



Landkreis Cuxhaven

# Nahverkehrsplan 2019 – 2023

Amt Bauaufsicht und Regionalplanung | ÖPNV

Beschlossen durch den Kreistag des Landkreises Cuxhaven am 2. Oktober 2019.

---

**Nahverkehrsplan des Landkreises Cuxhaven**

**für den Zeitraum 2019 bis 2023**

**beschlossen durch den Kreistag des Landkreises Cuxhaven am**

**2. Oktober 2019**

In Zusammenarbeit mit



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

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Grundlagen und Rahmenbedingungen.....</b>	<b>6</b>
1.1 Gesetzliche Grundlagen.....	6
1.1.1 Nahverkehrsplan.....	6
1.1.2 Europäisches Recht: Verordnung 1370/2007.....	7
(1) Öffentliche Dienstleistungsaufträge.....	8
(2) Allgemeine Vorschriften.....	8
(3) EU-Berichtspflichten.....	8
1.1.3 Personenbeförderungsgesetz.....	9
(1) Kernaussagen des Personenbeförderungsgesetzes.....	9
(2) Genehmigungen im Landkreis Cuxhaven.....	10
1.1.4 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG).....	10
1.1.5 Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung.....	11
1.2 Organisation des ÖPNV im Landkreis Cuxhaven.....	11
1.2.1 Organisation des ÖPNV in Nord-Ost-Niedersachsen.....	11
(1) Organisation der Aufgabenträger in Nord-Ost-Niedersachsen: Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO).....	11
(2) Organisation der Verkehrsunternehmen in Nord-Ost-Niedersachsen: Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN).....	12
1.2.2 Organisation des ÖPNV im Raum Bremen/Niedersachsen.....	12
(1) Organisation der Aufgabenträger: Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN).....	12
(2) Organisation der Verkehrsunternehmen: Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN).....	12
1.2.3 Aufgabenträgerschaft der Stadt Cuxhaven.....	13
1.3 Finanzierung des ÖPNV.....	13
1.3.1 Finanzierungsquellen der Verkehrsunternehmen .....	13
1.3.2 Finanzierungsquellen der Aufgabenträger.....	13
(1) Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz.....	13
(2) Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz.....	14
1.3.3 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz.....	15
1.3.4 Finanzmittel nach den Förderrichtlinien des ZVBN.....	15
1.3.5 Finanzmittel und Ausgaben für den ÖPNV im Landkreis Cuxhaven.....	16
1.4 Demografischer Wandel als Rahmenbedingung des ÖPNV.....	17
1.4.1 Merkmale des demografischen Wandels.....	17
1.4.2 Bevölkerungsprognose für den Landkreis Cuxhaven.....	18
1.4.3 Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr.....	22
1.4.4 Handlungsansätze zur Mobilitätssicherung aller Bevölkerungsgruppen.....	23
<b>2. Bestandsdarstellung.....</b>	<b>24</b>
2.1 Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Cuxhaven 2013 - 2017.....	24
2.2 Pendlerdaten im Landkreis Cuxhaven.....	25
2.3 Schüler und Schulen.....	25
2.3.1 Schülerbeförderung.....	25
2.3.2 Schulstandorte und Schülerzahlen.....	26
2.4 Frauen als größte Fahrgastgruppe im öffentlichen Personennahverkehr.....	29
2.5 Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene, Wasser und Straße.....	29
2.5.1 Schienenverkehr.....	29

2.5.2	Fährverbindungen.....	31
2.5.3	Straßengebundener ÖPNV.....	33
	(1) ÖPNV-Angebot nach rechtlicher Differenzierung.....	33
	(2) Fahrzeuge im ÖPNV des Landkreises Cuxhaven.....	34
	(3) Linienkategorien im Landkreis Cuxhaven.....	35
	(4) Teilnetze im Landkreis Cuxhaven.....	35
	Teilnetz 1 Stadt Cuxhaven.....	38
	Teilnetz 2 Wurster Nordseeküste/Stadt Geestland (Verkehrsraum Langen). ..	40
	Teilnetz 3 Land Hadeln (Verkehrsraum Otterndorf – Sietland) / Stadt Geestland (Verkehrsraum Neuenwalde – Debstedt).....	42
	Teilnetz 4 Land Hadeln (Verkehrsraum Am Dobrock)/Hemmoor/Lamstedt..	44
	Teilnetz 5 Stadt Geestland (Verkehrsraum Bederkesa) / Schiffdorf.....	46
	Teilnetz 6 Beverstedt / Hagen / Loxstedt / Schiffdorf.....	48
	(5) Schülerbeförderung (ohne Zuordnung zu einem Teilnetz).....	50
	(6) Anruf-Sammeltaxi-Verkehre im Landkreis Cuxhaven.....	51
2.6	Tarife.....	57
2.7	Fahrgastinformation.....	58
2.7.1	Bedeutung der Fahrgastinformation.....	58
2.7.2	Informationsmedien.....	59
2.7.3	Pendlerportal.....	59
2.7.4	Fahrgastinformation an den Haltestellen.....	60
2.7.5	Echtzeitinformationen.....	60
<b>3.</b>	<b>Bewertung.....</b>	<b>61</b>
3.1	Erreichbarkeitsanalyse.....	61
3.1.1	Vorgehensweise.....	61
3.1.2	Ergebnisse I: ÖPNV-/SPNV-Angebot.....	64
3.1.3	Ergebnisse II: ÖPNV-Erreichbarkeitsanalysen.....	65
3.2	Tarifangebot.....	72
3.3	Fahrgastinformation im Landkreis Cuxhaven.....	73
3.3.1	Informationsmedien.....	73
3.3.2	Fahrgastinformation an den Haltestellen.....	73
3.3.3	Fahrgastinformation an den Fahrzeugen.....	74
<b>4.</b>	<b>Ziele und Maßnahmen / Umsetzung und Finanzierung.....</b>	<b>75</b>
4.1	Allgemeine Definition / Festlegung.....	75
4.2	Sicherstellung von Fördermaßnahmen.....	76
4.3	Genehmigungsrechtliche Position des Landkreises / Genehmigungsfragen.....	77
4.4	Herstellung der Barrierefreiheit.....	79
4.5	Verbesserung der Mobilitätsangebote.....	81
4.6	Tarif.....	85
4.7	Fahrgastinformation.....	86
4.8	Fahrzeuge.....	88
4.9	Fahrweg.....	89
4.10	Schienenpersonennahverkehr (SPNV).....	89
4.11	Ziele und Maßnahmen der Stadt Cuxhaven.....	91

<b>5. Anlagen.....</b>	<b>103</b>
Anlage 1: Abkürzungsverzeichnis	
Anlage 2a: Verordnung (EG) 1370/2007	
Anlage 2b: Verordnung (EU) 2016/2338	
Anlage 3a: Allgemeine Vorschrift des Landkreises Cuxhaven	
Anlage 3b: Allgemeine Vorschrift der Stadt Cuxhaven	
Anlage 4: ZVBN – Förderrichtlinie	
Anlage 5: Richtlinien für die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV im Landkreis Cuxhaven	
Anlage 6: Satzung für die Schülerbeförderung im Landkreis Cuxhaven	
Anlage 7: VNO-Haltestellenkonzept zur barrierefreien Gestaltung von Bus-Haltestellen	

**Hinweis:**

Sämtliche Abbildungen können bei Bedarf auch als Farbversion zur Verfügung gestellt werden

# 1. Grundlagen und Rahmenbedingungen

## 1.1 Gesetzliche Grundlagen

### 1.1.1 Nahverkehrsplan

Der Landkreis Cuxhaven 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 sonstigen Personennahverkehr entfallen,
- (5) welcher Finanzbedarf sich für diese Investitionen einschließlich ihrer Folgekosten ergibt,
- (6) welcher Finanzbedarf für Betriebskostendefizite sich aus dem vorhandenen Bedienungsangebot und aus der Verwirklichung der Maßnahmen ergibt,
- (7) wie der dargestellte Finanzbedarf gedeckt werden soll.

Der NVP ist bei Bedarf vor Ablauf des Fünfjahreszeitraumes anzupassen und fortzuschreiben. 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, Straßenbulasträger, Interessenverbänden der Fahrgäste sowie der LNVG aufzustellen. Aufgrund der Aufgabenträgerschaft der Stadt Cuxhaven nach § 4 Abs. 2 NNVG ist das Einvernehmen der Stadt Cuxhaven zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich.

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 PBefG). Dies geschieht durch die Definition des örtlichen, öffentlichen Verkehrsinteresses. Diese Definition findet wiederum über die Genehmigungsbehörde Eingang in das Konzessionswesen, da die Genehmigungsbehörde die Vorgaben des 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 der NVP jedoch keinen Normencharakter.

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

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

- Abweichend von § 6 Abs. 1 Satz 1 haben die kommunalen Aufgabenträger unter Berücksichtigung der zusätzlichen Gestaltungsmöglichkeiten gemäß §§ 7 a und 7 b bis zum Ablauf des 31. Dezember 2019 einen aktualisierten Nahverkehrsplan für ihren Zuständigkeitsbereich aufzustellen. Mit der Aufstellung dieses Nahverkehrsplans wird diese Vorgabe aus dem NNVG erfüllt.
- Zum 1. Januar 2019 und danach jeweils im Abstand von zwei Jahren haben die kommunalen Aufgabenträger dem Land für ihren Zuständigkeitsbereich einen Bericht vorzulegen, in dem jeweils die insgesamt sowie infolge Finanzhilfeszahlungen nach den §§ 7 a und 7 b erzielten Verbesserungen im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr darzustellen sind (Qualitätsbericht).

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass in der am 24.12.2017 in Kraft getretenen EU-Verordnung 2016/2338 (Novellierung der VO [EG] 1370/2007) die Vorgabe enthalten ist, dass den Verkehrsunternehmen gemachte gemeinwirtschaftliche Vorgaben zukünftig aus „Strategiepapieren“ abgeleitet werden müssen. Da der NVP als ein solches „Strategiepapier“ einzustufen ist, stärkt dies die Rolle des Nahverkehrsplans noch einmal (vgl. folgendes Kapitel).

Das zum 01.01.2013 in Kraft getretene, novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) 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. Diese Verordnung ist durch die „VO (EG) 2016/2338 vom 14.12.2016 zur Änderung der VO (EG) Nr. 1370/ 2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonendienste“ mit Wirkung zum 24.12.2017 novelliert worden.

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, Stadtbus, 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 Landkreis Cuxhaven hat in der „Richtlinie des Landkreises Cuxhaven vom 04.09.2013 über die Festsetzung des Gemeinschaftstarifs für den Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen (VBN) in seinem Geltungsbereich als Höchsttarif“ eine allgemeine Vorschrift erlassen. Diese ist im Jahr 2017 um Regelungen zu den ehemaligen § 45a-Mittel PBefG (neu: § 7a-Mittel NNVG) ergänzt und am 16.10.2019 nochmals um den Aspekt der Anschlussmobilität im Busverkehr im Zuge der Ausweitung des HVV-Tarifs auf den Schienenstrecken in den Landkreis Cuxhaven erweitert worden.

### **(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 (PBefG)

#### (1) Kernaussagen des Personenbeförderungsgesetzes

Die Novellierung des PBefG zum 01.01.2013 wurde notwendig durch die seit Ende 2009 gültige EU-VO 1370/2007 und passt das nationale Recht an die in den Mitgliedstaaten unmittelbar geltende VO an. Der Grundgedanke des EU-Rechts wurde umgesetzt: Sobald öffentliche Mittel zur Finanzierung des ÖPNV fließen, ist diese Leistung grundsätzlich in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren (Ausschreibung oder transparentes und faires Verfahren) zu vergeben. Zu dieser grundsätzlichen Vorgabe sind einige Ausnahmen möglich:

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

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

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

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

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

Genehmigungsanträge, die die Anforderungen des Aufgabenträgers nicht erfüllen, sind zukünftig zwingend zu versagen. Damit hat der Aufgabenträger die Möglichkeit, seine Vorstellungen durch die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (ÖDA) auch umsetzen zu können. Das Verfahren zur Vergabe eines ÖDA ist ebenfalls im PBefG geregelt. Eine besondere Rolle spielt dabei die Vorabkennzeichnung 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 Vorabkennzeichnung 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.

## (2) Genehmigungen im Landkreis Cuxhaven

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

Sofern in Bereichen des Landkreises Cuxhaven der VBN-Tarif gilt, soll dieser grundsätzlich auch weiterhin Anwendung finden. Mit Beschluss des Kreistages vom 04.09.2013 ist für den Ausgleich von Tarifierungsverlusten eine **allgemeine Vorschrift** zur Finanzierung eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen gemäß §8 Abs. 4 PBefG im Landkreis Cuxhaven erlassen worden. Diese allgemeine Vorschrift ist als Anlage Bestandteil des Nahverkehrsplans.

### 1.1.4 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)

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 Antrag 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 für Entscheidungen über die Zulässigkeit von Vorhaben, die in der Anlage 1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) aufgeführt sind, im Sinne des § 14 Abs. 3 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 Cuxhaven 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 Cuxhaven**

### **1.2.1 Organisation des ÖPNV in Nord-Ost-Niedersachsen**

#### **(1) Organisation der Aufgabenträger:**

##### **Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO)**

Zur Erfüllung der nach dem NNVG bestehenden Aufgaben haben die Landkreise Cuxhaven, Harburg, Heidekreis, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Rotenburg (Wümme), Stade und Uelzen die VNO gegründet. Gegenstand des in Stade ansässigen Unternehmens (Inselstraße 1, 21682 Stade) ist die Unterstützung der Gesellschafterlandkreise bei allen den ÖPNV betreffenden Fragen und Aufgaben. Aufgaben der VNO sind – sofern seitens der Aufgabenträger gewünscht – u.a. die

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

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

**(2) Organisation der Verkehrsunternehmen in Nord-Ost-Niedersachsen:  
Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN)**

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

Wichtigste Ziele der VNN (Harburger Str. 96, 21680 Stade) sind die Sicherung und der Ausbau des ÖPNV im nordost-niedersächsischen Verkehrsraum. Die Weiterentwicklung des Regionaltarifs ist ebenso Aufgabe wie die Schaffung von Übergangstarifen zu den benachbarten Kooperationsräumen des Hamburger Verkehrsverbundes, des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen und zum schienengebundenen Personennahverkehr. Vertreten wird die Gemeinschaft durch den Vorstand, der sich aus Delegierten von derzeit vier Unternehmen zusammensetzt. Wichtigstes Organ ist die Gesellschafterversammlung, in der jedes Unternehmen das gleiche Stimmrecht besitzt. Die Geschäftsstelle der VNN befindet sich im Hause der KVG in Stade.

## 1.2.2 Organisation des ÖPNV im Raum Bremen/Niedersachsen

**(1) Organisation der Aufgabenträger:  
Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)**

Der Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) wurde 1996 gegründet. Damit wurde die gesetzlich definierte Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV über die Grenzen einzelner Gebietskörperschaften hinweg zusammengeführt. Zweckverbandsmitglieder sind die Städte Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg sowie die Landkreise Ammerland, Diepholz, Oldenburg, Osterholz, Wesermarsch und Verden. Darüber hinaus gibt es assoziierte Gebietskörperschaften, Gemeinden bzw. Städte aus angrenzenden Landkreisen. Aus dem Landkreis Cuxhaven sind dies die Stadt Geestland sowie die Gemeinden Beverstedt, Hagen, Loxstedt, Schiffdorf und Wurster Nordseeküste.

Die wesentlichen Aufgaben des ZVBN:

- Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV (zuständige Behörde gemäß EG-VO 1370/2007);
- Aufstellung des Nahverkehrsplanes;
- Entscheidung über vorgeschlagene VBN-Tarife;
- Leistung von Abgeltungszahlungen für die Anwendung des VBN-Tarifes;
- Planung, Koordination und Umsetzung von Nahverkehrskonzepten für die Mitglieder;
- Entwicklung von Qualitätsstandards.

Organe des ZVBN (Willy-Brandt-Platz 7, 28215 Bremen) sind die Verbandsversammlung, der Verbandsvorsitzende und dessen Stellvertreter. In der Verbandsversammlung ist jeder Landkreis bzw. jede Stadt mit zwei Mitgliedern vertreten. Die mit dem ZVBN assoziierten Kommunen des Landkreises Cuxhaven sind zusammen durch ein Mitglied vertreten.

**(2) Organisation der Verkehrsunternehmen:  
Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)**

Es haben sich über 30 Verkehrsunternehmen zum Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN) zusammengeschlossen. Der VBN (Am Wall 165-167, 28195 Bremen) ist eine Service- und Managementgesellschaft. Im Auftrag der Verkehrsunternehmen werden von der VBN GmbH insbesondere folgende Aufgaben wahrgenommen:

- Verbund-Marketing, Öffentlichkeits- und Pressearbeit sowie die Fahrgastinformation;
- Erarbeitung eines Vorschlages über Höhe und Struktur des VBN-Tarifes;
- Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen;

- Rahmenvorgaben für ein verbundeinheitliches Vertriebssystem;
- Abgeltungsleistungen für Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste;
- Koordination und Optimierung des Verkehrsangebotes;
- Erarbeitung einer kundenfreundlichen, verständlichen Tarifstruktur;
- Verkehrserhebungen und Marktforschungen;
- Qualitätsmanagement und Beschwerdemanagement;
- Serviceauskunft.

### 1.2.3 Aufgabenträgerschaft der Stadt Cuxhaven

Der Landkreis Cuxhaven ist Aufgabenträger für den ÖPNV im Landkreis. Für den ÖPNV im Stadtgebiet Cuxhaven wurde die Aufgabenträgerschaft der Stadt im Jahr 1998 auf deren Wunsch nach § 4 Abs. 2 NNVG übertragen. Aufgrund der Aufgabenträgerschaft der Stadt Cuxhaven ist das Einvernehmen der Stadt zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten dieses NVP erforderlich.

Als nicht originärer ÖPNV-Aufgabenträger stehen der Stadt Cuxhaven keine Finanzmittel nach §7 (4) und (5) NNVG zu. Der Landkreis reicht derzeit – obwohl er rechtlich dazu nicht verpflichtet ist – diese Regionalisierungsmittel anteilig nach Bevölkerungszahl und Fläche an die Stadt Cuxhaven weiter. Mittel nach § 7a (2) und § 7b (1) NNVG werden – dem NNVG entsprechend - ebenfalls nach der genannten Formel an die Stadt Cuxhaven weitergereicht. Die Stadt wird damit in die Lage versetzt, den ÖPNV im Stadtgebiet nach eigenen Vorstellungen gestalten zu können.

## 1.3 Finanzierung des ÖPNV

### 1.3.1 Finanzierungsquellen der Verkehrsunternehmen

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

- Fahrgeldeinnahmen aus Beförderungsentgelten,
- Zahlungen des Landkreises nach § 7a des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (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,
- Zahlungen nach der allgemeinen Vorschrift für die Festlegung des VBN-Tarifs als Höchsttarif in den Gebieten, in denen der VBN-Tarif gilt,
- Zuschussleistungen von kommunalen Gebietskörperschaften für gewünschte Verkehre oder Tarife.

### 1.3.2 Finanzierungsquellen der Aufgabenträger

#### (1) Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz

Nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) 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 liegt die Dynamisierung der Bundesmittel bei 1,5 %. Nach § 5 „Finanzierung“ stehen den Ländern für den öffentlichen Personennahverkehr aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes jährlich folgende Beträge zur Verfügung:

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	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 wird im Absatz 1 festgelegt, wie hoch der prozentuale Anteil jedes Bundeslandes an den im § 5 fixierten Mitteln ist. Der Anteil Niedersachsens beläuft sich auf 8,59%. Die Auswirkungen des Regionalisierungsgesetzes für das Land Niedersachsen verdeutlicht die folgende Tabelle:

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	[Mio. €]						
<b>Reg.Mittel Niedersachsen</b>	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 existieren nicht. Die Verteilung der Regionalisierungsmittel ist bis Ende 2022 geregelt.

## (2) Finanzmittel für den ÖPNV nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)

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

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

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

1. für Investitionen in die Verbesserung des ÖPNV einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen,
2. zur Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger,
3. zur Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie 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. Dabei ist eine grundsätzliche Voraussetzung, dass die mit diesen Mitteln geförderten Maßnahmen zu Verbesserungen in qualitativer oder quantitativer Hinsicht gegenüber dem Zustand vor der Gesetzesnovelle führen. 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, erstmals zum 01.01.2019. Ende 2021 erfolgt eine Evaluierung der Neuregelung.

### 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 nach den Förderrichtlinien des ZVBN

Die Förderrichtlinien des ZVBN sind zunächst an bestimmte Zuwendungsvoraussetzungen gekoppelt. Voraussetzung für eine Förderung ist die Beachtung

- des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG),
- des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG),
- des Nahverkehrsplans des ZVBN in seiner gültigen Fassung,
- der von der Verbandsversammlung des ZVBN und der Gesellschafterversammlung der VBN GmbH beschlossenen Qualitätskonzepte in der jeweils gültigen Fassung,
- der Belange von mobilitätseingeschränkten Personen sowie der Regelungen im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG).

Eine weitere Voraussetzung ist die Sicherstellung des durch den Antragsteller zu tragenden Eigenanteils. Auch Maßnahmen, für die Zuwendungen Dritter beantragt wurden, können eine Förderung durch

den ZVBN nach diesen Förderrichtlinien erhalten. Es können nach den Förderrichtlinien auch Maßnahmen finanziert werden, für die Zuwendungen nach dem GVFG, dem NNVG, dem BremÖPNVG oder aus Mitteln des Aufbaufonds der Regionalen Arbeitsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen (RAG) oder anderer Institutionen (z.B. EU-Projekte oder Sponsoring durch Dritte) beantragt wurden.

Antragsberechtigt sind die zum Verbandsgebiet des ZVBN gehörenden Gebietskörperschaften einschließlich der durch einen Assoziierungsvertrag mit dem ZVBN verbundenen Gebietskörperschaften. Außerdem sind antragsberechtigt die VBN GmbH oder die mit der VBN GmbH kooperierenden Verkehrsunternehmen, die Leistungen des SPNV im Sinne des § 2 Abs. 5 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) oder des ÖPNV im Sinne des § 42 und 43 (2) PBefG erbringen.

Die Zuwendungen des ZVBN werden als Anteilsfinanzierung oder als einmalige Anschubfinanzierung in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses gewährt. Die förderfähigen Vorhaben untergliedern sich nach

- Förderung von Leistungsverbesserungen,
- Förderung von Haltestellenmaßnahmen,
- Förderung von Maßnahmen der Fahrgastinformation,
- Förderung von Maßnahmen im Bereich der Marktforschung und Nachfrageanalyse und
- Förderung von sonstigen Maßnahmen.

(Richtlinie des ZVBN für die Förderung von ÖPNV-Maßnahmen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen in der Fassung der 4. Änderung vom 01.01.2014)

### 1.3.5 Finanzmittel und Ausgaben für den ÖPNV im Landkreis Cuxhaven

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
<b>NNVG §7 (4)</b>	197.029,00	198.944,00	198.459,00	198.143,00
<b>NNVG §7 (5)</b>	933.153,91	951.534,78	968.407,00	986.500,73
<b>NNVG §7a</b>	X	1.244.132,00	1.244.132,00	1.244.132,00
<b>NNVG §7b</b>	X	655.448,00	655.448,00	655.448,00
<b>Gesamt</b>	<b>1.130.182,91</b>	<b>3.050.058,78</b>	<b>3.066.446,00</b>	<b>3.084.223,73</b>

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

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

- Investitionen** werden mit 50% der nicht durch anderweitige Zuschüsse gedeckten Kosten bezuschusst. Hierzu zählen **Haltestellenmaßnahmen, Vorhaben an Bahnhöfen, Echtzeitanlagen wie DFI-Anzeigetafeln oder Bordrechner** u.ä.
- AST-/Rufbus-/Bürgerbus-Verkehre:** Gefördert werden derzeit 75% der Betriebskosten.
- Fahrgast-Information (I):** Finanzierung von Einrichtung, Marketing und Betrieb der Cuxland-Infoline.
- Fahrgast-Information (II):** Herausgabe und Finanzierung des Kreisfahrplans zu über 50%.
- Pendlerportal:** Kosten für Einrichtung und Betrieb.
- Finanzierung ZVBN-Beiträge:** Der Landkreis gewährt den im ZVBN assoziierten Gebietskörperschaften (Stadt Geestland sowie den Gemeinden Beverstedt, Hagen, Loxstedt, Schiffdorf und Wurster Nordseeküste) einen Zuschuss in Höhe von 100% zu den jährlich anfallenden ZVBN-Finanzierungsbeiträgen.

**Förderung Stadt Cuxhaven:** Der Stadt Cuxhaven ist im Jahr 1998 nach § 4 Abs. 2 NNVG auf Antrag die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV übertragen worden. Als nicht originärer ÖPNV-Aufgabenträger stehen der Stadt Cuxhaven keine Finanzmittel nach § 7 (4) und (5) NNVG zu. Der Landkreis reicht derzeit – obwohl er rechtlich dazu nicht verpflichtet ist – diese Regionalisierungsmittel anteilig nach Bevölkerungszahl und Fläche an die Stadt Cuxhaven weiter. Mittel nach § 7a (2) und § 7b (1) NNVG werden – dem NNVG entsprechend - ebenfalls nach der genannten Formel an die Stadt Cuxhaven weitergereicht. Die Stadt wird damit in die Lage versetzt, den ÖPNV im Stadtgebiet nach eigenen Vorstellungen gestalten zu können

- **VNO:** Gesellschafteranteile für Personal- und Sachkosten.

Für die dem Landkreis gesetzlich zugewiesene Aufgabe der Schülerbeförderung mussten in den vergangenen Jahren folgende Beträge auf (Schülersammelzeitkarten, Kosten für FVO-Verkehre, Zuschüsse für Zusatzleistungen in der Schülerbeförderung) aufgewandt werden:

	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Gesamt</b>	<b>8.349.731</b>	<b>8.415.856</b>	<b>8.937.940</b>	<b>9.045.715</b>	<b>8.800.601</b>

Tabelle 4: Ausgaben für die Schülerbeförderung im Landkreis Cuxhaven

## 1.4 Demografischer Wandel als Rahmenbedingung des ÖPNV

### 1.4.1 Merkmale des demografischen Wandels

Nach dem „Handlungskonzept Demografischer Wandel“ der Niedersächsischen Landesregierung wird die Bevölkerungsentwicklung in den nächsten Jahrzehnten von folgenden Tendenzen maßgeblich bestimmt (vgl. Niedersächsische Landesregierung, Handlungskonzept „Demografischer Wandel“, Hannover 2012, S. 6):

- Bevölkerungsrückgang: Negative Bilanz von Geburten und Sterbefällen, die in ländlichen Räumen auch durch Zuwanderung nicht ausgeglichen werden.
- Bevölkerungsalterung: Ein steigender Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung. Auch die Zahl der Hochbetagten (80 Jahre und älter) wird sich deutlich erhöhen.
- Singularisierung: Diese Entwicklung speist sich aus zwei Quellen – zum einen steigt künftig der Anteil älterer Menschen bei längerer Lebenserwartung von Frauen, zum anderen nimmt die Bedeutung der „Normbiographie“ mit Partnerschaft und Familiengründung tendenziell ab.

Auch wenn sich die Bevölkerungszahlen im Lk Cuxhaven – anders als im Handlungskonzept prognostiziert – zwischen 2013 und 2017 positiv entwickelt haben, haben die ersten Tendenzen des demografischen Wandels im Landkreis Cuxhaven bereits eingesetzt (Alterung, Singularisierung). Vor diesem Hintergrund hatte der Landkreis zunächst am Leitprojekt der Metropolregion Hamburg „Demografie und Daseinsvorsorge“ mit einem eigenen Teilprojekt „Erstellung eines integrierten, verkehrsübergreifenden Mobilitätskonzeptes“ teilgenommen.

Im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) wurde der Landkreis Cuxhaven unter 91 zum Wettbewerb zugelassenen Landkreisen als eine von 18 Modellregionen für das Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität im ländlichen Räumen“ ausgewählt. Ziel dieses Vorhabens war es, vom demografischen Wandel besonders betroffene Regionen bei der Erarbeitung innovativer Konzepte zu unterstützen, mit denen zukünftig sowohl die Daseinsvorsorge und Nahversorgung als auch die Mobilität gewährleistet werden kann.

## 1.4.2 Bevölkerungsprognose für den Landkreis Cuxhaven

Die nachfolgende Bevölkerungsprognose ist dem von der PTV Transport GmbH, Berlin, erstellten Schlussbericht des Bundesprojektes „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ entnommen (Berlin 2018, S. 25ff). Zu beachten ist dabei, dass die kleinräumigen Bevölkerungsprognosen von PTV aus dem Jahre 2016 auf Daten vom 31.12.2015 basieren und in einem Simulationsmodell bis zum Jahre 2030 hochgerechnet wurden. Im Simulationsmodell wurden sowohl natürliche Bevölkerungsentwicklungen als auch Wanderungsbewegungen berücksichtigt. Die verwendeten Simulationsparameter sind dabei aus den Eck- und Durchschnittswerten des Lk Cuxhaven bis 2015 abgeleitet worden, da diese Werte im Regelfall nicht auf Gemeindeebene vorlagen. Es ergeben sich also in der Simulation durchschnittliche Entwicklungstendenzen, die von den tatsächlichen, gemeinde-spezifischen Entwicklungen abweichen können.

### (1) Vorgehensweise

Die kleinräumige Bevölkerungsprognose wurde für elf Gebietskörperschaften im Landkreis Cuxhaven (Städte, Einheitsgemeinden [EG] und Samtgemeinden [SG]) auf Basis des seit dem 01.01.2015 gültigen Gebietsstands, d.h. noch vor der Fusion der Samtgemeinden Land Handeln und Am Dobrock, durchgeführt.

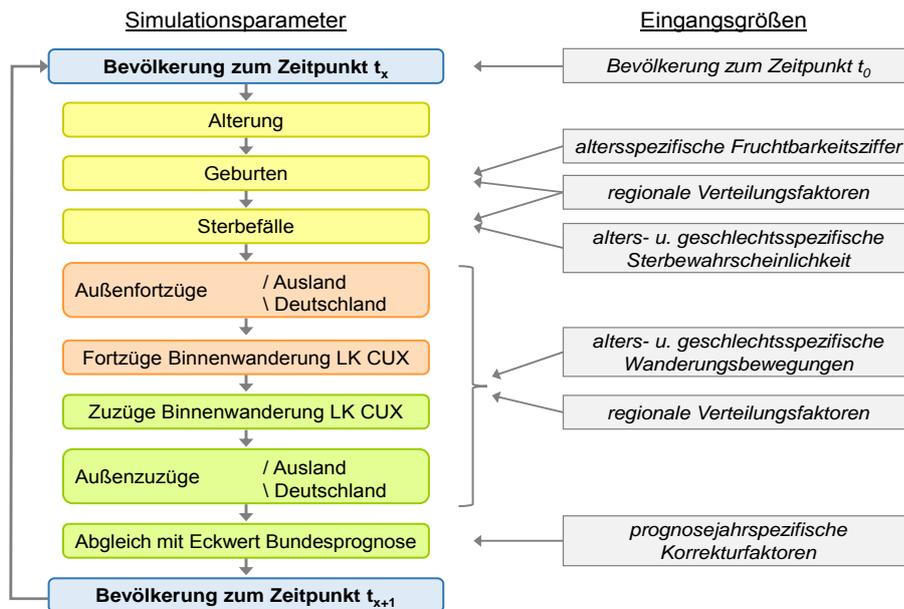
Da die genannten Gebietskörperschaften einen relativ großen Flächenzuschnitt haben und jeweils mehrere Mitgliedsgemeinden (bei Samtgemeinden) bzw. Ortsteile (bei Städten und Einheitsgemeinden) umfassen, wurde für das Simulationsmodell als kleinste Flächeneinheit für die Berechnungen die Ebene „Ortsteil“ gewählt; in einzelnen Fällen wurde unterhalb der Ortsteile nochmals nach sog. „Gemarkungen“ unterschieden.

Für eine statistisch vertretbare Prognoseberechnung wird auf Ebene der Ortsteile bzw. Gemarkungen zwar die benötigte Mindestbevölkerungszahl deutlich unterschritten, d.h. hier lassen sich Annahmen zur durchschnittlichen Bevölkerungsentwicklung nur noch sehr bedingt übertragen. Hier spielen lokale Einflüsse und die Variabilität der Einflussgrößen bei der Bevölkerungsentwicklung eine sehr viel größere Rolle als auf der Ebene übergeordneter Gebietskörperschaften. Allerdings bilden gerade auf dieser kleinräumigen Ebene Daten zur künftigen Bevölkerungszahl und zu der zu erwartenden demografischen Entwicklung eine maßgebende Grundlage für die Planung von Versorgungsangeboten und bei Entscheidungen über zukünftige Infrastrukturstandorte.

Ausgehend von Bevölkerungsstand und -struktur zum Ausgangsstichtag 31.12.2015 berechnete das Simulationsmodell statistische Erwartungswerte für die jährlichen Veränderungen der Bevölkerung im Landkreis Cuxhaven **bis zum Jahr 2030**

- ⇒ auf Ebene der Ortsteile/Gemarkungen,
- ⇒ für Jahres-Alterskohorten (d.h. zwischen 0 und 89 Jahren für einzelne Altersjahre sowie für die Alterskohorte der „Hochbetagten“ ab 90 Jahre und älter) sowie
- ⇒ differenziert nach Geschlecht.

Als Simulationsparameter wurden natürliche Bevölkerungsentwicklungen (Alterung, Geburten, Sterbefälle) ebenso berücksichtigt wie unterschiedliche Formen von Wanderungsbewegungen. Annahmen zur Ausprägung der Simulationsparameter (spezifische Prognosewerte) wurden aus bereits vorliegenden Bundes- oder Landesprognosen übernommen, oder sie wurden im Sinne einer Trendfortschreibung aus der durchschnittlichen Entwicklung dieser Parameter in den vergangenen Jahren abgeleitet (vgl. verwendete Simulationsparameter. Der prinzipielle Aufbau des Simulationsmodells).



## (2) Ergebnisse

Die kleinräumige Bevölkerungsprognose erfolgte für 162 Ortsteile bzw. Gemarkungen (Gebietsstand: 01.01.2015) im Kreisgebiet. Die Ergebnisse lassen sich für die jeweils nächsthöheren Ebene zusammenfassen. Nachfolgend wird die prognostizierte Entwicklung auf Ebene des Landkreises und der Städte, Einheits- und Samtgemeinden beschrieben.

### a) Bevölkerungsprognose auf Ebene des Landkreises Cuxhaven

Bei Zugrundelegung der Annahmen zur natürlichen Bevölkerungsentwicklung und zum Wanderungsverhalten aus den Bundes- oder Landesprognosen ist für den Landkreis Cuxhaven im Zeitraum 2015 bis 2030 eine negative Bevölkerungsentwicklung verbunden mit einer zunehmenden Überalterung zu erwarten.

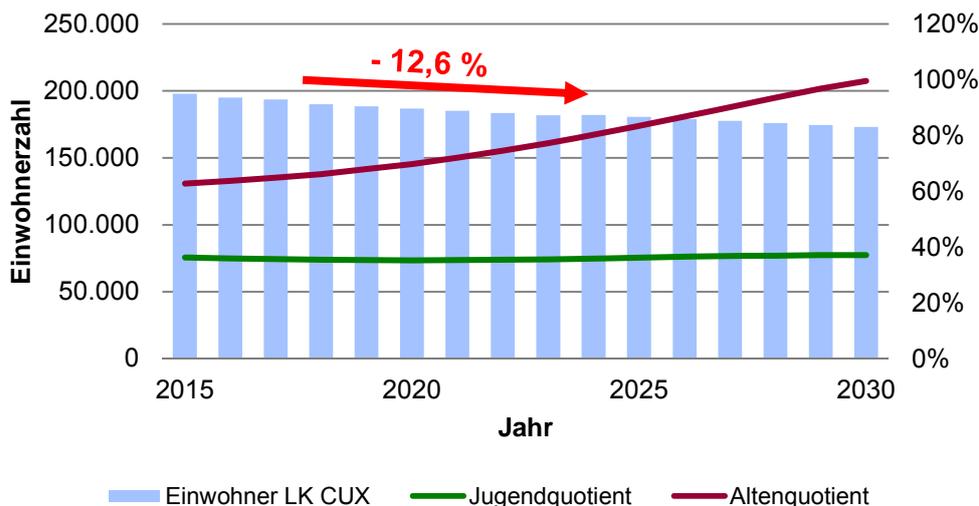


Abbildung 1a: Prognostizierte Einwohnerentwicklung im Landkreis Cuxhaven bis 2030, Jugend- und Altersquotient

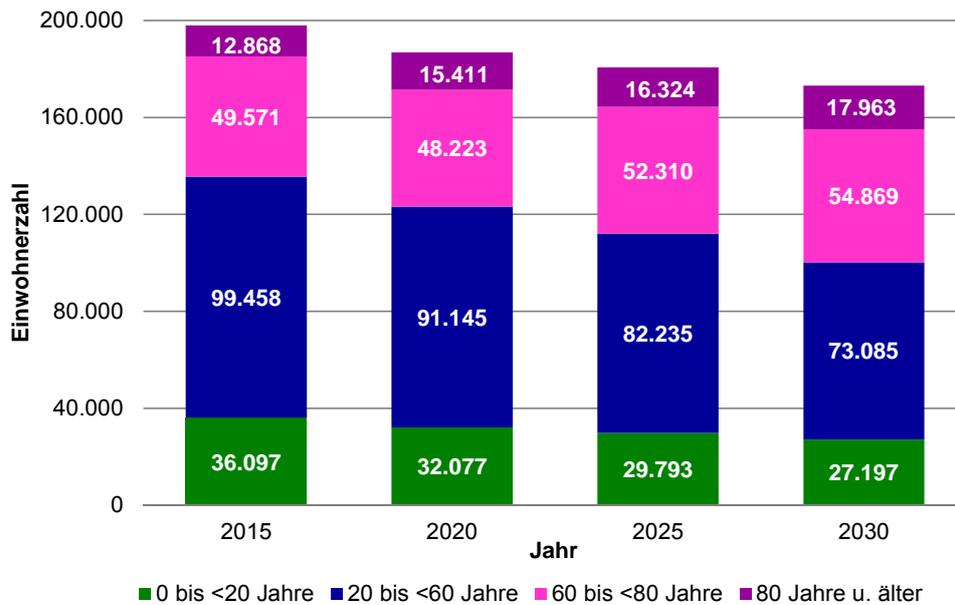


Abbildung 1b: Prognostizierte Einwohnerentwicklung bis 2030 nach Altersklassen (absolut)

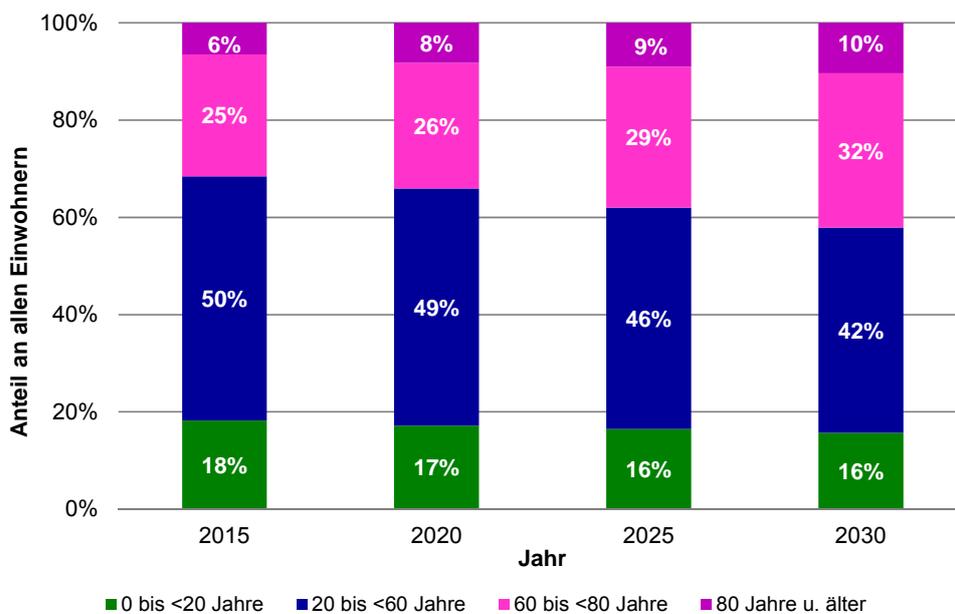


Abbildung 1c: Prognostizierte Einwohnerentwicklung bis 2030 nach Altersklassenanteilen

Im Einzelnen sind folgende Entwicklungen zu erwarten:

- ⇒ Die Einwohnerzahl im Kreisgebiet wird von rd. 198.000 Einwohnern (2015) um 12,6 % auf etwa 173.100 Einwohner (2030) zurückgehen. In Niedersachsen insgesamt wird im gleichen Zeitraum lediglich mit einem Einwohnerrückgang von 4,1 % gerechnet (Statistisches Bundesamt 2015: 13. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung 2014 – 2060).
- ⇒ Der Anteil der Kinder und Jugendlichen unter 20 Jahren an der Gesamtbevölkerung verringert sich im Prognosezeitraum nur leicht von 18 % auf 16 %. Dies sollte jedoch nicht darüber hinweg täuschen, dass sich die absolute Zahl der Unter-20-Jährigen bis 2030 negativ entwickelt und gegenüber 2015 um rd. 25 % zurückgeht.

- ⇒ Deutlich stärker mit einem Rückgang von 50 % auf 42 % sinkt der Anteil der Bevölkerung im Erwerbsalter (20 bis unter 60 Jahre) an der Gesamtbevölkerung, u.a. weil die geburtenstarken Jahrgänge im Prognosezeitraum schrittweise ins Rentenalter „rutschen“.
- ⇒ Dementsprechend steigt der Anteil der Senioren (60 bis unter 80 Jahre) an der Gesamtbevölkerung von 25 % auf 32 %.
- ⇒ Die demografische Entwicklung in Verbindung mit einer steigenden Lebenserwartung führt auch dazu, dass der Anteil der Hochbetagten (80 Jahre und älter) an der Gesamtbevölkerung von 6 % auf 10 % steigt.
- ⇒ Infolge der beschriebenen Entwicklung bleibt der Jugendquotient der Kreisbevölkerung im Prognosezeitraum mit 36 bis 37 % in etwa konstant, weil sich Personenzahl der Bezugsalterskohorte ähnlich entwickelt.
- ⇒ Der Altenquotient steigt jedoch von 62 % in 2015 auf 100 % in 2030 sehr deutlich an. Dies bedeutet, dass auf eine Person im Erwerbsalter (20 bis unter 60 Jahre) eine Person im Seniorenalter (60 Jahre und älter) kommt.

### **b) Bevölkerungsprognose auf Ebene der Städte, Einheits- und Samtgemeinden**

Auf Ebene der Städte, Einheits- und Samtgemeinden wird der Landkreis Cuxhaven im Prognosezeitraum durch sehr unterschiedliche Entwicklungen hinsichtlich der Bevölkerungszahlen und der Altersstruktur der Bevölkerung geprägt sein:

- ⇒ Der Einwohnerrückgang bewegt sich in einer Bandbreite von 6,9 % (Stadt Geestland) und 19,2 % (ehem. SG Am Dobrock).
- ⇒ Hierbei ist der Einwohnerrückgang in der Kreisstadt Cuxhaven und in den Gemeinden entlang der Siedlungsachsen an Unterweser und Unterelbe mit guter Straßen- und ÖPNV-Erschließung (-10,0 % bis -19,9 %) stärker als in der Stadt Geestland, der EG Schiffdorf oder der SG Börde Lamstedt (jeweils weniger als -9,9 %). Gründe sind u.a. die Fortschreibung der bisherigen Entwicklung bei den Wanderungssalden der Gebietskörperschaften.

Der wesentliche Grund für den Einwohnerrückgang ist die negative Bevölkerungsentwicklung aller Gebietskörperschaften im Prognosezeitraum, d.h. alle Städte und Gemeinden weisen eine höhere Zahl an Sterbefällen gegenüber der Zahl der Geburten auf, was trotz Einwohnerzuwächsen infolge positiver Wanderungssalden nicht ausgeglichen werden kann:

- ⇒ Mit Ausnahme der EG Beverstedt und der ehem. SG Am Dobrock verzeichnen die Städte und Gemeinden im Landkreis Cuxhaven im Prognosezeitraum zwar ein positives Wanderungssaldo.
- ⇒ In vielen Gemeinden jedoch kommen auf 10 Einwohnerverluste als Folge der natürlichen Bevölkerungsentwicklung im Mittel nur 1 bis 2 neue Einwohner aus dem Wanderungsgewinn. Lediglich in der SG Hemmoor und der EG Beverstedt (jeweils Verhältnis 10 zu 4), der EG Schiffdorf (Verhältnis 10 zu 6) und der Stadt Geestland (Verhältnis 10 zu 7,5) kann der negative Trend der natürlichen Bevölkerungsentwicklung durch die Zuwanderung besser abgefangen werden.
- ⇒ Die SG Börde Lamstedt zeichnet sich zwar auch durch ein ungünstiges Verhältnis von natürlichem Bevölkerungssaldo und Wanderungssaldo aus (Verhältnis 10 zu 1). Hier verläuft jedoch die natürliche Bevölkerungsentwicklung günstiger als anderenorts, da 3 Sterbefällen 2 Geburten gegenüberstehen; in den anderen Gebietskörperschaften sind es nur 1,5 bis 2 Geburten.

Ähnlich zur Entwicklung der Gesamtbevölkerung zeigt sich auch bei Betrachtung einzelner Altersklassen für den Prognosezeitraum 2015 bis 2030 ein uneinheitliches Bild im Vergleich der Städte und Gemeinden.

- ⇒ In der Altersklasse der Unter-20-Jährigen verzeichnen die EG Loxstedt (-35,3 %), die EG Beverstedt (-35,1 %) und die SG Am Dobrock (-34,2 %) starke Bevölkerungsrückgänge.
- ⇒ In der Altersklasse der 20-Jährigen bis Unter-60-Jährigen sind wiederum die ehem. SG Am Dobrock (-35,3 %) und die EG Beverstedt (-34,1 %) am stärksten vom Bevölkerungsrückgang betroffen.

- ⇒ Die Altersklasse der 60-Jährigen bis Unter-80-Jährigen wächst mit 20 % und mehr am stärksten in der EG Hagen im Bremischen (+33,1%), der EG Schiffdorf (+20,6 %) und der EG Loxstedt (20,1 %).
- ⇒ Bei den Hochbetagten (80 Jahre und älter) sind die stärksten Zuwächse mit +50,0 % und mehr in der EG Wurster Nordseeküste (+76,7 %) sowie wiederum in der EG Loxstedt (+76,5 %), der EG Hagen im Bremischen (+70,4 %) und der EG Schiffdorf (+57,3 %) zu erwarten.

Bei der Interpretation der hier dargestellten Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass innerhalb der betrachteten, relativ großflächigen Städte und Gemeinden deutliche Unterschiede in der erwarteten Bevölkerungsentwicklung nach Mitgliedsgemeinde oder Ortsteil bestehen. Von der Entwicklung der gesamten Gebietskörperschaft kann daher nicht unmittelbar auf die Entwicklung in den jeweils zugehörigen Einheiten geschlossen werden.

### 1.4.3 Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr

Der zu erwartende Bevölkerungsrückgang inklusive Wandel der Altersstruktur bringt für das ÖPNV-Angebot besonders im ländlichen Raum einen erhöhten Anpassungsbedarf mit sich. Eine besondere Herausforderung ist dabei die Sicherung der Mobilitätsangebote angesichts rückläufiger Bevölkerungszahlen.

Da im ländlichen Raum die Schülerbeförderung das Rückgrat des ÖPNV darstellt und damit auch die finanzielle Grundlage bildet, ist der Rückgang der Schülerzahlen eine weitere Herausforderung für die wirtschaftliche Tragfähigkeit des ÖPNV-Angebotes. Sinkende Schülerzahlen könnten dazu führen, dass Schulstandorte zusammengelegt werden müssen. Dabei lässt sich vermuten, dass eine mit dem Rückgang der Schülerzahlen verbundene Reduzierung von Schulstandorten zum einen dazu führt, dass prozentual mehr Schüler/innen auf Beförderung angewiesen sein werden und zum anderen weitere Wege für die Beförderung zurückgelegt werden müssen, was den beschriebenen Effekt teilweise kompensieren könnte. Der Landkreis Cuxhaven wird die Mittel nach §7a NNVG auch bei möglicherweise sinkenden Schülerzahlen an die jeweils fahrenden Verkehrsunternehmen im derzeitigen Verhältnis weiterreichen.

Der ÖPNV in ländlichen Gebieten ist zudem allgemein mit einem sich verstärkenden Problem konfrontiert: Sinkende Fahrgastzahlen führen zu einer Reduzierung des Angebotes – ein reduziertes Angebot führt zu einer weiteren Abnahme der Fahrgastzahlen. Sinkende Bevölkerungszahlen beschleunigen diesen Prozess, da sie die Wirtschaftlichkeit der Systeme weiter schwächen. Von dieser Entwicklung sind insbesondere Bevölkerungsgruppen betroffen, die nicht über einen eigenen PKW verfügen.

Hinzu kommt, dass durch abnehmende Bevölkerungszahlen auch die Nahversorgung zunehmend in Frage gestellt werden könnte (Einkauf, Dienstleistung, ärztliche Versorgung), weil sich unter den beschriebenen Vorzeichen Konzentrationsprozesse einstellen, die auf die Mobilitätsanforderungen direkten Einfluss haben. Konzentrationsprozesse im ländlichen Raum führen zu komplexeren Wegeketten für die Bevölkerung. Komplexe Wegeketten lassen sich jedoch in einem zeitlich vertretbaren Maß immer weniger mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigen, wodurch der private PKW seine Bedeutung im ländlichen Raum weiter ausbauen und die Nachfrage nach ÖPNV-Angeboten voraussichtlich weiter sinken wird. Ob die steigende Zahl älterer Menschen den Rückgang anderer Nutzergruppen kompensieren wird, ist insofern fraglich, da einerseits der Führerscheinbesitz und die PKW-Verfügbarkeit unter den älteren Menschen ansteigen wird – insbesondere bei den Frauen –, andererseits dürfte aber die Zunahme der Hochbetagten einen Anstieg nicht (mehr) automobiler Bevölkerung bewirken. Es kann von einem Anwachsen der ÖPNV-Nutzer im Rentenalter ausgegangen werden mit der Folge, dass eine Verbesserung der Barrierefreiheit des Angebotes notwendig ist.

Die zukünftige Entwicklung der Mobilitätsbedürfnisse und –anforderungen ist insgesamt schwer abschätzbar, da sie nicht allein von demografischen Prozessen abhängt. Hinzu kommen insbesondere die Entwicklung der Mobilitätskosten, die Veränderung gesellschaftlicher Präferenzen bei der Wahl der Verkehrsmittel, die Einkommensentwicklung oder auch der Wandel von Wegbeziehungen zwischen den Wohn-, Arbeits-, Freizeit- und Versorgungsstätten.

#### 1.4.4 Handlungsansätze zur Mobilitätssicherung aller Bevölkerungsgruppen

Zukünftige Mobilitätskonzepte müssen sowohl zeitlich als auch räumlich flexibel und anpassungsfähig sein. Zeitlich, weil zunächst noch mit einer Zunahme des Mobilitätsaufwandes aufgrund sich verlängernder Wegebeziehungen gerechnet werden kann, während mittelfristig der Bevölkerungsrückgang und die steigenden Energiepreise zu einem Absinken des Gesamtverkehrsaufkommens führen werden. Räumlich flexible Konzepte sind gefragt, weil die Herausforderungen und Bedürfnisse lokal unterschiedlich sind und nur durch angepasste integrierte Konzepte bewältigt werden können.

Die Schülerbeförderung trägt maßgeblich zur Finanzierung des ÖPNV-Angebotes im ländlichen Raum bei. Der zu erwartende Rückgang der Schülerzahlen und die damit in einigen Regionen notwendigerweise verbundene Konzentration von Schulstandorten machen daher Anpassungsleistungen notwendig. Unter diesem Gesichtspunkt wäre zu überprüfen, ob die Landkreise jeweils die optimale Grenze für die Beschulung und Organisation der Schülerbeförderung bilden. Eine Möglichkeit der effizienteren Abwicklung der Schülerbeförderung bestünde auch darin, gestaffelte Anfangs- und Endzeiten zwischen den Schulstandorten einzuführen. Das Beförderungsaufkommen könnte dadurch zeitlich entzerrt werden, wodurch sich der notwendige Einsatz von Fahrzeugen und Personal deutlich reduzieren ließe.

Der klassische liniengebundene ÖPNV ist unter den Bedingungen sinkender Nutzungszahlen kaum noch im bisherigen Umfang flächendeckend aufrecht zu erhalten. Lösungs- und Anpassungsmöglichkeiten bestehen in alternativen Bedienungskonzepten, die eine flexible Versorgung gewährleisten können, wie etwa

- ⇒ Anruf-Sammeltaxis, Anruf-Linientaxis, Rufbusse,
- ⇒ Bürgerbusse,
- ⇒ Einrichtung von Event- und Mitnahmeverkehren (Theaterbusse, Event-Shuttle, Tourismusverkehre), Mitfahrzentralen bzw. Anlaufstellen.

Weiterhin ist die Förderung der Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel (Bus ↔ Bahn, Bus ↔ Bus, Bus ↔ Fahrrad, Bus ↔ MIV, AST/Rufbus ↔ Linienbus) für die Sicherung zukünftiger Mobilitätsanforderungen im ländlichen Raum ein wesentlicher Aspekt.

Handlungsoptionen zur Förderung der künftigen ÖPNV-Nutzung:

- ⇒ Sichere, qualitativ hochwertige und barrierefreie Gestaltung von Fahrzeugen und Haltestellen;
  - ⇒ Optimierung von Fahrplänen;
  - ⇒ Abstimmung von Fahrplänen unterschiedlicher Verkehrsmittel auf Straße und Schiene;
  - ⇒ Schaffung leicht wahrnehmbarer und verständlicher Informationsangebote und
  - ⇒ Ausbau von geeigneten (internetbasierten) Informationssystemen.
-

## 2. Bestandsdarstellung

### 2.1 Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Cuxhaven 2013 – 2017

Die Bevölkerungsentwicklung im Zeitraum von 2013 bis 2017:

	Fläche (qkm)	Einwohner		Änderung 2013-2017	Bevölke- rungs- Dichte
		31.12.2013	31.12.2017		
Land Niedersachsen	47.709,83	7.790.559	7.962.775	+ 2,21%	166,9
Landkreis Cuxhaven	2.058,97	196.607	198.459	+ 0,94%	96,4

Tabelle 5: Bevölkerungsentwicklung Landkreis Cuxhaven / Land Niedersachsen 2013 - 2017

Quelle: Lk Cuxhaven, Amt Bauaufsicht und Regionalplanung / Landesamt für Statistik Niedersachsen

Kommune	Fläche (qkm)	Einwohner 31.12.2013	Einwohner 31.12.2017	Änderung 2013-2017	Bevölke- rungs- Dichte
Cuxhaven, Stadt	161,93	48.325	48.470	+ 0,30%	299,3
Stadt Geestland	356,56	30.411	30.873	+ 1,52%	86,6
Gem. Beverstedt	198,05	13.502	13.526	+ 0,18%	68,3
Gem. Hagen	197,43	10.960	11.099	+ 1,27%	56,2
Gem. Loxstedt	141,74	15.827	16.115	+ 1,82%	113,7
Gem. Schiffdorf	113,57	13.733	14.182	+ 3,27%	124,9
Gem. Wurster Nordseek.	181,73	16.799	17.094	+ 1,76%	94,1
SG Börde Lamstedt	177,60	6.028	6.053	+ 0,41%	34,1
SG Hemmoor	123,80	13.977	13.839	- 0,99%	111,8
SG Land Hadeln	406,57	27.025	26.849	- 0,65%	66,0

Tabelle 6: Bevölkerungsentwicklung Kommunen im Landkreis Cuxhaven 2013 - 2017

Quelle: Lk Cuxhaven, Amt Bauaufsicht und Regionalplanung / Landesamt f. Statistik Niedersachsen

Im Betrachtungszeitraum 2013 bis 2017 hat das Land Niedersachsen einen Bevölkerungszuwachs von rund 2,2% verzeichnen können. Auch im Landkreis Cuxhaven hat sich in diesem Zeitraum die Einwohnerzahl gesteigert, allerdings lag die Steigerungsrate mit rund 0,9% unterhalb der Landesentwicklung.

Bei Analyse der Bevölkerungsentwicklung in den Kommunen des Landkreises weisen alle Kommunen mit Ausnahme der SG Hemmoor (- 0,99%) und der SG Land Hadeln (- 0,65%) positive Ergebnisse auf. Stärkere Einwohnerzuwächse konnten die Gemeinden Schiffdorf (+ 3,27%) und Loxstedt (+ 1,82%), die Stadt Geestland (plus 1,52%) sowie die Gemeinde Wurster Nordseeküste (+ 1,76%) erzielen. Es sind also die Kommunen in den Einzugsbereichen Bremens bzw. Bremerhavens, die im Lk Cuxhaven die positivsten Bevölkerungssalden aufweisen, während die Kommunen an der „Elbe-Linie“ ihre Einwohnerzahlen nur leicht erhöhen konnten bzw. einen leichten Bevölkerungsrückgang zu verzeichnen haben.

## 2.2 Pendlerdaten im Landkreis Cuxhaven

Für die Betrachtung der Pendlerbeziehungen wird auf Daten der Bundesagentur für Arbeit, Statistik-Service Nordost, zurückgegriffen. Zu beachten ist, dass sich die Angaben ausschließlich auf die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten beziehen. Danach ergaben sich für den Landkreis Cuxhaven folgende Größenordnungen (Stand: 30.6.2016): Mit weitem Abstand stehen die Pendlerbeziehungen (Ein- und Auspendler) mit der Stadt Bremerhaven an der Spitze. Rund 21.000 der pendelnden sozialversicherungspflichtig Beschäftigten haben als Ziel oder Quelle die Stadt Bremerhaven. Weitere, wichtige Zielorte für Pendler/innen sind Bremen (rund 5.000 Pendler), der Landkreis Stade (rund 4.500), Hamburg (rund 1.800) sowie die Landkreise Rotenburg (1.900) und Osterholz-Scharmbeck (1.600). Die Stadt Cuxhaven ist Quelle bzw. Ziel für rund 4.900 Pendler/innen.

Pendlerzahlen																		
	Lk Cuxhaven		Stadt Cuxhaven		Bremen (Stadt)		Bremerhaven		Hamburg		Lk Osterholz		Lk Rotenb.(W.)		Lk Stade		Gesamt	
	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus	Ein	Aus
Lk Cuxhaven	X	X	1.069	3.955	566	4.429	3.868	17.293	178	1.625	553	1.072	682	1.249	1.276	3.201	<b>8.192</b>	<b>32.824</b>
Gem. Beverstedt	503	636	14	42	29	656	158	1.663	0	83	121	248	154	212	17	30	<b>996</b>	<b>3.570</b>
SG Börde Lamstedt	622	639	15	66	0	20	12	88	0	84	0	0	114	268	110	414	<b>873</b>	<b>1.579</b>
Stadt Cuxhaven	3.955	1.069	X	X	127	354	474	930	81	271	49	34	50	79	262	169	<b>4.998</b>	<b>2.906</b>
Stadt Geestland	1.321	926	148	389	73	601	1.307	5.168	13	127	45	84	75	154	22	97	<b>3.004</b>	<b>7.546</b>
Gem. Hagen	364	324	0	32	130	1.134	133	883	0	44	171	377	50	43	0	12	<b>848</b>	<b>2.849</b>
SG Hemmoor	1.039	942	65	306	0	37	12	60	15	510	0	0	89	140	493	1.442	<b>1.713</b>	<b>3.437</b>
SG Land Hadeln	2.478	2.885	439	1.787	28	108	62	485	0	248	19	42	20	82	255	958	<b>3.301</b>	<b>6.595</b>
Gem. Loxstedt	478	541	24	72	62	692	475	3.016	0	114	42	77	26	39	0	10	<b>1.107</b>	<b>4.561</b>
Gem. Schiffdorf	745	476	70	87	71	413	893	3.197	0	69	24	50	30	61	0	19	<b>1.833</b>	<b>4.372</b>
Gem. Wurster Nordseeküste	362	592	262	1.148	8	253	192	1.780	11	88	0	25	0	35	0	39	<b>835</b>	<b>3.960</b>

Tabelle 7: Pendlerzahlen

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Statistik-Service Nordost, 2016 – Datenaggregation: VNO

## 2.3 Schüler und Schulen

### 2.3.1 Schülerbeförderung

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

- die 1. bis 10. Schuljahrgänge der allgemeinbildenden Schulen,
- die 11. und 12. Schuljahrgänge der Schulen im Förderschwerpunkt für geistige Entwicklung der Förderschulen,
- die Berufseinstiegsschule,
- die ersten Klasse 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 Cuxhaven. 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 (siehe Anlage).

Die Schülerbeförderung stellt wie in vielen ländlich geprägten Gebieten auch im Landkreis Cuxhaven das Rückgrat des ÖPNV dar. Auf zahlreichen Linien ist das vorhandene Angebot auch darauf abgestimmt. Folgende übergeordnete Ziele sind zu berücksichtigen:

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

Die Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Cuxhaven sieht folgende Rahmenbedingungen für anspruchsberechtigte Schüler vor:

- Die Schulwegmindestentfernung beträgt für Schüler/innen, die einen Schulkindergarten besuchen, die an einer besonderen Sprachfördermaßnahme gemäß § 54a Abs. 2 NSchG teilnehmen, und des Primarbereichs 2,0 km;
- für Schüler/innen der Jahrgangsstufen 5 bis 10 der allgemeinbildenden Schulen in der Zeit vom 01. April bis 31. Oktober 3,0 km, vom 01. November bis 31. März 2,0 km;
- für Schüler/innen der Berufsbildenden Schulen, der Berufseinstiegsschule sowie der ersten Klasse von Berufsfachschulen, soweit die Schüler/innen diese ohne Sekundarabschluss I – Realschulabschluss – besuchen, ganzjährig 4 km.

Die zumutbaren Schulwegzeiten und die Wartezeiten, die grundsätzlich nicht überschritten werden sollen, betragen:

- Für Schüler/innen des Primarbereichs und des Sekundarbereichs I nicht mehr als 60 Min. für den reinen Schulweg in eine Richtung;
- Für Schüler/innen der Berufsbildenden Schulen nicht mehr als 90 Min. für den reinen Schulweg in eine Richtung;
- Wartezeiten vor Unterrichtsbeginn für alle Schüler/innen 30 Min.;
- Wartezeiten nach Unterrichtschluss für alle Schüler/innen 60 Min.;
- Wartezeiten bei Umsteigeverbindungen 15 Min.
- Bei Beförderung der Schüler/innen im ÖPNV, bei dem der Fahrzeugeinsatz zu fahrplanmäßig vorgegebenen Zeiten erfolgt, sind auch längere als die genannten Wartezeiten zumutbar, wenn eine Verlegung der fahrplanmäßig vorgegebenen Fahrzeiten vom Träger der Schülerbeförderung nicht erreicht werden kann oder aufgrund öffentlicher Interessen nicht zu vertreten ist.
- Beim Besuch einer Schule außerhalb des Landkreisgebietes und an den zentralen Förderschulen innerhalb des Landkreisgebietes mit Schwerpunkt für körperliche und motorische sowie für geistige Entwicklung finden die Schulwegzeiten keine Anwendung.

Im Hinblick auf die Inklusion von Schüler/innen mit Einschränkungen orientiert sich die Schülerbeförderung an den jeweiligen Bedarf und wird entsprechend flexibel gehandhabt.

### 2.3.2 Schulstandorte und Schülerzahlen

Im Schuljahr 2018/19 wurden etwa 8.500 anspruchsberechtigte Schüler/innen befördert. Darüber hinaus nutzt eine nicht bekannte Zahl von Schülern und Schülerinnen, für die keine Beförderungspflicht besteht, den ÖPNV auf eigene Kosten. Für den Lk Cuxhaven haben die Schulstandorte, die Schülerzahlen und deren zukünftige Entwicklung eine besondere Bedeutung, da ein wesentlicher Teil des straßengebundenen ÖPNV durch eine Integration der Schülerverkehre in den Linienverkehr ermöglicht und finanziert wird.

Im Hinblick auf die Schulstandorte weist der Landkreis ein flächendeckendes Angebot von Schulen auf. Alle Städte, Gemeinden und Samtgemeinden verfügen über eine oder mehrere Grundschulen sowie Oberschulen bzw. Haupt-/Realschulen. Standorte von Gymnasien innerhalb des Landkreises sind Bad Bederkesa, Beverstedt, Cuxhaven, Hagen, Hemmoor, Langen, Loxstedt und Otterndorf. Darüber hinaus besuchen Schüler/innen aus dem Landkreis Gymnasien in der Stadt Bremerhaven.

<b>Schulstandorte</b>							
	<b>GS</b>	<b>HS</b>	<b>RS</b>	<b>OBS</b>	<b>GY</b>	<b>FöS</b>	<b>BBS</b>
Cuxhaven, Stadt	X	X	X		X	X	X
Bad Bederkesa	X			X	X	X	
Debstedt						X	
Drangstedt/Elmlohe	X						
Langen	X			X	X		
Lintig						X	
Neuenwalde	X						
Beverstedt	X			X	X		
Bokel	X						
Lunestedt	X						
Armstorf	X						
Lamstedt	X			X			
Mittelstenahe	X						
Hagen	X	X	X		X		
Bramstedt	X						
Uthlede	X						
Hemmoor	X	X	X		X	X	
Hechthausen	X						
Osten	X						
Cadenberge	X			X			X
Ihlienworth	X						
Neuenkirchen	X						
Neuhaus	X						
Nordleda	X						
Oberndorf	X			X			
Otterndorf	X	X	X		X		
Wingst	X						
Wanna	X						
Bexhövede	X						
Loxstedt	X	X	X		X		
Stotel	X						
Dorum	X			X			
Midlum	X						
Nordholz	X						
Wremen	X						
Geestenseth	X						
Schiffdorf	X			X			X
Sellstedt	X						
Spaden	X						
Wehdel	X						

Tabelle 7b: Schulstandorte

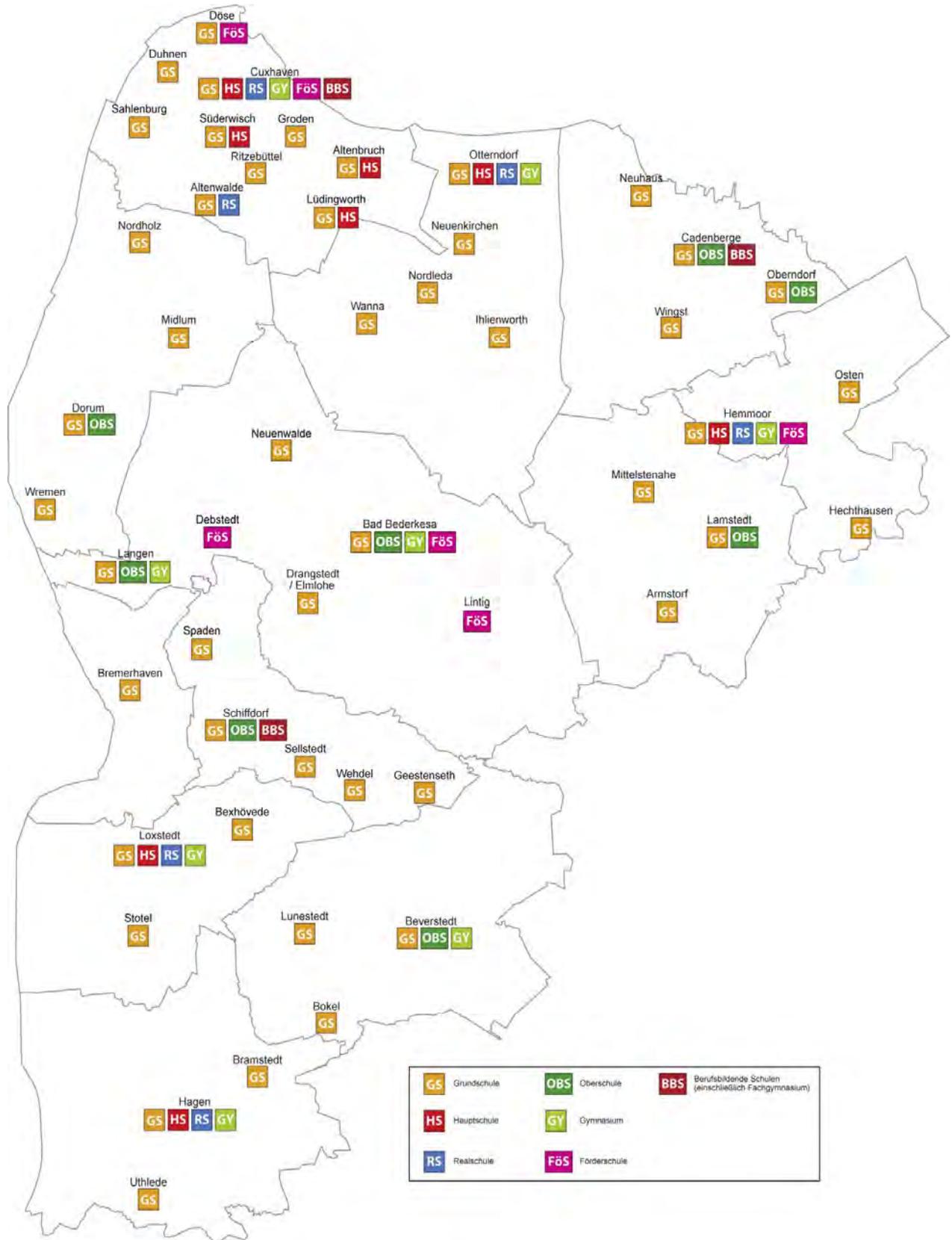


Abb. 2: Schulstandorte im Landkreis Cuxhaven

Von insgesamt rund 26.500 Schülern und Schülerinnen haben fast 8.500 Schüler/innen Anspruch auf eine vom Landkreis finanzierte Schülerbeförderung zzgl. der Schüler/-innen, die Fahrtkostenerstattungen erhalten. Im Rahmen der Schülerbeförderung anspruchsberechtigter Schülerinnen und Schüler aus den Ortschaften Debstedt und Langen sowie in Teilbereichen der Stadt Cuxhaven (Döse, Duhnen, Groden, Stickenbüttel) können mittels Fahrtkostenerstattung ihren Anspruch geltend machen. Zahlen zu den hier anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schülern liegen nicht vor.

Innerhalb der letzten Jahre sind sowohl die Schülerzahlen insgesamt als auch die Zahl der Schüler/-innen, die eine Fahrkarte erhalten haben, annähernd gleich geblieben.

## 2.4 Frauen als größte Fahrgastgruppe im ÖPNV

Schon gegenwärtig stellen Frauen die größte Fahrgastgruppe im ÖPNV. Dies liegt u.a. daran, dass der Führerscheinbesitz bei älteren Jahrgängen deutlich geringer als bei den Männern ist. Dies hat sich zwar grundlegend verändert, einen Unterschied zwischen Männern und Frauen gibt es in Bezug auf die Fahrerlaubnis nicht mehr, aber aufgrund der im Vergleich zu Männern höheren Lebenserwartung von Frauen werden auch zukünftig Frauen einen höheren Nutzungsanteil am ÖPNV haben. Entsprechend sind verstärkte Anstrengungen zu unternehmen, um die Anforderungen weiblicher Fahrgäste im Bereich Fahrzeuge, Haltestellen und Zuwegungen zu erfüllen. Hier sind insbesondere auch Fragen der Sicherheit und des Sicherheitsgefühls ein wesentlicher Themenschwerpunkt.

## 2.5 Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene, Wasser und Straße

### 2.5.1 Schienenverkehr

Die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt beim Land. Das Land hat die Zuständigkeit auf die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) übertragen.

<b>KBS 121</b>	<b>Cuxhaven – Otterndorf – Cadenberge – Hemmoor – Stade – Hamburg, Hbf</b>	
Betreiber	Verkehrsgesellschaft Start Unterelbe mbH	
Anschrift	Am Bahnhof 1, 27472 Cuxhaven	
Telefon	0 47 21 / 204 97 24	
E-Mail	info@startgmbh.com	
Internet	www.startgmbh.com	
<b>KBS 122</b>	<b>Bremerhaven – Sellstedt – Wehdel – Geestenseth – Frelsdorf – Bremervörde – Buxtehude</b>	
<b>KBS 125</b>	<b>Cuxhaven – Nordholz – Dorum – Wremen – Bremerhaven</b>	
Betreiber	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVW)	
Anschrift	Am Bahnhof 1, 27432 Bremervörde	
Telefon	0 47 61 / 99 31 – 0	
E-Mail	<a href="mailto:bahn@evb-elbe-weser.de">bahn@evb-elbe-weser.de</a>	
Internet	www.evb-elbe-weser.de	
<b>KBS 125</b>	<b>Bremerhaven – Loxstedt – Lunestedt – Stubben – Osterholz-Scharmbeck – Bremen, Hbf</b>	
Betreiber	NordWestBahn GmbH (RS2)	DB Regio AG (RE8 und RE9)
Anschrift	Franz-Lenz-Str. 5, 49084 Osnabrück	Ernst-August-Platz 10
Telefon	0 18 06 / 600 – 161	30159 Hannover
E-Mail	<a href="mailto:dialog@nordwestbahn.de">dialog@nordwestbahn.de</a>	ran-niedersachsen-bremen@bahn.de
Internet	www.nordwestbahn.de	www.bahn.de
	<b>Museumsbahn Bad Bederkesa – Drangstedt – Debstedt – Langen - Bremerhaven</b>	
Betreiber	Museumsbahn Bremerhaven – Bederkesa e.V.	
Anschrift	Bahnhofstr. 18, 27624 Bad Bederkesa	
Telefon	0 47 45 / 71 69	
E-Mail	info@museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de	
Internet	www.museumsbahn-bremerhaven-bederkesa.de	

Tabelle 8: Schienenstrecken im Landkreis Cuxhaven und ihre Betreiber

Die Streckenführung und die Lage der Bahnhöfe/Haltepunkte ist der Abbildung 3 zu entnehmen.

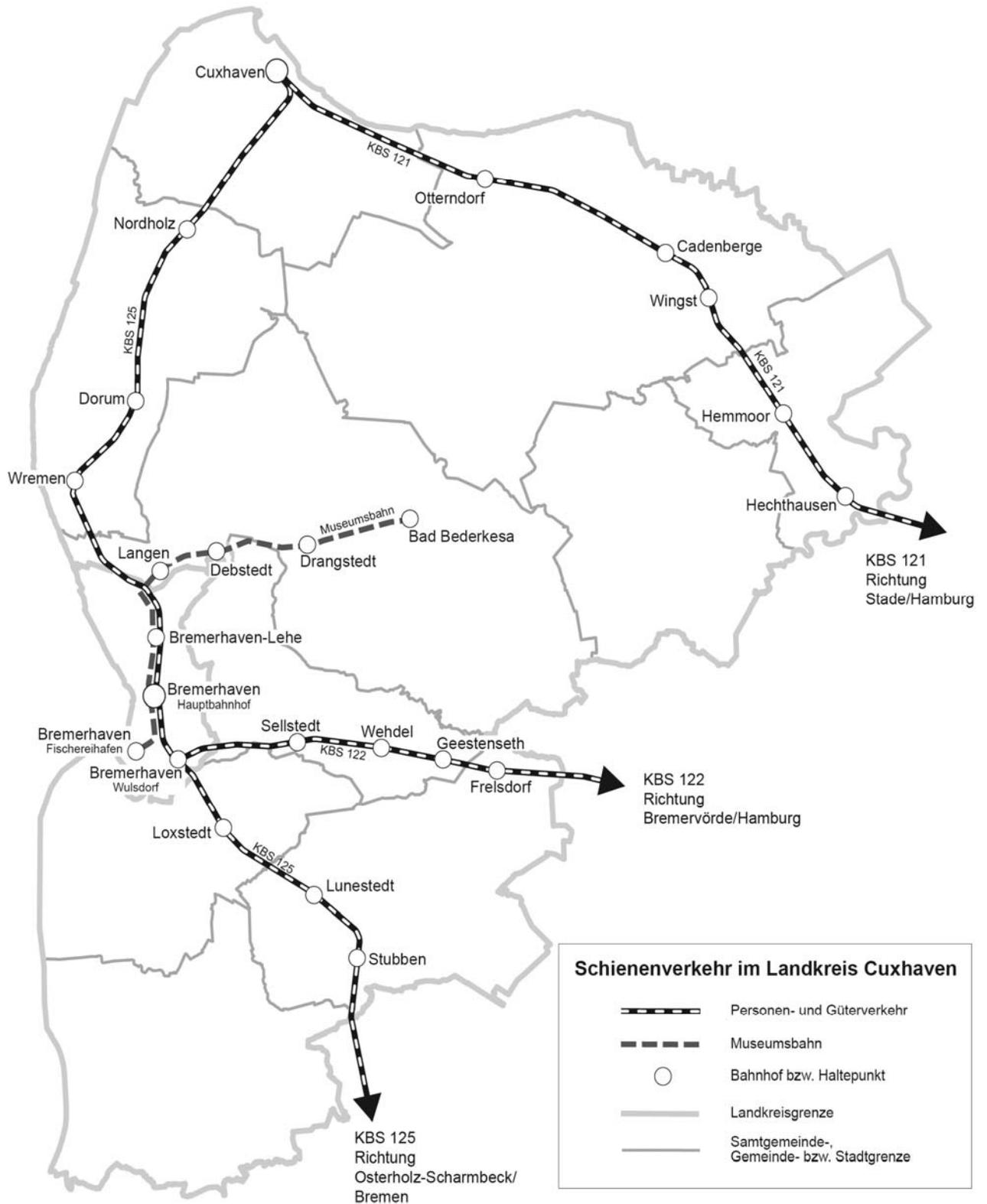


Abb. 3: Schienenstrecken im Landkreis Cuxhaven

## 2.5.2 Fährverbindungen

Auf der Weser werden zwei für den Landkreis Cuxhaven bedeutsame Fährverbindungen mit einem ganzjährigen, fahrplanmäßigen Angebot durchgeführt:

<b>Bremerhaven – Nordenham-Blexen</b>	
Betreiber	Weserfähre GmbH
Anschrift	Zur Hexenbrücke 11, 27570 Bremerhaven
Telefon	0471 / 30 03 – 600
E-Mail	info@weserfaehre.de
Internet	www.weserfaehre.de
<b>Sandstedt – Brake-Golzwarden</b>	
Betreiber	Schnellfähre Brake – Sandstedt GmbH & Co. KG (SBS)
Anschrift	Mühlenstr. 5, 26919 Brake (Unterweser)
Telefon	0 44 01 / 70 04 24 – Mobilfunk: 0176 / 22 64 78 75
E-Mail	info@weser-faehre.de
Internet	www.weser-faehre.de

Tabelle 9: Fährverbindungen und ihre Betreiber

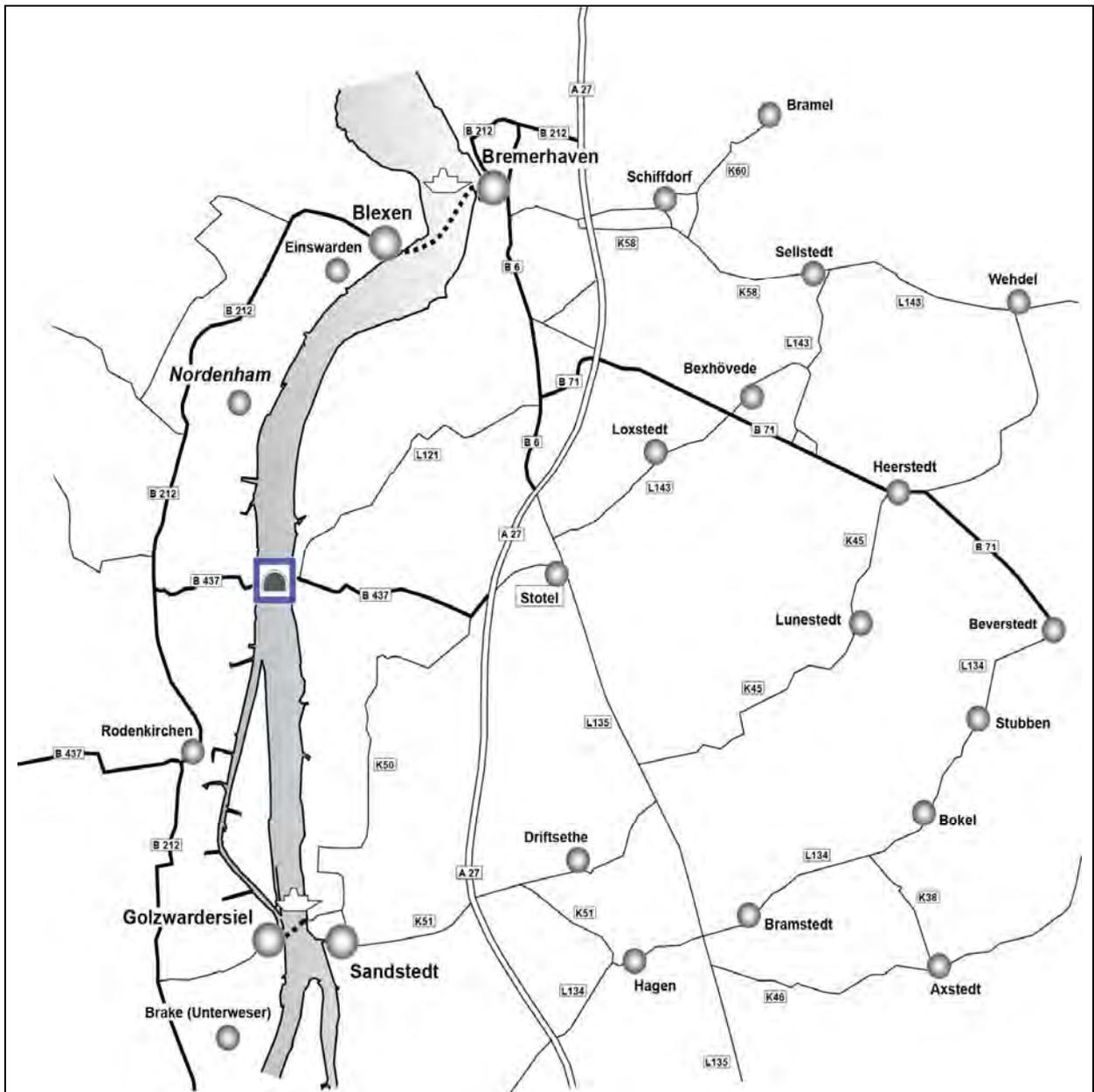


Abb. 4: Fährverbindungen im Landkreis Cuxhaven

## 2.5.3 Straßengebundener ÖPNV

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

Der straßengebundene ÖPNV im Landkreis Cuxhaven wird nach folgenden Vorschriften des Personenbeförderungsgesetz (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. Geprägt wird das Angebot im Landkreis von der Schülerbeförderung.
- 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),
  2. Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt (Schülerfahrten),
  3. Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten),
  4. Theaterbesucherndient.“ Sonderlinienverkehre können für Dritte geöffnet sein.
- c) Neben der Schülerbeförderung nach den §§ 42 und 43 (2) PBefG erfolgen im Landkreis in der Schülerbeförderung auch Fahrten nach **Freistellungsverordnung (FVO)**. Nach § 57 Abs. 1 Nr. 1 Ziffer 8 PBefG ist dabei Voraussetzung, dass nur die im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht besonders ins Gewicht fallenden Beförderungsfälle freigestellt werden.
- d) **Verkehr mit Taxi- bzw. Mietwagen** nach § 49 in Verbindung mit § 2 Abs. 6 PBefG (**AST-Verkehre**). Als Ergänzung des Linienverkehrs existieren in den Kommunen des Landkreises Cuxhaven nachfrageorientierte Angebote.
- e) **Bürgerbusverkehre**: Diese werden in Niedersachsen nach §42 PBefG genehmigt. Die Genehmigung und Betriebsführung liegt im Regelfall bei dem vor Ort fahrenden Bus-Unternehmen. Das betriebsführende Verkehrsunternehmen ist damit formal auch für die Gestellung eines Ersatzfahrzeugs für ein ausfallendes BB-Fahrzeug zuständig. In der Praxis ist zwischen Genehmigungsinhaber (bzw. Betriebsführer) und BB-Verein häufig geregelt, dass die BB-Vereine durch Ausleihe eines Ersatzfahrzeugs oder durch Vereinbarungen mit dem örtlichen Taxi- bzw. Mietwagen-Unternehmen für Ersatz sorgen.

Der Landkreis Cuxhaven unterstützt BB-Vereine analog der AST-Förderung. Aus Sicht des Landkreises in seiner Funktion als ÖPNV-Aufgabenträger ist bei der Umsetzung von Bürgerbus-Verkehren ein wesentlicher Aspekt, dass Bürgerbusverkehre bestehende AST-Angebote nicht konkurrenzieren und damit in hrem Bestand gefährden. In Planung ist derzeit der BB Lamstedt/Hechthausen mit der Linienführung Armstorf – Nindorf - Lamstedt – Hechthausen – Hemmoor, dessen Betriebsaufnahme im Februar 2020 erfolgen soll.

**(2) Fahrzeuge im ÖPNV des Landkreises Cuxhaven**

<b>Gesamtzahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge</b>	<b>Linienunternehmen 54</b>	<b>Subunternehmen 82</b>
Durchschnittsalter der Fahrzeuge (ca.)	<b>10,3 Jahre</b>	
<b>Fahrzeugart</b>	Hochflur-Fahrzeuge (Anzahl)	Niederflur-/Low- Entry-Fahrzeuge (Anzahl)
⇒ Kleinbus	<b>6</b>	<b>0</b>
⇒ Midibus	<b>1</b>	<b>3</b>
⇒ Solobus	<b>48</b>	<b>41</b>
⇒ 15m-Bus	<b>6</b>	<b>4</b>
⇒ Gelenkbus	<b>0</b>	<b>27</b>
Im Gelegenheitsverkehr eingesetzt	<b>26</b>	
In der Schülerbeförderung nach Freistellungsverordnung eingesetzt	<b>17</b>	
<b>Fahrzeug-Ausstattung</b>	<b>(Anzahl der Fahrzeuge)</b>	
<b>Mehrzweckflächen (Stellfläche für Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühle, Gepäck)</b>		
⇒ Fahrzeuge mit Mehrzweckfläche	<b>117</b>	
⇒ Fahrzeuge ohne Mehrzweckfläche	<b>19</b>	
<b>Zielschilder</b>		
⇒ Fahrzeuge mit Matrix-/LED-Anzeige	<b>126</b>	
⇒ Fahrzeuge mit Rollband	<b>0</b>	
⇒ Fahrzeuge mit Steckschildern	<b>10</b>	
<b>Einstiegshilfen bei Niederflur-Fahrzeugen</b>		
⇒ Fahrzeuge mit Absenkvorrichtung (Kneeling)	<b>57</b>	
⇒ Fahrzeuge mit elektrisch ausfahrbarer Rampe	<b>13</b>	
⇒ Fahrzeuge mit manuell ausklappbarer Rampe	<b>60</b>	
⇒ Fahrzeuge mit Lift	<b>0</b>	

Tabelle 10: Fahrzeugmerkmale der im Landkreis Stade eingesetzten Fahrzeuge

### (3) Linienkategorien im Landkreis Cuxhaven

Für den Landkreis Cuxhaven ergibt sich folgendes Gesamtbild: Die einzelnen Linien weisen unterschiedliche Merkmale auf und haben daher für das Verkehrsangebot auch eine unterschiedliche Bedeutung. Eine durchgängige abgestufte Linienstruktur des straßengebundenen ÖPNV hat sich im Landkreis allerdings nicht durchgängig entwickelt. Dennoch kann eine grobe Einteilung der Linien erfolgen. Demzufolge werden folgende Linienkategorien definiert:

#### □ **Regionallinie**

Regionallinien verbinden auf möglichst direktem Weg Grund-, Mittel- und Oberzentren miteinander. Das Fahrplanangebot erfüllt die Bedürfnisse des Berufs-, Schüler-, Einkaufs- und des Versorgungsverkehrs und weist Leistungsangebote auf, die ganzjährig durchgeführt werden.

Regionallinien, die im Landkreis Cuxhaven verkehren, sind die Linien 525, 528, 530/531, 550, 570/580 und 575 sowie die Linien 660, 677 und 810.

#### □ **Lokaler Linienverkehr**

Lokaler Linienverkehr findet im Regelfall nur innerhalb einer Stadt oder Gemeinde statt. Im Landkreis Cuxhaven gibt es solche Verkehre in der Stadt Cuxhaven und in der Gemeinde Wurster Nordseeküste (Bereich Nordholz). Die Stadt Geestland (Bereich Langen) sowie die Ortschaften Schiffdorf und Spaden sind über BVV-Linien an den Stadtverkehr Bremerhaven angeschlossen. Zu lokalen Linienverkehren zählen auch Bürgerbusse.

#### □ **Schulbezogener Linienverkehr**

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

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

Diese Verkehre sind nicht an 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.
- ⇒ Ein anderer Teil dieser Freistellungsverkehre deckt die vollständige Schülerbeförderung aus einzelnen Orten zu Grundschulen, Schulen für Lernbehinderte aber auch zu Schulen des Sek. I-Bereiches ab.

### (4) Teilnetze im Landkreis Cuxhaven

Für das Gebiet des Landkreises Cuxhaven sind sechs Teilnetze mit harmonisierten Genehmigungslaufzeiten festgeschrieben, die die Anforderungen an das öffentliche Verkehrsbedürfnis widerspiegeln und erfüllen.

Teilnetz	Verkehrsraum	Gen.-Laufzeit
1	Stadtverkehr Cuxhaven	31.07.2027
2	Wurster Nordseeküste / Stadt Geestland (Verkehrsraum Langen)	31.07.2026
3	Land Hadeln (Verkehrsraum Otterndorf - Sietland) / Stadt Geestland (Verkehrsraum Neuenwalde – Debstedt)	31.01.2025
4	Land Hadeln (Verkehrsraum Am Dobrock) / Hemmoor / Börde Lamstedt	31.07.2024
5	Stadt Geestland (Verkehrsraum Bederkesa)	31.07.2024
6	Beverstedt / Hagen / Loxstedt / Schiffdorf	31.07.2025

Tabelle 11: Teilnetze im Landkreis Cuxhaven mit den Genehmigungslaufzeiten

Durch die Bildung von Linienbündeln sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Der ÖPNV soll wirtschaftlich erbracht werden, wobei die Synergieeffekte zwischen den Linien durch einen übergreifenden Austausch von Fahrzeugen, Fahrern, aber auch von Fahrgästen an den Verknüpfungspunkten genutzt werden soll.
- Wirtschaftlich attraktive Linien werden mit Zubringerlinien zu einer gemeinsamen wirtschaftlichen Einheit verknüpft. Die ausgleichende Wirkung zwischen diesen Linien führt zu geringeren Kosten für die öffentliche Hand.
- Die Bildung von Teilnetzen dient der Integration der Verkehrsleistungen und des ÖPNV-Angebotes. Entsprechend sind die Genehmigungen für die Linien in den Teilnetzen nur in ihrer Gesamtheit zu beantragen. Die Beantragung einzelner Linien eines Teilnetzes ist nicht zulässig.
- Aufgrund des demografischen Wandels und vor dem Hintergrund sinkender Schülerzahlen könnten ggf. künftig noch größere Bündelungen und entsprechende Umläufe notwendig sein, um in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen das Ziel zu erreichen, mit möglichst wenig Bussen viele Schüler/innen weiterhin wirtschaftlich befördern zu können.

Bei der Bildung von Linienbündeln sind als Randbedingungen u.a. die Einzugsbereiche der jeweiligen zentralen Orte und die Einzugsbereiche der einzelnen Schulen beachtet worden.

In den nachfolgenden Übersichtstabellen für die einzelnen Teilnetze werden auch Linien aufgeführt, die im Bereich des jeweiligen Teilnetzes verkehren und für den Verkehrsraum auch eine gewisse Bedeutung haben, jedoch dem Teilnetz nicht zugehören, weil der jeweilige Bedienungsschwerpunkt der Linie im Bereich eines anderen Teilnetzes liegt.

---

# Liniennetz Landkreis Cuxhaven

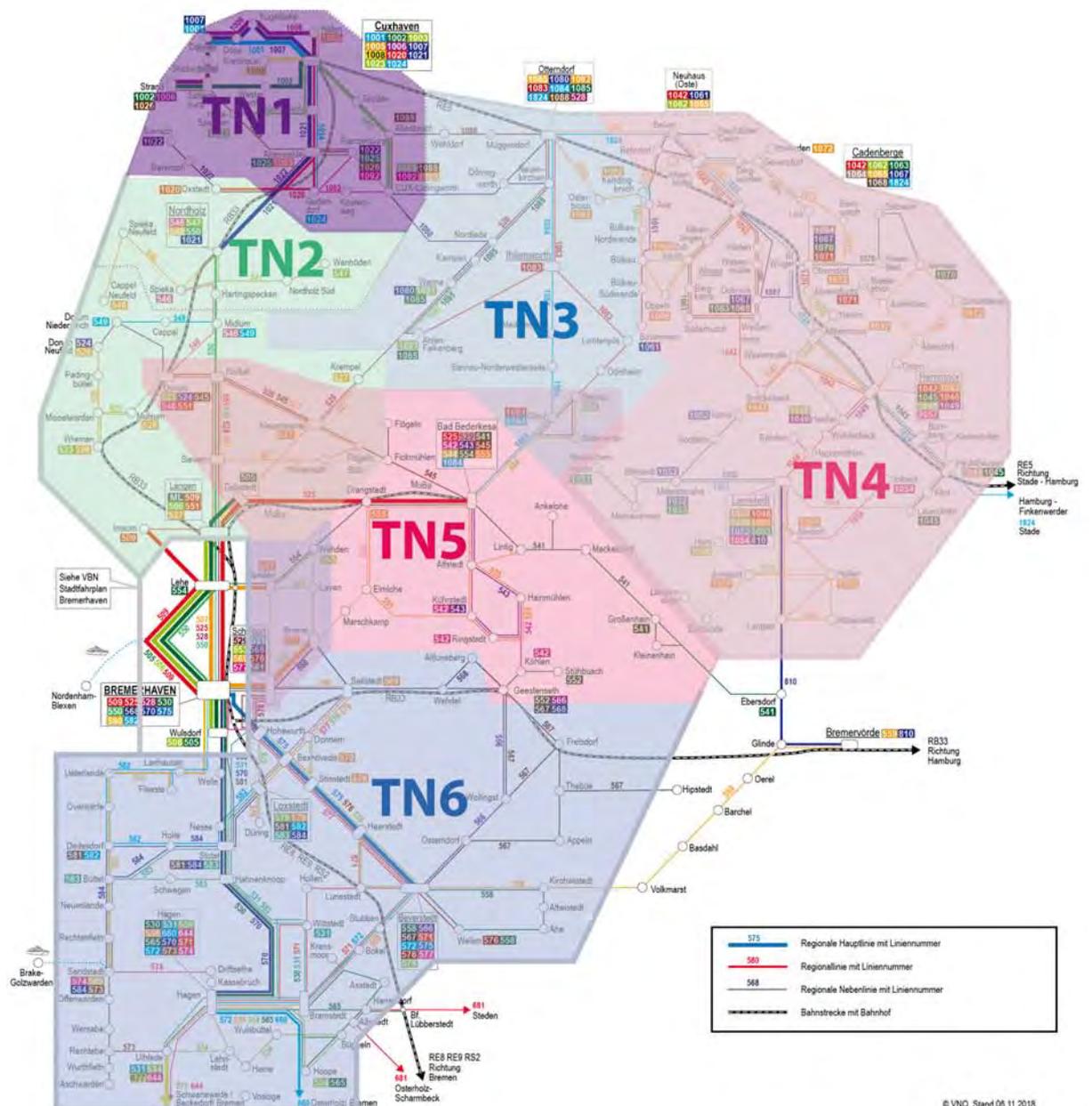


Abb. 5: Grafische Übersicht Teilnetze im Landkreis Cuxhaven



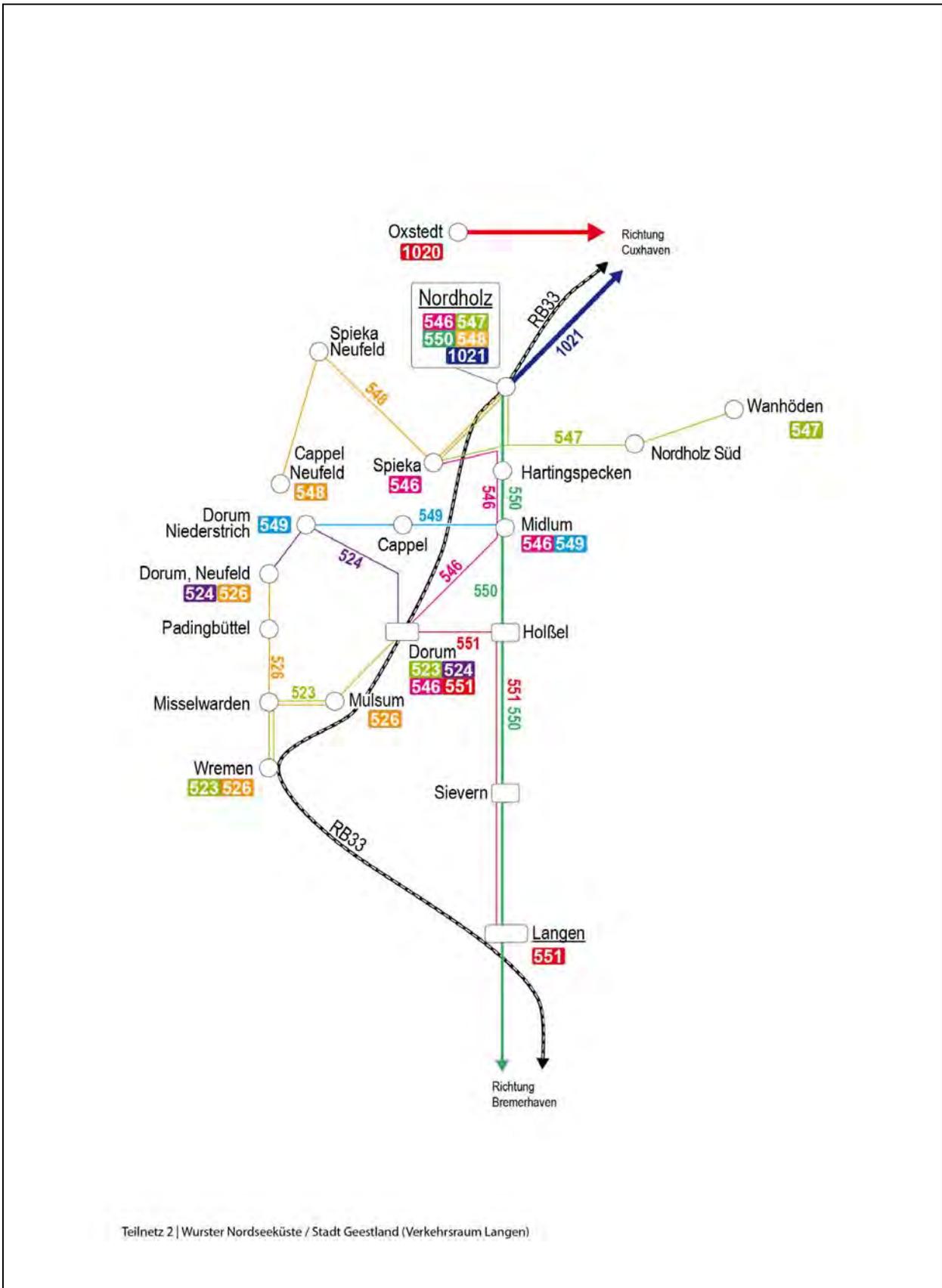
Abb. 6: Teilnetz 1 Stadtverkehr Cuxhaven

**Teilnetz 1 Stadt Cuxhaven****Genehmigungslaufdauer: 31.07.2027****Genehmigungsinhaberin: KVG Lüneburg**

Gen.Inh./ Betr.Füh.	Linie	Linienführung	Li.-Lä. (km)	Gen.- Dauer	PBefG	TN
KVG	1002	Cuxhaven, Bhf/ZOB – Westerwisch – Brockeswalde – Sahlenburg	9,83	31.07.27	§42	
	1003	Cuxhaven, Bhf/ZOB – Groden – Altenbruch – Lüdingworth	13,92			
	1004	Cuxhaven, Bhf/ZOB – Fischmeile – Steubenhöft (Fähre)	1,68			
	1005	Cuxhaven, Bhf/ZOB – Fährhafen/Seebäderbrücke	2,18			
	1006	Cuxhaven, Bhf/ZOB – Alte Liebe – Döse – Duhnen	9,04			
	1007	Cuxhaven, Bhf/ZOB – Centrum – Döse – Duhnen	7,84			
	1008	Cuxhaven, Bhf/ZOB – Lehfeld - Kreishaus – Ritzebüttel – Bhf/ZOB	10,99			
	1009	Cuxhaven, Duhnen – Brockeswalde - Sahlenburg	9,22			
	1010	Cuxhaven, Bhf/ZOB – Döse – Duhnen – Stickenbüttel – Brockeswalde – Sahlenburg – Cuxhaven, Bhf/ZOB	23,36			
	1012	Cuxhaven, Alte Liebe - Duhnen – Sahlenburg	13,30			
	1018	Cuxhaven, Bhf/ZOB – Döse – Duhnen – Stickenbüttel	9,80			
KVG / Betr.Fü. Maass Reisen	1022	Altenwalde – Franzenburg - Oxstedt – Berensch – Arensch	13,06			
	1023	Cuxhaven, Bhf/ZOB – Süderwisch – Holte-Spangen – Holte	7,64			
	1024	Cuxhaven, Bhf/ZOB – Altenwalde – Gudendorf	9,58			
	1026	Sahlenburg – Holte-Spangen – Holte – Altenwalde - Franzenburg	11,86			
	1027	Cuxhaven, Bhf/ZOB – Altenwalde – Franzenburg – Gudendorf	15,49			
	1090	Altenbruch-Westerende – Lüdingworth	3,31			
	1092	Franzenburg – Gudendorf.– Lüdingw.-Köstersweg – Lüdingworth	10,00			
1093	Altenwalde - Franzenburg –Lüdingworth-Westerende – Lüdingworth	7,64				
<b>Linien, die im Bereich des TN 1 verkehren, aber keinem oder einem anderen TN angehören</b>						
KVG/ Betr.Fü. Maass- Reisen	550	Nordholz – Midlum – Holßel - Sievern - Langen – Bremerhaven	34,87	31.07.26	§42	TN2
	1020	Cuxhaven, Bhf/ZOB – Altenwalde – Gudendorf – Oxstedt	13,29	31.07.26	§42	TN2
	1021	Cuxhaven, Bhf/ZOB – Altenwalde – Oxstedt – Nordholz	17,71	31.07.26	§42	TN2
KVG	1080	Wanna – Nordleda - Lüdingworth – Lüd.-Osterende – Otterndorf	21,23	31.01.25	§42	TN3
KVG	1088	Lüdingworth – Altenbruch – Wehldorf – Müggendorf – Otterndorf	15,94	31.01.25	§42	TN3
Cuxliner	Dünen nen- bahn	Cuxhaven, Duhnen – Sahlenburg	5,30	31.12.20	§42	-
KVG	Jan Cux	Cuxhaven, FKK-Düne – Cuxhaven, Alte Liebe	4,80	31.05.28	§43 (4)	-
Maass- Reisen	Sch6	Cuxhaven, Groden – Nordholz – Schiffdorf – Hagen – Bremen, Schule Marcusallee	120,60	31.07.22	§43 (2)	-

<b>Kraftverkehr GmbH - KVG - Lüneburg</b>		<b>KVG – Betrieb Cuxhaven</b>	
Anschrift	Dahlenburger Landstr. 37, 21337 Lüneburg	Meyerstr. 26, 27472 Cuxhaven	
Telefon	0 41 31 / 88 07 – 0	0 47 21 / 79 77 – 0	
E-Mail	info@kvq-lueneburg.de	<a href="mailto:info@kvq-bus.de">info@kvq-bus.de</a>	
Internet	<a href="http://www.kvq-bus.de">www.kvq-bus.de</a>	<a href="http://www.kvq-bus.de">www.kvq-bus.de</a>	
<b>Maass Reisen GmbH</b>			
Anschrift	Altenwalder Chaussee 77, 27474 Cuxhaven		
Telefon	0 47 21 / 3 95 37 - 0		
E-Mail	info@maass-reisen.de		
Internet	<a href="http://www.maass-reisen.de">www.maass-reisen.de</a>		

Tabelle 12: Teilnetz 1 – Übersicht



Teilnetz 2 | Wurster Nordseeküste / Stadt Geestland (Verkehrsraum Langen)

Abb. 7: Teilnetz 2 Bereich Wurster Nordseeküste / Stadt Geestland (Verkehrsraum Langen)

**Teilnetz 2 Wurster Nordseeküste / Stadt Geestland (Verkehrsraum Langen)****Genehmigungslaufdauer: 31.07.2026****Genehmigungsinhaberin: KVG Stade GmbH & Co. KG**

Gen.Inh./ Betr.Fü.	Linie	Linienführung	Li.-Lä. (km)	Gen.- Dauer	PBefG	TN
KVG	523	Wremen – Mulsum – Dorum	10,12	31.07.26	§42	
	524	Dorum – Alsum – Blickhausen – Dorum-Neufeld	7,93			
	526	Dorum-Neufeld – Padingb. - Misselwarden – Mulsum - Wremen	15,46			
KVG Betr.Fü. Maass Reisen	546	Nordholz – Nordholz-Süd – Midlum – Midlum-Marren - Dorum	14,92	31.07.26	§42	
	547	Nordholz-Süd – Spieka-Knill – Spieka-Nordermarren - Nordholz	17,02			
	548	Cappel-Neufeld – Cappel-Altendeich – Spieka – Nordholz	15,75			
	549	Dorum-Niederstrich – Cappel-Niederstrich – Cappel – Midlum	7,71			
	550	Nordholz – Midlum – Holßel - Sievern - Langen – Bremerhaven (- Schiffdorf)	34,87			
	551	Dorum - Holßel – Sievern – Langen	18,04			
	1020	Cuxhaven, Bhf/ZOB – Altenwalde – Gudendorf – Oxstedt	13,29			
1021	Cuxhaven, Bhf/ZOB – Altenwalde – Oxstedt – Nordholz	17,71				
<b>Linien, die im Bereich des TN 2 verkehren, aber keinem oder einem anderen TN angehören</b>						
BVV	505	Debstedt – Langen – Bremerhaven, Hbf – Wulsdorf	31,67	31.12.26	§42	ZVBN
BVV	506	(Debstedt -) Langen, SZ – Bremerhaven, Hbf – Wulsdorf	22,40	31.12.26	§42	ZVBN
BVV	507	Spaden – Bremerhaven, Hbf – Schiffdorf – Bramel	20,31	31.12.26	§42	ZVBN
BVV	509	(Langen -) Imsum – Gaußschule – Bremerhaven, Hbf - Surheide	26,47	31.12.26	§42	ZVBN
KVG u.a.	525	B. Bederkesa – Drangstedt – Debstedt – Langen – Bremerhaven	26,79	31.07.24	§42	TN5
KVG	527	Krepel – Neuenwalde – Hymendorf – Debstedt – Langen – Sievern – Holßel – Hymendorf - Neuenwalde	37,00	31.01.25	§42	TN3
KVG	528	Otterndorf – Krepel – Holßel – Sievern – Langen – Bremerhaven	46,69	31.01.25	§42	TN3
KVG u.a.	545	Dorum – Holßel – Neuenwalde – Flögeln – Bad Bederkesa	31,96	31.07.24	§42	TN5
BVV	ML	Moon-Liner Leherheide – Langen – Bremerhaven – Wulsdorf - Klinikum Bremerhaven	k.A.	31.12.26	§42	ZVBN
BVV	NL	Night-Liner Debstedt – Langen – Bremerhaven – Wulsdorf	19,44	31.12.26	§42	ZVBN

<b>KVG Stade GmbH &amp; Co. KG – Zentrale Stade -</b>		<b>KVG Stade GmbH &amp; Co. KG – Betrieb Cuxhaven -</b>	
Anschrift	Harburger Str. 96, 21680 Stade	Meyerstr. 26, 27472 Cuxhaven	
Telefon	0 18 05 / 525 – 500	0 47 21 / 79 77 – 0	
E-Mail	<a href="mailto:info@kvg-bus.de">info@kvg-bus.de</a>	<a href="mailto:info@kvg-bus.de">info@kvg-bus.de</a>	
Internet	<a href="http://www.kvg-bus.de">www.kvg-bus.de</a>	<a href="http://www.kvg-bus.de">www.kvg-bus.de</a>	
<b>Maass Reisen GmbH</b>		<b>Bremerhavener Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbh (BVV)</b>	
Anschrift	Altenwalder Chaussee 77, 27474 Cuxhaven	Zur Hexenbrücke 11, 27570 Bremerhaven	
Telefon	0 47 21 / 3 95 37 - 0	0 471 / 30 03 – 0	
E-Mail	<a href="mailto:info@maass-reisen.de">info@maass-reisen.de</a>	<a href="mailto:info@bremerhavenbus.de">info@bremerhavenbus.de</a>	
Internet	<a href="http://www.maass-reisen.de">www.maass-reisen.de</a>	<a href="http://www.bremerhavenbus.de">www.bremerhavenbus.de</a>	

Tabelle 13: Teilnetz 2 – Übersicht



<b>Teilnetz 3 Land Hadeln (Verkehrsraum Otterndorf - Sietland) / Stadt Geestland (Verkehrsraum Neuenwalde - Debstedt)</b>						
<b>Genehmigungslaufdauer: 31.01.2025</b>						
<b>Genehmigungsinhaber: KVG Stade GmbH &amp; Co. KG</b>						
Gen. Inhaber	Linie	Linienführung	Li.-Lä. (km)	Gen.-Dauer	PBefG	TN
KVG	527	Krepel – Neuenwalde – Hymendorf – Debstedt – Langen – Sievern – Holßel – Hymendorf - Neuenwalde	37,00	31.01.25	§42	
	528	Otterndorf – Wanna – Holßel – Langen – Bremerhaven	46,69			
	1080	Wanna – Nordleda - Lüdingworth – Lüdingworth-Osterende – Dörringworth - Otterndorf	21,97			
	1081	Ahlen-Falkenberg – Wanna	15,89			
	1082	Osterbruch - Otterndorf	13,37			
	1083	Steinau – Odisheim – Ihlienworth – Neuenkirchen - Otterndorf	27,64			
	1084	Otterndorf – Ihlienworth – Steinau – Bad Bederkesa	25,12			
	1085	Wanna – Kampen – Nordleda – Neuenkirchen - Otterndorf	15,64			
	1088	Lüdingworth - Altenbruch – Wehdorf – Müggendorf - Otterndorf	15,94			
<b>Linien, die im Bereich des TN 3 verkehren, aber keinem oder einem anderen TN angehören</b>						
KVG u.a.	544	Steinau – Bad Bederkesa	17,99	31.07.24	§42	TN5
KVG	1065	Otterndorf – Belum – Neuhaus/Oste – Cadenberge	18,89	31.07.24	§42	TN4
KVG	1824	(Cuxhaven -) Otterndorf – Cadenberge – Hemmoor – Hechthausen – Stade, Airbus	61,48	31.07.24	§42	TN4

<b>KVG Stade GmbH &amp; Co. KG – Zentrale Stade -</b>		<b>KVG Stade GmbH &amp; Co. KG – Betrieb Cuxhaven -</b>	
Anschrift	Harburger Str. 96, 21680 Stade	Meyerstr. 26, 27472 Cuxhaven	
Telefon	0 18 05 / 525 – 500	0 47 21 / 79 77 – 0	
E-Mail	<a href="mailto:info@kvg-bus.de">info@kvg-bus.de</a>	<a href="mailto:info@kvg-bus.de">info@kvg-bus.de</a>	
Internet	<a href="http://www.kvg-bus.de">www.kvg-bus.de</a>	<a href="http://www.kvg-bus.de">www.kvg-bus.de</a>	

Tabelle 14: Teilnetz 3 – Übersicht

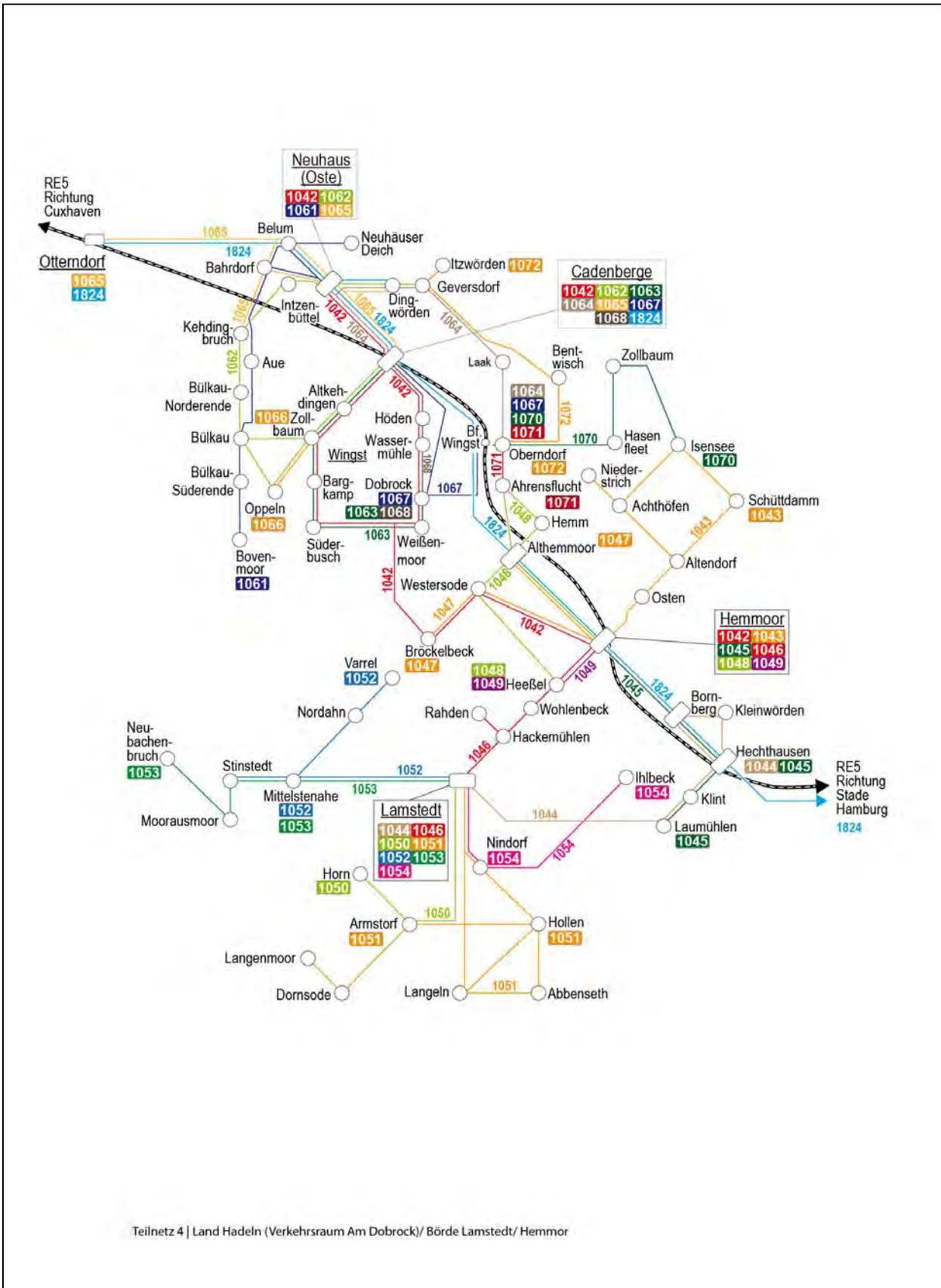


Abb. 9: Teilnetz 4 Bereich Land Hadeln (Verkehrsraum Am Dobrock) / Börde Lamstedt / Hemmör

**Teilnetz 4 Land Hadeln (Verkehrsraum Am Dobrock) / Börde Lamstedt / Hemmoor****Genehmigungslaufdauer: 31.07.2024****Genehmigungsinhaberin: KVG Stade GmbH & Co. KG**

Gen. Inhaber	Linie	Linienführung	Li.-Lä. (km)	Gen.-Dauer	PBefG	TN
KVG	1042	Neuhaus – Cadenberge – Wingst-Dobrock - Warstade	24,42	31.07.24	§42	
	1043	Schüttdamm – Isensee – Achthöfen – Osten – Basbeck – Warstade	28,93			
	1044	Hechthausen - Kleinwörden – Bornberg – Laumühlen – Lamstedt	23,72			
	1045	Laumühlen – Klint – Hechthausen – Bornberg – Basbeck – Warstade	16,92			
	1046	Basbeck – Warstade – Heeßel – Wohlenbeck – Rahden – Lamstedt	14,28			
	1047	Bröckelbeck – Westersode – Warstade - Althemmoor	8,04			
	1048	Heeßel – Westersode – Hemm - Althemmoor – Warstade - Basbeck	18,54			
	1049	Heeßel – Warstade – Basbeck	8,54			
	1050	Langenmoor - Dornsode – Armstorf – Lamstedt	27,98			
	1051	Langeln – Hollen – Abbenseth – Armstorf – Nindorf – Lamstedt	19,98			
	1052	Varrel – Nordahn – Mittelstenahe (- Stinstedt) – Lamstedt	11,06			
	1053	Neubachenbruch – Stinstedt - Mittelstenahe – Lamstedt	24,16			
	1054	Ihlbeck – Seth - Nindorf – Lamstedt	12,25			
	1061	Bovenmoor – Bülkau – Bülkau-Aue – Belum – Bahrdorf – Neuhaus	23,08			
	1062	Neuhaus – Kehdingbruch - Bülkau – Wingst-Oppeln – Cadenberge	22,39			
	1063	Wingst-Dobrock – Wingst-Westerhamm – Wi.-Zollbaum - Cadenberge	14,56			
	1064	Oberndorf – Geversdorf – Neuhaus – Cadenberge	15,92			
	1065	Otterndorf – Belum – Neuhaus – Cadenberge	18,89			
	1066	Wingst-Oppeln – Wingst-Grift – Wingst-Zollbaum	9,96			
	1067	Oberndorf – Wingst-Dobrock – Cadenberge	8,16			
1068	Cadenberge – Wingst-Höden - Wingst-Dobrock	7,59				
1070	Isensee – Schwarzenmoor – Hasenfleet – Oberndorf	14,15				
1071	Ahrensflucht – Braak – Oberndorf	5,43				
1072	Oberndorf – Bentwisch – Itzwörden – Geversdorf	11,20				
1824	Otterndorf – Cadenberge – Hemmoor – Hechthausen – Stade	61,48				
<b>Linien, die im Bereich des TN 4 verkehren, aber keinem oder einem anderen TN angehören</b>						
Omnibusbetr. von Ahrentschildt	810	Lamstedt – Armstorf – Hollen – Langeln – Alfstedt – Bremervörde	25,0	31.07.29	§42	ROW
KVG	1705	Hemmoor – Hechthausen – Stade – Finkenwerder, Airbus	65,0	31.07.24	§42	STD
KVG	2026	Itzwörden – Balje - Freiburg – Oederquart – Stade	62,5	31.12.24	§42	STD
KVG	2057	Balje – Oederquart – Landesbrück/Freiburg – Wischhafen – Hemmoor	42,0	31.12.24	§42	STD

<b>KVG Stade GmbH &amp; Co. KG – Zentrale Stade -</b>		<b>KVG Stade GmbH &amp; Co. KG – Betrieb Cuxhaven -</b>	
Anschrift	Harburger Str. 96, 21680 Stade	Meyerstr. 26, 27472 Cuxhaven	
Telefon	0 18 05 / 525 – 500	0 47 21 / 79 77 – 0	
E-Mail	<a href="mailto:info@kvg-bus.de">info@kvg-bus.de</a>	<a href="mailto:info@kvg-bus.de">info@kvg-bus.de</a>	
Internet	<a href="http://www.kvg-bus.de">www.kvg-bus.de</a>	<a href="http://www.kvg-bus.de">www.kvg-bus.de</a>	
<b>Omnibusbetrieb von Ahrentschildt GmbH (OvA)</b>			
Anschrift	Bahnhofstr. 67, 27404 Zeven		
Telefon	0 42 81 / 9 44 – 61		
E-Mail	<a href="mailto:kontakt@von-ahrentschildt.de">kontakt@von-ahrentschildt.de</a>		
Internet	<a href="http://www.evb-elbe-weser.de">www.evb-elbe-weser.de</a>		

Tabelle 15: Teilnetz 4 - Übersicht

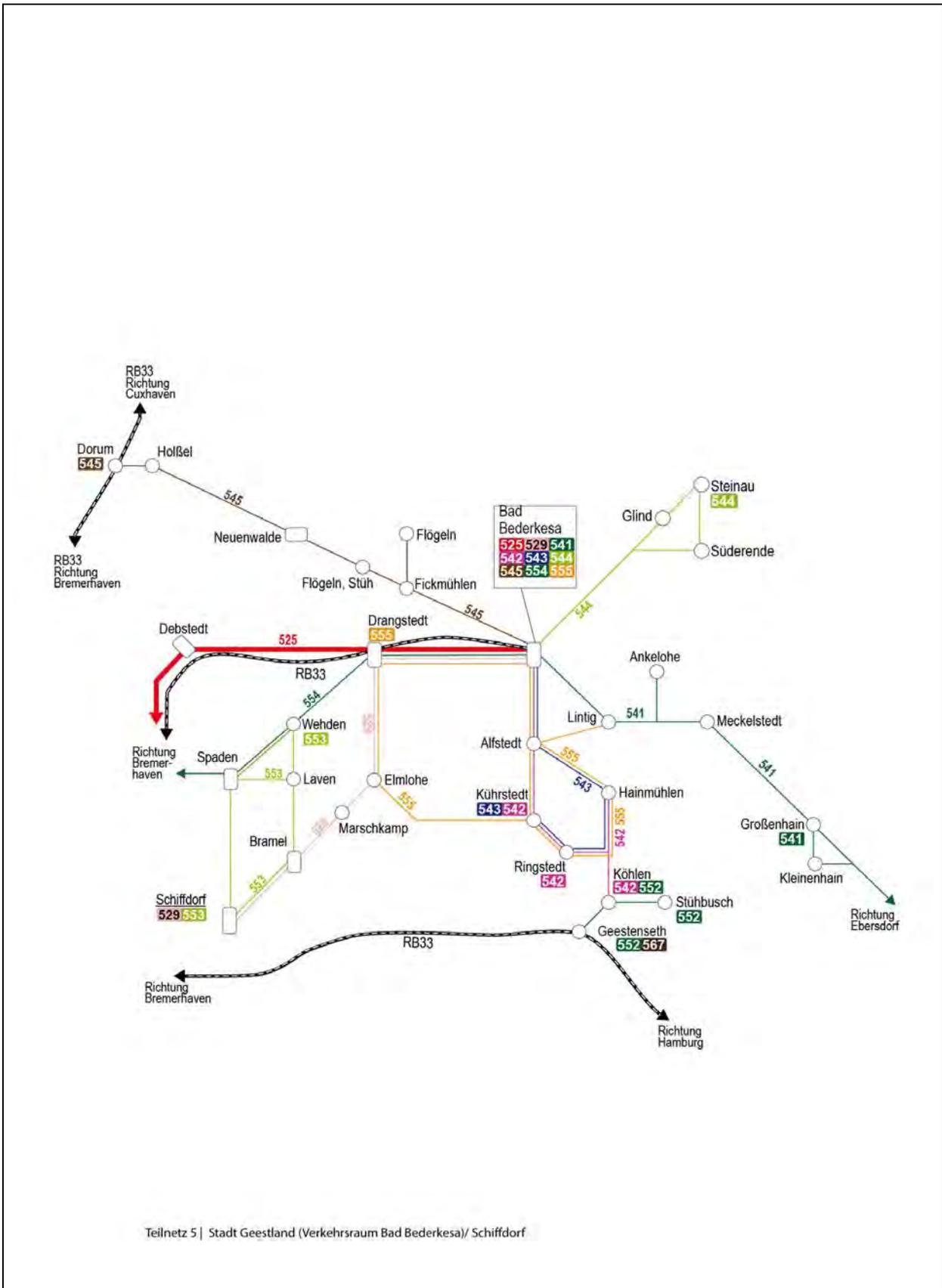


Abb. 10: Teilnetz 5 Stadt Geestland (Verkehrsraum Bederkesa) / Schiffdorf

**Teilnetz 5 Stadt Geestland (Verkehrsraum Bederkesa) / Schiffdorf****Genehmigungslaufdauer: 31.07.2024****Genehmigungsinhaber: Autobus Stoss / Buspunkt / Eisenbahnen u. Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB) / W. Giese Nachf. Omnibusbetrieb / KVG Stade GmbH & Co. KG / Maass-Reisen GmbH / Reisedienst von Rahden**

Gen.Inhaber/ Betr.Führ.	Linie	Linienführung	Li.-Lä. (km)	Gen.- Dauer	PBefG	TN
Autobus Stoss / Buspunkt / EVB / W. Giese / KVG / Maass / von Rahden	525	B. Bederkesa – Drangstedt – Debstedt - Langen – Bremerhaven	26,79	31.07.24	§42	
	529	Bad Bederkesa – Drangstedt - Elmlohe – Bramel – Schiffdorf	23,15			
	541	Ebersdorf - Großenhain – Meckelstedt – Lintig – Bad Bederkesa	34,41			
	542	Köhlen – Ringstedt – Kührstedt - Alfstedt – Bad Bederkesa	28,44			
	543	Kührstedt – Ringstedt – Alfstedt - Bad Bederkesa	17,81			
	544	Steinau – Bad Bederkesa	17,99			
	545	Dorum - Holßel – Neuenwalde – Flögeln – Bad Bederkesa	31,96			
	552	Köhlen – Geestenseth – Köhlen	12,05			
	553	Wehden – Laven – Spaden – Bramel – Schiffdorf	22,85			
	554	Bad Bederkesa – Drangstedt – Wehden – Spaden – Br'haven	22,91			
555	Bad Bederkesa – Alfstedt – Kührstedt – Elmlohe – Drangstedt	27,51				
<b>Linien, die im Bereich des TN 5 verkehren, aber keinem oder einem anderen TN angehören</b>						
KVG	1084	Otterndorf – Ihlienworth – Steinau – Bad Bederkesa	25,12	31.01.25	§42	TN 3

<b>Autobus Stoss GmbH</b>		<b>Buspunkt</b>
Anschrift	Wesermünder Str. 35, 27432 Bremervörde	Kanalstr. 7, 27616 Bokel-Kransmoor
Telefon	0 47 61 / 93 94 - 0	0 47 48 / 94 90 - 0
E-Mail	<a href="mailto:info@autobus-stoss.de">info@autobus-stoss.de</a>	<a href="mailto:info@buspunkt.net">info@buspunkt.net</a>
Internet	<a href="http://www.autobus-stoss.de">www.autobus-stoss.de</a>	<a href="http://www.buspunkt.net">www.buspunkt.net</a>
<b>Eisenbahnen- u. Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB)</b>		<b>W. Giese Nachf. Omnibusbetrieb</b>
Anschrift	Bahnhofstr. 67, 27404 Zeven	Wilhelm-Giese-Str. 1, 27616 Beverstedt
Telefon	0 42 81 / 9 44 - 0	0 47 47 / 746 40 00
E-Mail	<a href="mailto:info@evb-elbe-weser.de">info@evb-elbe-weser.de</a>	<a href="mailto:info@giese-bus.de">info@giese-bus.de</a>
Internet	<a href="http://www.evb-elbe-weser.de">www.evb-elbe-weser.de</a>	<a href="http://www.giese-bus.de">www.giese-bus.de</a>
<b>KVG Stade GmbH &amp; Co. KG –Zentrale Stade -</b>		<b>KVG Stade GmbH &amp; Co. KG – Betrieb Cuxhaven -</b>
Anschrift	Harburger Str. 96, 21680 Stade	Meyerstr. 26, 27472 Cuxhaven
Telefon	0 18 05 / 525 - 500	0 47 21 / 79 77 - 0
E-Mail	<a href="mailto:info@kvq-bus.de">info@kvq-bus.de</a>	<a href="mailto:info@kvq-bus.de">info@kvq-bus.de</a>
Internet	<a href="http://www.kvq-bus.de">www.kvq-bus.de</a>	<a href="http://www.kvq-bus.de">www.kvq-bus.de</a>
<b>Maass Reisen GmbH</b>		<b>Reisedienst von Rahden</b>
Anschrift	Altenwalder Chaussee 77, 27474 Cuxhaven	Heidkamp 49, 28790 Schwanewede
Telefon	0 47 21 / 3 95 37 - 0	0 42 09 / 91 62 - 0
E-Mail	<a href="mailto:info@maass-reisen.de">info@maass-reisen.de</a>	<a href="mailto:info@von-Rahden.de">info@von-Rahden.de</a>
Internet	<a href="http://www.maass-reisen.de">www.maass-reisen.de</a>	<a href="http://www.von-Rahden.de">www.von-Rahden.de</a>

Tabelle 16: Teilnetz 5 - Übersicht

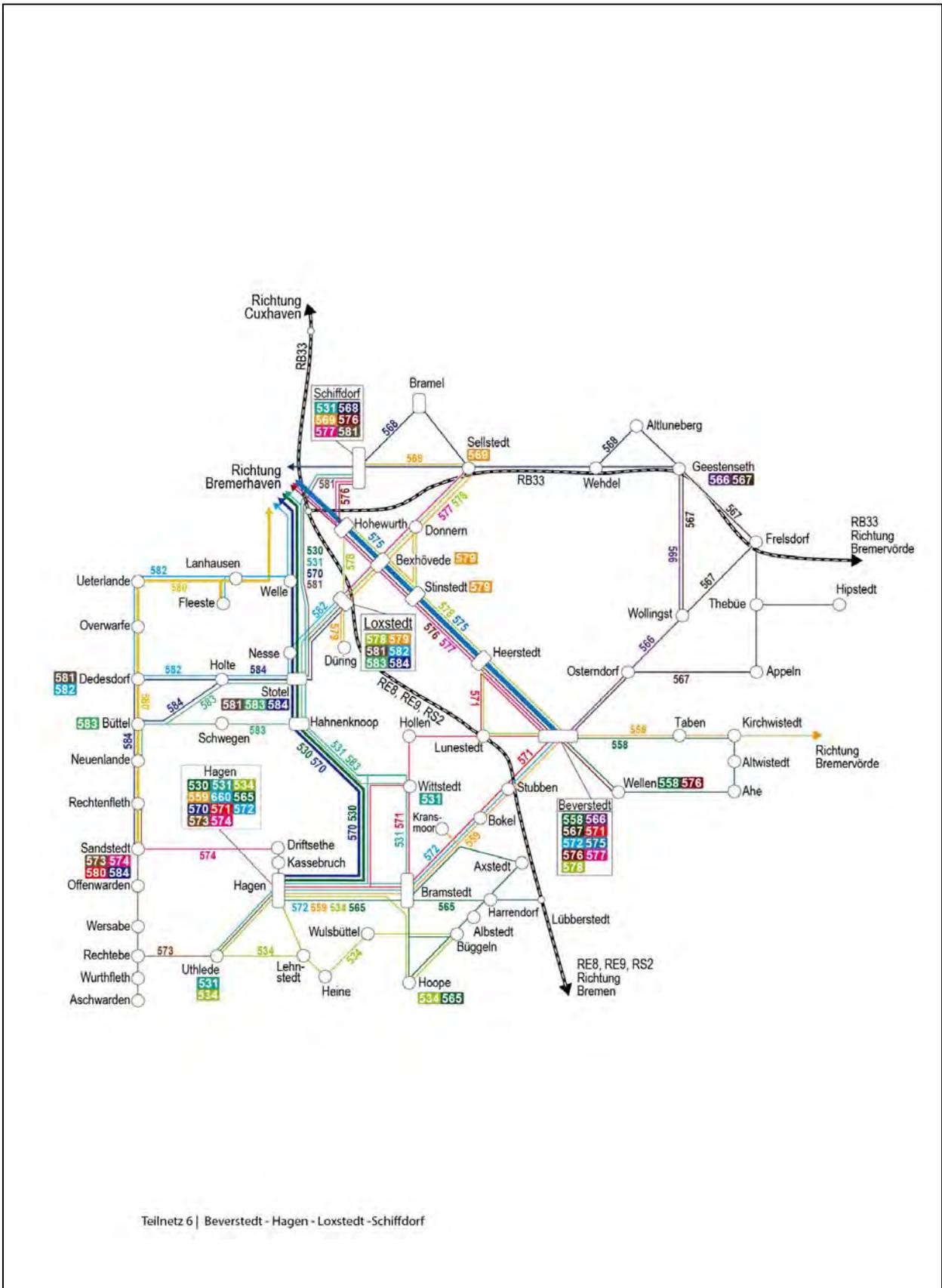


Abb. 11: Teilnetz 6 Beverstedt / Hagen / Loxstedt / Schiffdorf

<b>Teilnetz 6 Beverstedt / Hagen / Loxstedt / Schiffdorf</b>						
<b>Genehmigungslaufdauer: 31.07.2025</b>						
<b>Genehm.-Inhaber: Autobus Stoss / Buspunkt / EVB / W. Giese Nachf. / Reisedienst von Rahden</b>						
<b>Gen.Inh./ Betr.Fü.</b>	<b>Linie</b>	<b>Linienführung</b>	<b>Li.-Lä. (km)</b>	<b>Gen.- Dauer</b>	<b>PBefG</b>	<b>TN</b>
Betr.Führ. 530 KVG; 570 Giese	530 570	Hagen – Stotel – Nesse – Bremerhaven	32,6	31.07.25	§42	
BFü. KVG	531	Uthlede – Hagen – Bramstedt – Wittstedt – Schiffdorf	32,1			
BFü. von Rahden	534	Hoope – Wulsbüttel – Heine – Lehnstedt - Uthlede – Hagen	29,5			
Betr.Führ. Stoss	558	Wellen – Ahe – Kirchwistedt – Taben – Beverstedt	22,0			
	559	Bremervörde – Beverstedt – Stubben – Bokel - Hagen	63,9			
Betr.Führ. Buspunkt	565	Hoope – Albstedt – Harrendorf – Axstedt – Lübberstedt – Bramstedt – Hagen	54,9			
Betriebs- Führung Giese	566 567	Beverstedt – Osterndorf – Appeln – Frelsdorf – Thebue – Hipstedt – Wollingst – Geestenseth	34,7			
	568 569	Geestenseth – Wehdel – Sellstedt – Bramel – Schiffdorf – Bremerhaven	20,5			
	571 572	Beverstedt – Stubben – Bokel – Heyerhöfen – Heerstedt - Lunestedt – Hollen – Wittstedt – Bramstedt – Hagen	27,4			
	573 574	Sandstedt - Rechtenfleth – Wurthfleth - Uthlede – Hagen	32,1			
	575	Beverstedt – Heerstedt – Stinstedt - Bexhövede – Br'haven	22,4			
	576 577	Wellen – Beverstedt – Heyerhöfen – Stinstedt – Bexhövede – Loxstedt – Hohewurth – Bremerhaven – Schiffdorf	33,1			
	578 579	Beverstedt – Lunestedt – Heerstedt - Stinstedt – Donnern - Bexhövede – Loxstedt	27,4			
	580	Sandstedt – Büttel - Dedesdorf – Ueterlande – Bremerhaven	29,1			
	581 582	Loxstedt – Nesse – Stotel – Dedesdorf – Ueterlande – Lanhausen – Wulsdorf – Bremerhaven – Schiffdorf	27,7			
	583 584	Sandstedt – Büttel – Schwegen – Hahnenknoop – Stotel – Nesse – Loxstedt	24,5			
<b>Linien, die im Bereich des TN 6 verkehren, aber keinem oder einem anderen TN angehören</b>						
BVV	507	Spaden – Bremerhaven, Hbf – Schiffdorf – Bramel	20,31	31.12.26	§42	ZVBN
Autobus Stoss u.a.	529	Bad Bederkesa – Drangstedt – Wehden – Bramel – Schiffdorf	23,15	31.07.24	§42	TN 5
	552	Midlum – Nordholz - Holßel – Sievern -Schiffdorf	12,05	31.07.24	§42	TN 5
	553	Wehden – Laven – Spaden – Bramel – Schiffdorf	22,85	31.07.24	§42	TN 5
	554	Bad Bederkesa – Drangstedt – Wehden – Spaden – Br'haven	22,91	31.07.24	§42	TN 5
WEB	644	Beckedorf – Schwanewede – Meyenburg – Hagen	k.A.	Einst- weilige Erlaubnis bis 31.01.2020	§42	ZVBN
	660	Hagen – Dorfhagen – Hoope – Garlstedt – Ritterhude – Bremen	k.A.		§42	ZVBN
	677	Uthlede – Meyenburg – Schwanewede – Bremen-Vegesack	k.A.		§42	ZVBN
	681	Osterholz-Scharmbeck – Harrendorf – Axstedt – Lübberstedt – Hambergen – Paddewisch	k.A.		§42	ZVBN
	N61	Hagen – Uthlede – Schwanewede - Vegesack – Bremen, Hbf	k.A.	10.12.27	§42	ZVBN
	N68	Hagen – Harrendorf – Axstedt – Osterholz-Scharmbeck	k.A.	10.12.27	§42	ZVBN

Tabelle 17a: Teilnetz 6 – Übersicht (Teil I)

<b>Autobus Stoss</b>		<b>Bremerhavener Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (BVV)</b>	
Anschrift	Wesermünder Str. 35, 27432 Bremervörde	Zur Hexenbrücke 11, 27570 Bremerhaven	
Telefon	0 47 61 / 93 94 - 0	0471 / 3003-0	
E-Mail	<a href="mailto:info@autobus-stoss.de">info@autobus-stoss.de</a>	info@bremerhavenbus.de	
Internet	<a href="http://www.autobus-stoss.de">www.autobus-stoss.de</a>	<a href="http://www.bremerhavenbus.de">www.bremerhavenbus.de</a>	
<b>Buspunkt</b>		<b>Eisenbahnen- u. Verkehrsbetriebe Elbe-Weser (EVB)</b>	
Anschrift	Kanalstr. 7, 27616 Bokel-Kransmoor	Bahnhofstr. 67, 27404 Zeven	
Telefon	0 47 48 / 94 90 – 0	0 42 81 / 9 44 – 0	
E-Mail	<a href="mailto:info@buspunkt.net">info@buspunkt.net</a>	<a href="mailto:info@evb-elbe-weser.de">info@evb-elbe-weser.de</a>	
Internet	<a href="http://www.buspunkt.net">www.buspunkt.net</a>	<a href="http://www.evb-elbe-weser.de">www.evb-elbe-weser.de</a>	
<b>W. Giese Nachf. Omnibusbetrieb</b>		<b>KVG Stade GmbH &amp; Co. KG – Zentrale Stade –</b>	
Anschrift	Wilhelm-Giese-Str. 1, 27616 Beverstedt	Harburger Str. 96, 21680 Stade	
Telefon	0 47 47 / 746 40 00	0 18 05 / 525 – 500	
E-Mail	<a href="mailto:info@giese-bus.de">info@giese-bus.de</a>	<a href="mailto:info@kvg-bus.de">info@kvg-bus.de</a>	
Internet	<a href="http://www.giese-bus.de">www.giese-bus.de</a>	<a href="http://www.kvg-bus.de">www.kvg-bus.de</a>	
<b>KVG Stade GmbH &amp; Co. KG – Betrieb Cuxhaven -</b>		<b>Maass Reisen GmbH</b>	
Anschrift	Meyerstr. 26, 27472 Cuxhaven	Altenwalder Chauss. 77, 27474 Cuxhaven	
Telefon	0 47 21 / 79 77 – 0	0 47 21 / 3 95 37 - 0	
E-Mail	<a href="mailto:info@kvg-bus.de">info@kvg-bus.de</a>	info@maass-reisen.de	
Internet	<a href="http://www.kvg-bus.de">www.kvg-bus.de</a>	<a href="http://www.maass-reisen.de">www.maass-reisen.de</a>	
<b>Reisedienst von Rahden</b>		<b>Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB)</b>	
Anschrift	Heidkamp 49, 28790 Schwanewede	Friedrich-Rauers-Str. 9, 28195 Bremen	
Telefon	0 42 09 / 91 62 – 0	0421 / 3 08 97 - 50	
E-Mail	<a href="mailto:info@von-Rahden.de">info@von-Rahden.de</a>	info@weser-ems-bus.de	
Internet	<a href="http://www.von-Rahden.de">www.von-Rahden.de</a>	<a href="http://www.weser-ems-bus.de">www.weser-ems-bus.de</a>	

Tabelle 17b: Teilnetz 6 – Übersicht (Teil II)

### (5) Schülerbeförderung (ohne Zuordnung zu einem Teilnetz) Schülerbeförderung nach § 43 (2) ohne Mitnahme Dritter

VU	Linie	Linienführung	Li.-Lä. (km)	Gen.-Dauer
Buspunkt	Schülerlinie 1	Heise, Schule – Hollen – Lunestedt – Beverstedt – Wellen – Hambergen KGS/Schwimmbad (mit Zubringer Heerstedt – Frelsdorf – Osterndorf – Appeln – Ahe – Wellen)	26,4	31.07.24
Buspunkt	Schülerlinie 2	Kransmoor – Bokel – Stubben - Hambergen, KGS/Schwimmb.	21,8	31.07.24
Buspunkt	Schülerlinie 3	Harrendorf, Götze – Finna - Bramstedt – Hagen – Dorfhagen - Albstedt – Hambergen, KGS/Schwimmbad (mit Zubringer Hagen – Uthlede – Lehnstedt – Wulsbü. – Hoope – Albstedt)	27,5	31.07.24
Sch6	Maass Reisen	Cuxhaven, Groden – Nordholz – Schiffdorf – Hagen – Bremen, Schule Marcusallee	120,6	31.07.22

Tabelle 18: Schülerbeförderung nach § 43 (2) ohne Mitnahme Dritter

### Übersicht über die Schülerbeförderung nach FVO, § 1, Nr. 4d

GS Ihlienworth	GS Neuenkirchen	GS Wanna
Ihlienworth, Medemstade	Kampen (Neuer Weg)	Ahlen-Falkenberg, Birkhahnweg
Ihlienworth, Mittelteil	Neuenkirchen, Döringworth	Ahlen-Falkenberg, Fünfseenweg
Ihlienworth, Siedenteil	Neuenkirchen, Hörfelde	Kampen
Ihlienworth, StraÙdeich	Neuenkirchen, Katthusen	Süderleda
Ihlienworth, Vierhausendorf	Neuenkirchen, Pedingworth	Wanna, Heideweg (Baumschule)
Ihlienworth, Westerende	Neuenkirchen, Scholien	Wanna, Wanhödener Weg
Ihlienworth, Wetterweg	Neuenkirchen, Süderende	
Steinau, Flögeler Weg	Nordleda, Cuxhavener Straße	
Steinau, Hull	Nordleda, Heringskoop	
Steinau, Köppeler Weg	Nordleda, Kleines Westerende	
Steinau, Norderende		
Steinau, Süderende		
Steinau, Waldschänke		

Tabelle 19: Übersicht Schülerbeförderung nach Freistellungsverordnung

Darüber hinaus gibt es zahlreiche Beförderungen von Schüler/innen mit Beeinträchtigungen zu den verschiedenen Förderschulen im Landkreis Cuxhaven. Förderschulen:

**Bad Bederkesa, Schule Am Wiesendamm, Förderschule, Schwerpunkt Geistige Entwicklung**

Zu dieser Schule werden Fahrten mit Kleinbussen aus dem gesamten Gebiet des Landkreises mit Ausnahme der Stadt Cuxhaven, der Stadt Otterndorf und der Gem. Wurster Nordseeküste/Bereich Nordholz durchgeführt. Fahrweg, Verkehrstage und Verkehrszeiten sind von den Schüler/innen abhängig und können sich entsprechend ändern.

**Cuxhaven, Schule Am Meer, Förderschule, Schwerpunkt Geistige Entwicklung**

Z.Zt. werden umfangreiche Taxibeförderungen aus der Stadt Geestland/Bereich Bederkesa, der SG Land Hadeln, der Gem. Wurster Nordseeküste sowie aus der Stadt Cuxhaven durchgeführt.

**Debstedt, Seeparkschule Wesermünde, Förderschule, Schwerpunkt Körperliche und motorische Entwicklung**

Auch für diese Schule sind umfangreiche Beförderungen organisiert. Sie beziehen sich auf das gesamte Gebiet des Landkreises.

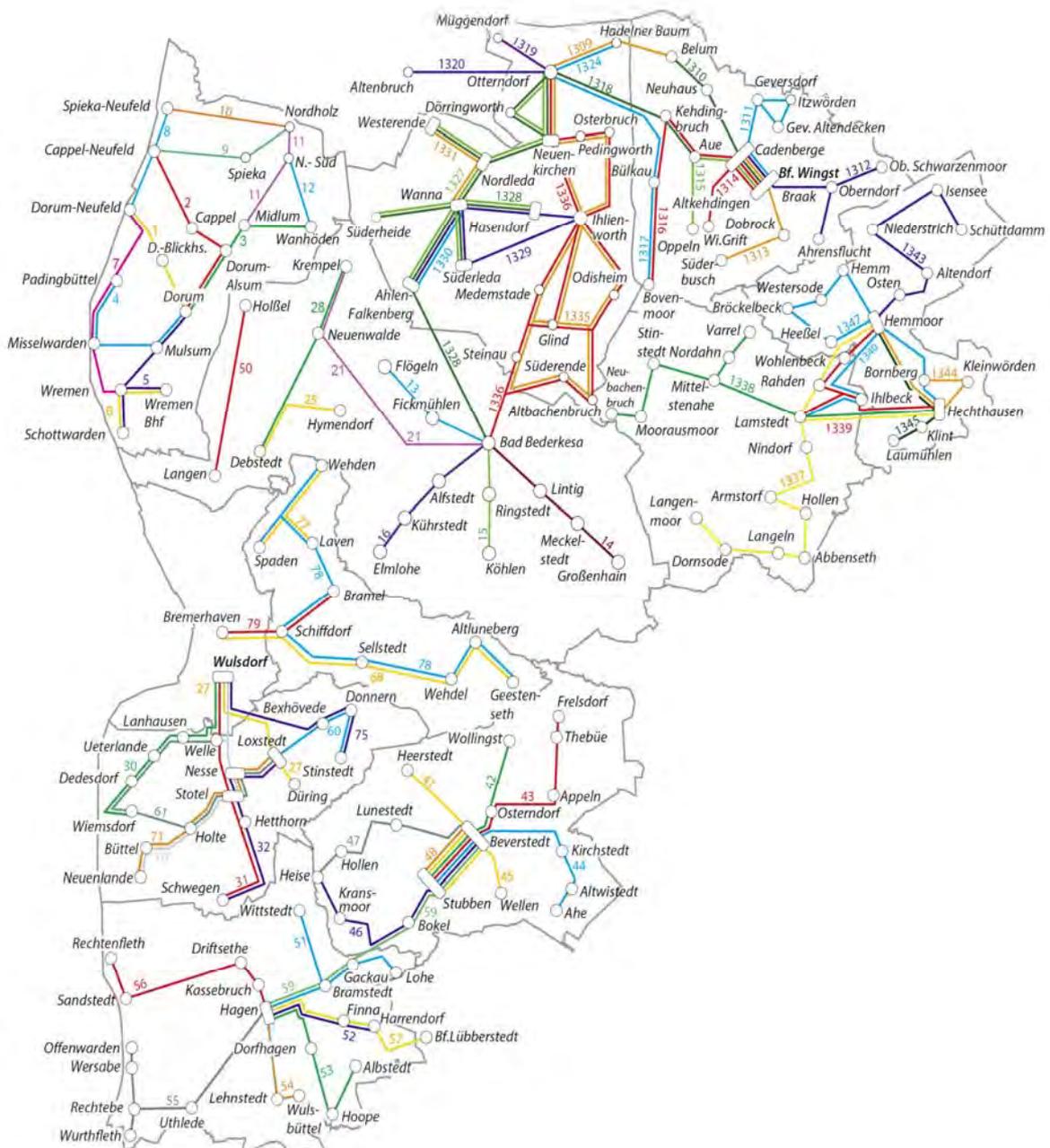
**(6) Anruf-Sammel-Taxi – Verkehre im Landkreis Cuxhaven**

Als Ergänzung zum Linienverkehr haben Samtgemeinden/Gemeinde/Städte Anruf-Sammel-Taxi – Verkehre eingerichtet. Diese Verkehre sind nach § 49 PBefG in Verbindung mit § 2 PBefG genehmigt.

Der Landkreis Cuxhaven fördert auf Basis der „Richtlinien für die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs - ÖPNV - im Landkreis Cuxhaven“ unter den dort genannten Bedingungen die Planung, Einrichtung und den Betrieb von AST-Verkehren (s. Anlage).

Die Stadt Cuxhaven ist Auftraggeberin für ein städtisches AST-Angebot, dass das Angebot der Stadtbuslinien ergänzt. Die Finanzierung wird von der Stadt übernommen.

## AST im Landkreis Cuxhaven (ohne Stadt Cuxhaven)



© VNO, Stand 06.11.2019

Abb. 12a: AST-Verkehre im Landkreis Cuxhaven (ohne Stadt Cuxhaven)

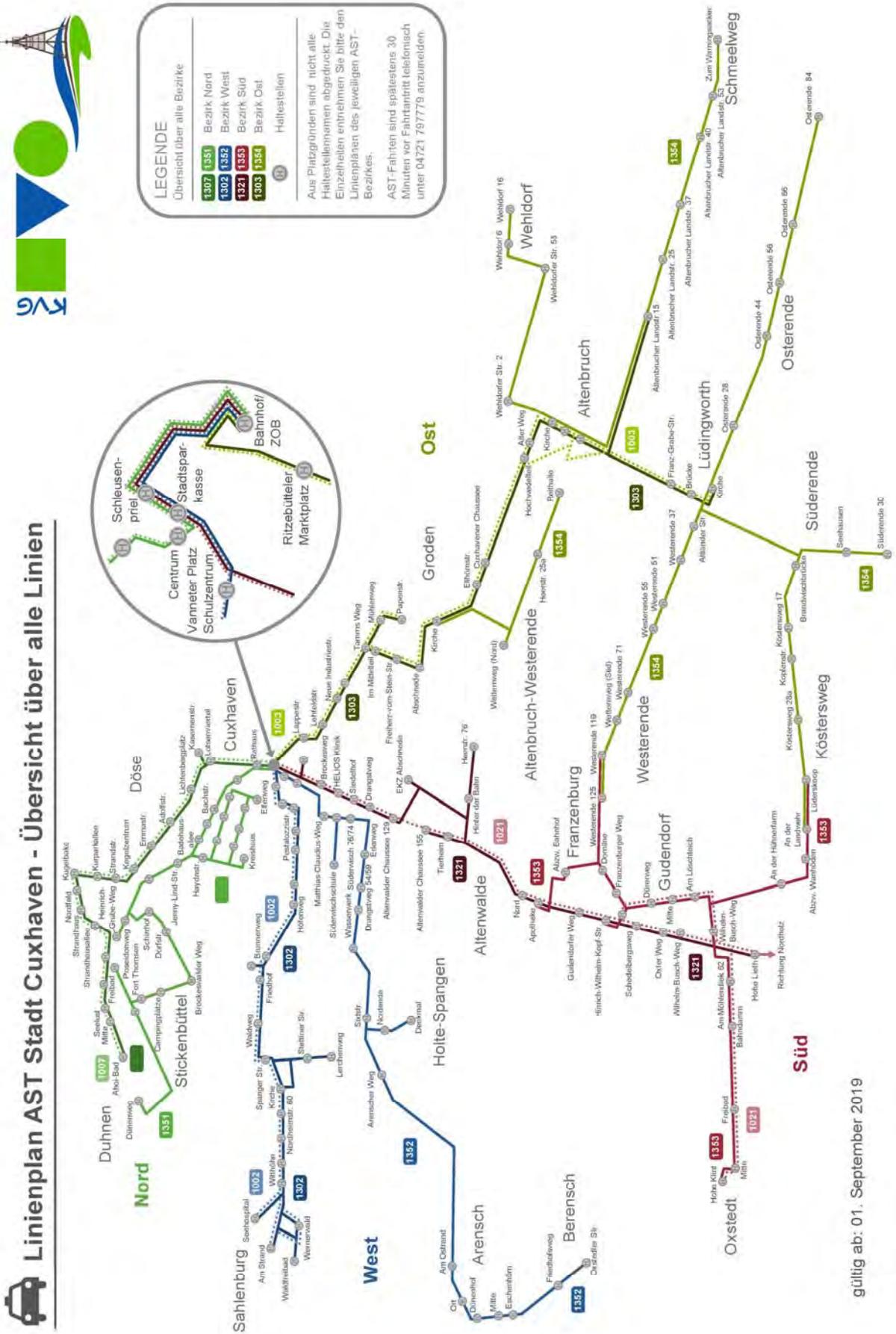


Abb. 12b: AST-Verkehr Stadt Cuxhaven

## Übersicht AST-Verkehre

Kommune	AST-Nr.	Verlauf	Telefon	Anruf vor Abfahrt	Fahrpreis normal	Fahrpreis erm. *)
Gem. Beverstedt	41	Heerstedt - Heyerhöfen - Beverstedt - Stubben, Bhf	04721 – 55 126 55	60 Min.	4,00 €	2,00 €**
	42	Wollingst - Osterndorf - Beverstedt - Stubben, Bhf				
	43	Frelsdorf - Appeln - Osterndorf - Beverstedt - Stubben, Bhf				
	44	Ahe - Altwistedt - Kirchwistedt - Beverstedt - Stubben, Bhf				
	45	Wellen - Beverstedt - Stubben, Bhf				
	46	Heise - Kransmoor - Langenfelde - Bokel - Stubben - Beverstedt				
	47	Heise - Hollen - Lunestedt - Beverstedt				
	48	Beverstedt - Stubben, Bhf				
SG Börde Lamstedt	1337	Langenmoor - Dornsode - Langeln - Abbenseth - Hollen – Armstorf - Nindorf - Lamstedt - Hemmoor / Hechthausen	01801 - 99 22 99	60 Min.	5,00 €	4,50 €
	1338	Neubachenbruch - Moorausmoor - Stinstedt - Varrel - Nordahn - Mittelstenahe - Lamstedt - Hemmoor / Hechthausen				
	1339	Wohlenbeck - Rahden - Hackemühlen - Ihlbeck - Lamstedt				
	1340	Lamstedt – Ihlbeck – Hackemühlen – Rahden – Wohlenbeck – Hemmoor / Hechthausen				
Stadt Cuxhaven	1302	Sahlenburg - Brockeswalde – Bahnhof/ZOB	04721 – 79 77 79	30 Min.	3,60 €	
	1303	Lüdingworth - Altenbruch - Groden – Bahnhof/ZOB				
	1307	Duhnen - Döse - Centrum – Bahnhof/ZOB				
	1321	Altenwalde, Hohe Lieth - Abschnede – Bahnhof/ZOB				
	1351	AST Nord: Duhnen, Dünenweg – Stickenbüttel – Döse – Kreishaus – Centrum – Bahnhof/ZOB				
	1352	AST West: Berensch – Arensch – Holte-Spangen – Centrum - Bahnhof/ZOB				
	1353	AST Süd: Oxstedt – Gudendorf – Franzenburg – Altenwalde – Bahnhof/ZOB				
	1354	AST Ost: Lüdingworth, Köstersweg – Lüd.-Westerende – Lüd.-Osterende – Warningsacker – Wehldorf – Altenbruch - Groden – Bahnhof/ZOB				
Stadt Geestland	13	Flögeln – Fickmühlen – Bad Bederkesa	04721 – 55 126 55	60 Min.	4,00 €	2,00 €
	14	Großenhain – Meckelstedt – Lintig – Ankelohe – B. Bederkesa				
	15	Köhlen – Ringstedt – Hainmühlen – Bad Bederkesa				
	16	Elmlohe – Kührstedt – Alfstedt – Bad Bederkesa				
	21	Krempel – Neuenwalde – Bad Bederkesa				
	25	Hymendorf - Debstedt				
	28	Krempel - Neuenwalde - Debstedt				
	50	Holßel - Pipinsburg - Sievern - Tajenfeld - Langen				
*) für Jugendliche, Zeitkartenbesitzer, Schwerbehinderte mit gültigem Ausweis						
**) Gem. Beverstedt/Stadt Cuxhaven: Schwerbehinderte kostenlos						

Tabelle 20a: Übersicht AST-Verkehre (Teil I)

Kommune	AST-Nr.	Verlauf	Telefon	Anruf vor Abfahrt	Fahrpreis	
					normal	erm. *)
Gem. Hagen	51	Wittstedt - Lohe - Gackau - Bramstedt - Hagen	04721 – 55 126 55	60 Min.	3,00 €	2,00 €
	52	Harrendorf - Finna - Hagen				
	53	Albstedt - Hoop - Dorfhagen - Hagen				
	54	Wulsbüttel - Lehnstedt - Hagen				
	55	Offenwarden - Wersabe - Wurthfleth - Rechtebe - Uthlede - Hagen				
	56	Rechtenfleth - Sandstedt - Driftsethe - Kassebruch - Hagen				
	57	Lübberstedt, Bahnhof - Harrendorf - Finna - Hagen				
	59	Beverstedt - Stubben - Bokel - Gackau - Bramstedt - Hagen			8,00**	5,00**
SG Hemmoor	1343	Schüttdamm - Isensee - Osten - Basbeck - Warstade	01801 - 88 44 00	60 Min.	3,50 € 4,50 €	3,00 € 4,00 €
	1344	Bornberg - Kleinwörden - Hechthausen				
	1345	Laumühlen - Klint - Hechthausen				
	1347	Bröckelbeck - Westersode - Althemmoor - Hemm - Heeßel - Warstade - Basbeck				
SG Land Hadeln	1309	Belum – Bahrdorf – Otterndorf	04751 – 91 91 91	60 Min.	5,50 € 6,50 €	5,00 € 6,00 €
	1310	Bahrdorf – Belum – Neuhaus – Cadenberge – Wingst, Bhf				
	1311	Geversdf.-Altendecken – Geversdorf – Cadenberge – Wingst Bf				
	1312	Oberndorf, Ahrensflucht – Oberndorf – Wingst - Cadenberge				
	1313	Wingst-Süderbusch – Wingst-Dobrock – Wingst - Cadenberge				
	1314	Wingst-Grift – Wingst-Altkehdingen – Cadenberge – Wingst, Bhf				
	1315	Wingst-Oppeln – Bülkau, Aue – Cadenberge – Wingst, Bhf				
	1316	Bovenmoor – Bülkau – Kehdingbruch – Cadenberge – Wingst				
	1317	Bovenmoor – Bülkau – Otterndorf				
	1318	Bülkau, Aue – Kehdingbruch – Otterndorf				
	1319	Müggendorf – Otterndorf, Ferienhausgebiete – Otterndorf				
	1320	Otterndorf – Cuxhaven, Wehdorf – Cuxhaven, Altenbruch				
	1324	Mahrdorf - Otterndorf, Bhf				
	1327	Ahlenfalkenberg - Wanna - Nordleda - Neuenkirchen – Otterndf.				
	1328	Bad Bederkesa - Ahlenfalkenberg - Wanna - Nordleda – Neuenkirchen - Otterndorf				
	1329	Ahlenfalkenberg - Wanna - Süderleda - Ihlienworth				
	1330	Ahlenfalkenberg - Wanna				
	1331	Nordleda – Kampen - Wanna				
1335	Steinau - Odisheim - Ihlienworth - Osterbruch – Neuenkirchen - Otterndorf					
1336	Bad Bederkesa - Steinau - Odisheim - Ihlienworth – Osterbruch - Neuenkirchen - Otterndorf					

\*) für Jugendliche, Zeitkartenbesitzer, Schwerbehinderte mit gültigem Ausweis // \*\*) für Gesamtstrecke Beverstedt - Hagen

Tabelle 20b: Übersicht AST-Verkehre (Teil II)

Kommune	AST-Nr.	Verlauf	Telefon	Anruf vor Abfahrt	Fahrpreis	
					normal	erm. *)
Gem. Loxstedt	27	Düring - Loxstedt - Bremerhaven-Wulsdorf	04721 – 55 126 55	60 Min.	3,00 €	2,00 €
	30	Maihausen - Dedesdorf - Eidewarden - Wiemsdorf - Ueterlande - Fleeste - Lanhausen - Bremerhaven-Wulsdorf				
	31	Langendammsmoor - Hahnenknoop - Hetthorn - Stotel - Nesse - Welle - Bremerhaven-Wulsdorf				
	32	Langendammsmoor - Hahnenknoop - Hetthorn - Stotel - Nesse - Welle - Loxstedt				
	60	Stinstedt - Donnern - Bexhövede - Loxstedt				
	61	Welle - Lanhausen - Fleeste - Ueterlande - Overwarfe – Wiemsdorf - Eidewarden - Dedesdorf - Maihausen - Stotel - Nesse - Loxstedt				
	70	Neuenlande - Büttel - Langendammsmoor - Schwegen - Holte - Stotel - Nesse - Welle - Bremerhaven-Wulsdorf				
	71	Neuenlande - Büttel - Langendammsmoor - Schwegen - Holte - Stotel - Nesse - Loxstedt				
	75	Stinstedt - Donnern - Bexhövede - Hohewurth – Br'h-Wulsdorf				
Gem. Schiffdorf	68	Geestenseth - Altluneberg - Wehdel - Sellstedt - Schiffdorf	04721 – 55 126 55	60 Min.	4,00 €	3,00 €
	77	Wehden - Laven - Spaden				
	78	Wehden - Spaden - Laven - Bramel - Schiffdorf - Sellstedt - Wehdel - Altluneberg - Geestenseth				
	79	Bramel - Schiffdorf				
Gem. Wurster Nordseeküste	1	Dorum-Neufeld - Padingbüttel - Dorum-Blickhausen - Dorum	04721 – 55 126 55	60 Min.	3,00 €	2,00 €
	2	Cappel-Neufeld - Midlum - Dorum-Alsum - Dorum				
	3	Midlum - Dorum				
	4	Padingbüttel - Misselwarden - Mulsum - Dorum				
	5	Wremen - Misselwarden - Mulsum - Dorum				
	6	Wremen-Hülsing - Wremen, Bhf				
	7	Wremen-Hofe - Wremen-Schmarren - Misselwarden – Padingbüttel - Dorum-Neufeld				
	8	Spieka-Neufeld – Cappel-Neufeld – Dorum-Neufeld, Strand				
	9	Cappel-Neufeld – Spieka – Spieka-Knill - Nordholz				
	10	Spieka-Neufeld – Spieka-Altendeich – Nordholz				
	11	Midlum – Nordholz-Hartingspecken – Scharnstedt - Nordholz				
	12	Wanhöden – Nordholz-Süd - Nordholz				

\*) für Jugendliche, Zeitkartenbesitzer, Schwerbehinderte mit gültigem Ausweis

Tabelle 20c: Übersicht AST-Verkehre (Teil III)

## 2.6 Tarife

Die Tarifstruktur im Landkreis Cuxhaven setzt sich wie folgt zusammen:

- **Regionaltarif** als Tarif in den Teilnetzen 3, 4 und 5
- **Stadtverkehrstarif Cuxhaven** in der Stadt Cuxhaven sowie im Bereich Nordholz
- **Tarif des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN-Tarif)** in den Teilnetzen 2, 5 und 6 sowie in Teilabschnitten des Teilnetzes 3, der KBS 125 Bremerhaven – Cuxhaven (bis Nordholz) und der KBS 122 Bremerhaven – Sellstedt – Geestenseth – Frelsdorf (– Bremervörde – Buxtehude). Der Kreistag des Landkreises Cuxhaven hat in seiner Sitzung am 04.09.2013 den Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) in seinem Geltungsbereich im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift als Höchsttarif im Sinne von Artikel 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 festgesetzt.
- **Niedersachsentarif:** Der Niedersachsentarif gilt für alle SPNV-Linien Niedersachsens außerhalb der Verbünde sowie für Fahrten im ein- und ausbrechenden Verkehr mit den Verbänden in Niedersachsen, Bremen und Hamburg. Es 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.

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 Cuxhaven bis zur Einführung des HVV-Tarifs für Zeitkarten auf der Schiene gekauft werden.

Seit Dezember 2018 ist landesweit die Anschlussmobilität im Niedersachsentarif bzw. beim Niedersachsen-Ticket für Busfahrten von/zu den Bahnhöfen sichergestellt. Zu beachten ist dabei, dass Fahrkarten des Niedersachsentarifs bzw. das Niedersachsen-Ticket nicht in den Bussen, sondern nur online erworben werden können.

- **Übergangstarife zum VBN- und HVV -Bereich für Zeitkarteninhaber/innen / HVV-Tarif:** Nach der Ausweitung des VBN-Tarifs auf die Bereiche Gem. Wurster Nordseeküste/Bereich Nordholz und Stadt Geestland/Bereich Bederkesa existiert ein Übergangstarif für Zeitkarten in den VBN-Bereich lediglich noch für die Stadt Cuxhaven.

Auf der Schienenstrecke Cuxhaven – Hemmoor – Stade – Hamburg kann derzeit für Zeitkarten ein Übergangstarif von den Bahnhöfen im Lk Cuxhaven zu den Bahnhöfen im HVV-Bereich gelöst werden. Mit Ausweitung des HVV-Tarifs im Dezember 2019 auf dieser Schienenstrecke wird der Übergangstarif obsolet: Für Hemmoor und Hechthausen gilt künftig sowohl für Einzel- als auch für Zeitkarten der HVV-Tarif, während für Wingst, Cadenberge, Otterndorf und der Stadt Cuxhaven der HVV-Tarif nur auf Zeitkarten ausgeweitet wird.

Ebenfalls in den HVV-Tarif für Zeitkarten werden auf der Schienenstrecke Bremervörde - Frelsdorf – Geestenseth – Wehdel - Sellstedt - Bremerhaven die Haltepunkte im Lk Cuxhaven bei Fahrten in den HVV-Bereich einbezogen. Für landkreisinterne Fahrten auf dieser Schienenstrecke findet weiterhin der VBN-Tarif Anwendung.

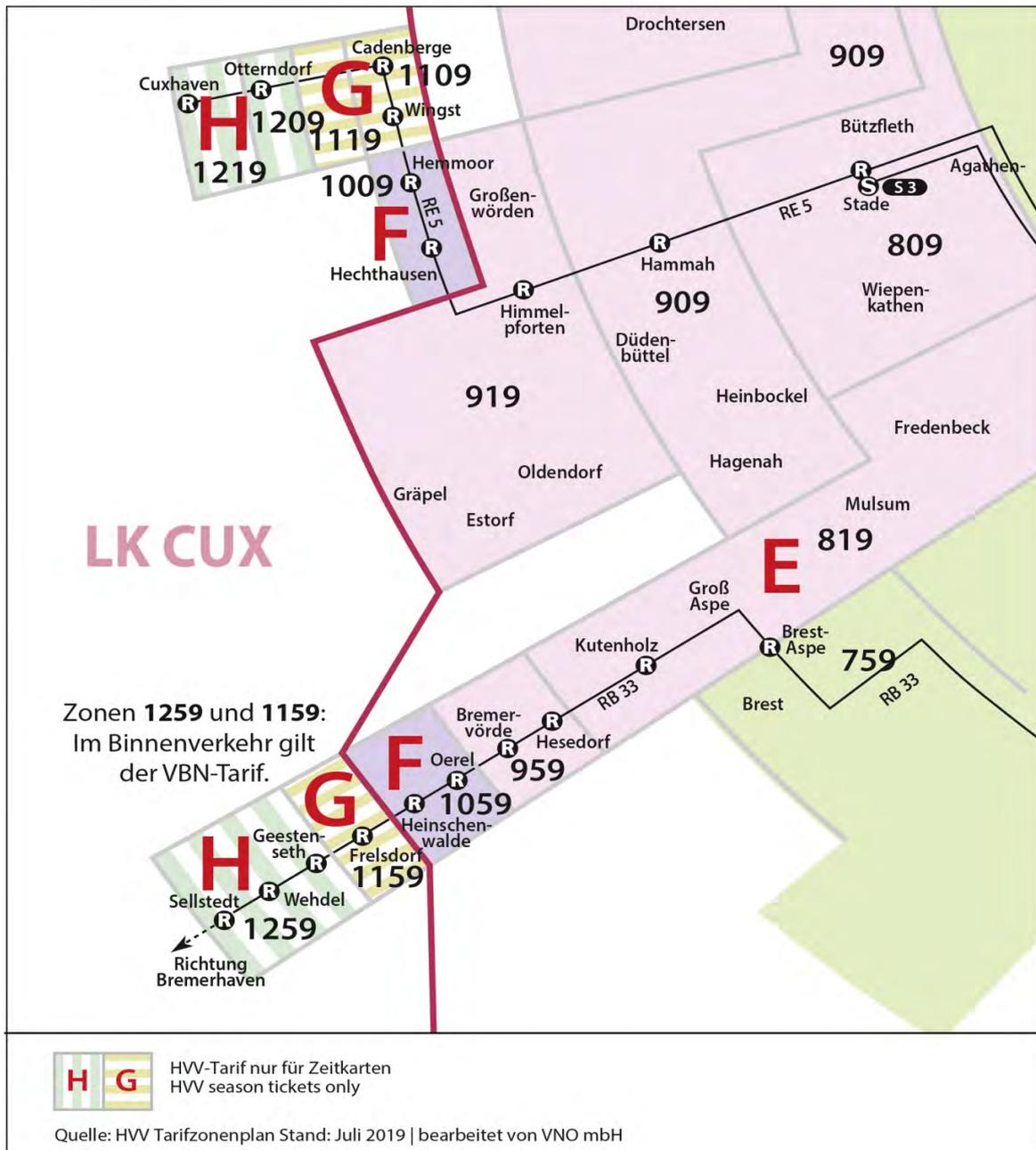


Abb. 13: HVV-Tarifzonen im Landkreis Cuxhaven ab 15.12.2019

⇒ **AST-Tarife:** Werden von den Kommunen festgelegt und sind dementsprechend auf die örtlichen Gegebenheiten zugeschnitten.

## 2.7 Fahrgastinformation im Landkreis Cuxhaven

### 2.7.1 Bedeutung der Fahrgastinformation

Fahrgäste haben verschiedene Informationsbedürfnisse bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Wichtige Elemente sind:

- Ermittlung der Fahrgelegenheit (welche Verbindungen bestehen von A nach B?)
- Ermittlung der Fahrtenangebote (wann bestehen die nächsten ÖPNV-Verbindungen?)
- Zielfindung (wo ist die Starthaltestelle und wo ist bzw. wie heißt die Zielhaltestelle?)
- Fahrpreisfindung (welcher Fahrpreis muss entrichtet werden?)

- Hinweis zur Fahrgeldentrichtung (wo muss der Fahrschein gekauft werden?)

Eine optimale Erfüllung dieser Informationsbedürfnisse ist eine Grundvoraussetzung für die Benutzerfreundlichkeit und damit auch für die Nutzung der öffentlichen Verkehrssysteme.

## 2.7.2 Informationsmedien

Für den straßengebundenen ÖPNV des Landkreises Cuxhaven gibt es verschiedene Fahrplanhefte, die über das ÖPNV-Angebot informieren.

Einen kompletten Überblick über die Bus- und Bahnverbindungen im Landkreis Cuxhaven gibt der Kreisfahrplan. Das vom Landkreis Cuxhaven, dem VBN, der VNN und der VNO herausgegebene Fahrplanheft enthält Fahrpläne aller Buslinien im Landkreis ebenso wie die Fahrpläne der Regionallinien, die in die Stadt Bremerhaven hineinführen. Außerdem enthält der Kreisfahrplan die Fahrpläne der Bahnstrecken Cuxhaven – Hamburg, Cuxhaven – Bremerhaven - Bremen und Bremerhaven – Hamburg sowie den Fahrplan der Museumsbahn Bremerhaven – Bad Bederkesa. Des Weiteren sind die AST-/Rufbus-Fahrpläne der innerhalb des Landkreises verkehrenden alternativen Bedienungsformen dargestellt.

Abgerundet wird die Fahrplanübersicht durch die Fahrpläne der Weserfähren Brake / Golzwarden – Sandstedt und Bremerhaven – Nordenham-Blexen. Für den ÖPNV im Stadtgebiet Cuxhaven wird ein eigenständiges Fahrplanheft herausgegeben.

Der VBN gibt den „Regio-Fahrplan“ heraus, der Regio- und SPNV-Fahrpläne im VBN-Gebiet enthält. Die Linien im Lk Cuxhaven sind nicht enthalten, allerdings wird ein Hinweis auf den Kreisfahrplan des Lk Cuxhaven gegeben. Die BVV bzw. der VBN geben zudem ein Fahrplanheft heraus, in dem die Stadtlinien in Bremerhaven und die nach/von Bremerhaven verkehrenden Regionallinien berücksichtigt sind.

Der Landkreis Cuxhaven betreibt zudem eine telefonische Fahrplanauskunft, die Cuxland InfoLine (Telefon 04721 / 55 126 55). Anrufende erhalten Auskunft über alle Bus-, Bahn- und Fährverbindungen. Darüber hinaus werden alle Fragen zur Mobilität beantwortet. Die Erweiterung der InfoLine zu einer Mobilitätszentrale, die auch die Fahrtwunschannahme und Disposition von AST-Verkehren übernimmt, ist im Jahr 2018 erfolgt und soll sukzessive auf alle AST-Systeme im Landkreis Cuxhaven ausgedehnt werden.

Weiterhin stehen unter den Internetadressen [www.vnn.de](http://www.vnn.de) bzw. [www.vbn.de](http://www.vbn.de) elektronische Fahrplanauskünfte zur Verfügung, die alle Bus- und Bahnverbindungen in Bremen und Niedersachsen enthalten. Über die „FahrPlaner“-App des VBN sind ebenfalls Auskünfte (inkl. Echtzeitinformationen) zu erhalten. Das Internetangebot der VNN bietet neben der elektronischen Fahrplanauskunft auch alle weiteren Informationen zu Bus und Bahn im Landkreis, z.B. Informationen über Tarife, Liniennetze, Fahrplan-Download etc.

Außerdem können Informationen zum ÖPNV im Landkreis Cuxhaven über den Internet-Auftritt des Landkreises ([www.landkreis-cuxhaven.de/oePNV](http://www.landkreis-cuxhaven.de/oePNV)) bezogen werden.

Telefonische Informationen können jeweils über die einzelnen Verkehrsunternehmen und für den VBN-Bereich über Tel.-Nr. 0421 / 59 60 59 abgefragt werden. Fahrpläne können über PC und Mobilfunk auf das Handy geladen werden. Weitere Informationen unter [www.vbn.de/mobil](http://www.vbn.de/mobil).

Die DB AG hat eine zentrale Fahrplanauskunft unter eigener Anschlussnummer (0 18 05 / 99 66 33) eingerichtet.

## 2.7.3 Pendlerportal

Seit dem 01.05.2007 ist für den Lk Cuxhaven unter <http://cuxhaven.pendlerportal.de> ein Pendlerportal eingerichtet. Auch für das Gebiet des VBN besteht das Angebot des Pendlerportals. Das Pendlerportal ist eine Internetplattform, auf der insbesondere Pendler/innen kostenlos Mitfahrgelegenheiten anbieten und suchen können und stellt eine gute Ergänzung zum ÖPNV dar. Des Weiteren ist im System eine

Schnittstelle zur elektronischen Fahrplanauskunft für Bus und Bahn integriert, so dass der Nutzer/die Nutzerin in jedem Fall einen persönlichen Pendlerplan erstellt bekommt. Das in Kooperation mit der Marktplatz Lüneburger Heide Internet GmbH betriebene Portal ([www.pendlerportal.de](http://www.pendlerportal.de)) ist nach Landkreisen und Städten strukturiert und erlaubt es dem Nutzer/der Nutzerin, nach Zielorten zu suchen oder Mitfahrer für das eigene Fahrzeug zu gewinnen. Dieser Dienst ist für alle Anbieter und Nachfrager des Pendlerportals kostenfrei und wird für das Gebiet des Lk Cuxhaven vom Landkreis finanziert.

## 2.7.4 Fahrgastinformation an den Haltestellen

Ein wichtiger Träger von Fahrgastinformationen sind die Haltestellen. Wesentliche Informationselemente sind die Aushangfahrpläne und die Haltestellenschilder. Welche Angaben dabei an den Haltestellen notwendig sind, regelt §32 BOKraft. Die Aushangfahrpläne in den Stadtverkehren sind haltestellenbezogen, während diese im Regionalverkehr außerhalb des VBN-Bereiches linienbezogen gestaltet sind. Die Darstellung auf den Haltestellenschildern ist ebenfalls unterschiedlich: Im Stadtverkehr werden Haltestellennamen, Liniennummer und Tarifpunkte immer angegeben, was an Haltestellen im Regionalverkehr nicht durchgängig der Fall ist.

Das Haltestellen-Konzept von VNO sowie das VBN-/ZVBN-Haltestellen-Konzept im Verbundgebiet des VBN sehen im Hinblick auf die Information an den Haltestellen eine möglichst umfassende Fahrgastinformation vor. Dabei gelten im VBN-Verbundgebiet einheitliche Standards, deren komplette Umsetzung allerdings nur mittel- bis langfristig erfolgen kann.

Durch Förderung von Haltestellenmaßnahmen und durch die zusätzliche Bezuschussung seitens des Landkreises Cuxhaven hat sich die Fahrgastinformation an zahlreichen Haltestellen im Landkreis verbessert.

## 2.7.5 Echtzeitinformationen

Für Fahrgäste des ÖPNV/SPNV hängt die Attraktivität des Verkehrsangebotes nicht zuletzt davon ab, dass fahrplanmäßige Zeiten eingehalten werden. Insbesondere für Fahrgäste, die auf Anschlüsse Bus ↔ Bus, Bus ↔ Bahn oder Bahn ↔ Bahn angewiesen sind, sind fahrplanmäßige Abfahrten/Ankünfte von herausragender Bedeutung. Durch die rasche Verbreitung von Smartphones/iPhones und der damit verbundenen Möglichkeit, laufend im Internet (Fahrplan-)Auskünfte zu erhalten, haben sich die Ansprüche der Fahrgäste im Hinblick auf Informationen deutlich erhöht: Fahrgäste möchten sich vor und auch während der Fahrt in Bussen und Bahnen über die aktuelle Fahrplanlage informieren (= Echtzeitauskünfte) und in Verspätungs- und Störungsfällen schnelle Informationen über Alternativen erhalten.

Echtzeitinformationen können auch zur Sicherung von Anschlüssen hilfreich sein, was insbesondere in ländlich geprägten Regionen wie dem Lk Cuxhaven von großer Bedeutung ist. Für den Landkreis Cuxhaven liegen Echtzeitinformationen über Verspätungen und Störungen über die Fahrplanauskunft des VBN und über mobile Dienste des VBN wie die FahrPlanner-App vor. Auch die DB-Internetauskunft liefert Fahrplanauskünfte in Echtzeit.

Für folgende Verkehrsunternehmen sind Echtzeitinformationen verfügbar: Bremerhavener Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft (BVV), DB Regio Nord, erixx, EVB (Bus und Bahn), NordWestBahn GmbH, Weser-Ems Busverkehr GmbH, Omnibusbetrieb von Ahrentschildt.

Außerdem informieren an wichtigen Verknüpfungspunkten im VBN-Gebiet dynamische Fahrgastinformationssysteme über die aktuellen Fahrplanlagen. Durch diese Informationssysteme und auch durch die Zugzielanzeiger auf den Bahnsteigen erhalten Fahrgäste ohne Smartphones/iPhones Informationen über die aktuelle Fahrplanlage.

## 3. Bewertung

### 3.1 Erreichbarkeitsanalyse

Die nachfolgende Erreichbarkeitsanalyse wurde dem Schlussbericht der PTV Transport Consult GmbH zum Bundesprojekt „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in der Modellregion Landkreis Cuxhaven“ (06/ 2018, S: 31ff), entnommen. In Zusammenarbeit mit der VNO wurden für die grafischen Darstellungen der Ergebnisse in diesem Nahverkehrsplan die Fahrpläne aus dem Jahr 2018 (Stand: August 2018) in das Visum-Planungsprogramm eingepflegt und daraus aktualisierte Grafiken erzeugt.

#### 3.1.1 Vorgehensweise

Die aktuelle Ausstattung der Samt- und Einheitsgemeinden im Kreisgebiet mit öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten wurde erfasst und unter Berücksichtigung der lokalen Raumstruktur, der demografischen Entwicklung und der Erreichbarkeiten bewertet. Dies umfasst die Mobilitätsangebote Bahn, konventioneller straßengebundener ÖPNV, AST-Verkehre (flexible Bedienungsform), ergänzende Mobilitätsangebote jenseits des ÖPNV.

Als Grundlage für die ÖPNV-Erreichbarkeitsanalyse wurden zunächst die ÖPNV-Haltestellen im Kreisgebiet georeferenziert und in ein Visum-Verkehrsmodell übernommen. Anschließend wurde der aktuelle elektronische ÖPNV-Fahrplan 2018 in Visum übernommen. Schließlich wurde das ÖPNV-Angebot haltestellenscharf im Hinblick auf die Verfügbarkeit des ÖPNV und Erreichbarkeiten von Versorgungszentren mit dem ÖPNV im Visum-Verkehrsmodell ausgewertet. Ermittelt wurden

- a) die Anzahl der ÖPNV-Abfahrten bzw. -Ankünfte je Haltestelle und
- b) die kürzeste ÖPNV-Reisezeit je Zeitintervall von der Haltestelle für die Hinfahrt in das Zentrum (6 – 8:15 Uhr, 9 – 11 Uhr) und für die Rückfahrt vom Zentrum (17 – 19 Uhr).

Randbedingungen:

- für jeweils vier Verkehrstage: mittlerer Mo – Fr (Schultag), mittlerer Mo – Fr (Schulferientag), Sa, So;
- für jeweils drei Zeitintervalle: 6 – 8:15 Uhr (nur Mo – Fr), 9 – 11 Uhr und 17 – 19 Uhr;
- für das Zeitintervall 9 – 11 Uhr jeweils mit/ohne AST-Angebot.

Die gewählten Zeitintervalle sind typische Aktivitätszeiten für Berufspendler und für den Einkaufs-, Erledigungs- und Freizeitverkehr. Mit der Auswertung eines mittleren Schulferientags wurde berücksichtigt, dass diese Aktivitäten auch unabhängig von der ÖPNV-Schülerbeförderung ein Mobilitätsangebot benötigen.

Darüber hinaus wurden aus dem Nahverkehrsplan 2014 – 2019 des Landkreises Cuxhaven Mindeststandards zur Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität im ÖPNV sowie die Bewertung und Mängelanalyse der Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität aufgegriffen. (PTV, Schlussbericht, S. 31)

#### Exkurs:

##### **Definition von Mindeststandards für die Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität**

Da die Erreichbarkeitsanalyse von PTV auf den im NVP 2014 – 2019 genannten Mindeststandards fußt und der Landkreis Cuxhaven für künftige Bewertungen/Analysen an diesen bewährten Mindeststandards festhalten möchte, werden die wesentlichen Merkmale nachfolgend definiert und erläutert. Dabei verfolgt der Landkreis grundsätzlich das Ziel, den ÖPNV auf der Basis des vorhandenen Angebotes zu erhalten und im Rahmen seiner Möglichkeiten zu verbessern.

Fokussiert wird die Bewertung auf den Aspekt des Verkehrsangebotes, da für den Fahrgast die Einflussgrößen Fahrtenhäufigkeit und Beförderungszeit wesentliche Merkmale für einen attraktiven ÖPNV darstellen. Dabei wird das Verkehrsangebot auf die folgenden Bereiche untergliedert:

- Erschließungsqualität,
- Bedienungsqualität,
- Verbindungsqualität.

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.

### A. 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/Ortsteile mit mehr als 200 Einwohnern betrachtet werden. Ferner wird überprüft, in wie weit die Haltestellen sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen von Linienverkehren bedient werden. Grundlage der Bewertung ist der jeweils aktuelle Fahrplan.

### B. Bedienungsqualität

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

Nach bewährten Kriterien für ÖPNV-Angebote in ländlichen Räumen 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

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 Nutzer/innen. 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 Fahrplans 2019 und der Internet-Auskünfte. Für die ergänzenden AST-Fahrten wird auf die AST-Fahrpläne 2019 zurückgegriffen.
- 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 den Stadtverkehr Cuxhaven wurden die gleichen Kriterien angelegt wie für den übrigen ÖPNV im Landkreis. Es werden für größere Stadtteile mehrere Haltestellen als Bezugspunkte für die Bewertung herangezogen, um über das Leistungsangebot innerhalb der Städte ein genaueres Bild zu erhalten.
- Die Bewertungen werden 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.

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.

### C. 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 Er-

gebnis, 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 1,5-fache 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  $\Rightarrow$  zugehöriges Grundzentrum
- Verbindungsqualität II:** Grundzentren  $\Rightarrow$  Mittelzentren
- Verbindungsqualität III:** Grundzentren  $\Rightarrow$  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, wird eine Beurteilung der Verbindungsqualitäten für diese Verkehre nicht vorgenommen.

### 3.1.2 Ergebnisse I: ÖPNV-/SPNV-Angebot

Im Hinblick auf die Erschließungsqualität kann festgestellt werden, dass alle Gemeinden im Lk Cuxhaven flächendeckend mit ÖPNV-Haltestellen ausgestattet sind. (vgl. PTV, Schlussbericht, S. 32) Ergänzend kann festgestellt werden, dass diese Haltestellen bei Zusammenschau von Bus- und AST-Angeboten montags bis sonnabends, teilweise auch sonn- und feiertags vom ÖPNV bedient werden. Dies gilt sowohl für Schul- als auch für schulfreie Tage.

Der Schienenverkehr konzentriert sich auf die Siedlungs- und Verkehrsachsen Bremen – Bremerhaven – Cuxhaven (KBS 125) und Hamburg – Stade – Cuxhaven (KBS 121). Beide Strecken werden an allen Wochentagen im Stundentakt bedient. Die Bahnlinie Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude (KBS 122) wird ebenfalls im Stundentakt bedient.

Derzeit verkehren im Landkreis Cuxhaven 72 Buslinien. Davon übernehmen gemäß Nahverkehrsplan 2014 – 2019 lediglich 11 Buslinien die Funktion von Regionallinien und dienen damit auch den Bedürfnissen des Berufs-, Einkaufs- und Versorgungsverkehrs. Alle übrigen Buslinien sind ganz oder überwiegend auf die Bedürfnisse der Schülerbeförderung ausgerichtet, d.h. die Bedienung erfolgt meist nur an Schultagen zu den typischen Schulzeiten. Hinzu kommen 5 Nacht- und Discoverkehre, die ausschließlich in Wochenendnächten verkehren.

In der Stadt Cuxhaven und im Bereich Nordholz in der Gemeinde Wurster Nordseeküste betreiben die Verkehrsunternehmen einen Stadtbusverkehr, der auch die peripher gelegenen Stadtteile erschließt. Im Verdichtungsbereich der Stadt Bremerhaven wiederum werden einige Orte (Imsum, Langen, Spaden, Bramel, Schiffdorf) vom Stadtbusverkehr der Bremerhavener Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH (BVV) mit kurzen Taktfolgen bedient.

Da alle Kommunen über einen **Anruf-Sammeltaxi-Verkehr (AST)** verfügen, der die Stadt- und Regionalbusverkehre verstärkt und nach festem Fahrplan im Stunden- oder 2-Stunden-Takt verkehrt, verfügt der Lk Cuxhaven über ein lückenloses AST-Angebot. (vgl. PTV, Schlussbericht, S. 32ff)

### 3.1.3 Ergebnis II: ÖPNV-Erreichbarkeitsanalyse

Die folgenden Grafiken bilden in kartografischer Form die Ergebnisse der ÖPNV-Erreichbarkeitsanalyse ab. Dargestellt ist die kürzeste ÖPNV-Reisezeit in das nächste Versorgungszentrum bzw. am Nachmittag für die entsprechende Rückfahrt im jeweils ausgewiesenen Zeitintervall. Grundlage der Erreichbarkeitsanalyse sind die Bus- und AST-Fahrpläne mit Stand August 2018.

Die Grafiken für die Erreichbarkeitsanalysen der zentralen Orte sind für folgende Tage und Zeitfenster erstellt worden:

- Montags bis freitags 06.00 – 08.15 Uhr an Schultagen
- Montags bis freitags 06.00 – 08.15 Uhr an schulfreien Tagen
- Montags bis freitags 09.00 – 11.00 Uhr an Schultagen
- Montags bis freitags 09.00 – 11.00 Uhr an schulfreien Tagen
- Montags bis freitags 17.00 – 19.00 Uhr an Schultagen
- Montags bis freitags 17.00 – 19.00 Uhr an schulfreien Tagen

Die Erreichbarkeitsanalysen basieren dabei auf die Zusammenschau der Angebote von Bus und AST in den jeweiligen Zeitfenstern.

---

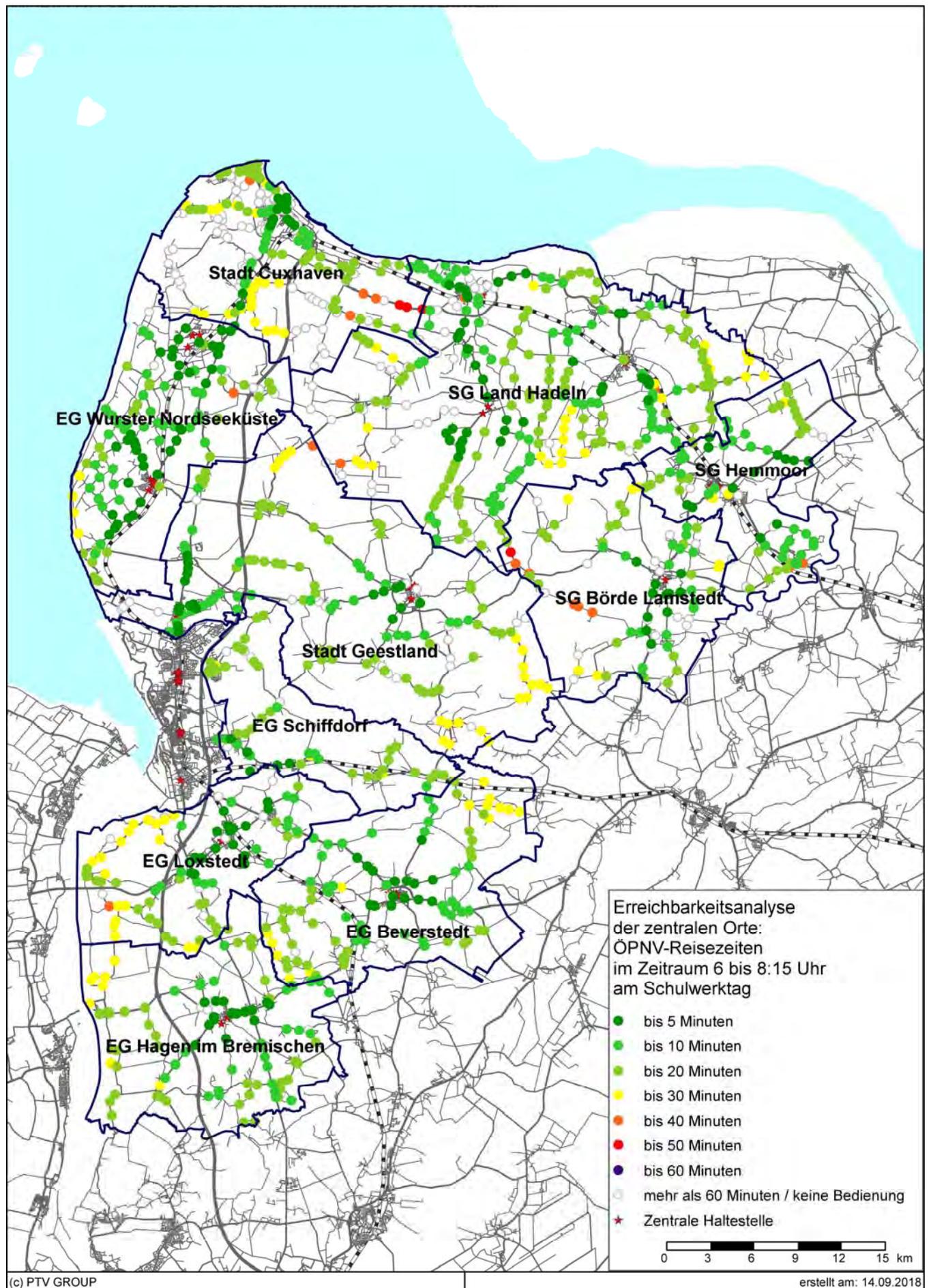


Abb. 14: Erreichbarkeitsanalyse der zentralen Orte montags bis freitags 06.00 – 08.15 Uhr an Schultagen

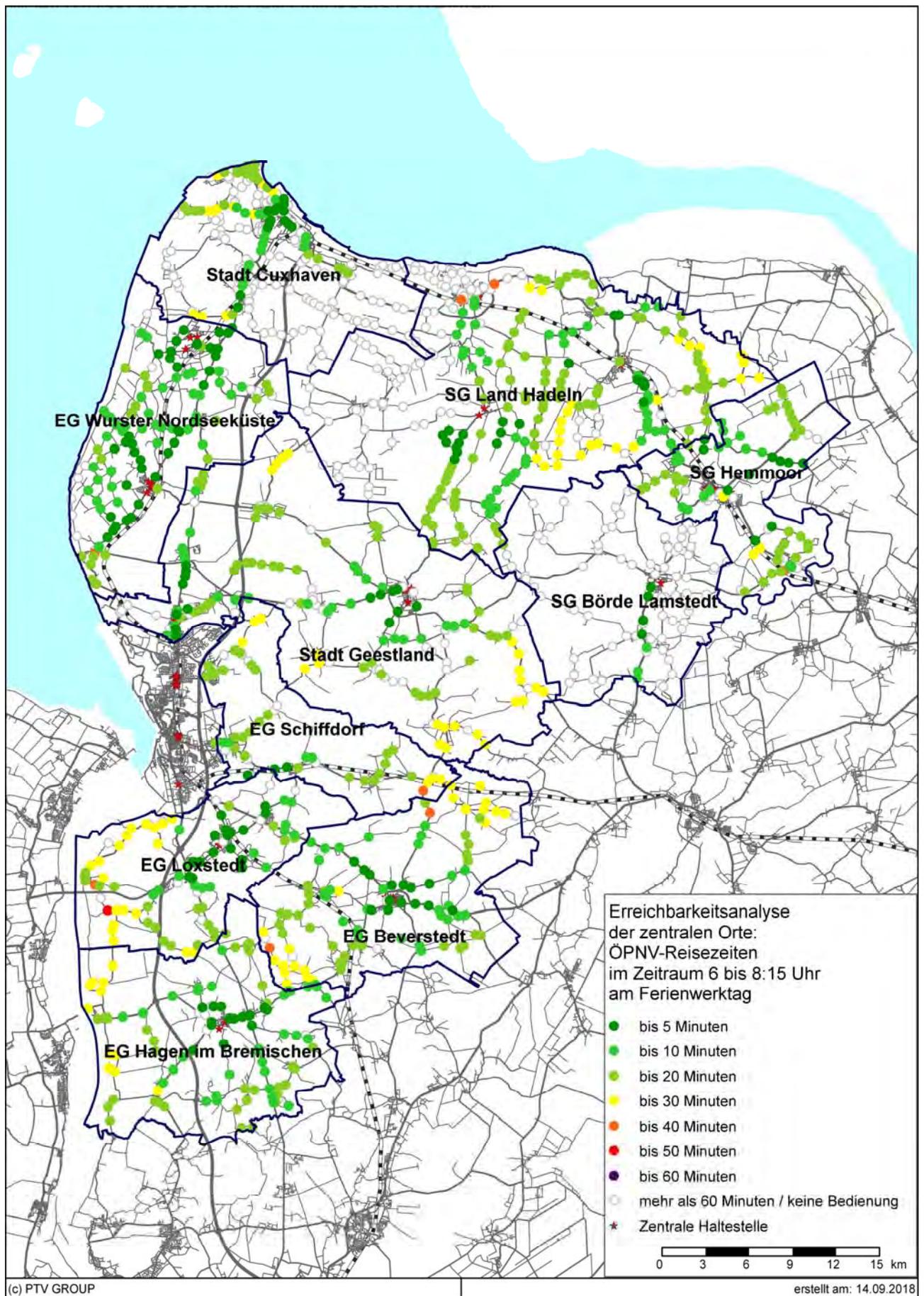


Abb. 15: Erreichbarkeitsanalyse der zentralen Orte montags bis freitags 06.00 – 08.15 Uhr an schulfreien Tagen

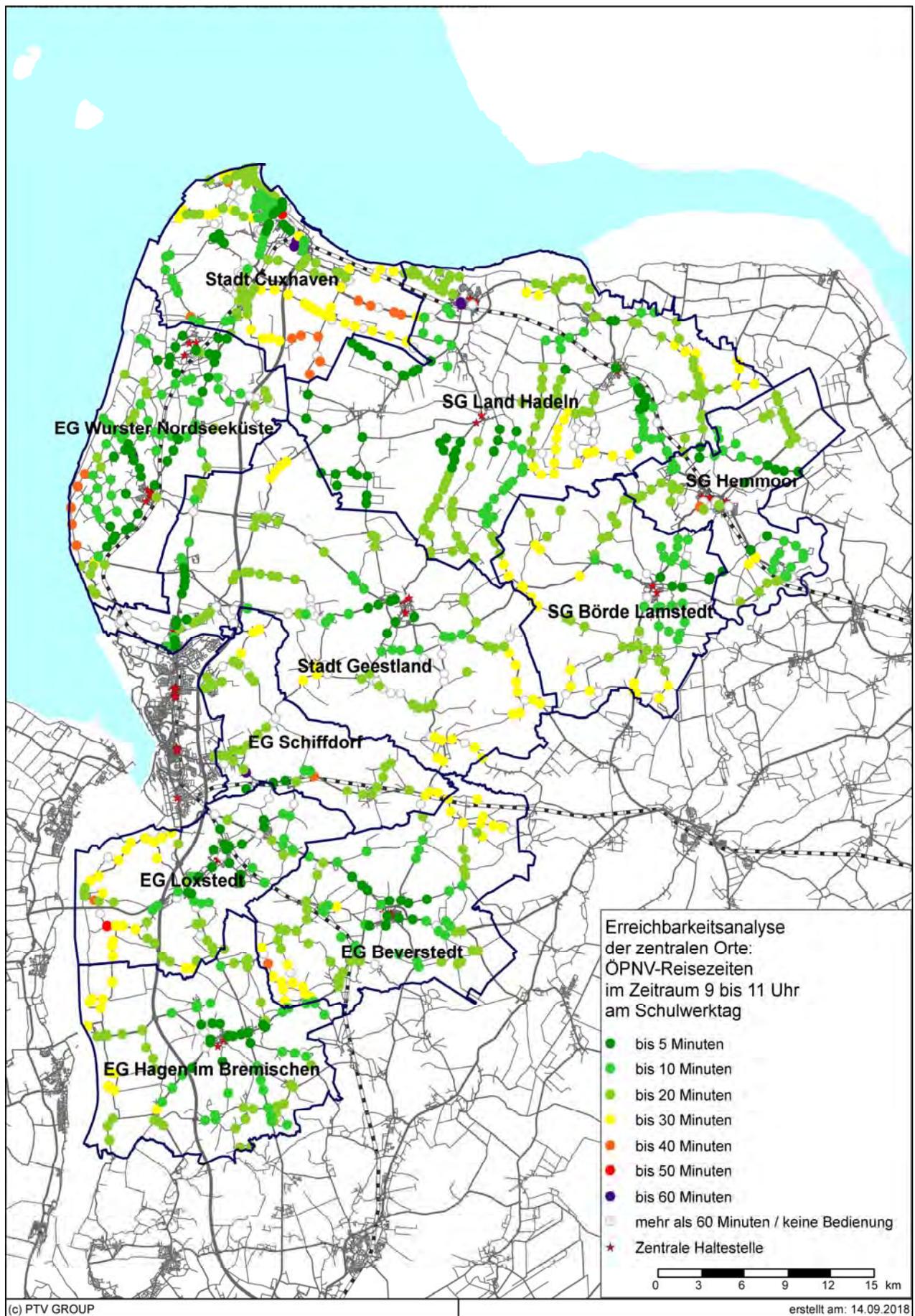


Abb. 16: Erreichbarkeitsanalyse der zentralen Orte montags bis freitags 09.00 – 11.00 Uhr an Schultagen

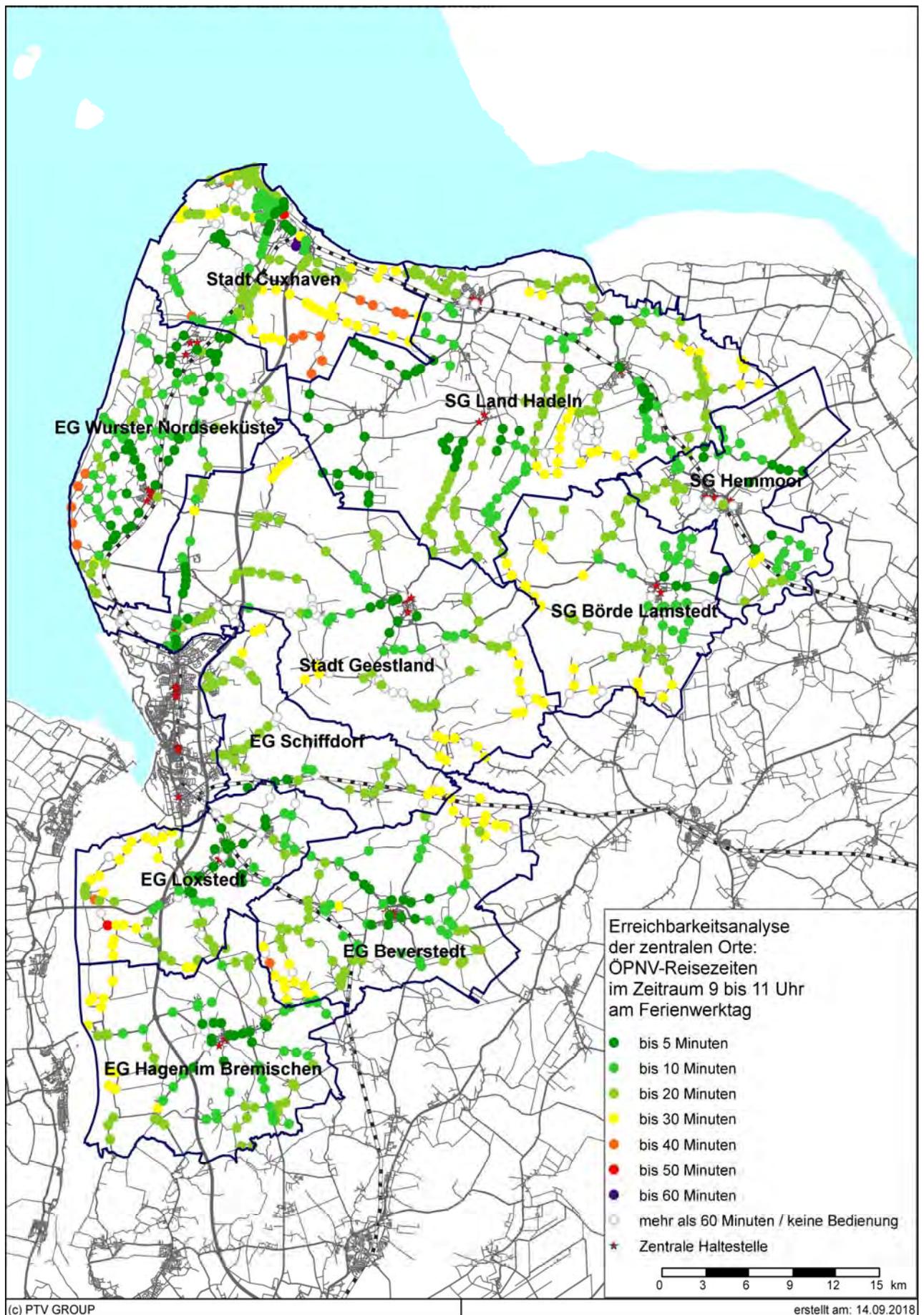


Abb. 17: Erreichbarkeitsanalyse der zentralen Orte montags bis freitags 09.00 – 11.00 Uhr an schulfreien Tagen

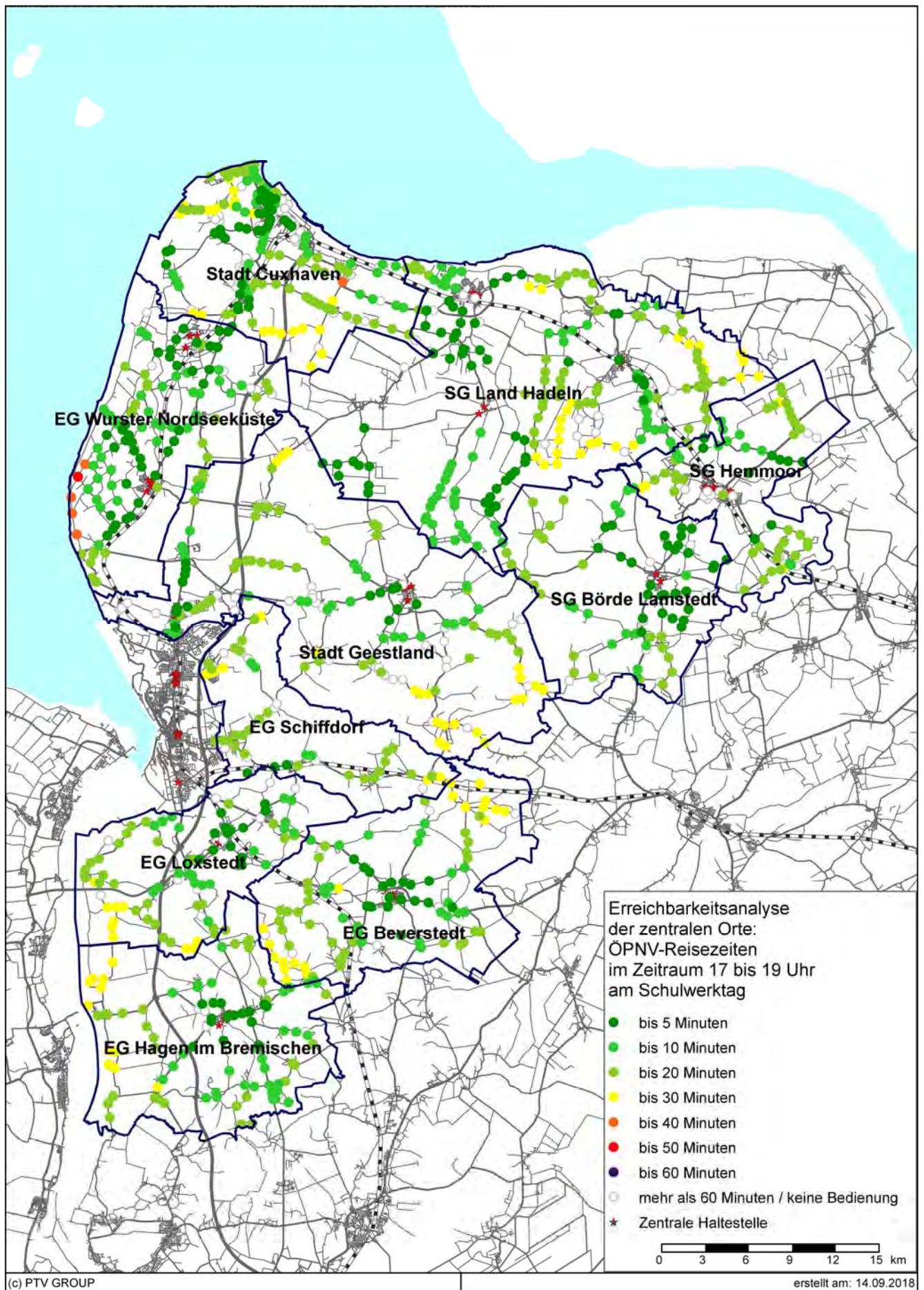


Abb. 18: Erreichbarkeitsanalyse der zentralen Orte montags bis freitags 17.00 – 19.00 Uhr an Schultagen

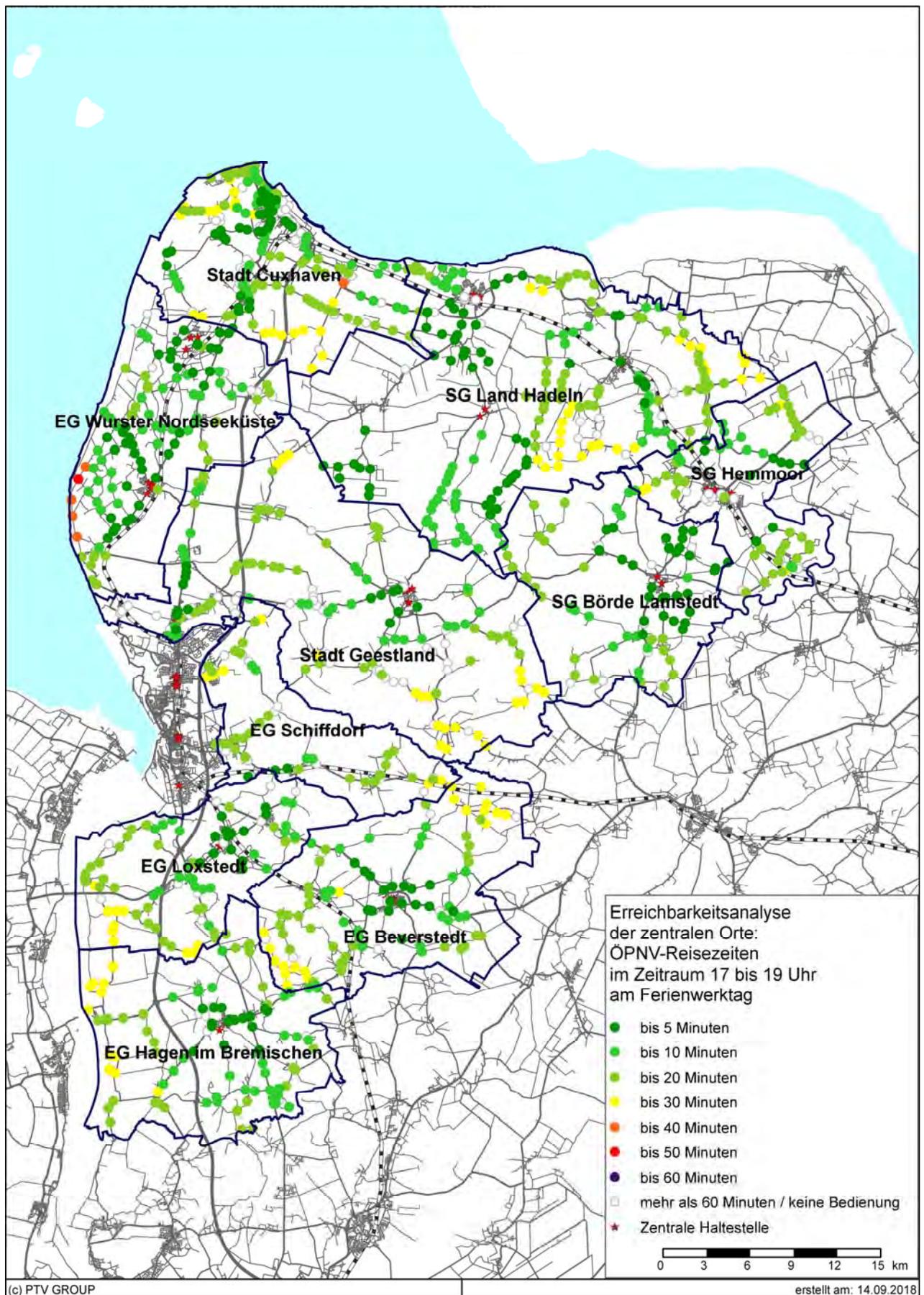


Abb. 19: Erreichbarkeitsanalyse der zentralen Orte montags bis freitags 17.00 – 19.00 Uhr an schulfreien Tagen

Generell ist die Verfügbarkeit des ÖPNV vor allem durch die flächendeckend vorhandenen AST-Verkehre im Stunden- oder 2-Stunden-Takt mindestens von Montag bis Sonnabend, teilweise auch am Sonntag, auch außerhalb der Schulverkehrszeiten als recht gut zu bewerten. Im Vergleich zu anderen ländlichen Regionen ist der Landkreis Cuxhaven mit seinem ÖPNV-Angebot in der Fläche damit gut aufgestellt. Eine durchgängige, fahrplanseitige Verknüpfung mit kurzen Umsteigezeiten zwischen vertakteten Bahnlagen und AST-Verkehren einerseits sowie meist nicht vertakteten Regionalbuslinien andererseits ist jedoch nur teilweise möglich.

Darüber hinaus ergänzen in einigen Gemeinden privat organisierte oder ehrenamtlich getragene Mobilitätsangebote das Angebotsspektrum: gemeindeeigene Vereinsbusse, Carsharing-Fahrzeuge, wie z.B. „Dorfflitzer“, private Mitfahrgelegenheit über Mitfahrbänke oder das PendlerPortal (vgl. u.a. Gemeinde Steckbriefe in Anhang 2).

Bewertet wurde auch die Einbindung der Versorgungszentren des Landkreises in das übergeordnete ÖPNV-Angebot aus regelmäßig verkehrenden Regionalbus- und Bahnlagen, welche die Versorgungszentren sowohl untereinander als auch mit den außerhalb des Kreisgebiets gelegenen Mittel- und Oberzentren verbinden. Demnach sind mit Ausnahme der Versorgungszentren Lamstedt u. Ihlienworth sowie der Gem. Wanna, die zwar keine zentralörtliche Funktion besitzt, aber lokale Versorgungsfunktionen übernimmt, alle Versorgungszentren über regelmäßig und unabhängig von der Schülerbeförderung verkehrende Regionalbus- und Bahnlagen angebunden. Lamstedt und Ihlienworth (sowie Wanna) sind derzeit „nur“ über AST-Angebote an die Bahnhaltelunkte (RE5 Hamburg – Cuxhaven) in Hechthausen, Hemmoor bzw. Otterndorf angebunden. Da die AST-Angebote trotz des guten Fahrtenangebots Zugangsschwellen aufweisen (u.a. Fahrtwunschanmeldung, eigener und teurerer Tarif) werden sie von der Bevölkerung nicht als gleichwertiges ÖPNV-Angebot zum Regionalbus oder zur Bahn wahrgenommen. Gegenüber den übrigen Versorgungszentren sind diese Gemeinden somit strukturell schlechter gestellt. (vgl. PTV, Schlussbericht, S. 37f)

Die im Nahverkehrsplan 2014 – 2019 vorgegebenen Mindeststandards zur ÖPNV-Erreichbarkeit von Versorgungszentren werden weitgehend erfüllt; eine Anpassung ist aus heutiger Sicht nicht erforderlich. Angestrebt werden jedoch Lösungen zur gleichwertigen Einbindung aller Versorgungszentren im Landkreis in das übergeordnete ÖPNV-Angebot. (vgl. PTV, Schlussbericht, S. 38)

## 3.2 Tarifangebot im Landkreis Cuxhaven

Der Landkreis Cuxhaven ist bedingt durch seine geografische Lage und auch durch seine Entstehung im Zuge der Kreisreform bipolar ausgerichtet. Der größte Teil des ehemaligen Kreises Hadeln ist auf die Metropolregion Hamburg ausgerichtet. Der Altkreis Wesermünde, insbesondere der südliche Bereich, ist auf die Metropolregion Bremen/Oldenburg im Nordwesten fokussiert. Vor diesem Hintergrund hat sich der Landkreis Cuxhaven bislang bewusst nicht für einen einheitlichen Tarif ausgesprochen und dafür im SPNV Übergangstarife in den VBN- bzw. HVV-Bereich im Zeitkartensegment realisiert.

Außerhalb der Verbände sorgt im Schienenbereich der seit dem 09.06.2013 gültige Niedersachsentarif für eine Vereinheitlichung.

Durch Ausweitung des VBN-Bereiches auf die Gem. Wurster Nordseeküste/Bereich Nordholz und Stadt Geestland/Bereich Bederkesa gilt ein Übergangstarif in den VBN-Bereich nur noch für die Stadt Cuxhaven. In den SG/Gem. Beverstedt, Hagen, Loxstedt, Schiffdorf, Stadt Geestland und Wurster Nordseeküste gilt im ÖPNV/SPNV der VBN-Tarif.

Die Ausweitung des HVV-Tarifs auf den Schienenstrecken Cuxhaven – Otterndorf – Hemmoor – Stade – Hamburg und Bremervörde – Geestenseth - Sellstedt – Bremerhaven wird im Dezember 2019 realisiert. Der HVV-Tarif für Zeit- und Einzelkarten wird dann für Hemmoor und Hechthausen eingeführt. Für Wingst, Cadenberge, Otterndorf und für die Stadt Cuxhaven sowie für Frelsdorf, Geestenseth, Wehdel und Sellstedt wird der HVV-Tarif künftig bei einbrechenden Verkehren in den HVV-Bereich für

Zeitkarten gelten und macht die derzeitigen Übergangstarife im Zeitkartensegment in den HVV-Bereich überflüssig. Für landkreisinterne Fahrten auf dieser Schienenstrecke gilt weiterhin der VBN-Tarif.

Im Bereich der Stadt Cuxhaven gilt für den Busbetrieb ein eigenständiger Stadttarif, in den Samtgemeinden Börde Lamstedt, Hemmoor und Land Hadeln gilt der Regional- (VNN-)Tarif. Dieser kommt auch bei ausbrechenden Verkehren in den HVV- bzw. VBN-Bereich zur Anwendung.

Im AST-Verkehr gelten eigenständige Tarife, die auf die Bedürfnisse "vor Ort" zugeschnitten sind und auch die Wirtschaftlichkeit bzw. Sicherstellung des AST-Angebotes im Blick haben müssen. Durch Ausweitung der Förderung von AST-Verkehren von 50 auf 75% der Kosten durch den Landkreis sind Spielräume entstanden, um die AST-Tarife in den Kommunen zumindest stabil zu halten.

Diese Tarifvielfalt, die sich in der Vergangenheit zweifellos bewährt hat, stellt für die Nutzung des ÖPNV aus heutiger Sicht eine Zugangshürde dar, so dass über die Einführung eines landkreisweiten Tarifs oder zumindest über die Reduzierung der derzeitigen Tarifvielfalt zur Steigerung der Attraktivität des ÖV-Angebotes nachgedacht werden sollte. Eine entsprechende Maßnahme wird deshalb in diesem NVP verankert (siehe unten).

### **3.3 Fahrgastinformation im Landkreis Cuxhaven**

#### **3.3.1 Informationsmedien**

Die bestehenden Informationsmöglichkeiten dürften das Informationsbedürfnis der Fahrgäste weitgehend abdecken. Der Landkreis ist auch weiterhin bestrebt, die Finanzierung des Kreisfahrplans, der Cuxland InfoLine, der Datengrundlage „Connect“ für die elektronischen Informationsmedien und des „Pendlerportals“ sicherzustellen.

Verbesserungsmöglichkeiten könnten sich im Kreisfahrplan durch eine weitergehende Vereinheitlichung des Layouts der bislang sehr unterschiedlich gestalteten Fahrplantabellen ergeben.

Darüber hinaus wäre es insbesondere aus Sicht von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen von großer Bedeutung, wenn in den Informationsmedien eine Kennzeichnung der Fahrten, die durch Niederflurfahrzeuge bedient werden, vorgenommen wird. Eine wichtige Voraussetzung für die Umsetzung einer solchen Maßnahme wäre jedoch der verstärkte Einsatz von Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeugen durch die Verkehrsunternehmen, damit in den Auskunftsmedien entsprechend gekennzeichnete Kurse auch tatsächlich mit barrierefreien Fahrzeugen durchgeführt werden.

Für den Bereich des VBN/ZVBN sind Standards für die Fahrgastinformation in einem gemeinsam beschlossenen Konzept verankert.

#### **3.3.2 Fahrgastinformation an den Haltestellen**

Die Informationen an den Haltestellen im Landkreis sind – wie in der Bestandsdarstellung beschrieben – sehr unterschiedlich. Das Haltestellen-Konzept von der VNO und das VBN-/ZVBN-Haltestellen-Konzept sehen eine möglichst umfangreiche Information vor. Dennoch fehlen an einer Vielzahl von Haltestellen Grundelemente der Information:

- Haltestellenschilder weisen keine Liniennummer und/ oder keinen Zielort der Linie auf, die Angabe des Tarifpunktes fehlt,
- Haltestellenaushänge fehlen oder sind nicht aktualisiert,
- Tarifinformationen fehlen oder sind ebenfalls nicht auf dem aktuellen Stand.

Damit werden für Kunden, die die Wahlfreiheit zwischen ÖPNV und MIV-Nutzung haben, Nutzungsbarrieren aufgebaut. Hier sieht der Landkreis deutlichen Verbesserungsbedarf. In §32 BOKraft sind die notwendigen Angaben an den Haltestellen geregelt.

---

Außerdem sind auch im Hinblick auf die Fahrgastinformation an Haltestellen die Belange der Barrierefreiheit künftig wesentlich stärker als bislang zu berücksichtigen. Hier ist an die Größe der Schrift, die Schriftart, an Kontraste und Beleuchtung der Informationselemente zu denken. Z.B. sind die derzeit häufig verwendeten Schriftgrößen auf den Haltestellenschildern für sehingeschränkte Menschen vielfach zu klein. Das aktualisierte VNO-Haltestellen-Konzept, das als Anlage Bestandteil des NVP ist, gibt hier Hinweise und Empfehlungen.

Auch die Frage der Echtzeitinformation an stärker frequentierten Haltestellen wird künftig einen deutlich höheren Stellenwert als in der Vergangenheit (und Gegenwart) einnehmen. Auch in dieser Hinsicht sieht der Landkreis Cuxhaven Verbesserungsmöglichkeiten. Planungen zur Einrichtung des Echtzeitsystems sind aufgenommen worden.

### **3.3.3 Fahrgastinformation an den Fahrzeugen**

Die Informationen an den Fahrzeugen weisen unterschiedliche Standards auf. Aus Sicht des Landkreises ist die Art der Fahrzeugbeschilderung nicht das entscheidende Element. Wichtiger ist, dass die Liniennummer und das Fahrtziel an den Fahrzeugen angegeben werden, diese Angaben auch bei Dunkelheit oder Sonneneinstrahlung gelesen werden können und auch für sehingeschränkte Personen lesbar sind. Insbesondere bei der Verwendung von Steckschildern ist die Frage der Beleuchtung der Schilder teilweise unzureichend gelöst.

Für den Bereich des VBN/ZVBN sind Standards für Fahrzeuge in einem gemeinsam beschlossenen Konzept verankert.

Hierzu sei angemerkt, dass die für Fahrzeuge erforderliche Kennzeichnung und Beschilderung eindeutig in § 33 BOKraft geregelt ist. Zuwiderhandlungen sind als Ordnungswidrigkeiten mit Bußgeld bewehrt (§ 45 Abs. 1 lit o) i. V. m. § 61 Abs. 1 Nr. 4 und Abs. 2 PBefG.

## 4. Ziele und Maßnahmen / Umsetzung und Finanzierung

### 4.1 Allgemeine Definition / Festlegung

Für den Landkreis Cuxhaven wird es zukünftig – nicht zuletzt unter den ersten Vorzeichen des demografischen Wandels und der sich daraus ergebenden finanziellen Rahmenbedingungen – vorrangig darauf ankommen, die gegenwärtige Angebotsqualität zu erhalten. Kommunen und Landkreis versuchen, durch geeignete Maßnahmen wie z.B. Ausweisung von Baugebieten, das Einsetzen bzw. die Folgen des demografischen Wandels hinaus zu zögern bzw. abzufedern. Der derzeitige Status-quo in den einzelnen Teilnetzen wird daher als Mindeststandard definiert und stellt das öffentliche Verkehrsbedürfnis im Landkreis Cuxhaven dar.

Höchste Priorität hat die Sicherstellung der Schülerbeförderung, die im Landkreis das Rückgrat des ÖPNV darstellt. Das erforderliche Fahrtenangebot ist unabhängig von der Einwohnerzahl der Orte, es richtet sich nach den Erfordernissen der Schulen aus. Dies beinhaltet auch die laufende Anpassung der Fahrpläne und Linienwege an diese Erfordernisse. Die Satzung über die Schülerbeförderung gibt Rahmenbedingungen vor und benennt u.a. maximale Wartezeiten vor Unterrichtsbeginn und nach Schulschluss, die damit eine wesentliche Grundlage für die Gestaltung der Busfahrpläne in der Schülerbeförderung sind.

Eine Grundversorgung der Orte ist gewährleistet, wenn die im Kapitel 3 im Exkurs für die Bewertung als Basis verwendeten Mindestzahlen erreicht werden:

Einwohner je Ort	Fahrten pro Tag und Richtung
200 – 1.000	3
1.000 – 3.000	3 – 6
3.000 – 6.000	6 – 12

Das Erreichen der genannten Mindestfahrtenzahlen gilt auf den Relationen zwischen

- Orten und dem nächstgelegenen Grund- bzw. Mittelzentrum;
- Grundzentrum und benachbarten Mittelzentrum;
- Mittelzentrum und benachbarten Mittelzentren sowie
- Grund- bzw. Mittelzentrum und relevanten Oberzentren.

Zudem sollten die Reisezeiten im ÖV möglichst nicht länger als das 1,7-fache der durchschnittlichen MIV-Fahrtzeiten sein.

Die Genehmigungen sind für die Teilnetze nur in ihrer Gesamtheit zu beantragen. Die Beantragung einzelner Linien eines Teilnetzes ist nicht zulässig. Der Gemeinschaftstarif für den VBN ist in seinem Geltungsbereich als Höchsttarif festgesetzt.

Des Weiteren setzt sich der Landkreis das Ziel, in den Bereichen ÖPNV- /AST-Angebot (oder anderer bedarfsorientierter Verkehre wie Anruf-Linientaxis [ALT] oder Rufbusse), Fahrgastinformation, Haltestellenmaßnahmen und Tarif weiterhin durch Fördermaßnahmen Verbesserungen zu erzielen und deren Finanzierung soweit als möglich sicherzustellen.

Sämtliche Förderungen stehen unter Finanzierungsvorbehalt und bemessen sich nach Maßgabe der verfügbaren Haushaltsmittel.

Der Lk Cuxhaven strebt an, sich an weiteren EU-, Bundes- und Landesprogrammen und Projekten zu beteiligen. Aktuell ist der Landkreis im Projekt Mamba und dem Folgeprojekt des Bundes "Flächenerschließung" engagiert.

Der vorliegende NVP 2019 – 2023 gilt bis Inkrafttreten eines neuen NVP, sofern nicht vorher eine Fortschreibung des NVP 2019 – 2023 erfolgt.

Im nachfolgenden Ziel- und Maßnahmenkatalog werden darüber hinaus die Bereiche und Maßnahmen benannt, in denen Verbesserungen erforderlich sind. Für die Stadt Cuxhaven erfolgt eine Auflistung des von ihr erarbeiteten Maßnahmenkatalogs in einem gesonderten Kapitel.

## 4.2 Sicherstellung von Fördermaßnahmen

**Förderung aller Maßnahmen aus dem Investitionsprogramm des Landes Niedersachsen für die Landeszuwendungen bewilligt werden sowie von Haltestellenmaßnahmen (auch unterhalb des Investitionsvolumens von 25.000 €) mit 50% der nicht durch anderweitige Zuschüsse gedeckten Kosten im ÖPNV und SPNV-Bereich (beispielsweise auch B+R-/P+R-, Wende- und Signalanlagen). Insbesondere gilt dies für Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit.**

### Erläuterung

Der Landkreis Cuxhaven fördert seit 1999 sämtliche Maßnahmen der Gemeinden, Samtgemeinden, aber auch Vorhaben von Privatpersonen, für die seitens des Landes Niedersachsen Finanzierungshilfen zur Verbesserung des ÖPNV und SPNV gewährt werden, mit 50%. Für gemeindliche Maßnahmen auf landkreiseigenen Grundstücken wird seit 2006 ein Fördersatz von 75% der nicht durch anderweitige Zuschüsse gedeckten Kosten gewährt.

Dabei sind die Regelungen im Hinblick auf die Barrierefreiheit der Haltestellenkonzepte der VNO oder des VBN oder des HVV zu berücksichtigen. Zielsetzung des Landkreises ist die Sicherstellung dieser Förderung.

**Beteiligte:** Kommunen, Verkehrsunternehmen, LNVG, Landkreis, Straßenbaulastträger, Privatpersonen

**Federführung:** Antragsteller, Landkreis

**Finanzierung:** Landkreis

### Förderung der Stadt Cuxhaven

### Erläuterung

Der Stadt Cuxhaven ist im Jahr 1998 auf eigenem Wunsch die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV nach §4 Abs. 3 NNVG übertragen worden. Da die Stadt nicht originärer ÖPNV-Aufgabenträger im Sinne des NNVG ist, sieht §7 Abs. 4 und Abs. 5 keine Finanzhilfen für die Stadt Cuxhaven vor. Um der Stadt jedoch die Wahrnehmung ihrer Aufgabe zu erleichtern, hat der Landkreis der Stadt seit 2005 den Anteil, der ihr aufgrund des Schlüssels, der sich zu zwei Dritteln nach dem Einwohner- und zu einem Drittel nach dem Flächenanteil bemisst, zustehen würde, zweckgebunden für Maßnahmen nach § 7 Abs. 7 NNVG zur Verfügung gestellt. Die Zielsetzung des Landkreises ist die Sicherstellung dieser Förderung.

Den Vorschriften des NNVG entsprechend reicht der Landkreis die seit dem 01.01.2017 vom Land neu gewährten Mittel nach §§7a und 7b NNVG anteilsgemäß an die Stadt Cuxhaven weiter.

**Beteiligte:** Landkreis, Stadt Cuxhaven

**Federführung:** Stadt Cuxhaven

**Finanzierung:** Landkreis

### Finanzierungsbeiträge für im ZVBN assoziierte Gebietskörperschaften

#### Erläuterung

Die im ZVBN assoziierten Gebietskörperschaften haben jährlich einen Finanzierungsbeitrag zum ZVBN zu leisten. Seit 2018 trägt der Landkreis Cuxhaven 100% der anfallenden Beiträge. Die Zielsetzung des Landkreises ist die Sicherstellung dieser Förderung.

**Beteiligte:** Assoziierte Gebietskörperschaften, Landkreis, ZVBN

**Federführung:** Assoziierte Gebietskörperschaften, Landkreis

**Finanzierung:** Assoziierte Gebietskörperschaften (Vorfinanzierung), Landkreis

## 4.3 Genehmigungsrechtliche Position des Landkreises / Genehmigungsfragen

### Unterstützung des Genehmigungswettbewerbes / Allgemeine Vorschrift

#### Erläuterung

Der Landkreis Cuxhaven geht davon aus, dass die Teilnetze eigenwirtschaftlich betrieben werden können und entsprechende Genehmigungsanträge von den Unternehmen gestellt werden. Für die Bereiche, in denen durch die Anwendung des VBN-Tarifs Zahlungen des Landkreises als Ausgleich für Tarifierungsverluste notwendig sind, hat der Landkreis eine allgemeine Vorschrift erlassen und damit die Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehre sichergestellt. In den Bereichen, in denen der VBN-Tarif gilt, ist dieser als Höchstarif anzusehen.

Die Genehmigungen sind für die Teilnetze nur in ihrer Gesamtheit zu beantragen. Die Beantragung von Genehmigungen für einzelne Linien eines Teilnetzes ist nicht zulässig.

Werden für ein Teilnetz zwei oder mehr eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge gestellt, dann liegt die Entscheidung über den Zuschlag bei der LNVG als Genehmigungsbehörde.

Sollte kein eigenwirtschaftlicher Genehmigungsantrag für ein Linienbündel gestellt werden, dann wird der Landkreis das betreffende Linienbündel ausschreiben.

**Beteiligte:** Verkehrsunternehmen, LNVG, Landkreis

**Federführung:** Verkehrsunternehmen, LNVG, Landkreis

**Finanzierung:** Eigenwirtschaftliche Finanzierung durch Fahrgeldeinnahmen (ggf. auf Basis der Allgemeinen Vorschrift), Zahlungen nach § 7a NNVG und SGB IX.

### Neuzuordnung der Buslinien 1020 und 553

#### Erläuterung

a) Die Linie 1020 Cuxhaven Bhf/ZOB – Altenwalde – Oxstedt (- Nordholz) war bis zum Auslaufen der damaligen Genehmigung zum 31.07.2016 Bestandteil der ehemaligen (Ring-)Linie 51 Cuxhaven – Oxstedt – Nordholz – Cuxhaven und wurde entsprechend dem Teilnetz 2 zugeordnet. Die seit dem 01.08.2016 gültige Genehmigung für die Linie 1020 ist dementsprechend auch für die Relation Cuxhaven, Bhf/ZOB – Oxstedt - Nordholz ausgestellt. In der Praxis verkehrt diese Linie aber nur noch auf dem Gebiet der Stadt Cuxhaven von und nach Oxstedt ohne Bedienung von Nordholz. Es bietet sich vor diesem Hintergrund an, mit Auslaufen der Genehmigungen des TN 2 zum 31.07.26 die Linie 1020 dem TN 1 Stadtverkehr Cuxhaven zuzuordnen.

Dieser Maßnahmenvorschlag wird durch Beschluss des Rates der Stadt Cuxhaven vom 02.07.2019 auch seitens der Stadt Cuxhaven unterstützt.

b) Die Linie 553 Wehden – Laven – Spaden – Bramel – Schiffdorf wurde aufgrund der damaligen genehmigungsrechtlichen Situation dem Teilnetz 5 Stadt Geestland Verkehrsraum Bederkesa / Schiffdorf zugeschlagen. Da das Unternehmen, das zum damaligen Zeitpunkt die Genehmigung für diese Linie besaß, diese nicht mehr innehat, bietet sich die Einordnung dieser Linie nach verkehrlichen Gesichtspunkten an. Danach müsste die Linie dem TN 6 Beverstedt / Hagen / Loxstedt / Schiffdorf zugeordnet werden. Diese Maßnahme soll nach Auslaufen der beantragten Genehmigung für das TN 5 im Jahr 2024 umgesetzt werden.

Im Zusammenwirken zwischen den betroffenen Verkehrsunternehmen, dem Landkreis und der LNVG als Genehmigungsbehörde soll in beiden Fällen eine einvernehmliche Neuzuordnung erreicht werden.

**Beteiligte:** Verkehrsunternehmen, LNVG, Landkreis

**Federführung:** Landkreis, LNVG

**Finanzierung:** Es entstehen keine Kosten.

### Überführung der Schülerlinien 1- 3 der Fa. Buspunkt in Linienverkehre nach §42 PBefG

#### Erläuterung

Die 3 genannten Linien sind der zeit nach §43 (2) PBefG ohne Mitnahme Dritter genehmigt. Die Genehmigungen laufen noch bis zum 31.07.2024. Da die Linien auch für Dritte interessant sein könnten und aus Sicht des Lk deshalb entsprechend geöffnet werden sollten, sollen nach dem Auslaufen der Genehmigungen im Jahr 2024 eine Integration der Linien in das TN 6 und die Genehmigung entsprechend nach §42 PBefG erfolgen.

**Beteiligte:** Verkehrsunternehmen, LNVG, Landkreis

**Federführung:** Landkreis, LNVG

**Finanzierung:** Es entstehen keine Kosten.

## 4.4 Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV

### 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 folgende 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 würden 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. Die Anforderungen an die Haltestellenaufnahme (Attributliste) im vorliegenden Haltestellen-Konzept 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. Die vorgeschlagene Erstellung einer Prioritätenliste erfolgt – da diese ständigen Änderungen/Ergänzungen unterworfen sein wird – außerhalb des Haltestellenkonzeptes und damit auch außerhalb des vorliegenden NVP.

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 den konzeptionellen Teil ab.

Außerdem enthält das neue Konzept einen Abfrageplan zur Begründung von Ausnahmetatbeständen. Darüber hinaus sind die vom Land Niedersachsen für künftige Haltestellenerhebungen geforderten Attribute in eine Liste zusammengetragen worden, an denen sich Haltestellenerhebungen orientieren können. Diese Attributliste (= Erhebungsliste) wäre auch Grundlage für ein landesweites Haltestellenkataster.

**Beteiligte:** Landkreis, Kommunen, Verkehrsunternehmen, VNN, Organisation von Menschen mit Beeinträchtigungen, VNO

**Federführung:** Landkreis / VNO

**Finanzierung:** Kommunen (Baumaßnahmen), Verkehrsunternehmen (Fahrgastinformation), Zuschüsse durch Landkreis und ggf. ZVBN möglich

## Barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen > Förderung

### Erläuterung

Um Barrierefreiheit des ÖPNV zu erreichen, ist die Fortsetzung der Umgestaltung von Haltestellen nach dem VBN- bzw. VNO-Haltestellenkonzept notwendig. Im Zuge solcher Maßnahmen ist außerdem auf eine Verbesserung der Fahrgastinformation an den Haltestellen nach VNO- oder VBN-/ ZVBN-Konzept hinzuwirken.

Haltestellenmaßnahmen können mit bis zu 75% der förderfähigen Kosten durch das Land bezuschusst werden. Damit Kommunen behindertengerechte Haltestellenmaßnahmen durchführen, hält der Landkreis weiterhin eine Mindestförderung in Höhe von 50% fest, wenn die Finanzierung nicht durch anderweitige Zuschüsse erfolgt. Für gemeindliche Maßnahmen auf landkreiseigenen Grundstücken wird vom Landkreis Cuxhaven ein Fördersatz von 75% gewährt, wenn diese Maßnahmen nicht durch anderweitige Zuschüsse finanziell unterstützt werden.

Zusätzliche Fördermöglichkeiten bestehen im Bereich des ZVBN.

Voraussetzung ist, dass die Konzepte von VNO oder VBN berücksichtigt wurden und dass Barrierefreiheit hergestellt wird.

Diese Fördersätze des Landkreises gelten auch für Maßnahmen im ÖPNV-/SPNV-Bereich mit einem Investitionsvolumen von über 50.000,- €.

**Beteiligte:** Straßenbaulastträger (überwiegend Kommunen), Landkreis, Verkehrsunternehmen, ZVBN, Organisationen für Menschen mit Behinderungen

**Federführung:** Straßenbaulastträger, Kommunen

**Finanzierung:** Straßenbaulastträger, Zuschüsse durch Land, Landkreis und ggf. ZVBN möglich

## Erstellung eines Haltestellen-Katasters

### Erläuterung

Das Land Niedersachsen hat in den Jahren 2016/2017 zum Thema „Landesweites Haltestellen-Kataster“ eine Arbeitsgruppe gebildet, die von einem Gutachterbüro begleitet wurde. Ergebnis ist eine Liste mit Attributen, die für ein Kataster und damit auch für Haltestellen-Erhebungen die Grundlage bildet. In Zusammenarbeit mit dem niedersächsischen Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung wird der ZVBN in einem Pilotprojekt testen, ob eine bestehende Datenbank für die Integration von Haltestellendaten geeignet ist.

Grundsätzlich hält es der Landkreis Cuxhaven für erforderlich, über Ausstattungsstand, allgemeinen Zustand und über die Frage nach der Barrierefreiheit von Haltestellen informiert zu sein, was für die Erstellung eines Kataster / einer Beteiligung an einem bestehenden Kataster spricht. Allerdings sollte zunächst abgewartet werden, welche Ergebnisse der Feldversuch des ZVBN mit der Datenbank beim Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung erbringt und wie sich das Land in Sachen „landesweites Haltestellen-Kataster“ endgültig positioniert, bevor der Landkreis eine Entscheidung trifft.

**Beteiligte:** Ggf. Land, Landkreis, Straßenbaulastträger (überwiegend Kommunen), Verkehrsunternehmen, ZVBN, VNO

**Federführung:** Landkreis

**Finanzierung:** Landkreis

## 4.5 Verbesserung der Mobilitätsangebote

### Gleichwertige ÖPNV-Anbindung von Versorgungszentren (Prüfauftrag)

#### Erläuterung

Im Rahmen des Modellvorhabens „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in der Modellregion Lk Cuxhaven“ wurde festgestellt, dass alle Versorgungszentren im Landkreis durch Regionalbus oder Regionalbahn gut erschlossen sind. Lediglich Ihlienworth und Lamstedt weisen keine hochwertige Busanbindung außerhalb der Schülerbeförderung auf und für Beverstedt und Hagen wurde bei den bestehenden Regionalbusverkehren Verbesserungspotenzial montags bis freitags im Hinblick auf Fahrtenangebote und Vertaktung gesehen. (vgl. PTV, Schlussbericht, Anhang 7, S. 4)

Es wurden mehrere Regionalbuskorridore für die genannten Versorgungszentren entwickelt. Aus planerischer Sicht (und nach Analyse der Fahrgastpotenziale) bieten sich zunächst folgende Relationen für Verbesserungsmaßnahmen an:

- Bad Bederkesa – Lamstedt – Hemmoor;
- Bad Bederkesa – Ihlienworth – Otterndorf;
- Hagen – Bf. Stubben – Beverstedt – Bremervörde;
- Hagen – Stotel – Bremerhaven;
- Beverstedt – Stinstedt – Bremerhaven.

Die von PTV ermittelten Fahrgastpotenziale für diese Relationen sind allerdings für eine eigenwirtschaftliche Durchführung der Verkehre (derzeit) nicht ausreichend. (PTV, Schlussbericht, Anhang 7, S.11)

Da der ÖPNV im Lk Cuxhaven ausnahmslos eigenwirtschaftlich betrieben wird, besteht hier zwischen konzeptionellem Vorschlag und den finanziellen Gegebenheiten eine Diskrepanz, die unter den derzeitigen Vorzeichen nicht geschlossen werden kann. Aus diesem Grund wird der konzeptionelle Ansatz zunächst zurückgestellt, bleibt aber als Prüfauftrag bei Änderung der Rahmenbedingungen als Maßnahmvorschlag Bestandteil des Nahverkehrsplans.

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

**Federführung:** Landkreis

**Finanzierung:** Verkehrsunternehmen

### Verbesserung des Bedienungsangebotes durch bedarfsorientierte Verkehre auf den Relationen Orte ↔ Grundzentren

#### Erläuterung

Nachdem alle Gemeinden/Samtgemeinden/Städte im Landkreis Cuxhaven flexible Angebote in Form von AST-Verkehren realisiert haben, möchte der Landkreis die Förderung bedarfsorientierter Verkehre fortführen, um den Bestand dieser Systeme auch zukünftig finanziell abzusichern.

Der Landkreis würde es befürworten, wenn die bestehenden AST-Verkehre über Gemeinde-/Samtgemeinde-/Stadtgrenzen hinaus überall dort vernetzt werden, wo es eine entsprechende Nachfrage gibt und wo es verkehrlich sinnvoll ist.

Im Sinne der Menschen mit Behinderungen wird es für zielführend gehalten, bei Ausschreibungen / Preisabfragen von AST-Verkehren den Bietern Vorrang einzuräumen, die – bei sonst gleichen oder ähnlichen Angeboten – zumindest ein behindertengerechtes Fahrzeug vorhalten.

**Beteiligte:** Kommunen, Landkreis, Verkehrsunternehmen, KVG bzw. BVV als Betriebsführerin, VNO

**Federführung:** Kommunen

**Finanzierung:** Der Landkreis gewährt den Gemeinden laut Beschluss des Kreistages generell einen Zuschuss von 75% zu den Betriebskosten der AST-Systeme. Dieser Fördersatz ist in der neuen Förderrichtlinie des Landkreises verankert.

### Verbesserung des Bedienungsangebotes auf den Relationen Orte ↔ Grundzentren durch Bürgerbusse

#### Erläuterung

Sollten sich auf kommunaler Ebene Bürgerbusvereine gründen und die Realisierung eines Bürgerbusangebotes vorgenommen werden, dann wird der Landkreis eine Förderung analog der AST-Systeme vornehmen.

Der Start des ersten Bürgerbusses im Landkreis Cuxhaven ist für den Februar 2020 in der SG Börde Lamstedt vorgesehen. Der BB Lamstedt/Hechthausen wird – neben dem GZ Lamstedt – auch den Bahnhof Hechthausen und das Mittelzentrum Hemmoor bedienen. Der Bürgerbus wird einen eigenständigen Tarif aufweisen. Die Entgelttabelle des BB Lamstedt/Hechthausen wird Bestandteil des Regionaltarifs.

**Beteiligte:** Kommunen, Landkreis, Verkehrsunternehmen

**Federführung:** Kommunen

**Finanzierung:** Siehe oben.

### Verbesserung der fahrplanmäßigen Abstimmungen zwischen Bussen und Bahnen / Verbesserung der fahrplanmäßigen Abstimmungen zwischen Buslinien

#### Erläuterung

Die Reisezeiten zwischen den Wohnorten und den Zielen von ÖV-Fahrgästen könnte in Teilbereichen durch Optimierung der Fahrpläne der einzelnen Buslinien bzw. zwischen den Fahrplänen von Bussen und Bahnen verbessert werden und für eine deutliche Verbesserung der Verbindungsqualität sorgen. Möglichkeiten für Verbesserungen der Anschlusssituation sollten geprüft werden.

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

**Federführung:** Verkehrsunternehmen, Landkreis

**Finanzierung:** Eine Finanzierung des ggf. zusätzlichen Aufwandes sollte durch zusätzliche Fahrgeldeinnahmen gewährleistet sein.

### Verbesserung der fahrplanmäßigen Abstimmung zwischen den Zügen der Strecken Cuxhaven – Hamburg und Cuxhaven – Bremerhaven in Cuxhaven

#### Erläuterung

Die Übergangszeiten zwischen dem RE5 Cuxhaven – Hamburg und der RB33 Cuxhaven – Bremerhaven (– Bremen) betragen in Cuxhaven 44 bis 49 Minuten. Da sowohl der RE 5 in Hamburg-Harburg bzw. Hamburg Hbf als auch die RB33 in Bremerhaven Anschlussbeziehungen aufweisen, ist eine Optimierung in Cuxhaven schwierig. Allerdings wird der Landkreis im Interesse von Bürgern/Bürgerinnen des Landkreises und den zahlreichen Ferien-/Tagesgästen in Gesprächen mit der LNVG weiterhin den Versuch unternehmen, die Übergänge zwischen den Zügen in Cuxhaven zu verbessern.

**Beteiligte:** DB AG, EVB, Start Unterelbe mbH, Landkreis, LNVG, VNO

**Federführung:** Landkreis Cuxhaven

**Finanzierung:** Eine Verbesserung der Anschlusssituation in Cuxhaven wird sich nur unter der Prämisse der Kostenneutralität realisieren lassen.

### Verbesserung der Anbindung von Bahnhöfen und Gewerbegebieten

#### Erläuterung

Zur Stärkung des ÖPNV durch Errschließung weiterer Fahrgastpotenziale ist die (verstärkte) Anbindung von Bahnhöfen und Gewerbegebieten zu prüfen. Immer dann, wenn andere Zwangspunkte (z.B. Schulanfangs- bzw. Schulendzeiten) nicht vorliegen bzw. einer Anbindung von Bahnhöfen und Gewerbegebieten nicht entgegenstehen, sollte die Verlängerung bzw. die Anbindung von Bahnhöfen bzw. Gewerbegebieten durch Linienverkehre analysiert und – unter Beachtung wirtschaftlicher Aspekte – umgesetzt werden. Befragungen der dort Beschäftigten könnten für die Entscheidungsfindung hilfreich sein.

Werden Bahnhöfe von Linienverkehren bedient, dann ist – unter Berücksichtigung anderer Zwangspunkte und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen – eine möglichst gute fahrplanmäßige Verknüpfung zwischen ÖPNV und SPNV anzustreben.

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

**Federführung:** Verkehrsunternehmen, Landkreis

**Finanzierung:** Eine Finanzierung des ggf. zusätzlichen Aufwandes sollte durch zusätzliche Fahrgeldeinnahmen gewährleistet sein

### Verbesserung der Bedienungsqualität durch Umwandlung von Leerfahrten in Linienfahrten

#### Erläuterung

Eine wirtschaftliche Maßnahme zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes besteht in der Nutzung von Leerfahrten. Leerfahrten sind als Fahrten definiert, die aus betrieblichen Gründen notwendig sind, aber ohne Fahrgastbedienung durchgeführt werden. Aus Sicht des Landkreises könnten durch Umwandlung der betriebsinternen Leerfahrten in Linienfahrten Verbesserungen für die Bevölkerung insbesondere auf den Relationen zwischen Orten und Grundzentren erzielt werden.

**Beteiligte:** Verkehrsunternehmen, Landkreis, VBN, VNO, VNN

**Federführung:** Verkehrsunternehmen

**Finanzierung:** Es entsteht kein Mehraufwand und es fallen daher entsprechend auch keine Kosten für eine Maßnahmenumsetzung an. Der Aufwand für die Prüfung und für die Abarbeitung des Maßnahmenvorschlags sollte den Verkehrsunternehmen im Zuge ihrer planerischen Arbeiten an den Fahrplänen möglich sein.

### Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel durch Einrichtung von Mobilitätsstationen bzw. Rad-Bus-Stationen

#### Erläuterung

Die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel (Bus, Bahn, Fahrrad, PKW, Taxi, AST, ggf. Car-sharing, Leihrad) zur Deckung von Mobilitätsanforderungen ist bislang eher ein großstädtisches Angebot. Durch Einrichtung von kleineren Mobilitätsstationen bzw. Rad-Bus-Stationen könnten auch in ländlichen Räumen die gewachsenen Ansprüche der Bevölkerung an einer besseren Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger erfüllt werden. Solche Mobilitätsstationen könnten an Bahnhöfen, aufkommensstärkeren Bushaltestellen aber auch an Versorgungszentren entstehen. Wesentliche Voraussetzung ist dabei die Bahnbedienung und/oder die regelmäßige Bedienung durch eine starke Regionalbuslinie.

(Sichere) Abstellanlagen für Fahrräder, PKW und ggf. für Sharingangebote sowie Stromanschlüsse für Pedelecs und Elektro-Autos und eine ansprechende, barrierefreie Gestaltung der Anlage wären Kennzeichen solcher Stationen. (vgl. PTV, Schlussbericht, Anhang 9, S. 4ff)

**Beteiligte:** Kommunen, Landkreis, Verkehrsunternehmen, ggf. Sharing-Anbieter, VBN, VNO, VNN

**Federführung:** Kommunen

**Finanzierung:** Kommunen, Förderung durch Land und Landkreis

### Gemeinschaftsverkehre auf Basis von multifunktional genutzten Fahrzeugen zur Deckung von kleinräumigen Mobilitätsbedürfnissen in dünn besiedelten Räumen

#### Erläuterung

In ländlichen Räumen steht im Grundsatz eine Vielzahl von Fahrzeugen zur Verfügung: Private Haushalte (tlw. mit Zweit- oder Drittauto), Gewerbebetriebe, Gemeindeverwaltungen, ortsansässige Vereine, Carsharing Anbieter, Verkehrsunternehmen. Diese Fahrzeuge werden teilweise nur in engen Zeitfenstern am Tag genutzt und könnten prinzipiell von Dritten zur Deckung von Mobilitätswünschen in den Standzeiten genutzt werden. Die Voraussetzung wäre die Zusammenfassung dieser Fahrzeuge in einen Fahrzeugpool, der mit einem Ressourcenmanagement gekoppelt wäre und das den effizienten Fahrzeugeinsatz ermöglichen würde. Bei den in Niedersachsen durchgeführten Pilotprojekten (Moro bzw. Morema) zeigte sich die Komplexität der Aufgabe und es ergaben sich in der Praxis zahlreiche Hürden. (vgl. PTV, Schlussbericht, Anhang, 8, S. 2).

Im PTV-Gutachten zum Modellvorhaben werden die zahlreichen zu beachtenden Schritte bei Umsetzung eines kleinräumigen, multifunktionalen Mobilitätsangebotes unterhalb der Schwelle zu konventionellen ÖPNV-Linienangeboten benannt. (PTV, Schlussbericht, Anhang 8, S. 5ff).

Der allererste Schritt zu einem derartigen Pilotprojekt ist die Identifizierung der Mobilitätswünsche der Bürger/innen und ob und ggf. welche Anbieter „vor Ort“ mit ihren Fuhrparks zur Umsetzung einer multifunktionalen Mobilität zur Verfügung stehen und ob sich Mobilitätswünsche der Bevölkerung mit den ggf. zur Verfügung stehenden Fahrzeugen in Deckung bringen lassen. Wenn dieser erste Prüfungsansatz positive Möglichkeiten aufzeigt, müsste in einem Prüfauftrag ein Konzept für eine (mögliche) Umsetzung entwickelt werden, das auch die notwendigen Rahmenbedingungen benennt und auch die Kosten ermittelt.

**Beteiligte:** Kommunen, (öffentliche) Dienstleister, Vereine, Verkehrsunternehmen, Landkreis, VNO

**Federführung:** Kommunen, Landkreis

**Finanzierung:** Die Finanzierung der bisher durchgeführten Modellprojekte erfolgte über unterschiedliche Träger. Wer welche Kosten übernimmt, hängt wesentlich von der konzeptionellen Ausrichtung des multifunktionalen Angebotes ab. (vgl. PTV, Schlussbericht, Anhang 8, S. 9)  
Das zu erstellende Konzept müsste Finanzierungsvorschläge enthalten, die mit den Beteiligten abgesprochen sind.

## 4.6 Tarif

### Umwandlung des Regionaltarifs von einem Teilstreckentarif in einen Zonentarif (Prüfauftrag)

#### Erläuterung

Der Regionaltarif ist ein Teilstreckentarif, der für die Fahrgäste nicht sehr transparent ist. In Absprache mit den Unternehmen soll geprüft werden, ob die heutige Grundstruktur des Regionaltarifs von einem Teilstreckentarif in einen Zonentarif geändert werden kann, ohne dass es zu größeren finanziellen Auswirkungen bei den Unternehmen und dem Landkreis kommt.

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

**Federführung:** Verkehrsunternehmen

**Finanzierung:** Umwandlung sollte kostenneutral erfolgen

## 4.7 Fahrgastinformation

- a) Einführung einer zentralen Disposition von AST-Verkehren**  
**b) Zusammenführung mit der Cuxland InfoLine und Bildung einer Mobilitätszentrale**  
**c) Einrichtung von Mobilitätspunkten in den Grundzentren**

### Erläuterung

Der Landkreis Cuxhaven strebt mittelfristig an, die Bestellung und Disposition sämtlicher AST-Verkehre im Landkreis über eine zentrale Stelle zu organisieren und für alle AST-Systeme eine einheitliche Rufnummer zu installieren (0 47 21 / 55 126 55). Organisatorisch sollen die zentrale Dispositionsstelle und die Cuxland InfoLine zusammengeführt werden und damit eine Mobilitätszentrale entstehen. Die konzeptionelle Grundlage für die Einrichtung einer Mobilitätszentrale ist im „Integrierten verkehrsträger-übergreifenden Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven“ (PTV, S. 96ff) niedergelegt.

Für die zentralisierte Form der Auftragsannahme und Disposition ist eine entsprechende Dispositionssoftware notwendig. Diese ist zudem notwendig, wenn künftig auch direkt aus elektronischen Fahrplanauskunftssystemen eine Buchung von AST-Fahrten per Buchungslink ermöglicht werden soll. Zudem könnte eine solche Software auch die Abrechnung von AST-Fahrten übernehmen, so dass erheblicher Verwaltungs- und Kontrollaufwand obsolet werden würde.

Die Information und Beratung über Mobilitätsangebote „vor Ort“ soll zukünftig über Mobilitätspunkte in den Grundzentren des Landkreises erfolgen. Die Mobilitätspunkte sollen den Zugang zum ÖPNV erleichtern und Barrieren der ÖV-Nutzung abbauen, indem sie u.a. Fahrplanauskünfte erteilen und Informationen über Tarife, die Cuxland InfoLine und das Anruf-Sammel-Taxi (AST) bieten. Erste Mobilitätspunkte sind in Bad Bederkesa, Hagen, Hechthausen und Hemmoor eröffnet worden.

Die Einrichtung von Mobilitätspunkten wird vom Landkreis für die Dauer von 3 Jahren mit max. 15 T€ gefördert. Die entstehenden Kosten sind nachzuweisen. Bei Bedarf wird die Förderung nach Ablauf des Förderzeitraums verlängert.

<b>Beteiligte:</b>	Landkreis, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Taxi-/Mietwagen-Unternehmen, VNO
<b>Federführung:</b>	Landkreis
<b>Finanzierung:</b>	Landkreis (Dispositionssoftware, anteilige Finanzierung der laufenden Kosten), Kommunen (anteilige Finanzierung der laufenden Kosten)

### **Herausgabe des Kreisfahrplans / Finanzierung der Cuxland InfoLine / Finanzierung der Datenplattform „Connect“ für elektronische Auskunftsmedien / Finanzierung Pendlerportal**

### Erläuterung

Der Landkreis ist weiterhin bestrebt, die Finanzierung des Kreisfahrplans, der Cuxland InfoLine, der elektronischen Datenplattform „Connect“ für elektronische Fahrplanauskunftssysteme und des „Pendlerportals“ sicherzustellen. Eine weitere Verbesserung der Informationsmedien (Vereinheitlichung des Layouts der Fahrplantabellen im Kreisfahrplan; Fehlerkorrekturen in der elektronischen Fahrplanauskunft) strebt der Landkreis an.

Für den Bereich des ZVBN/VBN sind Standards für die Fahrgastinformation in einem gemeinsam beschlossenen Konzept verankert.

<b>Beteiligte:</b>	Landkreis, Verkehrsunternehmen, VBN, VNN, VNO
<b>Federführung:</b>	Landkreis
<b>Finanzierung:</b>	Landkreis, Verkehrsunternehmen

### Echtzeitinformation / Ausstattung von aufkommensstarken Bushaltestellen mit dynamischen Fahrgastinformations-System (DFI): Unterstützung der Umsetzung

#### Erläuterung

In den letzten Jahren hat sich die Fahrgastinformation verbessert und vereinfacht. Gleichzeitig steigen die Ansprüche der Fahrgäste, die lückenlose und aktuelle Informationen vor Fahrtantritt und während der Fahrt erwarten (Echtzeitauskünfte). Ein wichtiger Baustein dabei ist die Ausstattung von aufkommensstarken Bushaltestellen mit dynamischen Fahrgastinformations-Anzeigern.

Aufgrund der steigenden Ansprüche ist in Verbundgebieten damit begonnen worden, dem Kunden Echtzeitinformationen zur Verfügung zu stellen, d.h. dass in den elektronischen Auskunftsmedien die tatsächlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten von Bussen und Bahnen angegeben werden. Während im SPNV Echtzeitauskünfte bereits möglich sind, müssen im Busbereich im ländlichen Raum die technischen Voraussetzungen auf Seiten der Verkehrsunternehmen zum überwiegenden Teil erst noch geschaffen werden. Der Landkreis Cuxhaven wird die Beschaffung der notwendigen Bordrechner mit einer Quote von 50% der nicht durch anderweitige Zuschüsse gedeckten Kosten fördern und dadurch die Umsetzung der Einführung der Echtzeitinformation auf dem Gebiet des Landkreises unterstützen.

Damit wird die technische Grundlage zur Installation von DFI-Anzeigern an den Bushaltestellen geschaffen. An welchen Standorten das Installieren von DFI-Anzeigern sinnvoll ist, sprechen Landkreis, Verkehrsunternehmen und Kommunen ab.

**Beteiligte:** Landkreis, Verkehrsunternehmen, VBN, VNN, VNO, Kommunen (DFI-Anzeiger im Bereich Haltestellen)

**Federführung:** Landkreis

**Finanzierung:** Landkreis, Verkehrsunternehmen, Kommunen (DFI-Anzeiger)

### Kennzeichnung der durch Niederflur-/Low-Entry-Fahrzeuge bedienten Kurse in den Informationsmedien (Kreisfahrplan, elektronische Fahrplanauskunft)

#### Erläuterung

Insbesondere aus Sicht von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen ist es von großer Bedeutung, wenn in den Informationsmedien eine Kennzeichnung der Kurse, die durch barrierefreie Fahrzeuge bedient werden, vorgenommen wird. Eine wichtige Voraussetzung für die Umsetzung einer solchen Maßnahme wäre jedoch der verstärkte Kauf von Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeugen durch die Verkehrsunternehmen zur Herstellung einer Rückfallebene, damit in den Auskunftsmedien entsprechend gekennzeichnete Kurse auch tatsächlich mit barrierefreien Fahrzeugen durchgeführt werden.

**Beteiligte:** Verkehrsunternehmen, Landkreis, VBN, VNO, VNN, Organisationen für Menschen mit Behinderungen

**Federführung:** Verkehrsunternehmen

**Finanzierung:** Verkehrsunternehmen

## 4.8 Fahrzeuge

### Erhöhung des Anteils von barrierefreien Fahrzeugen

#### Erläuterung

Um Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen, ist – neben Haltestellenmaßnahmen – der verstärkte Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen notwendig. Allerdings befinden sich die Verkehrsunternehmen damit in einem Spannungsverhältnis: Um insbesondere in der Schülerbeförderung ausreichende Kapazitäten vorzuhalten, werden überwiegend Hochflurfahrzeuge mit einem im Vergleich zu Niederflurfahrzeugen höherem Sitzplatzanteil im Landkreis eingesetzt. Außerdem sind die Beschaffung und der Unterhalt von Niederflurfahrzeugen teurer als von Hochflurfahrzeugen.

Hier könnten so genannte „Low-Entry-Busse“ einen Kompromiss darstellen: Diese Fahrzeuge haben zwischen der ersten und zweiten Tür einen Niederfluranteil und können über eine Rampe barrierefrei betreten werden. Der hintere Fahrzeugteil ist über zwei Stufen erreichbar. Diese Fahrzeuge weisen einen höheren Sitzplatzanteil als Niederflurfahrzeuge aus und sind in der Beschaffung sowie im Unterhalt günstiger als reine Niederflurfahrzeuge.

Es ist aus Sicht des Landkreises wünschenswert, wenn die zuständigen Verkehrsunternehmen im Sinne einer weitergehenden Barrierefreiheit im ÖPNV des Landkreises stärker als bisher Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeuge einsetzen würden.

Für den Bereich des ZVBN/VBN sind Fahrzeugstandards festgelegt.

Im Sinne der Barrierefreiheit wären – insbesondere für seheingeschränkte oder blinde Fahrgäste - Haltestellenansage-Systeme in den Fahrzeugen sinnvoll.

**Beteiligte:** Verkehrsunternehmen, Landkreis

**Federführung:** Verkehrsunternehmen

**Finanzierung:** Verkehrsunternehmen

### Alternative Antriebsformen (Elektromobilität)

#### Erläuterung

Der Landkreis würde Projekte mit Einsatz von alternativen Antriebsformen im ÖPNV begrüßen. Dabei steht gegenwärtig zwar die Elektromobilität zur Reduzierung von Schadstoffen auch im Bussektor im Mittelpunkt, aber andere Formen der alternativen Antriebe wie z.B. die Brennstoffzelle (Wasserstoff) oder Hybridantriebe zur Minimierung der Umweltbelastungen sollten nicht aus dem Fokus geraten

Dem Landkreis ist bewusst, dass alternative Antriebsformen im gegenwärtigen Entwicklungszustand den klassischen Dieselmotor nicht ersetzen können, weil Kosten für Beschaffung und Betrieb sehr hoch und die Reichweiten im Vergleich zum Dieselmotor noch zu gering sind. Um diese Antriebsformen überhaupt bzw. im größeren Maßstab in ländlichen Regionen einsetzen zu können, müsste an dieser Stelle Fortschritte der Technologien erzielt werden. Dies könnte auch in Feldversuchen im Rahmen von Pilotprojekten erfolgen. Trotz der aufgezeigten, derzeit noch bestehenden Probleme sollte das Thema „alternative Antriebsformen“ auch für ÖPNV-Fahrzeuge in ländlichen Räumen im Blickfeld bleiben.

**Beteiligte:** Verkehrsunternehmen, Landkreis, ggf. Gemeinden

**Federführung:** Verkehrsunternehmen

**Finanzierung:** Verkehrsunternehmen, ggf. Fördermöglichkeiten durch das Land, Bund, EU

## 4.9 Fahrweg

### Konfliktstellenbeseitigung in der Infrastruktur

#### Erläuterung

Ziel ist die Verbesserung des Betriebsablaufs durch Konfliktstellenbeseitigung in der Infrastruktur. Dies beinhaltet auch die Beseitigung von Konfliktsituationen mit dem Individualverkehr. Derzeit herrscht an bestimmten Haltestellen und Wendeanlagen ein Gefährdungspotenzial durch die Abwicklung des Busverkehrs, insbesondere gegenüber Fußgängern und Fahrradfahrern im Allgemeinen als auch gegenüber den Kindern, die für ihren Schulweg nicht den ÖPNV nutzen.

**Beteiligte:** Verkehrsunternehmen, Straßenbaulastträger bzw. Grundstückseigentümer (sofern es sich beispielsweise um Wendeanlagen handelt), Kommunen, Landkreis

**Federführung:** Straßenbaulastträger

**Finanzierung:** Straßenbaulastträger, Kommunen, GVFG-Förderung, ggf. Förderung durch Landkreis und ZVBN

### Erstellung eines Katasters zur Niederflurtauglichkeit von Fahrtwegen

#### Erläuterung

Der Landkreis wünscht einen verstärkten Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen. Allerdings gibt es im Landkreis Cuxhaven Fahrwege, die den Einsatz von Niederflurfahrzeugen nicht erlauben. Der Landkreis hat derzeit keine detaillierten Kenntnisse darüber, an welchen Stellen im Streckennetz des ÖPNV ein Einsatz von Niederflurfahrzeugen aufgrund der Straßenverhältnisse nicht möglich ist und hält aus diesem Grunde in mittelfristiger Perspektive die Einrichtung eines Katasters über die Niederflurtauglichkeit von Fahrtwegen für notwendig.

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

**Federführung:** Landkreis

**Finanzierung:** Landkreis

## 4.10 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der vorliegende NVP hat bei der Bestandsbetrachtung und auch bei der Bewertung sowohl den straßengebundenen ÖPNV als auch den SPNV analysiert. Dabei ist der SPNV für die Anbindung des Landkreises Cuxhaven an Bremen/Bremerhaven und Hamburg ein ganz entscheidender Faktor. Um ein Gesamtbild der Mobilitätsangebote der öffentlichen Verkehre im Landkreis und in die benachbarten Regionen zu erhalten, hält der Landkreis an dieser Praxis auch weiterhin fest.

Aufgrund der hohen Bedeutung des Schienenverkehrs für die Mobilität der Bürger/innen des Landkreises nimmt der Landkreis Cuxhaven - unbeschadet der fehlenden Zuständigkeit für den SPNV - Maßnahmen im Bereich des SPNV in den NVP auf und wird sich bei den zuständigen Stellen für die nachfolgend näher beschriebenen Maßnahmen einsetzen.

### Reaktivierung des Haltepunktes Cappel-Midlum / Spieka

#### Erläuterung

Zuständig für die Prüfung möglicher Reaktivierungen von Haltepunkten oder des Baus neuer Stationen sind die Aufgabenträger für den SPNV in Niedersachsen, die LNVG, die Region Hannover sowie der Regionalverband Großraum Braunschweig. Möglichkeiten zur Reaktivierung sind unter Einbindung des Nds. Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung für eine große Zahl von Haltepunkten anhand von festgelegten Kriterien geprüft worden.

Im Zuständigkeitsbereich der LNVG können im Ergebnis bis zu 10 Stationen – u.a. Cappel-Midlum / Spieka reaktiviert bzw. neu gebaut werden. Die Reaktivierung von Cappel-Midlum bzw. Spieka wurde dabei als „Umsetzung kurzfristig möglich“ eingestuft.

**Beteiligte:** DB Stationen & Service, LNVG, Verkehrsunternehmen

**Federführung:** LNVG

**Finanzierung:** Land, DB

### Verbesserung des SPNV-Angebotes zwischen Bremerhaven und Bremen

#### a) 30-Minuten-Takt zwischen Bremerhaven und Bremen

#### b) RE-Halte am Bahnhof Stubben

#### Erläuterung

Ein 30-Min-Takt zwischen Bremerhaven und Bremen würde die Attraktivität des SPNV für Bürger/innen der Gemeinden Beverstedt und Loxstedt deutlich erhöhen, von RE-Halten in Stubben würden die Bewohner/innen der Gem. Beverstedt Vorteile einer schnelleren Anbindung an Bremerhaven bzw. Bremen haben. Der Landkreis wird sich bei den zuständigen Stellen für diese Maßnahmen einsetzen.

**Beteiligte:** LNVG, DB Stationen & Service, Verkehrsunternehmen

**Federführung:** LNVG

**Finanzierung:** LNVG

## 4.11 Ziele und Maßnahmen der Stadt Cuxhaven

Die nachfolgend benannten Ziele und Maßnahmen der Stadt Cuxhaven basieren auf einen Beschluss des Rates der Stadt Cuxhaven, der in der Sitzung am 02.07.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 102/2019) mit folgendem Wortlaut gefasst wurde: „Der Rat beschließt, die Verwaltung wird beauftragt, die Anlagen 1 bis 3 zu dieser Sitzungsvorlage als Stellungnahme zum Nahverkehrsplan 2019 bis 2023 einschließlich der von den Ortsräten Altenwalde, Sahlenburg und Altenbruch sowie des Beirates für Menschen mit Behinderungen abgegebenen Empfehlungen (Anlage) an den Landkreis Cuxhaven abzugeben. Wenn der Landkreis Cuxhaven die Anlagen 1 bis 3 inhaltlich übernimmt, gilt das Einvernehmen als hergestellt.“

Im Stadtgebiet von Cuxhaven hat das Verkehrsunternehmen Kraftverkehr GmbH – KVG Lüneburg vom 01.08.2017 bis zum 31.07.2027 die gebündelte Genehmigung für die Linienverkehre des Teilnetzes 1 im Landkreis Cuxhaven (Stadtverkehr Cuxhaven) erhalten. Diese Linien werden seit August 2010 ergänzt durch das Anrufsammeltaxi. Es ist eine ergänzende ÖPNV-Leistung europaweit ausgeschrieben worden, die ab 01.09.2019 in Form des Anrufsammeltaxis erbracht wird.

Die Buslinien des Stadtverkehrs und die Linien des AST/der ergänzenden ÖPNV-Leistungen werden u.a. ergänzt durch touristisch geprägte Angebote, die nicht ganzjährig bedient werden:

<b>Sahlenburg – Duhnen</b>	<b>Duhnen – Alte Liebe</b>	<b>Duhnen – Döse – Zentrum – Hafen – Schloss – Brockeswalde</b>
CUXLINER GmbH	KVG	CUXLINER GmbH
Dünenbahn	Jan-Cux-Strandbahn	CUXLINER Stadtrundfahrt

Die Stadt Cuxhaven unterstützt die vom Landkreis in diesen Nahverkehrsplan aufgenommen Maßnahmen zum Haltestellen-Konzept und damit zur barrierefreien Gestaltung der Haltestellen sowie den Wunsch nach einer Erhöhung des Niederfluranteils bei den Fahrzeugen. Unterstützt wird auch der Vorschlag, die Linie 1020 in das Teilnetz 1 zu integrieren.

Jede Einstiegshaltestelle der Kategorien A-D eines ganzjährig betriebenen Linienverkehrs soll einen Fahrgastunterstand (FGU) erhalten. Ggf. ist der Neubau eines FGU auch unabhängig vom barrierefreien Umbau möglich.

**S1: Barrierefreie Gestaltung von Haltestellen nach dem VNO-Haltestellen-Konzept**

- a) Ersatz des Haltestellen-Konzepts Stadt Cuxhaven vom September 2010
- b) Abweichungen vom VNO-Haltestellen-Konzept zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen 2019
- c) Einführung von Dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern (DFI) an Haltestellen

**Erläuterung****a) Ersatz des Haltestellen-Konzepts Stadt Cuxhaven vom September 2010**

Das von der VNO erstellte „Haltestellen-Konzept Stadt Cuxhaven“ vom September 2010 wird durch das VNO-Haltestellen-Konzept im NVP 2019 – 2023 ersetzt. Die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen soll in den nächsten Jahren fortgesetzt werden, um die gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit im ÖPNV zu erfüllen.

**b) Abweichungen vom VNO-Haltestellen-Konzept 2019**

Die Stadt begrüßt das neue Konzept und stimmt diesem zu. Einzelne Abweichungen werden nachfolgend dargestellt.

Abweichend von der im neuen Konzept vorgeschlagenen Priorisierung und des zeitlichen Umsetzungsplans des barrierefreien Ausbaus nach der Einwohnerzahl in 3.000-er-Schritten richtet sich die Priorisierung im Stadtgebiet von Cuxhaven nach der Bedienungshäufigkeit durch die Buslinien des Stadtverkehrs unabhängig von der Entfernung zum Stadtzentrum (vgl. VNO-Konzept, Kap. 8.3, S. 50f). Die Relevanz für den ÖV kann zu Änderungen führen. Grundlage ist die Auswertung der Fahrpläne der KVG zum 01.05.2019. Die Kategorisierung:

Kategorie entsprechend der täglichen Anfahrten	Priorität	Zeitschiene für Umbau	Anzahl der Haltestellen dieser Kat.	davon noch barrierefrei umzubauen
A 50 – 199	Hoch	bis 2024	21	14
B 30 – 49	Mittlere	bis 2029	29	26
C 10 – 29	Geringe	nach 2029	56	52
D 0 - 9	Geringe	nach 2029	87	86
		Summe:	193	178

Das „Haltestellen-Konzept Stadt Cuxhaven Fortschreibung 2010“ erstellt von der VNO sowie der aktuelle Fahrplan der KVG zeigen bereits die vorhandenen barrierefreien Haltestellen.

Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen soll in einem geordneten zeitlichen Rahmen vorgenommen werden. Dazu werden die Haltestellen (194 Stück mit ZOB; Stand 05/2019) je nach Bedienungshäufigkeit in Kategorien eingeteilt. Die Prioritätenliste wird den Gremien separat zur Beratung vorgelegt. Ein Abweichen von der sich daraus ergebenden Reihenfolge kann bei Vorliegen von besonderen Gründen, insbesondere bei Relevanz für den ÖV, notwendig sein.

Auch kann es notwendig sein, eine Haltestelle einer geringeren Kategorie auszubauen, obwohl noch nicht alle Haltestellen der höheren Kategorien ausgebaut sind. Im Zuge von Straßenbaumaßnahmen oder aus anderen Gründen bietet es sich aus Kostensparnis an, den Umbau von Haltestellen ggf. vorzuziehen.

Für die Ausstattung der Haltestellen kommen die im VNO-Konzept 2019 dargestellten Standards zur Anwendung. Mittel- bis langfristig soll jede Einstiegshaltestelle der Kategorien A-D eines ganzjährig betriebenen Linienverkehrs einen Fahrgastunterstand (FGU) erhalten. Ggf. ist der Neubau eines FGU auch unabhängig vom barrierefreien Umbau möglich.

Die im Haltestellenkonzept vorgeschlagene Erstellung einer Prioritätenliste erfolgt – da diese Liste einer ständigen Anpassung/-ergänzung unterworfen ist - außerhalb des Haltestellenkonzeptes und damit auch außerhalb des vorliegenden NVP.

(Fortsetzung nächste Seite)

## S1: Barrierefreie Gestaltung von Haltestellen nach dem VNO-Haltestellen-Konzept (Fortsetzung)

### c) Einführung von Dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern (DFI) an Haltestellen

Eine Dynamische Fahrgastinformationsanzeige (DFI) erleichtert es den Fahrgästen, an der Haltestelle die Informationen zur nächsten Abfahrtszeit der gewählten Linie oder im Bus die nächsten Haltestellen in Echtzeit zu sehen.

Im Stadtgebiet hat für die Einführung von DFI der ZOB im Zuge der geplanten Umbaumaßnahmen die oberste Priorität.

Im nächsten Schritt sollen folgende frequenzstarke Haltestellen ausgerüstet werden:

- Cuxhaven, Stadtparkasse
- Cuxhaven, Schleusenpriel
- Duhnen, Mitte
- Sahlenburg, Am Strand

Die Ausrüstung weiterer Haltestellen wird in der Prioritätenliste zum barrierefreien Umbau berücksichtigt.

Auch in den Fahrzeugen erleichtert eine DFI den Fahrgästen, die Information zur nächsten Abfahrtszeit der gewählten Linie oder die nächsten Haltestellen im Bus in Echtzeit anzuzeigen. Zeitliche Abweichungen vom Fahrplan oder räumliche Veränderungen vom Fahrweg werden ohne Verzögerung an den Fahrgast weitergegeben. Ebenso ist die Information über Betriebsstörungen möglich.

Die KVG bereitet derzeit die technischen Grundlagen vor, um eine Echtzeitkommunikation zwischen den Fahrzeugen und Datenservern sicher zu stellen.

**Umsetzung:** Hohe Priorität

**Beteiligte:** Stadt, Verkehrsunternehmen, Straßenbaulastträger, LNVG

**Federführung:** Stadt

**Finanzierung:** a) und b) Stadt, Straßenbaulastträger; c) Stadt, Verkehrsunternehmen

## S2: Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV der Stadt Cuxhaven

### Erläuterung

Die Stadt Cuxhaven ist bemüht, die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022 umzusetzen. Aufgrund des zu erwartenden finanziellen Volumens soll in Abstimmung mit dem Beirat für Menschen mit Behinderung und den Verkehrsunternehmen festgelegt werden, welche Maßnahmen mit Priorität zu bearbeiten sind. Soweit erforderlich, sind andere Straßenbaulastträger einzubinden.

**Umsetzung:** Hohe Priorität

**Beteiligte:** Stadt, Beirat für Menschen mit Behinderung, Verkehrsunternehmen, VNO

**Federführung:** Stadt

**Finanzierung:** Stadt

### S3: Erstellung eines Haltestellenkatasters für das Stadtgebiet von Cuxhaven

#### Erläuterung

Investitionen in Haltestellenmaßnahmen können von der LNVG gefördert werden. Eine Voraussetzung zur Förderung wird zukünftig wahrscheinlich das Aufstellen eines einheitlichen Haltestellenkatasters sein.

Die Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft mbH (rms) hat für das Nds. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr in 2017 eine Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster für Niedersachsen, Bremen und den HVV vorgestellt. Die in dieser Studie genannten Anforderungen für Haltestellenerhebungen sind im VNO- Haltestellen-Konzept aufgenommen worden (vgl. VNO-Konzept, S. 51ff).

Derzeit läuft ein Pilotprojekt zur Prüfung, ob eine beim Land bestehende Datenbank um den Bereich „Haltestellenkataster“ erweitert werden kann und ob alle in der Studie benannten Anforderungen an ein solches Kataster auch mit dieser Datenbank erfüllt werden können. Erst nach Abschluss dieses Projektes und den daraus gewonnenen Erkenntnissen in der praktischen Anwendung wird sich entscheiden, wo und in welcher Form das Land ein landesweites Kataster einrichtet. Sobald dies feststeht, soll das Kataster für die Stadt Cuxhaven erstellt werden.

**Umsetzung:** Mittlere Priorität

**Beteiligte:** Stadt, Verkehrsunternehmen, VNO, externe Beratungsorganisation

**Federführung:** Stadt

**Finanzierung:** Stadt

### S4: App-gestützte Audio-Visuelle Darstellung von Haltestellen- und Fahrplaninformationen (Prüfauftrag)

#### Erläuterung

Wie im Haltestellenkonzept der VNO dargestellt, bestehen Ansätze zur App-unterstützten Informationsübermittlung (vgl. VNO-Konzept, Kap. 7.3.6, S. 33f). Die bisherigen Ansätze basieren auf GPS-unterstützter Standortbestimmung. GPS-unterstützte Systeme erzeugen in der Regel einen hohen Stromverbrauch und verkürzen die Laufzeit eines Smartphones. Ferner können in bestimmten Lagen Empfangsprobleme auftreten, die eine Ortsbestimmung erschweren.

Es ist zu untersuchen, ob und inwieweit die Haltestellenidentifikation durch NFC (Near-Field-Communication)-Technik ergänzt werden kann. Die Kodierung bzw. Identifikation der Haltestelle kann durch passive NFC-Chips erfolgen, die keine eigene Stromversorgung benötigen und von NFC-fähigen Smartphones gelesen werden können.

Mit einer entsprechenden App können per Internet die haltestellenbezogenen Daten audiovisuell dargestellt werden. Somit können auch Haltestellen in ländlich strukturierten Gebieten mit geringem Aufwand im Hinblick auf eine barrierefreie Informationsübermittlung ausgerüstet werden.

Für die Durchführung müssen die für DFI erforderlichen Arbeiten zur Fahrzeug- und Datenkommunikation abgeschlossen sein.

**Umsetzung:** Mittlere Priorität

**Beteiligte:** Stadt, Verkehrsunternehmen

**Federführung:** Stadt

**Finanzierung:** Stadt, Verkehrsunternehmen

### S5: Verbesserung des Verkehrsflusses > Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (LSA) durch Linienbusse

#### Erläuterung

Aus Sicht der Verkehrsunternehmen könnte der ÖPNV durch LSA-Beeinflussungen beschleunigt und die Fahrplanteue deutlich verbessert werden. Eine LSA-Beeinflussung wäre in dieser Hinsicht in Duhnen, Sahlenburg und im Bereich um den Bahnhof sehr hilfreich. Die benötigten technischen Mittel und die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Funkgeräten sowie die künftige Datenpflege wären bei einer Finanzierungsbeteiligung seitens der Stadt nach Auffassung der Verkehrsunternehmen innerhalb eines Jahres möglich. Die Aufrüstung der LSA mit den notwendigen technischen Modulen wäre dabei Aufgabe der Stadt.

Eine Entscheidung, ob eine solche Maßnahme umgesetzt wird, müssen die zuständigen politischen Gremien der Stadt fällen. Wenn eine positive Grundsatzentscheidung getroffen würde, dann müssen auch die Details einer (Mit-)Finanzierung seitens der Stadt im Gespräch mit den Verkehrsunternehmen besprochen werden. Über die (Mit-)Finanzierung hätten dann wiederum die politischen Gremien Entscheidungshoheit.

**Umsetzung:** Mittlere Priorität

**Beteiligte:** Stadt, Verkehrsunternehmen

**Federführung:** Stadt

**Finanzierung:** Verkehrsunternehmen, Stadt

### S6: Mobilitätsstation

#### Erläuterung

Mobilitätsstationen dienen der Verknüpfung unterschiedlicher umweltfreundlicher Verkehrsmittel mit dem Ziel einer gesteigerten ÖPNV-Nutzung.

In der einfachen Ausführung handelt es sich um eine ÖPNV-Haltestelle mit Fahrradabstellanlage. Ausbaustufen können abschließbarer Radeinstellplätze, Lademöglichkeiten für Pedelec, Gepäckfächer, Stellplätze für Car-Sharing/Dorfautos enthalten.

**Umsetzung:** Mittlere Priorität

**Beteiligte:** Stadt, Verkehrsunternehmen

**Federführung:** Stadt

**Finanzierung:** Stadt

**S7: Erweiterung des Tarifangebotes**

- a) Einführung eines Umwelttickets
- b) Einführung eines zusätzlichen Schülertickets
- c) Einführung eines Jobtickets für die Stadtverwaltung Cuxhaven
- d) Einführung eines Gästetickets

**Erläuterung****a) Einführung eines Umwelttickets**

Zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV für Einwohner/-innen sollen vergünstigte Zeitkarten angeboten werden. Das Ziel ist, eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum ÖPNV zu erreichen. Das derzeitige Tarifangebot bietet hierzu wenig Anreize.

**b) Einführung eines zusätzlichen Schülertickets**

Nach §7a NNVG ist der Ausbildungsverkehr im straßengebundenen ÖPNV bereits um 25% zum Jedermannverkehr reduziert. Zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV für Schüler einschließlich der Sek II sollen verbilligte Zeitkarten im gesamten ÖPNV der Stadt Cuxhaven angeboten werden. Tickets der Schülerbeförderung sind zeitlich und räumlich eingeschränkt. Diese Einschränkungen sollen hiermit aufgehoben werden.

**c) Einführung eines Jobtickets für die Stadtverwaltung Cuxhaven**

Zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und zur Förderung von Klimaschutzziele ist die Einführung eines Jobtickets für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung sowie für alle Betriebe und Einrichtungen in der Stadt Cuxhaven, die kommunale Aufgaben wahrnehmen, zu prüfen. Die Einführung eines Jobtickets für die Stadtverwaltung soll auch Impulse für Unternehmen und Institutionen in Cuxhaven geben, um ebenfalls Jobtickets einzuführen.

**d) Einführung eines Gästetickets**

Zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV für Inhaber der Gästekarte sollen verbilligte Fahrkarten angeboten werden. Das Ziel ist, auch im Urlaubs-/Ausflugsverkehr eine Verlagerung vom MIV zum ÖPNV zu erreichen. Das derzeitige Tarifangebot bietet hierzu wenig Anreize.

**Umsetzung:** Hohe Priorität

**Beteiligte:** Stadt, Verkehrsunternehmen, LNVG; zusätzlich für d) Nordseeheilbad Cuxhaven GmbH (NHC)

**Federführung:** a) – c) Stadt; d) Nordseeheilbad Cuxhaven GmbH (NHC)

**Finanzierung:** a) – b) Stadt; c) Stadt, Verkehrsunternehmen; d) NHC

**S8: Integration des Stadttarifs Cuxhaven in die „FahrPlaner“-App des VBN****Erläuterung**

Die App „FahrPlaner“ ([www.fahrplaner.info](http://www.fahrplaner.info)) bietet für Niedersachsen, Bremen und Hamburg eine Fahrplanauskunft und die Möglichkeit Fahrscheine, auch Fahrradtagskarten, online zu buchen und in der App zu nutzen. Der Stadtverkehrstarif Cuxhaven ist derzeit nicht integriert. Im Sinne einer einfachen Nutzung des ÖPNV, sowohl für Bürger als auch für Gäste, soll die Integration angestrebt werden. Vorteile ergeben sich auch für die Verkehrsunternehmen, da der Barverkauf von Fahrscheinen im Bus und somit zeitliche Verluste durch den Barverkauf reduziert werden können.

**Umsetzung:** Mittlere Priorität

**Beteiligte:** Stadt, Verkehrsunternehmen, VBN

**Federführung:** Verkehrsunternehmen, Stadt

**Finanzierung:** Verkehrsunternehmen, Stadt

**S9: HVV-Tarif**

- a) **Integration des Schienenstrecke Cuxhaven – Hamburg in den HVV-Tarif**
- b) **Integration des Stadttarifs in HVV-Zeitkarten (Prüfauftrag)**

**Erläuterung****a) Integration der Schienenstrecke Cuxhaven – Hamburg in den HVV-Tarif**

Für Zeitkarteninhaber wird die Schienenstrecke bis nach Cuxhaven in das Gebiet des HVV-Tarifes (Hamburger Verkehrsverbund) aufgenommen. Dies erfolgt mit dem Fahrplanwechsel 2019/2020.

**b) Integration des Stadttarif in HVV-Zeitkarten**

Mit der Erweiterung des HVV-Zeitkartentarifes nach Cuxhaven ab 12/2019, ist eine Übergangsregelung für den Stadttarif zu planen. In die HVV-Zeitkarten ist der Stadttarif nicht integriert. Es ist zu prüfen, in welchem Umfang eine Integration erfolgen kann.

**Umsetzung:** a) Hohe Priorität; b) Mittlere Priorität

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

**Federführung:** a) Landkreis; b) Verkehrsunternehmen, Stadt

**Finanzierung:** a) Stadt, Landkreis; b) Verkehrsunternehmen, Stadt

**S10: Integration des Schienenstrecke Cuxhaven – Bremerhaven in den VBN-Tarif (Prüfauftrag)****Erläuterung**

Durch die Gründung der Gemeinde Wurster Nordseeküste reicht das VBN-Gebiet mit dem Ortsteil Nordholz bis an die Grenze des Stadtgebietes von Cuxhaven. Die Einbindung der Schienenstrecke bis nach Cuxhaven soll überprüft werden.

**Umsetzung:** Mittlere Priorität

**Beteiligte:** Stadt, Landkreis, LNVG, VBN, Verkehrsunternehmen, VNO

**Federführung:** Stadt, Landkreis

**Finanzierung:** Stadt

**S11: Förderung der Anschaffung emissionsarmer Fahrzeuge im ÖPNV im Stadtgebiet****Erläuterung**

Für die Beschaffung von barrierefreien Neufahrzeugen im ÖPNV mit Elektro-, Wasserstoff- oder Hybrid-Antrieb, kann ein Zuschuss der Stadt in Höhe von maximal 10% der nicht geförderten Kosten beantragt werden, wenn die Fahrzeuge ausschließlich im Stadtgebiet von Cuxhaven eingesetzt werden. Diese Förderung steht unter einen Gremiovorbehalt sowie der Bereitstellung von Haushaltsmitteln.

**Umsetzung:** Mittlere Priorität

**Beteiligte:** Verkehrsunternehmen, Stadt

**Federführung:** Verkehrsunternehmen

**Finanzierung:** Verkehrsunternehmen, Stadt

### S12: Emissionsverringderung der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge

#### Erläuterung

Bei Durchfahrten durch sensible Umweltbereiche zwingend und im restlichen Stadtgebiet vermehrt sollen im ÖPNV (einschließlich AST) umweltfreundliche Fahrzeuge (z.B. Elektro-, Gas-, Wasserstoff- oder Hybridantrieb) zur Reduktion schädlicher Umwelteinflüsse eingesetzt werden. Dies umfasst auch die Reduktion von Lärmemissionen.

**Umsetzung:** Mittlere Priorität

**Beteiligte:** Verkehrsunternehmen, Stadt

**Federführung:** Verkehrsunternehmen

**Finanzierung:** Land, Verkehrsunternehmen, Stadt

### S13: ÖPNV-Anbindung neuer Hafengewerbeflächen

#### Erläuterung

Die Hafengewerbeflächen westlich und östlich der Baumrönne weisen eine hohe Dynamik von Betriebsansiedlungen der Offshore-Windenergie-technik auf. Durch die Ansiedlung sind viele neue Arbeitsplätze geschaffen worden. Eine ÖPNV-Anbindung zum Bahnhof/ZOB mit kurzen Umsteigemöglichkeiten zum Stadtverkehr, zum RE5 Richtung Hamburg sowie zur RB33 Richtung Bremerhaven/Bremen soll realisiert werden. Die Schichtarbeitszeiten sind zu berücksichtigen, wenn ein Umstieg vom MIV zum ÖPNV praktikabel sein soll.

**Umsetzung:** Hohe Priorität

**Beteiligte:** Stadt, Verkehrsunternehmen, Gewerbetreibende, LNVG

**Federführung:** Verkehrsunternehmen, Gewerbetreibende

**Finanzierung:** Verkehrsunternehmen, Gewerbetreibende

### S14: ÖPNV-Anbindung des Alten Fischereihafens (AFH)

#### Erläuterung

Die AFH-GmbH plant in Zusammenarbeit mit der Stadt Cuxhaven die Neuordnung des Quartiers am Alten Fischereihafen auf der Grundlage eines gemeinsam mit der AFH GmbH erarbeiteten Masterplans.

Nach erfolgter Neuordnung und Belebung des Areals soll eine angepasste erweiterte ÖPNV-Anbindung zum Bahnhof/ZOB mit kurzen Umsteigemöglichkeiten auf die Schiene und den Stadtverkehr realisiert werden.

**Umsetzung:** Mittlere Priorität

**Beteiligte:** Stadt, Verkehrsunternehmen, Gewerbetreibende, LNVG

**Federführung:** Verkehrsunternehmen, Gewerbetreibende

**Finanzierung:** Verkehrsunternehmen

### S15: Erweiterung ÖPNV-Anbindung Einkaufszentrum Abschnede

#### Erläuterung

Die Haltestelle „Cuxhaven, EKZ Abschnede“ befindet sich z.Zt. nicht im Zentrum der Einzelhandelsbetriebe. Eine zusätzliche Haltestelle vor dem Parkplatz von Marktkauf ist bisher nicht möglich, da der Bus aufgrund seiner Größe nicht in der Sackgasse wenden kann. Die Stadt soll prüfen, welche Straßenbau- und/oder andere Maßnahmen erforderlich sind, um eine weitere Haltestelle zu ermöglichen.

**Umsetzung:** Hohe Priorität

**Beteiligte:** Stadt, Verkehrsunternehmen

**Federführung:** Stadt

**Finanzierung:** Stadt

### S16: Zusammenarbeit der saisonal betriebenen Linien mit dem Stadtverkehr

#### Erläuterung

Neben den Linien des Stadtverkehrs und der ergänzenden ÖPNV-Leistung (AST), die ganzjährig betrieben werden, gibt es die bereits nicht ganzjährig betriebenen Linien auf den Direktverbindungen

- Sahlenburg - Duhnen,
- Duhnen - Alte Liebe

Diese Linien verkehren teils auf Direktverbindungen zwischen den küstennahen Stadtteilen. Eine Erweiterung auf einen ganzjährigen Betrieb ist zu prüfen, ebenso die zeitliche und/oder räumliche Verknüpfung mit dem Stadtverkehr.

**Umsetzung:** Mittlere Priorität

**Beteiligte:** Stadt, Verkehrsunternehmen, LNVG

**Federführung:** Stadt

**Finanzierung:** Verkehrsunternehmen

### S17: Verringerung der Umsteigezeiten des SPNV am Bahnhof Cuxhaven

#### Erläuterung

Die Umsteigezeiten zwischen den Zügen Richtung Bremerhaven und Hamburg betragen zwischen 42 und 49 Minuten. Damit ist die Reisezeit auf der Schiene zwischen Nordholz und Otterndorf mit Umstieg in Cuxhaven unattraktiv. Die Stadt wird weiterhin gegenüber der LNVG darauf hinweisen, dass eine Verringerung der Umsteigezeiten gewünscht wird (Deutschlandtakt).

**Umsetzung:** Mittlere Priorität

**Beteiligte:** Stadt, Landkreis, LNVG, Verkehrsunternehmen

**Federführung:** LNVG

**Finanzierung:** LNVG

### S18: Reaktivierung der Bahnhaltdepunkte Altenwalde und Altenbruch

#### Erläuterung

Für die Reaktivierung des Bahnhaltdepunktes Altenwalde werden die Planungen in 2019 aufgenommen.

Dazu soll die Stadtverwaltung Kontakt mit der LNVG aufnehmen, um den bestehenden Antrag zu fördern. Im März 2019 wurde vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, der LNVG, der DB Station & Service AG und der DB Netz AG eine Rahmenvereinbarung unterzeichnet. Hierdurch entfällt für betroffene Kommunen der Finanzierungsanteil bei der baulichen Umsetzung der Stationsmaßnahmen.

**Umsetzung:** Hohe Priorität

**Beteiligte:** Stadt, DB AG, LNVG, EVB bzw. Start Untereibe mbH

**Federführung:** Stadt

**Finanzierung:** Stadt, Land Niedersachsen

### S19: Weiterführung des Anruf-Sammeltaxis als ergänzende ÖPNV-Leistung ab 01.09.2019 zur Verbesserung des städtischen ÖPNV-Angebotes

#### Erläuterung

Um die Bedienungs- und Verbindungsqualität im ÖPNV der Stadt Cuxhaven zu verbessern und die Verknüpfung zum SPNV zu optimieren, wird seit August 2010 im Stadtgebiet ein Anruf-Sammel-Taxi betrieben. Das Konzept (Richtlinie AST-Verkehr Stadt Cuxhaven) wurde 2018 fortgeschrieben und eine europaweite Ausschreibung für eine ergänzende ÖPNV-Leistung ab Sommer 2019 bekanntgemacht. Den Zuschlag erhielt die KVG, die ab 01. 09.2019 das neu konzipierte AST-Angebot betreibt.

**Umsetzung:** Hohe Priorität

**Beteiligte:** Stadt, Verkehrsunternehmen, VNO (bis 31.08.2019)

**Federführung:** Stadt

**Finanzierung:** Stadt, Land

### S20: Einrichtung einer (mobilen) Mobilitätszentrale in Cuxhaven

#### Erläuterung

Die Aufgabe von Mobilitätszentren ist die individuelle Beratung der Bevölkerung, der Gäste, Betriebe und Institutionen mit dem Ziel, dass verstärkt umweltfreundliche Beförderungsangebote des ÖPNV genutzt werden.

Für das Stadtgebiet ist die Einrichtung einer mobilen Beratungsstelle geplant, die insbesondere in der Saison, an wechselnden Standorten in den Strand-Ortsteilen präsent ist. Mit einem „Sonderfahrrad“ mit Elektrounterstützung, das als Blickfang dient und Informationsmaterial transportieren kann, können an Besucherschwerpunkten Informationen zum ÖPNV und zur Mobilität vermittelt werden.

Für den KVG-Info-Punkt im Bahnhof ist zu prüfen, ob dort in Kooperation mit der KVG eine Mobilitätsberatung installiert werden kann.

**Umsetzung:** Mittlere Priorität

**Beteiligte:** Stadt, LNVG, Verkehrsunternehmen, Betriebe

**Federführung:** Stadt

**Finanzierung:** Stadt, LNVG, Verkehrsunternehmen, Betriebe

### S21: Kennzeichnung der Fahrzeugart in Fahrplänen

#### Erläuterung

Die Art der von den Verkehrsunternehmen eingesetzten Fahrzeuge auf den verschiedenen Linien sollte in den Fahrplänen (insbesondere Fahrplanhefte, Flyer, Internetpräsenz und den digitalen Fahrplänen) angegeben werden: Niederflur-/ Low-Entry-/Hochflurfahrzeuge. Das ermöglicht eine bessere Planung für den Fahrgast, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen.

**Umsetzung:** Hohe Priorität

**Beteiligte:** Stadt, Verkehrsunternehmen, VBN, VNN, Organisationen für Menschen mit Behinderungen

**Federführung:** Verkehrsunternehmen

**Finanzierung:** Verkehrsunternehmen

### S22: Verbesserung des Fahrradtransportes im ÖPNV (Prüfauftrag)

#### Erläuterung

Um die kombinierte umweltfreundliche Mobilität zu fördern, ist zu prüfen, wie der Fahrradtransport im ÖPNV verbessert werden kann. Aus einer Onlineumfrage zum Mobilitätsverhalten (01/2019) sowie aus einer Mobilitätswerkstatt (03/2019) heraus, wurden vielfach Wünsche zur Verbesserung des Fahrradtransportes im ÖPNV formuliert.

**Umsetzung:** Mittlere Priorität

**Beteiligte:** Stadt, Verkehrsunternehmen

**Federführung:** Stadt

**Finanzierung:** Verkehrsunternehmen

### S23: Unterstützung von Bürgerbussen

#### Erläuterung

Sollten sich im Stadtgebiet von Cuxhaven Bürgerbus-Vereine gründen, wird die Stadt Cuxhaven auf Antrag der Vereine die Beschaffung von umweltfreundlichen Fahrzeugen fördern. Die Förderung steht unter einem Gremienvorbehalt und erfordert die Bereitstellung von Haushaltsmitteln.

**Umsetzung:** Geringere Priorität

**Beteiligte:** Stadt, Bürgerbus-Verein

**Federführung:** Bürgerbus-Verein

**Finanzierung:** Stadt, Bürgerbus-Verein

### S24: Mittel- und langfristige Ziele

- a) Bedienung von Linienenden
- b) Einrichtung von Querverbindungen
- c) Verknüpfung des Stadtverkehrs mit Nachbargemeinden

#### Erläuterung

##### a) Bedienung von Linienenden

Jedes Linienende jedes Außenbereichs (Döse, Duhnen, Sahlenburg, Arensch-Berensch, Oxstedt, Lüdingworth, Altenbruch) sollte täglich von 7:00 Uhr bis 23:00 Uhr stündlich (Sonntag – Donnerstag) sowie von 7:00 bis 2:00 Uhr des Folgetages am Freitag und Samstag angebunden sein. (Hinweis: Altenwalde ist kein Endpunkt, sondern liegt auf dem Weg von Oxstedt oder Lüdingworth Richtung Innenstadt)

##### b) Einrichtung von Querverbindungen

Zusätzlich zu der bis her prägenden sternförmigen Ausrichtung auf den Bahnhof/ZOB sollte es mehr Querverbindungen geben, die ganzjährig bedient werden (z.B. eine Verbindung von Arensch über Holte-Spangen Richtung Innenstadt anstelle Arensch – Berensch – Oxstedt – Altenwalde Richtung Innenstadt; Verbindung Duhnen – Sahlenburg).

##### c) Verknüpfung des Stadtverkehrs mit Nachbargemeinden

Im Rahmen einer verbesserten regionalen Verknüpfung des ÖPNV ist die Anbindung des Stadtverkehrs an die Nachbargemeinden zu prüfen und ggf. zu entwickeln.

**Umsetzung:** Mittel- bis langfristig

**Beteiligte:** Stadt, Verkehrsunternehmen, LNVG; bei c) zusätzlich Nachbargemeinden

**Federführung:** Stadt

**Finanzierung:** Stadt; c) Stadt, Nachbargemeinden

## 5. Anlagen

---

# Anlage 1: Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
ALT	Anruf-Linien-Taxi
AST	Anruf-Sammel-Taxi
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
B+R	Bike und Ride
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BO Kraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BVV	Bremerhaven Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft
DB AG	Deutsche Bahn AG
ENeuOG	Eisenbahnneuordnungsgesetz
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EVB	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, Zeven
EW	Einwohner
FVO	Freistellungsverordnung
Gem.	Gemeinde
GS	Grundschule
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Gy	Gymnasium
GZ	Grundzentrum
Hrsg.	Herausgeber
HS	Hauptschule
HVV	Hamburger Verkehrsverbund
HVZ	Hauptverkehrszeit
i.d.R.	in der Regel
IV	Individualverkehr
KBS	Kursbuchstrecke
KVG	Kraftverkehr GmbH
Lk	Landkreis
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MZ	Mittelzentrum
NIW	Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NSchG	Niedersächsisches Schulgesetz
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P+R	Park und Ride
RAG	Regionale Arbeitsgemeinschaft Bremen / Niedersachsen
RB	Regionalbahn
RegG	Regionalisierungsgesetz
RE	Regionalexpress
REK	Regionales Entwicklungskonzept
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Cuxhaven
RS	Realschule
Sek I	Sekundarstufe I
Sek II	Sekundarstufe II

---

---

SG	Samtgemeinde
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
VBN	Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen
Vmax	Höchstgeschwindigkeit
VNN	Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen
VNO	Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH
VO	Verordnung
VU	Verkehrsunternehmen
WEB	Weser-Ems Busverkehr GmbH
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZVBN	Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen

---

# **Anlage 2a**

## **Verordnung (EG) 1370/2007**

---

## I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte, die in Anwendung des EG-Vertrags/Euratom-Vertrags erlassen wurden)

## VERORDNUNGEN

## VERORDNUNG (EG) Nr. 1370/2007 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 23. Oktober 2007

**über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf die Artikel 71 und 89,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(2)</sup>,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Artikel 16 des Vertrags bestätigt den Stellenwert, den Dienste von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse innerhalb der gemeinsamen Werte der Union einnehmen.

(2) Artikel 86 Absatz 2 des Vertrags bestimmt, dass für Unternehmen, die mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind, die Vorschriften des Vertrags, insbesondere die Wettbewerbsregeln, gelten, soweit die Anwendung dieser Vorschriften nicht die Erfüllung der ihnen übertragenen besonderen Aufgaben rechtlich oder tatsächlich verhindert.

(3) Artikel 73 des Vertrags stellt eine Sondervorschrift zu Artikel 86 Absatz 2 dar. Darin sind Regeln für die Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Bereich des Landverkehrs festgelegt.

(4) Die Hauptziele des Weißbuchs der Kommission vom 12. September 2001 „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ sind die Gewährleistung sicherer, effizienter und hochwertiger Personenverkehrsdienste durch einen regulierten Wettbewerb, der auch die Transparenz und Leistungsfähigkeit öffentlicher Personenverkehrsdienste garantiert, und zwar unter Berücksichtigung sozialer, umweltpolitischer und raumplanerischer Faktoren, oder das Angebot spezieller Tarifbedingungen zugunsten bestimmter Gruppen von Reisenden, wie etwa Rentner, und die Beseitigung von Ungleichheiten zwischen Verkehrsunternehmen aus verschiedenen Mitgliedstaaten, die den Wettbewerb wesentlich verfälschen könnten.

(5) Viele Personenlandverkehrsdienste, die im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse erforderlich sind, können derzeit nicht kommerziell betrieben werden. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten müssen Maßnahmen ergreifen können, um die Erbringung dieser Dienste sicherzustellen. Zu den Mechanismen, die sie nutzen können, um die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste sicherzustellen, zählen unter anderem die Gewährung ausschließlicher Rechte an die Betreiber eines öffentlichen Dienstes, die Gewährung einer finanziellen Ausgleichsleistung für Betreiber eines öffentlichen Dienstes sowie die Festlegung allgemeiner Vorschriften für den Betrieb öffentlicher Verkehrsdienste, die für alle Betreiber gelten. Entscheidet ein Mitgliedstaat sich im Einklang mit dieser Verordnung dafür, bestimmte allgemeine Regeln aus ihrem Anwendungsbereich herauszunehmen, so sollte die allgemeine Regelung für staatliche Beihilfen zur Anwendung kommen.

<sup>(1)</sup> ABl. C 195 vom 18.8.2006, S. 20.

<sup>(2)</sup> ABl. C 192 vom 16.8.2006, S. 1.

<sup>(3)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 14. November 2001 (ABl. C 140 E vom 13.6.2002, S. 262), Gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 11. Dezember 2006 (ABl. C 70 E vom 27.3.2007, S. 1) und Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 10. Mai 2007. Beschluss des Rates vom 18. September 2007.

- (6) Viele Mitgliedstaaten haben Rechtsvorschriften erlassen, die zumindest für einen Teilbereich ihres öffentlichen Verkehrsmarktes die Gewährung ausschließlicher Rechte und die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Rahmen transparenter und fairer Vergabeverfahren vorsehen. Dies hat eine erhebliche Zunahme des Handels zwischen den Mitgliedstaaten bewirkt und dazu geführt, dass inzwischen mehrere Betreiber eines öffentlichen Dienstes Personenverkehrsdienste in mehr als einem Mitgliedstaat erbringen. Die Entwicklung der nationalen Rechtsvorschriften hat jedoch zu uneinheitlichen Verfahren und Rechtsunsicherheit hinsichtlich der Rechte der Betreiber eines öffentlichen Dienstes und der Pflichten der zuständigen Behörden geführt. Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs<sup>(1)</sup> regelt nicht die Art und Weise, in der in der Gemeinschaft öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben werden müssen, und insbesondere nicht die Bedingungen, unter denen diese ausgeschrieben werden sollten. Eine Aktualisierung des gemeinschaftlichen Rechtsrahmens ist daher angebracht.
- (7) Studien und die Erfahrungen der Mitgliedstaaten, in denen es schon seit einigen Jahren Wettbewerb im öffentlichen Verkehr gibt, zeigen, dass, sofern angemessene Schutzmaßnahmen vorgesehen werden, die Einführung des regulierten Wettbewerbs zwischen Betreibern zu einem attraktiveren und innovativeren Dienstleistungsangebot zu niedrigeren Kosten führt, ohne dass die Betreiber eines öffentlichen Dienstes bei der Erfüllung der ihnen übertragenen besonderen Aufgaben behindert werden. Dieser Ansatz wurde vom Europäischen Rat im Rahmen des so genannten Lissabon-Prozesses vom 28. März 2000 gebilligt, der die Kommission, den Rat und die Mitgliedstaaten aufgefordert hat, im Rahmen ihrer jeweiligen Befugnisse die Liberalisierung in Bereichen wie dem Verkehr zu beschleunigen.
- (8) Personenverkehrsmärkte, die dereguliert sind und in denen keine ausschließlichen Rechte gewährt werden, sollten ihre Merkmale und ihre Funktionsweise beibehalten dürfen, soweit diese mit den Anforderungen des Vertrags vereinbar sind.
- (9) Um die öffentlichen Personenverkehrsdienste optimal nach den Bedürfnissen der Bevölkerung gestalten zu können, müssen alle zuständigen Behörden die Möglichkeit haben, die Betreiber eines öffentlichen Dienstes gemäß den Bedingungen dieser Verordnung frei auszuwählen und dabei die Interessen von kleinen und mittleren Unternehmen zu berücksichtigen. Um die Anwendung der Grundsätze der Transparenz, der Gleichbehandlung konkurrierender Betreiber und der Verhältnismäßigkeit zu gewährleisten, wenn Ausgleichsleistungen oder ausschließliche Rechte gewährt werden, müssen in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag der zuständigen Behörde an den ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes die Art der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die vereinbarten Gegenleistungen festgelegt werden. Die Form oder Benennung dieses Vertrags kann je nach den Rechtssystemen der Mitgliedstaaten variieren.
- (10) Im Gegensatz zu der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, deren Geltungsbereich sich auch auf die öffentlichen Personenverkehrsdienste auf Binnenschiffahrtswegen erstreckt, wird es nicht als angezeigt erachtet, in der vorliegenden Verordnung die Frage der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge in diesem besonderen Sektor zu regeln. Für die Organisation öffentlicher Personenverkehrsdienste auf Binnenschiffahrtswegen und, soweit sie nicht unter besonderes Gemeinschaftsrecht fallen, auf dem Meer innerhalb der Hoheitsgewässer gelten daher die allgemeinen Grundsätze des Vertrags, sofern die Mitgliedstaaten nicht beschließen, die vorliegende Verordnung auf diese besonderen Sektoren anzuwenden. Diese Verordnung steht der Einbeziehung von Verkehrsdiensten auf Binnenschiffahrtswegen und auf dem Meer innerhalb der Hoheitsgewässer in weiter gefasste Stadt-, Vorort- oder Regionalnetze des öffentlichen Personenverkehrs nicht entgegen.
- (11) Im Gegensatz zu der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, deren Geltungsbereich sich auch auf Güterbeförderungsdienste erstreckt, wird es nicht als angezeigt erachtet, in der vorliegenden Verordnung die Frage der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge in diesem besonderen Sektor zu regeln. Drei Jahre nach dem Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung sollten für die Organisation von Güterbeförderungsdiensten daher die allgemeinen Grundsätze des Vertrags gelten.
- (12) Aus gemeinschaftsrechtlicher Sicht ist es unerheblich, ob öffentliche Personenverkehrsdienste von öffentlichen oder privaten Unternehmen erbracht werden. Die vorliegende Verordnung stützt sich auf den Grundsatz der Neutralität im Hinblick auf die Eigentumsordnung gemäß Artikel 295 des Vertrags sowie den Grundsatz der freien Gestaltung der Dienste von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse durch die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 16 des Vertrags und die Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit gemäß Artikel 5 des Vertrags.
- (13) Einige Verkehrsdienste, häufig in Verbindung mit einer speziellen Infrastruktur, werden hauptsächlich aufgrund ihres historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben. Da ihr Betrieb offensichtlich anderen Zwecken dient als der Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste, müssen die für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Anforderungen geltenden Vorschriften und Verfahren hier keine Anwendung finden.
- (14) Wenn die zuständigen Behörden für die Organisation des öffentlichen Verkehrsnetzes verantwortlich sind, können hierzu neben dem eigentlichen Betrieb des Verkehrsdienstes eine Reihe von anderen Tätigkeiten und Funktionen zählen, bei denen es den zuständigen Behörden freigestellt sein muss, sie selbst auszuführen oder ganz oder teilweise einem Dritten anzuvertrauen.

(1) ABl. L 156 vom 28.6.1969, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 (ABl. L 169 vom 29.6.1991, S. 1).

- (15) Langzeitverträge können bewirken, dass der Markt länger als erforderlich geschlossen bleibt, wodurch sich die Vorteile des Wettbewerbsdrucks verringern. Um den Wettbewerb möglichst wenig zu verzerren und gleichzeitig die Qualität der Dienste sicherzustellen, sollten öffentliche Dienstleistungsaufträge befristet sein. Eine Auftragsverlängerung könnte davon abhängig gemacht werden, dass die Verkehrsteilnehmer die Dienstleistung positiv aufnehmen. Die Möglichkeit, öffentliche Dienstleistungsaufträge um maximal die Hälfte ihrer ursprünglichen Laufzeit zu verlängern, sollte in diesem Rahmen dann vorgesehen werden, wenn der Betreiber eines öffentlichen Dienstes Investitionen in Wirtschaftsgüter tätigen muss, deren Amortisierungsdauer außergewöhnlich lang ist, und — aufgrund ihrer besonderen Merkmale und Zwänge — bei den in Artikel 299 des Vertrags genannten Gebieten in äußerster Randlage. Außerdem sollte eine noch weiter gehende Verlängerung möglich sein, wenn ein Betreiber eines öffentlichen Dienstes Investitionen in Infrastrukturen oder Rollmaterial und Fahrzeuge tätigt, die insofern außergewöhnlich sind, als es dabei jeweils um hohe Mittelbeträge geht, und unter der Voraussetzung, dass der Vertrag im Rahmen eines fairen wettbewerblichen Vergabeverfahrens vergeben wird.
- (16) Kann der Abschluss eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu einem Wechsel des Betreibers eines öffentlichen Dienstes führen, so sollten die zuständigen Behörden den ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes verpflichten können, die Bestimmungen der Richtlinie 2001/23/EG des Rates vom 12. März 2001 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Wahrung von Ansprüchen der Arbeitnehmer beim Übergang von Unternehmen, Betrieben oder Unternehmens- oder Betriebsteilen<sup>(1)</sup> anzuwenden. Diese Richtlinie hindert die Mitgliedstaaten nicht daran, die Bedingungen für die Übertragung anderer Ansprüche der Arbeitnehmer als der durch die Richtlinie 2001/23/EG abgedeckten zu wahren und dabei gegebenenfalls die durch nationale Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder zwischen den Sozialpartnern geschlossene Tarifverträge oder Vereinbarungen festgelegten Sozialstandards zu berücksichtigen.
- (17) Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip steht es den zuständigen Behörden frei, soziale Kriterien und Qualitätskriterien festzulegen, um Qualitätsstandards für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufrechtzuerhalten und zu erhöhen, beispielsweise bezüglich der Mindestarbeitsbedingungen, der Fahrgastrechte, der Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität, des Umweltschutzes, der Sicherheit von Fahrgästen und Angestellten sowie bezüglich der sich aus Kollektivvereinbarungen ergebenden Verpflichtungen und anderen Vorschriften und Vereinbarungen in Bezug auf den Arbeitsplatz und den Sozialschutz an dem Ort, an dem der Dienst erbracht wird. Zur Gewährleistung transparenter und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen zwischen den Betreibern und um das Risiko des Sozialdumpings zu verhindern, sollten die zuständigen Behörden besondere soziale Normen und Dienstleistungsqualitätsnormen vorschreiben können.
- (18) Vorbehaltlich der einschlägigen Bestimmungen des nationalen Rechts können örtliche Behörden oder — falls diese nicht vorhanden sind — nationale Behörden öffentliche Personenverkehrsdienste in ihrem Gebiet entweder selbst erbringen oder einen internen Betreiber ohne wettbewerbliches Vergabeverfahren damit beauftragen. Zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen muss die Möglichkeit der Eigenerbringung jedoch streng kontrolliert werden. Die zuständige Behörde oder die Gruppe zuständiger Behörden, die — kollektiv oder durch ihre Mitglieder — integrierte öffentliche Personenverkehrsdienste erbringt, sollte die erforderliche Kontrolle ausüben. Ferner sollte es einer zuständigen Behörde, die ihre Verkehrsdienste selbst erbringt, oder einem internen Betreiber untersagt sein, an wettbewerblichen Vergabeverfahren außerhalb des Zuständigkeitsgebiets dieser Behörde teilzunehmen. Die Behörde, die die Kontrolle über den internen Betreiber ausübt, sollte ferner die Möglichkeit haben, diesem Betreiber die Teilnahme an wettbewerblichen Vergabeverfahren innerhalb ihres Zuständigkeitsgebiets zu untersagen. Die Beschränkung der Tätigkeit interner Betreiber berührt nicht die Möglichkeit der Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge, die den Eisenbahnverkehr betreffen, mit Ausnahme anderer schienengestützter Verkehrsträger wie Untergrund- und Straßenbahnen. Außerdem berührt die Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für Eisenbahnverkehrsdienste nicht die Möglichkeit der zuständigen Behörden, öffentliche Dienstleistungsaufträge für öffentliche Personenverkehrsdienste mit anderen schienengestützten Verkehrsträgern wie Untergrund- oder Straßenbahnen an einen internen Betreiber zu vergeben.
- (19) Die Vergabe von Unteraufträgen kann zu einem effizienteren öffentlichen Personenverkehr beitragen und ermöglicht die Beteiligung weiterer Unternehmen neben dem Betreiber eines öffentlichen Dienstes, der den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erhalten hat. Im Hinblick auf eine bestmögliche Nutzung öffentlicher Gelder sollten die zuständigen Behörden jedoch die Bedingungen für die Vergabe von Unteraufträgen bezüglich ihrer öffentlichen Personenverkehrsdienste festlegen können, insbesondere im Falle von Diensten, die von einem internen Betreiber erbracht werden. Ferner sollte es einem Unterauftragnehmer erlaubt sein, an wettbewerblichen Vergabeverfahren im Zuständigkeitsgebiet aller zuständigen Behörden teilzunehmen. Die Auswahl eines Unterauftragnehmers durch die zuständige Behörde oder ihren internen Betreiber muss im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht erfolgen.
- (20) Entscheidet eine Behörde, eine Dienstleistung von allgemeinem Interesse einem Dritten zu übertragen, so muss die Auswahl des Betreibers eines öffentlichen Dienstes unter Einhaltung des für das öffentliche Auftragswesen und Konzessionen geltenden Gemeinschaftsrechts, das sich aus den Artikeln 43 bis 49 des Vertrags ergibt, sowie der Grundsätze der Transparenz und der Gleichbehandlung erfolgen. Insbesondere bleiben die Pflichten der Behörden, die sich aus den Richtlinien über die Vergabe öffentlicher Aufträge ergeben, bei unter jene Richtlinien fallenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen von den Bestimmungen dieser Verordnung unberührt.

<sup>(1)</sup> ABl. L 82 vom 22.3.2001, S. 16.

- (21) Ein wirksamer Rechtsschutz sollte nicht nur für Aufträge gelten, die unter die Richtlinie 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Koordinierung der Zuschlagserteilung durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste <sup>(1)</sup> und die Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge <sup>(2)</sup> fallen, sondern auch für andere gemäß der vorliegenden Verordnung abgeschlossene Verträge gelten. Es ist ein wirksames Nachprüfungsverfahren erforderlich, das mit den entsprechenden Verfahren gemäß der Richtlinie 89/665/EWG des Rates vom 21. Dezember 1989 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Anwendung der Nachprüfungsverfahren im Rahmen der Vergabe öffentlicher Liefer- und Bauaufträge <sup>(3)</sup> bzw. der Richtlinie 92/13/EWG des Rates vom 25. Februar 1992 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Anwendung der Gemeinschaftsvorschriften über die Auftragsvergabe durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie im Telekommunikationssektor <sup>(4)</sup> vergleichbar sein sollte.
- (22) Für einige wettbewerbliche Vergabeverfahren müssen die zuständigen Behörden komplexe Systeme festlegen und erläutern. Daher sollten diese Behörden ermächtigt werden, bei der Vergabe von Aufträgen in solchen Fällen die Einzelheiten des Auftrags mit einigen oder allen potenziellen Betreibern eines öffentlichen Dienstes nach Abgabe der Angebote auszuhandeln.
- (23) Ein wettbewerbliches Vergabeverfahren für öffentliche Dienstleistungsaufträge sollte nicht zwingend vorgeschrieben sein, wenn der Auftrag sich auf geringe Summen oder Entfernungen bezieht. In diesem Zusammenhang sollten die zuständigen Behörden in die Lage versetzt werden, bei größeren Summen oder Entfernungen die besonderen Interessen von kleinen und mittleren Unternehmen zu berücksichtigen. Den zuständigen Behörden sollte es nicht gestattet sein, Aufträge oder Netze aufzuteilen, um so ein wettbewerbliches Vergabeverfahren zu vermeiden.
- (24) Besteht die Gefahr einer Unterbrechung bei der Erbringung von Diensten, sollten die zuständigen Behörden befugt sein, kurzfristig Notmaßnahmen zu ergreifen, bis ein neuer öffentlicher Dienstleistungsauftrag nach den in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen vergeben wurde.
- (25) Der öffentliche Schienenpersonenverkehr wirft spezielle Fragen in Bezug auf die Investitionslast und die Infrastrukturkosten auf. Die Kommission hat im März 2004 eine Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft <sup>(5)</sup> vorgeschlagen, damit alle Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft zur Durchführung grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste Zugang zur Infrastruktur aller Mitgliedstaaten erhalten. Mit der vorliegenden Verordnung soll ein Rechtsrahmen für die Gewährung einer Ausgleichsleistung und/oder ausschließlicher Rechte für öffentliche Dienstleistungsaufträge geschaffen werden; eine weitere Öffnung des Marktes für Schienenverkehrsdienste ist nicht beabsichtigt.
- (26) Diese Verordnung gibt den zuständigen Behörden im Falle öffentlicher Dienstleistungen die Möglichkeit, auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags einen Betreiber für die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste auszuwählen. Angesichts der unterschiedlichen territorialen Organisation der Mitgliedstaaten in dieser Hinsicht ist es gerechtfertigt, den zuständigen Behörden zu gestatten, öffentliche Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnverkehr direkt zu vergeben.
- (27) Die von den zuständigen Behörden gewährten Ausgleichsleistungen zur Deckung der Kosten, die durch die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen verursacht werden, sollten so berechnet werden, dass übermäßige Ausgleichsleistungen vermieden werden. Beabsichtigt eine zuständige Behörde die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags ohne wettbewerbliches Vergabeverfahren, so sollte sie auch detaillierte Bestimmungen einhalten, mit denen die Angemessenheit der Ausgleichsleistung gewährleistet wird und die der angestrebten Effizienz und Qualität der Dienste Rechnung tragen.
- (28) Die zuständige Behörde und der Betreiber eines öffentlichen Dienstes können beweisen, dass eine übermäßige Ausgleichsleistung vermieden wurde, indem sie allen Auswirkungen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf die Nachfrage nach öffentlichen Personenverkehrsdiensten in dem im Anhang enthaltenen Berechnungsmodell gebührend Rechnung tragen.
- (29) Hinsichtlich der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge sollten die zuständigen Behörden — außer bei Notmaßnahmen und Aufträgen für geringe Entfernungen — die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um mindestens ein Jahr im Voraus bekannt zu geben, dass sie solche Aufträge zu vergeben beabsichtigen, so dass potenzielle Betreiber eines öffentlichen Dienstes darauf reagieren können.
- (30) Bei direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen sollte für größere Transparenz gesorgt werden.

(1) ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 1. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/97/EG des Rates (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 107).

(2) ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 114. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/97/EG.

(3) ABl. L 395 vom 30.12.1989, S. 33. Geändert durch die Richtlinie 92/50/EWG (ABl. L 209 vom 24.7.1992, S. 1).

(4) ABl. L 76 vom 23.3.1992, S. 14. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/97/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 107).

(5) ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2006/103/EG (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 344).

- (31) Da die zuständigen Behörden und die Betreiber eines öffentlichen Dienstes Zeit benötigen, um den Bestimmungen dieser Verordnung nachzukommen, sollten Übergangsregelungen vorgesehen werden. Im Hinblick auf eine schrittweise Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge gemäß dieser Verordnung sollten die Mitgliedstaaten der Kommission binnen sechs Monaten nach der ersten Hälfte des Übergangszeitraums einen Fortschrittsbericht vorlegen. Die Kommission kann auf der Grundlage dieser Berichte geeignete Maßnahmen vorschlagen.
- (32) Während des Übergangszeitraums werden die zuständigen Behörden die Bestimmungen dieser Verordnung möglicherweise zu unterschiedlichen Zeitpunkten erstmals anwenden. Daher könnten während dieses Zeitraums Betreiber eines öffentlichen Dienstes aus Märkten, die noch nicht von den Bestimmungen dieser Verordnung betroffen sind, Angebote für öffentliche Dienstleistungsaufträge in Märkten einreichen, die bereits zu einem früheren Zeitpunkt für den kontrollierten Wettbewerb geöffnet wurden. Um mit Hilfe angemessener Maßnahmen eine Unausgewogenheit bei der Öffnung des öffentlichen Verkehrsmarktes zu vermeiden, sollten die zuständigen Behörden in der zweiten Hälfte des Übergangszeitraums die Möglichkeit haben, Angebote von Unternehmen abzulehnen, bei denen mehr als die Hälfte des Wertes der von ihnen erbrachten öffentlichen Verkehrsdienste auf Aufträgen beruht, die nicht im Einklang mit dieser Verordnung vergeben wurden, sofern dies ohne Diskriminierung geschieht und vor Veröffentlichung des wettbewerblichen Vergabeverfahrens beschlossen wird.
- (33) In seinem Urteil vom 24. Juli 2003 in der Rechtssache C-280/00, *Altmark Trans GmbH* <sup>(1)</sup>, hat der Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften in den Randnummern 87 bis 95 festgestellt, dass Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen keine Begünstigung im Sinne von Artikel 87 des Vertrags darstellen, sofern vier kumulative Voraussetzungen erfüllt sind. Werden diese Voraussetzungen nicht erfüllt, jedoch die allgemeinen Voraussetzungen für die Anwendung von Artikel 87 Absatz 1 des Vertrags, stellen die Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen staatliche Beihilfen dar, und es gelten die Artikel 73, 86, 87 und 88 des Vertrags.
- (34) Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen können sich im Bereich des Personenlandverkehrs als erforderlich erweisen, damit die mit öffentlichen Dienstleistungen betrauten Unternehmen gemäß festgelegten Grundsätzen und unter Bedingungen tätig sein können, die ihnen die Erfüllung ihrer Aufgaben ermöglichen. Diese Ausgleichsleistungen können unter bestimmten Voraussetzungen gemäß Artikel 73 des Vertrags mit dem Vertrag vereinbar sein. Zum einen müssen sie gewährt werden, um die Erbringung von Diensten sicherzustellen, die Dienste von allgemeinem Interesse im Sinne des Vertrags sind. Um ungerechtfertigte Wettbewerbsverfälschungen zu vermeiden, darf die Ausgleichsleistung zum anderen nicht den Betrag übersteigen, der notwendig ist, um die Nettokosten zu decken, die durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursacht werden, wobei den dabei erzielten Einnahmen sowie einem angemessenen Gewinn Rechnung zu tragen ist.
- (35) Die von den zuständigen Behörden in Übereinstimmung mit dieser Verordnung gewährten Ausgleichsleistungen können daher von der Pflicht zur vorherigen Unterrichtung nach Artikel 88 Absatz 3 des Vertrags ausgenommen werden.
- (36) Da die vorliegende Verordnung die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ersetzt, sollte die genannte Verordnung aufgehoben werden. Die schrittweise Einstellung der von der Kommission nicht genehmigten Ausgleichsleistungen für öffentliche Güterbeförderungsdienste wird durch einen Übergangszeitraum von drei Jahren im Einklang mit den Artikeln 73, 86, 87 und 88 des Vertrags erleichtert werden. Alle anderen durch diese Verordnung nicht erfassten Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste, die staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 des Vertrags beinhalten könnten, sollten den Bestimmungen der Artikel 73, 86, 87 und 88 des Vertrags entsprechen, einschließlich aller einschlägigen Auslegungen durch den Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften und insbesondere dessen Entscheidung in der Rechtssache C-280/00, *Altmark Trans GmbH*. Bei der Prüfung solcher Fälle sollte die Kommission daher ähnliche Grundsätze anwenden wie die, die in dieser Verordnung oder gegebenenfalls in anderen Rechtsvorschriften für den Bereich der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse enthalten sind.
- (37) Der Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr <sup>(2)</sup> wird von der vorliegenden Verordnung abgedeckt. Jene Verordnung gilt heute als überholt, da sie die Anwendung von Artikel 73 des Vertrags einschränkt, ohne eine angemessene Rechtsgrundlage für die Zulassung derzeitiger Investitionsregelungen, insbesondere im Hinblick auf Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen im Rahmen einer öffentlich-privaten Partnerschaft, zu bieten. Sie sollte daher aufgehoben werden, damit Artikel 73 des Vertrags unbeschadet der vorliegenden Verordnung und der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen <sup>(3)</sup> entsprechend dem ständigen Wandel in dem Sektor angewendet werden kann. Um die Anwendung der einschlägigen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften weiter zu erleichtern, wird die Kommission im Jahr 2007 Leitlinien für staatliche Beihilfen für Eisenbahninvestitionen, einschließlich Infrastrukturinvestitionen, vorschlagen.
- (38) Zur Bewertung der Durchführung dieser Verordnung und der Entwicklungen im öffentlichen Personenverkehr in der Gemeinschaft, insbesondere der Qualität der öffentlichen Personenverkehrsdienste und der Auswirkungen der Direktvergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, sollte die Kommission einen Bericht erstellen. Diesem Bericht können erforderlichenfalls geeignete Vorschläge zur Änderung dieser Verordnung beigefügt werden —

(1) Slg. 2003, I-7747.

(2) ABl. L 130 vom 15.6.1970, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 543/97 (ABl. L 84 vom 26.3.1997, S. 6).

(3) ABl. L 156 vom 28.6.1969, S. 8. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1791/2006 (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 1).

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

### Artikel 1

#### Zweck und Anwendungsbereich

(1) Zweck dieser Verordnung ist es, festzulegen, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertig oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte.

Hierzu wird in dieser Verordnung festgelegt, unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleistung für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursachten Kosten und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung solcher Verpflichtungen gewähren, wenn sie ihnen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder entsprechende Aufträge vergeben.

(2) Diese Verordnung gilt für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Personenverkehr mit der Eisenbahn und andere Arten des Schienenverkehrs sowie auf der Straße, mit Ausnahme von Verkehrsdiensten, die hauptsächlich aus Gründen historischen Interesses oder zu touristischen Zwecken betrieben werden. Die Mitgliedstaaten können diese Verordnung auf den öffentlichen Personenverkehr auf Binnenschiffahrtswegen und, unbeschadet der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (Seekabotage) <sup>(1)</sup>, auf das Meer innerhalb der Hoheitsgewässer anwenden.

(3) Diese Verordnung gilt nicht für öffentliche Baukonzessionen im Sinne von Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/17/EG oder im Sinne von Artikel 1 Absatz 3 der Richtlinie 2004/18/EG.

### Artikel 2

#### Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- a) „öffentlicher Personenverkehr“ Personenbeförderungsleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse, die für die Allgemeinheit diskriminierungsfrei und fortlaufend erbracht werden;
- b) „zuständige Behörde“ jede Behörde oder Gruppe von Behörden eines oder mehrerer Mitgliedstaaten, die zur Intervention im öffentlichen Personenverkehr in einem bestimmten geografischen Gebiet befugt ist, oder jede mit einer derartigen Befugnis ausgestattete Einrichtung;

- c) „zuständige örtliche Behörde“ jede zuständige Behörde, deren geografischer Zuständigkeitsbereich sich nicht auf das gesamte Staatsgebiet erstreckt;
- d) „Betreiber eines öffentlichen Dienstes“ jedes privat- oder öffentlich-rechtliche Unternehmen oder jede Gruppe von privat- oder öffentlich-rechtlichen Unternehmen, das/die öffentliche Personenverkehrsdienste betreibt, oder eine öffentliche Einrichtung, die öffentliche Personenverkehrsdienste durchführt;
- e) „gemeinwirtschaftliche Verpflichtung“ eine von der zuständigen Behörde festgelegte oder bestimmte Anforderung im Hinblick auf die Sicherstellung von im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte;
- f) „ausschließliches Recht“ ein Recht, das einen Betreiber eines öffentlichen Dienstes berechtigt, bestimmte öffentliche Personenverkehrsdienste auf einer bestimmten Strecke oder in einem bestimmten Streckennetz oder Gebiet unter Ausschluss aller anderen solchen Betreiber zu erbringen;
- g) „Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen“ jeden Vorteil, insbesondere finanzieller Art, der mittelbar oder unmittelbar von einer zuständigen Behörde aus öffentlichen Mitteln während des Zeitraums der Erfüllung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung oder in Verbindung mit diesem Zeitraum gewährt wird;
- h) „Direktvergabe“ die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an einen bestimmten Betreiber eines öffentlichen Dienstes ohne Durchführung eines vorherigen wettbewerblichen Vergabeverfahrens;
- i) „öffentlicher Dienstleistungsauftrag“ einen oder mehrere rechtsverbindliche Akte, die die Übereinkunft zwischen einer zuständigen Behörde und einem Betreiber eines öffentlichen Dienstes bekunden, diesen Betreiber eines öffentlichen Dienstes mit der Verwaltung und Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten zu betrauen, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen; gemäß der jeweiligen Rechtsordnung der Mitgliedstaaten können diese rechtsverbindlichen Akte auch in einer Entscheidung der zuständigen Behörde bestehen:
  - die die Form eines Gesetzes oder einer Verwaltungsregelung für den Einzelfall haben kann oder
  - die Bedingungen enthält, unter denen die zuständige Behörde diese Dienstleistungen selbst erbringt oder einen internen Betreiber mit der Erbringung dieser Dienstleistungen betraut;
- j) „interner Betreiber“ eine rechtlich getrennte Einheit, über die eine zuständige örtliche Behörde — oder im Falle einer Gruppe von Behörden wenigstens eine zuständige örtliche Behörde — eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht;

<sup>(1)</sup> ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 7.

- k) „Wert“ den Wert eines Verkehrsdienstes, einer Strecke, eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder einer Ausgleichsregelung des öffentlichen Personenverkehrs, der den Gesamteinnahmen — ohne Mehrwertsteuer — des Betreibers oder der Betreiber eines öffentlichen Dienstes entspricht, einschließlich der Ausgleichsleistung der Behörden gleich welcher Art und aller Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf, die nicht an die betroffene zuständige Behörde abgeführt werden;
- l) „allgemeine Vorschrift“ eine Maßnahme, die diskriminierungsfrei für alle öffentlichen Personenverkehrsdienste derselben Art in einem bestimmten geografischen Gebiet, das im Zuständigkeitsbereich einer zuständigen Behörde liegt, gilt;
- m) „integrierte öffentliche Personenverkehrsdienste“ Beförderungsleistungen, die innerhalb eines festgelegten geografischen Gebiets im Verbund erbracht werden und für die ein einziger Informationsdienst, eine einzige Fahrausweisregelung und ein einziger Fahrplan besteht.
- b) sind zuvor in objektiver und transparenter Weise aufzustellen:
- i) die Parameter, anhand deren gegebenenfalls die Ausgleichsleistung berechnet wird, und
- ii) die Art und der Umfang der gegebenenfalls gewährten Ausschließlichkeit;

dabei ist eine übermäßige Ausgleichsleistung zu vermeiden. Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die gemäß Artikel 5 Absätze 2, 4, 5 und 6 vergeben werden, werden diese Parameter so bestimmt, dass die Ausgleichsleistung den Betrag nicht übersteigen kann, der erforderlich ist, um die finanziellen Nettoauswirkungen auf die Kosten und Einnahmen zu decken, die auf die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zurückzuführen sind, wobei die vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes erzielten und einbehaltenen Einnahmen und ein angemessener Gewinn berücksichtigt wird;

### Artikel 3

#### Öffentliche Dienstleistungsaufträge und allgemeine Vorschriften

(1) Gewährt eine zuständige Behörde dem ausgewählten Betreiber ausschließliche Rechte und/oder Ausgleichsleistungen gleich welcher Art für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, so erfolgt dies im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags.

(2) Abweichend von Absatz 1 können gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zur Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen auch Gegenstand allgemeiner Vorschriften sein. Die zuständige Behörde gewährt den Betreibern eines öffentlichen Dienstes gemäß den in den Artikeln 4 und 6 und im Anhang festgelegten Grundsätzen eine Ausgleichsleistung für die — positiven oder negativen — finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen, die auf die Erfüllung der in den allgemeinen Vorschriften festgelegten tariflichen Verpflichtungen zurückzuführen sind; dabei vermeidet sie eine übermäßige Ausgleichsleistung. Dies gilt ungeachtet des Rechts der zuständigen Behörden, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zur Festsetzung von Höchsttarifen in öffentliche Dienstleistungsaufträge aufzunehmen.

(3) Unbeschadet der Artikel 73, 86, 87 und 88 des Vertrags können die Mitgliedstaaten allgemeine Vorschriften über die finanzielle Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die dazu dienen, Höchsttarife für Schüler, Studenten, Auszubildende und Personen mit eingeschränkter Mobilität festzulegen, aus dem Anwendungsbereich dieser Verordnung ausnehmen. Diese allgemeinen Vorschriften sind nach Artikel 88 des Vertrags mitzuteilen. Jede Mitteilung enthält vollständige Informationen über die Maßnahme, insbesondere Einzelheiten zur Berechnungsmethode.

### Artikel 4

#### Obligatorischer Inhalt öffentlicher Dienstleistungsaufträge und allgemeiner Vorschriften

(1) In den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und den allgemeinen Vorschriften

- a) sind die vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die geografischen Geltungsbereiche klar zu definieren;

- c) sind die Durchführungsvorschriften für die Aufteilung der Kosten, die mit der Erbringung von Dienstleistungen in Verbindung stehen, festzulegen. Diese Kosten können insbesondere Personalkosten, Energiekosten, Infrastrukturkosten, Wartungs- und Instandsetzungskosten für Fahrzeuge des öffentlichen Personenverkehrs, das Rollmaterial und für den Betrieb der Personenverkehrsdienste erforderliche Anlagen sowie die Fixkosten und eine angemessene Kapitalrendite umfassen.

(2) In den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und den allgemeinen Vorschriften sind die Durchführungsvorschriften für die Aufteilung der Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf festzulegen, die entweder beim Betreiber eines öffentlichen Dienstes verbleiben, an die zuständige Behörde übergehen oder unter ihnen aufgeteilt werden.

(3) Die öffentlichen Dienstleistungsaufträge sind befristet und haben eine Laufzeit von höchstens zehn Jahren für Busverkehrsdienste und von höchstens 15 Jahren für Personenverkehrsdienste mit der Eisenbahn oder anderen schienengestützten Verkehrsträgern. Die Laufzeit von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die mehrere Verkehrsträger umfassen, ist auf 15 Jahre beschränkt, wenn der Verkehr mit der Eisenbahn oder anderen schienengestützten Verkehrsträgern mehr als 50 % des Werts der betreffenden Verkehrsdienste ausmacht.

(4) Falls erforderlich kann die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags unter Berücksichtigung der Amortisierungsdauer der Wirtschaftsgüter um höchstens 50 % verlängert werden, wenn der Betreiber eines öffentlichen Dienstes einen wesentlichen Anteil der für die Erbringung der Personenverkehrsdienste, die Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrags sind, insgesamt erforderlichen Wirtschaftsgüter bereitstellt und diese vorwiegend an die Personenverkehrsdienste gebunden sind, die von dem Auftrag erfasst werden.

Falls dies durch Kosten, die aus der besonderen geografischen Lage entstehen, gerechtfertigt ist, kann die Laufzeit der in Absatz 3 beschriebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträge in den Gebieten in äußerster Randlage um höchstens 50 % verlängert werden.

Falls dies durch die Abschreibung von Kapital in Verbindung mit außergewöhnlichen Investitionen in Infrastruktur, Rollmaterial oder Fahrzeuge gerechtfertigt ist und der öffentliche Dienstleistungsauftrag in einem fairen wettbewerblichen Vergabeverfahren vergeben wurde, kann ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag eine längere Laufzeit haben. Zur Gewährleistung der Transparenz in diesem Fall muss die zuständige Behörde der Kommission innerhalb von einem Jahr nach Abschluss des Vertrags den öffentlichen Dienstleistungsauftrag und die Elemente, die seine längere Laufzeit rechtfertigen, übermitteln.

(5) Unbeschadet des nationalen Rechts und des Gemeinschaftsrechts, einschließlich Tarifverträge zwischen den Sozialpartnern, kann die zuständige Behörde den ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes verpflichten, den Arbeitnehmern, die zuvor zur Erbringung der Dienste eingestellt wurden, die Rechte zu gewähren, auf die sie Anspruch hätten, wenn ein Übergang im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG erfolgt wäre. Verpflichtet die zuständige Behörde die Betreiber eines öffentlichen Dienstes, bestimmte Sozialstandards einzuhalten, so werden in den Unterlagen des wettbewerblichen Vergabeverfahrens und den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen die betreffenden Arbeitnehmer aufgeführt und transparente Angaben zu ihren vertraglichen Rechten und zu den Bedingungen gemacht, unter denen sie als in einem Verhältnis zu den betreffenden Diensten stehend gelten.

(6) Verpflichtet die zuständige Behörde die Betreiber eines öffentlichen Dienstes im Einklang mit nationalem Recht dazu, bestimmte Qualitätsstandards einzuhalten, so werden diese Standards in die Unterlagen des wettbewerblichen Vergabeverfahrens und die öffentlichen Dienstleistungsaufträge aufgenommen.

(7) In den Unterlagen des wettbewerblichen Vergabeverfahrens und den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen ist transparent anzugeben, ob und in welchem Umfang eine Vergabe von Unteraufträgen in Frage kommt. Werden Unteraufträge vergeben, so ist der mit der Verwaltung und Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten nach Maßgabe dieser Verordnung betraute Betreiber verpflichtet, einen bedeutenden Teil der öffentlichen Personenverkehrsdienste selbst zu erbringen. Ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag, der gleichzeitig Planung, Aufbau und Betrieb öffentlicher Personenverkehrsdienste umfasst, kann eine vollständige Übertragung des Betriebs dieser Dienste an Unterauftragnehmer vorsehen. Im öffentlichen Dienstleistungsauftrag werden entsprechend dem nationalen Recht und dem Gemeinschaftsrecht die für eine Vergabe von Unteraufträgen geltenden Bedingungen festgelegt,

#### Artikel 5

#### Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge

(1) Öffentliche Dienstleistungsaufträge werden nach Maßgabe dieser Verordnung vergeben. Dienstleistungsaufträge oder öffentliche Dienstleistungsaufträge gemäß der Definition in den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG für öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen werden jedoch gemäß den in jenen Richtlinien vorgesehenen Verfahren vergeben, sofern die Aufträge nicht die Form von Dienstleistungskonzessionen im Sinne jener Richtlinien annehmen. Werden Aufträge nach den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG vergeben, so sind die Absätze 2 bis 6 des vorliegenden Artikels nicht anwendbar.

(2) Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, kann jede zuständige örtliche Behörde — unabhängig davon, ob es sich dabei um eine einzelne Behörde oder eine Gruppe von Behörden handelt, die integrierte öffentliche Personenverkehrsdienste anbietet — beschließen, selbst öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit zu vergeben, über die die zuständige örtliche Behörde — oder im Falle einer Gruppe von Behörden wenigstens eine zuständige örtliche Behörde — eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht. Fasst eine zuständige örtliche Behörde diesen Beschluss, so gilt Folgendes:

- a) Um festzustellen, ob die zuständige örtliche Behörde diese Kontrolle ausübt, sind Faktoren zu berücksichtigen, wie der Umfang der Vertretung in Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsgremien, diesbezügliche Bestimmungen in der Satzung, Eigentumsrechte, tatsächlicher Einfluss auf und tatsächliche Kontrolle über strategische Entscheidungen und einzelne Managemententscheidungen. Im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht ist zur Feststellung, dass eine Kontrolle im Sinne dieses Absatzes gegeben ist, — insbesondere bei öffentlich-privaten Partnerschaften — nicht zwingend erforderlich, dass die zuständige Behörde zu 100 % Eigentümer ist, sofern ein beherrschender öffentlicher Einfluss besteht und aufgrund anderer Kriterien festgestellt werden kann, dass eine Kontrolle ausgeübt wird.
- b) Die Voraussetzung für die Anwendung dieses Absatzes ist, dass der interne Betreiber und jede andere Einheit, auf die dieser Betreiber einen auch nur geringfügigen Einfluss ausübt, ihre öffentlichen Personenverkehrsdienste innerhalb des Zuständigkeitsgebiets der zuständigen örtlichen Behörde ausführen — ungeachtet der abgehenden Linien oder sonstiger Teildienste, die in das Zuständigkeitsgebiet benachbarter zuständiger örtlicher Behörden führen — und nicht an außerhalb des Zuständigkeitsgebiets der zuständigen örtlichen Behörde organisierten wettbewerblichen Vergabeverfahren für die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten teilnehmen.
- c) Ungeachtet des Buchstabens b kann ein interner Betreiber frühestens zwei Jahre vor Ablauf des direkt an ihn vergebenen Auftrags an fairen wettbewerblichen Vergabeverfahren teilnehmen, sofern endgültig beschlossen wurde, die öffentlichen Personenverkehrsdienste, die Gegenstand des Auftrags des internen Betreibers sind, im Rahmen eines fairen wettbewerblichen Vergabeverfahrens zu vergeben und der interne Betreiber nicht Auftragnehmer anderer direkt verbogener öffentlicher Dienstleistungsaufträge ist.
- d) Gibt es keine zuständige örtliche Behörde, so gelten die Buchstaben a, b und c für die nationalen Behörden in Bezug auf ein geografisches Gebiet, das sich nicht auf das gesamte Staatsgebiet erstreckt, sofern der interne Betreiber nicht an wettbewerblichen Vergabeverfahren für die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten teilnimmt, die außerhalb des Gebiets, für das der öffentliche Dienstleistungsauftrag erteilt wurde, organisiert werden.

e) Kommt eine Unterauftragsvergabe nach Artikel 4 Absatz 7 in Frage, so ist der interne Betreiber verpflichtet, den überwiegenden Teil des öffentlichen Personenverkehrsdienstes selbst zu erbringen.

(3) Werden die Dienste Dritter, die keine internen Betreiber sind, in Anspruch genommen, so müssen die zuständigen Behörden die öffentlichen Dienstleistungsaufträge außer in den in den Absätzen 4, 5 und 6 vorgesehenen Fällen im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens vergeben. Das für die wettbewerbliche Vergabe angewandte Verfahren muss allen Betreibern offen stehen, fair sein und den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung genügen. Nach Abgabe der Angebote und einer eventuellen Vorauswahl können in diesem Verfahren unter Einhaltung dieser Grundsätze Verhandlungen geführt werden, um festzulegen, wie der Besonderheit oder Komplexität der Anforderungen am besten Rechnung zu tragen ist.

(4) Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, können die zuständigen Behörden entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge, die entweder einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von weniger als 1 000 000 EUR oder eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 300 000 km aufweisen, direkt zu vergeben.

Im Falle von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die direkt an kleine oder mittlere Unternehmen, die nicht mehr als 23 Fahrzeuge betreiben, vergeben werden, können diese Schwellen entweder auf einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von weniger als 2 000 000 EUR oder eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 600 000 km erhöht werden.

(5) Die zuständige Behörde kann im Fall einer Unterbrechung des Verkehrsdienstes oder bei unmittelbarer Gefahr des Eintretens einer solchen Situation eine Notmaßnahme ergreifen. Diese Notmaßnahme besteht in der Direktvergabe oder einer förmlichen Vereinbarung über die Ausweitung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder einer Auflage, bestimmte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu übernehmen. Der Betreiber eines öffentlichen Dienstes hat das Recht, gegen den Beschluss zur Auferlegung der Übernahme bestimmter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen Widerspruch einzulegen. Die Vergabe oder Ausweitung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags als Notmaßnahme oder die Auferlegung der Übernahme eines derartigen Auftrags ist für längstens zwei Jahre zulässig.

(6) Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, können die zuständigen Behörden entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnverkehr — mit Ausnahme anderer schienengestützter Verkehrsträger wie Untergrund- oder Straßenbahnen — direkt zu vergeben. Abweichend von Artikel 4 Absatz 3 haben diese Aufträge eine Höchstlaufzeit von zehn Jahren, soweit nicht Artikel 4 Absatz 4 anzuwenden ist.

(7) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die gemäß den Absätzen 2 bis 6 getroffenen Entscheidungen wirksam und rasch auf Antrag einer Person überprüft werden können, die ein Interesse daran hat bzw. hatte, einen bestimmten Auftrag zu erhalten, und die angibt, durch einen Verstoß dieser Entscheidungen gegen Gemeinschaftsrecht oder nationale Vorschriften zur Durchführung des Gemeinschaftsrechts geschädigt zu sein oder geschädigt werden zu können.

Sind die für die Nachprüfungsverfahren zuständigen Stellen keine Gerichte, so sind ihre Entscheidungen stets schriftlich zu begründen. In einem solchem Fall ist ferner zu gewährleisten, dass Beschwerden aufgrund rechtswidriger Handlungen der Nachprüfungsstellen oder aufgrund fehlerhafter Ausübung der diesen übertragenen Befugnisse der gerichtlichen Überprüfung oder der Überprüfung durch andere Stellen, die Gerichte im Sinne von Artikel 234 des Vertrags und unabhängig von der vertragschließenden Behörde und der Nachprüfungsstellen sind, unterzogen werden können.

#### Artikel 6

### Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

(1) Jede Ausgleichsleistung im Zusammenhang mit einer allgemeinen Vorschrift oder einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag entspricht unabhängig von den Vergabemodalitäten den Bestimmungen des Artikels 4. Jede wie auch immer beschaffene Ausgleichsleistung im Zusammenhang mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag, der in Übereinstimmung mit Artikel 5 Absätze 2, 4, 5 oder 6 direkt vergeben wurde, oder im Zusammenhang mit einer allgemeinen Vorschrift unterliegt darüber hinaus den Bestimmungen des Anhangs.

(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission auf deren schriftliche Aufforderung binnen drei Monaten oder einer anderen in der Aufforderung gesetzten längeren Frist alle Informationen, die diese für erforderlich hält, um festzustellen, ob eine gewährte Ausgleichsleistung mit dieser Verordnung vereinbar ist.

#### Artikel 7

### Veröffentlichung

(1) Jede zuständige Behörde macht einmal jährlich einen Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes sowie die diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte öffentlich zugänglich. Dieser Bericht unterscheidet nach Busverkehr und schienengebundenem Verkehr, er muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung des öffentlichen Verkehrsnetzes ermöglichen und gegebenenfalls Informationen über Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit enthalten.

(2) Jede zuständige Behörde ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass spätestens ein Jahr vor Einleitung des wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder ein Jahr vor der Direktvergabe mindestens die folgenden Informationen im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden:

- a) der Name und die Anschrift der zuständigen Behörde;
- b) die Art des geplanten Vergabeverfahrens;
- c) die von der Vergabe möglicherweise betroffenen Dienste und Gebiete.

Die zuständigen Behörden können beschließen, diese Informationen nicht zu veröffentlichen, wenn der öffentliche Dienstleistungsauftrag eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 50 000 km aufweist.

Sollten sich diese Informationen nach ihrer Veröffentlichung ändern, so hat die zuständige Behörde so rasch wie möglich eine Berichtigung zu veröffentlichen. Diese Berichtigung erfolgt unbeschadet des Zeitpunkts der Einleitung der Direktvergabe oder des wettbewerblichen Vergabeverfahrens.

Dieser Absatz findet keine Anwendung auf Artikel 5 Absatz 5.

(3) Bei der Direktvergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Eisenbahnverkehr nach Artikel 5 Absatz 6 macht die zuständige Behörde innerhalb eines Jahres nach der Auftragsvergabe folgende Informationen öffentlich zugänglich:

- a) den Namen des Auftraggebers, seine Eigentümer sowie gegebenenfalls den/die Namen der Partei oder Parteien, die eine rechtliche Kontrolle ausübt/ausüben;
- b) die Dauer des öffentlichen Dienstleistungsauftrags;
- c) eine Beschreibung der zu erbringenden Personenverkehrsdienste;
- d) eine Beschreibung der Parameter für die finanzielle Ausgleichsleistung;
- e) Qualitätsziele wie beispielsweise in Bezug auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit und anwendbare Prämien und Sanktionen;
- f) Bedingungen in Bezug auf die wichtigsten Wirtschaftsgüter.

(4) Die zuständige Behörde übermittelt jeder interessierten Partei auf entsprechenden Antrag ihre Gründe für die Entscheidung über die Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags.

#### Artikel 8

### Übergangsregelung

(1) Öffentliche Dienstleistungsaufträge werden nach Maßgabe dieser Verordnung vergeben. Dienstleistungsaufträge oder öffentliche Dienstleistungsaufträge gemäß der Definition in den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG für öffentliche Personenverkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen werden jedoch gemäß den in jenen Richtlinien vorgesehenen Verfahren vergeben, sofern die Aufträge nicht die Form von Dienstleistungskonzessionen im Sinne jener Richtlinien annehmen. Werden Aufträge nach den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG vergeben, so sind die Absätze 2 bis 4 des vorliegenden Artikels nicht anwendbar.

(2) Unbeschadet des Absatzes 3 muss die Vergabe von Aufträgen für den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße ab 3. Dezember 2019 im Einklang mit Artikel 5 erfolgen. Während dieses Übergangszeitraums treffen die Mitgliedstaaten Maßnahmen, um Artikel 5 schrittweise anzuwenden und ernste strukturelle Probleme insbesondere hinsichtlich der Transportkapazität zu vermeiden.

Binnen sechs Monaten nach der ersten Hälfte des Übergangszeitraums legen die Mitgliedstaaten der Kommission einen Fortschrittsbericht vor, in dem die Umsetzung der schrittweisen Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Einklang mit Artikel 5 dargelegt wird. Auf der Grundlage der Fortschrittsberichte der Mitgliedstaaten kann die Kommission den Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen vorschlagen.

(3) Von Absatz 2 ausgenommen sind öffentliche Dienstleistungsaufträge, die gemäß dem Gemeinschaftsrecht und nationalem Recht wie folgt vergeben wurden:

- a) vor dem 26. Juli 2000 nach einem fairen wettbewerblichen Vergabeverfahren;
- b) vor dem 26. Juli 2000 nach einem anderen Verfahren als einem fairen wettbewerblichen Vergabeverfahren;
- c) ab dem 26. Juli 2000 und vor dem 3. Dezember 2009 nach einem fairen wettbewerblichen Vergabeverfahren;
- d) ab dem 26. Juli 2000 und vor dem 3. Dezember 2009 nach einem anderen Verfahren als einem fairen wettbewerblichen Vergabeverfahren.

Die unter Buchstabe a genannten Aufträge können für ihre vorgesehene Laufzeit gültig bleiben. Die unter den Buchstaben b und c genannten Aufträge können für ihre vorgesehene Laufzeit gültig bleiben, jedoch nicht länger als 30 Jahre. Die unter Buchstabe d genannten Aufträge können für ihre vorgesehene Laufzeit gültig bleiben, sofern ihre Laufzeit begrenzt und mit den Laufzeiten gemäß Artikel 4 vergleichbar ist.

Öffentliche Dienstleistungsaufträge können für ihre vorgesehene Laufzeit gültig bleiben, wenn ihre Beendigung unangemessene rechtliche oder wirtschaftliche Auswirkungen hätte, vorausgesetzt dass die Kommission der Weiterführung zugestimmt hat.

(4) Unbeschadet des Absatzes 3 können die zuständigen Behörden während der zweiten Hälfte des in Absatz 2 genannten Übergangszeitraums diejenigen Betreiber eines öffentlichen Dienstes von der Teilnahme an wettbewerblichen Vergabeverfahren ausschließen, die nicht nachweisen können, dass der Wert der öffentlichen Verkehrsdienste, für die sie gemäß dieser Verordnung eine Ausgleichsleistung erhalten oder ausschließliche Rechte genießen, mindestens 50 % des Werts aller von ihnen erbrachten öffentlichen Verkehrsdienste, für die sie eine Ausgleichsleistung erhalten oder ausschließliche Rechte genießen, ausmacht. Betreiber eines öffentlichen Dienstes, die die auszuschreibenden Dienste erbringen, können nicht ausgeschlossen werden. Dieses Kriterium gilt nicht für öffentliche Dienstleistungsaufträge, die als Notmaßnahme gemäß Artikel 5 Absatz 5 vergeben wurden.

Machen die zuständigen Behörden von der in Unterabsatz 1 genannten Möglichkeit Gebrauch, so hat dies ohne Diskriminierung zu erfolgen; in diesem Fall schließen sie alle potenziellen Betreiber eines öffentlichen Dienstes aus, die dieses Kriterium erfüllen, und unterrichten potenzielle Betreiber zu Beginn des Vergabeverfahrens für öffentliche Dienstleistungsaufträge von ihrer Entscheidung.

Die betroffenen zuständigen Behörden teilen der Kommission ihre Absicht, diese Vorschrift anzuwenden, mindestens zwei Monate vor der Veröffentlichung des wettbewerblichen Vergabeverfahrens mit.

#### Artikel 9

##### **Vereinbarkeit mit dem Vertrag**

(1) Eine gemäß dieser Verordnung gewährte Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen beim Betrieb öffentlicher Personenverkehrsdienste oder für die Einhaltung von in allgemeinen Vorschriften festgelegten tariflichen Verpflichtungen muss mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sein. Diese Ausgleichsleistungen sind von der Pflicht zur vorherigen Unterrichtung nach Artikel 88 Absatz 3 des Vertrags befreit.

(2) Unbeschadet der Artikel 73, 86, 87 und 88 des Vertrags können die Mitgliedstaaten weiterhin andere als die von dieser Verordnung erfassten Beihilfen für den Verkehrssektor nach Artikel 73 des Vertrags gewähren, die den Erfordernissen der Koordination des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen, und zwar insbesondere

- a) bis zum Inkrafttreten gemeinsamer Vorschriften über die Zuordnung der Infrastrukturkosten, wenn die Beihilfe Unternehmen gewährt wird, die Kosten für die von ihnen benutzte Infrastruktur zu tragen haben, während andere Unternehmen derartigen Belastungen nicht unterworfen sind. Bei der Festlegung des entsprechenden Beihilfebetrags werden die Infrastrukturkosten berücksichtigt, die konkurrierende Verkehrsträger nicht zu tragen haben;
- b) wenn mit der Beihilfe die Erforschung oder die Entwicklung von für die Gemeinschaft insgesamt wirtschaftlicheren Verkehrssystemen und -technologien gefördert werden soll.

Solche Beihilfen sind auf das Forschungs- und Entwicklungsstadium zu beschränken und dürfen nicht für die kommerzielle Nutzung dieser Verkehrssysteme und -technologien gewährt werden.

#### Artikel 10

##### **Aufhebung**

(1) Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 wird aufgehoben. Sie gilt jedoch während eines Zeitraums von drei Jahren nach Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung weiterhin für Güterbeförderungsdienste.

(2) Die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 wird aufgehoben.

#### Artikel 11

##### **Berichte**

Die Kommission legt nach Ende des in Artikel 8 Absatz 2 vorgesehenen Übergangszeitraums einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung und über die Entwicklung der Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste in der Gemeinschaft vor, in dem insbesondere die Entwicklung der Qualität der öffentlichen Personenverkehrsdienste und die Auswirkungen der Direktvergabe bewertet werden und dem erforderlichenfalls geeignete Vorschläge zur Änderung dieser Verordnung beigefügt sind.

#### Artikel 12

##### **Inkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am 3. Dezember 2009 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Straßburg am 23. Oktober 2007.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
Der Präsident  
H.-G. PÖTTERING

*Im Namen des Rates*  
Der Präsident  
M. LOBO ANTUNES

## ANHANG

**Regeln für die Gewährung einer Ausgleichsleistung in den in Artikel 6 Absatz 1 genannten Fällen**

1. Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gemäß Artikel 5 Absätze 2, 4, 5 oder 6 oder Ausgleichsleistungen im Zusammenhang mit einer allgemeinen Vorschrift sind nach den Regeln dieses Anhangs zu berechnen.
2. Die Ausgleichsleistung darf den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers eines öffentlichen Dienstes entspricht. Die Auswirkungen werden beurteilt anhand des Vergleichs der Situation bei Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung mit der Situation, die vorläge, wenn die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nicht erfüllt worden wäre. Für die Berechnung des finanziellen Nettoeffekts geht die zuständige Behörde nach dem folgenden Modell vor:

Kosten, die in Verbindung mit einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung oder einem Paket gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen entstehen, die von einer oder mehreren zuständigen Behörden auferlegt wurden und die in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag und/oder in einer allgemeinen Vorschrift enthalten sind,

abzüglich aller positiven finanziellen Auswirkungen, die innerhalb des Netzes entstehen, das im Rahmen der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung(en) betrieben wird,

abzüglich Einnahmen aus Tarifentgelten oder aller anderen Einnahmen, die in Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung(en) erzielt werden,

zuzüglich eines angemessenen Gewinns,

ergeben den finanziellen Nettoeffekt.

3. Die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung kann Auswirkungen auf mögliche Beförderungstätigkeiten eines Betreibers haben, die über die betreffende(n) gemeinwirtschaftliche(n) Verpflichtung(en) hinausgehen. Zur Vermeidung von übermäßigen oder unzureichenden Ausgleichsleistungen werden daher bei der Berechnung des finanziellen Nettoeffekts alle quantifizierbaren finanziellen Auswirkungen auf die betroffenen Netze des Betreibers berücksichtigt.
4. Die Berechnung der Kosten und Einnahmen erfolgt anhand der geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften.
5. Führt ein Betreiber eines öffentlichen Dienstes neben den Diensten, die Gegenstand einer Ausgleichsleistung sind und gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen, auch andere Tätigkeiten aus, so muss die Rechnungslegung für diese öffentlichen Dienste zur Erhöhung der Transparenz und zur Vermeidung von Quersubventionen getrennt erfolgen, wobei zumindest die folgenden Voraussetzungen erfüllt sein müssen:
  - Die Konten für jede dieser betrieblichen Tätigkeiten werden getrennt geführt, und der Anteil der zugehörigen Aktiva sowie die Fixkosten werden gemäß den geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften umgelegt.
  - Alle variablen Kosten, ein angemessener Beitrag zu den Fixkosten und ein angemessener Gewinn im Zusammenhang mit allen anderen Tätigkeiten des Betreibers eines öffentlichen Dienstes dürfen auf keinen Fall der betreffenden öffentlichen Dienstleistung zugerechnet werden.
  - Die Kosten für die öffentliche Dienstleistung werden durch die Betriebseinnahmen und die Zahlungen staatlicher Behörden ausgeglichen, ohne dass eine Übertragung der Einnahmen in einen anderen Tätigkeitsbereich des Betreibers eines öffentlichen Dienstes möglich ist.
6. Unter angemessenem Gewinn ist eine in dem betreffenden Sektor in einem bestimmten Mitgliedstaat übliche angemessene Kapitalrendite zu verstehen, wobei das aufgrund des Eingreifens der Behörde vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes eingegangene Risiko oder für ihn entfallende Risiko zu berücksichtigen ist.

- 
7. Das Verfahren zur Gewährung der Ausgleichsleistung muss einen Anreiz geben zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung
- einer wirtschaftlichen Geschäftsführung des Betreibers eines öffentlichen Dienstes, die objektiv nachprüfbar ist, und
  - der Erbringung von Personenverkehrsdiensten ausreichend hoher Qualität.
-

# **Anlage 2b**

## **Verordnung (EU) 2016/2338**

---

**VERORDNUNG (EU) 2016/2338 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS  
UND DES RATES****vom 14. Dezember 2016****zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung  
des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste****(Text von Bedeutung für den EWR)****DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN  
UNION —**

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,  
insbesondere auf Artikel 91,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen <sup>(2)</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Schienenverkehr hat das Potenzial, zu wachsen und seinen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen zu steigern und eine wichtige Rolle in einem nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätssystem zu spielen, wobei auch neue Investitionsmöglichkeiten und Arbeitsplätze geschaffen werden. Das Wachstum der Schienenpersonenverkehrsdienste hat jedoch mit der Entwicklung anderer Verkehrsträger nicht Schritt gehalten.
- (2) Der Unionsmarkt für internationale Schienenpersonenverkehrsdienste ist seit 2010 für den Wettbewerb geöffnet. Darüber hinaus haben einige Mitgliedstaaten ihre inländischen Personenverkehrsdienste für den Wettbewerb geöffnet, entweder durch die Einführung von Rechten auf freien Zugang oder durch die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder durch beides. Die Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste sollte sich positiv auf das Funktionieren des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums auswirken und zu besseren Diensten für die Nutzer führen.
- (3) In ihrem Weißbuch über die Verkehrspolitik vom 28. März 2011 kündigte die Kommission ihre Absicht an, den Binnenmarkt für Schienenverkehrsdienste zu vollenden und hierfür technische, administrative und rechtliche Hindernisse für den Zugang zum Eisenbahnmarkt auszuräumen.
- (4) Die Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums sollte die Entwicklung des Schienenverkehrs als glaubhafter Alternative zu anderen Verkehrsträgern — unter anderem in Bezug auf Preis und Qualität — fördern.

- (5) Ein spezifisches Ziel dieser Verordnung besteht darin, die Qualität, Transparenz, Effizienz und Leistungsfähigkeit von öffentlichen Schienenpersonenverkehrsdiensten zu verbessern.
- (6) Dienstleistungen auf grenzüberschreitender Ebene, die im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbracht werden, einschließlich öffentlicher Verkehrsdienste zur Erfüllung örtlicher und regionaler Verkehrsbedürfnisse, sollten der Zustimmung der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, in deren Hoheitsgebiet die Dienstleistungen erbracht werden, unterliegen.
- (7) Die zuständigen Behörden sollten Spezifikationen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im öffentlichen Personenverkehr festlegen. Diese Spezifikationen sollten kohärent zu den politischen Zielen sein, wie sie in den Mitgliedstaaten in den Strategiepapieren zur Politik für den öffentlichen Verkehr niedergelegt sind.
- (8) Spezifikationen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im öffentlichen Personenverkehr sollten, soweit möglich, positive Netzwerkeffekte herbeiführen, unter anderem in Bezug auf eine Verbesserung der Dienstleistungsqualität, des sozialen und territorialen Zusammenhalts oder der Gesamteffizienz des öffentlichen Verkehrssystems.
- (9) Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen sollten mit der Politik für den öffentlichen Verkehr im Einklang stehen. Dies verleiht den zuständigen Behörden jedoch keinen Anspruch auf eine bestimmte finanzielle Ausstattung.
- (10) Bei der Ausarbeitung von Strategiepapieren zur Politik für den öffentlichen Verkehr sollten die einschlägigen Interessengruppen entsprechend den nationalen Rechtsvorschriften konsultiert werden. Diese Interessengruppen könnten Verkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Arbeitnehmerorganisationen und Vertreter der Nutzer von öffentlichen Verkehrsdiensten umfassen.
- (11) Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die nicht nach einem wettbewerblichen Vergabeverfahren vergeben werden, sollte die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durch den Betreiber eines öffentlichen Dienstes in geeigneter Weise ausgeglichen werden, um die langfristige finanzielle Tragfähigkeit der öffentlichen Personenverkehrsdienste entsprechend den Anforderungen zu gewährleisten, die in der Politik für den öffentlichen Verkehr festgelegt sind. Insbesondere sollte eine solche Ausgleichsleistung die Aufrechterhaltung oder Entwicklung eines effizienten Managements durch den Betreiber eines öffentlichen Dienstes und die Erbringung von Personenverkehrsdiensten von ausreichend hoher Qualität sicherstellen.
- (12) Im Rahmen der Schaffung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums sollten die Mitgliedstaaten ein angemessenes Niveau des sozialen Schutzes für das Personal der Betreiber eines öffentlichen Dienstes gewährleisten.
- (13) Im Hinblick auf die angemessene Einbeziehung sozialer und arbeitsrechtlicher Erfordernisse in die Verfahren zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für öffentliche Personenverkehrsdienste sollten die Betreiber eines öffentlichen Dienstes bei der Ausführung öffentlicher Dienstleistungsaufträge die Anforderungen des Sozial- und Arbeitsrechts erfüllen, die in dem Mitgliedstaat gelten, in dem der öffentliche Dienstleistungsauftrag erteilt wurde, und die sich aus den auf nationaler und auf Unionsebene geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften und Beschlüssen sowie aus geltenden Tarifverträgen ergeben, sofern

diese nationalen Regelungen und ihre Anwendung mit dem Unionsrecht vereinbar sind.

- (14) Verlangt ein Mitgliedstaat, dass vom vorherigen Betreiber eingestelltes Personal vom neu ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes übernommen wird, so sollten diesen Arbeitnehmern die Rechte gewährt werden, auf die sie Anspruch gehabt hätten, wenn ein Übergang im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG des Rates<sup>(4)</sup> erfolgt wäre. Es sollte den Mitgliedstaaten freistehen, derartige Vorschriften zu erlassen.
- (15) Die zuständigen Behörden sollten allen interessierten Parteien relevante Informationen für die Vorbereitung eines Angebots im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens zur Verfügung stellen und dabei den legitimen Schutz vertraulicher Geschäftsinformationen gewährleisten.
- (16) Die Verpflichtung einer zuständigen Behörde, allen interessierten Parteien wesentliche Informationen für die Vorbereitung eines Angebots im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens zur Verfügung zu stellen, sollte sich nicht auf die Erstellung zusätzlicher Informationen erstrecken, wenn es solche Informationen nicht gibt.
- (17) Um den unterschiedlichen Gegebenheiten der territorialen und der politischen Organisation der Mitgliedstaaten Rechnung zu tragen, können öffentliche Dienstleistungsaufträge von einer zuständigen Behörde vergeben werden, die aus einer Gruppe von Behörden besteht. In solchen Fällen sollten klare Vorgaben existieren, die die jeweiligen Funktionen dieser Behörden bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge bestimmen.
- (18) In Anbetracht der unterschiedlichen Verwaltungsstrukturen in den Mitgliedstaaten liegt im Falle von Aufträgen für die Erbringung öffentlicher Schienenpersonenverkehrsdienste, die von einer Gruppe von zuständigen örtlichen Behörden direkt vergeben werden, die Entscheidung, welche örtlichen Behörden für „städtische Ballungsräume“ und „ländliche Gebiete“ zuständig sind, nach wie vor im Ermessen der Mitgliedstaaten.
- (19) Öffentliche Dienstleistungsaufträge für öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste sollten — außer in den in dieser Verordnung dargelegten Fällen — auf der Grundlage eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens vergeben werden.
- (20) Die Verfahren für die wettbewerbliche Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge sollten allen Betreibern offenstehen, fair sein und den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung genügen.
- (21) Im Falle außergewöhnlicher Umstände kann bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste, die im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens vergeben werden, vorübergehend eine direkte Vergabe neuer Aufträge erfolgen, um eine möglichst kostenwirksame Erbringung der Dienstleistungen sicherzustellen. Derartige Aufträge, die sich auf dieselben oder ähnliche gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erstrecken, sollten nicht verlängert werden.
- (22) Wenn auf die Bekanntmachung der Absicht, ein wettbewerbliches Vergabeverfahren durchzuführen, nur ein Betreiber sein Interesse bekundet, können die zuständigen Behörden mit diesem Betreiber Verhandlungen aufnehmen, um den Auftrag ohne weitere Bekanntmachung eines offenen Verfahrens zu vergeben.
- (23) Die Mindestschwellen für direkt vergebene öffentliche Dienstleistungsaufträge sollten

angepasst werden, um die bei öffentlichen Schienenpersonenverkehrsdiensten — im Vergleich zu den anderen unter Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates (9) fallenden Verkehrsträgern — höheren Volumen und Stückkosten zu berücksichtigen. Höhere Schwellen sollten auch für öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste gelten, bei denen der Schienenverkehrsanteil mehr als 50 % des Werts der betreffenden Dienste entspricht.

- (24) Die Schaffung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums erfordert gemeinsame Regeln für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge in diesem Sektor, wobei die spezifischen Gegebenheiten jedes Mitgliedstaats zu berücksichtigen sind.
- (25) Wenn bestimmte Voraussetzungen in Bezug auf Art und Struktur des betreffenden Eisenbahnmarkts oder Schienennetzes erfüllt sind, sollten die zuständigen Behörden befugt sein, öffentliche Dienstleistungsaufträge für öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste direkt zu vergeben, wenn ein derartiger Auftrag zu einer Verbesserung der Qualität der Dienste oder der Kosteneffizienz oder beidem führen würde.
- (26) Die zuständigen Behörden können Maßnahmen ergreifen, um den Wettbewerb zwischen den Eisenbahnunternehmen zu steigern, indem sie die Zahl der Aufträge, die sie an ein einzelnes Eisenbahnunternehmen vergeben, beschränken.
- (27) Die Mitgliedstaaten sollten dafür Sorge tragen, dass ihr Rechtssystem die Möglichkeit vorsieht, die Entscheidungen der zuständigen Behörde über die Direktvergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste nach einem leistungsgestützten Ansatz durch eine unabhängige Stelle bewerten zu lassen. Dies könnte im Rahmen einer gerichtlichen Überprüfung erfolgen.
- (28) Bei der Vorbereitung wettbewerblicher Vergabeverfahren sollten die zuständigen Behörden prüfen, ob Maßnahmen getroffen werden müssen, um einen effektiven und diskriminierungsfreien Zugang zu geeignetem Rollmaterial zu gewährleisten. Die zuständigen Behörden sollten den Prüfungsbericht öffentlich zugänglich machen.
- (29) Bestimmte zentrale Merkmale anstehender wettbewerblicher Vergabeverfahren für öffentliche Dienstleistungsaufträge müssen vollständig transparent sein, damit sich der Markt besser darauf einstellen kann.

(30) Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sollte daher entsprechend geändert werden —

**HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:**

### *Artikel 1*

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 1 Absatz 2 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, in deren Hoheitsgebiet die Dienstleistungen erbracht werden, dürfen sich gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auf öffentliche Verkehrsdienste auf grenzüberschreitender Ebene erstrecken, einschließlich jener, die örtliche und regionale Verkehrsbedürfnisse erfüllen.“

2. In Artikel 2 wird folgender Buchstabe eingefügt:

„aa), öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste' den öffentlichen Schienenpersonenverkehr mit Ausnahme des Personenverkehrs auf anderen schienengestützten Verkehrsträgern wie Untergrund- oder Straßenbahnen;“.

3. Folgender Artikel wird eingefügt:

*„Artikel 2a*

**Spezifikation der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen**

(1) Die zuständige Behörde legt Spezifikationen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste und den Anwendungsbereich dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß Artikel 2 Buchstabe e fest. Dies schließt die Möglichkeit ein, kostendeckende Dienste mit nicht kostendeckenden Diensten zusammenzufassen.

Bei der Festlegung dieser Spezifikationen und ihres Anwendungsbereichs trägt die zuständige Behörde dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit im Einklang mit dem Unionsrecht gebührend Rechnung.

Diese Spezifikationen müssen mit den politischen Zielen, die in den Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr in den Mitgliedstaaten aufgeführt sind, im Einklang stehen.

Inhalt und Format der Strategiepapiere für den öffentlichen Verkehr und die Verfahren für die Konsultation der einschlägigen Interessengruppen werden nach Maßgabe der nationalen Rechtsvorschriften festgelegt.

(2) Mit den Spezifikationen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und der entsprechenden Ausgleichsleistung für finanzielle Nettoauswirkungen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen sollen

a) die Ziele der Politik für den öffentlichen Verkehr auf kostenwirksame Weise erreicht werden und

b) die finanzielle Nachhaltigkeit der Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste gemäß den in der Politik für den öffentlichen Verkehr festgelegten Anforderungen langfristig gesichert werden.“

4. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Buchstaben a und b erhalten folgende Fassung:

„a) sind die vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die in dieser Verordnung definiert und gemäß Artikel 2a dieser Verordnung spezifiziert sind, und die betreffenden geografischen Geltungsbereiche klar festzulegen;

b) sind zuvor in objektiver und transparenter Weise aufzustellen:

i) die Parameter, anhand deren gegebenenfalls die Ausgleichsleistung berechnet wird, und

ii) die Art und der Umfang der gegebenenfalls gewährten Ausschließlichkeit; dabei ist eine übermäßige Ausgleichsleistung zu vermeiden.

Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die nicht gemäß Artikel 5 Absatz 1, Absatz 3 oder

Absatz 3b vergeben werden, werden diese Parameter so bestimmt, dass die Ausgleichsleistung den Betrag nicht übersteigen kann, der erforderlich ist, um die finanziellen Nettoauswirkungen auf die Kosten und Einnahmen zu decken, die auf die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zurückzuführen sind, wobei die vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes erzielten und einbehaltenen Einnahmen und ein angemessener Gewinn berücksichtigt werden;“.

b)Die folgenden Absätze werden eingefügt:

„(4a) Bei der Ausführung von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen halten Betreiber eines öffentlichen Dienstes die nach dem Unionsrecht, dem nationalen Recht oder Tarifverträgen geltenden sozial- und arbeitsrechtlichen Verpflichtungen ein.

(4b) Die Richtlinie 2001/23/EG findet Anwendung auf den Wechsel des Betreibers eines öffentlichen Dienstes, wenn ein solcher Wechsel einen Unternehmensübergang im Sinne jener Richtlinie darstellt.“

c)Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Verpflichtet die zuständige Behörde die Betreiber eines öffentlichen Dienstes im Einklang mit nationalem Recht dazu, bestimmte Qualitäts- und Sozialstandards einzuhalten, oder stellt sie soziale und qualitative Kriterien auf, so werden diese Standards und Kriterien in die Unterlagen des wettbewerblichen Vergabeverfahrens und die öffentlichen Dienstleistungsaufträge aufgenommen. Derartige Unterlagen des wettbewerblichen Vergabeverfahrens und öffentliche Dienstleistungsaufträge müssen gegebenenfalls auch Angaben zu den Rechten und Pflichten in Bezug auf die Übernahme von Personal, das vom vorherigen Betreiber eingestellt worden war, enthalten, unter gleichzeitiger Wahrung der Richtlinie 2001/23/EG.“

d)Folgender Absatz wird angefügt:

„(8) Öffentliche Dienstleistungsaufträge müssen den Betreiber verpflichten, der zuständigen Behörde alle für die Vergabe der öffentlichen Dienstleistungsaufträge wesentlichen Informationen zur Verfügung zu stellen; hierbei ist der legitime Schutz vertraulicher Geschäftsinformationen zu gewährleisten. Die zuständigen Behörden stellen allen interessierten Parteien relevante Informationen für die Vorbereitung eines Angebots im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens zur Verfügung und gewährleisten dabei den legitimen Schutz vertraulicher Geschäftsinformationen. Dazu gehören Informationen über Fahrgastnachfrage, Tarife, Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit den öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die Gegenstand des wettbewerblichen Vergabeverfahrens sind, sowie Einzelheiten der Infrastrukturspezifikationen, die für den Betrieb der erforderlichen Fahrzeuge bzw. des erforderlichen Rollmaterials relevant sind, um interessierten Parteien die Abfassung fundierter Geschäftspläne zu ermöglichen. Die Schieneninfrastrukturbetreiber unterstützen die zuständigen Behörden bei der Bereitstellung aller einschlägigen Infrastrukturspezifikationen. Die Nichteinhaltung der oben genannten Bestimmungen ist Gegenstand einer rechtlichen Überprüfung im Sinne von Artikel 5 Absatz 7.“

5.Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a)Absatz 2, einleitender Satz, erhält folgende Fassung:

„(2) Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, kann jede zuständige örtliche Behörde — unabhängig davon, ob es sich dabei um eine einzelne Behörde oder eine Gruppe von Behörden handelt, die integrierte öffentliche Personenverkehrsdienste anbietet — entscheiden, selbst öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit zu vergeben, über die die zuständige örtliche Behörde — oder im Falle einer Gruppe von Behörden wenigstens eine zuständige örtliche Behörde — eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht.

Im Falle öffentlicher Schienenpersonenverkehrsdienste kann die im ersten Unterabsatz genannte Gruppe von Behörden ausschließlich aus zuständigen örtlichen Behörden bestehen, deren geografischer Zuständigkeitsbereich sich nicht auf das gesamte Staatsgebiet erstreckt. Der in Unterabsatz 1 genannte öffentliche Personenverkehrsdienst oder öffentliche Dienstleistungsauftrag darf nur den Verkehrsbedarf städtischer Ballungsräume und ländlicher Gebiete oder beides decken.

Fasst eine zuständige örtliche Behörde diesen Beschluss, so gilt Folgendes:“.

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Werden die Dienste Dritter, die keine internen Betreiber sind, in Anspruch genommen, so müssen die zuständigen Behörden die öffentlichen Dienstleistungsaufträge außer in den in den Absätzen 3a, 4, 4a, 4b, 5 und 6 vorgesehenen Fällen im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens vergeben. Das für die wettbewerbliche Vergabe angewandte Verfahren muss allen Betreibern offenstehen, fair sein und den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung genügen. Nach Abgabe der Angebote und einer eventuellen Vorauswahl können in diesem Verfahren unter Einhaltung dieser Grundsätze Verhandlungen geführt werden, um festzulegen, wie der Besonderheit oder Komplexität der Anforderungen am besten Rechnung zu tragen ist.“

c) Folgende Absätze werden eingefügt:

„(3a) Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, kann bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste, die im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens vergeben werden, die zuständige Behörde entscheiden, vorübergehend neue Aufträge direkt zu vergeben, wenn sie der Auffassung ist, dass die direkte Vergabe durch außergewöhnliche Umstände gerechtfertigt ist. Derartige außergewöhnliche Umstände umfassen auch Fälle, in denen

—eine Reihe wettbewerblicher Vergabeverfahren bereits von der zuständigen Behörde oder anderen zuständigen Behörden durchgeführt werden, die die Zahl und die Qualität der Angebote beeinträchtigen könnten, welche voraussichtlich eingehen, wenn der Auftrag im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens vergeben würde, oder

—Änderungen am Umfang eines oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge erforderlich sind, um die Erbringung öffentlicher Dienste zu optimieren.

Die zuständige Behörde erlässt eine mit Gründen versehene Entscheidung und unterrichtet die Kommission unverzüglich hiervon.

Die Laufzeit der gemäß diesem Absatz vergebenen Aufträge muss in einem angemessenen

Verhältnis zu dem jeweiligen außergewöhnlichen Umstand stehen und darf in keinem Fall fünf Jahre überschreiten.

Die zuständige Behörde veröffentlicht solche Aufträge, wobei sie den legitimen Schutz vertraulicher Geschäftsinformationen und geschäftlicher Interessen berücksichtigt.

Der nachfolgende Auftrag für dieselben gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen wird nicht auf der Grundlage dieser Bestimmung vergeben.

(3b) Bei der Anwendung von Absatz 3 können die zuständigen Behörden die Anwendung des folgenden Verfahrens beschließen:

Die zuständigen Behörden können die von ihnen beabsichtigte Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags für öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste durch Veröffentlichung einer Bekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* bekannt geben.

Diese Bekanntmachung muss eine ausführliche Beschreibung der Dienstleistungen, die Gegenstand des zu vergebenden Auftrags sind, sowie Angaben zur Art und Laufzeit des Auftrags enthalten.

Die Betreiber können ihr Interesse innerhalb einer von der zuständigen Behörde festgesetzten Frist bekunden, die mindestens 60 Tage ab Veröffentlichung der Bekanntmachung betragen muss.

Wenn nach Ablauf dieser Frist

- a) nur ein Betreiber Interesse bekundet hat, an dem Verfahren zur Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrags teilzunehmen,
- b) dieser Betreiber ordnungsgemäß nachgewiesen hat, dass er tatsächlich in der Lage sein wird, die Verkehrsdienstleistung unter Einhaltung der im öffentlichen Dienstleistungsauftrag festgelegten Verpflichtungen zu erbringen,
- c) der mangelnde Wettbewerb nicht das Ergebnis einer künstlichen Einschränkung der Parameter der Auftragsvergabe ist und
- d) keine vernünftige Alternative besteht,

können die zuständigen Behörden mit diesem Betreiber Verhandlungen aufnehmen, um den Auftrag ohne weitere Veröffentlichung eines offenen Verfahrens zu vergeben.“

d) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, kann die zuständige Behörde entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt zu vergeben, wenn

- a) ihr Jahresdurchschnittswert auf weniger als 1 000 000 EUR bzw. — im Fall eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, der öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste beinhaltet — weniger als 7 500 000 EUR geschätzt wird oder
- b) sie eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 300 000 km bzw. — im Fall eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags, der öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste beinhaltet — von weniger als 500 000 km aufweisen.

Im Falle von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die direkt an kleine oder mittlere Unternehmen vergeben werden, die nicht mehr als 23 Straßenfahrzeuge betreiben, können

diese Schwellen entweder auf einen geschätzten Jahresdurchschnittswert von weniger als 2 000 000 EUR oder auf eine jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung von weniger als 600 000 km erhöht werden.“

e)Die folgenden Absätze werden eingefügt:

„(4a) Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, kann die zuständige Behörde entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge für öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste direkt zu vergeben, wenn

- a)ihres Erachtens die Direktvergabe aufgrund der jeweiligen strukturellen und geografischen Merkmale des Marktes und des betreffenden Netzes, und insbesondere der Größe, Nachfragemerkmale, Netzkomplexität, technischen und geografischen Abgeschnitten- bzw. Abgeschlossenheit sowie der von dem Auftrag abgedeckten Dienste gerechtfertigt ist und
- b)ein derartiger Auftrag zu einer Verbesserung der Qualität der Dienste oder der Kosteneffizienz oder beidem im Vergleich zu dem zuvor vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag führen würde.

Auf dieser Grundlage veröffentlicht die zuständige Behörde eine mit Gründen versehene Entscheidung und unterrichtet die Kommission innerhalb eines Monats nach der Veröffentlichung hiervon. Die zuständige Behörde kann die Vergabe des Auftrags fortsetzen.

Bei den Mitgliedstaaten, bei denen am 24. Dezember 2017 das maximale jährliche Verkehrsaufkommen weniger als 23 Mio. Zugkilometer beträgt und auf nationaler Ebene nur eine zuständige Behörde und nur ein Dienstleistungsauftrag für öffentliche Personenverkehrsdienste besteht, der das gesamte Netz umfasst, wird davon ausgegangen, dass sie die Bedingungen gemäß Buchstabe a erfüllen. Wenn eine zuständige Behörde aus einem dieser Mitgliedstaaten beschließt, einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag direkt zu vergeben, so unterrichtet der betreffende Mitgliedstaat die Kommission hiervon. Das Vereinigte Königreich kann beschließen, diesen Unterabsatz auf Nordirland anzuwenden.

Wenn die zuständige Behörde beschließt, einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag direkt zu vergeben, legt sie messbare, transparente und überprüfbare Leistungsanforderungen fest. Diese Anforderungen werden in den Auftrag aufgenommen.

Die Leistungsanforderungen erstrecken sich insbesondere auf folgende Aspekte: Pünktlichkeit der Dienste, Frequenz des Zugbetriebs, Qualität des Rollmaterials und Personenbeförderungskapazität.

Der Auftrag muss spezifische Leistungsindikatoren beinhalten, die der zuständigen Behörde regelmäßige Bewertungen ermöglichen. Der Auftrag muss außerdem wirksame und abschreckende Maßnahmen beinhalten, die zu verhängen sind, wenn das Eisenbahnunternehmen die Leistungsanforderungen nicht erfüllt.

Die zuständige Behörde führt regelmäßig Bewertungen durch, ob das Eisenbahnunternehmen seine Ziele hinsichtlich der Erfüllung der im Auftrag festgelegten Leistungsanforderungen erreicht hat, und gibt ihre Erkenntnisse öffentlich bekannt. Diese regelmäßigen Bewertungen finden mindestens alle fünf Jahre statt. Die zuständige Behörde ergreift rechtzeitig angemessene Maßnahmen, einschließlich der Verhängung wirksamer und abschreckender Vertragsstrafen, falls die erforderlichen Verbesserungen bei der Qualität der Dienste oder der

Kosteneffizienz oder beidem nicht verwirklicht werden. Die zuständige Behörde kann den nach dieser Bestimmung vergebenen Auftrag jederzeit ganz oder teilweise aussetzen oder kündigen, wenn der Betreiber die Leistungsanforderungen nicht erfüllt;

(4b) Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, kann die zuständige Behörde entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge für öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste direkt zu vergeben, wenn diese nur den Betrieb von Schienenpersonenverkehrsdiensten durch einen Betreiber betreffen, der gleichzeitig die gesamte Eisenbahninfrastruktur, auf der die Dienstleistungen erbracht werden, oder den größten Teil davon verwaltet, wenn diese Eisenbahninfrastruktur gemäß Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a oder b der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> von der Anwendung der Artikel 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 und 13 sowie des Kapitels IV jener Richtlinie ausgenommen ist.

Abweichend von Artikel 4 Absatz 3 darf die Laufzeit der gemäß diesem Absatz und gemäß Absatz 4a direkt vergebenen Aufträge zehn Jahre nicht überschreiten, es sei denn, Artikel 4 Absatz 4 findet Anwendung.

Die gemäß diesem Absatz und gemäß Absatz 4a vergebenen Aufträge werden veröffentlicht, wobei der legitime Schutz vertraulicher Geschäftsinformationen und geschäftlicher Interessen zu berücksichtigen ist.

<sup>(1)</sup> Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).“

f) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Die zuständige Behörde kann im Fall einer Unterbrechung des Verkehrsdienstes oder bei unmittelbarer Gefahr des Eintretens einer solchen Situation Notmaßnahmen ergreifen.

Die Notmaßnahmen bestehen in der Direktvergabe oder einer förmlichen Vereinbarung über die Ausweitung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder einer Auflage, bestimmte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu übernehmen. Der Betreiber eines öffentlichen Dienstes hat das Recht, gegen den Beschluss zur Auferlegung der Übernahme bestimmter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen Widerspruch einzulegen. Der Zeitraum, für den ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag als Notmaßnahme vergeben, ausgeweitet oder dessen Übernahme auferlegt wird, darf zwei Jahre nicht überschreiten.“

g) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(6a) Um den Wettbewerb zwischen den Eisenbahnunternehmen zu steigern, können die zuständigen Behörden entscheiden, dass Aufträge für öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste, die Teile desselben Netzes oder Streckenpakets betreffen, an unterschiedliche Eisenbahnunternehmen zu vergeben sind. Zu diesem Zweck können die zuständigen Behörden vor Beginn des wettbewerblichen Vergabeverfahrens entscheiden, die Zahl der Aufträge zu begrenzen, die an ein und dasselbe Eisenbahnunternehmen vergeben werden.“

h) In Absatz 7 wird nach Unterabsatz 1 folgender Unterabsatz eingefügt:

„Für Fälle gemäß den Absätzen 4a und 4b beinhalten diese Maßnahmen die Möglichkeit, eine Bewertung der von der zuständigen Behörde getroffenen und mit Gründen versehenen

Entscheidung durch eine von dem betreffenden Mitgliedstaat benannte unabhängige Stelle zu verlangen. Das Ergebnis dieser Bewertung wird im Einklang mit nationalem Recht öffentlich zugänglich gemacht.“

6.Folgender Artikel wird eingefügt:

*„Artikel 5a*

### **Eisenbahn-Rollmaterial**

(1) Im Hinblick auf die Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens prüfen die zuständigen Behörden, ob Maßnahmen getroffen werden müssen, um einen effektiven und diskriminierungsfreien Zugang zu geeignetem Rollmaterial zu gewährleisten. Bei dieser Prüfung wird berücksichtigt, ob es auf dem betreffenden Markt Leasing-Unternehmen für Rollmaterial oder sonstige Marktteilnehmer, die das Leasing von Rollmaterial anbieten, gibt. Der Prüfungsbericht wird öffentlich zugänglich gemacht.

(2) Die zuständigen Behörden können im Einklang mit dem nationalen Recht und unter Einhaltung der Vorschriften über staatliche Beihilfen entscheiden, angemessene Maßnahmen zur Gewährleistung eines effektiven und diskriminierungsfreien Zugangs zu geeignetem Rollmaterial zu ergreifen. Diese Maßnahmen können Folgendes umfassen:

- a)den Erwerb des für die Ausführung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu verwendenden Rollmaterials durch die zuständige Behörde im Hinblick auf die Bereitstellung für den ausgewählten Betreiber des öffentlichen Dienstes zu Marktpreisen oder als Teil des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b, Artikel 6 und gegebenenfalls dem Anhang,
- b)die Übernahme einer Bürgschaft durch die zuständige Behörde für die Finanzierung des für die Ausführung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu verwendenden Rollmaterials zu Marktpreisen oder als Teil des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b, Artikel 6 und, soweit er anzuwenden ist, dem Anhang, einschließlich einer Bürgschaft zur Abdeckung des Restwertrisikos,
- c)das Eingehen einer Verpflichtung der zuständigen Behörde in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag, das Rollmaterial zu vorab definierten finanziellen Konditionen am Ende der Laufzeit des Auftrags zu Marktpreisen zu übernehmen, oder
- d)die Zusammenarbeit mit anderen zuständigen Behörden, um einen größeren Rollmaterialpark zu schaffen.

(3) Wenn einem neuen Betreiber eines öffentlichen Verkehrsdienstes Rollmaterial zur Verfügung gestellt wird, nimmt die zuständige Behörde alle verfügbaren Informationen über die Kosten für die Instandhaltung des Rollmaterials und seinen physischen Zustand in die Vergabeunterlagen auf.“

7.Artikel 6 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Jede Ausgleichsleistung im Zusammenhang mit einer allgemeinen Vorschrift oder einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag entspricht unabhängig von den Vergabemodalitäten dem Artikel 4. Jede wie auch immer beschaffene Ausgleichsleistung im Zusammenhang mit einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag, der nicht gemäß Artikel 5 Absatz 1, Absatz 3 oder Absatz 3b

vergeben wurde oder im Zusammenhang mit einer allgemeinen Vorschrift steht, unterliegt darüber hinaus den Bestimmungen des Anhangs.“

8. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Jede zuständige Behörde macht einmal jährlich einen Gesamtbericht über die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen öffentlich zugänglich. Dieser Bericht beinhaltet den Beginn und die Laufzeit der öffentlichen Dienstleistungsaufträge, die ausgewählten Betreiber öffentlicher Dienste sowie die diesen Betreibern zur Abgeltung gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte. Der Bericht unterscheidet nach Busverkehr und schienengebundenem Verkehr, er muss eine Kontrolle und Beurteilung der Leistungen, der Qualität und der Finanzierung des öffentlichen Verkehrsnetzes ermöglichen und gegebenenfalls Informationen über Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit enthalten. Der Bericht muss ferner die politischen Ziele, wie sie in den Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr in dem betreffenden Mitgliedstaat aufgeführt sind, berücksichtigen. Die Mitgliedstaaten erleichtern den Zugang zu diesen Berichten, zum Beispiel über ein gemeinsames Internet-Portal.“

b) In Absatz 2 Unterabsatz 1 wird folgender Buchstabe angefügt:

„d) der geplante Beginn und die geplante Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags.“

9. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Unbeschadet des Absatzes 3

i) gilt Artikel 5 ab dem 3. Dezember 2019 für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge für Personenverkehrsdienste auf der Straße und auf anderen schienengestützten Verkehrsträgern als der Eisenbahn, wie Untergrund- oder Straßenbahnen;

ii) gilt Artikel 5 ab dem 3. Dezember 2019 für öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste;

iii) finden Artikel 5 Absatz 6 und Artikel 7 Absatz 3 ab dem 25. Dezember 2023 keine Anwendung mehr.

Die Laufzeit von Aufträgen, die gemäß Artikel 5 Absatz 6 zwischen dem 3. Dezember 2019 und dem 24. Dezember 2023 vergeben werden, beträgt höchstens zehn Jahre.

Bis zum 2. Dezember 2019 treffen die Mitgliedstaaten Maßnahmen, um Artikel 5 schrittweise anzuwenden und ernste strukturelle Probleme insbesondere hinsichtlich der Transportkapazität zu vermeiden.

Binnen sechs Monaten nach dem 25. Dezember 2020 legen die Mitgliedstaaten der Kommission einen Fortschrittsbericht vor, in dem die Umsetzung der Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die mit Artikel 5 im Einklang stehen, dargelegt wird. Die Kommission führt auf der Grundlage der Fortschrittsberichte der Mitgliedstaaten eine Überprüfung durch und unterbreitet gegebenenfalls Gesetzgebungsvorschläge.“

b) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(2a) Öffentliche Dienstleistungsaufträge für öffentliche Schienenpersonenverkehrsdienste,

die auf der Grundlage eines anderen als eines fairen wettbewerblichen Vergabeverfahrens ab dem 24. Dezember 2017 bis zum 2. Dezember 2019 direkt vergeben werden, können für ihre vorgesehene Laufzeit gültig bleiben. Abweichend von Artikel 4 Absatz 3 darf die Laufzeit dieser Aufträge zehn Jahre nicht überschreiten, es sei denn, Artikel 4 Absatz 4 findet Anwendung.“

c) Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) ab dem 26. Juli 2000 und vor dem 24. Dezember 2017 nach einem anderen Verfahren als einem fairen wettbewerblichen Vergabeverfahren.“

## *Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am 24. Dezember 2017 in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Straßburg am 14. Dezember 2016.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

M. SCHULZ

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

I. KORČOK

---

<sup>(1)</sup> [ABl. C 327 vom 12.11.2013, S. 122.](#)

<sup>(2)</sup> [ABl. C 356 vom 5.12.2013, S. 92.](#)

<sup>(3)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 26. Februar 2014 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Standpunkt des Rates nach erster Lesung vom 17. Oktober 2016 ([ABl. C 430 vom 22.11.2016, S. 4](#)). Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 14. Dezember 2016 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(4)</sup> Richtlinie 2001/23/EG des Rates vom 12. März 2001 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Wahrung von Ansprüchen der Arbeitnehmer beim Übergang von Unternehmen, Betrieben oder Unternehmens- oder Betriebsteilen ([ABl. L 82 vom 22.3.2001, S. 16](#)).

<sup>(5)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates ([ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1](#)).

---

# **Anlage 3a**

## **Allgemeine Vorschrift des Landkreises Cuxhaven**

**Richtlinie des Landkreises Cuxhaven vom  
2.10.2019**

**A) über die Festsetzung des Gemeinschaftstarifs für den  
Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) in  
seinem Geltungsbereich als Höchsttarif**

**u n d**

**B) über die Gewährung von Ausgleichszahlungen  
für den Ausbildungsverkehr im straßengebundenen  
öffentlichen Personennahverkehr**

**u n d**

**C) über die Finanzierung der Anschlussmobilität HVV  
im Busverkehr im Landkreis Cuxhaven**

**A) Festsetzung des Gemeinschaftstarifs für den Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) in seinem Geltungsbereich als Höchsttarif**

- 1) Der Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) wird in seinem Geltungsbereich im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift als Höchsttarif im Sinne von Artikel 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 festgesetzt.

Die damit verbundene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung umfasst

- a) die Beförderung von Fahrgästen im Linienverkehr nach §§ 42, 43 PBefG im Gebiet des Landkreises Cuxhaven zu den jeweils von der Genehmigungsbehörde zugestimmten Beförderungsentgelten, Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des VBN-Gemeinschaftstarifs. Die aus der Anwendung des VBN-Tarifs erzielten Einnahmen werden der VBN-GmbH sowie dem Landkreis Cuxhaven gemeldet und unterliegen den Regelungen des gültigen VBN-Durchführungsvertrags. Das Tarifwerk für den VBN sowie die betroffenen Linien und Linienabschnitte ist in seiner jeweils aktuellen Fassung im Internet abrufbar – [www.vbn.de](http://www.vbn.de);
- b) den Abschluss eines Kooperationsvertrag mit dem Landkreis Cuxhaven (Muster Kooperationsvertrag - **Anlage 1**);

Geografischer Geltungsbereich der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung ist das Gebiet des Landkreises Cuxhaven, das in das Verbundgebiet des VBN fällt.

- 2) Unternehmen, welche auf ihren Verkehren gemäß Ziffer 1 Buchstabe a) den VBN-Gemeinschaftstarif anwenden, haben Anspruch auf einen Ausgleich des finanziellen Nettoeffekts gemäß Ziffer 2 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007. Der Ausgleich der Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste wird wie folgt berechnet:

2.1) Im Geltungsbereich des VBN-Gemeinschaftstarifs im Landkreis Cuxhaven mit Ausnahme der Teilnetze 2 und 5 des Nahverkehrsplans des Landkreises Cuxhaven

- a) Für die Anerkennung des VBN-Gemeinschaftstarifs leistet der Landkreis Cuxhaven für die durch den Landkreis Cuxhaven als Träger der Schülerbeförderung bei den Verkehrsunternehmen bestellten Schülersammelzeitkarten (SSZK) einen Ausgleich gemäß Nr. 2.1) c).
- b) Für die Anerkennung des VBN-Gemeinschaftstarifs in Bezug auf die allgemeinen Fahrkarten leistet der Landkreis Cuxhaven keinen Ausgleich.
- c) Der Landkreis Cuxhaven stellt den Unternehmen für die Anwendung des VBN-Gemeinschaftstarifs Ausgleichszahlungen in begrenzter Höhe nach **Anlage 2** zur Verfügung.
- d) Der Ausgleich gemäß Nr. 2.1) c) wird vom Landkreis Cuxhaven als echter nicht steuerbarer Zuschuss im Sinne der Aussage der OFD Hannover vom 12.03.1997 an gesehen. Sollte sich durch eine Änderung des Rechtsrahmens, durch entsprechende Rechtsprechung oder anderes dieses als fehlerhaft erweisen, sind Schadensersatzansprüche der Unternehmen gegenüber dem Landkreis Cuxhaven ausgeschlossen. Sofern Steuern zu entrichten sind, tragen diese die anspruchsberechtigten Unternehmen.

2.2) Im Geltungsbereich des VBN-Gemeinschaftstarifs im Landkreis Cuxhaven im Bereich der Teilnetze 2 und 5 des Nahverkehrsplans des Landkreises Cuxhaven

- a) Für die Anerkennung des VBN-Gemeinschaftstarifs leistet der Landkreis Cuxhaven einen Ausgleich gemäß Nr. 2.2) c).
- b) Es wird sowohl ein Ausgleich für die durch den Landkreis Cuxhaven als Träger der Schülerbeförderung bei den Verkehrsunternehmen bestellten Schülersammelzeitkarten (SSZK) als auch für die Anerkennung des VBN-Gemeinschaftstarifs in Bezug auf die allgemeinen Fahrkarten geleistet.
- c) Der Landkreis Cuxhaven stellt den Unternehmen in den Teilnetzen 2 und 5 des Nahverkehrsplans für die Anwendung des VBN-Gemeinschaftstarifs Ausgleichszahlungen in begrenzter Höhe nach **Anlage 3** zur Verfügung.
- d) Der Ausgleich gemäß Nr. 2.2) c) wird vom Landkreis Cuxhaven als echter nicht steuerbarer Zuschuss im Sinne der Aussage der OFD Hannover vom 12.03.1997 an gesehen. Sollte sich durch eine Änderung des Rechtsrahmens, durch entsprechende Rechtsprechung oder anderes dieses als fehlerhaft erweisen, sind Schadensersatzansprüche der Unternehmen gegenüber dem Landkreis Cuxhaven ausgeschlossen. Sofern Steuern zu entrichten sind, tragen diese die anspruchsberechtigten Unternehmen.

## B) Gewährung von Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr

- 1) Die ausreichende Verkehrsbedienung für Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr ist sicherzustellen.

Bestandteil dieser Verpflichtung ist,

- a) dass Zeitfahrausweise im straßengebundenen Ausbildungsverkehr auf sämtlichen Linienverkehren um mindestens 25 vom Hundert gegenüber Zeitfahrausweisen des Nichtausbildungsverkehrs mit räumlich und zeitlich vergleichbarer Gültigkeit ermäßigt werden;

Ausbildungsverkehr ist die Beförderung von Auszubildenden im Sinne des § 1 Abs. 1 der Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr vom 02.08.1977 (BGBl. I, S. 1460), zuletzt geändert durch Artikel 5 Nr. 3 des Gesetzes vom 23.03.2005 (BGBl. I, S. 931, 965);

erstreckt sich ein Linienverkehr auch auf ein Gebiet außerhalb von Niedersachsen, so endet die Verpflichtung an der Landesgrenze;

- b) der Abschluss eines Kooperationsvertrag mit dem Landkreis Cuxhaven (Muster Kooperationsvertrag - **Anlage 1**).

- 2) Zur Sicherstellung eines hochwertigen und kostengünstigen Verkehrsangebots im Ausbildungsverkehr und bei der Beförderung im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr insgesamt gewährt der Landkreis Cuxhaven den Verkehrsunternehmen ab dem Kalenderjahr 2017 die in der **Anlage 5** aufgeführten Ausgleichszahlungen.

- 3) Der Stadt Cuxhaven wird als eigene Aufgabenträgerin für den öffentlichen Personennahverkehr ein Betrag in Höhe von 114.281,00 € zur Verfügung gestellt. Dieser Betrag ergibt sich aus § 45a PBefG für die Verkehrsleistungen im Linienverkehr im Gebiet der Stadt Cuxhaven.

### C) Gewährung von Ausgleichszahlungen für die Finanzierung der Anschlussmobilität HVV im Busverkehr im Landkreis Cuxhaven

- 1) Die ausreichende Verkehrsbedienung im Geltungsbereich des HVV im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Cuxhaven ist sicherzustellen.

Bestandteil dieser Verpflichtung ist,

- a) es Einzel- (bis Hemmoor) bzw. Zeitkartennutzern (HVV-Fahrkarten) zu ermöglichen, alle Busse im Tarifgebiet des VNN-Regionaltarifs zum/vom Bahnhof zu nutzen.  
Zusätzlich muss im Rahmen der Wochenend-Regelung des HVV jeder allgemeinen Zeitkartennutzer – unabhängig von der räumlichen Gültigkeit seiner Karte - alle bestehenden Verkehre an Sonnabenden und Sonntagen im gesamten – zukünftig auch im erweiterten – Verbundgebiet nutzen können sowie eine weitere Person und bis zu drei Kinder mitnehmen können.
- b) der Abschluss eines Kooperationsvertrag mit dem Landkreis Cuxhaven (Muster Kooperationsvertrag - **Anlage 1**).

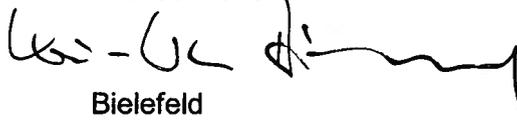
- 2) Der Landkreis Cuxhaven stellt den Unternehmen in den Teilnetzen 3 und 4 des Nahverkehrsplans für die Sicherstellung der Anschlussmobilität HVV im Busverkehr im Landkreis Cuxhaven Ausgleichszahlungen in begrenzter Höhe nach **Anlage 6** zur Verfügung.

## Allgemeine Regelungen und Festsetzungen

- 1) Unternehmen, welche Ausgleichszahlungen nach Ziffer A) 2 und B) 2 erhalten und auch anderen betrieblichen Tätigkeiten als der Beförderung von Fahrgästen mit Fahrausweisen des VBN-Gemeinschaftstarifs nachgehen, haben eine Trennungsrechnung einzurichten. Die Durchführungsvorschriften für die Trennungsrechnung ergeben sich aus Ziffer 5 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007. Die Schlüsselung von Querschnittsfunktionen hat nach den Grundsätzen der Sachgerechtigkeit und Stetigkeit zu erfolgen. Die Trennungsrechnung muss den gleichen Zeitraum wie die Jahresabschlüsse umfassen.
- 2) Unternehmen, welche einen Ausgleich nach Ziffer A) 2 und B) 2 erhalten, verpflichten sich, die Regelungen der Nrn. 1 bis 6 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 einzuhalten. Hierzu legen sie dem Landkreis Cuxhaven alle zwei Jahre eine Bestätigung eines Steuerberaters oder Wirtschaftsprüfers vor, der zufolge sämtliche Regeln des Anhangs eingehalten werden.
- 3) Der Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung gemäß Nr. 7 Anstr. 1 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 ergibt sich daraus, dass die Unternehmen nach Maßgabe des Kooperationsvertrags das Marktrisiko tragen und keinen Anspruch auf einen Verlustausgleich im Nachhinein haben.
- 4) Der Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung der Erbringung von Personenverkehrsdiensten ausreichend hoher Qualität gemäß Nr. 7 Anstr. 2 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 ergibt sich aus dem Kooperationsvertrag zwischen dem Unternehmen und dem Landkreis Cuxhaven.
- 5) Die Erstattung einer festgestellten Überkompensation und deren Verzinsung richtet sich nach der Bekanntmachung der Europäischen Kommission vom 15.11.2007 (ABIEU Nr. C 272/4).
- 6) Die Veröffentlichung des Gesamtberichts gemäß Artikel 7 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt durch den Landkreis Cuxhaven.
- 7) Diese Allgemeine Vorschrift gilt mit Wirkung vom 01.11.2019 und läuft auf unbestimmte Dauer.

Cuxhaven, den 16. Oktober 2019

Landkreis Cuxhaven



Bielefeld

Landrat

**Vertrag zwischen  
dem  
Landkreis Cuxhaven  
und  
dem Verkehrsunternehmen xy  
über**

**die Gewährung eines Zuschusses zur Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedien-  
ung im ÖPNV für die Bevölkerung im Landkreis Cuxhaven auf Grundlage der  
Richtlinie des Landkreises Cuxhaven  
vom TT.MM.JJJJ**

**Präambel**

Das Verkehrsunternehmen xy betreibt als Vertragspartner im Landkreis Cuxhaven die Linien-  
verkehre xy nach §§ 42, 43 PBefG des Teilnetzes x des Nahverkehrsplans des Landkreises  
Cuxhaven im Gebiet des Geltungsbereichs des Tarifs der Verkehrsverbund Bremen/Nieder-  
sachsen GmbH und/oder ermäßigt Zeitfahrausweise im straßengebundenen Ausbildungsver-  
kehr auf sämtlichen Linienverkehren um mindestens 25 vom Hundert gegenüber Zeitfahraus-  
weisen des Nichtausbildungsverkehrs mit räumlich und zeitlich vergleichbarer Gültigkeit.

**§ 1**

**Vertragsgegenstand**

- (1) Der Vertrag regelt die Rahmenbedingungen für den von dem Verkehrsunternehmen xy als Vertragspartner nach Maßgabe der ihm erteilten personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen aufzunehmenden Betrieb im straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Cuxhaven. Grundlage des Verkehrs sind die Vorschriften des PBefG. Ziel ist die Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedien-  
ung im ÖPNV für die Bevölkerung.
- (2) Das Verkehrsunternehmen bleibt Träger der sich aus Gesetzen, Verordnungen oder öffentlich-rechtlichen Genehmigungen ergebenden Rechte und Pflichten.

**§ 2**

**Verkehrsangebot und Tarife**

Basis des zu gewährleistenden Betriebs ist das bestehende ÖPNV- Angebot. Grundsätzliche Veränderungen dieses Angebots nach Art und Umfang erfolgen im Einvernehmen von Land-  
kreis und dem Verkehrsunternehmen.

### § 3

#### Finanzierungsregelungen

- (1) Im Verkehrsgebiet gilt der jeweils genehmigte Tarif. Auf Linien im Verkehrsbereich des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN) kommt dabei der Tarif des VBN zur Anwendung. Die aus der Anwendung des VBN-Tarifs erzielten Einnahmen werden der VBN-GmbH sowie dem Landkreis Cuxhaven gemeldet und unterliegen den Regelungen des gültigen VBN-Durchführungsvertrags.
- (2) Im Rahmen der Erfüllung seiner Aufgaben als Träger der Schülerbeförderung gemäß § 114 Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG) bestellt der Landkreis Cuxhaven für Schülerinnen und Schüler aus dem Geltungsbereich des VBN-Tarifs Schülersammelzeitkarten (SSZK) entsprechend dem geltenden VBN-Tarif.
- (3) Sofern mehrere Unternehmen gemeinschaftlich die Genehmigungen nach §§ 42, 43 PBefG innehaben, benennen die Verkehrsunternehmen ein Unternehmen, das zentral die Bestellung und Abrechnung der SSZK sowie die Abrechnung des Ausgleichs nach A) Ziffer 2.1 Buchstabe c) und A) Ziffer 2.2 Buchstabe c) sowie B) Ziffer 2 der Richtlinie des Landkreises Cuxhaven vom 08.11.2017 vornimmt.
- (4) Die Abrechnung der durch den Landkreis Cuxhaven bestellten SSZK erfolgt monatlich durch das Verkehrsunternehmen.
- (5) Der Ausgleich nach A) Ziffer 2.1 Buchstabe c) der Richtlinie erfolgt in zwölf gleichbleibenden Teilbeträgen zum 20. eines Monats.
- (6) Der Ausgleich nach A) Ziffer 2.2 Buchstabe c) der Richtlinie erfolgt in Bezug auf die SSZK in zwölf gleichbleibenden Teilbeträgen zum 20. eines Monats und in Bezug auf die allgemeinen Fahrkarten quartalsweise in vier gleichbleibenden Teilbeträgen zum 20.02., 20.05., 20.08. und 20.11. eines Jahres.
- (7) Zeitfahrausweise sind im straßengebundenen Ausbildungsverkehr auf sämtlichen Linienverkehren um mindestens 25 vom Hundert gegenüber Zeitfahrausweisen des Nichtausbildungsverkehrs mit räumlich und zeitlich vergleichbarer Gültigkeit ermäßigt anzubieten.
- (8) Der Ausgleich nach B) Ziffer 2 der Richtlinie erfolgt in zwei gleichbleibenden Beträgen halbjährlich zum 01.06. und 01.12. eines Jahres.
- (9) In den Teilnetzen 3 und 4 des Nahverkehrsplans des Landkreises Cuxhaven ist die Anschlussmobilität HVV im Busverkehr sicherzustellen.
- (10) Der Ausgleich nach B) Ziffer 2 der Richtlinie erfolgt in zwei gleichbleibenden Beträgen halbjährlich zum 01.06. und 01.12. eines Jahres.

### § 4

#### Laufzeit und Kündigung

- (1) Dieser Vertrag tritt am TT.MM.JJ in Kraft und wird für die Laufzeit der Genehmigungen nach §§ 42, 43 PBefG bis zum TT.MM.JJJJ geschlossen, bzw. solange der Vertragspartner die Genehmigungen innehat.

- (2) Der Vertrag kann von den Vertragspartnern nur aus wichtigem Grund, den der kündigende Teil nicht zu vertreten hat und der diesem das Aufrechterhalten des Vertrags unzumutbar macht, vorzeitig gekündigt werden (außerordentliche Kündigung). Ein wichtiger Grund zur Kündigung ist insbesondere dann gegeben, wenn einer der nachstehenden Punkte zum Tragen kommt.
- ein Insolvenz-, Vergleichs- oder Liquidationsverfahren gegenüber dem Verkehrsunternehmen beantragt, eröffnet oder mangels Masse abgelehnt wird,
  - dem Verkehrsunternehmen für einen vertragsrelevanten Verkehr die Genehmigung nach § 25 PBefG durch die Genehmigungsbehörde widerrufen wird,
  - dem Landkreis die Fortführung des Vertragsverhältnisses aufgrund ganz gravierenden Fehlverhaltens des Verkehrsunternehmens oder seines Personals nicht mehr zuzumuten ist,
  - wesentliche Änderungen des Rechtsrahmens auf nationaler oder EU-Ebene oder entsprechender Rechtsprechung.
  - Die Kündigung aus wichtigem Grund ist ohne Einhaltung einer Frist zulässig.
- (3) Sofern die Vertragspartner keine andere Vereinbarung treffen, ist im Falle der außerordentlichen Kündigung das Verkehrsunternehmen verpflichtet, die ihm obliegende Verkehrsleistung bis zum 31. Juli des laufenden Jahres zu erbringen, insbesondere vorher keinen Entbindungsantrag gem. § 21 Abs. 4 PBefG zu stellen. Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, im Falle der außerordentlichen Kündigung unter Beachtung der mit dem Landkreis getroffenen Vereinbarungen die entsprechenden genehmigungsrechtlichen Anträge zu stellen.
- (4) Eine Kündigung bedarf der Schriftform.

## **§ 5 Schlussbestimmungen**

- (1) Nebenabreden zu diesem Vertrag bestehen nicht. Nebenabreden und Änderungen dieses Vertrags bedürfen der Schriftform.
- (2) Dieser Vertrag ersetzt alle bisherigen Vereinbarungen zwischen dem Landkreis und dem Verkehrsunternehmen. Verträge zwischen dem Verkehrsunternehmen und kreisangehörigen Gemeinden über die Erbringung und Finanzierung von Verkehrsdienstleistungen bleiben unberührt.
- (3) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrags unwirksam sein oder werden oder aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrags für eine der Vertragsparteien insgesamt unzumutbar wird, so wird die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen des Vertrags hiervon nicht berührt. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung ist diejenige gesetzlich oder rechtlich zulässige Bestimmung zu vereinbaren, die dem ursprünglichen Vertragsgedanken am nächsten kommt. Diese wird dem Vertrag nach einvernehmlichen Beschluss beider Vertragsparteien hinzugefügt.
- (4) Der Landkreis und die Verkehrsunternehmen erhalten je eine Ausfertigung des Vertrags.

(5) Gerichtsstand ist Cuxhaven.

OO, den TT.MM.JJJJ

---

xy

Cuxhaven, den TT.MM.JJJJ

---

Landkreis Cuxhaven, Der Landrat

**Geltungsbereich des VBN-Gemeinschaftstarifs im Landkreis Cuxhaven mit Ausnahme der Teilnetze 2 und 5 des Nahverkehrsplans des Landkreises Cuxhaven**

Für die Anerkennung des VBN-Gemeinschaftstarifs leistet der Landkreis Cuxhaven für die durch den Landkreis Cuxhaven als Träger der Schülerbeförderung bei den Verkehrsunternehmen bestellten Schülersammelzeitkarten (SSZK) einen Ausgleich.

Der Ausgleich für die Anwendung des VBN-Gemeinschaftstarifs in den Preisstufen A bis D des VBN-Gemeinschaftstarifs beträgt im Teilnetz 3 90.000 € und für das Teilnetz 6 900.000 €. Für die übrigen Preisstufen im VBN-Gemeinschaftstarif erfolgt kein Ausgleich. Die Ausgleichsbeträge werden jährlich zum 01.01. gemäß der in der **Anlage 4** dargestellten Indices dynamisiert. Die Dynamisierung erfolgt erstmals zum 01.01.2017.

Für die Teilnetze 1 und 4 fällt kein Ausgleich da, da die Verkehrsleistungen dieser Teilnetze außerhalb des Geltungsbereichs des VBN-Gemeinschaftstarifs erbracht werden.

**Geltungsbereich des VBN-Gemeinschaftstarifs im Landkreis Cuxhaven im Bereich der Teilnetze 2 und 5 des Nahverkehrsplans des Landkreises Cuxhaven**

Für die Anerkennung des VBN-Gemeinschaftstarifs leistet der Landkreis Cuxhaven für die durch den Landkreis Cuxhaven als Träger der Schülerbeförderung bei den Verkehrsunternehmen bestellten Schülersammelzeitkarten (SSZK) einen Ausgleich.

Der Ausgleich für die Anwendung des VBN-Gemeinschaftstarifs in den Preisstufen A bis D des VBN-Gemeinschaftstarifs beträgt im Teilnetz 2 255.000 € und für das Teilnetz 5 435.000 €. Für die übrigen Preisstufen im VBN-Gemeinschaftstarif erfolgt kein Ausgleich. Die Ausgleichsbeträge werden jährlich zum 01.01. gemäß der in der **Anlage 4** dargestellten Indices dynamisiert. Die Dynamisierung erfolgt erstmals zum 01.01.2017.

Für die Anerkennung des VBN-Gemeinschaftstarifs im Bereich der allgemeinen Fahrkarten in den Preisstufen A bis D des VBN-Gemeinschaftstarifs leistet der Landkreis Cuxhaven im Teilnetz 2 einen Ausgleich in Höhe von 30.000 €\* und im Teilnetz 5 einen Ausgleich von 80.000 €. Für die übrigen Preisstufen im VBN-Gemeinschaftstarif erfolgt kein Ausgleich. Die Ausgleichsbeträge werden jährlich zum 01.01. gemäß der in der **Anlage 4** dargestellten Indices dynamisiert. Die Dynamisierung erfolgt erstmals zum 01.01.2017.

Soweit die Unternehmen Ausgleichszahlungen von Dritten aus einem anderen Rechtsgrund (z. B. aus Verträgen/aus Einnahmeaufteilungen) für die Anwendung des VBN-Gemeinschaftstarif im Gebiet des Landkreises Cuxhaven erhalten, erfolgt dieser Ausgleich

Dritter vorrangig und ist auf die Ausgleichszahlungen des Landkreises Cuxhaven aus der Richtlinie des Landkreises Cuxhaven vom 18.11.2015 über die Festsetzung des Gemeinschaftstarifs für den Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) in seinem Geltungsbereich als Höchstarif anzurechnen, so dass sich die Ausgleichszahlungen des Landkreises Cuxhaven entsprechend reduzieren.

---

**Hinweis:**

- \* Der Betrag deckt auch die Anschlussicherung in Bremerhaven ab und teilt sich wie folgt auf:  
Erbringung der Verkehrsleistungen im Teilnetz 2 - 3.000 €, Anschlussicherung in Bremerhaven 27.000 €.

**Indices zur Dynamisierung aufgrund von Kostensteigerungen**

	<b>Gewicht</b>	<b>Bezeichnung Statistisches Bundesamt <sup>1)</sup></b>	<b>Wert</b>
Treibstoff	20%	Code: 61241 - 004 Erzeugerpreisindices gewerbliche Produkte Deutschland, Monate, Güterverzeichnis (GP 2009 ausgewählte 9-Stellen), GP09-1920260052 Dieselkraftstoff, bei Abgabe an den Großverbraucher (Jahr 2010=100)	
Lohn	60%	Code: 62221 - 002 Indices der Tarifverdienste, Wochenarbeitszeit: Deutschland, Quartale, Geschlecht, Wirtschaftszweige Index des tariflichen Stundenverdienstes ohne Sonderzahlung, gesamt, Deutschland Personenbeförderung im Landverkehr (ohne Eisenbahnverkehr) WZ08-493 (Jahr 2010=100)	
Busse	10%	Code: 61241 - 004 Erzeugerpreisindex gewerblicher Produkte Deutschland, Monate, Güterverzeichnis (GP 2009 2-/ 3-/ 4-/5-Stellen), GP09-29104 Lkw, Straßenzugmaschinen, Fahrgestelle (Jahr 2010=100)	
Lebenshaltung	10%	Code: 61111 - 004 Verbraucherpreisindex: Deutschland, Monate, Klassifikation der Verwendungszwecke des Individualkonsums (COICOP 2-4 Steller Hierarchie) (CC99 – Verbraucherpreisindex insgesamt) (Jahr 2010=100)	

1) Alle Indices sind auf der Internetseite des Statistischen Bundesamtes <http://www.destatis.de> unter der Datenbank GENESIS-Online abrufbar.

**Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr**

Für die ausreichende Verkehrsbedienung für Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr und dafür, dass Zeitfahrausweise im straßengebundenen Ausbildungsverkehr auf sämtlichen Linienverkehren um mindestens 25 vom Hundert gegenüber Zeitfahrausweisen des Nichtausbildungsverkehrs mit räumlich und zeitlich vergleichbarer Gültigkeit ermäßigt werden, werden folgende Ausgleichszahlungen gewährt:

Verkehre im Bereich der Teilnetze des Nahverkehrsplans des Landkreises Cuxhaven:

Teilnetz 1*		
Verkehrsbereich Stadt Cuxhaven	Ausgleichsbetrag	114.281,00 €
Teilnetz 2		
Verkehrsbereich Nordholz/Land Wursten/Langen	Ausgleichsbetrag	201.174,00 €
Teilnetz 3		
Verkehrsbereich Land Hadeln	Ausgleichsbetrag	111.072,00 €
Teilnetz 4		
Verkehrsbereich Am Dobrock/Hemmoor/Lamstedt	Ausgleichsbetrag	221.253,00 €
Teilnetz 5		
Verkehrsbereich Bederkesa	Ausgleichsbetrag	53.719,00 €
Teilnetz 6		
Verkehrsbereich Beverstedt, Hagen, Loxstedt, Schiffdorf	Ausgleichsbetrag	414.158,00 €

Verkehre außerhalb der Teilnetze des Nahverkehrsplans des Landkreises Cuxhaven:

Linie Sch6**		
Cuxhaven, Groden – Nordholz – Schiffdorf – Hagen – Bremen, Schule Marcusallee	Ausgleichsbetrag	21.924,00 €
Linien E04, E05, E10, E11, E12, E13, E17, E19, E20, E21, E22, 505, 506, 507, 509, 800, 801***	Ausgleichsbetrag	42.495,00 €
Linien 440, 644, 660,677****	Ausgleichsbetrag	54.072,00 €

---

**Hinweise:**

- \* Der Betrag wird gemäß B) Ziffer 3 der Richtlinie der Stadt Cuxhaven zur Verfügung gestellt, die als eigene Aufgabenträgerin für den öffentlichen Personennahverkehr die Ausgleichszahlungen für den Verkehrsbereich Stadt Cuxhaven vorzunehmen hat.
- \*\* /\*\*\* Die Beträge werden an den jeweiligen Konzessionsinhaber ausgezahlt.
- \*\*\*\* Der Betrag wird an den ZVBN ausgezahlt. Der ZVBN vollzieht die Abrechnung mit den Verkehrsunternehmen und erbringt gegenüber dem Landkreis Cuxhaven den entsprechenden Nachweis. Hierzu wird eine Vereinbarung geschlossen.

**Ausgleichszahlungen für die Sicherstellung der Anschlussmobilität HVV im Busverkehr im Landkreis Cuxhaven**

Die ausreichende Verkehrsbedienung im Geltungsbereich des HVV im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Cuxhaven ist sicherzustellen. Es ist Einzel- (bis Hemmoor) bzw. Zeitkartennutzern (HVV-Fahrkarten) zu ermöglichen, alle Busse im Tarifgebiet des VNN-Regionaltarifs zum/vom Bahnhof zu nutzen. Zusätzlich muss im Rahmen der Wochenend-Regelung des HVV jeder allgemeinen Zeitkartennutzer – unabhängig von der räumlichen Gültigkeit seiner Karte - alle bestehenden Verkehre an Sonnabenden und Sonntagen im gesamten – zukünftig auch im erweiterten –Verbundgebiet nutzen können sowie eine weitere Person und bis zu drei Kinder mitnehmen können. Hierfür werden folgende Ausgleichszahlungen gewährt. Die Ausgleichsbeträge werden jährlich zum 01.01. gemäß der in der **Anlage 4** dargestellten Indices dynamisiert. Die Dynamisierung erfolgt erstmals zum 01.01.2021.

Verkehre im Bereich der Teilnetze des Nahverkehrsplans des Landkreises Cuxhaven:

Teilnetz 3

Verkehrsbereich Land Hadeln

Ausgleichsbetrag 22.000,00 €

Teilnetz 4

Verkehrsbereich Am Dobrock/Hemmoor/Lamstedt

Ausgleichsbetrag 41.000,00 €

**Anlage 3b**  
**Allgemeine Vorschrift der**  
**Stadt Cuxhaven**

---



# AMTSBLATT

## für den Landkreis Cuxhaven

Herausgeber und Redaktion: Landkreis Cuxhaven, 27474 Cuxhaven

Cuxhaven

5. Juli 2018

42. Jahrgang / Nr. 24

### INHALT

#### A. Bekanntmachungen des Landkreises

105. Verordnung über das Naturschutzgebiet „Am Flögelner See“ in der Stadt Geestland im Landkreis Cuxhaven
106. Verordnung über das Naturschutzgebiet „Groveniederung“ in der Gemeinde Schiffdorf und der Gemeinde Beverstedt im Landkreis Cuxhaven

#### B. Bekanntmachungen der Städte, Gemeinden und Zweckverbände

107. Richtlinie der Stadt Cuxhaven vom 26. Juni 2018 über die Gewährung von Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr im strabengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr
108. Satzung der Stadt Cuxhaven über die Stiftung „Stipendienkasse Altenbruch“ vom 24. Mai 2018

109. Satzung der Stadt Otterndorf, Landkreis Cuxhaven, über die Erhebung eines Tourismusbeitrages (Tourismusbeitragsatzung) vom 21. Juni 2018
110. Öffentliche Bekanntmachung der Beschlüsse des Rates der Gemeinde Beverstedt, Landkreis Cuxhaven, über den Jahresabschluss 2013 sowie die Entlastung des Bürgermeisters
111. Satzung der Gemeinde Wurster Nordseeküste, Landkreis Cuxhaven, über den Bebauungsplan Nr. 46 „Am Dorumer Viertel“, Dorum, vom 26. Juni 2018

#### C. Bekanntmachungen sonstiger Körperschaften

112. Änderung der Friedhofsgebührenordnung für den Friedhof der Ev.-luth. Willehadi-Kirchengemeinde Wremen

#### A. Bekanntmachungen des Landkreises

## 105.

### VERORDNUNG über das Naturschutzgebiet „Am Flögelner See“ in der Stadt Geestland im Landkreis Cuxhaven

Aufgrund der §§ 22, 23, 32 BNatSchG<sup>1</sup> in Verbindung mit den §§ 14, 15, 16, 23, 32 Abs. 1 NAGBNatSchG<sup>2</sup> wird verordnet:

#### § 1 Naturschutzgebiet

- (1) Das in den Absätzen 2 und 3 näher bezeichnete Gebiet wird zum Naturschutzgebiet (NSG) „Am Flögelner See“ erklärt.
- (2) Das NSG liegt in den Gemarkungen Flögeln und Bederkesa – Stadt Geestland, Landkreis Cuxhaven.
- (3) Die Grenze des NSG ergibt sich aus der maßgeblichen Karte im Maßstab 1:5.000 und aus der mit veröffentlichten Übersichtskarte im Maßstab 1:30.000 (Anlage). Sie verläuft auf der Außenseite der dargestellten Grenzlinie. Die Verordnung mit den Karten kann von jedermann während der Dienststunden bei der Stadt Geestland und beim Landkreis Cuxhaven untere Naturschutzbehörde unentgeltlich eingesehen werden.
- (4) Das NSG umfasst Teile des Fauna-Flora-Habitat-(FFH-)Gebietes Nr. 018 „Ahlen-Falkenberger Moor, Seen bei Bederkesa“ (DE 2318-301).
- (5) Das NSG hat eine Größe von rd. 74 ha.

1 Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542)

2 Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGBNatSchG) vom 19. Februar 2010 (Nds. GVBl. S. 104)

#### § 2 Schutzgegenstand und Schutzzweck

(1) Das NSG „Am Flögelner See“ umfasst weite Teile der Flachwasser- und Uferzone des Flögelner Sees, den Flögelner Seeabfluss sowie ein kurzes Teilstück des Hadelner Kanals bzw. des Schifffahrtsweges Elbe-Weser.

Der Flögelner See ist ein natürlich entstandener Moorrandsee, der durch verschiedene Meerestransgressionen, durch das Anwachsen des angrenzenden Hochmoores und durch Sackung des torfigen Untergrundes als Moorwasserblänke entstanden ist. Er hat eine Größe von rd. 155 ha und zählt mit einer durchschnittlichen Wassertiefe von ca. 0,90 m zu den humus- bzw. huminstoffreichen Flachgewässern. Der See ist über die sogenannte Aue mit den westlich gelegenen Halemer und Dahlemer Seenkomples verbunden und entwässert über den Flögelner Seeabfluss in den Hadelner Kanal.

Das NSG umfasst die westliche, den überwiegenden Teil der südlichen und die südöstliche Uferzone des Sees. Hier findet sich eine gut entwickelte Verlandungsvegetation mit Röhrichtern und Feuchtgebüschchen. Die landseitig angrenzenden Bereiche werden von Niedermoor mit Schilf- und Wasserschwaden-Röhrichtern, Seggenriedern, Weiden-Gebüschchen und Erlen- oder Birken-Bruchwald geprägt. Die naturnahen Ufer- und Verlandungsbereiche werden dabei landwärts z.T. durch einen Seedeich unterbrochen bzw. begrenzt. Neben den ungenutzten und naturnahen Bereichen sind auf kleineren Flächen im Nordwesten des Sees naturferne Nadelwaldbestände vorhanden. Des Weiteren finden sich im Nordwesten und Südosten auch landwirtschaftlich genutzte Flächen mit binsen- und seggenreichem Feuchtgrünland sowie mesophilen Grünland. Neben den terrestrischen Flächen gehören auch die Flachwasserbereiche in einer rd. 15 m breiten Zone parallel zur Uferkante des Sees zum NSG.

Im Süden führt der Flögelner Seeabfluss vom See ab und verbindet den Flögelner See mit dem Hadelner Kanal bzw. Schifffahrtsweg Elbe-Weser. Oberhalb der Mündung des Fickmühlener Randkanals ist ein Stauwehr vorhanden, über welches der Wasserstand im Flögelner See reguliert werden kann. Der Seeabfluss wird durch kleinere Deiche von der Umgebung abgegrenzt. Das schmale Vorland wird hier überwiegend von einer z.T. recht artenreichen Ufervegetation aus Röhrichtern, Großseggenrieden und Hochstaudenfluren dominiert. Partiiell konnten sich aber auch Weidengebüschchen und Erlen etablieren. Im Bereich des sog. Selmsees weicht das NSG vom Verlauf des Flögelner Seeabflusses ab und schließt hier relativ ausgedehnte Röhrichtflächen und Birken- und Erlen-Bruchwaldstrukturen ein. Nördlich des Holzrurberger Waldes mündet der Flögelner Seeabfluss dann in den Hadelner Kanal.

gen die Verbote des § 3 oder die Zustimmungsvorbehalte/ Einvernehmensvorbehalte/ Anzeigepflichten des § 4 dieser Verordnung verstoßen wurde und dadurch Natur oder Landschaft rechtswidrig zerstört, beschädigt oder verändert worden sind.

## § 7

### Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen

(1) Grundstückseigentümer und Nutzungsberechtigte sind verpflichtet, das Aufstellen von Schildern zur Kennzeichnung des NSG und zur Vermittlung von Informationen über das NSG sowie Maßnahmen zur Pflege und Entwicklung des Gebietes und einzelner seiner Bestandteile zu dulden.

(2) Dem Schutzzweck dienende Maßnahmen können – soweit erforderlich – in einem Pflege- und Entwicklungsplan für das NSG dargestellt werden, dies gilt insbesondere für

1. Maßnahmen zur Wiederherstellung naturnaher Räume sowie Renaturierungsmaßnahmen im Bereich der Gewässer,
2. Maßnahmen zur Verbesserung bzw. Sicherung der Wasserqualität der Gewässer,
3. Maßnahmen zur Pflege und Entwicklung von extensiv genutzten Grünländern,
4. Maßnahmen zur Pflege, naturnahen Entwicklung und Erweiterung auen- bzw. niederungstypischen Lebensräumen inkl. naturnaher Waldbestände,
5. Maßnahmen zur Pflege, naturnahen Entwicklung und Erweiterung weiterer gebietstypischer Lebensräume,
6. Maßnahmen zur Pflege und zur Entwicklung der Lebensräume schutzbedürftiger Tierarten.

## § 8

### Umsetzung von Erhaltungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen

(1) Die in den §§ 2, 3 und 4 dieser Verordnung enthaltenen Regelungen entsprechen Maßnahmen zur Erhaltung eines günstigen Erhaltungszustandes der im NSG vorkommenden FFH-Lebensraumtypen und Anhang II-Arten.

(2) Die in § 7 Abs. 1 und 2 dieser Verordnung beschriebenen Maßnahmen dienen darüber hinaus der Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der im NSG vorkommenden FFH-Lebensraumtypen und Anhang II-Arten.

(3) Als Instrumente zur Umsetzung der in § 7 dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen dienen insbesondere

1. Pflege-, Entwicklungs- und Wiederherstellungsmaßnahmen der zuständigen Naturschutzbehörde,
2. freiwillige Vereinbarungen, insbesondere im Rahmen des Vertragsnaturschutzes,
3. Einzelfallanordnungen nach § 15 NAGBNatSchG.

## § 9

### Verstöße

(1) Ordnungswidrig gemäß § 43 Abs. 3 Nr. 1 NAGBNatSchG handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen die Verbote des § 3 Abs. 1 und Abs. 2 verstößt, ohne dass eine erforderliche Zustimmung erteilt oder Befreiung gewährt wurde.

(2) Ordnungswidrig gemäß § 43 Abs. 3 Nr. 7 NAGBNatSchG handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 16 Abs. 2 NAGBNatSchG das Naturschutzgebiet außerhalb der Wege betritt.

## § 10

### Inkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung im Amtsblatt für den Landkreis Cuxhaven in Kraft.

Cuxhaven, den 30. Mai 2018

**Landkreis Cuxhaven**  
**Der Landrat**  
Bielefeld

## B. Bekanntmachungen der Städte, Gemeinden und Zweckverbände

# 107.

### RICHTLINIE

#### der Stadt Cuxhaven vom 26. Juni 2018 über die Gewährung von Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr im straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr

1) Nach § 7a des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) ist die ausreichende Verkehrsbedienung für Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr sicherzustellen.

Bestandteil dieser Verpflichtung ist,

- a) dass Zeitfahrausweise im straßengebundenen Ausbildungsverkehr auf sämtlichen Linienverkehren um mindestens 25 vom Hundert gegenüber Zeitfahrausweisen des Nichtausbildungsverkehrs mit räumlich und zeitlich vergleichbarer Gültigkeit ermäßigt werden; Ausbildungsverkehr ist die Beförderung von Auszubildenden im Sinne des § 1 Abs. 1 der Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr vom 2. August 1977 (BGBl. I S. 1460), zuletzt geändert durch Artikel 5 Nr. 3 des Gesetzes vom 23. März 2005 (BGBl. I S. 931, 965);
- b) der Abschluss eines Kooperationsvertrages mit der Stadt Cuxhaven für das Teilnetz 1 im Verkehrsbereich Stadt Cuxhaven (Anlage 1).

2) Zur Sicherstellung eines hochwertigen und kostengünstigen Verkehrsangebots im Ausbildungsverkehr und bei der Beförderung im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr insgesamt sowie zur Abgeltung der in Verbindung mit der Aufgabe nach 1) entstehenden Kosten gewährt der Landkreis Cuxhaven der Stadt Cuxhaven eine jährliche Ausgleichszahlung in Höhe von zurzeit 114.281,00 € für das Teilnetz 1 im Verkehrsbereich Stadt Cuxhaven, die die Stadt Cuxhaven an die Verkehrsunternehmen weitergibt. Dieser Betrag ergibt sich aus § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) für die Verkehrsleistungen im Stadtgebiet.

### Allgemeine Regelungen und Festsetzungen

Unternehmen, welche einen Ausgleich nach Ziffer 2) erhalten, verpflichten sich, die Regelungen der Nrn. 1 bis 6 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 einzuhalten. Hierzu legen sie der Stadt Cuxhaven alle zwei Jahre eine Bestätigung eines Steuerberaters oder Wirtschaftsprüfers vor, der zufolge sämtliche Regeln des Anhangs eingehalten werden.

Der Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung gemäß Nr. 7 Spiegelstrich 1 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 ergibt sich daraus, dass die Unternehmen nach Maßgabe des Kooperationsvertrags das Marktrisiko tragen und keinen Anspruch auf einen Verlustausgleich im Nachhinein haben.

Der Anreiz zur Aufrechterhaltung oder Entwicklung der Erbringung von Personenverkehrsdiensten ausreichend hoher Qualität gemäß Nr. 7 Spiegelstrich 2 des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 ergibt sich aus dem Kooperationsvertrag zwischen dem Unternehmen und der Stadt Cuxhaven.

Die Erstattung einer festgestellten Überkompensation und deren Verzinsung richtet sich nach der Bekanntmachung der Europäischen Kommission vom 15. November 2007 (ABIEU Nr. C 272/4).

Die Veröffentlichung des Gesamtberichts gemäß Artikel 7 Absatz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt durch die Stadt Cuxhaven.

Diese Allgemeine Vorschrift tritt rückwirkend ab 01. Januar 2018 in Kraft und läuft auf unbestimmte Dauer.

Cuxhaven, den 26. Juni 2018

**Stadt Cuxhaven**  
Dr. Getsch  
Oberbürgermeister  
(L.S.)

**Anlage 1 – Muster Kooperationsvertrag**

**Vertrag zwischen  
der Stadt Cuxhaven  
und  
dem Verkehrsunternehmen XY  
über die  
Gewährung eines Zuschusses zur Gewährleistung  
einer ausreichenden Verkehrsbedienung im straßengebundenen  
öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) für die Bevölkerung  
im Stadtgebiet Cuxhaven  
auf Grundlage der Richtlinie der Stadt Cuxhaven  
vom 26. Juni 2018**

**Präambel**

Das Verkehrsunternehmen XY betreibt als Vertragspartner in der Stadt Cuxhaven Linienverkehre nach §§ 42, 43 PBefG und ermäßigt Zeitfahrweise im straßengebundenen Ausbildungsverkehr auf sämtlichen Linienverkehren um mindestens 25 vom Hundert gegenüber Zeitfahrweisen des Nichtausbildungsverkehrs mit räumlich und zeitlich vergleichbarer Gültigkeit.

**§ 1  
Vertragsgegenstand**

(1) Der Vertrag regelt die Rahmenbedingungen für den Betrieb eines straßengebundenen ÖPNV in der Stadt Cuxhaven durch das Verkehrsunternehmen XY als Vertragspartner nach Maßgabe der ihm erteilten personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG). Grundlage des Verkehrs sind die Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Ziel ist die Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im ÖPNV für die Bevölkerung.

(2) Das Verkehrsunternehmen bleibt Träger der sich aus Gesetzen, Verordnungen oder öffentlich-rechtlichen Genehmigungen ergebenden Rechte und Pflichten.

**§ 2  
Verkehrsangebot und Tarife**

Basis des zu gewährleistenden Betriebs ist das bestehende ÖPNV-Angebot. Grundsätzliche Veränderungen dieses Angebots nach Art und Umfang erfolgen im Einvernehmen zwischen der LNVG und dem Verkehrsunternehmen unter Stellungnahme der Stadt Cuxhaven, sowie unter Beteiligung des Landkreises Cuxhaven als Träger der Schülerbeförderung.

**§ 3  
Finanzierungsregelungen**

- (1) Im Verkehrsgebiet gilt der jeweils genehmigte Tarif.
- (2) Zeitausweise des Ausbildungsverkehres sind im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr auf sämtlichen Linienverkehren um mindestens 25 vom Hundert gegenüber Zeitausweisen des Nichtausbildungsverkehrs mit räumlich und zeitlich vergleichbarer Gültigkeit ermäßigt anzubieten.
- (3) Der Ausgleich nach Ziffer 2) der Richtlinie erfolgt in zwei gleichbleibenden Beträgen halbjährlich zum 01. Juni und 01. Dezember eines Jahres.

**§ 4  
Laufzeit und Kündigung**

- (1) Dieser Vertrag tritt am TT.MM.JJJJ in Kraft und wird für die Laufzeit der Genehmigungen nach §§ 42, 43 PBefG geschlossen.
- (2) Das Vertragsverhältnis kann von jedem Vertragsteil nur aus wichtigem Grund ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist gekündigt werden, wenn Tatsachen vorliegen, aufgrund derer dem Kündigenden unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls und unter Abwägung der beiderseitigen Interessen die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses bis zur vereinbarten Beendigung nicht zugemutet werden kann. Ein wichtiger Grund liegt insbesondere dann vor, wenn:
- a. ein Insolvenz-, Vergleichs- oder Liquidationsverfahren gegenüber dem Verkehrsunternehmen beantragt, eröffnet oder mangels Masse abgelehnt wird,
  - b. dem Verkehrsunternehmen für einen vertragsrelevanten Verkehr die Genehmigung nach § 25 PBefG durch die Genehmigungsbehörde widerrufen wird,

- c. der Stadt Cuxhaven die Fortführung des Vertragsverhältnisses aufgrund ganz gravierenden Fehlverhaltens des Verkehrsunternehmens oder seines Personals nicht mehr zuzumuten ist,
- d. wesentliche Änderungen des Rechtsrahmens auf nationaler oder EU-Ebene oder entsprechender Rechtsprechung eintreten.

(3) Im Falle einer Kündigung aus wichtigem Grund ist die kündigende Vertragspartei berechtigt, im Rahmen der Erklärung der Kündigung des Vertrages die Rechtsfolgen der Vertragsbeendigung auf einen bestimmten künftigen Zeitpunkt hinauszuschieben, insbesondere um die Leistungserbringung nach Eintritt der Kündigungsfolgen gewährleisten zu können (Auslauffrist). In der Kündigungserklärung ist der Tag zu benennen, mit dessen Ablauf der Vertrag endet. Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, im Falle der Kündigung aus wichtigem Grund unter Beachtung der mit der Stadt Cuxhaven getroffenen Vereinbarungen die entsprechenden genehmigungsrechtlichen Anträge zu stellen.

(4) Eine Kündigung bedarf der Schriftform.

**§ 5  
Schlussbestimmungen**

- (1) Nebenabreden zu diesem Vertrag bestehen nicht. Nebenabreden und Änderungen dieses Vertrags bedürfen der Schriftform.
- (2) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrags unwirksam sein oder werden oder aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrags für eine der Vertragsparteien insgesamt unzumutbar wird, so wird die Wirksamkeit der übrigen Bestimmungen des Vertrags hiervon nicht berührt. Anstelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmung ist diejenige gesetzlich oder rechtlich zulässige Bestimmung zu vereinbaren, die dem ursprünglichen Vertragsgedanken am nächsten kommt. Diese wird dem Vertrag nach einvernehmlichen Beschluss beider Vertragsparteien hinzugefügt.
- (3) Die Stadt Cuxhaven und das Verkehrsunternehmen erhalten je eine Ausfertigung des Vertrags.
- (4) Gerichtsstand ist Cuxhaven.

Ort, den TT.MM.JJJJ

Verkehrsunternehmen XY,  
gesetzlicher Vertreter

Cuxhaven, den TT.MM.JJJJ

Stadt Cuxhaven,  
Der Oberbürgermeister

**108.**

**SATZUNG  
der Stadt Cuxhaven über die Stiftung  
„Stipendienkasse Altenbruch“ vom 24. Mai 2018**

Aufgrund des § 10 Absatz 1 in Verbindung mit § 135 Absatz 3 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) in der Fassung vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 02. März 2017 (Nds. GVBl. S. 48) hat der Rat der Stadt Cuxhaven am 24. Mai 2018 beschlossen:

**Präambel**

Die Satzung aus dem Jahr 1931 war nicht mehr zeitgemäß. Dies machte eine Neugestaltung erforderlich. Der Stiftungszweck wurde zeitgemäß formuliert und die Satzung dem aktuell geltendem Recht angepasst.

**§ 1  
Name und Rechtsform der Stiftung**

- (1) Die Stiftung führt den Namen – Stipendienkasse Altenbruch.
- (2) Sie ist eine nichtrechtsfähige privatrechtliche Stiftung in der Trägerschaft der Stadt Cuxhaven mit Sitz in der Stadt Cuxhaven. Daher wird sie durch die Stadt Cuxhaven, vertreten durch den Oberbürgermeister, verwaltet und im Rechts- und Geschäftsverkehr vertreten.

# **Anlage 4**

## **ZVBN – Förderkatalog**

**Richtlinie  
des Zweckverband Verkehrsverbund  
Bremen/Niedersachsen (ZVBN)  
für die Förderung von ÖPNV-Maßnahmen  
im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen**

**in der Fassung der 4. Änderung vom 17.12.2013**

## Inhaltsverzeichnis:

<b>1.</b>	<b>Grundsätze</b>	<b>3</b>
1.1.	Rechtsgrundlagen .....	3
1.2.	Zuwendungsvoraussetzungen.....	3
1.3.	Zuwendungsempfänger.....	4
1.4.	Art und Umfang der Förderung.....	4
1.5.	Verfahren – Antragstellung, Entscheidung, Prüfungsrecht.....	4
1.6.	Inkrafttreten.....	5
<b>2.</b>	<b>Förderfähige Vorhaben</b>	<b>6</b>
2.1.	<b>Förderung von Leistungsverbesserungen.....</b>	<b>6</b>
2.1.1.	Angebotsverbesserungen auf der Bedienungsebene 1 und 2 .....	6
2.1.2.	Einrichtung und Verbesserungen von Nachtlinienverkehren .....	6
2.1.3.	Einführung von VBN-Plus Systemen (AST-Verkehre) .....	7
2.1.4.	Einführung von VBN-Bürgerbussen .....	8
2.2.	<b>Förderung von Haltestellenmaßnahmen .....</b>	<b>8</b>
2.2.1.	Maßnahmen an Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV .....	8
2.2.2.	Maßnahmen an SPNV-Haltestellen.....	9
2.3.	<b>Förderung von Maßnahmen der Fahrgastinformation .....</b>	<b>10</b>
2.3.1.	Verbesserung der elektronischen Fahrgastinformation .....	10
2.3.2.	Einrichtung von VBN-Infopunkten .....	10
2.3.3.	Einrichtung von Mobilitätszentralen.....	11
2.3.4.	Fahrgastberatung und –information in Bürgerbüros .....	11
2.4.	<b>Förderung von Maßnahmen im Bereich der Marktforschung und Nachfrageanalyse .....</b>	<b>12</b>
2.5.	<b>Förderung von sonstigen Maßnahmen .....</b>	<b>12</b>

## 1. Grundsätze

### 1.1. Rechtsgrundlagen

- (1) Der Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) gewährt nach Maßgabe dieser Richtlinie, der Landeshaushaltsordnung des Landes Bremen und deren Verwaltungsvorschriften Zuwendungen für die Umsetzung und Durchführung der unter Ziffer 2 dieser Richtlinie näher beschriebenen Vorhaben.
- (2) Ein Anspruch auf Zuwendung besteht nicht, vielmehr entscheidet der ZVBN nach pflichtgemäßen Ermessen im Rahmen der verfügbaren Finanzmittel des Wirtschaftsplanes.

### 1.2. Zuwendungsvoraussetzungen

- (1) Voraussetzung für eine Förderung ist die Beachtung
  - des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG),
  - des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG),
  - des Nahverkehrsplanes (NVP) des ZVBN<sup>1</sup>,
  - der von der Verbandsversammlung des ZVBN und der Gesellschafterversammlung der VBN GmbH beschlossenen Qualitätskonzepte<sup>2</sup>,
  - der Belange von mobilitätseingeschränkten Personen sowie der Regelungen im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) – sofern keine detaillierteren Aussagen in den vg. Voraussetzungen enthalten sind -
- (2) Weiter ist Voraussetzung, dass die Gesamtfinanzierung der Maßnahme und die Kostenübernahme des zu tragenden Eigenanteils durch den Antragsteller sichergestellt sind.
- (3) Auch Maßnahmen, für die Zuwendungen Dritter beantragt wurden, können eine Förderung durch den ZVBN nach diesen Richtlinien erhalten.

---

<sup>1</sup> Der aktuelle ZVBN-Nahverkehrsplan ist auf der Homepage des ZVBN unter [www.zvbn.de/bibliothek](http://www.zvbn.de/bibliothek) einsehbar

<sup>2</sup> Die aktuellen Qualitätskonzepte sind auf der Homepage des ZVBN unter [www.zvbn.de/bibliothek](http://www.zvbn.de/bibliothek) einsehbar.

### 1.3. Zuwendungsempfänger

- (1) Antragsberechtigt sind die zum Verbandsgebiet des ZVBN gehörenden Gebietskörperschaften sowie die durch einen Assoziierungsvertrag mit dem ZVBN verbundenen Gebietskörperschaften der Landkreise Cuxhaven und Rotenburg. Eigenbetriebe oder Betriebe anderer Rechtsformen dieser Gebietskörperschaften sind ebenfalls antragsberechtigt, sofern diesen die örtlichen Belange des ÖPNV übertragen sind.
- (2) Die Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN GmbH), die in der VBN GmbH zusammengeschlossenen oder mit der VBN GmbH kooperierenden Verkehrsunternehmen, die Leistungen des SPNV im Sinne des § 2 Abs. 5 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) oder des ÖPNV im Sinne von § 42 und § 43 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) im Verbundraum erbringen sowie BürgerBus-Vereine sind ebenfalls antragsberechtigt.

### 1.4. Art und Umfang der Förderung

- (1) Die Zuwendungen des ZVBN werden als Anteilsfinanzierung oder als einmalige Anschubfinanzierung in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses gewährt.
- (2) Der jährlich zur Verfügung zu stellende Zuschuss für alle unter Ziffer 2 dieser Richtlinie näher beschriebenen Vorhaben steht unter dem Vorbehalt der Bereitstellung im jeweiligen Wirtschaftsplan des ZVBN.
- (3) Die im jeweiligen Wirtschaftsjahr nicht verausgabten Zuwendungen werden in das Folgejahr übertragen und stehen dann zusätzlich zur Verfügung.

### 1.5. Verfahren – Antragstellung, Entscheidung, Prüfungsrecht

- (1) Die Anträge sind in einfacher Ausfertigung mit folgenden Unterlagen an den ZVBN zu richten:
  - Beschreibung des Vorhabens
  - Kostenzusammenstellung (ggf. mit eingeholten Angeboten)
  - Finanzierungsübersicht
  - Antragsdurchschriften auf Zuwendungen Dritter
- (2) Sofern weitere Unterlagen beizufügen sind, ist dies aus den nachfolgend näher beschriebenen Förderbereichen zu entnehmen.

- (3) Anträge auf Vorhaben sollen bis zum 30. September eines jeden Jahres gestellt werden und sich auf Maßnahmen beziehen, die im Folgejahr begonnen werden sollen. Hiervon ausgenommen sind die Anträge, für die aufgrund von Zuwendungen von weiteren Bewilligungsstellen andere Antragsfristen gelten. Dem ZVBN ist zeitgleich eine Antragsdurchschrift nebst Anlagen zu übersenden.
- (4) Mit der Maßnahme darf nicht vor Antragstellung begonnen werden. Ein vorzeitiger Maßnahmebeginn ist schriftlich zu beantragen. Mit einer Zustimmung zum vorzeitigen Maßnahmebeginn kann weder dem Grunde noch der Höhe nach eine Verpflichtung begründet werden, die erbetene Zuwendung zu bewilligen.
- (5) Die bewilligten Zuwendungen werden nach Rechtskraft des Bewilligungsbescheides auf Abforderung an den Antragsteller ausgezahlt. Die Zuwendung ist zeitnah (innerhalb von zwei Monaten nach Auszahlung) zu verwenden. Sofern die Zuwendung nicht oder nicht vollständig im jeweiligen Bewilligungsjahr verwandt wird, ist dem ZVBN umgehend mitzuteilen, ob und in welcher Höhe diese Mittel im Folgejahr für die bewilligten Maßnahmen noch benötigt werden.
- (6) Der Antragsteller ist verpflichtet, die ordnungsgemäße Verwendung der bewilligten Mittel sicherzustellen und dies nach Abschluss der Maßnahme unter Beifügung eines zahlenmäßigen Nachweises unverzüglich dem ZVBN vorzulegen.

## 1.6. Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt zum 01. Januar 2014 in Kraft und ersetzt die bisherige Förderrichtlinie des ZVBN.

## **2. Förderfähige Vorhaben**

### **2.1. Förderung von Leistungsverbesserungen**

#### **2.1.1. Angebotsverbesserungen auf der Bedienungsebene 1 und 2**

- (1) Gefördert werden Verbesserungen des Verkehrsangebots auf ÖPNV-Linien der im jeweils geltenden Nahverkehrsplan des ZVBN dargestellten Bedienungsebene 1 und 2 im Rahmen von zweijährigen Probebetrieben.
- (2) Der ZVBN beteiligt sich an den von dem Antragsteller zu tragenden Kosten für die geplanten Verkehrsleistungen mit max. 50 % des Zuschussbedarfes.
- (3) Neben der allgemeinen Beschreibung des Vorhabens – insbesondere auch die Übereinstimmung mit dem NVP -, der detaillierten Gesamtkosten- und Gesamteinnahmendarstellung und der Finanzierungsübersicht sind dem Antrag ein Vermarktungskonzept und ein Konzept zur Nachfrageanalyse (Fahrgastzählung/-erhebung, Fahrgeldeinnahmen u.ä.) für den gesamten Zeitraum des Probebetriebes beizufügen. Die Ergebnisse der Nachfrageanalyse sind dem ZVBN vorzulegen.
- (4) Die Zuwendung wird widerrufen, wenn die Verbesserungen des Verkehrsangebotes vor Ablauf des zweijährigen Probebetriebes nicht mehr erbracht werden. Ggf. erfolgte Überzahlungen sind zu erstatten.
- (5) Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Probebetriebes ist eine Weiterförderung nach Abschluss des Probebetriebes grundsätzlich möglich und wird im Einzelfall entschieden.

#### **2.1.2. Einrichtung und Verbesserungen von Nachtlinienverkehren**

- (1) Gefördert werden der Aufbau neuer Nachtlinienangebote und der Ausbau bestehender Nachtliniennetze (räumlich und zeitlich) im ÖPNV im Rahmen von zweijährigen Probebetrieben.
- (2) Der ZVBN beteiligt sich an den von dem Antragsteller zu tragenden Kosten für die geplanten Verkehrsleistungen mit max. 50 % des Zuschussbedarfes,

- (3) Neben der allgemeinen Beschreibung des Vorhabens – insbesondere auch die Übereinstimmung mit dem NVP -, der detaillierten Gesamtkosten- und Gesamteinnahmendarstellung und der Finanzierungsübersicht sind dem Antrag ein Vermarktungskonzept und ein Konzept zur Nachfrageanalyse (Fahrgastzählung/-erhebung, Fahrgeldeinnahmen u.ä.) für den gesamten Zeitraum des Probebetriebes beizufügen. Die Ergebnisse der Nachfrageanalyse sind dem ZVBN vorzulegen.
- (4) Die Zuwendung wird widerrufen, wenn die Verbesserungen des Verkehrsangebotes vor Ablauf des zweijährigen Probebetriebes nicht mehr erbracht werden. Ggf. erfolgte Überzahlungen sind zu erstatten.
- (5) Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Probebetriebes ist eine Weiterförderung nach Abschluss des Probebetriebes grundsätzlich möglich und wird im Einzelfall entschieden.

### **2.1.3. Einführung von VBN-Plus Systemen (AST-Verkehre)**

- (1) Gefördert wird die Einführung von bedarfsorientierten Anruf-Sammeltaxi-Verkehren, sofern diese den Prinzipien der VBN-Plus Systeme im Verbundraum entsprechen und eine Mindestbetriebsdauer von 2 Jahren gesichert ist.
- (2) Der ZVBN leistet für diese Fälle eine einmalige Anschubfinanzierung in Höhe von max. 20.000,00 € (z.B. für Betriebskosten, Marketing etc.).
- (3) Neben der allgemeinen Beschreibung des Vorhabens – insbesondere auch die Übereinstimmung mit dem NVP sowie den Prinzipien der VBN-Plus Systeme -, der detaillierten Gesamtkosten- und Gesamteinnahmendarstellung und der Finanzierungsübersicht sind dem Antrag ein Vermarktungskonzept und ein Konzept zur Nachfrageanalyse (Fahrgastzählung/-erhebung, Fahrgeldeinnahmen u.ä.) beizufügen. Die Ergebnisse der Nachfrageanalyse sind dem ZVBN vorzulegen.
- (4) Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Mindestbetriebsdauer ist eine Weiterförderung nach Ende der Mindestbetriebsdauer grundsätzlich möglich und wird im Einzelfall entschieden.

#### **2.1.4. Einführung von VBN-Bürgerbussen**

- (1) Gefördert wird die Einführung von Bürgerbus-Systemen im Verbundraum sofern eine Mindestbetriebsdauer von 2 Jahren gesichert ist.
- (2) Der ZVBN leistet für diese Fälle eine einmalige Anschubfinanzierung in Höhe von max. 25.000,00 € (z.B. für Betriebskosten, niederflurige Fahrzeugbeschaffung, Vertriebs-technik, Marketing usw.)
- (3) Neben der allgemeinen Beschreibung des Vorhabens – insbesondere auch die Übereinstimmung mit dem NVP -, der detaillierten Gesamtkosten- und Gesamteinnahmendarstellung und der Finanzierungsübersicht sind dem Antrag ein Vermarktungskonzept und ein Konzept zur Nachfrageanalyse (Fahrgastzählung/-erhebung, Fahrgeldeinnahmen u.ä.) beizufügen. Die Ergebnisse der Nachfrageanalyse sind dem ZVBN vorzulegen.
- (4) Über die Berücksichtigung der im VBN-Fahrzeugkonzept dargestellten Anforderungen hinaus sind in BürgerBus-Fahrzeugen nachfolgende weitergehenden Anforderungen zu erfüllen:
  - mindestens Teil-Niederflurigkeit des Fahrzeuges,
  - eine fahrzeuggebundene Rampe und
  - zwei aus dem Niederflurbereich stufenlos erreichbare Sitzplätze, die eine Sitzhöhe von 55 cm nicht überschreiten.
- (5) Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Mindestbetriebsdauer ist eine Weiterförderung nach Ende der Mindestbetriebsdauer grundsätzlich möglich und wird im Einzelfall entschieden.

#### **2.2. Förderung von Haltestellenmaßnahmen**

##### **2.2.1. Maßnahmen an Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV**

- (1) Gefördert werden sämtliche Maßnahmen an Haltestellen, die nachhaltig zur Umsetzung des beschlossenen Haltestellenkonzeptes - insbesondere unter dem Aspekt einer weitreichenden Barrierefreiheit - im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen beitragen.
- (2) Maßnahmen im Sinne des Haltestellenkonzeptes und dieser Richtlinie sind u.a. sowohl der barrierefreie Bau, Aus- und Umbau von Haltestellen und –positionen (einschließlich Standortverlegung) als auch Ergänzungs-/Aufwertungseinrichtungen an Haltestellen.

- (3) Eine Förderung von Maßnahmen über 35.000 € - für die auch weiterhin eine Förderung durch das Land Niedersachsen möglich ist - erfolgt ggf. unter Berücksichtigung der Höchstsätze gemäß Absatz 7 bis maximal 12,5 % der zuwendungsfähigen Kosten.
- (4) Eine Förderung von Einzelmaßnahmen (Haltestellen) unter 35.000 € auf den Linien der Bedienungsebene 1 und 2<sup>3</sup> als auch an bedeutsame Haltestellen auf der Bedienungsebene 3 erfolgt bis maximal 75 % der zuwendungsfähigen Kosten.
- (5) Für Haltestellenmaßnahmen auf der Bedienungsebene 3 erfolgt im Rahmen der verfügbaren Mittel eine Förderung gemäß den in Absatz 7 dargestellten Höchstsätzen der einzelnen Kategorien.
- (6) Eine Förderung von Ergänzungs-/Aufwertungseinrichtungen an Haltestellen erfolgt im Rahmen von Einzelfallentscheidungen unter Berücksichtigung der verfügbaren Mittel.
- (7) Die Höchstsätze der Förderung in den einzelnen Kategorien werden wie folgt festgelegt:
  - Ausstattung gemäß Kategorie 1: max. 2.500,00 €
  - Ausstattung gemäß Kategorie 2: max. 4.000,00 €
  - Ausstattung gemäß Kategorie 3: max. 5.000,00 €
  - Straßenbahn – Einfachhaltestelle -: max. 7.500,00 €
  - Straßenbahn – Doppelhaltestelle -: max. 15.000,00 €

### 2.2.2. Maßnahmen an SPNV-Haltestellen

- (1) Sofern eine Gebietskörperschaft bei der Reaktivierung oder Neueinrichtung einer SPNV-Haltestelle an einer bestehenden SPNV-Strecke in die Finanzierung der Maßnahme eingebunden ist, ist eine Förderung bis maximal 12,5 % der zuwendungsfähigen Kosten möglich, Der Höchstbetrag der Förderung beträgt 250.000 €. Fördermöglichkeiten durch Dritte sind auszuschöpfen.
- (2) Im Umfeld von SPNV-Haltestellen werden im Interesse der Gebietskörperschaften liegenden Maßnahmen wie z.B. Umsteigeanlagen zwischen ÖPNV und SPNV, Bike & Ride, Park & Ride, Revitalisierung von Empfangsgebäuden an SPNV-Haltestellen, Wegeleitsysteme/Beschilderung im Ort usw. gefördert. Eine Förderung erfolgt bis maximal 12,5 % der zuwendungsfähigen Kosten, wobei Fördermöglichkeiten durch Dritte auszuschöpfen sind.

---

<sup>3</sup> Die Bedienungsebenen 1 und 2 bilden das vertaktete Grundnetz (Zielnetz), siehe auch Nahverkehrsplan des ZVBN

Für Maßnahmen an bestehenden oder zu errichtenden SPNV-Haltestellen wird auf Antrag der Gebietskörperschaft eine Planungskostenpauschale gewährt. Diese kann z.B. für die Erstellung einer Baugrunduntersuchung, der Entwurfsvermessung und der Ingenieurs- oder Verkehrsplanung, Planungen für Empfangsgebäude usw. verwendet werden.

- (3) Die Höhe der Planungskostenpauschale wird wie folgt festgelegt:
- grundsätzlich in Höhe von maximal 5% der anrechenbaren Baukosten (inklusive MwSt.),
  - für Kleinmaßnahmen wird eine Mindestplanungskostenpauschale in Höhe von 2.500,00 € gewährt,
  - der Höchstbetrag der Planungskostenpauschale beträgt 50.000,0 €.

## **2.3. Förderung von Maßnahmen der Fahrgastinformation**

### **2.3.1. Verbesserung der elektronischen Fahrgastinformation**

- (1) Gefördert wird die Verbesserung der elektronischen Fahrgastinformation im VBN, insbesondere in den Bereichen Echtzeitinformation, Anschlusssicherheit und der Nutzbarkeit von mobilen Endgeräten (z.B. Handy).
- (2) Über die Förderhöhe wird im Einzelfall entschieden, wobei Fördermöglichkeiten durch Dritte auszuschöpfen sind.

### **2.3.2. Einrichtung von VBN-Infopunkten**

- (1) Gefördert wird die Einrichtung von VBN-Infopunkten an SPNV-Haltestellen, an zentralen ÖPNV-Haltestellen und an Orten mit hohem Publikumsverkehr (z.B. Kreishäuser), an denen sich die Bürger umfassend informieren können.<sup>4</sup>
- (2) Eine Förderung erfolgt bis maximal 50 % des vom Antragsteller zu tragenden Eigenanteils, wobei Fördermöglichkeiten durch Dritte auszuschöpfen sind.

---

<sup>4</sup> Die Ausstattungsstandards eines VBN-Infopunktes kann bei den Geschäftsstellen des ZVBN und der VBN GmbH abgefordert werden. Selbstverständlich werden von den Geschäftsstellen weitere Nachfragen beantwortet und Auskünfte erteilt.

### 2.3.3. Einrichtung von Mobilitätszentralen

- (1) Gefördert wird die Einrichtung von Mobilitätszentralen in Form von „branchenübergreifenden Service-Center“, in denen die Bürger durch eine persönliche Beratung gezielt über Mobilitätsalternativen informiert (Planung einer kompletten Wegekette unter Einbeziehung verschiedener Verkehrsmittel) und weitere Mobilitätsdienstleister z.B. Car-Sharing, Taxiruf usw. integriert werden.
- (2) Der ZVBN leistet für diese Fälle eine einmalige Anschubfinanzierung in Höhe von max. 25.000,00 €.
- (3) Neben der allgemeinen Beschreibung des Vorhabens, der Kostenzusammenstellung und der Finanzierungsübersicht sind dem Antrag ein Vermarktungskonzept und ein Konzept zur Nachfrageanalyse (Auskunftsstatistik, Fahrgeldeinnahmen u.ä.) beizufügen. Die Ergebnisse der Nachfrageanalyse sind dem ZVBN vorzulegen.

### 2.3.4. Fahrgastberatung und –information in Bürgerbüros

- (1) Gefördert wird die Einrichtung von Möglichkeiten der Fahrgastberatung und –information in Bürgerbüros im Verbundraum, in denen die Bürger durch persönliche Beratung umfangreiche und EDV-gestützte Tarif- und Fahrplanauskünfte erhalten und auch ein Ticketkauf ermöglicht wird.
- (2) Der ZVBN leistet für diese Fälle eine einmalige Anschubfinanzierung in Höhe von max. 5.000,00 €.
- (3) Neben der allgemeinen Beschreibung des Vorhabens, der Kostenzusammenstellung und der Finanzierungsübersicht sind dem Antrag ein Vermarktungskonzept und ein Konzept zur Nachfrageanalyse (Auskunftsstatistik, Fahrgeldeinnahmen u.ä.) beizufügen. Die Ergebnisse der Nachfrageanalyse sind dem ZVBN vorzulegen.

#### **2.4. Förderung von Maßnahmen im Bereich der Marktforschung und Nachfrageanalyse**

- (1) Gefördert werden verbundweite Marktforschungsuntersuchungen, Kundenzufriedenheitsanalysen und Verkehrserhebungen zur Nutzung des ÖPNV-Angebotes im Verbundgebiet.
- (2) Über die Förderhöhe wird im Einzelfall entschieden, wobei Fördermöglichkeiten durch Dritte auszuschöpfen sind.

#### **2.5. Förderung von sonstigen Maßnahmen**

Über eine Förderung von sonstigen Maßnahmen, die dazu geeignet sind, den ÖPNV im Gebiet des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen – auch unter dem Aspekt einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit - weiter zu verbessern, wird im Einzelfall entschieden.

# **Anlage 5**

## **Richtlinien für die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV im Landkreis Cuxhaven**

**Richtlinien**  
**für die Förderung von Maßnahmen zur**  
**Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs – ÖPNV –**  
**im Landkreis Cuxhaven**

Aufgrund des § 76 Abs. 2 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576) zuletzt geändert durch Gesetz vom 28.02.2018 (Nds. GVBl. S. 22) hat der Kreistag in seiner Sitzung am 2.10.2019 folgende Richtlinien für die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs – ÖPNV – im Landkreis Cuxhaven erlassen:

**1. Allgemeines**

1.1 Der Landkreis Cuxhaven gewährt den Gemeinden, Samtgemeinden und Städten, den Verkehrsunternehmen, Vereinen und Sonstigen für die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs – ÖPNV – im Landkreis Cuxhaven Zuwendungen nach Maßgabe dieser Richtlinien.

Die Stadt Cuxhaven erhält als eigene Aufgabenträgerin für den ÖPNV keine Zuwendungen nach diesen Richtlinien.

1.2 Auf die Bewilligung von Fördermitteln nach diesen Richtlinien besteht kein Rechtsanspruch.

**2. Förderungsfähige Vorhaben**

2.1 Förderungsfähige Vorhaben sind alle Maßnahmen, die der Verbesserung des ÖPNV dienen und der Mittelverwendung nach § 7 Abs. 7 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) entsprechen. Die Mittel sind zu verwenden:

1. für Investitionen in die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs 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 öffentlichen Schienenpersonennahverkehr,
5. zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr,
6. zur Förderung der Vermarktung und zur Verbesserung der Fahrgastinformation und
7. zur Durchführung von Verkehrserhebungen.

### **3. Förderungshöhe**

- 3.1 Die Zuwendungen des Landkreises Cuxhaven sollen den Eigenanteil der Antragsteller mindern, bzw. die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV im Landkreis Cuxhaven erleichtern und werden nur gewährt, sofern entsprechende Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.
- 3.1.1 Betriebskostendefizite werden mit bis zu 75 v. H. bezuschusst. Anerkannt werden Betriebskostendefizite zum Beispiel für bedarfsorientierte Verkehre, Anrufsammeltaxi-Verkehre, Bürgerbusse, Dorfautos und Bürgerrufautos. Die anfallende Erstattung für den Stadtbus Geestland wird zu 100% getragen.
- 3.1.2 Investitionen werden mit bis zu 50 v. H. der nicht durch anderweitige Zuschüsse gedeckten Kosten bezuschusst. Hierzu zählen Haltestellenmaßnahmen, Vorhaben an Bahnhöfen, Echtzeitanlagen, wie DFI-Anzeigetafeln oder Bordrechner, u. ä. Unter diese Förderung fallen auch Vorhaben, für die keine Förderanträge an das Land Niedersachsen mehr gestellt werden können – die sogenannten Kleinstmaßnahmen. Für gemeindliche Maßnahmen auf landkreiseigenen Grundstücken wird ein Zuschuss von 75 v. H. der nicht durch anderweitige Zuschüsse gedeckten Kosten gewährt.
- 3.1.3 Die Anschaffung eines Bürgerbusses wird mit dem Betrag von 25.000 € gefördert. Als Bürgerbus gilt der mit Kleinbussen durchgeführte öffentliche Personennahverkehr nach dem Personenbeförderungsgesetz, soweit der Betrieb von einem zu diesem Zweck gegründeten Verein mit ehrenamtlichem Fahrpersonal organisiert wird.
- 3.1.4 Im Rahmen der Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Verkehrsverbänden einschließlich des Ausgleichs verbundbedingter Mehrkosten werden die ZVBN-Finanzierungsbeiträge der im ZVBN assoziierten Gebietskörperschaften zu 100% getragen. Übrige Förderungen von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Verkehrsverbänden einschließlich des Ausgleichs verbundbedingter Mehrkosten werden mit 50 v. H. bezuschusst.
- 3.1.5 Die Einrichtung von Mobilitätspunkten wird für die Dauer von drei Jahren mit maximal 15.000 € gefördert. Die entstehenden Kosten sind entsprechend nachzuweisen. Bei Bedarf wird die Förderung nach Ablauf des Förderzeitraums verlängert.
- 3.2 Die Zuwendungen als auch deren Höhe bemessen sich nach Maßgabe der verfügbaren Haushaltsmittel des jeweiligen Haushaltsjahres.

### **4. Förderungsvoraussetzungen**

- 4.1 Die zu fördernden Vorhaben müssen mit den Bestimmungen und Festlegungen des jeweils geltenden Nahverkehrsplans des Landkreises Cuxhaven im Einklang stehen.

## **5. Antragsverfahren, Bewilligungsverfahren und Verwendungsnachweis**

- 5.1 Die Anträge sind schriftlich mit entsprechender Begründung unter Bezug auf den Nahverkehrsplan des Landkreises Cuxhaven schriftlich zu stellen.
- 5.2 Förderungen von Vorhaben, die dem Förderkatalog für die jährliche Mittelverwendung entsprechen oder den im Nahverkehrsplan des Landkreises Cuxhaven festgeschriebenen Zielsetzungen werden bis zu einer Summe von 30.000 € als Geschäfte der laufenden Verwaltung betrachtet und entsprechend abgearbeitet. Über die übrigen Förderanträge entscheidet der Kreisausschuss auf Empfehlung des Ausschusses für Regionalplanung, Wirtschaft und Tourismus. In begründeten Fällen kann der Kreisausschuss auf Empfehlung des Ausschusses für Regionalplanung, Wirtschaft und Tourismus Ausnahmen von diesen Richtlinien zulassen. Der Antragsteller erhält über die Bewilligung einen schriftlichen Bescheid.
- 5.3 Abschlagszahlungen auf die bewilligte Zuwendung können je nach Fortgang der Planungs- und Investitionsmaßnahmen, aber auch auf die laufenden Betriebskosten, auf Antrag geleistet werden.
- 5.4 Nach Abschluss der Planungen, bzw. Einführung der Verkehre, können die gewährten Zuschüsse formlos unter Beifügung der entsprechenden Rechnungskopien angefordert werden. Die Betriebskostenzuschüsse können nach Ablauf des Betriebsjahres vollumfänglich abgerufen werden. Eine detaillierte Kostenabrechnung ist vorzulegen. Bei Investitionen erfolgt die Zahlung des Zuwendungsbetrages nach Vorlage des geprüften Verwendungsnachweises und nach Vorlage der Nachweise über Zahlungen der Zuwendungen Dritter.
- 5.5 Die Bewilligung bleibt bis zum 31.12. des Bewilligungsjahres wirksam. Darüber hinaus gehende erforderliche Bewilligungen sind dem Landkreis Cuxhaven anzuzeigen.

## **6. Inkrafttreten**

- 6.1 Diese Richtlinien treten mit Wirkung vom 01.11.2019 in Kraft.

Cuxhaven, den 16. 10. 2019

Landkreis Cuxhaven

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'W. G. ...', written over a horizontal line.

Bielefeld  
Landrat

## **Anlage 6**

# **Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Cuxhaven vom 19. Dezember 2018**

# **Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Cuxhaven**

**vom 19. Dezember 2018**

Aufgrund des § 10 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 28. Februar 2018 (Nds. GVBl. S. 22) in Verbindung mit § 114 des Niedersächsischen Schulgesetzes (NSchG) in der Fassung vom 3. März 1998 (Nds. GVBl. S. 137), zuletzt geändert durch Gesetzes vom 28. Februar 2018 (Nds. GVBl. S. 16) hat der Kreistag des Landkreises Cuxhaven in seiner Sitzung am 19.12.2018 die folgende Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Cuxhaven beschlossen:

## **§ 1 Anspruchsberechtigung**

(1) Für die im Kreisgebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler gemäß § 114 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 bis 4 in Verbindung mit Abs. 3 NSchG besteht ein Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Weg zur nächsten Schule oder auf Beförderung zur nächsten Schule, wenn der Schulweg die Mindestentfernung im Sinne von § 114 Abs. 2 Satz 1 NSchG nach § 2 dieser Satzung überschreitet.

(2) Für die im Rahmen der Inklusion beschulten Schülerinnen und Schüler, die eine mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbare Schule (Regelschule) besuchen, beginnt die Inklusion bereits auf dem Schulweg. Sie legen den Schulweg mit der regulären Schülerbeförderung zurück. Eine Sonderbeförderung ist nur in speziell gelagerten Einzelfällen möglich. Eine schriftliche Antragstellung ist erforderlich.

Für Schülerinnen und Schüler, die wegen einer dauernden oder vorübergehenden Behinderung nicht mittels der regulären Schülerbeförderung befördert werden können, können auf Antrag per Sonderbeförderung befördert werden. In diesen Fällen besteht der Anspruch gemäß Abs. 1 unabhängig von der Mindestentfernung. Die Anspruchsberechtigung ist grundsätzlich durch ein amtsärztliches Gutachten nachzuweisen.

(3) Der Anspruch nach Abs. 1 besteht nur bei dem Besuch der nach dem Lehr- oder Stundenplan vorgesehenen Unterrichtsveranstaltungen. Stundenplanmäßiger Unterricht ist nur derjenige Pflichtunterricht, der aufgrund der Stundentafel regelmäßig und planmäßig erteilt wird. Bei Schulwanderungen, Schullandheimaufenthalten, Besichtigungen oder ähnlichen Veranstaltungen besteht der Anspruch nur für den Weg zur/von der Schule zu den gewöhnlichen Schulanfangs- und Endzeiten mit den üblicherweise zur Verfügung stehenden Beförderungsmitteln.

(4) Für Fahrten zum Praktikum besteht ein Anspruch auf Erstattung der notwendigen Kosten für die Inanspruchnahme eines vorhandenen öffentlichen Personennahverkehrs. Bei der Benutzung eines privaten Kraftfahrzeugs ist die Erstattung auf die Obergrenze gemäß § 6 beschränkt

(5) Für den Weg zur nächsten Haltestelle eines vom Landkreis Cuxhaven bestimmten Beförderungsmittels besteht der in Abs. 1 definierte Anspruch nur, wenn der Schulweg die Mindestentfernung im Sinne von § 114 Abs. 2 Satz 1 NSchG nach § 2 dieser Satzung überschreitet.

(6) Bewilligungen im Rahmen der Schülerbeförderung beziehen sich jeweils auf ein Schuljahr.

## **§ 2 Mindestentfernungen**

(1) Die Schulwegmindestentfernung gemäß § 1 Abs. 1 beträgt

a) für Schülerinnen und Schüler,

- die einen Schulkindergarten besuchen,
- die an einer besonderen Sprachfördermaßnahme gemäß § 54 a Abs. 2 NSchG teilnehmen,
- des Primarbereichs

2,0 km,

b) für Schülerinnen und Schüler

- der Jahrgangsstufen 5 bis 10 der allgemeinbildenden Schulen in der Zeit vom 01. April bis 31. Oktober (Sommerhalbjahr)

3,0 km,

- vom 01. November bis 31. März (Winterhalbjahr)

2,0 km,

c) für die Schülerinnen und Schüler der berufsbildenden Schulen

- der Berufseinstiegsschule (Berufsvorbereitungsjahr, Berufseinstiegsklasse) sowie
- der ersten Klasse von Berufsfachschulen, soweit die Schülerinnen und Schüler diese ohne Sekundarabschluss I - Realschulabschluss – besuchen, ganztätig

4,0 km.

(2) Maßgebend für die Ermittlung der Mindestentfernung ist der kürzeste Weg zwischen der Haustür des Wohngebäudes der Schülerin oder des Schülers und dem nächstgelegenen nutzbaren Eingang des jeweiligen Schulgebäudes.

(3) In besonders begründeten Ausnahmefällen übernimmt der Landkreis Cuxhaven auf Antrag unabhängig von der im § 2 Abs. 1 genannten Mindestentfernung die Erstattung der notwendigen Aufwendungen oder die Schülerbeförderung, wenn der Schulweg für die Schülerin oder den Schüler nach objektiven Gegebenheiten mit besonderen Gefahren verbunden ist. Das Merkmal der besonderen Gefährlichkeit ist per Definition auf Bereiche mit herausragenden Gefährdungsaspekten beschränkt. Die im Straßenverkehr üblicherweise auftretenden Gefahren stellen keine Gefahren im Sinn dieser Bestimmung dar.

### **§ 3 Zumutbare Schulwegzeiten**

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

a) für Schülerinnen und Schüler des Primarbereiches und des Sekundarbereiches nicht mehr als 60 Minuten für den reinen Schulweg in eine Richtung.

b) für Schülerinnen und Schüler der Berufsbildenden Schulen nicht mehr als 90 Minuten für den reinen Schulweg in eine Richtung.

(2) Folgende Wartezeiten an der Schule sollen grundsätzlich nicht überschritten werden:

a) Wartezeiten vor Unterrichtsbeginn:

für alle Schülerinnen und Schüler 30 Minuten.

b) Wartezeiten nach Unterrichtsschluss:

für alle Schülerinnen und Schüler 60 Minuten.

c) Wartezeiten bei Umsteigeverbindungen:

für alle Schülerinnen und Schüler 15 Minuten.

(3) Bei der Beförderung der Schülerinnen und Schüler im öffentlichen Personennahverkehr, bei dem der Fahrzeugeinsatz zu fahrplanmäßig vorgegebenen Zeiten erfolgt, sind auch längere als die in Abs. 2 genannten Wartezeiten zumutbar, wenn eine Verlegung der fahrplanmäßig vorgegeben Fahrzeiten vom Träger der Schülerbeförderung nicht erreicht werden kann oder aufgrund öffentlicher Interessen nicht zu vertreten ist.

(4) Bei kurzfristig auftretenden Unterrichtsausfällen besteht kein Anspruch auf Beförderung außerhalb des Fahrplanes. Die zusätzlich entstehenden Wartezeiten sind keine Wartezeiten im Sinne des Abs. 2.

(5) Die Schulwegzeiten finden keine Anwendung bei dem Besuch einer Schule außerhalb des Landkreisgebietes und an den zentralen Förderschulen innerhalb des Landkreisgebietes mit Schwerpunkt für körperliche und motorische Entwicklung, Lernen sowie für geistige Entwicklung.

Weiterhin finden die Schulwegzeiten keine Anwendung beim Besuch einer der folgenden Schulen:

- Ersatzschulen,
- Schulen mit besonderem Bildungsgang,
- Schulen, deren Einzugsbereich das gesamte Kreisgebiet umfasst,
- Schulen mit besonderen überregionalen Angeboten,
- Schulen, die im Rahmen der Regelungen des § 63 Absätze 3 und 4 NSchG besucht werden,

sowie während des Betriebspraktikums.

#### **§ 4 Beförderungsmittel**

(1) Die Schülerinnen und Schüler haben das vom Träger der Schülerbeförderung bestimmte Beförderungsmittel zu benutzen. Die Beförderung wird - soweit möglich - im Rahmen des öffentlichen Personennahverkehrs durchgeführt, sofern der Landkreis Cuxhaven nicht angemietete oder eigene Beförderungsleistungen (freigestellter Schülerverkehr) zur Verfügung stellt. Es besteht grundsätzlich kein Anspruch auf Beförderung mit einem besonderen Beförderungsmittel oder Mitbeförderung einer Begleitperson.

(2) Mit Zustimmung des Trägers der Schülerbeförderung kann zur Schülerbeförderung ein privates Kraftfahrzeug gegen Erstattung der notwendigen Aufwendungen gemäß § 5 eingesetzt werden, wenn

- a) die im § 3 genannten Schulwegzeiten regelmäßig überschritten werden oder
- b) Beförderungsmittel gemäß § 4 Abs. 1 nicht zur Verfügung stehen oder
- c) die Beförderung mit privaten Kraftfahrzeugen kostengünstiger ist.

(3) Es ist die für den Landkreis Cuxhaven kostengünstigste Beförderungsart zu wählen.

#### **§ 5 Notwendige Aufwendungen**

Als notwendige Aufwendungen für den Schulweg gelten:

a) Beim Vorhandensein öffentlicher Verkehrsmittel die jeweils günstigsten Tarife.

b) Bei der Benutzung eines als Beförderungsmittel bestimmten privaten Personenkraftwagens wird für jeden beförderten Schüler bzw. beförderte Schülerin einen Betrag in Höhe von 0,20 € je gefahrenen Kilometer (kürzeste Strecke) erstattet. Bei der Beförderung von mehreren Schülern gilt die kürzeste Strecke des am weitesten entfernt wohnenden Schülers.

c) Bei der Benutzung eines anderen als Beförderungsmittel bestimmten Kraftfahrzeuges für die Hin- und Rückfahrt einer Schülerin oder eines Schülers ein Betrag von 0,08 Euro je gefahrenen Kilometer.

d) In besonders gelagerten Fällen können Einzelvereinbarungen für die Beförderung zur nächstgelegenen Schule getroffen werden.

e) Eine Beförderung mittels Taxi kann nur erfolgen, wenn eine selbstorganisierte Beförderung für die Erziehungsberechtigte/n / den Erziehungsberechtigten im Einzelfall objektiv unmöglich ist. Die Unmöglichkeit ist schriftlich nachzuweisen.

## **§ 6 Obergrenze**

Liegt die nächste Schule außerhalb des Gebietes des Trägers der Schülerbeförderung oder handelt es sich um eine schulische Einrichtung, die nicht in § 5 Abs. 2 NSchG genannt ist, so ist die Verpflichtung nach § 1 Abs. 1 auf die Erstattung der Höhe der Kosten der teuersten Schülersammelzeitkarte des öffentlichen Personennahverkehrs im für die jeweilige Schülerin oder den jeweiligen Schüler geltenden Tarifgebiet, die der Landkreis Cuxhaven bei der Schülerbeförderung zu erstatten hat, begrenzt. Beim Durchfahren unterschiedlicher Tarifgebiete, gilt die Obergrenze des teureren Tarifgebietes. Dies gilt nicht im Falle des Besuchs von Förderschulen.

## **§ 7 Anträge auf Fahrtkostenerstattung**

Der Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg ist bis zum 31.10. eines jeden Jahres für das abgelaufene Schuljahr beim Landkreis Cuxhaven geltend zu machen. Anträge, die nach dem 31.10. bei Landkreis Cuxhaven eingehen, können nicht mehr berücksichtigt werden.

## **§ 8 Fahrtanzahlen für die Schulen**

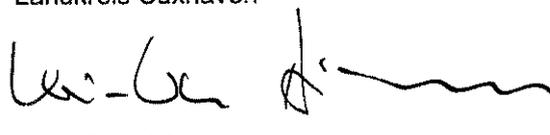
Die Schülerbeförderung ist grundsätzlich durch eine Anfahrt und 2 Abfahrten je Schule zu gewährleisten. Ganztagschulen sollen eine zusätzliche Abfahrt im Nachmittagsbereich erhalten. Die Stundenpläne der Schulen sind auf die Fahrpläne abzustellen.

## **§ 9 Inkrafttreten**

- (1) Diese Satzung tritt am 14. Tage nach der Bekanntmachung im Amtsblatt des Landkreises Cuxhaven in Kraft.
- (2) Zum gleichen Zeitpunkt tritt die Satzung über die Neufassung der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Cuxhaven vom 11. März 2009 außer Kraft.

Cuxhaven, den 14. Januar 2019

Landkreis Cuxhaven



Bielefeld

Landrat

# **Anlage 7**

## **VNO Haltestellen-Konzept zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen**

---

# VNO-Haltestellenkonzept zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen



erarbeitet von:



August 2019

---

## Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung / Zielsetzung.....	3
2. Zusammenfassung.....	5
3. Fördermöglichkeiten.....	7
3.1 ÖPNV-Förderprogramm 2017ff des Landes Niedersachsen.....	7
3.2 Förderung über Mittel nach § 7b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes.....	8
4. Barrierefreier ÖPNV: Gesetzliche Grundlagen.....	9
5. Personengruppen mit eingeschränkter Mobilität und ihre spezifischen Probleme bei der Nutzung des ÖPNV.....	10
6. Anforderungen an die barrierefreie Planung, Gestaltung und Ausstattung von 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 seinen 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 folgenden 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 vorgeschlagene Form der Priorisierung von Haltestellen kann dabei als ein erster Schritt zur Umsetzung gesehen werden. Die praxistaugliche Überführung kann nur in Absprache zwischen Aufgabenträger und Straßenbaulastträger erfolgen. Dabei sind auch die im Kap. 8. 4 „Haltestellenaufnahme / Haltestellenkataster“ beschriebenen Kriterien bei einer Erfassung der Haltestellen zu beachten.

## 2. Zusammenfassung

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

### Gesetzliche Grundlagen

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

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

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

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

### Barrierefreie Haltestellen > Bauliche Gestaltung

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

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

Weiterhin sind für Rollstuhlfahrer/innen ausreichend Bewegungsflächen auf der Wartefläche vorzusehen. Festgelegt ist hier die Mindestfläche von 1,50 m x 1,50 m. Die Fläche sollte eine Gesamttiefe von mind. 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 (Wohnort – Schulstandort und zurück), die Zahl der Abfahrten ist gering. Aufgrund dieser geringen Komplexität des Angebotes in weiten Teilen des VNO-Gebietes und aufgrund von technischen Entwicklungen (App-Lösungen, s. Kapitel 7.3.6) sollte an den Einfachhaltestellen auf die Installation von Lautsprechern verzichtet werden. Zukunftsweisend und zur Wahrung des Zwei-Sinne-Prinzips sollten jedoch alle ÖPNV-Fahrzeuge im VNO-Gebiet mit Außenlautsprechern ausgestattet werden.

### **Priorisierung und zeitlicher Umsetzungsplan**

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

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

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

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

Für die jeweilige Kategorisierung/Priorisierung werden folgende Kriterien herangezogen:

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

Auf Basis dieser Kriterien ergibt sich folgende Priorisierungsmatrix:

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

[1] Unabhängig von der Ortslage

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

### Haltestellenaufnahme / Haltestellen-Kataster

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

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

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

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 mitteln 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 Gesamtausgaben 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 Baulasträger, 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 PBe fG – 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. Größere Unterschiede sind durch eine fahrzeuggebundene Rampe auszugleichen. Für eine selbstständige Nutzung der Rampe durch Rollstuhlfahrer/innen darf die Neigung der Rampe höchstens 12% betragen, da bei größeren Neigungswinkeln die Kippgefahr signifikant ansteigt.

An der Haltestellenkante ist eine feste, verformungsfreie Fahrspur für das Fahrzeug anzustreben, damit die Einstiegshöhe dauerhaft gewahrt bleibt und Schäden am Fahrzeug vermieden werden. Die Bordsteinhöhe sollte mindestens 16 cm über Fahrbahnniveau liegen, 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 Bushaltstelle ist zu berücksichtigen, dass Rollstuhlfahrer/innen ausreichend Bewegungsflächen zum Rangieren vor Bedienungseinrichtungen (z.B. Fahrgastinformationstafeln, Fahrkartenautomat) oder zur Ansteuerung des Einstiegsbereiches benötigen. Festgelegt ist hier die Mindestfläche von 1,50 m x 1,50 m. Dementsprechend muss an Haltestellen, bei denen eine Einstiegshilfe notwendig ist, vor der ausgeklappten Einstiegshilfe (Rampe) ein einbaufreier Bewegungsraum von 1,50 m Tiefe vorhanden sein. Die Wartefläche weist dann eine Gesamttiefe von mindestens 2,50 m (Länge der Rampe plus Bewegungsraum) auf. Ist die Haltestelle mit einem Fahrgastunterstand ausgerüstet, muss die Aufstellfläche so tief sein, dass mindestens 1,50 m zwischen Bordsteinkante und Unterstand verbleiben.

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

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

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

## 6.3 Barrierefreie Zuwegung und Auffindbarkeit von Bushaltstellen

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

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

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

## 6.5 Haltestellentypen und Anfahrbarkeit

Die Wahl des Haltestellentyps und die Lage der Haltestelle im Straßenraum haben entscheidende Auswirkung auf die Barrierefreiheit. Beim Neu-, Um- oder Ausbau von Haltestellen sollte darauf geachtet werden, dass die eingesetzten Fahrzeuge die 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 kehrt. 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]

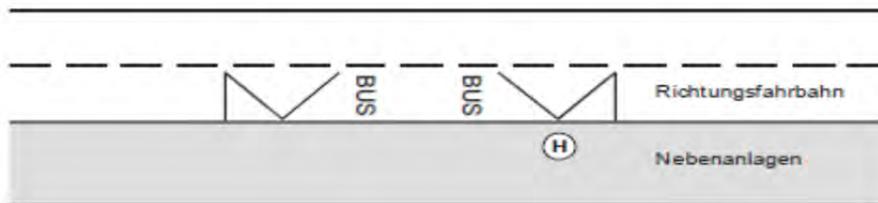


Abbildung 1: Prinzipskizze Haltestelle am Fahrbahnrand

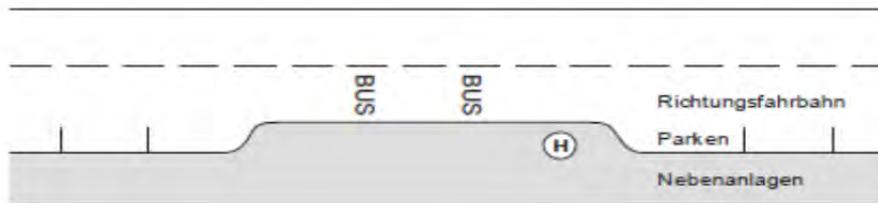


Abbildung 2: Prinzipskizze Buskap

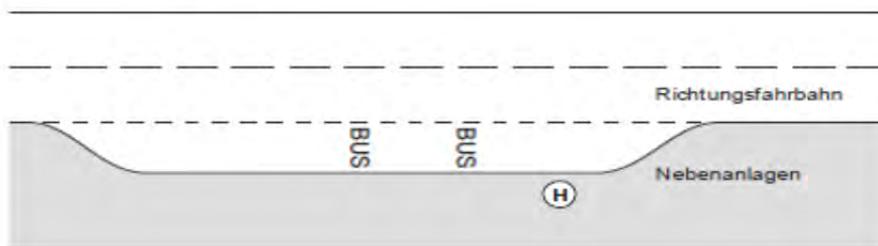


Abbildung 3: Prinzipskizze Busbucht

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 Anlage 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>	<p>Bei Querung eines Radweges ist der Auffindestreifen zu unterbrechen.</p> <p>An (End-)Haltestellen, die nur zum Ausstieg dienen, sind keine Bodenindikatoren notwendig.</p>	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 Höhe vorhanden 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.
- Topografische Gründe, z.B.
  - Hanglage, d.h. die max. zulässige Neigung um die Steigung mittels Handrollstuhl zu überwinden und die Bremssicherheit nicht zu gefährden, kann nicht eingehalten werden.
- Funktionale Gründe, z.B.
  - temporäre Ersatzhaltestellen bei Schienenersatzverkehr, Baustellen oder verkehrsbedingten Umleitungen;
  - Haltestellen im Probebetrieb unterliegen nicht der barrierefreien Gestaltung;
  - Haltestellen, die ausschließlich mit taxibasierten Bedarfsverkehren bedient werden.

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

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

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

## 7.3 Fahrgastinformation an Bushaltestellen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

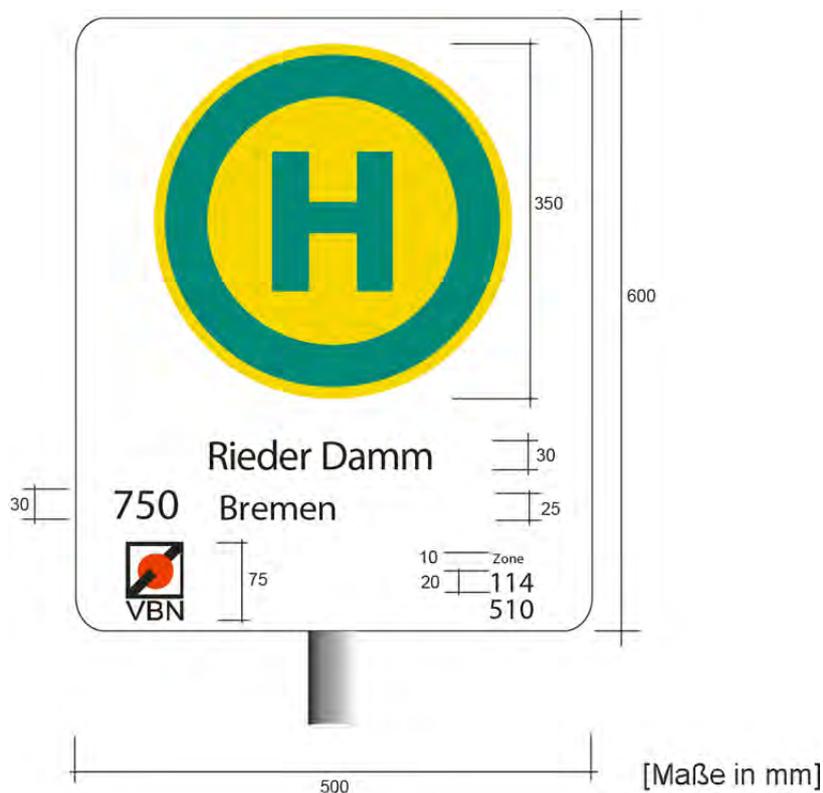
In den ländlich geprägten Räumen der VNO-Landkreise wird – abseits der Städte und Verdichtungsräume - ein hoher Prozentsatz der Haltestellen lediglich von einer Buslinie – häufig mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung – bedient. Die Relation ist eindeutig (Wohnort – Schulstandort und zurück) und die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

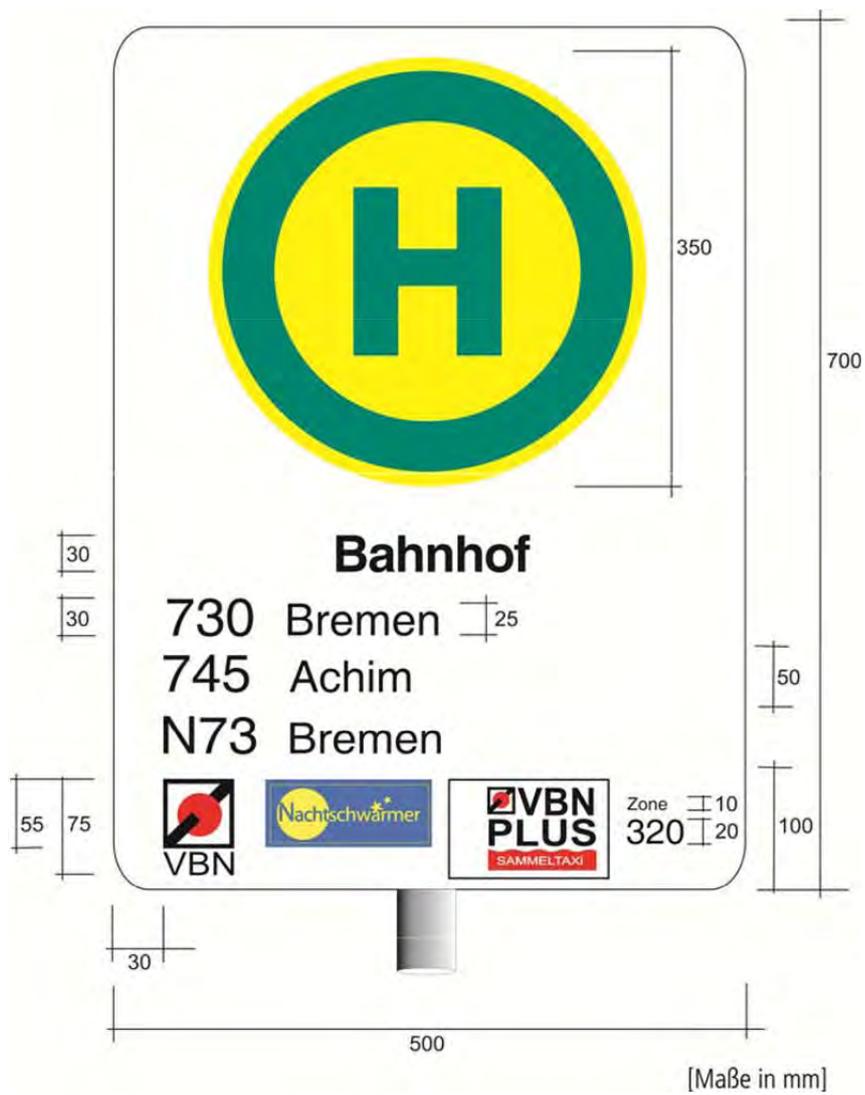
VNO-Gebiet mit Außenlautsprechern ausgestattet werden, die – bei Bedarf - zunächst manuell vom Fahrpersonal bedient werden – bei späteren technischen Entwicklungen bzw. bei Einsatz von App-Lösungen auch für den automatischen Abruf aufgerüstet werden können (s. ebenfalls Kap. 6.3.6).

### 7.3.3 Haltestellenmast / Haltestellenschild

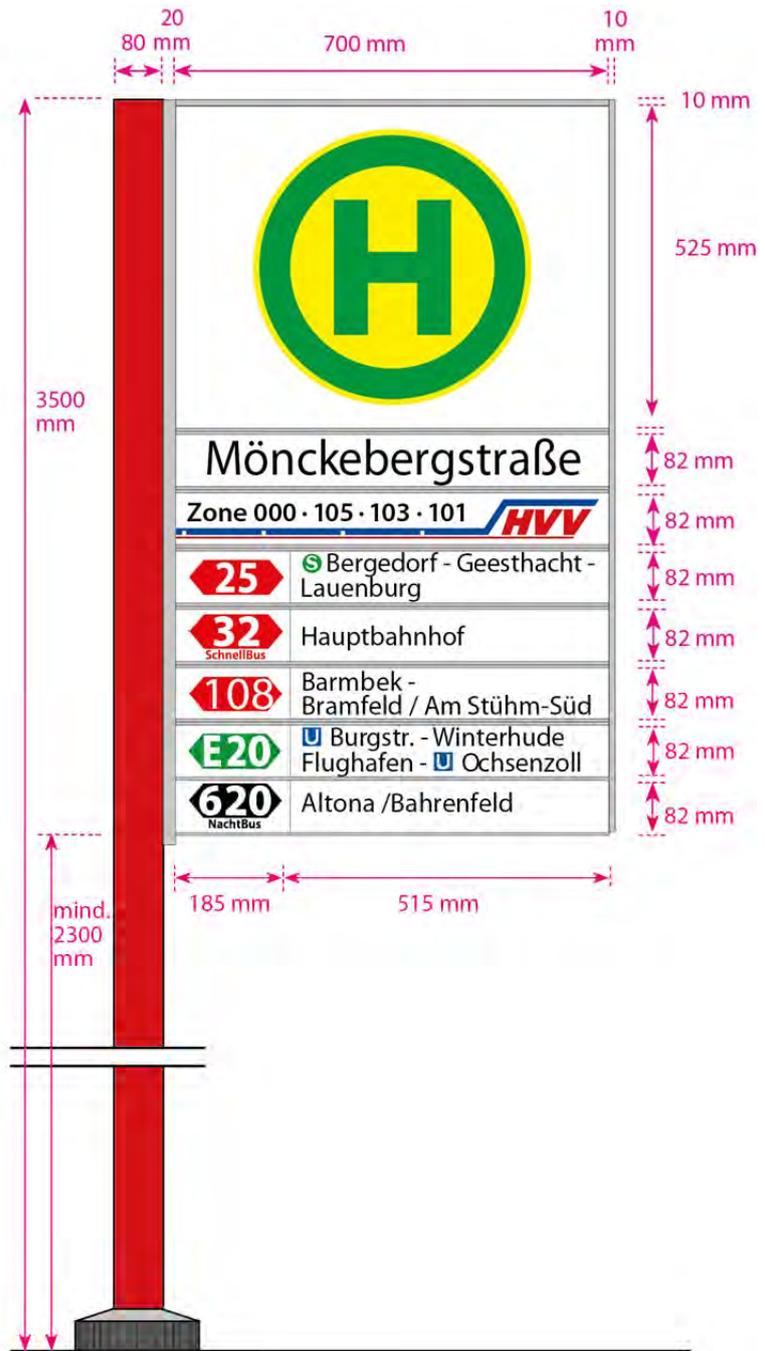
Auch für Haltestellenschilder an Haltestellenmasten gelten die Vorgaben der DIN 32975. Entsprechend müssen auch hier die Schrift- und Bildzeichengrößen im Verhältnis zum Betrachtungsabstand und zur Anbringungshöhe stehen. Wird der in der DIN 32975 festgelegte Referenzwert einer Sehschärfe von Visus 0,1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

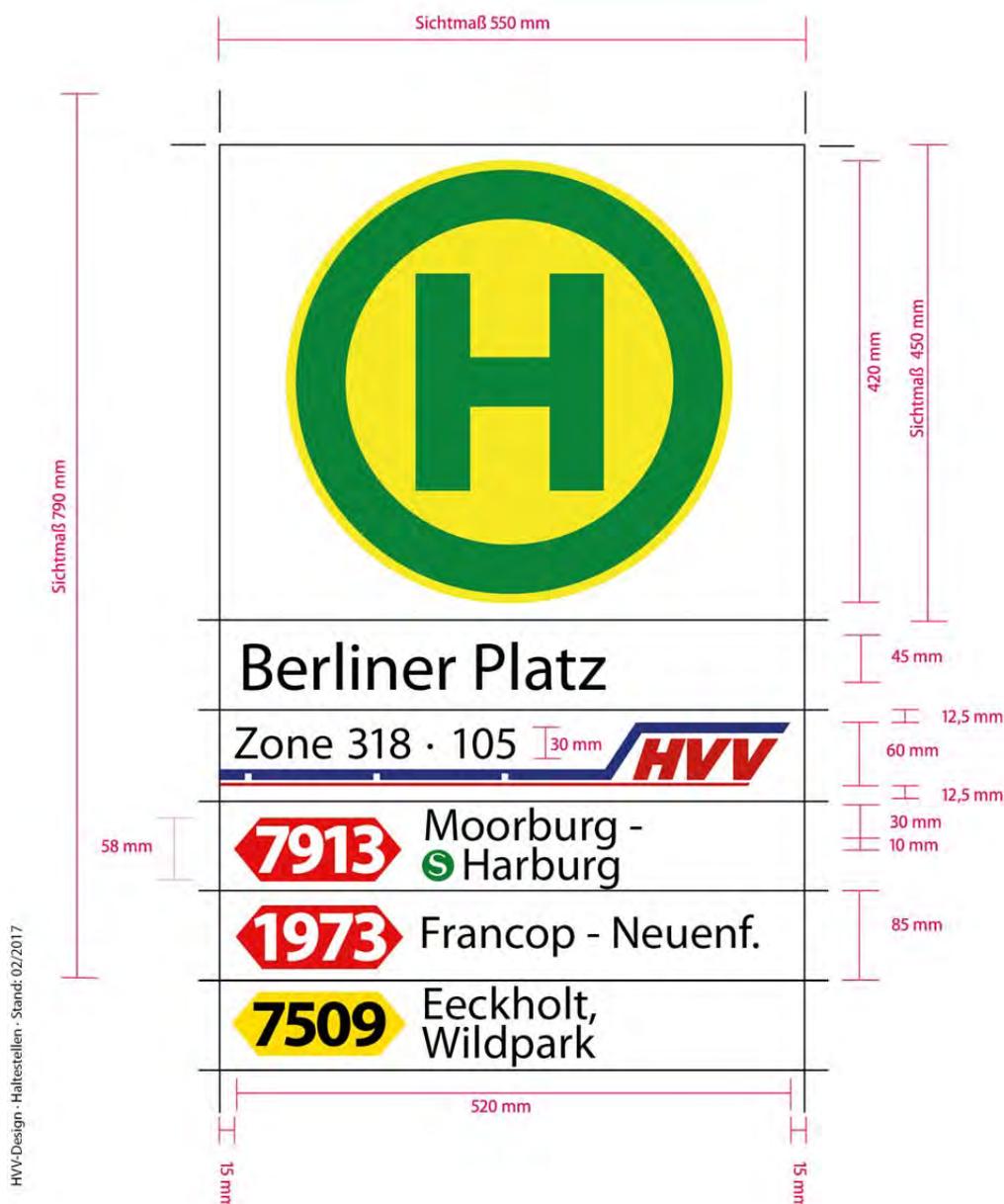




ZVBN/VBN, Haltestellen, S14 und S. 17



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

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

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

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



ZVBN/VBN, Haltestellen, S. 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 seheingeschränkte Menschen mittlerweile weitgehend zugänglich sind und im Alltag von diesem Personenkreis mit stark steigender Tendenz genutzt wird. [vgl. Gerhard Renzel, Arbeitspaket III „Technische Assistenzsysteme...“, in: LAG, Gutachten, S. 7].

Aus Sicht der sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sollen technische Assistenzsysteme das selbstständige

- Auffinden von Haltestellen,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 7.4 Weitere Hinweise zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen und deren Umfeld

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

Busaufstellfläche			
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. vorgelegertem 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, mindestens jedoch von 0,90 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

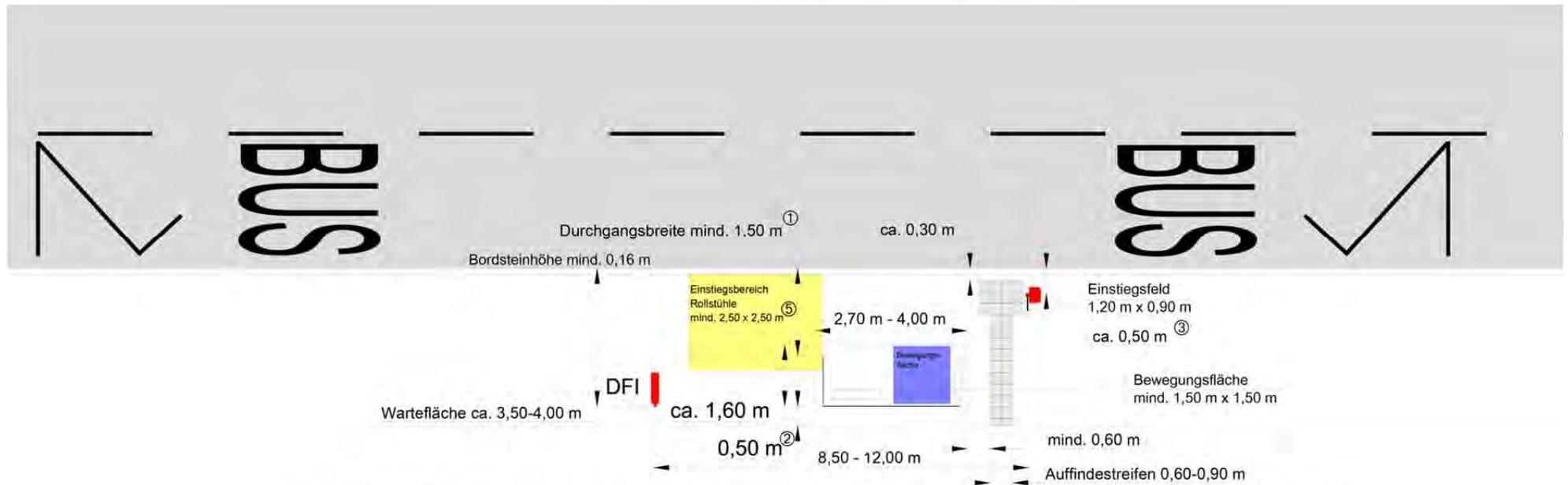
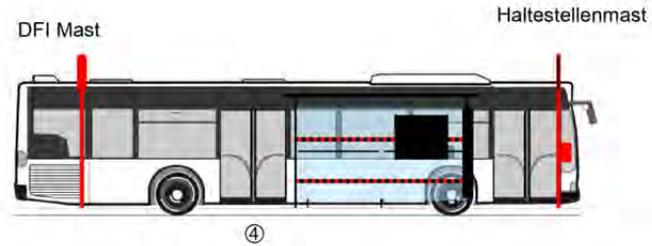
<b>Wege zur Haltestelle (Fortsetzung)</b>			
<b>Merkmal</b>	<b>Anforderung/Zielsetzung</b>	<b>Weitere Hinweise und Empfehlungen</b>	<b>Bezug</b>
Fahrrad-Verkehr/ Fahrradab- stellung	Radabstellanlagen beeinträchtigen nicht Bewegungs- u. Sicherheitsräume	<p>Fahrradabstellanlagen an Haltestellen (z.B. Fahrradständer, 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. Für Rollstühle sollte ausreichend Platz zum Rangieren vorhanden sein, sehbehinderte Menschen sollten vor scharfen Kanten oder dem Unterlaufen von Fahrradbügeln mit dem Langstock geschützt werden. Zudem sollte auf eine ausreichende Beleuchtung und vandalismussichere Montage geachtet werden.</p> <p>Bodenindikatoren werden i.d.R. mit einem Abstand von mind. 60 cm an Hindernissen und festen Einbauten vorbeigeführt. Dabei ist die Nutzung der Einbauten zu beachten. Bei Fahrradständern und bei Fahrradbügeln, bei denen aufgrund hoher Nutzung zu erwarten ist, dass die Fahrräder jeweils nur mit dem Vorder- oder Hinterrad angelehnt werden, wird ein Abstand von 1,50 – 2,00 m vom Bügel/Radständer empfohlen.</p>	H BVA
Fahrgast-sicherheit	Haltestelle ist ausreichend einsehbar.	Es sollte darauf geachtet werden, dass am Straßenrand bzw. auf Gehwegen keine Einbauten vorgesehen werden, die die Einsehbarkeit des Haltestellenbereiches beeinträchtigen könnten. Auch Bewuchs sollte regelmäßig zurückgeschnitten werden.	

## 7.5 Haltestellen-Skizzen

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

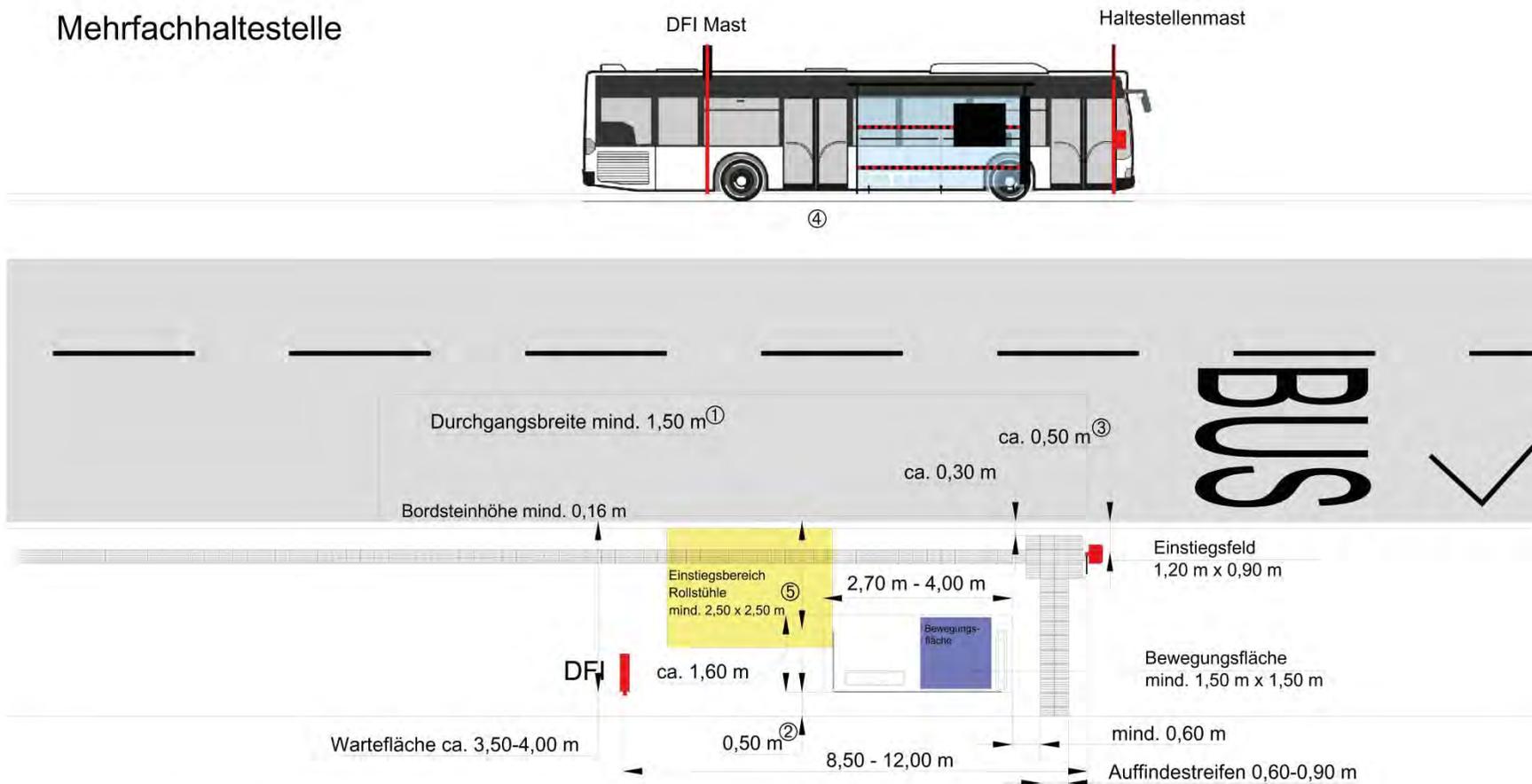


## Haltestelle am Fahrbahnrand



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

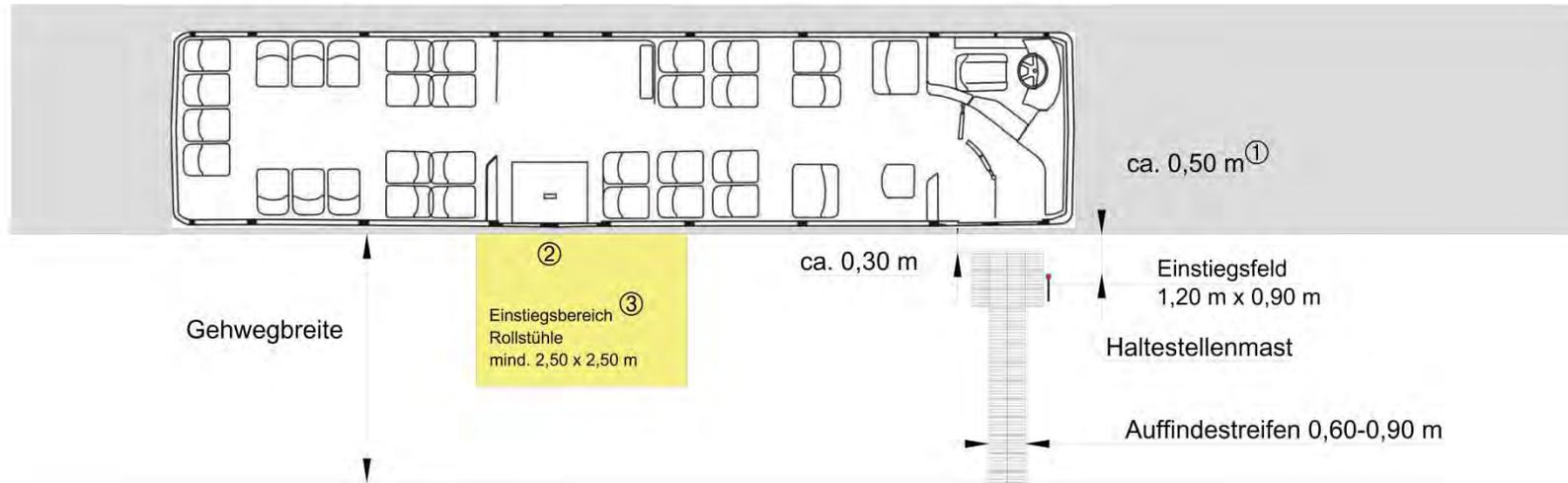
## Mehrfachhaltestelle



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

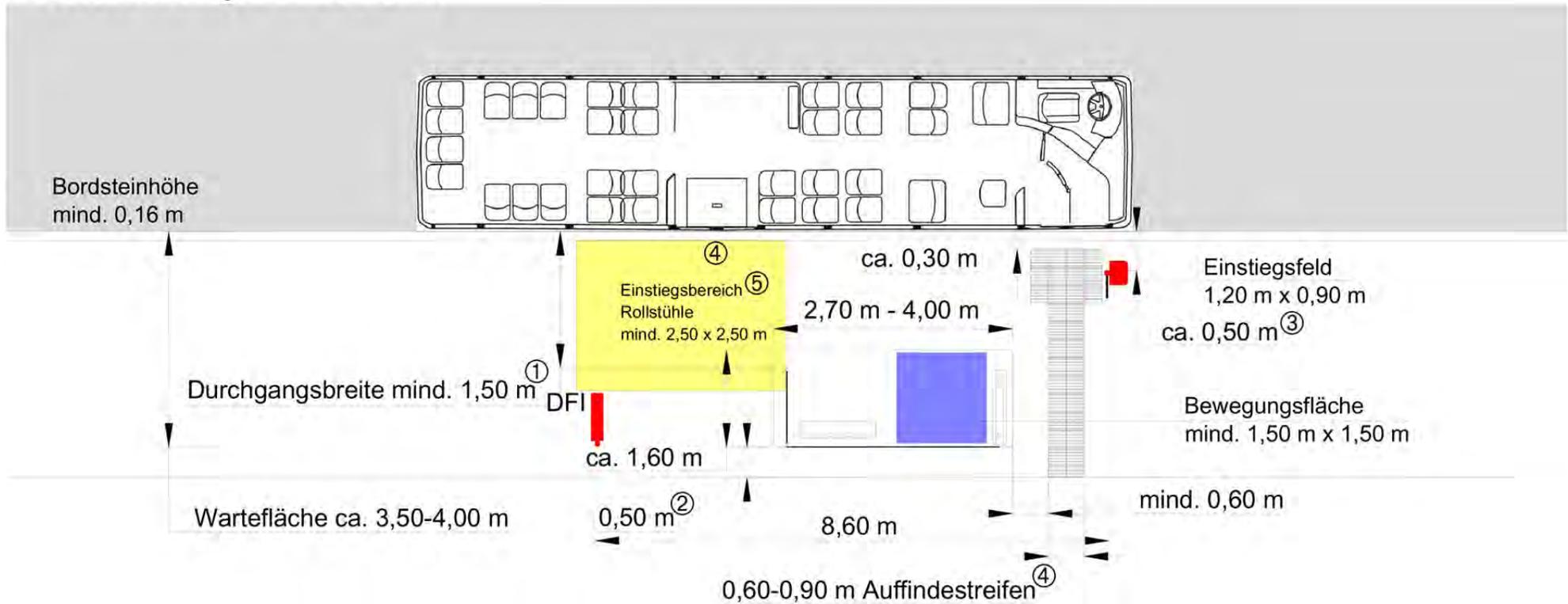


## Haltestelle ohne FGU



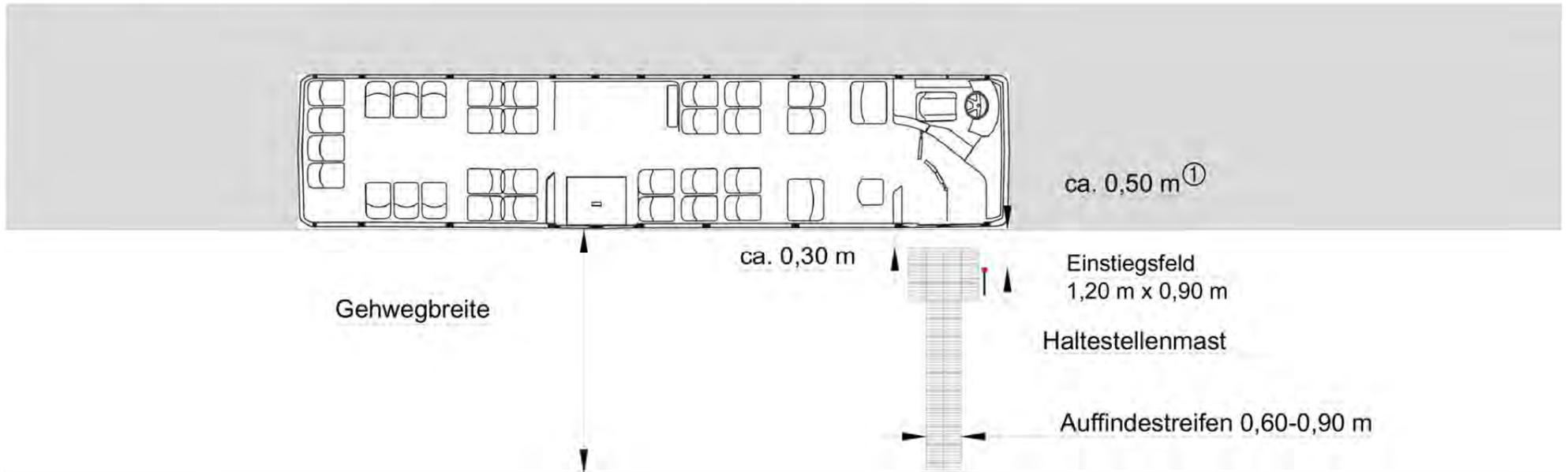
- ① Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.
- ② Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.
- ③ Es sind die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

# Ausstattung Haltestelle

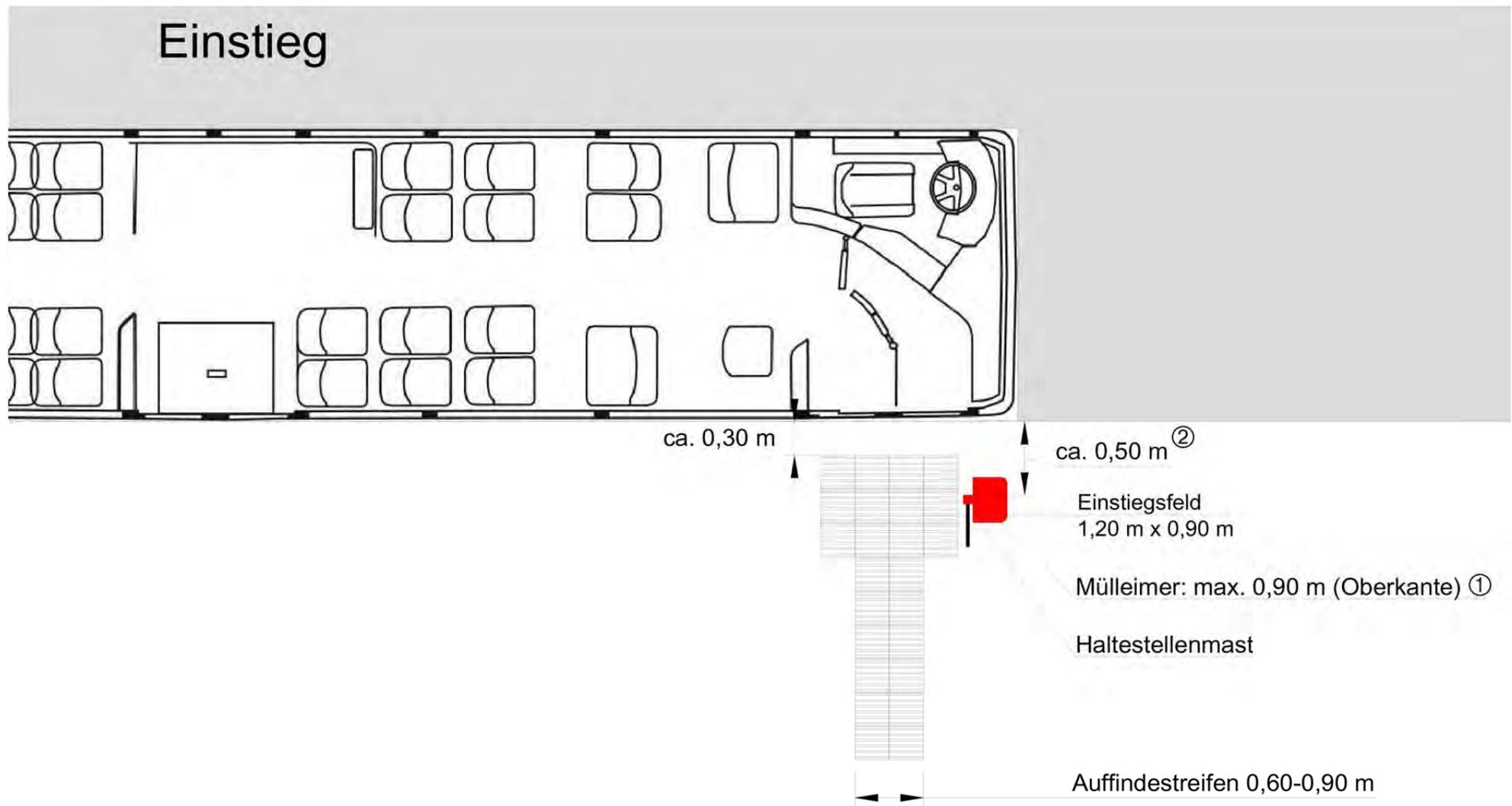


- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante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

# Auffindestreifen

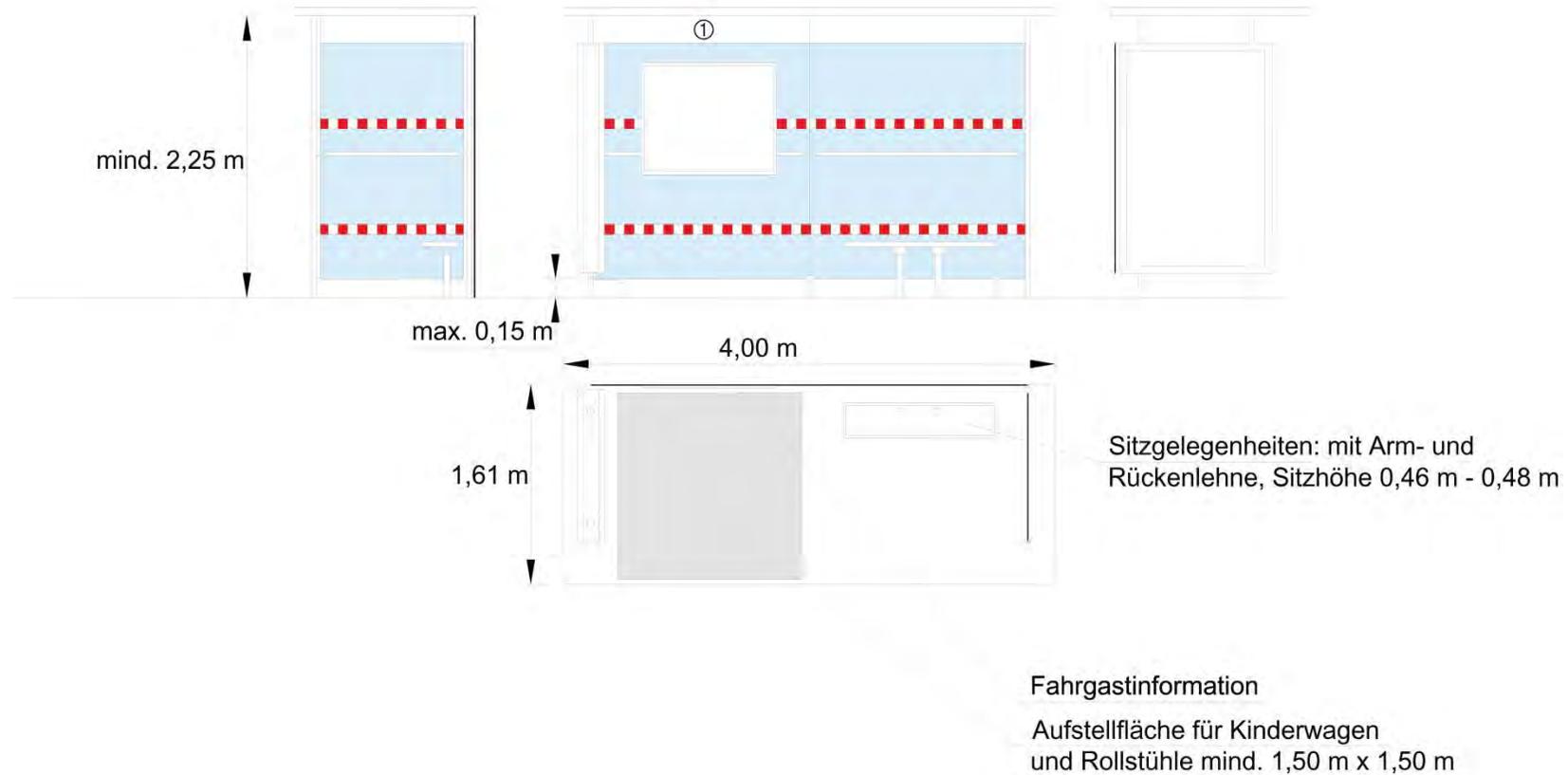


- ① Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.



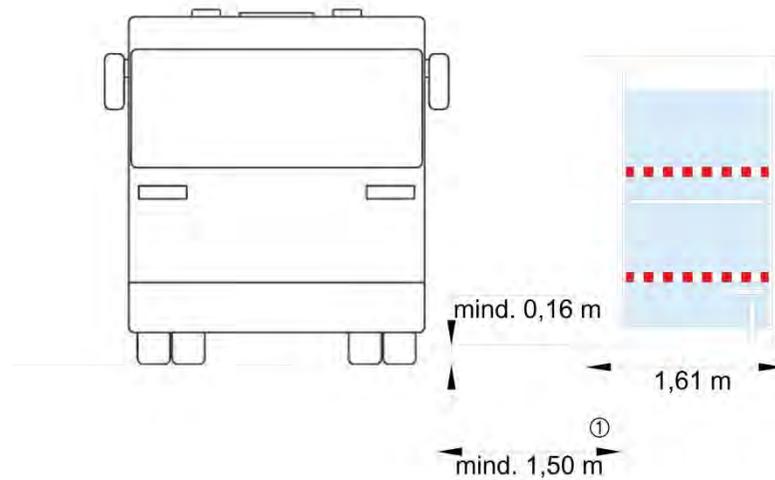
- ① Nur wenn kein anderer betriebs- und kundenfreundlicher Standort möglich ist, sollte der Müllbehälter am Haltestellenmast angebracht werden. Dann ist zu beachten, dass er vom Einstiegsfeld abgewandt montiert wird. Dies geht nur, wenn der Aushangfahrplan im FGU angeordnet ist.
- ② Der Abstand zwischen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

# Fahrgastunterstand



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

## Abstand Bus - FGU



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

## 8. Barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen: Priorisierung und zeitlicher Umsetzungsplan

### 8.1 Rechtlicher Rahmen und Vorgehensweise

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

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

Das im PBefG genannte Ziel, bis zum 01.01.2022 im ÖPNV die vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, wirft in der Praxis Probleme auf: Es ist den 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 topografischen 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 1.1.2022 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 EW) orientiert sich dabei an den bei der Bewertung des ÖPNV-Angebotes im Nahverkehrsplan festgelegten Rasterung.

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

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

#### 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 f. Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) „Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster in Niedersachsen“ (2017) und der dortigen Attributliste zu orientieren. Diese Attributliste wurde im Wesentlichen in der vom MW initiierten Arbeitsgruppe „Haltestellenkataster“ erarbeitet und entspricht auch den Anforderungen des ZVBN / VBN-Haltestellen-Katasters sowie des in Aufbau befindlichen Katasters des HVV.

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

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

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

Kriterium	Attribut Aufnahme / im Haltestellenkataster	Ausstattung		Aufnahme	
		Basis	Erweitert	Pflicht	Optional
Barrierefreie Erreichbarkeit	➤ Topographie > in Hanglage; sonstiges	X			X
	➤ stufenlose Zugänglichkeit <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ja / nein</li> <li>○ falls nicht stufenfrei: Höhe der Stufe/des Bordsteins in cm</li> </ul>	X		X	X
	➤ lichte Durchgangsbreite im Zugang von mind. 90 cm <ul style="list-style-type: none"> <li>○ ja / nein</li> <li>○ falls &lt; 90 cm: Maß der lichten Breite</li> </ul>	X		X	X
	➤ Zugangselemente zum Haltestellenbereich: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zugang befestigt / unbefestigt</li> <li>○ Gehweg / kombinierter Geh-/Radweg</li> <li>○ Rampe/geneigter Gehweg ja/nein, falls vorhanden <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Neigung in %</li> <li>+ Länge / Breite</li> <li>+ Umlaufsperr</li> <li>+ Auffindestreifen am Gehweg</li> <li>+ Querung Radweg</li> </ul> </li> <li>○ Querung Straße notwendig ja/nein <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Querungshilfen: Bordsteinabsenkung, doppelte Querungsstelle, LSA, LSA mit Zusatzeinrichtungen: akustisch und/oder taktil, Zebrastreifen, Fahrbahnteiler/Fahrbahnverengungen</li> </ul> </li> <li>○ tangierende Radwege ja/nein, <ul style="list-style-type: none"> <li>+ Radwegführung zwischen Wartefläche und Gehweg, zwischen Wartefläche und Einstiegsbereich, im Straßenraum, Sonstiges</li> <li>+ Vermessung von Abständen: Beschreibung und Maße (ggf. Skizze)</li> </ul> </li> </ul>	X		X	X
Eigenschaften der Wartefläche	➤ Art des Bodenbelags: befestigt / unbefestigt <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Art: Asphalt, Beton, Betonplatten, Pflaster, Sonstiges</li> </ul>	X		X	X
	➤ Nutzbare Breite der Wartefläche (in cm) <i>Vermessene Mindestbreite muss über mind. 1,50 m Länge gegeben sein, Defaultwert von 4 m bei nicht abgrenzbarer Breite</i>	X		X	
	➤ Länge der Wartefläche	X			X
	➤ 2 Fotos	X			X
	➤ Sonstiges (u.a. Sonderfälle wie z.B. Wartefläche nicht in Mastnähe)	X			X
Bordstein	➤ Höhe Bordstein in cm	X		X	
	➤ Länge Bordsteinkante	X			X
	➤ Bordsteinart (Buskapstein, Kasseler Sonderbord, Kasseler Sonderbord plus, Typ Berding angeschrägt, Rundbordstein, sonstiger Formstein, kein Bordstein, Sonstiges)	X			X
	➤ Material Busaufstellfläche: Asphalt, Beton, Pflaster	X			X
	➤ Zustand Spurrillen	X			X
	➤ Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung	X			X

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

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

In welcher Form die Haltestellenaufnahme erfolgt, muss jeder Aufgabenträger für sich entscheiden. Es bietet sich jedoch an, die Haltestellenerfassung von einem beauftragten Büro vornehmen zu lassen, damit die Erfassung möglichst einheitlich verläuft. Im schleswig-holsteinischen HVV-Gebiet ist die Haltestellenerfassung durch ein beauftragtes Büro mittels einer entwickelten App erfolgt. 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 ist Deckungsgleichheit gegeben.

## 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 Ausnahmetatbeständen“ 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 Aus bau 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
-