereinbarungen mit den jeweiligen Branchenverbänden abzuschließen.

Für den Landkreis Lüchow-Dannenberg muss konkret erst bei der Neuvergabe von ÖPNV-Leistungen auf die Einhaltung der Vorgaben geachtet werden. Die Mindestziele für emissionsarme und -freie Busse im ÖPNV liegen für den Zeitraum bis Ende 2030 bei 65 % der Neubeschaffungen. Mindestens die Hälfte der Mindestziele für Busse im ÖPNV muss durch emissionsfreie Fahrzeuge erfüllt werden. Die Berechnung der Quote erfolgt auf Landesebene. Für Fahrzeuge, die im Regionalverkehr eingesetzt werden und in denen die Fahrgäste vorwiegend sitzend befördert werden, können Ausnahmeregelungen genutzt werden.

1.1.8 Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)

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

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

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

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

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

Das Niedersächsische Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Minderung der Folgen des Klimawandels formuliert in § 3 Abs. 1 als oberstes Ziel die schrittweise Minderung der Gesamtemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 75 Prozent gegenüber dem Vergleichsjahr 1990, bis zum Jahr 2035 um mindestens 90 Prozent und darüber hinaus die Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2040. Als Instrumente mit besonderer Bedeutung werden unter anderem die verstärkte Nutzung des ÖPNV, Sharing- und Ridepooling-Angebote sowie die Umstellung auf treibhausgasneutrale Antriebstechnologien benannt. Eine der wenigen konkreten Maßnahmen ist in § 12 Abs. 2 definiert: Im Rahmen der Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Fahrzeugen für den öffentlichen Personennahverkehr soll das Land ab 2035 ausschließlich die Beschaffung von Fahrzeugen mit sauberen oder emissionsfreien Antrieben fördern. Hierbei soll der technologische Fortschritt berücksichtigt werden. Zur Vermeidung von negativen Auswirkungen auf den Umfang und die Qualität des Bedienungsangebotes sind allerdings Abweichungen von dieser Vorgabe zulässig.

1.2 Organisation des ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg

1.2.1 Aufgabenträger in Nord-Ost-Niedersachsen

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

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

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

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

1.2.2 Verkehrsunternehmen im Landkreis Lüchow-Dannenberg

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

Die Erbringung der Linienverkehrsleistungen im Landkreis Lüchow-Dannenberg erfolgt derzeit fast ausschließlich durch die landkreiseigene *Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn GmbH* (LSE), welche einen Teil der Beförderungsleistung an Subunternehmen aus der Region vergeben hat und damit einen aktiven Beitrag zur Mittelstandsförderung leistet. Die LSE erbringt ihre Verkehrsleistung auf Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA), den der Landkreis Lüchow-Dannenberg per Direktvergabe an sie vergeben hat. Im Rahmen des ÖDA sind u.a. Fahrplan- und Qualitätsstandards für den ÖPNV im Landkreis festgelegt. Die Laufzeit des aktuellen ÖDA läuft vom 1.8.2018 bis 31.7.2028. Im Anschluss ist die erneute Direktvergabe eines ÖDA an die LSE vorgesehen.

Auf den landkreisübergreifenden Relationen Neu Darchau – Lüneburg (Linie 5300) und Lüchow – Uelzen (Linie 7000) sind zudem die Unternehmen *KVG Stade GmbH & Co KG* (KVG; Linie 5300) und *Regionalbus Braunschweig GmbH* (RBB; Linie 7000) aktiv.

1.3 Finanzierung des ÖPNV

Zur Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV stehen folgende Quellen zur Verfügung:

- Fahrgeldeinnahmen aus Beförderungsentgelten
- Zahlungen des Landes an die Aufgabenträger nach §§ 7, 7a, 7b und 7e NNVG
- Zahlungen des Landes nach § 148 SGB IX als Ausgleichsanspruch des Unternehmers für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten im Personenverkehr
- Zuschussleistungen von kommunalen Gebietskörperschaften
- Haushaltsmittel des Landkreises Lüchow-Dannenberg

Seit 2017 können Buslinien, die bestimmte Vorgaben erfüllen, zu landesbedeutsamen Buslinien aufgewertet werden. Mit dem „Erlass über die Gewährung von Zuwendungen für die Finanzierung von landesbedeutsamen Buslinien im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)“ hat das Land die Voraussetzungen dafür definiert und die Finanzierung geregelt. Der Betrieb der Linie 7000 (Lüchow – Uelzen) wird auf diese Weise vom Land Niedersachsen befristet gefördert; die Beantragung weiterer Förderungen für andere landesbedeutsame Buslinien ist möglich.

Darüber hinaus bestehen gegenwärtig weitere Finanzierungsmöglichkeiten:

- Förderrichtlinie zur Einrichtung und zum Betrieb von Mobilitätszentralen,
- Förderrichtlinie für Flexible Bedienformen des Landes,
- Förderrichtlinie für Saubere Busse des Landes,
- Klimaschutzmittel des Bundes für Maßnahmen im Verkehrssektor.

Viele Förderungsmaßnahmen bestehen nur temporär und müssen z. B. von kommunaler Seite mitfinanziert werden. Es bleibt jedoch das Hauptproblem, dass diese Fördermöglichkeiten keine nachhaltige Dauerfinanzierung darstellen. Mittel- bis langfristig müssen die Kosten in der Regel allein vom Landkreis getragen werden.

1.3.1 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz

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

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

1.3.2 Finanzmittel für ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Einnahmen

Für die Finanzierung im Bereich des ÖPNV stehen dem Landkreis im Zeitraum von 2022 bis 2029 voraussichtlich folgende Finanzmittel zur Verfügung:

Jahr	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
NNVG § 7 (4) [€]	135.000	135.000	135.000	135.000	135.000	135.000	135.000	135.000
NNVG § 7 (5) [€]	411.186	515.620			531.900	548.500	565.500	583.100
NNVG § 7a [€]	1.136.126	1.136.126	1.136.126	1.136.126	1.136.126	1.136.126	1.136.126	1.136.126
NNVG § 7b [€]	459.530	459.530	459.530	459.530	459.530	459.530	459.530	459.530
NNVG § 7e [€]	175.601	175.601	175.601	175.601	175.601	175.601	175.601	175.601
Gesamt [€]	2.319.465	2.393.242	2.408.481	2.424.182	2.440.183	2.456.784	2.473.785	2.491.386

Quelle: Einwohner 2023-2029 aus Vorausberechnung der Bevölkerung (LSN),
eigene Berechnungen für Mittel § 7 (4) und (5), reale Werte werden abweichen

Tabelle 1.3-1: Voraussichtliche Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis 2022 – 2029

Die Einnahmen aus Landesmitteln für den ÖPNV werden sich bei gleichbleibenden gesetzlichen Rahmenbedingungen kaum erhöhen. Der jährliche Zuwachs liegt mit etwa 0,6 - 0,7 Prozent deutlich unter der erwarteten Teuerungsrate.

Ausgaben

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

- **Finanzierung von Verbundtarifen**
Ausgleichszahlungen an die Verkehrsunternehmen für die durch die Anerkennung des hvv-Tarifs entstandenen Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste.
- **Betriebskostenzuschüsse LSE GmbH** (über den Öffentlichen Dienstleistungsauftrag)
- **Verlustrausgleich der LSE GmbH** (über den Gesellschaftervertrag)
- **Betriebskosten „Wendland On Demand“**
- **Verbesserungen der Angebotsqualität im ÖPNV nach Maßgabe des NVP**
- **Fahrgast-Information und Marketing**
Finanzierung Marketingmaßnahmen (z.B. Drucksachen), Mobilitätsagentur Wendland
- **VNO**
Umlageanteile für Personal- und Sachkosten

Insgesamt wendet der Landkreis laut Haushaltsplan für die ihm gesetzlich zugewiesene Aufgabe der Schülerbeförderung und den ÖPNV in den nächsten Jahren folgende Beträge auf (Schülersammelzeitkarten, Kosten für FVO-Verkehre, Zuschüsse für Zusatzleistungen in der Schülerbeförderung).

Mio. EUR	2022 Ansatz	2023 Ansatz	2024 Ansatz	2025 Plan	2026 Plan	2027 Plan
Schülerbeförderung	2.438.900	2.448.800	2.744.800	4.422.800	4.507.900	4.596.000
ÖPNV ¹	6.920.300	8.698.200	12.030.500	13.301.800	13.332.900	13.426.100

Quelle: Landkreis Lüchow-Dannenberg

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

¹ einschließlich Personalaufwand (Landkreis) und Projektkosten „CleverMove“

1.4 Mobilitätswende

Im Laufe der letzten Jahre rückt das Thema der Mobilität immer mehr in den Vordergrund. Diese Entwicklung bedingt sich vor allem durch die zunehmende Relevanz des Klima- und Umweltschutzes und der sich daraus ergebenden Kritik an den klassischen Verkehrsmitteln, wie dem Pkw. Zukünftig ergeben sich, neben der Gewährleistung der Daseinsvorsorge, folglich vielfältige Anforderungen an die Verkehrssysteme, insbesondere für den ÖPNV. Dieses Kapitel beleuchtet die grundlegenden Auswirkungen der Mobilitätswende für den ÖPNV und zeigt Empfehlungen auf, wie eine Mobilitätswende, vor allem auch im ländlichen Raum, erreicht werden könnte.²

1.4.1 Entwicklungstendenzen

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

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

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

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

1.4.2 Treibhausgasneutrale Mobilität

Um das angestrebte Ziel einer Mobilitätswende zu erreichen, wird eine klima- und umweltfreundliche Grundausrichtung benötigt. Auf EU-Ebene sind diesbezüglich Gesetze verabschiedet worden. So erfolgte beispielsweise die gesetzliche Festlegung von verbindlichen Mindestzielen für die Beschaffung von emissionsarmen und -freien Fahrzeugen (vgl. SaubFahrzeugBeschG). Das im europäischen Klimagesetz beschlossene Ziel der Netto-Treibhausgasneutralität für das Jahr 2050 (vgl. Europäisches Klimagesetz) wurde mit der Mitte 2021 vorgenommenen Novellierung des im Dezember 2019 verabschiedeten Bundes-Klimaschutzgesetz noch verschärft. Durch eine schrittweise Minderung der Treibhausgasemissionen soll demzufolge bereits im Jahr 2045 in Deutschland die Netto-Treibhausgasneutralität eintreten. Eine erste Annäherung dieser Zielsetzung wird bis 2030 erfolgen.

² Für dieses Kapitel sind aus weiteren Quellen (Pitz, 2021 sowie VDV-Akademie, 2021) Erkenntnisse bzw. Vorschläge abgeleitet worden.

Vorgesehen ist hierbei eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen um mindestens 65 Prozent gegenüber dem Basisjahr 1990. Bis 2040 wird eine Minderung um mindestens 88% gefordert (vgl. Bundes-Klimaschutzgesetz).

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

1.4.3 Anzustrebende ÖPNV-Angebotsplanung

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

1.4.4 Ergänzende Mobilitätsangebote

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

Kategorie	Charakterisierung	Anzustrebendes ÖPNV-Angebot
Primäre Hauptlinie	- Anbindung aller zentralen Orte innerhalb eines Landkreises (Grund-, Mittel- und Oberzentrum), auch zu den nächstgelegenen zentralen Orten benachbarter Landkreise - Schaffung einer möglichst direkten und schnellen Verbindung mit einem regelmäßigen Verkehrsangebot zwischen Orten hoher Fahrgastströme - Sicherstellung von sinnvollen Anschlussverbindungen aller Bahnstationen (und Fähren) im Landkreis - Einheitlicher Linienweg	<u>Mo – Fr:</u> - Bedienungszeitraum: - min. 05:00 – 22:00 Uhr - Permanentfahrten - Takt: 1-Std.-Takt zwischen 05:00 – 19:00 Uhr - In der HVZ auf Achsen mit hoher Fahrgastnachfrage: 30-Min.-Takt <u>Sa:</u> - Bedienungszeitraum: - min. 07:00 – 22:00 Uhr - Permanentfahrten - Takt: 1-Std.-Takt zwischen 09:00 – 18:00 Uhr <u>So:</u> - Bedienungszeitraum: - min. 09:00 – 19:00 Uhr - Permanentfahrten - Takt: 2-Std.-Takt Ergänzung durch bedarfsgerechte Bedienung
Sekundäre Hauptlinie	- Anbindung weiterer Orte an übergeordnete Zentren - Eine Anbindung an das primäre Hauptliniennetz muss gewährleistet sein, um die Weiterbeförderung zum nächstgelegenen Ort höherer Zentralität zu ermöglichen - Sicherstellung von sinnvollen Anschlussverbindungen aller Bahnstationen (und Fähren) im Landkreis - Berücksichtigung der schulbezogenen Verkehrsbedürfnisse - Einheitlicher Linienweg	<u>Mo – Fr:</u> - min. 6 Fahrtenpaare <u>Sa & So:</u> - min. 4 Fahrtenpaare Überwiegend Permanentfahrten, Ergänzung durch Bedarfsverkehre
Nebenlinie	- Angebotsausweitung für weitere, zielgruppenspezifische Verkehrsbedürfnisse - Abhängig vom Fahrgastpotential / der Fahrgastnachfrage	Bedarfsgerechte Bedienung
Ergänzungslinie	- Verkehre sind für das Gesamtangebot bzw. die Grundversorgung nicht zwingend erforderlich	Bedarfsgerechte Bedienung
Stadt-/ Ortsbuslinie	- Einheitlicher Linienweg - Hohe Haltestellendichte	Bedienungsstandards: siehe primäre Hauptlinie

Quelle: Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen 2022

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

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

Fahrgastinformation
Sicherstellung der Zugänglichkeit von sämtlichen Informationen zum Verkehrsangebot (Fahrplan und Tarif) - Visuell und akustisch: persönliche, individuelle Auskunft / Internet / soziale Medien / App / DFI - Dynamisch: Abweichungen vom Regelbetrieb - Informationen über Anschlussverbindungen und Umsteigemöglichkeiten
Einheitliches Erscheinungsbild
Tarif- und Vertriebsstrukturen
Verständliche und transparente Tarifsysteme
Attraktive und leistungsgerechte Preise
Schneller und einfacher Fahrscheinerwerb (über App / im Internet / an Automaten / an örtlichen Verkaufsstellen mit persönlicher Bedienung und Beratung)
Verfügbarkeit und Zugänglichkeit der Verkehrsmittel
Schnelle Erreichbarkeit der Haltestellen (Berücksichtigung der „letzten Meile“)
Schaffung von Verknüpfungen mit den hierarchisch integrierten, weiteren Mobilitätsoptionen
Schnelle und komfortable Zielerreichung (Regelmäßigkeit, Verlässlichkeit)
Ersatzverkehre (für den Notfall) und ein Störungsmanagement sind vorhanden
Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwagen, etc. ist in den Fahrzeugen sicherzustellen
Klima- und Umweltschutz
Verwendung treibhausgasneutraler Energieträger
Lärminderung
Ergänzende Merkmale
Komfort (Ausstattung Haltestellen und Fahrzeuge)
Ausstattung der Fahrzeuge mit WLAN und/oder USB-Ladebuchsen
Sauberkeit (Haltestellen und Fahrzeuge)
Sicherheit
Vollständige Barrierefreiheit
Niederflurfahrzeuge / barrierefrei ausgebaute Haltestellen und Zuwegungen / barrierefreie Fahrgastinformation, Service und Vertrieb

Quelle: Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen 2022

Tabelle 1.4-2: Weitere Qualitätsmerkmale für das Verkehrsangebot

1.5 Umsetzung von Maßnahmen des NVP 2019 – 2024

Nachdem die seit dem 01.01.2017 zur Verfügung stehenden Finanzmittel aus § 7b NNVG bereits größtenteils zur Umsetzung von wichtigen und zentralen Maßnahmen des Nahverkehrsplanes 2014 – 2019 vorgesehen wurden, konnten weitere Verbesserungen einerseits durch nennenswerte Eigenmittel des Landkreises und andererseits weitgehend kostenneutral durch die Umschichtung vorhandener Betriebsleistungen umgesetzt werden. Durch die erfolgreiche Bewerbung des Landkreises im Rahmen eines BMVI-Förderaufrufes konnten im Rahmen des Projektes „CleverMove“ zuletzt nennenswerte Angebotsverbesserungen umgesetzt werden.

Maßnahme NVP 2019	Beschreibung der Umsetzung
Flächendeckende Erschließung an schulfreien Tagen	Das bedarfsorientierte Verkehrsangebot „Wendland OnDemand“ stellt eine flächendeckende Erschließung sicher.
Einrichtung einer Arbeitsgruppe zur Bewertung des Buskonzeptes	Das seit dem 24.06.2024 umgesetzte „Neue Wendlandnetz“ wurde in verschiedenen Arbeitsgruppen unter Beteiligung von Verwaltung, LSE, VNO, politischen Vertretern und Fahrgastvertretern erarbeitet.
Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen Grund- und Mittelzentren	Die Verbindungsqualität zwischen den Grund- und Mittelzentren wurde durch die Umsetzung des „Neuen Wendlandnetzes“ einerseits sowie durch „Wendland OnDemand“ andererseits verbessert.
Einrichtung einer Landesbuslinie	Die Linie 7000 Lüchow-Uelzen hat am 01.08.2020 den Betrieb aufgenommen.
Bessere Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr	In den vergangenen Jahren wurden neue Fahrradabstellanlagen an den Schulstandorten und ÖPNV-Verknüpfungspunkten Clenze, Hitzacker, Lüchow und Dannenberg in Betrieb genommen. In Vorbereitung sind gesicherte Abstellanlagen (Fahrradboxen) in Dannenberg, Hitzacker, Lüchow und Schnega.
Fortführung des Wendlandtarifs	Der Wendlandtarif hat weiterhin Bestand und wurde zum 1. Oktober 2023 grundlegend reformiert und vereinfacht.
Aufbau und Betrieb eines Mobilitätsmanagements	Die Mobilitätsagentur Wendland hat sich zu einer wichtigen Anlaufstelle für Bevölkerung, Gäste und Institutionen entwickelt.

Tabelle 1.5-1: Umsetzung von Maßnahmen des NVP 2019

2. Bestandsdarstellung

2.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

2.1.1 Zentralörtliche Gliederung

Im Landkreis Lüchow-Dannenberg wird Lüchow eine mittelzentrale Funktion zugewiesen. Für einige an der Landkreisgrenze gelegene Gemeinden übernehmen darüber hinaus die in angrenzenden Landkreisen gelegenen Mittelzentren Salzwedel und Uelzen ebenfalls mittelzentrale Funktionen. Grundzentren im Landkreis sind Clenze, Dannenberg, Gartow, Hitzacker und Wustrow.

Als nächstgelegenes Oberzentrum hat Lüneburg für den Landkreis Lüchow-Dannenberg eine herausragende Stellung.

2.1.2 Einwohnerentwicklung

Zum 30.06.2024 verzeichnete der Landkreis Lüchow-Dannenberg 49.114 Einwohner (Basis: Zensus 2011). Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte lag bei 40 Einwohnern/km². Der Vergleichswert für das Land Niedersachsen lag bei 171 Einwohnern/km². Nähere Angaben zu den Einwohnerzahlen und deren Entwicklung sowie zur Bevölkerungsdichte der einzelnen Gebietskörperschaften sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

	Einwohnerzahlen am 30.06.				Einw./ km ²	Bevölkerungsentwicklung 2021-2024	
	2021	2022	2023	2024	2024	absolut	prozentual
Landkreis Lüchow-Dannenb.	48.472	49.098	49.202	49.114	40,0	642	1,3 %
Elbtalaue, SG	20.823	21.097	21.129	21.206	50,0	383	1,8 %
Gartow, SG	3.641	3.734	3.729	3.751	27,8	110	3,0 %
Lüchow, SG	24.008	24.267	24.344	24.157	42,8	149	0,6 %

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 2024, eigene Berechnungen

Tabelle 2.1-1: Einwohnerzahlen, Bevölkerungsdichte und -entwicklung im Landkreis Lüchow-Dannenberg (Basis: Zensus 2011)

2.2 Berufspendler

Grundlage für die Pendlerbeziehungen sind die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Stand 31.06.2021). Es wird nicht zwischen Voll- und Teilzeitbeschäftigten unterschieden. Zu den Pendlern hinzuzurechnen ist eine unbekannte Anzahl weiterer Berufstätiger wie Beamte oder Selbstständige. Dargestellt werden Relationen mit mindestens 100 gerichteten Pendlerbewegungen.

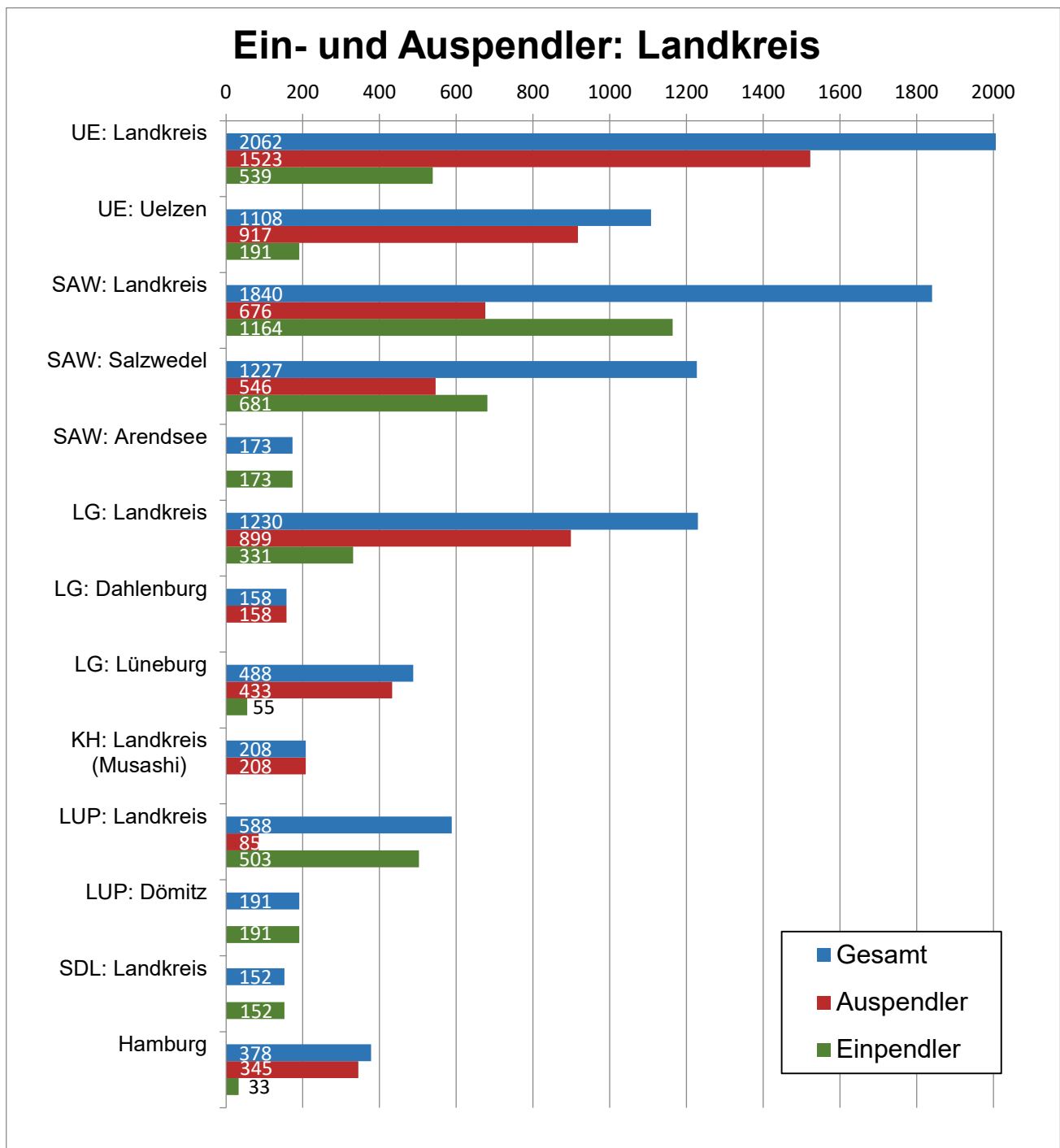


Abb. 2.2-1: Pendlerbeziehungen LK Lüchow-Dannenberg – Regionen außerhalb

In der landkreisweiten Betrachtung werden zunächst die engen Verflechtungen mit den umliegenden Landkreisen deutlich. Auffallend ist, dass bezogen auf die Landkreise Lüneburg und Uelzen der Auspendleranteil überwiegt, wohingegen bei den Landkreisen Ludwigslust-Parchim, Altmarkkreis Salzwedel und Stendal der Einpendler-Anteil überwiegt. Bei den in der amtlichen Statistik ausgewiesenen Auspendlern in den Landkreis Bad Kreuznach dürfte es sich tatsächlich um Binnenpendler zur Lüchower Niederlassung der in Bad Kreuznach sitzenden Firma handeln. Die Freie und Hansestadt Hamburg spielt eine untergeordnete Rolle, wohl auch wegen der Entfernung sowie der unzureichenden verkehrlichen Anbindung.

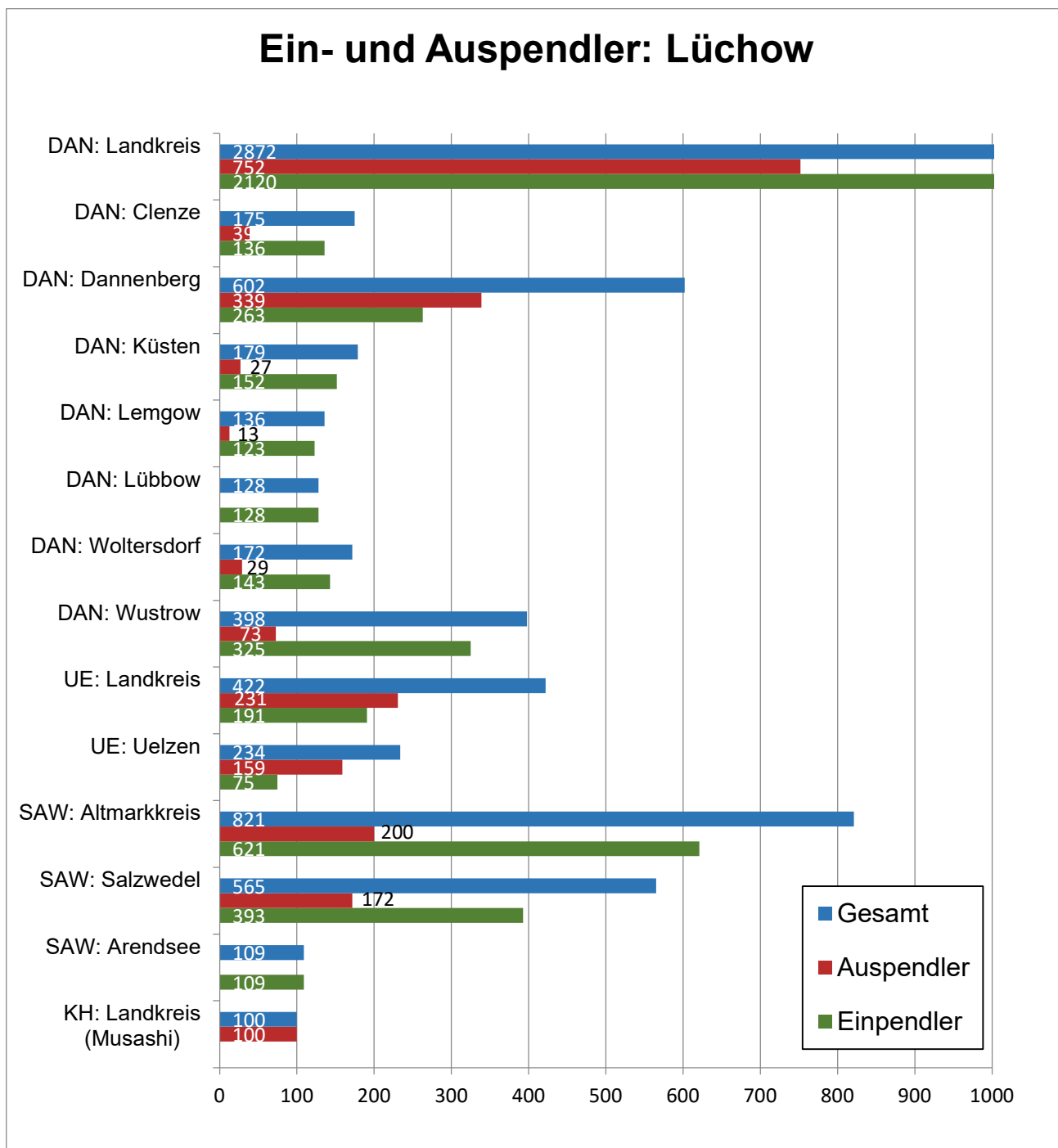


Abb. 2.2-2: Pendlerbeziehungen Stadt Lüchow (Wendland)

Die Arbeitsmarktdaten unterstreichen anschaulich die Bedeutung der Stadt Lüchow (Wendland) als wirtschaftliches Zentrum der Region. Fast durchweg überwiegen die Einpendler, insbesondere aus dem Landkreis Salzwedel (Altmarkkreis). Einen Auspendler-Überschuss gibt es nur nach Dannenberg und Uelzen. Übertragen auf die Entwicklung des Nahverkehrsangebotes heißt dies, dass die Verkehre nach Lüchow die Bedürfnisse von Beschäftigten bzw. Pendlern berücksichtigen müssen, nicht zuletzt auch für Beschäftigte aus dem Landkreis Salzwedel (Altmarkkreis).

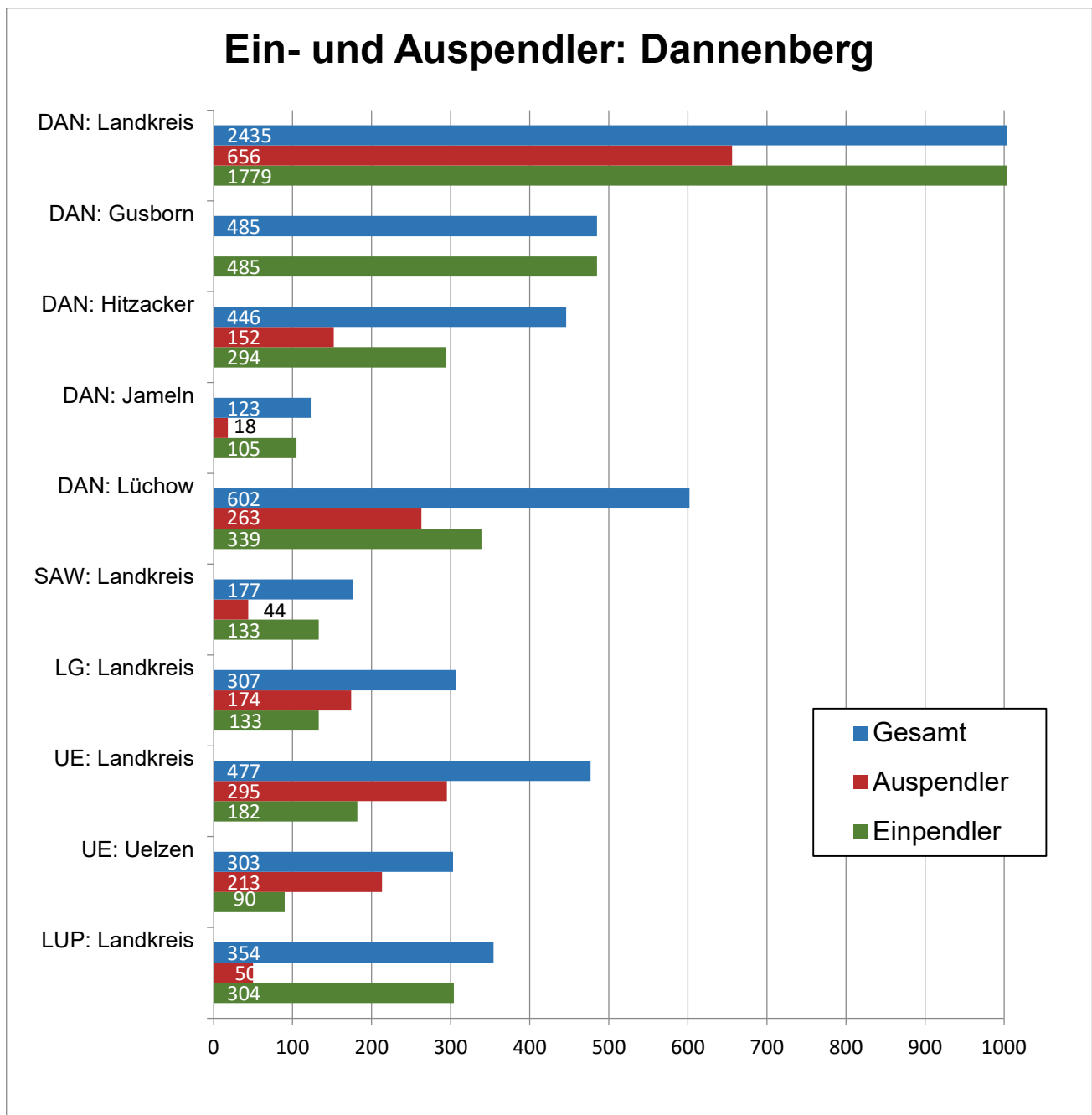


Abb. 2.2-3: Pendlerbeziehungen Stadt Dannenberg (Elbe)

Die Stadt Dannenberg (Elbe) zieht zahlreiche Arbeitskräfte aus dem ganzen Landkreis an, wenn auch in geringerem Umfang als dies bei der Stadt Lüchow (Wendland) der Fall ist. Über die Grenzen des Landkreises hinweg sind vor allem Pendlerströme nach Uelzen sowie aus Ludwigslust-Parchim relevant.

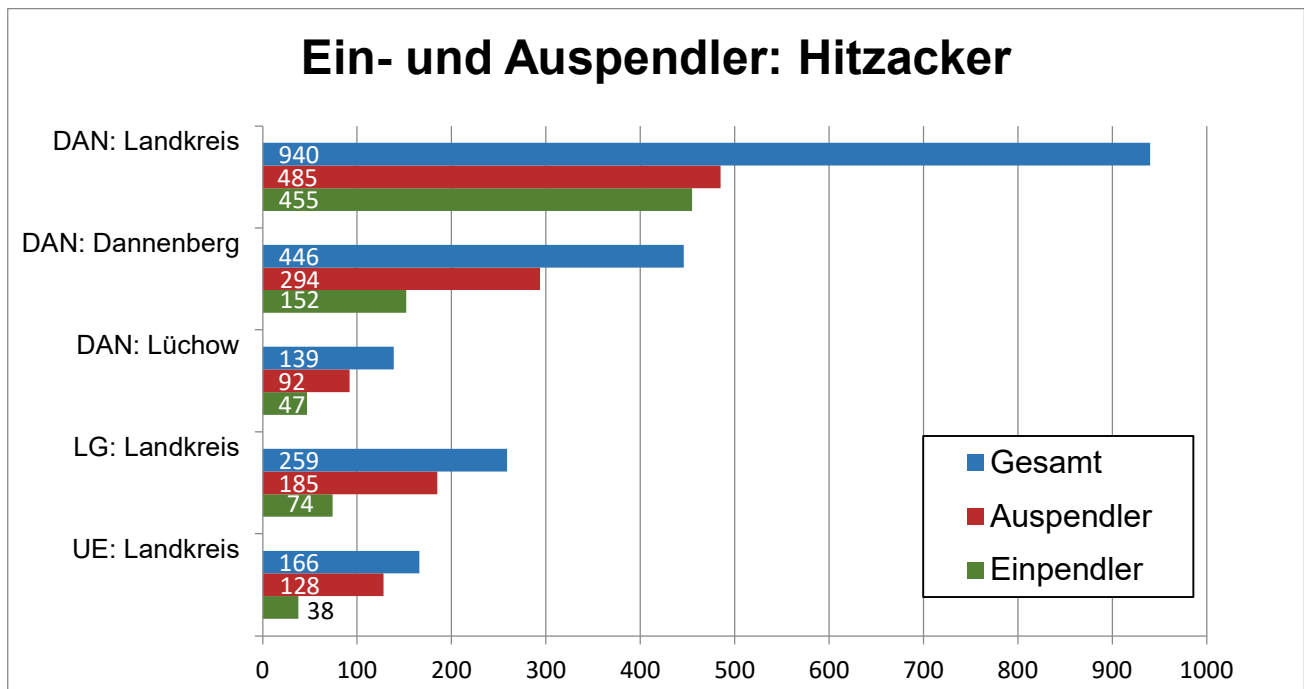


Abb. 2.2-4: Pendlerbeziehungen Stadt Hitzacker (Elbe)

Für Hitzacker als drittgrößte Kommune im Landkreis können nur geringe überregionale Pendlerströme festgestellt werden. Regional betrachtet überwiegen nach Dannenberg und Lüchow die Auspendler, während das Verhältnis zwischen den übrigen Orten im Landkreis und Hitzacker ausgeglichen ist.

2.3 Schüler und Schulen

2.3.1 Schülerbeförderung

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

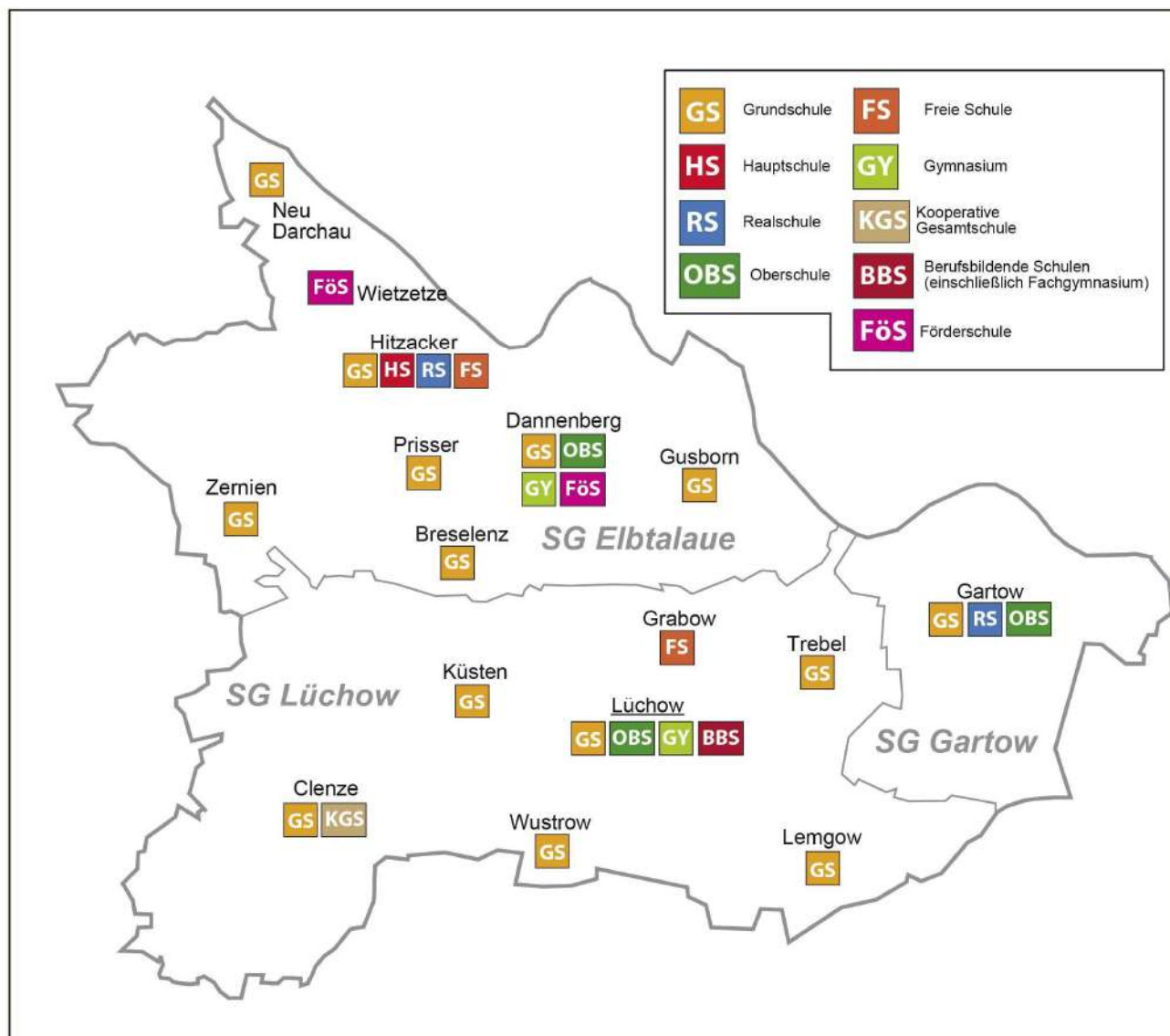
- die 1. bis 10. Schuljahrgänge der allgemeinbildenden Schulen,
- die 11. und 12. Schuljahrgänge der Schulen für geistig Behinderte,
- das schulische Berufsgrundbildungsjahr und das Berufsvorbereitungsjahr,
- die Klasse I derjenigen Berufsfachschulen, die nicht den Sekundarabschluss I (Realschulabschluss)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

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

Im Schuljahr 2024/2025 wurden 6.079 anspruchsberechtigte Schüler/innen im Rahmen der Schülerbeförderung befördert. Darüber hinaus nutzt eine nicht bekannte Zahl von Schülern und Schülerinnen, für die keine Beförderungspflicht besteht, den ÖPNV auf eigene Kosten.

2.3.2 Schulstandorte und Schülerzahlen

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



Quelle: VNO

Abb. 2.3-1: Schulstandorte im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Schulort	GS	HS	RS	OBS	KGS	GY	Fös	BBS	FS	anspruchsberechtigte Fahrschüler
Elbtalaue										
>Breselenz	90									90
>Dannenberg	220			308		455	265			1248
>Gusborn	69									69
>Hitzacker	143	75	182				21		315	736
>Neu Darchau	47									47
>Prisser	79									79
>Wietzetze							30			30
>Zernien	75									75
Gartow										
>Gartow	114			134						248
Lüchow										
>Clenze	203				714					917
>Grabow									89	89
>Küsten	64									64
>Lemgow	52									52
>Lüchow	312			322		523		977		2134
>Trebel	56									56
>Wustrow	145									145
Summe	1669	75	182	764	714	978	316	977	404	6079

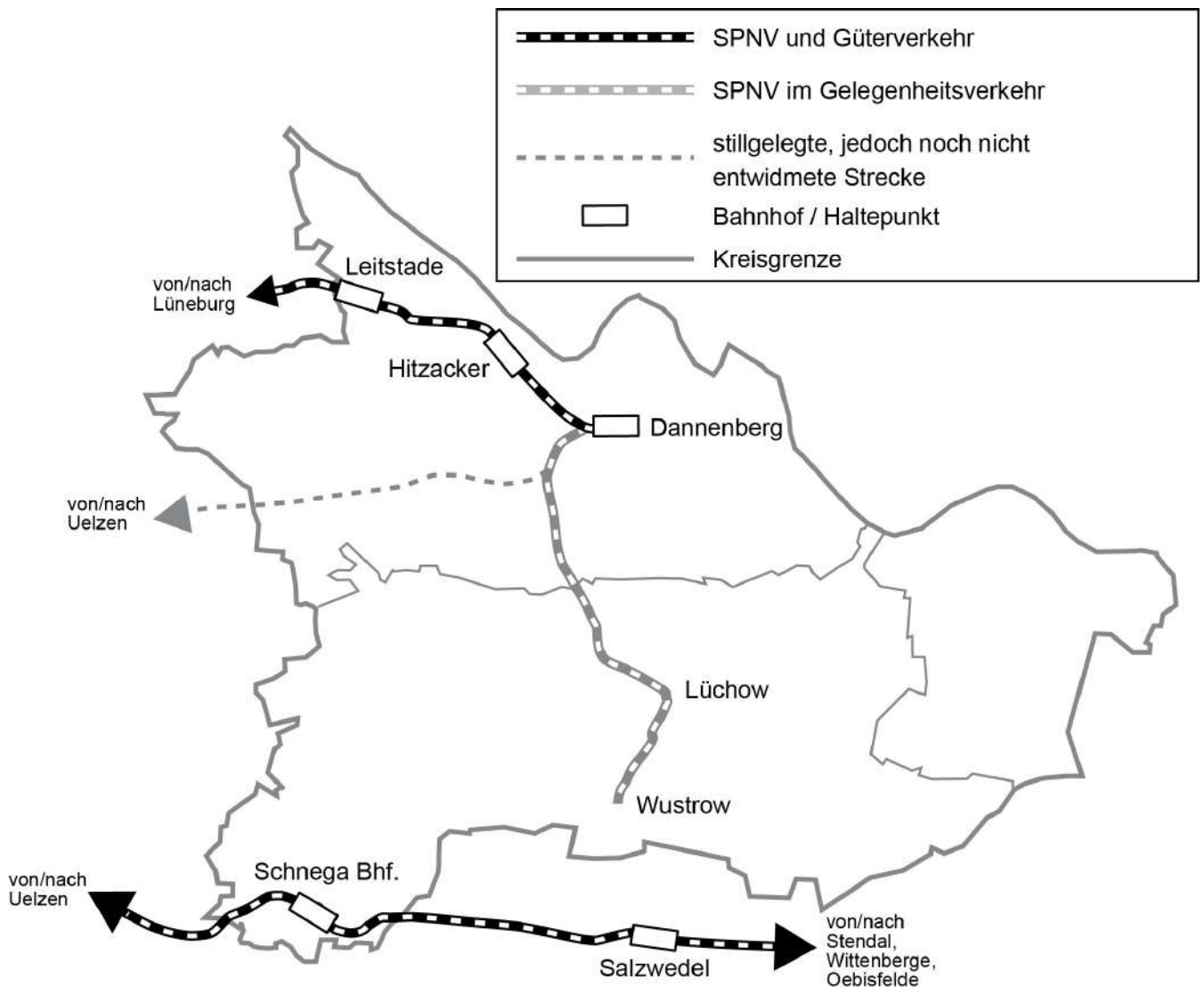
Quelle: Fachgruppe IV – Schulen, Bildung und Kultur, Stand 9/2024

Tabelle 2.3-1: Übersicht Schulstandorte / Schülerzahlen / Fahrschüler

2.4 Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene und Straße

2.4.1 Schienennetz

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



Quelle: VNO

Abb. 2.4-1: Schienennetz im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Die sogenannte Wendlandbahn (RB32) zwischen Lüneburg und Dannenberg-Ost ist nicht elektrifiziert und kann wegen der geringen Streckengeschwindigkeit von derzeit noch 60 km/h nur alle drei Stunden bedient werden. Die Ertüchtigung auf eine Streckengeschwindigkeit von 80 km/h würde einen Zweistundentakt zulassen und wird seit langem geplant, befindet sich aber noch nicht in der Umsetzungsphase. Im südlichen Teil des Landkreises verkehrt der RE20 zwischen Uelzen und Magdeburg seit Dezember 2023 im Stundentakt. Die Strecke ist elektrifiziert.

2.4.2 Straßengebundener ÖPNV (Übersicht)

Der straßengebundene ÖPNV im Landkreis wird überwiegend von der LSE GmbH organisiert, welche zudem oft weitere mittelständische Partner als Subunternehmen beauftragt. Die nachfolgenden Tabellen bieten einen Überblick über die Unternehmensstruktur.

Verkehrsunternehmen	Kürzel	Unternehmenssitz	Betriebssitz
KVG Stade GmbH & Co KG	KVG	Stade	Lüneburg
Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn GmbH	LSE	Lüchow	Lüchow
Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel	PVGS	Salzwedel	Salzwedel
Regionalbus Braunschweig GmbH	RBB	Hamburg	Uelzen

Tabelle 2.4-1: Verkehrsunternehmen im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Gesamtzahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge	eigene	Subunternehmen
KVG Stade GmbH & Co KG	0	0
Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn GmbH	31	60
Regionalbus Braunschweig GmbH	1	0
Gesamtzahl	32	60
davon		
⇒ Klein- oder Midibus (einschl. Bürgerbus)	8	10
⇒ Solobus (12m/13m)	1	50
⇒ Großraumbus (15m/18m)	0	0
Durchschnittsalter	8,6	6,5

Quelle: Angaben der Verkehrsunternehmen

Tabelle 2.4-2: Art und Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge

2.4.2.1 Übersicht über den Linienverkehr im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Der Landkreis Lüchow-Dannenberg wird von einem engmaschigen Busliniennetz durchzogen. Als Folge der sehr geringen Bevölkerungsdichte beschränkt sich das Angebot in weiten Teilen des Landkreises auf schulbezogenen Linienverkehr. Ganzjährig nutzbare Angebote konzentrieren sich auf die Hauptachsen zwischen den zentralen Orten sowie zu Zielen außerhalb des Landkreises. In Anlehnung an Tabelle 1.4-1 sind die einzelnen Linien in 5 Kategorien eingeteilt, um deren Bedeutung und Entwicklungsperspektiven besser abgrenzen zu können:

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

Die Linienverkehre im Landkreis sind in einem gesamtheitlichen Teilnetz zusammengefasst. Sämtliche Linien sowie ihre Teilnetzzugehörigkeit sind in der nachfolgenden Tabelle 2.4-3 genannt.

Linie	Verkehrs-un- ternehmen	Linienführung	Linien- kategorie	Teilnetz
902	PVGS	Salzwedel – Bergen a.d. Dumme	E	SAW
5101	KVG	Bleckede – Walmsburg – Neu Darchau	N	LG-1
5131	KVG	Bleckede – Walmsburg – Neu Darchau	N	LG-1
5300	KVG	Lüneburg – Dahlenburg – Neu Darchau	H-1	LG-3
5301	KVG	Alt Garge – Bleckede – Pommoissel – Dahlenburg	N	LG-3
7000	LSE/RBB	Landesbuslinie: Uelzen – Rosche – Lüchow	H-1	DAN
8000	LSE	Lüchow – Dannenberg – Hitzacker (– Metzingen)	H-1	DAN
8001	LSE	Lüchow – Jameln – Grabow – Lübeln – Lüchow	N	DAN
8002	LSE	Lüchow – Lübeln – Grabow – Jameln – Lüchow	N	DAN
8003	LSE	Hitzacker – Grabau – Dannenberg – Tripkau – Hitzacker	N	DAN
8004	LSE	Hitzacker – Tripkau – Dannenberg – Grabau – Hitzacker	N	DAN
8005	LSE	Lüchow – Küsten – Lüchow	N	DAN
8006	LSE	Lüchow – Küsten – Lüchow	N	DAN
8101 8102	LSE	Hitzacker – Ventschau – Neu Darchau	N	DAN
8103 8104	LSE	Hitzacker – Metzingen – Zernien – Stoetze	N	DAN
8105 8106	LSE	Hitzacker – Metzingen – Göhrde – Pommoissel	N	DAN
8107	LSE	Hitzacker – Neu Darchau – Hitzacker	N	DAN
8200	LSE	Dannenberg – Zernien – Rosche	H-2	DAN
8201 8202	LSE	Clenze – Dommatzen – Zernien – Braasche	N	DAN
8203 8204	LSE	Wibbese – Breselenz – Mützingen – Zernien	N	DAN
8205 8206	LSE	Zernien – Lenzen – Dannenberg	N	DAN
8300	LSE	Lüchow – Clenze – Bergen – Schnega	H-2	DAN
8301 8302	LSE	Schäpingen – Schnega – Clenze – Bergen – Thune	N	DAN
8303 8304	LSE	Clenze – Schnega – Solkau	N	DAN
8307 8308	LSE	Clenze – Wustrow – Clenze	N	DAN
8309 8310	LSE	Clenze – Schnega	N	DAN
8311 8312	LSE	Clenze – Tolstefanz – Schnega	N	DAN
8400	LSE	Lüchow – Wustrow – Salzwedel	H-2	DAN
8501 8502	LSE	Lüchow – Rebenstorf – Schletau – Schweskau	N	DAN
8503 8504	LSE	Gartow – Trebel – Schletau – Rebenstorf	N	DAN
8505 8506	LSE	Schweskau – Woltersdorf – Lüchow	N	DAN
8600	LSE	Lüchow – Woltersdorf – Trebel – Gartow	H-2	DAN
8601 8602	LSE	Lüchow – Trebel – Ranzau – Tarmitz – Lüchow	N	DAN
8700	LSE	Dannenberg – Gorleben – Gartow	H-2	DAN
8701	LSE	Gartow – Schnackenburg – Gartow	N	DAN

Tabelle 2.4-3: Linienübersicht und aktuelle Teilnetzzuordnung (1)

Linie	Verkehrs-un- ternehmen	Linienführung	Linien- kategorie	Teilnetz
8703 8704	LSE	(Clenze – Lüchow –) Gorleben – Gartow	N	DAN
8705 8706	LSE	Dannenberg – Prabstorf – Groß Gusborn – Dannenberg	N	DAN
8707 8708	LSE	Dannenberg – Damnatz – Langendorf – Dannenberg	N	DAN
8900	LSE	Wustrow – Rebenstorf – Lübbow – Wustrow	N	DAN
8902	LSE	Bergen – Solkau – Schäpingen – Schnega	N	DAN
8904	LSE	Sammatz – Schutschur – Neu Darchau	N	DAN

Tabelle 2.4-3: Linienübersicht und aktuelle Teilnetzzuordnung (2)

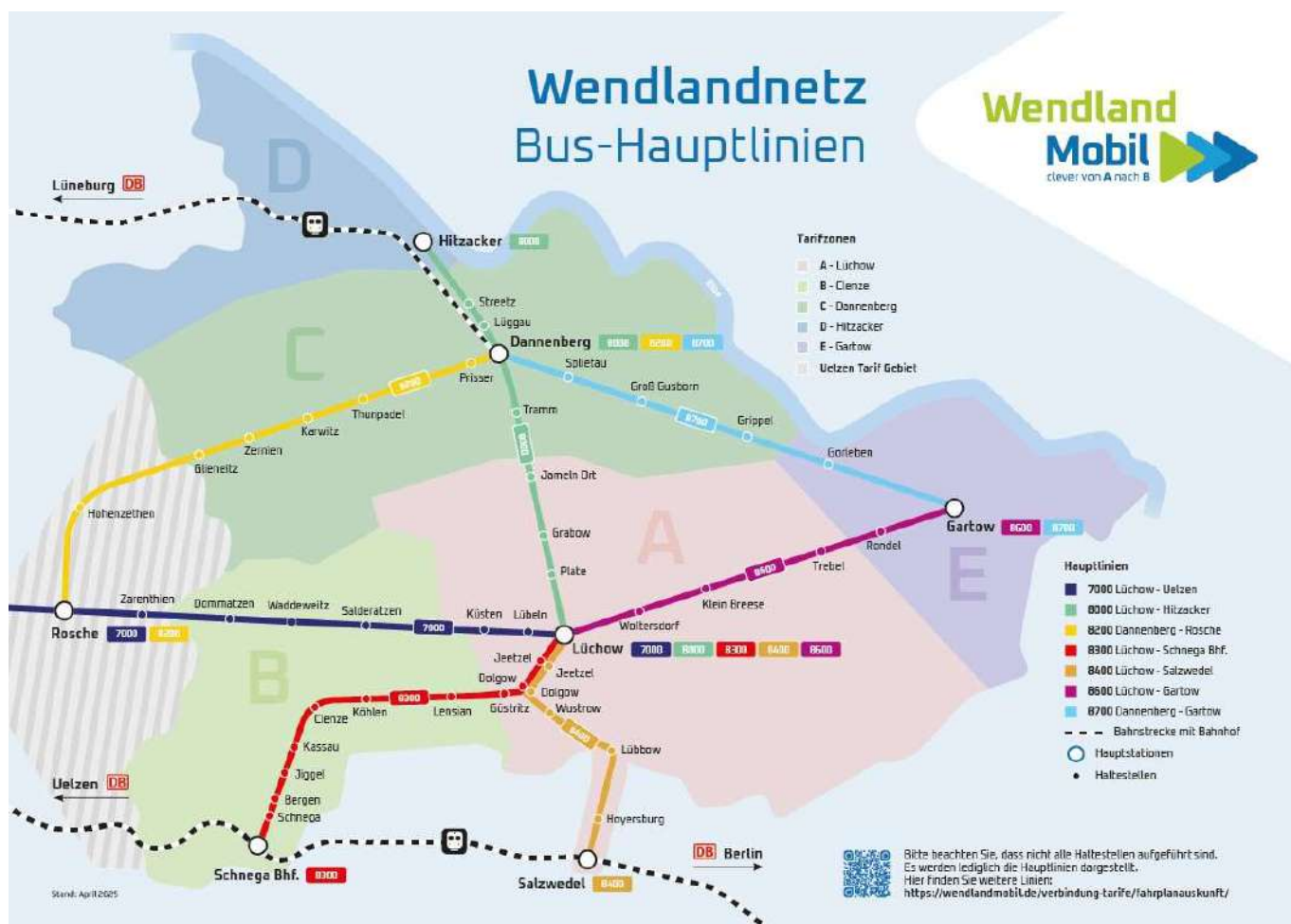


Abb. 2.4-2: Hauptlinien-Netz im Landkreis Lüneburg-Dannenberg

2.4.2.2 Bedarfsgesteuerter Verkehr im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Als Ergänzung zum Linienverkehr abseits der Hauptachsen und in verkehrsschwachen Zeiten kann seit dem 08.01.2024 das bedarfsgesteuerte Verkehrsangebot *Wendland OnDemand* / ÖPNV – Taxi genutzt werden.

- Eingesetzt werden Fahrzeuge von örtlichen Taxiunternehmen (§ 47 PBefG) sowie der LSE (§ 44 PBefG).
- Fahrten sind möglich in folgenden Zeitfenstern:
 - Montag bis Donnerstag: 5:00 bis 22:00 Uhr
 - Freitag: 5:00 bis 24:00 Uhr
 - Sonnabend: 6:00 bis 24:00 Uhr
 - Sonn- und Feiertag: 8:00 bis 22:00 Uhr
- Fahrten sind nur möglich, wenn auf der gewählten Relation eine Stunde vor und nach der gewünschten Abfahrtszeit keine Busverbindung möglich ist.
- Im Wendland OnDemand-Verkehr gilt der Wendlandtarif. Für die Inanspruchnahme der Fahrten muss mindestens eine Gesamtnetz-Tageskarte des Wendlandtarifs oder eine gültige Zeitkarte (z.B. Deutschlandticket) vorhanden sein bzw. erworben werden.
- Ergänzend zur erforderlichen Fahrkarte ist ein Komfortzuschlag zu entrichten. Dieser beträgt von Montag - Freitag 2,00 Euro (ermäßigt 1,00 Euro) und am Wochenende 3,00 Euro (ermäßigt 1,50 Euro)
- Der Ein- und Ausstieg erfolgt an den jeweiligen Bushaltestellen sowie an definierten virtuellen Haltestellen. Gegen einen Zuschlag von 5,00 Euro wird auch eine Haustürbedienung angeboten. Schwerbehinderte Fahrgäste müssen keinen Zuschlag entrichten.
- Die vom Landkreis ausgegebenen Schülerfahrkarten berechtigen nicht zur Nutzung des bedarfsgesteuerten Verkehrs.
- Die Buchung von Fahrten kann über die App „Wendland OnDemand“ oder telefonisch unter Tel. 05841 977350 durchgeführt werden.

2.4.3 Weitere öffentliche Mobilitätsangebote

2.4.3.1 Fähren

Im Landkreis Lüchow-Dannenberg gibt es entlang der Elbe vier Fährverbindungen:

- | | |
|-----------------------------|---|
| • Neu Darchau – Darchau | Auto- und Personenfähre |
| • Hitzacker – Bitter | Personenfähre (Mitnahme von Zweirädern bis 50 cm) |
| • Pevestorf – Lenzen | Auto- und Personenfähre |
| • Schnackenburg Lütkenwisch | Auto- und Personenfähre |

2.4.3.2 Mitfahrbänke

In der Samtgemeinde Gartow und teils in Lüchow wurden an vielen Stellen Mitfahrbänke aufgestellt. Sowohl Fahrerinnen und Fahrer, als auch Mitfahrende müssen sich im Vorfeld registrieren.

2.4.3.3 Mitfahrplattform

Zur Bildung von spontanen oder regelmäßigen Fahrgemeinschaften hat die Mobilitätsagentur Wendland die Plattform www.mitfahren-dan.de etabliert. Auf der genannten Website und über eine eigens entwickelte App „Mitfahren DAN“ können Fahrten eingestellt und gesucht werden.

2.4.3.4 Radverkehr

Die Mobilitätsagentur Wendland bietet allen Bürgerinnen und Bürgern für einen auf vier Wochen begrenzten Zeitraum die kostenlose Nutzung von acht elektrisch betriebenen Leihfahrrädern an. Damit die Reichweite von E-Bikes und Pedelecs (auch privaten) bei längeren Strecken kein Hindernis mehr darstellt, wurden im gesamten Landkreis die sogenannten Ladepunktchen eingerichtet. Dabei handelt es sich um öffentlich zugängliche Steckdosen von Institutionen, Unternehmen und Privathaushalten an denen das Aufladen der Akkus ausdrücklich gestattet ist. Auf der Website www.wendlandmobil.de ist eine Karte mit allen Standorten abrufbar.

2.4.4 Verknüpfungspunkte

2.4.4.1 ÖPNV - ÖPNV

Im Landkreis Lüchow-Dannenberg gibt es zahlreiche wichtige Verknüpfungspunkte zwischen Buslinien. Zu diesen zählen insbesondere:

Dannenberg, ZOB	Linien 8000, 8200, 8700
Gartow, Kirche	Linien 8600, 8700, 8701
Lüchow, Busbahnhof	Linien 7000, 8000, 8300, 8400, 8600

2.4.4.2 ÖPNV - SPNV

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

Dannenberg Ost	RB32 ⇔ 8000, 8700
Salzwedel	RE20 ⇔ 8400
Schnega	RE20 ⇔ 8300
Uelzen	RE2, RE3, RB37, RB47 ⇔ 7000

Die Lücken, die in der Verknüpfung zwischen Bussen und Bahnen bestehen, werden durch den landkreisweiten Bedarfsverkehr „Wendland-OnDemand“ geschlossen.

2.4.4.3 SPNV - Individualverkehr (IV)

Zur Verknüpfung des SPNV mit dem IV sind an den Bahnhöfen Dannenberg-Ost und Schnega P+R-Anlagen mit unterschiedlichen Kapazitäten eingerichtet worden. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (B+R) sind an allen Bahnhöfen vorhanden.

2.4.4.4 ÖPNV - Individualverkehr (IV)

Der besseren Verknüpfung von ÖPNV und dem (nicht motorisierten) Individualverkehr wird eine wachsende Bedeutung beigemessen. Daher sollen im Landkreis perspektivisch eine Reihe von Mobilitätsstationen eingerichtet werden. Diese sollen nicht nur eine hohe Aufenthaltsqualität, sondern auch Abstell- und Lademöglichkeiten für Fahrräder sowie einen Zugang zu Carsharing-Angeboten und gegebenenfalls weiteren Mobilitäts- oder Versorgungsdienstleistungen aufweisen.

2.5 Tarife

Die Tarifstruktur im Landkreis Lüchow-Dannenberg gliedert sich wie folgt:

- Wendlandtarif im Busverkehr
- Tarif des Hamburger Verkehrsverbundes (hvv)
- Uelzen-Tarif
- Niedersachsentarif (Bahn)

2.5.1 Wendlandtarif

Der Wendlandtarif gilt im Busverkehr auf allen Linien des Teilnetzes Lüchow-Dannenberg, derzeit betrieben von der LSE GmbH innerhalb und außerhalb des Landkreises Lüchow-Dannenberg, außer bei ausbrechenden Linien in den Landkreis Uelzen (siehe Kap. 2.5.3). Der Wendlandtarif gliedert sich in fünf Tarifzonen. Die Fahrkarten sind erhältlich für 1 Zone, 2 Zonen oder das Gesamtnetz. Für 366 Euro wird zudem eine landkreisweite Jahreskarte, das *Wendlandticket*, angeboten.

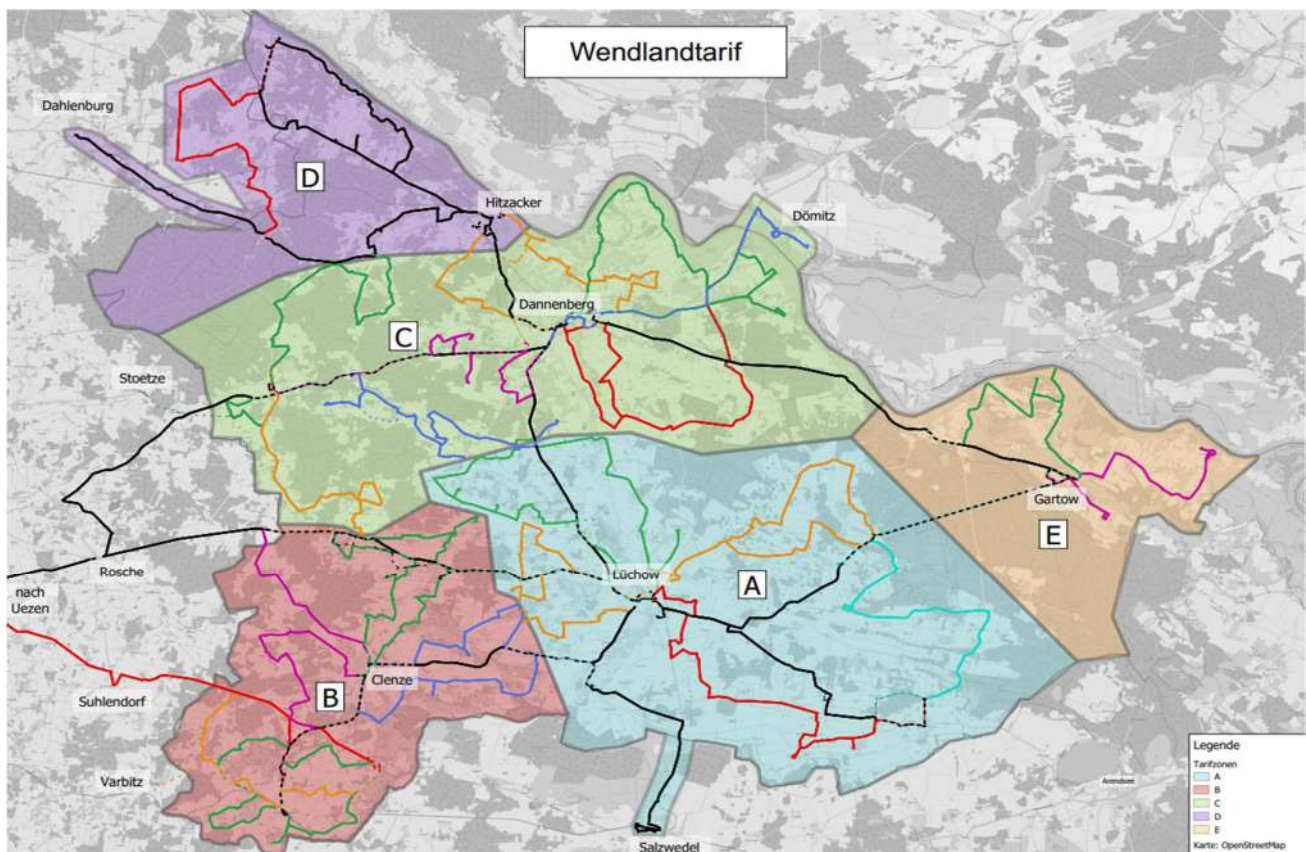


Abb. 2.5-1: Tarifzonenplan des Wendlandtarifs

2.5.2 hvv-Tarif

Der hvv-Tarif findet Anwendung auf der gesamten Wendlandbahn (RB32) sowie auf den zum Teilnetz LG-3 gehörigen Buslinien im Raum Neu Darchau. Zeitfahrausweise des hvv gelten auch auf allen SPNV-Linien in den Landkreisen Lüchow-Dannenberg und Uelzen und somit auch bis zum Bahnhof Schnega.

2.5.3 Uelzen-Tarif

Der Uelzen-Tarif ist ein an der Struktur des hvv-Tarifs orientierter Zonentarif und gilt auf allen Buslinien innerhalb des Landkreises Uelzen sowie landkreisübergreifend bis nach Melbeck, Dahlenburg und zu Zielen im Landkreis Lüchow-Dannenberg. Der Uelzen-Tarif findet daher auch Anwendung für durchgehende Fahrten auf der Landesbuslinie 7000 zwischen Lüchow und Uelzen.

2.5.4 Niedersachsentarif

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

Fahrkarten des Niedersachsentarifs gelten im Landkreis Lüchow-Dannenberg auch im Vor- und Nachlauf der gebuchten Relation im lokalen ÖPNV. Diese sogenannte Anschlussmobilität umfasst die Weiterfahrt innerhalb der Zone des Wendlandtarifs in welcher der Ein- oder Ausstiegsbahnhof liegt.

2.5.5 Deutschlandticket

Mit der Einführung des Deutschlandtickets sind viele der oben beschriebenen Tarife für Zeitkarten überflüssig geworden. Das Deutschlandticket unterläuft viele andere Zeitkarten preislich, allerdings nicht die Zeitkarten des Wendlandtarifs. Es bietet eine republikweite Gültigkeit im Nahverkehr, also auch im Landkreis Lüchow-Dannenberg im gesamten Busverkehr sowie im Bedarfsverkehr „Wendland OnDemand“.

2.5.6 Vertrieb der Fahrkarten

Fahrkarten sind in den Bussen über die elektronischen Fahrscheindrucker, in den Fahrzeugen des „Wendland OnDemand“-Verkehres, in der Mobilitätsagentur Wendland am Lüchower ZOB, in den Apps von DB und Verkehrsverbünden (hvv; VBN), in der „Wendland OnDemand“-App sowie online auf verschiedenen Internetseiten erhältlich.

2.6 Fahrgastinformation

2.6.1 Gedruckte Fahrpläne

Die Mobilitätsagentur Wendland gibt zusammen mit der LSE jährlich ein Fahrplanheft heraus, welches auch überregionale Verbindungen in die benachbarten Landkreise sowie die erreichbaren SPNV-Linien beinhaltet.

2.6.2 Fahrplanauskunft / Apps

Für elektronische Auskünfte stehen zahlreiche Informationsquellen zur Verfügung, die sich alle aus dem zentralen Datenpool „Connect“ versorgen. Die Fahrplandaten der LSE werden überwiegend

plattformübergreifend in Echtzeit verarbeitet, was bedeutet, dass sich Fahrgäste vor oder während einer Fahrt über mögliche Verspätungen informieren und dementsprechend reagieren können. Abrufbar sind die Informationen beispielsweise unter vnn.de oder auch in der der Fahrplaner-App (des VBN) oder dem verbreiteten DB Navigator.

Telefonische Informationen erteilt die Mobilitätsagentur Wendland unter Tel. 05841 -120678.

2.6.3 Aushangfahrpläne

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

3. Bewertung und Mängelanalyse

3.1 Einleitung

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

Fokussiert wird die Bewertung auf den Aspekt des **Verkehrsangebotes**, da für den Fahrgast die Einflussgrößen Fahrtenhäufigkeit und Beförderungszeit wesentliche Merkmale für einen attraktiven ÖPNV sind. Für diese Einflussgrößen der Komponente Verkehrsangebot wird eine Untersuchung und Bewertung auf Basis anerkannter Kriterien durchgeführt, dabei untergliedert sich das Verkehrsangebot auf die Bereiche Bedienungs- und Verbindungsqualität.

3.2 Bedienungsqualität im Linienverkehr

3.2.1 Bemessungsmerkmal

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

3.2.2 Bewertungsraster

Der Landkreis Lüchow-Dannenberg legt das angestrebte Mindestangebot in Anlehnung an Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV-Schrift 4, 1/2019) fest. Damit soll eine schrittweise Annäherung an die in Kapitel 1.4 (Mobilitätswende) skizzierten Ziele gelingen. Die Anforderungen an die Bedienungsqualität sind nach Einwohnerzahlen gestaffelt. In allen Fällen soll eine Anbindung an Dannenberg und Lüchow untersucht werden.

Einwohner	Mindestanzahl Fahrtenpaare	
	montags bis freitags*	sonnabends
50 bis 500	3	0
500 bis 1.000	3	0
1.000 bis 3.000	6	3
über 3.000	12	3

Tabelle 3.2-1: Bewertungsraster der Bedienungsqualität

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

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

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

3.2.3 Lokale Bedienungsqualität

Die Bewertung der lokalen Bedienungsqualität erfolgt anhand einer einfachen Prüfung, ob die einzelnen Ortsteile einer Gebietskörperschaft ausreichend oft an Dannenberg und/oder Lüchow angebunden sind.

3.2.3.1 Samtgemeinde Elbtalaue

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit					
		montags bis freitags*			sonnabends		
		Soll	Dannenberg	Lüchow	Soll	Dannenberg	Lüchow
Bahrendorf	50-500	3	✗	✗	0		
Bellahn	50-500	3	✓	✗	0		
Braaschee	50-500	3	✗	✗	0		
Bredenbock	50-500	3	✗	✗	0		
Breese im Bruche	50-500	3	✓	✓	0		
Breese in der Marsch	50-500	3	✓	✓	0		
Breselenz	50-500	3	✓	✓	0		
Cacherien	50-500	3	✗	✗	0		
Damnatz	50-500	3	✗	✗	0		
Dannenberg	über 3.000	12	✗ 1 Fahrt fehlt		3	✓	
Drethem	50-500	3	✗	✗	0		
Fließau	50-500	3	✗	✗	0		
Glieneitz	50-500	3	✓	✓	0		
Glienitz	50-500	3	✗	✗	0		
Grippel	50-500	3	✓	✗	0		
Groß Gusborn	50-500	3	✓	✗	0		
Groß Heide	50-500	3	✗	✗	0		

Tabelle 3.2-2: Bedienungsqualität Samtgemeinde Elbtalaue (1)

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

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit					
		montags bis freitags*			sonnabends		
		Soll	Dannenberg	Lüchow	Soll	Dannenberg	Lüchow
Gülden	50-500	3	✗	✗	0		
Gümse	50-500	3	✗	✗	0		
Harlingen	50-500	3	✗	✗	0		
Hitzacker	über 3.000	12	✓	✗ 1 Fahrt fehlt	3	✓	✓
Jameln	50-500	3	✓	✓	0		
Karwitz	50-500	3	✓	✓	0		
Katemin	50-500	3	✗	✗	0		
Klein Gusborn	50-500	3	✓	✗	0		
Klein Heide	50-500	3	✗	✗	0		
Klein Kühren	50-500	3	✗	✗	0		
Laase	50-500	3	✓	✗	0		
Langendorf	50-500	3	✗	✗	0		
Lenzen	50-500	3	✓	✓	0		
Lüggau	50-500	3	✓	✓	0		
Metzingen	50-500	3	✗	✗	0		
Mützingen	50-500	3	✗	✗	0		
Nausen	50-500	3	✓	✓	0		
Nebenstedt	50-500	3	✓	✗	0		
Neu Darchau	500-1.000	3	✗	✗	0		
Penkefitz	50-500	3	✗	✗	0		
Pisselberg	50-500	3	✗	✗	0		
Prisser	1.000-3.000	6	✓	✓	3	✓	✓
Platenlaase	50-500	3	✓	✓	0		
Pudripp	50-500	3	✓	✓	0		
Pussade	50-500	3	✗	✗	0		
Quickborn	50-500	3	✗	✗	0		
Riekau	50-500	3	✗	✗	0		
Riskau	50-500	3	✗	✗	0		
Samatz	50-500	3	✗	✗	0		
Sarenseck	50-500	3	✗	✗	0		
Schaafhausen	50-500	3	✓	✓	0		
Schmarsau	50-500	3	✓	✗	0		

Tabelle 3.2-3: Bedienungsqualität Samtgemeinde Elbtalaue (2)

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

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit					
		montags bis freitags*			sonnabends		
		Soll	Dannenberg	Lüchow	Soll	Dannenberg	Lüchow
Schmessau	50-500	3	✗	✗	0		
Schutschur	50-500	3	✗	✗	0		
Seerau	50-500	3	✓	✓	0		
Siemen	50-500	3	✗	✗	0		
Soven	50-500	3	✗	✗	0		
Splietau	50-500	3	✓	✗	0		
Streetz	50-500	3	✓	✓	0		
Teichlosen	50-500	3	✗	✗	0		
Thunpadel	50-500	3	✓	✓	0		
Tiesmesland	50-500	3	✗	✗	0		
Timmeitz	50-500	3	✓	✓	0		
Tießau	50-500	3	✗	✗	0		
Tollendorf	50-500	3	✗	✗	0		
Tramm	50-500	3	✓	✓	0		
Volkfien	50-500	3	✗	✗	0		
Wibbese	50-500	3	✗	✗	0		
Wietzetze	50-500	3	✗	✗	0		
Zadrau	50-500	3	✗	✗	0		
Zernien	500-1.000	3	✓	✓	0		

Tabelle 3.2-4: Bedienungsqualität Samtgemeinde Elbtalaue (3)

In der Samtgemeinde Elbtalaue verfügt knapp die Hälfte der Ortschaften über eine ausreichende Mindestbedienung im Linienverkehr. Von den größeren Orten (mehr als 500 Einwohner) ist lediglich Neu Darchau nicht häufig genug an Dannenberg oder Lüchow angebunden, verfügt mit der Linie 5300 nach Lüneburg jedoch über eine hochwertigere Anbindung.

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

3.2.3.2 Samtgemeinde Gartow

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit					
		montags bis freitags*			sonnabends		
		Soll	Dannenberg	Lüchow	Soll	Dannenberg	Lüchow
Brünkendorf	50-500	3	✖	✖	0		
Gartow	1.000-3.000	6	✖ 1 Fahrt fehlt	✓	3	✓	✓
Gorleben	500-1.000	3	✓	✖	0	g	
Holtorf	50-500	3	✖	✖	0		
Kapern	50-500	3	✖	✖	0		
Lanze	50-500	3	✖	✖	0		
Lomitz	50-500	3	✖	✖	0		
Meetschow	50-500	3	✓	✖	0		
Nienwalde	50-500	3	✖	✖	0		
Pevestorf	50-500	3	✖	✖	0		
Prezelle	50-500	3	✖	✖	0		
Restorf	50-500	3	✖	✖	0		
Schnackenburg	50-500	3	✖	✖	0		
Vietze	50-500	3	✖	✖	0		

Tabelle 3.2-5: Bedienungsqualität Samtgemeinde Gartow

In der Samtgemeinde Gartow verfügen nur Gartow, Gorleben und Meetschow über eine zufriedenstellende Bedienung im Linienverkehr, weil diese Orte von den Hauptlinien 8600 und 8700 berührt werden. In den weiter abseits gelegenen Mitgliedsgemeinden steht ergänzend zum schulbezogenen Linienverkehr der Nebenlinien das Angebot Wendland OnDemand / ÖPNV-Taxi zur Verfügung. Die Verbindung zwischen Gartow und Dannenberg könnte mit einer weiteren Fahrt der Linie 8700 auf ein ausreichendes Niveau gebracht werden.

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

3.2.3.3 Samtgemeinde Lüchow

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit					
		montags bis freitags*			sonnabends		
		Soll	Dannenberg	Lüchow	Soll	Dannenberg	Lüchow
Beesem	50-500	3	✗	✓	0		
Belau	50-500	3	✗	✗	0		
Belitz	50-500	3	✗	✗	0		
Bergen a.d.D.	1.000-3.000	6	✗	✓	3	✗	✓
Beseland	50-500	3	✗	✗	0		
Beutow	50-500	3	✗	✗	0		
Billerbeck	50-500	3	✗	✓	0		
Blütlingen	50-500	3	✗	✓	0		
Bockleben	50-500	3	✗	✗	0		
Bösel	50-500	3	✗	✗	0		
Bösen	50-500	3	✗	✓	0		
Bussau	50-500	3	✗	✗	0		
Bülitz	50-500	3	✗	✓	0		
Clenze	1.000-3.000	6	✗	✓	3	✗	✓
Dangenstorf	50-500	3	✗	✗	0		
Diahren	50-500	3	✗	✓	0		
Dommatzen	50-500	3	✗	✓	0		
Dünsche	50-500	3	✗	✗	0		
Ganse	50-500	3	✗	✓	0		
Gedelitz	50-500	3	✗	✗	0		
Gistenbeck	50-500	3	✗	✓	0		
Gledeberg	50-500	3	✗	✗	0		
Gohlau	50-500	3	✗	✗	0		
Gollau	50-500	3	✓	✓	0		
Grabow	50-500	3	✓	✓	0		
Groß Breese	50-500	3	✗	✗	0		
Groß Gaddau	50-500	3	✗	✓	0		
Groß Sachau	50-500	3	✗	✗	0		
Großwitzheetze	50-500	3	✗	✗	0		
Göttien	50-500	3	✗	✗	0		

Tabelle 3.2-6: Bedienungsqualität Samtgemeinde Lüchow (1)

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

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit					
		montags bis freitags*			sonnabends		
		Soll	Dannenberg	Lüchow	Soll	Dannenberg	Lüchow
Güstritz	50-500	3	✗	✓	0		
Jabel	50-500	3	✗	✗	0		
Jeetzel	50-500	3	✗	✓	0		
Jiggel	50-500	3	✗	✓	0		
Kassau	50-500	3	✗	✓	0		
Karmitz	50-500	3	✗	✗	0		
Kiefen	50-500	3	✗	✓	0		
Klein Wittfeitzen	50-500	3	✗	✗	0		
Klein Witzeetze	50-500	3	✗	✗	0		
Klennow	50-500	3	✗	✓	0		
Kolborn	500-1.000	3	✗	✗	0		
Köhlen	50-500	3	✗	✓	0		
Königshorst	50-500	3	✗	✗	0		
Kriwitz	50-500	3	✗	✗	0		
Krummasel	50-500	3	✗	✗	0		
Künsche	50-500	3	✗	✗	0		
Küsten	50-500	3	✗	✓	0		
Leisten	50-500	3	✗	✓	0		
Lensian	50-500	3	✗	✓	0		
Lichtenberg	50-500	3	✗	✗	0		
Liepe	50-500	3	✗	✗	0		
Luckau	50-500	3	✗	✓	0		
Lübeln	50-500	3	✗	✓	0		
Lübbow	50-500	3	✗	✓	0		
Lüchow	über 3.000	12	✗ 1 Fahrt fehlt		3	✓	
Lüsen	50-500	3	✓	✓	0		
Meuchefitz	50-500	3	✗	✗	0		
Müggenburg	50-500	3	✓	✓	0		
Nemitz	50-500	3	✗	✗	0		
Nienbergen	50-500	3	✗	✗	0		
Pannecke	50-500	3	✗	✗	0		
Plate	50-500	3	✓	✓	0		

Tabelle 3.2-7: Bedienungsqualität Samtgemeinde Lüchow (2)

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

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit					
		montags bis freitags*			sonnabends		
		Soll	Dannenberg	Lüchow	Soll	Dannenberg	Lüchow
Predöhl	50-500	3	x	x	0		
Prezier	50-500	3	x	x	0		
Prießeck	50-500	3	x	x	0		
Puttball	50-500	3	x	x	0		
Püggen	50-500	3	x	x	0		
Ranzau	50-500	3	x	x	0		
Rebenstorf	50-500	3	x	x	0		
Reetze	50-500	3	x	x	0		
Rehbeck	50-500	3	x	x	0		
Saaße	50-500	3	x	x	0		
Saggrian	50-500	3	x	x	0		
Sallahn	50-500	3	x	x	0		
Satemin	50-500	3	x	x	0		
Schletau	50-500	3	x	x	0		
Schmarsau	50-500	3	x	x	0		
Schnega	50-500	3	x	✓	0		
Schnega Bhf.	50-500	3	x	✓	0		
Schreyahn	50-500	3	x	✓	0		
Schweskau	50-500	3	x	x	0		
Seerau i.d.L.	50-500	3	x	x	0		
Simander	50-500	3	x	x	0		
Spithal	50-500	3	x	✓	0		
Süthen	50-500	3	x	✓	0		
Tarmitz	50-500	3	x	✓	0		
Teplingen	50-500	3	x	✓	0		
Tobringen	50-500	3	x	✓	0		
Trabuhn	50-500	3	x	x	0		
Trebel	50-500	3	x	✓	0		
Tüschau	50-500	3	x	x	0		
Vasenthien	50-500	3	x	x	0		
Volzendorf	50-500	3	x	x	0		
Waddeweitz	50-500	3	x	✓	0		

Tabelle 3.2-8: Bedienungsqualität Samtgemeinde Lüchow (3)

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

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit					
		montags bis freitags*			sonnabends		
Weitsche	50-500	3	x	x	0		
Winterweyhe	50-500	3	x	x	0		
Woltersdorf	500-1.000	3	x	✓	0		
Wöhningen	50-500	3	x	✓	0		
Wustrow	1.000-3.000	6	x	✓	3	x	✓

Tabelle 3.2-9: Bedienungsqualität Samtgemeinde Lüchow (4)

Von den betrachteten 99 Ortschaften in der Samtgemeinde Lüchow verfügen 43 über eine zufriedenstellende Nahverkehrsversorgung von Montag bis Freitag. Sonnabends sind alle vier Ortslagen mit mehr als 1.000 Einwohnern ausreichend oft mit Dannenberg oder Lüchow verbunden. Die Bedienungshäufigkeit zwischen Lüchow und Dannenberg könnte mit nur einer zusätzlichen Verbindung auf das angestrebte Niveau gehoben werden.

3.2.4 Regionale Bedienungsqualität

Die Bewertung der regionalen Bedienungsqualität erfolgt anhand einer Auszählung der tatsächlichen Fahrtenpaare zwischen den im Landkreis Lüchow-Dannenberg gelegenen Orten mit mehr als 1.000 Einwohnern und verkehrlich infrage kommenden Mittel- und Oberzentren. Die Bewertung erfolgt getrennt für Montag-Freitag, Sonnabend und Sonntag. Die farbliche Markierung verrät auf den ersten Blick, ob die angestrebte Fahrtenhäufigkeit erreicht, fast erreicht oder nicht erreicht wird.

Anzahl Verbindungen zu Ober- und Mittelzentren: Montag bis Freitag										
von	Einwohner		nach							
		Sollbedie- nung	Hamburg	Hannover	Magdeburg	Ludwigslust	Lüneburg	Salzwedel	Uelzen	Wittenberge
Bergen a.d.D.	1.000-3.000	6	7	0	0	0	7	1	7	0
Clenze	1.000-3.000	6	7	0	0	0	7	0	7	0
Dannenberg	über 3.000	12	5	10	0	0	5	1	10	0
Gartow	1.000-3.000	6	3	1	0	0	2	0	1	0
Hitzacker	über 3.000	12	5	5	0	0	5	1	0	0
Lüchow	über 3.000	12	12	12	5	0	12	8	12	0
Prisser	1.000-3.000	6	6	6	0	0	6	0	6	0
Wustrow	1.000-3.000	6	0	0	5	0	0	8	0	0

Tabelle 3.2-10: Regionale Bedienungsqualität (Mo-Fr)

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

Im Zeitraum von Montag bis Freitag fällt auf, dass aus Hitzacker und Gartow keines der außerhalb des Landkreises liegenden Mittel- und Oberzentren ausreichend oft erreicht werden kann. Die Verbindungen aus Hitzacker (und Dannenberg) nach Lüneburg und Hamburg könnten sich nach Abschluss des seit Jahren geplanten Ausbaus der Wendlandbahn auf ein akzeptables Niveau verbessern. Gartow könnte über eine daran anschließende Aufwertung der Linie 8700 besser angebunden werden. Überhaupt keine Verbindungen gibt es aus dem Landkreis heraus nach Ludwigslust und Wittenberge.

Anzahl Verbindungen zu Ober- und Mittelzentren: Sonnabend										
von	Einwohner		nach							
		Sollbedie- nung	Hamburg	Hannover	Magdeburg	Ludwigslust	Lüneburg	Salzwedel	Uelzen	Wittenberge
Bergen a.d.D.	1.000-3.000	3	3	0	0	0	3	0	3	0
Clenze	1.000-3.000	3	3	0	0	0	3	0	3	0
Dannenberg	über 3.000	3	5	6	0	0	5	0	2	0
Gartow	1.000-3.000	3	3	0	0	0	3	0	0	0
Hitzacker	über 3.000	3	5	6	0	0	5	0	0	0
Lüchow	über 3.000	3	9	9	2	0	9	2	9	0
Prisser	1.000-3.000	3	2	2	0	0	2	0	2	0
Wustrow	1.000-3.000	3	2	2	2	0	2	2	2	0

Tabelle 3.2-11: Regionale Bedienungsqualität (Sa)

Sonnabends sind die meisten der betrachteten Orte ausreichend regional angebunden. Zur besseren Anbindung von Prisser und Wustrow würde es ausreichen, die Anschlussverbindungen weiter zu optimieren. Ebenso können Montag bis Freitag Ludwigslust und Wittenberge nicht erreicht werden.

4. Ziele und Maßnahmen

4.1 Übergeordnete Ziele

Nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) sollen im Rahmen des Nahverkehrsplans u.a. die Zielvorstellungen für die weitere Gestaltung des ÖPNV dargestellt werden. Die Festlegung dieser Ziele stellt die maßgebliche Einflussgröße für die zu entwickelnde Maßnahmenkonzeption dar und obliegt deshalb dem Aufgabenträger. Die verschiedenen Gesetze (NNVG sowie Gesetz zur Gleichstellung von Behinderten, BGG), das Niedersächsische Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG), das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) und der Masterplan „100% Klimaschutz in Lüchow-Dannenberg“ (MPK) enthalten folgende allgemeine Zielvorgaben und Grundsätze:

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

Tabelle 4.1-1: Übergeordnete Ziele (1)

Nr.	Übergeordnetes Ziel	Grundlage
9	Es sollen Siedlungsstrukturen gesichert und entwickelt werden, in denen die Ausstattung mit und die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge für alle Bevölkerungsgruppen gewährleistet werden; sie sollen in das öffentliche Personennahverkehrsnetz eingebunden werden.	LROP
10	Die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr und auf den Fahrradverkehr soll durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen unterstützt werden.	LROP
11	Die Klimaschutzziele des Landkreises lassen sich nur erreichen, wenn der ÖPNV langfristig mindestens einen Anteil von 20% am gesamten Personenverkehr in der Region erhält, was einer Verlagerung von rund 125 Mio. Personenkilometer vom MIV auf den Bus entspricht. Um die dafür erforderlichen Kunden zu gewinnen sind eine gute Grundversorgung für die Dörfer, ein bedarfsorientiertes Angebot für die Haupt- und Nebenverkehrszeiten, schnelle Verbindungen auf den Hauptachsen mit einer dichteren Taktung, attraktive und transparente Tarife und Anschlüsse zu den Zügen sowie zwischen den Buslinien entscheidende Faktoren.	MPK
12	Zur Erreichung der Klimaschutzziele (20%-Anteil des ÖPNV) wird empfohlen, die Buslinien und Taktungen auf den Hauptverbindungen im Landkreis zu stärken und die Zubringer zu den Haltestellen der Hauptlinien über flexible Bedienformen zu organisieren.	MPK
13	Der ÖPNV auf der Nord-Süd- und Ost-West-Achse verbindet zentrale Orte im Landkreis und schafft einen Übergang zum regionalen und überregionalen Bahnverkehr. Es wird empfohlen, getaktete, schnelle und anschlussichere Verbindungen mit wenigen Zwischenhalten zu den umliegend bestehenden Angeboten des SPNV einzurichten.	MPK
14	Auf der Nord-Süd-Achse Lüneburg – Hitzacker – Dannenberg – Lüchow – Salzwedel wird ein Stundentakt (Nebenverkehrszeit 2- Stunden-Takt) angestrebt. Anschlüsse sind in Dannenberg und Salzwedel vorzusehen. Ein Busparallelangebot zur Bahn ist dabei zu vermeiden und direkte ÖPNV-Anschlüsse u.a. zwischen Dannenberg und Salzwedel werden empfohlen.	MPK
15	Zubringerverkehre zu den Haltestellen der Hauptverbindungen ermöglichen flexible Bedienformen (Rufbusse, und ergänzende zivilgesellschaftlich bzw. gemeindlich organisierte Zubringer wie z.B. Bürgerbusse). Für kurze Strecken ist der Fahrrad-/Pedelec-Verkehr zu stärken. Außerdem wird empfohlen, private Mitfahrgelegenheiten z.B. durch Mitfahrbänke und –Apps zu stärken.	MPK
16	Gewährleistung von sicheren, überdachten Abstell- und Lademöglichkeiten für Fahrräder und Pedelegs an zentralen Haltestellen des ÖPNV und SPNV.	MPK
17	Bahnstrecke Dannenberg – Lüchow – Salzwedel: Die schrittweise Wiederaufnahme des Verkehrs ist zu prüfen.	MPK

Tabelle 4.1-2: Übergeordnete Ziele (2)

4.2 Ziele des Landkreises Lüchow-Dannenberg

Die obersten Prioritäten des Landkreises sind die Sicherstellung des **Schülerverkehrs** sowie die Umsetzung eines attraktiven Angebotes im allgemeinen ÖPNV. Das für den Schülerverkehr erforderliche Fahrtenangebot ist unabhängig von der Einwohnerzahl der Orte, es richtet sich nach den Erfordernissen der Schulen. Im allgemeinen ÖPNV möchte der Landkreis ein übersichtliches, aufeinander abgestimmtes **Netz attraktiver Regionalbuslinien** dauerhaft etablieren. Aufgrund der hohen Regelmäßigkeit der Nachfrage genießt der Berufsverkehr dabei eine besondere Würdigung. Die ÖPNV-**Grundversorgung** wird idealerweise im Rahmen der zuvor genannten Zwecke abgedeckt, kann jedoch auch mit bedarfsgesteuerten Verkehren sichergestellt werden.

Die ÖPNV-Tarife werden nach sozialen und ökologischen Grundsätzen weiterentwickelt.

4.2.1 Schülerverkehr

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

Die minimalen Rahmenbedingungen für die Beförderung anspruchsberechtigter Schüler und Schülerinnen definiert die Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Lüchow-Dannenberg in ihrer jeweils gültigen Fassung.

4.2.2 Attraktive Regionalbuslinien

Relationen mit verbindender Funktion zwischen Grund- und Mittelzentren sowie als Zubringer zum übergeordneten SPNV sollen gesichert und weiter gestärkt werden. Grundlage dafür ist das seit dem 24.06.2024 etablierte „Neue Wendlandnetz“. Die Konzentration auf wenige hochwertige Linien erhöht die Vielfalt möglicher Fahrtzwecke und kann dadurch die Nutzungsmöglichkeiten und Fahrgastzahlen insgesamt steigern.

4.2.3 Grundversorgung

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

Einwohner je Ort	Fahrten pro Tag (Mo-Fr) und Richtung	Anbindung an
500 – 1.000	3	Grundzentrum
1.000 – 3.000	6	Grundzentrum
über 3.000	12	Mittel-/Oberzentrum

Tabelle 4.2-1: Definition der ÖPNV-Grundversorgung

In besonders dünn besiedelten Gebieten oder weitläufigen Gemeinden kann die gewünschte Grundversorgung auch von Orten mit mehr als 500 Einwohnern im Linienverkehr wegen sehr langer Fahrwege und den damit verbundenen Umwegen sowie einer Vielzahl nötiger Haltestellen trotz großer

Anstrengungen in der Abwägung von Kosten und Nutzen nicht immer gewährleistet werden. In diesen Fällen können Bedarfsverkehre wie *Wendland OnDemand* / *ÖPNV-Taxi* für Abhilfe sorgen.

4.2.4 Allgemeine Standards bei der Planung von ÖPNV-Angeboten

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

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

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

4.2.5 Bewertungskriterien bei Genehmigungsanträgen

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

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

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

4.3 Maßnahmen

In diesem Kapitel werden Maßnahmen dargestellt, mit denen der ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg weiterentwickelt werden soll.

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

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

Maßnahme 1: Einführung von Mindeststandards zur Fahrzeugqualität

Erläuterung

Die Qualität und Ausstattung der im Landkreis Lüchow-Dannenberg eingesetzten Fahrzeuge sind teilweise stark unterschiedlich. Ursächlich hierfür ist, dass der Landkreis in früheren Nahverkehrsplänen nur sehr vage Vorgaben machte, die einen großen Raum für verschiedene Auslegungen boten.

Zur Konkretisierung der in Kap. 4.1 genannten Ziele legt der Landkreis mit einem gesonderten ÖPNV-Fahrzeugkonzept verbindliche Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale fest. Neben den Fahrgästen profitieren auch die Verkehrsunternehmen, welche erstmals auf klare Vorgaben zurückgreifen können.

Verpflichtend umzusetzen ist das ÖPNV-Fahrzeugkonzept erst bei der Neuerteilung von Linienverkehrsgenehmigungen. Eine frühere Berücksichtigung ist wünschenswert.

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

- Fahrzeugalter und Erscheinungsbild
- Antriebsart / Schadstoffklasse
- Klimatisierung
- Fahrgastinformation
- Anforderungen an die Barrierefreiheit
- Anzahl von Sitzplätzen (abhängig vom Fahrzeugtyp)

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| ☐ | hohe Priorität |
| ☒ | mittlere Priorität |
| ☐ | geringere Priorität |

Beteiligte

Landkreis, LSE, VNO

Federführung

Verkehrsunternehmen

Finanzierung

Verkehrsunternehmen

Maßnahme 2: Allgemeine Weiterentwicklung der Haltestelleninfrastruktur

Erläuterung

Die Haltestelleninfrastruktur unterliegt, ebenso wie das Liniennetz, stetigen Veränderungen. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg als ÖPNV-Aufgabenträger ist hier jedoch nicht unmittelbar zuständig. Das vorhandene VNO-Haltestellenkonzept (Anlage 1) legt die baulichen Standards fest und gibt Empfehlungen für eine Priorisierung bevorstehender Ausbaupläne. In Ergänzung dazu wird an dieser Stelle festgelegt, an welchen Stellen die Neueinrichtung bzw. Auflassung von Haltestellen beabsichtigt ist, sodass die zuständigen Straßenbaulastträger sich frühzeitig darauf einstellen können.

Die wichtigste Herausforderung ist aktuell der weitere Fortschritt der laufenden Bemühungen zur Herstellung der durchgehenden Barrierefreiheit im ÖPNV. Dennoch muss ein barrierefreier Ausbau nicht an allen Standorten immer sinnvoll sein. Das PBefG gibt dem Aufgabenträger in §8 (3) die Gelegenheit, Ausnahmen konkret zu benennen und zu begründen. Eine Auflistung der Ausnahmen ist dem Nahverkehrsplan als Anlage 2 beigelegt.

Um den Zugang der Bevölkerung zum ÖPNV sicherzustellen, ist die Haltestellendichte von großer Bedeutung. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit von ÖPNV-Angeboten schlägt der Aufgabenträger neue Haltestellenstandorte vor. Aufzugebene Haltestellen werden im Einvernehmen zwischen Landkreis, Verkehrsunternehmen und Kommunen im Einzelfall festgelegt. Dies erfolgt i. d. R. nur bei mangelndem Bedarf oder vorhandenen Alternativen. Nicht mehr genutzte Haltestellen sind vom zuständigen Verkehrsunternehmen in Absprache mit dem Aufgabenträger zeitnah stillzulegen. Dafür ist insbesondere das Entfernen des Haltestellenmastes erforderlich.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| ☐ | hohe Priorität |
| ☒ | mittlere Priorität |
| ☐ | geringere Priorität |

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis, Gemeinden, VNO

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Verkehrsunternehmen, Gemeinden

Es wird zudem auf das Förderprogramm der LNVG verwiesen.

Maßnahme 3: Priorisierung des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen**Erläuterung**

Die Herstellung der durchgehenden Barrierefreiheit im ÖPNV ist eines der Kernziele des Landkreises Lüchow-Dannenberg. Angesichts der Vielzahl sehr wenig genutzter Haltestellen sollte auf Seiten der Straßenbaulastträger eine strikte Prioritätensetzung verfolgt werden, um die teils erheblichen finanziellen Mittel, die für den Haltestellenumbau aufgewendet werden müssen, zielgerichtet einzusetzen.

Der Landkreis Lüchow-Dannenberg empfiehlt, den Ausbau von Haltestellen vorrangig entlang des Hauptliniennetzes (Linien 7000, 8000, 8200, 8300, 8400, 8600, 8700), an Verknüpfungspunkten, Schulstandorten sowie vor anderen öffentlichen Einrichtungen vorzunehmen. Dabei ist stets auf eine zielgerichtete Einbettung der Einzelmaßnahme in das Umfeld zu achten.

Umsetzung

- | | |
|--|---------------------|
| ☒ | hohe Priorität |
| ☐ | mittlere Priorität |
| ☐ | geringere Priorität |

Beteiligte

Gemeinden, Landkreis, LSE, VNO

Federführung

Gemeinden

Finanzierung

Gemeinden

Es wird zudem auf das Förderprogramm der LNVG verwiesen.

Maßnahme 4: Verbesserung des Erscheinungsbildes der Haltestellen

Erläuterung

Die Beschilderung an Bushaltestellen erfüllt nicht nur einen formalen Zweck (StVO), sondern dient auch als wichtiger Informationsträger. Zudem vermitteln die Haltestellenschilder durch ihr Erscheinungsbild ein erstes Bild vom Gefüge und der Qualität des Nahverkehrs. Die aktuelle Beschilderung der meisten Bushaltestellen im Landkreis ist stark veraltet, ohne oder mit falschen Informationen versehen und optisch in einem meist schlechten Zustand.

Der Landkreis wird die LSE bei einer Neubeschaffung der Haltestellenbeschilderung unterstützen oder diese selbst vornehmen.

Die neu zu beschaffenden Schilder sollen neben dem Verkehrszeichen 224 über folgende Merkmale verfügen:

1. Bezeichnung der Haltestelle
2. Tarifzone des Wendlandtarifs
3. Nummer und Ziel der dort verkehrenden Linien
4. Logo WendlandMobil
5. Logo der LSE

Bei der Darstellung ist auf ein ausreichend großes und gut lesbares Schriftbild zu achten. Wo möglich sollen vorhandene Masten weiterverwendet werden.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| ☒ | hohe Priorität |
| ☐ | mittlere Priorität |
| ☐ | geringere Priorität |

Beteiligte

Landkreis, LSE

Federführung

LSE

Finanzierung

Landkreis

Maßnahme 5: SPNV – Ausbau der Wendlandbahn (RB32)**Erläuterung**

Die Wendlandbahn von Dannenberg Ost nach Lüneburg hat für den Landkreis eine sehr hohe Bedeutung. Der Erhalt der Strecke und eine deutliche Attraktivitätssteigerung durch Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und der damit möglichen Einführung eines 2-Stunden-Taktes sowie eine Ausweitung des täglichen Bedienungszeitraums sind für den Landkreis notwendig. Der für die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit notwendige Ausbau ist geplant, aber bislang noch nicht begonnen worden.

Der Landkreis wird sich bei den zuständigen Stellen weiter dafür einsetzen, dass die notwendigen Ausbaumaßnahmen so bald wie möglich durchgeführt werden und anschließend ein ganztägiger 2-Stunden-Takt umgesetzt wird, damit eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Wendlandbahn erreicht werden kann. Mittelfristig befürwortet der Landkreis die Umsetzung eines Fahrtenangebotes im Stundentakt.

Umsetzung

- | | |
|--|---------------------|
| ☒ | hohe Priorität |
| ☐ | mittlere Priorität |
| ☐ | geringere Priorität |

Beteiligte

LNVG, DB InfraGo, erixx, Landkreis

Federführung

LNVG, DB InfraGo

Finanzierung

LNVG, DB InfraGo

Maßnahme 6: SPNV: Zukunftsfähigkeit der Jeetzeltalbahn sichern

Erläuterung

Eine Schienenverbindung von Dannenberg über Lüchow und Wustrow nach Salzwedel würde für den Landkreis Lüchow-Dannenberg einen attraktiven Zugang zur Strecke Uelzen – Salzwedel - Stendal herstellen. Allerdings sind die notwendigen Investitionskosten sehr hoch.

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

Seitens des Landes Niedersachsen gab es bisher keine Bestrebungen zum Ausbau dieser Strecke. Im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung hat die LNVG in den Jahren 2013/14 eine Untersuchung durchgeführt, wo in Niedersachsen stillgelegte Schienenstrecken unter wirtschaftlichen Kriterien für den SPNV reaktiviert werden können. Die Untersuchung war dreistufig angelegt. Die Strecken Dannenberg Ost – Lüchow – Wustrow und Dannenberg Ost – Uelzen wurden ebenfalls untersucht und sind bereits in der 1. Untersuchungsstufe ausgeschieden. Deshalb sind von Seiten des Landes und der LNVG für diese beiden Strecken keine Reaktivierungen vorgesehen.

Im LROP 2017 ist die Bahnstrecke Dannenberg über Lüchow nach Wustrow als Vorranggebiet sonstige Eisenbahnstrecke als Ziel der Raumordnung aufgenommen worden. Für die Weiterführung von Wustrow in Richtung Salzwedel ist eine geeignete Trasse zu entwickeln. Auf dieser Basis wird sich der Landkreis Lüchow-Dannenberg beim Land Niedersachsen weiter für die Strecke einsetzen.

Es sollte geprüft werden, ob eine schrittweise Wiederaufnahme des SPNV zwischen Dannenberg (Ost) und Lüchow erfolgen kann. In den kommenden Jahren sollten zunächst an Wochenenden Freizeitverkehre eingerichtet werden.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| ☒ | hohe Priorität |
| ☐ | mittlere Priorität |
| ☐ | geringere Priorität |

Beteiligte

DRE, Gemeinden, Landkreis LNVG, VNO

Federführung

DRE

Finanzierung

LNVG

Maßnahme 7: Einbindung des ÖPNV in die Regional- und Bauleitplanung

Erläuterung

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

Umsetzung

- ☐ hohe Priorität
☒ mittlere Priorität
☐ geringere Priorität

Beteiligte

Gemeinden, Landkreis, LSE, NLStBV, VNO

Federführung

Gemeinden, Landkreis, NLStBV

Finanzierung

Gemeinden, Landkreis, NLStBV

Maßnahme 8: Einrichtung von weiteren Mobilitätsstationen

Erläuterung

Zur Steigerung der Attraktivität intermodaler Fortbewegung (z.B. Fahrrad und ÖPNV) können sogenannte Mobilitätsstationen beitragen. Dort sollen verschiedene Verkehrsmittel erkennbar und komfortabel miteinander verknüpft werden. Ergänzende Dienstleistungen wie z.B. Packstationen können das Portfolio abrunden und für die nötige Frequenz sorgen.

Umsetzung

- ☐ hohe Priorität
☒ mittlere Priorität
☐ geringere Priorität

Beteiligte

Gemeinden, Landkreis, LSE, VNO

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Gemeinden, Landkreis

Maßnahme 9: Erweiterung des hvv-Tarifs auf den Buslinienverkehr**Erläuterung**

Seit dem Fahrplanwechsel 2014 gilt auf der Wendlandbahn (RB32) der hvv-Tarif. Darüber hinaus verfolgt der Landkreis Lüchow-Dannenberg das Ziel, die Möglichkeit sowie die Folgen einer Vollintegration in den hvv-Tarif untersuchen zu lassen.

Umsetzung☐

hohe Priorität

☒

mittlere Priorität

☐

geringere Priorität

Beteiligte

hvv, Landkreis, LSE, RBB, VNO

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreis

Maßnahme 10: Erprobung neuer Maßstäbe zur Messung der Bedienungsqualität

Erläuterung

Die Beurteilung des Verkehrsangebotes im Landkreis Lüchow-Dannenberg (vgl. Kap. 3, S. 44 ff.) beruht auf einem aus früheren Nahverkehrsplänen übernommenen Bewertungsraster. Dadurch soll die Vergleichbarkeit des „Neuen Wendlandnetzes“ mit dem zuvor bestehenden Angebot sichergestellt werden. Andererseits werden die zugrunde gelegten Anforderungen den Maßstäben eines zeitgemäßen und konkurrenzfähigen Nahverkehrs nicht mehr gerecht.

Daher wird das ÖPNV-Angebot zusätzlich anhand neuer Kriterien beurteilt:

Einwohner	Mindestanzahl Fahrtenpaare	
	montags-freitags (Ferien)	sonnabends
50 bis 250	Bedarfsverkehr	0
250 bis 1.000	4	0
1.000 bis 3.000	8	4
über 3.000	12	8

Durch den flächendeckend angebotenen Bedarfsverkehr Wendland OnDemand / ÖPNV - Taxi gelten alle Orte mit weniger als 250 als ausreichend angeschlossen und brauchen daher nicht weitergehend untersucht zu werden.

Im Ergebnis der Analyse zeigt sich, dass Orte mit bis zu 1.000 Einwohnern dann ausreichend oft bedient werden, wenn sie an einer der Hauptlinien liegen. Defizite gibt es bei Orten ohne Anschluss an das Hauptliniennetz und bei größeren Kommunen, weil in diesen Fällen die erforderliche Fahrtenanzahl nicht erreicht wird.

Ein Beispiel hierfür ist die Samtgemeinde Gartow: Schnackenburg und Vietze sind nicht an das Hauptliniennetz angebunden und verfügen damit außerhalb des schulbezogenen Verkehrs nicht über ein Angebot im Linienverkehr. Gartow ist zwar nach Dannenberg und Lüchow angebunden, allerdings nicht hinreichend oft. Für ein ausreichendes Bedienangebot müssen montags bis freitags 7 Fahrten und sonnabends 4 Fahrten zusätzlich zwischen Gartow und Lüchow eingerichtet werden.

Umsetzung

Die konzeptionelle Umsetzung ist bereits erfolgt. Das neue Bewertungsraster soll für den nachfolgenden Nahverkehrsplan übernommen werden.

Beteiligte

Landkreis, VNO

Federführung

VNO

Finanzierung

Es entstehen keine Kosten.

Maßnahme 10.1: Neues Bewertungsraster: Ergebnis für Samtgemeinde Elbtalaue

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit					
		Montags-Freitags			Sonntags		
		Soll	Dannenberg	Lüchow	Soll	Dannenberg	Lüchow
Breselenz	250-1.000	4	✓	✓	0		
Dannenberg	über 3.000	12		✗	8		✗
Groß Gusborn	250-1.000	4	✓	✗	0		
Harlingen	250-1.000	4	✗	✗	0		
Hitzacker	über 3.000	12	✓	✗	8	✓	✗
Jameln	250-1.000	4	✓	✓	0		
Katemin	250-1.000	4	✗	✗	0		
Klein Gusborn	250-1.000	4	✓	✗	0		
Langendorf	250-1.000	4	✗	✗	0		
Nebenstedt	250-1.000	4	✓	✓	0		
Neu Darchau	250-1.000	4	✗	✗	0		
Prisser	1.000-3.000	8	✗	✗	4	✓	✗
Quickborn	250-1.000	4	✗	✗	0		
Tießau	250-1.000	4	✗	✗	0		
Tramm	250-1.000	4	✓	✓	0		
Zernien	250-1.000	4	✓	✗	0		

Maßnahme 10.2: Neues Bewertungsraster: Ergebnis für Samtgemeinde Gartow

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit					
		Montags-Freitags			Sonntags		
		Soll	Dannenberg	Lüchow	Soll	Dannenberg	Lüchow
Gartow	1.000-3.000	8	✗	✗	4	✗	✗
Gorleben	250-1.000	4	✓	✗	0		
Schnackenburg	250-1.000	4	✗	✗	0		
Vietze	250-1.000	4	✗	✗	0		

Maßnahme 10.3: Neues Bewertungsraster: Ergebnis für Samtgemeinde Lüchow

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit					
		Montags-Freitags			Sonnabends		
		Soll	Dannenberg	Lüchow	Soll	Dannenberg	Lüchow
Bergen a.d.D.	1.000-3.000	8	✖	✓	4	✖	✖
Blütlingen	250-1.000	4	✖	✖	0		
Bösel	250-1.000	4	✖	✖	0		
Clenze	1.000-3.000	8	✖	✓	4	✖	✖
Gollau	250-1.000	4	✓	✓	0		
Grabow	250-1.000	4	✓	✓	0		
Kolborn	250-1.000	4	✖	✖	0		
Küsten	250-1.000	4	✖	✓	0		
Lübbow	250-1.000	4	✖	✓	0		
Lüchow	über 3.000	12	✖		8	✖	
Schnega	250-1.000	4	✖	✓	0		
Trebel	250-1.000	4	✖	✓	0		
Woltersdorf	250-1.000	4	✖	✓	0		
Wustrow	1.000-3.000	8	✖	✓	4	✖	✖

Maßnahme 11: Bestandssicherung und Weiterentwicklung des Liniennetzes

Erläuterung

Als Ergebnis eines langwierigen Entstehungsprozesses mit breiter Beteiligung startete am 24.06.2024 der Betrieb des sogenannten „Neuen Wendlandnetzes“. Die Netzstruktur hat durch klare Linienführungen deutlich an Transparenz gewonnen. Die sieben Hauptlinien zeichnen sich zudem durch eine weitgehende Vertaktung des Fahrtenangebotes und regelmäßige Anschlüsse an überregionale (Schienen-)Nahverkehrsangebote (RE20, RB32) aus.

Bei Fahrplanänderungen im Schienenverkehr sollen die Anschlüsse zu den Hauptlinien jeweils überprüft und die Fahrpläne der Hauptlinien sowie Nebenlinien ggf. so angepasst werden, dass möglichst gute Anschlüsse erhalten bleiben bzw. neu entstehen. Die mögliche Einführung eines Zweistundentaktes auf der Wendlandbahn (RB32) wird umfangreiche Fahrplananpassungen im Busverkehr erfordern.

Die landesbedeutsame Buslinie 7000 Lüchow-Rosche-Uelzen soll in Abstimmung mit dem Landkreis Uelzen auch über den ersten Förderzeitraum, der Ende Juli 2025 endet, weiterbetrieben werden. Ein entsprechender neuer Förderantrag für einen weiteren fünfjährigen Förderzeitraum bis Ende Juli 2030 wurde bereits beim Land eingereicht.

Die Hauptlinien sollen in Struktur und Angebot beibehalten und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Durch einzelne zusätzliche Fahrten der Linien 8000 und 8700 ließe sich die Qualität des ÖPNV auf diesen Linien messbar verbessern (vgl. Kap. 3). Eine möglichst gute Vertaktung des Fahrtenangebotes aller Hauptlinien wird angestrebt.

Die Linienführung von Linie 8000 in Dannenberg wird mit dem Ziel geprüft, die Fahrzeit zwischen Hitzacker und Lüchow zu verringern. In diesem Zusammenhang wird auch ein die Hauptlinien ergänzendes Mobilitätsangebot für die Städte Lüchow und Dannenberg geprüft.

Die Linienführung von Linie 8700 wird hinsichtlich der Wiedereinbeziehung der Ortslagen von Langendorf und Quickborn in den regelmäßigen Linienweg geprüft.

Die Nebenlinien, welche vorwiegend der Schülerbeförderung dienen, sollen unter Betrachtung der sich ändernden Schülerzahlen regelmäßig überprüft und punktuell weiterentwickelt werden. Sofern es sich als zweckmäßig darstellt, das Nebenliniennetz insgesamt oder teilweise auf den Prüfstand zu stellen und durch neue Linien zu ersetzen, sollte dies unter Berücksichtigung und in Ergänzung zum vorhandenen Hauptliniennetz erfolgen.

Für den Freizeit- und Tourismusverkehr soll die Einführung spezifischer Verkehrsangebote geprüft werden, z.B. von Fahrten mit erweiterter Fahrradmitnahmemöglichkeit.

Die ausreichende Erschließung des Landkreises mit Hauptlinien und Nebenlinien soll unter Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung regelmäßig überprüft werden.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| ☒ | hohe Priorität |
| ☐ | mittlere Priorität |
| ☐ | geringere Priorität |

Beteiligte

Landkreis, LSE, VNO

Federführung

LSE

Finanzierung

Landkreis

Maßnahme 12: Erweiterung des Hauptliniennetzes

Erläuterung

Sofern die dafür benötigten Mittel aufgebracht werden können oder sich durch Bedarfsprüfungen ein erhöhter Personenbeförderungsbedarf herausstellt, sollen zwei weitere sekundäre Hauptlinien eingerichtet werden, die bei Umsetzung des Wendland-Netzes im Jahr 2024 zunächst zurückgestellt wurden:

8100: Hitzacker – Tießau – Neu Darchau

(mit Anschlüssen in Hitzacker von/nach Dannenberg und Lüchow)

8500: Lüchow – Woltersdorf – Schweskau – Schletau

Es werden auch Verlängerungen bestehender Hauptlinien angestrebt:

8200: Dannenberg – Zernien – Uelzen/Bad Bevensen

8600: Lüchow – Trebel – Gartow – Schnackenburg (Mo-Fr) / Fähranleger Pevestorf

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| ☐ | hohe Priorität |
| ☒ | mittlere Priorität |
| ☐ | geringere Priorität |

Beteiligte

Landkreise Lüchow-Dannenberg und Uelzen, LSE, VNO

Federführung

LSE

Finanzierung

Landkreise

Maßnahme 13: Schaffung einer Verbindung nach Dömitz und Ludwigslust

Erläuterung

Gemeinsam mit dem Landkreis Ludwigslust-Parchim soll die Projektierung einer Schnellbuslinie / landesbedeutsamen Buslinie zwischen Dannenberg, Dömitz und Ludwigslust vorangetrieben werden. Aus dem Wendland könnten u.a. Berlin, Parchim und Schwerin deutlich besser erreicht werden. Aus Ludwigslust stünde die verbesserte Erreichbarkeit von Lüneburg im Vordergrund.

Eine Verlängerung dieser Linie über Zernien nach Rosche (heutige Linie 8200) oder nach Uelzen ist denkbar und soll im Rahmen der Gesamtkonzeption geprüft werden.

Wenn möglich sollen Fördermittel wie die Landeszuschüsse zur Einrichtung landesbedeutsamer Buslinien beansprucht werden.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| ☒ | hohe Priorität |
| ☐ | mittlere Priorität |
| ☐ | geringere Priorität |

Beteiligte

Landkreise Ludwigslust-Parchim und Lüchow-Dannenberg, LSE, VNO

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreise

Maßnahme 14: Integration der freigestellten Schülerbeförderung in den ÖPNV**Erläuterung**

Im Landkreis begegnen sich eine besonders fragmentierte Siedlungsstruktur und eine vielfältige und spezialisierte Schullandschaft. Um dennoch flächendeckend eine Beförderung innerhalb der Rahmenbedingungen der Schülerbeförderungssatzung, insbesondere der maximalen Wegezeiten, zu gewährleisten, wird ein vergleichsweise großer Anteil der Schülerbeförderung im sogenannten freigestellten Schülerverkehr abgewickelt und damit außerhalb des klassischen ÖPNV.

Im Rahmen dieser Maßnahme soll ein Konzept zur effizienten Integration eines möglichst hohen Anteils dieser freigestellten Schülerverkehre in den ÖPNV vorgelegt werden. Dieses Konzept kann auch Teil einer Untersuchung zur Optimierung des Schülerverkehrs insgesamt sein (siehe Maßnahme 15).

Es ist eine laufende Aufgabe der Beteiligten, den Anteil des freigestellten Schülerverkehrs möglichst gering zu halten.

Umsetzung

- | | |
|--|---------------------|
| ☒ | hohe Priorität |
| ☐ | mittlere Priorität |
| ☐ | geringere Priorität |

Beteiligte

Landkreis, LSE, VNO

Federführung

LSE

Finanzierung

Landkreis

Maßnahme 15: Optimierung des Schülerverkehrs durch Schulzeitenstaffelung

Erläuterung

Die Kosten für den ÖPNV im Landkreis hängen stark von der Organisation des Schülerverkehrs ab. Der Fahrzeug- und Personalbedarf im ÖPNV ergibt sich aus der Summe der im Schülerverkehr gleichzeitig stattfindenden Fahrten. Um den Fahrzeug- und Personalbedarf zu senken und die Auslastung der Fahrten zu optimieren, soll eine Untersuchung zur Optimierung des Schülerverkehrs unter Einbezug einer möglichen Veränderung der Schulanfangs- und Schulendzeiten an den verschiedenen Schulstandorten erfolgen. Durch eine Veränderung von Schulanfangs- und Schulendzeiten kann eine bessere Bündelung der Schülerströme auf bestimmte Fahrten, bzw. Verteilung der Schülerströme auf unterschiedliche Fahrten, erfolgen – je nach verkehrlichem Bedarf.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| ☐ | hohe Priorität |
| ☐ | mittlere Priorität |
| ☒ | geringere Priorität |

Beteiligte

Landkreis, LSE, VNO

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreis

**Maßnahme 16: Monitoring des bedarfsgesteuerten Verkehrsangebotes
„Wendland OnDemand“****Erläuterung**

Das bedarfsgesteuerte Verkehrsangebot „Wendland OnDemand“ (vgl. Kap. 2.4.2.2) soll in regelmäßigen Abständen hinsichtlich seiner Funktionalität und Ausnutzung untersucht werden. Dabei soll insbesondere geprüft werden, inwieweit dieses Angebot seinen Zweck erfüllt, jenseits des ÖPNV-Linienverkehrs eine ausreichend gute Mobilität für die Bevölkerung sicherzustellen. Hierbei sollen die Ortslagen abseits des Hauptliniennetzes besonders betrachtet werden.

Für das regelmäßige Monitoring soll ein Konzept erstellt und anschließend umgesetzt werden.

Umsetzung

☐
☒
☐

hohe Priorität

mittlere Priorität

geringere Priorität

Beteiligte

Landkreis, LSE, VNO

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreis

**Anlage 1 zum
Nahverkehrsplan**
des Landkreises Lüchow-Dannenberg
für den Zeitraum 2025 bis 2029

VNO-Haltestellenkonzept



erarbeitet von:



Oktober 2024

**Vorgaben zur baulichen
Gestaltung finden Sie ab
Seite 16!**

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 Anfahrbarkeit.....	13
7. Barrierefreie Haltestellen: Standards und Empfehlungen.....	16
7.1 Grundlagen.....	16
7.2 Baulicher Mindeststandard und weitere Empfehlungen.....	16
7.2.1 Mindeststandards.....	17
7.2.2 Erweiterte Standards.....	21
7.2.3 Kriterien zur Bestimmung von Ausnahmetatbeständen.....	22
7.3 Fahrgastinformation an Haltestellen.....	23
7.3.1 Elemente der Fahrgastinformation an Bushaltestellen und das Zwei-Sinne-Prinzip.....	23
7.3.2 Allgemeine Anforderungen für barrierefreie Informationen visueller und akustischer Art an Bushaltestellen.....	24
(1) Barrierefreie visuelle Gestaltung statischer Fahrgastinformationselemente.....	24
(2) Anforderungen an akustische Informationen an Bushaltestellen.....	25
7.3.3 Haltestellenmast / Haltestellenschild.....	26
7.3.4 Fahrplanaushänge.....	30
7.3.5 Dynamische Fahrgast-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 Straßenbulasträgern, für die sich aus dem PBefG keine konkrete Umsetzungspflicht der Barrierefreiheit ergibt. Letzteren kommt aber bei der Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV eine Schlüsselrolle zu, weil sie die Planungshoheit innehaben und für die Umsetzung von Straßenbau- und Haltestellenmaßnahmen verantwortlich sind. Das Konzept beschreibt Handlungsoptionen, die die Beteiligten vor Ort unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten umsetzen können.

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

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

Weitere Grundlage des vorliegenden Konzepts ist die Veröffentlichung des ZVBN/VBN „Haltestellen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen. Qualitätsanforderungen, Teil 1: Straßengebundener ÖPNV, 6. Aufl. 2021.

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

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

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

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

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

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

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

Für die Straßenbaulastträger sind insbesondere die Kapitel 6 „Anforderungen an die barrierefreie Planung, Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen“ sowie die im Kapitel 7 „Barrierefreie Haltestellen: Standards und Empfehlungen“ unter 7.2 „Baulicher Mindeststandard und weitere Empfehlungen“ genannten Hinweise wesentlich. Im Kapitel 3 werden die Fördermöglichkeiten von Haltestellenmaßnahmen vorgestellt und im Kap. 8 die Priorisierung von Haltestellen. Die im Konzept vorgenommene Priorisierung von Haltestellen kann dabei als ein erster Schritt zur Umsetzung gesehen werden. Die praxistaugliche Überführung kann nur in Absprache zwi-

schen Aufgabenträger und Straßenbaulastträger erfolgen. Dabei sind auch die im Kap. 8.4 „Haltestellenaufnahme / Haltestellenkataster“ beschriebenen Kriterien bei einer Erfassung der Haltestellen zu beachten.

2. Zusammenfassung

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

Gesetzliche Grundlagen

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

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

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

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

Barrierefreie Haltestellen > Bauliche Gestaltung

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

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

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

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

Haltestellenbereiche sollten allgemein gut ausgeleuchtet werden.

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

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

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

Fahrgastinformation an Bushaltestellen

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

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

Haltestellenaufnahme / Haltestellen-Kataster

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

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

Die Haltestellenerfassung selbst hat sich dabei an das Gutachten des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) „Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster in Niedersachsen“ (2017) und der dortigen 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 2021 ff des Landes Niedersachsen. Vereinfachtes Antragsverfahren für Bushaltestellen mit geringen Investitionskosten von weniger als 100.000 €. Erläuterung und Verfahren“, Stand 03/2023, 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 <100.000 €, 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 100.000 € 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 Haltepositionen gleichen Namens im vereinfachten Verfahren als zwei separate Haltestellen. Kreisangehörige Städte und Gemeinden können pro Jahr maximal einen Antrag genehmigt bekommen.

In Abhängigkeit von Lage, Funktion und Bedeutung der Haltestelle sind folgende Einzelbestandteile förderfähig:

- Warteflächen für Fahrgäste;
- Busbuchten (nur bei verkehrstechnischem Bedarf);
- Borde für Niederflurbusse;
- DIN-konforme Blindenleitsysteme;
- Haltestellenschilder;
- Fahrgastunterstand bei Haltestellen mit mehr als 10 Einsteigern täglich
- Beleuchtungsanlage (im Fahrgastunterstand integriert oder außerhalb des FGU im Warteflächenbereich;
- kleinere erforderliche Anpassungen an das Umfeld in Lage und Höhe;
- bis zu 10 Fahrradabstellbügel auf der befestigten Wartefläche
- Zuwendungsfähige Ausgaben sind auch erforderliche Grunderwerbsausgaben
- Externe Planungsleistungen (bis 10% der zuwendungsfähigen Bauausgaben).

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

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

Weitergehende Informationen sind dem LNVG-Merkblatt zu entnehmen.

3.2 Förderung über Mittel nach § 7b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes

Seit der Neufassung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) zum 01.01.2017 stehen den ÖPNV-Aufgabenträgern zusätzliche finanzielle Mittel nach § 7a „Ausgleichszahlungen für die Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im straßengebundenen öffentlichen Personenverkehr“ und nach §7b „Finanzielle Unterstützung für die Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personenverkehrs“ zur Verfügung. Nach §7b Abs. 2 sollen die Mittel insbesondere für die Entwicklung von flexiblen Bedienformen verwendet werden. Sie dürfen aber auch für Maßnahmen eingesetzt werden, mit denen der ÖPNV qualitativ und quantitativ weiterentwickelt wird. In der Begründung zum Gesetzesentwurf werden ausdrücklich Investitionen in die Infrastruktur, z.B. die Herstellung von Barrierefreiheit, genannt. (vgl. Niedersächsischer Landtag, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/5836, Okt. 2016, S. 18).

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

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	Erreichbarkeit von Bedienelementen, Automaten, Entwertern, Sprechereinrichtungen und Festhaltemöglichkeiten
Blinde Fahrgäste	- 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	Je nach Schwere der Beeinträchtigung ähnliche Probleme wie bei blinden Fahrgästen
Gehörlose / ertaubte Fahrgäste	- Verstehen von Informationen, die nur akustisch erfolgen - Gefährdungen, da akustische Signale nicht wahrgenommen werden - Verstehen komplexer schriftlicher Texte
Schwerhörige Fahrgäste	Je nach Schwere der Beeinträchtigung ähnliche Probleme wie bei gehörlosen Fahrgästen
Rollstuhlnutzende Fahrgäste	- Zugang zur Haltestelle, Bahnsteigen - Einstieg in die Fahrzeuge - Aufstellung in den Fahrzeugen - Erreichbarkeit von Bedienelementen
Rollatornutzende Fahrgäste	- 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	Je nach Schwere der Beeinträchtigung ähnlich Probleme wie Rollstuhlnutzende
Greifbehinderte Fahrgäste	- Bedienung von Tastern, Entwertern, Automaten - Benutzung der Festhaltemöglichkeiten
Fahrgäste mit Konzentrations- u. Orientierungsbeeinträchtigung	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 an allen Türen;
- stufenfreier Haltestellenzugang;
- Auffinden des Haltestellen- und Einstiegsbereiches;
- barrierefreie Nutzbarkeit aller Elemente der Haltestellenausstattung;
- visuelle, akustische und taktile Informationen.

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

6.1 Systemische Abstimmung von Haltestelle und Fahrzeug

Für einen möglichst niveaugleichen Ein- und Ausstieg in das Fahrzeug sind Haltestellen und Fahrzeuge auf Basis örtlicher Gegebenheiten aufeinander abzustimmen. Entsprechend der DIN 18040-3 sollte die Reststufe und Spaltbreite zwischen Fahrzeugboden und Bussteigkante grundsätzlich nicht mehr als 5 cm betragen. Größere 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 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 Minstdurchgangsbreite von 1,00 m (in Ausnahmefällen wenigstens 0,90 m) vorhanden sein.

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

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

6.3 Barrierefreie Zuwegung und Auffindbarkeit von Bushaltestellen

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

Auch die Zuwegung zur Haltestelle beeinflusst die barrierefreie Nutzbarkeit. Grundsätzlich ist auf eine stufenlose und barrierefreie Zuwegung auf den zuführenden Gehwegen zu achten. Dies wird z.B. erreicht durch hindernisfreie und ausreichend breite Gehwege, einen ebenen Bodenbelag, akustische Zusatzeinrichtungen an Licht-

signalanlagen, abgesenkten Bordsteinen oder die Ausstattung von Querungsstellen mit taktil erfassbaren Bodenindikatoren. Größere Höhenunterschiede sind mit Rampen auszugleichen. [vgl. hvv, Leitfaden, S. 10]

6.4 Sonstige Elemente der Haltestellenausstattung

Einbauten und Möblierung an Haltestellen (z.B. Fahrgastunterstände, Abfallbehälter, Mast, Informationsvitri- nen, 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 freizuhalten- den lichten Raumhöhe von 2,25 m zu vermeiden oder durch spezielle Tasthilfen (z.B. Querstreben, feste Sockel) abzusichern.

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

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

6.5 Haltestellentypen und Anfahrbarkeit

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

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

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

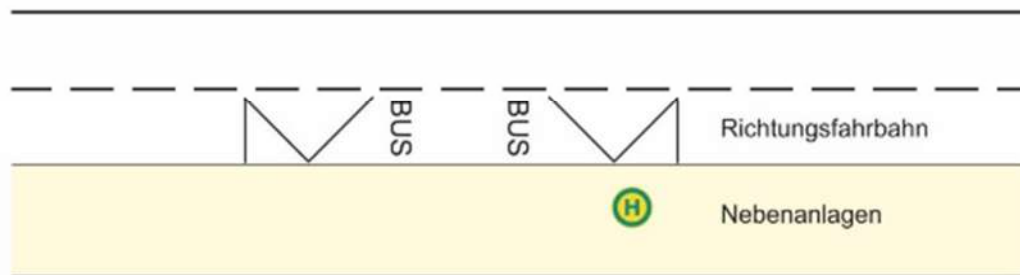


Abbildung 1: Prinzipskizze Haltestelle am Fahrbahnrand ohne angrenzendes Parken

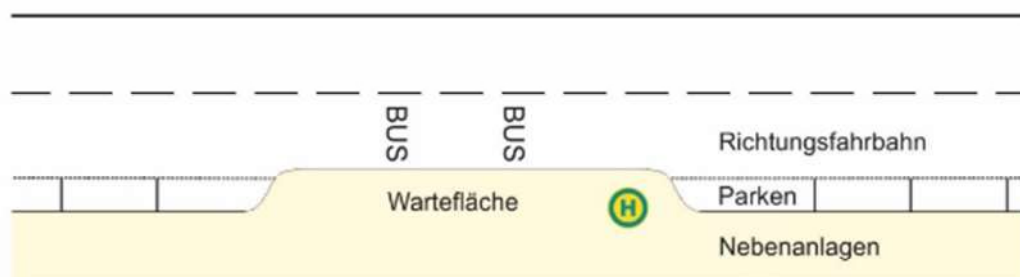


Abbildung 2: Prinzipskizze Buskap

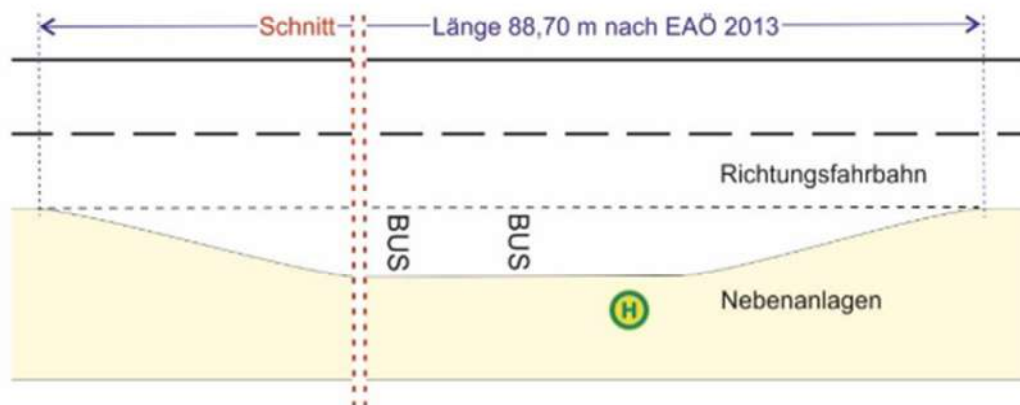


Abbildung 3: Prinzipskizze Busbucht

7. Barrierefreie Haltestellen: Standards und Empfehlungen

7.1 Grundlagen

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

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

7.2 Baulicher Mindeststandard und weitere Empfehlungen

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

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

Der **erweiterte Standard** umfasst den Mindeststandard zuzüglich betrieblicher oder fahrgastbezogener Zusatzausstattungen wie z.B. Fahrgastunterstände (FGU), dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI) oder Bügel zum sicheren Anschließen von Fahrrädern. Inwieweit Zusatzausstattungen vorgesehen werden, bleibt den zuständigen Straßenbausträgern 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	- 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	- 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	- 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 begehen- und befahrbar ist.	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

[illegible]

Wartefläche (Fortsetzung)				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Boden-indikatoren	Der Einstiegsbereich (Tür 1) ist mittels taktiler und visuell kontrastierender Bodenindikatoren auffindbar	- Warteflächen sind mit Bodenindikatoren auszustatten. Mindestmaße gem. DIN. Einfachhaltestellen: - 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. Mehrfachhaltestellen - 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.	○ Mast soll so platziert werden, dass er sich auf Höhe der Fahrzeugfront des haltenden Busses befindet. ○ Mast steht in Fahrtrichtung hinter dem Einstiegsfeld im Schwenkbereich des Langstocks. ○ Abstand zur Bordkante beträgt bis zu 100 cm, mindestens jedoch 50 cm. ○ Position des Mastes darf den Mindestflächenbedarf von Rollstühlen nicht einschränken. ○ Zur eindeutigen Unterscheidung von anderen Masten im Straßenraum haben die Haltestellenmasten eine einheitliche Lackierung.	Bei Platzmangel, z.B. Gehweg <2,50 m, direkt angrenzender Bebauung oder topografischen Besonderheiten, kann der Mast auf der fahrbahnabgewandten Seite bzw. an der inneren Leitlinie einer Hauswand platziert werden. Wenn auch dann der Mindestflächenbedarf für Rollstuhlfahrer/innen nicht eingehalten werden kann, sollte eine Verlegung der Haltestelle geprüft werden.	DIN 18040-3 H BVA
Aushangkasten / Aushangfahrplan	Aushangfahrplan sollte einheitlich aufgehängt werden und eine akzeptable Lesehöhe für alle Fahrgäste aufweisen.	○ 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.	○ 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	○ 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	○ 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	○ 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	○ FGU ist so zu beleuchten, dass Fahrgastinformation in der Vitrine und bei davor stehenden Fahrgästen lesbar ist.	Beleuchtung des FGU sollte keine Schattenbildung hervorrufen	DIN 32975

Ausstattung / Möblierung (Fortsetzung)				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Fahrgast-Unterstand (FGU)	Sitzgelegenheiten sollten in angemessener Höhe vorhanden und barrierefrei gestaltet sein.	○ 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	○ 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	○ 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
Fahrkarten-automat	Stufenlose Erreichbarkeit sowie eine visuell kontrastreich und erkennbare Gestaltung.	○ Stufenlose Erreichbarkeit	Elemente sollten außerhalb der Bewegungsflächen liegen und einen Abstand von mind. 60 cm von Bodenindikatoren aufweisen.	DIN 18040-3 DIN 32984
Telefon-/ Notrufsäule				
Briefkasten				

7.2.3 Kriterien zur Bestimmung von Ausnahmetatbeständen

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

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

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

- Straße, an der die Haltestelle liegt, ist für das Befahren von Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeugen nicht geeignet.
- Topografische Gründe, z.B.
 - Hanglage, d.h. die max. zulässige Neigung um die Steigung mittels Handrollstuhl zu überwinden und die Bremssicherheit nicht zu gefährden, kann nicht eingehalten werden.
- Funktionale Gründe, z.B.
 - temporäre Ersatzhaltestellen bei Schienenersatzverkehr, Baustellen oder verkehrsbedingten Umleitungen;
 - Haltestellen im Probebetrieb unterliegen nicht der barrierefreien Gestaltung;
 - Haltestellen, die ausschließlich mit taxibasierten Bedarfsverkehren bedient werden.

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

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

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

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

7.3 Fahrgastinformation an Bushaltestellen

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

Die Fahrgastinformation an Bushaltestellen erfolgt über die statischen Elemente Haltestellenschild, Fahrplanaushang sowie ggf. über weitere Aushänge zu Tarifen und Liniennetz. Aufgrund der technischen Entwicklung sind in den letzten Jahren dynamische Fahrplaninformationssysteme (DFI) als zusätzliche Komponente der Fahrgastinformation an Bushaltestellen hinzugekommen, die optional auch mit einem Sprachmodul ausgestattet werden und somit Fahrgäste akustisch informieren können. Allerdings muss für den ÖPNV in ländlichen Räumen festgestellt werden, dass die Zahl der Haltestellen mit DFI im Verhältnis zur Gesamtzahl der Haltestellen in den VNO-Landkreisen auch in Zukunft sehr gering sein wird und deshalb die Fahrgastinformation an Bushaltestellen weiterhin hauptsächlich über statische Systeme erfolgen wird, wobei die mobile Information über Smartphones in den nächsten Jahren sicherlich einen immer größeren Stellenwert bekommen dürfte und deshalb in einem Kapitel über derzeit laufende (Pilot-)Projekte kurz dargestellt werde.

Auch im Hinblick auf den diskriminierungsfreien Zugang zu Fahrgastinformation an Haltestellen gilt das Zwei-Sinne-Prinzip: Das Zwei-Sinne-Prinzip soll die Aufnahme von Informationen durch gleichzeitige Vermittlung von Informationen für zwei Sinne so sicherstellen, dass Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen nicht ausgeschlossen werden. Für die Nutzung des ÖPNV müssen mindestens zwei der drei Sinne „Hören, Sehen, Tasten“ bedient werden. [vgl. Agentur Barrierefreiheit/Die Beauftragte der Landesregierung für die Belange der Menschen mit Behinderung in Nordrhein-Westfalen, „Definition ‚Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV‘ zum novellierten Personenbeförderungsgesetz, Web-Seite, 2016, S. 7]

Gemäß dem Zwei-Sinne-Prinzip sind visuelle Fahrgastinformationen blinden Fahrgästen in hörbarer oder fühlbarer Form zur Verfügung zu stellen. Bezüglich der fühlbaren Form bedeutet dies lt. DIN 18040-3, dass schriftliche Informationen sowohl in erhabenen lateinischen Großbuchstaben und arabischen Ziffern (Profilschrift) als auch in Braille-Schrift auszuführen sind. Hintergrund der Vorgabe, neben der Braille- auch die Profilschrift zu verwenden, ist der Umstand, dass nur ca. 35% der blinden Menschen die Brailleschrift beherrschen. Aber auch späterblindete, meist ältere Fahrgäste haben häufig ihre Probleme mit dem Ertasten und Erkennen von Profilschrift. Insofern wäre die akustische Form der Information eine dem Zwei-Sinne-Prinzip angemessene Alternativlösung. [vgl. Karsten Warnke, Arbeitspaket I: Statische Fahrgastinformationen und Printmedien, in: Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. [LAG], Gutachten ‚Barrierefreie Gestaltung von Fahrgastinformationen im hvv‘, 2016, S. 14]

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

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

(1) Barrierefreie visuelle Gestaltung statischer Fahrgastinformationselemente

Visuelle Informationen müssen - insbesondere für Sehbehinderte - sicht- und erkennbar sein. Wichtige Einflussfaktoren sind dabei Schriftgröße und Schriftform, der (Leuchtdichte-)Kontrast, die Belichtung / Beleuchtung, die räumliche Anordnung und der Betrachtungsabstand. Blendungen, Spiegelungen und Schattenbildung sind durch geeignete Materialwahl und Anordnung zu vermeiden. [vgl. Peter Woltersdorf, Bauen nach dem 2-Sinne-Prinzip, Neuerungen der DIN 18040, Folienvortrag, gehalten am Fachtag „Wohnen ohne Grenzen“ am 14.06.2013 in Hamburg. Veranstalter Barrierefrei Leben e.V./Hamburger Koordinationsstelle für Wohn-Pflege-Gemeinschaften 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 Mikrophon und im Signalübertragungsweg;
- Schutz vor Störgeräuschen in der Umgebung von Lautsprecheransagen;
- Optimierung des abgestrahlten Frequenzspektrums von Lautsprechern;
- In lauter Umgebung sollten sich akustische Signale in Schallpegel und Frequenzspektrum deutlich von den Umgebungsgeräuschen unterscheiden. Das Signal-Rausch-Verhältnis sollte mindestens 10 dB(A) betragen;
- der Frequenzbereich von Sprachmitteilungen sollte 300 Hz bis 3400 Hz haben;
- die Sprache sollte einfach und inhaltlich leicht verständlich sein.

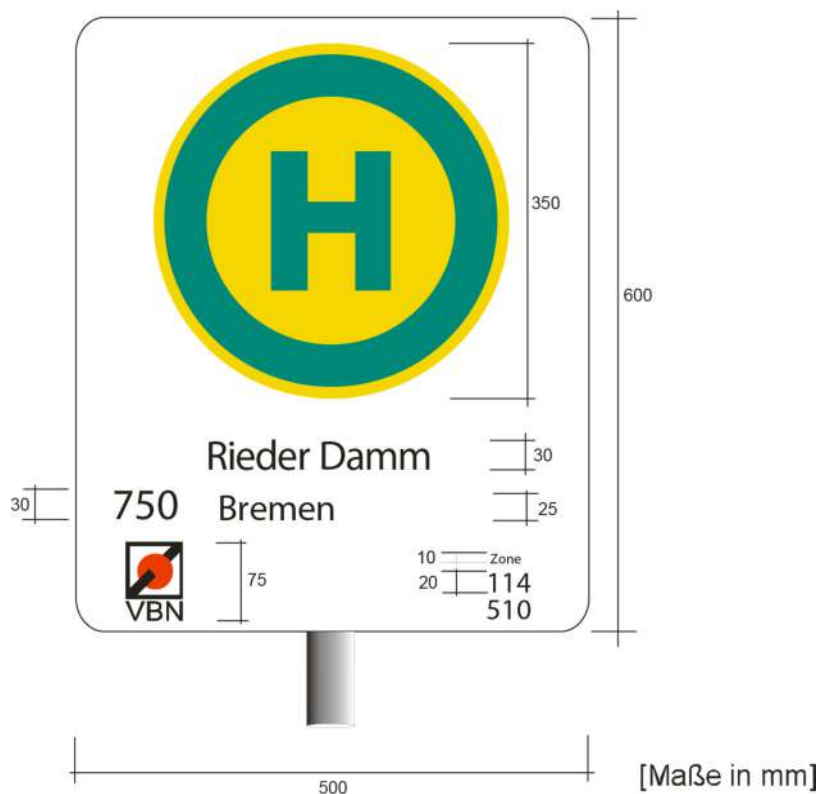
[vgl. Karsten Warnke, Arbeitspaket II: Digitale Fahrgastinformationssysteme an Haltestellen und Fahrzeugen, in: Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. [LAG], Gutachten „Barrierefreie Gestaltung von Fahrgastinformationen im hvv im Rahmen des PBefG-Projekts“, 2016, S. 6 und S: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

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

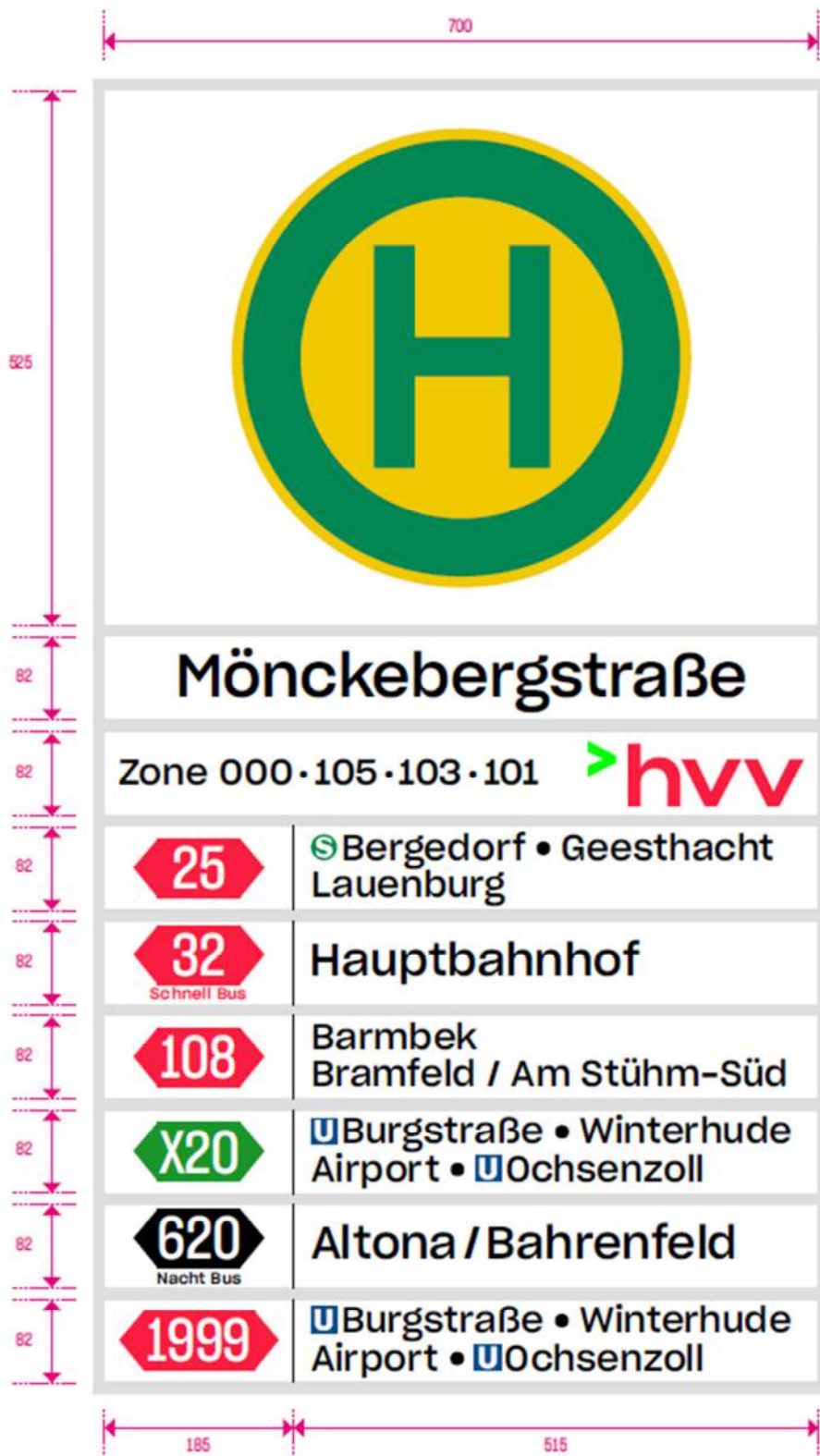
Auch für Haltestellenschilder an Haltestellenmasten gelten die Vorgaben der DIN 32975. Entsprechend müssen auch hier die Schrift- und Bildzeichengrößen im Verhältnis zum Betrachtungsabstand und zur Anbringungshöhe stehen. Wird der in der DIN 32975 festgelegte Referenzwert einer Sehschärfe von Visus 0,1 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 Verbünden gefordert und wie sie in ähnlicher Gestaltung in den übrigen VNO-Landkreisen verwendet werden.

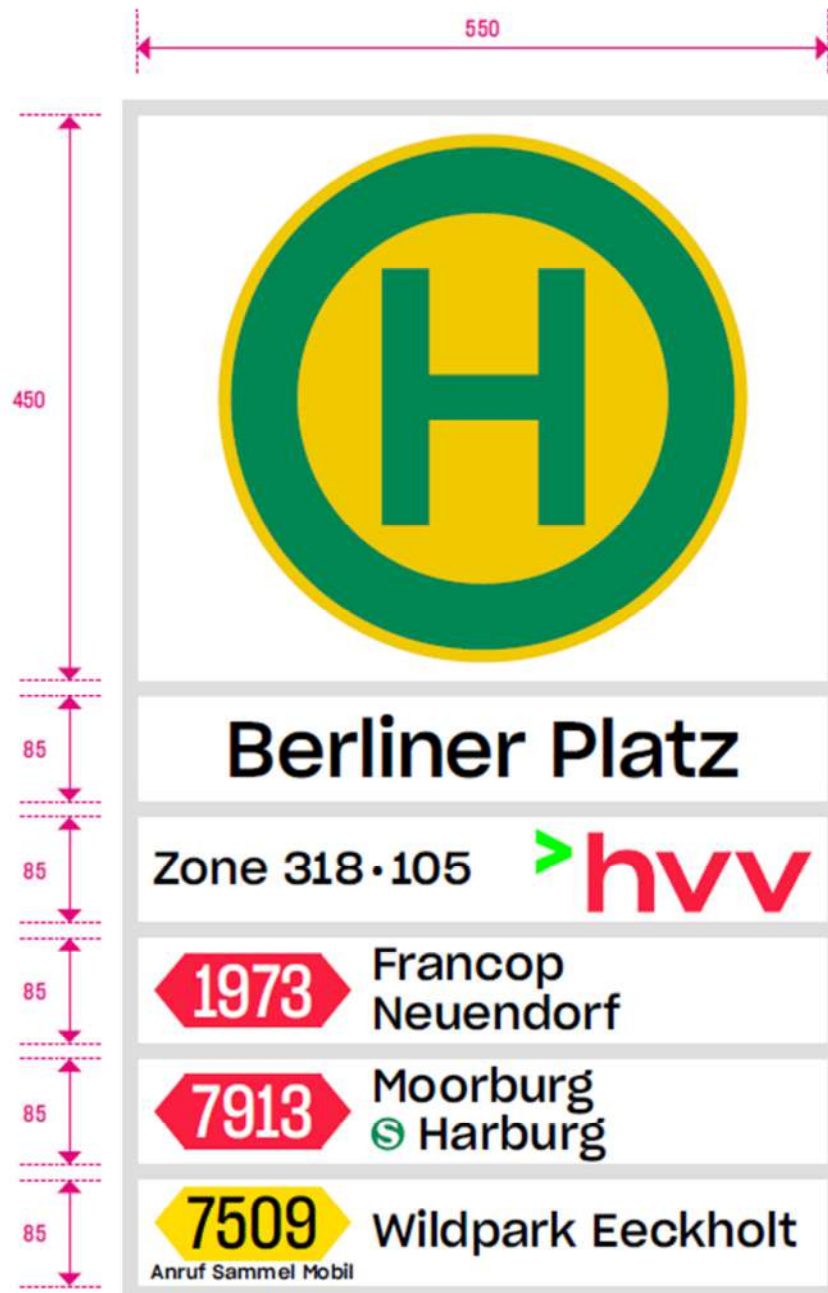




ZVBN/VBN, Haltestellen, S.11 und S. 14



hvv Manual (2021), Abschnitt E Haltestellen, S. 26



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

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

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

gewünschten Informationen auf dem Haltestellenschild anzubringen. [vgl. Karsten Warnke, Arbeitspaket I, in: LAG, Gutachten, S. 27]

Es bieten sich drei Alternativen an, um die Problematik zu lösen: Wenn Fahrgastunterstände (FGU) vorhanden sind, dann könnte zusätzlich eine Tafel mit den Informationen des Haltestellenschildes angebracht werden. Sollte kein FGU vorhanden sein, dann könnte die Information auf einer Stele in Augenhöhe (mittlere Lesehöhe gem. DIN 1,30 – 1,40 m) angebracht werden. Diese Lösungsansätze würden es ermöglichen, dass die derzeitigen Schriftgrößen beibehalten werden könnten. Das LAG-Gutachten räumt ein, dass das Aufstellen von Stelen anstelle der heute üblichen Masten einen erheblichen finanziellen Aufwand nach sich ziehen würde. Zwei Beispiele für frei gestaltbare Stelen:



Abbildungen aus LAG-Gutachten, S. 28

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

Zur Thematik „Abrufen akustischer Informationen“ siehe auch die Kap. 6.3.5 und 6.3.6.

7.3.4 Fahrplanaushänge

Selbstverständlich sind auch in Bezug auf die barrierefreie Lesbarkeit der 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	○ Vitrinen im FGU dürfen nicht über bzw. hinter Sitzgelegenheiten angebracht werden. ○ Maße statische Informationen: 1 m (Unterkante) – 1,70 m (Oberkante) ○ In Vitrinen Informationen unmittelbar hinter Glas angeordnet (< 1 cm) ○ Ausreichende Beleuchtung	Insbesondere bei Informationen mit kleineren Schriftgrößen muss die Möglichkeit der Annäherung gewährleistet sein, um den Einsatz von Lesehilfen zu ermöglichen.	DIN 32975 H BVA

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

ches Licht (Straßenlicht) erschweren dagegen das Lesen der Fahrgastinformationen in Aushangkästen oder Vitrinen.

Im Hinblick auf die Schriftgröße der Fahrplanaushänge empfehlen Behindertenorganisationen die Zeichenhöhe auf mindestens 12 pt zu setzen, die Zeilenabstände zu vergrößern und als Schriftart Arial, besser die in der DIN 1450 genannten Schriften Helvetica, Frutiger oder Verdana zu wählen. [vgl. Karsten Warnke, AP I Statische Fahrgastinformationssysteme, in: LAG, Gutachten, S. 21]

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

Zu Möglichkeiten einer akustischen Übermittlung von Fahrplanaushängen s. unten.

7.3.5 Dynamische Fahrgast-Informationssysteme (DFI)

Dynamische Fahrgast-Informationssysteme (DFI) stellen eine Erweiterung der herkömmlichen statischen Fahrgastinformationssysteme dar. Sie informieren die Fahrgäste über die aktuell angebotenen Fahrten, über Verspätungen und Ausfälle sowie über Umleitungen oder Ersatzverkehre (Echtzeitinformation). Auch die Information über die Reihenfolge der ankommenden Buslinien sollen DFI bieten.

Durch zusätzliche Ausstattung mit einem Sprachmodul können DFI auch das Zwei-Sinne-Prinzip erfüllen. Allerdings wird für den ÖPNV im ländlich strukturierten Raum der VNO-Landkreise auch zukünftig gelten, dass die Zahl der Haltestellen mit DFI im Verhältnis zur Gesamtzahl der Haltestellen sehr gering sein wird. Deshalb sollen nachfolgend nur die wesentlichsten Aspekte zur Thematik „DFI“ und den Anforderungen aus Sicht der Barrierefreiheit dargestellt werden. Einleitend nochmals die bereits oben aufgeführten Empfehlungen für das Aufstellen der DFI-Masten:

Ausstattung / Möblierung				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	DFI-Masten sollten einheitlich aufgestellt werden, damit er von sensorisch eingeschränkten Personen systematisch aufgefunden werden kann	○ 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

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 sehbeeinträchtigten Fahrgästen mit Visus von 0,1 das Lesen der Informationen, entsprechende Kontraste und Schriftgrößen vorausgesetzt, noch ermöglichen. Eine Integration in Fahrgastunterständen oder in Haltestellenstelen wäre es Sicht von sehingeschränkten Fahrgästen wünschenswert. [vgl. Karsten Warnke, Arbeitspaket II: Digitale Fahrgastinformationssysteme, in: LAG, Gutachten, S. 36/37]

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

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



ZVBN/VBN, Haltestellen, S. 12

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



Foto: VNO

7.3.6 Informationen an Bushaltestellen: Innovative Assistenzsysteme

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

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

Aus Sicht der sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sollen technische Assistenzsysteme das selbstständige

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

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

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

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

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

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

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

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

Die dargestellten technischen Möglichkeiten von App-Lösungen sowie das vorgestellte Projekt im Kreis Soest weisen einen ganzheitlichen Ansatz auf, der die eigenständige Mobilität für Menschen mit Einschränkungen

sicherstellen würde. Allerdings setzt dies – insbesondere für die Lieferung von Echtzeitdaten - auch die entsprechende technische Ausstattung der Verkehrsunternehmen voraus, die in den VNO-Landkreisen derzeit lediglich bei einigen Betrieben gegeben ist.

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

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

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

7.4 Weitere Hinweise zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen und deren Umfeld

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

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

Busaufstellfläche (Fortsetzung)			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Bodenbelag	Aufstellfläche verfügt über einen befestigten und ebenen Bodenbelag	- 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	- 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 taktiler Signalgeber	Querungsstellen, z.B. an Fußgängerfurten, Fußgängerüberwegen oder Straßeneinmündungen sollten mit visuell und taktil kontrastierenden Bodenindikatoren gemäß DIN gesichert werden: 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.	

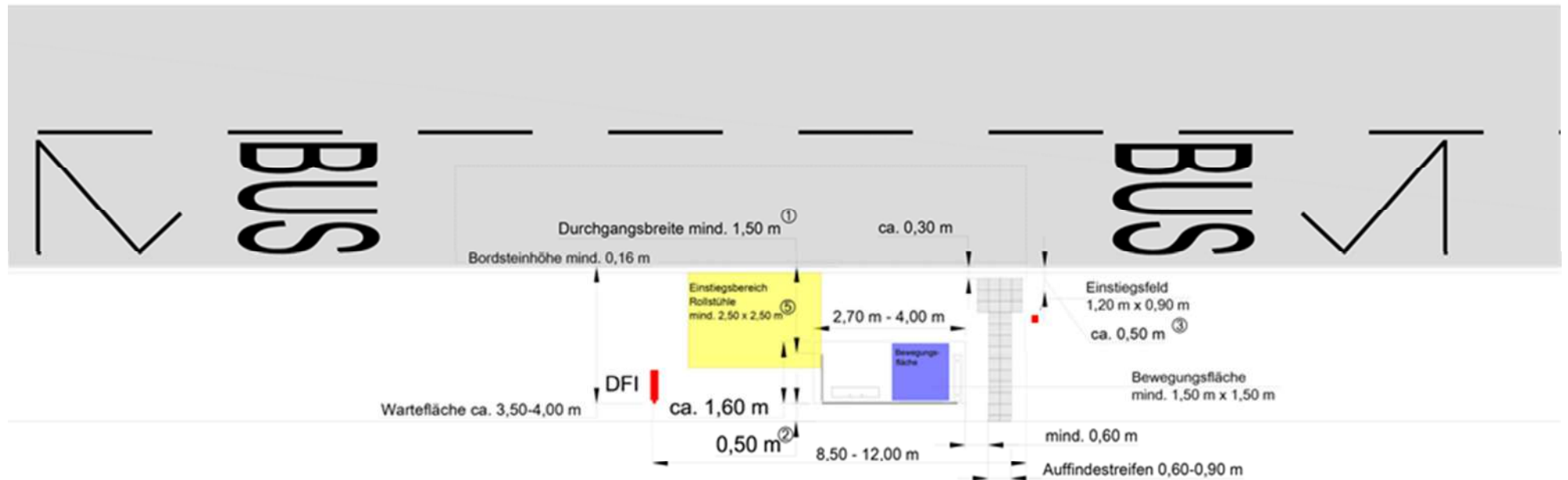
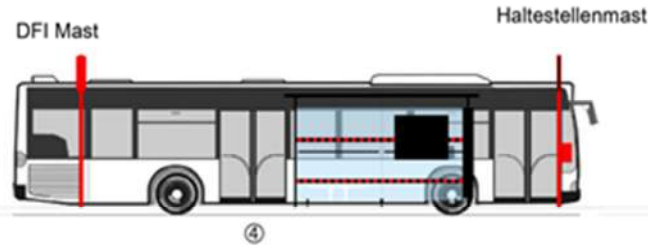
Wege zur Haltestelle (Fortsetzung)			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Lichtraumhöhe	Ausreichender Kopffreiraum auf den Wegen zur Haltestelle	Es ist eine Lichtraumhöhe von mind. 2,50 m zu gewährleisten. Gefahrenbereiche mit einer lichten Höhe unter 2,50 m sollten 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/ Fahrradabstellung	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	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. 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. 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.	H BVA
Fahrgast-sicherheit	Haltestelle ist ausreichend einsehbar.	Es sollte darauf geachtet werden, dass am Straßenrand bzw. auf Gehwegen keine Einbauten vorgesehen werden, die die Einsehbarkeit des Haltestellenbereiches beeinträchtigen könnten. Auch Bewuchs sollte regelmäßig zurückgeschnitten werden.	

7.5 Haltestellen-Skizzen

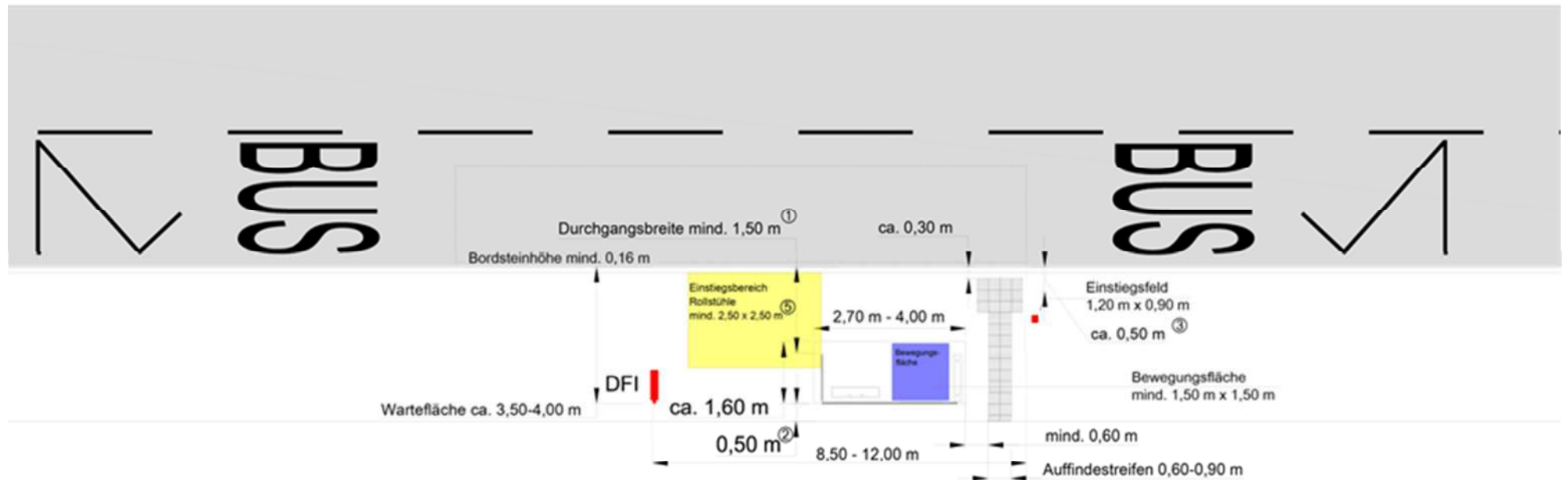
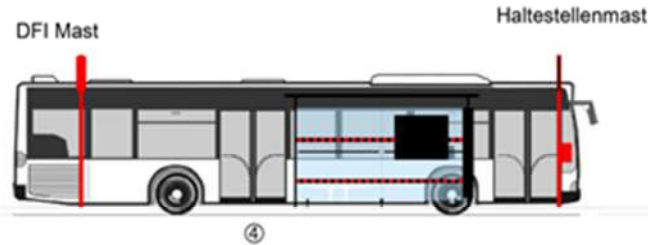
Die nachfolgenden Skizzen sollen die in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Standards und Empfehlungen veranschaulichen. Alle Skizzen wurden dem hvv-Leitfaden (S. 31ff) entnommen und sind vom hvv erstellt worden.

Haltestelle am Fahrbahnrand



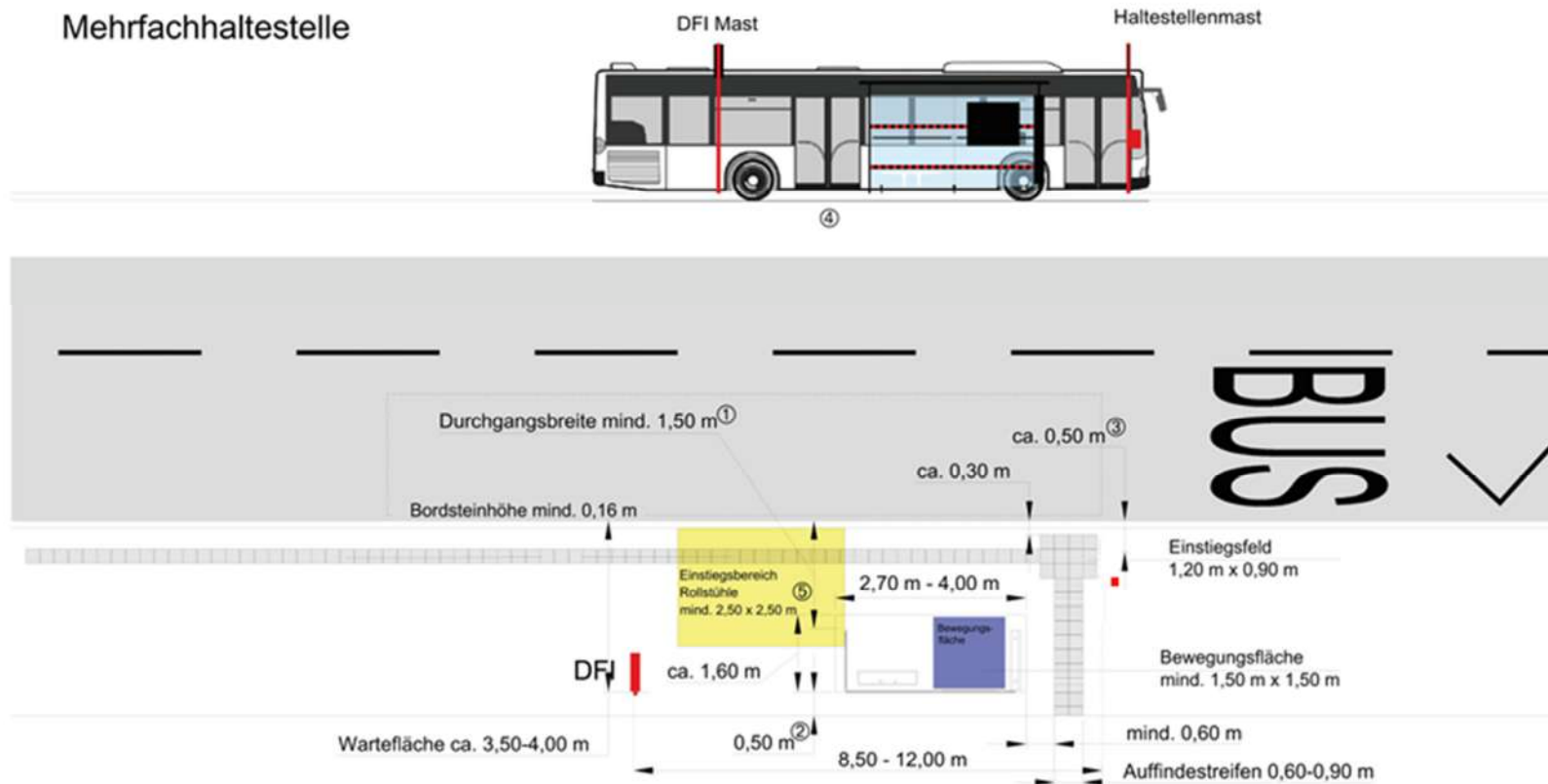
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante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

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.

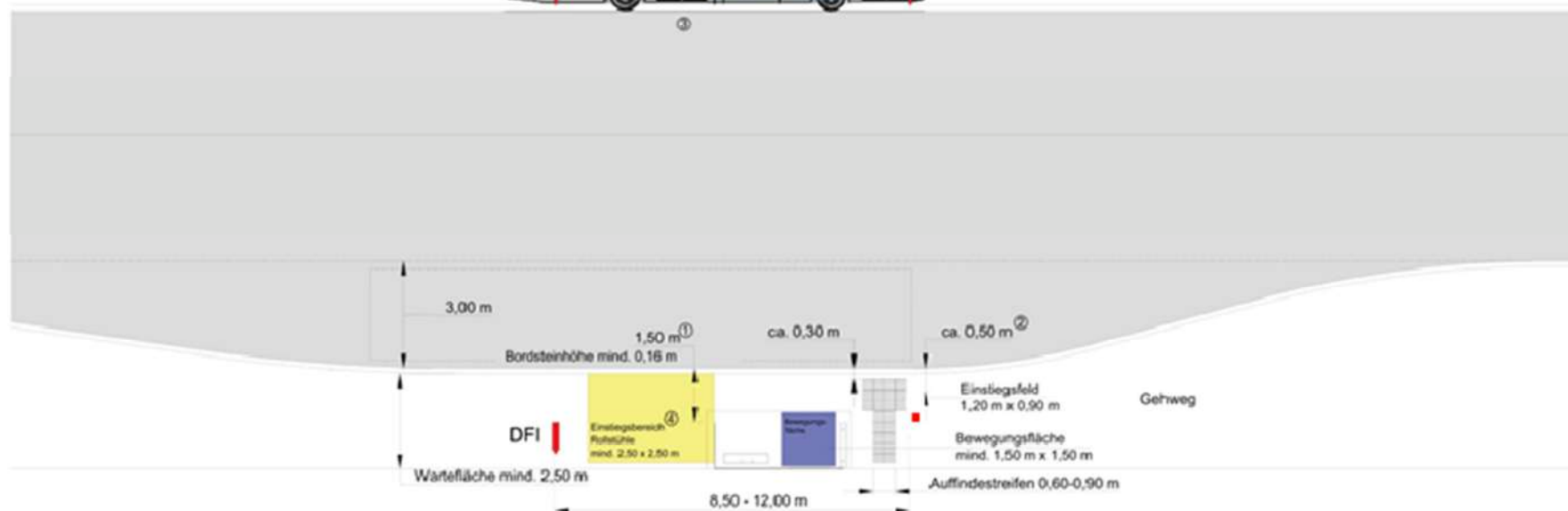
Mehrfachhaltestelle



- 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

DFI Mast



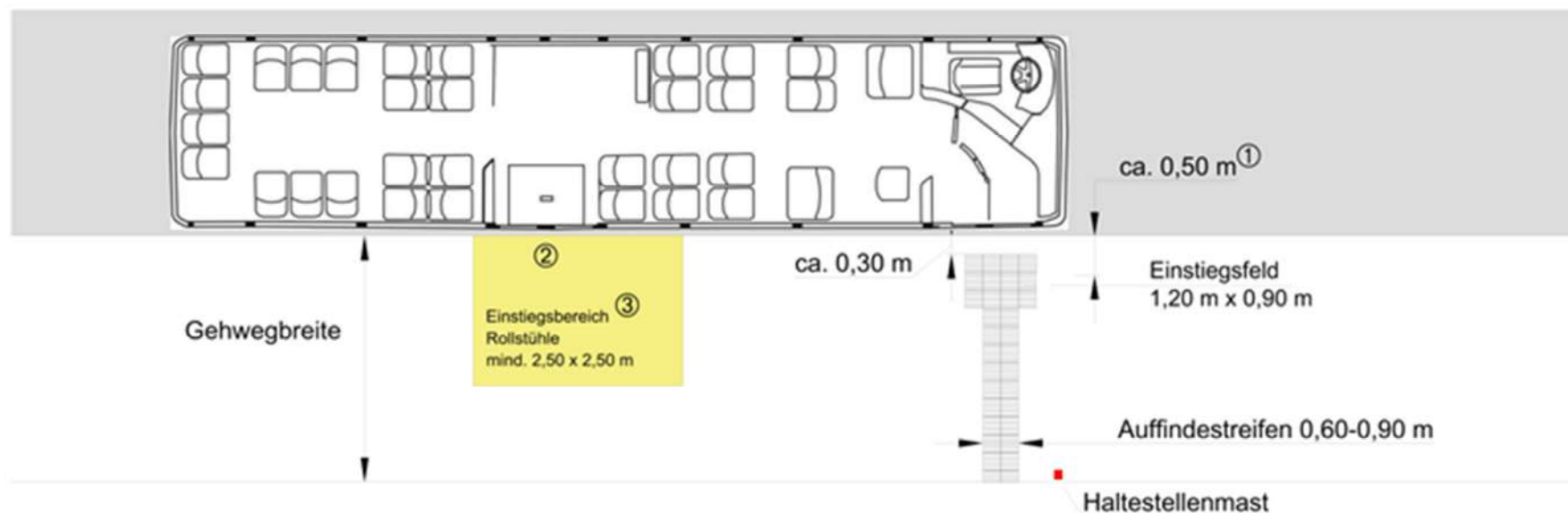
① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.

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

③ Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.

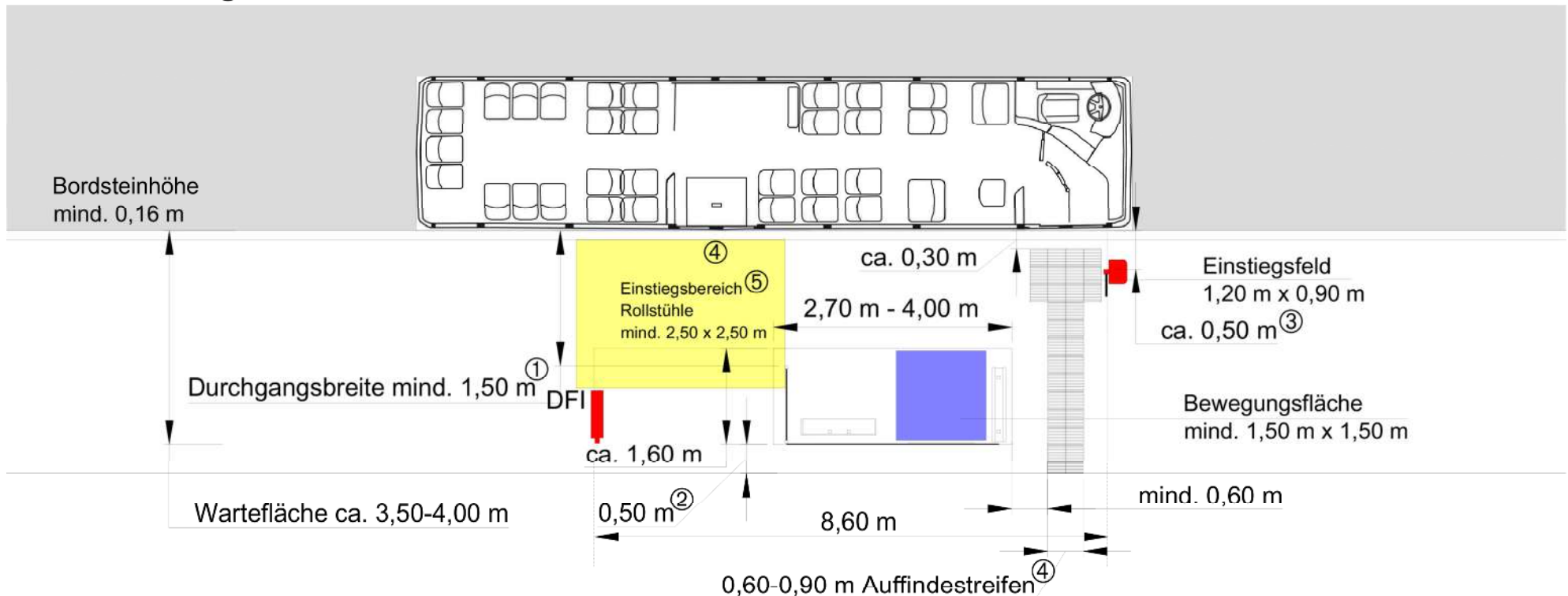
④ Es sind die Türpositionen aller an der Haltestelle eingesetzten Fahrzeugtypen zu berücksichtigen, so dass i.d.R. ein breiteres Feld freizuhalten ist.

Haltestelle ohne FGU



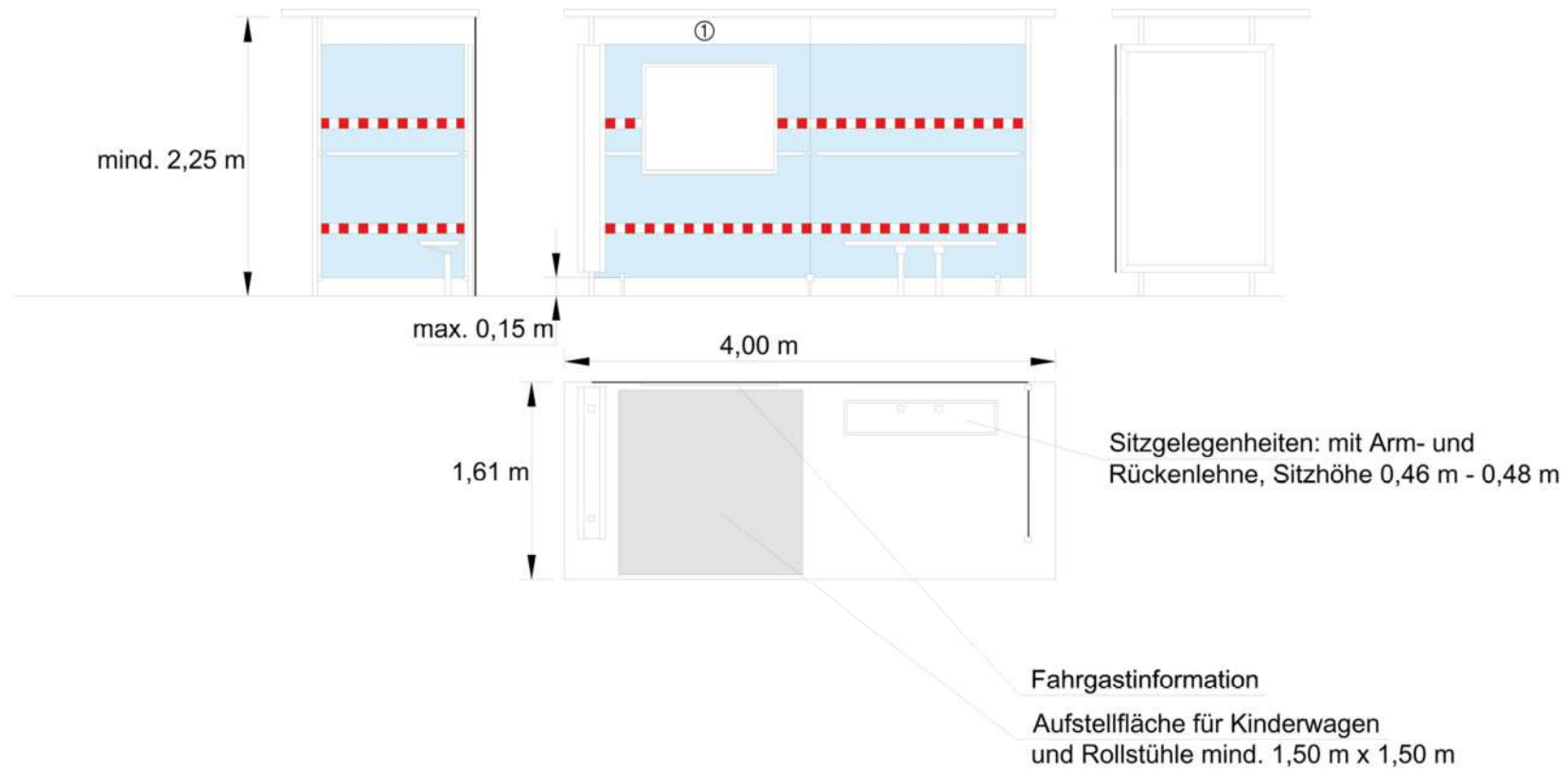
- ① Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.
- ② Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.
- ③ Es sind die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

Ausstattung Haltestelle



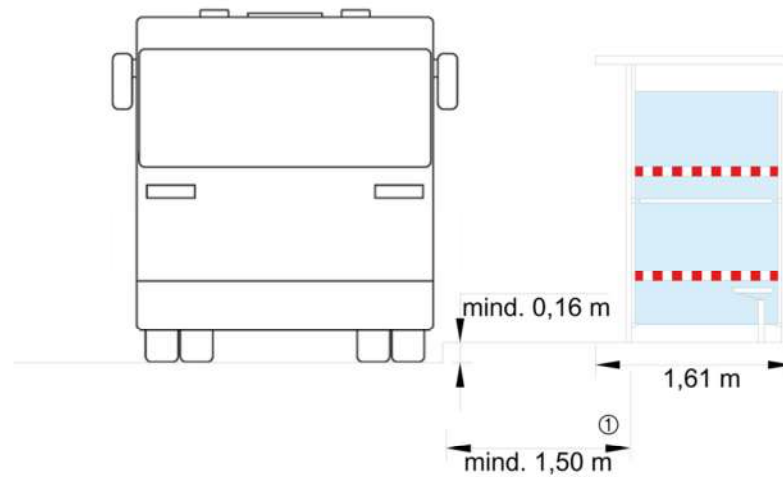
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante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

Fahrgastunterstand



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

Abstand Bus - FGU



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

8. Barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen: Priorisierung und zeitlicher Umsetzungsplan

8.1 Rechtlicher Rahmen und Vorgehensweise

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

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

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

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

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

8.2 Barrierefreie Gestaltung als grundsätzliche Anforderung

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

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

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

8.3 Priorisierung der Haltestellen und zeitlicher Umsetzungsplan

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

8.3.1 Einwohnerzahl und Zahl der barrierefreien Haltestellen

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

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

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

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

Kategorie	Priorität	Zeitschiene (Umbau)
A	Hohe Priorität	bis 2026
B	Mittlere Priorität	bis 2028
C	Geringere Priorität	nach 2028

Für die jeweilige Kategorisierung/Priorisierung werden folgende Kriterien herangezogen:

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

Auf Basis dieser Kriterien ergibt sich folgende Priorisierungsmatrix:

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

[1] Unabhängig von der Ortslage

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

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.

	➤ Länge Bordsteinkante	X			X
	➤ Bordsteinart (Buskapstein, Kasseler Sonderbord, Kasseler Sonderbord plus, Typ Berding angeschrägt, Rundbordstein, sonstiger Formstein, kein Bordstein, Sonstiges	X			X
	➤ Material Busaufstellfläche: Asphalt, Beton, Pflaster	X			X
	➤ Zustand Spurrillen	X			X
	➤ Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung	X			X

Kriterium	Attribut Aufnahme / im Haltestellenkataster	Ausstattung		Aufnahme	
		Basis	Erweitert	Pflicht	Optional
Optisch-taktils Leitsystem / Bodenindikatoren	➤ Optisch-taktile Bodenindikatoren vorhanden Ja / nein	X		X	
	➤ Art und Profil der Bodenindikatoren				
	○ Auffindestreifen ja / nein Art: Rippe, Rille, Noppe, Sonstiges	X		X	
	○ Einstiegsfeld ja / nein Art: Rippe, Rille, Noppe, Sonstiges	X		X	
	○ Leitstreifen parallel zum Bord ja / nein Art: Rippe, Rille, Noppe, Sonstiges		X		X
	➤ Sonstiges / Anmerkungen	X	X		X
	➤ erfüllt den örtlichen Standard ja / nein	X	X		X
	➤ Maße Auffindestreifen/Einstiegsfeld/Leitstreifen	X	X		X
Bewegungsflächen	➤ Bei Bedarf: Abstände Bodenindikatoren zu Einbauten (z.B. Mast); ggf. Haltestellenskizze	X	X		X
	➤ Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung	X			X
Haltestellenmast	➤ 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)				
	➤ Mast vorhanden ja / nein	X		X	
Haltestellenschild	➤ ID Mast (einheitliche Mastnummer)	X		X	
	➤ Koordinaten des Mastes	X			
	○ X- / Y-Koordinate			X	
	○ z-Koordinate				X
Haltestellenschild	➤ Foto pro Masten mit Haltestellenschild	X			X
	➤ Angaben: Haltestellenname, Linien-Nummer(n) Ziele der Linie(n), Verbundlogo bzw. Logo des/der Verkehrsunternehmen, Nummer Tarifpunkt/Tarifzone vorhanden ja / nein	X		X	
Statische Fahrgastinformation	➤ Sonstiges	X			X
	➤ Aushangfahrplan vorhanden: ja / nein	X		X	
	➤ Anbringung: am Mast, separater Fahrplankasten, im FGU (ggf. mit Foto)	X			X
	➤ Art: Aushangkasten, Vitrine, Rondell	X			X
	➤ Stufenfrei erreichbar: ja / nein	X		X	
	➤ frei erreichbar: ja / nein				X
	➤ Maße Höhe Unterkante und Höhe Oberkante des Aushangkastens/der Vitrine <i>Bei zwei übereinander angebrachten Kästen sind die oberste und die unterste Kante relevant</i>	X			X
	➤ Bei Bedarf: Elektronische Aushänge		X		X
	➤ Ausstattung: Liniennetzplan, Tarifinformation, Umgebungsplan, Sonstiges		X		X
	➤ separate Beleuchtung Vitrine		X		X
	➤ Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor der FGI: ja / nein		X		X

Kriterium	Attribut Aufnahme / im 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		X		X
	○ davon im FGU. Angabe Anzahl				X
	○ davon nicht überdacht: Angabe der Anzahl				X
	➤ Bei Bedarf: Sitzhöhen, Stehhilfen/Anlehnplatten vorhanden ja/nein, falls vorhanden: Anzahl		X		X
Abfallbehälter	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ stufenlos erreichbar ja / nein				X
Ausreichende Beleuchtung	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ Art				X
	○ Eigenbeleuchtung				X
	○ Straßenraumbeleuchtung:				X
	+ gleiche/gegenüberliegenden Straßenseite				X
	+Abstand zwischen Mast und Lichtquelle				X
Fahrkartenautomat	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
	➤ Lage: Überdacht im FGU/nicht überdacht				X
Informations-/Notrufsäule	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
	➤ an Leitsystem angeschlossen: ja / nein				X
Telefon	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
Toilette	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ behindertengerechte Toilette: ja / nein				X
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
Lautsprecher / Induktive Höranlagen	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ induktive Höranlage vorhanden / nicht vorhanden				X
Uhr	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
Barrierefreie Wege zwischen Haltestellenbereichen bzw. im Straßenraum	➤ Barrierefreie Wege vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ Anmerkungen		X		X

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

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

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

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

Haltestellen Erfassungsbogen

1/4

Haltestellenname: _____ Richtung: _____ Linie(n) / Zielort(e): _____	
Art / Ausbauf orm der Haltestelle: Art der Haltestelle ☐ Einfachhaltestelle ☐ Doppelhaltestelle ☐ Mehrfachhaltestelle ☐ Busanlage / Busbahnhof ☐ Richtungshaltestelle ☐ Nur Einstieg ☐ Nur Ausstieg ☐ Nur Fernbusse	Barrierefr. Erreichbarkeit: Zugangselemente zum Haltest.-Bereich ☐ Falls vorhanden: Umlaufsperr e ☐ Falls vorhanden: Auffindestreifen am Gehweg ☐ Falls vorhanden: Querung Radweg ☐ Querung Straße notwendig ☐ Querung Straße nicht notwendig ☐ Querungshilfen > Bordsteinabsenkung ☐ Querungshilfen > doppelte Querungsstelle ☐ Querungshilfen > Lichtsignalanlage (LSA) ☐ Querungshilfen > LSA mit Zusatzeinrichtung akustisch ☐ Querungshilfen > LSA mit Zusatzeinrichtung taktil ☐ Querungshilfen > Zebrastreifen ☐ Querungshilfen > Fahrbahnteiler/Fahrbahnverengung ☐ Tangierender Radweg ja ☐ Tangierender Radweg nein ☐ Radwegeführung zwischen Gehweg und Wartefläche ☐ Radwegeführung zw. Wartefläche u. Einstiegsbereich ☐ Radführung im Straßenraum ☐ Sonstiges <u>Vermessung von Abständen ggf. Skizze</u>
Art / Ausbauf orm der Haltestelle: Ausbauf orm ☐ Fahrbahnrand ☐ Kap ☐ Busbucht ☐ Im Seitenraum ☐ Haltestelle mit Fahrbahnanhebung ☐ Sonstiges <u>Bei Hochbord/Kap/Bucht: Gesamtlänge in m:</u> ☐ Fotos pro Haltestellenbereich (mind. 1 Foto aus Fahrtrichtung u.1 von gegenüberliegender Seite)	Barrierefreie Erreichbarkeit: Topografie ☐ In Hanglage ☐ Sonstiges
Barrierefreie Erreichbarkeit: Stufenlose Zugänglichkeit ☐ Ja ☐ Nein <u>Falls nicht stufenfrei: Höhe der Stufe in cm</u> ☐ Lichte Durchgangsbreite im Zugang von mind. 90 cm ☐ Ja ☐ Nein <u>Falls < 90 cm: Maß der lichten Breite in cm</u>	Eigenschaften der Wartefläche: Art des Bodenbelags ☐ Befestigt ☐ Unbefestigt ☐ Art des Bodenbelags > Asphalt ☐ Art des Bodenbelags > Beton ☐ Art des Bodenbelags > Betonplatten ☐ Art des Bodenbelags > Pflaster ☐ Art des Bodenbelags > Sonstiges <u>Nutzbare Breite der Wartefläche in cm:</u> <u>Länge der Wartefläche in cm:</u> ☐ 2 Fotos ☐ Sonstiges (z.B. Sonderfälle wie Wartefläche nicht in Mastnähe)
Barrierefr. Erreichbarkeit: Zugangselemente zum Haltest.-Bereich ☐ Zugang befestigt ☐ Zugang unbefestigt ☐ Gehweg ☐ Kombiniertes Geh-/Radweg ☐ Rampe / geneigter Gehweg ja ☐ Rampe / geneigter Gehweg nein <u>Falls vorhanden: Neigung in %</u> <u>Falls vorhanden: Länge / Breite</u>	

Haltestellen Erfassungsbogen

2/4

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

Haltestellen Erfassungsbogen

3/4

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

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

Haltestellen Erfassungsbogen

4/4

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

9. Handlungsempfehlungen

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

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

2. Haltestellenaufnahme

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

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

3. Planung / Förderantrag

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

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

10. Literaturverzeichnis

- Agentur Barrierefreiheit/Die Beauftragte der Landesregierung für die Belange der Menschen mit Behinderung in Nordrhein-Westfalen
„Definition ‚Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV‘ zum novellierten Personenbeförderungsgesetz, Web-Seite, 2016, S. 7
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
„Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)“, 2013
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
„Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA), 2011
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
„Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL), 2012
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
„Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen“ (RASt 06), 2006
- Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. [LAG]
„Barrierefreie Gestaltung von Fahrgastinformationen im HVV im Rahmen des PBefG-Projekts“, 2016
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH (hvv)
„Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund. Feste bauliche Standards und weitere Empfehlungen. Ein Leitfaden für Baulastträger“, Hamburg 2016
- Hamburger Verkehrsverbund (hvv)
hvv Manual (2021), Abschnitt E „Haltestellen“
- Hamburger Verkehrsverbund (hvv)
Probleme von mobilitäts- und sensorisch eingeschränkten Menschen im ÖPNV. Dokumentation der HVV-Fachveranstaltung am 01.12.2014]
- Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG)
„ÖPNV-Förderprogramm 2017 ff des Landes Niedersachsen. Vereinfachtes Antragsverfahren für Bushaltestellen mit geringen Investitionskosten von weniger als 50.000 €. Erläuterung und Verfahren“, Stand 03/2017,
- Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Workshop „Barrierefreiheit im ÖPNV“ am 24.11.2015 in Hannover
- Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
„Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster. Anforderungen an ein gemeinsames ÖPNV-Haltestellenkataster für Niedersachsen, Bremen und den HVV in Bezug auf einheitlich zu erhebende Haltestellenattribute“, 2017. Erarbeitet durch: Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft (rms GmbH).
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, 2013
- Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen
„Haltestellen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen. Qualitätsanforderungen, Teil 1: Straßengebundener ÖPNV, 5. Aufl. 2014

Anlage 2 zum
Nahverkehrsplan
des Landkreises Lüchow-Dannenberg
für den Zeitraum 2025 bis 2029

Haltestellen

- Ausnahmen vom barrierefreien Ausbau -

Bearbeitung durch die



Verkehrsgesellschaft
Nord-Ost-Niedersachsen mbH

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

Hintergrund

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

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

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

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Elbtalaue (1)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Bahrendorf, Ort		x	x		x	
Bahrendorf, Abzweig		x			x	
Barnitz(Damnatz)	x	x	x		x	
Bellahn			x	x	x	
Bellahn, Alte Brennerei	x	x			x	
Braasche, Ort	x	x	x		x	
Brandleben, Ort		x			x	
Bredenbock, Abzweig		x	x		x	
Bredenbock, Bätge	x	x			x	
Bredenbock, Denkmal		x			x	
Breese an der Göhrde, Ort		x	x	x	x	
Breese im Bruche		x	x	x	x	
Breustian		x	x	x	x	
Bückau	x	x	x		x	
Dambeck, Ort		x	x		x	
Damnatz, Beim Friedhof	x	x	x		x	
Dannenberg, An den Ratswiesen						derzeit kein Linienverkehr
Dannenberg, Stadtbad		x			x	
Dannenberg-Tramm, Ort		x			x	
Darzau, Hof	x	x	x		x	
Dömitzer Brücke						derzeit kein Linienverkehr
Dragahn, Abzw. B191	x	x	x		x	
Dragahn, Ortsmitte						derzeit kein Linienverkehr
Dübbekold	x	x			x	
Fließbau		x			x	
Gamehlen	x	x	x		x	
Glieneitz, Hof	x	x	x		x	
Glieneitz, Ort		x	x		x	
Glienitz, Ortsmitte			x		x	
Göhrde, Gasthaus	x	x	x		x	
Göhrde, Schloß	x	x	x		x	
Göhrde-Metzingen, Sägewerk						derzeit kein Linienverkehr
Govelin(Göhrde), Ort						derzeit kein Linienverkehr
Grabau(Hitzacker), Ort	x	x	x	x	x	
Grippel, Nord					x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Groß Gusborn, Gusneitz		x			x	barrierefreie Haltestelle in der Nähe
Groß Heide (Dannenberg)		x			x	
Harlingen, Bauhof		X			X	
Harlingen, Rotes Teichfeld			x	x	x	
Hitzacker, Im Eichengrund	x	x	x		x	
Jasebeck	x	x			x	
Kacherien, Abzw. Brandleben	x	x			x	
Kaltenhof(Langendorf)						derzeit kein Linienverkehr
Karwitz, Carl-Meyer-Straße		x			x	
Karwitz, Siedlung		x			x	
Karwitz, Zieleitz	x	x			x	
Keddien	x	x			x	

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Elbtalaue (2)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Klein Gusborn, West						barrierefreie Haltestelle in der Nähe
Klein Heide (Dannenberg)		x	x	x	x	
Klein Kühren, Post		x		x	x	
Kollase	x	x			x	
Kollase, Abzweig	x	x			x	
Laase, Ortsmitte					x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Landsatz		x			x	
Langenhorst(Jameln)		x			x	
Liepehöfen	x	x			x	
Mehlfien						derzeit kein Linienverkehr
Meudelfitz, Abzw.		x			x	
Meudelfitz, Gut	x	x	x		x	
Middefeitz		x			x	
Mützingen, Abzw.		x			x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Mützingen, Südausgang		x			x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Neu Darchau, Kindergarten						auszubauende Haltestelle in der Nähe
Nienwedel, Ort	x	x			x	
Niestedt(Dannenberg), Ort	x	x	x		x	
Penkefitz, Ortsmitte		x			x	
Penkefitz, Strachauer Rad		x			x	
Pisselberg(Dannenberg), Ort		x			x	
Plumbohm(Göhrde), Ort	x	x			x	
Pommoißel, Abzweig Pommoißel	x	x	x			derzeit kein Linienverkehr
Prabsdorf	x	x			x	
Predöhsau, Abzw.	x	x			x	
Predöhsau, Ort		x			x	
Prepow	x	x			x	
Pretzetze	x	x				
Prisser, Niestedter Weg		x			x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Pudripp, Abzw. Bellahn		x			x	barrierefreie Haltestelle in der Nähe
Pudripp, Bahnhof		x			x	barrierefreie Haltestelle in der Nähe
Pussade, Abzw. L255						derzeit kein Linienverkehr
Pussade, Ort						derzeit kein Linienverkehr
Quarstedt, L 231	x	x	x			
Quickborn(Gusborn), Jägerhof						derzeit kein Linienverkehr
Reddien	x	x	x		x	
Riebrau, Ort		x			x	
Riekau(Dannenberg), Hof		x			x	
Riekau(Dannenberg), Ort		x			x	
Riskau, Ort		x			x	
Sammatz, Ort		x	x	x	x	
Sarchem(Hitzacker), Wurzelberg	x	x	x		x	
Sarchem, Abzweig Tollendorf	x		x			derzeit kein Linienverkehr
Sarchem, Ort	x	x	x		x	
Sarenseck, Kamerun		x			x	derzeit kein Linienverkehr
Sarenseck, Ort		x	x		x	
Sarenseck, Vordorfsfeld II		x			x	

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

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Schaafhausen, Neu Tramm		x			x	
Schmardau, Ort	x	x			x	
Schmessau(Göhrde), Ort	x	x			x	
Schutschur, Feuerwehr		x			x	
Schutschur, Nordausgang		x			x	
Schutschur, Ortsmitte		x			x	
Seedorf(Dannenberg), Abzw.	x	x	x		x	derzeit kein Linienverkehr
Seedorf(Dannenberg), Ortsmitte		x			x	derzeit kein Linienverkehr
Seerau, Ort		x			x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Seerau, Ost		x			x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Seybruch, Ort	x	x			x	
Siemen, K29	x	x			x	
Sipnitz		x	x		x	
Soven	x	x			x	
Teichlosen		x			x	
Thunpadel, Ort		x			x	
Tiesmesland, Ort		x	x		x	
Tießau, Abzweig	x	x	x		x	
Timmeitz, Ort		x	x		x	barrierefreie Haltestelle in der Nähe
Tollendorf, Ort		x			x	
Tripkau(Dannenberg), Ort	x	x			x	
Volkfien		x			x	
Wedderien(Göhrde), Ort	x	x			x	
Wedderien(Göhrde), Speckland	x	x			x	
Wibbese		x			x	
Wietzetze, L 231		x			x	
Wietzetze, Rundling		x			x	
Wusseger, Ort	x	x			x	
Zadrau	x	x			x	
Zernien, Klöterhörn	x	x			x	
Zienitz, Ort	x	x	x		x	derzeit kein Linienverkehr

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

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Höhbeck, Schwedenschanze	x	x	x		x	
Holtorf(Schnackenburg), Kirche		x			x	
Holtorf(Schnackenburg), Ost		x			x	
Holtorf(Schnackenburg), West		x			x	
Kapern, Ost					x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Lanze(Prezelle), Ort		x			x	
Lomitz, Ort						auszubauende Haltestelle in der Nähe
Pevestorf, Fähre		x			x	
Pevestorf, Völkel		x			x	
Prezelle, Auf dem Mühlenberg	x	x			x	
Prezelle, Siedlung	x	x			x	derzeit kein Linienverkehr
Restorf		x			x	
Rondel	x	x	x			
Schnackenburg, Fähre/Grenzlandmuseum		x			x	
Schnackenburg, Zollweg		x			x	
Wirl, Ort						derzeit kein Linienverkehr

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Lüchow (1)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Banneick	x	x	x		x	
Banzau, Abzw. B71	x	x				
Banzau, Ort		x	x		x	
Bausen, Ort		x	x		x	
Beesem, Ort		x			x	
Belau-Bergen		x			x	
Belitz(Küsten), Abzweig		x			x	
Beseland, Ort		x	x		x	
Beutow, Ort		x	x		x	
Bischof(Waddewitz), Ort		x			x	
Blütlingen					x	derzeit kein Linienverkehr
Bockleben, Ort			x	x	x	
Bösen(Clenze), Ort		x	x		x	
Braudel, Ort		x			x	
Bülitz, Ort		x	x		x	
Bussau, Ort		x	x		x	
Clenze, Fuchsberg	x	x	x			
Clenze-Kassau, Clenzer Straße						barrierefreie Haltestelle in der Nähe
Dangenstorf, Ort			x	x	x	Ersatz des Wendeplatzes durch zwei Richtungshaltestellen sehr aufwendig
Diahren, Ort		x			x	
Dickfeitzen, Ort		x	x		x	
Dommatzen, Ort		x	x		x	barrierefreie Haltestelle in der Nähe
Dommatzen, Steingarten	x	x	x		x	
Dünsche, Ort				x	x	Ausbau des Wendeplatzes sehr aufwendig
Gedelitz, Ort		x			x	
Gielau		x			x	
Gistenbeck, Abzw.	x	x	x		x	
Gledeberg, Ort		x			x	
Gohlau		x	x		x	
Göhr		x	x	x	x	
Gollau(Lüchow), Bahnhof					x	barrierefreie Haltestelle in der Nähe
Göttien, Olde Mühle	x	x	x		x	
Göttien, Ort			x	x	x	
Granstedt(Clenze), Ort		x			x	
Groß Breese (Trebel), Ort		x			x	
Groß Gaddau, Gaddau		x			x	
Groß Sachau		x	x		x	
Groß Wittfeitzen, Kirche		x		x	x	
Grotenhof, Ort	x	x			x	derzeit kein Linienverkehr
Gühlitz, Ort		x			x	
Guhreitzen, Ort		x			x	
Harpe, Ort	x	x			x	
Hohenkrug, Hausnr. 2	x	x	x		x	
Hohenvolkfien, Ort		x			x	
Jabel(Lüchow), Ort		x			x	
Jiggel, Nord						auszubauende Haltestelle in der Nähe
Karmitz, Abzw.						derzeit kein Linienverkehr

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Lüchow (2)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Kiefen, Ort		x	x	x	x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Klautze, Ort	x	x	x		x	
Klein Gaddau, Ort			x		x	barrierefreie Haltestelle in der Nähe
Klein Sachau, Ort		x	x		x	
Klein Wittfeitzen, Ort		x	x		x	
Klein Witzeetze		x			x	
Köhlen(Luckau), Ortsmitte					x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Königshorst(Wustrow)		x			x	
Korvin, Ort		x		x	x	
Krautze		x			x	
Kremlin, Ort		x		x	x	
Kreyenhagen						derzeit kein Linienverkehr
Kriwitz, Ort		x		x	x	
Kröte, Ort		x			x	
Krummasel		x			x	
Krummasel, Abzw.						derzeit kein Linienverkehr
Kukate	x	x			x	
Külitz	x	x			x	
Kussebode, Abzw.						derzeit kein Linienverkehr
Kussebode, Ort		x			x	
Lefitz, Ort		x			x	
Leisten(Schnega), Ort		x			x	
Loitze, Ort		x			x	
Lübbow, Nordausgang					x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Lübeln, Ortsmitte						derzeit kein Linienverkehr
Lübeln, Rundling						derzeit kein Linienverkehr
Lübeln, Swienweid		x			x	barrierefreie Haltestelle in der Nähe
Lüchow, Saaßer Chaussee						derzeit kein Linienverkehr
Luckau(Wendland), Ortsmitte		x			x	
Lüsen(Lüchow), Ort		x			x	
Lütenthien		x			x	
Maddau, Ort		x			x	
Malsleben, Abzw.	x	x	x	x	x	
Malsleben, Ort		x			x	
Mammoißel, Abzw.	x	x	x			
Mammoißel, Ort		x			x	
Marleben, Ortsmitte		x			x	
Marlin		x		x	x	
Meuchefitz, Ort		x		x	x	
Meußließen, Ort		x			x	
Molden	x	x			x	
Mützen, Ort		x			x	
Nauden	x	x			x	
Naulitz, Ort		x			x	
Nemitz, Ort		x	x	x	x	wertvoller Baumbestand
Nienbergen				x	x	
Nienbergen, Siedlung		x	x		x	
Oerenburg, Ort	x	x			x	
Oldendorf(Schnega), Ortsmitte		x			x	

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

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Pannecke		x			x	
Plate(Lüchow), Grundschule		x			x	
Predöhl(Lemgow), Ort	x	x			x	
Prezier, Ort		x			x	
Priebeck		x			x	
Proitze, Mühle	x	x			x	
Proitze, Ort		x			x	
Püggen(Luckau), Ort		x	x		x	
Puttball, Ort		x			x	
Quartzau, Ort		x	x	x	x	
Ranzau		x	x	x	x	
Rebenstorf, Ort			x	x	x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Rebenstorf, Trafo						auszubauende Haltestelle in der Nähe
Reddebeitz		x	x		x	
Reddereitz, Kloster		x	x		x	
Reetze, Abzw.		x			x	
Reetze, Dorfplatz		x	x	x	x	
Reetze, Hof	x	x	x		x	
Rehbeck (Lüchow)		x			x	
Reitze, Abzw.	x	x	x			derzeit kein Linienverkehr
Reitze, Ort		x			x	
Saaße		x			x	
Sallahn, Gasthaus	x	x	x		x	
Sallahn, Ort		x			x	
Sareitz, Ortsmitte	x	x	x		x	
Satemin, Ort		x			x	
Satkau, Ort	x	x	x		x	
Schäpingen, Abzw.	x	x	x		x	
Schäpingen, Ort		x			x	
Schlannau, Ort	x	x			x	
Schlanze		x			x	
Schletau, Ort		x			x	
Schmarsau(Lemgow), Ortsmitte		X			X	
Schnega, Friedhof	x	x				
Schnega, Schule						auszubauende Haltestelle in der Nähe
Schnega-Billerbeck, Abzw.	x	x			x	
Schnega-Billerbeck, Feuerwehr		x			x	
Schnega-Billerbeck, Siedlung		x			x	
Schreyahn		x			x	
Schweskau, Arztpraxis		x	x	x	x	
Schwiepke, Ort		x			x	
Seelwig, Hof	x	x			x	
Seelwig, Ort		x			x	
Seerau im Drawehn		x	x		x	
Seerau in der Lucie		x			x	
Seerau, Hof	x	x			x	
Solkau, Abzw. B71	x	x	x		x	
Solkau, Ort		x			x	
Starrel, Ort	x	x			x	

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Lüchow (4)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Süthen, Ort		x			x	
Tarmitz		x			x	
Thune(Schnega), Ort		x			x	
Thurau, Ort		x			x	
Tolstefanz	x	x	x		x	derzeit kein Linienverkehr
Tolstefanz, Abzw.	x	x	x		x	derzeit kein Linienverkehr
Trabuhn, Ort		x			x	
Tüschau, Abzweig	x	x	x	x	x	derzeit kein Linienverkehr
Tüschau, Ort		x			x	
Vaddensen, Ort	x	x			x	
Varbitz, Bahnübergang						derzeit kein Linienverkehr
Vasenthien, Ort		x			x	
Volzendorf, Ort		x			x	
Warpke, Ort		x			x	
Warpke, Siedlung K44		x			x	
Warpke, West K44		x			x	
Weitsche		x			x	
Winterweyhe, Hof	x	x			x	
Winterweyhe, Ort		x			x	
Wöhningen, Ort		x			x	
Woltersdorf, Dorfstraße (Mitte)						auszubauende Haltestelle in der Nähe
Woltersdorf, Dorfstraße (Ost)						auszubauende Haltestelle in der Nähe
Woltersdorf, Stegel					x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Wustrow, Altes Wasserwerk	x	x	x	x		
Wustrow, Grundschule				x	x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Wustrow, Marschstraße		x			x	
Wustrow, Rudolphstraße						derzeit kein Linienverkehr
Zargleben, Abzw.	x	x	x			
Zebelin, Ort		x			x	
Zeetze, Ort		x			x	

Anlage 3 zum
Nahverkehrsplan
des Landkreises Lüchow-Dannenberg
für den Zeitraum 2025 bis 2029

Fahrzeugstandards

Bearbeitung durch die



*Verkehrsgesellschaft
Nord-Ost-Niedersachsen mbH*

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

Hintergrund

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

In früheren Nahverkehrsplänen wurden nur sehr vage Vorgaben gemacht, die einen großen Raum für verschiedene Auslegungen boten.

Vor diesem Hintergrund und zur Konkretisierung der in Kap. 4.1 des Nahverkehrsplans 2025-2029 genannten Ziele legt der Landkreis Lüchow-Dannenberg mit den vorliegenden Fahrzeugstandards verbindliche Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale fest. Neben den Fahrgästen profitieren auch die Verkehrsunternehmen, welche erstmals auf klare Vorgaben zurückgreifen können.

Verpflichtend umzusetzen sind die Fahrzeugstandards erst bei der Neuerteilung von Linienverkehrsgenehmigungen (vgl. Kap. 2.4.2.2). Eine frühere Berücksichtigung ist jedoch wünschenswert.

Übersichtstabelle A-Z

Ausstattungsmerkmal	Vorgabe	Hinweise		
AFZS-Ausrüstungsquote	100 Prozent	Alle Neufahrzeuge müssen mit AFZS-Komponenten ausgestattet sein. Die gewonnenen Daten müssen auf Anforderung dem Landkreis und der VNO zur Verfügung gestellt werden. Auch die Zählung von an Subunternehmen vergebenen Fahrten muss ermöglicht werden, z.B. durch einen Fahrzeugtausch.		
Durchschnittsalter	10 Jahre	ab dem Jahr der Erstzulassung; Stichtag: 31.12.		
Eigenwerbung		Alle Fahrzeuge müssen über das „Wendland mobil“-Logo verfügen. Darüber hinaus sollen mindestens vier Fahrzeuge für die weitere Bewerbung des ÖPNV-Angebotes zur Verfügung gestellt werden.		
Fahrzeughöchstalter	15 Jahre	Die eingesetzten Fahrzeuge dürfen zu keinem Zeitpunkt älter als 15 Jahre sein.		
Fahrgastinformation		Alle Fahrzeuge müssen mit einem Echtzeitinformationssystem ausgestattet sein, über Haltestelleninnenanzeigen und elektronische Fahrtzielanzeigen (vorne, rechts, hinten) sowie eine akustische Fahrgastinformation verfügen.		
Haltewunschtaster		Haltewunschtaster sollen von jedem Sitzplatz aus einfach erreichbar sein.		
Landesbuslinie 7000	Pflicht	Die auf der Landesbuslinie 7000 eingesetzten Fahrzeuge müssen besondere Anforderung erfüllen: Höchstalter 10 Jahre, Klimaanlage, WLAN		
Niederflurtechnik	Pflicht	Es sollen überwiegend Niederflur-/Low-Entry-Busse eingesetzt werden. Auf den Nebenlinien dürfen nach Rücksprache mit dem Aufgabenträger auch Hochflurbusse eingesetzt werden, sofern diese mit einem Hublift ausgerüstet sind.		
Klimatisierung	Pflicht	Alle Fahrzeuge verfügen über eine leistungsfähige Innenraum-Klimatisierung.		
Rollstuhlplatz	ECE R107	In jedem Fahrzeug ist mindestens ein Rollstuhlplatz gemäß der ECE R107 (750x1300 mm) vorzusehen.		
Sitzplätze (Anzahl)	zzgl. Klappsitze	Kürzel	Bauart	Anzahl Sitzplätze (min.)
		PKW	Pkw/Bürgerbus	8
		KLB	Kleinbus	12
		MIB	Midibus	20
		NFB	12-Meter-Bus	38
		NFL	15-Meter-Bus (Regionalverkehr)	50
		NGÜ	18-Meter-Gelenkbus (Regionalverkehr)	50
Sitzplätze (Qualität)		Alle Fahrzeuge (außer Pkw und Kleinbusse) sollen über eine hochfeste Regionalbusbestuhlung mit einer Sitzrückenhöhe von mindestens 700 mm verfügen. Die Fahrzeuge sind mit Sicherheitsgurten auf allen Sitzplätzen auszustatten, soweit dies technisch umsetzbar ist.		
USB-Ladebuchsen	Pflicht	Alle Neufahrzeuge verfügen über mindestens 12 USB-Ladebuchsen.		
Verkehrsmittelwerbung		Die flächige Beklebung der seitlichen Fensterflächen ist zu vermeiden. Einzelne Gestaltungselemente dürfen bis zu 30 Prozent der Fensterfläche hinter der Vorderachse bedecken. Voraussetzung ist dabei eine Mindestdurchlässigkeit von mind. 50 Prozent.		
Vertriebstechnologie	Pflicht	Ausrüstung mit elektronischen Fahrscheindruckersystemen, über die der Verkauf des gesamten Ticketsortiments möglich ist, sowie Ausstattung mit Zahltschen und Geldwechslern.		
WLAN		In allen Fahrzeugen (außer Pkw und Kleinbusse) soll den Kunden ein kostenfreier WLAN-Zugang gewährt werden.		
Zulassungsklasse	M3 Klasse II erlaubt	Der Landkreis gestattet ausdrücklich auch den Einsatz von Fahrzeugen, die der Zulassungsklasse M3 Klasse II zugeordnet werden, sofern die übrigen Anforderungen erfüllt werden können.		