



# NAHVERKEHRSPLAN

2018 - 2023

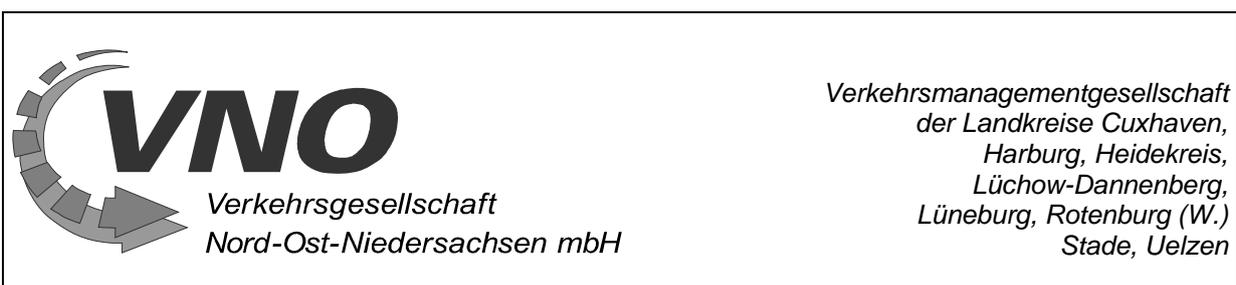
INKL. HALTESTELLEN-KONZEPT



## Nahverkehrsplan für den Landkreis Stade 2018 - 2023

beschlossen durch den Kreistag des Landkreises Stade am 24.09.2018

Bearbeitung durch die



# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Grundlagen und Rahmenbedingungen.....</b>	<b>5</b>
1.1 Gesetzliche Grundlagen.....	5
1.1.1 Nahverkehrsplan.....	5
1.1.2 Europäisches Recht: Verordnung (EG) 1370/2007.....	6
(1) Öffentliche Dienstleistungsaufträge.....	6
(2) Allgemeine Vorschriften.....	7
(3) EU-Berichtspflichten.....	7
1.1.3 Personenbeförderungsgesetz.....	7
(1) Kernaussagen des Personenbeförderungsgesetzes.....	7
(2) Genehmigungen im Landkreis Stade.....	8
1.1.4 Gesetz zur Gleichstellung von behinderten Menschen (BGG) / Personenbeförderungsgesetz und Barrierefreiheit.....	9
1.1.5 Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung.....	9
1.2 Organisation des ÖPNV im Landkreis Stade.....	10
1.2.1 Aufgabenträger in Nord-Ost-Niedersachsen.....	10
1.2.2 Verkehrsunternehmen in Nord-Ost-Niedersachsen.....	10
1.2.3 Aufgabenträger im HVV-Gebiet.....	10
1.2.4 Verkehrsunternehmen im HVV-Gebiet.....	11
1.3 Finanzierung des ÖPNV.....	11
1.3.1 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz.....	11
1.3.2 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz.....	12
1.3.3 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz.....	13
1.3.4 Finanzmittel und Ausgaben für den ÖPNV im Landkreis Stade.....	13
1.4 Umsetzung von Maßnahmen des Nahverkehrsplans 2014 – 2019.....	14
<b>2. Bestandsdarstellung.....</b>	<b>17</b>
2.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur.....	17
2.1.1 Zentralörtliche Gliederung.....	17
2.1.2 Entwicklung der Einwohnerzahlen im Landkreis Stade.....	17
2.2 Schüler und Schulen.....	18
2.2.1 Schülerbeförderung.....	18
2.2.2 Schulstandorte und Schülerzahlen.....	18
2.3 Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene, Wasser und Straße.....	21
2.3.1 Schienennetz.....	21
2.3.2 Fahrverbindungen im Landkreis Stade.....	22
2.3.3 Straßengebundener ÖPNV.....	22
(1) ÖPNV in rechtlicher Differenzierung.....	22
(2) Verkehrsunternehmen.....	23
(3) Fahrzeuge.....	24
(4) Darstellung des allgemeinen Linienverkehrs im Lk Stade.....	25
(5) Teilnetze im Landkreis Stade.....	26
(6) Berufsverkehre, Discoververkehre und Schülerbeförderung (ohne Zuordnung zu einem Teilnetz).....	42
(7) Anruf-Sammeltaxi-Verkehr im Landkreis Stade.....	43
2.3.4 Verknüpfung der Verkehre.....	45
(1) Verknüpfung ÖPNV ⇔ ÖPNV.....	45
(2) Verknüpfung ÖPNV ⇔ SPNV.....	45

	(3) Verknüpfung ÖPNV ⇔ Individualverkehr.....	45
	(4) Verknüpfung SPNV ⇔ Individualverkehr.....	45
	(5) Verknüpfung SPNV ⇔ SPNV und SPNV ⇔ SPFV.....	46
2.4	Tarife.....	46
2.5	Fahrgastinformation.....	47
2.6	Fahrgastbeteiligung.....	48
<b>3.</b>	<b>Bewertung und Mängelanalyse.....</b>	<b>48</b>
3.1	Einleitung.....	48
3.2	Verkehrsangebot.....	48
3.2.1	Erschließungsqualität.....	49
3.2.2	Bedienungsqualität.....	52
3.2.3	Verbindungsqualität.....	53
	(1) Bedienungs-/Verbindungsqualität I Samtgemeinde Apensen.....	55
	(2) Bedienungs-/Verbindungsqualität I Hansestadt Buxtehude.....	57
	(3) Bedienungs-/Verbindungsqualität I Gemeinde Drochtersen.....	60
	(4) Bedienungs-/Verbindungsqualität I Samtgemeinde Fredenbeck.....	62
	(5) Bedienungs-/Verbindungsqualität I Samtgemeinde Harsefeld.....	64
	(6) Bedienungs-/Verbindungsqualität I Samtgemeinde Horneburg.....	67
	(7) Bedienungs-/Verbindungsqualität I Gemeinde Jork.....	69
	(8) Bedienungs-/Verbindungsqualität I Samtgemeinde Lühe.....	71
	(9) Bedienungs-/Verbindungsqualität I Samtgemeinde Nordkehdingen....	74
	(10) Bedienungs-/Verbindungsqualität I SG Oldendorf-Himmelpforten.....	76
	(11) Bedienungs-/Verbindungsqualität I Hansestadt Stade.....	79
3.2.4	Zusammenfassung der Ergebnisse Bedienungs-/Verbindungsqualität I.....	82
	(1) Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum an Schultagen.....	82
	(2) Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum an schulfreien Tagen.....	82
	(3) Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum.....	83
3.2.5	Bedienungs-/Verbindungsqualität II Grund-/Mittelzentren ⇔ Mittelzentren....	85
3.2.6	Bedienungs-/Verbindungsqualität III Grund-/Mittelzentren ⇔ Oberzentrum...	89
3.2.7	Bedienungsqualität im Abendverkehr nach 20 uhr und an Wochenenden.....	91
<b>4.</b>	<b>Ziele und Maßnahmen / Umsetzung und Finanzierung.....</b>	<b>92</b>
4.1	Übergeordnete Ziele.....	92
4.2	Allgemeine Zieldefinitionen des Landkreises Stade / Festlegung der Gültigkeit des Nahverkehrsplans.....	95
	4.2.1 Verbesserungsmaßnahmen und Finanzierung.....	95
	4.2.2 Grundsätze für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes.....	95
	4.2.3 Schienenverkehr.....	97
	4.2.4 Festlegung der Gültigkeit des Nahverkehrsplans.....	97
4.3	Maßnahmenkatalog.....	98
<b>5.</b>	<b>Anlagen.....</b>	<b>116</b>
	Anlage 1: Teilnetz 5NEU: Harsefeld / Fredenbeck / Stade.....	117
	Anlage 2: VNO-Haltestellenkonzept zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen.....	135

# 1. Grundlagen und Rahmenbedingungen

## 1.1. Gesetzliche Grundlagen

### 1.1.1 Nahverkehrsplan

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

Im NVP soll dargestellt werden,

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

Der NVP ist bei Bedarf vor Ablauf des Fünfjahreszeitraumes anzupassen und fortzuschreiben. Der neu in das NNVG aufgenommene § 7c sieht eine zusätzliche Verpflichtung der Aufgabenträger zur Aktualisierung des Nahverkehrsplans vor. Gemäß § 7c Abs. 1 NNVG haben die kommunalen Aufgabenträger unter Berücksichtigung der zusätzlichen Gestaltungsmöglichkeiten gemäß den §§ 7a und 7b bis zum Ablauf des 31. Dezember 2019 ihren Nahverkehrsplan jeweils anzupassen und fortzuschreiben.

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

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

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

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

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

Das zum 01.01.2013 in Kraft getretene Personenbeförderungsgesetz setzt das Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit zum 1. Januar 2022 im Rahmen der Nahverkehrsplanung. Laut PBefG gilt diese Frist nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen benannt und begründet werden.

### 1.1.2 Europäisches Recht: EU-Verordnung 1370/2007

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

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

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

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

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

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

#### (1) Öffentliche Dienstleistungsaufträge

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

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

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

---

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

## (2) Allgemeine Vorschriften

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

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

Anwendung findet.

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

**Der Kreisausschuss des Landkreises Stade hat am 30.11.2015 beschlossen, die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten ab dem 01.12.2019 durch den Erlass einer allgemeinen Vorschrift (aV) zur Festlegung von Höchsttarifen vorzubereiten.**

## (3) EU-Berichtspflichten

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

## 1.1.3 Personenbeförderungsgesetz

### (1) Kernaussagen des Personenbeförderungsgesetzes

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 Mitgliedstaaten unmittelbar geltende VO an. Der Grundgedanke des EU-Rechts wurde umgesetzt: Sobald öffentliche Mittel zur Finanzierung des ÖPNV fließen, ist diese Leistung grundsätzlich in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren (Ausschreibung oder transparentes und faires Verfahren) zu vergeben. Zu dieser grundsätzlichen Vorgabe sind Ausnahmen möglich:

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

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

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

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

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

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

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

## **(2) Genehmigungen im Landkreis Stade**

Der Landkreis Stade hat sich vor dem Hintergrund der EU-VO 1370/2007 und der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes frühzeitig durch Bildung von Teilnetzen in Form von Linienbündeln auf mögliche Wettbewerbsverfahren vorbereitet. Durch die Bildung von Linienbündeln sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Der Straßenpersonennahverkehr soll wirtschaftlich erbracht werden, wobei die Synergieeffekte zwischen den Linien durch einen übergreifenden Austausch von Fahrzeugen, Fahrern (linienübergreifender Einsatz), aber auch von Fahrgästen an den Verknüpfungspunkten ausgenutzt werden sollen.
  - Wirtschaftlich attraktive Linien werden mit ihren Zubringern zu einer gemeinsamen wirtschaftlichen Einheit verknüpft. Die ausgleichende Wirkung zwischen diesen Linien führt zu geringen Kosten für die öffentliche Hand.
-

- Mit der Bildung von Linienbündeln werden die Wettbewerbschancen mittelständischer Anbieter bzw. ihrer Kooperationen erhöht, der Wettbewerb gefördert und damit eine Monopolisierung im Straßenpersonennahverkehr im Landkreis verhindert.
- Bei der Bildung von Linienbündeln sind insbesondere die Einzugsbereiche der jeweiligen zentralen Orte und der einzelnen Schulen zu beachten.

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

### **1.1.4 Gesetz zur Gleichstellung von behinderten Menschen (BGG) / Personenbeförderungsgesetz und Barrierefreiheit**

Das zum 01.05.2002 rechtskräftig gewordene Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) fordert „die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei seiner Aufstellung sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger, soweit vorhanden, anzuhören.“

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

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

### **1.1.5 Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)**

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

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

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

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

## 1.2 Organisation des ÖPNV im Landkreis Stade

### 1.2.1 Aufgabenträger in Nord-Ost-Niedersachsen

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

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

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

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

### 1.2.2 Verkehrsunternehmen in Nord-Ost-Niedersachsen

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

Vertreten wird die Gemeinschaft durch den Vorstand, der sich aus Delegierten von derzeit vier Unternehmen zusammensetzt. Wichtigstes Organ der VNN ist die Gesellschafterversammlung, in der jedes Unternehmen das gleiche Stimmrecht besitzt. Die Geschäftsstelle der VNN befindet sich im Hause der KVG in Stade.

### 1.2.3 Aufgabenträger im HVV-Gebiet

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

---

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

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

Im Hinblick auf das HVV-Qualitätssteuerungsverfahren (QSV) soll für alle Verkehre im Landkreis Stade der HVV-Umlandstandard (QSV-light) angewendet werden.

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

## 1.2.4 Verkehrsunternehmen im HVV-Gebiet

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

## 1.3 Finanzierung des ÖPNV

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

- Fahrgeldeinnahmen aus Beförderungsentgelten,
- Zahlungen des Landkreises nach § 7a NNVG als Ausgleichszahlungen für die Gewährleistung der Rabattierung von Zeitfahrausweisen für den Ausbildungsverkehr und zur Sicherstellung des Verkehrsangebotes im Ausbildungsverkehr,
- Finanzielle Unterstützung des Landes für die Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV gemäß §7b NNVG an die Aufgabenträger, die diese Mittel wiederum für Leistungsausweitungen einsetzen und damit an die Verkehrsunternehmen weiterreichen können,
- Zahlungen des Landes nach § 148 SGB IX als Ausgleichsanspruch für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten im Personenverkehr,
- Zuschussleistungen von kommunalen Gebietskörperschaften für gewünschte Verkehre oder Tarife.

Ab dem 01.12.2019 wird der Landkreis Stade durch den Erlass einer allgemeinen Vorschrift (aV) zur Festlegung von Höchsttarifen die Finanzierung des ÖPNV auf dem Gebiet des Landkreises auf eine neue, vertragliche Basis stellen (vgl. Kap. 1.1.2).

### 1.3.1 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz

Nach dem Regionalisierungsgesetz erhalten die Länder infolge der Übernahme der Aufgabenverantwortung für den SPNV einen Anteil der Einnahmen des Bundes aus dem Mineralölsteueraufkommen für den ÖPNV. Nach § 7 RegG ist mit den Mitteln insbesondere der SPNV zu finanzieren. Sie können aber

auch für Verbesserungsmaßnahmen im übrigen ÖPNV eingesetzt werden. Seit dem Jahr 2008 erfolgt eine Dynamisierung von 1,5 % der Bundesmittel. Nach § 5 „Finanzierung“ stehen den Ländern für den ÖPNV aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes jährlich folgende Beträge zur Verfügung:

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

Tabelle 1: Regionalisierungsmittel bis 2022, bundesweit

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

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

Tabelle 2: Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2022

Die Finanzmittel werden in Niedersachsen von der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) verwaltet. Sie werden für die Finanzierung des SPNV und von Infrastrukturmaßnahmen verwendet. Auf Antrag finanziert die LNVG per Erlass Einzelmaßnahmen. Eine Richtlinie dazu oder ein Rechtsanspruch existiert nicht. Die Verteilung der Regionalisierungsmittel ist bis Ende 2022 geregelt.

### 1.3.2 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)

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

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

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

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

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

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

Außerdem stehen zur Verfügung:

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

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

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

- Nach § 7a NNVG bekommen die Aufgabenträger Mittel in derselben Höhe, wie sie aufgrund der bis dahin geltenden Regelungen des § 45a PBefG für das Jahr 2015 für alle Verkehrsunternehmen zusammen, die im jeweiligen Aufgabenträgergebiet Leistung erbracht haben, ermittelt sind. Die Mittel nach § 7a NNVG dienen einerseits dem allgemeinen Kostenausgleich für Rabattierungen für Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr, dürfen andererseits aber auch für die Finanzierung weiterer ÖPNV-Ziele nach dem NNVG verwandt werden. Die Aufgabenträger sind zur Gewährleistung einer Rabattierung von Fahrkarten des Ausbildungsverkehrs in Höhe von mindestens 25 % verpflichtet.
- Darüber hinaus ist im § 7b NNVG festgelegt, dass die Aufgabenträger eine zusätzliche Unterstützung für die Weiterentwicklung des ÖPNV erhalten, die nach Einwohnerzahl, Fläche und Demografiefaktor bemessen ist. Diese Mittel dienen der qualitativen und quantitativen Weiterentwicklung des ÖPNV und insbesondere der Angebotsentwicklung flexibler Bedienformen. Auch hier sind weitgehend die im NNVG festgelegten Verwendungszwecke einzuhalten.

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

### 1.3.3 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz

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

Die Durchführung des Entflechtungsgesetzes ist Sache der Länder, die für die Bereiche Straßenbau und ÖPNV Länderprogramme aufstellen. In Niedersachsen ist vorgesehen, die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz jeweils zur Hälfte dem kommunalen Straßenbau und dem ÖPNV zukommen zu lassen.

### 1.3.4 Finanzmittel und Ausgaben für den ÖPNV im Landkreis Stade

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

	2016	2017	2018	2019
NNVG §7 (4)	198.359	198.359	199.000*	199.000*
NNVG §7 (5)	785.643	805.300	822.939	830.000*
NNVG §7a	X	1.204.635	1.204.635	1.204.635
NNVG §7b	X	393.458	393.458	393.458
<b>Gesamt</b>	<b>984.002</b>	<b>2.601.752</b>	<b>2.620.032*</b>	<b>2.627.093*</b>

[\*] Schätzung

Tabelle 3: Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis Stade 2016 – 2019; Quelle: Landkreis Stade

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

- **HVV-Tarif:** Ausgleichszahlungen an die Verkehrsunternehmen für die durch die Einführung des HVV-Tarifs entstandenen Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste.
- **HVV-GmbH:** Deckung der Aufwendungen im Verhältnis der Gesellschafteranteile.
- **AST-Verkehr:** Für das landkreisweite AST-System übernimmt der Landkreis Betriebskostenzuschüsse, Zahlungen für Marketing, Telefon und Verwaltung.
- **Fahrgast-Information:** Connect (Datengrundlage für elektronische Fahrplanauskünfte) - anteilige Finanzierung
- **VNO:** Deckung Aufwendungen für Personal- und Sachkosten.

Der Landkreis wendet für den ÖPNV einschließlich Schülerbeförderung im ÖPNV folgende Beträge auf (Schülersammelzeitkarten, Kosten für FVO-Verkehre, Zuschüsse für Zusatzleistungen in der Schülerbeförderung):

	2016	2017*	2018*	2019*
<b>Gesamt</b>	<b>8.542.370</b>	<b>12.186.000</b>	<b>13.534.000</b>	<b>14.695.000</b>

\*Ansatz gem. Haushaltsplan

Tabelle 4: Ausgaben für den ÖPNV einschließlich der Schülerbeförderung im ÖPNV; Quelle: Landkreis Stade

## 1.4 Umsetzung von Maßnahmen des Nahverkehrsplans 2014 – 2019

Der Landkreis Stade hat die seit dem 01.01.2017 zur Verfügung stehenden, zusätzlichen Mittel nach § 7b des NNVG im Wesentlichen für die Realisierung von Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2014 – 2019 eingesetzt. Durch Überplanung von wichtigen Regionallinien konnten wesentliche Zielsetzungen des Maßnahmenpakets des NVP 2014 – 2019 realisiert werden. Hier handelt es sich insbesondere um Ausweitungen des Leistungsangebotes von Linien (Bedienungsqualität), deren Beschleunigung (Verbindungsqualität) und eine deutliche verbesserte Verknüpfung von Bussen und Bahnen an Bahnstandsstandorten. Die umgesetzten Maßnahmen haben bereits Einfluss auf den Bestand und auf die Bewertung ausgeübt (siehe Kap. 2 bzw. 3). Der Umsetzungsstand kann der nachfolgenden Übersicht entnommen werden (vgl. NVP 2014 – 2019, Kap. 4.3 „Maßnahmen, S. 121ff):

Maßnahme NVP 2014 – 2019	Maßnahmen-Umsetzung
Verbesserung der Verbindungsqualität mit dem Ziel, ungenügende Qualitäten zumindest auf eine genügende Qualität zu heben	(1) Verkehrsachse Harsefeld – Stade: Linienweg der neu konzipierten Linie 2060 (Zeven -) Ahlerstedt – Harsefeld – Stade begründet und dadurch beschleunigt (tlw. Verzicht auf Ortsdurch Ohrensen und Helmste). Für die Erschließung von Ohrensen und Helmste sorgt die neue Linie 2061 Harsefeld –Ohrensen – Helmste – Stade.  (2) Verkehrsachse Jork – Steinkirchen – Stade: Linienweg der neuen Linie 2050 (Cranz -) Jork – Stade ohne Umweg- und Stichfahrten konzipiert und dadurch beschleunigt. Die nicht mehr von der Linie 2050 bedienten Orte bzw. Ortsteile (u.a. Twielenfleth) werden durch die neue Regionallinie mit Schwerpunkt Schülerbeförderung 2051 Jork - Stade bedient.
Umsetzung eines Konzeptes zur Verbesserung des Stadtverkehrs Buxtehude	Ein neues Grundkonzept wurde inkl. Sonntagsverkehre auf den beiden Hauptlinien 2101 ZOB – Harburger Str. – Bahnhof – Kellerkuhle – Torfweg und 2102 ZOB – Bahnhofstr. – Bahnhof – Krankenhaus – Ottensen im Jahr 2017 umgesetzt. Die Kosten für die Sonntagsverkehre werden vom Landkreis getragen, die übrigen Mehrleistungen von der Hansestadt Buxtehude.

Maßnahme NVP 2014 – 2019	Maßnahmen-Umsetzung
Hansestadt Stade: Anbindung des Neubaugebietes Riensförde	Das Ziel einer verbesserten Anbindung Riensfördes konnte durch 2 Maßnahmen erreicht werden: (1) Verlängerung der Stadtbuslinie 2001 Haddorf – Bahnhof über Riensförde bis Hagen im Stundentakt. (2) Ergänzendes Angebot zwischen Hagen/Riensförde durch die beiden neu konzipierten Linien 2060 Zeven – Stade und 2061 Wiemark - Harsefeld – Stade und damit Verdichtung des Stundetaktes der 2001 auf einen 30 Min-Takt.
Verbesserung der Bedienungs- und Verbindungsqualität Freiburg – Wischhafen – Drochtersen – Stade	(1) Begradigung der Linienführung der Regionallinie 2025 Freiburg - Stade, weitgehende Vertaktung (HVZ montags – freitags teilweise 30-Min.-Takt), ansonsten 60 Min-Takt. Angebotsausweitungen sonnabends sowie sonn- und feiertags. (2) Ergänzendes Angebot durch Linie 2026 Itzwörden – Freiburg – Stade mit Schwerpunkt Schülerbeförderung. Zwischen Itzwörden – Balje – Freiburg Einführung von Rufbus-Leistungen. (3) Neues (Ruf-)Busangebot zwischen Wischhafen – Oederquart – Freiburg inkl. Leistungsangebote durch Linie 2078 sonnabends und sonn-/feiertags.
Verbesserung des Abend- und Wochenendverkehrs zwischen Jork und Stade / Verbesserungen der Verknüpfungen zwischen Bussen und Bahnen	Die Linie 2050 (Cranz -) Jork – Steinkirchen – Stade erhielt einen festgelegten, direkten Linienweg. Damit konnten sowohl in Stade die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn verbessert werden als auch in Jork zwischen Bus und Bus (Linien 2050 und 2040 Borstel – Jork - Buxtehude). Außerdem wurde das Angebot vertaktet und am Wochenende ausgeweitet. Die Regionallinie 2051 Jork – Steinkirchen – Twielenfleth – Stade bedient abseits des Hauptweges der 2050 Orte und Siedlungsbereiche und übernimmt sonnabends sowie sonn- und feiertags Leistungen zwischen Stade und Twielenfleth (Ehrenmal/Freibad).
Verlängerung der Linie 2031 Buxtehude – Jork bis Borstel sowie Taktverbesserungen bei Ausweitung des Bedienungszeitraumes (auch am Wochenende und in den Abendstunden). Verbesserungen der Verknüpfungen zwischen Bussen und Bahnen	Die neue Linie 2040 (alt 2031) Buxtehude – Jork – Borstel – Kohlenhusen erfüllt die im NVP 2014 – 2019 fixierten Zielsetzungen: Neben der Linienverlängerung wurde auch eine weitgehende Vertaktung, eine Ausweitung des Angebotes bis 20 Uhr sowie eine erhebliche Leistungsausweitung sonnabends umgesetzt. Der Fahrplan der 2040 wurde dabei so ausgelegt, dass in Buxtehude gute Übergänge zum RE5 in bzw. aus Richtung Hamburg bestehen.
Leistungsausweitungen auf der Linie 2030 Steinkirchen - Buxtehude – Jork	Hier lag der Schwerpunkt der Leistungsverbesserung insbesondere auf eine Angleichung des Angebotes von Schul- und Ferientagen. Durch eine andere Verteilung der Fahrten wurde eine Verstetigung des Angebotes erreicht.
Überprüfung der Verbindungen Jork – Hamburg durch Optimierung der Verknüpfungen der Linien 2357 und 150 in Cranz und bessere Fahrplanabstimmung der Linie 257 und 2357 in Jork	Die Verknüpfung an der Haltestelle Cranz, Estebogen zwischen der Linie 2050 (ehemals 2357) und 150 wurde durch die neue Fahrplanstruktur der 2050 verändert. Eine verbesserte Fahrplanabstimmung zwischen den Linien 257 und 2050 konnte teilweise erreicht werden. Zwangspunkte auf beiden Linien (bei der Linie 2050 u.a. der Bahnanschluss in Stade) verhindern aber eine weitergehende Entzerrung des Angebotes der beiden Linien.
Ausweitung des Angebotes auf der Linie 2033 Steinkirchen – Bf. Horneburg an schulfreien Tagen	Das Angebot der neu konzipierten Linie 2053 Steinkirchen – Bf. Horneburg ist nicht nur durch Fahrten an schulfreien Tagen erweitert worden, sondern auch durch zusätzliche Fahrten in der Zeit zwischen 16 und 19 Uhr inkl. Verknüpfung mit dem RE5/der S3 in/aus Richtung Hamburg. Damit stellt die neue Linie 2053 auch ein attraktives Angebot für Pendler/innen dar.

Maßnahme NVP 2014 – 2019	Maßnahmen-Umsetzung (Fortsetzung)
Verbesserungen der Verknüpfungen zwischen Bussen und Bahnen durch Fahrplanabstimmungen zwischen Bussen und Bahnen	Bei allen umgesetzten Neukonzeptionen ist eine möglichst weitreichende Verknüpfung zwischen ÖPNV und SPNV erzielt worden. Die Übersicht: (1) Linie 2007 Stade, Wiepenkathen – Bf. Stade - Bf. Agathenburg (2) Linien 2025/2026 Freiburg – Wischhafen – Drochtersen – Stade (3) Linie 2027 Gräpel – Himmelpforten – Stade (zusätzliche Fahrten über Bf. Himmelpforten) (4) Linie 2040 Kohlenhusen – Borstel – Jork – Estebüggje – Buxtehude (5) Linie 2050 (Cranz-) Jork – Steinkirchen – Stade (6) Linie 2060 (Zeven-) Ahlerstedt – Harsefeld – Stade
Bedienung des S-Bahnhofes Agathenburg durch Verlängerung der Stadtbuslinie 2007 Wiepenkathen – Bf. Stade - Ottenbeck bis zum Bf. Agathenburg	Die Realisierung dieser Maßnahme erfolgte bereits im September 2015.
Sicherstellung des derzeitigen AST-Angebotes	Mit der Aufstockung der Haushaltsmittel auf 120 T€ /a konnte das AST-Angebot im bestehenden Leistungsumfang sichergestellt werden
Weitergehender Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen im Linienverkehr	Bei Neubeschaffungen ordern die Unternehmen im Landkreis Stade fast ausnahmslos Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge. Die Zahl der barrierefreien Fahrzeuge hat sich seit 2014 im Landkreis dadurch deutlich erhöht.
Die Information der Fahrgäste über das ÖPNV-/SPNV-Angebot ist für die Nutzung von großer Bedeutung. Entsprechend möchte der Landkreis folgende Ziele erreichen: a) Weiterbetrieb/Förderung der Datengrundlage Connect b) HVV-Fahrplanbuch: Weiterführung der regionalisierten Ausgabe c) Fahrgastinformation an Haltestellen d) Aktuelle Fahrplanauskünfte > Echtzeitauskunft e) Fortführung von Marketing-Maßnahmen im Rahmen der durchgeführten Werbeaktionen des HVV	Das Maßnahmenpaket konnte weitgehend umgesetzt werden. Für aktuelle Fahrplanauskünfte (Echtzeitinformation) werden im Landkreis Stade die technischen Voraussetzungen bei den Unternehmen (rechnergestütztes Betriebsleitsystem / RBL) im Jahr 2018 geschaffen. Die Aufstellung von dynamischen Fahrgastinformationssystemen ist vorgesehen.
Sicherstellung der Fahrgast-Beteiligung an ÖPNV-Belangen durch Fortführung der Arbeit des Fahrgastbeirates	Die Arbeit des Fahrgastbeirates unter Betreuung von VNO und VNN wurde fortgesetzt und der Beirat soll auch künftig die Interessen der Fahrgäste gegenüber Landkreis und Verkehrsunternehmen vertreten.

Tabelle 5: Umsetzungsstand von Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan 2014 – 2019

## 2. Bestandsdarstellung

### 2.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

#### 2.1.1 Zentralörtliche Gliederung

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

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

Als Oberzentrum hat Hamburg für den Landkreis Stade eine herausragende Stellung. Die Hansestadt Lüneburg ist das nächstgelegene Oberzentrum in Niedersachsen.

#### 2.1.2 Entwicklung der Einwohnerzahlen im Landkreis Stade

Die Einwohnerzahl des Landkreises Stade beträgt 201.638 (Stand: 31.12.2016). Die Bevölkerungsdichte liegt bei 159,3 EW/km<sup>2</sup>. Der Vergleichswert für das Land Niedersachsen beträgt 159,4 EW/km<sup>2</sup>. Die Einwohnerzahlen und deren Entwicklung:

Gem./ SG / Stadt	Einwohnerzahlen				Veränd. 2013/16
	30.06.2013	30.06.2014	31.12.2015	31.12.2016	
Apensen	8.554	8.689	8.958	9.139	+ 6,8%
Buxtehude	39.819	39.797	40.173	40.033	+ 0,5%
Drochtersen	11.264	11.201	11.292	11.150	- 1,0%
Fredenbeck	12.700	12.648	12.704	12.774	+ 0,6%
Harsefeld	20.200	20.383	20.929	21.294	+ 5,4%
Horneburg	11.884	12.095	12.388	12.572	+ 5,8%
Jork	11.798	11.699	12.050	12.136	+ 2,9%
Lühe	9.740	9.666	9.844	9.939	+ 2,0%
Nordkehdingen	7.499	7.423	7.375	7.325	- 2,3%
Oldendorf	7.386				
Himmelpforten	10.112				
Oldendorf-Himmelpf.	17.498	17.573	17.963	18.082	+ 3,3%
Stade	45.303	45.552	46.378	47.194	+ 4,1%
<b>Gesamt Landkreis:</b>	<b>196.259</b>	<b>196.726</b>	<b>200.054</b>	<b>201.638</b>	<b>+ 2,7%</b>

Tabelle 6: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Stade 2013 - 2016

[Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen –LSN-]

Kommune	Fläche (km <sup>2</sup> )	Einwohner 31.12.2016	Bev.- Dichte [EW/km <sup>2</sup> ]
Landkreis Stade	1.266,02	201.638	159,3
Apensen	74,02	9.139	123,5
Buxtehude	76,49	40.033	523,4
Drochtersen	126,74	11.150	88,0
Fredenbeck	144,00	12.774	88,7
Harsefeld	165,29	21.294	128,8
Horneburg	59,97	12.572	209,6
Jork	62,26	12.136	194,9
Lühe	57,94	9.939	171,5
Nordkehdingen	193,03	7.325	37,9
Oldendorf-Himmelpf.	196,23	18.082	92,1
Stade	110,04	47.194	428,9

Tabelle 7: Bevölkerungsdichte Land Niedersachsen / Lk Stade / Kommunen im Landkreis

[Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen –LSN-]

## 2.2 Schüler und Schulen

### 2.2.1 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, die einen Schulkindergarten besuchen oder die an besonderen Sprachfördermaßnahmen gem. §64 Abs. 3 teilnehmen 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 Förderschulen mit Förderschwerpunkt für geistige Entwicklung,
- die Berufseinstiegsschule,
- die ersten Klassen von Berufsfachschulen, soweit die Schülerinnen und Schüler diese ohne Sekundarabschluss I – Realschulabschluss – besuchen.

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

### 2.2.2 Schulstandorte und Schülerzahlen

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

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

Im Schuljahr 2017/2018 besuchen 21.216 Schüler/innen die allgemein bildenden und rund 7.000 Schüler/innen die berufsbildenden Schulen im Landkreis.

Von den genannten 28.000 Schüler/innen haben rd. 8.200 die Anspruchsberechtigung auf Erstattung der Kosten für eine Schülersammelzeitkarte. Darüber hinaus nutzt eine nicht bekannte Zahl von Schülern und Schülerinnen, für die keine Beförderungspflicht besteht, den ÖPNV auf eigene Kosten. Zum Vergleich: Im Schuljahr 2013/14 lag die Schülerzahl bei 29.611 Schüler/innen, von denen rd. 8.400 anspruchsberechtigt waren.

Die Zahl der Fahrschüler/innen, für die der Landkreis die Fahrtkosten übernimmt, weist seit dem Schuljahr 2013/2014 eine abnehmende Tendenz auf. Festzustellen ist, dass auf der einen Seite sinken die Schülerzahlen, was sich bislang aber beim Landkreis durch höhere HVV-Tarife nicht in einer Senkung der Kosten niedergeschlagen hat. Dennoch wird ein weiterer Rückgang der Fahrschülerzahlen tendenziell dazu führen, dass der Landkreis weniger Mittel für den Kauf von Schülerzeitkarten aufwenden muss. Auf der anderen Seite ist der Rückgang der Fahrschülerzahlen nicht mit einem Rückgang des Aufwandes bei den Verkehrsunternehmen gekoppelt. Da die Schülerbeförderung für die Verkehrsunternehmen jedoch eine wesentliche Säule der Finanzierung des ÖPNV ist, stellt diese Entwicklung für Unternehmen und Landkreis in den nächsten Jahren eine erhebliche Herausforderung im Hinblick auf die Finanzierung und Gestaltung des ÖPNV insgesamt dar..

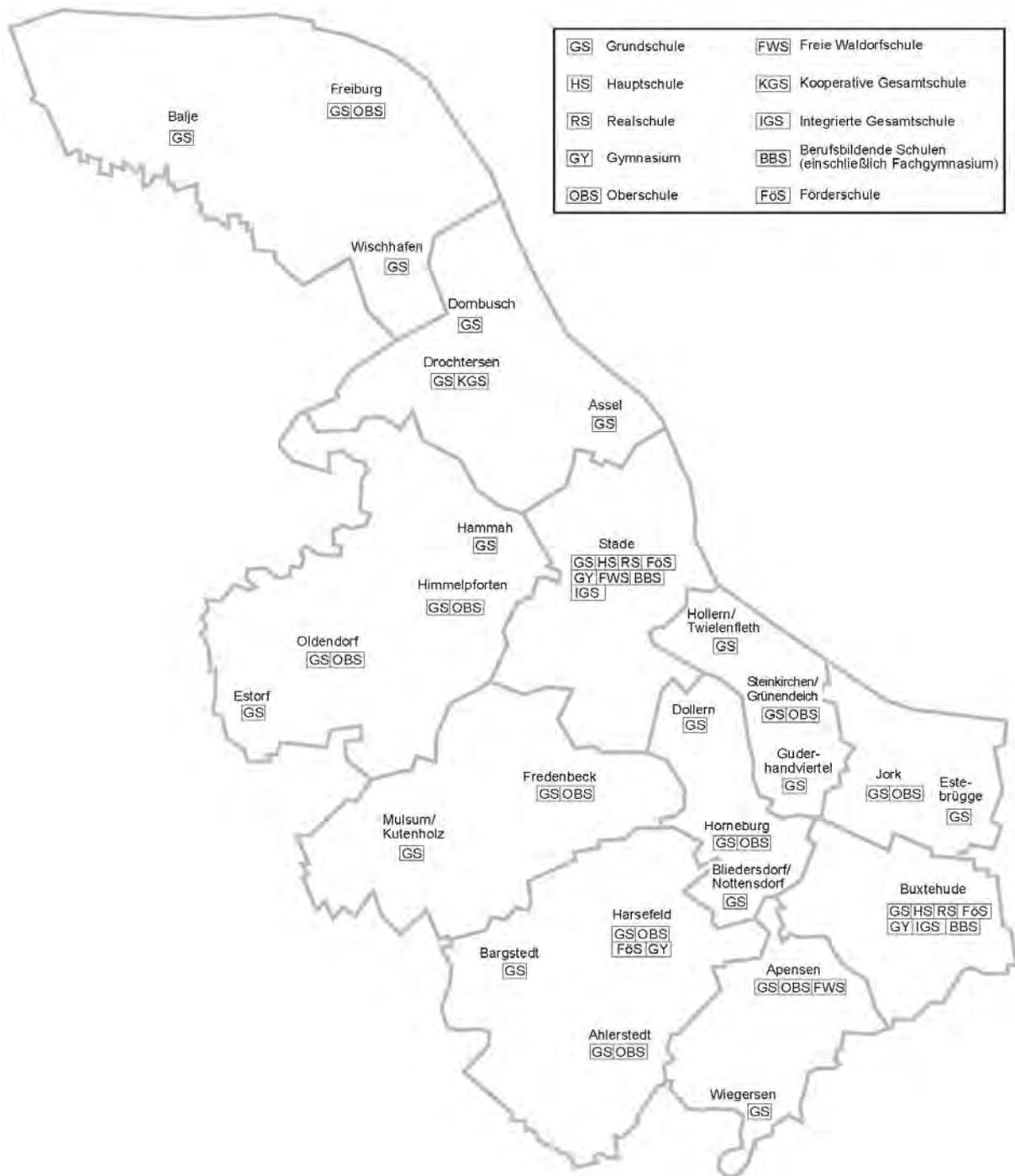


Abb. 1: Schulstandorte im Landkreis Stade

Schulstandorte, Schülerzahlen und Zahl der anspruchsberechtigten Fahrschüler/innen (Schuljahr 2017/2018)										
	GS	HS	RS	OBS	IGS/ KGS	GYM	FWS	FoS	BBS	Anspruchsberechtigte Fahrschüler
Apensen	X			X			X			317
Wiegensen	X									62
Buxtehude	X	X	X		X	X		X	X	1.504
Assel	X									25
Dornbusch	X									59
Drochtersen	X				X					496
Fredenbeck	X			X						415
Mulsum/Kutenholz	X									34
Ahlerstedt	X			X						341
Bargstedt	X									45
Harsefeld	X			X		X		X		660
Bliedersdf/Nottensdf	X									?
Dollern	X			X						?
Horneburg	X			X						140
Jork	X			X						319
Estebüggje	X									41
Guderhandviertel	X									?
Grünend./Steinkir.	X			X						148
Hollern-Twielenfl.	X									47
Balje	X									?
Freiburg	X			X						218
Wischhafen	X									33
Estorf	X									55
Hammah	X									66
Himmelpforten	X			X				X		310
Oldendorf	X			X						245
Stade	X	X	X		X	X	X	X	X	2.617
<b>Summe</b>										<b>8.197</b>

Tabelle 8: Schulstandorte, anspruchsberechtigte Fahrschüler/innen [Quelle: Landkreis Stade]

## 2.3 Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene, Wasser und Straße

### 2.3.1 Schienenverkehr

Das vorhandene Schienennetz und die Lage der Bahnhöfe/Haltpunkte im Landkreis Stade:

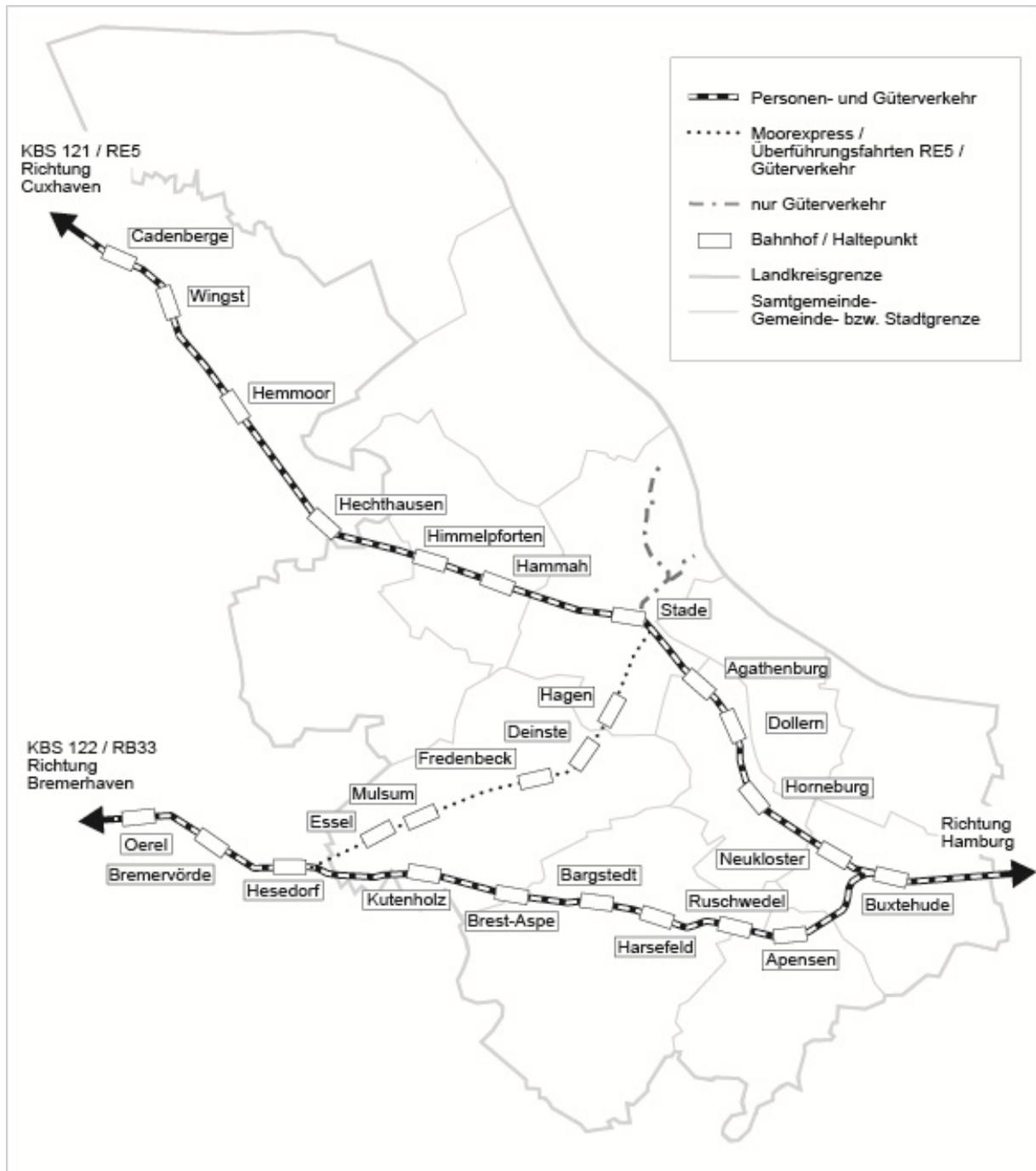


Abb. 2: Schienenverkehr im Landkreis Stade

Die Betriebs- und Streckencharakteristika der einzelnen Strecken:

Strecke	Verkehrsart	Ausbaustandard	elektrifiziert
<b>KBS 101.3 (S3)</b> Pinneberg – Hamburg – Buxtehude – Stade	S-Bahn	zweigleisig	ja
<b>KBS 121</b> Hamburg – Buxtehude – Stade – Cuxhaven	SPNV / Güterverkehr	zweigleisig (Himmelpf. – Hechthausen eingleisig)	ja (bis Stade)
<b>KBS 122</b> Buxtehude – Harsefeld – Bremervörde – Br'haven	SPNV / Güterverkehr	eingleisig	nein
<b>Moorexpress</b> Stade – Fredenbeck – Bremervörde – Bremen	touristischer Personen- verkehr / Güterverkehr / Überführungsfahrten RE5-Züge	eingleisig	nein
Stade – Bützfleth	Güterverkehr	eingleisig	nein

Tabelle 9: Betriebs- und Streckencharakteristika der Schienenwege im Landkreis Stade

### 2.3.2 Fährverbindungen im Landkreis Stade

Die Hauptwasserstraße im Kreisgebiet ist die Elbe. Für den Landkreis Stade bedeutsamer, öffentlicher Fährverkehr wird über die Fährverbindungen Wischhafen – Glückstadt (Autofähre) und Lühe – Wedel-Schulau (Personenfähre) abgewickelt.

### 2.3.3 Straßengebundener ÖPNV

#### (1) ÖPNV-Angebot in rechtlicher Differenzierung

Der straßengebundene ÖPNV im Landkreis Stade wird nach folgenden Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) betrieben:

- a) Nach § 42 PBefG ist unter **Linienverkehr** eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung zu verstehen, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Im Landkreis erfüllt der allgemeine Linienverkehr nach § 42 PBefG Aufgaben bei der lokalen, regionalen und auch überregionalen Erschließung des Landkreises. Es werden Fahrten im Berufs-, Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr durchgeführt. Geprägt wird das Angebot im Landkreis allerdings von der Ausbildungs- und Schülerbeförderung.

Nach § 42 PBefG werden auch die im Landkreis verkehrenden Bürgerbusse genehmigt (Fredenbeck, Harsefeld, Horneburg und Osteland).

- b) Im § 43 PBefG „**Sonderformen des Linienverkehrs**“ heißt es: „Als Linienverkehr gilt, unabhängig davon, wer den Ablauf der Fahrten bestimmt, auch der Verkehr, der unter Ausschluss anderer Fahrgäste der regelmäßigen Beförderung von

1. Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle (Berufsverkehr, § 43 [1]);
2. Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt (Schülerfahrten, § 43 [2]);
3. Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten, § 43 [3]);
4. Theaterbesuchern (§ 43 [4])

dient. Die Regelmäßigkeit wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass der Ablauf der Fahrten wechselnden Bedürfnissen der Beteiligten angepasst wird.“

Nach § 43 PBefG werden im Landkreis Stade Berufsverkehre, Schülerbeförderung und Theaterverkehre (worunter auch Diskolinien und Bäderbusse fallen) durchgeführt. Sonderlinienverkehre können für Dritte geöffnet sein.

- c) Die Schülerbeförderung wird nach den Vorschriften des PBefG in unterschiedlichen Formen durchgeführt: Im Rahmen des öffentlichen Linienverkehrs nach § 42, als Sonderform des Linienverkehrs nach § 43 (2) und als freigestellter Verkehr nach **Freistellungsverordnung (FVO)**. Die Ermächtigung für die Freistellung nach § 57 Abs. 1 Nr. 8 PBefG setzt dabei voraus, dass nur die im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht besonders ins Gewicht fallenden Beförderungsfälle freigestellt werden können. Die Träger der Kosten für die Schülerbeförderung bestimmen Umfang und Fahrplan der Schülerfahrten und vergüten sie aufgrund der vorgegebenen Leistung. Im Landkreis Stade werden mit Bussen nur noch 3 FVO-Linien betrieben. Diese sind nicht für Dritte geöffnet. Der Landkreis Stade als Träger der Schülerbeförderung hat in den Beförderungsverträgen für Verkehre nach Freistellungsverordnung festgelegt, dass nur Fahrzeuge eingesetzt werden dürfen, die als Taxi, Mietwagen oder ausdrücklich für die Freistellung gemäß § 13, Abs. 2 Nr. 2 Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV) zugelassen worden sind. Es werden im Rahmen der Freistellung – neben ausdrücklich für die Freistellung zugelassenen Fahrzeugen – zu einem Großteil Taxen oder Mietwagen eingesetzt. Die Beförderung nach Freistellungsverordnung mit Taxen/Mietwagen hat in den letzten Jahren an Umfang erheblich zugenommen.
- d) **AST-Verkehre:** Als Ergänzung des Linienverkehrs existiert im Landkreis Stade ein landkreisweites, nachfrageorientiertes Angebot. Diese Verkehre sind nach § 49 (Mietwagen) in Verbindung mit § 2 Abs. 6 PBefG genehmigt.

## (2) Verkehrsunternehmen

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

Verkehrsunternehmen	Unternehmenssitz	Betriebssitz	Zahl der im Lk eingesetzten Fahrzeuge (ohne Subunternehmen)
Dammann - Reisen	Buxtehude	Buxtehude	1
Eisenbahn und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVW)	Zeven	Zeven	2
KVG Stade GmbH & Co. KG (KVG)	Stade	Stade / Buxtehude	110
Reese – Reisen GmbH	Harsefeld	Harsefeld	15

Tabelle 10: Verkehrsunternehmen und Zahl der eingesetzten Fahrzeuge im Lk Stade (Quelle: VNN)

**(3) Fahrzeuge**

	Linienunternehmen	Subunternehmen [ohne Bürgerbusse]
<b>Gesamtzahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge</b>	<b>128</b>	<b>19</b>
Durchschnittsalter der Fahrzeuge (ca.)	<b>8,4 Jahre</b>	
<b>Fahrzeugart</b>	<b>Hochflur-Fahrzeuge (Anzahl)</b>	<b>Niederflur-/Low- Entry-Fahrzeuge (Anzahl)</b>
⇒ Kleinbus	8	2
⇒ Midibus	2	0
⇒ Solobus	32	75
⇒ 15m-Bus	11	1
⇒ Gelenkbus	0	16
Im Gelegenheitsverkehr eingesetzt	8	
In der Schülerbeförderung nach Freistellungsverordnung eingesetzt	3	
<b>Fahrzeug-Ausstattung</b>	<b>(Anzahl der Fahrzeuge)</b>	
<b>Mehrzweckflächen (Stellfläche für Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle, Gepäck)</b>		
⇒ Fahrzeuge mit Mehrzweckfläche	129	
⇒ Fahrzeuge ohne Mehrzweckfläche	18	
<b>Zielschilder</b>		
⇒ Fahrzeuge mit Matrix-/LED-Anzeige	138	
⇒ Fahrzeuge mit Rollband	0	
⇒ Fahrzeuge mit Steckschildern	9	
<b>Einstiegshilfen bei Niederflur-Fahrzeugen</b>		
⇒ Fahrzeuge mit Absenkvorrichtung (Kneeling)	103	
⇒ Fahrzeuge mit elektrisch ausfahrbarer Rampe	0	
⇒ Fahrzeuge mit manuell ausklappbarer Rampe	96	
⇒ Fahrzeuge mit Lift	0	

Tabelle 11: Fahrzeugmerkmale der im Landkreis Stade eingesetzten Fahrzeuge

#### **(4) Darstellung des allgemeinen Linienverkehrs im Landkreis Stade**

Die einzelnen Linien weisen im Landkreis unterschiedliche Merkmale auf und haben daher für das Verkehrsangebot auch eine unterschiedliche Bedeutung. Es werden folgende Linienkategorien definiert:

##### **Regionallinie / Regionallinie mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung**

Regionallinien verbinden auf möglichst direktem Weg Grund-, Mittel- und Oberzentren miteinander. Das Fahrplanangebot erfüllt die Bedürfnisse des Berufs-, Schüler-, Einkaufs- und des Versorgungsverkehrs. Regionallinien weisen auch Leistungsangebote an schulfreien Tagen und im Regelfall auch sonnabends auf und an Bahnstandsstandorten ist die Verknüpfung mit dem SPNV Grundsatz.

Zur besseren Fahrplanübersichtlichkeit wurden im Zuge von Überplanungen dort, wo Regionallinien auch Leistungen in der Schülerbeförderung übernehmen und dies unterschiedliche Linienwege erfordert, neben der direkt in die Zentren verkehrenden Regionallinie jeweils eine weitere Regionallinie mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung eingerichtet (Beispiele: Linien 2025/2026, 2050/2051).

##### **Lokaler Linienverkehr (einschließlich Bürgerbusse)**

Lokaler Linienverkehr findet im Regelfall nur innerhalb einer Stadt oder Gemeinde statt. Im Lk Stade gibt es solche Verkehre in den Hansestädten Buxtehude und Stade.

Zu den lokalen Linienverkehren zählen auch die Bürgerbusse in Fredenbeck, Harsefeld, Horneburg sowie der Bürgerbus Ostetal (SG Oldendorf-Himmelpforten). Diese Verkehre beruhen auf gemeindliche Initiativen und erfüllen Verkehrsbedürfnisse innerhalb einer Samtgemeinde.

##### **Schulbezogener Linienverkehr**

Der schulbezogene Linienverkehr ist zwar grundsätzlich auch für jedermann zugänglich, aber in Linienkonzeption, Fahrplangestaltung und Betriebszeiten eng an den Bedürfnissen der Hauptnutzergruppe (Schüler/Schülerinnen) orientiert. Klassisches Merkmal ist die Bedienung nur an Schultagen.

Lokale und schulbezogene Verkehre können Zu- und Abbringer-Leistungen zu den/von den Regionallinien übernehmen.

##### **Berufsbezogener Linienverkehr**

Der berufsbezogene Linienverkehr ist zwar weitgehend auch für jedermann zugänglich, aber in Linienkonzeption, Fahrplangestaltung und Betriebszeiten eng an die Bedürfnisse der Hauptnutzergruppe (Mitarbeiter des jeweiligen Unternehmens) orientiert.

##### **Freizeitbezogener Linienverkehr**

Seit 2009 verkehrt der Elbe-Radwanderbus im Zeitraum von April bis Oktober sonnabends sowie sonn- und feiertags im Landkreis. Neben den touristischen Aspekten, die beim ERWB im Vordergrund stehen, nimmt das Fahrplanangebot im Bedienungsbereich auch ergänzende Aufgaben für den ÖPNV wahr. Die Finanzierung wird vom Landkreis (aus Mitteln für den Tourismus) und den beteiligten Kommunen anteilig sichergestellt.

In diesen Bereich fallen auch Discoverkehre, die im Landkreis Stade einen eigenständigen Tarif aufweisen.

##### **Schülerbeförderung nach der Freistellungsverordnung (FVO)**

Diese Verkehre sind nicht an die Haltestellen der öffentlichen Linien gebunden und erfüllen folgende Aufgaben:

- ⇒ Ein Teil dieser bedarfsorientierten Verkehrsart ergänzt vorhandene Linien zu Zeiten, in denen diese kein ausreichendes Angebot vorhalten. Dies sind beispielsweise Fahrten zur 2. oder nach der 4., 6. oder 7. Schulstunde, Rückfahrten von Arbeitsgemeinschaften und Zubringerfahrten zu öffentlichen Linien.
  - ⇒ Weiterhin decken Freistellungsverkehre die Schülerbeförderung aus einzelnen Orten zu Grundschulen, Förderschulen aber auch zu Schulen des Sek. I-Bereiches ab.
-

### (5) Teilnetze im Landkreis Stade

Für das Gebiet des Landkreises Stade sind sieben Teilnetze mit weitgehend harmonisierten Genehmigungslaufzeiten festgeschrieben. Lediglich das TN 5 weist derzeit unterschiedliche Laufzeiten der Genehmigungen auf. Hier hat der Landkreis Stade das Ziel, die Genehmigungslaufzeiten auch in diesem Teilnetz wieder auf die derzeit längst laufende Genehmigung auszurichten (siehe Maßnahmenkatalog).

Teilnetz	Verkehrsraum	Regionallinien
1	Stadtverkehr Stade	
2	Stadtverkehr Buxtehude	
3	Buxtehude – Apensen	2035, 2036
4	Stade – Lühe – Jork – Buxtehude / Horneburg – Lühe	257, 2030, 2040, 2050 / 2051
5	Stade – Fredenbeck – Harsefeld – Horneburg	2060, 2331, 2332
6	Stade – Himmelpforten – Oldendorf	2027, 2028
7	Stade – Drochtersen – Nordkehdingen	2025 / 2026

Tabelle 12: Teilnetze, Verkehrsachsen und Regionallinien

## Zuordnung der Linien zu Teilnetzen (Übersicht)

Linie	Linienführung	TN	Linie	Linienführung	TN
257	Jork – Königreich – Neugraben	4	2080	Wiegernsen – Revenahe	3
1824	Otterndorf – Stade, AOS	Lk Cux	2081	Sauensiek – Wiegernsen	3
2001	Hagen – Stade, Bahnhof – Haddorf	1	2090	Drochtersen – Freiburg	7
2002	Stade, Bahnhof – Schwedenviertel	1	2091	Heinbockel – Oldendf. – Himmelpforten	6
2004	Stade, Pferdemarkt – Pommernstraße	1	2092	Neuland – Engelschoff – Himmelpforten	6
2005	Stade, Pferdemarkt – Klein Thun	1	2093	Gräpel – Oldendorf – Himmelpforten	6
2007	Stade, Wiepenkathen – Agathenburg	1	2094	Oldendorf – Himmelpforten	6
2008	Stade, Bahnhof – Mittelnkirchener Straße	1	2096	Kranenburg – Oldendorf	6
2011	Stade, Bahnhof – Glückstädter Str.	1	2101	Buxtehude, ZOB – Kellerkuhle – Torfweg	2
2017	Stadersand – Bockhorster Weg	1	2102	Buxtehude, ZOB – Heideweg	2
2018	Burweg – Haddorf – Stade	1	2103	Buxtehude, ZOB – Hedendorf	2
2021	Stade, Bhf – Wiepenkath. – Stade, Bhf	1	2104	Buxtehude, Bf. Süd – Ketzendorf	2
2022	Balje – Freiburg – Stade – Lühe – Harsef.	X	2105	Buxteh. ZOB – Torfweg – Krkhs. – ZOB	2
2025	Stade – Freiburg	7	2111	Buxtehude, Abzw. Rübke – SZ Berl. Str.	2
2026	Stade – Freiburg – Itzwörden	7	2113	Hedendorf – Berliner Str. (Schulzentrum)	2
2027	Stade – Himmelpf. – Oldendorf – Gräpel	6	2114	Eilendorf – Immenbeck – Torfweg	2
2028	Stade – Düdenbüttel – Bremervörde	6	2129	Altendorfer Moor – Wischhafen	7
2030	Buxtehude – Jork – Steinkirchen	4	2131	Hüll / Engelschoff – Heinbockel	Ohne TN- Zuord- nung
2035	Buxtehude – Beckdorf – Ahlerstedt	3	2132	Stade – Harsefeld – Himmelpf. – Bevern	
2036	Buxtehude – Apensen – Kl. Wohnste	3	2133	Freiburg – Wischh. – Drocht. – Bevern	
2037	Wolfsbruchermoor – Stade	7	2134	Buxtehude – Jork – Horneburg – Fredenbeck – Bevern	
2038	Buxtehude – Moisburg – Hollenstedt	2	2286	Hedendorf – Nottensdorf – Horneburg	5
2040	Buxtehude – Jork – Kohlenhusen	4	2310	Gr. Aspe – Kutenholz – Fredenbeck	5
2043	Gehrden – Jork	4	2322	Bremervörde – Fredenbeck – Stade	5
2044	Borstel – Ladekop	4	2330	Harsefeld – Bargstedt – Harsefeld	5
2045	Moorende – Hove – Estebrügge	4	2331	Harsefeld – Kutenholz – Stade	5
2050	Stade – Steinkirchen – Jork – Cranz	4	2332	Harsefeld – Fredenbeck – Stade	5
2051	Stade – Twielenfleth – Steinkirchen – Jork	4	2333	Bliedersdorf – Horneburg – Harsefeld	5
2052	Twielenfleth – Grünendeich – Steinkirchen	4	2385	Wedel – Fredenbeck – Horneburg	5
2053	Horneburg – Steinkirchen	4	2386	Helmste – Deinste – Fredenbeck	5
2054	Bassenfleth – Hollern	4	2401	Sauensiek – Griemshorst – Harsefeld	5
2057	Balje – Freiburg – Wischhafen – Hemmoor	7	2405	Harsefeld – Apensen – Buxtehude	3
2060	Stade – Harsefeld – Ahlerstedt – Zeven	5	1705	Hemmoor – Himmelpf. – Stade – Finken.	Bis 30.11. 2019 ohne TN- Zuord- nung. Ab 01.12. 2019 TN8
2061	Stade – Harsefeld – Ahlerst. – Wangersen	5	2703	Zeven – Harsefeld – Finkenwerder	
2065	Großenwörden – Himmelpforten	6	2704	Drochtersen – Bützfl. – Finkenwerder	
2066	Wangersen – Ahlerstedt	5	2706	Mulsum – Hornebg. – Jork – Finkenwerd.	
2067	Beckdorf – Goldbeck – Nindorf – Apensen	3	2707	Wedel – Fredenbeck – Finkenwerder	
2068	Groß Sterneberg – Himmelpforten	6	2708	Schwinge – Grünendeich – Finkenwerd.	
2069	Mittelsdorf – Hammah	6	2711	Sittensen – Buxtehude – Finkenwerder	
2070	Groß Sterneberg – Hammah	6	2712	Gräpel – Stade – Finkenwerder	
2072	Aschhorn – Hüll – Drochtersen	7	2713	Harsefeld – Bliederd. – Finkenwerder	
2073	Krautsand – Drochtersen	7	2718	Wiepenkathen – Jork – Finkenwerder	
2074	Barnkrug – Drochtersen	7	2719	Ottensen – Buxtehude – Finkenwerder -	
2075	Asselermoor – Assel	7	3813	Bremervörde – Gräpel – Oldendorf	Lk ROW
2078	Wischhafen – Oederquart – Freiburg	7			
2079	Oederquart – Wischhafen	7			

Tabelle 13: Zuordnung der Linien zu Teilnetzen



Abb. 3: Teilnetz 1 Hansestadt Stade

Teilnetz 1 Hansestadt Stade						
VU	Linie	Linienführung	Li.-Lä. (km)	Gen.- Dauer	PBefG	
KVG	2001	Stade, Hagen – Bahnhof - Pferdemarkt – Hahle – Haddorf	13,8	31.07.27	§ 42	
	2002	Stade, Bahnhof – Pferdemarkt – Schwedenviertel	10,6			
	2004	Stade, Pferdemarkt - Bahnhof – Pommernstraße	7,8			
	2005	Stade, Pferdemarkt - Bahnhof – Klein Thun	7,4			
	2007	Stade, Wiepenkathen – Stade, Ottenbeck – Agathenburg	18,2			
	2008	Mittelnkirchener Straße – Bahnhof – Wilhelm-Sietas-Str.	6,2			
	2011	Stade, Bahnhof – Glückstädter Straße	2,0			
	2017	Stadersand – Schölisch – Hohenwedel	12,5			
	2018	Burweg – Haddorf – Stade, Vincent-Lübeck-Gymnasium	33,6			
	2021	Stade, Bahnhof – Haddorf – Wiepenkathen – Stade, Bhf	28,1		§ 42	
Linien, die im Bereich des TN 1 verkehren, aber keinem oder einem anderen TN angehören						TN
KVG	1705	Hemmoor – Burweg – Himmelpforten – Düdenbüttel – Stade – Finkenwerder, Airbus	39,5 (65,0)	31.07.24	§ 42	8
KVG	1824	Otterndorf – Himmelpforten – Düdenbüttel – Stade, AOS	7,0 (68,0)	31.07.24	§ 42	Lk CUX
KVG	2022	Balje – Freiburg – Stade – Grünendeich – Jork - Harsefeld	86,3	21.04.19	§ 42	
KVG	2025	Freiburg – Drochtersen – Bützfleth – Stade	34,6	31.12.24	§ 42	7
KVG	2026	Iltzörden – Balje – Freiburg - Drochtersen - Stade	62,5	31.12.24	§ 42	6
KVG	2027	Gräpel – Oldendorf – Himmelpforten – Stade	31,03	31.05.27	§ 42	6
KVG	2028	Bremervörde – Hagenah – Heinbockel – Stade	33,0 (50,0)	31.05.27	§ 42	6
KVG	2029	Zeven – Ahlerstedt – Harsefeld – Hagen – Stade	73,9 (86,0)	31.07.24	§ 42	5
KVG	2037	Wolfsbruchermoor – Asselermoor - Stade	41,9	31.12.24	§ 42	7
KVG	2050	Cranz – Jork – Steinkirchen – Stade	31,5	31.12.27	§ 42	4
KVG	2051	Jork - Steinkirchen – Twielenfleth - Stade	27,8	31.12.27	§ 42	4
KVG	2132	Stade – Harsefeld – Ahlerstedt – Bargstedt – Kutenholz – Hammah – Himmelpforten – Oldendorf – Bevern, Tatöf	53,3 (65,7)	31.03.27	§ 43 (4)	
KVG	2133	Balje – Freiburg – Wischhafen – Drochtersen – Bützfleth – Hemmoor – Lamstedt – Bevern, Tatöf	49,7 (90,0)	05.12.19	§ 43 (4)	
Reese	2331	Harsefeld – Kutenholz – Mulsum - Schwinge – Stade	40,9	30.11.19	§ 42	5
Reese	2332	Harsefeld – Bargstedt – Fredenbeck – Schwinge – Stade	35,1	30.11.19	§ 42	5
KVG	2704	Drochtersen – Bützfleth – Lühe – Finkenwerder	37,4 (47,6)	31.07.24	§ 42	8*
KVG	2708	Schwinge – Stade – Grünendeich – Steinkirchen – Wisch – Borstel – Finkenwerder, Airbus	37,9 (48,1)	31.07.24	§ 42	8*
KVG	2712	Gräpel – Heinbockel – Haddorf – Stade – Finkenwerder	49,1 (59,2)	31.07.24	§ 42	8*
KVG	2718	Wiepenkathen – Stade – Dollern – Jork – Finkenwerder	34,2 (44,2)	31.07.24	§ 42	8*

\* bis zum 30.11.2019 ohne Teilnetz-Zuordnung, ab 01.12.2019 TN 8 des Lk Stade

Tabelle 14: Teilnetz 1 Hansestadt Stade

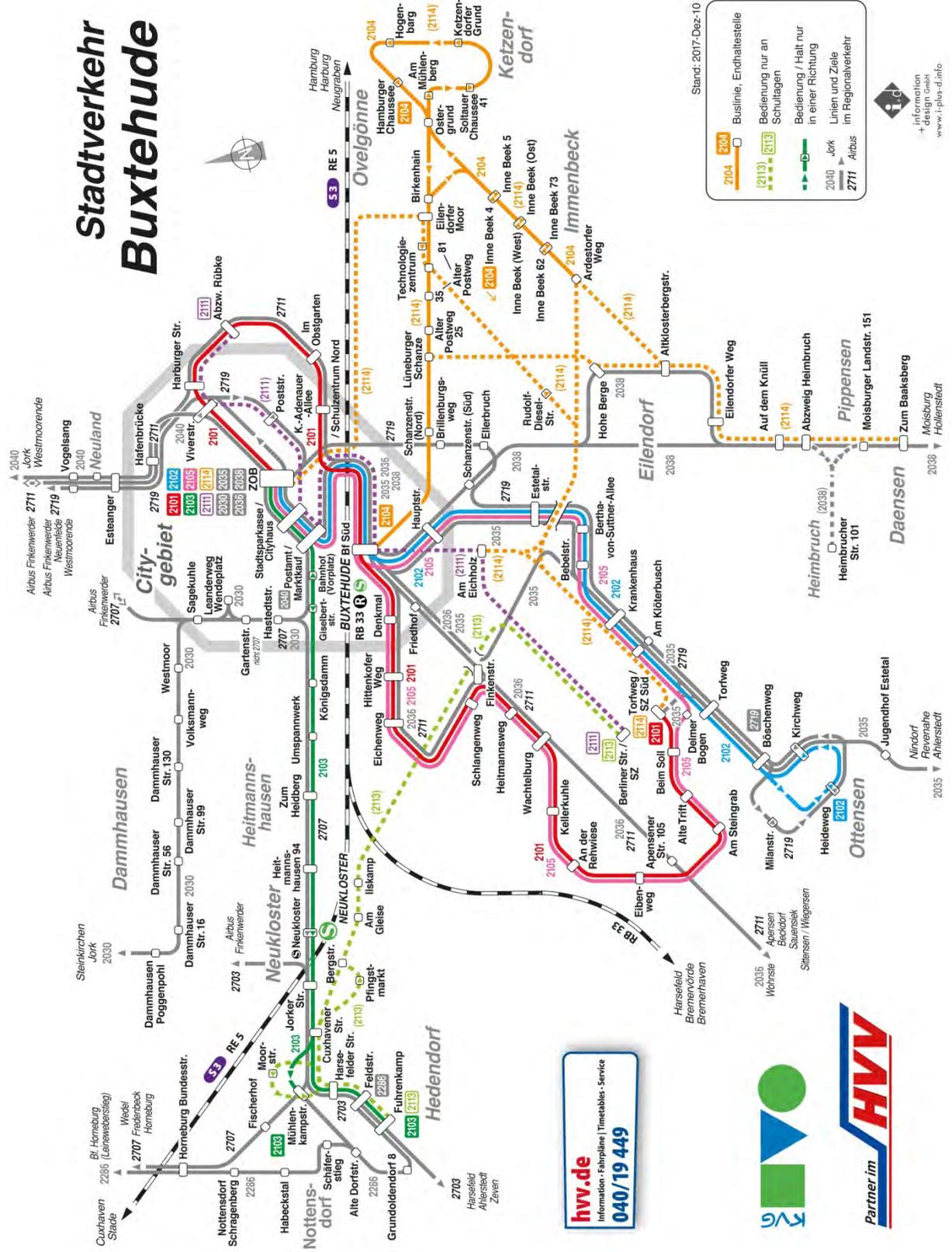


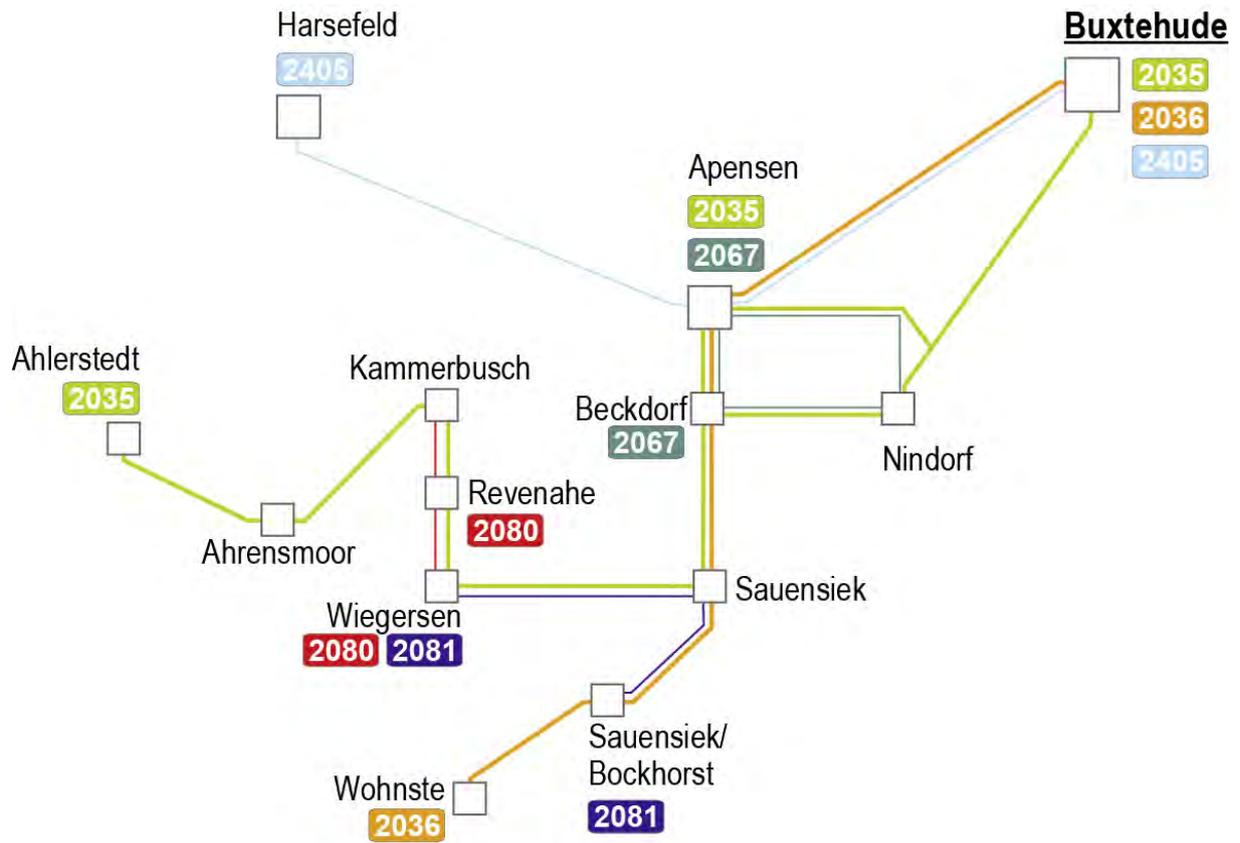
Abb. 4: Teilnetz 2 Hansestadt Buxtehude

Teilnetz 2 Hansestadt Buxtehude						
VU	Linie	Linienführung	Li.-Lä. (km)	Gen.- Dauer	PBefG	
KVG	2038	Buxtehude – Eilendorf – Moisburg – Eversen - Hollenstedt	11,4 (20,1)	31.07.27	§ 42	
	2101	Buxtehude, ZOB – Kellerkuhle – Torfweg	9,82			
	2102	Buxtehude, ZOB – Krankenhaus - Heideweg	6,29			
	2103*	Buxtehude, ZOB – Neukloster – Hedendorf	7,22			
	2104	Buxtehude, Bf. Süd – Ovelgönne – Ketzendorf	10,99			
	2105	Buxtehude, ZOB – Torfweg – Krankenhaus - ZOB	12,20			
	2111	Buxtehude, Abzw. Rübke – Berliner Straße (Schulzentr.)	9,20			
	2113	Hedendorf – Berliner Straße (Schulzentrum)	7,80			
	2114	Eilendorf – Immenbeck – Pippensen – Schulen Buxteh.	23,00			
Linien, die im Bereich des TN 2 verkehren, aber keinem oder einem anderen TN angehören						TN
KVG	2030	Steinkirchen – Lühe – Jork – Dammhausen – Buxtehude	52,0	31.12.27	§ 42	4
KVG	2035	Ahlerstedt – Sauensiek – Beckdorf – Nindorf – Buxtehude	54,0	30.11.27	§ 42	3
KVG	2040	Kohlenhusen – Borstel - Jork – Estebrügge – Buxtehude	16,2	31.12.27	§ 42	4
KVG	2134	Buxtehude – Jork – Mittelkirchen – Horneburg – Fredenbeck – Bevern, Tatöf	46,7 (53,0)	13.02.19	§ 43 (4)	
Dam mann	2286	Horneburg – Bliedersdorf – Nottensdorf – Hedendorf	13,8	30.11.19	§ 42	5
EVB	2405	Harsefeld – Apensen – Ottensen – Buxtehude	24,4	30.11.27	§ 42	3
KVG	2703	Zeven – Harsefeld – Hedendorf – Neukloster – Finkenwerder, Airbus	40,6 (65,6)	31.07.24	§ 42	8**
KVG	2707	Wedel – Fredenbeck – Neukloster – Buxtehude – Finkenwerder, Airbus	55,9 (66,2)	31.07.24	§ 42	8**
KVG	2711	Sittensen – Sauensiek – Buxtehude – Finkenwerder, Airbus	27,7 (50,0)	31.07.24	§ 42	8**
KVG	2719	Ottensen – Buxtehude – Königreich – Hove – Finkenwerder, Airbus	18,5 (28,7)	31.07.24	§ 42	8**

\* Durch organisatorische/genehmigungsrechtliche Veränderungen im TN5 könnten sich auch Veränderungen bei der Linie 2103 Buxtehude, ZOB – Hedendorf ergeben (siehe im Kap. 4.3, Maßnahme IIa)

\*\* bis zum 30.11.2019 ohne Teilnetz-Zuordnung, ab 01.12.2019 TN 8 des Lk Stade

Tabelle 15: Teilnetz 2 Hansestadt Buxtehude



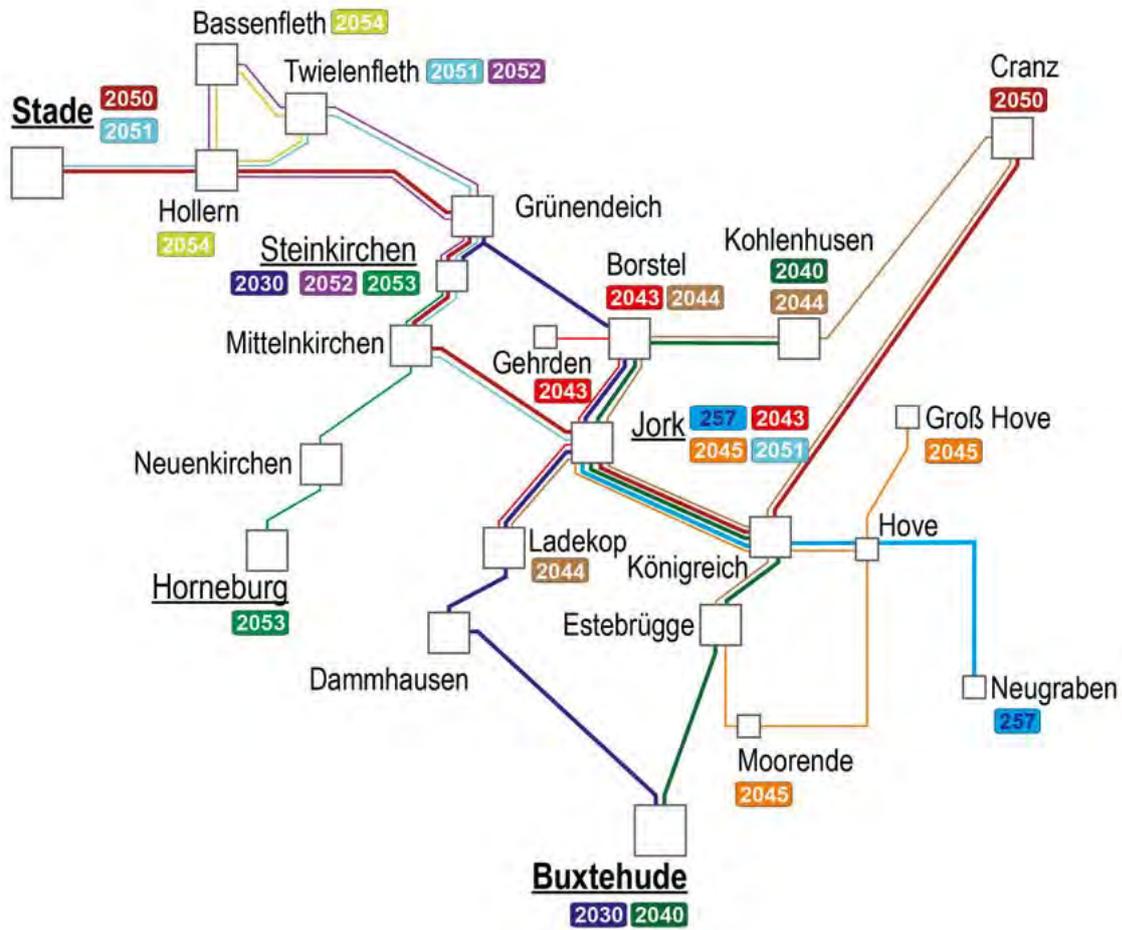
Teilnetz 3: Buxtehude - Apensen

Abb.5: Teilnetz 3 Buxtehude – Apensen

Teilnetz 3 Buxtehude – Apensen						
VU	Linie	Linienführung	Li.-Lä. (km)	Gen.- Dauer	PBefG	
KVG	2035	Ahlerstedt – Sauensiek – Beckdorf – Nindorf – Buxtehude	37,30	30.11.27	§ 42	
	2036	Kl. Wohnste – Sauensiek – Beckdorf – Apensen – Buxteh.	26,62 (31,58)		§ 42	
	2067	Beckdorf – Goldbeck – Nindorf – Apensen	24,10		§ 43 (2)	
	2080	Wiegensen – Revenahe	5,70		§ 43 (2)	
	2081	Sauensiek, Bockhorst – Sauensiek – Wiegensen	9,97		§ 43 (2)	
EVB	2405	Harsefeld – Apensen – Buxtehude	21,00		§ 42	
Linien, die im Bereich des TN 3 verkehren, aber keinem oder einem anderen TN angehören						TN
KVG	2711	Sittensen – Sauensiek – Buxtehude – Finkenw., Airbus	27,7 (50,0)	31.07.24	§ 42	8*
EVB	2401	Sauensiek – Wiegensen – Griemshorst – Harsefeld	18,3	30.11.19	§ 42	5

\* bis zum 30.11.2019 ohne Teilnetz-Zuordnung, ab 01.12.2019 TN 8 des Lk Stade

Tabelle 16: Teilnetz 3 Buxtehude – Apensen



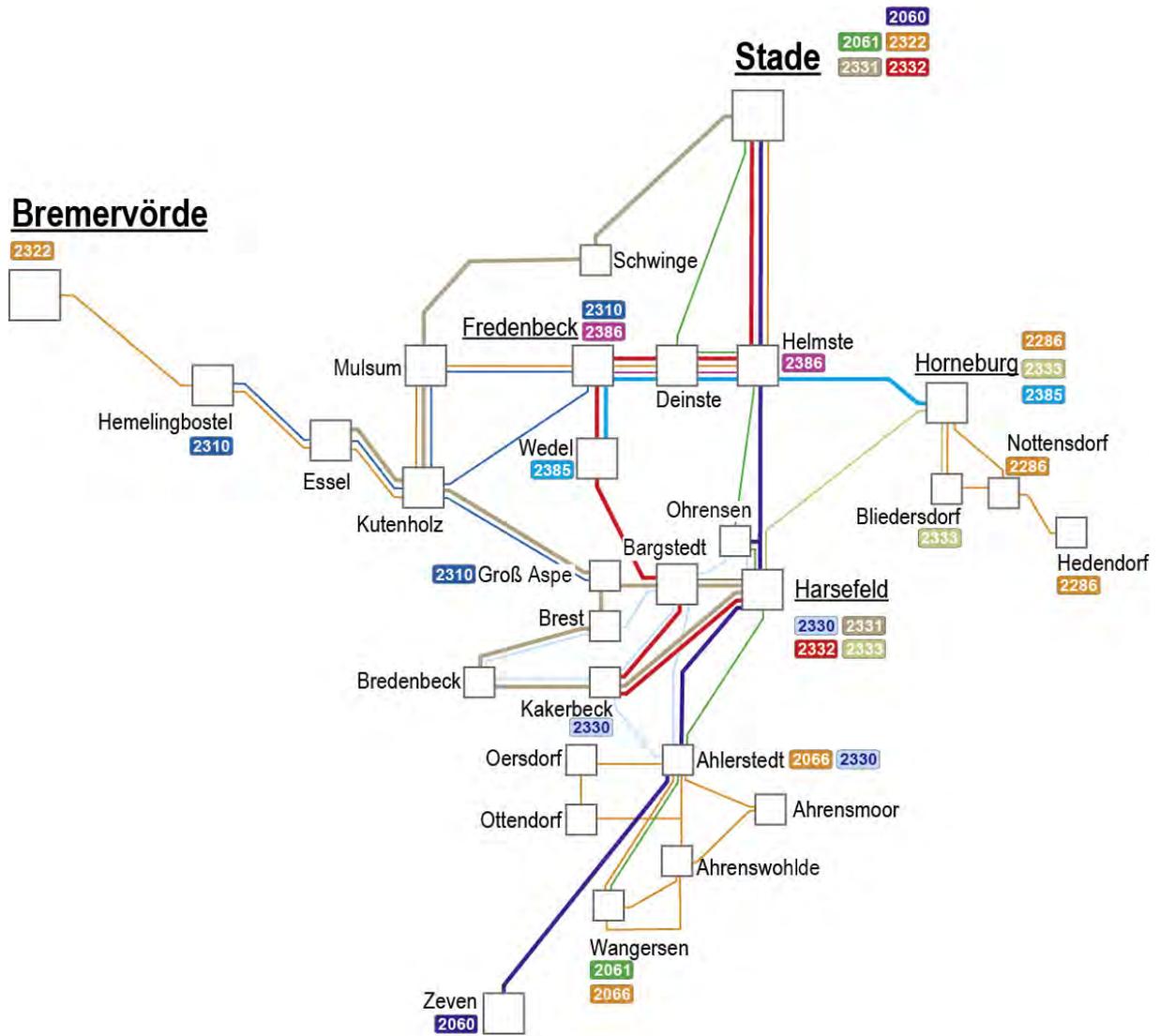
Teilnetz 4 | Buxtehude - Jork - Stade / Horneburg - Lühe

Abb. 6: Teilnetz 4 Buxtehude – Jork – Lühe – Stade / Horneburg – Lühe

Teilnetz 4 Buxtehude – Jork – Lühe – Stade / Horneburg – Lühe						
VU	Linie	Linienführung	Li.-Lä. (km)	Gen.- Dauer	PBefG	
KVG	257	Jork / Cranz – Hamburg-Neugraben	7,1 (21,2)	31.12.27	§ 42	
	2030	Steinkirchen – Lühe – Jork – Dammhausen – Buxtehude	20,63		§ 42	
	2040	Kohlenhusen – Borstel - Jork – Estebrügge – Buxtehude	15,14		§ 42	
	2043	Gehrden – Ladekop – Lühe – Borstel – Jork	22,15		§ 43 (2)	
	2044	Borstel – Kohlenhusen – Hinterbrack – Königreich – Estebrügge – Jork – Ladekop	21,35		§ 43 (2)	
	2045	Moorende – Hove – Königreich – Estebrügge	18,86		§ 43 (2)	
	2050	Stade – Steinkirchen – Jork – Cranz	31,50		§ 42	
	2051	Stade – Twielenfleth – Steinkirchen – Jork	27,80		§ 42	
	2052	Twielenfleth – Grünendeich - Steinkirchen	20,30		§ 43 (2)	
	2053	Horneburg – Mittelnkirchen – Steinkirchen	13,60		§ 42	
	2054	Bassenfleth – Wöhrden – Melau - Hollern	20,42		§ 43 (2)	
Linien, die im Bereich des TN 4 verkehren, aber keinem oder einem anderen TN angehören						TN
KVG	2134	Buxtehude – Jork – Mittelnkirchen – Horneburg – Fredenbeck – Bevern, Tatöf	46,7 (53,0)	13.02.29	§ 43 (4)	
Dammann	2286	Horneburg – Bliedersdorf – Nottensdorf – Hedendorf	13,8	30.11.19	§ 42	5
Reese	2333	Bliedersdorf – Horneburg – Issendorf – Harsefeld	15,6	30.11.19	§ 42	5
KVG	2707	Wedel – Fredenbeck – Neukloster – Buxtehude – Finkenwerder, Airbus	55,9 (66,2)	31.07.24	§ 42	8*
KVG	2708	Schwinge – Stade – Hollern – Grünendeich – Steinkirchen – Wisch – Borstel – Finkenwerder, Airbus	37,9 (48,1)	31.07.24	§ 42	8*
KVG	2713	Harsefeld – Horneburg – Finkenwerder, Airbus	29,1 (39,2)	31.07.24	§ 42	8*
KVG	2718	Wiepenkathen – Stade – Agathenburg – Dollern – Mittelnkirchen – Jork – Finkenwerder, Airbus	34,2 (44,4)	31.07.24	§ 42	8*
KVG	2719	Ottensen – Buxtehude – Königreich – Hove – Finkenwerder, Airbus	18,5 (28,7)	31.07.24	§ 42	8*

\* bis zum 30.11.2019 ohne Teilnetz-Zuordnung, ab 01.12.2019 TN 8 des Lk Stade

Tabelle 17: Teilnetz 4 Buxtehude – Jork – Lühe – Stade / Horneburg – Lühe



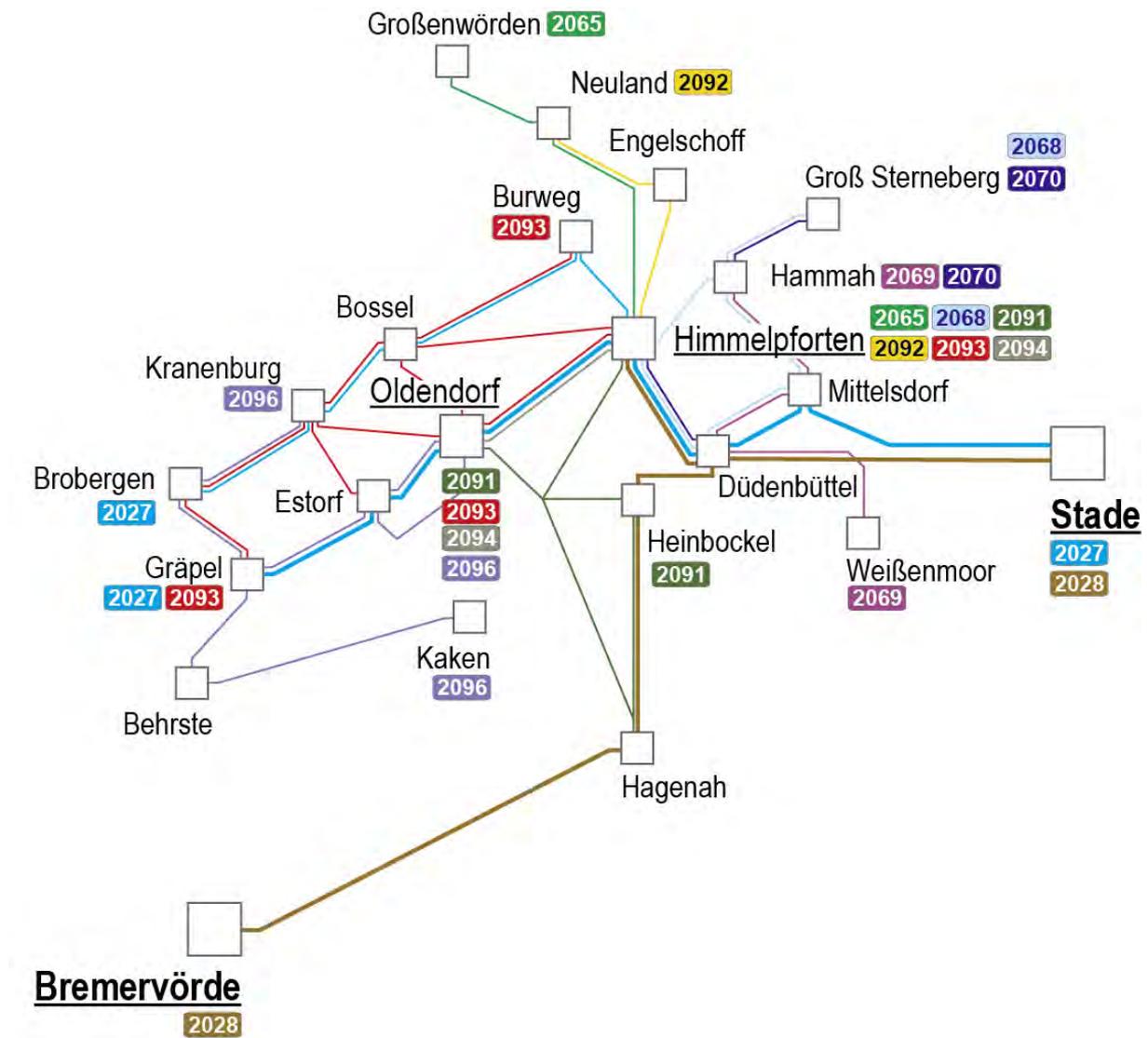
Teilnetz 5 | Stade - Fredenbeck - Harsefeld - Horneburg

Abb. 7: Teilnetz 5 Stade – Fredenbeck – Harsefeld – Horneburg

Teilnetz 5 Stade – Fredenbeck – Harsefeld – Horneburg						
VU	Linie	Linienführung	Li.-Lä. (km)	Gen.- Dauer	PBefG	
KVG	2060	Zeven – Ahlerstedt – Harsefeld – Hagen – Stade	45,4 (39,3)	31.07.24	§ 42	
	2061	Wangersen – Ahlerstedt – Harsefeld – Helmste - Stade	42,40			
	2066	Wangersen – Ahlerstedt	41,00			
Dam- mann	2286	Bliedersdorf – Horneburg – Nottensdorf – Hedendorf	15,60	30.11.19	§ 42	
Reese	2310	Groß Aspe – Kutenholz – Mulsum – Fredenbeck	35,42	30.11.19	§ 42	
EVB (Reese)	2322	Bremervörde – Fredenbeck - Stade	41,80 (36,3)	30.11.19	§ 42	
Reese	2330	Harsefeld – Kakerbeck – Brest – Bargstedt – Harsefeld	66,28	30.11.19	§ 42	
	2331	Harsefeld – Brest – Kutenholz – Mulsum – Stade	66,26			
	2332	Harsefeld – Fredenbeck – Schwinge – Deinste – Stade	75,06			
	2333	Bliedersdorf – Horneburg – Issendorf – Harsefeld	15,60			
	2385	Wedel – Fredenbeck – Horneburg, Bahnhof	23,16			
	2386	Helmste – Deinste – Fredenbeck	8,45			
EVB	2401	Sauensiek – Wiegersen – Griemshorst – Harsefeld	18,30	30.11.19	§ 42	
Linien, die im Bereich des TN 5 verkehren, aber keinem oder einem anderen TN angehören						TN
KVG	2053	Horneburg – Mittelnkirchen – Steinkirchen	13,6	31.12.27	§ 43 (2)	4
KVG	2132	Stade – Harsefeld – Ahlerstedt – Bargstedt – Kutenholz – Hammah – Himmelpforten – Oldendorf – Bevern, Tatöf	53,3 (65,7)	31.03.27	§ 43 (4)	
KVG	2134	Buxtehude – Jork – Mittelnkirchen – Horneburg – Fredenbeck – Bevern, Tatöf	46,7 (53,0)	13.02.29	§ 43 (4)	
Reese/ BB Harse- feld	2301	Harsefeld, Alte Post – Issendorf - Harsefeld, Alte Post	18,6	31.07.23	§ 42	
	2302	Harsefeld, Alte Post – Mittelfelder Str. -Harsef, Alte Post	13,3			
	2303	Harsefeld, Alte Post – Ahlerstedt – Harsefeld., Alte Post	19,2			
Reese/ BB Freden- beck	2311	Fredenbeck, Rathaus – Schwinge – Mulsum, Höchststadt	14,0	31.10.23	§42	
	2312	Fredenbeck, Rathaus – Deinste – Helmste, Rüstjer Str.	12,8			
	2313	Fredenbeck, Rathaus – Wedel – Aspe – Kutenholz, Hinrich-Braasch-Weg	14,9			
	2314	Fredenbeck, Rathaus – Kutenholz – Essel – Mulsum	23,3			
KVG	2703	Zeven – Harsefeld – Hedendorf – Neukloster – Finkenwerder, Airbus	40,6 (65,6)	31.07.24	§ 42	8*
KVG	2706	Mulsum – Kutenholz – Bargstedt – Issendorf – Horneburg – Jork – Finkenwerder, Airbus	44,2 (54,2)	31.07.24	§ 42	8*
KVG	2707	Wedel – Fredenbeck – Horneburg - Neukloster – Buxtehude – Finkenwerder, Airbus	55,9 (66,2)	31.07.24	§ 42	8*
KVG	2713	Harsefeld – Horneburg – Finkenwerder, Airbus	29,1 (39,2)	31.07.24	§ 42	8*

\* bis zum 30.11.2019 ohne Teilnetz-Zuordnung, ab 01.12.2019 TN 8 des Lk Stade

Tabelle 18: Teilnetz 5 Stade – Fredenbeck – Harsefeld – Horneburg



Teilnetz 6 | Stade - Himmelpforten - Oldendorf

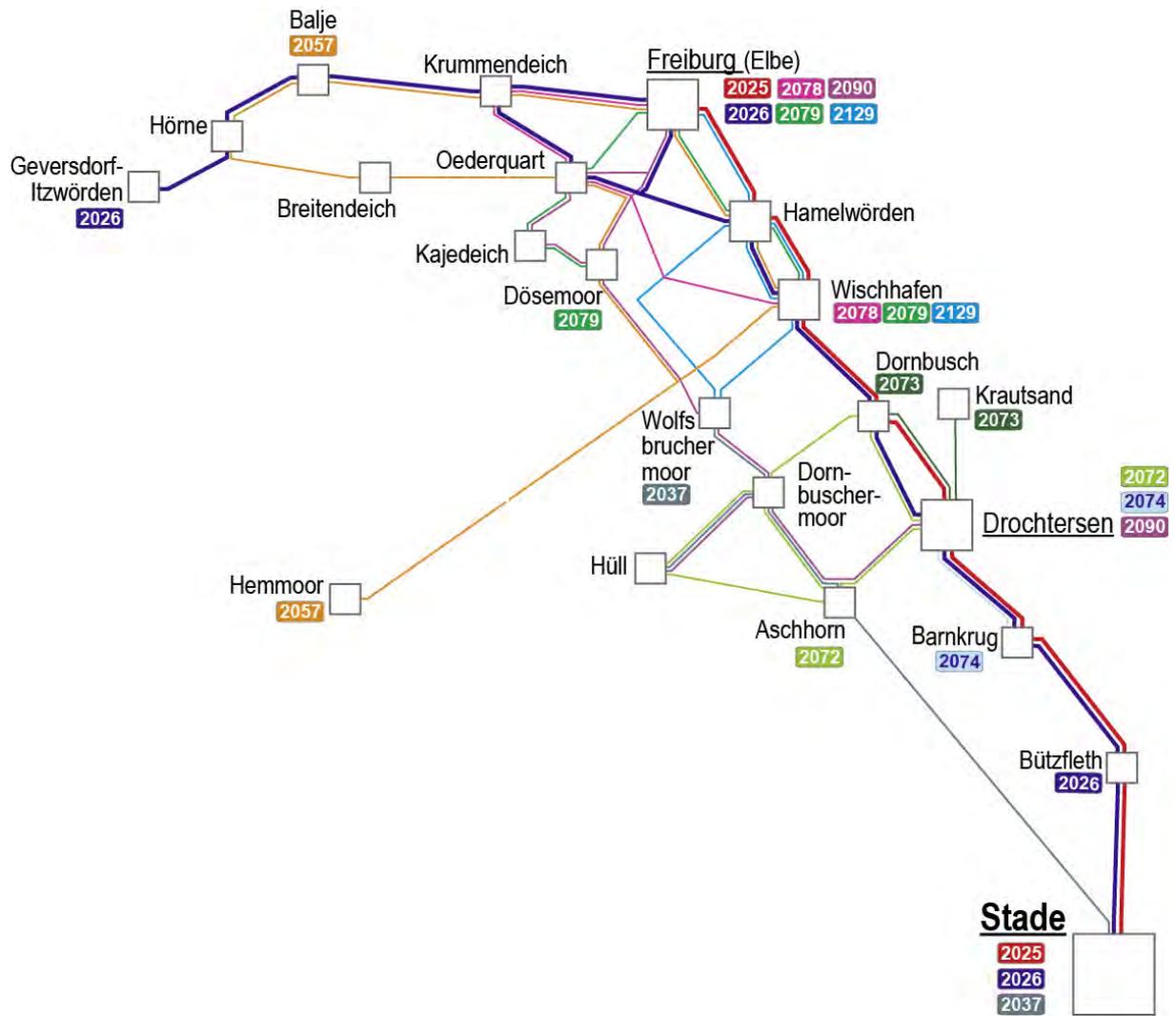
Abb. 8: Teilnetz 6 Stade – Himmelpforten – Oldendorf

Teilnetz 6 Stade – Himmelpforten – Oldendorf						
VU	Linie	Linienführung	Li.-Lä. (km)	Gen.- Dauer	PBefG	
KVG	2027	Gräpel – Kranenbg. – Oldendorf – Himmelpforten – Stade	31,03	31.05.27	§ 42	
	2028	Bremervörde – Hagenah – Heinbockel (– Himmelpforten) – Düdenbüttel – Stade	30,58 (47,58)			
	2065*	Großenwörden – Neuland – Himmelpforten	14,74			
	2068*	Gr. Sterneberg – Hammah – Düdenbüttel – Himmelpfort.	19,76			
	2069*	Weißemoor – Düdenbüttel – Mittelsdorf – Hammah	13,51			
	2070*	Groß Sternberg – Hammah	13,06			
	2091	Oldendorf, Sunde – Heinbockel – Hagenah – Oldendorf – Himmelpforten	16,87			
	2092	Neuland – Engelschoff – Burg – Himmelpforten	13,07			
	2093	Gräpel – Kranenburg – Burweg – Himmelpforten	28,78			
	2094	Oldendorf – Himmelpforten	7,65			
	2096	Kaken – Behrste – Gräpel – Estorf – Beutz – Oldendorf	27,61			
Linien, die im Bereich des TN 6 verkehren, aber keinem oder einem anderen TN angehören						TN
KVG	1705	Hemmoor – Burweg – Himmelpforten – Düdenbüttel – Stade – Finkenwerder, Airbus	39,5 (65,0)	31.07.24	§ 42	8**
KVG	1824	Otterndorf – Himmelpforten – Düdenbüttel – Stade, AOS	51,4 (130)	31.05.24	§ 42	Lk CUX
KVG	2018	Burweg – Haddorf – Stade	58,2	31.07.24	§ 43 (2)	1
KVG	2131	Engelschoff – Hammah – Düdenbüttel – Heinbockel Hüll – Großenwörden – Neuland – Himmelpf – Heinbockel	22,8	28.02.26	§ 43 (4)	
KVG	2132	Stade – Harsefeld – Ahlerstedt – Bargstedt – Kutenholz – Hammah – Himmelpforten – Oldendorf – Bevern, Tatöf	53,3 (65,7)	31.03.27	§ 43 (4)	
KVG	2712	Gräpel – Heinbockel – Haddorf – Finkenwerder, Airbus	49,1 (59,2)	31.07.24	§ 42	8**
KVG	3813	Bremervörde – Elm – Gräpel – Oldendorf	8,5 (18,2)	31.07.19	§ 42	LK ROW

\* Im Zuge einer Neuorganisation der Liniennummern im gesamten Landkreis Stade (s. Kap. Maßnahmen) wird bei den gekennzeichneten Linien mit der KVG über eine Änderung der Liniennummern in 2085, 2087, 2088 und 2089 möglichst zum Schuljahresbeginn 2018/19 gesprochen. Die Nummern 2065, 2068 und 2069 sollen künftig im Raum Harsefeld/Fredenbeck Verwendung finden.

\*\* bis zum 30.11.2019 ohne Teilnetz-Zuordnung, ab 01.12.2019 TN 8 des Lk Stade

Tabelle 19: Teilnetz 6 Stade – Himmelpforten – Oldendorf



### Teilnetz 7 | Stade - Drochtersen - Nordkehdingen

Abb. 9: Teilnetz 7 Stade – Drochtersen – Nordkehdingen

Teilnetz 7 Stade – Drochtersen – Nordkehdingen						
VU	Linie	Linienführung	Li.-Lä. (km)	Gen.- Dauer	PBefG	
KVG	2025	Freiburg - Wischhafen – Drochtersen – Bützfleth – Stade	38,9	31.12.24	§ 42	
	2026	Itzwörden – Balje – Krummendeich – Freiburg – Oederquart – Wischhafen – Drochtersen – Stade	62,5		§ 42	
	2037	Wolfsbruchermoor – Aschhorn – Stadermoor – Stade	41,9		§ 42	
	2057	Balje – Oederquart – Wischhafen, Köckweg – Hemmoor / Balje – Krummend. – Freiburg – Wischhafen – Hemmoor	29,3 (42,0)		§ 42	
	2072	Aschhorn – Buschhörne – Hüll – Dornbusch - Drochters.	27,9		§ 42	
	2073	Krautsand – Drochtersen – Nindorf – Dornbusch	14,0		§ 42	
	2074	Barnkrug – Wethe – Assel (– Drochtersen)	8,1		§ 42	
	2075	Asselermoor – Aschhorn – Drochtersen – Assel	21,1		§ 43 (2)	
	2078	Wischhafen – Oederquart (– Krummendeich) – Freiburg	16,2		§ 42	
	2079	Oederquart, Dösemoor – Wischhafen (– Freiburg )	28,0		§ 43 (2)	
	2090	Drochtersen – Neulandermoor – Oederquart – Freiburg	28,5		§ 42	
	2129	Wischhafen, Köckweg – Wischhafen (– Freiburg)	19,8		§ 43 (2)	
Linien, die im Bereich des TN 7 verkehren, aber keinem oder einem anderen TN angehören						TN
KVG	2133	Freiburg – Hamelwörden – Wischhafen – Drochtersen – Hemmoor – Lamstedt – Bevern, Tatöf	25,7 (70,0)	05.12.19	§ 43 (4)	
KVG	2704	Drochtersen – Bützfleth – Lühe – Finkenwerder, Airbus	37,4 (47,6)	31.07.24	§ 42	8*

\* bis zum 30.11.2019 ohne Teilnetz-Zuordnung, ab 01.12.2019 TN 8 des Lk Stade

Tabelle 20: Teilnetz 7 Stade – Drochtersen – Nordkehdingen

(6) Berufsverkehre, Discoverkehre und Schülerbeförderung  
(ohne Zuordnung zu einem Teilnetz)

§ 43 (1) PBefG – Berufsverkehre				
VU	Linie	Linienführung	Li.-Lä. (km)	Gen.- Dauer
KVG	19	Otterndorf – Stade, Airbus	24,2 (60,0)	31.08.18

Tabelle 21: Berufsverkehre im Landkreis Stade

§ 43 (4) PBefG – Discoverkehre				
VU	Linie	Linienführung	Li.-Lä. (km)	Gen.- Dauer
KVG	2131	Engelschoff – Gr. Sterneberg – Hammah – Düdenbüttel – Heinbockel / Hüll – Großenwörden – Himmelpforten – Heinbockel	42,7	28.02.26
KVG	2132	Stade – Harsefeld – Ahlerstedt – Bargstedt – Kutenholz – Hammah – Himmelpforten – Oldendorf – Bevern, Tatöf	94,5 (110)	31.03.27
KVG	2133	Freiburg – Wischhafen – Drochtersen – Bützfleth – Hemmoor – Lamstedt – Bevern, Tatöf	25,7 (70,0)	05.12.19
KVG	2134	Buxtehude – Jork – Mittelinkirchen – Horneburg – Fredenbeck – Bevern, Tatöf	46,7 (53,0)	13.02.29

Tabelle 22: Discoverkehre im Landkreis Stade

Schülerbeförderung nach Freistellungsverordnung mit Bussen (ohne Mitnahme Dritter)	
VU	Fahrtweg
Dammann	Bliedersdorf – Nottensdorf, Schule
Kröger	Helmste – Deinste – Fredenbeck – Wedel – Mulsum – Essel – Kutenholz – Aspe – Bargstedt – Ohrensen – Harsefeld, Balthasar-Leander-Schule
KVG	2095 Stade, Fröbel-Schule – Mittelsdorf – Düdenbüttel – Gräpel
SG-Bus	Gudenhandviertel – Guderhandviertel, GS
Reese	Agathenburg, Buchenweg – Hanfberg/Lieth – Dollern, GS

Tabelle 23: Schülerbeförderung nach Freistellungsverordnung mit Bussen

Außerdem werden zu zahlreichen Schulen im Landkreis Stade Beförderungen mit Taxi und Mietwagen durchgeführt. Bei diesen Angeboten handelt es sich sowohl um Anschlussbeförderungen zu Bussen und Bahnen, als auch um tägliche Beförderungen zwischen Wohnungen/Wohnorten und Schulen. Im Hinblick auf die bedienten Schulen reicht die Palette der FVO-Fahrten mit Taxis bzw. Mietwagen von der Förderschule bis hin zum Gymnasium. Der Anteil dieser Fahrten hat in den vergangenen Jahren stark zugenommen.

Weiterhin erfolgen – soweit erforderlich – Beförderungen zu den Schulkindergärten sowie zu vorschulischen Sprachfördermaßnahmen (§64 Abs. 3 NSchG) mit Taxis/Mietwagen, da für diese Kinder aufgrund ihres jungen Alters eine Beförderung mit dem Bus noch nicht in jedem Fall in Frage kommt und zudem die Schulzeiten für die Unterrichtsformen häufig nicht mit den Fahrplänen öffentlicher Verkehrsmittel korrespondieren.

Zu folgenden Schulen außerhalb des Kreisgebietes werden derzeit FVO-Verkehre durchgeführt (beispielhafte, keine abschließende Aufzählung):

- Hamburg, Bildungszentrum für Blinde und Sehbehinderte
- Hamburg, Schule Elfenwiese [FöS Motorische und körperliche Entwicklung]
- Hamburg, Bildungszentrum für Hören und Kommunikation
- Hemmoor, Schule Am Alten Postweg [FöS Lernen]
- Langen-Debstedt, Seeparkschule Wesermünde [FöS körperliche und motorische Entwicklung]
- Neuhaus (Oste), Marie-Juchacz-Schule [FöS mit Schwerpunkt emotionale und soziale Entwicklung]
- Wistedt, Elias-Schule [FöS der Rudolf-Steiner-Schule Nordheide, FöS Lernen, emotionale und soziale Entwicklung, geistige Entwicklung sowie motorische und körperliche Entwicklung]
- Zeven und Verden, Janusz-Korczak-Schule [FöS Lernen]

### **(7) Anruf-Sammeltaxi-Verkehre im Landkreis Stade**

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

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

In den Nächten von Freitag auf Sonnabend und von Sonnabend auf Sonntag ist das AST-Angebot erweitert: Für die Spät-S-Bahnen aus Hamburg, die um 1.28 bzw. 3.28 Uhr ab Hamburg Hauptbahnhof verkehren und um 2.29 bzw. 4.29 Uhr Stade erreichen, stellt das AST an den Bahnhöfen Buxtehude, Horneburg und Stade die Verknüpfung mit der S3 sicher und bedient alle Orte im Landkreis Stade.

An schulfreien Tagen beginnt das AST-Angebot im Sinne der Pendler und Pendlerinnen bereits ab 6.30 Uhr.

Das beschriebene AST-Grundangebot, das vom Landkreis bestellt und finanziert wird, können Kommunen bei Übernahme der Kosten durch zusätzliche AST-Angebote ergänzen. Von dieser Möglichkeit machen derzeit die Hansestadt Buxtehude sowie die Gemeinden Engelschoff, Großenwörden, Groß Sterneberg und Hammah Gebrauch..

Systemmerkmale des AST-Angebots::

- Der Einstieg erfolgt an allen Bushaltestellen im Landkreis, während beim Ausstieg eine Haustürbedienung vorgesehen ist.
- Der AST-Tarif ist so gestaltet, dass er zwischen den Tarifen für einen Busfahrausweis und dem Taxitarif liegt. Im Landkreis gibt es 3 entfernungsabhängige Tarifzonen. Die Tarife gliedern sich seit dabei wie folgt:

Tarifzone A (bis 10 km)	5,50 EUR
Tarifzone B (10 – 25 km)	11,00 EUR
Tarifzone C (über 25 km)	16,00 EUR

Die Ermäßigung für Schwerbehinderte, Kinder bis 14 Jahre und Zeitkarteninhaber/innen beträgt 0,80 EUR.

- Eine Anmeldung ist mindestens 45 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit bei der AST-Zentrale unter der Rufnummer 0 41 41 / 123 123 erforderlich.

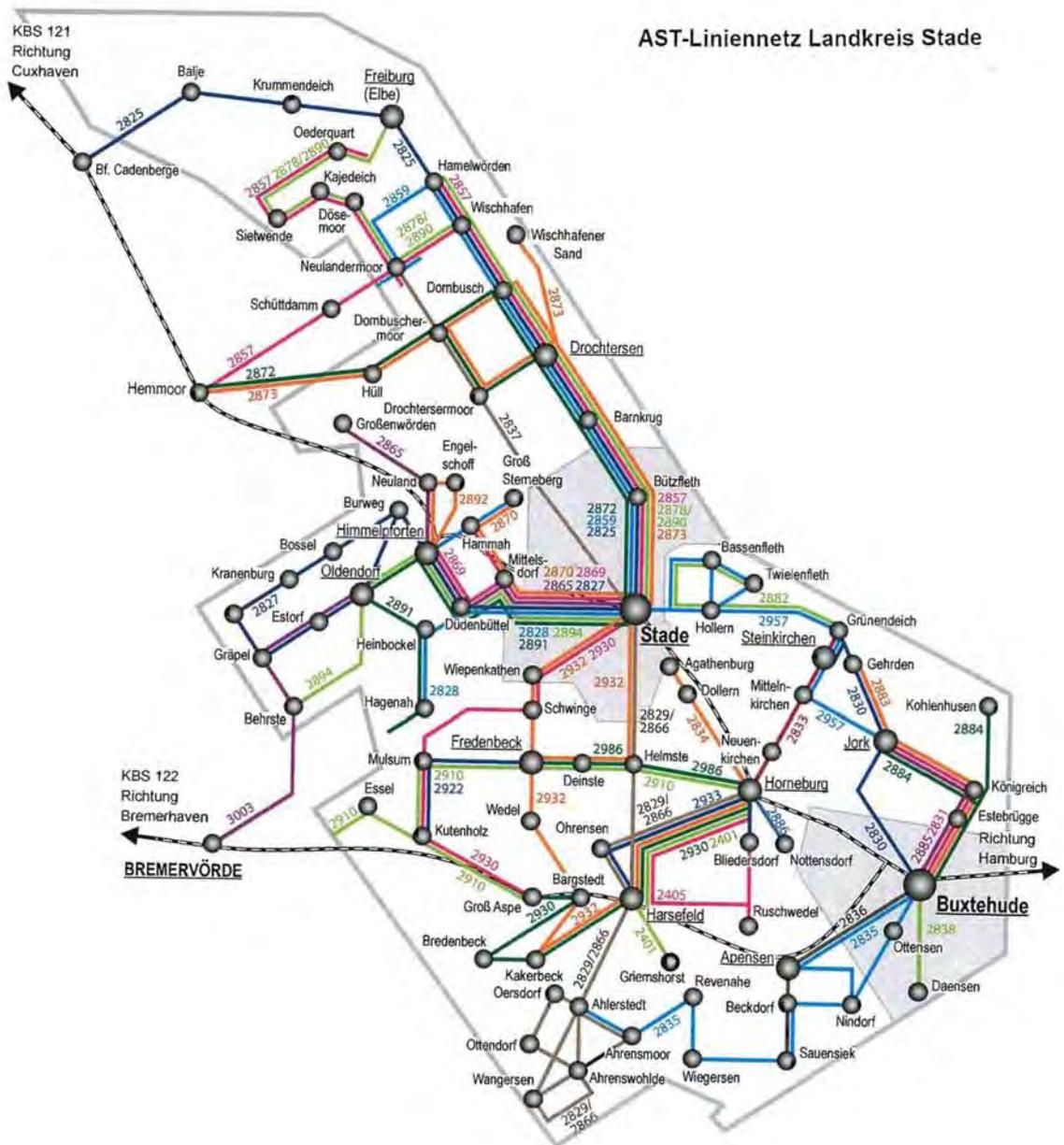


Abb. 10: Übersicht AST-Verkehr im Landkreis Stade

## 2.3.4 Verknüpfung der Verkehre

### (1) Verknüpfung ÖPNV ↔ ÖPNV

Im Landkreis Stade sind einige Haltestellen wichtige Verknüpfungspunkte zwischen Buslinien. Zu diesen zählen beispielsweise Buxtehude, ZOB und Bahnhof, Jork, Marktplatz und Stade, Bahnhof und Pferdemarkt. Darüber hinaus haben die Verknüpfungspunkte in Freiburg (Haltestelle Bahnhofstraße), Drochtersen (Schule/Kehre) und Königreich (Kreuzung) regionale Bedeutung für den Umstieg zwischen einzelnen Buslinien.

Für den Bereich der Gemeinde Jork ist darüber hinaus die Haltestelle Cranz, Estebogen als Verknüpfungspunkt zwischen den Linien 2050 und 150 von Bedeutung.

### (2) Verknüpfung ÖPNV ↔ SPNV

Eine Reihe von Buslinien erfüllen Zubringerfunktionen für den Schienenverkehr und bedienen Bahnhöfe und Haltepunkte. Gute Übergangsmöglichkeiten zwischen Bussen und Bahnen bestehen in Buxtehude und Stade. In Harsefeld und Horneburg bestehen zwischen Bussen und Bahnen Übergangsmöglichkeiten, allerdings nicht zu allen Zeiten. Dies gilt ebenfalls für den Haltepunkt Kutenholz.

Im Bereich der SG Oldendorf-Himmelpforten sind einzelne Fahrten der Buslinie 2027 mit dem RE5 am Bahnhof Himmelpforten verknüpft. Für die Gemeinde Jork bietet Hamburg-Neugraben eine Verknüpfung zwischen ÖPNV und SPNV (Buslinie 257 ↔ S-Bahn).

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

### (3) Verknüpfung ÖPNV ↔ Individualverkehr (IV)

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

An einigen Haltestellen sind für Fahrräder Abstellbügel angeordnet, die die bequeme Kombination Fahrrad ↔ Bus ermöglichen.

### (4) Verknüpfung SPNV ↔ Individualverkehr (IV)

Zur Verknüpfung des SPNV mit dem IV sind an Bahnhöfen und Haltepunkten im Landkreis P+R- und B+R-Anlagen mit unterschiedlichen Kapazitäten eingerichtet worden. Die Stellplatzkapazitäten

Bahnhof / Haltepunkt	Anzahl der Plätze	
	P+R	B+R
<b>Kbs 121 Cuxhaven – Hamburg</b>		
Agathenburg	31	56
Buxtehude	665	468
Dollern	40	42
Hammah	78	48
Himmelpforten	172	104
Horneburg	338	250
Neukloster	178	88
Stade	720	240
<b>Kbs 122 Buxtehude – Bremervörde</b>		
Apensen	63	32
Bargstedt	20	28
Brest-Aspe	10	14
Harsefeld	112	222
Kutenholz	20	24
Ruschwedel	6	36

Tabelle 24: Anzahl der P+R und B+R-Plätze an Bahnhöfen und Haltepunkten (Quelle: Angaben der Kommunen)

### (5) Verknüpfung SPNV ↔ SPNV und SPNV ↔ SPFV

Für den Landkreis Stade ist der Bahnhof Buxtehude Verknüpfungspunkt zwischen den SPNV-Verbindungen Cuxhaven – Stade – Buxtehude – Hamburg und Buxtehude – Bremervörde – Bremerhaven sowie zwischen RE5 und S-Bahn. In Stade kann der Übergang zwischen RE5 und S-Bahn erfolgen. Da die Verknüpfung des SPNV mit dem SPFV nicht im Landkreis erfolgen kann, sind die für den Landkreis relevanten Umsteigebahnhöfe Hamburg-Harburg und/oder Hamburg Hbf.

## 2.4 Tarife

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

- Tarif des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV-Tarif)
- Regionaltarif (VNN-Tarif)
- Niedersachsen-Tarif
- Tarif der Deutschen Bahn AG (Beförderungsbedingungen für Personen durch die Unternehmen der Deutschen Bahn AG [BB DB])
- Übergangstarife Landkreis Cuxhaven/HVV und Landkreis Rotenburg (Wümme)/HVV für Zeitkarten
- Übergangstarif HVV-Tarif ↔ ROW-Tarif
- AST-Tarif
- Tarif Elbe-Radwanderbus
- Tarife der Bürgerbusse
- Sondertarife Diskoverkehre
- Tarife der Fähren Lühe - Schulau und Wischhafen - Glückstadt

### HVV-Tarif

Seit dem Beitritt zum Hamburger Verkehrsverbund zum Dezember 2004 gilt im Landkreis Stade der HVV-Tarif. Dieser als Flächenzonentarif konzipierte Tarif gilt auf allen Bus- und Bahnlinien für Verbindungen innerhalb des Verbundgebietes. Innerhalb des HVV-Tarifs können Fahrgäste aus einem breit gefächerten Angebot von Einzel-, Gruppen-, Tages-, Wochen-, Monats- und Abokarten auswählen. Außerdem werden im Großkunden-Abonnement (Zeitkartenkooperation mit Unternehmen und Behörden) ProfiTickets angeboten.

### Regionaltarif (VNN-Tarif)

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

### Niedersachsentarif

Der Niedersachsentarif gilt für alle SPNV-Linien Niedersachsens außerhalb der Verbünde sowie für Fahrten im ein- und ausbrechenden Verkehr mit den Verbänden in Niedersachsen, Bremen und Hamburg. Der streckenbezogene Tarif umfasst 500 Preisstufen. Es werden Einzelfahrkarten, Hin- und Rückfahrkarten, Handy-Ticket, 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. Im Zeitkarten-Angebot können Bus-/Schiene-Karten auf ausgewählten Relationen auch im Landkreis Stade gekauft werden. In Abhängigkeit der gewählten Relationen sind sowohl eine Nutzung von Bahn und Bus als auch Anschlussverbindungen von Bus und Bahn möglich.

Es besteht die Möglichkeit, für Einzel- und Hin-/Rückfahrkarten im Niedersachsentarif die Tarife für die örtlichen Verkehrsmittel in den niedersächsischen Verkehrs- und Tarifverbänden sowie z.B. im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) oder auch im Verkehrsverbund Bremen/ Niedersachsen (VBN) mit zu entrichten, also nur eine Fahrkarte zu ordern. Damit ist die Anschlussmobilität in die Verkehrs- und Tarifverbände gesichert. Außerhalb der Verkehrs- und Tarifverbände können auf ausgewählten Buslinien

Anschluss-Fahrkarten zusammen mit der Bahnfahrkarte erworben werden. Im Landkreis werden gegenwärtig keine Anschluss-Fahrkarten für Buslinien angeboten.

#### **Anschlussmobilität der NITAG:**

Es ist geplant, zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 landesweit und somit auch an den betroffenen SPNV-Haltestellen des Landkreises Stade die integrierte Anschlussmobilität (im SPNV-Fahrschein integrierter Fahrschein für den kommunalen Vor-/Nachlauf) für Fahrgäste aus dem Anwendungsgebiet des Niedersachsentarifes umzusetzen. Darüber hinaus wird eine Anerkennung des Niedersachsen-Tickets im ÖPNV auch im Gebiet des VNN im Rahmen des Niedersachsentarifes angestrebt.

#### **Übergangstarif HVV-Tarif ↔ ROW-Tarif**

Für Fahrgäste mit Einstiegs- bzw. Ausstiegs-Haltestelle im Landkreis Rotenburg (Wümme) kommt ein Übergangstarif zwischen dem HVV- und dem ROW-Tarif zur Anwendung. Dieser gilt auf den Linien 2028 Stade – Bremervörde, 2029 Stade – Zeven, 2036 Buxtehude – Wohnste, 2322 Stade – Bremervörde und 3813 Oldendorf – Bremervörde sowie bei den Airbuslinie 2703 Zeven – Harsefeld – Jork – Finkenwerder und 2711 Sittensen – Apensen – Buxtehude - Finkenwerder.

#### **AST-Tarif**

Die AST-Verkehre weisen einen eigenen, 3-stufigen, entfernungsabhängigen Tarif auf und sind nicht in den HVV-Tarif eingebunden (vgl. S. 43)

#### **Sondertarife für Bürgerbusse / Elbe-Radwanderbus / Diskoverkehre**

Spezifische Tarife gelten bei den Bürgerbussen Fredenbeck, Harsefeld, Horneburg und Ostetal (Oldendorf-Himmelpforten).

Auch der Elbe-Radwanderbus weist einen eigenen Tarif auf (Tageskarte 4,- €; Familienkarte für max. 2 Erwachsene und 3 Jugendliche bis 14 Jahre 9,- €; kein Aufschlag für Fahrradmitnahme). Für die Diskoverkehre zwischen dem Landkreis Stade und der Diskothek Tatöf in Bevern (Linien 2132, 2133, 2134) gelten entfernungsabhängige Sondertarife.

Alle genannten Sondertarife weisen keine Übergänge zu den Tarifen anderer Verkehrsunternehmen oder dem HVV-Tarif auf.

#### **Übergangstarife im SPNV Niedersachsen-Tarif ↔ HVV-Tarif**

Auf der KBS 121 (RE 5) Cuxhaven – Stade – Hamburg wird zwischen den Bahnhöfen im Landkreis Cuxhaven und ausgewählten Zielgebieten im HVV-Gebiet – darunter im Landkreis Stade die Tarifzonen Stade und Buxtehude – ein Übergangstarif für Zeitkarten angeboten. Zum Jahresende 2019 bzw. Anfang 2020 werden die Bahnhöfe im Landkreis Cuxhaven an der Schienenstrecke nach Cuxhaven in den HVV-Tarif integriert werden. Der Lk Stade begrüßt die Ausweitung des HVV-Tarifs im Sinne der Bürger/innen aus dem Bereich Nordkehdingen, die den RE5 von Cadenberge bzw. Hemmoor aus in Richtung Hamburg nutzen.

Die für den Lk Cuxhaven beschlossene Ausweitung des HVV-Tarifs wird analog im Dezember 2019 bzw. Januar 2020 auch auf die Bahnhöfe der KBS 122 (RB 33 Bremerhaven – Bremervörde - Buxtehude) übertragen.

#### **Tarife der Fähren Lühe – Schulau und Wischhafen – Glückstadt**

Die beiden Fährbetriebe haben jeweils eigene Tarife, die keine Übergänge zu den Tarifen der anderen Verkehrsunternehmen aufweisen.

---

## 2.5 Fahrgastinformation

### Fahrplanbücher

Die Fahrpläne des Bus- und Schienenverkehrs im Landkreis Stade sind komplett in der Regional-Ausgabe des HVV-Fahrplanbuches enthalten. Damit wird eine umfassende Information über das ÖV-Angebot im Landkreis und zwischen dem Landkreis und Hamburg geboten.

### Elektronische Fahrplanauskunft

Weiterhin steht die HVV-Internetauskunft unter [www.hvv.de](http://www.hvv.de) zur Verfügung. Außerdem geben die Internetauskünfte der VNN und des VBN ([www.vnn.de](http://www.vnn.de) bzw. [www.vbn.de](http://www.vbn.de)) deutschlandweite Auskünfte über ÖV-Verbindungen.

Weiterhin stehen die Internetauskünfte der Deutschen Bahn AG ([www.bahn.de](http://www.bahn.de)), der Metronom-Eisenbahngesellschaft ([www.der-metronom.de](http://www.der-metronom.de)), der KVG ([www.kvg-bus.de](http://www.kvg-bus.de)) oder der EVB ([www.evb-elbe-weser.de](http://www.evb-elbe-weser.de)) zur Verfügung. Angebot und Tarife des AST-Verkehrs können unter [www.ast-stade.de](http://www.ast-stade.de) abgefragt werden.

Telefonische Informationen können jeweils über die einzelnen Verkehrsunternehmen und für den HVV unter Tel. 040 / 19 449 abgefragt werden.

### 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.

## 2.6 Fahrgastbeteiligung: Fahrgastbeirat des Landkreises

Im Landkreis Stade können am ÖPNV interessierte Bürger/innen seit 1999 im Fahrgastbeirat des Landkreises ihre Anliegen einbringen. Der Aufgabenträger und die in die Arbeit des Beirates eingebundenen Verkehrsunternehmen profitieren von den Hinweisen aus dem Kreis der Fahrgäste. Mängel und Schwachstellen können schnell erkannt und möglichst umgehend abgestellt werden. Der Fahrgastbeirat hat seit seinem Bestehen folgende Arbeiten veröffentlicht: Anregungen zur Ausgestaltung von Bushaltestellen im Regionalverkehr (2001); Konzept zur Anbindung der Buslinien an die S-Bahn im Rahmen der Streckenverlängerung von Hamburg-Neugraben bis Stade (2007); Bewertung der Infrastruktur an den Bahnstationen im Landkreis Stade (Teil 1 > 2012; Teil 2 > 2014).

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

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

## 3. Bewertung und Mängelanalyse

### 3.1. Einleitung

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

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

- Fahrtenhäufigkeit und
- Beförderungszeit

wesentliche Merkmale für einen attraktiven ÖPNV sind. Für diese Einflussgrößen der Komponente Verkehrsangebot wird eine Untersuchung und Bewertung durchgeführt, dabei untergliedert sich das Verkehrsangebot auf die Bereiche

- Erschließungsqualität,
- Bedienungsqualität,
- Verbindungsqualität.

### 3.2 Verkehrsangebot

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

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

#### 3.2.1 Erschließungsqualität

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

Das **Beurteilungsmerkmal** der Erschließungsqualität ist demnach die Existenz bzw. das Fehlen einer Haltestelle im jeweiligen Ort, die mindestens eine Hin- und Rückfahrt pro Tag zum Grundzentrum (oder zum Mittel- bzw. Oberzentrum) durch den allgemein zugänglichen ÖPNV ermöglicht. In die Beurteilung fließen auch Haltestellen ein, die sich nicht in Ortslage, sondern an Hauptstraßen befinden. Diese Haltestellen weisen häufig den Namen „Ort X, Abzweig“ auf. Um Berücksichtigung zu finden, müssen diese Haltestellen allerdings in fußläufiger Entfernung vom zentralen Bereich des Ortes liegen (600 – 700 m).

Das **Bewertungsraster** beinhaltet, dass lediglich Orte mit mehr als 200 Einwohnern betrachtet werden. Ferner wird überprüft, inwieweit die Haltestellen sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen von Linienverkehren bedient werden. Die Erschließungsqualität in der Hansestadt Buxtehude und in der Hansestadt Stade ist mit dem für den gesamten Landkreis vorgesehenen Bewertungsraster analysiert und bewertet worden, d.h. es wurden die Verbindungen der Stadtteile zum Bahnhof untersucht. Grundlage der Bewertung ist der HVV-Fahrplan 2017/2018.

#### Ergebnis

Die Untersuchung der Erschließungsqualität wurde für 125 Orte/Ortsteile des Landkreises, die mehr als 200 Einwohner zählen, durchgeführt. Davon verfügen 123 Orte zumindest über eine Bushaltestelle des allgemein zugänglichen ÖPNV. Ohne ÖPNV-Erschließung sind derzeit Guderhandviertel und der Orts-

teil Guderhandviertel-Bergfried. Im Guderhandviertel wird lediglich Schülerbeförderung nach Freistellungsverordnung ohne Mitnahme Dritter angeboten, die nicht allgemein zugänglich ist und deshalb nicht in die Bewertung einfließt. An Schultagen besitzen alle anderen 123 Orte und Ortsteile durch Bus und/oder Bahnlinien eine ÖPNV-Anbindung und gelten nach den festgelegten Kriterien (mindestens eine Hin- und eine Rückfahrt) als erschlossen.

An schulfreien Tagen ist die Erschließungsqualität eingeschränkt, da sich das Angebot im Linienverkehr auf die Regional- und Stadtlinien reduziert. Es werden 114 Orte durch Linienverkehre bedient (entspricht 92,7%), während 9 Orte an schulfreien Tagen keine Erschließung durch den Linienverkehr aufweisen.

Die Ergebnisse sind in den einzelnen Gebietskörperschaften unterschiedlich: In den Hansestädten Buxtehude und Stade sowie in den SG Apensen, Fredenbeck, Harsefeld und Horneburg ist auch an schulfreien Tagen eine gebietsweite ÖPNV-Bedienung sichergestellt.

In der Samtgemeinde Lühe besteht im Guderhandviertel kein Linienverkehr, außerdem wird Wörden an schulfreien Tagen nicht vom ÖPNV bedient, so dass der Erschließungsgrad lediglich einen Wert von 72,7% erreicht. Auch in der SG Oldendorf/Himmelpforten sinkt der Erschließungsgrad mit 77,8% deutlich, da mit Engelschoff, Groß Sterneberg, Großenwörden und Neuland gleich 4 Orte an schulfreien Tagen ohne Busanschluss sind.

Verringerte Erschließungsqualitäten weisen zudem die Gem. Drochtersen (83,3%) sowie SG Nordkehdingen (85,7%) und Gem. Jork (87,5%) auf. Aus der nachfolgenden Grafik sind die prozentualen Werte in den einzelnen Kommunen zu ersehen.

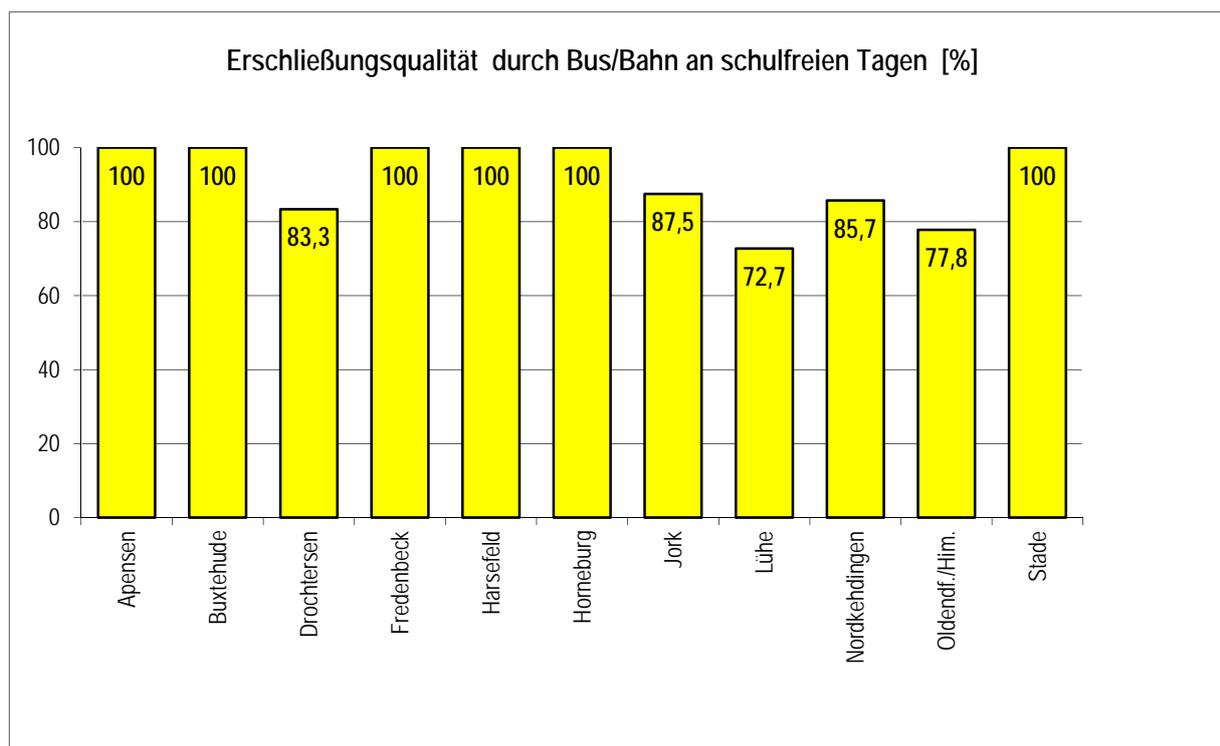


Abb. 11: Erschließungsqualität durch Bus/Bahn an schulfreien Tagen

Die Mängel in der Erschließung werden durch das landkreisweite AST-Angebot ausgeglichen: Alle Orte haben auch an schulfreien Tagen durch AST-Angebote ÖV-Anbindungen in das nächst gelegene Grund- bzw. Mittelzentrum.

In der Tabelle 30 sind die Ergebnisse der Analyse der Erschließungsqualität für alle Orte/Ortsteile über 200 Einwohner im Landkreis Stade an schulfreien Tagen im Einzelnen dargestellt.

Orte	Erschließung		Anmerkung
	ja	nein	
<b>SG Apensen</b>			
Apensen	X		
Beckdorf	X		
Goldbeck	X		
Nindorf	X		
Revenahe	X		
Sauensiek	X		
Wiegern	X		
<b>Hansestadt Buxtehude</b>			
Buxtehude Süd			
HSt. Alte Trift	X		
HSt. B.-v.-Suttner-Allee.	X		
HSt. Eichenweg	X		
HSt. Wachtelburg	X		
Dammhausen	X		
Eilendorf	X		
Harburger Str. / HSt. Abzw. Rübke	X		
Hedendorf	X		
Heilmannshausen	X		
Immenbeck	X		
Ketzendorf	X		
Neukloster	X		
Ottensen	X		
Ovelgönne	X		
Pippensen	X		
Sagekuhle / HSt. Gartenstraße	X		
<b>Gem. Drochtersen</b>			
Assel	X		
Barnkrug	X		
Dornbusch	X		
Drochtersen	X		
Gauensiek	X		
Hüll		X	ÖV-Anschl. d. AST
Krautsand		X	ÖV-Anschl. d. AST
Nindorf	X		
Ritsch	X		
Sietwende	X		
Theisbrügge	X		
Wethe	X		
<b>SG Fredenbeck</b>			
Deinste	X		
Essel	X		
Fredenbeck	X		
Groß Aspe	X		
Helmste	X		
Kutenholz	X		
Mulsum	X		
Schwinge	X		
Wedel	X		
<b>SG Harsefeld</b>			
Aherstedt	X		
Ahrens Moor	X		
Ahrenswohld	X		
Bargstedt	X		
Bokel	X		
Brest	X		
Harsefeld	X		
Hollenbeck	X		
Issendorf	X		
Kakerbeck	X		
Oersdorf	X		
Ohrensen	X		
Ottendorf	X		
Reith	X		
Ruschwedel	X		
Wangern	X		
<b>SG Horneburg</b>			
Agathenburg	X		
Bliedersdorf	X		

Orte	Erschließung		Anmerkung
	ja	nein	
<b>SG Horneburg (Fortsetzung)</b>			
Dollern	X		
Horneburg	X		
Nottensdorf	X		
<b>Gem. Jork</b>			
Borstel	X		
Estebürgge	X		
Hove	X		
Jork	X		
Königreich	X		
Ladepkop	X		
Lühe	X		
Moorende		X	ÖV-Anschl. d. AST
<b>SG Lühe</b>			
Grünendeich, Kirchenst.	X		
Grünendeich, Minneweg	X		
Guderhandviertel		X	Ohne Linienverkehr / ÖV-Anschl. d. AST
Guderh.-Bergfried		X	
Hollern	X		
Mittelnkirchen, Ort	X		
Mittelnki.-Hohenfelde	X		
Neuenkirchen	X		
Steinkirchen	X		
Twielenfleth	X		
Wörden		X	
<b>SG Nordkehdingen</b>			
Balje	X		
Freiburg	X		
Hamelwörden	X		
Krummendeich	X		
Neulandermoor		X	ÖV-Anschl. d. AST
Oederquart	X		
Wischhafen	X		
<b>SG Oldendorf-Himmelpforten</b>			
Blumenthal	X		
Brobergen	X		
Brobergen	X		
Düdenbüttel	X		
Engelschoff		X	ÖV-Anschl. d. AST
Estorf	X		
Gräpel	X		
Groß Sterneberg		X	ÖV-Anschl. d. AST
Großenwörden		X	ÖV-Anschl. d. AST
Hagenah	X		
Hammah	X		
Heinbockel	X		
Himmelpforten	X		
Kranenburg	X		
Mittelsdorf, Ort	X		
Mittelsdorf, Siedlung	X		
Neuland		X	ÖV-Anschl. d. AST
Oldendorf	X		
<b>Hansestadt Stade</b>			
Altländer Viertel	X		
Bützfleth	X		
Campe			
HSt. Berliner Platz	X		
HSt. Langobardenstraße	X		
HSt. Sachsenstr. West	X		
HSt. Schwabensee	X		
Götzdorf	X		
Haddorf	X		
Hahle	X		
Hohenwedel	X		
Klein Thun	X		
Kopenkamp	X		
Ottenbeck	X		
Schöllisch	X		
Schwedenviertel	X		
Wiepenkathen	X		

Tabelle 25: Erschließungsqualität durch Bus/Bahn an Schultagen und an schulfreien Tagen

### 3.2.2 Bedienungsqualität

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

Der VDV hat 1981 eine ÖPNV-Mindestbedienung für den ländlichen Raum definiert und in einer Veröffentlichung aus dem Jahre 2001 bestätigt. Nach Auffassung der VNO besitzen diese Kriterien weiterhin ihre fachliche Berechtigung, da es bis heute keine passenderen Maßstäbe gibt. Danach werden in Abhängigkeit von der Einwohneranzahl eines Ortes folgende Mindestzahlen von Fahrten im ÖPNV pro Tag in jede Richtung empfohlen:

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

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

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

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

Bei der Untersuchung der Bedienungsqualität werden drei Bezugsebenen der funktionalen Gliederung unterschieden:

- Bedienungsqualität I:** Ortschaften / Siedlungsbereiche (Orte) ↔ zugehöriges Grundzentrum
- Bedienungsqualität II:** Grundzentren ↔ Mittelzentren
- Bedienungsqualität III:** Grundzentren ↔ Oberzentren

Die Auswahl der o.g. Bezüge ergibt sich aus dem Umstand, dass die Ziele der Fahrgäste ganz überwiegend in dem ihrem Wohnort zugeordneten Grundzentrum und dem nächstgelegenen Mittel- bzw. Oberzentrum liegen. Um z.B. ins Oberzentrum zu gelangen, muss i.d.R. zuerst das Grundzentrum erreicht werden.

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

#### Erläuterungen zum Verfahren:

- Die Ermittlung der Fahrtenzahlen erfolgt anhand des HVV-Fahrplans 2017/2018 und der HVV-Internet-Auskunft ([www.hvv.de](http://www.hvv.de)). Für die ergänzenden AST-Fahrten wird auf den AST-Fahrplan 2017/2018 ([www.ast-stade.de](http://www.ast-stade.de)) zurückgegriffen. Außerdem werden die Bürgerbus-Fahrpläne mit ihren genehmigten Fahrplänen berücksichtigt.
- Verkehrstage sind Montag bis Freitag, wobei das Angebot nach Schultagen (S) und schulfreien Tagen (F) differenziert wird.
- Fahrten, die nicht an allen Tagen der Woche erfolgen, werden nur dann gezählt, wenn sie mindestens an drei Tagen in der Woche über das gesamte Jahr stattfinden.
- Nicht gezählt werden Fahrten, die in einem Abstand von weniger als 10 Minuten stattfinden (Verstärkerfahrten), Fahrten, deren Beförderungszeiten mehr als doppelt so lang sind wie die durchschnittlichen auf dieser Relation, die mehr als drei Umsteigevorgänge erfordern und/oder die beim Umstieg Wartezeiten von mehr als 60 Minuten aufweisen.
- Es werden nur Fahrtenpaare bewertet, d.h. werden 3 Hin- und 6 Rückfahrten angeboten, erscheint in der Bewertungstabelle die Zahl „3“.

- Bei der Bewertung der Bedienungsqualität I werden im Grundsatz keine Zielhaltestellen definiert, d.h. es werden alle Fahrtenpaare von den Orten in das Grundzentrum und zurück gezählt. Wird von diesem Grundsatz abgewichen, dann wird dies im Text erläutert.
- Für die Stadtverkehre Buxtehude und Stade wurden die gleichen Kriterien angelegt wie für den übrigen ÖPNV im Landkreis. Es sind für größere Stadtteile mehrere Haltestellen als Bezugspunkte für die Bewertung herangezogen worden, um über das Leistungsangebot innerhalb der Städte ein genaueres Bild zu erhalten.
- In den Bereichen, in denen AST-Fahrten das Linienangebot ergänzen, werden die Bewertungen unterteilt in „Bedienungsangebot Bus/Bahn“ und „Bedienungsangebot Bus/Bahn mit AST“. Dadurch können die Wirkungen der nachfrageorientierten Bedienungsangebote auf die Bewertung des Bedienungsangebotes im jeweiligen Verkehrsbereich direkt ersehen werden. Da jedoch – wie dargelegt – nur Fahrtenpaare in die Bewertung einfließen, wirkt sich das AST-Angebot im Landkreis Stade bei der Bewertung in erster Linie bei den AST-Fahrten aus, die als Verdichtung von Linienfahrten fungieren. Die montags bis freitags ab 20 Uhr durchgeführten Fahrten von den Bahnhöfen in die Regionen verbessern die Bewertung des Bedienungsangebotes nur in einzelnen Fällen.

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

Das ÖPNV-Angebot an Wochenenden wird im Kapitel 3.2.7 einer qualitativen Analyse unterzogen.

### 3.2.3 Verbindungsqualität

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

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

Im **Bewertungsraster** werden diese rechnerischen Faktoren als Kriterium angesetzt. Dabei erfolgt die Einstufung der ÖPNV-Beförderungszeit als

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

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

- **Verbindungsqualität I:** Orte/Ortsteile/Siedlungsbereiche ⇒ zugehöriges Grundzentrum
- **Verbindungsqualität II:** Grundzentren ⇒ Mittelzentren
- **Verbindungsqualität III:** Grundzentren ⇒ Oberzentrum

#### Erläuterungen zum Verfahren:

- Die Ermittlung der MIV-Fahrtzeiten erfolgt mittels des elektronischen Routenplaners Google Maps.
  - Beförderungszeiten des ÖPNV (inkl. Umsteigezeiten) werden auf allen Relationen nur in der Hinrichtung und nicht in der Gegenrichtung ermittelt, da die Fahrtzeiten i.d.R. deckungsgleich sind.
-

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

In Form einer Zusammenschau wird für jede Gemeinde/Samtgemeinde/Stadt eine Ergebnisübersicht der Bedienungs- und Verbindungsqualität I erstellt. Dabei werden Bedienungs- und Verbindungsqualitäten gleichzeitig betrachtet, da allein die Bedienungsqualität (hinreichende Mindestanzahl von Fahrtenpaaren auf der jeweiligen Relation) noch keine qualifizierte Aussage über die Güte des Angebots zulässt. Erst die zusätzliche Betrachtung der Verbindungsqualität (ÖPNV-Beförderungszeiten im Vergleich zu den MIV-Fahrtzeiten) ermöglicht eine fundierte Aussage über die tatsächliche Qualität des untersuchten Angebotes.

In einem zusammenfassenden Textteil erfolgt eine allgemeine Bewertung des Angebots mit einer genaueren Mängeldarstellung. Nach dem Textteil wird das Bewertungsergebnis für die Bedienungs- und Verbindungsqualität I (Orte ↔ Grundzentrum) zur schnellen Übersicht in grafischer Form dargestellt.

Die detaillierten, statistischen Daten für die Bedienungs- und Verbindungsqualitäten I sind dann den folgenden Bewertungstabellen zu entnehmen. Die Bewertungstabellen für die Bedienungsqualitäten werden in den Bereichen, in denen AST-Angebote das Linienverkehrsangebot ergänzen, entsprechend untergliedert: Damit die Wirkungen der nachfrageorientierten Angebotsformen auf die Bewertung direkt ablesbar sind, wird in einer Zeile die Bedienungsqualität für Bus/Bahn ausgewiesen, in der folgenden Zeile (farblich unterlegt) wird die Bedienungsqualität von Bus/Bahn plus AST-Angebot aufgeführt.

In Bezug auf die Verbindungsqualität bei kurzen MIV-Fahrtzeiten (bis zu 10 Min.) erbringt das Bewertungsraster für ungenügende ÖPNV-Bewertungen (mehr als das 1,7-fache der MIV-Fahrtzeit) eine gewisse Unschärfe im Vergleich zu längeren MIV-Fahrtzeiten. Dies sei an einem Beispiel erläutert: Beträgt die MIV-Fahrtzeit 3 Minuten, dann ist eine ÖPNV-Fahrtzeit von 6 Minuten bereits als ungenügend zu bewerten. Bei einer MIV-Fahrtzeit von 20 Minuten ist eine ÖV-Fahrtzeit von 35 Minuten als ungenügend einzustufen. Während eine 3 Minuten längere ÖV-Fahrtzeit sicherlich nicht zu einer Entscheidung pro PKW führt, sieht es bei einer um 15 Minuten längeren ÖV-Fahrtzeit im Vergleich zum PKW anders aus. Aus den genannten Gründen werden in den Bewertungstabellen für die Verbindungsqualität bei ungenügenden Bewertungen mit geringen Unterschieden zu den MIV-Fahrtzeiten bzw. bei ÖPNV-Fahrtzeiten, die eine genügende Bewertung nur um wenige Minuten verfehlen, die Bewertungen mit (\*) gekennzeichnet und textlich erläutert.

Bezugspunkt für die Analysen der Bedienungs- und Verbindungsqualitäten II und III sind die jeweiligen Grundzentren. Analog zur Analyse der Bedienungs- und Verbindungsqualität I wird auf die jeweiligen Relationen Grundzentren ↔ Mittel- bzw. Oberzentren textlich eingegangen. In einem tabellarischen Teil sind die Einzelergebnisse explizit dargestellt.

### (1) Bedienungs-/Verbindungsqualität I Samtgemeinde Apensen

Innerhalb der Samtgemeinde verkehren die beiden Regionallinien 2035 Ahlerstedt – Sauensiek – Beckdorf - Buxtehude und die Linie 2036 Klein Wohnste - Apensen - Buxtehude. Der übrige Linienverkehr erfolgt durch die schulbezogenen Linien 2067 Beckdorf – Goldbeck – Apensen, 2080 Wiegernsen – Revenahe und 2081 Sauensiek – Wiegernsen.

Die Bedienungsqualität zwischen den Orten und dem Grundzentrum Apensen wird wesentlich dadurch beeinflusst, dass die Linie 2035 das Grundzentrum Apensen nur im Zuge von schulbezogenen Fahrten bedient, ansonsten auf das Mittelzentrum Buxtehude ausgerichtet ist. Mit Ausnahme von Airbus-Verkehren der Linie 2711 und Fahrten der Linie 2036 wird das Grundzentrum außerhalb der Schulzeiten nicht durch ÖPNV-Linien mit den Orten verbunden.

Ergeben sich in der Samtgemeinde an Schultagen - mit Ausnahme Goldbecks - gute und genügende Bedienungsqualitäten zwischen den Orten und dem Grundzentrum Apensen, ist an schulfreien Tagen aufgrund der beschriebenen Linienstruktur die Bewertung für das Busangebot - mit Ausnahme Beckdorfs und Sauensieks - mit „ungenügend“ einzustufen.

Werden die AST-Angebote in der Samtgemeinde mit einbezogen, dann werden in der Bedienungsqualität sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen ausnahmslos gute Bewertungen erzielt. Es ist dabei anzumerken, dass alle Orte über 200 Einwohner in der Samtgemeinde über die Linie 2035 und dem AST-Verstärkerverkehr auf dieser Linie sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen eine gute ÖPNV-Anbindung zum Mittelzentrum Buxtehude aufweisen.

Hinsichtlich der Verbindungsqualität, also den Reisezeiten, ist überwiegend eine genügende Qualität im Linienverkehr der Samtgemeinde zu verzeichnen, lediglich die Verbindung Goldbeck > Apensen weist eine ungenügende Bewertung auf.

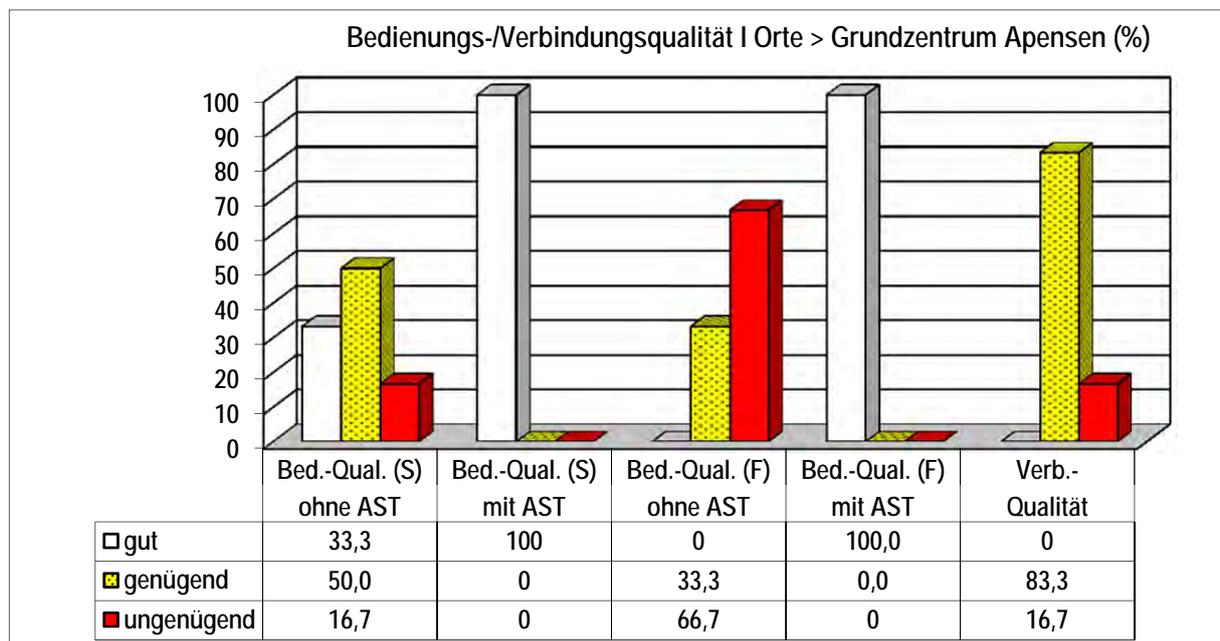


Abb. 12: Ergebnis Bedienungs-/Verbindungsqualität I SG Apensen

Bedienungsqualität I: Fahrtenpaare Orte <> Grundzentrum Apensen						
Ort	Orts- kategorie [Einw.]	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis	
		Soll- bedienung	Ist-Bedienung Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Beckdorf	1.000-3.000	3-6	7	5	gut	genügend
		3-6	12	11	gut	gut
Goldbeck	200-1.000	3	1	0	ungenügend	ungenügend
		3	6	6	gut	gut
Nindorf	200-1.000	3	3	0	genügend	ungenügend
		3	8	6	gut	gut
Revenahe	200-1.000	3	3	0	genügend	ungenügend
		3	8	6	gut	gut
Sauensiek	1.000-3.000	3-6	7	3	gut	genügend
		3-6	11	9	gut	gut
Wiegensen	200-1.000	3	3	0	genügend	ungenügend
		3	8	6	gut	gut

Bus	gut: Ist > Soll	genügend: Ist = Soll	ungenügend: Ist < Soll
Bus + AST			

Verbindungsqualität I: Beförderungszeit Orte > Grundzentrum Apensen							
Ort	Reisezeit [min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			Ergebnis
	MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5- 1,7*MIV	>1,7*MIV	
Beckdorf	3	5	5	4	1	4	genügend
Goldbeck	5	8	9	0	0	1	ungenügend
Nindorf	6	9	10	3	0	2	genügend
Revenahe	5	8	9	1	2	2	genügend
Sauensiek	6	9	10	2	1	3	genügend
Wiegensen	8	12	14	1	3	2	genügend

gut: ÖV < 1,5\*MIV      genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV      ungenügend: ÖV > 1,7\*MIV

Tabelle 26: Bedienungs-/Verbindungsqualität I SG Apensen

## (2) Bedienungs-/Verbindungsqualität I Hansestadt Buxtehude

Die Linien 2101 ZOB – Harburger Straße – Bf. Süd – Torfweg und 2102 ZOB – Bahnhofstraße – Bf. Süd – Krankenhaus – Ottensen bedienen den bevölkerungsreichen Bereich Buxtehude-Süd und weisen nach der Neustrukturierung des Stadtverkehrs eine Radialstruktur auf. Verstärkt wird dieses Angebot durch die Ringlinie 2105 ZOB – Bahnhofstraße – Bf. Süd – Kellerkuhle – Torfweg – Krankenhaus – Bf. Süd – Bahnhofstraße – ZOB. Eine Ringlinienstruktur weist auch die Linie 2104 im Bereich Immenbeck, Ketzendorf und Ovelgönne auf. Ringlinien haben eine gute Erschließungswirkung, allerdings ist dies für bestimmte Ortsteile mit dem Nachteil von längeren Fahrtzeiten und damit einer schlechteren Verbindungsqualität verbunden.

Um eine angemessene Beurteilung des Stadtverkehrs Buxtehude zu erzielen und der vorliegenden Stadtstruktur gerecht zu werden, wurde der Bereich Buxtehude Süd für die Bewertung dergestalt aufgeteilt, dass die Bedienungs- und Verbindungsqualität für die Haltestellen Alte Trift, Bertha-von-Suttner-Allee, Eichenweg und Wachtelburg analysiert wurde. Außerdem wurden haltestellenbezogene Aufteilungen im Bereich Harburger Straße (Haltestelle „Abzw. Rübke“) und Sagekuhle (Haltestelle „Gartenstraße“)

Das Bedienungsangebot im innerstädtischen ÖPNV ist an Schultagen – mit Ausnahme des Bereiches Sagekuhle/Gartenstraße, der lediglich eine genügende Qualität erreicht - durchweg als gut einzustufen und liegt teilweise deutlich über den notwendigen Werten. Auch an schulfreien Tagen liegt – mit Ausnahme der Sagekuhle, hier ist das Angebot an schulfreien Tagen ungenügend – das Bedienungsangebot im guten Bereich.

Im Hinblick auf die Verbindungsqualität liegt die Qualität an den Haltestellen Alte Trift und Wachtelburg im ungenügenden Bereich, allerdings werden genügende Ergebnisse nur um wenige Minuten verpasst. Auch für Immenbeck wird im Bereich des Fahrtzeitvergleichs mit dem MIV nur ein ungenügendes Ergebnis erzielt. Dies ist der Ringstruktur der Linie 2104 im Bereich Immenbeck – Ketzendorf - Ovelgönne geschuldet.

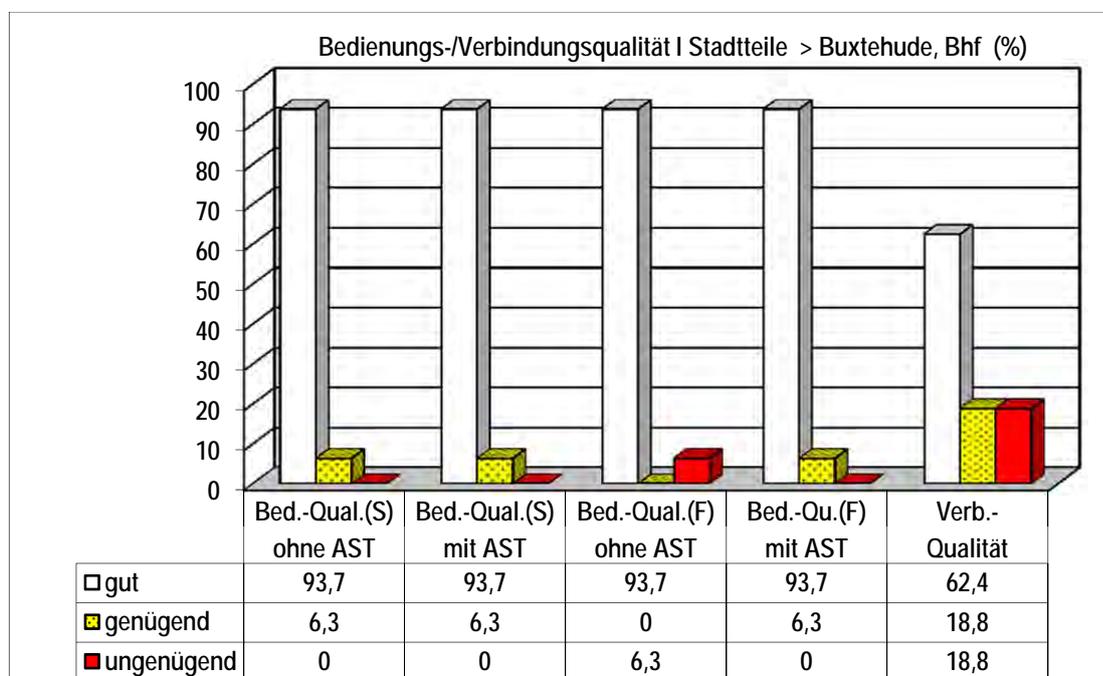


Abb. 13: Ergebnis Bedienungs-/Verbindungsqualität I Stadt Buxtehude

Bedienungsqualität I: Fahrtenpaare Stadtteile <> Buxtehude, Bahnhof						
Ort	Orts- kategorie [Einw.]	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis	
		Soll- bedienung	Ist-Bedienung		Schultage	Ferien
			Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Buxtehude, Harburg.Str. HSt. Abzw. Rübke	3.000-6.000	6-12	21	19	gut	gut
		6-12	21	21	gut	gut
Buxtehude, Sagekuhle HSt. Gartenstr.	>6.000	6-12	7	5	genügend	ungenügend
		6-12	7	7	genügend	genügend
Buxtehude-Süd, HSt. Alte Trift	3.000-6.000	6-12	33	32	gut	gut
		6-12	34	33	gut	gut
Buxtehude-Süd, HSt. B.-v.-Suttner-Allee	3.000-6.000	6-12	24	24	gut	gut
		6-12	25	25	gut	gut
Buxtehude-Süd, HSt. Eichenweg	3.000-6.000	6-12	24	23	gut	gut
		6-12	25	25	gut	gut
Buxtehude-Süd, HSt. Wachtelburg	3.000-6.000	6-12	24	22	gut	gut
		6-12	24	23	gut	gut
Dammhausen	200-1.000	3	7	5	gut	gut
		3	15	13	gut	gut
Eilendorf	200-1.000	3	10	10	gut	gut
		3	14	14	gut	gut
Hedendorf	1.000-3.000	3-6	13	13	gut	gut
		3-6	18	18	gut	gut
Heitmannshausen	200-1.000	3	13	13	gut	gut
		3	18	18	gut	gut
Immenbeck	200-1.000	3	14	14	gut	gut
		3	18	18	gut	gut
Ketzendorf	200-1.000	3	14	14	gut	gut
		3	18	18	gut	gut
Neukloster	1.000-3.000	3-6	50	50	gut	gut
		3-6	54	54	gut	gut
Ottensen	1.000-3.000	3-6	25	25	gut	gut
		3-6	26	26	gut	gut
Ovelgönne	200-1.000	3	14	14	gut	gut
		3	18	18	gut	gut
Pippensen	200-1.000	3	10	10	gut	gut
		3	14	14	gut	gut

gut: Ist > Soll      genügend: Ist = Soll      ungenügend: Ist < Soll

	Bus+Bahn
	Bus/Bahn + AST

Tabelle 27a: Bedienungsqualität I Hansestadt Buxtehude

Verbindungsqualität I: Beförderungszeit Stadtteile > Buxtehude, Bahnhof							
Ort	Reisezeit [min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			Ergebnis
	MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5-1,7*MIV	>1,7*MIV	
Buxtehude, Harb. Str. HSt. Abzw. Rübke	5	8	9	21	0	0	gut
Buxtehude, Sagekuhle HSt. Gartenstr.	4	6	7	7	0	0	gut
Buxtehude-Süd HSt. Alte Trift	7	11	12	0	0 12	20	ungenügend (*)
HSt. B.-v.-Suttner- Allee	4	6	7	33	0	0	gut
Hst. Eichenweg	3	5	5	0	24	0	genügend
HSt. Wachtelburg	3	5	5	2	0	20	ungenügend (*)
Dammhausen	7	11	12	5	0	0	gut
Eilendorf	6	9	10	11	1	0	gut
Hedendorf	10	15	17	13	0	0	gut
Heitmannshausen	3	5	5	13	0	0	gut
Immenbeck	9	14	15	0	0	14	ungenügend
Ketzendorf	11	17	19	14	0	0	gut
Neukloster	7	11	12	50	0	0	gut
Ottensen	7	11	12	0	25	0	genügend
Ovelgönne	8	12	14	14	0	0	gut
Pippensen	8	12	14	0	11	1	genügend

gut: ÖV < 1,5\*MIV      genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV      ungenügend: ÖV > 1,7\*MIV

(\*) bei den mit ungenügend bewerteten Fahrten wird ein genügendes Ergebnis nur um wenige Minuten verpasst

Tabelle 27b: Verbindungsqualität I Hansestadt Buxtehude

### (3) Bedienungs-/Verbindungsqualität | Gemeinde Drochtersen

Die Regionallinie 2025 Freiburg – Drochtersen – Stade (ergänzt um die Regionallinie 2026 Itzwörden – Freiburg – Drochtersen – Stade mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung) bildet das Rückgrat des ÖPNV in der Gemeinde Drochtersen. Alle Orte der Gemeinde, die von dieser Linie bedient werden, weisen sowohl an Schul- als auch an schulfreien Tagen eine gute Bedienungsqualität auf, da die Linie montags bis freitags stündlich, in Hauptverkehrszeiten sogar im 30-Min.-Takt, verkehrt.

Differenzierter fällt die Beurteilung der Gemeindeteile aus, die nicht am Linienweg der Linie 2025 bzw. der 2026 liegen und deren ÖPNV-Anbindung an das Grundzentrum über die schulbezogenen Linienverkehre 2072 Hüll – Drochtersen und 2073 Krautsand - Drochtersen erfolgt. Für Hüll und Krautsand ergeben sich an Schultagen genügende bzw. gute Bedienungsqualitäten, an schulfreien Tagen verkehren diese Linien allerdings nicht.

Der dichte Fahrplan der Linie 2025 - ergänzt um Fahrten der Linie 2026 - bedingt gute Bedienungsqualitäten für die Orte in der Gemeinde, die am Linienweg der 2025/2026 liegen, so dass hier der AST-Verkehr lediglich ergänzende Funktionen wahrnimmt. Für Hüll und Krautsand ist die Bedeutung des AST deutlich höher, da es an schulfreien Tagen für die ÖV-Anbindung sorgt und zudem eine gute Bedienungsqualität aufweist.

Im Hinblick auf die Verbindungsqualität werden überwiegend gute bzw. genügende Bewertungen erzielt. Lediglich die Verbindung Ritsch – Drochtersen erreicht eine ungenügende Qualität, allerdings wird ein genügendes Ergebnis lediglich um 1 Minute verpasst.

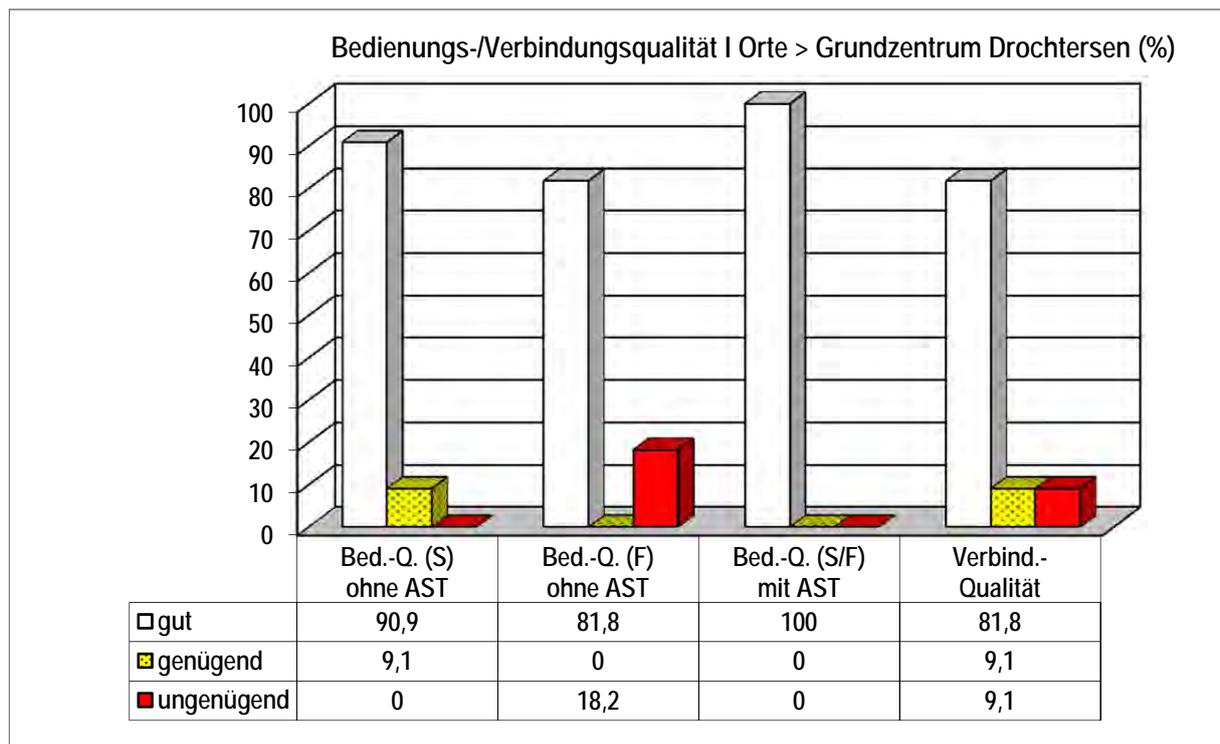


Abb. 14: Ergebnis Bedienungs-/Verbindungsqualität | Gemeinde Drochtersen

Bedienungsqualität I: Fahrtenpaare Orte <> Grundzentrum Drochtersen						
Ort	Orts- kategorie [Einw.]	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis	
		Soll- bedienung	Ist-Bedienung		Schultage	Ferien
			Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Assel	1.000-3.000	3-6	22	16	gut	gut
		3-6	22	16	gut	gut
Barnkrug	200-1.000	3	22	16	gut	gut
		3	22	16	gut	gut
Dornbusch	1.000-3.000	3-6	19	16	gut	gut
		3-6	19	16	gut	gut
Gauensiek	200-1.000	3	22	16	gut	gut
		3	22	16	gut	gut
Hüll	200-1.000	3	3	0	genügend	ungenügend
		3	8	8	gut	gut
Krautsand	200-1.000	3	7	0	gut	ungenügend
		3	10	7	gut	gut
Nindorf	200-1.000	3	19	16	gut	gut
		3	19	16	gut	gut
Ritsch	200-1.000	3	22	16	gut	gut
		3	22	16	gut	gut
Sietwende	1.000-3.000	3-6	19	16	gut	gut
		3-6	19	16	gut	gut
Theisbrügge	200-1.000	3	19	16	gut	gut
		3	19	16	gut	gut
Wethe	200-1.000	3	22	16	gut	gut
		3	22	16	gut	gut

gut: Ist &gt; Soll

genügend: Ist = Soll

ungenügend: Ist &lt; Soll

	Bus
	Bus + AST

Verbindungsqualität I: Beförderungszeit Orte > Grundzentrum Drochtersen							
Ort	Reisezeit [min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			Ergebnis
	MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5-1,7*MIV	>1,7*MIV	
Assel	5	8	9	22	0	0	gut
Barnkrug	7	11	12	22	0	0	gut
Dornbusch	5	8	9	18	0	0	gut
Gauensiek	1	2	2	22	0	0	gut
Hüll	12	18	20	2	1	0	gut
Krautsand	6	9	10	2	5	0	genügend
Nindorf	4	6	7	18	0	0	gut
Ritsch	2	3	3	0	0	22	ungenügend (*)
Sietwende	2	3	3	18	0	0	gut
Theisbrügge	2	3	3	18	0	0	gut
Wethe	6	9	10	22	0	0	gut

gut: ÖV &lt; 1,5\*MIV

genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV

ungenügend: ÖV &gt; 1,7\*MIV

(\*) bei den mit ungenügend bewerteten Fahrten wird ein genügendes Ergebnis nur um 1 Minute verpasst

Tabelle 28: Bedienungs-/Verbindungsqualität I Gemeinde Drochtersen

#### (4) Bedienungs-/Verbindungsqualität I Samtgemeinde Fredenbeck

In der SG Fredenbeck verkehren mit den Linien 2060 Zeven – Harsefeld – Helmste – Stade, 2322 Bremervörde – Fredenbeck – Stade, 2331 Harsefeld – Brest – Kutenholz – Mulsum – Schwinge – Stade, 2332 Harsefeld – Fredenbeck – Schwinge – Deinste – Stade und 2385 Wedel – Fredenbeck - Deinste – Helmste – Horneburg, Bahnhof 5 Regionallinien.

Neben diesen Regionallinien verkehren mit den Linien 2310 Groß Aspe – Kutenholz – Mulsum – Fredenbeck und 2386 Helmste – Deinste – Fredenbeck schulbezogene Linien, die das Schulzentrum Fredenbeck und die Grundschule Am Raakamp bedienen. Außerdem hat für die Samtgemeinde die Linie 2061 Wangersen – Harsefeld – Helmste – Stade durch die Bedienung Helmstes Bedeutung.

Die gegenwärtige ÖPNV-Struktur innerhalb der Samtgemeinde weist die Besonderheit auf, dass von den 5 Regionallinien nur 3 Linien (2322, 2332 und 2385) das Grundzentrum Fredenbeck anfahren.

Das obige Linienangebot wird durch die Bürgerbuslinien 2311 bis 2314 ergänzt, die als Schwerpunkt die Anbindung der Orte an das Grundzentrum Fredenbeck haben und die durch die derzeitige Struktur der Regional- und schulbezogenen Linien für die Bewertung des Angebotes Gewicht erhalten: Durch das BB-Angebot werden für Groß Aspe, Kutenholz, Mulsum und Schwinge um mindestens eine Stufe bessere Qualitäten erreicht als ohne dieses Angebot.

Da eine Reihe von Orten nur über die beiden schulbezogenen Linien 2310 und 2386 mit dem Grundzentrum verbunden ist und auch die Regionallinie 2332 einen hohen Anteil schulbezogener Fahrten aufweist, sinkt die Bedienungsqualität an schulfreien Tagen ab. Nur Helmste und Wedel kommen auf eine gute Bewertung durch die Regionalbuslinie 2385 Wedel – Fredenbeck - Horneburg. Genügende Qualitäten erreichen Deinste, Kutenholz, Mulsum und Schwinge, nicht zuletzt auch aufgrund des BB-Angebotes, während Essel und Groß Aspe an schulfreien Tagen nicht das Angebot für eine genügende Bewertung aufweisen.

Die Linienergänzung durch AST-Verkehre sorgt dafür, dass sowohl an Schul- als auch an schulfreien Tagen gute bzw. genügende Bedienungsqualitäten für alle Orte über 200 Einwohner mit dem Grundzentrum erreicht werden.

Günstiger fällt die Betrachtung der Verbindungsqualität aus. Mit Ausnahme von Groß Aspe werden auf allen Relationen zwischen den Orten und dem Grundzentrum Fredenbeck gute oder genügende Resultate erzielt.

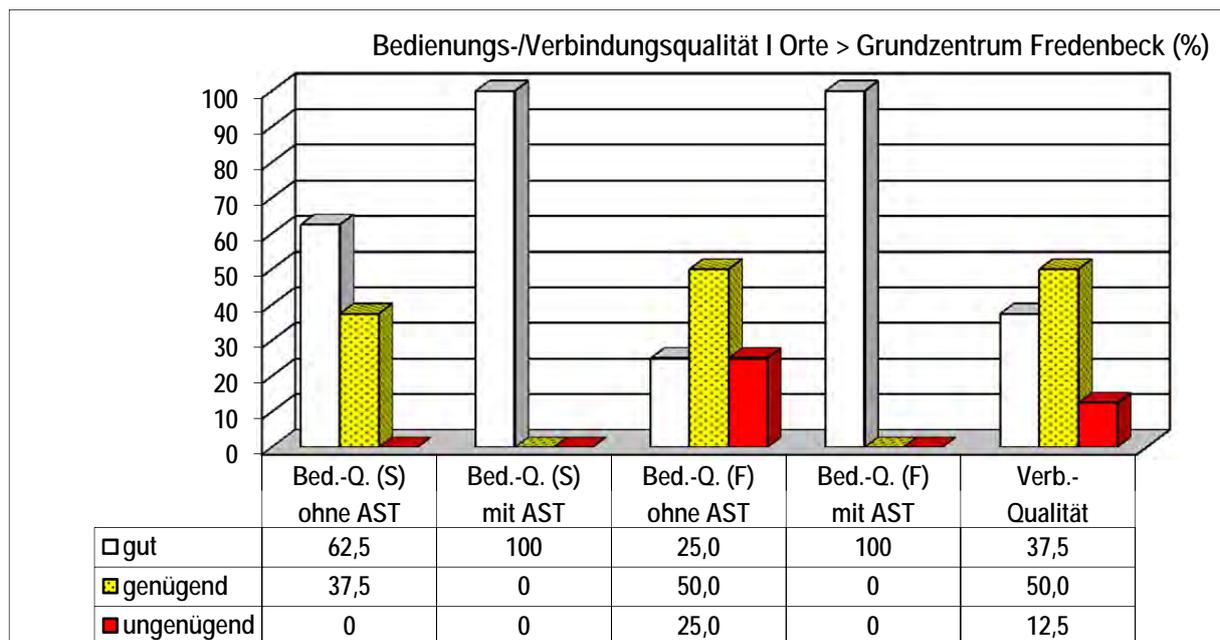


Abb. 15: Ergebnis Bedienungs-/Verbindungsqualität I SG Fredenbeck

Bedienungsqualität I: Fahrtenpaare Orte <> Grundzentrum Fredenbeck						
Ort	Orts- kategorie [Einw.]	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis	
		Soll- bedienung	Ist-Bedienung		Schultage	Ferien
			Schultage	Ferien		
Deinste	1.000-3.000	3-6	10	6	gut	genügend
		3-6	13	11	gut	gut
Essel	200-1.000	3	3	2	genügend	ungenügend
		3	4	4	gut	gut
Groß Aspe	200-1.000	3	4	2	gut [+]	ungenügend
		3	9	6	gut	gut
Helmste	200-1.000	3	9	6	gut	gut
		3	12	11	gut	gut
Kutenholz	1.000-3.000	3-6	5	3	genügend [+]	genügend [+]
		3-6	12	11	gut	gut
Mulsum	1.000-3.000	3-6	5	3	genügend	genügend [+]
		3-6	8	7	gut	gut
Schwinge	1.000-3.000	3-6	8	4	gut [+]	genügend [+]
		3-6	10	7	gut	gut
Wedel	200-1.000	3	14	8	gut	gut
		3	16	11	gut	gut

gut: Ist > Soll    genügend: Ist = Soll    ungenügend: Ist < Soll

[+] Bewertung wird durch das BB-Angebot der BB-Linien 2311 – 2314 um mindestens eine Stufe verbessert

	Bus
	Bus + AST

Verbindungsqualität I: Beförderungszeit Orte > Grundzentrum Fredenbeck							
Ort	Reisezeit [min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			Ergebnis
	MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5-1,7*MIV	>1,7*MIV	
Deinste	5	8	9	7	1	1	gut
Essel	12	18	20	0	3	2	genügend
Groß Aspe	9	14	15	0	0	4	ungenügend
Helmste	7	11	12	0	6	3	genügend
Kutenholz	9	14	15	2	0	4	genügend
Mulsum	9	14	15	4	1	1	genügend
Schwinge	5	8	9	6	3	0	gut
Wedel	3	5	5	12	0	2	gut

gut: ÖV < 1,5\*MIV    genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV    ungenügend: ÖV > 1,7\*MIV

Tabelle 29: Bedienungs-/Verbindungsqualität I SG Fredenbeck

## (5) Bedienungs-/Verbindungsqualität I Samtgemeinde Harsefeld

Das Bedienungsangebot in der SG Harsefeld wird geprägt durch die Regionalbahn Bremervörde – Bargstedt – Harsefeld – Ruschwedel – Buxtehude sowie von den Regionallinien 2060 Zeven - Ahlerstedt – Harsefeld – Stade, 2035 Ahlerstedt - Beckdorf – Buxtehude, 2331 Harsefeld – Brest – Stade und 2332 Harsefeld – Bargstedt – Fredenbeck – Stade. Ergänzt wird dieses Angebot durch die schulbezogenen Linien 2061 Wangersen – Ahlerstedt – Harsefeld – Ohrensen – Stade, 2066 Wangersen – Ahlerstedt, 2330 Harsefeld – Kakerbeck – Brest – Bargstedt – Harsefeld, 2333 Bliedersdorf – Horneburg – Issendorf – Harsefeld, 2401 Sauensiek – Griemshorst – Harsefeld sowie 2405 Harsefeld - Apenzen – Buxtehude. Weiterhin steht auch das Angebot der Bürgerbuslinien 2301 bis 2303 zur Verfügung. Auswirkungen auf die Bewertung hat jedoch nur die Linie 2303 Harsefeld – Issendorf – Harsefeld.

Die Samtgemeinde weist die Besonderheit auf, dass neben Harsefeld mit Ahlerstedt ein zweites Grundzentrum vorhanden ist. Die Analyse der Bedienungs- und Verbindungsqualität in der Samtgemeinde wird von allen Orten auf Harsefeld als zentralen Ort innerhalb des Samtgemeindegebietes bezogen. Wo es räumlich sinnvoll ist, wird das Angebot zwischen den Orten und dem Grundzentrum Ahlerstedt zusätzlich untersucht.

Das breite Angebot von Regionalbahn, Regionalbuslinien und schulbezogenen Linienverkehren sorgt an Schultagen für eine überwiegend gute oder genügende Bedienungsqualität. Lediglich auf den Relationen von Ahrensmoor, Kakerbeck und Reith von/nach Harsefeld reicht das Angebot für eine genügende Bewertung nicht aus. Dieses positive Ergebnis ist nicht zuletzt auf die Neustrukturierung des Liniennetzes zum Dezember 2017 zurückzuführen. Kakerbeck und Reith liegen in dem Verkehrsbereich Harsefeld – Fredenbeck – Stade, der im Jahr 2018 überplant wird (s. auch Kapitel 4 „Ziele und Maßnahmen“).

Die Linienergänzungen durch den AST-Verkehr verbessern insbesondere an schulfreien Tagen das Bewertungsergebnis des Leistungsangebotes deutlich. Es sind nur noch die Relationen Reith und Kakerbeck ↔ Ahlerstedt mit einer ungenügenden Bedienungsqualität einzustufen.

Auch im Hinblick auf die Verbindungsqualität weist der ÖPNV innerhalb der Samtgemeinde einen relativ hohen Anteil ungenügender Werte (39,1%) auf. Dies liegt im Wesentlichen daran, dass die schulbezogenen Linienverkehre im Sinne einer guten Erschließung häufig nicht direkt zu den Grundzentren geführt werden.

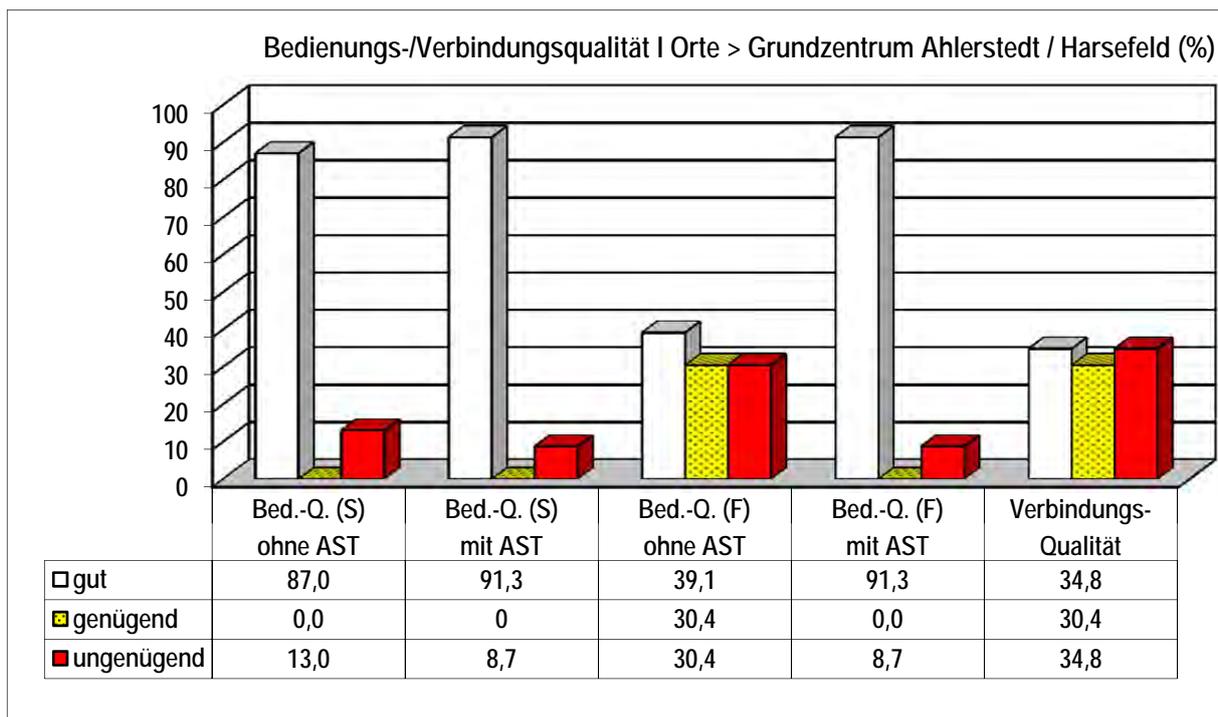


Abb. 16: Ergebnis Bedienungs-/Verbindungsqualität I SG Harsefeld

Bedienungsqualität I: Fahrtenpaare Orte <> Grundzentrum Harsefeld/Ahlerstedt								
Ort	Orts- kategorie [Einw.]	Grund- zentrum	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis		
			Soll- bedienung	Ist-Bedienung Schultage	Ferien	Schultage	Ferien	
Ahlerstedt	1.000-3.000	Harsefeld	3-6	17	13	gut	gut	
			3-6	17	13	gut	gut	
Ahrensmoor	200-1.000	Ahlerstedt	3	5	2	gut	ungenügend	
			3	6	4	gut	gut	
Ahrenswohldede	200-1.000	Harsefeld	3	2	0	ungenügend	ungenügend	
			3	7	7	gut	gut	
Ahrenswohldede	200-1.000	Ahlerstedt	3	6	3	gut	genügend	
			3	9	5	gut	gut	
Bargstedt	1.000-3.000	Harsefeld	3	4	3	gut	genügend	
			3	9	9	gut	gut	
Bokel	200-1.000	Ahlerstedt	3-6	18	18	gut	gut	
			3-6	18	18	gut	gut	
Bokel	200-1.000	Ahlerstedt	3	9	7	gut	gut	
			3	10	9	gut	gut	
Bokel	200-1.000	Harsefeld	3	8	7	gut	gut	
			3	9	9	gut	gut	
Brest	200-1.000	Harsefeld	3	9	1	gut	ungenügend	
			3	16	12	gut	gut	
Hollenbeck	200-1.000	Harsefeld	3	16	11	gut	gut	
			3	16	14	gut	gut	
Issendorf	200-1.000	Harsefeld	3	6	4	gut [+]	gut [+]	
			3	8	8	gut	gut	
Kakerbeck	200-1.000	Ahlerstedt	3	1	0	ungenügend	ungenügend	
			3	1	0	ungenügend	ungenügend	
Kakerbeck	200-1.000	Harsefeld	3	12	4	gut	gut	
			3	17	15	gut	gut	
Oersdorf	200-1.000	Ahlerstedt	3	7	3	gut	genügend	
			3	9	5	gut	gut	
Oersdorf	200-1.000	Harsefeld	3	4	3	gut	genügend	
			3	9	9	gut	gut	
Ohrensen	200-1.000	Harsefeld	3	8	3	gut	genügend	
			3	10	10	gut	gut	
Ottendorf	200-1.000	Ahlerstedt	3	7	3	gut	genügend	
			3	9	5	gut	gut	
Ottendorf	200-1.000	Harsefeld	3	4	3	gut	genügend	
			3	9	9	gut	gut	
Reith	200-1.000	Ahlerstedt	3	1	1	ungenügend	ungenügend	
			3	1	1	ungenügend	ungenügend	
Reith	200-1.000	Harsefeld	3	6	1	gut	ungenügend	
			3	10	12	gut	gut	
Ruschwedel	200-1.000	Harsefeld	3	21	21	gut	gut	
			3	21	21	gut	gut	
Wangersen	200-1.000	Ahlerstedt	3	9	7	gut	gut	
			3	11	10	gut	gut	
Wangersen	200-1.000	Harsefeld	3	9	7	gut	gut	
			3	10	10	gut	gut	
	Bus + Bahn		gut: Ist > Soll		genügend: Ist = Soll		ungenügend: Ist < Soll	
	Bus/Bahn + AST		[+] BB-Linie 2301 verbessert Bewertung um 2 Stufen					

Tabelle 30a: Bedienungsqualität | SG Harsefeld

Verbindungsqualität I: Beförderungszeit Orte > Grundzentrum Harsefeld/Ahlerstedt								
Ort	Grundzentrum	Reisezeit [min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			Ergebnis
		MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5-1,7*MIV	>1,7*MIV	
Ahlerstedt	Harsefeld	7	11	12	14	0	2	gut
Ahrensmeer	Ahlerstedt	4	6	7	2	0	3	genügend
	Harsefeld	10	15	17	0	0	2	ungenügend
Ahrenswohldede	Ahlerstedt	3	5	5	0	1	3	ungenügend
	Harsefeld	10	15	17	0	0	2	ungenügend
Bargstedt	Harsefeld	8	12	14	18	0	0	gut
Bokel	Ahlerstedt	4	6	7	9	0	1	gut
	Harsefeld	10	15	17	6	0	3	genügend
Brest	Harsefeld	13	20	22	6	0	2	genügend
Hollenbeck	Harsefeld	3	5	5	14	0	0	gut
Issendorf	Harsefeld	6	9	10	0	2	4	ungenügend
Kakerbeck	Ahlerstedt	4	6	7	0	1	0	genügend
	Harsefeld	6	9	10	11	1	1	gut
Oersdorf	Ahlerstedt	6	9	10	4	0	0	gut
	Harsefeld	9	14	15	0	0	3	ungenügend
Ohrensen	Harsefeld	5	8	9	0	7	0	genügend
Ottendorf	Ahlerstedt	4	6	7	0	0	4	ungenügend
	Harsefeld	10	15	17	0	0	3	ungenügend
Reith	Ahlerstedt	12	18	20	0	1	4	ungenügend
	Harsefeld	12	18	20	5	0	2	genügend
Ruschwedel	Harsefeld	10	15	17	21	0	0	gut
Wangersen	Ahlerstedt	6	9	10	9	0	1	gut
	Harsefeld	12	18	20	6	0	3	genügend

gut: ÖV < 1,5\*MIV      genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV      ungenügend: ÖV > 1,7\*MIV

Tabelle 30b: Verbindungsqualität SG Harsefeld

## (6) Bedienungs-/Verbindungsqualitäten Samtgemeinde Horneburg

Für den ÖV in der SG Horneburg hat die S-Bahn erhebliche Bedeutung, weil Agathenburg und Dollern über die Schiene mit dem Grundzentrum durch ein umfangreiches Angebot verbunden sind. Neben dem SPNV stellen die Linien 2286 Hedendorf – Nottensdorf – Horneburg und 2333 Harsefeld - Bliedersdorf – Horneburg sowie die Airbus-Linie 2718 Linienverbindungen innerhalb der Samtgemeinde zur Verfügung, die seit Dezember 2017 von einem Bürgerbusangebot ergänzt werden. Das BB-Angebot beeinflusst die Bewertung der Relationen nicht, sorgt aber an schulfreien Tagen dafür, dass Bliedersdorf und Nottensdorf – vom AST-Angebot abgesehen – eine ÖV-Verbindung nach Horneburg haben, wenngleich durch die Ringlinienstruktur zwischen den Orten und Horneburg vergleichsweise lange Fahrzeiten zu verzeichnen sind.

An Schultagen weisen Agathenburg und Dollern durch die Verknüpfung mittels S3 eine gute Bedienungsqualität mit dem Grundzentrum auf, während Bliedersdorf auf eine gute und Nottensdorf auf eine genügende Bewertung kommen.

An schulfreien Tagen bleibt die gute Bewertung für Agathenburg und Dollern bestehen, da die S3 ganzjährig das gleiche Bedienungsangebot aufweist. Dagegen gibt es für Bliedersdorf und Nottensdorf lediglich 1 Fahrtenpaar durch den Bürgerbus. Nottensdorf hat über die Linie 2286 und die Stadtlinie 2103 sowohl an Schul- als auch an schulfreien Tagen eine gute Anbindung zum Mittelzentrum Buxtehude.

Alle Verbindungen nach Horneburg weisen eine gute (Agathenburg, Dollern) bzw. eine genügende Qualität (Bliedersdorf, Nottensdorf) auf.

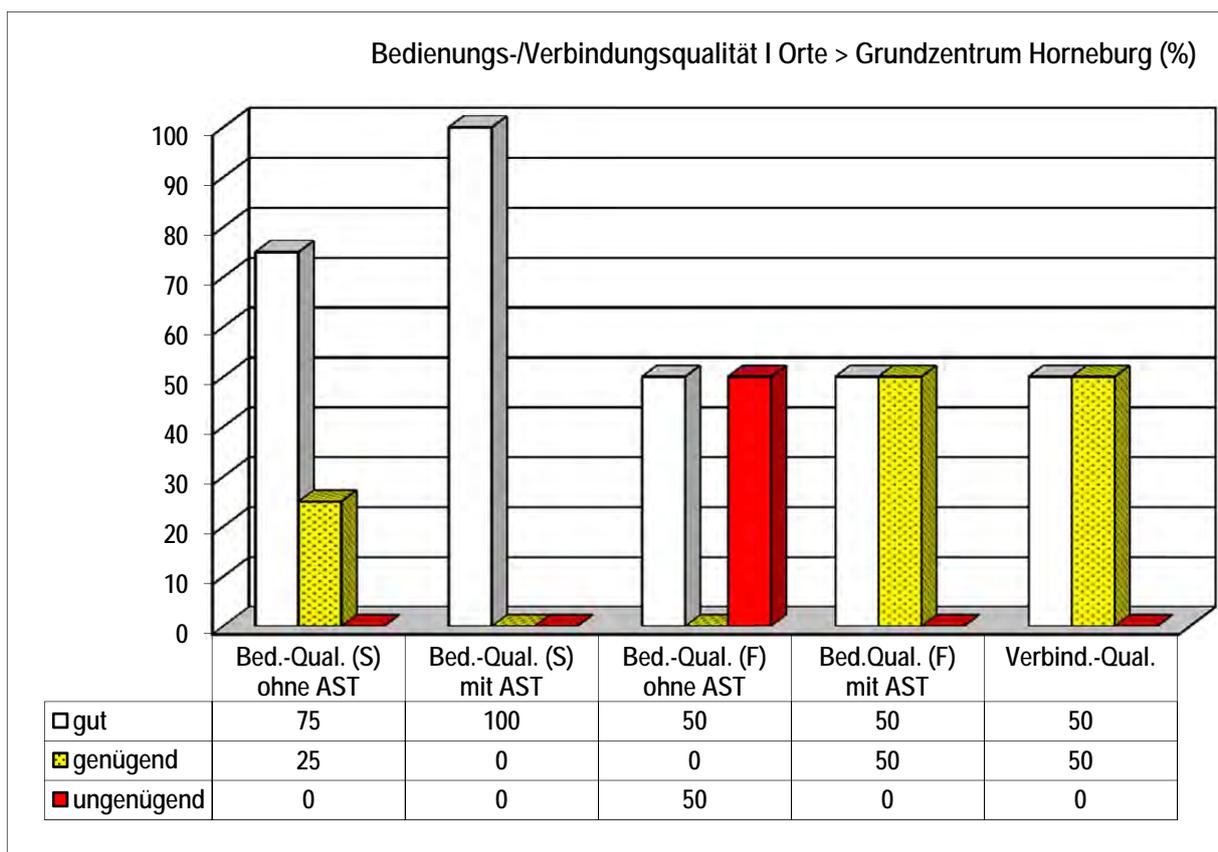


Abb. 17: Ergebnis Bedienungs-/Verbindungsqualität | SG Horneburg

Bedienungsqualität I: Fahrtenpaare Orte <> Grundzentrum Horneburg						
Ort	Orts- kategorie [Einw.]	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis	
		Soll- bedienung	Ist-Bedienung Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Agathenburg	1.000-3.000	3-6	33	33	gut	gut
		3-6	36	36	gut	gut
Bliedersdorf	1.000-3.000	3-6	7	1	gut	ungenügend
		3-6	8	5	gut	genügend
Dollern	1.000-3.000	3-6	33	33	gut	gut
		3-6	36	36	gut	gut
Nottensdorf	1.000-3.000	3-6	5	1	genügend	ungenügend
		3-6	8	5	gut	genügend

gut: Ist > Soll    genügend: Ist = Soll    ungenügend: Ist < Soll


Bus + Bahn

Bus/Bahn + AST

Verbindungsqualität I: Beförderungszeit Orte <> Grundzentrum Horneburg							
Ort	Reisezeit [min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			Ergebnis
	MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5- 1,7*MIV	>1,7*MIV	
Agathenburg	9	14	15	36	0	0	gut
Bliedersdorf	7	11	12	5	0	4	genügend
Dollern	7	11	12	36	0	0	gut
Nottensdorf	7	11	12	2	0	3	genügend

gut: ÖV < 1,5\*MIV

genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV

ungenügend: ÖV > 1,7\*MIV

Tabelle 31: Bedienungs-/Verbindungsqualität I SG Horneburg

## (7) Bedienungs-/Verbindungsqualitäten Gemeinde Jork

Der ÖPNV in der Gemeinde Jork ist durch die Regionallinien 2030 Steinkirchen – Lühe – Jork – Ladekop - Buxtehude, 2040 Kohlenhusen – Borstel - Jork – Estebrügge – Königreich – Buxtehude, 2050 Cranz – Jork – Stade und 257 Jork – Königreich – Hamburg-Neugraben geprägt. Dieses Regionalliniennetz wird durch die schulbezogenen Linien 2051 Stade – Twielenfleth – Steinkirchen – Jork, 2043 Gehrden – Jork, 2044 Borstel – Jork – Ladekop und 2045 Moorende – Hove – Estebrügge (- Königreich - Jork) ergänzt.

Durch die Regionallinien weisen alle Orte über 200 Einwohner in der Gemeinde eine gute Bedienungsqualität auf. Lediglich Moorende erzielt nur ein ungenügendes Ergebnis, da 2 Fahrtenpaare für ein genügendes Resultat nicht ausreichen. Dieses sehr gute Ergebnis ist auf die komplette Überplanung des Liniennetzes im Bereich Jork im Jahr 2017 zurückzuführen. Dabei wurden auch zahlreiche Wünsche der Gemeinde Jork in die neue Linienstruktur aufgenommen.

An schulfreien Tagen fällt das Ergebnis etwas schwächer aus, da neben Moorende auch Lühe eine ungenügende Anbindung an das Grundzentrum hat.

Die Linienverstärkung mittels AST auf den Linien 2030 und 2040 sorgt sowohl an Schul- als auch an schulfreien Tagen für eine weitere Qualitätsverbesserung des ÖPNV im Gemeindegebiet. Es weisen durch das zusätzliche AST-Angebot alle Orte eine gute bzw. genügende Bedienungsqualität nach Jork auf.

Die Spannweite der Bewertungen für die Verbindungsqualitäten reicht von guten Werten (Estebrügge, Königreich) über genügende (Borstel, Hove, Ladekop) bis zu ungenügenden Werten (Lühe, Moorende).

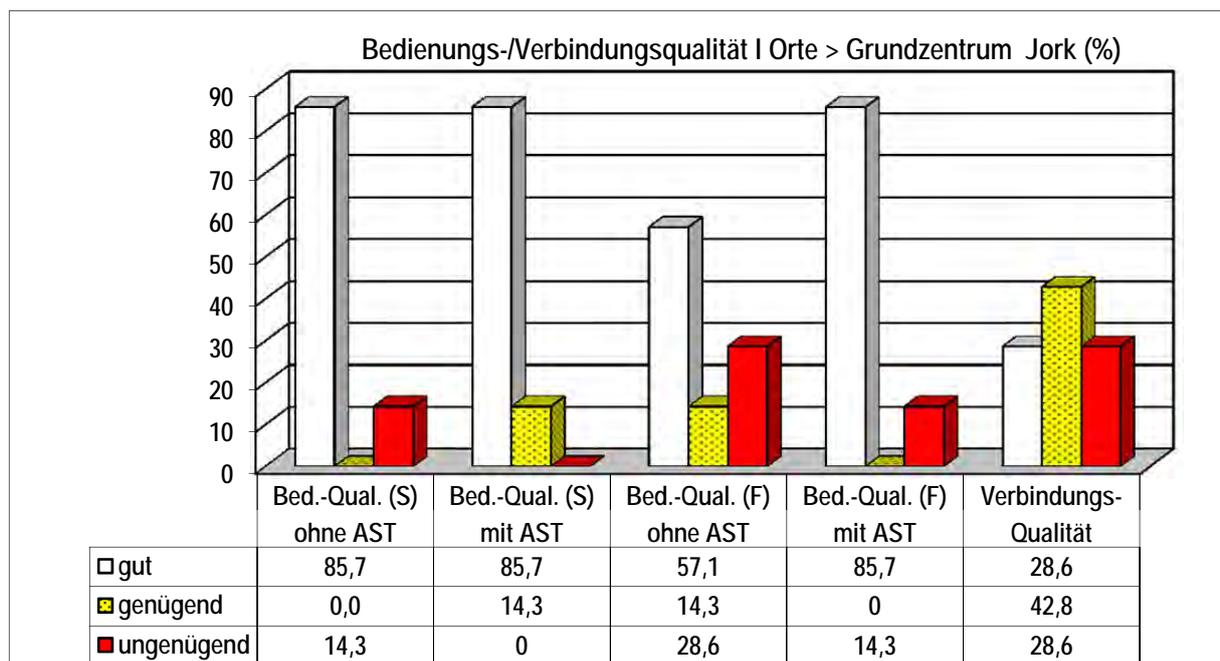


Abb. 18: Ergebnis Bedienungs-/Verbindungsqualität | Gem. Jork

Bedienungsqualität I: Fahrtenpaare Orte <> Grundzentrum Jork						
Ort	Orts- kategorie [Einw.]	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis	
		Soll- bedienung	Schultage	Ist-Bedienung Ferien	Schultage	Ferien
Borstel	1.000-3.000	3-6	9	8	gut	gut
		3-6	9	8	gut	gut
Estebrügge	1.000-3.000	3-6	17	17	gut	gut
		3-6	17	17	gut	gut
Hove	200-1.000	3	11	11	gut	gut
		3	15	16	gut	gut
Königreich	1.000-3.000	3-6	28	28	gut	gut
		3-6	28	28	gut	gut
Ladekop	1.000-3.000	3-6	8	3	gut	genügend
		3-6	14	10	gut	gut
Lühe	200-1.000	3	6	2	gut	ungenügend
		3	10	7	gut	gut
Moorende	200-1.000	3	2	0	ungenügend	ungenügend
		3	3	3	genügend	genügend

gut: Ist > Soll    genügend: Ist = Soll    ungenügend: Ist < Soll

	Bus
	Bus + AST

Verbindungsqualität I: Beförderungszeit Orte > Grundzentrum Jork							
Ort	Reisezeit [min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			Ergebnis
	MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5- 1,7*MIV	>1,7*MIV	
Borstel	3	5	5	0	7	2	genügend
Estebrügge	8	12	14	17	0	0	gut
Hove	6	9	10	0	11	0	genügend
Königreich	5	8	9	29	0	0	gut
Ladekop	3	5	5	1	3	2	genügend
Lühe	7	11	12	0	0	4	ungenügend
Moorende	10	15	17	0	0	2	ungenügend

gut: ÖV < 1,5\*MIV    genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV    ungenügend: ÖV > 1,7\*MIV

Tabelle 32: Ergebnis Bedienungs-/Verbindungsqualität I Gem. Jork

### (8) Bedienungs-/Verbindungsqualitäten Samtgemeinde Lühe

Das ÖPNV-Angebot in der Samtgemeinde wird im Wesentlichen durch die beiden Regionallinien 2030 Steinkirchen – Jork – Buxtehude und 2050 (Cranz –) Jork – Steinkirchen – Grünendeich – Stade geprägt. Außerdem wurde im Zuge der Überplanung des Liniennetzes im Jahr 2017 die Linie 2053 Hornburg – Neuenkirchen – Mittelkirchen – Steinkirchen – Grünendeich deutlich aufgewertet und weist jetzt montags bis freitags ein auch für Hamburg-Pendler interessantes Angebot auf. Die Linien 2051 Jork – Steinkirchen – Grünendeich – Twielenfleth – Stade, 2052 Twielenfleth – Grünendeich und 2054 Basenfleth – Hollern ergänzen das ÖPNV-Angebot in der Samtgemeinde.

Als Besonderheit muss gelten, dass Guderhandviertel keinen öffentlichen Linienverkehr aufweist – es verkehrt an Schultagen lediglich ein Bus für Schüler/innen, der dritte Personen nicht befördert - dementsprechend ist hier das AST-Angebot die einzige ÖV-Anbindung.

An Schultagen sind mit Ausnahme von Guderhandviertel alle Orte über 200 Einwohner gut bzw. genügend an Steinkirchen und Grünendeich angebunden. An schulfreien Tagen hat auch Wörden keine Busverbindung Richtung Grünendeich / Steinkirchen.

Durch AST-Angebote verbessert sich die Angebotsqualität deutlich: Alle Relationen weisen eine gute Bedienungsqualität auf.

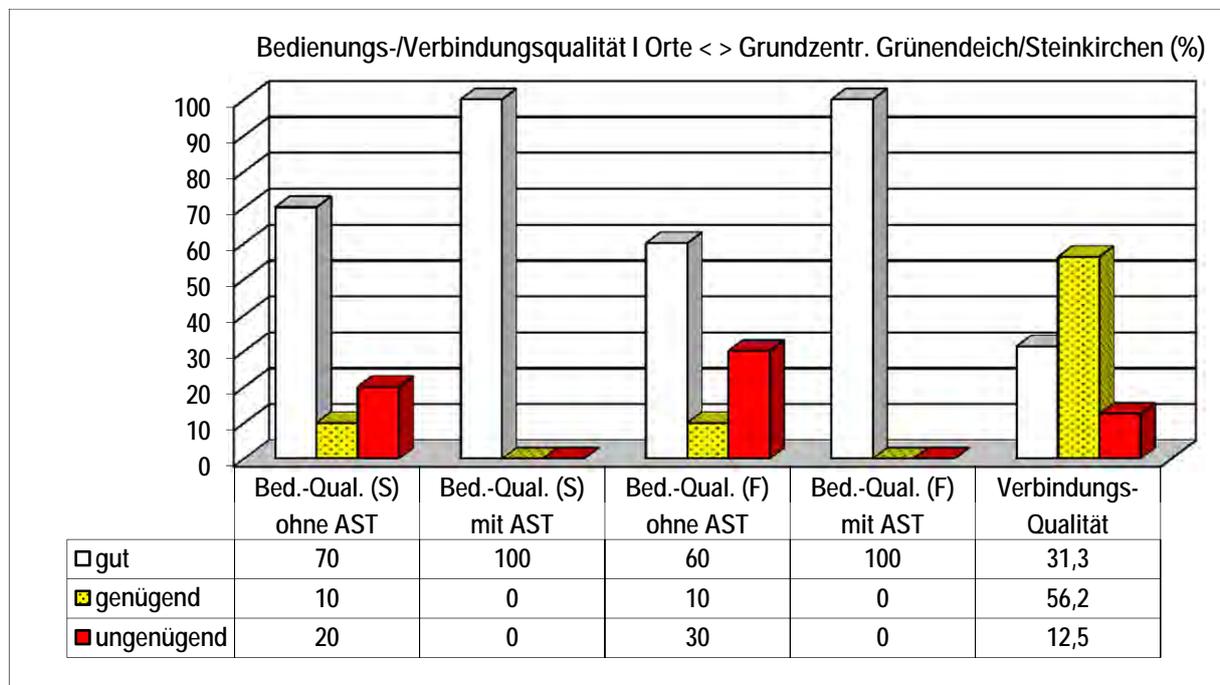


Abb. 19: Ergebnis Bedienungs-/Verbindungsqualität | SG Lühe

Bedienungsqualität I: Fahrtenpaare Orte <> Grundzentrum Grünendeich/Steinkirchen							
Ort	Orts- kategorie [Einw.]	Grund- zentrum	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis	
			Soll- bedienung	Ist-Bedienung Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Grünendeich- Kirchenstieg	200-1.000	Grünendeich	3	15	15	gut	gut
			3	15	15	gut	gut
	200-1.000	Steinkirchen	3	15	15	gut	gut
			3	15	15	gut	gut
Grünendeich- Minneweg	200-1.000	Grünendeich	3	15	15	gut	gut
			3	17	19	gut	gut
	200-1.000	Steinkirchen	3	15	15	gut	gut
			3	17	19	gut	gut
Guderhandviertel	200-1.000	Grünendeich	3	0	0	ungenügend	ungenügend
			3	4	5	gut	gut
	200-1.000	Steinkirchen	3	0	0	ungenügend	ungenügend
			3	4	5	gut	gut
Guderhandviertel- Bergfried	200-1.000	Grünendeich	3	0	0	ungenügend	ungenügend
			3	4	5	gut	gut
	200-1.000	Steinkirchen	3	0	0	ungenügend	ungenügend
			3	4	5	gut	gut
Hollern	1.000-3.000	Grünendeich	3-6	15	15	gut	gut
			3-6	15	15	gut	gut
	1.000-3.000	Steinkirchen	3-6	15	15	gut	gut
			3-6	15	15	gut	gut
Mittelnkirchen, Ort	1.000-3.000	Grünendeich	3-6	23	23	gut	gut
			3-6	24	23	gut	gut
	1.000-3.000	Steinkirchen	3-6	23	23	gut	gut
			3-6	24	23	gut	gut
Mittelnkirchen- Hohenfelde	200-1.000	Grünendeich	3	23	23	gut	gut
			3	24	23	gut	gut
	200-1.000	Steinkirchen	3	23	23	gut	gut
			3	24	23	gut	gut
Neuenkirchen	200-1.000	Grünendeich	3	8	8	gut	gut
			3	10	9	gut	gut
	200-1.000	Steinkirchen	3	8	8	gut	gut
			3	10	9	gut	gut
Twielenfleth	1.000-3.000	Grünendeich	3-6	6	3	genügend	genügend
			3-6	8	7	gut	gut
	1.000-3.000	Steinkirchen	3-6	6	3	genügend	genügend
			3-6	8	7	gut	gut
Wörden	200-1.000	Grünendeich	3	5	0	gut	ungenügend
			3	8	4	gut	gut
	200-1.000	Steinkirchen	3	5	0	gut	ungenügend
			3	8	4	gut	gut

gut: Ist > Soll    genügend: Ist = Soll    ungenügend: Ist < Soll

	Bus
	Bus + AST

Tabelle 33a: Bedienungsqualität I SG Lüne

Verbindungsqualität I: Beförderungszeit Orte > Grundzentrum Grünendeich/Steinkirchen								
Ort	Grundzentrum	Reisezeit [min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			Ergebnis
		MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5-1,7*MIV	>1,7*MIV	
Grünendeich, Mojenhörn Kirchenstieg	Grünendeich	4	6	7	0	15	0	genügend
	Steinkirchen	5	8	9	0	15	0	genügend
Grünendeich, Minneweg	Grünendeich	2	3	3	15	0	0	gut
	Steinkirchen	3	5	5	15	0	0	gut
Guderhandviertel	Grü./Steink.	X	X	X	X	X	X	X
Gud.-Bergfried	Grü./Steink.	X	X	X	X	X	X	X
Hollern	Grünendeich	8	12	14	0	15	0	genügend
	Steinkirchen	9	14	15	0	15	0	genügend
Mittelnkirchen, Ort	Grünendeich	4	6	7	24	0	0	gut
	Steinkirchen	3	5	5	24	0	0	gut
Mittelnkirchen-Hohenfelde	Grünendeich	3	5	5	9	15	0	genügend
	Steinkirchen	2	3	3	9	15	0	genügend
Neuenkirchen	Grünendeich	8	12	14	6	0	3	genügend
	Steinkirchen	7	11	12	9	0	0	gut
Twielenfleth	Grünendeich	10	15	17	2	4	0	genügend
	Steinkirchen	11	17	19	4	2	2	genügend
Wöhrden	Grünendeich	12	18	20	0	1	4	ungenügend
	Steinkirchen	13	20	22	1	0	4	ungenügend

gut: ÖV &lt; 1,5\*MIV

genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV

ungenügend: ÖV &gt; 1,7\*MIV

Tabelle 33b: Verbindungsqualität I SG Lühe

### (9) Bedienungs-/Verbindungsqualität I Samtgemeinde Nordkehdingen

Rückgrat des ÖPNV in der SG Nordkehdingen ist die Regionallinie 2025 Freiburg – Wischhafen – Stade, die seit 2016 in mehreren Schritten erheblich aufgewertet wurde (Taktverkehr, Fixierung und Begründung des Linienweges, Ausweitung des Angebotes sonnabends, bessere Angebotsverteilung sonn- und feiertags). Ergänzt wird das Bedienungsangebot durch die Regionallinie mit Schwerpunkt Schülerbeförderung 2026 Itzwörden – Balje – Freiburg – Landesbrück – Wischhafen – Stade und den schulbezogenen Linien 2057 Breitendeich - Freiburg/Wischhafen – Hemmoor, 2079 Oederquart – Wischhafen, 2090 Drochtersen – Oederquart – Freiburg und 2129 Schülerbeförderung Wischhafen. Das neu justierte Angebot sieht zwischen Itzwörden und Freiburg sowie auf der Linie 2078 Wischhafen – Oederquart – Freiburg außerhalb der Zeiten der Schülerbeförderung Rufbusfahrten vor.

Die Samtgemeinde weist die Besonderheit auf, dass neben Freiburg mit Wischhafen ein zweites Grundzentrum vorhanden ist. Die Analyse der Bedienungs- und Verbindungsqualität in der Samtgemeinde wird von allen Orten über 200 Einwohner je nach raumstrukturellen Gegebenheiten auf das Grundzentrum Freiburg und/oder Wischhafen bezogen. Für die Achse Freiburg – Krummendeich – Balje – Hörne hat das im Landkreis Cuxhaven gelegene Grundzentrum Cadenberge Bedeutung. Entsprechend wird eine Analyse der ÖPNV-Anbindungen aus diesem Bereich nach Cadenberge mit einbezogen.

Da zum Grundzentrum Cadenberge keine Busverbindung aus dem Raum Freiburg/Balje existiert, stellt lediglich das AST-Angebot eine Verbindung zwischen den beiden Bereichen her. An Schultagen ist das Bedienungsangebot in der Samtgemeinde ansonsten als „gut“ oder „genügend“ einzustufen. An schulfreien Tagen weist lediglich Neulandermoor keine Busverbindung auf, alle anderen Orte über 200 Einwohnern haben nach der Liniennetz-Revision auch an schulfreien Tagen eine gute oder genügende Anbindung zu den beiden Grundzentren.

Bei der Verbindungsqualität müssen lediglich die Fahrten zwischen Neulandermoor und Freiburg sowie Wischhafen als ungenügend eingestuft werden, alle anderen Relationen erreichen gute und genügende Werte.

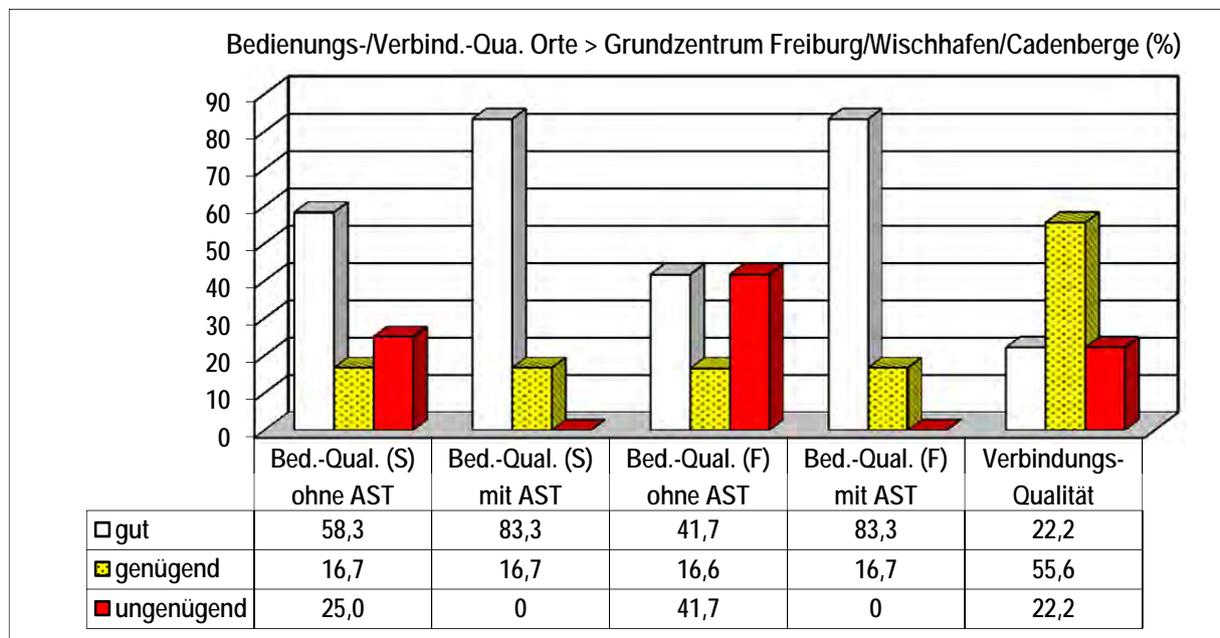


Abb. 20: Bedienungs-/Verbindungsqualität I Gemeinde SG Nordkehdingen

Bedienungsqualität I: Fahrtenpaare Orte <> Grundzentrum Freiburg / Wischhafen / Cadenberge							
Ort	Orts- kategorie [Einw.]	Grund- zentrum	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis	
			Soll- bedienung	Ist-Bedienung		Schultage	Ferien
				Schultage	Ferien		
Balje	1.000-3.000	Freiburg	3-6	7	4	gut	genügend
			3-6	10	8	gut	gut
Freiburg	1.000-3.000	Cadenberge	3-6	0	0	ungenügend	ungenügend
			3-6	6	6	genügend	genügend
Freiburg	1.000-3.000	Cadenberge	3-6	0	0	ungenügend	ungenügend
			3-6	6	6	genügend	genügend
Hamelwörden	200-1.000	Freiburg	3	18	14	gut	gut
			3	18	14	gut	gut
Hamelwörden	200-1.000	Wischhafen	3	18	15	gut	gut
			3	18	15	gut	gut
Krummendeich	200-1.000	Freiburg	3	7	5	gut	gut
			3	10	9	gut	gut
Krummendeich	200-1.000	Cadenberge	3	0	0	ungenügend	ungenügend
			3	6	6	gut	gut
Neulandermoor	200-1.000	Freiburg	3	3	0	genügend	ungenügend
			3	10	6	gut	gut
Neulandermoor	200-1.000	Wischhafen	3	3	0	genügend	ungenügend
			3	9	6	gut	gut
Oederquart	1.000-3.000	Freiburg	3-6	9	6	gut	genügend
			3-6	12	9	gut	gut
Oederquart	1.000-3.000	Wischhafen	3-6	9	10	gut	gut
			3-6	11	12	gut	gut
Wischhafen	3.000-6.000	Freiburg	6-12	21	17	gut	gut
			6-12	21	17	gut	gut

gut: Ist > Soll    genügend: Ist = Soll    ungenügend: Ist < Soll

	Bus
	Bus + AST

Verbindungsqualität I: Beförderungszeit Orte > Grundzentrum Freiburg / Wischhafen / Cadenberge								
Ort	Grund- zentrum	Reisezeit [min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			Ergebnis
		MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5-1,7*MIV	>1,7*MIV	
Balje	Freiburg	10	15	17	3	5	1	genügend
	Cadenberge	13	20	22	0	0	0	keine Bewert.
Freiburg	Cadenberge	20	30	34	0	0	0	keine Bewert.
Hamelwörden	Freiburg	4	6	7	0	13	6	genügend
	Wischhafen	3	5	5	18	0	0	gut
Krummendeich	Freiburg	7	11	12	9	0	2	gut
	Cadenberge	18	27	31	0	0	0	keine Bewert.
Neulandermoor	Freiburg	10	15	17	0	0	5	ungenügend
	Wischhafen	3	5	5	0	0	3	ungenügend
Oederquart	Freiburg	7	11	12	4	2	3	genügend
	Wischhafen	9	14	15	4	0	6	genügend
Wischhafen	Freiburg	7	11	12	12	3	4	genügend

gut: ÖV < 1,5\*MIV    genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV    ungenügend: ÖV > 1,7\*MIV

Tabelle 34: Bedienungs-/Verbindungsqualität I SG Nordkehdingen

## (10) Bedienungs-/Verbindungsqualität I Samtgemeinde Oldendorf-Himmelpforten

Mit den Linien 2027 Gräpel – Kranenburg – Oldendorf – Himmelpforten – Düdenbüttel – Stade, 2028 Bremervörde – Hagenah – Heinbockel – Düdenbüttel – Stade und 3813 Oldendorf - Bremervörde verkehren 3 Regionallinien in der Samtgemeinde mit der Besonderheit, dass die auf Stade ausgerichtete Linie 2028 die Grundzentren Himmelpforten und Oldendorf nur mit einer Fahrt bedient. Bedeutung für den ÖV innerhalb der Samtgemeinde hat auch der RE5 Cuxhaven – Himmelpforten – Hammah – Stade – Hamburg. Ergänzt wird das Angebot durch die schulbezogenen Linien 2065 Großenwörden - Himmelpforten, 2068 Groß Sterneberg – Himmelpforten, 2091 Heinbockel – Hagenah – Oldendorf – Himmelpforten, 2092 Neuland – Engelschoff - Himmelpforten sowie die Linien 2093 Gräpel – Brobergen – Burweg - Oldendorf/Himmelpforten, 2094 Sunde – Estorf – Behrste – Oldendorf/Himmelpforten und 2096 Kranenburg – Oldendorf.

Zudem verknüpft der Bürgerbus Ostetal den Bereich der ehemaligen Samtgemeinde Oldendorf mit dem Grundzentren Oldendorf und Himmelpforten und hat am Bahnhof Himmelpforten Übergänge zum RE5 in/aus Richtung Hamburg.

An Schultagen weisen mit Ausnahme von Groß Sterneberg alle anderen Orte gute bzw. genügende Werte in der Bedienungsqualität auf. An schulfreien Tagen sinken die Werte für gute bzw. genügende Bewertungen deutlich ab, weil Orte wie Engelschoff, Groß Sterneberg, Großenwörden und Neuland lediglich über schulbezogene Linien mit Himmelpforten verbunden sind und kein Busangebot aufweisen. Heinbockel und Hagenah sind über die Regionallinie 2028 auch an schulfreien Tagen mit Stade verbunden, allerdings nicht mit den beiden Grundzentren Oldendorf und Himmelpforten. Der BB Ostetal sorgt durch sein ganzjähriges Angebot für gute Bewertungen auch an schulfreien Tagen für Blumenthal, Brobergen, Burweg, Kranenburg und Oldendorf.

Durch das ergänzende AST-Angebot werden für alle Orte über 200 Einwohner ÖV-Anbindungen in die Grundzentren Oldendorf bzw. Himmelpforten vorgehalten und die Bewertungen erreichen sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen ausnahmslos ein gutes Urteil.

Bei der Verbindungsqualität werden 68% gute bzw. genügende Qualitäten erreicht, allerdings werden für diverse Orte, die nur bzw. überwiegend von schulbezogenen Linienfahrten bedient werden, nur ungenügende Qualitäten erzielt. Grund dafür ist die im Sinne einer guten Flächenerschließung teilweise indirekte Linienführung in die Grundzentren. Auch der BB Ostetal kann aufgrund seiner Ringlinienstruktur und den damit verbundenen längeren Fahrtzeiten nicht zur Verbesserung der Verbindungsqualität beitragen.

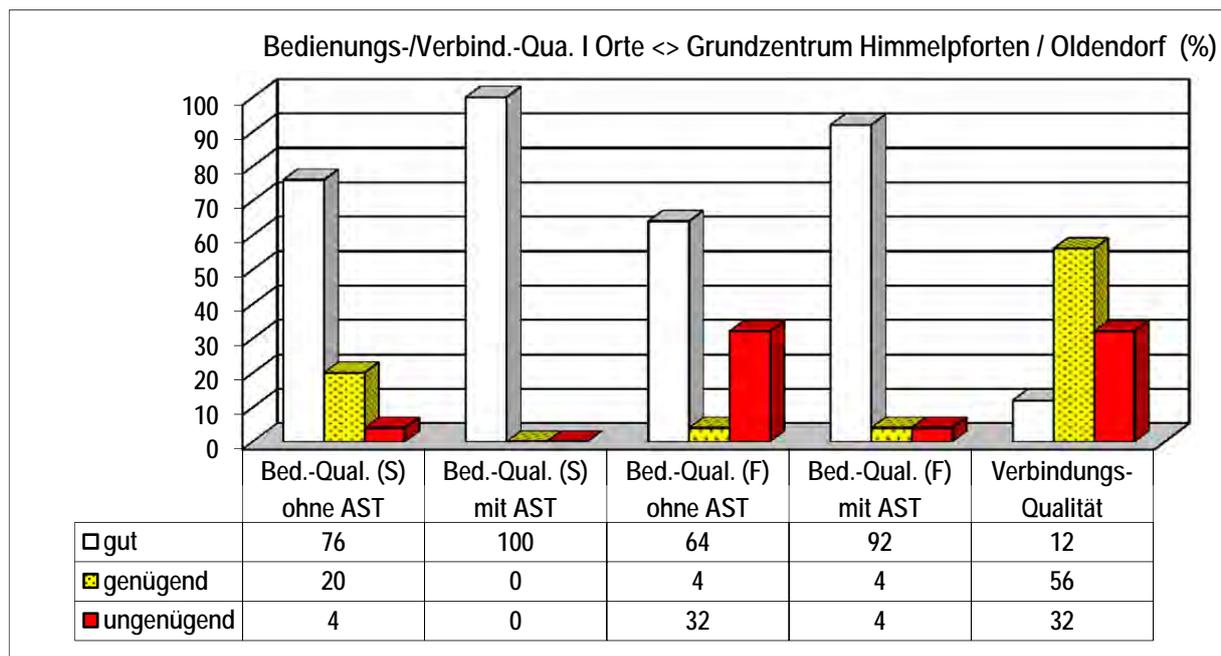


Abb. 21: Bedienungs-/Verbindungsqualität I SG Oldendorf-Himmelpforten

Bedienungsqualität I: Fahrtenpaare Orte <> Grundzentrum Himmelpforten / Oldendorf							
Ort	Orts- kategorie [Einw.]	Grundzentrum	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis	
			Soll- bedienung	Schultage	Ist-Bedienung Ferien	Schultage	Ferien
Blumenthal	200-1.000	Himmelpforten	3	12	10	gut	gut [+]
			3	15	13	gut	gut
	200-1.000	Oldendorf	3	11	8	gut	gut [+]
			3	15	11	gut	gut
Brobergen	200-1.000	Himmelpforten	3	12	10	gut	gut [+]
			3	15	13	gut	gut
	200-1.000	Oldendorf	3	11	8	gut	gut [+]
			3	14	12	gut	gut
Burweg	200-1.000	Himmelpforten	3	13	10	gut	gut [+]
			3	16	13	gut	gut
	200-1.000	Oldendorf	3	11	8	gut	gut [+]
			3	13	11	gut	gut
Düdenbüttel	1.000-3.000	Himmelpforten	3-6	9	5	gut	genügend
			3-6	12	7	gut	gut
Engelschoff	200-1.000	Himmelpforten	3	3	0	genügend	ungenügend
			3	7	4	gut	gut
Estorf	200-1.000	Himmelpforten	3	13	12	gut	gut
			3	16	15	gut	gut
	200-1.000	Oldendorf	3	17	12	gut	gut
			3	23	18	gut	gut
Gräpel	200-1.000	Himmelpforten	3	15	12	gut	gut
			3	18	15	gut	gut
	200-1.000	Oldendorf	3	19	12	gut	gut
			3	25	18	gut	gut
Gr. Sterneberg	200-1.000	Himmelpforten	3	2	0	ungenügend	ungenügend
			3	6	3	gut	genügend
Großenwörden	200-1.000	Himmelpforten	3	3	0	genügend	ungenügend
			3	7	4	gut	gut
Hagenah	200-1.000	Himmelpforten	3	3	0	genügend	ungenügend
			3	7	6	gut	gut
	200-1.000	Oldendorf	3	4	0	gut	ungenügend
			3	4	0	gut	ungenügend
Hammah	1.000-3.000	Himmelpforten	3-6	18	18	gut	gut
			3-6	24	24	gut	gut
Heinbockel	200-1.000	Himmelpforten	3	3	0	genügend	ungenügend
			3	7	6	gut	gut
	200-1.000	Oldendorf	3	4	0	gut	ungenügend
			3	8	5	gut	gut
Kranenburg	200-1.000	Himmelpforten	3	12	10	gut	gut [+]
			3	18	15	gut	gut
	200-1.000	Oldendorf	3	12	8	gut	gut [+]
			3	16	12	gut	gut
Mittelsdorf, Ort	200-1.000	Himmelpforten	3	7	4	gut	gut
			3	16	13	gut	gut
Mittelsdorf, Siedlung	200-1.000	Himmelpforten	3	7	4	gut	gut
			3	16	13	gut	gut
Neuland	200-1.000	Himmelpforten	3	3	0	genügend	ungenügend
			3	7	4	gut	gut
Oldendorf	3.000-6.000	Himmelpforten	6-12	17	13	gut	gut [+]
			6-12	20	16	gut	gut

gut: Ist > Soll    genügend: Ist = Soll    ungenügend: Ist < Soll

[+] Bewertung durch Bürgerbus-Angebot um mindestens eine Stufe verbessert

	Bus + Bahn
	Bus/Bahn + AST

Tabelle 35a: Bedienungsqualität I SG Oldendorf/Himmelpforten

Verbindungsqualität I: Beförderungszeit Orte > Grundzentrum Himmelpforten / Oldendorf								
Ort	Grundzentrum	Reisezeit [min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			Ergebnis
		MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5-1,7*MIV	>1,7*MIV	
Blumenthal	Himmelpforten	8	12	14	2	0	9	ungenügend
	Oldendorf	5	8	9	4	0	7	genügend
Brobergen	Himmelpforten	13	20	22	2	0	9	ungenügend
	Oldendorf	5	8	9	0	0	10	ungenügend
Burweg	Himmelpforten	5	8	9	2	0	10	ungenügend
	Oldendorf	5	8	9	5	0	5	genügend
Düdenbüttel	Himmelpforten	5	8	9	1	2	7	ungenügend
Engelschoff	Himmelpforten	9	14	15	3	0	0	gut
Estorf	Himmelpforten	13	20	22	9	0	6	genügend
	Oldendorf	5	8	9	12	1	6	genügend
Gräpel	Himmelpforten	15	23	26	5	4	6	genügend
	Oldendorf	7	11	12	12	1	6	genügend
Gr. Sterneberg	Himmelpforten	10	15	17	1	0	1	genügend
Großenwörden	Himmelpforten	15	23	26	3	0	0	gut
Hagenah	Himmelpforten	11	17	19	1	0	2	genügend
	Oldendorf	10	15	17	2	0	1	genügend
Hammah	Himmelpforten	8	12	14	18	0	0	gut
Heinbockel	Himmelpforten	7	11	12	1	0	2	genügend
	Oldendorf	7	11	12	0	0	4	ungenügend
Kranenburg	Himmelpforten	10	15	17	2	1	9	ungenügend
	Oldendorf	5	8	9	0	0	12	ungenügend
Mittelsdorf, Ort	Himmelpforten	8	12	14	1	2	1	genügend
Mittelsdorf, Siedlung	Himmelpforten	9	14	15	1	5	2	genügend
Neuland	Himmelpforten	8	12	14	1	2	0	genügend
Oldendorf	Himmelpforten	6	9	10	5	5	9	genügend

gut: ÖV &lt; 1,5\*MIV

genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV

ungenügend: ÖV &gt; 1,7\*MIV

Tabelle 35b: Verbindungsqualität I SG Oldendorf/Himmelpforten

### (11) Bedienungs-/Verbindungsqualität I Hansestadt Stade

Bei der Bewertung des Stadtverkehrs werden die im Landkreis üblichen Kriterien angewandt. Das Liniangebot in der Hansestadt liegt größtenteils erheblich über diesen Anforderungen und somit ist die Bedienungsqualität für alle Stadtteile mit mehr als 200 Einwohnern ganzjährig ausnahmslos mit „gut“ einzustufen.

Das AST-Angebot verbessert aufgrund des guten Leistungsangebotes im Busverkehr die Bewertung nicht. Allerdings sorgt das AST in den Abendstunden und an den Wochenenden dort, wo es keine oder nur sehr wenige Angebote gibt, für eine Ergänzung des Linienangebotes im städtischen ÖPNV.

Bei der Verbindungsqualität müssen im Hinblick auf die Schnelligkeit der Anbindung der Stadtteile an den Bahnhof Abstriche in Kauf genommen werden. Die Differenzen zwischen MIV und ÖPNV liegen allerdings überwiegend im Bereich von 1 bis 3 Minuten. Für Hahle liegen die Fahrtzeiten der Linie 2001 nur 1 Minute über einen genügenden Wert, während Fahrtzeiten der Linie 2007 aufgrund der Linienführung über Hohenwedel den genügenden Bereich deutlicher verfehlen. Letzteres ist auch der Grund dafür, dass die Fahrtzeiten der 2007 von Wiepenkathen zum Bahnhof deutlicher über den MIV-Wert liegen.

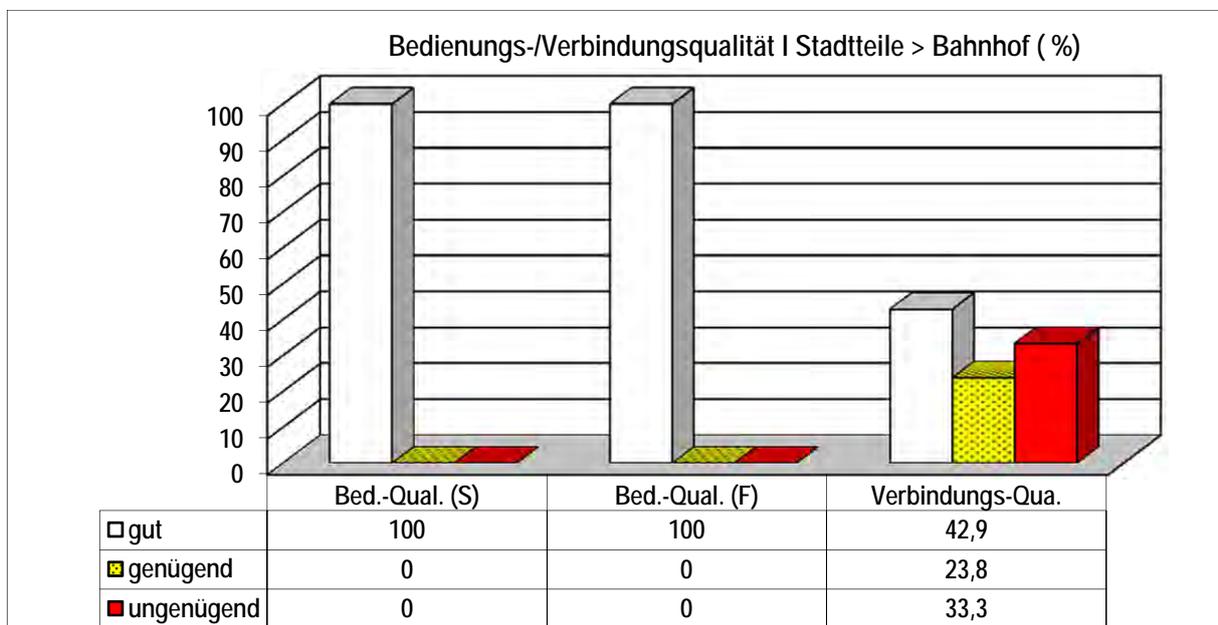


Abb. 22: Ergebnis Bedienungs-/Verbindungsqualität I Hansestadt Stade

Bedienungsqualität I: Fahrtenpaare Ortsteile <> Stade, Bahnhof						
Ort	Orts- kategorie [Einw.]	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis	
		Soll- bedienung	Ist-Bedienung Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Abbenfleth	200-1.000	3	18	13	gut	gut
		3	19	13	gut	gut
Altländer Viertel	1.000-3.000	3-6	12	12	gut	gut
		3-6	13	12	gut	gut
Bützfleth	3.000-6.000	6-12	20	14	gut	gut
		6-12	20	14	gut	gut
Campe, HSt Berliner Platz	>6.000	6-12	45	44	gut	gut
		6-12	45	44	gut	gut
Campe, HSt Athen./Brauerstr.	>6.000	6-12	31	30	gut	gut
		6-12	34	33	gut	gut
Campe, HSt Langobardenstr.	>6.000	6-12	29	29	gut	gut
		6-12	31	31	gut	gut
Campe, HSt Schwabensee	>6.000	6-12	45	44	gut	gut
		6-12	45	44	gut	gut
Götzdorf	200-1.000	3	17	14	gut	gut
		3	17	14	gut	gut
Haddorf	1.000-3.000	3-6	29	29	gut	gut
		3-6	29	29	gut	gut
Hagen	1.000-3.000	3-6	11	7	gut	gut
		3-6	12	14	gut	gut
Hahle, HSt Sprehenweg	3.000-6.000	6-12	28	28	gut	gut
		6-12	29	29	gut	gut
Hahle, HSt Biel- feldtweg	3.000-6.000	6-12	36	36	gut	gut
		6-12	36	36	gut	gut
Hohenwedel	3.000-6.000	6-12	45	45	gut	gut
		6-12	47	47	gut	gut
Klein Thun	1.000-3.000	3-6	25	25	gut	gut
		3-6	28	28	gut	gut
Kopenkamp	>6.000	6-12	28	28	gut	gut
		6-12	31	31	gut	gut
Ottenbeck	1.000-3.000	3-6	45	44	gut	gut
		3-6	45	44	gut	gut
Schöllisch	1.000-3.000	3-6	17	14	gut	gut
		3-6	17	14	gut	gut
Schwedenviertel	200-1.000	3	8	8	gut	gut
		3	8	8	gut	gut
Wiepenkathen	3.000-6.000	6-12	45	45	gut	gut
		6-12	47	47	gut	gut

gut: Ist > Soll    genügend: Ist = Soll    ungenügend: Ist < Soll

	Bus
	Bus + AST

Tabelle 36a: Bedienungsqualität I Hansestadt Stade

Verbindungsqualität I: Beförderungszeit Stadtteile > Stade, Bahnhof								
Ort	Grundzentrum	Reisezeit [min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			Ergebnis
		MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5-1,7*MIV	>1,7*MIV	
Allländer Viertel	Stade, Bf	4	6	7	21	0	0	gut
Bützfleth	Stade, Bf	10	15	17	0	18	2	genügend
Campe HSt. Berliner Pl.	Stade, Bf	3	5	5	0	42	0	genügend
HSt Langobard.	Stade, Bf	7	11	12	0	0	16	ungenügend [*]
	Im Neuwerk	5	8	9	0	0	5	ungenügend [*]
HSt Sachsenstr. (West)	Stade, Bf	5	8	9	31	0	1	gut
	Im Neuwerk	3	5	5	31	0	1	gut
HSt Schwabensee	Stade, Bf	5	8	9	0	42	0	genügend
Götzdorf	Stade, Bf	9	14	15	0	16	2	genügend
Haddorf	Stade, Bf	11	17	19	0	0	26	ungenügend [*]
Hagen	Stade, Bf	11	17	19	18	1	0	gut
Hahle	Stade, Bf	8	12	14	0	0	68	ungenügend [**]
Hohenwedel	Stade, Bf	5	8	9	0	0	44	ungenügend [*]
Klein Thun	Stade, Bf	9	14	15	6	0	0	gut
	Im Neuwerk	7	11	12	27	0	0	gut
Kopenkamp	Stade, Bf	6	9	10	6	0	0	gut
	Im Neuwerk	4	6	7	27	0	0	gut
Ottenbeck	Stade, Bf	11	17	19	42	0	0	gut
Schölisch	Stade, Bf	5	8	9	0	16	2	genügend
Schwedenviertel	Stade, Bf	8	12	14	0	0	4	ungenügend [*]
Wiepenkathen	Stade, Bf	13	20	22	0	0	44	ungenügend

gut: ÖV < 1,5\*MIV

genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV

ungenügend: ÖV > 1,7\*MIV

[\*] bei den ungenügend bewerteten Fahrten wird ein genügendes Ergebnis nur um 1-3 Minuten verpasst

[\*\*] Fahrten der Linie 2001 liegen lediglich 1 Minute über einen genügenden Wert, Fahrten der 2007 verpassen eine genügende Bewertung deutlicher.

Tabelle 36b: Verbindungsqualität I Hansestadt Stade

### 3.2.4 Zusammenfassung der Ergebnisse Bedienungs-/Verbindungsqualität I

#### (1) Bedienungsqualität I Orte ↔ Grundzentrum an Schultagen

Die Qualität des Bedienungsangebotes zwischen den Orten/Ortsteilen und dem jeweils zugeordneten Grundzentrum ist im Landkreis Stade unterschiedlich. Entscheidend für die Bedienungsqualität ist dabei, welche Art von Linienverkehr in der jeweiligen Samtgemeinde, Gemeinde oder Stadt vorherrschend ist. Dort, wo Stadt- oder Regionallinien das Rückgrat des ÖPNV bilden und das jeweilige Grundzentrum bedienen, liegen die erzielten Werte im Allgemeinen im guten oder genügenden Bereich. Diese Angebotsqualität wird im Regelfall sowohl an Schul- wie auch an schulfreien Tagen erzielt. Gleiches gilt auch für Relationen, die eine SPNV-Anbindung zwischen Orten und Grundzentrum aufweisen: Neukloster ↔ Buxtehude, Bargstedt / Ruschwedel ↔ Harsefeld, Hammah ↔ Himmelpforten, Agathenburg / Dollern ↔ Horneburg. Das Angebot auf den genannten Streckenabschnitten liegt deutlich über den Soll-Werten und wird ganzjährig angeboten.

Landkreisweit weisen an Schultagen 91,5% aller analysierten Relationen eine gute oder genügende Bedienungsqualität zwischen Orten und dem zugeordneten Grundzentrum auf. Wird das AST-Angebot im Landkreis mit einbezogen, dann liegen 99,2% aller Verbindungen im guten/genügenden Bereich. Lediglich die Relationen Reith und Kakerbeck nach Ahlerstedt werden auch durch AST-Angebote nicht in den genügenden Qualitätsbereich gehoben.

Unter dem landkreisweiten Durchschnittswert liegen die SG Lühe und Nordkehdingen. In der SG Lühe wird Guderhandviertel nur durch einen Gemeindebus für die Schülerbeförderung bedient und weist keinen öffentlichen Buslinienverkehr auf. In der SG Nordkehdingen weisen alle Orte, die im Einzugsbereich der Regionalbuslinien 2025/2026 liegen, gute Bedienungsqualitäten auf. Negativ wirkt sich hier aus, dass es keine Busverbindung auf der Achse Freiburg – Balje – Hörne in das im Landkreis Cuxhaven gelegene Grundzentrum Cadenberge gibt. Hier sorgt das AST-Angebot für eine gute ÖV-Bedienugsqualität.

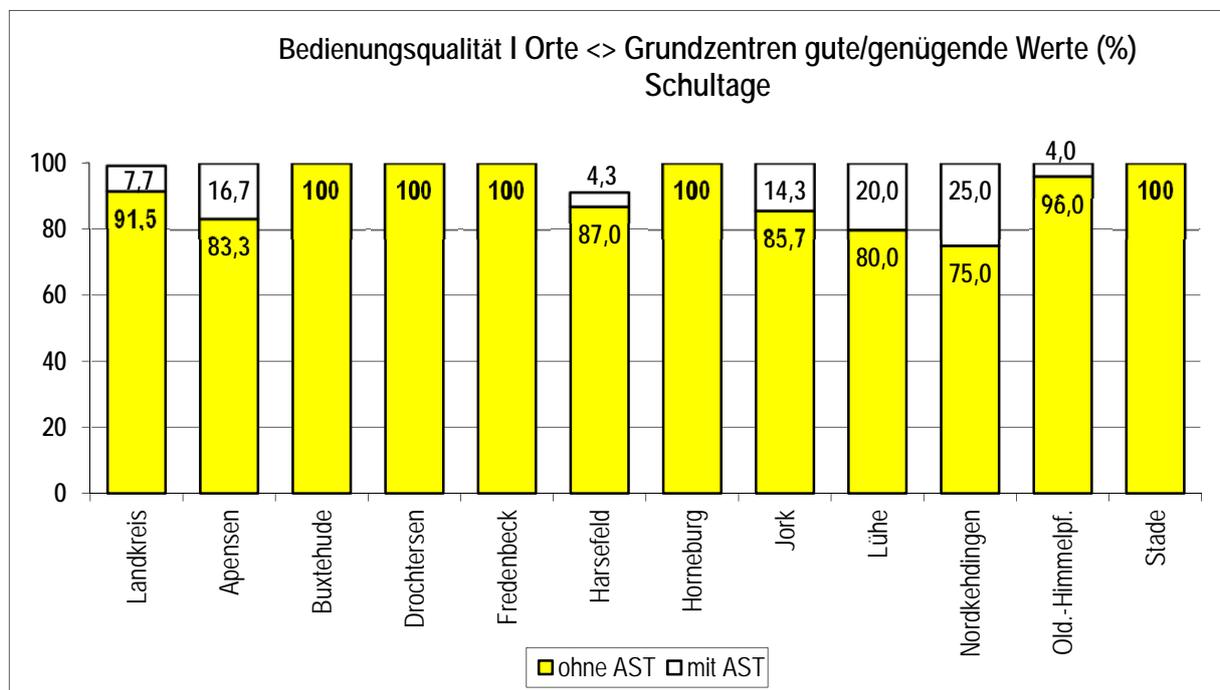


Abb. 23: Bedienungsqualität I Orte ↔ Grundzentren an Schultagen (gute/genügende Werte)

#### (2) Bedienungsqualität I Orte ↔ Grundzentrum an schulfreien Tagen

Die Qualität des Bedienungsangebotes sinkt an schulfreien Tagen in vielen Bereichen des Landkreises. Überall dort, wo Orte mit dem zugeordneten Grundzentrum nur über schulbezogene Linienverkehre verbunden werden oder wo Orte von Regionallinien bedient werden, deren Angebot außerhalb der

Schulzeiten eingeschränkt wird, werden häufig ungenügende Werte erzielt. Landkreisweit werden an schulfreien Tagen 70,1% gute und genügende Werte erreicht.

Besonders eklatant ist der Rückgang der Bedienungsqualität in den SG Apensen, Fredenbeck, Horneburg und Oldendorf-Himmelpforten. Die Gründe:

- Das Grundzentrum Apensen wird außerhalb der Schulzeiten lediglich von der Linie 2036 und der Airbuslinie 2711 bedient. Alle Orte abseits des Linienwegs dieser beiden Linien haben ohne AST-Fahrten keinen ÖPNV-Anschluss an das Grundzentrum.
- In der SG Fredenbeck weist die Regionalbuslinie 2332 zahlreiche auf die Schülerbeförderung ausgerichtete Fahrten aus, die verbleibenden Fahrten reichen für genügende Bedienungsqualitäten ebensowenig aus wie das Angebot der Linie 2322. Für Essel und Groß Aspe reichen auch die BB-Angebote für eine genügende Bewertung nicht aus.
- In der Gemeinde Horneburg weisen mit Bliedersdorf und Nottensdorf gleich 2 der 4 Orte mit mehr als 200 Einwohnern in der schulfreien Zeit keinen konventionellen Buslinienverkehr auf – das BB-Angebot reicht für eine genügende Bewertung ebenfalls nicht aus.
- In der SG Oldendorf-Himmelpforten werden diverse Orte (Engelschoff, Großenwörden, Groß Sterneberg und Neuland) nur von schulbezogenen Linienverkehren bedient. Außerdem haben Heinbockel und Hagenah über die Linie 2028 zwar eine Anbindung an Stade, jedoch nicht an das Grundzentrum Himmelpforten.

Das landkreisweite AST-Angebot ist für zahlreiche Orte im Landkreis an schulfreien Tagen das einzige ÖV-Angebot. Außerdem ergänzt es vielfach vorhandene Linienverkehre und sorgt für eine deutliche Verbesserung der Bedienungsqualität. AST-Ergänzungsverkehre erhöhen den Wert der guten/genügenden Bedienungsqualitäten landkreisweit auf 99,2%.

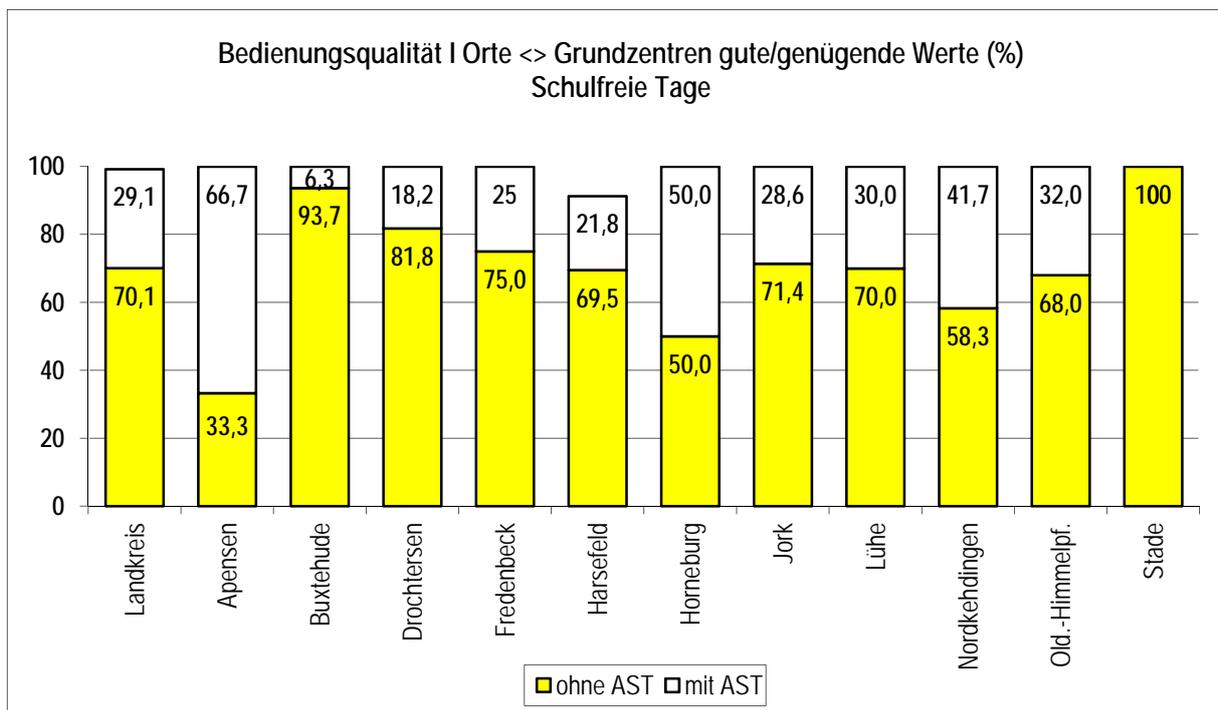


Abb. 24: Bedienungsqualität | Orte <=> Grundzentren an schulfreien Tagen (gute/genügende Werte)

### (3) Verbindungsqualität | Orte => Grundzentrum

Die Verbindungsqualität steht sehr häufig im Spannungsfeld zwischen einer guten Erschließungswirkung, was Linienverläufe mit Umwegen bedeuten kann, und einer möglichst kurzen Fahrtzeit. Diese Problematik stellt sich insbesondere in der Fläche. Dennoch weisen landkreisweit betrachtet 80% aller Verbindungen eine gute und genügende Qualität im Hinblick auf die Fahrtzeiten zwischen den Orten und den Grundzentren auf. Außerdem muss beachtet werden, dass innerhalb der Hansestädte Buxte-

hude und Stade sowie teilweise auch in der Region genügende Bewertungen häufig nur um 1 bis 3 Minuten verpasst werden. Diese geringen Unterschiede zu den MIV-Fahrtzeiten dürften in der Praxis für die Entscheidung für oder gegen den ÖPNV nicht wesentlich beeinflussen.

Besonders gute Werte weisen die Bereiche Horneburg (100%), Drochtersen (90,9%) sowie Fredenbeck und Lühe (jeweils 87,5%) auf. Oberhalb des landkreisweiten Durchschnittswertes liegen noch die Verbindungsqualitäten in der SG Apensen (83,3%) und in der Hansestadt Buxtehude (81,2%).

Am unteren Ende der Skala rangieren die Verbindungsqualitäten in der SG Harsefeld, Oldendorf-Himmelpforten sowie die Hansestadt Stade. In der SG Harsefeld erreichen lediglich 65,2% aller Relationen ein gutes oder genügendes Resultat. In der Hansestadt Stade müssen die mangelnden Verbindungsqualitäten vielfach relativiert werden, weil eine genügende Verbindungsqualität vielfach nur um wenige Minuten verfehlt wird bzw. die Differenz zu den PKW-Fahrtzeiten gering ist. In der SG Oldendorf-Himmelpforten erreichen – nicht zuletzt aufgrund des hohen Anteils an Linienverbindungen mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung – ebenfalls nur 68% aller Fahrten eine gute oder genügende Verbindungsqualität.

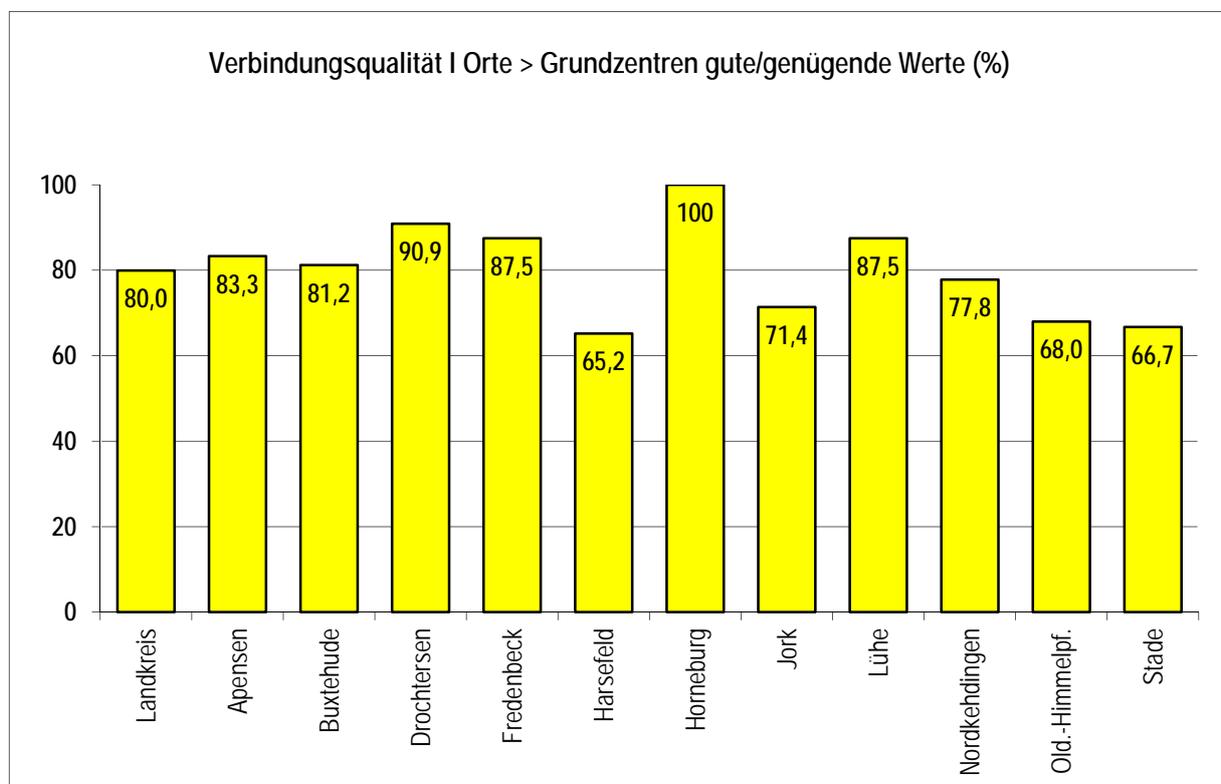


Abb. 25: Verbindungsqualität I Orte ⇒ Grundzentren (gute/genügende Werte)

### 3.2.5 Bedienungs-/Verbindungsqualität II Grundzentrum / Mittelzentrum ↔ Mittelzentrum

Im Rahmen der Analyse der Bedienungs- und Verbindungsqualität II werden die Verkehrsbeziehungen zwischen Grund- und Mittelzentren untersucht. Es werden dabei alle verkehrlich sinnvollen Beziehungen analysiert. Dies führt im Regelfall dazu, dass die Verbindungen von einem Grundzentrum zu mehreren Mittelzentren einer Bewertung unterzogen werden, auch von Mittelzentren in Nachbarlandkreisen.

Für den Landkreis gilt, dass die Bedienungsqualitäten zwischen Grund-/Mittelzentren und benachbarten Mittelzentren sowohl an Schul- als auch an schulfreien Tagen deutlich im positiven Bereich liegen (93,1% gute bzw. genügende Qualitäten). Überwiegend sind sogar gute Qualitäten zu verzeichnen. Lediglich die Relationen Fredenbeck – Bremervörde und Oldendorf – Bremervörde weisen sowohl an Schul- als auch schulfreien Tagen ungenügende Bewertungen auf. Für Fredenbeck reicht das Angebot der Linie 2322 nicht aus. Dabei muss außerdem beachtet werden, dass das Fahrtenpaar der Linie 2322 für Bürger/innen der Samtgemeinde für einen Aufenthalt in Bremervörde nicht genutzt werden kann, weil der Bus nach seiner Ankunft in Bremervörde sofort wieder Richtung Stade zurückfährt. In Verbindung mit AST-Verkehren erhält dieses Fahrtenpaar jedoch Bedeutung (s. unten) und ist deshalb aufgeführt worden.

Die Kombination Buslinie 2332 Fredenbeck – Bargstedt – Harsefeld und RB33 Buxtehude – Bremervörde kann nicht in die Bewertung einfließen, weil die Ankunftszeiten der Buslinie sich an den Schulanfangs- bzw. –endzeiten in Harsefeld und Fredenbeck sowie in Stade orientieren und die Übergangszeiten zur EVB sehr lang sind (im Regelfall 30 Minuten und mehr). Damit sind diese Fahrten doppelt so lang wie die Direktfahrten der Linie 2322 und fallen aus der Wertung. Auch eine Kombination Bürgerbus-Angebot ↔ RB33 kann aufgrund der langen Reisezeiten nicht in die Bewertung einfließen.

Für Oldendorf reichen die 3 Fahrtenpaare an Schultagen der Linie 3813 (2 an schulfreien Tagen) ebenfalls nicht für eine genügende Bedienungsqualität aus.

Bei Einbeziehung von AST-Verkehren wird das Angebot auf einigen Relationen von genügend auf gut bzw. von ungenügend auf genügend angehoben. Für die Relation Fredenbeck ↔ Bremervörde ergibt sich dann an Schultagen und auch an schulfreien Tagen mit 8 Fahrtenpaaren eine genügende Angebotsqualität. Für die Verbindung Oldendorf ↔ Bremervörde werden an Schultagen durch die AST-Angebote 6 Fahrtenpaare erreicht und damit ein genügendes Ergebnis erzielt. An schulfreien Tagen reichen die angebotenen 5 Fahrtenpaare jedoch nicht für eine genügende Bewertung aus.

Im Vergleich der Fahrtzeiten zwischen ÖPNV und MIV erzielt der ÖPNV 70,6% gute und genügende Werte, kann also mit den Fahrtzeiten des MIV mithalten. Nur ungenügende Qualitäten werden auf den Relationen Freiburg / Wischhafen / Drochtersen nach Hemmoor realisiert, weil eine direkte Verbindung mit Ausnahme der Schulbuslinie 2057 (Freiburg / Wischhafen – Hemmoor) nicht vorhanden ist und die Verbindung über die Kombination Buslinie 2025/2026 ↔ RE5 mit Verknüpfung in Stade erfolgt.

Ebenfalls zu lange ÖPNV-Fahrtzeiten ergeben sich auf der Relation Apensen ↔ Stade und Stade ↔ Bremervörde: Die Kombination RB33 ↔ RE5/S3 über Buxtehude verpasst durch längere Übergangszeiten in Buxtehude eine ausreichende Qualität.

Außerdem weisen die Verbindungen Grünendeich ↔ Stade, Jork ↔ Buxtehude und Stade sowie Steinkirchen ↔ Buxtehude bzw. Stade unzureichende Qualitäten auf. Allerdings verfehlen die Verbindungen ab Grünendeich und Jork eine genügende Qualität jeweils nur um wenige Minuten, was auch für die Reisezeit zwischen Steinkirchen und Stade gilt. Für die Verbindung Steinkirchen ↔ Buxtehude liegen von 20 Fahrtenpaaren immerhin 8 im positiven Bereich, so dass auch hier das negative Bewertungsergebnis relativiert werden muss. Die nachfolgende Grafik und die Bewertungstabellen geben einen detaillierten Überblick und die Bedienungs- und Verbindungsqualitäten in den einzelnen Regionen des Landkreises Stade.

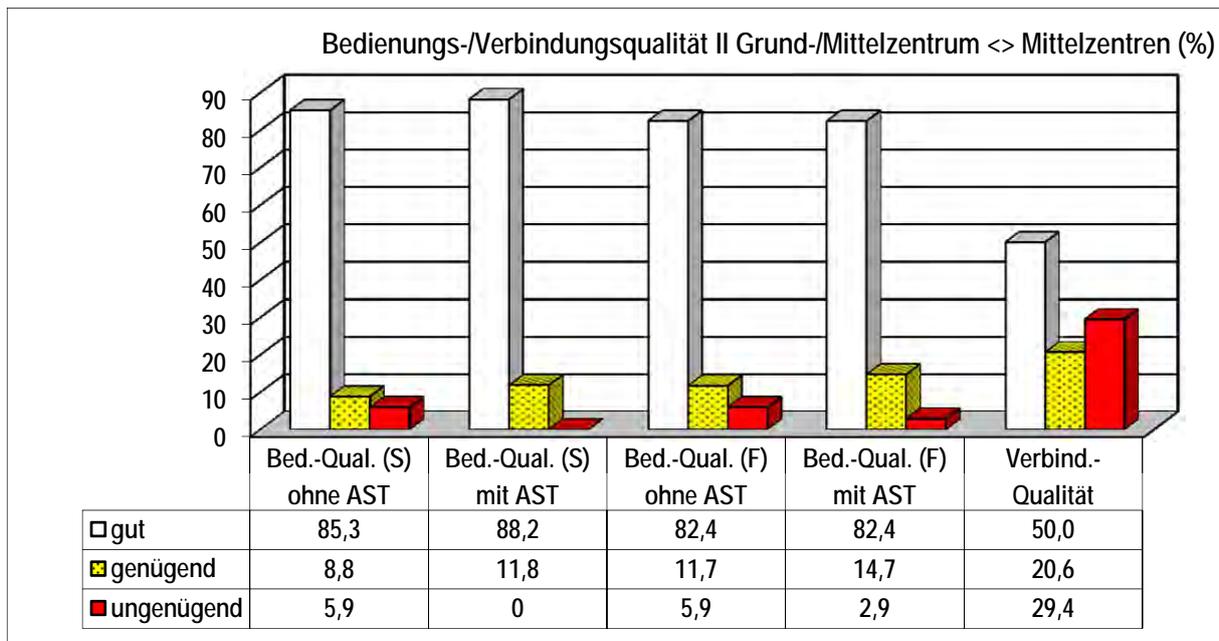


Abb. 26: Bedienungs-/Verbindungsqualität II Grundzentrum / Mittelzentrum ↔ Mittelzentrum

Bedienungsqualität II: Fahrtenpaare Grund-/Mittelzentrum <> Mittelzentrum							
Grundzentrum/ Mittelzentrum	Orts- kategorie [Einw.]	Mittelzentrum	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag			Ergebnis	
			Soll- bedienung	Ist-Bedienung Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Ahlerstedt	1.000-3.000	Buxtehude	3-6	10	10	gut	gut
			3-6	15	13	gut	gut
		Stade	3-6	13	13	gut	gut
			3-6	13	13	gut	gut
		Zeven	3-6	3	3	genügend	genügend
			3-6	3	3	genügend	genügend
Apsen	3.000-6.000	Buxtehude	6-12	20	20	gut	gut
			6-12	20	20	gut	gut
		Stade	6-12	20	20	gut	gut
			6-12	20	20	gut	gut
Buxtehude	>6.000	Bremervörde	6-12	15	15	gut	gut
			6-12	15	15	gut	gut
		Stade	6-12	47	47	gut	gut
			6-12	47	47	gut	gut
Drochtersen	3.000-6.000	Hemmoor	6-12	13	13	gut	gut
			6-12	19	19	gut	gut
		Stade	6-12	18	16	gut	gut
			6-12	18	16	gut	gut
Fredenbeck	3.000-6.000	Bremervörde	6-12	1	1	ungenügend	ungenügend
			6-12	8	8	genügend	genügend
		Buxtehude	6-12	6	6	genügend	genügend
			6-12	14	12	gut	genügend
		Stade	6-12	13	8	gut	genügend
			6-12	16	12	gut	genügend
Freiburg	1.000-3.000	Hemmoor	3-6	13	13	gut	gut
			3-6	20	20	gut	gut
		Stade	3-6	18	16	gut	gut
			3-6	18	16	gut	gut

Bedienungsqualität II: Fahrtenpaare Grund-/Mittelzentrum <> Mittelzentrum [Fortsetzung]							
Grundzentrum/ Mittelzentrum	Orts- kategorie [Einw.]	Mittelzentrum	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis	
			Soll- bedienung	Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Grünendeich	1.000-3.000	Buxtehude	3-6	20	22	gut	gut
			3-6	20	22	gut	gut
		Stade	3-6	15	14	gut	gut
			3-6	15	14	gut	gut
Harsefeld	>6.000	Bremervörde	6-12	18	18	gut	gut
			6-12	18	18	gut	gut
		Buxtehude	6-12	20	20	gut	gut
			6-12	20	20	gut	gut
		Stade	6-12	17	14	gut	gut
			6-12	17	15	gut	gut
Himmelforten	3.000-6.000	Hemmoor	6-12	20	20	gut	gut
			6-12	20	20	gut	gut
		Stade	6-12	20	20	gut	gut
			6-12	20	20	gut	gut
Horneburg	3.000-6.000	Buxtehude	6-12	47	47	gut	gut
			6-12	47	47	gut	gut
		Stade	6-12	47	47	gut	gut
			6-12	47	47	gut	gut
Jork	3.000-6.000	Buxtehude	6-12	19	17	gut	gut
			6-12	19	19	gut	gut
		Stade	6-12	19	19	gut	gut
			6-12	19	19	gut	gut
Oldendorf	3.000-6.000	Bremervörde	6-12	3	2	ungenügend	ungenügend
			6-12	6	5	genügend	ungenügend
		Stade	6-12	9	8	genügend	genügend [+]
			6-12	11	10	genügend	genügend
Stade	>6.000	Bremervörde	6-12	16	16	gut	gut
			6-12	16	16	gut	gut
		Buxtehude	6-12	47	47	gut	gut
			6-12	47	47	gut	gut
		Hemmoor	6-12	20	20	gut	gut
			6-12	20	20	gut	gut
Steinkirchen	1.000-3.000	Buxtehude	3-6	20	22	gut	gut
			3-6	20	22	gut	gut
		Stade	3-6	16	16	gut	gut
			3-6	16	16	gut	gut
Wischhafen	1.000-3.000	Hemmoor	3-6	13	13	gut	gut
			3-6	20	20	gut	gut
		Stade	3-6	18	16	gut	gut
			3-6	18	16	gut	gut

gut: Ist > Soll    genügend: Ist = Soll    ungenügend: Ist < Soll    [+] Bewertung durch BB-Angebot um 1 Stufe verbessert

	Bus + Bahn
	Bus/Bahn + AST

Tabelle 37a: Bedienungsqualität II Grundzentrum / Mittelzentrum ↔ Mittelzentrum

Verbindungsqualität II: Beförderungszeit Grund-/Mittelzentrum > Mittelzentrum								
Grund-/ Mittelzentrum	Mittelzentrum	Reisezeit [min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			Ergebnis
		MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5-1,7*MIV	>1,7*MIV	
Ahrlerstedt	Buxtehude	21	32	36	7	4	3	genügend
	Stade	28	42	48	6	3	4	genügend
	Zeven	22	33	37	3	0	0	gut
Apensen	Buxtehude	11	17	19	20	0	0	gut
	Stade	24	36	41	1	7	12	ungenügend
Buxtehude	Bremervörde	49	74	83	15	0	0	gut
	Stade	26	39	44	47	0	0	gut
Drochtersen	Hemmoor	18	27	31	0	0	13	ungenügend
	Stade	24	36	41	18	3	0	gut
Fredenbeck	Bremervörde	24	36	41	1	0	0	gut
	Buxtehude	27	41	46	6	0	3	genügend
	Stade	17	26	29	6	5	1	genügend
Freiburg	Hemmoor	21	32	36	0	1	12	ungenügend
	Stade	38	57	65	15	3	0	gut
Grünendeich	Buxtehude	22	33	37	0	7	13	ungenügend [*]
	Stade	18	27	31	14	1	0	gut
Harsefeld	Bremervörde	32	48	54	18	0	0	gut
	Buxtehude	18	27	31	20	0	0	gut
	Stade	22	33	37	8	0	9	genügend
Himmelpforten	Hemmoor	16	24	27	20	0	0	gut
	Stade	18	27	31	20	0	0	gut
Horneburg	Buxtehude	13	20	22	47	0	0	gut
	Stade	18	27	31	47	0	0	gut
Jork	Buxtehude	13	20	22	2	1	16	ungenügend [*]
	Stade	20	30	34	0	0	14	ungenügend [*]
Oldendorf	Bremervörde	19	29	32	2	1	0	gut
	Stade	25	38	43	3	6	0	genügend
Stade	Bremervörde	33	50	56	0	1	15	ungenügend
	Buxtehude	25	38	43	47	0	0	gut
	Hemmoor	39	59	66	20	0	0	gut
Steinkirchen	Buxtehude	19	29	32	0	8	12	ungenügend
	Stade	16	24	27	1	2	16	ungenügend [*]
Wischhafen	Hemmoor	14	21	24	0	1	12	ungenügend
	Stade	31	47	53	3	15	0	genügend

gut: ÖV &lt; 1,5\*MIV

genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV

ungenügend: ÖV &gt; 1,7\*MIV

(\*) bei den ungenügend bewerteten Fahrten wird ein genügendes Ergebnis nur um wenige Minuten verpasst

Tabelle 37b: Verbindungsqualität II Grundzentrum / Mittelzentrum ↔ Mittelzentrum

### 3.2.6 Bedienungs- und Verbindungsqualität III Grund-/Mittelzentren ↔ Oberzentrum

Im Rahmen der Analyse der Bedienungs- und Verbindungsqualität III werden die Verkehrsbeziehungen zwischen Grund-/Mittelzentren und Oberzentren untersucht. Für den Landkreis Stade ist die Ausrichtung auf das Oberzentrum Hamburg von herausragender Bedeutung und aus diesem Grund werden die Bedienungs- und Verbindungsqualitäten ausschließlich auf das Oberzentrum Hamburg bezogen.

Da eine Vielzahl von Grundzentren und die beiden Mittelzentren Buxtehude und Stade durch den SPNV an Hamburg angebunden sind, werden ganzjährig überwiegend Werte erreicht, die deutlich über den Soll-Werten liegen. Die Verbindungen Fredenbeck ↔ Hamburg und Oldendorf ↔ Hamburg erreichen sowohl an Schul- als auch an schulfreien Tagen lediglich eine genügende Bewertung

Da ein Großteil der Fahrtstrecke in Richtung Hamburg über die Schiene erfolgen kann, ist der ÖV im Vergleich zum MIV im Hinblick auf die Fahrzeit in das Oberzentrum Hamburg absolut konkurrenzfähig. Mit Ausnahme der Relationen Fredenbeck / Grünendeich / Jork / Steinkirchen ↔ Hamburg, die eine genügende Note erzielen konnten, weisen alle Verbindungen gute Werte im Vergleich zur PKW-Nutzung auf. Die vorgenommenen, grundlegenden Überplanungen auf der Achse Nordkehdingen – Stade, Ahlerstedt – Harsefeld – Stade und die komplette Neukonzeption des Buslinienverkehrs im Bereich des Alten Landes zeigen auch an dieser Stelle eine äußerst positive Wirkung: Direkte Linienwege in die Grund- und Mittelzentren auf Regionallinien, Bedienung der Bahnhöfe und verlässliche Anschlüsse an den SPNV sorgen dafür, dass selbst dort, wo der Umstieg von den Bussen auf die Bahn erfolgen muss, die Reisezeiten mit denen des MIV mithalten können.

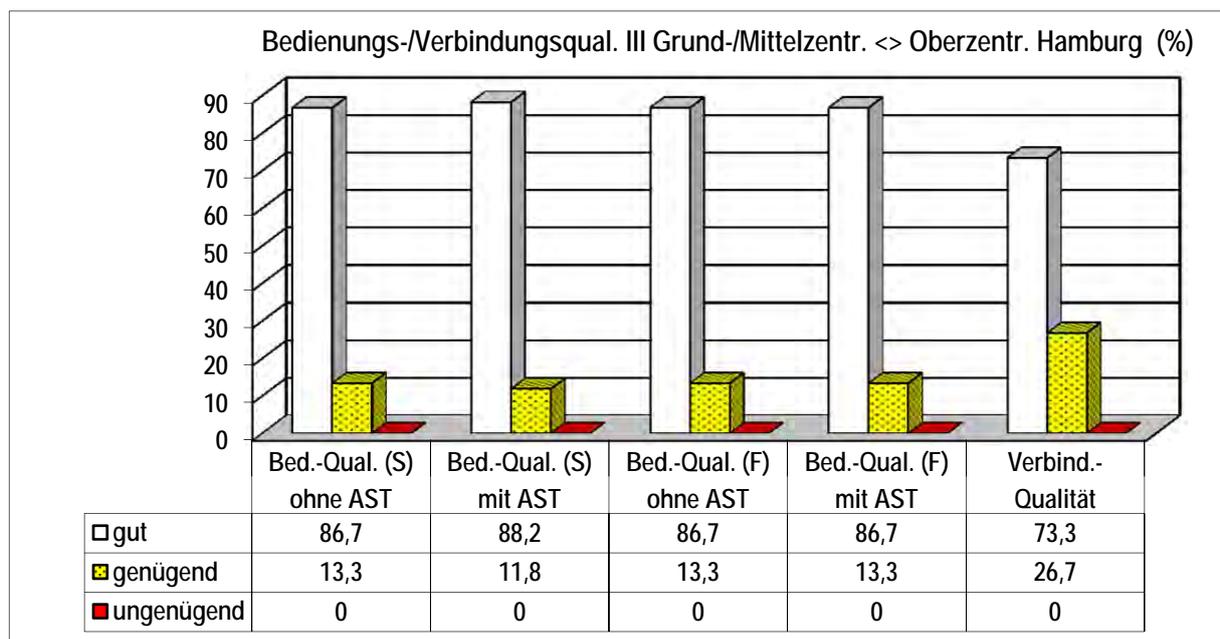


Abb. 27: Bedienungs-/Verbindungsqualität III Grundzentrum / Mittelzentrum ↔ Oberzentrum Hamburg

Bedienungsqualität III: Fahrtenpaare Grund-/Mittelzentrum <> Oberzentrum Hamburg						
Grundzentrum/ Mittelzentrum	Orts- kategorie [Einw.]	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis	
		Soll- bedienung	Schultage	Ist-Bedienung Ferien	Schultage	Ferien
Ahlernstedt	1.000-3.000	3-6	10	10	gut	gut
		3-6	15	13	gut	gut
Apensen	3.000-6.000	6-12	20	20	gut	gut
		6-12	20	20	gut	gut
Buxtehude	>6.000	6-12	69	69	gut	gut
		6-12	69	69	gut	gut
Drochtersen	3.000-6.000	6-12	18	16	gut	gut
		6-12	18	16	gut	gut
Fredenbeck	3.000-6.000	6-12	6	6	genügend	genügend
		6-12	14	12	gut	genügend
Freiburg	1.000-3.000	3-6	18	16	gut	gut
		3-6	18	16	gut	gut
Grünendeich	1.000-3.000	3-6	20	20	gut	gut
		3-6	20	22	gut	gut
Harsefeld	>6.000	6-12	20	20	gut	gut
		6-12	20	20	gut	gut
Himmelpforten	3.000-6.000	6-12	20	20	gut	gut
		6-12	20	20	gut	gut
Horneburg	3.000-6.000	6-12	47	47	gut	gut
		6-12	47	47	gut	gut
Jork	3.000-6.000	6-12	19	17	gut	gut
		6-12	19	19	gut	gut
Oldendorf	3.000-6.000	6-12	9	8	genügend	genügend
		6-12	11	10	genügend	genügend
Stade	>6.000	6-12	47	47	gut	gut
		6-12	47	47	gut	gut
Steinkirchen	1.000-3.000	3-6	20	22	gut	gut
		3-6	20	22	gut	gut
Wischhafen	1.000-3.000	3-6	18	16	gut	gut
		3-6	18	16	gut	gut

gut: Ist > Soll    genügend: Ist = Soll    ungenügend: Ist < Soll

	Bus + Bahn
	Bus/Bahn + AST

Tabelle 38a: Bedienungsqualität III Grundzentrum / Mittelzentrum ↔ Oberzentrum

Verbindungsqualität III: Beförderungszeit Grund-/Mittelzentrum > Oberzentrum Hamburg							
Grund-/ Mittelzentrum	Reisezeit [min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			Ergebnis
	MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5-1,7*MIV	>1,7*MIV	
Ahlerstedt	53	80	90	9	5	0	gut
Apensen	46	69	78	20	0	0	gut
Buxtehude	48	72	82	69	0	0	gut
Drochtersen	80	120	136	18	0	0	gut
Fredenbeck	66	99	112	6	0	3	genügend
Freiburg	99	149	168	18	0	0	gut
Grünendeich	51	77	87	5	12	3	genügend
Harsefeld	54	81	92	20	0	0	gut
Himmelforten	75	113	128	20	0	0	gut
Horneburg	57	86	97	47	0	0	gut
Jork	44	66	75	2	15	2	genügend
Oldendorf	77	116	131	9	0	0	gut
Stade	65	98	111	47	0	0	gut
Steinkirchen	54	81	92	7	13	0	genügend
Wischhafen	93	140	158	18	0	0	gut

gut: ÖV < 1,5\*MIV    genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV    ungenügend: ÖV > 1,7\*MIV

Tabelle 38b: Verbindungsqualität III Grundzentrum / Mittelzentrum ↔ Oberzentrum Hamburg

### 3.2.7 Bedienungsqualität im Abendverkehr nach 20 Uhr und an Wochenenden

Nach 20 Uhr weisen montags bis sonntags die Buslinien 257 Jork – Neugraben und 2025 Bf. Stade – Freiburg Fahrtangebote auf. Die Linie 2050 verkehrt nach 20 Uhr noch einmal vom Bf. Stade nach Jork. Außerdem bieten die Stadtbushlinie 2021 Bf. Stade – Wiepenkathen – Ottenbeck - Bf. Stade sowie die Buxtehuder Stadtbushlinien 2101 Buxtehude ZOB – Harburger Straße – Bf. Buxtehude sowie die Linie 2105 Buxtehude, ZOB – Bf. Buxtehude – Kellerkuhle – Krankenhaus – Bf. Buxtehude - Bahnhofstraße - Buxtehude, ZOB Fahrtmöglichkeiten. Alle anderen Linien verkehren nach 20 Uhr nicht mehr. Im Abendverkehr sorgt das AST-Angebot dafür, dass von den Bahnhöfen im Lk Stade Verbindungen in die Orte der Region bestehen. Bis zum Betriebsschluss des RE5 werden diese Züge mit dem AST verknüpft. Im Anschluss bestehen Übergänge zwischen der Sß aus Richtung Hamburg und dem AST.

Sonnabends ist das Buslinienangebot in vielen Bereichen des Landkreises eingeschränkt. Neben den Stadtverkehren Buxtehude und Stade weisen sonnabends die Regionallinien 2025, 2040, 2050/2051, 2060 und 257 ein größeres Leistungsspektrum auf. Das Angebot der übrigen Regionallinien (2027, 2028, 2030, 2035, 2036, 2038, 2286, 2331 und 2332) beschränkt sich dagegen auf einzelne Fahrten.

An Sonn- und Feiertagen beschränkt sich das Angebot im Buslinienverkehr auf die Stadtverkehre Buxtehude und Stade sowie auf die Linien 2025/2026, 2050 und 257. Die übrigen Regionallinien verkehren sonn- und feiertags nicht. Von April bis zum 3. Oktober verkehrt sonnabends sowie an den Sonn- und Feiertagen mit dem Elbe-Radwanderbus eine Freizeitbuslinie im Landkreis, die Nordkehdingen (Natureum) mit dem Alten Land und der Lühe-Schulau-Fähre verbindet und in Harsefeld, Horneburg sowie in Stade Verknüpfungen zum SPNV aufweist.

Vor diesem Hintergrund hat der Landkreis Stade das AST-Angebot an Wochenende so zugeschnitten, dass die Schwächen des Linienangebotes landkreisweit durch AST-Verkehre kompensiert und auf allen Bedienungsebenen gute oder genügende Bedienungsqualitäten erzielt werden.

Das AST-Angebot steht an Wochenenden in der Zeit von morgens 7.30 Uhr bis in die Nacht des folgenden Tages (4.30 Uhr) zur Verfügung und bietet dabei von den Orten in die Grund- und Mittelzentren, zu den Bahnhofsstandorten sowie Rückfahrten von den zentralen Orten und von den Bahnhöfen in die Region an.

## 4. Ziele und Maßnahmen / Umsetzung und Finanzierung

### 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. Durch Verbesserungen im ÖPNV und bei der Vernetzung von ÖPNV und SPNV will der Lk Stade einen höheren Anteil des ÖV am Modal split erreichen und damit positive Wirkungen im Sinne des Klimaschutzes erzielen.

Die verschiedenen Gesetze (Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz [NNVG], Gesetz zur Gleichstellung von Behinderten [BGG]), das Niedersächsische Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG), das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) in der aktualisierten Fassung aus dem Jahr 2017, das Regionale Raumordnungsprogramm des Landkreises Stade (RROP, 2013) enthalten u.a. folgende allgemeine Zielvorgaben und Grundsätze.

- Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der ÖPNV zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV beitragen. (NNVG / LROP)
  - Der ÖPNV ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Den ÖPNV ergänzende Mobilitätsangebote, wie beispielsweise flexible Bedienformen, sollen - insbesondere zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Grund- und Mittelzentren und zur Erschließung ländlicher Räume – weiterentwickelt und gestärkt werden. In den RROP sind Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklung des ÖPNV zu treffen; dabei ist sicherzustellen, dass straßen- und schienengebundener ÖV aufeinander abgestimmt sind. (LROP)
  - Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Das Bedienungsangebot soll sich nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen richten. (NNVG) Die Angebote sollen unter Berücksichtigung der besonderen Anforderungen von jungen Familien und der Mobilität der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen, der Alters- und Haushaltsstruktur bedarfsgerecht in allen Teilräumen gesichert und entwickelt werden. (LROP)
  - Anzustreben sind sichere und leichte Verknüpfungen zwischen Motorisiertem Individualverkehr und ÖV. (NNVG)
  - Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich und bequem sein. (NNVG)
  - Bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen und der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen, insbesondere die besonderen Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen, ältere Menschen, Kindern und Personen mit Kindern, angemessen zu berücksichtigen. (NNVG)
  - Bei der Gestaltung von baulichen Anlagen sowie dem Bedienungsangebot sind die Belange von Frauen angemessen Rechnung zu tragen. (NNVG)
  - Der Schienenverkehr soll sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr verbessert und so entwickelt werden, dass er größere Anteile am Verkehrsaufkommen als bisher übernehmen kann. (LROP)
  - Die Angebotsqualität im SPNV soll durch ein abgestimmtes und vertaktetes System von Fern-, Regional- und Nahverkehrszügen weiter erhöht werden. Die Erreichbarkeit und der Vernetzung der Umsteigebahnhöfe soll verbessert werden. Sie sollen mit öffentlichen Verkehrsmitteln angebunden sein. (LROP)
  - Für den konventionellen Eisenbahnverkehr im europäischen Netz sind die Strecken Cuxhaven – Hamburg (...) zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen; diese Strecken sind (...) als Vorranggebiete Haupteisenbahnstrecke festgelegt.
-

- Das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BBG) fordert die Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderungen mit dem Ziel, für die Nutzung des ÖPNV eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit zu erreichen. Im Nahverkehrsplan sollen Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen enthalten sein
- Nach dem BBG und dem Niedersächsischen Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG) gelten bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel und Informationsquellen sowie Kommunikationseinrichtungen als barrierefrei, wenn sie für Menschen mit Behinderungen ohne Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

### **Regionales Raumordnungsprogramm des Landkreises Stade (RROP)**

- Der ÖPNV soll in seiner Funktion als Daseinsvorsorge und zur Verbesserung des Wirtschaftsstandortes sowie als Alternative zum Individualverkehr in seiner Raumerschließung, der Bedienungshäufigkeit und seiner Wirtschaftlichkeit erhalten, den Entwicklungen angepasst und verbessert werden. Das bestehende Grundnetz des schienen- und straßengebundenen ÖV soll erhalten und weiterentwickelt werden.
  - Die Nutzung des umweltfreundlichen ÖPNV soll gefördert und durch geeignete Maßnahmen attraktiver gemacht werden. Die Schülerbeförderung soll gesichert werden.
  - Zur Sicherung der Mobilität der verschiedenen Bevölkerungsgruppen sollen im Zuge des demografischen Wandels spezifische Angebote, insbesondere für periphere, dünn besiedelte Gebiete, entwickelt werden, die sowohl nachfragegerecht sind, den individuellen Ansprüchen gerecht werden und flexibel sind.
  - Bei Planungen und Baumaßnahmen von Verkehrsanlagen sollen die besonderen Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit, älteren Menschen, Kindern und Personen mit Kindern angemessen berücksichtigt werden.
  - Beim Bedienungsangebot soll den Belangen von Frauen als starke Nutzerinnen des ÖPNV angemessen Rechnung getragen werden
  - Die Basis der weiteren ÖPNV-Entwicklung ist der Nahverkehrsplan in seiner jeweils aktuellen Fassung.
  - Der straßengebundene ÖPNV soll verbessert werden durch
    - Verbesserungen des Bedienungsangebotes;
    - Attraktivitätssteigerungen der Systemübergänge und Haltepunkte sowie der Bushaltestellen im regionalen Grundnetz;
    - Schnellverbindungen zwischen den Zentralen Orten;
    - Zubringerverbindungen zu den Schnittstellen Straße/Schiene.
  - Das Grundnetz wird an einer „Drei-Achsen-Struktur“ ausgerichtet. Zwei Achsen werden von den heutigen Bahnstrecken Himmelpforten – Stade – Buxtehude – Hamburg und Buxtehude – Harsefeld – Bremervörde gebildet; die dritte Achse verläuft von Stade über Drochtersen und Wischhafen nach Freiburg. Auf diesen Achsen soll das ÖPNV-Angebot leistungsfähig vorgehalten und verbessert werden.
  - Die Bedienungshäufigkeit zwischen den Grundzentren und den Mittelzentren soll an Werktagen mindestens 3 Fahrtenpaare betragen. Die Fahrtzeit soll nicht mehr als das 1,7-fache der Fahrt im MIV betragen.
  - Die Anbindung der Grundzentren an die Bahnhöfe soll verbessert werden.
  - Die Anbindung der Region Kehdingen – Oste an das Mittelzentrum Stade und die Bahnhöfe in Cadenberge, Hemmoor, Bremervörde und Himmelpforten sollen dem Bedarf entsprechend entwickelt werden.
  - Die Bedienungsqualität auf den Strecken Stade – Fredenbeck – Bremervörde, Fredenbeck - Horneburg und Oldendorf – Bremervörde soll verbessert werden.
-

- Die ÖPNV-Verbindungen aus dem Alten Land nach Hamburg und an die Schienenstrecke Hamburg – Stade sollen bedarfsgerecht verbessert werden.

### **Aussagen zum Schienenverkehr**

- Das vorhandene Schienenverkehrsnetz im Landkreis, einschließlich der Haltepunkte, soll erhalten und den künftigen Erfordernissen entsprechend ausgebaut werden.
  - Die Strecke Hamburg – Stade – Cuxhaven hat aufgrund ihrer Funktion, der Anbindung an das Oberzentrum Hamburg und an das Mittelzentrum Cuxhaven bzw. an das nationale Schienennetz, wesentliche Bedeutung für die Wirtschaftsstruktur, den Pendlerverkehr nach Hamburg und den Tourismus. Die Strecke ist zu erhalten und dem Bedarf entsprechend auszubauen.
  - Die Zweigleisigkeit der Schienenstrecke Hamburg – Stade – Cuxhaven soll bis Himmelpforten erhalten werden. Für den Streckenabschnitt Himmelpforten – Hechthausen soll die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit angestrebt werden.
  - Zwischen Stade und Cuxhaven soll die Strecke elektrifiziert werden. Für den Streckenabschnitt Buxtehude - Hamburg-Neugraben soll ein drittes Gleis geplant werden. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Streckenabschnitts zwischen Stade und Buxtehude sollen Überholgleise geplant werden.
  - Aufgrund der vielfältigen Verflechtungen des Landkreises zur Freien und Hansestadt Hamburg soll der Schienenverkehr weiter ausgebaut werden. Zusätzliche S-Bahn-Stationen sollen in Stade-Kaisereichen und Buxtehude-Ost angestrebt werden.
  - Die Strecke Hesedorf – Stade hat die Funktion zur Erschließung des südwestlichen Kreisgebietes, der Anbindung dieses Bereiches an das Mittelzentrum Stade und die Verbindung des Mittelzentrums Stade an das Mittelzentrum Bremervörde.
  - Die Bahnstrecke Buxtehude – Bremervörde(- Bremerhaven) hat ihre Funktion in der raumerschließenden Wirkung und der Anbindung der Grundzentren Harsefeld und Apensen an das Mittelzentrum Buxtehude und an das Oberzentrum Bremerhaven. Die Strecke hat erhebliche Bedeutung für den Pendlerverkehr nach Hamburg, für die gewerbliche Wirtschaft und für den Tourismus. Sie ist zu erhalten und dem Bedarf entsprechend auszubauen.
  - Es sollen für eine mögliche Taktverdichtung Kreuzungsgleise in Buxtehude-Ottensen, Brest-Aspe, Bargstedt und Kutenholz und zweigleisige Abschnitte im Bereich Brest-Aspe – Bargstedt und Ruschwedel – Apensen vorgesehen werden. Ein zweiter Bahnsteig in Apensen sollte vorgesehen werden und die Prüfung des Bedarfs eines Bahnsteigs in Buxtehude-Ottensen wird unterstützt.
  - In der Hauptverkehrszeit soll das Gesamtangebot zwischen Himmelpforten und Hamburg sowie zwischen Harsefeld und Buxtehude verdichtet und die Abendbedienung verbessert werden.
  - Die Systemübergänge im regionalen Busverbindungs-Grundnetz und zwischen dem Grundnetz und den lokalen Buszubringerdiensten in Apensen, Buxtehude, Harsefeld, Himmelpforten, Horneburg und Stade sollen optimiert werden.
  - Die Übergänge des SPNV aus dem Landkreis auf den Fernverkehr sollen verbessert werden. Wegen der wirtschaftlichen Bedeutung des Untereiberlandes müssen die IC-System-Halte in Hamburg-Harburg grundsätzlich erhalten werden. Darüber hinaus soll der Bahnhof Hamburg-Harburg für alle Linien zum ICE-Systemhalt werden.
  - Die Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen an den Bahnstrecken sollen erhalten und dem Bedarf entsprechend ausgebaut werden. Insbesondere die Anlagen in Buxtehude, Neukloster, Dollern, Horneburg, Agathenburg, Stade, Hammah, Himmelpforten, Apensen, Harsefeld, Bargstedt und Kutenholz sollen in der Stellplatzkapazität attraktiv gestaltet und verbessert werden. Dafür sollen im unmittelbaren Bahnhofsbereich entsprechende Flächen bauleitplanerisch gesichert werden.
-

## 4.2 Allgemeine Zieldefinitionen des Landkreises Stade / Festlegung der Gültigkeit des Nahverkehrsplans

### 4.2.1 Verbesserungsmaßnahmen und Finanzierung

Der Landkreis finanziert u.a. durch den Kauf von Schülersammelzeitkarten den ÖPNV in hohem Maße und übernimmt außerdem den Ausgleich der Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste, die den Verkehrsunternehmen durch Einführung des HVV-Tarifs entstehen. Zur Finanzierung der Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste werden vom Landkreis Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz eingesetzt, die allerdings nicht zur vollständigen Deckung dieser Verluste reichen und in beachtlichem Umfang durch Haushaltsmittel des Landkreises ergänzt werden müssen. Im Sinne der Mobilitätssicherung für die Bevölkerung des Landkreises bezuschusst der Landkreis zudem das landkreisweit ausgerichtete AST-System.

Vor diesem Hintergrund besteht zwischen den im NNVG und in anderen übergeordneten Gesetzen/Programmen genannten Zielen und den derzeitigen finanziellen Möglichkeiten des Aufgabenträgers – trotz der seit Januar 2017 zur Verfügung stehenden Mittel nach §7b NNVG - weiterhin ein Zielkonflikt. Der Grundsatz des effizienten Einsatzes der vorhandenen Finanzmittel für alle Maßnahmen im ÖPNV hat oberste Priorität und generell müssen deshalb alle in der Maßnahmenübersicht genannten Vorschläge unter den Vorbehalt der Finanzierbarkeit gestellt werden.

Der Landkreis Stade strebt eine zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV an. Der ÖPNV soll in seiner Funktion als Daseinsvorsorge für die Bevölkerung und zur Verbesserung des Wirtschaftsstandortes gestärkt und - soweit es die finanziellen Rahmenbedingungen des Landkreises ermöglichen - ausgebaut werden.

Die derzeit für ÖPNV-Maßnahmen zur Verfügung stehenden Mittel (inkl. Mittel nach §7b NNVG) sind nach Umsetzung der Überplanung der Verkehrsachse Harsefeld – Fredenbeck – Stade (s. unten) vollständig gebunden. Es gilt deshalb folgender Grundsatz: Sollten in einem Verkehrsraum Verbesserungsmaßnahmen gewünscht werden, die über das derzeitige Fahrplanangebot inkl. neues Angebot im Bereich des Teilnetzes 5 Harsefeld / Fredenbeck / Stade hinausgehen und zu finanziellen Aufwendungen führen, dann können diese Maßnahmen nur umgesetzt werden, wenn an anderer Stelle im gleichen Verkehrsraum Einsparungen in gleicher Größenordnung vorgenommen werden und damit die Kostenbelastung für den Landkreis gleich bleibt, es sei denn, die gewünschten Maßnahmen werden durch Dritte finanziert.

### 4.2.2 Grundsätze für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes

Der Landkreis Stade strebt die Sicherung des derzeitigen Angebotsstandards und eine zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV zur Erhöhung der Attraktivität des Landkreises als Wohn- und Wirtschaftsstandort und zur Sicherung der Mobilität der Bevölkerung an. Bei der zielgerichteten Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes werden folgende Prioritäten gesetzt:

**Priorität 1: Sicherung der Schülerbeförderung und des ÖPNV-Angebotes**

**Priorität 2: (Weitergehender) Ausbau des Angebotes auf nachfragestarken Regionalbuslinien**

**Priorität 3: ÖPNV-Grundversorgung**

**Priorität 4: Wochenend- und Abendverkehre**

Sollte es nach Auslaufen von Genehmigungen in den Teilnetzen zu einem Genehmigungswettbewerb mit mehreren Genehmigungsanträgen kommen, dann liefert die vorgenommene Priorisierung auch eine Basis für die Bewertung der Konkurrenzträge.

### Priorität 1: Sicherung der Schülerbeförderung und des ÖPNV-Angebotes

Für den Landkreis Stade haben die Gewährleistung der Schülerbeförderung und der Erhalt des heutigen ÖPNV-Angebotes oberste Priorität. Im Zeichen der Inklusion ist auch im Rahmen der Schülerbeförderung der Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen weiter auszubauen.

#### Schülerbeförderung

Die Schülerbeförderung stellt - wie in vielen ländlich geprägten Gebieten – auch im Landkreis Stade das Rückgrat des ÖPNV dar. Die Schülerbeförderung ist im Landkreis – mit wenigen Ausnahmen – in den allgemeinen Linienverkehr integriert und steht damit auch allen Bürger/innen des Landkreises offen. Auf zahlreichen Linien ist das vorhandene Angebot auf die Bedürfnisse der Schulen und damit der Schüler/innen abgestimmt. Für die Gestaltung des Linienverkehrs im Bereich Schülerbeförderung gibt die Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Stade den Rahmen vor. Laufende Anpassungen von Fahrplänen und Linienwegen sind in diesem Bereich üblich und müssen bei Stellung von Genehmigungsanträgen im Zuge eines Genehmigungswettbewerbs berücksichtigt werden.

#### Erhalt des heutigen ÖPNV-Angebotes (Definition Mindeststandard)

Die seit dem 01.01.2017 zur Verfügung stehenden, zusätzlichen Mittel nach §7b NNVG hat der Landkreis u.a. dazu genutzt, das ÖPNV-Angebot auf nachfragestarken Relationen montags bis sonnabends auszubauen, das Angebot möglichst weitgehend zu vertakten und ganzjährig vorzuhalten sowie die Verknüpfungen zwischen Bussen und Bahnen zu verbessern. Daher hat für den Landkreis der Sicherung des derzeitigen, in weiten Teilen neu strukturierten Linienangebotes – neben der Schülerbeförderung – oberste Priorität. Der Status quo in den Teilnetzen 1 – 4 und 6 – 7 wird als **Mindeststandard** definiert (Fahrplan 2018 inkl. Anpassungen zum Schuljahresbeginn 2018/2019) und stellt damit die nicht zu unterschreitende Basis für Genehmigungsanträge dar. Der Mindeststandard im Teilnetz 5 wird durch die Neustrukturierung des Liniennetzes fixiert und geht über den Stand des Fahrplans vom Dezember 2017 hinaus. Einzelne, fahrplanmäßige Anpassungen sind im Laufe der Gültigkeit des Nahverkehrsplans nicht auszuschließen und müssen bei Neuanträgen beachtet werden.

### Priorität 2: (Weitergehender) Ausbau des Angebotes auf nachfragestarken Regionalbuslinien

Der Landkreis hat – wie oben dargestellt – auf diversen Regionalbuslinien das Leistungsspektrum deutlich erhöht und es wird ein teilweise deutlich über der Grundversorgung liegendes Angebot vorgehalten. Eine Weiterentwicklung ist ggf. durch Taktverdichtungen montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten (morgens / nachmittags) sowie durch eine zeitliche Ausdehnung des Angebotes montags bis sonnabends denkbar.

### Priorität 3: ÖPNV-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 sollte folgende Mindestzahl von Fahrten pro Tag in jede Richtung angestrebt werden:

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

Als Ziele werden definiert:

- Erreichen der o.g. Mindestfahrtenanzahl auf folgenden Verbindungen:
  - Orte und dem nächstgelegenen Grund- bzw. Mittelzentrum (unter Berücksichtigung der verkehrlichen Notwendigkeiten);
  - Grundzentrum und benachbartem Mittelzentrum;
  - Mittelzentrum und benachbarte Mittelzentren;
  - Grund- bzw. Mittelzentrum und Oberzentrum Hamburg.

- Verbindungen zwischen den Orten und Grund- bzw. Mittelzentrum sollten möglichst umsteigefrei sein. Auf langen Strecken, z. B. zu weiter entfernten Mittel- oder Oberzentren, können auch Umsteigeverbindungen angeboten werden.
- Die ÖPNV-Reisezeit sollte möglichst nicht länger als das 1,7-fache der durchschnittlichen MIV-Fahrtzeit dauern.
- Bei den Stadtverkehren sowie bei Regionallinien mit dichtem Fahrplanangebot ist eine Vertaktung des Angebotes anzustreben.

Es ist dabei zu beachten, dass das landkreisweite AST-Angebot den Busverkehr derart ergänzt, dass die Grundversorgung auf den Bedienungsebenen I (Orte ↔ Grundzentrum) und II (Grundzentren ↔ Mittelzentrum) sichergestellt ist.

#### **Priorität 4: Wochenend- und Abendverkehre**

Die Durchführung von Freizeitverkehren ist in einer Gesellschaft, die immer individualisierter ausgeprägt ist, für den ÖPNV grundsätzlich eine schwierige Aufgabe. Es ist unmöglich, alle Verkehrsbeziehungen bzw. Verbindungswünsche mit dem ÖPNV zu befriedigen, zumal sich die Nachfrage sehr schnell ändern kann. Gleichwohl finden spezielle Angebote, wie z.B. Diskobuslinien oder der Elbe-Radwanderbus, ihre Nachfrage.

Auf den Regionalbuslinien sollte ein bedarfsorientiertes Grundangebot am Abend und an Wochenenden vorgehalten werden. Die Beachtung eines angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses ist an dieser Stelle noch einmal herauszuheben.

### **4.2.3 Schienenverkehr**

Unbeschadet der fehlenden Zuständigkeit für den SPNV wird sich der Landkreis bei den zuständigen Stellen für Verbesserungen im Bereich des Schienenverkehrs einsetzen. In Frage kommende Maßnahmen wären:

- Weitere Taktverbesserungen bei der S-Bahn und dem RE5;
- Optimierung der Fahrplanlagen;
- Weitere Taktverbesserungen bei der RB33 Buxtehude – Harsefeld (- Bremervörde) in den Hauptverkehrszeiten.

### **4.2.4 Festlegung der Gültigkeit des Nahverkehrsplans**

Der vorliegende NVP 2018 – 2023 gilt bis Inkrafttreten des folgenden NVP.

---

## 4.3 Maßnahmenkatalog

### Maßnahme I:

Grundlage zur Erbringung von ÖPNV-Leistungen im Lk Stade ab 01.12.2019

- a) Erlass einer allgemeinen Vorschrift zur Festlegung von Höchsttarifen
- b) Voraussetzungen für Verkehrsunternehmen zum Erhalt von Ausgleichszahlungen aus der allgemeinen Vorschrift

### Erläuterung

Der Kreisausschuss des Landkreises Stade hat am 30.11.2015 beschlossen, die Ausgleichszahlungen im ÖPNV durch den Erlass einer allgemeinen Vorschrift (aV) zur Festlegung von Höchsttarifen vorzubereiten. Diese allgemeine Vorschrift wird am 01.12.2019 in Kraft treten und ist objektiv, transparent und diskriminierungsfrei zu gestalten, so dass jedes Verkehrsunternehmen, das Linienverkehre in den Teilnetzen des Landkreises durchführen möchte, grundsätzlich Anspruch auf Ausgleichszahlungen aus der allgemeinen Vorschrift geltend machen kann, soweit es die vom Landkreis festgelegten Voraussetzungen erfüllt. Damit Verkehrsunternehmen Ausgleichszahlungen aus der allgemeinen Vorschrift erhalten können, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt werden:

- Je Teilnetz müssen Genehmigungsanträge für alle Linien gestellt werden, die laut Nahverkehrsplan dem entsprechenden Teilnetz zugeordnet sind. Die Genehmigungen können von einem Unternehmen alleine beantragt werden oder in Kooperation mit weiteren Verkehrsunternehmen. Das Herauslösen von einzelnen Linien aus einem Teilnetz ist nicht zulässig.
- Anwendung des HVV-Tarifs, bei ausbrechenden Verkehren in den Landkreis Cuxhaven ist der Regionaltarif und bei Verkehren in den Landkreis Rotenburg (W.) ist der Übergangstarif HVV-/ROW-Tarif anzuwenden.
- Einhaltung der Regelungen zur Zusammenarbeit im HVV durch Unterzeichnung des HVV-Kooperationsvertrages.
- Durchführung des Leistungsangebotes nach den Fahrplänen, die zum Schuljahresbeginn 2018/2019 im August 2018 in Kraft treten. Die dort aufgeführten Leistungen werden als Mindeststandard für die TN 1 bis 4 sowie 6 und 7 definiert. Für das TN 5 gilt als Mindeststandard der Leistungsumfang des neu strukturierten Liniennetzes (s. unten).
- Nach August 2018 umgesetzte Fahrplanänderungen (Ergänzungen / Streichungen von Fahrten oder Änderungen der Linienführung) werden Bestandteil des Mindeststandards und müssen bei der Abgabe von Genehmigungsanträgen berücksichtigt werden.
- Das neu geschaffene TN 8 „Airbus-Verkehre“ wird ebenfalls Bestandteil der aV. Bestand und Umfang der Leistungen hängen dabei von der Co-Finanzierung von dritter Seite ab.
- Nicht unter die Regelungen der allgemeinen Vorschrift fallen Verkehre, die keinem Teilnetz zugeordnet sind. Dies sind
  - Bürgerbus-Verkehre,
  - Discoverkehre und andere Freizeitverkehre (Elbe-Radwanderbus),
  - das landkreisweite AST-System sowie ggf. andere alternative Bedienformen.
 Eine ggf. auftretende Konkurrenzierung des Linienverkehrs durch diese Verkehre ist zu tolerieren.
- Die Umstellung von permanent durchgeführten Linienfahrten in Rufbusleistungen ist nur nach Rücksprache und im Einverständnis mit dem Landkreis als Aufgabenträger möglich.
- Sollten in einem Teilnetz Bürgerbusse verkehren, dann ist deren Betreuung durch das Verkehrsunternehmen zu übernehmen. Diese Betreuung bezieht sich in erster Linie auf das Stellen von Genehmigungsanträgen sowie die Beantragung von Fahrplanänderungen gegenüber der LNVG. Sollte ein BB-Verein den HVV-Tarif anwenden, so sind sämtliche Tätigkeiten im Rahmen der HVV-Einnahmeaufteilung zu übernehmen.

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

**Maßnahme I: (Fortsetzung)**

**Beteiligte:** Landkreis, Verkehrsunternehmen, externe Rechtsberater, VNO

**Federführung:** Landkreis/VNO, Verkehrsunternehmen

**Finanzierung:** Grundlagen für die Finanzierung werden die derzeit vom Landkreis gewährten Mittel sein. Die Entwicklung dieser Zahlungen wird von dem in der allgemeinen Vorschrift angelegten Verfahren abhängen.

**Maßnahme IIa:****Überplanung des Verkehrsraumes Harsefeld / Fredenbeck / Stade (Teilnetz 5)****Erläuterung**

Der Landkreis Stade hat mit den seit dem 01.01.2017 zur Verfügung stehenden Mitteln den ÖPNV in diversen Verkehrsräumen des Landkreises neu aufgestellt und damit eine Reihe von Maßnahmen aus dem NVP 2014 – 2019 abgearbeitet. Als letzte, größere Maßnahme einer strukturellen Überplanung des ÖPNV-Angebotes steht noch die Verkehrsachse Harsefeld – Fredenbeck – Stade / Bremervörde aus. Die Linien auf dieser Achse gehören zum TN 5, in dem durch Überplanung der Linien 2060/2061 (Zeven -) Ahlerstedt – Harsefeld – Helmste – Hagen – Stade bereits ein erster Schritt zur Verbesserung des ÖPNV beschritten werden konnte. Ziele der Neuplanungen sind:

- Bessere Anbindung der Orte der SG Fredenbeck an das Grundzentrum Fredenbeck;
- Verbesserung der Anbindung des Grundzentrums Fredenbeck an die Mittelzentren Stade und Bremervörde, auch an schulfreien Tagen und sonnabends;
- (Weitergehende) Vertaktung des Angebotes, soweit keine Anforderungen aus dem Bereich der Schülerbeförderung dagegen sprechen;
- Verlängerung der Leistungsangebotes montags bis sonnabends bis 20 Uhr zwischen Fredenbeck und Stade;
- verbesserte Bahnhoftsanbindungen in Kutenholz und Stade mit Übergängen zum/vom SPNV;
- Klarere Linienführungen auf den beiden Hauptlinien.

Die detaillierten Fahrpläne sind der Anlage zu entnehmen. Das in diesen Fahrplänen enthaltene Leistungsangebot wird als Mindestangebot definiert. Änderungen aufgrund der Anforderungen aus der Schülerbeförderung oder aufgrund von Hinweisen sind möglich.

Durch organisatorische und/oder genehmigungsrechtliche Veränderungen könnte sich die Möglichkeit ergeben, die Linie 2103 Buxtehude, ZOB – Hedendorf bis nach Horneburg zu verlängern, während schulbezogene Fahrten der derzeitigen Linie 2286 der Linie 2064 zugeordnet werden könnten. Der Lk Stade befürwortet eine solche Neustrukturierung, die auch Auswirkung auf das TN2 Hansestadt Buxtehude hätte.

Im Hinblick auf die künftige Liniennummerierung möchte der Landkreis eine weitergehende Systematisierung erreichen (siehe Maßnahme IX). Für den Raum Harsefeld/Fredenbeck/Stade sind die Liniennummernblöcke 2060ff und 2070ff vorgesehen. Da diverse Liniennummern gegenwärtig noch anderweitig vergeben sind, erhält der Teil der Linien für den derzeit keine 206X bzw. 207X frei ist, zunächst die Liniennummer 236X oder 237X. Die beiden letzten Ziffern orientieren sich dabei bereits an den anvisierten Endzustand.

**Beteiligte:** Verkehrsunternehmen, Kommunen, Schulen, Landkreis, VNO, Fahrgastbeirat

**Federführung:** Landkreis/VNO, Verkehrsunternehmen

**Finanzierung:** Die Mehrkosten für das neu konzipierte Liniennetz werden vom Landkreis aus den Mitteln nach §7b NNVG finanziert.

### Maßnahme IIb: Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten im Teilnetz 5

#### Erläuterung

Im TN 5 des Landkreises Stade haben die Genehmigungen derzeit noch unterschiedliche Laufzeiten: Bei einem Teil der Linien enden die Genehmigungsdauer am 30.11.2019, bei den Linien 2060/61 und 2066 endet die Genehmigungslaufdauer am 31.07.2024.

Neue Genehmigungsanträge für die am 30.11.2019 auslaufenden Konzessionen sind mit einer Genehmigungslaufzeit bis zum 31.07.2024 zu stellen, damit dann im TN 5 alle Genehmigungen eine einheitliche Laufdauer aufweisen.

#### Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Genehmigungsbehörde, Landkreis, VNN, VNO

#### Federführung

Verkehrsunternehmen

#### Finanzierung

Verkehrsunternehmen für Genehmigungsantrag.

### Maßnahme IIc: Bildung eines Teilnetzes 8 „Airbus-Verkehre“ mit den Linien 1705 bis 2719

#### Erläuterung

Vor dem Hintergrund der neuen Regelungen zur Finanzierung des ÖPNV im Landkreis Stade (Erlass einer allgemeinen Vorschrift) und des hohen Stellenwertes, den die Linien für die Arbeitnehmer/innen des Airbuswerkes Finkenwerder aus dem Lk Stade haben, wird ein Teilnetz 8 „Airbus-Verkehre“ zum 01.12.2019 gebildet. In diesem Teilnetz werden folgende Linien aufgenommen:

- 1705 Hemmoor - Himmelpforten – Stade – Finkenwerder, Airbus
- 2703 Zeven – Ahlerstedt – Harsefeld – Hedendorf – Jork – Borstel – Finkenwerder, Airbus
- 2704 Drochtersen - Bützfleth – Hollern – Lühe – Finkenwerder, Airbus
- 2706 Mulsum – Kutenholz – Bargstedt – Horneburg – Neukloster – Buxtehude – Finkenw., Airbus
- 2707 Wedel – Fredenbeck – Helmste – Horneburg – Neukloster – Buxtehude – Finkenw., Airbus
- 2708 Schwinge – Stade – Hollern – Grünendeich – Steinkirchen – Finkenwerder, Airbus
- 2711 Sittensen – Sauensiek – Beckdorf – Apensen – Buxtehude – Königreich – Finkenw., Airbus
- 2712 Gräpel – Oldendorf – Heinbockel – Düdenbüttel – Haddorf – Stade – Finkenwerder, Airbus
- 2713 Harsefeld – Bliedersdorf – Neukloster – Jork – Finkenwerder, Airbus
- 2718 Wiepenkathen – Stade – Agathenburg – Dollern – Mittelkirchen – Jork – Finkenw., Airbus
- 2719 Ottensen – Buxtehude – Königreich – Hove – Finkenwerder, Airbus

Dieses TN 8 wird als Anlage auch Bestandteil der allgemeinen Vorschrift. Die Laufzeit des TN 8 endet am 31.07.2024.

#### Beteiligte:

Landkreis, Verkehrsunternehmen, Freie und Hansestadt Hamburg, HVV, VNO

#### Federführung:

Landkreis/VNO, Verkehrsunternehmen

#### Finanzierung:

Für den Landkreis Stade entstehen durch diese Maßnahme keine Mehrkosten.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Bestand und Umfang der o.g. Verkehre nur dann aufrechterhalten werden, wenn dies durch Co-Finanzierung von dritter Seite sichergestellt ist.



### **Maßnahme III: VNO-Haltestellen-Konzept zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen**

#### **Erläuterung**

Im Jahr 2002 hat die VNO in Zusammenarbeit mit der VNN das erste Haltestellen-Konzept entwickelt. Im Laufe der Jahre wurde dieses Konzept in Teilbereichen aktualisiert, die letzte Aktualisierung wurde im Jahr 2013 vorgenommen. Durch verschiedene Entwicklungen ist eine umfassende Überarbeitung des VNO-Haltestellen-Konzeptes erforderlich geworden:

- (1) Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen: Das aktuelle Personenbeförderungsgesetz (PBefG) postuliert, dass der ÖPNV bis zum 01.01.2022 barrierefrei zu gestalten ist. Grundsätzlich ist dabei eine barrierefreie Umgestaltung aller Haltestellen gefordert, es sei denn, es werden im Nahverkehrsplan Ausnahmetatbestände benannt.
- (2) Änderung von Normen: Die Empfehlungen für die Gestaltung von barrierefreien Haltestellen sind in den letzten Jahren geändert worden.
- (3) Das Land Niedersachsen hat in den Jahren 2016 und 2017 erste Schritte zur Einführung eines landesweiten Haltestellen-Katasters eingeleitet und in einem Gutachten eine Attributliste erstellt, an der sich eine Haltestellenaufnahme orientieren soll. Parallel zu dieser Entwicklung hat auch der HVV mit dem Aufbau einer eigenen Haltestellen-Datenbank begonnen. Die Anforderungen an die Haltestellenaufnahme (Attributliste) ist mit der vom Land Niedersachsen erstellten weitgehend identisch.

Der Entwurf des neuen VNO-Haltestellen-Konzepts hat als Ziel, die Anforderungen aus dem PBefG in eine umsetzbare Form für alle Beteiligten (Menschen mit Beeinträchtigungen, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, Landkreis in seiner Funktion als ÖPNV-Aufgabenträger) zu transferieren. Es wird eine Priorisierung der Haltestellen nach Einwohnerzahl und ganzjähriger Bedienung durch Linienverkehre – ergänzt um die Lage der Haltestellen - vorgeschlagen und mit einem zeitlichen Rahmenvorschlag versehen. Außerdem enthält das neue Konzept einen Abfrageplan zur Begründung von Ausnahmetatbeständen und hat die vom Land Niedersachsen und vom HVV geforderten Attribute in eine Liste zusammengetragen, an denen sich künftige Haltestellenaufnahmen orientieren können.

Des Weiteren sieht das Konzept die Definition eines Mindeststandards und eines erweiterten Standards vor. Die Übernahme einschlägiger Normen als Empfehlung zur künftigen Gestaltung barrierefreier Haltestellen und die Darstellung in übersichtlichen Grafiken runden das Konzept ab.

#### **Beteiligte**

Landkreis, Kommunen, Verkehrsunternehmen, VNN, Organisation von Menschen mit Beeinträchtigungen, Fahrgastbeirat, VNO

#### **Federführung**

Landkreis/VNO

#### **Finanzierung**

Kommunen (Baumaßnahmen), Verkehrsunternehmen (Fahrgastinformation)

**Maßnahme IV:****Sicherstellung des AST-Angebotes**

- a) Überplanung des derzeitigen Leistungsangebotes
- b) Absenkung der AST-Tarife
- c) Ausgabe eines AST-Fahrplanbuches
- d) Einführung einer Buchungs-App / Beschaffung einer Buchungs- und Dispositionssoftware

**Erläuterung**

Der AST-Verkehr ist im Landkreis als Ergänzung zum Leistungsangebot im Busverkehr eine wichtige Säule in der Versorgung der Bevölkerung mit ÖPNV-Angeboten. Der Landkreis möchte das derzeitige AST-Angebot erhalten und weiter entwickeln. Aufgrund der vorgesehenen Überplanungen im Linienverkehr im Raum Harsefeld/Fredenbeck/Stade ist eine weitere Anpassung des AST-Angebotes ohnehin notwendig.

Zudem ist eine Neuordnung der AST-Liniennummern unter Beachtung der Neu Nummerierungen im Busbereich notwendig. Die grundsätzliche Neuordnung sollte auch dazu genutzt werden, ein eigenständiges AST-Fahrplanbuch als Marketinginstrument zu veröffentlichen.

Um das AST-System für den Landkreis als Zuschussgeber finanzierbar zu halten, galt bislang der Grundsatz, dass die Erlöse durch den AST-Tarif zwischen 25 und 35% der Fahrkosten betragen sollten. Dies erfordert einen 3-stufigen AST-Tarif mit Preisen von zur Zeit 5,50 €, 11,- € und 16,- €. Die Ermäßigung für Jugendliche bis 14 Jahren, Personen mit amtlichen Schwerbehindertenausweis und für Fahrgäste mit HVV-Monatskarte beträgt 0,80 €. Um die Nutzung des AST-Angebotes zu erhöhen ist vorgesehen, von dem o.g. Grundsatz abzuweichen und die Regeltarife auf 5,-, 10,- und 15,- € zu reduzieren und die Ermäßigung für den o.g. Personenkreis auf 1,- € zu erhöhen. Auch wenn vom bislang angewandten Grundsatz abgewichen wird, muss dennoch auf das zur Verfügung stehende Budget und auf eine gewisse Wirtschaftlichkeit geachtet werden, d.h. es wird auch künftig bei der Tarifgestaltung eine Korrelation der AST-Fahrpreise mit den Taxenentgelten der fahrenden AST-Unternehmen in Abhängigkeit von den finanziellen Möglichkeiten des Landkreises geben.

Um die Disposition auf eine digitale Basis zu stellen, wird weiter die Einführung einer Buchungsapp verfolgt. Zielsetzung ist es, ein Buchungsfeld auf der Seite der HVV-Fahrplanauskunft zu installieren, über das der Fahrgast direkt seinen AST-Fahrtwunsch anmelden und buchen kann. In einem ersten Schritt werden die Voraussetzungen geprüft, wie die AST-Rufnummer im Lk Stade direkt in der HVV-Fahrplanauskunft verlinkt werden kann. Die „Wohin-Du-willst-App“ der DB und die VNN-Auskunft bietet die direkte Verlinkung zur AST-Rufnummer des Landkreises Stade bereits an, bei der VNN ist dies derzeit lediglich für iPhones möglich.

Für die komfortable, direkte Buchung per Buchungsfeld (ohne telefonischen Zwischenschritt über die AST-Zentrale) ist die Beschaffung einer Buchungs- und Dispositionssoftware notwendig. Neben den Kosten sind auch hier diverse technische Rahmenbedingungen zu beachten. Außerdem müsste mit den am AST-Verkehr im Landkreis Stade beteiligten Unternehmen eine Umstellung der vertraglichen Grundlagen erfolgen, was ebenfalls einen gewissen zeitlichen Rahmen bedarf.

Der Landkreis wird sich bei den am AST-Verkehr beteiligten Taxi- und Mietwagenunternehmen dafür einsetzen, dass mittel- bis langfristig die verstärkte Beschaffung von barrierefreien Fahrzeugen dafür sorgt, dass ein flächendeckender, barrierefreier AST-Verkehr im Landkreis eingeführt und sichergestellt werden kann.

**Beteiligte:** Landkreis, VNO, Taxi-/Mietwagen-Unternehmen, Fahrgastbeirat

**Federführung:** Landkreis/VNO

**Finanzierung:** Der Landkreis stellt für den AST-Verkehr derzeit 120.000 €/Jahr zur Verfügung. Überschreiten die Kosten diesen Ansatz bzw. ist ein Überschreiten des Ansatzes vorhersehbar, dann sind Maßnahmen zur Einhaltung des Kostenrahmens notwendig.

**Maßnahme Va:  
Sicherung und Verbesserung der Fahrzeugqualität /  
Erhöhung des Einsatzes von barrierefreien Fahrzeugen im Linienverkehr**

**Erläuterung**

Komfort, aber auch Erscheinungsbild und Image des ÖPNV werden entscheidend durch den Standard der eingesetzten Fahrzeuge geprägt. Die vorhandene Qualität der Fahrzeuge soll gesichert und verbessert werden. Die Fahrzeuge müssen generell einem zeitgemäßen Technik- und Ausstattungsstandard entsprechen.

Zur Sicherung bzw. zum Ausbau der Barrierefreiheit im ÖPNV ist ein möglichst hoher Anteil von Niederflur- bzw. Low-Entry-Bussen einzusetzen, die über eine Rampe und mindestens über eine Mehrzweckfläche für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen bzw. Gepäck verfügen. Der derzeitige Anteil von barrierefreien Fahrzeugen im Landkreis ist als Minimum für jedes Teilnetz anzusehen (63,9%).

Außerdem sollte das Durchschnittsalter einer Busflotte in einem Teilnetz nicht wesentlich von dem für das Jahr 2017 ermittelten Wert (8,4 Jahre) abweichen (vgl. Kap. 2.3.3 [4]). Das Höchstalter eines Fahrzeugs sollte 15 Jahre nur in Ausnahmefällen überschreiten.

Im Sinne einer barrierefreien Fahrgastinformation an Haltestellen (Stichwort: Zwei-Sinne-Prinzip) sollten bei Neuanschaffungen die Fahrzeuge mit einem Außenlautsprecher an der Tür 1 ausgestattet werden. Damit ist – bei Bedarf – zunächst die manuelle Betätigung durch das Fahrpersonal möglich. Es ist aber absehbar, dass zukünftig durch entsprechende App-Lösungen für Smartphones/iPhones blinde oder stark sehingeschränkte Fahrgäste Informationen auch automatisch über diesen Lautsprecher abfordern können (entsprechende technische Möglichkeiten bei den Verkehrsunternehmen vorausgesetzt). Somit ist dieser Lösungsansatz auch ein Vorgriff auf künftige technologische Entwicklungen (die bereits in der Gegenwart in Pilotregionen getestet werden).

Diese Qualitätsstandards sind bei Neuansträgen für Genehmigungen ab dem 01.01.2020 als Minimum einzuhalten. Im Übrigen gilt der HVV-Unmlandstandard (Qualitätssteuerungsverfahren light).

Auf Wunsch des Landkreises hat das Verkehrsunternehmen eine aktuelle Fahrzeugliste mit Alter und Ausstattung – bezogen auf jedes Teilnetz – vorzulegen.

Darüber hinaus gelten die HVV-Standards für Fahrzeugausstattungen und Qualitäten.

**Beteiligte**

Verkehrsunternehmen, Landkreis, HVV, VNN, VNO, Fahrgastbeirat

**Federführung**

Verkehrsunternehmen

**Finanzierung**

Fahrzeugbeschaffung und Fahrzeugeinsatz sind Geschäftsfelder der Verkehrsunternehmen, die somit auch für die Finanzierung zuständig sind.

### Maßnahme Vb: Beschaffung von niederflurigen Fahrradanhängern für den Linienverkehr

#### Erläuterung

Die Bedeutung der Kombination Fahrrad ↔ Bus hat in den letzten Jahren allgemein stark zugenommen und der Lk möchte diese Kombination durch Beschaffung von niederflurigen Fahrradanhängern für den Linienverkehr – in erster Linie für den Elbe-Radwanderbus - auch weiterhin unterstützen.

Mit Einführung des Elbe-Radwanderbusses im Jahr 2009 wurde ein erfolgreiches Projekt gestartet, das sich weiterhin großer Beliebtheit erfreut. Die damals beschafften Fahrradanhänger sind abgängig und entsprechen auch nicht mehr dem Stand der Technik. Vor allem das Beladen der Hänger mit der stark gestiegenen Zahl von E-Bikes stellt sich in der Praxis als ein zunehmendes Problem dar, das durch die neuen, niederflurigen Fahrradanhänger gelöst werden kann.

#### Beteiligte

Landkreis, Verkehrsunternehmen

#### Federführung

Landkreis in Absprache mit Verkehrsunternehmen

#### Finanzierung

Landkreis

### Maßnahme VI: Sicherung von Bürgerbus-Angeboten durch Zuwendungen für die Ersatzbeschaffung von Bürgerbus-Fahrzeugen

#### Erläuterung

In den letzten Jahren wurden in den Samtgemeinden Harsefeld, Fredenbeck, Oldendorf / Himmelpforten und Horneburg Bürgerbusvereine gegründet, die in der Zwischenzeit ihren Betrieb aufgenommen haben. In der Samtgemeinde Apensen sind erste Schritte für die Realisierung eines Bürgerbusbetriebs eingeleitet worden. Der Landkreis begrüßt diese lokalen, ehrenamtlichen Initiativen ebenso wie das Engagement der jeweiligen Kommunen.

Zur Unterstützung der Bürgerbusvereine stellt der Landkreis den Vereinen finanzielle Mittel unter Berücksichtigung der nachfolgend genannten Punkte zur Verfügung (KT-Beschluss vom 18.12.2017):

- Die Förderung wird (ausschließlich) für investive Maßnahmen im Bereich der Fahrzeugbeschaffung gewährt.
- Die Ersatzbeschaffung von Bürgerbussen wird mit 25% der förderfähigen Investitionskosten (entsprechend der Landesförderung der LNVG) bis zu einer maximalen Höhe von 25.000 € unterstützt.
- Über die Förderung der Erstbeschaffung von Bürgerbus-Fahrzeugen wird im Einzelfall entschieden.
- Eine Förderung laufender oder sonstiger Kosten wird ausgeschlossen.

#### Beteiligte

Landkreis, Samtgemeinden, Bürgerbusvereine

#### Federführung / Finanzierung

Landkreis

**Maßnahme VIIa:  
Verbesserung der Angebotsqualität zwischen Stade und Bremervörde**

**Erläuterung**

Die Relation Hansestadt Stade – Bremervörde weist in der Verbindungsqualität ungenügende Werte auf, weil ein großer Teil des Bedienungsangebotes zwischen den beiden Mittelzentren nur über die Kombination zwischen RE5/S3 ↔ RB 33 mit Umstieg in Buxtehude hergestellt wird und die Fahrzeiten für ÖV-Nutzer/innen aufgrund von (längeren) Wartezeiten in Buxtehude für eine genügende Qualität nicht ausreichen.

Die Buslinie 2028 Stade – Heinbockel – Hagenah – Elm – Bremervörde weist montags bis freitags 3 Fahrtenpaare auf, sonnabends wird lediglich ein Fahrtenpaar zwischen den beiden Mittelzentren angeboten. Hier könnte – falls auch im Landkreis Rotenburg (Wümme) ein Interesse an der Stärkung der Buslinie bestehen sollte – durch Zusammenwirken der beiden Landkreise mittelfristig ein verbessertes Leistungsangebot der Linie 2028 erreicht und damit gegenüber dem MIV konkurrenzfähige Fahrzeiten erzielt werden.

**Beteiligte**

Landkreise Stade und Rotenburg (Wümme), Verkehrsunternehmen, VNN, VNO, Fahrgastbeirat

**Federführung**

Landkreis Stade in Zusammenwirken mit dem Landkreis Rotenburg (Wümme), VNO

**Finanzierung**

Aus Sicht des Lk Stade wäre eine territoriale Aufteilung der Kosten zwischen dem Lk Stade und dem Lk Rotenburg (W.) anzustreben. Der Lk Stade hat gegenwärtig allerdings keine finanziellen Mittel, um diese Maßnahme zu finanzieren. Sollten sich die Rahmenbedingungen für den Lk Stade ändern und Mittel zur Verfügung stehen, dann würde der Landkreis auf den Lk Rotenburg (W.) zugehen, um die Möglichkeiten einer Kooperation zur Verbesserung des Leistungsangebotes der L. 2028 zu klären.

**Maßnahme VIIb:  
Verbesserung der Bedienung Bremervörde – Oldendorf (Linie 3813)**

**Erläuterung**

Die letzte Fahrt der Linie 3813 ab Bremervörde um 18:38 Uhr endet in Elm. Dort besteht Anschluss mit dem AST nach Oldendorf. Da eine durchgängige Bus-Bedienung Bremervörde – Oldendorf für Fahrgäste attraktiver als die heutige Kombination Bus 3813 > AST wäre, wird der Lk Stade mit dem für diese Linie zuständigen Lk Rotenburg (Wümme) über Möglichkeiten einer Verlängerung der letzten Fahrt der Linie 3813 ab Bremervörde bis nach Oldendorf sprechen.

**Beteiligte**

Landkreise Stade und Rotenburg (Wümme), Verkehrsunternehmen, VNN, VNO, Fahrgastbeirat

**Federführung**

Landkreis Stade in Absprache mit dem Landkreis Rotenburg (Wümme)

**Finanzierung**

Der Lk Stade hat gegenwärtig keine finanziellen Mittel, um diese Maßnahme zu finanzieren. Sollten sich die Rahmenbedingungen für den Lk Stade ändern und Mittel zur Verfügung stehen, dann würde der Landkreis auf den Lk Rotenburg (W.) zugehen, um die Möglichkeiten einer Kooperation zur Verbesserung des Leistungsangebotes auf der Linie 3813 zu besprechen.

### Maßnahme VIIc: Überplanung des Verkehrsbereiches Oldendorf/Himmelpforten (Prüfauftrag)

#### Erläuterung

Die Regionalbuslinie 2027 Bf. Stade – Himmelpforten – Oldendorf - Gräpel (-Brobergen – Kranenburg) übernimmt im Bereich Oldendorf/Himmelpforten derzeit Aufgaben im Bereich der Schülerbeförderung, die einer nachhaltigen Angebotsverbesserung Grenzen setzen (Stichwort: Taktverkehr). Im Sinne einer klaren Linienführung und einer verstärkten Vertaktung der Linie inkl. verbesserte Bahnhofsanbindung in Himmelpforten wäre eine Trennung der Verkehrsachse Stade – Himmelpforten - Oldendorf – Gräpel von Linienwegen der 2027 mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung zielführend, um den Regionalbuscharakter der 2027 zu stärken.

Da die Schülerbeförderung im Raum Oldendorf/Himmelpforten sehr komplex strukturiert ist, könnte dies allerdings nur erfolgen, wenn entsprechende Leistungsverschiebungen (und Fahrplananpassungen) auf den übrigen Linien in diesem Verkehrsraum mit betrachtet werden.

#### Beteiligte

Landkreise Stade, Verkehrsunternehmen, VNN, VNO, Fahrgastbeirat

#### Federführung

Landkreis Stade/VNO

#### Finanzierung

Der Lk Stade hat gegenwärtig keine finanziellen Mittel, um mögliche Maßnahmen, die sich auf Basis der Ergebnisse der Analyse des Verkehrsangebotes in diesem Raum ggf. ergeben könnten, zu finanzieren. Erst wenn sich die Rahmenbedingungen für den Lk Stade ändern und (zusätzliche) Mittel zur Verfügung stehen, dann würde der Landkreis die Umsetzung möglicher Maßnahmen forcieren.

### Maßnahme VIIIa: Verbesserung der Anbindung des Lk Stade/Bereich Jork an die Freie und Hansestadt Hamburg

#### Erläuterung

In Anbetracht der besonderen räumlichen Lage der Gemeinde Jork zum Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg und aufgrund der vergleichsweise hohen Pendlerzahlen in Richtung Hamburg sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Linie 2040: Zusätzliche Fahrt um 20:45 Uhr ab Bf. Buxtehude bis Jork.
- Linie 2050: Montags bis freitags Frühfahrt von Jork nach Cranz um 4.33 Uhr mit Anschluss an die Linie 150 (zusätzlich zur bestehenden Fahrtmöglichkeit um 5.43 Uhr ab Jork).
- Linie 2050: Durchbindung von zusätzlichen Fahrten im Wochenendverkehr bis Cranz.

#### Beteiligte

Landkreise Stade, Gemeinde Jork, Verkehrsunternehmen, HVV, VNO, Fahrgastbeirat

#### Federführung

Landkreis Stade

#### Finanzierung

Diese Maßnahmen stellen eine Abrundung und eine sinnvolle Weiterentwicklung der bisher auch ausdrücklich vom Fachausschuss unterstützen Neustrukturierung und Verbesserung des ÖPNV im Bereich des Alten Landes dar und sollten zur Flankierung der bereits umgesetzten Maßnahmen mittelfristig nach Möglichkeit mit Einführung der allgemeinen Vorschrift (01.12.2019) realisiert werden.

**Maßnahme VIIIb:  
Verbesserung der Anbindung Jorks an die Freie und Hansestadt Hamburg****Erläuterung**

Um den ÖPNV zwischen Jork und Hamburg so attraktiv zu gestalten, dass mehr Jorker Hamburg-Pendler/innen als ÖPNV-Nutzer/innen gewonnen werden könnten und vor dem Hintergrund, dass die Gemeinde Jork nach den Hansestädten Stade und Buxtehude die größte Zahl an Hamburg-Pendlern im Landkreis aufweist, und zudem die Fahrt mit dem Auto nach Hamburg in den kommenden Jahren durch die zu erwartende zunehmende Staubildungen noch schwieriger wird, hält die Gemeinde Jork folgende Maßnahmen für sinnvoll:

- Verlängerung der Linie 150 Altona – Cranz bis Jork-Zentrum (anstelle der Linie 2050 Jork – Cranz) oder Verdichtung des Jorker Fahrtenangebotes der Linie 257 Jork/Cranz – S Neugraben. Da die unterschiedlichen Endpunkte der 257 das Angebot sehr unübersichtlich machen, sollte die Äste nach Jork und Neuenfelde, Alter Fährweg – Cranz unterschiedliche Liniennummern erhalten (für den Cranzer Ast z.B. die freie 357).
- Einrichtung einer werktäglichen Frühverbindung Jork – Hamburg mit der Hamburg bis um 6.00 Uhr erreicht werden kann.
- Änderung der Linienführung der Linie 2030 über Bf. Neukloster nach Buxtehude bzw. Ausweitung des Fahrtenangebotes auf dieser Linie.
- Anbindung der Gem. Jork an das Hamburger Nachtbusnetz durch Verlängerung der Linie 257 bis Jork; wenn der Hamburger Teil des Alten Landes künftig auch einen durchgängigen Nachtverkehr erhalten sollte, ist eine Weiterführung bis Jork von vornherein vorzusehen.

**Beteiligte**

Gemeinde Jork, Landkreis, Verkehrsunternehmen, HVV, VNO, Fahrgastbeirat

**Federführung**

Gemeinde Jork, Landkreis Stade

**Finanzierung**

Unter der Maßnahme VIIIa „Verbesserung der Anbindung des Lk Stade/Bereich Jork an die Freie und Hansestadt Hamburg“ sind Teile der o.g. Maßnahmen, die auf Wunsch der Gem. Jork in den NVP aufgenommen werden, enthalten. Die Finanzierung der unter der Maßnahme VIIIa enthaltenen Leistungsausweitungen versucht der Lk zum 01.12.2019 sicherzustellen. Für weitergehende Maßnahmen – wie sie auf der o.g. Liste der Gemeinde Jork beschrieben werden – stehen derzeit keine zusätzlichen Haushaltsmittel zur Verfügung.

Eine Veränderung der Linienführung der 2030 über Bf. Neukloster ist mehrfach geprüft worden und musste bislang aufgrund der Anforderungen aus der Schülerbeförderung und aufgrund der erheblichen Auswirkungen auf den Stadtverkehr Buxtehude (Linie 2103) zurückgestellt werden. An dieser Sachlage hat sich nichts geändert.

**Maßnahme IX:****Ausbau des Leistungsangebotes der Linie 2030 Steinkirchen/Grünendeich – Buxtehude / Prüfung einer verbesserten Abstimmung zwischen den Linien 2030 und 2040 bei Fahrten ab Bf. Buxtehude in Richtung Jork/Steinkirchen****Erläuterung**

Das Leistungsangebot der Linie 2030 zwischen Steinkirchen und Buxtehude beschränkt sich montags bis freitags auf 2 Fahrtenpaare, an Schultagen besteht eine dritte Rückfahrmöglichkeit von Buxtehude in Richtung Steinkirchen. Sonnabends verkehrt auf dem Linienabschnitt 1 Fahrtenpaar. Eine Ergänzung dieses Angebotes der Regionalbuslinie wäre aus Sicht des Landkreises wünschenswert.

Außerdem sollte geprüft werden, ob durch eine veränderte Lage der Abfahrtszeiten der Linie 2030 ab Bf. Buxtehude Verbesserungen erzielt werden können. Dabei müssen unterschiedliche Interessen abgewogen werden: Eine Verlagerung der Abfahrtszeiten der 2030 mit Verknüpfung an die S3 wäre für Fahrgäste aus dem Bereich Jork vorteilhaft (Entzerrung der Abfahrten von Linien 2030 und 2040), für Fahrgäste aus dem Bereich der SG Lühe wäre dies ggf. nachteilig, weil die Verknüpfung mit dem RE5 am Bf. Buxtehude verschlechtert würde.

**Beteiligte**

Landkreise Stade, SG Lühe, Verkehrsunternehmen, HVV, VNO, Fahrgastbeirat

**Federführung**

Landkreis Stade/VNO

**Finanzierung**

Da die Mittel nach §7b NNVG mit Umsetzung des neuen Angebotskonzeptes im TN5 derzeit ausgeschöpft sind, kommt eine Ausweitung des Leistungsangebotes der Linie 2030 zwischen Steinkirchen / Grünendeich und Buxtehude erst dann in Betracht, wenn zusätzliche Mittel zur Verfügung stehen oder Dritte die Kosten für eine Leistungsausweitung übernehmen.

**Maßnahme X:****Verbesserungen der Angebotsqualität zwischen Buxtehude und Hollenstedt (Linie 2038)****Erläuterung**

Der Landkreis Harburg regt an, das Leistungsangebot der Linie 2038 Buxtehude – Moisburg – Hollenstedt auszuweiten. Der Landkreis Stade steht dieser Anregung im Sinne der Förderung interkommunaler Verkehre positiv gegenüber. Es sollen deshalb folgende Möglichkeiten geprüft werden:

- Weitgehende Angleichung der Abfahrtszeiten in Buxtehude bzw. Hollenstedt in Richtung auf einen echten Stundentakt.
- Prüfung, ob eine Teilung in einen Regionalbusbetrieb Buxtehude – Hollenstedt und in eine Linie mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung im Bereich Hollenstedt zielführend sein könnte.
- Prüfung, inwieweit eine Ausweitung des Angebotes sonnabends (2-Stunden-Takt, längere Betriebszeiten) sinnvoll und möglich ist.

**Beteiligte**

Landkreise Stade und Harburg, Verkehrsunternehmen, HVV, VNO, Fahrgastbeirat

**Federführung**

Landkreis Stade in Zusammenwirken mit dem Landkreis Harburg, VNO

**Finanzierung**

Da gegenwärtig die dem Lk Stade zur Verfügung stehenden Mittel nach §7b NNVG weitgehend aufgebraucht bzw. verplant sind, könnte eine Umsetzung nur im Falle zur Verfügung stehender zusätzlicher Mittel erfolgen. Dies dürfte eher in mittelfristiger Perspektive in Frage kommen.

**Maßnahme XI:  
Verbesserung im Spätverkehr auf den Linien 2025 Bf. Stade – Freiburg und  
2050 Bf. Stade - Jork**

**Erläuterung**

Im Zuge der Bewertung wurde festgestellt, dass im Lk Stade nach 20 Uhr die Linien 257, 2025 und 2050 Angebote aufweisen. Im Falle der Linie 2025 besteht ab Stade zwischen 20:07 und der letzten Fahrt um 0:37 Uhr eine Angebotslücke, die durch eine zusätzliche Fahrt um 22:07 Uhr geschlossen werden könnte. Die letzte Fahrt der Linie 2050 ab Bf. Stade erfolgt um 20:07 Uhr, auch hier könnte eine zusätzliche Fahrt um 22:07 Uhr für eine Verbesserung der Bedienungsqualität sorgen.

**Beteiligte:** Landkreise Stade, Verkehrsunternehmen, HVV, VNO, Fahrgastbeirat

**Federführung:** Landkreis Stade

**Finanzierung:** Da gegenwärtig die dem Lk Stade zur Verfügung stehenden Mittel nach §7b NNVG weitgehend aufgebraucht bzw. verplant sind, könnte eine Umsetzung nur im Falle zusätzlich zur Verfügung stehender Mittel erfolgen. Dies dürfte eher in mittelfristiger Perspektive in Frage kommen.

**Maßnahme XII:  
(Weitergehende) Systematisierung der Liniennummerierung**

**Erläuterung**

Mit den vorgenommenen Überplanungen des Linienverkehrs auf den Verkehrsachsen Stade – Hollern – Steinkirchen – Jork, Jork – Buxtehude und Ahlerstedt – Harsefeld – Helmste - Stade wurde auch ein erster Schritt zur Systematisierung und Neummerierung der Linien eingeleitet. Dabei war es das Ziel, die jeweilige Regionalbuslinie und die in dem jeweiligen Bereich verkehrenden, scholorientierten Linien als Liniennummernblock zusammenzufassen. Als Beispiel sei der Verkehrsraum Jork genannt:

- 2040 Jork – Estebbrücke – Buxtehude (Regionallinie)
- 2043 Gehrden – Jork
- 2044 Borstel – Jork – Ladekop
- 2045 Moorende – Hove – Estebbrücke

Der Landkreis hat das Ziel, diese Systematisierung des Liniennummernsystems weiter voranzutreiben und Regionalbuslinien sowie Linien mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung im jeweiligen Verkehrsraum als Nummernblock zusammenzuführen. Dies hat Veränderungen in der Liniennummerierung in weiten Teilen des Landkreises zur Folge, ist aber eine nachhaltige Maßnahme, weil sie – nicht zuletzt – die Übersichtlichkeit des Buslinienangebotes für die Fahrgäste erhöht.

Perspektivisch wird dabei folgende Zuordnung der Liniennummernblöcke anvisiert:

- Nordkehdingen/Drochtersen > 2020ff
- Apensen > 2031ff
- Fredenbeck/Harsefeld > 2060ff / 2070ff
- Oldendorf/Himmelpforten > 2080ff / 2090ff

Eine endgültige Umsetzung ist nur mittel- bis langfristig möglich, deshalb sind in Teilbereichen Zwischenschritte notwendig (u.a. Teilnetz 5NEU Harsefeld/Fredenbeck/Stade, siehe auch Maßnahme IIa).

**Beteiligte:** Landkreis, Verkehrsunternehmen, LNVG, HVV, VNO

**Federführung:** Landkreis, Verkehrsunternehmen

**Finanzierung:** Kosten entstehen bei einer Neummerierung in erster Linie im Bereich der Haltestellenschilder. Da für die Haltestellenschilder die Verkehrsunternehmen zuständig sind, sind die Kosten von den Unternehmen tragen.

**Maßnahme XIII:****Verbesserungen der Verknüpfungen zwischen Bussen und Bahnen**

- a) Schaffung technischer Voraussetzungen zur Anschluss-Sicherung von Bussen und Bahnen an wichtigen Knotenpunkten
- b) Schaffung technischer Voraussetzungen zur Anschluss-Sicherung zwischen Buslinien verschiedener Unternehmen

**Erläuterung**

a) Die Anschluss-Sicherung zwischen Bussen und Bahnen hat allgemein in Flächenkreisen eine hohe Bedeutung, insbesondere aber für Fahrgäste, die auf die jeweils letzten Fahrten von Regionalbuslinien angewiesen sind. Daher ist zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Busunternehmen eine direkte Kommunikationsmöglichkeit sicher zu stellen, damit bei Zugverspätungen die Busfahrer/innen informiert werden und nach Möglichkeit auf umsteigende Fahrgäste warten können. Welche Kommunikationswege zwischen Bahn- und Busunternehmen hergestellt werden können, um Anschluss-Sicherheit zu gewährleisten, müsste von den Unternehmen geklärt werden.

b) Auf einigen Relationen sind die Fahrgäste zum Erreichen ihres Zielortes darauf angewiesen, von einer Buslinie auf eine andere umzusteigen. Die Sicherstellung und Einhaltung solcher Anschlüsse im täglichen Betrieb ist von den Verkehrsunternehmen zu gewährleisten und das Fahrpersonal ist in geeigneter Weise auf diese Verknüpfungen besonders hinzuweisen. Gegenwärtig beschaffen die Verkehrsunternehmen im Rahmen des Echtzeit-Projektes im HVV das notwendige ICTS (Intermodal Transport Control System), das auch für die Anschlusssicherung genutzt werden kann.

**Beteiligte**

(Bus-/Bahn-)Verkehrsunternehmen, Landkreis, HVV, VNN, VNO, Fahrgastbeirat

**Federführung**

Verkehrsunternehmen, VNN

**Finanzierung**

Im Regelfall sollten die fahrplanmäßigen Verknüpfungen kostenneutral herstellbar sein. Die Kosten für Kommunikationshardware sind von den Verkehrsunternehmen auf Straße und Schiene zu übernehmen.

**Maßnahme XIV:****Optimierung der Fahrtzeiten von Buslinien durch straßenverkehrsbehördliche Anordnungen****Erläuterung**

Die Bewertung der Verbindungsqualitäten (= Fahrtzeiten zwischen A und B) hat in einigen Bereichen ungenügende Ergebnisse erzielt. Durch straßenverkehrsbehördliche Anordnungen (z.B. Aufhebung bestehender Rechts-vor-Links-Regelungen) könnten sich bei betroffenen Buslinien Beschleunigungseffekte ergeben, die die Verbindungsqualität anheben würden. Der Landkreis wird auf die Kommunen zugehen, um gemeinsame Lösungsansätze für die Beschleunigung von Buslinien zu finden.

**Beteiligte:** Kommunen, Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

**Federführung:** Kommunen, Landkreis

**Finanzierung**

Zusätzliche Kosten dürften nicht entstehen.

Es muss auf das Spannungsverhältnis zwischen Erschließung und Verbindungsqualität hingewiesen werden: Eine gute Erschließung verlängert u.U. den Linienweg (und führt zu ungenügenden Verbindungsqualitäten). Werden Linienführungen gestrafft, dann geht dies u.U. zu Lasten der Erschließung von Ortsteilen/Siedlungsbereichen. Andererseits könnten sich z.B. durch Aufhebung von Rechts-vor-Links-Regelungen für Linienbusse Beschleunigungseffekte ergeben, die Fahrtzeitverkürzungen und damit eine Verbesserung der Verbindungsqualität ermöglichen würden. Der Landkreis würde – wenn straßenverkehrsbehördliche Anordnungen zu einer Beschleunigung des ÖPNV-Angebotes beitragen – entsprechende Leistungsbestellungen bei den Verkehrsunternehmen vornehmen.

**Maßnahme XV:****Verbesserung der Anbindung von Gewerbegebieten durch ÖPNV-Angebote****Erläuterung**

Die Betriebe in Gewerbegebieten stellen eine erhebliche Quelle des MIV dar. Deshalb hat der Landkreis in Zusammenarbeit mit Kommunen für Verbesserungen der ÖV-Anbindung gesorgt, damit Mitarbeiter/innen der Betriebe zur PKW-Nutzung eine Alternative erhalten. Der Landkreis wird diesen Weg in Absprache mit Kommunen weiter verfolgen.

Beispiele für erfolgte Verbesserungen sind hier die Linie 2104 Ketzendorf – Bf. Buxtehude, die durch eine veränderte Linienführung das Gewerbegebiet Alter Postweg mit dem Bahnhof direkt verbindet oder die Linie 2007 Agathenburg – Wiepenkathen, die Airbus und CfK sehr gut in den ÖPNV einbindet. Die Hansestadt Stade strebt eine weitere Verbesserung der Anbindung des Airbus-Werks durch Ausweitung des Angebotes der Linie 2007 an. Im Grundsatz steht der Lk diesem Anliegen positiv gegenüber, allerdings sei darauf hingewiesen, dass sich das Angebot der Linie bei der Bedienung Agathenburgs an den Fahrplan der S3 orientiert. Generell wird montags bis freitags zwischen dem Bf. Stade und Airbus ein 20-Min. Takt angeboten, so dass für weitere Verbesserungen nur 2 Möglichkeiten bleiben:

- Zusätzliche Fahrten nach Agathenburg;
- Taktverdichtung zwischen Bf. Stade und Airbus-Werk.

**Beteiligte:** Kommunen, Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

**Federführung:** Kommunen, Landkreis

**Finanzierung:** Da die Mittel nach §7b NNVG derzeit aufgebraucht sind, wären Leistungsverbesserungen gegenwärtig nur durch Finanzierung von dritter Seite möglich.

## Maßnahme XVI: Beibehaltung und Verbesserung der Fahrgastinformation

- a) Echtzeitinformationen / Ausstattung von aufkommensstarken Bushaltestellen mit dynamischen Fahrgast-Informationssystemen (DFI): Unterstützung bei der Umsetzung
- b) Weiterbetrieb und Förderung der Datengrundlage „Connect“ für elektronische Fahrplanauskünfte
- c) HVV-Fahrplanbuch: Weiterführung der regionalisierten Ausgabe
- d) Elektronische HVV-Auskunft > Implementierung eines Buchungsfeldes für AST-Verkehre

### Erläuterung

#### a) Ausstattung von aufkommensstarken Bushaltestellen mit DFI

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

Aufgrund der steigenden Ansprüche ist im HVV-Verbundgebiet damit begonnen worden, dem Kunden Echtzeitinformationen zur Verfügung zu stellen, d.h. dass in den elektronischen Auskunftsmitteln die tatsächlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten von Bussen und Bahnen angegeben werden. Während im SPNV Echtzeitauskünfte bereits möglich sind, müssen im Busbereich die technischen Voraussetzungen auf Seiten der Verkehrsunternehmen erst noch geschaffen werden. Da es sich um hohe Investitionen handelt, hat die LNVG zwischenzeitlich eine Förderzusage gegeben, allerdings unter der Auflage, dass Echtzeitinformationen auch an aufkommensstarken Haltestellen dem Fahrgast zur Verfügung stehen sollen.

Da die Zuständigkeit für DFI-Anzeiger an den Haltestellen jedoch nicht bei den Verkehrsunternehmen, sondern auf Seiten der Kommunen liegt, sind diese für die Aufstellung verantwortlich. Zur Förderung der Aufstellung solcher Anzeiger gewährt die LNVG auch hier eine Förderung von max. 75%.

Im Laufe des Jahres 2016/17 haben sich im Landkreis Stade 3 Kommunen bereit erklärt, DFI-Anzeiger an wichtigen Haltestellen (Bahnhöfe, Umsteigehaltestellen Bus ↔ Bus) aufzustellen. Der Landkreis Stade hat für alle geplanten Standorte in allen Kommunen einen gebündelten Förderantrag bei der LNVG gestellt, der nicht nur die Kosten für die Beschaffung der DFI-Anzeiger beinhaltet, sondern auch die Aufwendungen für die Planung und bauliche Umsetzung.

Der Landkreis Stade wird den Förderantrag weiter begleiten. Es ist vorgesehen, mit den Landkreisen Harburg und Lüneburg ein zentrales Vergabeverfahren durchzuführen, welches die Beschaffung der DFI-Anzeiger, deren Ansteuerung, die Lieferung und Montage sowie den Abschluss eines Wartungs- und Pflegevertrages umfassen soll.

#### b) Weiterbetrieb und Förderung der elektronischen Datengrundlage „Connect“

„Connect“ ist vom Land Niedersachsen initiiert worden und dient als Datendrehscheibe für elektronische Fahrplanauskünfte. Connect wurde in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut. Die Abfrage von elektronischen Fahrplanauskünften, die auf Connect-Daten basieren, hat in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen. Daher setzt sich der Landkreis für das weitere Betreiben von Connect ein und ist bereit, dafür die anteiligen Kosten zu tragen.

#### c) HVV-Fahrplanbuch: Weiterführung der regionalisierten Ausgabe

Im Sinne der Fahrgäste, die über keinen Computer bzw. E-Mail-Zugang verfügen, ist die Bereitstellung eines gedruckten Fahrplanbuches weiterhin notwendig. Der Lk wird sich in den zuständigen HVV-Gremien für die Erhaltung der regionalisierten Fahrplanbücher einsetzen. Im Sinne der Menschen mit Behinderungen setzt sich der Lk weiterhin dafür ein, barrierefreie Bushaltestellen im HVV-Fahrplanbuch durch ein entsprechendes Symbol zu kennzeichnen. Wenn Unternehmen sicherstellen können, dass ein komplettes Linienangebot bzw. bestimmte Fahrten ausnahmslos mit barrierefreien Fahrzeugen durchgeführt werden, dann ist eine Kennzeichnung in den Fahrplantabellen des HVV-Fahrplanbuches für Fahrgäste mit Einschränkungen ein äußerst wichtiger Hinweis. Der Lk wird sich des Weiteren bei den zuständigen Stellen dafür einsetzen, dass auch die Fahrpläne der Fährlinien 62 Landungsbrücken – Finkenwerder, 64 Teufelsbrück – Finkenwerder und der Fähre Blankenese – Cranz in die Regionalausgabe aufgenommen werden.

#### d) Elektronische HVV-Fahrplanauskunft

Die Fahrplanauskunft unter [www.hvv.de](http://www.hvv.de) sollte – ohne die Sucheinstellungen anpassen zu müssen – unterschiedliche Routen anzeigen, so wie dies bei der HVV-App bereits der Fall ist. Des Weiteren sollten die vom System ermittelten Verbindungen optisch übersichtlicher und platzsparender angezeigt werden. Darüber hinaus sollte die Implementierung eines AST-Buchungsfeldes, das in einem ersten Schritt eine direkte Verlinkung mit der AST-Rufnummer im Lk Stade aufweist, technisch umgesetzt werden.

**Maßnahme XVI (Fortsetzung)****Beteiligte:**

Landkreis, Verkehrsunternehmen, HVV, VNN, VNO, Fahrgastbeirat

DFI: Landkreis Stade, Verkehrsunternehmen, Kommunen, LNVG, Landkreise Harburg und Lüneburg, VNO

**Federführung:**

Landkreis/VNO, Verkehrsunternehmen

DFI: Landkreis, beteiligte Kommunen

**Finanzierung:**

Landkreis, Verkehrsunternehmen

DFI: Die Begleitung der Umsetzung durch den Landkreis führt zu keinen zusätzlichen Kosten. Die Kosten für die Planung, Beschaffung und für die bauliche Umsetzung sowie die Aufwendungen für die technische Pflege und Instandhaltung übernehmen die Kommunen. Gegenzurechnen ist dabei die Landesförderung.

**Maßnahme XVII:****Sicherstellung der Fahrgast-Beteiligung an ÖPNV-Belangen durch Fortführung der Arbeit des Fahrgastbeirates****Erläuterung**

Der Fahrgastbeirat des Landkreises Stade arbeitet seit 1999 unter Betreuung von Landkreis, VNO und VNN erfolgreich im Sinne der Fahrgäste und führte im Februar 2018 bereits seine 65. Sitzung durch. Für alle Fragen rund um das Thema „ÖPNV/SPNV“ ist der Fahrgastbeirat eine wichtige Diskussionsplattform. Mit seinen Hinweisen, Anregungen und seiner Kritik trägt der Beirat zur kontinuierlichen Verbesserung des öffentlichen Mobilitätsangebotes im Landkreis bei.

Aufgrund der guten und gedeihlichen Zusammenarbeit zwischen Fahrgastbeirat und Landkreis, Verkehrsunternehmen sowie VNO und im Hinblick auf die zukünftige Gestaltung im Bereich des ÖPNV will der Landkreis die Fahrgastbeteiligung weiterhin sicherstellen und die Arbeit des Fahrgastbeirates unterstützen.

**Beteiligte**

Fahrgastbeirat des Landkreises, Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNN, VNO

**Federführung**

Landkreis/VNO

**Finanzierung**

Landkreis

## Schienenverkehr

### Maßnahme XVIII:

- a) **Barrierefreie Nutzung der Haltepunkte Agathenburg, Dollern und Neukloster**
- b) **Barrierefreie Nutzung der Bahnhöfe Buxtehude und Stade**
- c) **Barrierefreie Gestaltung der EVB-Stationen im Landkreis Stade**

#### Erläuterung

Für die Gestaltung von Bahnhöfen und Haltepunkten ist der Landkreis nicht zuständig, er wird sich aber im Sinne einer barrierefreien Gestaltung (und damit auch der barrierefreien Nutzung des SPNV) bei den zuständigen Stellen für folgende Dinge einsetzen:

#### Barrierefreie Nutzung der Haltepunkte Agathenburg, Dollern und Neukloster

Die barrierefreie Nutzung der Haltepunkte ist durch die Ausstattung mit mobilen Rampen sicherzustellen. Dabei ist zu beachten, dass gegenwärtig die Bahnsteige nicht die notwendige Tiefe für den Einsatz von Rampen aufweisen. Um die Spezialrampen zu nutzen und dabei die maximal zulässige Steigung nicht zu überschreiten, wären Bahnsteigtiefen im Bereich der jeweiligen Ein-/Ausstiegstür von 3,00 m notwendig.

#### Barrierefreie Nutzung der Bahnhöfe Buxtehude und Stade

An diesen beiden Bahnhöfen ist die ständige Nutzbarkeit der Fahrstühle zu den Mittelbahnsteigen sicherzustellen, damit eine ständige barrierefreie Nutzung möglich ist.

#### Barrierefreie Gestaltung der EVB-Stationen im Landkreis Stade

Die barrierefreie Nutzung der EVB-Stationen im Gebiet des Landkreises Stade sollte durch die Ausstattung mit Leitstreifen/taktilen Bodenindikatoren für seheingeschränkte bzw. blinde Personen verbessert werden.

**Beteiligte:** DB AG, EVB, LNVG, Kommunen, Landkreis, VNO, Fahrgastbeirat

**Federführung:** DB AG bzw. EVB

**Finanzierung:** DB AG bzw. EVB

### Maßnahme XIX:

#### Moorexpress Stade – Fredenbeck – Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck – Bremen

#### Erläuterung

Der Landkreis unterstützt die Bestrebungen, den Moorexpress zu erhalten und den derzeitigen Betrieb an den Wochenenden – soweit finanzierbar – fortzuführen. Trotz des negativen Ergebnisses im Zuge der Prüfung von Strecken auf Reaktivierung für den SPNV, sollte mittel- bis langfristig die ganzjährige Aktivierung des Personenverkehrs auf der Strecke auch an Werktagen weiter verfolgt werden. Dies könnte insbesondere dann Sinn geben, wenn begleitende siedlungs- und wirtschaftsstrukturelle Maßnahmen die Voraussetzungen für eine wirtschaftlich tragfähige SPNV-Anbindung verbessern (z.B. Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf die Schienenachse).

#### Beteiligte

EVB, Kommunen, LNVG, Landkreis, VNO, Fahrgastbeirat

#### Federführung

EVB, Kommunen

#### Finanzierung

Kommunen, Landkreis

## Anlage 1

### Teilnetz 5NEU Harsefeld/Fredenbeck/Stade

- Linienübersicht
  - Liniengrafik
  - Fahrpläne
-

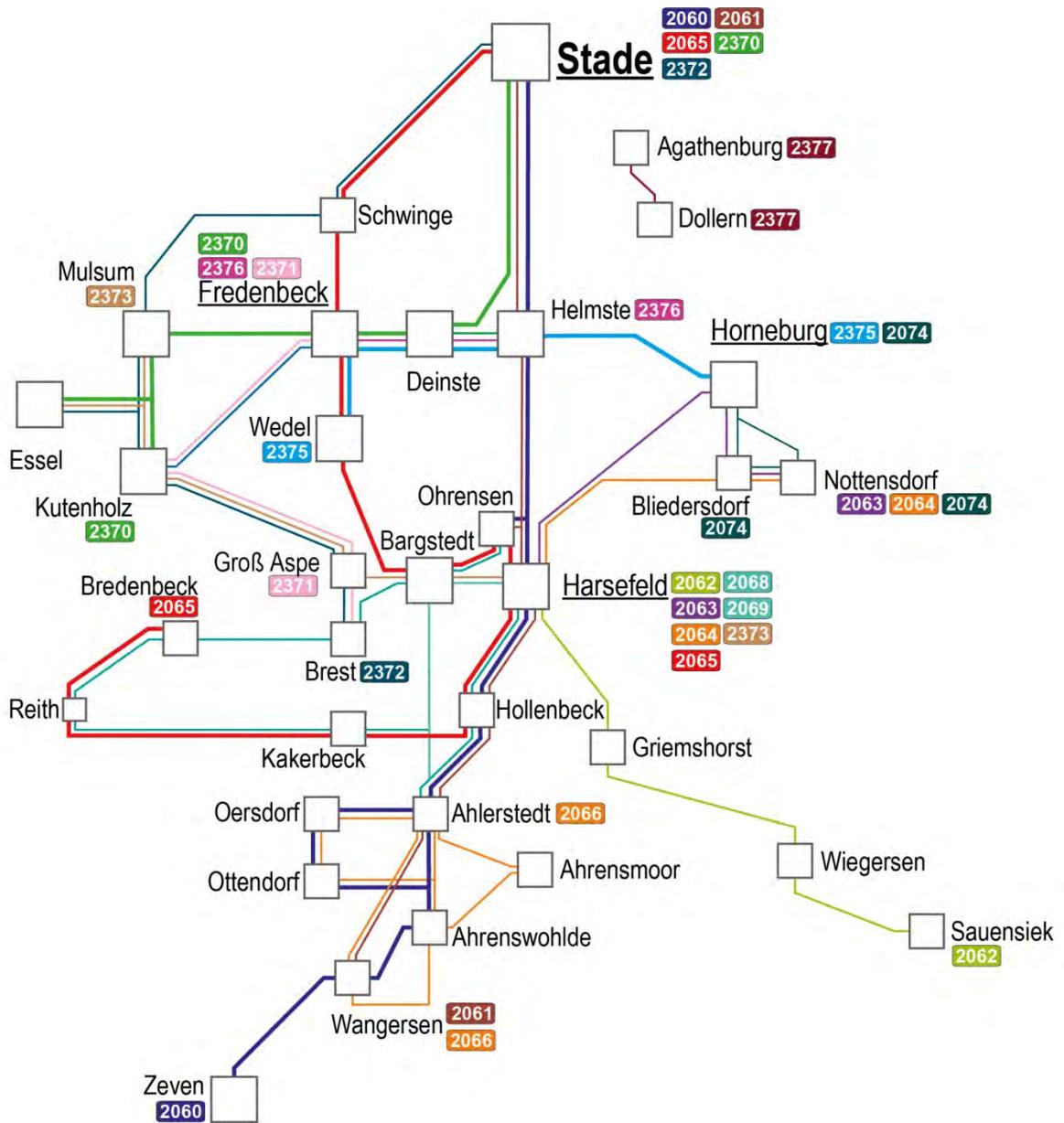
Teilnetz 5NEU Stade – Fredenbeck – Harsefeld – Horneburg (ab 01.12.2019)						
VU	Linie	Linienführung	Li.-Lä. (km)	Gen.- Dauer	PBefG	
KVG	2060	Zeven – Ahlerstedt – Harsefeld – Hagen – Stade	45,4 (39,3)	31.07.24	§ 42	
KVG	2061	Wangersen – Ahlerstedt – Harsefeld – Helmste - Stade	42,40	31.07.24	§ 42	
	2062	Sauensiek – Wiegersen – Griemshorst – Harsefeld	18,30		§42	
	2063	Harsefeld – Issendorf – Horneburg – Nottensdorf	24,51		§42	
KVG	2064	Nottensdorf – Bliedersdorf – Harsefeld	13,55	31.07.24	§ 43 (2)	
	2065*	Kakerbeck – Harsefeld – Wedel – Fredenbeck – Stade	46,90		§ 42	
KVG	2066	Wangersen – Ahlerstedt	41,00	31.07.24	§ 42	
	2068*	Harsefeld – Bargstedt – Reith – Harsefeld	41,87		§ 42	
	2069*	Harsefeld – Reith – Bargstedt – Harsefeld	30,65		§42	
	2370	Kutenholz – Fredenbeck – Stade	31,73		§ 42	
	2371	Groß Aspe – Fredenbeck	19,66		§42	
	2372	Brest – Groß Aspe – Kutenholz – Mulsum – Stade	40,49		§42	
	2373	Harsefeld – Kutenholz – Mulsum	32,10		§42	
	2374	Bliedersdorf – Horneburg – Nottensdorf	15,60		§ 42	
	2375	Wedel – Fredenbeck – Horneburg, Bahnhof	23,16		§42	
	2375	Wedel – Fredenbeck – Horneburg, Bahnhof	23,16		§42	
	2376	Helmste – Deinste – Fredenbeck	8,45		§42	
	2377	Agathenburg – Dollern, Grundschule	5,51		§42**	
Linien, die im Bereich des TN 5 verkehren, aber keinem oder einem anderen TN angehören						TN
KVG	2053	Horneburg – Mittelnkirchen – Steinkirchen	13,6	31.12.27	§ 43 (2)	4
KVG	2132	Stade – Harsefeld – Ahlerstedt – Kutenholz – Hammah – Himmelpforten – Oldendorf – Bevern, Tatöf	53,3 (65,7)	31.03.27	§ 43 (4)	
KVG	2134	Buxtehude – Jork – Mittelnkirchen – Horneburg – Fredenbeck – Bevern, Tatöf	46,7 (53,0)	13.02.29	§ 43 (4)	
Reese/ BB Harsef.	2301	Harsefeld, Alte Post – Issendorf - Harsefeld, Alte Post	18,6			
	2302	Harsefeld, Alte Post – Mittelfelder Str. -Harsef, Alte Post	13,3	31.07.23	§ 42	
	2303	Harsefeld, Alte Post – Ahlerstedt – Harsefeld, Alte Post	19,2			
Reese/ BB Freden- den- beck	2311	Fredenbeck, Rathaus – Schwinge – Mulsum, Höchststadt	14,0			
	2312	Fredenbeck, Rathaus – Deinste – Helmste, Rüstjer Str.	12,8			
	2313	Fredenb., Rathaus – Aspe – Kutenholz, H.-Braasch-Weg	14,9	31.10.23	§ 42	
	2314	Fredenbeck, Rathaus – Kutenholz – Essel – Mulsum	23,3			
KVG	2703	Zeven – Harsefeld – Hedendorf – Finkenwerder, Airbus	40,6 (65,6)	31.07.24	§ 42	8***
KVG	2706	Mulsum – Kutenholz – Bargstedt – Horneburg – Jork – Finkenwerder, Airbus	44,2 (54,2)	31.07.24	§ 42	8***
KVG	2707	Wedel – Fredenbeck – Horneburg - Buxtehude – Finkenwerder, Airbus	55,9 (66,2)	31.07.24	§ 42	8***
KVG	2713	Harsefeld – Horneburg – Finkenwerder, Airbus	29,1 (39,2)	31.07.24	§ 42	8***

\* Diese Liniennummern werden derzeit noch bei der KVG in Verkehrsraum Himmelpforten verwandt. Es wird geprüft, diese Liniennummern in 2085, 2088 und 2089 umzuwandeln, damit diese Nummern für den Verkehrsraum Harsefeld / Fredenbeck frei und hier – wie oben genannt – verwendet werden können. Dies wäre ein erster Schritt, um die als Maßnahme fixierte Neu-Strukturierung der Liniennummern im gesamten Landkreis umzusetzen.

\*\* Derzeit noch FVO-Verkehr.

\*\*\* Bis zum 30.11.2019 ohne Teilnetz-Zuordnung, ab 01.12.2019 TN 8 des Lk Stade.

Tabelle 39: Teilnetz 5NEU Stade – Fredenbeck – Harsefeld – Horneburg



Teilnetz 5 NEU | Stade - Fredenbeck - Harsefeld - Horneburg

<b>2062 Sauensiek - Revenahe - Harsefeld</b>						
Stand: 24.09.2018		<b>Montag - Freitag</b>				
Verkehrsbeschränkungen		S	S			
<b>Sauensiek</b>	<b>Lütt Chaussee</b>	<b>07:09</b>				
Sauensiek	Jürgen-Schumann-Straße	07:11				
Sauensiek	Schule	07:13				
Wiegensen	Am Friedhof	07:16				
Wiegensen	Schusterstraße	07:17				
Wiegensen	Am Walde	07:19				
Revenahe	Höhenweg	07:22				
Revenahe	Kindergarten	07:24	08:02			
Griemshorst	Kammerbuscherweg	07:26	08:04			
<b>Harsefeld</b>	<b>Griemshorst</b>	<b>07:29</b>	<b>08:07</b>			
Harsefeld	Weißfelde	07:31	08:09			
Harsefeld	Hoopweg	07:33	08:10			
Harsefeld	Heisterstroot	I	08:13	07:40		
Harsefeld	Grundschule Feldbusch	I	08:20	07:47		
Harsefeld	Hellwege-Allee	I	08:23			
Harsefeld	Paschberg	I	08:24			
Harsefeld	Marktstraße	I	08:25			
Harsefeld	Grundschule Rosenborn	07:40	08:30			
Harsefeld	Bahnhof	07:43	08:33			
<b>Harsefeld</b>	<b>Schulzentrum</b>	<b>07:45</b>	<b>08:35</b>			

Verkehrsbeschränkungen		S	S	S	S		
Harsefeld	Grundschule Rosenborn	11:40	12:40	13:40			
<b>Harsefeld</b>	<b>Schulzentrum</b>	<b>11:45</b>	<b>12:45</b>	<b>13:45</b>	<b>15:40</b>		
Harsefeld	Bahnhof	11:48	12:48	13:48	15:43		
Harsefeld	Marktstraße	11:50	12:50	13:50	15:45		
Harsefeld	Paschberg	11:51	12:51	13:51	15:46		
Harsefeld	Hellwege-Allee	11:52	12:52	13:52	15:47		
<b>Harsefeld</b>	<b>Grundschule Feldbusch</b>	<b>11:55</b>	<b>12:55</b>	<b>13:55</b>	<b>15:50</b>		
Harsefeld	Heisterstroot	a12:00	a13:00	a14:00	a15:55		
Harsefeld	Hoopweg	a12:01	a13:01	a14:01	a15:56		
Harsefeld	Weißfelde	a12:02	a12:02	a14:02	a15:57		
Harsefeld	Griemshorst	a12:04	a13:04	a14:04	a15:59		
Griemshorst	Auebrücke	a12:05	a13:05	a14:05	a16:00		
Griemshorst	Kammerbuscherweg	a12:06	a13:06	a14:06	a16:01		
Revenahe	Kindergarten	a12:07	a13:07	a14:07	a16:02		
Revenahe	Höhenweg	a12:08	a13:08	a14:08	a16:03		
Wiegensen	Am Walde	a12:10	a13:10	a14:10	a16:05		
Wiegensen	Schusterstraße	a12:12	a13:12	a14:12	a16:07		
Wiegensen	Am Friedhof	a12:13	a13:13	a14:13	a16:08		
Sauensiek	Lütt Chaussee	a12:16	a13:16	a14:16	a16:11		
Sauensiek	Jürgen-Schumann-Straße	a12:17	a13:17	a14:17	a16:12		
<b>Sauensiek</b>	<b>Schule</b>	<b>a12:18</b>	<b>a13:18</b>	<b>a14:18</b>	<b>a16:13</b>		

<b>2063 Nottensdorf - Horneburg - Harsefeld</b>							
Stand: 24.09.2018		Montag - Freitag					
Verkehrsbeschränkungen		S	S	S			
<b>Nottensdorf</b>	<b>Claustal</b>			<b>07:44</b>			
Nottensdorf	Schragenberg			07:45			
Nottensdorf	Habeckstal			07:46			
<b>Nottensdorf</b>	<b>Schäferstieg</b>	<b>06:31</b>		<b>07:48</b>			
Bliedersdorf	Dohrenstraße	06:34		07:51			
Bliedersdorf	Hummelbeckweg	06:35		07:52			
<b>Bliedersdorf</b>	<b>Wendeplatz</b>	I	<b>06:58</b>	<b>07:53</b>			
Bliedersdorf	Postmoor	06:37	07:00	07:55			
Horneburg	Am Tivoli	06:39	07:02	07:57			
Horneburg	Kalkwiesen	06:40	07:03	07:58			
<b>Bf. Horneburg</b>		<b>06:42</b>	<b>07:06</b>	<b>08:01</b>			
<i>Anschluss nach</i>	<i>Buxtehude (RE5/S3)</i>	<i>06:46</i>	<i>07:13</i>	<i>08:06</i>			
<i>Anschluss nach</i>	<i>Stade (RE5/S3)</i>	<i>06:48</i>	<i>07:16</i>	<i>08:16</i>			
Horneburg	Issendorfer Straße		07:09	07:40			
Daudieck			07:11	07:47			
Issendorf	Dorfgemeinschaftshaus		07:14	08:09			
Issendorf	Schmiedestraße		07:15	08:10			
Ohrensen	Linah		07:17	08:12			
Harsefeld	Auebrücke		07:19	08:14			
Harsefeld	Grundschule Rosenborn		07:21	08:16			
<b>Harsefeld</b>	<b>Bahnhof</b>		<b>07:25</b>	<b>08:20</b>			
<i>Anschluss nach</i>	<i>Buxtehude (RB33)</i>		<i>07:34</i>				
<b>Harsefeld</b>	<b>Schulzentrum</b>		<b>07:30</b>	<b>08:25</b>			

<b>2063 Harsefeld - Horneburg - Nottensdorf</b>							
Stand: 24.09.2018		Montag - Freitag					
Verkehrsbeschränkungen		S	S	S	S	S	S
<b>Harsefeld</b>	<b>Schulzentrum</b>		<b>11:45</b>	<b>12:40</b>	<b>13:30</b>		<b>15:38</b>
Harsefeld	Bahnhof		11:48	12:43	13:33		15:40
Harsefeld	Grundschule Rosenborn		11:50	12:45	13:35		I
Harsefeld	Auebrücke		11:52	12:47	13:37		15:42
Ohrensen	Linah		11:54	12:49	13:39		15:44
Issendorf	Schmiedestraße		11:56	12:51	13:41		15:46
Issendorf	Dorfgemeinschaftshaus		11:57	12:52	13:42		15:47
Daudieck			12:01	12:56	13:46		15:51
Horneburg	Issendorfer Straße		12:03	12:58	13:48		15:53
<b>Bf. Horneburg</b>			<b>12:06</b>	<b>13:01</b>	<b>13:51</b>		<b>15:56</b>
<i>Anschluss aus</i>	<i>Buxtehude (RE5/S3)</i>		<i>11:48</i>	<i>12:48</i>	<i>13:48</i>	<i>14:16</i>	<i>15:48</i>
<i>Anschluss aus</i>	<i>Stade (RE5/S3)</i>		<i>11:46</i>	<i>12:46</i>	<i>13:46</i>	<i>14:13</i>	<i>15:46</i>
<b>Bf. Horneburg</b>		<b>06:50</b>	<b>12:10</b>	<b>13:02</b>	<b>13:52</b>	<b>14:20</b>	<b>15:57</b>
Horneburg	Kalkwiesen	06:52	12:12	13:04	13:54	14:22	15:59
Horneburg	Am Tivoli	06:53	12:13	13:05	13:55	14:23	16:00
Bliedersdorf	Postmoor	06:55	12:15	13:07	13:57	14:25	16:02
<b>Bliedersdorf</b>	<b>Wendeplatz</b>	<b>06:57</b>	<b>12:17</b>	<b>13:09</b>	<b>13:59</b>	<b>14:27</b>	<b>16:04</b>
Bliedersdorf	Hummelbeckweg		12:19	13:11	14:01	14:29	16:06
Bliedersdorf	Dohrenstraße		12:20	13:12	14:02	14:30	a16:07
Nottensdorf	Schäferstieg		12:23	13:15	14:05	14:33	a16:10
Nottensdorf	Habeckstal		a12:25	a13:17	a14:07	a14:35	a16:12
Nottensdorf	Schragenberg		a12:26	a13:18	a14:08	a14:36	a16:13
<b>Nottensdorf</b>	<b>Claustal</b>		<b>a12:27</b>	<b>a13:19</b>	<b>a14:09</b>	<b>a14:37</b>	<b>a16:14</b>
Bliedersdorf	Postmoor					a14:39	
<b>Bliedersdorf</b>	<b>Wendeplatz</b>					<b>a14:41</b>	



<b>2065 Stade - Schwinge - Fredenbeck - Wedel - Ohrensen - Harsefeld - Kakerbeck - Bredenbeck</b>																					
Stand: 24.09.2018		Montag - Freitag													Sonnabend						
Verkehrsbeschränkungen		S	S	S	F	S	F	F	S	S	S	F	S								
Fahrzeugtyp		GLB																			
Stade Am Exerzierplatz															13:33						
Anschluss aus Hamburg Hbf (RE5/S3)			06:29		07:29		08:29							13:29	13:29	15:29 16:56 18:29 07:29 11:29 15:29					
<b>Bf. Stade</b>			<b>06:41</b>	<b>07:31</b>	<b>07:41</b>	<b>08:31</b>	<b>08:41</b>							<b>13:41</b>	<b>13:41</b>	<b>15:41</b> <b>17:08</b> <b>18:38</b> <b>07:40</b> <b>11:40</b> <b>15:40</b>					
Stade	Schiffertor (Brücke)		06:45	07:35	07:45	08:35	08:45							13:45	13:45	15:45 17:12 18:42 07:43 11:43 15:43					
Stade	Stadeum		06:46	07:36	07:46	08:36	08:46							13:46	13:46	15:46 17:13 18:43 07:44 11:44 15:44					
Stade	Hohenwedeler Weg		06:47	07:37	07:47	08:37	08:47							13:47	13:47	15:47 17:14 18:44 07:45 11:45 15:45					
Stade	Bergstraße		06:48	07:38	07:48	08:38	08:48							13:48	13:48	15:48 17:15 18:45 07:46 11:46 15:46					
Stade	Schützenstraße		06:49	07:39	07:49	08:39	08:49							13:49	13:49	15:49 17:16 18:46 07:47 11:47 15:47					
Stade	Schwarzer Berg		06:50	07:40	07:50	08:40	08:50							13:50	13:50	15:50 17:17 18:47 07:48 11:48 15:48					
Stade	Krankenhaus		06:51	07:41	07:51	08:41	08:51							13:51	13:51	15:51 17:18 18:48 07:49 11:49 15:49					
Wiepenkathen	Am Steinkamp		06:54	07:44	07:54	08:44	08:54							13:54	13:54	15:54 17:21 18:51 07:52 11:52 15:52					
Wiepenkathen	Wilhelm-Busch-Weg		06:55	07:45	07:55	08:45	08:55							13:55	13:55	15:55 17:22 18:52 07:53 11:53 15:53					
Schwinge	Schwinger Tannen		06:57	07:47	07:57	08:47	08:57							13:57	13:57	15:57 17:24 18:54 07:55 11:55 15:55					
Schwinge	Sandkuhle	06:54		07:51		08:49															
Schwinge	Osterende	06:55		07:52		08:50															
Schwinge	Buswendeplatz	06:58		07:55		08:53															
Schwinge	Bergstraße		06:59		07:59		08:59						13:59	13:59	15:59	17:26	18:56	07:57	11:57	15:57	
Schwinge	Burgstraße		07:00		08:00		09:00						14:00	14:00	16:00	17:27	18:57	07:58	11:58	15:58	
Fredenbeck	Schützenplatz	07:01	07:02	07:58	08:02	08:56	09:02							14:02	14:02	16:02	17:29	18:59	08:00	12:00	16:00
<b>Fredenbeck</b>	<b>Rathaus</b>	<b>07:02</b>	<b>07:03</b>	<b>07:59</b>	<b>08:03</b>	<b>08:57</b>	<b>09:03</b>							<b>14:03</b>	<b>14:03</b>	<b>16:03</b>	<b>17:30</b>	<b>19:00</b>	<b>08:01</b>	<b>12:01</b>	<b>16:01</b>
Fredenbeck	Hauptstraße		07:04	08:00		08:58										17:31	19:01				
Fredenbeck	Wischhofsdamm		07:06	08:02												17:33	19:03				
<b>Fredenbeck</b>	<b>Grundsch. Am Raakamp</b>	<b>07:06</b>		<b>08:03</b>						<b>12:12</b>	<b>13:02</b>										
Fredenbeck	Alter Stadtweg		07:09	08:05												17:34	19:04				
Fredenbeck	Schulzentrum	07:10	07:13			09:01				12:16	13:06			15:10							
Fredenbeck	Hauptstraße		07:15	08:07		09:03				12:18	13:08			15:12		17:36	19:06				
Fredenbeck	Bahnhof		07:16	08:08	08:04	09:04	09:04			12:19	13:09	14:04	14:04	15:13	16:04	17:37	19:07	08:02	12:02	16:02	
Wedel (STD)	Mulsumer Weg	07:14		08:09	08:05	09:05	09:05			12:20	13:10	14:05	14:05	15:14	16:05	17:38	19:08	08:03	12:03	16:03	
Wedel (STD)	Keimhaus									12:21	13:11			15:15							
Weiterfahrt nach Schwinge (Linie 2065)															15:15						
Wedel (STD)	Hauptstraße	07:15		08:10	08:06	09:06	09:06			12:22	13:12	14:06	14:06		16:06	17:39	19:09	08:04	12:04	16:04	
Frankenmoor		07:18		08:13	08:09	09:09	09:09			12:25	13:15	14:09	14:09		16:09	17:42	19:12	08:07	12:07	16:07	
Anschluss aus Reith (Linie 2069)		07:14		08:14																	
Bargstedt	Wendeplatz	07:22		08:17																	
Anschluss nach Ahlerstedt (Linie 2069)		07:24																			
Bargstedt	Hohe Luft	07:24																			
Bargstedt	Gemeinde	07:25																			
Bargstedt	Susbeck	07:28																			
Klein Hollenbeck		07:29																			
Bargstedt	Knüll		07:24	08:19	08:13	09:13	09:13			12:29	13:19	14:13	14:13		16:13	17:46	19:16	08:11	12:11	16:11	
Ohrensen	Bäckerstraße		07:27	08:22	08:15	09:15	09:15			12:31	13:21	14:15	14:15		16:15	17:48	19:18	08:13	12:13	16:13	
Ohrensen	Heuberg		07:28	08:23	08:16	09:16	09:16			12:32	13:22	14:16	14:16		16:16	17:49	19:19	08:14	12:14	16:14	
Harsefeld	Wanderweg		07:29	08:24	08:17	09:17	09:17			12:33	13:23	14:17	14:17		16:17	17:50	19:20	08:15	12:15	16:15	
Harsefeld	Auebrücke		07:31	08:26	08:19	09:19	09:19			12:35	13:25	14:19	14:19		16:19	17:52	19:22	08:17	12:17	16:17	
Harsefeld	Rathaus		07:32																		
Harsefeld	Marktstraße			08:28	08:21	09:21	09:21			12:37	13:27	14:21	14:21		16:21	17:54	19:24	08:19	12:19	16:19	
Harsefeld	Grundschule Rosenborn		07:34	08:30																	
Anschluss aus Buxtehude (RB33)			07:32							10:52					16:08	17:48	19:08		12:00	16:00	
Anschluss aus Stade (Linie 2060)										11:02											
<b>Bf. Harsefeld</b>			<b>07:36</b>	<b>08:32</b>	<b>08:23</b>	<b>09:23</b>	<b>09:23</b>	<b>11:06</b>	<b>12:39</b>	<b>13:29</b>	<b>14:23</b>	<b>14:23</b>		<b>16:23</b>	<b>17:56</b>	<b>19:26</b>	<b>08:21</b>	<b>12:21</b>	<b>16:21</b>		
Harsefeld	Im Wieh		07:37	08:33		09:24	09:24	11:07	12:40	13:30	14:24	14:24		16:24	17:57	19:27	08:22	12:22	16:22		
Harsefeld	Schulzentrum	07:36	07:40	08:36					12:42	13:32											
Hollenbeck	Hauptstraße 6					09:26	09:26	11:09	12:46		14:26	14:26		16:26	17:59	19:29	08:24	12:24	16:24		
Hollenbeck	Im Sohfeld					09:27	09:27	11:10	12:47		14:27	14:27		16:27	18:00	19:30	08:25	12:25	16:25		
<b>Kakerbeck</b>	<b>Alte Dorfstraße (Wendepl.)</b>					<b>09:29</b>	<b>09:29</b>	<b>11:12</b>	<b>12:49</b>		<b>14:29</b>	<b>14:29</b>		<b>16:29</b>	<b>18:02</b>	<b>19:32</b>	<b>08:27</b>	<b>12:27</b>	<b>16:27</b>		
Kakerbeck	Auebrücke							11:13	a12:50		a14:30			16:30	a18:03						
Doosthof	Ortsmitte								a12:53												
Doosthof	Abzweigung								a12:54												
Wohlerst	Wohlerst 45							11:15			a14:32			16:32	a18:05						
Wohlerst	Ortsmitte							11:16			a14:33			16:33	a18:06						
Wohlerst	Haus Nr 2							11:17			a14:34			16:34	a18:07						
Klein Wohlerst	Klein Wohlerst 3							11:18			a14:35			16:35	a18:08						
Klein Reith	Klein Reith 1							11:19			a14:36			16:36	a18:09						
Reith	Hauptstraße							11:20			a14:37			16:37	a18:10						
Bredenbeck	Umgehung							11:21			a14:38			16:38	a18:11						
<b>Bredenbeck</b>	<b>Bredenbeck 18</b>							<b>11:22</b>			<b>a14:39</b>			<b>16:39</b>	<b>a18:12</b>						

<b>2068 Harsefeld - Bargstedt - Reith - Ahlerstedt - Harsefeld</b>						
Stand: 24.09.2018						
Verkehrsbeschränkungen		S	S	S	S	S
Harsefeld	Grundschule Rosenborn				11:40	12:40
<b>Bf. Harsefeld</b>					<b>11:42</b>	<b>12:42</b>
Harsefeld	Im Wieh				11:43	12:43
Harsefeld	Schulzentrum				11:45	12:45
Hollenbeck	Hauptstraße 6				11:49	12:49
Hollenbeck	Im Sohrfeld				11:50	12:50
Hollenbeck	Forsthaus				11:52	12:52
Ahlerstedt	Holzhäuserstraße				11:54	12:54
Ahlerstedt	Stader Straße				11:55	12:55
Ahlerstedt	Schulzentrum				11:57	12:57
Klein Hollenbeck					12:05	13:05
Bargstedt	Susbeek				12:07	13:07
<b>Bargstedt</b>	<b>Wendeplatz</b>		<b>07:15</b>		<b>12:10</b>	<b>13:10</b>
Bargstedt	Poststraße		07:17		12:12	13:12
Bargstedt	Hohe Luft				12:14	13:14
Brest	Dorfgemeinschaftshaus	07:10			12:18	13:18
Bredenbeck	Eichenstraße 18	07:11			12:19	13:19
Bredenbeck	Eichenstraße 22	07:11			12:19	13:19
Bredenbeck	Abzweig Reith	07:12			12:20	13:20
Bredenbeck	Bredenbeck 18 (neuer Mast!)	07:13			12:21	13:21
Reith	Reither Damm (neuer Mast!)	07:14			12:22	13:22
Reith	Alte Schule	07:15			12:23	13:23
Klein Reith	Klein Reith 1	07:17			12:25	13:25
Klein Wohlerst	Klein Wohlerst 3	07:18			12:26	13:26
Wohlerst	Haus Nr 2	07:19			12:27	13:27
Wohlerst	Ortmitte	07:20			12:28	13:28
Wohlerst	Wohlerst 45	07:21			12:29	13:29
Doosthof	Ortmitte		07:21		12:31	13:31
Doosthof	Abzweigung		07:22		12:32	13:32
Kakerbeck	Kakerbecker Mühle		07:23		12:33	13:33
Kakerbeck	Auebrücke	07:23	07:24		12:34	13:34
<b>Kakerbeck</b>	<b>Alte Dorfstraße (Wendeplatz)</b>	<b>07:25</b>	<b>07:26</b>	<b>08:15</b>	<b>12:36</b>	<b>13:36</b>
Kakerbeck	Im Draunen	07:27	07:28	08:17	12:38	
Bockholt	Ort	07:28	07:29	08:18	12:39	
<b>Ahlerstedt</b>	<b>Schulzentrum</b>	<b>07:32</b>	<b>07:33</b>	<b>08:22</b>	<b>12:42</b>	
Ahlerstedt	Stader Straße	07:33	07:34	08:23		
Ahlerstedt	Holzhäuserstraße	07:34	07:35	08:24		
Hollenbeck	Forsthaus	07:36	07:37	08:26		
Hollenbeck	Im Sohrfeld	07:38	07:39	08:28		13:38
Hollenbeck	Hauptstraße 1	07:39	07:40	08:29		13:39
Harsefeld	Im Wieh	07:41	07:42	08:31		13:41
Harsefeld	Schulzentrum	07:44		08:34		
<b>Bf. Harsefeld</b>		<b>07:47</b>	<b>07:43</b>	<b>08:37</b>		<b>13:42</b>
<i>Anschluss nach</i>	<i>Buxtehude (RB33)</i>	<i>07:54</i>	<i>07:54</i>	<i>08:54</i>		<i>13:54</i>
Harsefeld	Grundschule Rosenborn		07:45	08:39		

<b>2069 Harsefeld - Ahlerstedt - Reith - Bargstedt - Ahlerstedt/Ohrensen</b>									
Stand: 24.09.2018		Montag - Freitag							
Verkehrsbeschränkungen		S	S	S	S	S	S	S (Mo-Do)	S
<b>Harsefeld</b>	<b>Schulzentrum</b>					<b>11:40</b>		<b>13:35</b>	<b>15:40</b>
Hollenbeck	Hauptstraße 6					11:43		13:38	15:43
Hollenbeck	Im Sohrfeld					11:44		13:39	15:44
Hollenbeck	Forsthaus					11:46		13:41	
Ahlerstedt	Holzhäuserstraße					11:48		13:43	
Ahlerstedt	Stader Straße					11:49		13:44	
<b>Ahlerstedt</b>	<b>Schulzentrum</b>					<b>11:52</b>	<b>12:52</b>	<b>13:47</b>	<b>15:05</b>
<i>Anschluss nach Wangersen (Linie 2066)</i>						<i>11:54</i>		<i>13:50</i>	
Bockholt	Ort					11:54	12:54	13:49	a15:07
Kakerbeck	Im Draunen	06:44		07:44		11:55	12:55	13:50	a15:08
Kakerbeck	Alte Dorfstraße (Wendepl.)	06:46		07:46		11:57	12:57	13:52	a15:10 15:46
Kakerbeck	Auebrücke	06:47		07:47		11:58	12:58	13:53	a15:11 15:47
Doosthof	Ortmitte	06:49		07:49		12:00	13:00	13:55	a15:13 a15:49
Doosthof	Abzweigung (neuer Mast!)	06:50		07:50		12:01	13:01	13:56	a15:14 a15:50
Kakerbeck	Kakerbecker Mühle	06:51		07:51				13:57	a15:15 a15:51
Wohlerst	Wohlerst 45	06:54		07:54				14:00	a15:18 a15:54
Wohlerst	Ortmitte	06:55		07:55				14:01	a15:19 a15:55
Wohlerst	Haus Nr 2	06:56		07:56				14:02	a15:20 a15:56
Klein Wohlerst	Klein Wohlerst 3	06:57		07:57				14:03	a15:21 a15:57
Klein Reith	Klein Reith 1	06:58		07:58				14:04	a15:22 a15:58
Reith	Alte Schule	07:00		08:00				14:06	a15:24 a16:00
Reith	Reither Damm	07:01		08:01				14:07	a15:25 a16:01
Bredenbeck	Bredenbeck 18	07:03		08:03				14:08	a15:26 a16:02
Bredenbeck	Abzweig Reith	07:04		08:04				14:10	a15:28 a16:04
Bredenbeck	Eichenstraße 22	07:05		08:05				14:11	a15:29 a16:05
Bredenbeck	Eichenstraße 18	07:06		08:06				14:12	a15:30 a16:06
Brest	Brinkweg	07:07		08:07				14:13	a15:31 a16:07
<i>weiter nach Mulsum (Linie 2373)</i>									<i>16:07</i>
<b>Brest</b>	<b>Dorfgemeinschaftshaus</b>	<b>07:08</b>		<b>08:08</b>				<b>14:13</b>	<b>a15:31</b>
<i>Anschluss nach Stade (Linie 2372)</i>		<i>07:11</i>		<i>08:11</i>					
Harsefeld	Wanderweg		07:17		08:07				
Ohrensen	Heuberg		07:18		08:08				
Ohrensen	Bäckerstraße		07:19		08:09				
Bargstedt	Knüll		07:22		08:12				
<i>Anschluss aus Frankenmoor (Linie 2065)</i>			<i>07:22</i>						
<b>Bargstedt</b>	<b>Wendeplatz</b>	<b>07:14</b>	<b>07:24</b>	<b>08:14</b>	<b>08:14</b>	<b>12:06</b>	<b>13:06</b>		
<i>Anschluss nach Harsefeld (Linie 2065)</i>		<i>07:22</i>		<i>08:17</i>					
Ohrensen	Bäckerstraße					a12:11	a13:11		
Ohrensen	Heuberg					a12:12	a13:12		
Harsefeld	Wanderweg					a12:13	a13:13		
Harsefeld	Auebrücke					a12:14	a13:14		
Bargstedt	Hohe Luft		07:28	08:17				14:17	a15:35
Bargstedt	Gemeinde		07:29	08:18				14:18	a15:36
Bargstedt	Susbeeck		07:32	08:21				a14:21	a15:39
Klein Hollenbeck			07:33	08:22				a14:22	a15:40
Hollenbeck	Im Sohrfeld		07:36	08:26					
<b>Ahlerstedt</b>	<b>Schulzentrum</b>		<b>07:40</b>	<b>08:30</b>					



<b>2370 Stade - Hagen - Deinste - Fredenbeck - Mulsum - Essel - Kutenholz</b>																							
Stand: 24.09.2018		Montag - Freitag														Sonnabend							
Verkehrsbeschränkungen										S	S	F	S	S Mo-Do	S	F							
Stade	Vincent-Lübeck-Gym.														15:28								
Anschluss aus	Hamburg Hbf (RE5/S3)			07:27	09:09	11:27				12:56	13:28				15:27	15:27	17:27	19:56	09:28	13:28	17:27	19:56	
<b>Bf. Stade</b>				<b>06:25</b>	<b>07:33</b>		<b>09:25</b>	<b>11:33</b>			<b>13:19</b>	<b>13:33</b>			<b>15:39</b>	<b>15:39</b>	<b>17:39</b>	<b>20:05</b>	<b>09:33</b>	<b>13:33</b>	<b>17:33</b>	<b>20:05</b>	
Stade	Salztorswall			06:27	07:35		09:27	11:35			12:45	13:21	13:35		15:41	15:41	17:41	20:07	09:35	13:35	17:35	20:07	
Stade	Harsefelder Straße 2			06:28	07:36		09:28	11:36			12:46	13:22	13:36		15:42	15:42	17:42	20:08	09:36	13:36	17:36	20:08	
Stade	Teichstraße			06:29	07:37		09:29	11:37			12:47	13:23	13:37		15:43	15:43	17:43	20:09	09:37	13:37	17:37	20:09	
Stade	Athenaeum			06:30	07:38		09:30	11:38			12:48	13:24	13:38		15:44	15:44	17:44	20:10	09:38	13:38	17:38	20:10	
Stade	Sachsenstraße (West)			06:31	07:39		09:31	11:39			12:50	13:25	13:39		15:45	15:45	17:45	20:11	09:39	13:39	17:39	20:11	
Stade	Bronzeschmiede			06:32	07:40		09:32	11:40			12:51	13:26	13:40		15:46	15:46	17:46	20:12	09:40	13:40	17:40	20:12	
Stade	Fredenbecker Weg			06:33	07:41		09:33	11:41			12:52	13:27	13:41		15:47	15:47	17:47	20:13	09:41	13:41	17:41	20:13	
Hagen b. Stade	Schanzenhof			06:35	07:43		09:35	11:43			12:54	13:29	13:43		15:49	15:49	17:49	20:15	09:43	13:43	17:43	20:15	
Hagen b. Stade	Steinbeck			06:36	07:44		09:36	11:44			12:55	13:30	13:44		15:50	15:50	17:50	20:16	09:44	13:44	17:44	20:16	
Helmste	Huddelkamp 3			06:39	07:47		09:39	11:47			12:58	13:33	13:47		15:53	15:53	17:53	20:19	09:47	13:47	17:47	20:19	
Helmste	Huddelkamp 5			06:40	07:48		09:40	11:48			12:59	13:34	13:48		15:54	15:54	17:54	20:20	09:48	13:48	17:48	20:20	
Deinste	An der Bahn	05:41		06:41	07:49		09:41	11:49			13:00	13:35	13:49		15:55	15:55	17:55	20:21	09:49	13:49	17:49	20:21	
Deinste	Deinster Mühle	05:42		06:42	07:50		09:42	11:50			13:01	13:36	13:50		15:56	15:56	17:56	20:22	09:50	13:50	17:50	20:22	
Fredenbeck	Grunds. Am Raakamp										12:10	13:03											
Fredenbeck	Alter Stadtweg	05:44		06:44	07:52		09:44	11:52				13:38	13:52		15:58	15:58	17:58	20:24	09:52	13:52	17:52	20:24	
Fredenbeck	Schulzentrum										12:15	13:08		15:10									
<b>Fredenbeck</b>	<b>Hauptstraße</b>	<b>05:46</b>		<b>06:46</b>	<b>07:54</b>		<b>09:46</b>	<b>11:54</b>			<b>12:16</b>	<b>13:09</b>	<b>13:40</b>	<b>13:54</b>	<b>15:11</b>	<b>16:00</b>	<b>18:00</b>	<b>20:26</b>	<b>09:54</b>	<b>13:54</b>	<b>17:54</b>	<b>20:26</b>	
<b>Anschluss nach</b>	<b>Schwinge (Linie 2065)</b>										<b>12:13</b>	<b>13:11</b>											
Fredenbeck	Kutenholzer Weg	05:48		06:48	07:56		09:48	11:56			12:18	13:11	13:42	13:56	15:13	16:02	18:02		09:56	13:56	17:56		
Schwinge	Buswendepplatz																						
Wedel	Mulsumer Weg																						
Wedel	Keimhaus																						
Fredenbeck	Dinghorn	05:49		06:49	07:57		09:49	11:57			12:19	13:12	13:43	13:57	15:14	16:03	18:03		09:57	13:57	17:57		
Fredenbeck	Badese (neu!)	05:50		06:50	07:58		09:50	11:58			12:20	13:13	13:44	13:58	15:15	16:04	18:04		09:58	13:58	17:58		
Mulsum	Wiesenrain (neu!)	05:54		06:54			09:54				12:23	13:16	13:48		15:18	16:08	18:08		10:02	14:02	18:02		
<b>Mulsum</b>	<b>Höchststadt</b>	<b>05:55</b>		<b>06:55</b>			<b>09:55</b>				<b>12:24</b>	<b>13:17</b>	<b>13:49</b>		<b>15:19</b>	<b>16:09</b>	<b>18:09</b>		<b>10:03</b>	<b>14:03</b>	<b>18:03</b>	<b>20:43</b>	
Mulsum	Schule		06:16			08:16					12:25	13:18		15:20									
Mulsum	Heerloge	05:57	06:18	06:57		08:18	09:57				12:27	13:20	13:51		15:22	16:11	18:11		10:05	14:05	18:05		
Mulsum	Zur Mühle	05:58	06:19	06:58		08:19	09:58				12:28	13:21	13:52		15:23	16:12	18:12		10:06	14:06	18:06		
Mulsum	Bahnhof	05:59	06:20	06:59		08:20	09:59				12:29	13:22	13:53		15:24	16:13	18:13		10:07	14:07	18:07		
Kutenholz	Ostlandring	06:00	06:21	07:00		08:21	10:00				12:30	13:23	13:54		15:25	16:14	18:14		10:08	14:08	18:08		
Bullenholz	Esseler Tannen		06:23			08:23					a12:32	a13:25	13:56		a15:27								
Hemelingbostel	Ort										a12:37	a13:30			a15:32								
Essel	Brinkstraße		06:25			08:25					a12:40	a13:33	13:58		a15:35								
Bullenholz	Esseler Tannen		06:27			08:27					a12:42	a13:35	14:00		a15:37								
Kutenholz	Im Ellerbusch	06:02	06:29	07:02		08:29	10:02				a12:44	a13:37	14:02		a15:39	16:16	18:16		10:10	14:10	18:10		
Kutenholz	Königsberger Ring				08:01			12:01						14:01	a15:40								
Kutenholz	Schule														a15:41								
<b>Weiterfahrt nach Groß Aspe (Linie 2371)</b>															<b>15:45</b>								
Kutenholz	Hinrich-Braasch-Weg	06:04	06:31	07:04	08:04	08:31	10:04	12:04					14:04	14:04		16:18	16:18	18:18		a20:52	10:12	14:12	18:12
Kutenholz	Lange Straße	06:05	06:32	07:05	08:05	08:32	10:05	12:05					14:05	14:05		16:19	16:19	18:19		a20:53	10:13	14:13	18:13
<b>Bf. Kutenholz</b>		<b>06:06</b>	<b>06:33</b>	<b>07:06</b>	<b>08:06</b>	<b>08:33</b>	<b>10:06</b>	<b>12:06</b>					<b>14:06</b>	<b>14:06</b>		<b>16:20</b>	<b>16:20</b>	<b>18:20</b>		<b>a20:54</b>	<b>10:14</b>	<b>14:14</b>	<b>18:14</b>
<b>Anschluss nach Bremerhaven Hbf (RB33)</b>		<b>06:10</b>		<b>07:12</b>	<b>08:10</b>		<b>10:10</b>	<b>12:10</b>					<b>14:10</b>	<b>14:10</b>		<b>16:25</b>	<b>16:25</b>	<b>18:25</b>			<b>10:18</b>	<b>14:18</b>	<b>18:18</b>
<b>Anschluss nach Buxtehude (RB33)</b>			<b>06:37</b>	<b>07:17</b>		<b>08:37</b>																	
<b>Anschluss nach Groß Aspe (Linie 2371)</b>													<b>14:07</b>				<b>16:21</b>	<b>18:21</b>					

<b>2371 Groß Aspe - Kutenholz - Fredenbeck</b>							
Stand: 24.09.2018		<b>Montag - Freitag</b>					
Verkehrsbeschränkungen			S	S	F	S (Mo,Di,Do)	
Brest	Dorfgemeinschaftshaus	05:29	06:37		07:29		12:29
Bf. Brest-Aspe		05:31	06:39		07:31		12:31
<b>Groß Aspe</b>	<b>Brester Straße</b>	<b>05:33</b>	<b>06:41</b>	<b>07:30</b>	<b>07:33</b>	<b>08:30</b>	<b>12:33</b>
Groß Aspe	Siedlung	05:34	06:42	07:31	07:34	08:31	12:34
Klein Aspe	Landstraße	05:35	06:43	07:32	07:35	08:32	12:35
Kutenholz	Eggerkamp	05:36	06:44	07:33	07:36	08:33	12:36
Kutenholz	Ostpreußenring	05:37	06:45	07:34	07:37	08:34	12:37
Kutenholz	Schule			07:36		08:36	
Kutenholz	Lange Straße	05:38	06:47	07:38	07:38	08:38	12:38
<b>Bf. Kutenholz</b>		<b>05:40</b>	<b>06:49</b>	<b>07:40</b>	<b>07:40</b>	<b>08:40</b>	<b>12:40</b>
<i>Anschluss nach Fredenbeck (Linie 2370)</i>		<i>05:42</i>		<i>07:41</i>	<i>07:42</i>	<i>08:41</i>	<i>12:42</i>
Kutenholz	Schule		06:52				
Kutenholz	Königsberger Ring		06:53				
Fredenbeck	Dinghorn		06:58				
Fredenbeck	Kutenholzer Weg		06:59				
Fredenbeck	Hauptstraße		07:01				
Fredenbeck	Schulzentrum		07:03				
<b>Fredenbeck</b>	<b>Grundschule Am Raakamp</b>		<b>07:08</b>				
<i>Anschluss nach Stade (Linie 2370)</i>			<i>07:10</i>				

<b>2371 Fredenbeck - Kutenholz - Groß Aspe</b>							
Stand: 24.09.2018		<b>Montag - Freitag</b>					
Verkehrsbeschränkungen		S	S	F	S (Mo-Do)	F	
Fahrzeugtyp						KLB	KLB
<b>Fredenbeck</b>	<b>Schulzentrum</b>	<b>12:10</b>	<b>13:10</b>				
Fredenbeck	Hauptstraße	12:12	13:12				
Fredenbeck	Kutenholzer Weg	12:14	13:14				
Fredenbeck	Dinghorn	12:15	13:15				
Kutenholz	Königsberger Ring	12:19	13:19				
<i>Anschluss aus Fredenbeck (Linie 2370)</i>					<i>15:41</i>		
<b>Kutenholz</b>	<b>Schule</b>	<b>12:22</b>	<b>13:22</b>		<b>15:45</b>		
Kutenholz	Lange Straße	12:24	13:24		a15:47		
<i>Anschluss aus Stade (Linie 2370)</i>				<i>14:06</i>		<i>16:20</i>	<i>18:20</i>
<b>Bf. Kutenholz</b>		<b>12:27</b>	<b>13:27</b>	<b>14:07</b>	<b>a15:53</b>	<b>16:21</b>	<b>18:21</b>
Kutenholz	Ostpreußenring	12:30	13:30	a14:10	a15:56	a16:24	a18:24
Kutenholz	Eggerkamp	12:31	13:31	a14:11	a15:57	a16:25	a18:25
Klein Aspe	Landstraße	12:32	13:32	a14:12	a15:58	a16:26	a18:26
Groß Aspe	Siedlung	12:33	13:33	a14:13	a15:59	a16:27	a18:27
<b>Groß Aspe</b>	<b>Brester Straße</b>	<b>12:34</b>	<b>13:34</b>	<b>a14:14</b>	<b>16:02</b>	<b>a16:28</b>	<b>a18:28</b>
Bf. Brest-Aspe				a14:16		a16:30	a18:30
<b>Brest</b>	<b>Dorfgemeinschaftshaus</b>			<b>a14:18</b>		<b>a16:32</b>	<b>a18:32</b>

<b>2372 Brest - Kutenholz - Mulsum - Schwinge - Stade</b>						
Stand: 24.09.2018		<b>Montag - Freitag</b>				
Verkehrsbeschränkungen		S	S	S	S	S
<i>Anschluss aus Kakerbeck (Linie 2069)</i>			07:08		08:08	
<b>Brest</b>	<b>Dorfgemeinschaftshaus</b>		<b>07:11</b>		<b>08:11</b>	
Bf. Brest-Aspe			07:13		08:13	
Groß Aspe	Brester Straße		07:15		08:15	
Groß Aspe	Siedlung		07:16		08:16	
Klein Aspe	Landstraße		07:17		08:17	
Kutenholz	Eggerkamp		07:18		08:18	
Kutenholz	Ostpreußenring		07:18		08:18	
Kutenholz	Hinrich-Braasch-Weg		07:19		08:19	
Kutenholz	Im Ellerbusch		07:21		08:21	
Hemelingbostel	Ort	06:37		07:37		08:37
Essel	Brinkstraße	06:42		07:42		08:42
Bullenholz	Esseler Tannen	06:44		07:44		08:44
Kutenholz	Ostlandring	06:46	07:22	07:46	08:22	08:46
Mulsum	Bahnhof	06:47	07:23	07:47	08:23	08:47
Mulsum	Zur Mühle	06:48	07:24	07:48	08:24	08:48
<b>Mulsum</b>	<b>Heerloge</b>	<b>06:49</b>	<b>07:25</b>	<b>07:49</b>	<b>08:25</b>	<b>08:49</b>
<i>Anschluss nach Fredenbeck (Linie 2370)</i>		06:51		07:52		08:52
Mulsum	Schule	06:51		07:51		08:51
Mulsum	Höchststadt		07:26		08:26	
Mulsum	Friedhof		07:27		08:27	
Mulsum	Im Neuwerk		07:28		08:28	
Mulsum	Rübenkamp		07:28		08:28	
Mulsum	Mulsumer Berg		07:29		08:29	
Schwinge	Schwinger Steindamm		07:30		08:30	
Schwinge	Hagenaher Furth		07:31		08:31	
Schwinge	Schwinger Baum		07:32		08:32	
Schwinge	Schwinger Tannen		07:34		08:34	
Wiepenkathen	Wilhelm-Busch-Weg		07:37		08:37	
Wiepenkathen	Am Steinkamp		07:38		08:38	
Stade	Krankenhaus		07:41		08:41	
Stade	Schwarzer Berg		07:42		08:42	
Stade	Schützenstraße		07:43		08:43	
Stade	Bergstraße		07:44		08:44	
Stade	Hohenwedeler Weg		07:45		08:45	
<b>Stade</b>	<b>Vincent-Lübeck-Gymnasium</b>		<b>07:47</b>		<b>08:47</b>	

<b>2372 Stade - Schwinge - Mulsum - Kutenholz - Brest</b>						
Stand: 24.09.2018		<b>Montag - Freitag</b>				
Verkehrsbeschränkungen		S	S nicht Di	S nur Di	S	S
<b>Stade</b>	<b>Am Exerzierplatz</b>	<b>11:45</b>	<b>12:45</b>	<b>12:45</b>		
Stade	Im Neuwerk	11:48	12:48	12:48		
Stade	Salztorswall	11:50	12:50	12:50		
<i>Anschluss aus Stade (Linie 2027)</i>					13:40	15:40
<b>Stade</b>	<b>Vincent-Lübeck-Gymnasium</b>	<b>11:56</b>	<b>12:56</b>	<b>12:56</b>	<b>13:45</b>	<b>15:45</b>
Stade	Hohenwedeler Weg	11:58	12:58	12:58	13:47	15:47
Stade	Bergstraße	11:59	12:59	12:59	13:48	15:48
Stade	Schützenstraße	12:00	13:00	13:00	13:49	15:49
Stade	Schwarzer Berg	12:01	13:01	13:01	13:50	15:50
Stade	Krankenhaus	12:02	13:02	13:02	13:51	15:51
Wiepenkathen	Am Steinkamp	12:05	13:05	13:05	13:54	15:54
Wiepenkathen	Wilhelm-Busch-Weg	12:06	13:06	13:06	13:55	15:55
Schwinge	Schwinger Tannen	12:08	13:08	13:08		
Schwinge	Bergstraße	12:10	13:10	13:10		
Schwinge	Burgstraße	12:11	13:11	13:11		
Schwinge	Kreuzweg	12:13	13:13	13:13		
Schwinge	Schwinger Baum	12:15	13:15	13:15	13:59	15:59
Schwinge	Hagenaher Furth	12:16	13:16	13:16	14:00	16:00
Schwinge	Schwinger Steindamm	12:17	13:17	13:17	14:01	16:01
Mulsum	Mulsumer Berg	12:18	13:18	13:18	14:02	16:02
Mulsum	Rübenkamp	12:19	13:19	13:19	14:03	16:03
Mulsum	Im Neuwerk	12:19	13:19	13:19	14:03	16:03
Mulsum	Friedhof	12:20	13:20	13:20	14:04	16:04
<b>Mulsum</b>	<b>Höchststadt</b>	<b>12:22</b>	<b>13:22</b>	<b>13:22</b>	<b>14:06</b>	<b>16:06</b>
Mulsum	Heerloge		13:23	13:23	14:07	16:07
Mulsum	Zur Mühle		13:24	13:24	14:08	16:08
Mulsum	Bahnhof		13:25	13:25	14:09	16:09
Kutenholz	Ostlandring		13:26	13:26	14:10	16:10
Bullenholz	Esseler Tannen		13:28	13:28	14:12	16:12
Essel	Brinkstraße		13:30	13:30	14:14	16:14
Kutenholz	Im Ellerbusch		13:33	13:33	14:17	16:17
Kutenholz	Hinrich-Braasch-Weg		13:35	13:35	14:19	16:19
Kutenholz	Lange Straße		13:36	13:36	14:20	16:20
Kutenholz	Bahnhof		13:38	13:38	14:22	16:22
Kutenholz	Lange Straße		13:39	13:39	14:23	16:23
Kutenholz	Schule			13:41		
Kutenholz	Ostpreußenring		13:41	13:45	14:25	16:25
Kutenholz	Eggerkamp		13:42	13:46	14:26	16:26
Klein Aspe	Landstraße		13:43	13:47	14:27	16:27
Groß Aspe	Siedlung		13:45	13:49	14:29	16:29
Groß Aspe	Brester Straße		13:46	13:50	14:30	16:30
Bf. Brest-Aspe			13:48	13:52	14:32	16:32
<b>Brest</b>	<b>Dorfgemeinschaftshaus</b>		<b>13:50</b>	<b>13:54</b>	<b>14:34</b>	<b>16:34</b>

<b>2373 Mulsum - Kutenholz - Gr. Aspe - Harsefeld und zurück</b>				
Stand: 24.09.2018	<b>MF</b>		Stand: 24.09.2018	<b>Montag - Freitag</b>
Verkehrsbeschränkungen	S		Verkehrsbeschränkungen	S S S
Fahrzeugtyp	GLB		Fahrzeugtyp	
<b>Mulsum Mulsumer Berg</b>	<b>07:05</b>		<b>Harsefeld Schulzentrum</b>	<b>12:40 13:35</b>
Mulsum Rübenkamp	07:06		Hollenbeck Hauptstraße 6	12:44 13:39
Mulsum Im Neuwerk	07:07		Klein Hollenbeck	12:48 13:43
Mulsum Friedhof	07:07		Bargstedt Susbeeck	12:50 13:45
Mulsum Höchststadt	07:09		<b>Bargstedt Poststraße</b>	<b>12:53 13:48</b>
Mulsum Heerloge	07:10		<i>kommt aus Harsefeld (Linie 2069)</i>	
Mulsum Zur Mühle	07:11		Brest Brinkweg	a16:07
Mulsum Bahnhof	07:12		Bf. Brest-Aspe	a16:08
Kutenholz Ostlandring	07:13		Groß Aspe Brester Straße	12:59 13:53 a16:09
Bullenholz Esseler Tannen	07:14		Groß Aspe Siedlung	13:00 13:54 a16:10
Essel Brinkstraße	07:17		Klein Aspe Landstraße	13:01 13:55 a16:11
Bullenholz Esseler Tannen	07:19		Kutenholz Eggerkamp	13:02 13:56 a16:12
Kutenholz Im Ellerbusch	07:21		Kutenholz Ostpreußenring	13:03 13:57 a16:13
<b>Kutenholz Hinrich-Braasch-Weg</b>	<b>07:23</b>		Kutenholz Bahnhof	13:06 14:00 a16:16
Kutenholz Ostpreußenring	07:25		Kutenholz Lange Straße	13:07 14:01 a16:17
Kutenholz Eggerkamp	07:26		<b>Kutenholz Schule</b>	<b>13:08 14:02 a16:18</b>
Klein Aspe Landstraße	07:27		Kutenholz Im Ellerbusch	a13:10 a14:04 a16:20
Groß Aspe Siedlung	07:28		Bullenholz Esseler Tannen	a13:12 a14:06 a16:22
Groß Aspe Brester Straße	07:29		Essel Brinkstraße	a13:14 a14:08 a16:24
<b>Bargstedt Poststraße</b>	<b>07:36</b>		Bullenholz Esseler Tannen	a13:16 a14:10 a16:26
Bargstedt Susbeeck	07:40		Kutenholz Ostlandring	a13:18 a14:12 a16:28
Klein Hollenbeck	07:41		Mulsum Bahnhof	a13:19 a14:13 a16:29
Hollenbeck Hauptstraße 6	07:44		Mulsum Zur Mühle	a13:20 a14:14 a16:30
Harsefeld Im Wieh	07:47		Mulsum Heerloge	a13:21 a14:15 a16:31
<b>Harsefeld Schulzentrum</b>	<b>07:50</b>		Mulsum Höchststadt	a13:22 a14:16 a16:32
			Mulsum Friedhof	a13:23 a14:17 a16:33
			Mulsum Im Neuwerk	a13:24 a14:18 a16:34
			Mulsum Rübenkamp	a13:24 a14:18 a16:34
			<b>Mulsum Mulsumer Berg</b>	<b>a13:25 a14:19 a16:35</b>

<b>2374 Horneburg - Nottensdorf - Bliedersdorf</b>					
Stand: 24.09.2018		Montag - Freitag			
Verkehrsbeschränkungen		S	S	S	S
					Di-Do
<i>Anschluss aus</i>	<i>Buxtehude (RE5/S3)</i>	11:48		13:48	
<i>Anschluss aus</i>	<i>Stade (RE5/S3)</i>	11:46		13:46	
<b>Bf. Horneburg</b>		<b>11:50</b>	<b>12:15</b>	<b>14:02</b>	<b>15:35</b>
Horneburg	Kalkwiesen	11:52	12:17	14:04	15:37
Horneburg	Am Tivoli	11:53	12:18	14:05	15:38
<b>Nottensdorf</b>	<b>Claustal</b>	<b>11:55</b>	<b>12:20</b>	<b>14:07</b>	<b>15:40</b>
Nottensdorf	Schragenberg	11:56	12:21	14:08	15:41
Nottensdorf	Habeckstal	11:57	12:22	14:09	15:42
<b>Nottensdorf</b>	<b>Schäferstieg</b>	<b>12:00</b>	<b>12:25</b>	<b>14:12</b>	<b>15:45</b>
Bliedersdorf	Dohrenstraße	12:04	12:29	14:16	15:49
Bliedersdorf	Hummelbeckweg	12:05	12:30	14:17	15:50
<b>Bliedersdorf</b>	<b>Wendeplatz</b>	<b>12:07</b>	<b>12:32</b>	<b>14:19</b>	<b>15:52</b>

<b>2374 Bliedersdorf - Nottensdorf - Horneburg</b>						
Stand: 24.09.2018		Montag - Freitag				
Verkehrsbeschränkungen		S	S	S	S	S
						Di,Do
<b>Bliedersdorf</b>	<b>Wendeplatz</b>				<b>12:50</b>	<b>13:40</b>
Bliedersdorf	Hummelbeckweg				12:52	13:42
Bliedersdorf	Dohrenstraße				12:53	13:43
<b>Nottensdorf</b>	<b>Schäferstieg</b>	<b>07:06</b>	<b>07:40</b>	<b>08:06</b>	<b>12:56</b>	<b>13:46</b>
Nottensdorf	Habeckstal	07:08	07:42	08:08	a12:58	a13:48
Nottensdorf	Schragenberg	07:09	07:43	08:09	a12:59	a13:49
Nottensdorf	Claustal	07:11	07:45	08:11	a13:00	a13:51
Bliedersdorf	Postmoor		07:47		a13:02	a13:52
<b>Bliedersdorf</b>	<b>Wendeplatz</b>		<b>07:49</b>		<b>a13:04</b>	<b>a13:54</b>
Bliedersdorf	Hummelbeckweg		07:51			
Bliedersdorf	Dohrenstraße		07:52			
<b>Nottensdorf</b>	<b>Schäferstieg</b>		<b>07:55</b>			
Horneburg	Am Tivoli	07:12		08:12		
Horneburg	Kalkwiesen	07:14		08:14		
<b>Bf. Horneburg</b>		<b>07:16</b>		<b>08:16</b>		
<i>Anschluss nach</i>	<i>Buxtehude (RE5/S3)</i>	07:26		08:26		

<b>2375 Wedel - Fredenbeck - Deinste - Horneburg</b>									
Stand: 24.09.2018		Montag - Freitag							
Verkehrsbeschränkungen		L.2707	L.2707						
<b>Wedel (STD) Hauptstraße</b>		<b>05:20</b>	<b>05:44</b>	<b>06:15</b>	<b>06:35</b>		<b>08:16</b>	<b>09:16</b>	
Wedel (STD) Mulsumer Weg		05:21	05:45	06:16	06:36		08:17	09:17	
Fredenbeck Bahnhof		05:23	05:47	06:17	06:37		08:18	09:18	
<b>Fredenbeck Hauptstraße</b>		<b>05:24</b>	<b>05:48</b>	<b>06:19</b>	<b>06:39</b>		<b>08:20</b>	<b>09:20</b>	
Fredenbeck Wischhofsdamm		05:25	05:49	06:20	06:40		08:22	09:22	
Deinste Deinster Mühle		05:27	05:51	06:22	06:42		08:24	09:24	
Deinste An der Bahn		05:28	05:52	06:23	06:43		08:25	09:25	
Helmste Huddelkamp 5		05:30	05:54	06:24	06:44		08:26	09:26	
Helmste Huddelkamp 3		05:30	05:55	06:24	06:44		08:26	09:26	
Helmste K 44		05:31	05:56	06:25	06:45		08:27	09:27	
Helmste Zuckerberg		05:32	05:57	06:26	06:46		08:28	09:28	
Helmste Eichenhof		05:33	05:58	06:27	06:47		08:29	09:29	
Horneburg Am Schafkoben		05:37	06:02	06:31	06:51		08:33	09:33	
Horneburg Im Stuck		05:38	06:03	06:33	06:53		08:35	09:35	
Horneburg Issendorfer Straße		05:39	06:04	06:34	06:54		08:36	09:36	
<b>Bf. Horneburg</b>		<b>05:43</b>	<b>06:08</b>	<b>06:38</b>	<b>06:58</b>		<b>08:40</b>	<b>09:40</b>	
<i>Anschluss Ri. Hamb. Hbf (RE5/S3)</i>		<i>05:46</i>	<i>06:13</i>	<i>06:53</i>	<i>07:06</i>		<i>08:46</i>	<i>09:46</i>	

<b>2375 Horneburg - Deinste - Fredenbeck - Wedel</b>									
Stand: 24.09.2018		Montag - Freitag							
Verkehrsbeschränkungen		L.2707	L.2707	L.2707					
<i>Anschluss aus Hamburg Hbf (RE5)</i>		<i>15:46</i>	<i>16:46</i>	<i>17:46</i>	<i>18:46</i>				
<b>Bf. Horneburg</b>		<b>15:52</b>	<b>16:52</b>	<b>17:52</b>	<b>18:52</b>				
Horneburg Issendorfer Straße		15:54	16:54	17:54	18:54				
Horneburg Im Stuck		15:55	16:55	17:55	18:55				
<b>Horneburg Am Schafkoben</b>		<b>15:56</b>	<b>16:56</b>	<b>17:56</b>	<b>18:56</b>				
Helmste Eichenhof		16:00	17:00	18:00	19:00				
Helmste Zuckerberg		16:01	17:01	18:01	19:01				
Helmste K 44		16:02	17:02	18:02	19:02				
Helmste Huddelkamp 3		16:03	17:03	18:03	19:03				
Helmste Huddelkamp 5		16:04	17:04	18:04	19:04				
Deinste An der Bahn		16:05	17:05	18:05	19:05				
Deinste Deinster Mühle		16:06	17:06	18:06	19:06				
Fredenbeck Alter Stadtweg		16:09	17:09	18:09	19:08				
<b>Fredenbeck Hauptstraße</b>		<b>16:11</b>	<b>17:11</b>	<b>18:11</b>	<b>19:10</b>				
Fredenbeck Bahnhof		16:12	17:12	18:12	19:11				
Wedel (STD) Mulsumer Weg		16:14	17:14	18:14	19:12				
<b>Wedel (STD) Hauptstraße</b>		<b>16:16</b>	<b>17:16</b>	<b>18:16</b>	<b>19:14</b>				

<b>2376 Helmste - Deinste - Fredenbeck</b>				
Stand: 24.09.2018		Montag - Freitag		
Verkehrsbeschränkungen		S	S	S
<b>Helmste</b>	<b>Sandkrug</b>	<b>06:45</b>	<b>07:54</b>	<b>08:39</b>
Helmste	Böberstroot	06:47	07:56	08:41
Helmste	Rüstjer Straße	06:50	07:59	08:44
Helmste	Achtern Höben	06:51	08:00	08:45
Helmste	Zuckerberg	06:52	08:01	08:46
Helmste	K 44	06:53	08:02	08:47
Helmste	Huddelkamp 3	06:54	08:03	08:48
Helmste	Huddelkamp 5	06:55	08:04	08:49
<b>Deinste</b>	<b>Kühlhaus</b>	<b>06:58</b>	<b>08:07</b>	<b>08:52</b>
Deinste	An der Bahn	07:00	08:09	08:54
Deinste	Deinster Mühle	07:01	08:10	08:55
Fredenbeck	Grundschule Am Raakamp	07:03	08:12	I
<b>Fredenbeck</b>	<b>Schulzentrum</b>	<b>07:08</b>		<b>09:00</b>

<b>2376 Fredenbeck -Deinste - Helmste</b>				
Stand: 24.09.2018		Montag - Freitag		
Verkehrsbeschränkungen		S	S	S
				Mo-Do
<b>Fredenbeck</b>	<b>Schulzentrum</b>	<b>12:10</b>	<b>13:00</b>	<b>15:10</b>
Fredenbeck	Grundschule Am Raakamp	12:15	13:05	a15:15
Deinste	Deinster Mühle	12:17	13:07	a15:16
Deinste	An der Bahn	12:18	13:08	a15:17
<b>Deinste</b>	<b>Kühlhaus</b>	<b>12:20</b>	<b>13:10</b>	<b>a15:18</b>
Helmste	Huddelkamp 5	12:22	13:11	a15:19
Helmste	Huddelkamp 3	12:23	13:12	a15:20
Helmste	K 44	12:24	13:12	a15:20
Helmste	Zuckerberg	12:25	13:13	a15:21
Helmste	Rüstjer Straße	12:28	13:14	a15:22
Helmste	Achtern Höben	12:29	13:15	a15:23
Helmste	Böberstroot	12:31	13:16	a15:24
<b>Helmste</b>	<b>Sandkrug</b>	<b>12:34</b>	<b>13:17</b>	<b>15:25</b>

<b>2377 Agathenburg - Dollern</b>				
Stand: 24.09.2018		Montag - Freitag		
Verkehrsbeschränkungen		S	S	
<b>Agathenburg</b>	<b>Hanfberg/Lieth</b>	<b>07:12</b>	<b>08:15</b>	
Agathenburg	Schulstraße	07:14	08:16	
Agathenburg	Buchenweg	07:19	08:20	
<b>Dollern</b>	<b>Grundschule</b>	<b>07:32</b>	<b>08:30</b>	

<b>2377 Dollern - Agathenburg</b>					
Stand: 24.09.2018		Montag - Freitag			
Verkehrsbeschränkungen		S	S	S	
<b>Dollern</b>	<b>Grundschule</b>	<b>11:35</b>	<b>12:40</b>	<b>13:30</b>	
Agathenburg	Hanfberg/Lieth	11:40	12:45	13:35	
Agathenburg	Schulstraße	11:41	12:46	13:36	
<b>Agathenburg</b>	<b>Buchenweg</b>	<b>11:45</b>	<b>12:50</b>	<b>13:40</b>	

## Anlage 2

# VNO-Haltestellen-Konzept zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen

---

---

# VNO-Haltestellen-Konzept zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen



erarbeitet von:



September 2018

---

## Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung / Zielsetzung.....	3
2.	Zusammenfassung.....	5
3.	Fördermöglichkeiten.....	7
3.1	ÖPNV-Förderprogramm 2017ff des Landes Niedersachsen.....	7
3.2	Förderung über Mittel nach § 7b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes.....	8
4.	Barrierefreier ÖPNV: Gesetzliche Grundlagen.....	9
5.	Personengruppen mit eingeschränkter Mobilität und ihre spezifischen Probleme bei der Nutzung des ÖPNV.....	10
6.	Anforderungen an die barrierefreie Planung, Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen.....	11
6.1	Systemische Abstimmung von Haltestelle und Fahrzeug.....	11
6.2	Bewegungsraum auf Haltestellen-Wartflächen.....	12
6.3	Barrierefreie Zuwegung und Auffindbarkeit von Bushaltestellen.....	12
6.4	Sonstige Elemente der Haltestellenausstattung.....	13
6.5	Haltestellentypen und Anfahbarkeit.....	13
7.	Barrierefreie Haltestellen: Standards und Empfehlungen.....	16
7.1	Grundlagen.....	16
7.2	Baulicher Mindeststandard und weitere Empfehlungen.....	16
7.2.1	Mindeststandards.....	17
7.2.2	Erweiterte Standards.....	21
7.2.3	Kriterien zur Bestimmung von Ausnahmetatbeständen.....	22
7.3	Fahrgastinformation an Haltestellen.....	23
7.3.1	Elemente der Fahrgastinformation an Bushaltestellen und das Zwei-Sinne-Prinzip.....	23
7.3.2	Allgemeine Anforderungen für barrierefreie Informationen visueller und akustischer Art an Bushaltestellen.....	24
	(1) Barrierefreie visuelle Gestaltung statischer Fahrgastinformationselemente.....	24
	(2) Anforderungen an akustische Informationen an Bushaltestellen.....	25
7.3.3	Haltestellenmast / Haltestellenschild.....	26
7.3.4	Fahrplanaushänge.....	30
7.3.5	Dynamische Fahrgast-Informationssysteme (DFI).....	31
7.3.6	Informationen an Bushaltestellen: Innovative Assistenzsysteme.....	33
7.4	Weitere Hinweise zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen und deren Umfeld.....	35
7.5	Haltestellenskizzen.....	38
8.	Barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen: Priorisierung und zeitlicher Umsetzungsplan.....	49
8.1	Rechtlicher Rahmen und Vorgehensweise.....	49
8.2	Barrierefreie Gestaltung als grundsätzliche Anforderung.....	49
8.3	Priorisierung der Haltestellen und zeitlicher Umsetzungsplan.....	50
8.3.1	Einwohnerzahl und Zahl der barrierefreien Haltestellen.....	50
8.3.2	Kategorisierung nach Prioritätsstufen /Priorisierung der Haltestellen nach Bedienungshäufigkeit / Zeitlicher Umsetzungsplan.....	50
8.4	Haltestellenaufnahme / Haltestellenkataster.....	51
9.	Handlungsempfehlungen.....	60
10.	Literaturverzeichnis.....	61

## 1. Einleitung / Zielsetzung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2. Zusammenfassung

Das vorliegende Haltestellenkonzept berücksichtigt im Hinblick auf die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen die Interessen der ÖPNV-Aufgabenträger sowie der Verkehrsunternehmen und soll für Straßenbulasträger 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 Straßenbulasträger aus den Bestimmungen des § 8 Abs. 3 PBefG keine unmittelbaren Pflichten!

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

### Barrierefreie Haltestellen > Bauliche Gestaltung

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

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

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

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

Haltestellenbereiche sollten allgemein gut ausgeleuchtet werden.

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

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

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

### **Fahrgastinformation an Bushaltestellen**

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

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

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

### **Priorisierung und zeitlicher Umsetzungsplan**

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

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

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

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

Für die jeweilige Kategorisierung/Priorisierung werden folgende Kriterien herangezogen:

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

Auf Basis dieser Kriterien ergibt sich folgende Priorisierungsmatrix:

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

[1] Unabhängig von der Ortslage

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

### Haltestellenaufnahme / Haltestellen-Kataster

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

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

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

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

## 3. Fördermöglichkeiten

### 3.1 ÖPNV-Förderprogramm 2017ff des Landes Niedersachsen

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

Danach sind die Ziele des vereinfachten Antragsverfahrens für Bushaltestellen:

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

Aus dem Förderprogramm sind Neu-, Um- und Ausbauten einschließlich Verlegungen sowie Grunderneuerungen von Haltestellen förderfähig. Die Haltestellen sind insbesondere barrierefrei herzustellen und zeitgemäß auszustatten. Verlegungen von Haltestellen sind dann förderfähig, wenn Barrierefreiheit nur so hergestellt werden kann oder wenn die aus Gründen der Verkehrssicherheit erfolgt.

Die Gesamtausgabe dürfen je Einzelhaltestelle 50.000 € nicht überschreiten – für Einzelvorhaben, die über diesen Betrag liegen, ist ein Einzelantrag vorzulegen. Die Zuwendungssumme soll mindestens 25.000 € je Antrag betragen. Je Antrag dürfen maximal 8 Einzelhaltestellen beantragt werden. Dabei gelten gegenüberliegende Haltestellen gleichen Namens im vereinfachten Verfahren als jeweils eine Haltestelle! Kreisangehörige Städte und Gemeinden können pro Jahr maximal 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 Niederflrbusse;
- DIN-konforme Blindenleitsysteme;
- Haltestellenschilder;
- Fahrgastunterstand bei Haltestellen mit mehr als 10 Einsteigern täglich mit  
# Abfallbehälter  
# Informationsvitrine (Fahrplanaushang, Umgebungsplan, Liniennetzplan, Tarifzonen)
- Beleuchtungsanlage (im Fahrgastunterstand integriert oder außerhalb des FGU im Warteflächenbereich);
- kleinere erforderliche Anpassungen an das Umfeld in Lage und Höhe;
- Fahrradabstellbügel auf der befestigten Wartefläche, ein Bedarf von mehr als 3 Bügeln ist durch Zählungen nachzuweisen.
- Zuwendungsfähige Ausgaben sind auch erforderliche Grunderwerbsausgaben.

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

Dem Antragschreiben sind folgende Unterlagen beizufügen:

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

Weitergehende Informationen sind dem LNVG-Merkblatt zu entnehmen.

### **3.2 Förderung über Mittel nach § 7b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes**

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

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

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

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

#### **4. Barrierefreier ÖPNV: Gesetzliche Grundlagen**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **6.1 Systemische Abstimmung von Haltestelle und Fahrzeug**

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

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

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

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

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

## **6.2 Bewegungsraum auf Haltestellen-Warteflächen**

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

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

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

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

## **6.3 Barrierefreie Zuwegung und Auffindbarkeit von Bushaltestellen**

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

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

## 6.4 Sonstige Elemente der Haltestellenausstattung

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

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

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

## 6.5 Haltestellentypen und Anfahrbarkeit

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

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

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

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

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

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

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

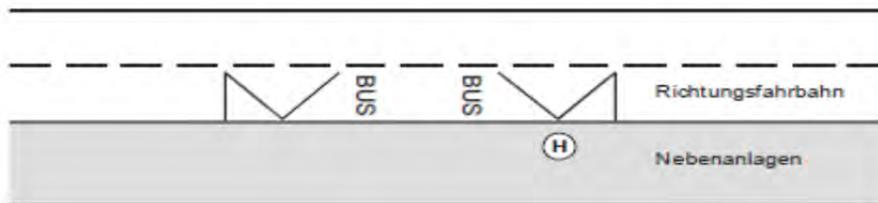


Abbildung 1: Prinzipskizze Haltestelle am Fahrbahnrand

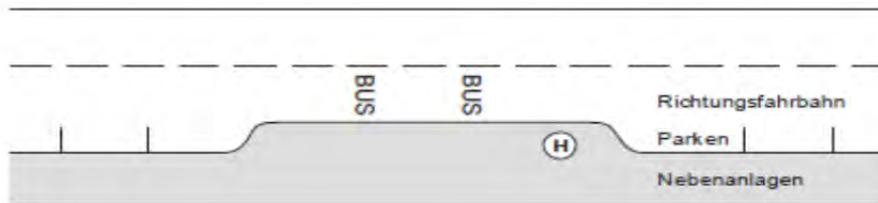


Abbildung 2: Prinzipskizze Buskap

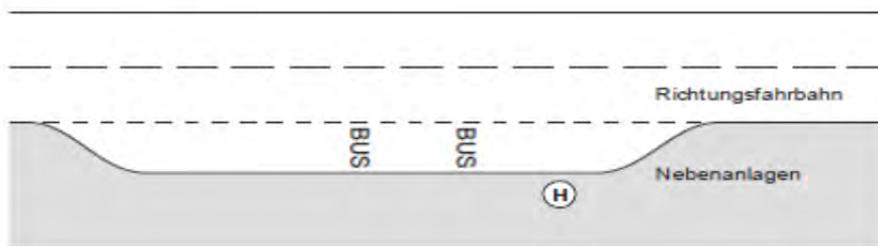


Abbildung 3: Prinzipskizze Busbucht

ZVBN, Haltestellen, S. 6

## 7. Barrierefreie Haltestellen: Standards und Empfehlungen

### 7.1 Grundlagen

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

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

### 7.2 Baulicher Mindeststandard und weitere Empfehlungen

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

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

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

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

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

### 7.2.1 Mindeststandards

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

Wartefläche				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Erreichbarkeit	Wartefläche muss stufenlos erreichbar sein	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mindestens ein stufenloser Zugang.</li> <li>○ Bei größeren Niveauunterschieden sollten Rampen vorhanden sein.</li> <li>○ Im Zugangsbereich/in Durchgängen muss eine lichte Durchgangsbreite von mind. 1 m eingehalten werden; nur in Ausnahmefällen sind 0,90 m zulässig.</li> </ul>	Gehwege sind ausreichend breit anzulegen und zu befestigen. Es sollte eine nutzbare Gehwegbreite von mind. 1,80 m, vorzugsweise von 2 m, eingehalten werden. Bordsteine im Zugangsbereich sollten gem. DIN 32984 abgesenkt werden.	DIN 18040-3 H BVA EAÖ  DIN 18040-1
Erreichbarkeit	Rampen müssen verkehrssicher und für mobilitätseingeschränkte Personen barrierefrei nutzbar sein	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mindestbreite von Rampen 1,20 m.</li> <li>○ Längsgefälle max. 6%.</li> <li>○ Querneigungen unzulässig.</li> <li>○ An Zu-/Abgängen von Rampen Bewegungsflächen von mind. 1,50 x 1,50 m.</li> <li>○ Ab 6 m Rampenlänge ist ein Zwischenpodest mit nutzbarer Länge von 1,50 m vorzusehen.</li> <li>○ In Verlängerung einer Rampe darf keine Treppe angeordnet werden.</li> </ul>	Je nach Frequentierung kann bei Rampenlängen > 6 m für die Begegnung von Rollstühlen eine Fläche von 1,80 x 1,80 oder entsprechende Ausweichmöglichkeiten erforderlich werden.	DIN 18040-1 DIN 18040-3
Neigung	Wartefläche ist neigungsarm und mit geringem Quergefälle gestaltet	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Max. Längsneigung 3%.</li> <li>○ Querneigung soll lotrecht zur Gehrichtung nicht mehr als 2,5% betragen.</li> </ul>	Beträgt die Längsneigung zwischen 3 und 6% sollten im Abstand von max. 10 m ebene Bereiche zum Ausruhen/Abbremsen vorgesehen werden.	DIN 18040-3 H BVA EAÖ
Bodenbelag	Wartefläche verfügt über einen befestigten Belag, der leicht, erschütterungsarm und gefahrlos begeh- und befahrbar ist.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Befestigter Oberflächenbelag</li> </ul>	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

<b>Wartefläche (Fortsetzung)</b>				
<b>Merkmal</b>	<b>Anforderung/Zielsetzung</b>	<b>Mindestanforderung</b>	<b>Weitere Empfehlung</b>	<b>Bezug</b>
Bewegungsfläche	Ausreichende Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer/innen für Richtungswechsel und Rangiervorgänge	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mindestflächenbedarf 1,50 x 1,50 m.</li> <li>○ Diese Mindestfläche muss auch vor Einbauten (FGU) und fahrzeugseitigen Einstiegshilfen gewährleistet sein.</li> <li>○ Für den Einsatz von fahrzeugseitigen Einstiegshilfen (Rampen) ist im Bereich der 2. Tür eine anbaufreie Fläche von mind. 2,50 x 2,50 m erforderlich.</li> </ul>	<p>Die nutzbare Breite der Wartefläche beträgt i.d.R. 3 – 4 m, sollte jedoch die Mindestbreite von 2,50 m nicht unterschreiten, insbesondere nicht an der 2. Tür. Bei starkem Fahrgastaufkommen oder bei hohem Fahrgastlängsverkehr sind größere Breiten erforderlich.</p> <p>Sollten 2,50 m Breite nicht umsetzbar sein, kann durch Einsatz eines Formsteins mit mind. 22 cm Höhe und bei Sicherstellung einer geraden An- und Abfahrt der Busse ein barrierefreier Einstieg ggf. auch ohne Rampeneinsatz ermöglicht werden. In diesen Fällen kann die nutzbare Breite auf mind. 1,50 m reduziert werden. Für Formsteine mit 22 cm Höhe gelten besondere Voraussetzungen. Auch die eingesetzten Fahrzeuge müssen Türsysteme aufweisen, die mit dem Sonderbord in Höhe von 22 cm kompatibel sind.</p>	DIN 18040-3 H BVA RASt EAÖ
Bewegungsfläche	Ausreichende Sicherheitsabstände zu anderen Verkehrsflächen	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bei hinter der Wartefläche geführten Radwegen ist ein Zuschlag für einen rückseitigen Sicherheitsstreifen von 0,50 m zu berücksichtigen.</li> <li>○ Bei beengten Verhältnissen kann dieser auf 0,30 m reduziert werden.</li> </ul>		EAÖ RASt
Bordstein	Reduzierung von Restspalt und -stufe zwischen Haltestellenbord und Fahrzeuginstieg. Ein-/Ausstieg mit Rollstuhl/Rollator soll ohne besondere Erschwernis möglich sein	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Bordsteinhöhe mind. 16 cm (VBN: 15 cm) über Straßenniveau.</li> <li>○ Wenn gradlinige und störungsfreie Anfahrt gewährleistet ist, sollte eine Bordhöhe von 18 cm gewählt werden (Buskap, Haltestelle am Straßenrand).</li> <li>○ Bei Bordhöhe &gt; 18 cm ist das Bord visuell kontrastierend vom Belag der Wartefläche auszuführen.</li> </ul>	<p>Bei ausreichend langen und gradlinigen Anfahrmöglichkeiten und/oder bei Warteflächen &lt;2,50 m sollte geprüft werden, ob eine Bordhöhe von 22 cm realisierbar ist, um einen Einstieg ohne Einstiegshilfen zu ermöglichen. Die Kompatibilität mit den eingesetzten Fahrzeugtypen ist zu beachten.</p> <p>Verwendung von Formsteinen (Sonderborde) wird empfohlen, da sie den Spalt zwischen Fahrzeug und Bord reduzieren und eine gute Anfahrhilfe bieten. Sofern eine Bordhöhe von 22 cm vorgesehen ist, kann nur ein spezielles Sonderbord zum Einsatz kommen.</p>	RASt  H BVA EAÖ

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

Ausstattung / Möblierung				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Haltestellenmast	Mast wird einheitlich aufgestellt und ermöglicht sehbehinderten Menschen das Auffinden der Tür 1.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mast soll so platziert werden, dass er sich auf Höhe der Fahrzeugfront des haltenden Busses befindet.</li> <li>○ Mast steht in Fahrtrichtung hinter dem Einstiegsfeld im Schwenkbereich des Langstocks.</li> <li>○ Abstand zur Bordkante beträgt i.d.R. 50 cm (wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt). Ist die Fahne Richtung Fahrbahn ausgerichtet, dann solle der Abstand erhöht werden.</li> <li>○ Position des Mastes darf den Mindestflächenbedarf von Rollstühlen nicht einschränken.</li> <li>○ Zur eindeutigen Unterscheidung von anderen Masten im Straßenraum haben die Haltestellenmasten eine einheitliche Lackierung.</li> </ul>	Bei Platzmangel, z.B. Gehweg <2,50 m, direkt angrenzender Bebauung oder topografischen Besonderheiten, kann der Mast auf der fahrbahnabgewandten Seite bzw. an der inneren Leitlinie einer Hauswand platziert werden. Wenn auch dann der Mindestflächenbedarf für Rollstuhlfahrer/innen nicht eingehalten werden kann, sollte eine Verlegung der Haltestelle geprüft werden.	DIN 18040-3 H BVA
Aushangkasten / Aushangfahrplan	Aushangfahrplan sollte einheitlich aufgehängt werden und eine akzeptable Lesehöhe für alle Fahrgäste aufweisen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ An jeder Haltestelle ist am Haltestellenmast ein Aushangkasten zu befestigen.</li> <li>○ Höhe zwischen 1 m (Unterkante) und 1,70 m (Oberkante). Mittlere Sichthöhe beträgt dann 1,40 m.</li> <li>○ Es sollten max. 2 Aushangfahrpläne übereinander angebracht werden.</li> <li>○ 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.</li> <li>○ Eine Reservefläche für Bekanntmachungen über Fahrplanabweichungen oder Haltestellenverlegungen sollte vorgesehen werden.</li> </ul>	An Haltestellen mit Fahrgastunterstand und Informationsvitrine kann der Aushangfahrplan am Mast entfallen. Es ist zu beachten, dass unter dem Aushangfahrplan kein Abfallbehälter angebracht wird.	
Abfallbehälter	Ausstattungs-elemente müssen stufenlos erreichbar sein. Sie sind visuell kontrastreich und taktil erkennbar zu gestalten.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ An jeder Haltestelle soll ein Abfallbehälter aufgestellt werden.</li> <li>○ Befestigungshöhe max. 90 cm (Oberkante)</li> <li>○ Behälter sollten taktil frühzeitig erkennbar sein.</li> </ul>	Abfallbehälter sollten außerhalb der Bewegungsflächen liegen und der Abstand von mind. 60 cm von Bodenindikatoren sollte eingehalten werden. Nur wenn kein anderer Standort möglich ist, sollte der Behälter am Mast angebracht werden. In diesem Fall sind sie vom Einstiegsfeld abgewandt zu montieren. Dies geht allerdings nur, wenn der Aushangfahrplan im FGU angeordnet ist.	BO Kraft §32 DIN 18040-3 H BVA

Ausstattung / Möblierung (Fortsetzung)				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Beleuchtung	Ausreichende und blendfreie Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Haltestellen sollten ausreichend beleuchtet sein.</li> <li>○ Anordnung möglichst in unmittelbarer Nähe von Lichtquellen.</li> <li>○ Ansonsten: Eigene Lichtquelle.</li> </ul>	Blendfreie Grundbeleuchtung ohne Schattenbildung. An Straßen ohne Stromversorgung können Solarleuchten eine Alternative darstellen.	DIN 18040-3 EAÖ

## 7.2.2 Erweiterte Standards

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

Ausstattung / Möblierung				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Fahrgastunterstand (FGU)	FGU sind stufenlos erreichbar und bieten ausreichend Aufstellfläche für Rollstühle	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ FGU müssen stufenlos erreichbar sein.</li> <li>○ Lichte Höhe beträgt 2,25 m.</li> <li>○ 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.</li> </ul>	Zur einheitlichen und hindernisfreien Aufstellung des FGU bietet sich der Raum zwischen Haltestellenmast und Bustür 2 an.	DIN 18040-3
	Erforderliche Bewegungsflächen werden freigehalten	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zwischen Seitenwänden des FGU und Bordkante ist eine Durchgangsbreite von mind. 1,50 m freizuhalten.</li> <li>○ FGU dürfen Einsatz von Klapprampen nicht behindern (2,50 m Klapprampe + Bewegungsfläche).</li> </ul>	Durchgangsbreite kann z.B. bei baulichen Zwängen auf 1 m reduziert werden, wenn hinter dem FGU mind. 1,50 m Gehwegbreite vorhanden ist und keine Behinderungen für Rampeneinsatz vorliegt. Bei Verzicht auf Seitenscheiben kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.	H BVA EAÖ
	Sicherheitsabstand zu anderen Verkehrsflächen		Hinter dem FGU sollte ein Abstand von 0,50 m zum angrenzenden Radweg oder Gebäude eingehalten werden. Bei beengten Verhältnissen kann das Abstandsmaß auf 0,30 m reduziert werden.	EAÖ
	Blendfreie Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ FGU ist so zu beleuchten, dass Fahrgastinformation in der Vitrine und bei davor stehenden Fahrgästen lesbar ist.</li> </ul>	Beleuchtung des FGU sollte keine Schattenbildung hervorrufen	DIN 32975

Ausstattung / Möblierung (Fortsetzung)				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Fahrgast-Unterstand (FGU)	Sitzgelegenheiten sollten in angemessener Höhevorhanden und barrierefrei gestaltet sein.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Sitzgelegenheiten sind mit Arm- und Rückenlehnen ausgestattet.</li> <li>○ Sitzhöhe 46 – 48 cm.</li> <li>○ Sitzgelegenheiten sind in einer Hälfte des FGU anzuordnen, um ausreichend Aufstellfläche für Rollstühle vorzuhalten.</li> <li>○ Vor Informationstafeln sind ausreichende Bewegungsflächen freizuhalten.</li> </ul>	Sitzgelegenheiten sollten möglichst mit dem Langstock ertastbar und visuell kontrastreich gestaltet sein sowie glatte, waagrecht angebrachte Sitzflächen aufweisen.	DIN 18040-3 H BVA
Statische Fahrgastinformation	Freie Zugänglichkeit und akzeptable Lesehöhe für alle Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Vitrinen im FGU dürfen nicht über bzw. hinter Sitzgelegenheiten angebracht werden.</li> <li>○ Maße statische Informationen: 1 m (Unterkante) – 1,70 m (Oberkante)</li> <li>○ In Vitrinen Informationen unmittelbar hinter Glas angeordnet (&lt; 1 cm)</li> <li>○ Ausreichende Beleuchtung</li> </ul>	Insbesondere bei Informationen mit kleineren Schriftgrößen muss die Möglichkeit der Annäherung gewährleistet sein, um den Einsatz von Lesehilfen zu ermöglichen.	DIN 32975 H BVA
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	DFI-Masten sollten einheitlich aufgestellt werden, damit er von sensorisch eingeschränkten Personen systematisch aufgefunden werden kann	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zentrale Anordnung auf der Wartefläche.</li> <li>○ 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.</li> <li>○ Abstand von 60 cm zu Bodenindikatoren ist zu wahren.</li> <li>○ Anzeigebildschirm ist in Höhe von mind. 2,50 m (Unterkante) zu befestigen und in Richtung Fahrbahn ausgerichtet.</li> <li>○ Im Ausnahmefall sind 2,30 m anzuwenden.</li> </ul>	Der DFI-Mast sollte in Höhe der Tür 2 angeordnet werden. Sofern ein FGU vorhanden ist, sollte der DFI-Mast in der gleichen Flucht von der Rückseite des FGU im Abstand von mind. 1,50 m gesetzt werden. Bei Platzmangel kann der DFI-Mast auch direkt neben dem FGU aufgestellt werden. Ein DFI-Display im FGU sollte mittig oberhalb von Infovitrine und Sitzen angebracht werden.	DIN 32984
Fahrkartenautomat	Stufenlose Erreichbarkeit sowie eine visuell kontrastreich und erkennbare Gestaltung.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Stufenlose Erreichbarkeit</li> </ul>	Elemente sollten außerhalb der Bewegungsflächen liegen und einen Abstand von mind. 60 cm von Bodenindikatoren aufweisen.	DIN 18040-3 DIN 32984
Telefon-/ Notrufsäule				
Briefkasten				

### 7.2.3 Kriterien zur Bestimmung von Ausnahmetatbeständen

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

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

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

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

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

Schritt	Problem	Lösungsansatz
1	Mindeststandard ist am Standort nicht umsetzbar	Haltestellenverlegung > Kann die Haltestelle im Umkreis von 100 m sinnvoll verlegt werden?
2	Standortverlegung kommt nicht in Frage	Neuordnung des Straßenraums > Kann die Barrierefreiheit durch eine Neuordnung des Straßenraums erreicht werden, z.B. durch eine Fahrbahneinengung oder durch den Bau eines Haltestellenkaps?
3	Neuordnung ist nicht möglich	Einbau eines Sonderbords > Kann der Standard durch Einbau eines Sonderbords mit 22 cm Höhe erreicht werden, so dass ein Ein-/Ausstieg ohne Rampe möglich ist? Vor Verwendung eines solchen Bords muss geprüft werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Ist das Bord mit den eingesetzten Fahrzeugen kompatibel?</li> <li>o Ist eine gerade, störungsfreie Anfahrt gewährleistet?</li> <li>o Kann die Höhenzonierung umgesetzt werden, d.h. dass Überstreifungsflächen mit einem 16 cm-Sonderbord und der Haltebereich an Tür 2 mit einem 22 cm-Sonderbord ausgestattet werden. Dies Prüfung ist erforderlich, wenn das Überstreichen des Wagenkastens bei der Anfahrt nicht ausgeschlossen werden kann.</li> </ul>
4	22 cm-Sonderbord kann nicht eingesetzt werden	Zukauf von Grundstücken > Kann mit vertretbarem Aufwand durch Zukauf angrenzender Flächen die erforderliche Haltestellentiefe erzielt werden?

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

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

## 7.3 Fahrgastinformation an Bushaltestellen

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

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

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

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

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

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

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

#### **(1) Barrierefreie visuelle Gestaltung statischer Fahrgastinformationselemente**

Visuelle Informationen müssen - insbesondere für Sehbehinderte - sicht- und erkennbar sein. Wichtige Einflussfaktoren sind dabei Schriftgröße und Schriftform, der (Leuchtdichte-)Kontrast, die Belichtung / Beleuchtung, die räumliche Anordnung und der Betrachtungsabstand. Blendungen, Spiegelungen und Schattenbildung sind durch geeignete Materialwahl und Anordnung zu vermeiden. [vgl. Peter Woltersdorf, Bauen nach dem 2-Sinne-Prinzip, Neuerungen der DIN 18040, Folienvortrag, gehalten am Fachtag „Wohnen ohne Grenzen“ am 14.06.2013 in Hamburg. Veranstalter Barrierefrei Leben e.V./Hamburger Koordinationsstelle für Wohn-Pflege-Gemeinschaften 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 7.3.1 wurde auf das Verhältnis zwischen Elementen der Fahrgastinformation und Zwei-Sinne-Prinzip hingewiesen und es wurden Gründe dargelegt, warum Informationen an Bushaltestellen zur Wahrung des Zwei-Sinne-Prinzips nur über die Sinne Sehen und Hören erfolgen können.

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

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

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

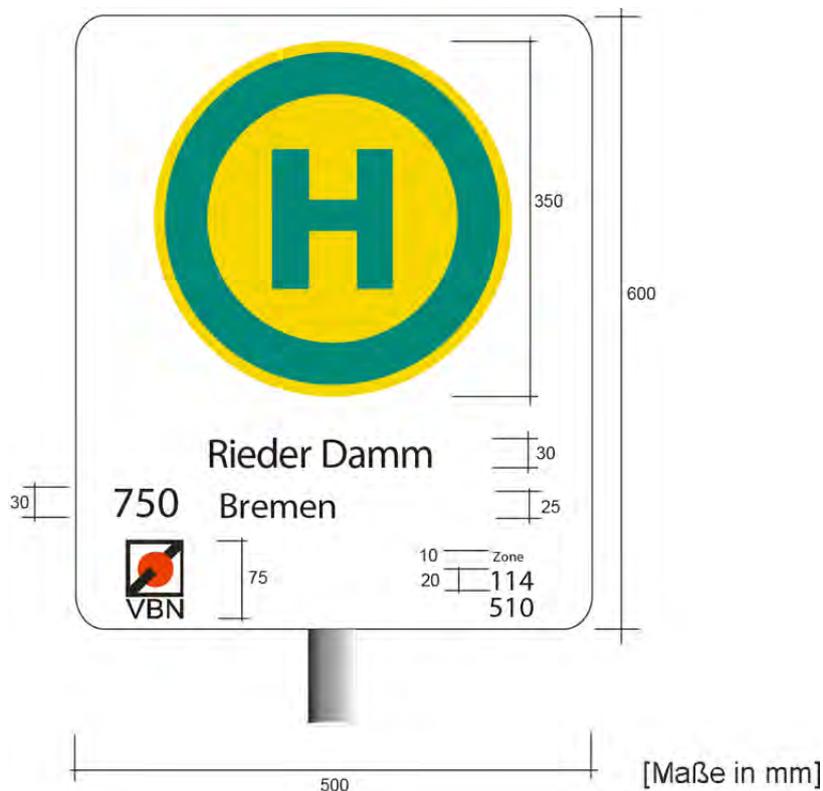
In den ländlich geprägten Räumen der VNO-Landkreise wird – abseits der Städte und Verdichtungsräume - ein hoher Prozentsatz der Haltestellen lediglich von einer Buslinie – häufig mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung – bedient. Die Relation ist eindeutig (Wohnorte – Schulstandort und zurück) und die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

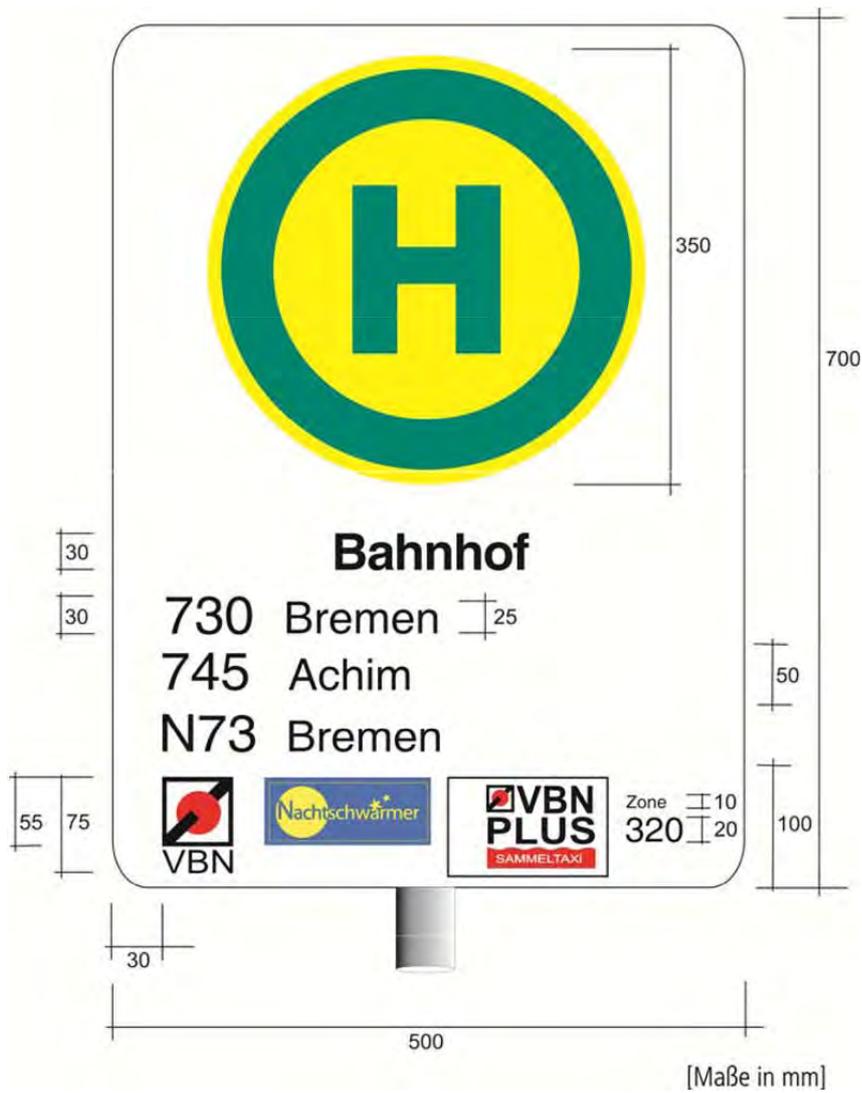
dieser geringen Komplexität des Angebotes in weiten Teilen des VNO-Gebietes und aufgrund von technischen Entwicklungen (s. Kapitel 7.3.6) sollte an den Einfachhaltestellen auf die Installation von Lautsprechern verzichtet werden. Zukunftsweisend und zur Wahrung des Zwei-Sinne-Prinzips sollten jedoch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

### 7.3.3 Haltestellenmast / Haltestellenschild

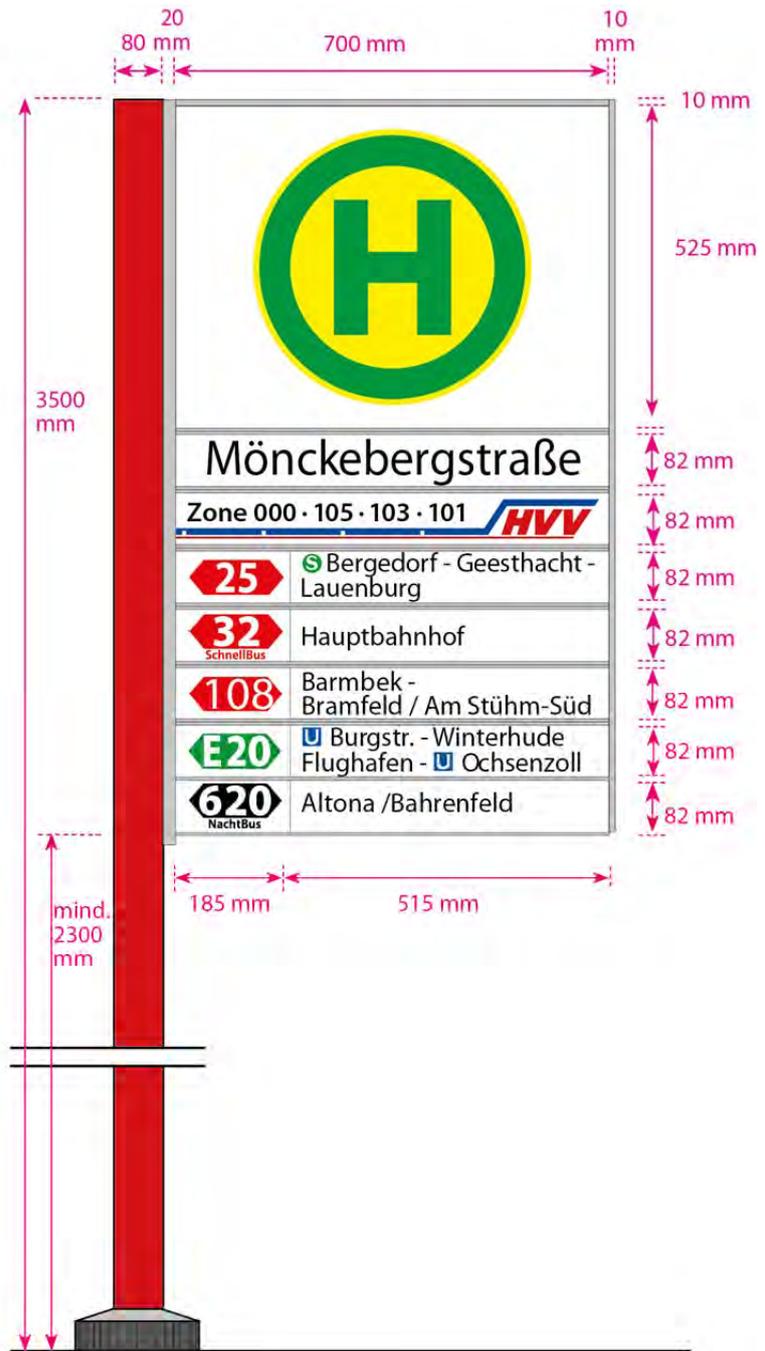
Auch für Haltestellenschilder an Haltestellenmasten gelten die Vorgaben der DIN 32975. Entsprechend müssen auch hier die Schrift- und Bildzeichengrößen im Verhältnis zum Betrachtungsabstand und zur Anbringungshöhe stehen. Wird der in der DIN 32975 festgelegte Referenzwert einer Sehschärfe von Visus 0,1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

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

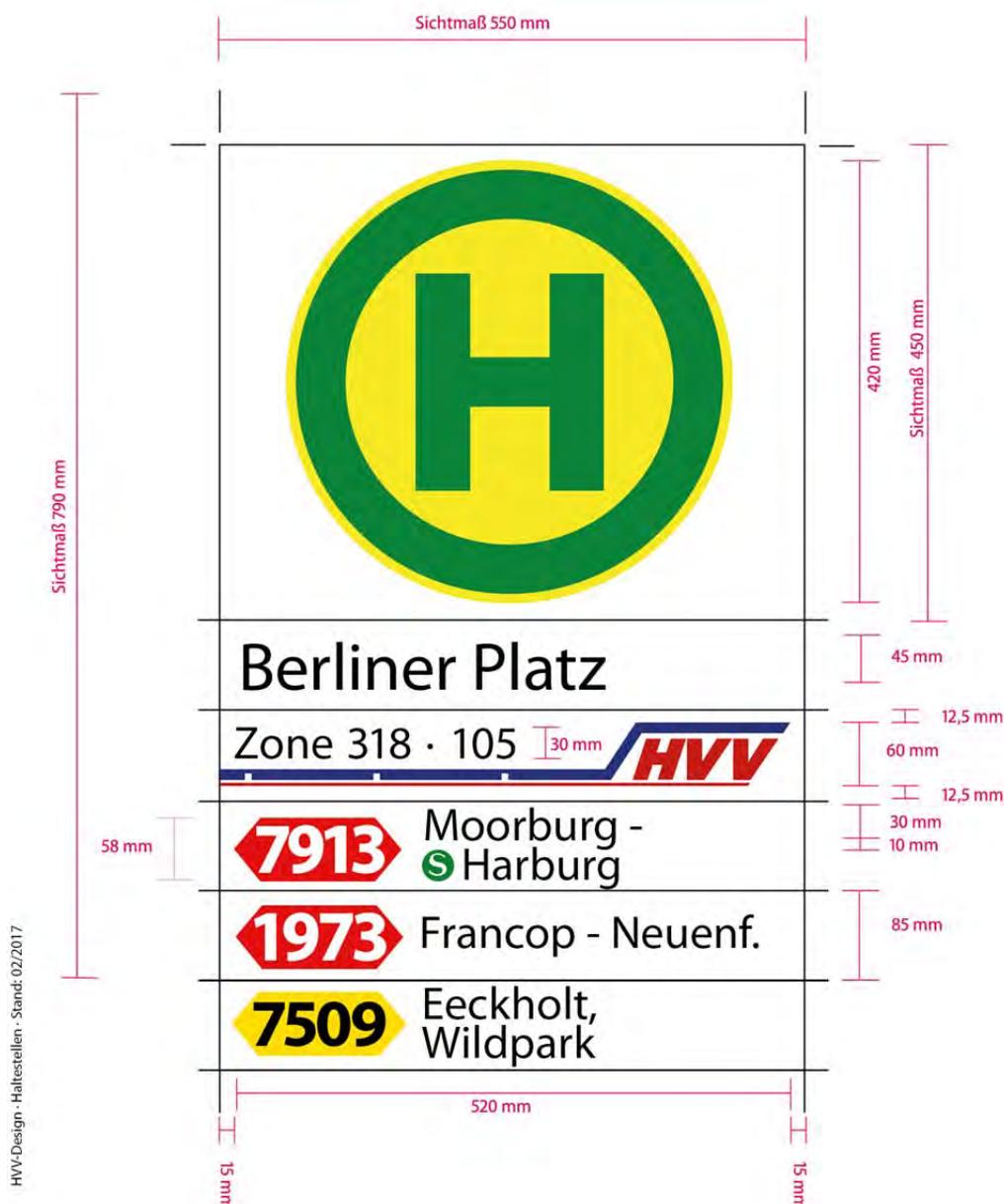




ZVBN/VBN, Haltestellen, S14 und S. 17



HVV-Design - Haltestellen - Standt: 02/2017



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

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

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

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

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



Abbildungen aus LAG-Gutachten, S. 28

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

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

### 7.3.4 Fahrplanaushänge

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

Ausstattung / Möblierung				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Statische Fahrgastinformation	Freie Zugänglichkeit und akzeptable Lesehöhe für alle Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Vitrinen im FGU dürfen nicht über bzw. hinter Sitzgelegenheiten angebracht werden.</li> <li>○ Maße statische Informationen: 1 m (Unterkante) – 1,70 m (Oberkante)</li> <li>○ In Vitrinen Informationen unmittelbar hinter Glas angeordnet (&lt; 1 cm)</li> <li>○ Ausreichende Beleuchtung</li> </ul>	Insbesondere bei Informationen mit kleineren Schriftgrößen muss die Möglichkeit der Annäherung gewährleistet sein, um den Einsatz von Lesehilfen zu ermöglichen.	DIN 32975 H BVA

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

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

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

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

Zu Möglichkeiten einer akustischen Übermittlung von Fahrplanaushängen s. unten.

### 7.3.5 Dynamische Fahrgast-Informationssysteme (DFI)

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

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

Ausstattung / Möblierung				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	DFI-Masten sollten einheitlich aufgestellt werden, damit er von sensorisch eingeschränkten Personen systematisch aufgefunden werden kann	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zentrale Anordnung auf der Wartefläche.</li> <li>○ 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.</li> <li>○ Abstand von 60 cm zu Bodenindikatoren ist zu wahren.</li> <li>○ Anzeigebildschirm ist in Höhe von mind. 2,50 m (Unterkante) zu befestigen und in Richtung Fahrbahn ausgerichtet.</li> <li>○ Im Ausnahmefall sind 2,30 m anzuwenden.</li> </ul>	<p>Der DFI-Mast sollte in Höhe der Tür 2 angeordnet werden.</p> <p>Sofern ein FGU vorhanden ist, sollte der DFI-Mast in der gleichen Flucht von der Rückseite des FGU im Abstand von mind. 1,50 m gesetzt werden.</p> <p>Bei Platzmangel kann der DFI-Mast auch direkt neben dem FGU aufgestellt werden.</p> <p>Ein DFI-Display im FGU sollte mittig oberhalb von Infovitrine und Sitzen angebracht werden.</p>	DIN 32984

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

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

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

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

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



ZVBN/VBN, Haltestellen, S. 9

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



Foto: VNO

### 7.3.6 Informationen an Bushaltestellen: Innovative Assistenzsysteme

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

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

Aus Sicht der sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sollen technische Assistenzsysteme das selbstständige

- Auffinden von Haltestellen,

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

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

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

- Bedienoberflächen der Geräte müssen einfach und intuitiv bedienbar gestaltet werden.
- Für die Wegeführung zur und von der Haltestelle sowie im Umsteigebauwerken ist ein barrierefrei bedienbares Ortungs- und Routingsystem für den Outdoor und Indoor-Bereich in die App zu implementieren, so dass eine lückenlose Reisekette gewährleistet wird.
- Alle Fahrplan-Informationen und Störungsmeldungen sind über den Screenreader in Schrift und Ton auf dem Smartphone in Echtzeit anzuzeigen.
- Aus der auf dem Smartphone gewählten Verbindung muss das Eintreffen des Fahrzeugs der gewünschten Linie gemeldet und angezeigt werden.
- Über eine Schaltfläche muss ein Zustiegswunsch an den Fahrer mit gleichzeitigem Auslösen von Linien-Ansage mit Endhaltestelle und Einschalten eines Tür-Auffindsignals 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. 10ff].

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 7.4 Weitere Hinweise zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen und deren Umfeld

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

Busaufstellfläche			
Merkmals	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Haltestellentyp	Reduzierung von Restspalt und -stufe zwischen Bord und Fahrzeug	Durch eine optimale Anfahrt soll der Spalt zwischen Wartefläche und Fahrzeug minimiert werden. Wenn die örtlichen Rahmenbedingungen es zulassen, ist die Einrichtung von Haltestellenkaps/der Halt am Fahrbahnrand gegenüber der Busbucht vorzuziehen.	RASt 06 DIN 18040-3 EAÖ H BVA
Abmessungen	Ausreichend lange und breite Aufstellfläche	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Breite 3,50 m im Regelfall, 3,00 m sollten nicht unterschritten werden.</li> <li>○ Länge richtet sich nach dem Haltestellentyp und ist mit den eingesetzten Fahrzeugen abzustimmen.</li> <li>○ Bei Busbuchten und Halte am Fahrbahnrand mit ggf. vorgelegtem Parkstreifen ist eine zusätzliche Ein- und Ausfahrlänge von 15 – 25 m zu beachten.</li> <li>○ Mehrfachhaltestellen: Es ist die max. mögliche Länge der hintereinander stehenden Fahrzeuge zzgl. eines Sicherheitsabstandes zw. den Fahrzeugen von mind. 1 m zu addieren.</li> </ul>	RASt 06 EAÖ

Busaufstellfläche (Fortsetzung)			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Bodenbelag	Aufstellfläche verfügt über einen befestigten und ebenen Bodenbelag	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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.</li> <li>○ 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.</li> <li>○ 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.</li> </ul>	EAÖ
Neigung	Aufstellfläche ist möglichst neigungsarm	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Max. Längsneigung bzw. das Längsgefälle von Verkehrsflächen sollte 3% betragen. Die Querneigung nicht mehr als 2,5%.</li> <li>○ Die Entwässerung der Fahrbahn im Haltestellenbereich sollte grundsätzlich nach außen, vom Fahrgast weg, am gegenüberliegenden Fahrbahnrand erfolgen.</li> </ul>	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	<p>Querungsstellen, z.B. an Fußgängerfurten, Fußgängerüberwegen oder Straßeneinmündungen sollten mit visuell und taktil kontrastierenden Bodenindikatoren gemäß DIN gesichert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>mit differenzierter Bordhöhe:</b> 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.</li> <li>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.</li> <li>○ <b>mit einheitlicher Bordhöhe:</b> 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.</li> </ul>	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.	

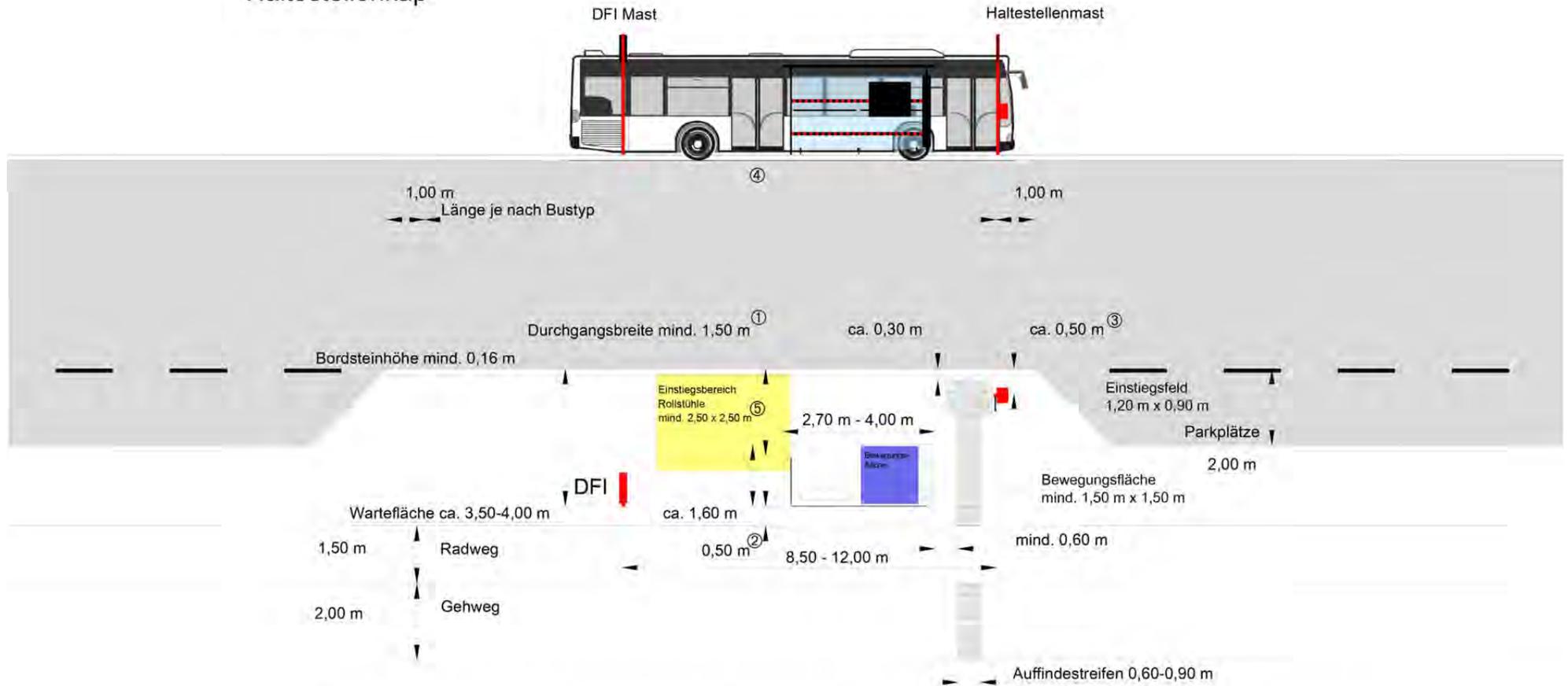
<b>Wege zur Haltestelle (Fortsetzung)</b>			
<b>Merkmal</b>	<b>Anforderung/Zielsetzung</b>	<b>Weitere Hinweise und Empfehlungen</b>	<b>Bezug</b>
Lichtraumhöhe	Ausreichender Kopffreiraum auf den Wegen zur Haltestelle	Es ist eine Lichtraumhöhe von mind. 2,50 m zu gewährleisten. Gefahrenbereiche mit einer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

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

## 7.5 Haltestellen-Skizzen

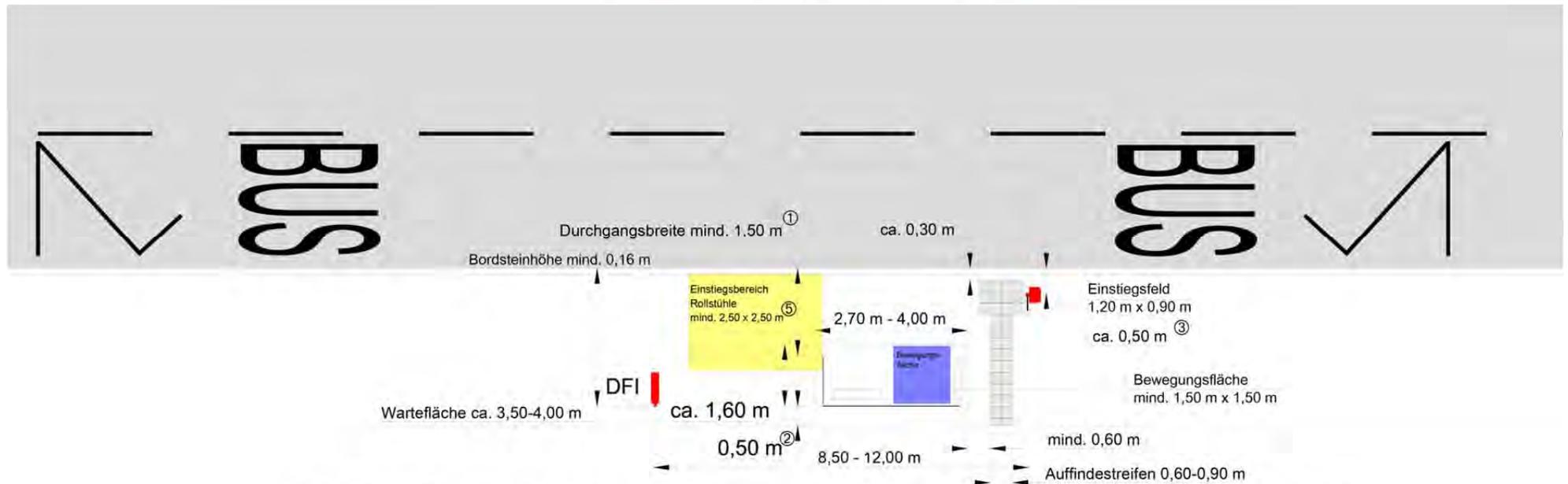
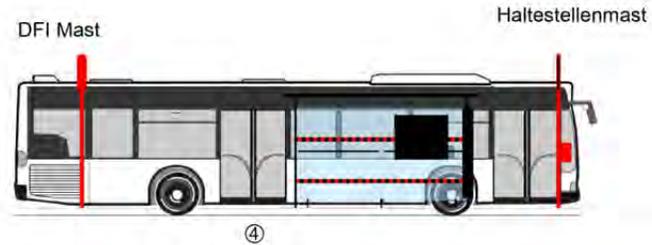
Die nachfolgenden Skizzen sollen die in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Standards und Empfehlungen veranschaulichen. Alle Skizzen wurden dem HVV-Leitfaden (S. 31ff) entnommen und sind vom HVV erstellt worden.

# Haltestellenkap



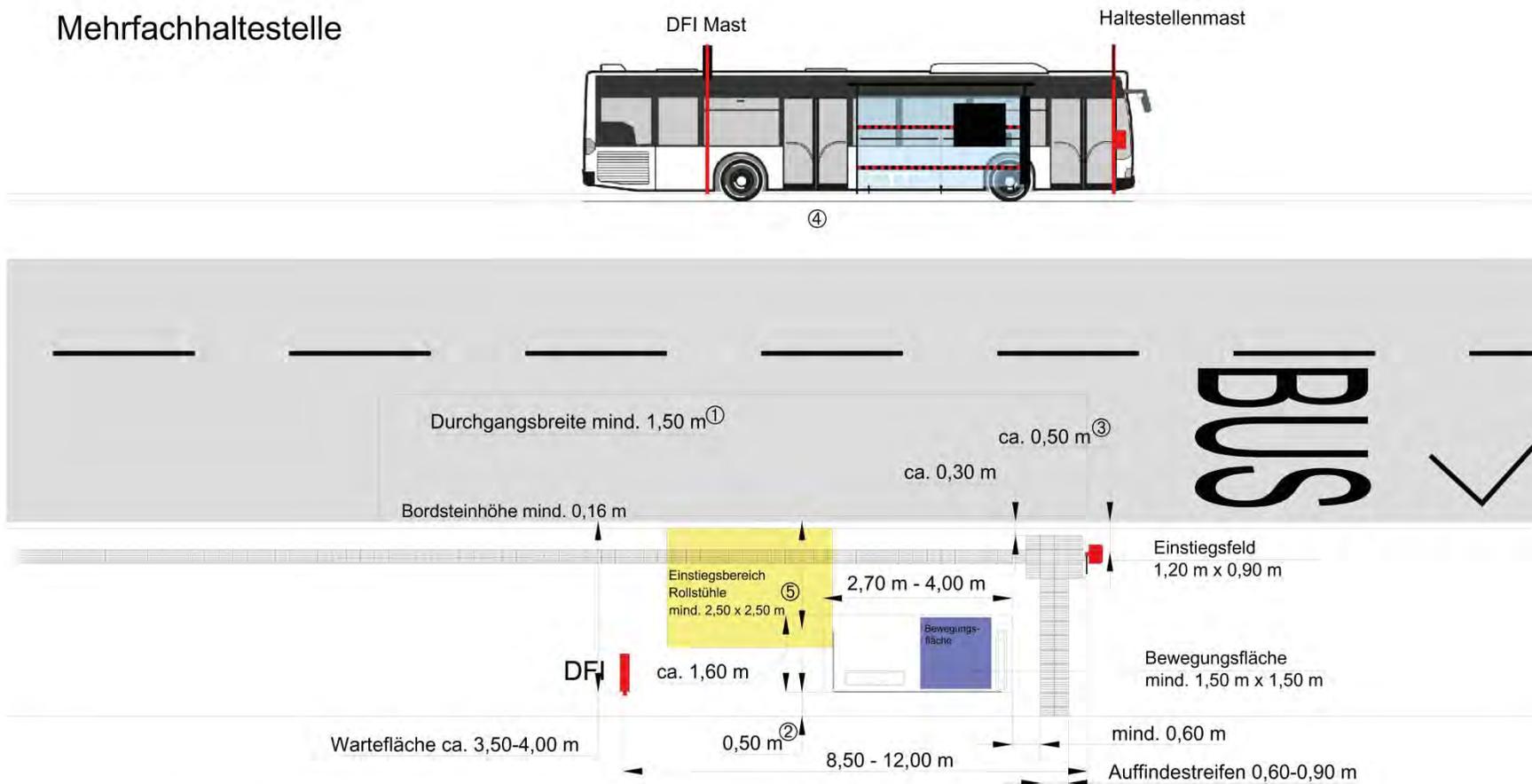
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante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

## Haltestelle am Fahrbahnrand



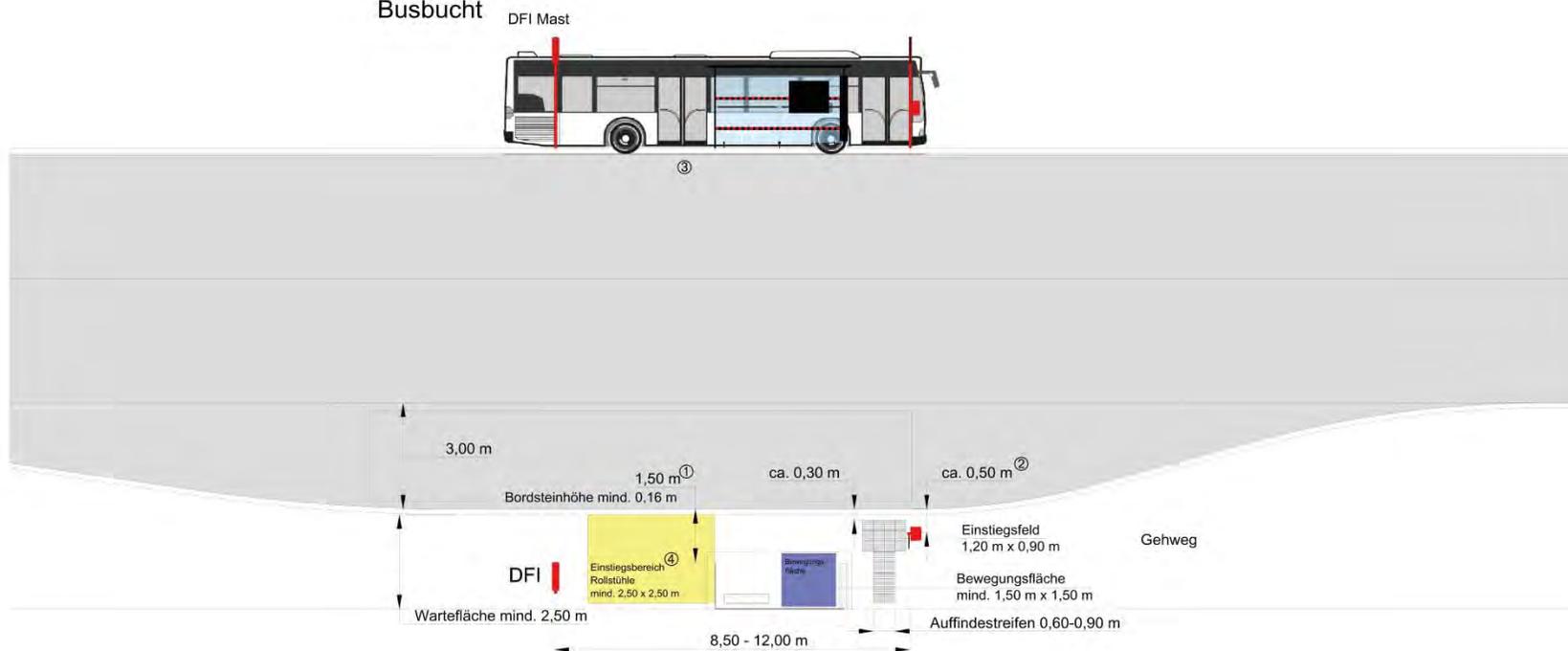
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante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

## Mehrfachhaltestelle



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

## Busbucht



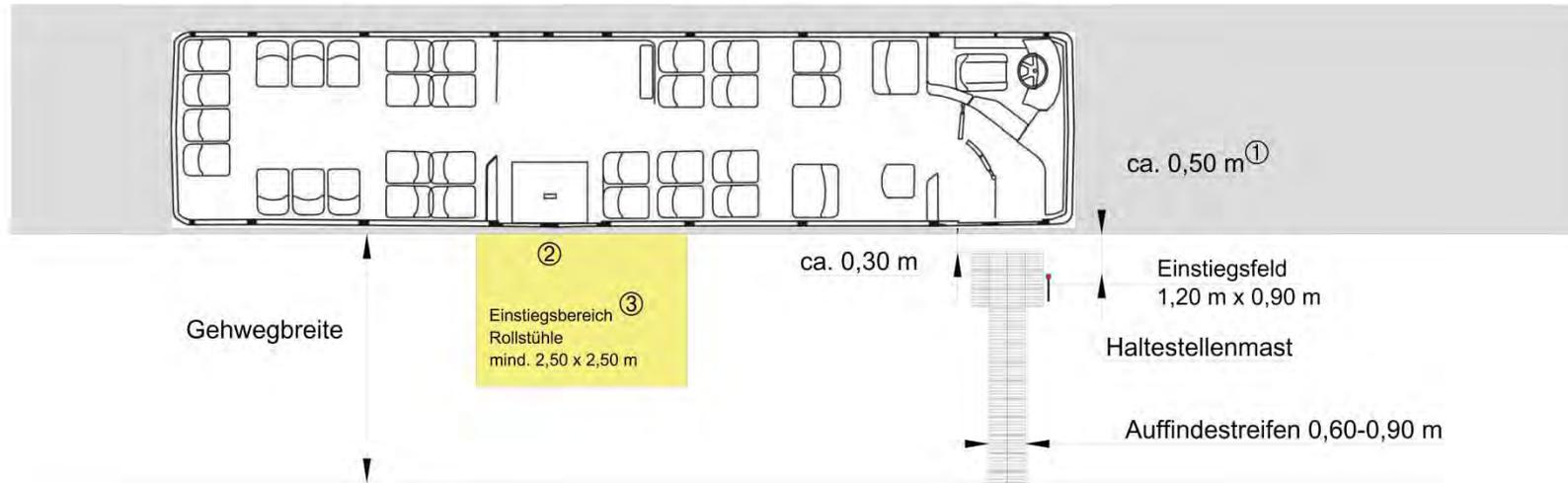
① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.

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

③ Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.

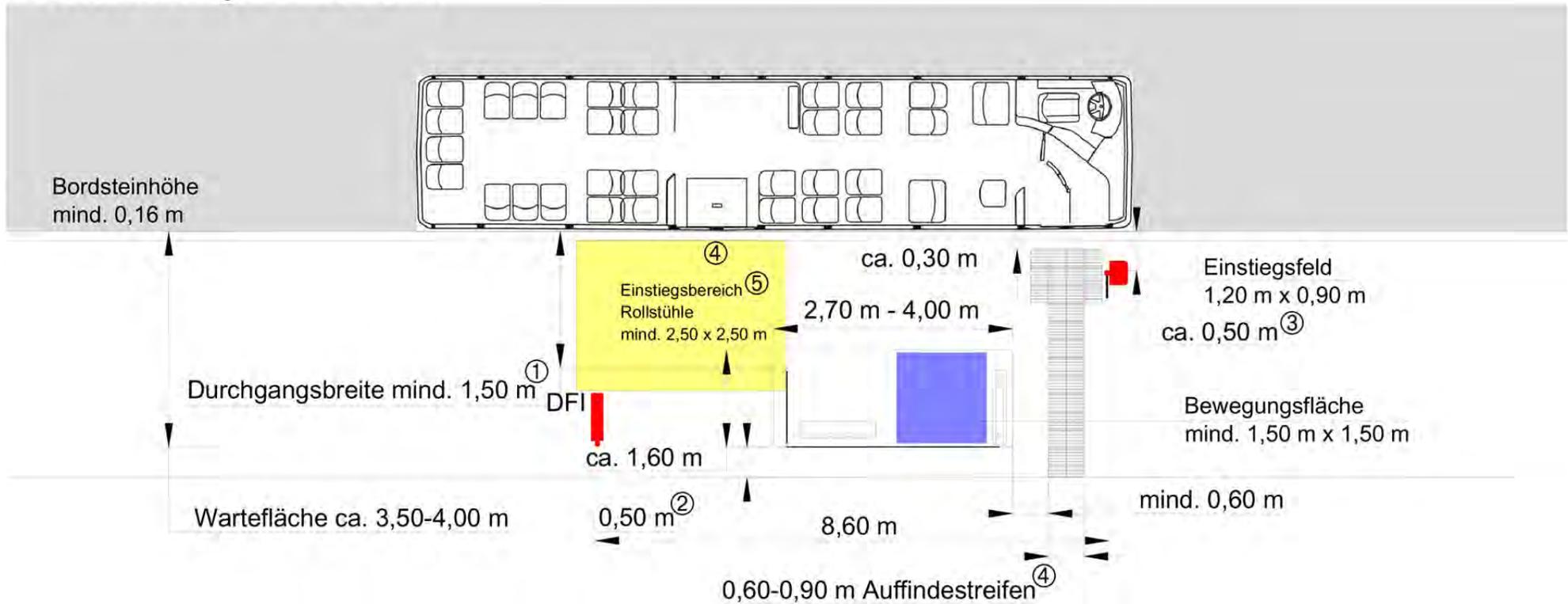
④ Es sind die Türpositionen aller an der Haltestelle eingesetzten Fahrzeugtypen zu berücksichtigen, so dass i. d.R. ein breiteres Feld freizuhalten ist.

## Haltestelle ohne FGU



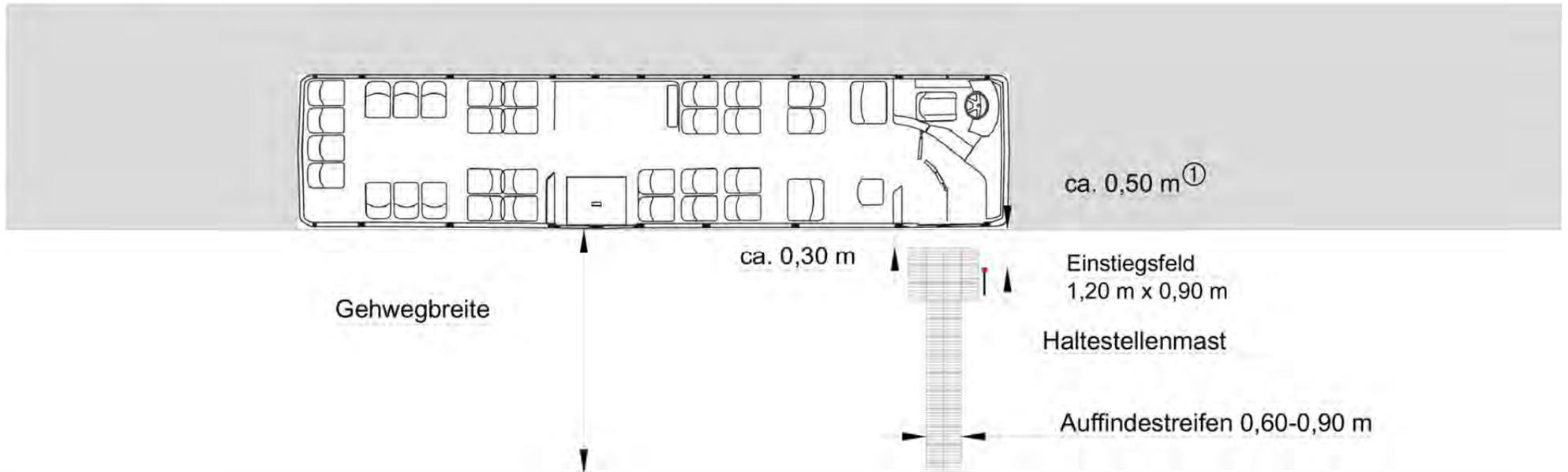
- ① Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.
- ② Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.
- ③ Es sind die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

# Ausstattung Haltestelle

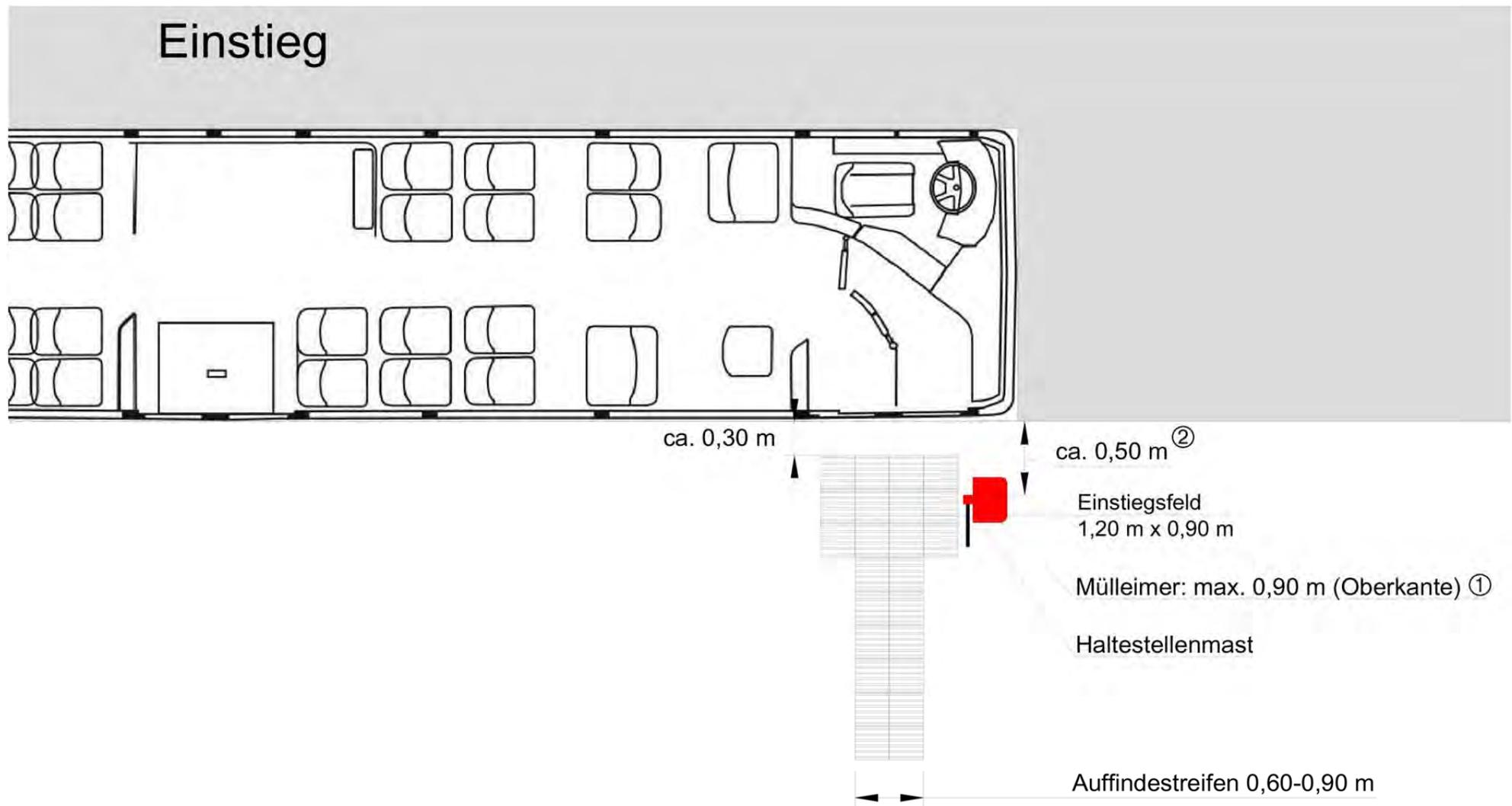


- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante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

# Auffindestreifen

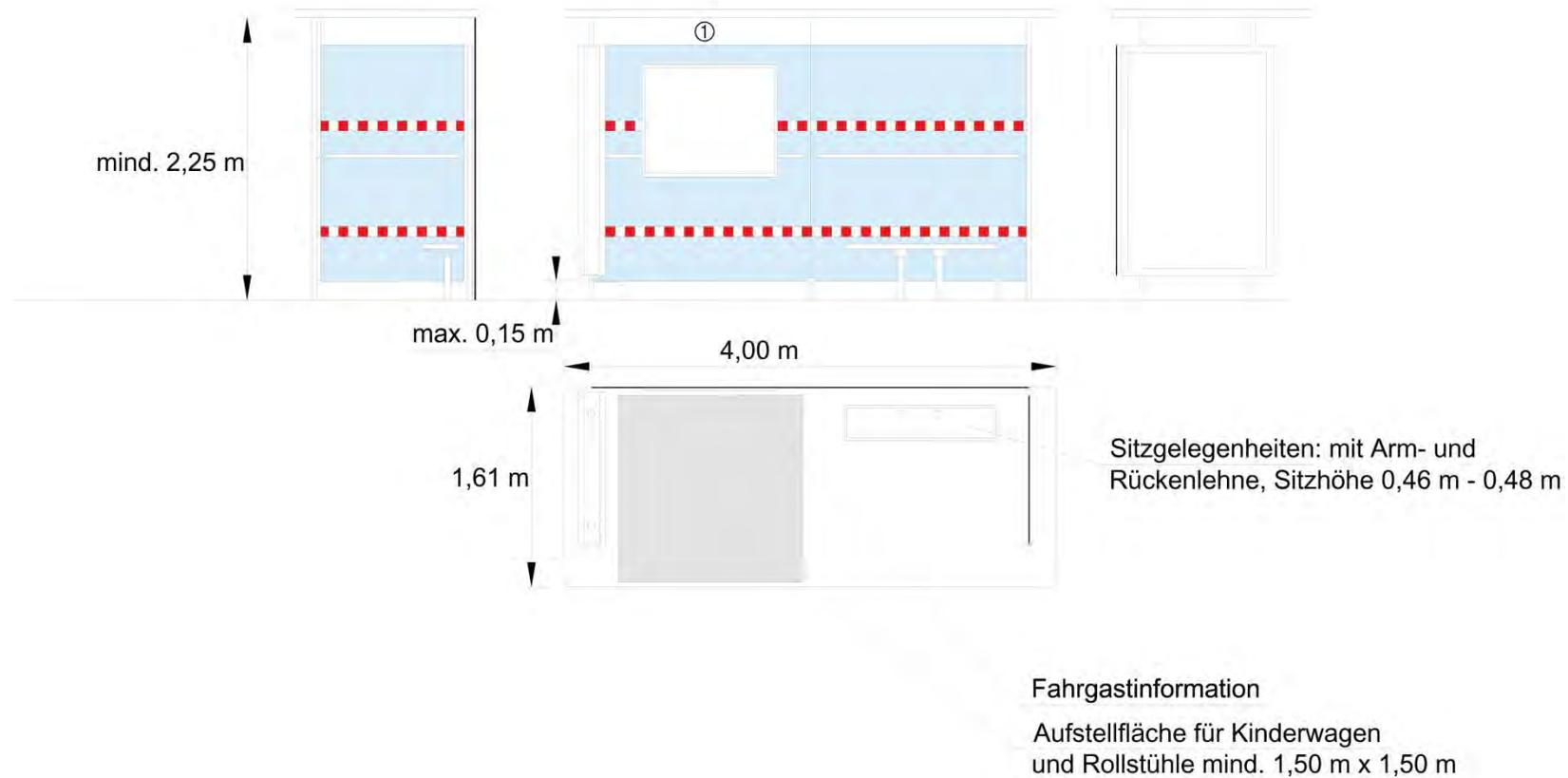


① Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.



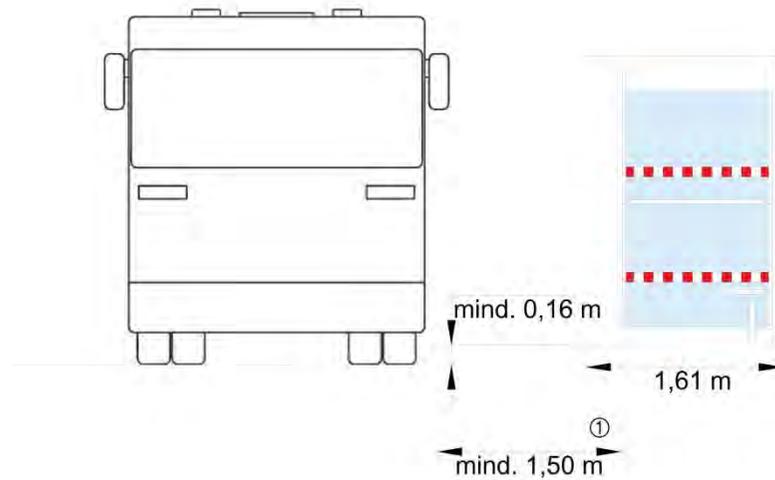
- ① Nur wenn kein anderer betriebs- und kundenfreundlicher Standort möglich ist, sollte der Müllbehälter am Haltestellenmast angebracht werden. Dann ist zu beachten, dass er vom Einstiegfeld abgewandt montiert wird. Dies geht nur, wenn der Aushangfahrplan im FGU angeordnet ist.
- ② Der Abstand zwischen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

# Fahrgastunterstand



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

## Abstand Bus - FGU



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

## 8. Barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen: Priorisierung und zeitlicher Umsetzungsplan

### 8.1 Rechtlicher Rahmen und Vorgehensweise

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

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

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

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

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

### 8.2 Barrierefreie Gestaltung als grundsätzliche Anforderung

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

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

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

### 8.3 Priorisierung der Haltestellen und zeitlicher Umsetzungsplan

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

#### 8.3.1 Einwohnerzahl und Zahl der barrierefreien Haltestellen

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

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

Aus der Anlage ist zu ersehen, in welchen Orten/Stadtteilen bis zum 01.01.2022 barrierefreie Haltestellen in der dort genannten Anzahl wünschenswert wären. Bei der Beantwortung der Frage, welche Haltestelle(n) zunächst barrierefrei gestaltet werden soll(en), wäre aus Sicht des ÖPNV-Aufgabenträgers die Orientierung an der ganzjährigen Bedienungshäufigkeit zielführend (s. Kapitel 8.3.2).

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

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

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

Für die jeweilige Kategorisierung/Priorisierung werden folgende Kriterien herangezogen:

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

Auf Basis dieser Kriterien ergibt sich folgende Priorisierungsmatrix:

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

[1] Unabhängig von der Ortslage

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

Bürgerbushaltestelle

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

#### 8.4 Haltestellenaufnahme / Haltestellenkataster

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

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

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

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

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

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

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

Kriterium	Attribut Aufnahme / im Haltestellenkatalog	Ausstattung		Aufnahme	
		Basis	Erweitert	Pflicht	Optional
<b>Optisch-taktiler Leitsystem / Bodenindikatoren</b>	➤ 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
<b>Bewegungsflächen</b>	➤ Bei Bedarf: Abstände Bodenindikatoren zu Einbauten (z.B. Mast); ggf. Haltestellenskizze	X	X		X
	➤ Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung	X			X
	➤ Maße der einbaufreien Bewegungsflächen an Ein-/Ausstiegshaltestellen bzw. vor Fahrzeugtüren (mindestens für eine Tür zu erheben)	X		X	
	○ Regelfall Tür 2: Vermessung Tiefe x Breite				X
	○ Bedarf Tür 1: Vermessung Tiefe x Breite				X
	○ bei Bedarf: Anlage weiterer Bewegungsflächen (Benennung/Lage + Maße)				X
<b>Haltestellenmast</b>	➤ Mast vorhanden ja /nein	X		X	
	➤ ID Mast (einheitliche Mastnummer)	X		X	
	➤ Koordinaten des Mastes	X		X	
	○ X- / Y-Koordinate				X
	○ z-Koordinate				X
<b>Haltestellenschild</b>	➤ 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	
	➤ Sonstiges	X			X
<b>Statische Fahrgastinformation</b>	➤ 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
<b>Dynamische Fahrgastinformation (DFI)</b>	➤ 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
<b>Fahrgastunterstand (FGU)</b>	➤ 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
<b>Sitzgelegenheiten</b>	➤ Sitzgelegenheiten vorhanden: ja / nein		X		X
	➤ Anzahl der der Sitzplätze insgesamt ○ davon im FGU. Angabe Anzahl ○ davon nicht überdacht: Angabe der Anzahl		X		X
	➤ Bei Bedarf: Sitzhöhen, Stehhilfen/Anlehnplatten vorhanden ja/nein, falls vorhanden: Anzahl		X		X
<b>Abfallbehälter</b>	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ stufenlos erreichbar ja / nein				X
<b>Ausreichende Beleuchtung</b>	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ Art ○ Eigenbeleuchtung ○ Straßenraumbelichtung: + gleiche/gegenüberliegenden Straßenseite + Abstand zwischen Mast und Lichtquelle				X
					X
<b>Fahrkartenautomat</b>	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
	➤ Lage: Überdacht im FGU/nicht überdacht				X
<b>Informations-/Notrufsäule</b>	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
	➤ an Leitsystem angeschlossen: ja / nein				X
<b>Telefon</b>	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
<b>Toilette</b>	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ behindertengerechte Toilette: ja / nein				X
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
<b>Lautsprecher / Induktive Höranlagen</b>	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ induktive Höranlage vorhanden / nicht vorhanden				X
<b>Uhr</b>	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
<b>Barrierefreie Wege zwischen Haltestellenbereichen bzw. im Straßenraum</b>	➤ Barrierefreie Wege vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ Anmerkungen		X		X

Kriterium	Attribut Aufnahme / im Haltestellenkataster	Ausstattung		Aufnahme	
		Basis	Erweitert	Pflicht	Optional
<b>Taxi-Stand, P+R, K+R, B+R, Fahrradabstellanlagen</b>	➤ 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

<b>Haltestellenname:</b>	_____
<b>Richtung:</b>	_____
<b>Linie(n) / Zielort(e):</b>	_____

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

## Haltestellen Erfassungsbogen

2/4

<b>Haltestellenname:</b>	_____
<b>Richtung:</b>	_____
<b>Linie(n) / Zielort(e):</b>	_____

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

## Haltestellen Erfassungsbogen

3/4

<b>Haltestellenname:</b>	_____
<b>Richtung:</b>	_____
<b>Linie(n) / Zielort(e):</b>	_____

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

## Haltestellen Erfassungsbogen

4/4

<b>Haltestellenname:</b> _____	
<b>Richtung:</b> _____	
<b>Linie(n) / Zielort(e):</b> _____	
<b>Abfallbehälter</b>	<b>Lautsprecher / induktive Höranlagen</b>
<input type="checkbox"/> Vorhanden	<input type="checkbox"/> Lautsprecher vorhanden
<input type="checkbox"/> Nicht vorhanden	<input type="checkbox"/> Lautsprecher nicht vorhanden
<input type="checkbox"/> Stufenlos erreichbar	<input type="checkbox"/> Induktive Höranlage vorhanden
<input type="checkbox"/> Stufenlos nicht erreichbar	<input type="checkbox"/> Induktive Höranlage nicht vorhanden
<b>Ausreichende Beleuchtung</b>	<b>Uhr</b>
<input type="checkbox"/> Vorhanden	<input type="checkbox"/> Vorhanden
<input type="checkbox"/> Nicht vorhanden	<input type="checkbox"/> Nicht vorhanden
<input type="checkbox"/> Art > Eigenbeleuchtung	<b>Barrierefr. Wege zw. Haltestellenbereiche / im Straßenraum</b>
<input type="checkbox"/> Art > Straßenraumbelichtung gleiche Seite	<input type="checkbox"/> Barrierefreie Wege vorhanden
<input type="checkbox"/> Art > Straßenraumbelucht. gegenüberliegende Seite	<input type="checkbox"/> Barrierefreie Wege nicht vorhanden
Abstand zwischen Mast und Lichtquelle _____	Anmerkungen _____
<b>Fahrkartenautomat</b>	<b>P+R / Kiss + Ride (K+R)</b>
<input type="checkbox"/> Vorhanden	<input type="checkbox"/> P+R vorhanden
<input type="checkbox"/> Nicht vorhanden	<input type="checkbox"/> P+R nicht vorhanden
<input type="checkbox"/> Stufenlos erreichbar	Falls vorhanden Zahl der Plätze: _____
<input type="checkbox"/> Stufenlos nicht erreichbar	Entfernung von Haltestelle (Mast) _____
<input type="checkbox"/> Lage > Überdacht im Fahrgastunterstand	<input type="checkbox"/> K+R vorhanden
<input type="checkbox"/> Lage > nicht überdacht	<input type="checkbox"/> K+R nicht vorhanden
<b>Informations-/Notrufsäule</b>	Falls vorhanden Zahl der Plätze: _____
<input type="checkbox"/> Vorhanden	Entfernung von Haltestelle (Mast) _____
<input type="checkbox"/> Nicht vorhanden	<b>B+R / Fahrradabstellanlage</b>
<input type="checkbox"/> Stufenlos erreichbar	<input type="checkbox"/> B+R vorhanden
<input type="checkbox"/> Stufenlos nicht erreichbar	<input type="checkbox"/> B+R nicht vorhanden
<input type="checkbox"/> Am Leitsystem angeschlossen	Falls vorhanden Zahl der Plätze: _____
<input type="checkbox"/> Am Leitsystem nicht angeschlossen	Davon überdacht _____
<b>Telefon</b>	<input type="checkbox"/> Art der Halterung > Bügel
<input type="checkbox"/> Vorhanden	<input type="checkbox"/> Art der Halterung > Felgenhalter
<input type="checkbox"/> Nicht vorhanden	Entfernung von Haltestelle (Mast) _____
<input type="checkbox"/> Stufenlos erreichbar	<b>Taxen-Stand</b>
<input type="checkbox"/> Stufenlos nicht erreichbar	<input type="checkbox"/> Vorhanden
<b>Toilette</b>	<input type="checkbox"/> Nicht vorhanden
<input type="checkbox"/> Vorhanden	Falls vorhanden Zahl der Plätze _____
<input type="checkbox"/> Nicht vorhanden	Entfernung von der Haltestelle (Mast) _____
<input type="checkbox"/> Stufenlos erreichbar	<b>Datum Erhebung:</b> _____
<input type="checkbox"/> Stufenlos nicht erreichbar	<b>Erfasser/in:</b> _____
<input type="checkbox"/> Behindertengerecht > ja	
<input type="checkbox"/> 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)  
Corporate Design Manual 6, Kapitel E „Haltestellen“
  - Hamburger Verkehrsverbund (HVV)  
Probleme von mobilitäts- und sensorisch eingeschränkten Menschen im ÖPNV. Dokumentation der HVV-Fachveranstaltung am 01.12.2014]
  - Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG)  
„ÖPNV-Förderprogramm 2017 ff des Landes Niedersachsen. Vereinfachtes Antragsverfahren für Bushaltestellen mit geringen Investitionskosten von weniger als 50.000 €. Erläuterung und Verfahren“, Stand 03/2017,
  - Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
Workshop „Barrierefreiheit im ÖPNV“ am 24.11.2015 in Hannover
  - Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
„Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster. Anforderungen an ein gemeinsames ÖPNV-Haltestellenkataster für Niedersachsen, Bremen und den HVV in Bezug auf einheitlich zu erhebende Haltestellenattribute“, 2017. Erarbeitet durch: Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft (rms GmbH).
  - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen  
Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, 2013
  - Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen  
„Haltestellen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen. Qualitätsanforderungen, Teil 1: Straßengebundener ÖPNV, 5. Aufl. 2014
-