Nahverkehrsplan

des Heidekreises

für den Zeitraum 2020 bis 2024

beschlossen durch den Kreistag des Heidekreises am

06.12.2019

Bearbeitung durch die

VNO

Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH

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

Gliederung

Verzeichnisse

Inhaltsverzeichnis 2

Tabellenverzeichnis 4

Abbildungsverzeichnis 5

Anlagenverzeichnis 6

Abkürzungsverzeichnis 7

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen 9

2. Bestandsdarstellung 20

3. Bewertung und Mängelanalyse 58

4. Ziele und Maßnahmen 91

Literaturverzeichnis 120

Inhaltsverzeichnis

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen 9

1.1 Gesetzliche Grundlagen 9

1.1.1 Einleitung 9

1.1.2 Europäisches Recht: EU-Verordnung VO 1370/2007 9

1.1.3 Nahverkehrsplan 10

1.1.3.1 Bedeutung des Nahverkehrsplans 10
1.1.3.2 Inhalt des Nahverkehrsplans 11

1.1.4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG, Kernaussagen) 11

1.1.5 Gesetz zur Gleichstellung von behinderten Menschen (BGG)
Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und Barrierefreiheit 13

1.1.6 Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG) 14

1.2 Organisation des ÖPNV im Heidekreis 14

1.2.1 Organisation der Aufgabenträger 14

1.2.2 Organisation der Verkehrsunternehmen, Verkehrsgemeinschaft Heidekreis 15

1.3 Finanzierung des ÖPNV 15

1.3.1 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz 16

1.3.2 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) 17

1.3.3 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz 18

1.3.4 Finanzmittel für ÖPNV im Heidekreis 18

2. Bestandsdarstellung 20

2.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur 20

2.1.1 Zentralörtliche Gliederung 20

2.1.2 Einwohner 21

2.1.3 Motorisierung 21

2.2 Berufspendler 22

2.3 Schüler und Schulen 32

2.3.1 Schulstandorte und Schülerzahlen 32

2.3.2 Schülerbeförderung 33

2.4 Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene und Straße 34

2.4.1 Schienennetz 34

2.4.2 Straßengebundener ÖPNV 35

2.4.2.1 ÖPNV in rechtlicher Differenzierung 35
2.4.2.2 Verkehrsunternehmen 38
2.4.2.3 Fahrzeuge 39
2.4.2.4 Linienkategorien 40
2.4.2.5 Teilnetze im Heidekreis 40

2.4.3 Verknüpfungspunkte 50

2.4.3.1 ÖPNV - ÖPNV 50
2.4.3.2 ÖPNV - SPNV 51

2.4.3.3 SPNV - Individualverkehr (IV) 51
2.4.3.4 ÖPNV - Individualverkehr (IV) 51
2.5 Tarife 51
2.5.1 VH-Tarif 51
2.5.2 Stadttarife Soltau 53
2.5.3 Niedersachsentarif, (NDS-Tarif) 53
2.5.4 GVH-Regionaltarif 54
2.5.5 HVV-Tarif 55
2.5.6 VNN-Regionaltarif 55
2.5.7 Sondertarife der Bürgerbusse 56
2.5.8 AST-Tarif der SG Rethem (Aller) 56
2.5.9 Haus- bzw. Übergangstarife von Regionalbusunternehmen 56
2.6 Fahrgastinformation 56
2.6.1 Gedruckte Fahrpläne 56
2.6.2 Fahrplanauskunft 57
2.6.3 Aushangfahrpläne 57
3. Bewertung und Mängelanalyse 58
3.1 Einleitung 58
3.2 Verkehrsangebot 58
3.2.1 Erschließungsqualität 58
3.2.1.1 Bemessungsmerkmal 58
3.2.1.2 Bewertungsraster 58
3.2.1.3 Bewertungsergebnisse 58
3.2.2 Bedienungsqualität 59
3.2.2.1 Bemessungsmerkmal 59
3.2.2.2 Bewertungsraster 59
3.2.3 Verbindungsqualität 60
3.2.3.1 Bemessungsmerkmal 60
3.2.3.2 Bewertungsraster 60
3.2.4 Ergebnisse Bedienungsqualität und Verbindungsqualität 62
3.2.4.1 Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Orte – Grundzentrum 62
3.2.4.2 Bedienungs- und Verbindungsqualität II, Grundzentren – Mittelzentren 77
3.2.4.3 Bedienungs- und Verbindungsqualität III, Grundzentren – Oberzentren 81
3.3 Fahrgastbedienung 86
3.3.1 Tarifangebot 86
3.3.1.1 Abgestimmter Tarif 86
3.3.1.2 Tarifstruktur 86
3.3.2 Fahrgastinformation 89
3.3.2.1 Informationen im Fahrplan-Heft 89
3.3.2.2 Informationen an den Haltestellen 89
3.3.2.3 Elektronische Informationen 89
3.4 Haltestellen 90
3.5 Fahrwege 90

3.6 Fahrzeuge 90
4. Ziele und Maßnahmen 91
4.1 Übergeordnete Ziele 91
4.2 Ziele des Heidekreises 92
4.2.1 Schülerverkehr 93
4.2.2 Grundversorgung 93
4.2.3 Berufsverkehr 94
4.2.4 Freizeitverkehr 94
4.3 Maßnahmenübersicht 94
4.3.1 Bedienungsebene I 95
4.3.2 Bedienungsebene II 97
4.3.3 Bedienungsebene III 98
4.3.4 Überprüfung des ÖPNV-Angebots im Landkreis 99
4.3.5 Tarif und Allgemeine Vorschrift 103
4.3.6 Fahrgastinformation 106
4.3.7 Haltestellen 108
4.3.8 Fahrzeuge 111
4.3.9 Fahrweg 113
4.3.10 Maßnahmen im Schienenpersonenverkehr 114
4.4 Bewertungskriterien bei Genehmigungsanträgen 118
4.4.1 Schülerverkehr 118
4.4.2 Grundversorgung und Barrierefreiheit 118
4.4.3 Zeitliche Verteilung 118
4.4.4 Grundliniennetz 119
4.4.5 Berufsverkehr 119
4.4.6 Freizeitverkehr 119

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1.3-1: Regionalisierungsmittel bis 2025, bundesweit 16
Tabelle 1.3-2: Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2025 16
Tabelle 1.3-3: Voraussichtliche Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis 2019 – 2025 18
Tabelle 1.3-4: Ausgaben für ÖPNV und die Schülerbeförderung im Heidekreis 19
Tabelle 2.1-1: Einwohnerzahlen 2001 – 2018, Bevölkerungsdichte 2018 und -entwicklung im Heidekreis 21
Tabelle 2.2-1: Pendlerbeziehungen Gemeinden – Regionen außerhalb 22
Tabelle 2.2-2: Pendlerbeziehungen Regionen außerhalb – Gemeinden 23
Tabelle 2.3-1: Übersicht öffentliche Schule / Standorte / Schülerzahlen / Fahrschüler(innen) 33
Tabelle 2.4-1: Schienennetz im Heidekreis, Betriebs- u. Streckencharakteristika 34

Tabelle 2.4-2: Verzeichnis des Linienverkehrs nach § 42 PBefG 36
Tabelle 2.4-3: Verkehrsunternehmen und Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge 38
Tabelle 2.4-4: Übersicht der Ausstattungsmerkmale der eingesetzten Fahrzeuge....39
Tabelle 2.4-5: Linien im Teilnetz 1 im Heidekreis....41
Tabelle 2.4-6: FVO-Verkehre im Teilnetz 1....42
Tabelle 2.4-7: Linien im Teilnetz 2 im Heidekreis....42
Tabelle 2.4-8: FVO-Verkehre im Teilnetz 2....43
Tabelle 2.4-9: Linien im Teilnetz 3 im Heidekreis....44
Tabelle 2.4-10: FVO-Verkehr im Teilnetz 3....45
Tabelle 2.4-11: Linien im Teilnetz 4 im Heidekreis....46
Tabelle 2.4-12: FVO-Verkehre im Teilnetz 4....47
Tabelle 2.4-13: Linien im Teilnetz 5 im Heidekreis....48
Tabelle 2.4-14: FVO-Verkehre im Teilnetz 5....48
Tabelle 2.4-15: Linien im Teilnetz 6 im Heidekreis....49
Tabelle 2.4-16: FVO-Verkehre im Teilnetz 6....50
Tabelle 2.4-17: Linie im Teilnetz 7 im Heidekreis....50
Tabelle 2.4-18: Linie im Teilnetz 8 im Heidekreis....50
Tabelle 3.2-1: Bewertungsraster für Fahrtenpaare pro Tag 59
Tabelle 3.2-2: Bedienungsqualität I, gegliedert nach Kommunen....62
Tabelle 3.2-3: Verbindungsqualität I, gegliedert nach Kommunen....65
Tabelle 3.2-3: Bedienungs- und Verbindungsqualität II, GZ – MZ 78
Tabelle 3.2-4: Bedienungs- und Verbindungsqualität II, MZ – MZ 79
Tabelle 3.2-5: Bedienungs- und Verbindungsqualität III, GZ – OZ 83
Tabelle 3.3-1: Darstellung der Tarifstruktur im Heidekreis 87
Tabelle 3.3-2: Darstellung der Tarifstruktur (Bürgerbusse = BB) im Heidekreis 88
Tabelle 4.2-1: Anzustrebende Mindestanzahl für Fahrtenpaare pro Tag....93
Tabelle 4.4-1: Angestrebte zeitliche Verteilung der Fahrten 118

Abbildungsverzeichnis

Abb. 2.1-1: Kommunen und zentralörtliche Gliederung im Heidekreis 20
Abb. 2.2-1: Pendlerbeziehungen Gemeinden Bispingen und Bomlitz 24
Abb. 2.2-2: Pendlerbeziehungen Städte Bad Fallingbostel und Munster....25
Abb. 2.2-3: Pendlerbeziehungen Gemeinde Neuenkirchen und Stadt Schneverdingen 26
Abb. 2.2-4: Pendlerbeziehungen der Städte Soltau und Walsrode 27
Abb. 2.2-5: Pendlerbeziehungen der Gemeinde Wietzendorf und SG Ahlden 28
Abb. 2.2-6: Pendlerbeziehungen der Samtgemeinden Rethem (Aller) und Schwarmstedt 29
Abb. 2.2-7: Pendlerbeziehungen Heidekreis – Regionen außerhalb....31
Abb. 2.3-1: Öffentliche Schulstandorte im Heidekreis....32
Abb. 2.4-1: Schienennetz, Bahnhöfe und Haltepunkte im Heidekreis 35

Abb. 2.4-2: Liniennetz im Heidekreis 37
Abb. 2.4-3: Linienverkehr im Teilnetz 1 41
Abb. 2.4-4: Linienverkehr im Teilnetz 2 43
Abb. 2.4-5: Linienverkehr im Teilnetz 3 44
Abb. 2.4-6: Linienverkehr im Teilnetz 4 46
Abb. 2.4-7: Linienverkehr im Teilnetz 5 48
Abb. 2.4-8: Linienverkehr im Teilnetz 6 49
Abb. 2.5-1: Tarifzonen der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis 52
Abb. 2.5-2 Stadttarif Soltau 53
Abb. 2.5-3: Tarifzonen des Großraum-Verkehr-Hannover (GVH), Ausschnitt 54
Abb. 2.5-4: Ausschnitt HVV-Tarifplan 55
Abb. 3.2-1: Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare/ Tag Orte – GZ/MZ), Heidekreis 63
Abb. 3.2-2: Verbindungsqualität I (Reisezeit Orte – GZ/MZ), Heidekreis 64
Abb. 3.2-3: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Bad Fallingbostel 66
Abb. 3.2-4: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Munster 67
Abb. 3.2-5: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Schneverdingen 68
Abb. 3.2-6: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Soltau 69
Abb. 3.2-7: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Walsrode 70
Abb. 3.2-8: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Bispingen 71
Abb. 3.2-9: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Bomlitz 72
Abb. 3.2-10: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Neuenkirchen 73
Abb. 3.2-11: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, SG Ahlden (GZ Hodenhagen) 74
Abb. 3.2-12: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, SG Rethem (Aller) 75
Abb. 3.2-13: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, SG Schwarmstedt 76
Abb. 3.2-14: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Gemeindefreier Bezirk Osterheide 77
Abb. 3.2-15: Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare/ Tag GZ – MZ und MZ – MZ) 80
Abb. 3.2-16: Verbindungsqualität II (Reisezeit GZ – MZ und MZ – MZ) 81
Abb. 3.2-17: Bedienungsqualität III (Fahrtenpaare/ Tag GZ – OZ und MZ – OZ) 83
Abb. 3.2-18: Verbindungsqualität III (Reisezeit GZ – OZ und MZ – OZ) 85

Anlagenverzeichnis

Anlage 3-1: Erschließungsqualität
Anlage 3-2: Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)
Anlage 3-3: Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare zum Mittelzentrum)
Anlage 3-4: Bedienungsqualität III (Fahrtenpaare zum Oberzentrum)
Anlage 3-5: Verbindungsqualität I (Reisezeit in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)
Anlage 3-6: Verbindungsqualität II (Reisezeit zum Mittelzentrum)
Anlage 3-7: Verbindungsqualität III (Reisezeit zum Oberzentrum)
Anlage 3-8: Haltestellen-Konzept
Anlage 4-1: Förderrichtlinie für kreisansässige Bürgerbusse
Anlage 4-2: Allgemeine Vorschrift: Richtlinie zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen im Gebiet des Landkreises Heidekreis

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AST	Anruf-Sammel-Taxi
ASM	Anruf-Sammel-Mobil
BBS	Berufsbildende Schule
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
Bf.	Bahnhof
BMV	Bundesministerium für Verkehr (bis 1998)
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (ab 2005)
BO Kraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
B+R	Bike und Ride
DB AG	Deutsche Bahn AG
evb	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, Zeven
EW	Einwohner
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EU VO	Verordnung der Europäischen Union
F	Ferientage
FöS	Förderschule
FVO	Freistellungsverordnung
GS	Grundschule
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVH	Großraumverkehr Hannover
Gy	Gymnasium
GZ	Grundzentrum
HBB	Haller Busbetrieb GmbH
HK	Landkreis Heidekreis
Hrsg.	Herausgeber
HS	Hauptschule
HVV	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
IV	Individualverkehr
KBS	Kursbuchstrecke
KGS	Kooperative Gesamtschule
KVG	KVG Stade GmbH & Co. KG
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LROP	Landesraumordnungsprogramm
LSN	Landesamt für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen
LTN	Landestarif Niedersachsen
LTS	Niedersächsische Landestreuhandstelle
ME	metronom Eisenbahngesellschaft mbH
Mio. EUR	Millionen Euro
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
MZ	Mittelzentrum

NLS	Niedersächsisches Landesamt für Statistik
NBGG	Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NUVPG	Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
NSchG	Niedersächsisches Schulgesetz
NVP	Nahverkehrsplan
OBS	Oberschule
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OHE	Osthannoversche Eisenbahnen AG
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PKW	Personenkraftwagen
P+R	Park und Ride
RB	Regionalbahn
RegG	Regionalisierungsgesetz
REK	Regionales Entwicklungskonzept
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RS	Realschule
S	Schultage
Sek I	Sekundarstufe I
Sek II	Sekundarstufe II
SG	Samtgemeinde
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
SUP	Strategische Umweltprüfung
Tab.	Tabelle
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VBN	Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VH	Verkehrsgemeinschaft Heidekreis
VLN	Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg
VNN	Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen
VNO	Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH
VO	Verordnung
VU	Verkehrsunternehmen
VVG	Verdener Verkehrsgesellschaft mbH
VWE	Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH
WEB	Weser-Ems Busverkehr GmbH
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZVBN	Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen

1.1 Gesetzliche Grundlagen

1.1.1 Einleitung

Nach § 6 Abs. 1 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) stellen die kommunalen Aufgabenträger für ihren Bereich einen Nahverkehrsplan jeweils für einen Zeitraum von fünf Jahren auf. Kommunale Aufgabenträger sind im straßengebundenen ÖPNV grundsätzlich die Landkreise und kreisfreien Städte bzw. deren Zusammenschlüsse. Der hier vorliegende vierte Nahverkehrsplan des Landkreises Heidekreis für den Zeitraum 2020 - 2024 basiert auf Grundlagen und Erfahrungen der vorherigen Fassungen mit dem Ziel, auch den weiterhin in der Entwicklung befindlichen Rahmenbedingungen des ÖPNV gerecht zu werden.

Der vorliegende Nahverkehrsplan (NVP) 2020- 2024 gilt einschließlich der vorgenommenen Teilnetzbildung sowie den festgeschriebenen Harmonisierungszeitpunkten bis Inkrafttreten des NVP 2025 - 2029, sofern nicht vorher eine Fortschreibung des NVP 2020 - 2024 erfolgt.

1.1.2 Europäisches Recht: EU-Verordnung VO 1370/2007

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

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

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

- Eine klare Definition der vom Betreiber zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.
- Eine objektive und transparente Aufstellung der Parameter, anhand derer eine Ausgleichsleistung berechnet wird, sowie eine Darstellung der Art und des Umfangs der gewährten Ausschließlichkeit.
- Übermäßige Ausgleichsleistungen sind zu vermeiden, insbesondere bei allen direkt vergebenen Verkehren.
- Eine klare Regelung für die Durchführung der Aufteilung der mit der Dienstleistung in Verbindung stehenden Kosten (insbesondere für Personal, Infrastruktur, Energie, Wartung und Instandsetzung, sonstige Anlagen, Fixkosten, angemessene Kapitalrendite).

- Eine klare Regelung der Einnahmeaufteilung bzw. -anrechnung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.
- Eine Darstellung der verbindlichen Qualitätsstandards, sofern solche vereinbart wurden.
- Die Laufzeit von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen ist im Busbereich in der Regel auf höchstens 10 Jahre beschränkt.

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

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

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

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

1.1.3 Nahverkehrsplan

1.1.3.1 Bedeutung des Nahverkehrsplans

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

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

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

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

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

1.1.3.2 Inhalt des Nahverkehrsplans

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

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

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

1.1.4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG, Kernaussagen)

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

- eine eng gefasste Definition der Eigenwirtschaftlichkeit,
- die uneingeschränkte Anwendung der EU-VO 1370/2007 bei der Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehre,
- eindeutige Regelungen bei Direktvergaben,
- Änderungen beim Ablauf der Genehmigungsverfahren,
- Einführung von Übergangsbestimmungen, u. a. für vor dem 01.01.2013 genehmigte Verkehre und

- Vorgaben zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022.

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

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

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

Im Genehmigungsverfahren haben grundsätzlich eigenwirtschaftliche Anträge auf Erteilung einer Genehmigung für den Linienverkehr Vorrang vor gemeinwirtschaftlichen Anträgen, die Zuschusszahlungen erfordern. Allerdings wird ein eigenwirtschaftlicher Antrag nur dann genehmigt, wenn der beantragte Verkehr im Einklang mit den vom Aufgabenträger definierten Vorgaben steht. Zu diesen Vorgaben gehören der Umfang und die Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität, die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen sowie die Barrierefreiheit. Genehmigungsanträge, die diesen Anforderungen des Aufgabenträgers nicht entsprechen, sind daher zwingend abzulehnen. Gleiches gilt für Anträge, die einzelne (lukrative) Linien aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würden.

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

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

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

Durch die Bildung von Linienbündeln sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Der Straßenpersonennahverkehr soll wirtschaftlich erbracht werden, wobei die Synergieeffekte zwischen den Linien durch einen übergreifenden Austausch von Fahrzeugen, Fahrern (linien-

übergreifender Einsatz), aber auch von Fahrgästen an den Verknüpfungspunkten ausgenutzt werden sollen.

- Wirtschaftlich attraktive Linien werden mit ihren Zubringern zu einer gemeinsamen wirtschaftlichen Einheit verknüpft. Die ausgleichende Wirkung zwischen diesen Linien führt zu geringen Kosten für die öffentliche Hand.
- Mit der Bildung von Linienbündeln werden die Wettbewerbschancen mittelständischer Anbieter bzw. ihrer Kooperationen erhöht, der Wettbewerb gefördert und damit eine Monopolisierung im Straßenpersonennahverkehr im Landkreis verhindert.
- Bei der Bildung von Linienbündeln sind insbesondere die Einzugsbereiche der jeweiligen zentralen Mittelzentren 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.

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

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

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

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

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

Für die Aufstellung des Nahverkehrsplans hat das beschlossene Gesetz insofern Konsequenzen, dass konkreter als bisher Aussagen zu den Maßnahmen und Zeitrahmen dieser Maßnahmen, die

den barrierefreien Zugang zu den Verkehrsmitteln des ÖPNV und SPNV ermöglichen, getroffen und die Behindertenbeiräte der Landkreise beteiligt werden müssen.

1.1.6 Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)

Nach § 9, Abs. 1 des Niedersächsischen Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG) ist eine Strategische Umweltprüfung bei Plänen und Programmen durchzuführen, die in der Anlage 3 Nr. 2 aufgeführt sind. Die Entscheidungen über die Zulässigkeit von Vorhaben, die in der Anlage 1 oder in der Anlage 1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) aufgeführt sind, sollen im Sinne des § 14 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 Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlage, Untergrundbahnen oder Hängebahnen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, jeweils mit den dazugehörigen Betriebsanlagen.

Da der Landkreis Heidekreis 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 Heidekreis

1.2.1 Organisation der Aufgabenträger

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

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

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

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

1.2.2 Organisation der Verkehrsunternehmen, Verkehrsgemeinschaft Heidekreis

Die Verkehrsgemeinschaft Heidekreis (VH) wurde 1992 als Gesellschaft des Bürgerlichen Rechts von 13 im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen gegründet. Die VH hat folgende Aufgaben:

- Erstellung eines optimalen, nach einheitlichen Gesichtspunkten gestalteten Busliniennetzes;
- Vorhalten eines einheitlichen und übersichtlichen Tarifsystems;
- Herausgabe von einheitlichen Fahrplänen;
- Betrieb einer Geschäftsstelle für den Kundenverkehr.

Der Landkreis hat mit der VH einen Vertrag zur Erfüllung der genannten Aufgaben abgeschlossen. Eine Bezuschussung der VH durch den Landkreis ist vertraglich geregelt.

Damit hat der Landkreis in der VH einen zentralen Ansprechpartner. Die VH organisiert mit seit 01.08.2018 4 Verkehrsunternehmen die Erstellung der Verkehrsleistungen. Die VH unterstützt nach ihren Möglichkeiten den Aufgabenträger und die VNO bei der Aufgabenerfüllung und wirkt bei der Erstellung des Nahverkehrsplans mit.

Die Verkehrsunternehmen sind darüber hinaus in der Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN) organisiert. Ihr gehören 20 Verkehrsunternehmen in den Landkreisen Cuxhaven, Harburg, Heidekreis, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Rotenburg (Wümme), Stade und Uelzen an, sie hat sich im Oktober 1995 als Gesellschaft bürgerlichen Rechts konstituiert.

Wichtigste Ziele der VNN sind die Sicherung und der Ausbau des ÖPNV im nordostniedersächsischen Verkehrsraum. Die Weiterentwicklung des Regionaltarifs ist ebenso Aufgabe wie die Schaffung von Übergangstarifen zu den benachbarten Kooperationsräumen wie z. B. des Hamburger Verkehrsverbundes, des Großraumverkehrs Hannover, des Verkehrsverbund Bremen/ Niedersachsen und zum schienengebundenen Personennahverkehr. Vertreten wird die Gemeinschaft durch den Vorstand, der sich aus Delegierten von derzeit vier Unternehmen zusammensetzt. Wichtigstes Organ der VNN ist die Gesellschafterversammlung, in der jedes Unternehmen das gleiche Stimmrecht besitzt. Geschäftsstellen der VNN befinden sich im Hause der KVG in Stade und im Hause der evb in Zeven.

1.3 Finanzierung des ÖPNV

Zur Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV stehen 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 VH-Tarifs als Höchsttarif.

- Zuschussleistungen von kommunalen Gebietskörperschaften für gewünschte Verkehre oder Tarife.

1.3.1 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz

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

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

Jahr	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Regionalisierungsmittel (gesamt) [Mio. EUR]	8.439,8	8.591,7	8.746,4	8.903,8	9.064,1	9.227,2	9.393,3

Tabelle 1.3-1: Regionalisierungsmittel bis 2025, bundesweit

In der Anlage 1 § 5 RegG wird festgelegt, wie hoch der Anteil jedes Bundeslandes an der o. g. Gesamtsumme ist. Die Verteilung der Mittel auf die einzelnen Bundesländer erfolgt ab 2016 auf Basis des so genannten „Kieler Schlüssels“, der für Niedersachsen überdurchschnittliche Erhöhungen vorsieht. Zusätzlich erhalten die neuen Bundesländer und das Saarland jährlich weitere 200 Mio. €, die ebenfalls dynamisiert werden.

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

Jahr	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Regionalisierungsmittel [Mio. EUR]	732,9	748,2	763,7	778,5	793,6	808,9	824,6

Quellen: MW und eigene Berechnungen

Tabelle 1.3-2: Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2025

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

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

1.3.2 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Bereits in den ersten Jahren des seit 1996 regionalisierten ÖPNV zeigte sich, dass die Aufgabenträger ohne finanzielle Unterstützung des Landes nicht in der Lage waren, ihrer Aufgabenverantwortung für den straßengebundenen ÖPNV angemessen gerecht zu werden. Dies hatte zur Folge, dass eine Vielzahl der in den Nahverkehrsplänen verankerten Vorschläge zur Verbesserung des ÖPNV wegen der begrenzten finanziellen Mittel der kommunalen Gebietskörperschaften nicht umgesetzt werden konnten. Zum 01.01.2005 hat darum das Land Niedersachsen das NNVG geändert und die ÖPNV-Aufgabenträger mit zusätzlichen RegG-Mitteln ausgestattet, aus denen sich für die Aufgabenträger neue finanzielle Spielräume ergeben haben.

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

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

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

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

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

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

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

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

Nach dem geänderten Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz erhalten die Aufgabenträger ab 2017 zusätzlich Mittel:

§ 7a NNVG verpflichtet die Aufgabenträger zur Gewährleistung einer Rabattierung von Fahrkarten des Ausbildungsverkehrs in Höhe von mindestens 25 %. Dafür bekommen sie Mittel in derselben Höhe, wie sie aufgrund der bis dahin geltenden Regelungen für das Jahr 2015 für alle Verkehrsunternehmen zusammen, die im jeweiligen Aufgabenträgergebiet Leistung erbracht haben, ermittelt

sind. Diese Regelung ersetzt die frühere Regelung nach § 45a PBefG. Die Mittel nach § 7a NNVG dienen einerseits dem allgemeinen Kostenausgleich für Rabattierungen, dürfen andererseits aber auch für die Finanzierung weiterer ÖPNV-Zielen nach dem NNVG verwandt werden.

Darüber hinaus ist im § 7b NNVG festgelegt, dass die Aufgabenträger eine zusätzliche Unterstützung für die Weiterentwicklung des ÖPNV erhalten, die nach Einwohnerzahl, Fläche und Demografiefaktor bemessen ist. Diese Mittel dienen der qualitativen und quantitativen Weiterentwicklung des ÖPNV und insbesondere der Angebotsentwicklung flexibler Bedienform. 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 erreichte Verbesserungen vorzulegen, bis Ende 2021 erfolgt eine Evaluierung der Neuregelung, bei der auch das Erfordernis einer Dynamisierung der Landesmittel geprüft wird.

1.3.3 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz

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

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

1.3.4 Finanzmittel für ÖPNV im Heidekreis

Einnahmen

Für die Finanzierung im Bereich des ÖPNV stehen dem Landkreis im Zeitraum von 2019 bis 2025 voraussichtlich folgende Finanzmittel zur Verfügung:

Jahr	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
NNVG § 7 (4) [€]	139.593	138.709	137.803	136.912	136.043	135.197	134.358
NNVG § 7 (5) [€]	782.321	788.252	803.121	817.214	831.629	846.386	861.449
NNVG § 7a [€]	1.133.047	1.133.047	1.133.047	1.133.047	1.133.047	1.133.047	1.133.047
NNVG § 7b [€]	566.441	566.441	566.441	566.441	566.441	566.441	566.441
Gesamt [€]	2.612.724	2.626.449	2.640.413	2.653.613	2.667.161	2.681.071	2.695.295

Tabelle 1.3-3: Voraussichtliche Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis 2019 – 2025

Die Einnahmen aus Landesmitteln für den ÖPNV steigern sich von rund 2.613 T€ im Jahr 2019 auf voraussichtlich ca. 2.695 T€ im Jahr 2025. Die Landesregierung sieht bis zum 31.12.2021 eine Überprüfung der Auswirkungen der §§ 7a und 7b vor und wird dies dem Landtag berichten.

Ausgaben

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

- **Finanzierung von Verbundtarifen**
  Ausgleich von Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverlusten in der VH
  Finanzierung der VH-Geschäftsstelle
- **Finanzierung tarifliche Regelung HVV**
  Ausgleich von Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverlusten für die Anerkennung von HVV-Zeitkarten auf der Bahn („Der Heidesprinter“) auf dem Streckenabschnitt zwischen Handeloh und Soltau
- **Angebotserweiterung**
  Auf den Linien 105, 154, 156, 254, 305 und 355 werden zusätzliche Verkehrsangebote mitfinanziert.
- **Haltestellenförderung**
  Mitfinanzierung von Bushaltestellen
- **VNO**
  Umlageanteile für Personal- und Sachkosten
- **Freizeitverkehr**
  Einrichtung und Betrieb von Buslinien für den Freizeitverkehr (Heide-Shuttle).

Der Landkreis wendet für die ihm gesetzlich zugewiesene Aufgabe der Schülerbeförderung folgende Beträge auf (Schülersammelzeitkarten, Kosten für FVO-Verkehre, Zuschüsse für Zusatzleistungen in der Schülerbeförderung):

	2019 Ansatz	2020 Plan	2021 Plan	2022 Plan	2023 geschätzt	2024 geschätzt
Gesamt (Mio. EUR)	5,145	5,146	5,147	5,148	5,25	5,35

Tabelle 1.3-4: Ausgaben für ÖPNV und die Schülerbeförderung im Heidekreis

2. Bestandsdarstellung

2.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

2.1.1 Zentralörtliche Gliederung

In Niedersachsen ist das zentralörtliche Gliederungsprinzip, das seit 1968 in der Raumordnung von Bund und Ländern verankert ist, mit der Gliederung in Ober-, Mittel- und Grundzentren als **Zentrale Orte** ein grundlegendes raumordnerisches Instrument zur Sicherung und Entwicklung der Siedlungsstruktur.

Für den Landkreis haben Bremen, Hamburg, Hamburg-Harburg, Lüneburg, Celle und Hannover oberzentrale Bedeutung. Munster, Soltau und Walsrode sind die im Landkreis bestehenden Mittelzentren. Das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) des Heidekreises 2000 legt als Grundzentren die Kernorte Bispingen, Bomlitz, Bad Fallingbostel, Hodenhagen, Neuenkirchen, Rethem (Aller), Schneverdingen, Schwarmstedt und Wietzendorf fest.

Abb. 2.1-1: Kommunen und zentralörtliche Gliederung im Heidekreis

2.1.2 Einwohner

Am 31.12.2018 lebten im Heidekreis 139.755 Einwohner. Dies ist ein Zuwachs von 2,7 % gegenüber den Zahlen des Mikrozensus von 2011. Der enorme Zuwachs im gemeindefreien Bezirk Osterheide ist auf die Flüchtlingsunterkunft zurück zu führen. Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte lag bei 74,3 Einwohner/km². Der Vergleichswert für das Land Niedersachsen liegt bei 166,6 Einwohner/km².

Nähere Angaben zu den Einwohnerzahlen und deren Entwicklung sowie zur Bevölkerungsdichte der einzelnen Gebietskörperschaften sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Kommunen	Einwohnerzahlen am 31.12.					Einw./ km²	Bevölkerungsentwicklung 2011-2018	
	2001	2006	2011	2011 Mikrozensus	2018	2018	absolut	prozentual
Heidekreis	141.192	142.234	138.784	136.072	139.755	74,3	3.683	2,7%
Bispingen	6.089	6.274	6.201	6.263	6.464	50,3	201	3,2%
Bomlitz	7.172	7.112	6.915	7.043	6.970	108,6	-73	-1,0%
Bad Fallingbostel, Stadt	11.749	11.692	11.329	10.826	11.852	186,1	1026	9,5%
Munster, Stadt	17.724	17.036	15.923	14.688	15.117	77,7	429	2,9%
Neuenkirchen	5.824	5.729	5.605	5.561	5.590	57,6	29	0,5%
Schneverdingen, Stadt	18.632	19.072	18.864	18.750	18.662	79,4	-88	-0,5%
Soltau, Stadt	21.926	22.001	21.672	21.112	21.317	104,6	205	1,0%
Walsrode, Stadt	24.214	24.404	23.870	23.329	23.068	84,7	-261	-1,1%
Wietzendorf	3.889	4.057	4.022	4.099	4.162	38,7	63	1,5%
SG Ahlden	6.702	7.058	6.954	6.967	6.957	81,8	-10	-0,1%
SG Rethem (Aller)	4.921	4.797	4.566	4.604	4.554	41,7	-50	-1,1%
SG Schwarmstedt	11.467	12.185	12.126	12.189	12.937	91,3	748	6,1%
Osterheide	883	817	737	641	2.105	11,8	1464	228,4%

Tabelle 2.1-1: Einwohnerzahlen 2001 – 2018, Bevölkerungsdichte 2018 und -entwicklung im Heidekreis

2.1.3 Motorisierung

Eine wichtige Einflussgröße für die potenzielle Nutzung des ÖPNV-Angebotes ist die Motorisierungsdichte. Gemeint ist damit das Verhältnis des MIV-Kraftfahrzeugbestandes (ohne gewerbliche Pkw) zur Gesamteinwohnerzahl einer Gebietskörperschaft.

Am 1.01.2018 betrug die Motorisierungsdichte im Heidekreis 575 Pkw/1.000 Einwohner. Damit liegt der Landkreis etwas über dem Durchschnitt des ehemaligen Regierungsbezirks Lüneburg mit 572 Pkw/1.000 Einwohner. Im gesamten Land Niedersachsen sind es 534 Pkw/1.000 Einwohner. Bei den Nachbarlandkreisen schwanken die Werte von 507 Pkw/1.000 Einwohner im Landkreis Lüneburg und 597 Pkw/1.000 Einwohner im Landkreis Harburg.
(Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt, 2018, eigene Berechnungen).

2.2 Berufspendler

Grundlage für die Pendlerbeziehungen sind die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Stand 30.06.2017). Es wird nicht zwischen Voll- und Teilzeitbeschäftigten unterschieden. Zu den Pendlern kommt eine unbekannte Anzahl weiterer Berufstätiger wie Beamte oder Selbstständige.

Fast 16.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SVB) pendeln über Gemeindegrenzen innerhalb des Landkreises zwischen Wohn- und Arbeitsort. Die Abbildungen 2.2-1 bis 2.2-4 zeigen auf dem Ring 1 die Pendlerbeziehungen (> 100 Pendler) innerhalb des Landkreises.
Fast 17.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pendeln aus dem Heidekreis hinaus. Innerhalb von 5 Jahren hat sich die Anzahl um 15 % erhöht. Annähernd 10.500 Pendler (+ 12 %) kommen von außerhalb in den Landkreis zur Arbeit. Die Tabellen 2.2-1 und 2.2-2 sowie die Abbildungen 2.2-1 bis 2.2-6 verdeutlichen die Pendlerbeziehungen zwischen den Gebietskörperschaften des Landkreises und Regionen außerhalb. Auf dem Ring 2 sind die Pendlerströme zu und von anderen Städten, Samtgemeinden oder Einheitsgemeinden zu entnehmen (z.B. Abb. 2.2-1: von Bomlitz in die Stadt Visselhövede 253 Ein- und Auspendler). Der Ring 3 summiert alle Pendler zu und von den jeweiligen Kreisfreien Städten bzw. Landkreisen auf. (z.B. Abb. 2.2-1: von Bomlitz in den gesamten Landkreis Rotenburg (Wümme) 307 Ein- und Auspendler).

	Auspendler [Pers.]	Anteile der Ziellandkreise											
		HH	H *)	Reg. H**)	NI	CE	WL	LG	ROW	UE	VER	HB	Summe
Heidekreis	16.798	12,8%	15,1%	12,7%	2,7%	7,4%	6,8%	2,0%	9,2%	1,1%	6,3%	3,4%	79,3%
Bispingen	786	34,9%	2,3%	2,0%	k.A.	3,6%	22,5%	9,7%	3,1%	2,0%	k.A.	k.A.	80,0%
Bomlitz	592	5,9%	12,0%	11,3%	1,7%	5,1%	k.A.	k.A.	15,5%	k.A.	9,6%	7,6%	68,8%
Bad Fallingbostel, Stadt	1.082	6,7%	17,5%	12,1%	1,5%	7,2%	2,9%	1,1%	8,9%	k.A.	5,7%	4,8%	68,3%
Munster, Stadt	1.282	14,0%	4,6%	2,6%	k.A.	18,3%	5,1%	8,0%	3,4%	7,3%	k.A.	3,5%	66,8%
Neuenkirchen	653	14,9%	3,7%	1,8%	k.A.	4,1%	7,7%	1,5%	39,5%	k.A.	4,6%	3,7%	81,5%
Schneverdingen, Stadt	2.548	34,1%	1,3%	1,5%	k.A.	1,5%	20,6%	1,5%	17,9%	k.A.	1,5%	1,9%	81,8%
Soltau, Stadt	1.672	18,1%	8,0%	5,0%	k.A.	9,9%	8,8%	3,6%	11,8%	1,5%	2,3%	2,9%	71,9%
Walsrode, Stadt	2.454	4,1%	15,1%	11,1%	2,6%	5,7%	1,9%	k.A.	10,7%	k.A.	17,6%	7,3%	76,2%
Wietzendorf	410	19,8%	7,1%	3,2%	k.A.	32,9%	4,6%	4,4%	3,7%	k.A.	k.A.	k.A.	75,6%
SG Ahlden	1.111	5,7%	30,8%	19,7%	2,3%	9,3%	k.A.	k.A.	2,1%	k.A.	5,8%	1,3%	76,9%
SG Rethem/Aller	747	k.A.	6,6%	9,5%	19,3%	1,3%	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	34,9%	7,1%	78,7%
SG Schwarmstedt	3.052	0,7%	40,0%	34,7%	2,5%	6,7%	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	84,6%
Osterheide	72	k.A.	k.A.	29,2%	k.A.	15,3%	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	44,4%

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, 2017 *) nur Stadt Hannover **) Region Hannover ohne die Stadt Hannover k.A.: keine Angaben

Tabelle 2.2-1: Pendlerbeziehungen Gemeinden – Regionen außerhalb

Bezogen auf den Landkreis sind die Hauptzielräume der Pendler, die die Landkreisgrenze überschreiten (nur Auspendler), die Region Hannover (incl. der Stadt Hannover) mit fast 28 % und die Stadt Hamburg mit fast 13 %. Vor 5 Jahren waren die Anteile Richtung Hamburg und Hannover noch etwas höher. Auf den weiteren Plätzen folgen die Landkreise Rotenburg (Wümme), Celle, Verden und Harburg.

Erwartungsgemäß unterscheiden sich die Pendleranteile regional stark. Während in den SG Ahlden und Schwarmstedt jeweils über 50 % in die Region Hannover einpendeln, fahren über ein Drittel aller Auspendler in Schneverdingen und Bispingen nach Hamburg. Bemerkenswert sind die relativ hohen Anteile (über 32 %) der SG Rethem (Aller) in den Landkreis Verden, der Gemeinde Neuenkirchen in den Landkreis Rotenburg (Wümme) sowie der Gemeinde Wietzendorf in den Landkreis Celle.

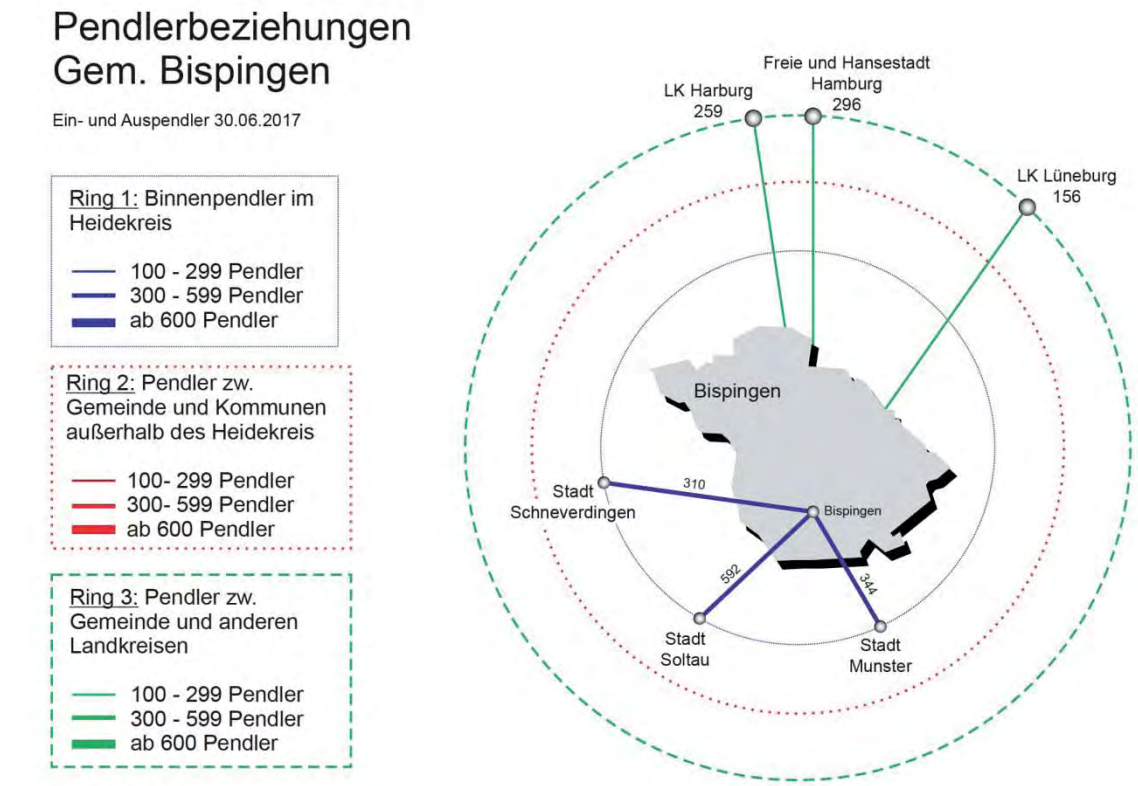
	Einpendler [Pers.]	Anteile der Quelllandkreise											
		HH	H *)	Reg. H**)	NI	CE	WL	LG	ROW	UE	VER	HB	Summe
Heidekreis	10.575	4,3%	2,3%	7,5%	5,4%	17,2%	5,2%	4,3%	14,0%	4,7%	5,2%	1,7%	71,9%
Bispingen	475	4,6%	k.A.	k.A.	k.A.	6,3%	17,3%	16,8%	6,5%	6,7%	k.A.	k.A.	58,3%
Bomlitz	457	2,2%	k.A.	4,4%	7,7%	2,8%	k.A.	k.A.	47,0%	k.A.	11,4%	k.A.	75,5%
Bad Fallingbostel, Stadt	701	1,7%	4,1%	5,3%	2,1%	11,1%	1,4%	1,9%	22,4%	4,6%	7,6%	1,4%	63,6%
Munster, Stadt	1.128	2,7%	1,8%	2,0%	k.A.	29,3%	2,4%	11,5%	1,8%	22,8%	k.A.	1,4%	75,7%
Neuenkirchen	233	4,7%	k.A.	k.A.	k.A.	12,0%	0,0%	k.A.	44,2%	k.A.	k.A.	k.A.	60,9%
Schneverdingen, Stadt	1.227	8,5%	1,8%	1,3%	k.A.	3,3%	11,7%	4,4%	20,6%	1,1%	1,1%	2,9%	56,8%
Soltau, Stadt	2.517	5,7%	2,1%	2,5%	0,9%	25,4%	8,9%	6,1%	13,5%	4,5%	1,5%	1,1%	72,4%
Walsrode, Stadt	1.665	1,6%	3,7%	8,6%	8,3%	6,8%	1,3%	0,7%	19,8%	1,2%	16,5%	2,5%	71,0%
Wietzendorf	174	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	49,4%	k.A.	k.A.	0,0%	k.A.	k.A.	k.A.	49,4%
SG Ahlden	481	2,1%	3,7%	17,5%	10,8%	18,3%	k.A.	k.A.	2,9%	k.A.	4,4%	2,7%	62,4%
SG Rethem/Aller	245	k.A.	k.A.	6,9%	44,5%	0,0%	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	11,8%	k.A.	63,3%
SG Schwarmstedt	858	k.A.	4,5%	33,3%	19,5%	25,9%	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	83,2%
Osterheide	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, 2017 *) nur Stadt Hannover **) Region Hannover ohne die Stadt Hannover k.A.: keine Angaben

Tabelle 2.2-2: Pendlerbeziehungen Regionen außerhalb – Gemeinden

Die meisten Einpendler von außerhalb des Landkreises wohnen in den Landkreisen Celle und Rotenburg (Wümme), wobei die Anteile innerhalb von 5 Jahren leicht abnehmen. Eine deutliche Steigerung ist aus Hamburg zu verzeichnen.

Hauptziel der Einpendler sind die Städte Soltau, Walsrode, Schneverdingen und Munster mit zusammen 62 % der Arbeitsstätten für die Einpendler.



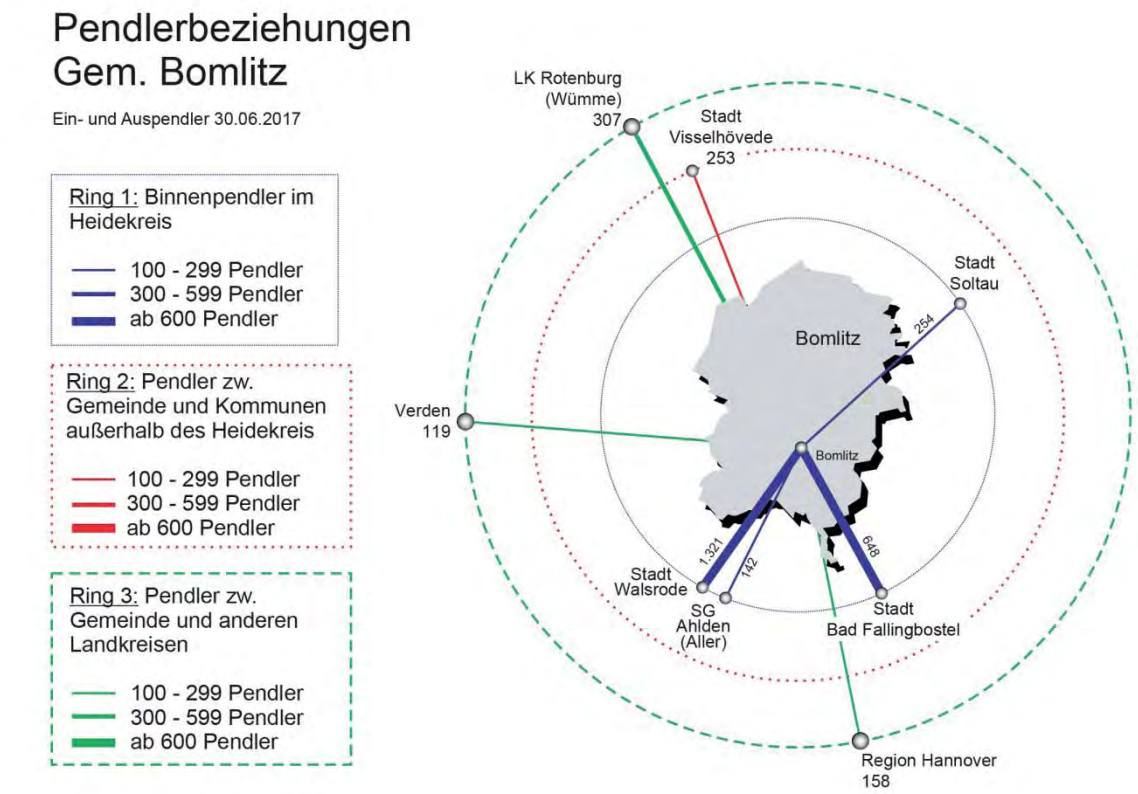


Abb. 2.2-1: Pendlerbeziehungen Gemeinden Bispingen und Bomlitz

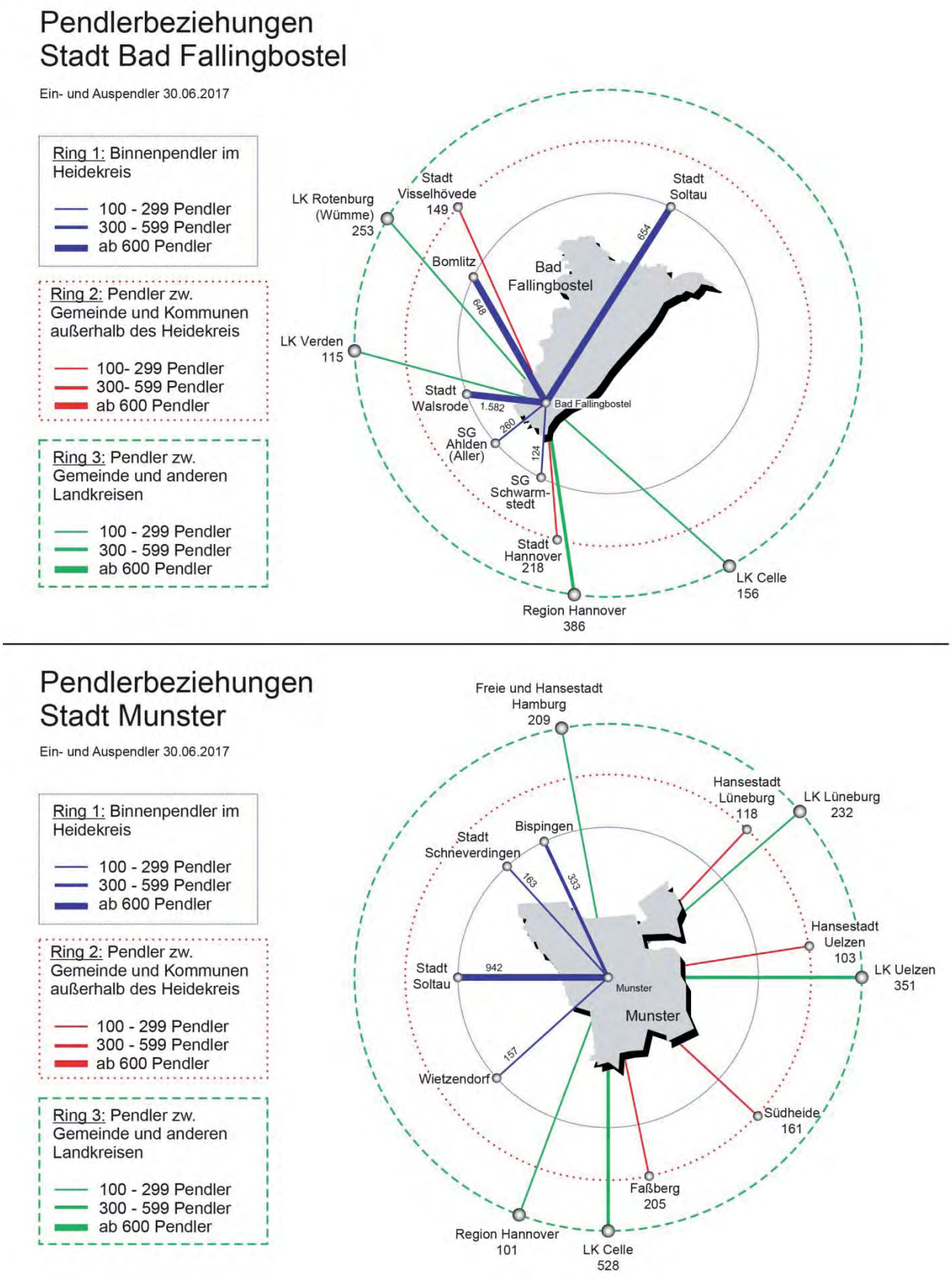
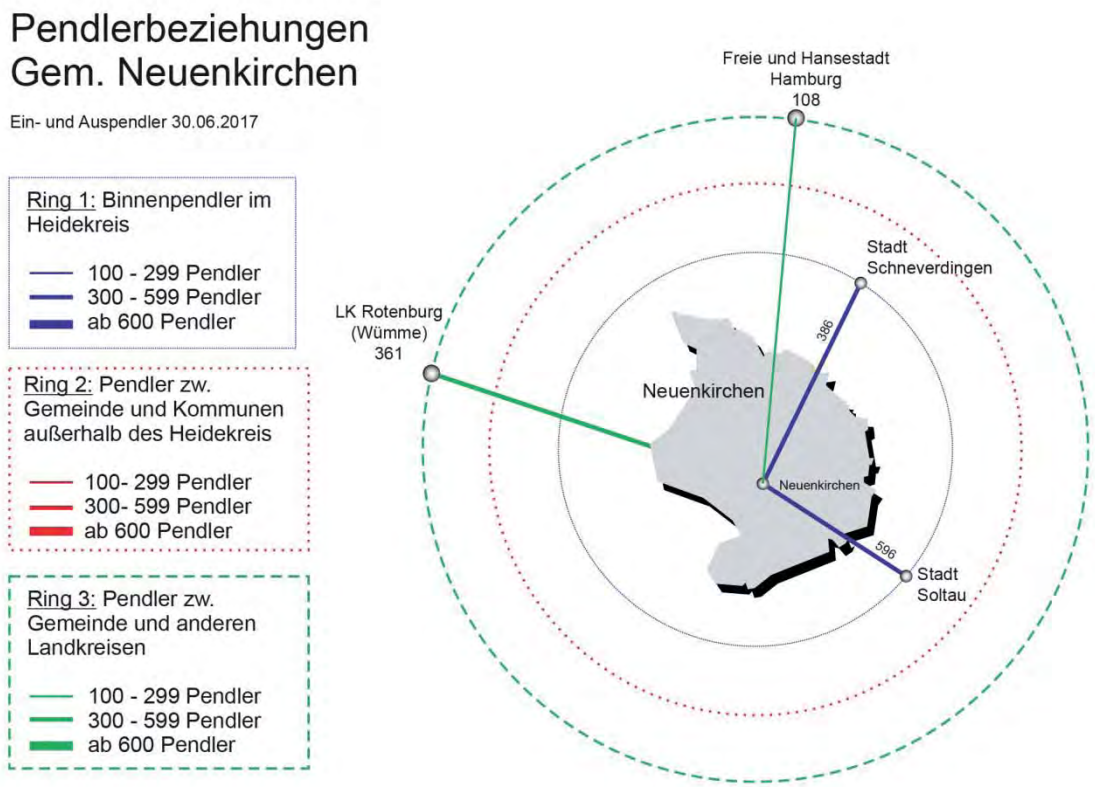


Abb. 2.2-2: Pendlerbeziehungen Städte Bad Fallingbostel und Munster



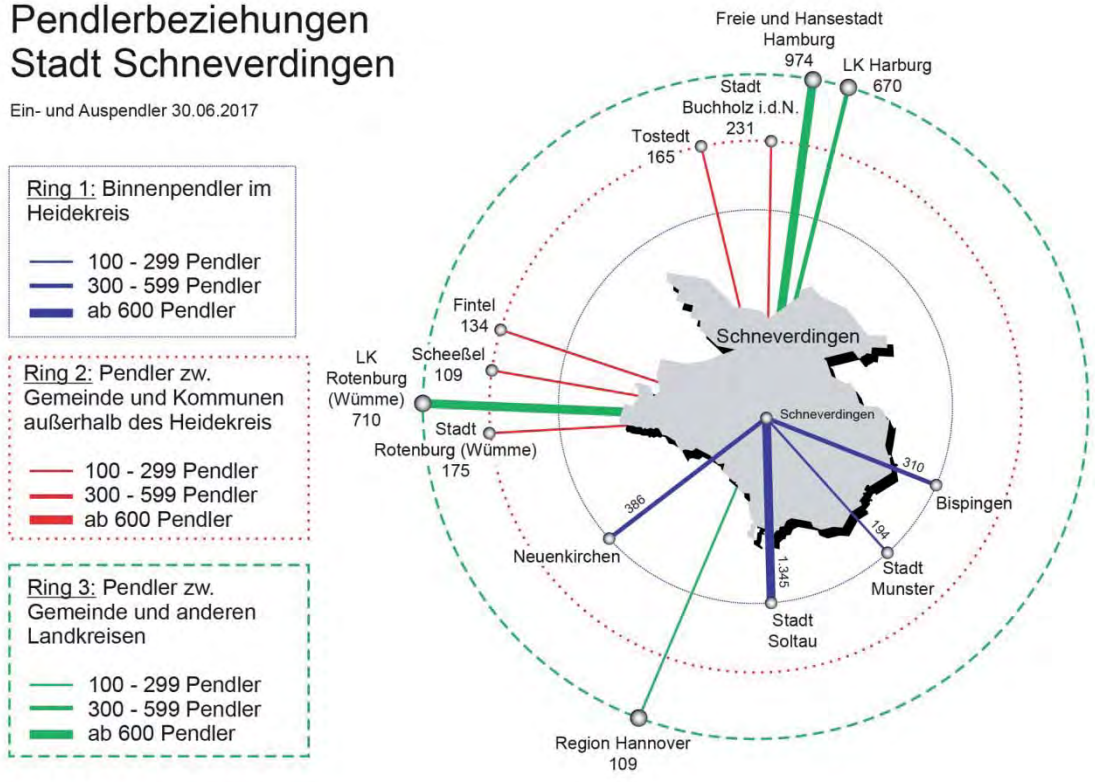
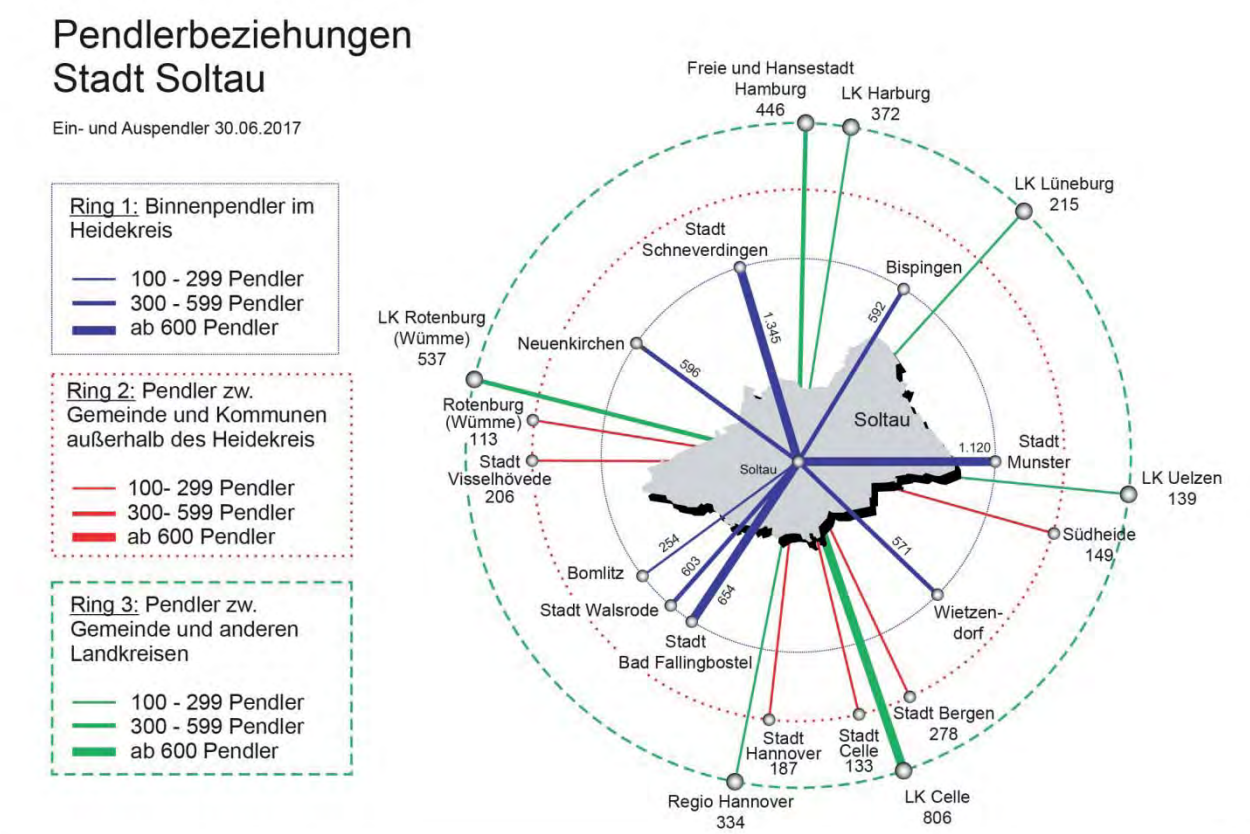


Abb. 2.2-3: Pendlerbeziehungen Gemeinde Neuenkirchen und Stadt Schneverdingen



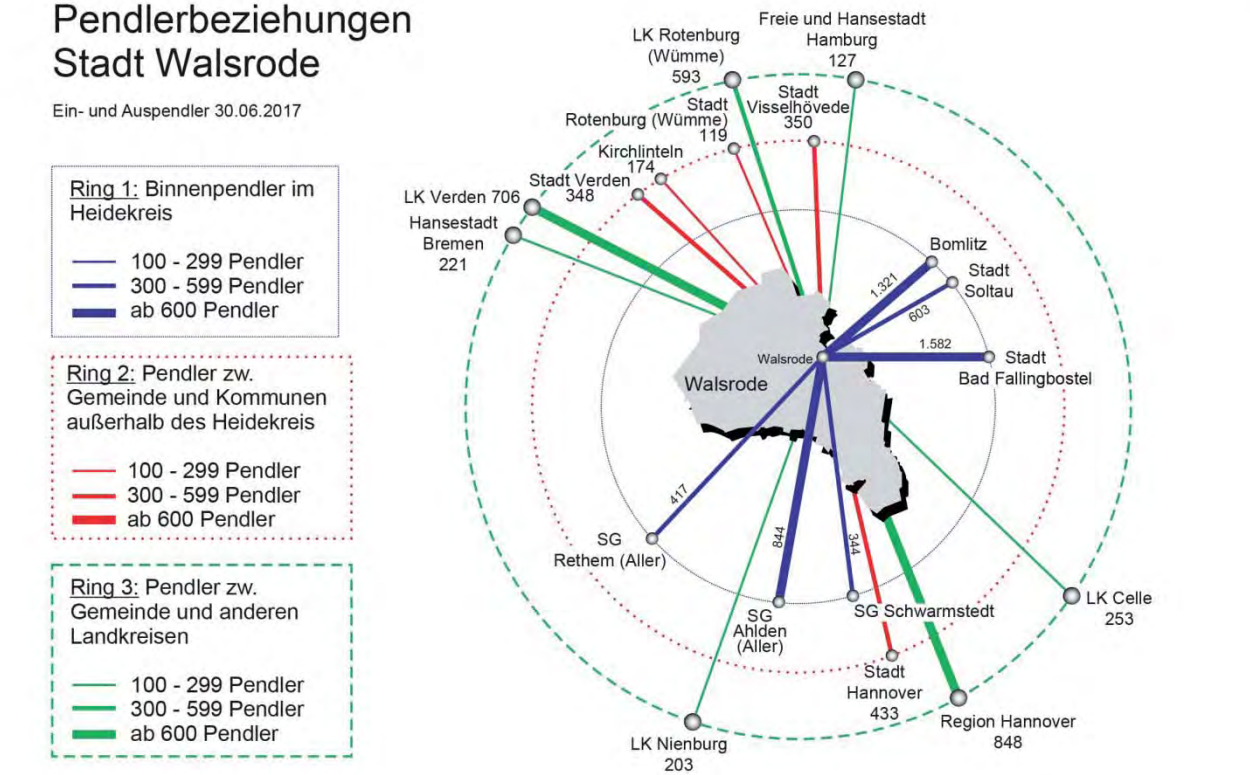


Abb. 2.2-4: Pendlerbeziehungen der Städte Soltau und Walsrode

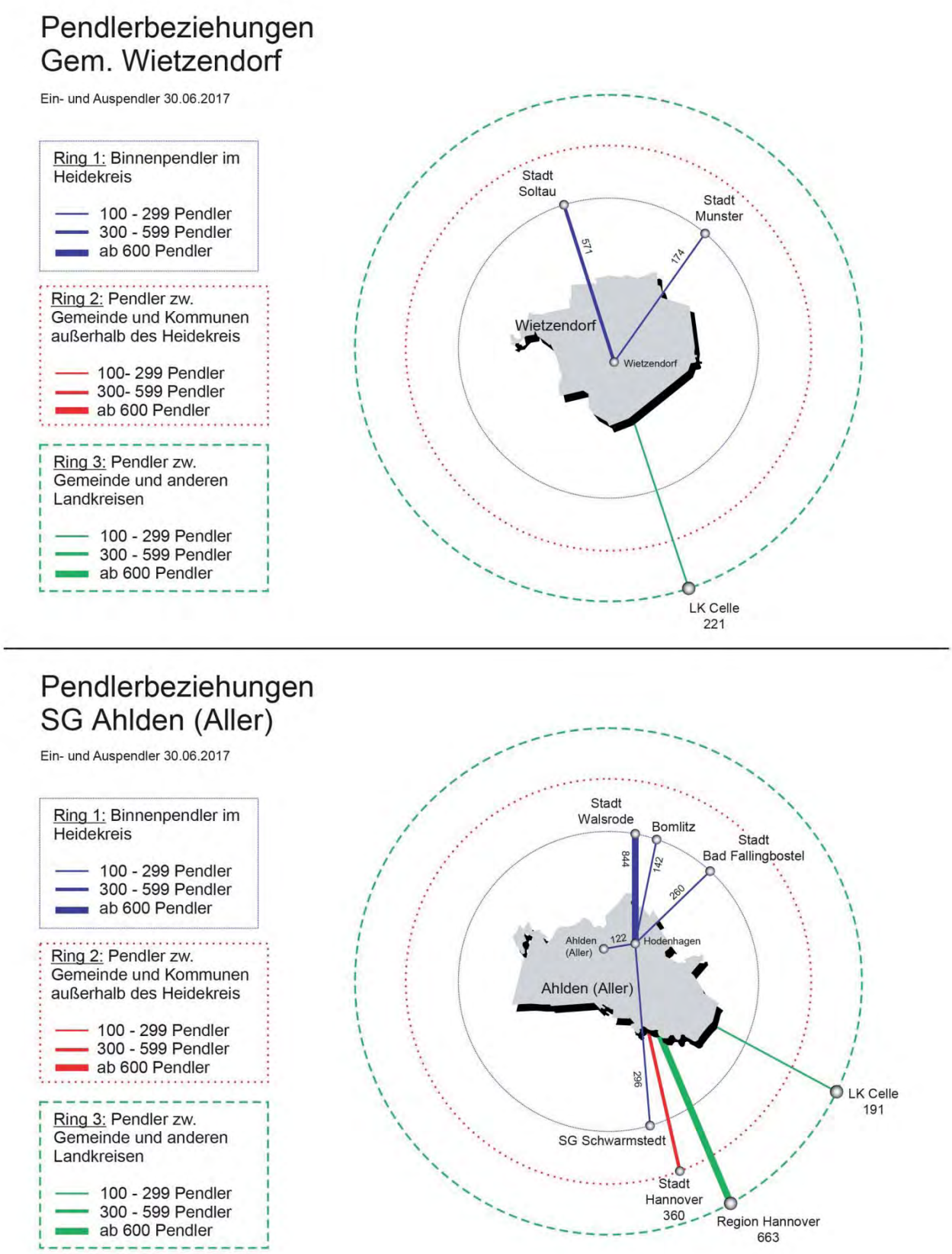


Abb. 2.2-5: Pendlerbeziehungen der Gemeinde Wietzendorf und SG Ahlden

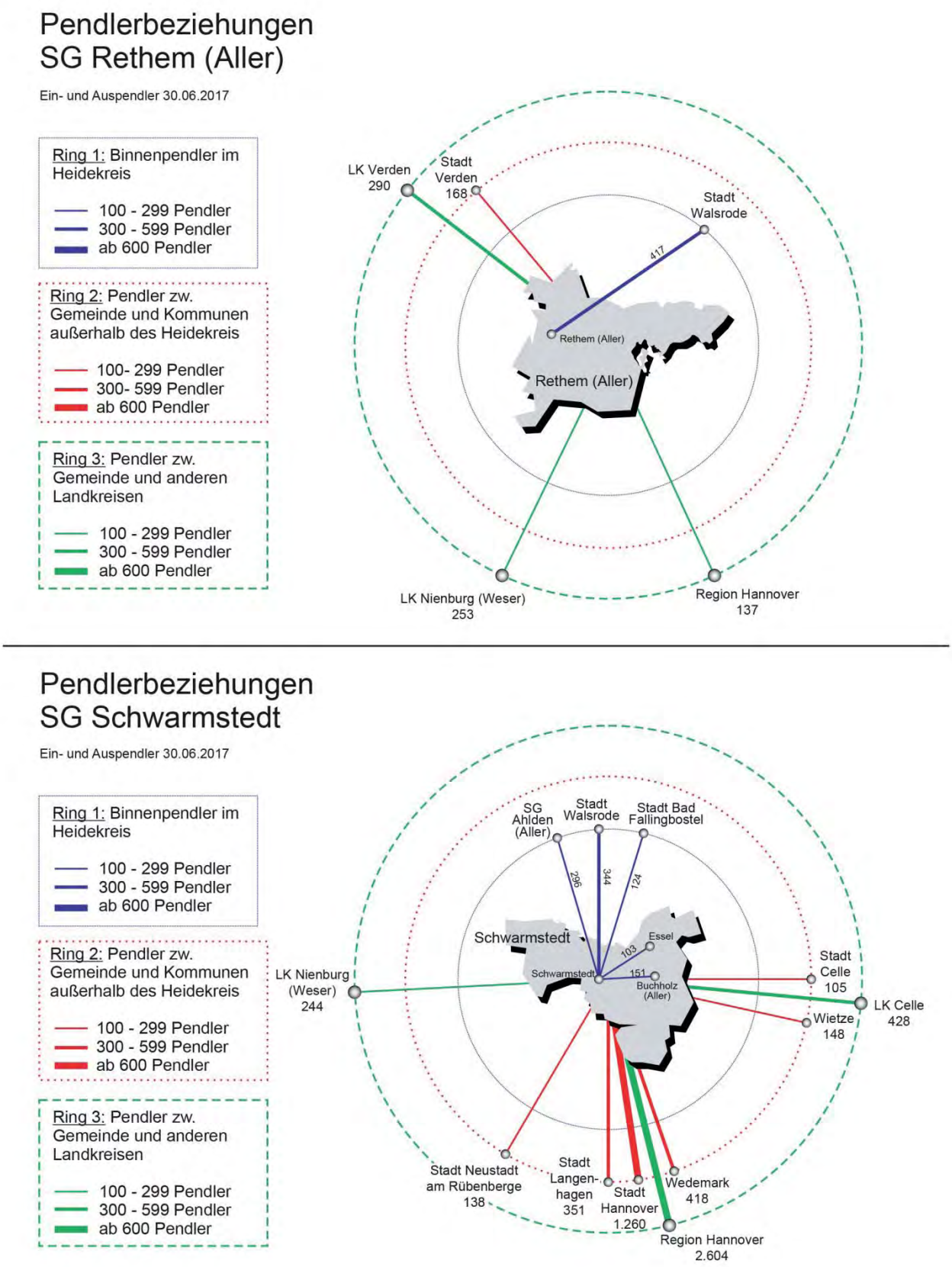


Abb. 2.2-6: Pendlerbeziehungen der Samtgemeinden Rethem (Aller) und Schwarmstedt

Insgesamt überqueren über 27.000 Beschäftigte die Grenze des Landkreises (Ein- und Auspendler, siehe Abbildung 2.2-7). Innerhalb von 5 Jahren ist das ein Zuwachs von 14,1 %. Mit der Region Hannover hat der Heidekreis mit über 5.700 Pendlern (+12,4% in 5 Jahren) die stärksten Beziehungen. Neuer Platz 2 ist der Landkreis Celle mit einem Zuwachs von 13,1 %. Es folgen der Landkreis Rotenburg (Wümme) und in die Stadt Hamburg mit jeweils etwa 10 % Steigerung. Die größten Zuwächse auf den aufkommensstarken Relationen finden sich mit den Landkreisen Harburg (+20,2 %) und Nienburg (+25,4 %). Interessant ist die starke Steigerung Richtung Bremen mit 33,3 % gegenüber 2012, während die Pendlerzahlen in Richtung der Landkreise Lüneburg und Uelzen stagnieren oder leicht rückläufig sind. Auffällig sind auch den neuen Relationen nach Schleswig-Holstein, Berlin und Braunschweig.

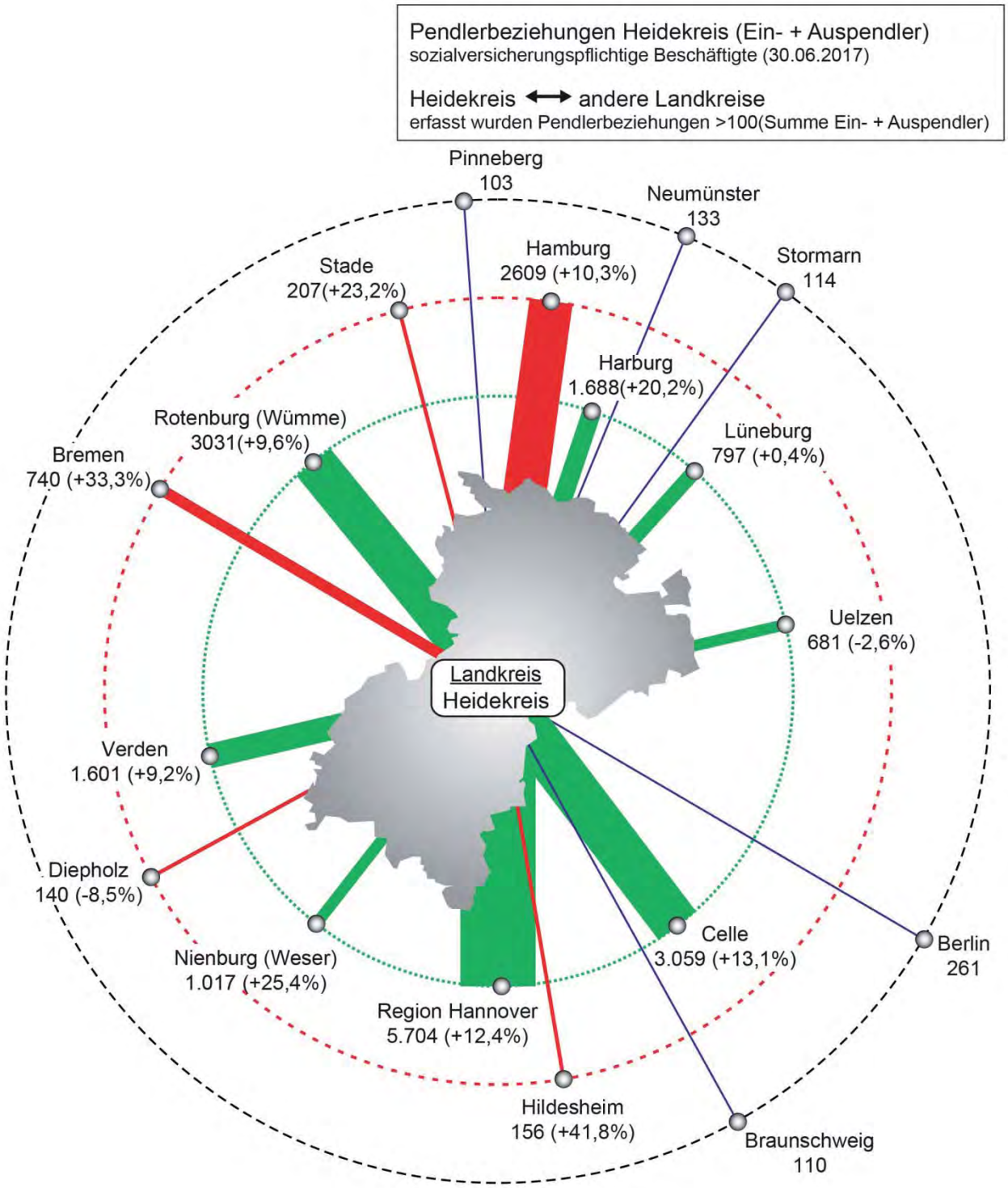


Abb. 2.2-7: Pendlerbeziehungen Heidekreis – Regionen außerhalb

2.3 Schüler und Schulen

2.3.1 Schulstandorte und Schülerzahlen

Für den Landkreis haben die Schulstandorte, die Schülerzahlen und deren weitere Entwicklung eine besondere Bedeutung, da ein wesentlicher Teil des straßengebundenen ÖPNV durch eine Integration der Schülerverkehre in den Linienverkehr ermöglicht und finanziert wird. Genauere Angaben zu den Schulstandorten sowie zu den aktuellen Schülerzahlen finden sich in der Abbildung 2.3-1 und Tabelle 2.3-1.

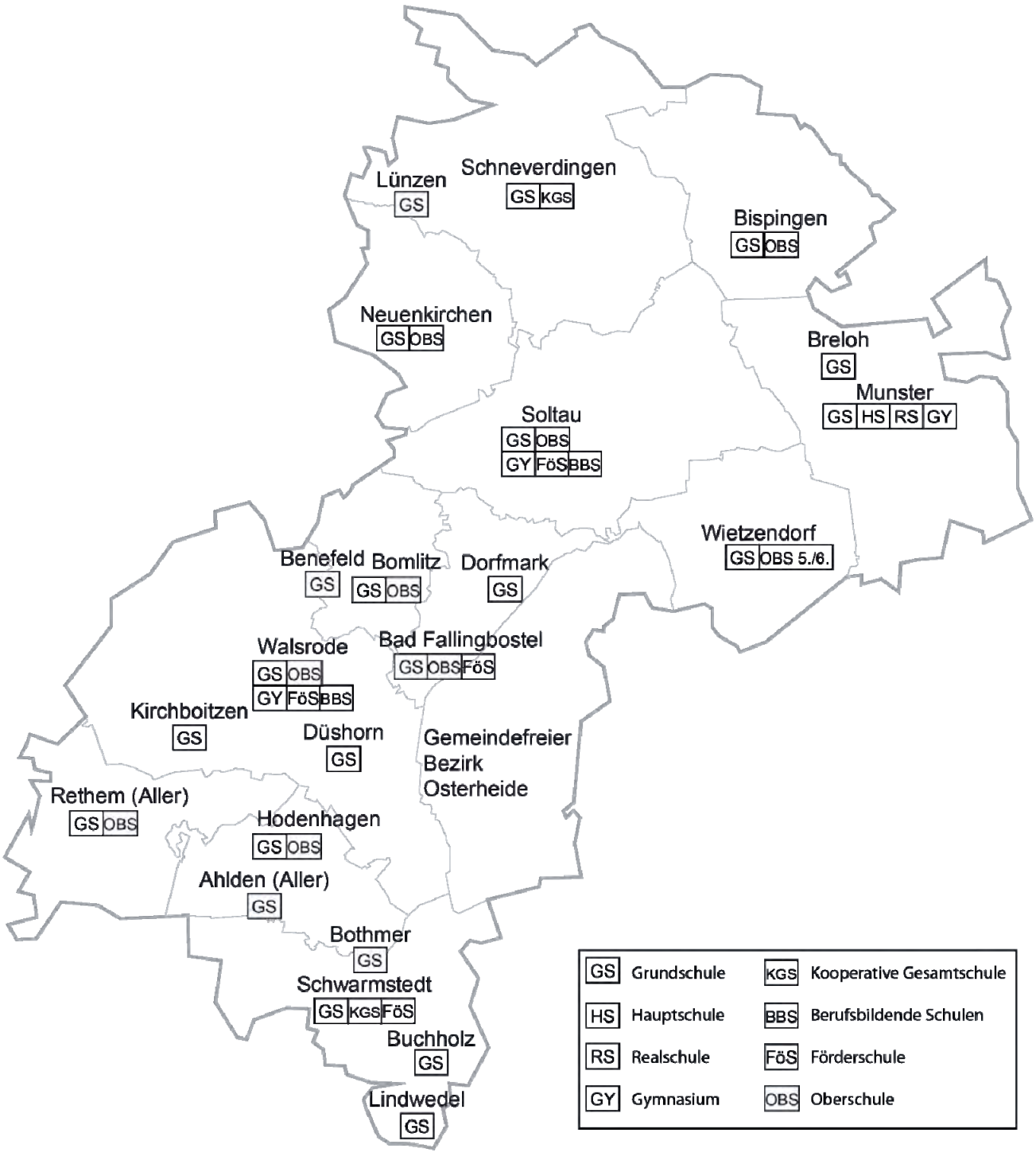


Abb. 2.3-1: Öffentliche Schulstandorte im Heidekreis

Bezüglich der Schulstandorte ist festzustellen, dass der Landkreis ein flächendeckendes Angebot von Schulen aufweist. Alle (Samt-) Gemeinden verfügen über eine oder mehrere Grundschulen

sowie außer Schneverdingen, Munster und die SG Schwarmstedt über eine Oberschule. In Wietzendorf existiert für die 5. und 6. Klassen der Wietzendorfer Schülerinnen und Schüler eine Außenstelle der Oberschule Soltau. In Munster besteht eine Haupt- und Realschule. Standorte der Gymnasien sind die Städte Munster, Soltau und Walsrode. In der Stadt Schneverdingen und der SG Schwarmstedt werden Hauptschule (HS) und Realschule (RS) sowie die Sekundarstufe I und II des Gymnasiums als Kooperative Gesamtschule (KGS) geführt.

2.3.2 Schülerbeförderung

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

- die 1. bis 10. Schuljahrgänge der allgemeinbildenden Schulen,
- die 11. und 12. Schuljahrgänge der Schulen für geistig Behinderte,
- Berufseinstiegsschulen,
- die ersten Klassen von Berufsfachschulen, soweit die Schülerinnen und Schüler diese ohne Sekundarabschluss I (Realschulabschluss) besuchen.

Die Tabelle 2.3-1 gibt eine Übersicht für jeden Schulort.

Schulort	GS	HS	RS	OBS	GY	KGS	FöS	BBS	Schülerinnen und Schüler gesamt	Schülerinnen und Schüler mit Beförderungsanspruch (ÖPNV)
Ahlden	X								117	79
Hodenhagen	X			X					396	160
Bispingen	X			X					441	242
Bomlitz	X			X					361	72
Benefeld	X								118	41
Bad Fallingbostel	X			X			X		819	129
Dorfmark	X								135	21
Munster	X	X	X		X				1.535	317
Breloh	X								62	0
Neuenkirchen	X			X					410	174
Rethem	X			X					399	259
Schneverdingen	X					X			2.111	633
Lünzen	X								74	41
Schwarmstedt	X					X	X		1.467	598
Bothmer	X								111	42
Buchholz	X								90	43
Lindwedel	X								107	26
Soltau	X			X	X		X	X	4.436	878
Walsrode	X			X	X		X	X	4.421	1.207
Düshorn	X								121	60
Kirchboitzen	X								104	72
Wietzendorf	X			X *)					171	26
Summe									18.006	5.120

*) Außenstelle der OBS Soltau (5. & 6. Klasse für Wietzendorf; Schülerzahlen in OBS Soltau)

Tabelle 2.3-1: Übersicht öffentliche Schule / Standorte / Schülerzahlen / Fahrschüler(innen)

Die Schülerbeförderung gehört zum eigenen Wirkungskreis der Landkreise. Die finanzielle Verantwortung und Ausgestaltung liegt somit beim Heidekreis.

Die Mindestentfernung hinsichtlich des Anspruchs auf Beförderung zur Schule bzw. auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg, die zu benutzenden Verkehrsmittel und das Verfahren zur Fahrtkostenerstattung hat der Landkreis in der Schülerbeförderungssatzung geregelt.

Im Schuljahr 2018/19 nutzten über 5.100 anspruchsberechtigte Schüler an öffentlichen Schulen die Schülerbeförderung. Dies ist innerhalb von 5 Jahren ein Rückgang von 351 (-6,4 %) Schülern. Darüber hinaus nutzt eine nicht bekannte Zahl von Schülern und Schülerinnen, für die keine Beförderungspflicht besteht, den ÖPNV auf eigene Kosten.

2.4 Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene und Straße

2.4.1 Schienennetz

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

Seit Dezember 2016 können Züge auf der KBS 123 (RB38 Heidebahn) mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h zwischen Hannover und Buchholz i.d.N. fahren.

Die Betriebs- und Streckencharakteristika der einzelnen Strecken beinhaltet die folgende Tabelle:

Strecke	Verkehrsart	Ausbau-standard	Elektrifi-ziert
KBS 116 (RB37) Bremen – Soltau – Uelzen	SPNV (RB37) und Güter-verkehr	Eingleisig	nein
KBS 123 (RB38) Buchholz i. d. N. – Soltau – Hannover	SPNV (RB38) und Güter-verkehr	Eingleisig	nein
Soltau – Bispingen – Hützel – Lüneburg /Winsen	touristischer Personenver-kehre und Güterverkehr	Eingleisig	nein
Soltau – Wietzendorf – Celle	Güterverkehr	Eingleisig	nein
Munster – Beckedorf – Celle	Güterverkehr	Eingleisig	nein
Walsrode – Bomlitz	Güterverkehr	Eingleisig	nein

Tabelle 2.4-1: Schienennetz im Heidekreis, Betriebs- u. Streckencharakteristika

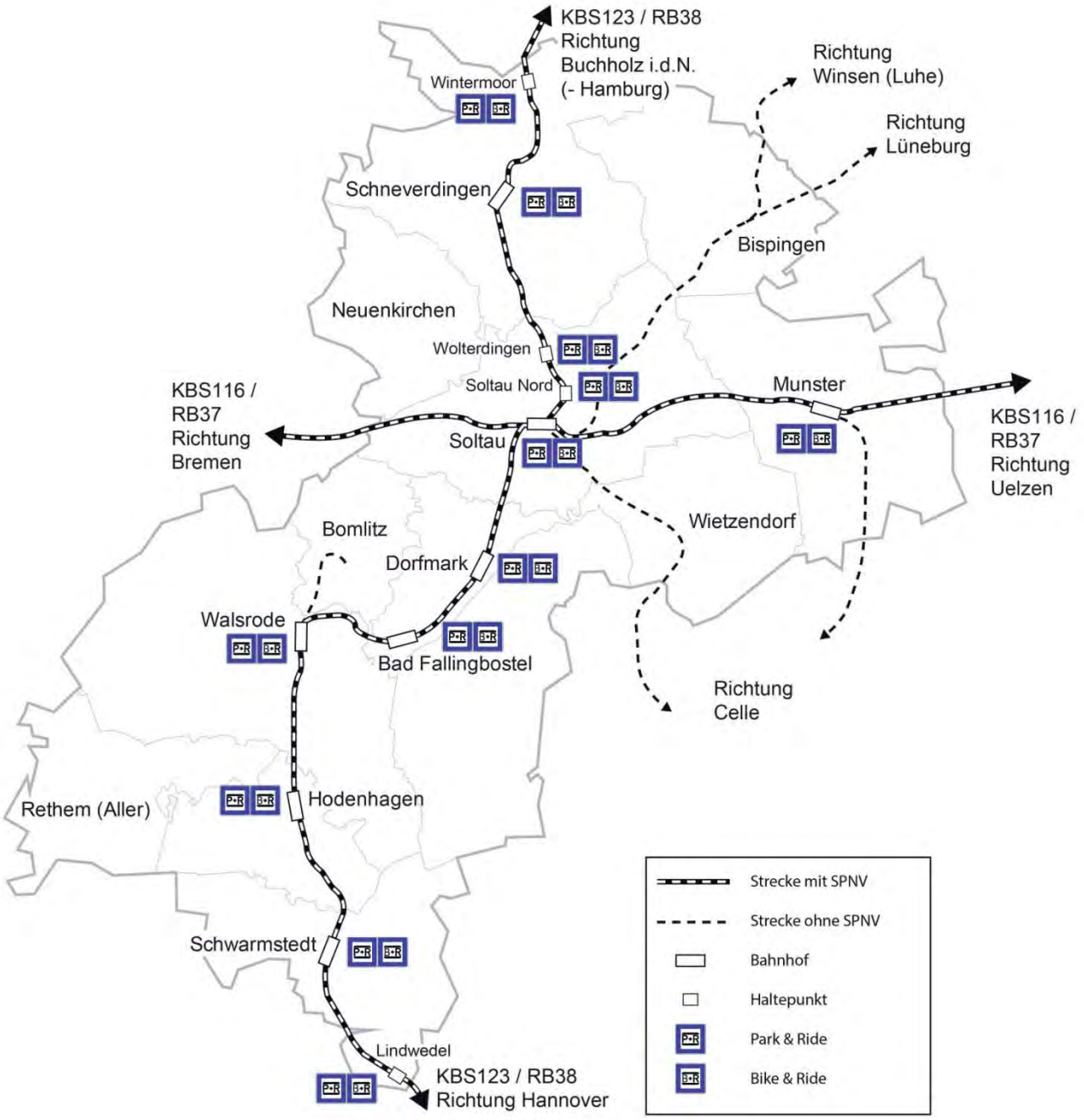


Abb. 2.4-1: Schienennetz, Bahnhöfe und Haltepunkte im Heidekreis

2.4.2 Straßengebundener ÖPNV

2.4.2.1 ÖPNV in rechtlicher Differenzierung

Der straßengebundene ÖPNV im Landkreis Heidekreis wird in folgendem rechtlichen Zusammenhang betrieben:

Allgemeiner Linienverkehr nach § 42 PBefG

Diese Verkehre dienen der lokalen, regionalen und auch überregionalen Erschließung. Sie erfüllen Aufgaben im Berufs-, Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr. Geprägt wird das Angebot im Landkreis überwiegend vom Ausbildungs- und Schülerverkehr. Die Tabelle 2.4-2 gibt hierzu eine Übersicht, die nach Liniennummern sortiert ist. Die Abbildung 2.4-2 zeigt das Liniennetz im Heidekreis.

Verkehrs-unter-nehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK [km]	Genehmi-gungs-dauer	Teilnetz	Anmerkungen
VGH	31	Rethem - Anderten - Drakenburg - Nienburg/W	5,0	31.07.2029	NI 1	Landkreis Nienburg
Prüser	100	Wümmegrund - Wesseloh - Schneverdingen	19,9	31.07.2028	HK 1	
VOG	101	Schneverdingen - Barrl - Ehrhorn - Wintermoor	39,9	31.07.2028	HK 2	
Prüser	102	Haswede - Lünzen - Schneverdingen	22,3	31.07.2028	HK 1	
Prüser	104	Schneverdingen - Wieckhorst - Reimerdingen - Schneverdingen	26,9	31.07.2028	HK 1	
Prüser	105	Schneverdingen - Lünzen - Schülern - Neuenkirchen	33,8	31.07.2028	HK 1	
VOG	106	Schneverdingen - Wolterdingen - Soltau	25,4	31.07.2028	HK 2	
Lange	110	Schneverdingen - Insel - Wesseloh - Wintermoor (Betrieb: BB)	36,0	31.12.2022		BB Schneverdingen
Lange	111	Schneverdingen - Lünzen - Großenwede (Betrieb: BB)	22,0	31.12.2022		BB Schneverdingen
Lange	112	Schneverdingen - Hemsen - Heber (Betrieb: BB)	28,0	31.12.2022		BB Schneverdingen
VOG	150	Soltau - Bispingen	24,2	31.07.2028	HK 2	
VOG	154	Bispingen - Hörpel - Steinbeck - Grevenhof	17,9	31.07.2028	HK 2	
VOG	156	Schneverdingen - Heber - Bispingen	20,3	31.07.2028	HK 2	
Prüser	200	Neuenkirchen - Wolterdingen - Soltau	25,7	31.07.2028	HK 1	
Prüser	205	Neuenkirchen - Grauen - Schwalingen - Neuenkirchen	26,1	31.07.2028	HK 1	
VOG	255	Frielingen - Woltem - Soltau	23,9	31.07.2028	HK 2	
VOG	256	Soltau - Bassel - Meinern	35,1	31.07.2028	HK 2	
VOG	300	Bispingen - Alvern - Munster	18,9	31.07.2028	HK 3	
VOG	301	Breloh - Munster	15,8	31.07.2028	HK 3	
VOG	302	Munster - Oerrel - Trauen - Kreutzen	20,2	31.07.2028	HK 3	
VOG	305	Soltau - Harber - Hötzingen - Munster	32,0	31.07.2028	HK 3	
VOG	351	Wietzendorf - Klein Amerika - Lührsbockel	22,2	31.07.2028	HK 3	
VOG	352	Wietzendorf - Reiningen - Rodehorst	19,8	31.07.2028	HK 3	
VOG	355	Soltau - Bassel - Harber - Wietzendorf	25,9	31.07.2028	HK 3	
HBB	401	Bommelsen - Westerharl - Hünzingen - Bomlitz	21,3	31.07.2028	HK 4	
HBB	450	Riepe/Wense - Dorfmark - Bad Fallingbostel	39,3	31.07.2028	HK 4	
Maahs	455	Oerbke - Bad Fallingbostel - Dorfmark - Wense (Betrieb: BB)	47,5	31.12.2028		BB Bad Fallingbostel
VWE	500	Walsrode - Fulde - Hamwiede - Kirchboitzen	20,9	31.07.2028	HK 5	
HBB	502	Walsrode - Düshorn - Ostenholz	26,1	31.07.2028	HK 4	
HBB	506	Bomlitz - Hünzingen - Walsrode	23,6	31.07.2028	HK 4	
VWE	510	Walsrode - Kirchboitzen - Rethem - Ludwigslust	37,0	31.07.2028	HK 5	
HBB	511	Walsrode - Bomlitz - Bad Fallingbostel - Oerbke	31,2	31.07.2028	HK 4	
HBB	520	Löverschen - Bomlitz - Walsrode	30,5	31.07.2028	HK 4	
VWE	550	Kirchboitzen - Nordkampen - Vethem - Kirchboitzen	10,5	31.07.2028	HK 5	
HBB	553	Rethem - Wohlendorf - Stöcken - Rethem	23,0	31.07.2028	HK 6	
HBB	554	Rethem - Bosse - Hedern - Rethem	22,2	31.07.2028	HK 6	
HBB	555	Krelingen - Walsrode - Bockhorn - Westenholz (Betrieb BB)	62,6	31.07.2028		BB Walsrode
VWE	556	Nordkampen - Kirchboitzen - Walsrode (Betrieb BB)	73,7	10.12.2023		BB Walsrode
HBB	588	Direktbus Walsrode - Visselhövede	20,7	31.07.2020	HK 7	
HBB	600	Eilte - Ahlden - Hodenhagen - Schwarmstedt	26,7	31.07.2028	HK 6	
HBB	602	Hodenhagen - Ahlden - Gilten - Schwarmstedt	44,9	31.07.2028	HK 6	
HBB	650	Schwarmstedt - Buchholz - Engehausen - Jeversen	21,8	31.07.2028	HK 6	
HBB	651	Schwarmstedt - Gilten - Suderbruch - Schwarmstedt	22,9	31.07.2028	HK 6	
HBB	652	Schwarmstedt - Hope - Lindwedel	20,4	31.07.2028	HK 6	
HBB	661	Schwarmstedt - Grindau - Bothmer - Norddrebber - Grethem - Büchten	28,9	31.03.2029		BB Schwarmstedt
HBB	662	Schwarmstedt - Essel - Buchholz - Marklendorf - Engehausen	38,7	31.03.2029		BB Schwarmstedt
HBB	663	Schwarmstedt - Grindau - Esperke - Hope - Lindwedel	39,3	31.03.2029		BB Schwarmstedt
v. Rahden	765	Rethem (Aller) - Verden	2,2	31.07.2028	VER-Süd	Landkreis Verden
WEB	873	Scheeßel - Lauenbrück - Fintel - Großenwede - Schneverdingen	9,9	31.07.2029	ROW S2	u.a. BB Fintel
WEB	881	Visselhövede - Neuenkirchen	2,8	31.07.2029	ROW S3	u.a. BB
WEB	884	Visselhövede - Stellichte	5,5	31.07.2029	ROW S3	u.a. BB
KVG	4701	Soltau - Wintermoor - Welle - Sprötze - Finkenwerder	36,4	30.11.2029		
KVG	4710	Schneverdingen - Tostedt - Neu Wulmstorf - Finkenwerder	9,8	30.11.2029		
VOG	5700	Grevenhof - Amelinghausen - Lüneburg	1,5	31.07.2027	LG 7	
VOG	6001	Oberhaverbeck - Schneverdingen - Oberhaverbeck	47,9	15.10.2019		Heide-Shuttle 1
VOG	6002	Oberhaverbeck - Handeloh - Oberhaverbeck	20,6	15.10.2019		Heide-Shuttle 2
VOG	6004	Neuenkirchen - Soltau - Bispingen - Oberhaverbeck - Schneverdingen - Neuenkirchen	42,7	31.07.2028	HK 8	Heide-Shuttle 4
KVG	6702	Soltau - Schneverdingen - Finkenwerder	26,7	30.09.2027		
KVG	6920	Hamburg - Heidepark Soltau	18,7	31.03.2028		
Prüser		Soltau Bahnhof - Heidepark Soltau	7,9	31.07.2028		
HBB		Wietze - Buchholz (Aller) - Schwarmstedt (Betrieb: BB)	8,2	14.02.2024		BB Wietze
CeBus	BB202	Faßberg - Trauen - Munster (Betrieb: BB)	13,1	31.03.2025		BB Faßberg
CeBus	BB101	Bergen - Wietzendorf - D.O. Soltau (Betrieb: BB)		31.03.2025		BB Bergen

Tabelle 2.4-2: Verzeichnis des Linienverkehrs nach § 42 PBefG

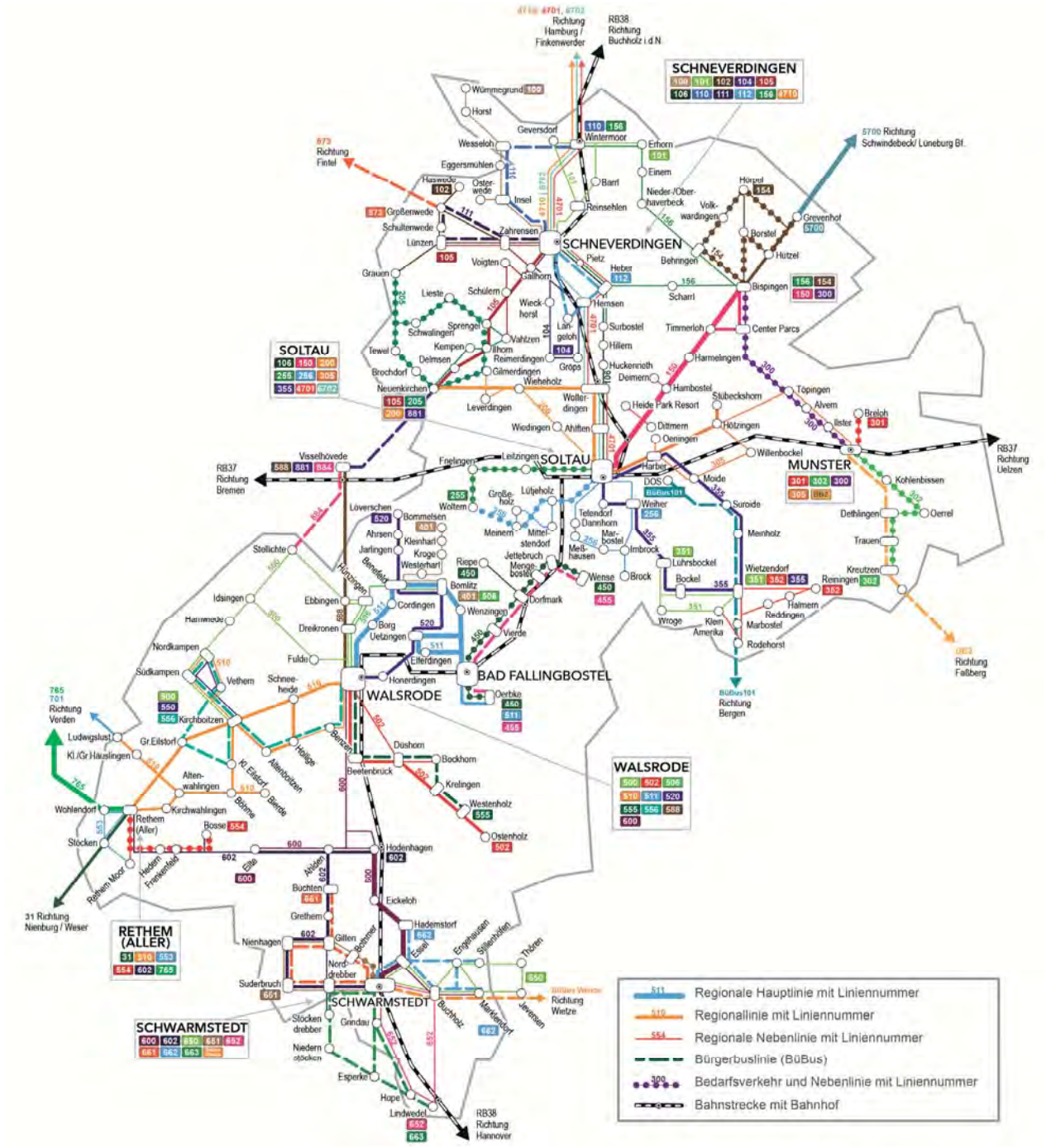


Abb. 2.4-2: Liniennetz im Heidekreis

Sonderlinienverkehr nach § 43 PBefG

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

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

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

Im Heidekreis besteht je ein Schülersonderlinienverkehr der Fa. Maahs GmbH von Munster und von Schneverdingen zur Freien Waldorfschule Benefeld.

Schülerbeförderung nach der Freistellungsverordnung (FVO)

Ein Teil der Schülerbeförderung erfolgt nach der FVO. Für die Bedienung gelten die gleichen Grundsätze wie für die öffentlich zugänglichen Schülerverkehre. Die Ermächtigung für die Freistellung nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 PBefG setzt dabei voraus, dass nur die im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht besonders ins Gewicht fallenden Beförderungsfälle freigestellt werden können. Die Träger der Kosten für die Schülerbeförderung bestimmen Umfang und Fahrplan der Schülerfahrten und vergüten sie aufgrund der vorgegebenen Leistung. Die häufigsten Ziele in diesem System sind die Grund- und Förderschulen sowie Zu- und Abbringerverkehre.

Die vorhandenen FVO-Verkehre werden bei den Teilnetzen (Tabellen 2.4-6, 2.4-8, 2.4-10, 2.4-12, 2.4-14 und 2.4-16) aufgelistet, obwohl sie nicht Bestandteil der Teilnetze sind. Nicht dargestellt werden die FVO-Verkehre aus dem gesamten Kreisgebiet zu Förderschulen in Soltau, Benefeld und Walsrode sowie zu Schulen außerhalb des Kreises in Bergen, Buchholz i.d.N., Hamburg, Hannover, Hemslingen, Hildesheim, Langenhagen, Mellendorf, Nienburg, Rotenburg (Wümme), Verden, Wedemark und Wistedt.

Flexible Betriebsformen

Anruf-Sammel-Taxen (AST in der Regel nach § 49 in Verbindung mit § 2 PBefG genehmigt) oder Rufbusse werden als alternative Bedienungsformen oder Bedarfsverkehre bezeichnet. Sie nutzen die taxieigenen Vorteile der flächenhaften Bedienung auf Relationen mit niedrigem Fahrgastaufkommen und werden nur dann eingesetzt, wenn wirklich eine Nachfrage vorliegt.

Im Landkreis existiert in der SG Rethem (Aller) ein AST-Verkehr, der bis zum Bahnhof Hodenhagen reicht.

Als Ersatzbedienung für die geschlossenen Bahnhaltepunkte Eickeloh und Hademstorf fahren auf der Linie 600 montags bis freitags früh morgens und abends sowie sonnabends tagsüber zwischen Eickeloh und Schwarmstedt Anruf-Sammel-Taxen, für die Anmeldungen am Vortag vorliegen müssen.

2.4.2.2 Verkehrsunternehmen

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

Verkehrsunternehmen	Unternehmenssitz	Betriebssitz	Anzahl im LK eingesetzter Busse, einschl. Subunternehmen
Bürgerbusse HBB, VWE, CeBus, WEB			7
Haller Busbetrieb GmbH (HBB)	Walsrode	Walsrode	38
Kurt Lange-Reisen OHG (Bürgerbus)	Schneverdingen	Schneverdingen	1
Maahs GmbH (Bürgerbus)	Walsrode	Walsrode	1
Prüser Bus GmbH & Co. KG	Neuenkirchen	Neuenkirchen	12
Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH (VWE)	Verden (Aller)	Walsrode	8
Verkehrsbetrieb Osthannover GmbH (VOG)	Celle	Soltau	25

Tabelle 2.4-3: Verkehrsunternehmen und Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge

Darüber hinaus werden landkreisübergreifende Linien im allgemein zugänglichen (straßengebundenen) ÖPNV im Landkreis Heidekreis von Cebus GmbH & Co. KG, der KVG Stade GmbH & Co. KG, der WEB, der Fa. von Rahden und der VGH bedient.

2.4.2.3 Fahrzeuge

Gesamtzahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge	**Linienunternehmen**	**Bürgerbusse**
Gesamtzahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge	**83**	**9**
Durchschnittsalter der Fahrzeuge (ca.)	**8,5 Jahre**	
Fahrzeugart	**Hochflur-fahrzeuge (Anzahl)**	**Niederflur-Fahrzeuge (Anzahl)**
⇨ 8-Sitzer	**2**	**9**
⇨ Kleinbus	**6**	**1**
⇨ Midibus	**0**	**1**
⇨ Solobus	**31**	**38**
⇨ 15m-Bus	**3**	**0**
⇨ Gelenkbus	**0**	**1**
Fahrzeug-Ausstattung	**(Anzahl der Fahrzeuge)**	
davon im Gelegenheitsverkehr	**33**	
Fahrzeuge in der Schülerbeförderung nach Freistellungsverordnung	**0**	
Stellplatz für Kinderwagen		
⇨ Fahrzeuge mit Mehrzweckfläche	**62**	
⇨ Fahrzeuge ohne Mehrzweckfläche	**30**	
Zielschilder		
⇨ Fahrzeuge mit Matrixanzeige	**83**	
⇨ Fahrzeuge mit Rollband		
⇨ Fahrzeuge mit Steckschildern	**9**	
Einstiegshilfen bei Niederflur-Fahrzeugen		
⇨ Fahrzeuge mit Absenkvorrichtung (Kneeling)	**50**	
⇨ Fahrzeuge m. elektrisch ausfahrbarer Rampe	**0**	
⇨ Fahrzeuge mit manuell ausklappbarer Rampe	**50**	
⇨ Fahrzeuge mit Lift	**0**	

Tabelle 2.4-4: Übersicht der Ausstattungsmerkmale der eingesetzten Fahrzeuge

Von den 83 Fahrzeugen der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis, die im Landkreis verkehren, sind 50 % Niederflurfahrzeuge. Dies ist eine deutliche und erfreuliche Steigerung innerhalb von 5 Jahren um 40-%-Punkte. Hinzu kommen 10 Niederflurfahrzeuge auf den Bürgerbuslinien zum Einsatz.

Erfreulich ist auch, dass das Durchschnittsalter der Fahrzeuge innerhalb der letzten 5 Jahren um über 4,5 auf 8,5 Jahre zurückgegangen ist.

2.4.2.4 Linienkategorien

Für den Heidekreis 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:

- **Regionallinien**
  Regionallinien verbinden auf möglichst direktem Weg Grund-, Mittel- und Oberzentren miteinander. Das Fahrplanangebot erfüllt die Bedürfnisse des Berufs-, Schüler-, Einkaufs- und des Versorgungsverkehrs.
  - □ Regionallinien, die über ein gutes Fahrtenangebot verfügen, werden im Folgenden auch als regionale Hauptlinien bezeichnet.
  - □ Regionallinien, die hauptsächlich Orte an das nächstgelegene Grund- oder Mittelzentrum anbinden, werden auch regionale Nebenlinien genannt.
- **Lokaler Linienverkehr**
  Lokaler Linienverkehr findet im Regelfall nur innerhalb einer Stadt oder Gemeinde statt. Solche Verkehre gibt es im Landkreis mit den Bürgerbussen in Schwarmstedt, Walsrode Schneverdingen und Bad Fallingbostel.
- **Schulbezogener Linienverkehr**
  Der schulbezogene Linienverkehr ist zwar grundsätzlich auch für Jedermann zugänglich, aber in Linienkonzeption, Fahrplangestaltung und Betriebszeiten eng an die Bedürfnisse der Hauptnutzergruppe (Schüler/Schülerinnen) orientiert. Klassisches Merkmal ist die Bedienung nur an Schultagen.
- **Schülerbeförderung nach der Freistellungsverordnung (FVO)**
  Diese Verkehre sind nicht an die Haltestellen der öffentlichen Linien gebunden und erfüllen folgende Aufgaben:
  - □ Ein Teil dieser bedarfsorientierten Verkehrsart ergänzt vorhandene Linien zu Zeiten, in denen diese kein ausreichendes Angebot vorhalten. Dies sind beispielsweise Fahrten vom Ganztagsunterricht und Zubringerfahrten.
  - □ Ein anderer Teil dieser Freistellungsverkehre deckt die vollständige Schülerbeförderung aus einzelnen Orten zu Förderschulen ab.
  - □ Der FVO-Verkehr bedient auch sehr kleine Siedlungen z.B. im Naturschutzgebiet Lüneburger Heide und Ostenholzer Moor.

2.4.2.5 Teilnetze im Heidekreis

Das Liniennetz (siehe Abbildung 2.4-2) im Heidekreis ist in acht Teilnetze gegliedert. Das **Teilnetz 1** umfasst den Raum der westlichen Stadt Schneverdingen, die Gemeinde Neuenkirchen und reicht bis Soltau. Das **Teilnetz 2** erstreckt sich von der Stadt Soltau in die Gemeinde Bispingen bis in den östlichen Teil der Stadt Schneverdingen. Das **Teilnetz 3** beinhaltet die Linien zwischen den Städten Munster und Soltau und der Gemeinde Wietzendorf. Das **Teilnetz 4** befindet sich in der Gemeinde Bomlitz, der Stadt Bad Fallingbostel, dem Gemeindefreien Bezirk Osterheide und dem Ostteil der Stadt Walsrode. Das **Teilnetz 5** reicht vom Westteil der Stadt Walsrode bis nach Rethem (Aller). Das **Teilnetz 6** wird von den Samtgemeinden Ahlden und Schwarmstedt gebildet mit einer Achse

bis Rethem (Aller). Aufgrund der Besonderheit bei der Nachfrage und im Tarif bilden die Linie 588 und die Heide-Shuttle-Linie 4 jeweils eigene Teilnetze. Auf der Linie 588 (Visselhövede –Walsrode, **Teilnetz 7**) findet so gut wie kein Schülerverkehr statt. Es fehlen hier Einnahmen, die in den übrigen Teilnetzen vorhanden sind. Auf den Linien des Heide-Shuttles wird kein Tarif erhoben, damit auch nicht auf der Linie 4 (**Teilnetz 8**).

Teilnetz 1

Linien des Teilnetzes 1 im Heidekreis

Verkehrs-unter-nehmen	Linie	Linienführung	Genehmi-gungs-dauer	PBefG	Teilnetz
Prüser	100	Wümmegrund - Wesseloh - Schneverdingen	31.07.2028	§ 42	HK 1
Prüser	102	Schneverdingen - Wieckhorst - Reimerdingen - Schneverdingen	31.07.2028	§ 42	HK 1
Prüser	104	Schneverdingen - Wieckhorst - Reimerdingen - Schneverdingen	31.07.2028	§ 42	HK 1
Prüser	105	Schneverdingen - Lünzen - Schülern - Neuenkirchen	31.07.2028	§ 42	HK 1
Prüser	200	Neuenkirchen - Wolterdingen - Soltau	31.07.2028	§ 42	HK 1
Prüser	205	Neuenkirchen - Grauen - Schw alingen - Neuenkirchen	31.07.2028	§ 42	HK 1

Übrige Linien, die im Teilnetz 1 verkehren

Verkehrs-unter-nehmen	Linie	Linienführung	Genehmi-gungs-dauer	PBefG	Teilnetz
Lange	110	Schneverdingen - Insel - Wesseloh - Wintermoor (Betrieb: BB)	31.12.2022	§ 42	
Lange	111	Schneverdingen - Lünzen - Großenw ede (Betrieb: BB)	31.12.2022	§ 42	
Lange	112	Schneverdingen - Hemsen - Heber (Betrieb: BB)	31.12.2022	§ 42	
WEB	873	Scheeßel - Lauenbrück - Fintel - Großenw ede - Schneverdingen	31.07.2029	§ 42	ROW S2
WEB	881	Visselhövede - Neuenkirchen	31.07.2029	§ 42	ROW S3

Tabelle 2.4-5: Linien im Teilnetz 1 im Heidekreis

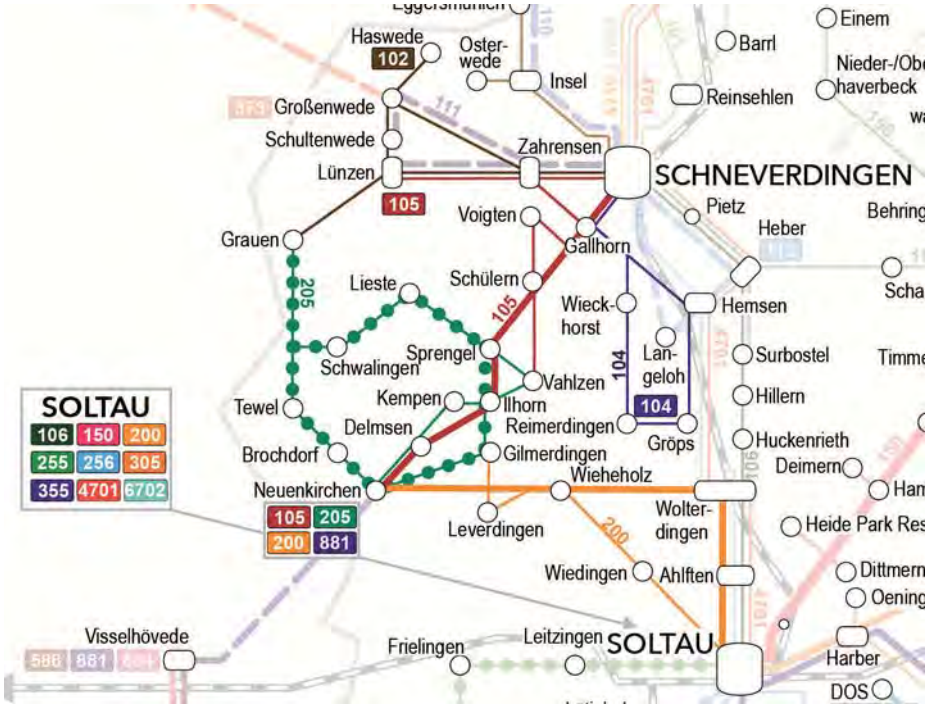


Abb. 2.4-3: Linienverkehr im Teilnetz 1

Im Teilnetz 1 haben die Linien 105 (Schneverdingen – Neuenkirchen) und 200 (Neuenkirchen – Soltau) eine höhere Bedeutung, weil sie das Grundzentrum Neuenkirchen mit Schneverdingen und Soltau verbinden.

Im Bereich des Teilnetzes 1 werden neben den Verkehren zu den Förderschulen folgende Freistellungsverkehre nach FVO, § 1, Nr. 4d durchgeführt:

Bedienungsorte	Verkehr für
Großenwede, -Siedlung, Rieper Moor, Lünzen, Grauen	GS Lünzen (+ Anschluss Schneverdingen), Tewel (Anschluss Neuenkirchen Rückfahrten)
Hemsen, Insel	Schneverdingen (Rückfahrt Ganztag Neuenkirchen)
Behningen, Hertel, Rutenmühle	GOBS Neuenkirchen (+ Anschlüsse Schneverdingen und Soltau)

Tabelle 2.4-6: FVO-Verkehre im Teilnetz 1

Teilnetz 2

Linien des Teilnetzes 2 im Heidekreis

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
VOG	101	Schneverdingen - Barrl - Ehrhorn - Wintermoor	31.07.2028	§ 42	HK 2
VOG	106	Schneverdingen - Wolterdingen - Soltau	31.07.2028	§ 42	HK 2
VOG	150	Soltau - Bispingen	31.07.2028	§ 42	HK 2
VOG	154	Bispingen - Hörpel - Steinbeck - Grevenhof	31.07.2028	§ 42	HK 2
VOG	156	Schneverdingen - Heber - Bispingen	31.07.2028	§ 42	HK 2
VOG	255	Frielingen - Woltem - Soltau	31.07.2028	§ 42	HK 2
VOG	256	Soltau - Bassel - Meinern	31.07.2028	§ 42	HK 2

Übrige Linien, die im Teilnetz 2 verkehren

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
KVG	4701	Soltau - Wintermoor - Welle - Sprötze - Finkenw erder	30.11.2029	§ 42	
KVG	4710	Schneverdingen - Tostedt - Neu Wulmstorf - Finkenw erder	30.11.2029	§ 42	
VOG	5700	Grevenhof - Amelinghausen - Lüneburg	31.07.2027	§ 42	LG 7
VOG	6001	Oberhaverbeck - Schneverdingen - Oberhaverbeck	15.10.2019	§ 42	
VOG	6002	Oberhaverbeck - Handeloh - Oberhaverbeck	15.10.2019	§ 42	
KVG	6702	Soltau - Schneverdingen - Finkenw erder	30.09.2027	§ 42	
KVG	6920	Hamburg - Heidepark Soltau	31.03.2028	§ 42	
Prüser		Soltau Bahnhof - Heidepark Soltau	31.07.2028	§ 42	

Tabelle 2.4-7: Linien im Teilnetz 2 im Heidekreis

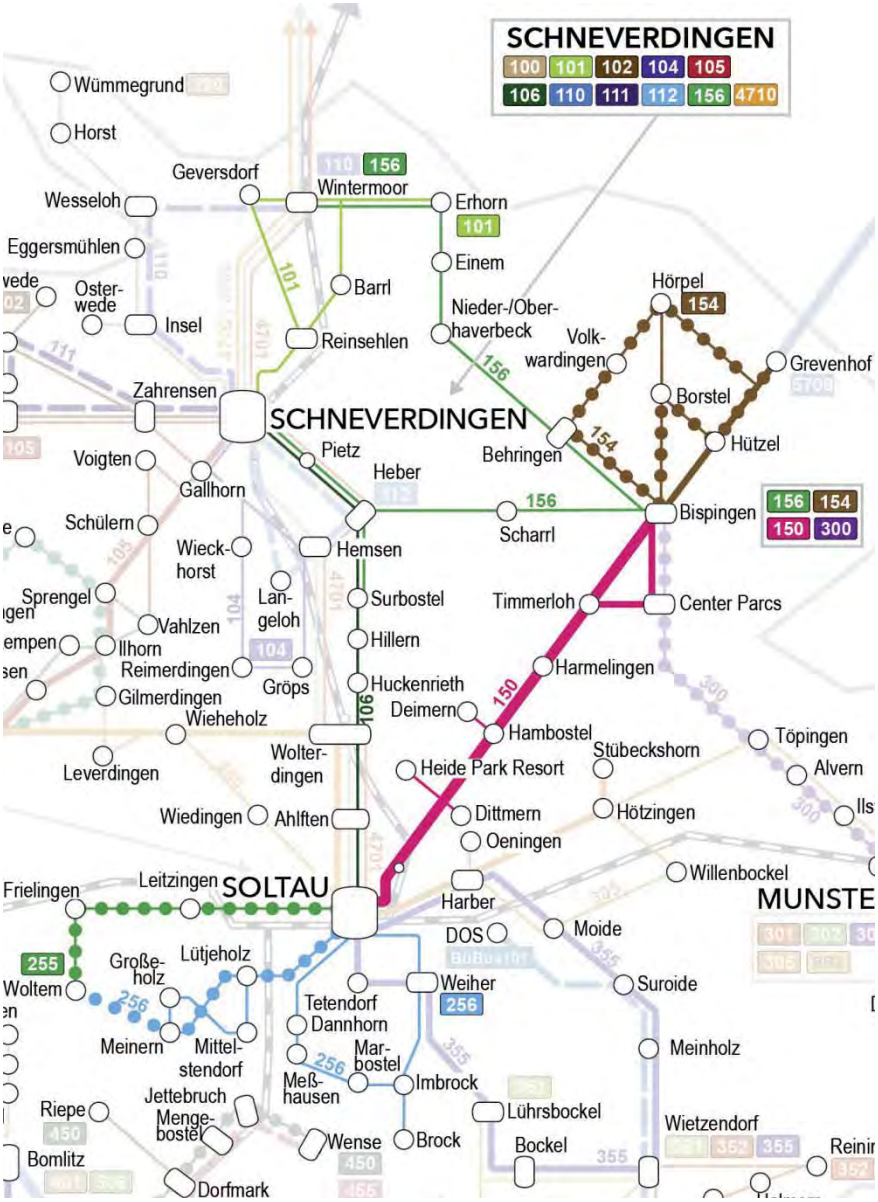


Abb. 2.4-4: Linienverkehr im Teilnetz 2

Die wichtigste Linie im Teilnetz 2 ist die Linie 150 (Soltau – Bispingen).

Im Bereich des Teilnetzes 2 werden neben den Verkehren zu den Förderschulen folgende Freistellungsverkehre nach FVO, § 1, Nr. 4d durchgeführt:

Bedienungsorte	Verkehr für
Naturschutzgebiet Lüneburger Heide	GOBS Bispingen (+ Anschlüsse Munster, Schneverdingen und Soltau) Heber (Anschluss Schneverdingen)
Geversdorf, Heber, Surbostel	Schneverdingen (Rückfahrt Ganztag Neuenkirchen)
Heber, Schneverdingen	Soltau (Rückfahrt Ganztag)
Orte der Linien 255 und 256	Soltau (Rückfahrt Ganztag)

Tabelle 2.4-8: FVO-Verkehre im Teilnetz 2

Teilnetz 3

Linien des Teilnetzes 3 im Heidekreis

Verkehrs-unter-nehmen	Linie	Linienführung	Genehmi-gungs-dauer	PBefG	Teilnetz
VOG	300	Bispingen - Alvern - Munster	31.07.2028	§ 42	HK 3
VOG	301	Breloh - Munster	31.07.2028	§ 42	HK 3
VOG	302	Munster - Oerrel - Trauen - Kreutzen	31.07.2028	§ 42	HK 3
VOG	305	Soltau - Harber - Hötzingen - Munster	31.07.2028	§ 42	HK 3
VOG	351	Wietzendorf - Klein Amerika - Lührsbockel	31.07.2028	§ 42	HK 3
VOG	352	Wietzendorf - Reiningen - Rodehorst	31.07.2028	§ 42	HK 3
VOG	355	Soltau - Bassel - Harber - Wietzendorf	31.07.2028	§ 42	HK 3

Übrige Linie, die im Teilnetz 3 verkehrt

Verkehrs-unter-nehmen	Linie	Linienführung	Genehmi-gungs-dauer	PBefG	Teilnetz
CeBus	BB202	Faßberg - Trauen - Munster (Betrieb: BB)	31.03.2025	§ 42	
CeBus	BB101	Bergen - Wietzendorf - D.O. Soltau (Betrieb: BB)	31.03.2025	§ 42	

Tabelle 2.4-9: Linien im Teilnetz 3 im Heidekreis

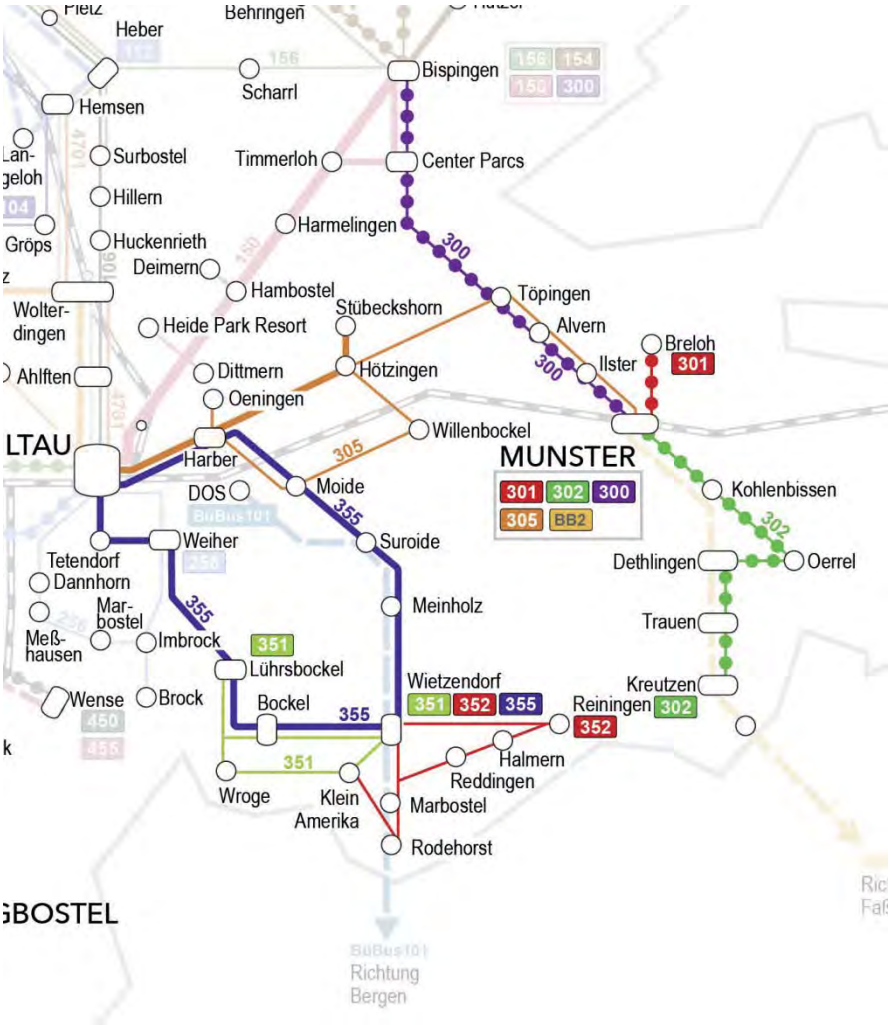


Abb. 2.4-5: Linienverkehr im Teilnetz 3

Die wichtigsten Buslinien sind die Linien 305 (Munster – Hötzingen – Soltau) und 355 (Soltau – Wietzendorf).

Im Bereich des Teilnetzes 3 werden neben den Verkehren zu den Förderschulen folgende Freistellungsverkehre nach FVO, § 1, Nr. 4d durchgeführt:

Bedienungsorte	Verkehr für
Haus Ilster	Munster
Wietzendorf	Soltau (Anschluss Neuenkirchen, Schneverdingen, Walsrode)

Tabelle 2.4-10: FVO-Verkehr im Teilnetz 3

Teilnetz 4

Linien des Teilnetzes 4 im Heidekreis

Verkehrs-unter-nehmen	Linie	Linienführung	Genehmi-gungs-dauer	PBefG	Teilnetz
HBB	401	Bommelsen - Westerharl - Hünzingen - Bomlitz	31.07.2028	§ 42	HK 4
HBB	450	Riepe/Wense - Dorfmark - Bad Fallingbostel	31.07.2028	§ 42	HK 4
HBB	502	Walsrode - Düshorn - Ostenholz	31.07.2028	§ 42	HK 4
HBB	506	Bomlitz - Hünzingen - Walsrode	31.07.2028	§ 42	HK 4
HBB	511	Walsrode - Bomlitz - Bad Fallingbostel - Oerbke	31.07.2028	§ 42	HK 4
HBB	520	Löverschen - Bomlitz - Walsrode	31.07.2028	§ 42	HK 4

Übrige Linie, die im Teilnetz 4 verkehrt

Verkehrs-unter-nehmen	Linie	Linienführung	Genehmi-gungs-dauer	PBefG	Teilnetz
Maahs	455	Oerbke - Bad Fallingbostel - Dorfmark - Wense (Betrieb: BB)	31.12.2028	§ 42	
HBB	555	Krelingen - Walsrode - Bockhorn - Westenholz (Betrieb BB)	31.07.2028	§ 42	

Tabelle 2.4-11: Linien im Teilnetz 4 im Heidekreis

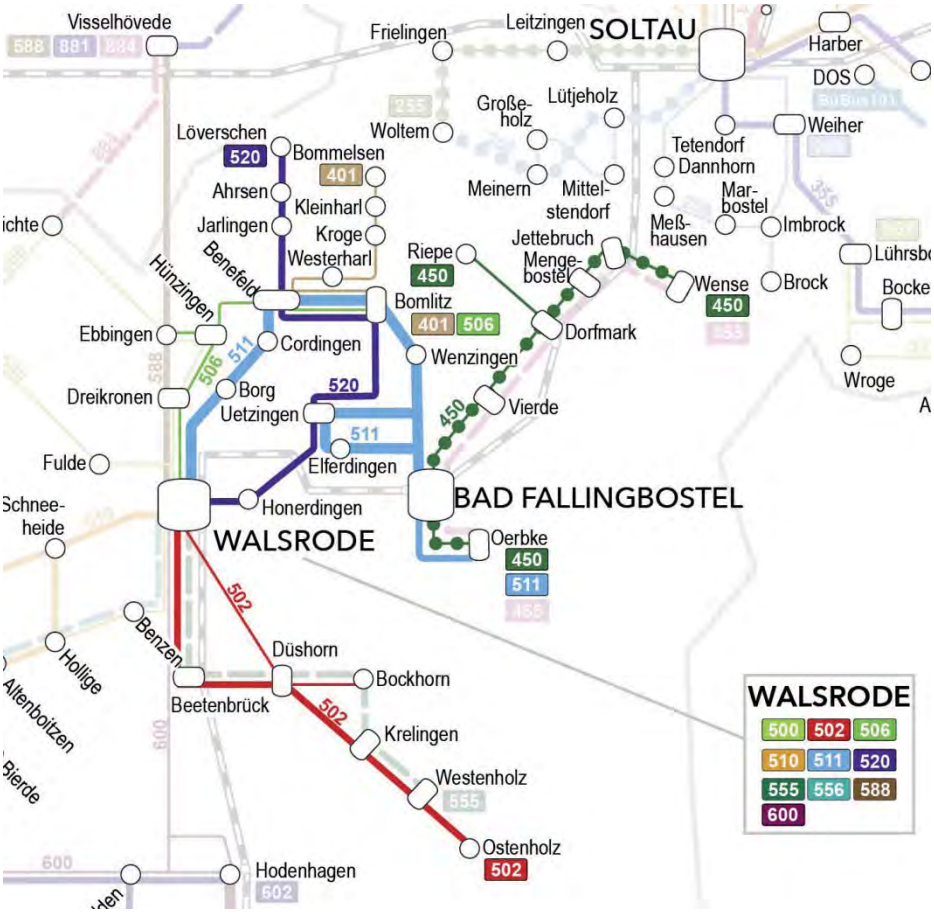


Abb. 2.4-6: Linienverkehr im Teilnetz 4

Im Teilnetz 4 ist die Regionale Hauptlinie 511 (Bad Fallingbostel – Bomlitz – Walsrode) enthalten.

Im Bereich des Teilnetzes 4 wird neben den Verkehren zu den Förderschulen folgender Freistellungsverkehr nach FVO, § 1, Nr. 4d durchgeführt:

Bedienungsorte	Verkehr für
Mengebostel, Riepe, Vierde, Wense	Dorfmark (Rückfahrt Ganztag)

Tabelle 2.4-12: FVO-Verkehre im Teilnetz 4

Teilnetz 5

Linien des Teilnetzes 5 im Heidekreis

Verkehrs-unter-nehmen	Linie	Linienführung	Genehmi-gungs-dauer	PBefG	Teilnetz
VWE	500	Walsrode - Fulde - Hamwiede - Kirchboitzen	31.07.2028	§ 42	HK 5
VWE	510	Walsrode - Kirchboitzen - Rethem - Ludwigslust	31.07.2028	§ 42	HK 5
VWE	550	Kirchboitzen - Nordkampen - Vethem - Kirchboitzen	31.07.2028	§ 42	HK 5

Übrige Linien, die im Teilnetz 5 verkehrt

Verkehrs-unter-nehmen	Linie	Linienführung	Genehmi-gungs-dauer	PBefG	Teilnetz
VWE	556	Nordkampen - Kirchboitzen - Walsrode (Betrieb BB)	10.12.2023	§ 42	
WEB	884	Visselhövede - Stellichte	31.07.2029	§ 42	ROW S3

Tabelle 2.4-13: Linien im Teilnetz 5 im Heidekreis

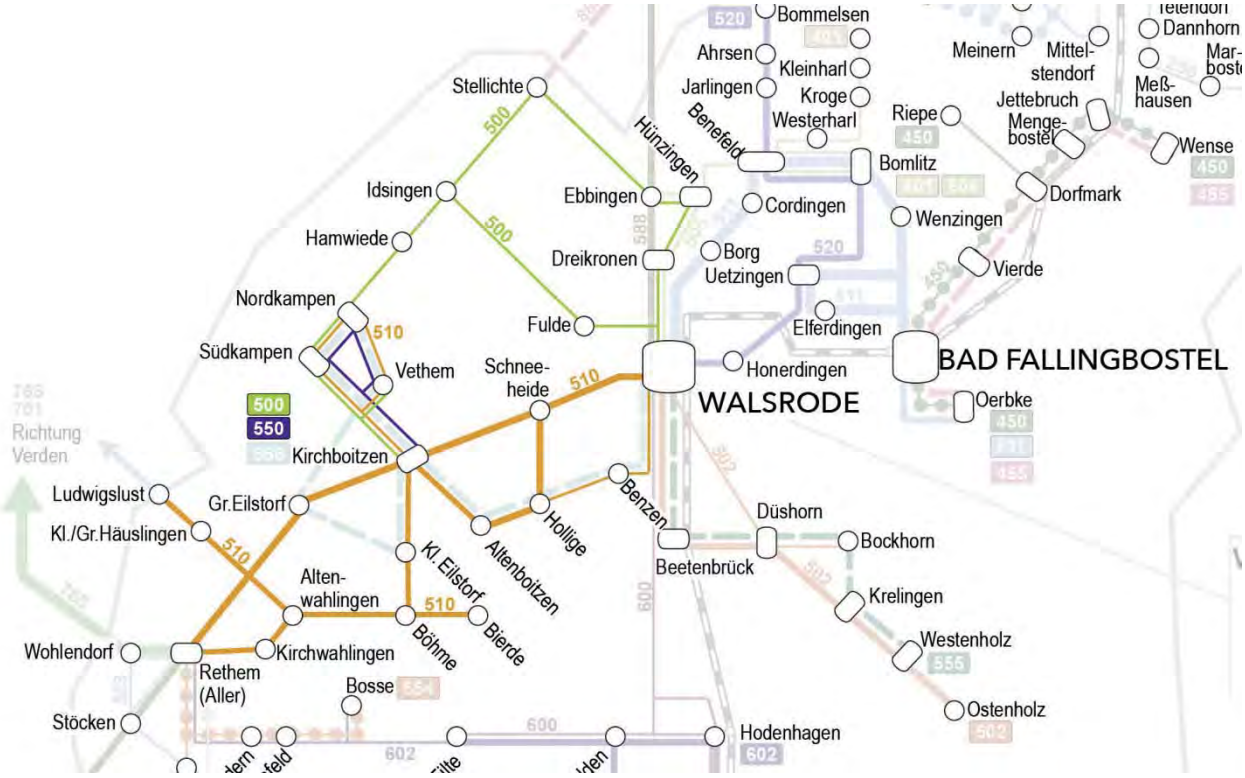


Abb. 2.4-7: Linienverkehr im Teilnetz 5

Die wichtigste Linie im Teilnetz 5 ist die Linie 510 (Walsrode – Rethem (Aller) – Verden).

Im Bereich des Teilnetzes 5 wird neben den Verkehren zu den Förderschulen folgender Freistellungsverkehr nach FVO, § 1, Nr. 4d durchgeführt:

Bedienungsorte	Verkehr für
Fulde-Meirehmen	Walsrode GS
Vethem-Helmsen, Schneeheide	GS Kirchboitzen

Tabelle 2.4-14: FVO-Verkehre im Teilnetz 5

Teilnetz 6

Linien des Teilnetzes 6 im Heidekreis

Verkehrs-unternehmen	Linie	Linienführung	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
HBB	553	Rethem - Wohlendorf - Stöcken - Rethem	31.07.2028	§ 42	HK 6
HBB	554	Rethem - Bosse - Hedern - Rethem	31.07.2028	§ 42	HK 6
HBB	600	Eilte - Ahlden - Hodenhagen - Schwarmstedt	31.07.2028	§ 42	HK 6
HBB	602	Hodenhagen - Ahlden - Gilten - Schwarmstedt	31.07.2028	§ 42	HK 6
HBB	650	Schwarmstedt - Buchholz - Engehausen - Jeversen	31.07.2028	§ 42	HK 6
HBB	651	Schwarmstedt - Gilten - Suderbruch - Schwarmstedt	31.07.2028	§ 42	HK 6
HBB	652	Schwarmstedt - Hope - Lindwedel	31.07.2028	§ 42	HK 6

Übrige Linien, die im Teilnetz 6 verkehren

Verkehrs-unternehmen	Linie	Linienführung	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
VGH	31	Rethem - Anderten - Drakenburg - Nienburg/W	31.07.2029	§ 42	NI 1
HBB	661	Schwarmstedt - Grindau - Bothmer - Norddrebber - Grethem - Büchten	31.03.2029	§ 42	
HBB	662	Schwarmstedt - Essel - Buchholz - Marklendorf - Engehausen	31.03.2029	§ 42	
HBB	663	Schwarmstedt - Grindau - Esperke - Hope - Lindwedel	31.03.2029	§ 42	
v. Rhaden	765	Rethem (Aller) - Verden	31.07.2028	§ 42	VER-Süd
HBB		Wietze - Buchholz (Aller) - Schwarmstedt (Betrieb: BB)	14.02.2024	§ 42	

Tabelle 2.4-15: Linien im Teilnetz 6 im Heidekreis

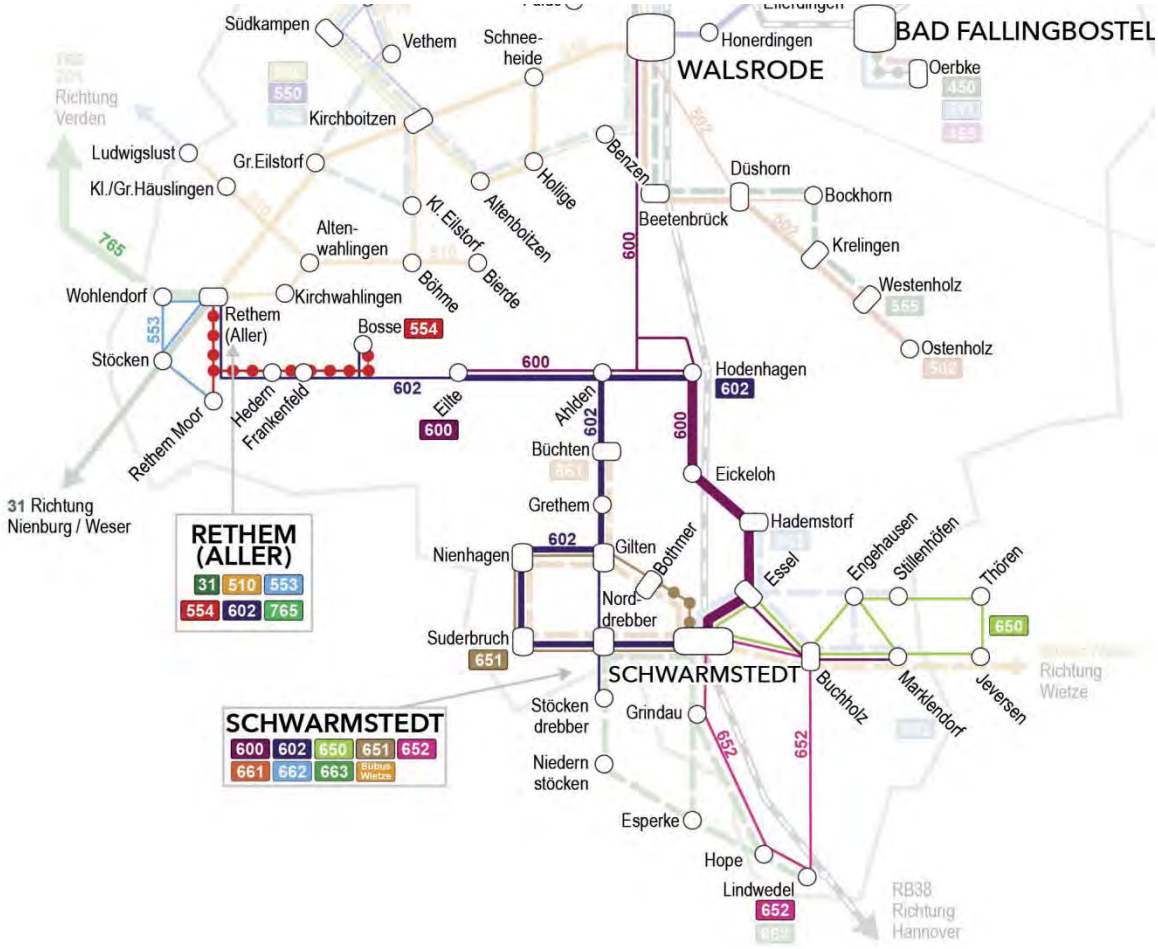


Abb. 2.4-8: Linienverkehr im Teilnetz 6

Im Teilnetz 6 ist die wichtigste Linie die Linie 602 (Schwarmstedt – Gilden – Ahlden (Aller) – Hodenhagen – Rethem (Aller)). Die Linie 600 (Eilte – Hodenhagen – Schwarmstedt) hat zwischen den Grundzentren ebenfalls eine wichtige Funktion.

Im Bereich des Teilnetzes 6 werden neben den Verkehren zu den Förderschulen folgende Freistellungsverkehre nach FVO, § 1, Nr. 4d durchgeführt:

Bedienungsorte	Verkehr für
Bf. Beetenbrück, Am Beberbach, Krelingen	Hodenhagen (+ Anschluss Schwarmstedt)
Rethem, Stöcken, Frankenfeld, Wohlendorf	Rethem/Eilte (Anschluss Schwarmstedt)
Engehausen, Ostenholz, Ostenholzer Moor, Stillenhöfen, Westenholz	Schwarmstedt
Adolfsglück, Hope, Lindwedel	GS Lindwedel (Rückfahrt Ganztag)

Tabelle 2.4-16: FVO-Verkehre im Teilnetz 6

Teilnetz 7

Linie des Teilnetzes 7 im Heidekreis

Verkehrs-unternehmen	Linie	Linienführung	Genehmigungs-dauer	PBefG	Teilnetz
HBB	588	Direktbus Walsrode - Visselhövede	31.07.2020	§ 42	HK 7

Tabelle 2.4-17: Linie im Teilnetz 7 im Heidekreis

Die Linie 588 zwischen Walsrode und Visselhövede ist aus Abrechnungsgründen einem eigenen Teilnetz zugeordnet worden.

Teilnetz 8

Linie des Teilnetzes 8 im Heidekreis

Verkehrs-unternehmen	Linie	Linienführung	Genehmigungs-dauer	PBefG	Teilnetz
VOG	HS4	Neuenkirchen - Soltau - Bispingen - Oberhaverbeck - Schneverdingen	31.07.2028	§ 42	HK 8

Tabelle 2.4-18: Linie im Teilnetz 8 im Heidekreis

Da auf der Linie nicht der VH-Tarif gilt, sondern wie auf den drei weiteren Linien des Heide-Shuttle netzes ein Nulltarif von den Landkreisen vorgegeben ist, liegt die Linie HS4 in einem eigenen Teilnetz.

2.4.3 Verknüpfungspunkte

2.4.3.1 ÖPNV - ÖPNV

Im Landkreis sind einige Haltestellen wichtige Verknüpfungspunkte zwischen Buslinien. Neben regional bedeutenden Umsteigehaltestellen wie an den Bahnhöfen Bad Fallingbostel, Hodenhagen, Munster, Soltau, Schneverdingen, Schwarmstedt und Walsrode haben die Verknüpfungspunkte in Ahlden (Aller), Bispingen, Bomlitz, Düshorn, Kirchboitzen, Neuenkirchen, Rethem (Aller) und Wietzendorf eine wichtige lokale Bedeutung für den Umstieg zwischen einzelnen Buslinien.

2.4.3.2 ÖPNV - SPNV

Eine Reihe von Regionallinien im Landkreis erfüllen Zubringerfunktionen zur Schiene. Alle Bahnstationen verfügen über Bushaltestellen.

2.4.3.3 SPNV - Individualverkehr (IV)

Die Verknüpfung zwischen dem Individualverkehr und dem Schienenverkehr ist an allen Bahnhöfen und Haltepunkten gegeben. An der Bahnstation Soltau Nord sind nur provisorische Pkw-Stellplätze vorhanden. Die Abbildung 2.4-1 gibt eine grafische Übersicht.

2.4.3.4 ÖPNV - Individualverkehr (IV)

Bei Bushaltestellen mit geringem Fahrgastaufkommen reichen in der Regel die Parkflächen im öffentlichen Straßenraum aus, um Verknüpfungen des IV mit dem ÖPNV zu gewährleisten.

An Bushaltestellen, die einen großen Einzugsbereich haben, sind teilweise Fahrradstellplätze vorhanden.

2.5 Tarife

Die Tarifstruktur im Landkreis setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen:

- Tarif der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis als gemeinsamer Tarif aller Busunternehmen für Fahrten innerhalb des Landkreises (**VH-Tarif**),
- **Stadttarif** Soltau für die Stadt Soltau (Teil des VH-Tarifs),
- **Niedersachsentarif** für die Bahnen im Nahverkehr,
- **GVH-Regionaltarif**, gilt auf der Schienenstrecke Walsrode – Bennemühlen (nur für Zeitkarten) in das Gebiet des Verkehrsverbundes Großraum-Verkehr Hannover hinein,
- **HVV-Tarif** auf den Bahnstrecken Munster (ab 15.12.2019) über Soltau in Richtung Buchholz i.d.N. und auf der Buslinie 5700 (Grevenhof – Lüneburg),
- **VNN-Regionaltarif** nur bei kreisüberschreitenden Linien in die Landkreise Lüneburg, Harburg und Rotenburg (Wümme),
- **Sondertarife** der Bürgerbusse,
- **ASM-Tarife** in der der Stadt Soltau,
- **Haus-** bzw. **Übergangstarife** von Regionalbusunternehmen bei kreisüberschreitenden Linien in die Landkreise Verden und Nienburg.

2.5.1 VH-Tarif

Das Gebiet der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis umfasst den gesamten Landkreis. Innerhalb dieses Gebiets sind bis auf wenige Ausnahmen (z.B. Linie 6920 [Hamburg – Heidepark], Bürgerbusse, firmenbezogene Verkehre [Airbus Hamburg] und Heideparkzubringer) alle öffentlichen Buslinien in den Tarif der Verkehrsgemeinschaft integriert. Das Tarifgebiet ist in 46 Zonen unterteilt (siehe Abbildung 2.5-1). Der VH-Tarif bietet Einzel- und Mehrfachfahrkarten für Erwachsene und Kinder sowie Zeitkarten (Monats- und Wochenkarten) für alle und ermäßigt für Schüler an. Es gibt sechs Preisstufen. Die allgemeine Monatskarte kann auch als Abonnement bezahlt werden.

Bei Fahrten, die außerhalb des Tarifgebietes beginnen oder enden, gilt der Tarif des jeweiligen Verkehrsunternehmens oder des jeweiligen Verkehrsverbundes bzw. der Verkehrsgemeinschaft. In den Zügen gelten die Fahrkarten der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis nicht. Seit dem Fahrplanwechsel 2018 gilt die Anschlussmobilität des Niedersachsentarifs auch im Busverkehr des Heidekreises (Bus-Vor- bzw. Nachlauf zur Fahrt im SPNV). Darüber hinaus bietet der Niedersachsentarif

auch Bus-/Schiene-Zeitkarten an. Ab dem Fahrplanwechsel 15.12.2019 wird zum HVV-Tarif ein ähnliches Angebot für Zeitkarten einschl. der Anschlussmobilität eingeführt.

Für die Fahrten des Anruf-Sammeltaxis (AST) auf der Linie 600 (Hodenhagen – Schwarmstedt) gilt der VH-Tarif.

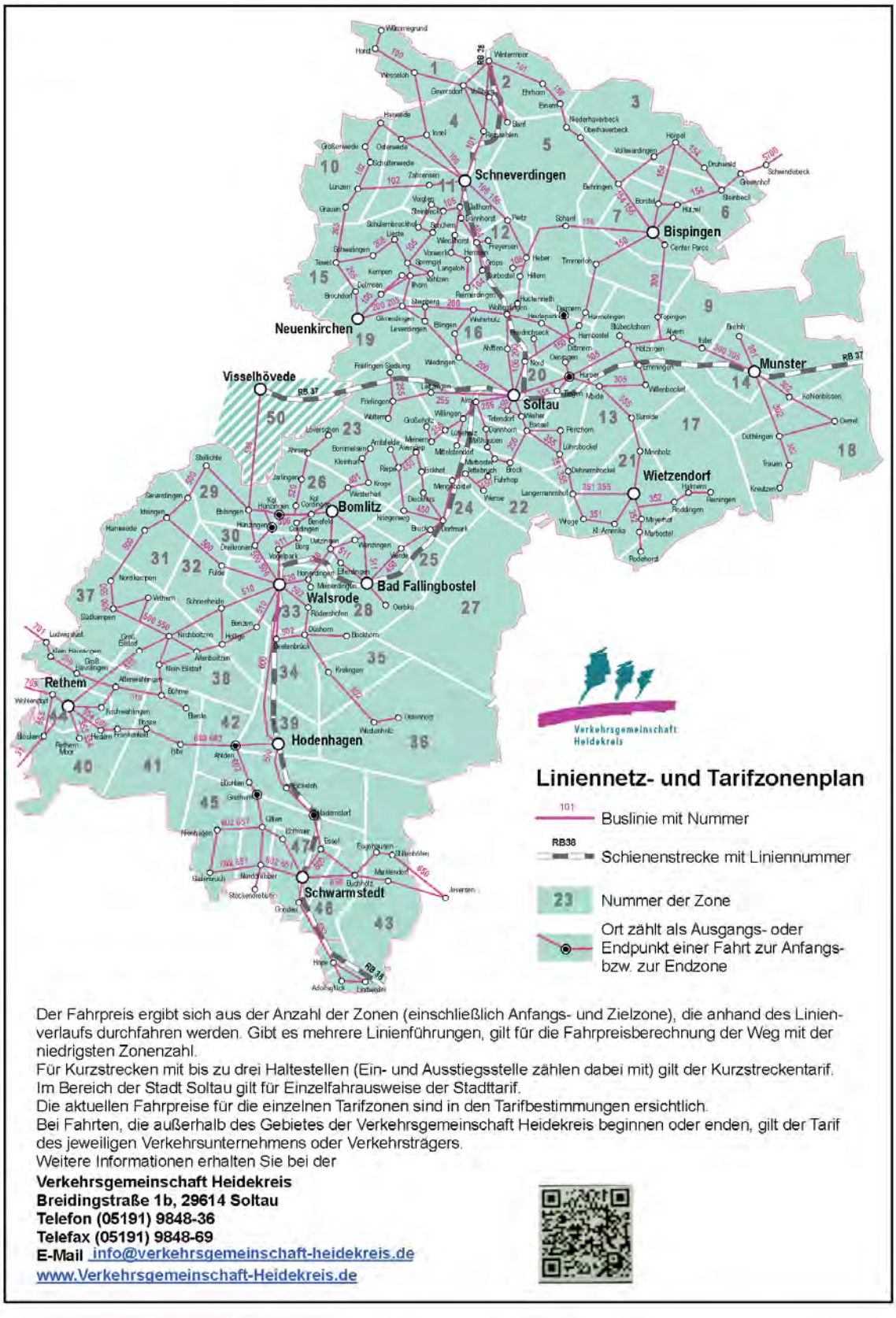


Abb. 2.5-1: Tarifzonen der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis

2.5.2 Stadttarife Soltau

Für das Gebiet der Stadt Soltau gibt es innerhalb der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis einen für Einzelkarten gesonderten Stadttarif. Dieser teilt das Stadtgebiet in drei Zonen auf. Für Fahrten, die über das Stadtgebiet hinausgehen, gilt der Tarif der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis.

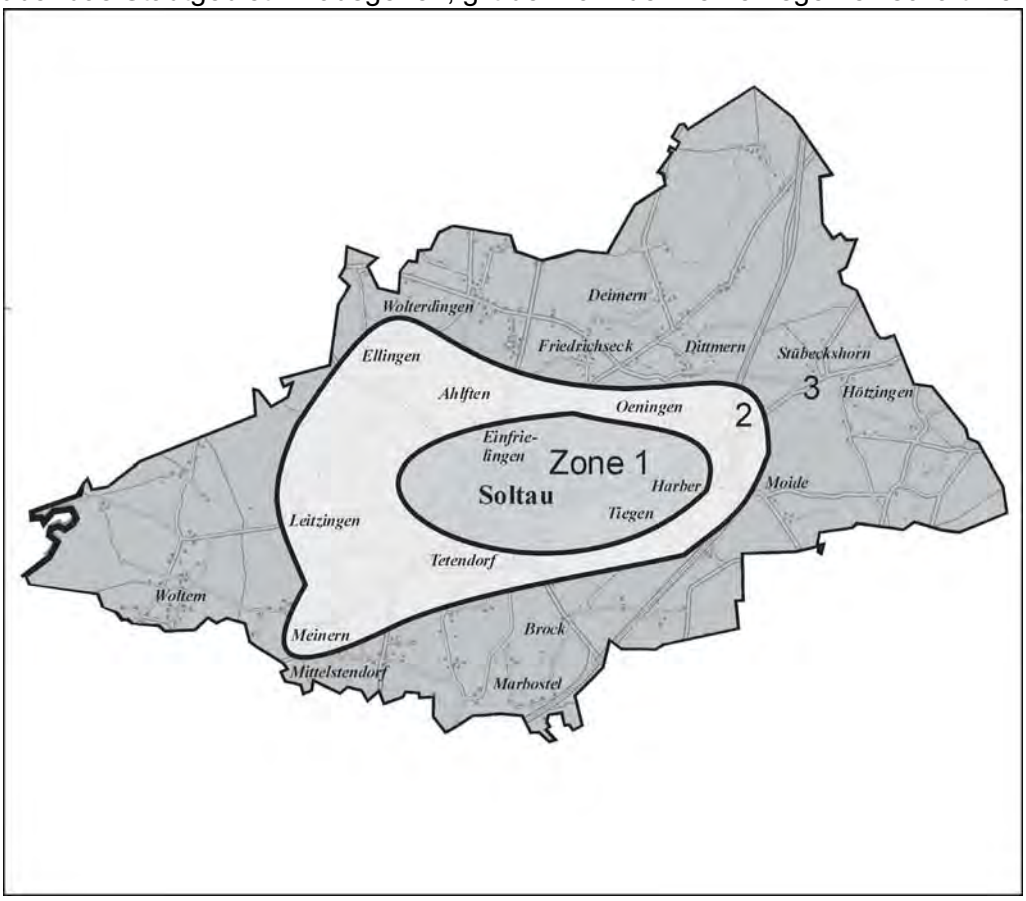


Abb. 2.5-2 Stadttarif Soltau

2.5.3 Niedersachsentarif, (NDS-Tarif)

Der Niedersachsentarif gilt für alle SPNV-Linien Niedersachsens außerhalb der Verbünde sowie für Fahrten im ein- und ausbrechenden Verkehr mit den Verbünden in Niedersachsen, Bremen und Hamburg. Die BahnCards der DB ermäßigen die Fahrpreise für Einzelkarten um 25% oder 50%. Als Tageskarte kann das Niedersachsen-Ticket angesehen werden. Es gilt seit dem Fahrplanwechsel 9.12.2018 in Niedersachsen fast flächendeckend in allen Bahnen und Bussen auch im gesamten Landkreis Heidekreis.

Seit dem 9.12.2018 gelten Einzelkarten im Niedersachsentarif auch für die Weiterfahrt im Bus (Anschlussmobilität) von bzw. zu den Bahnhöfen. Dabei dürfen die Busse innerhalb von 2 VH-Tarifzonen vom bzw. zum Bahnhof genutzt werden. In Bremen, Hamburg oder Hannover kann jeweils im gesamten Stadtgebiet (z.T. auch darüber hinaus) weiter gefahren werden. Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2019 gilt das Niedersachsen-Ticket in Niedersachsen, Bremen und Hamburg ohne Einschränkung in allen Bahnen und Bussen.

Bei den Zeitkarten ist die Nutzung der Anschlussmobilität nicht obligatorisch. Hier kann sie für die Hälfte des normalen Fahrpreises (bis zu 2 VH-Tarifzonen) zur Fahrkarte im SPNV dazu erworben werden. Diese Regelung greift nicht in Richtung HVV.

Im Zeitkarten-Angebot können Bus/ Schiene-Karten (B/S-Karten) auf ausgewählten Relationen auch im Heidekreis gekauft werden. In Abhängigkeit der gewählten Relationen sind sowohl eine Nutzung von Bahn und Bus als auch Anschlussverbindungen von Bus und Bahn möglich.

Mit der Einführung des gesamten HVV-Tarifs auf den Bahnlinien RB37 (Visselhövede – Soltau – Munster – Uelzen) sowie RB38 (Soltau – Buchholz i.d.N.) am 15.12.2019 verliert der Niedersachsentarif auf diesen Strecken an Bedeutung bzw. seine Gültigkeit.

2.5.4 GVH-Regionaltarif

Der GVH-Tarif hat in der Region Hannover für Einzelkarten (Tickets) 3 und für Zeitkarten (Monatskarte) neu ab 01.01.2020 ebenfalls 3 (bisher 4) Tarifzonen. Hinzu kommen als Regionaltarif für die Monatskarten 3 Außenringe, in denen z.B. die Bahnstationen von Walsrode bis Lindwedel liegen. Im Regionaltarif werden Monatskarten für alle, für Azubis und Studierende sowie über 63-jährige auch im Abo angeboten. Azubis und Studierende können auch Wochenkarten bekommen. Innerhalb der Region Hannover werden für Großkunden und Firmen preislich abgesenkte MobilCard (Jobtickets) ausgeben.

Derzeit werden beim Regionaltarif nur Zeitkarten (Monatskarten) angeboten. Sie können nur für Fahrten in die Region Hannover erworben werden. Sie liegen preislich deutlich unter vergleichbaren Strecken im Niedersachsentarif. Einzelfahrausweise werden weiterhin im Rahmen des Niedersachsentarifs ausgegeben.

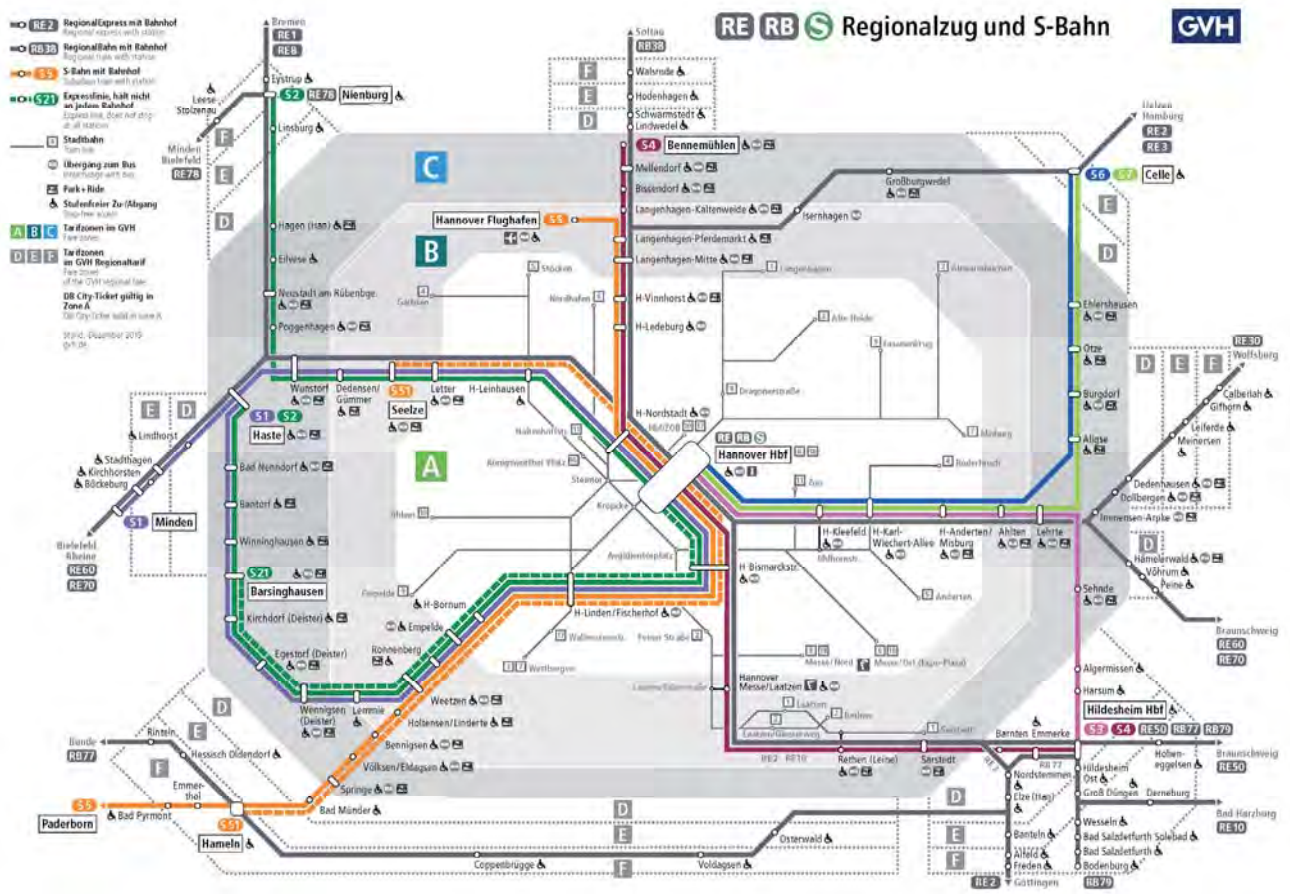


Abb. 2.5-3: Tarifzonen des Großraum-Verkehr-Hannover (GVH)

2.5.5 HVV-Tarif

Der Tarif des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV) ist ein Zonentarif, wobei Tarifzonen zu konzentrischen Ringen zusammen gefasst werden. Grundsätzlich werden die Fahrpreise für Zeitkarten (Wochen-, Monatskarten, auch als Abonnement) mit den Tarifzonen und für den Bartarif (Einzel, Gruppen-, und Tageskarten) mit den Tarifringen ermittelt. Es gibt gegenwärtig 8 Preisstufen. Zuschlagsfahrkarten ermöglichen die Fahrt in der 1. Klasse oder den Schnellbussen. Es gibt abgesenkte Angebote für Kinder, Schüler, Azubis, Studierende und Senioren. Für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter größerer Firmen wird als Jobticket ein Großkundenabonnement (GKA) angeboten.

Am 1.01.2008 wurde der HVV-Tarif für Zeitkarten (z.B. Monatskarten und GKA) auf die Bahnstrecke Soltau – Schneverdingen – Handeloh (bisherige HVV-Grenze) ausgedehnt. Am 15.12.2019 wird im Heidekreis der gesamte HVV-Tarif (also u.a. auch Einzelkarten) auf den Bahnlinien RB37 (Abschnitt Soltau – Munster) sowie RB38 (Soltau – Buchholz i.d.N.) eingeführt. Damit steht Fahrgästen das gesamte Sortiment des erweiterten HVV-Tarifs zur Verfügung. Der HVV-Tarif auf diesen Bahnstrecken gilt auch im Binnenverkehr innerhalb des Landkreises.

Von Soltau Richtung Visselhövede und über Munster hinaus Richtung Uelzen werden nur HVV-Zeitkarten angeboten.

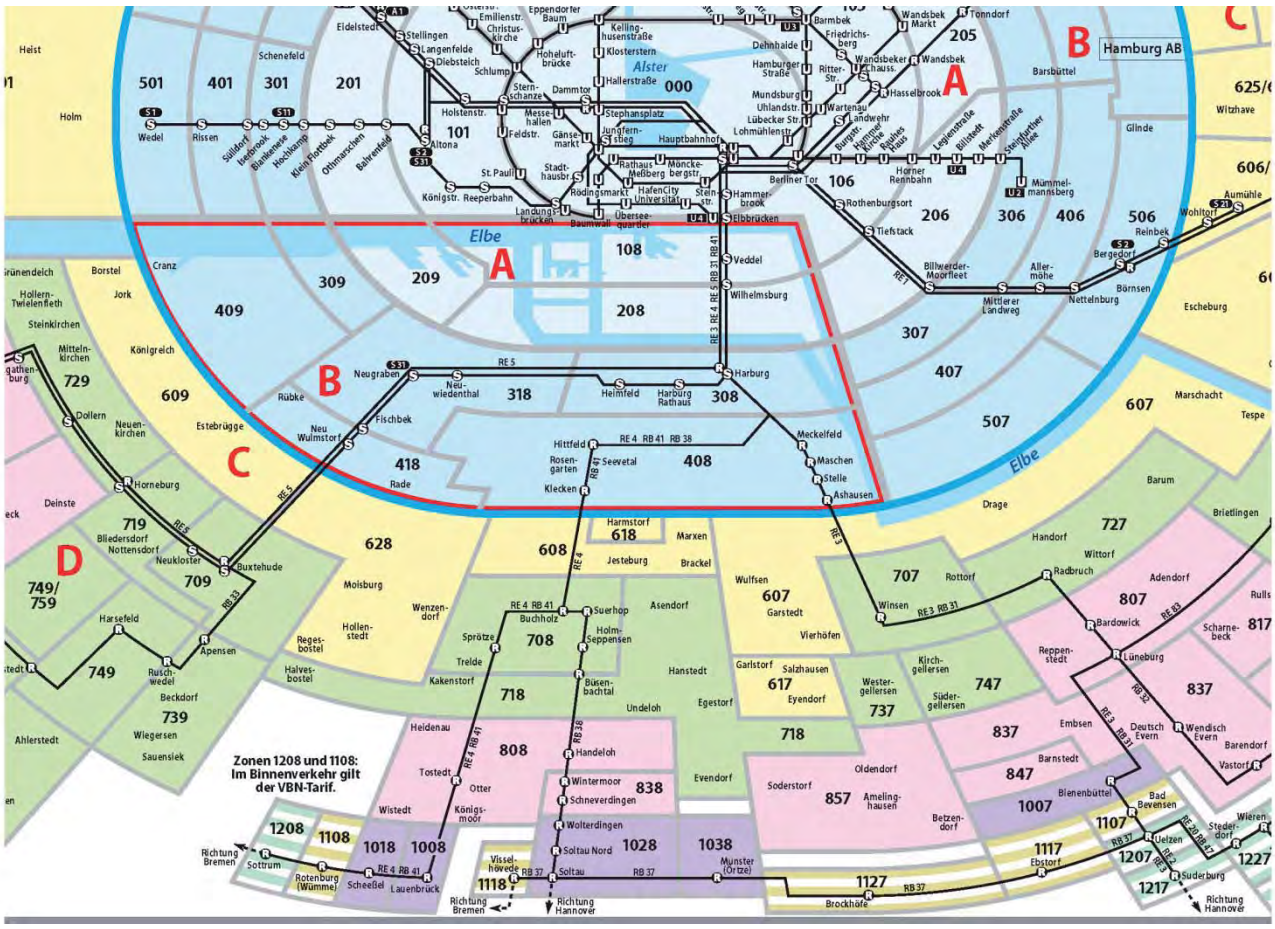


Abb. 2.5-4: Ausschnitt HVV-Tarifplan

2.5.6 VNN-Regionaltarif

Der Regionaltarif der Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN) ist ein Teilstreckentarif und ist in 13 Preisstufen gestaffelt. Es gibt Einzel- (für Erwachsene und Kinder), Fünfer-, Familien-/Gruppen-, Wochen- (für jedermann und Schüler) und Monatskarten (für jedermann und Schüler).

Alle regionalen Verkehrsunternehmen des Landkreises sind Mitglied in der Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN). Im Heidekreis gilt der Regionaltarif nur auf kreisüberschreitenden Linien in die Landkreise Harburg und Lüneburg sowie auf den Linien des Bürgerbusses Visselhövede.

2.5.7 Sondertarife der Bürgerbusse

Auf den Linien der Bürgerbusse in der Samtgemeinde Schwarmstedt, der Städte Walsrode, Schneverdingen und Bad Fallingbostel sowie auf den Linien Munster – Faßberg, Bergen – Wietzendorf und Wietze – Schwarmstedt gelten unterschiedliche Sondertarife. In der Samtgemeinde Schwarmstedt werden die vier Mitgliedsgemeinden in einzelne Zonen unterteilt. Es werden lediglich Einzelfahrkarten für eine und zwei befahrene Zonen (Gemeinden) angeboten, die allerdings günstiger sind als bei der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis. Im Bürgerbus Walsrode gilt ein Einheitspreis von 2,50 € pro Fahrt oder als Tageskarte 6,-€. Vereinsmitglieder erhalten eine Ermäßigung. In der Stadt Schneverdingen gibt es Einzel- und Tageskarten. Auf den Strecken Munster – Trauen – Faßberg und Bergen – Wietzendorf gilt der CeBus-Tarif des Landkreises Celle.

Eine gegenseitige Anerkennung der Fahrkarten der Bürgerbusvereine und der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis existiert nicht. Eine Anerkennung von VH-Zeitfahrausweisen in den Bürgerbussen für bestimmte Fahrten wird angestrebt.

2.5.8 AST-Tarif der SG Rethem (Aller)

In der SG Rethem (Aller) ergänzt das Anruf-Sammel-Taxi (AST) den öffentlichen Personennahverkehr. Es reicht bis zum Bahnhof Hodenhagen hat einen eigenen Tarif.

2.5.9 Haus- bzw. Übergangstarife von Regionalbusunternehmen

Auf der Prüser-Buslinie Soltau Bahnhof – Heidepark gilt ein eigenständiger Tarif.

Im kreisüberschreitenden Verkehr in die Landkreise Verden und Nienburg gelten zum Teil Haustarife. Der Haustarif des Reisedienstes v. Rahden GmbH & Co. KG (Linie 765, Rethem (Aller) – Verden) ist in Zonen eingeteilt und hat das VBN-Niveau. Auf der Linie 31 (Rethem (Aller) – Nienburg) der VGH (Verkehrsbetreibe Grafschaft Hoya GmbH) gilt ab 1.08.2019 der Tarif der VLN (Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg). Für Fahrten auf den Linien 510 (Walsrode – Rethem (Aller) – Ludwigslust, Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH, VWE) und 701 (Ludwigslust – Neddenaverbergen – Verden, Verdener Verkehrsgesellschaft, VVG bzw. Allerbus) wird ein Additionstarif mit dem VBN- und VH-Tarif gebildet.

2.6 Fahrgastinformation

2.6.1 Gedruckte Fahrpläne

Für den ÖPNV im Landkreis wird von der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis seit Jahren kein Kreisfahrplan mehr herausgegeben.

Auch im Zeitalter der Digitalisierung bietet ein gedruckter Kreisfahrplan Informationen für Menschen ohne Internetzugang oder stabilen W-LAN. Idealerweise sollte er in der Regel jährlich erscheinen und einen vollständigen Überblick über die Bus- und Bahnverbindungen im Landkreis bieten. Das Fahrplanheft enthält Fahrpläne aller Bus- und Bahnlinien im Landkreis (inkl. der ausschließlich schulbezogenen Linien) und Informationen zum VH-Tarif und Stadttarif Soltau.

2.6.2 Fahrplanauskunft

Deutschlandweit können ÖPNV-Verbindungen über zahlreiche Fahrplanauskunftssysteme wie Smartphone-Apps „Fahrplaner“ oder „DB-Navigator“ und Internetadressen abgerufen werden, beispielsweise:

www.vnn.de oder www.vbn.de/fahrplaner

Auf der VNN-Homepage stehen die kompletten Fahrpläne aller Bus- und Bahnlinien im VNN-Gebiet auch zum Ausdrucken zur Verfügung.

Weiterhin können telefonische Informationen jeweils über die einzelnen Verkehrsunternehmen abgefragt werden.

Die erixx GmbH hat zudem eigene telefonische Auskunftsstellen. Über die Internetadresse

http://www.erixx.de/

kann die Fahrplanauskunft der DB AG erreicht werden, die auch unter www.bahn.de im Internet direkt zu finden ist.

Ebenso hat die Verkehrsgemeinschaft Heidekreis einen eigenen Internetauftritt mit allen Bus- und Bahnlinien im Heidekreis:

https://www.verkehrsgemeinschaft-heidekreis.de/start/

Telefonische Informationen können über die zentrale Auskunft der VH (Tel: 051 91 / 98 48 365) abgefragt werden. Die Auskunft der Bahn kann unter Tel. 11 861 (3 Cent/Sek.) erreicht werden, die kostenfreie automatische Fahrplanauskunft der Bahn unter Tel. 0800 / 150 70 90.

2.6.3 Aushangfahrpläne

Ein weiterer wichtiger Träger von Fahrgastinformationen sind die Haltestellen selbst. Hier befindet sich der Aushangfahrplan als wesentlichstes Element. Die Fahrpläne werden linienbezogen dargestellt.

3. Bewertung und Mängelanalyse

3.1 Einleitung

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

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

- Fahrtenhäufigkeit und
- Beförderungszeit

wesentliche Merkmale für einen attraktiven ÖPNV sind. Für diese Einflussgrößen der Komponente Verkehrsangebot wird eine Untersuchung und Bewertung durchgeführt (vgl.: BMV u.a.: Handbuch zur Einführung des Busverkehrssystems, 1992), dabei untergliedert sich das Verkehrsangebot auf die Bereiche

- Erschließungsqualität,
- Bedienungsqualität,
- Verbindungsqualität.

3.2 Verkehrsangebot

3.2.1 Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität ist ein maßgebendes Kriterium für die Beurteilung des Zugangs zum ÖPNV. Sie wird bestimmt durch die Lage der Haltestellen in der vorhandenen Siedlungsstruktur. Zwischen der Erschließungsqualität und der Verbindungsqualität (vgl. 3.2.3) existiert eine gegenseitige Abhängigkeit, d.h. bei hoher Erschließungswirkung sinkt im Allgemeinen die Verbindungsqualität.

3.2.1.1 Bemessungsmerkmal

Das Bemessungsmerkmal für die Erschließungsqualität ist das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein einer Haltestelle des allgemein zugänglichen ÖPNV im Ort.

3.2.1.2 Bewertungsraster

Alle Orte mit mehr als 200 Einwohnern sollten zumindest eine Haltestelle aufweisen. Insgesamt wurden 132 Orte im Heidekreis untersucht, 96 Orte haben mehr als 200 Einwohner.

3.2.1.3 Bewertungsergebnisse

In der Anlage 3-1 wurde die Prüfung der Erschließungsqualität für alle Orte des Landkreises mit durchgeführt. Kreisweit betrachtet werden an Schultagen bis auf Behningen (73 Einwohner) und Wilsede (34 Einwohner) alle anderen 130 Orte des Landkreises von Bus oder Bahn erschlossen.

An schulfreien Tagen reduziert sich das Fahrtenangebot, so dass im Landkreis 12 Orte keine ÖPNV-Anbindung haben. 2 Orte davon haben mehr als 200 Einwohner. Dies entspricht 1,4% aller Orte mit mindestens 200 Einwohnern. Folgende Orte mit mindestens 200 Einwohnern werden an Ferientagen nicht mindestens einmal pro Tag durch ein Fahrtenpaar des allgemein zugänglichen ÖPNV bedient:

- Dittmern-Friedrichseck (Stadt Soltau),
- Fulde (Stadt Walsrode),

3.2.2 Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Nutzer.

3.2.2.1 Bemessungsmerkmal

Die Bedienungsqualität wird über die Bedienungshäufigkeit ermittelt. Die Bedienungshäufigkeit gibt an, wie viele ÖPNV-Verbindungen auf einer näher definierten Verbindung und zur angegeben Verkehrszeit angeboten werden.

3.2.2.2 Bewertungsraster

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat 1981 eine Mindestbedienung für den ländlichen Raum definiert und in einer Veröffentlichung aus dem Jahre 2001 erneut bestätigt. Diese Mindestbedienung wird in vielen Nahverkehrsplänen als Bewertungsraster übernommen. In Abhängigkeit von der Einwohneranzahl eines Ortes wird im ÖPNV folgende Mindestzahl von Fahrten pro Tag in jede Richtung angestrebt:

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

Tabelle 3.2-1: Bewertungsraster für Fahrtenpaare pro Tag

Im Landkreis werden drei verschiedene Bedienungsqualitäten definiert, die sich auf die zentralen Orte (Grundzentren) beziehen. Die Grundzentren können ihre Versorgungsaufgaben nur dann erfüllen, wenn es Verkehrsverbindungen zu ihren im Einzugsbereich gelegenen Orten gibt und wenn entsprechende Verkehrsverbindungen zu den übergeordneten Zentren (Mittel- und Oberzentren) bestehen.

Die Anzahl der Fahrten wurde mittels der elektronischen Fahrplanauskunft aus www.vnn.de ermittelt, als Basis wurde der Fahrplan 2018/18 (Untersuchungszeitraum: 1.06. bis 30.07.2019) verwendet. Auch die Bürgerbusse und das AST in Rethem (Aller) sind in die Bewertung eingeflossen. Die Bewertungen können den Tabellen der Anlagen 3-2 bis 3-4 entnommen werden. Bei der Bewertung werden nur Verbindungen berücksichtigt, die folgende Bedingungen erfüllen:

- maximal drei Umsteigevorgänge ,
- maximale Gesamtfahrtzeit darf die doppelte übliche Gesamtfahrtzeit nicht überschreiten,
- maximale Umsteigewartezeiten 60 Minuten,
- der Abstand zwischen 2 Fahrten beträgt mindestens 10 Minuten.

Als Verkehrszeit wird Montag – Freitag an Schul- und Ferientagen festgelegt. Die Bedienungsqualität hat die

Kategorie A, wenn die Mindestzahlen überschritten werden,

Kategorie B, wenn die Werte im Bereich der Mindestzahlen liegen,

Kategorie C, wenn die Mindestzahlen unterschritten werden.

Bedienungsqualität I

Ortschaft / Siedlungsbereiche (Ort) ⇔ zugehöriges Grundzentrum

In der Bedienungsqualität I wird die Verbindung der Siedlungsbereiche zum zugehörigen Grundzentrum untersucht. In Gebietskörperschaften, in denen ein Mittelzentrum die Funktion des Grundzentrums übernimmt, wird anstelle der Verbindung zu einem Grundzentrum die Verbindung zum Mittelzentrum untersucht.

Bedienungsqualität II

Grundzentrum ⇔ Mittelzentrum

In der Bedienungsqualität II wird die Verbindung zwischen Grund- und Mittelzentren untersucht. Im Raumordnungsprogramm werden die Grundzentren nicht zwingend einem Mittelzentrum zugewiesen. Aus diesem Grunde werden teilweise mehrere Verbindungen zwischen Grund- und Mittelzentren definiert, soweit sie verkehrlich sinnvoll erscheinen. Im Heidekreis werden auch die Verbindungen zwischen den Orten mit mehr als 1.000 Einwohnern, die kein Grundzentrum sind, und dem relevanten Mittelzentrum bewertet.

Mittelzentrum ⇔ Mittelzentrum

Darüber hinaus werden die Verbindungen der Mittelzentren im Landkreis untereinander und zu den umliegenden Mittelzentren untersucht.

Bedienungsqualität III

Grundzentrum ⇔ Oberzentrum

Hierbei werden die Verbindungen zwischen Grund- und Oberzentren sowie Mittel- und Oberzentren definiert und bewertet. Auch die Verbindungen der Orte mit mehr als 1.000 Einwohnern und einem Auspendleranteil von mehr als 20 % (siehe Tabelle 2.2-1) in ein Oberzentrum werden untersucht.

3.2.3 Verbindungsqualität

Im Zuge der Analyse der Verbindungsqualität wird die ÖPNV-Beförderungszeit mit der Beförderungszeit des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) verglichen. Die Verbindungsqualität ist umso höher, je schneller und direkter eine Verkehrsrelation vom ÖPNV bedient wird. Zwischen der Verbindungsqualität und der Erschließungsqualität existiert eine gegenseitige Abhängigkeit, d.h. bei hoher Erschließungswirkung sinkt die Verbindungsqualität.

3.2.3.1 Bemessungsmerkmal

Als Bemessungsmerkmal für die Verbindungsqualität wird das Beförderungszeitverhältnis des ÖPNV mit dem MIV herangezogen.

3.2.3.2 Bewertungsraster

Das Beförderungszeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV ist eine wichtige Einflussgröße für die Verkehrsmittelwahl. Mehrere Untersuchungen (z.B. Handbuch zur Kommunalen Verkehrsplanung) haben ergeben, dass ein Beförderungszeitverhältnis (Beförderungszeit im ÖPNV geteilt durch die Beförderungszeit im MIV) ab einem Faktor, der größer als 1,5 bis 1,7 ist, auch im ländlichen Raum nicht mehr akzeptiert wird. Daher wird die ÖPNV-Beförderungszeit eingestuft mit der:

- **Kategorie A,** wenn sie niedriger als das 1,5fache der MIV-Fahrtzeit ist,
- **Kategorie B,** wenn sie im Bereich des 1,5 bis 1,7fachen der MIV-Fahrtzeit liegt,
- **Kategorie C,** wenn sie höher als das 1,7fache der MIV-Fahrtzeit ist.

Aus den Kategorien der einzelnen Verbindungen wird ein Durchschnitt gebildet, der dann die Gesamtbewertung der Verbindungsqualität darstellt.

Die MIV-Fahrtzeiten wurden mittels einer elektronischen Routenplanung (www.maps.google.de) ermittelt.

Die ÖPNV-Beförderungszeiten wurden analog zu denjenigen Verbindungen ermittelt, die auch bei der Bewertung der Bedienungsqualität als Grundlage dienten. Es wurde bei der Verbindungsqualität darauf verzichtet, die Rückfahrten ebenfalls zu überprüfen, da in der Regel die Verbindungsqualität in beiden Richtungen in etwa identisch ist. Darüber hinaus wurde darauf verzichtet, die Verbindungsqualität auch in den Ferien zu überprüfen, da in den Ferien die Verbindungen i. d. R. den gleichen Linienweg aufweisen. In den Ferien werden zwar weniger Fahrten durchgeführt, dies verändert jedoch nichts an der Verbindungsqualität, sondern betrifft die Bedienungsqualität.

Analog zur Bedienungsqualität wird auch die Verbindungsqualität auf drei Ebenen untersucht.

Verbindungsqualität I

Ortschaft / Siedlungsbereiche (Ort) ⇔ zugehöriges Grundzentrum

In der Verbindungsqualität I wird die Verbindung der Siedlungsbereiche zum zugehörigen Grundzentrum untersucht. In Gebietskörperschaften, in denen ein Mittelzentrum die Funktion des Grundzentrums übernimmt, wird anstelle der Verbindung zu einem Grundzentrum die Verbindung zum Mittelzentrum untersucht.

Verbindungsqualität II

Grundzentrum ⇔ Mittelzentrum

In der Verbindungsqualität II wird die Verbindung zwischen Grund- und Mittelzentren sowie den Orten mit mehr als 1.000 Einwohnern analysiert. Es werden dieselben Verbindungen wie bei der Bedienungsqualität ebenfalls bewertet.

Mittelzentrum ⇔ Mittelzentrum

Darüber hinaus werden die Verbindungen der Mittelzentren im Landkreis untereinander und zu den umliegenden Mittelzentren untersucht.

Verbindungsqualität III

Grundzentrum ⇔ Oberzentrum

Hierbei werden die Verbindungen zwischen Grund- und Oberzentren, weitere Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern sowie Mittel- und Oberzentren bewertet, analog zu der Bedienungsqualität.

3.2.4 Ergebnisse Bedienungsqualität und Verbindungsqualität

In Form einer Zusammenschau wird vorab für den gesamten Landkreis eine Ergebnisübersicht zur Bedienungs- und Verbindungsqualität I erstellt. Hierbei werden, wie auch in den folgenden Einzelbetrachtungen, die Bedienungs- und die Verbindungsqualität gleichzeitig betrachtet, da allein die Bedienungsqualität (hinreichende Mindestanzahl von Fahrtenpaaren auf einer Relationen) noch keine qualifizierte Aussage über die Güte des Angebots zulässt. Erst die zusätzliche Betrachtung der Verbindungsqualität (ÖPNV-Beförderungszeiten im Vergleich zu den MIV-Fahrtzeiten) ermöglicht eine stichhaltige Aussage über die tatsächliche Qualität des untersuchten Angebotes.

In der darauf folgenden Ergebnisübersicht für die jeweiligen Gebietskörperschaften werden zunächst die Bewertungsergebnisse in Diagrammform dargestellt, wobei zusätzlich die landkreisweiten Durchschnittswerte als Vergleichsgrößen mit aufgeführt werden. Im Textteil erfolgen dann eine allgemeine Bewertung des Angebots und eine genauere Mängeldarstellung. Die entsprechenden statistischen Daten finden sich im Anhang.

Die Darstellung der Ergebnisübersichten für die Bedienungs- und Verbindungsqualitäten II und III erfolgt analog in angepasster Form.

3.2.4.1 Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Orte – Grundzentrum

Die Qualität des Bedienungs- und Verbindungsangebotes zwischen den einzelnen Orten und den jeweils zugehörigen Grundzentren wurde auf insgesamt 84 Relationen im Heidekreis untersucht. In den Anlagen 3-2 (Bedienungsqualität I) und 3-3 (Verbindungsqualität I) sind Einzelheiten dargestellt. Eine Zusammenschau der Ergebniswerte für die einzelnen Gebietskörperschaften gibt die Tabelle 3.2-2.

	Bedienungsqualität I					
	an Schultagen			**an Ferientagen**		
	Kategorie			**Kategorie**		
Gebietskörperschaft	**A**	**B**	**C**	**A**	**B**	**C**
Stadt Bad Fallingbostel	100%	0%	0%	100%	0%	0%
Stadt Munster	100%	0%	0%	25%	75%	0%
Stadt Schneverdingen	100%	0%	0%	60%	40%	0%
Stadt Soltau	86%	14%	0%	86%	0%	14%
Stadt Walsrode	94%	0%	6%	75%	19%	6%
Bispingen	100%	0%	0%	80%	20%	0%
Bomlitz	100%	0%	0%	67%	0%	33%
Neuenkirchen	86%	14%	0%	86%	14%	0%
SG Ahlden	100%	0%	0%	33%	67%	0%
SG Rethem (Aller)	100%	0%	0%	100%	0%	0%
SG Schwarmstedt	100%	0%	0%	55%	45%	0%
Osterheide	100%	0%	0%	33%	67%	0%
Landkreis	**96%**	**2%**	**1%**	**68%**	**27%**	**5%**

Tabelle 3.2-2: Bedienungsqualität I, gegliedert nach Kommunen

Zusammenfassend ist für den Landkreis festzustellen, dass an Schultagen eine sehr zufriedenstellende Bedienung der untersuchten Orte erfolgt, auch wenn 1 % der untersuchten Verbindungen an Schultagen in die Kategorie C fallen. An schulfreien Tagen ist die Entwicklung der letzten 5 Jahren sehr erfreulich. Dank der bedarfsorientierte Verkehren (Rufbus, ALF und AST) sowie den Bürgerbussen fallen nur 5 % der betrachteten Relationen in der Kategorie C. In der folgenden Abbildung werden die Untersuchungsergebnisse grafisch dargestellt.

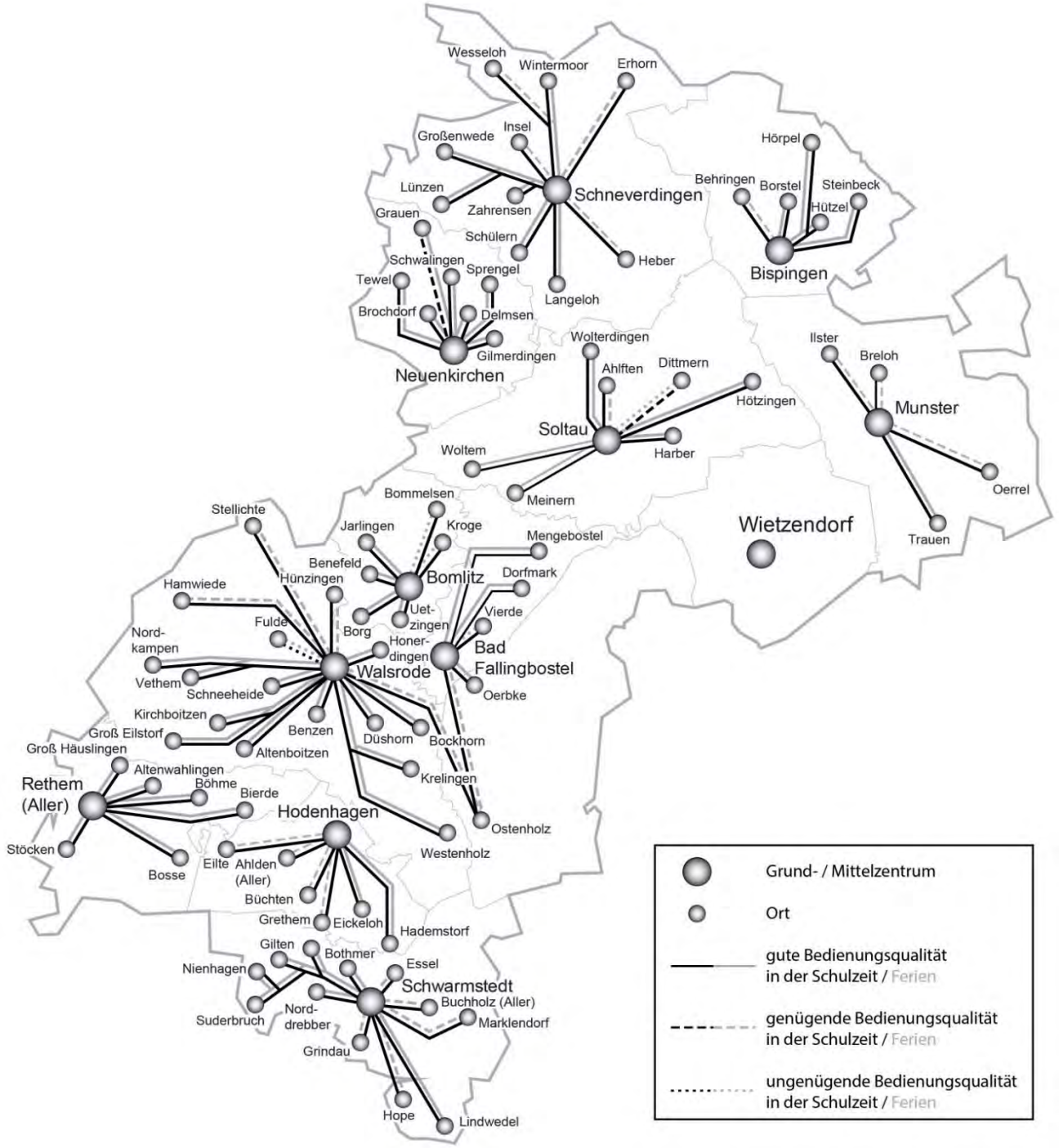


Abb. 3.2-1: Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare/ Tag Orte – GZ/MZ), Heidekreis

Die Analyse der Verbindungsqualität zeigt, dass im Landkreis nach wie vor fast jede fünfte Relation ÖPNV-Fahrtzeiten aufweist, die mit denen des MIV nicht konkurrieren können. Dies liegt vor allem daran, dass bei einer flächenhaften Erschließung mit vielen Umwegfahrten zu lange Fahrtzeiten auftreten. Die Abbildung 3.2-2 und die Tabelle 3.2-3 veranschaulichen die Einzelheiten.

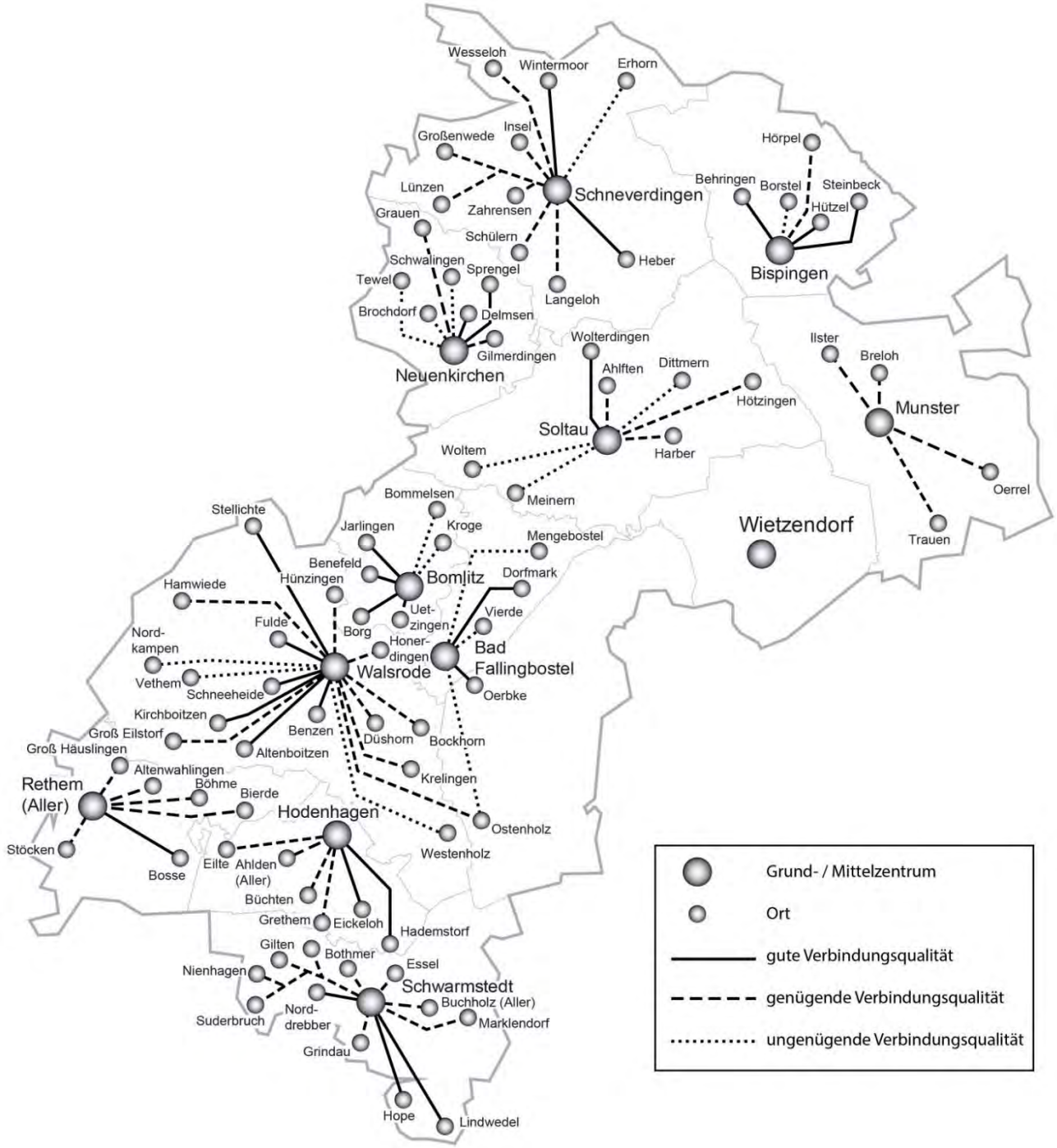


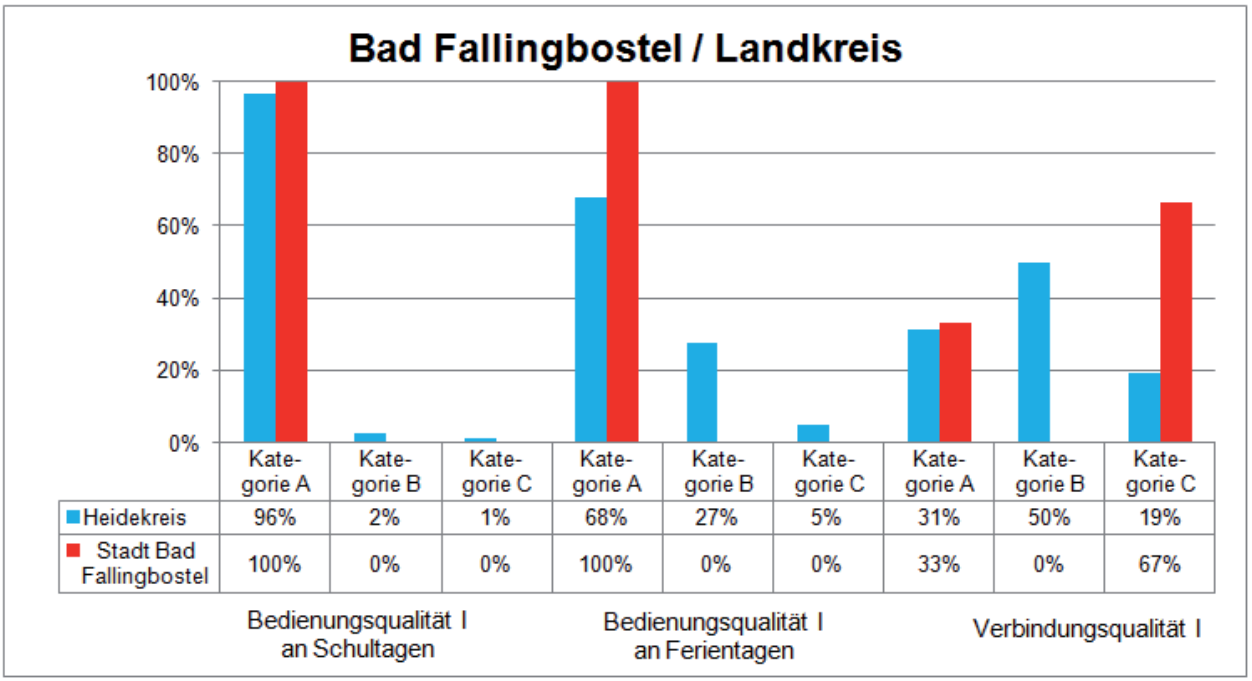
Abb. 3.2-2: Verbindungsqualität I (Reisezeit Orte – GZ/MZ), Heidekreis

Gebietskörperschaft	Verbindungsqualität I		
	Kategorie		
	A	B	C
Stadt Bad Fallingbostel	33%	0%	67%
Stadt Munster	0%	100%	0%
Stadt Schneverdingen	20%	70%	10%
Stadt Soltau	29%	29%	43%
Stadt Walsrode	38%	44%	19%
Bispingen	60%	20%	20%
Bomlitz	50%	17%	33%
Neuenkirchen	29%	29%	43%
SG Ahlden	33%	67%	0%
SG Rethem (Aller)	17%	83%	0%
SG Schwarmstedt	27%	73%	0%
Osterheide	33%	33%	33%
Heidekreis	31%	50%	19%

Tabelle 3.2-3: Verbindungsqualität I, gegliedert nach Kommunen

Auf den folgenden Seiten, gegliedert nach Städten, Gemeinden und Samtgemeinden, werden die Ergebnisse detailliert beschrieben. Die Abbildungen 3.2-3 bis 3.2-14 vergleichen die kommunalen Ergebnisse mit dem Landkreisergebnis.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Bad Fallingbostel



	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C
Heidekreis	96%	2%	1%	68%	27%	5%	31%	50%	19%
Stadt Bad Fallingbostel	100%	0%	0%	100%	0%	0%	33%	0%	67%

Abb. 3.2-3: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Bad Fallingbostel

Die Bedienungsqualität zwischen allen Orten zum Grundzentrum Bad Fallingbostel fällt Dank des Bürgerbusses in die Kategorie A. Einziges Manko sind die die im Vergleich zum PKW langen Fahrzeiten von Mengesbostel und Vierde nach Bad Fallingbostel.

Einzig die Relation Dorfmark – Bad Fallingbostel ist in allen Kategorien – dank der Bahn – gut.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Munster

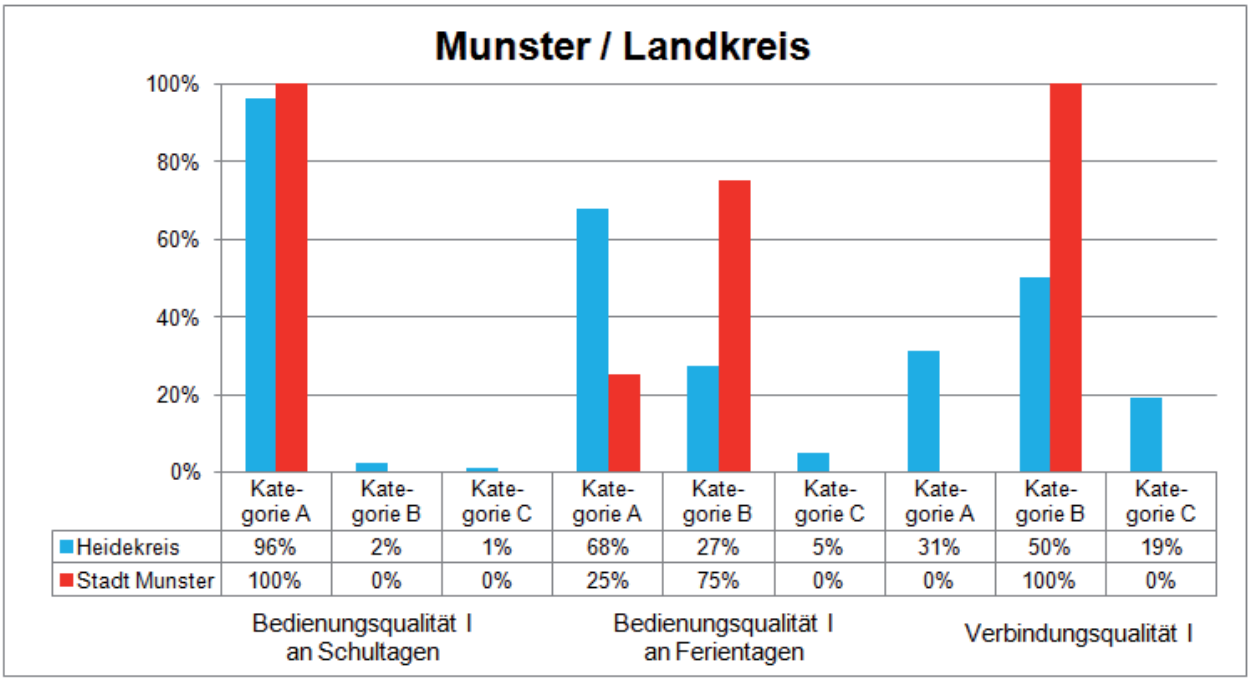
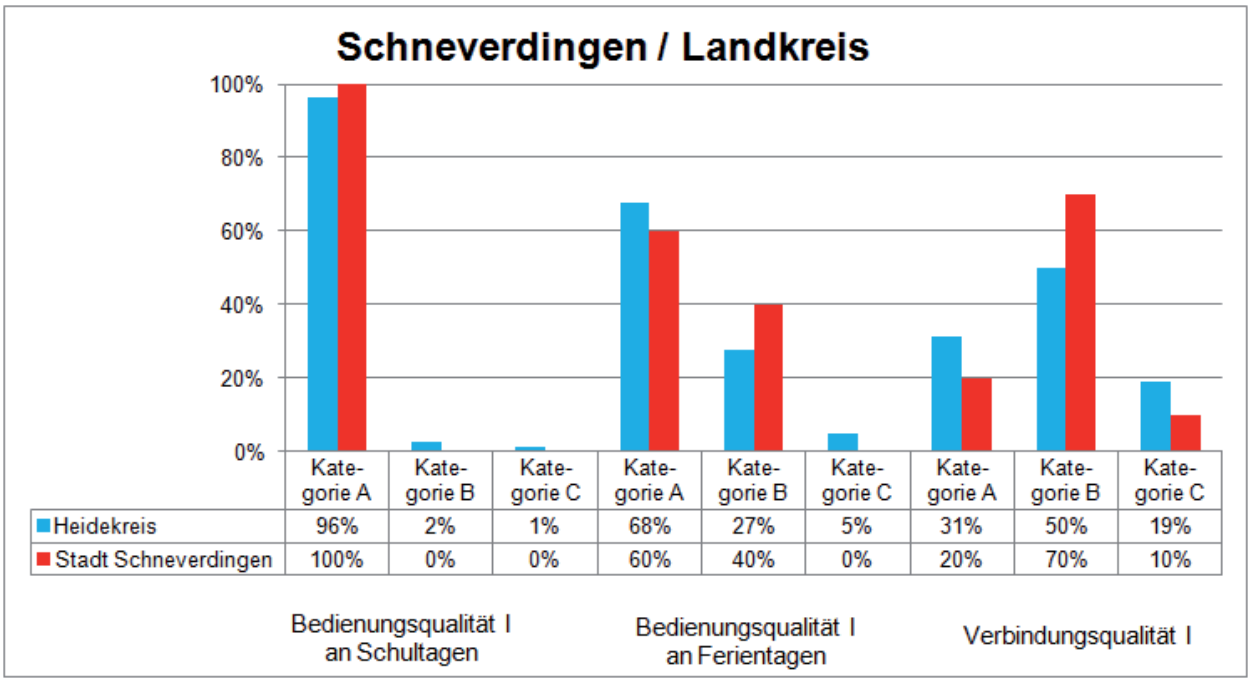


Abb. 3.2-4: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Munster

Das Liniennetz der Stadt Munster umfasst 3 Buslinien. Ausgerechnet der größte Ortsteil Breloh mit fast 2.900 Einwohnern hat die schlechteste Anbindung an Munster. Die Buslinie 301 hat seit dem Sommer 2018 auch Anruflinienfahrten, so dass in der Stadt Munster keine Relation bei der Bedienungsqualität in die Kategorie C fällt.

Die Verbindungsqualität liegt von allen Orten nach Munster in der Kategorie B.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Schneverdingen

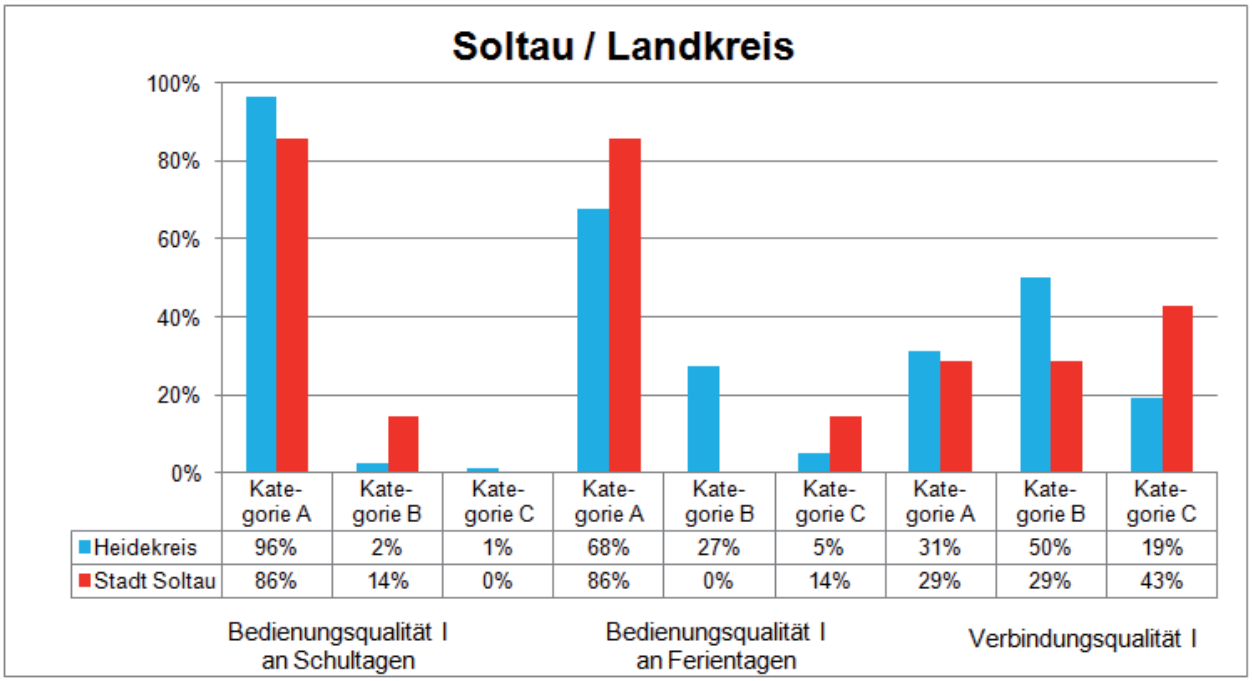


	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C
Heidekreis	96%	2%	1%	68%	27%	5%	31%	50%	19%
Stadt Schneverdingen	100%	0%	0%	60%	40%	0%	20%	70%	10%

Abb. 3.2-5: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Schneverdingen

Das Liniennetz der Stadt Schneverdingen besteht aus 10 Buslinien (incl. Bürgerbus) und der Bahnstrecke Buchholz i.d.N. – Soltau. Es gibt keine Bedienungsqualität der Kategorie C mehr. Eine Relation (Ehrhorn – Schneverdingen) weist bei der Verbindungsqualität eine Einstufung der Kategorie C auf. Hier sind die Fahrzeiten der Linien 101 und 110 zu lang, um mit den Pkw-Fahrzeiten zu konkurrieren.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Soltau



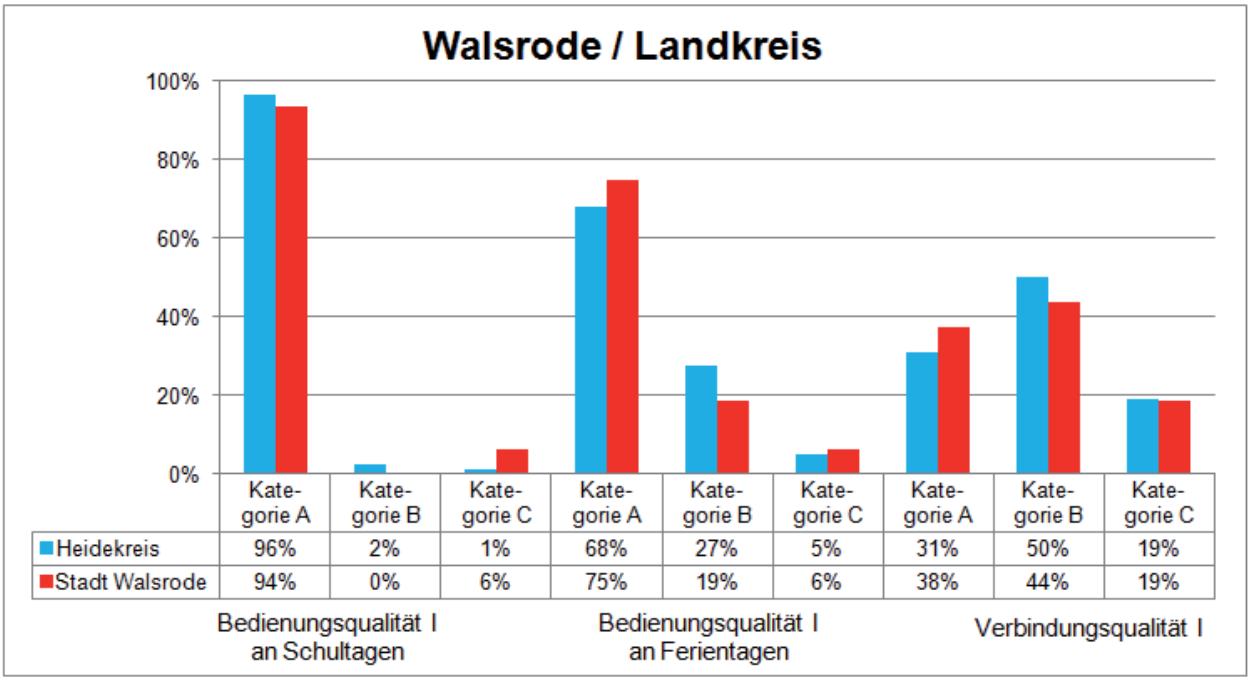
	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C
Heidekreis	96%	2%	1%	68%	27%	5%	31%	50%	19%
Stadt Soltau	86%	14%	0%	86%	0%	14%	29%	29%	43%

Abb. 3.2-6: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Soltau

In der Stadt Soltau werden ganzjährig 7 Buslinien und die Bahn Soltau – Buchholz i.d.N. betrieben. Insgesamt sind die Verbindungen zwischen den Orten und dem Stadtzentrum Soltau etwas schlechter als im Landkreisdurchschnitt.

Im Vergleich zum letzten Nahverkehrsplan ist festzustellen, dass die Bedienungsqualität sich deutlich verbessert hat. Hier greift das neue Verkehrsangebot ab Sommer 2018. Einzig die Verbindung Dittmern-Friedrichseck – Soltau liegt an Ferientagen in der Kategorie C. Auch die Verbindungsqualität hat sich verbessert. Lediglich die Relationen von Meinern, Woltem und Dittmern-Friedrichseck nach Soltau liegen bei der Verbindungsqualität in der Kategorie C.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Walsrode



	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C
Heidekreis	96%	2%	1%	68%	27%	5%	31%	50%	19%
Stadt Walsrode	94%	0%	6%	75%	19%	6%	38%	44%	19%

Abb. 3.2-7: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Walsrode

9 Buslinien (incl. 2 Bürgerbuslinien) verbinden die Ortsteile der Stadt Walsrode mit dem Zentrum. Der Einsatz der Bürgerbusse verbessert das Verkehrsangebot gegenüber dem letzten Nahverkehrsplan. Das Verkehrsangebot liegt somit im Durchschnitt des Landkreises.

Auf der Relation Fulde – Walsrode liegt an allen Tagen die Bedienungsqualität in der Kategorie C.

Die Verbindungsqualität nach Walsrode hat von Nordkampen, Vethem und Westenholz die Kategorie C. Dies legt an den im Verhältnis zum Pkw zu langen Fahrzeiten.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Bispingen

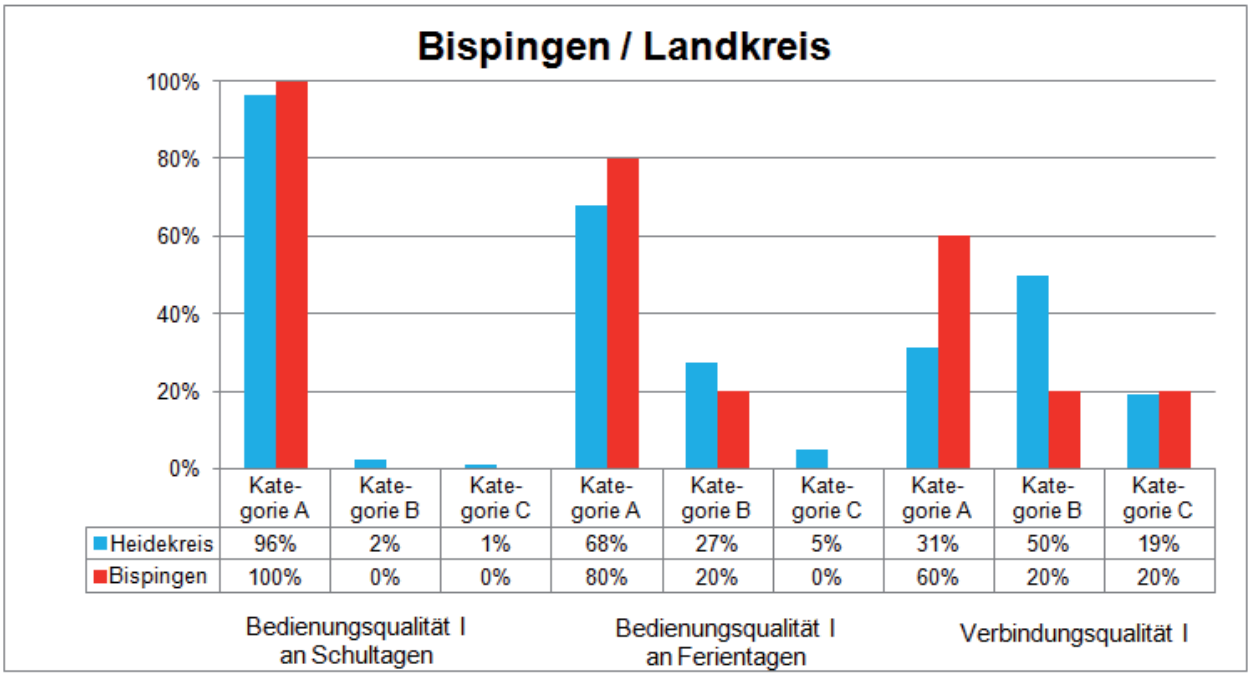


Abb. 3.2-8: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Bispingen

Das ganzjährige Busangebot der Gemeinde Bispingen besteht aus 4 Linien. Sie sorgen für eine Bedienungsqualität der Kategorien A und B sowohl an Schul- als auch an Ferientagen. Auch die Verbindungsqualitäten der Relation fallen bis auf eine (Borstel – Bispingen) alle in die Kategorien A oder B.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Bomlitz

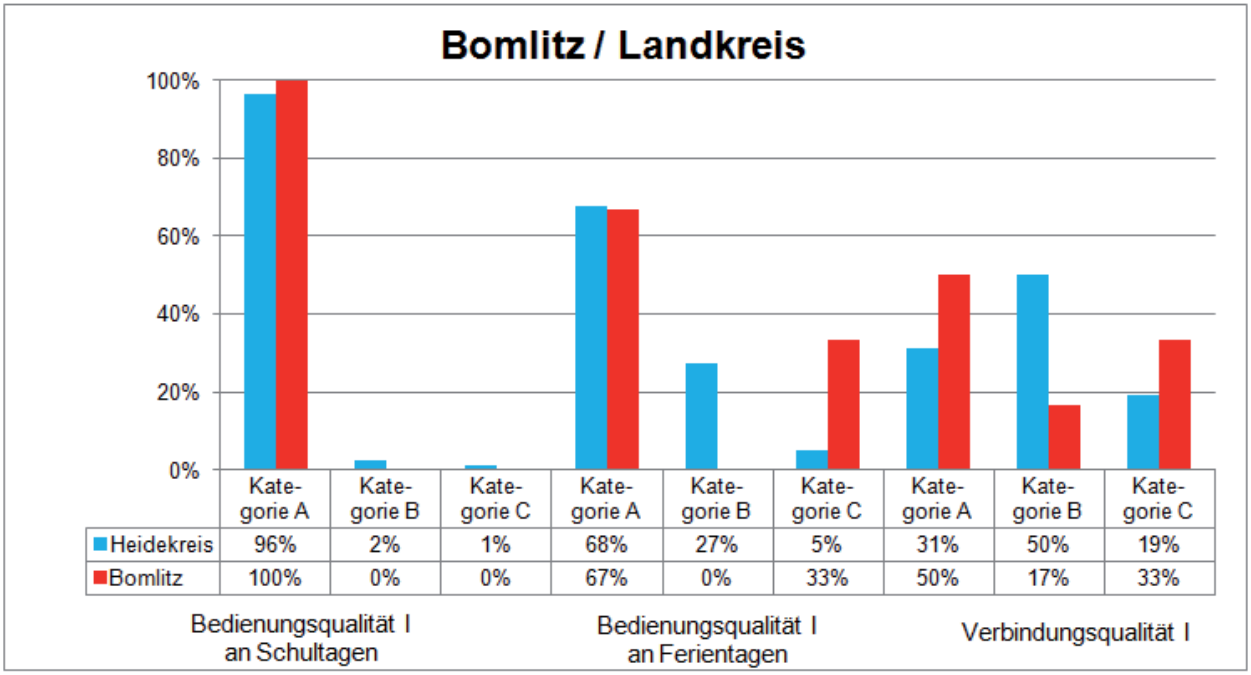


Abb. 3.2-9: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Bomlitz

Der Buslinienverkehr in der Gemeinde Bomlitz wird von 4 Buslinien gewährleistet.

An Schultagen ist zwischen den Orten und dem Kernort die Bedienungsqualität in der Kategorie A. Auch die Verbindungsqualitäten liegen bis auf 2 Orte in den Kategorien A und B. Lediglich die Orte, die von der Linie 401 (Bommelsen und Kroge) bedient werden, haben eine Bedienungsqualität an Ferientagen sowie eine Verbindungsqualität der Kategorie C.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Neuenkirchen

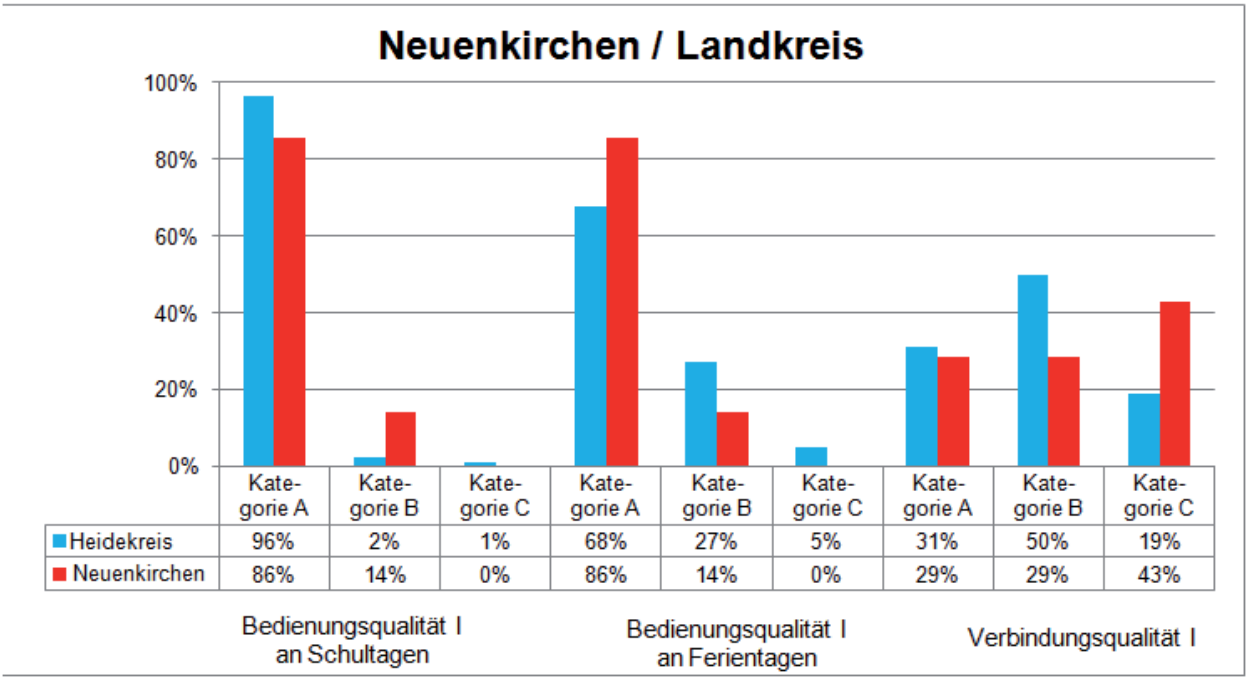


Abb. 3.2-10: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Neuenkirchen

Die Gemeinde Neuenkirchen wird von 3 Buslinien bedient.

Die Bedienungsqualität ist auf allen untersuchten Relationen in den Kategorien A und B. Mit dem neuen Linienkonzept hat sich die Verbindungsqualität allerdings z.T. verschlechtert. 3 Relationen (Brochdorf, Schwalingen und Tewel) haben im Verhältnis zum Pkw lange Fahrzeiten, die in die Kategorie C fallen.

Zwischen Grauen und Neuenkirchen existiert an Schultagen nur eine umsteigefreie Verbindung. Die Fahrgäste müssen sonst sehr zeitraubend immer über Schneverdingen fahren. An Ferientagen werden seit Sommer 2018 direkte Anruflinienfahrten anngeboten.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Wietzendorf

Für die Gemeinde Wietzendorf wird keine Gemeindeanalyse erstellt, weil außer dem Kernort keine andere Ortschaft mehr als 200 Einwohner aufweist.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, SG Ahlden (GZ Hodenhagen)

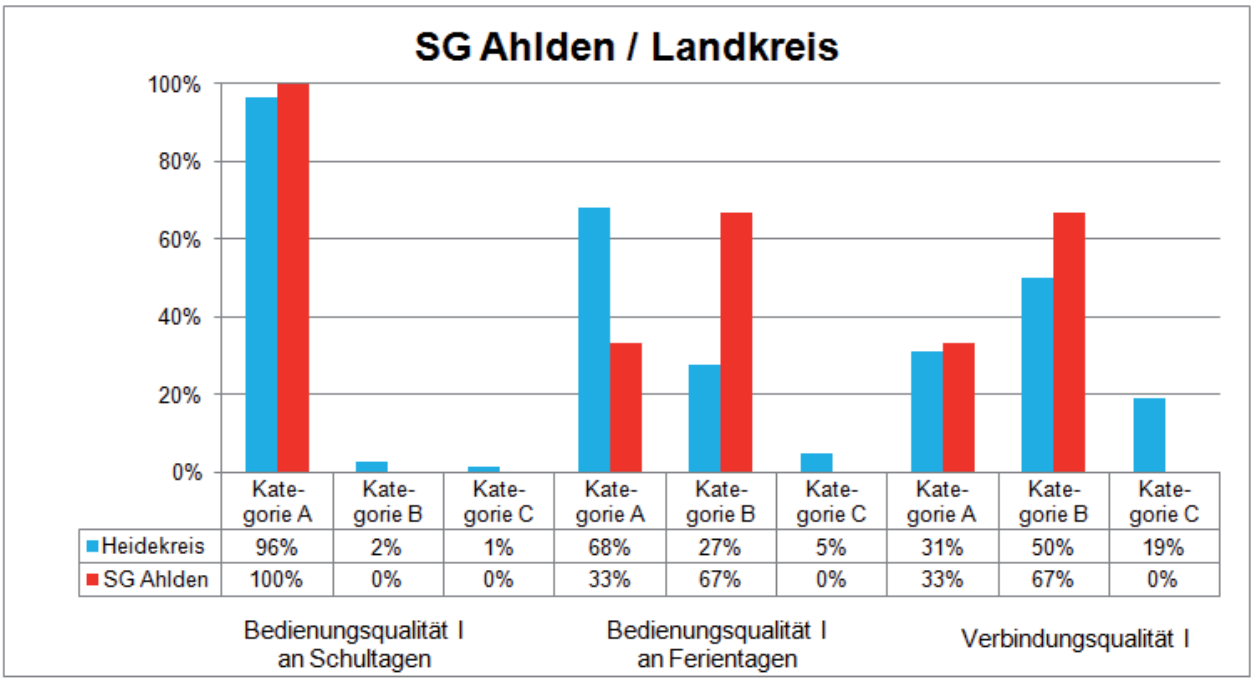


Abb. 3.2-11: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, SG Ahlden (GZ Hodenhagen)

Das ÖPNV-Angebot in der Samtgemeinde Ahlden umfasst gegenwärtig 2 Buslinien und die Bahn von Hodenhagen nach Hannover.

Es gibt keine Bewertung der Kategorie C in der SG Ahlden.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, SG Rethem (Aller)

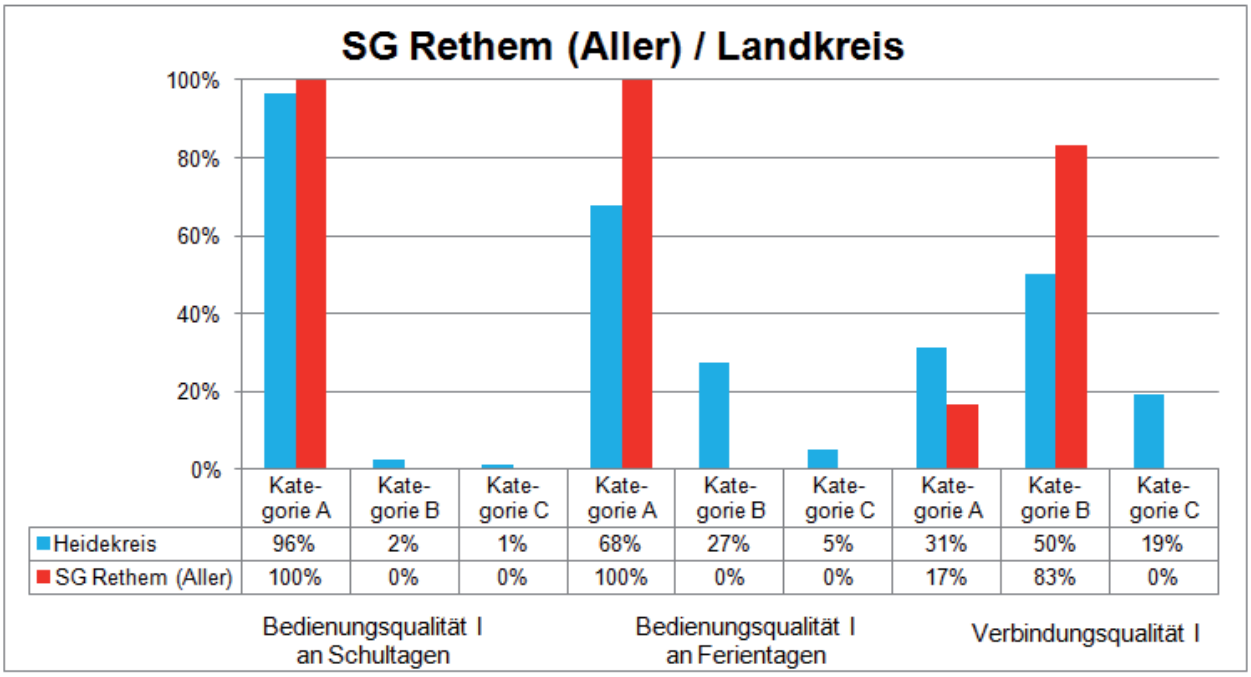


Abb. 3.2-12: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, SG Rethem (Aller)

In der Samtgemeinde Rethem (Aller) sichern 5 Buslinien und eine AST-Verkehr die Anbindung der Orte an Rethem (Aller).

An allen Tagen liegt die Bedienungsqualität durchweg in der Kategorie A, die Verbindungsqualitäten liegen zumindest in der Kategorie B.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, SG Schwarmstedt

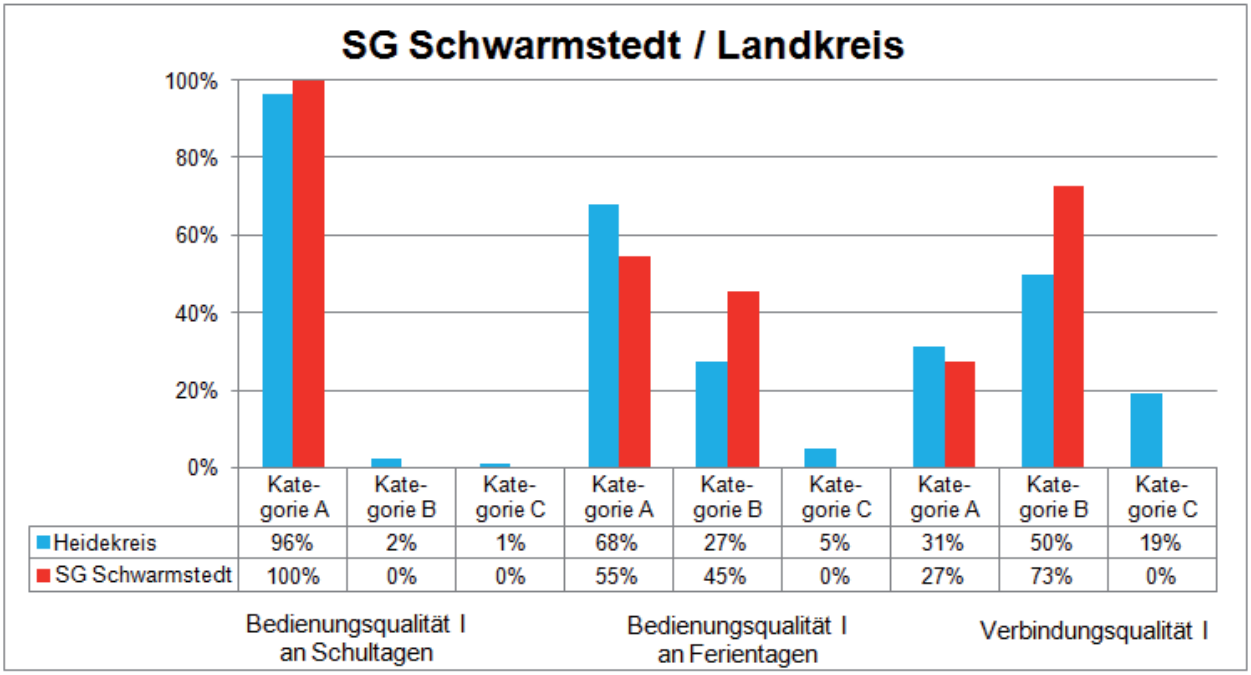
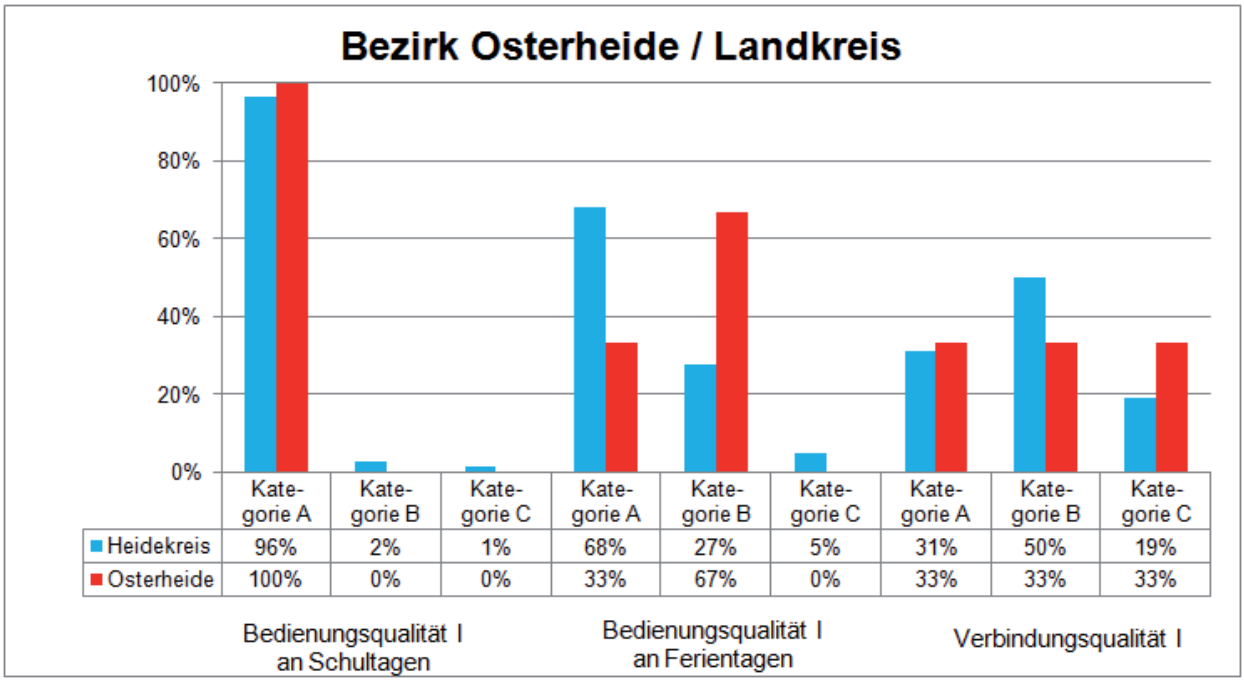


Abb. 3.2-13: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, SG Schwarmstedt

Die Samtgemeinde Schwarmstedt wird durch 9 Buslinien (incl. 4 Bürgerbuslinien) sowie die Bahn Schwarmstedt – Hannover erschlossen.

Damit erreicht die Samtgemeinde eine überdurchschnittlich gute Bewertung. Die Bedienungsqualität liegt an Schultagen überall in der Kategorie A, die Verbindungsqualität zumindest in der Kategorie B. An Ferientagen fällt die Bedienungsqualität zumindest in die Kategorie B.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Gemeindefreier Bezirk Osterheide



	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C
Heidekreis	96%	2%	1%	68%	27%	5%	31%	50%	19%
Osterheide	100%	0%	0%	33%	67%	0%	33%	33%	33%

Abb. 3.2-14: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Gemeindefreier Bezirk Osterheide

Im Gemeindefreien Bezirk Osterheide (Verwaltungssitz Oerbke) mit den drei Orten Oerbke, Ostenholz und Wense fahren einschließlich des Bürgerbusses Bad Fallingbostel 4 Buslinien und verbinden die Orte mit Bad Fallingbostel und Walsrode.

Die Bedienungsqualität liegt für die untersuchten Relationen zumindest in der Kategorie B. Lediglich die Verbindungsqualitäten von Ostenholz nach Bad Fallingbostel muss mit der Kategorie C bewertet werden. Die Busfahrzeiten können nicht mit dem Pkw-Fahrzeiten mithalten, wenn diese über die Autobahn ihr Ziel erreichen.

3.2.4.2 Bedienungs- und Verbindungsqualität II, Grundzentren – Mittelzentren

Grundzentren – Mittelzentren

Auf der Bedienungs- und Verbindungsebene II werden die Relationen zwischen den Grundzentren des Landkreises und dem jeweiligen Mittelzentrum untersucht. Zusätzlich zu den Grundzentren werden 5 weitere Orte mit mehr als 1.000 Einwohnern in die Untersuchung mit einbezogen. Die Tabelle 3.2-3 gibt eine Übersicht, den Anlagen 3-4 (Bedienungsqualität II) und 3-5 (Verbindungsqualität II) sind die Einzelheiten zu entnehmen. Eine grafische Darstellung ist in Abbildung 3.2-15 enthalten.

Der Landkreis verfügt über ein relativ dichtes Bahnnetz. Alle Grundzentren mit mehr als 4.000 Einwohnern liegen an SPNV-Strecken. Die 5 Grundzentren ohne Bahnanschluss verfügen über mindestens eine Buslinie, die sie mit dem nächsten Mittelzentrum verbindet. Auch die 5 weiteren Orte mit mindestens 1.000 Einwohnern (Ahlden [Aller], Benefeld, Buchholz/ Aller, Dorfmark und Lindwedel) verfügen entweder auch über einen Bahnhof oder zumindest eine Buslinie, die auch in den Schulferien verkehrt.

Grundzentren/ Orte > 1.000 EW	Mittelzent-rum	Bedienungsqualität II an Schultagen	Bedienungsqualität II in den Ferien	Verbindungs-qualität II
Bispingen	Munster	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie B
Wietzendorf	Munster	Kategorie B	Kategorie B	Kategorie C
Bad Fallingbostel	Soltau	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Bispingen	Soltau	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie B
Bomlitz	Soltau	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Dorfmark	Soltau	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Neuenkirchen	Soltau	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie B
Schneverdingen	Soltau	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Wietzendorf	Soltau	Kategorie B	Kategorie B	Kategorie B
Ahlden (Aller)	Walsrode	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie B
Bad Fallingbostel	Walsrode	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Benefeld	Walsrode	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie B
Bomlitz	Walsrode	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie B
Buchholz/Aller	Walsrode	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C
Dorfmark	Walsrode	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Hodenhagen	Walsrode	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Lindwedel	Walsrode	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Rethem (Aller)	Walsrode	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C
Schwarmstedt	Walsrode	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A

Tabelle 3.2-3: Bedienungs- und Verbindungsqualität II, GZ – MZ

Die Bedienungsqualität liegt an Schul- und Ferientagen auf allen Relationen zumindest in Kategorie B. Die Verbindungsqualität auf folgenden Relationen hat die Kategorie C:

- Wietzendorf ⇔ Munster,
- Bomlitz ⇔ Soltau,
- Buchholz/ Aller ⇔ Walsrode und
- Rethem (Aller) ⇔ Walsrode.

Die Grundzentren Bomlitz, Rethem (Aller) und Wietzendorf verfügen über weitere Verbindungen in andere Mittelzentren. Diese haben eine Verbindungsqualität der Kategorie B. Dies gilt jedoch nicht für Buchholz/ Aller.

Mittelzentren Heidekreis/ Grundzentren – Mittelzentren außerhalb des Landkreises

Die Analyse der Bedienungs- und Verbindungsqualität II betrachtet auch die Verkehrsbeziehungen der Mittelzentren untereinander, sowohl innerhalb des Landkreises als auch zu benachbarten Mittelzentren außerhalb des Landkreises. Bei der Analyse werden über das vorgegebene Grundschema „Grundzentren ⇔ Mittelzentren im Landkreis“ hinausgehend eine Reihe weiterer Relationen zu benachbarten Mittelzentren betrachtet, die aus verkehrlicher Sicht sinnvoll sind und aufgrund der Pendlerzahlen ein nennenswertes Nachfragepotenzial aufweisen.

Einen Überblick zu den Bewertungen der untersuchten Relationen gibt die Tabelle 3.2-4. Detailliertere Angaben zu den Analysewerten sind im Anhang 3-4 (Bedienungsqualität II) bzw. 3-5 (Verbindungsqualität II) zu finden. Zusätzlich sind die einzelnen Ergebnisse grafisch in der Abbildung 3.2-15 dargestellt.

Mittelzentrum/ Grundzentren	Mittelzentren	Bedienungsqualität II	Verbindungs-qualität II
Munster	Soltau	Kategorie B	Kategorie A
Munster	Walsrode	Kategorie B	Kategorie B
Munster	Buchholz i.d.N.	Kategorie A	Kategorie B
Munster	Winsen	Kategorie B	Kategorie B
Munster	Uelzen	Kategorie B	Kategorie A
Neuenkirchen	Rotenburg (W.)	Kategorie A	Kategorie C
Rethem (Aller)	Nienburg	Kategorie A	Kategorie B
Rethem (Aller)	Verden	Kategorie A	Kategorie A
Schneverdingen	Buchholz i.d.N.	Kategorie A	Kategorie A
Schneverdingen	Rotenburg (W.)	Kategorie A	Kategorie C
Soltau	Walsrode	Kategorie A	Kategorie A
Soltau	Verden	Kategorie B	Kategorie B
Soltau	Rotenburg (W.)	Kategorie A	Kategorie C
Soltau	Buchholz i.d.N.	Kategorie A	Kategorie A
Soltau	Winsen	Kategorie A	Kategorie C
Walsrode	Langenhagen	Kategorie A	Kategorie A
Walsrode	Nienburg	Kategorie A	Kategorie C
Walsrode	Verden	Kategorie A	Kategorie C
Walsrode	Rotenburg (W.)	Kategorie A	Kategorie C

Tabelle 3.2-4: Bedienungs- und Verbindungsqualität II, MZ – MZ

Die Tabelle 3.2-4 zeigt, dass die Bedienungsqualität auf den Relationen zumindest in die Kategorie B fällt. Die Verbindungsqualität ist auf einer Reihe von Relationen mit der Kategorie C zu bewerten:

- Neuenkirchen, Schneverdingen, Soltau und Walsrode ⇔ Rotenburg (Wümme),
- Soltau ⇔ Winsen.
- Walsrode ⇔ Nienburg,
- Walsrode ⇔ Verden,

Die Ursachen sind zum einem in den guten Verhältnissen für den Pkw-Verkehr zu suchen. Der Landkreis ist durch Autobahnen und Bundesstraßen gut mit den Nachbarregionen vernetzt. Zum anderen hat dadurch der ÖPNV gerade bei Landkreisgrenzen überschreitenden Fahrten viel Potenzial verloren, so dass das Angebot immer weiter eingeschränkt wurde. Hinzu kommt, dass die bestehenden Angebote wie z. B. die Heidebahn (RB 38) oder Amerikalinie (RB37) trotz Erhöhung der Streckengeschwindigkeit immer noch Schwierigkeiten haben, MIV-Fahrzeiten zu unterbieten. Dies veranschaulicht auch die Abbildung 3.2-16. Nur auf den umsteigefreien Relationen der Bahnstre-

cken kann eine Verbindungsqualität der Kategorie A festgestellt werden. Sobald umgestiegen werden muss, verlängern sich die Fahrzeiten deutlich. Insgesamt lässt sich aber sagen, dass sich die Erreichbarkeit der Mittelzentren innerhalb der letzten 5 Jahre verbessert hat. 8 Relationen sind aus der der Kategorie C heraus, eine jedoch hinzu gekommen.

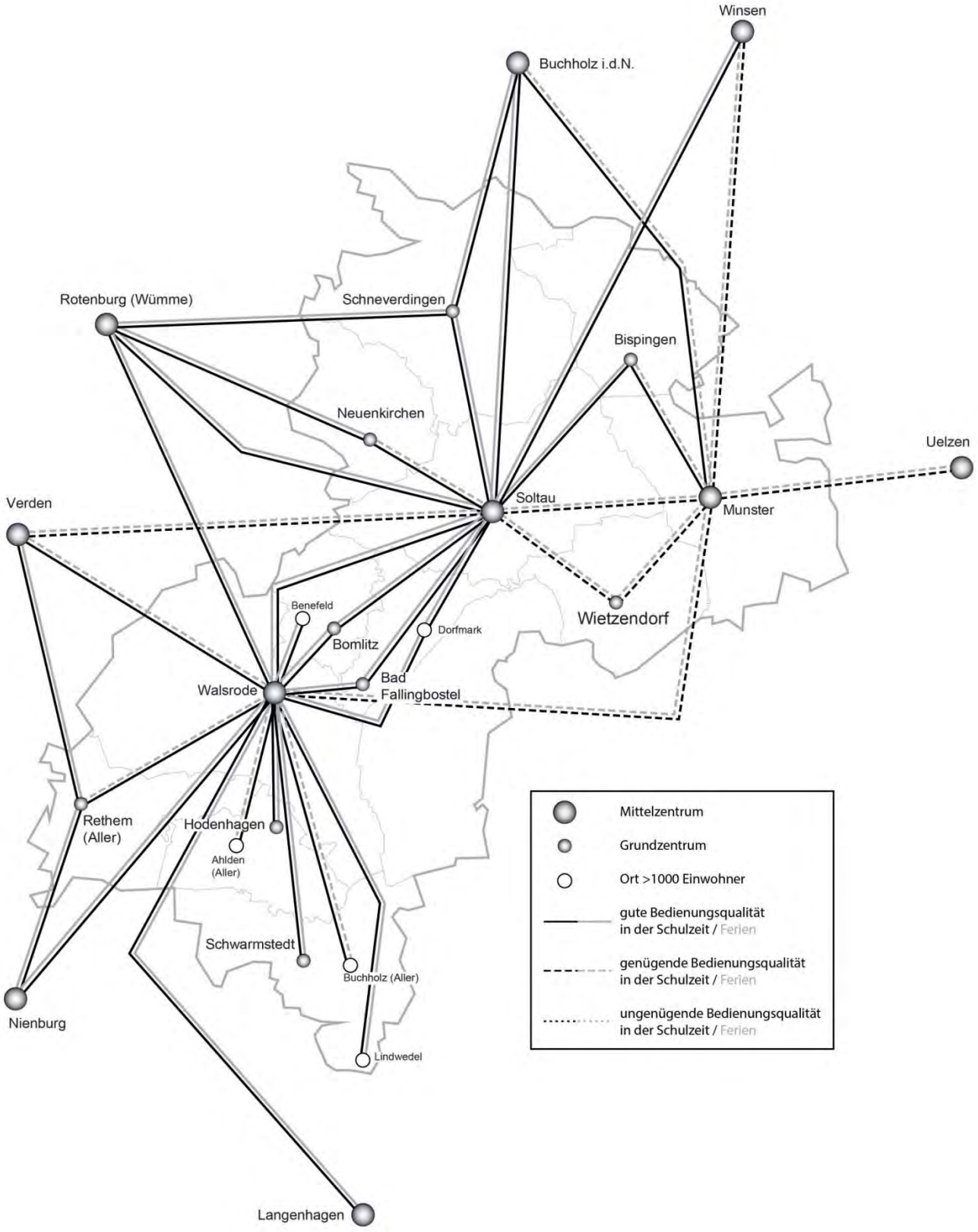


Abb. 3.2-15: Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare/ Tag GZ – MZ und MZ – MZ)

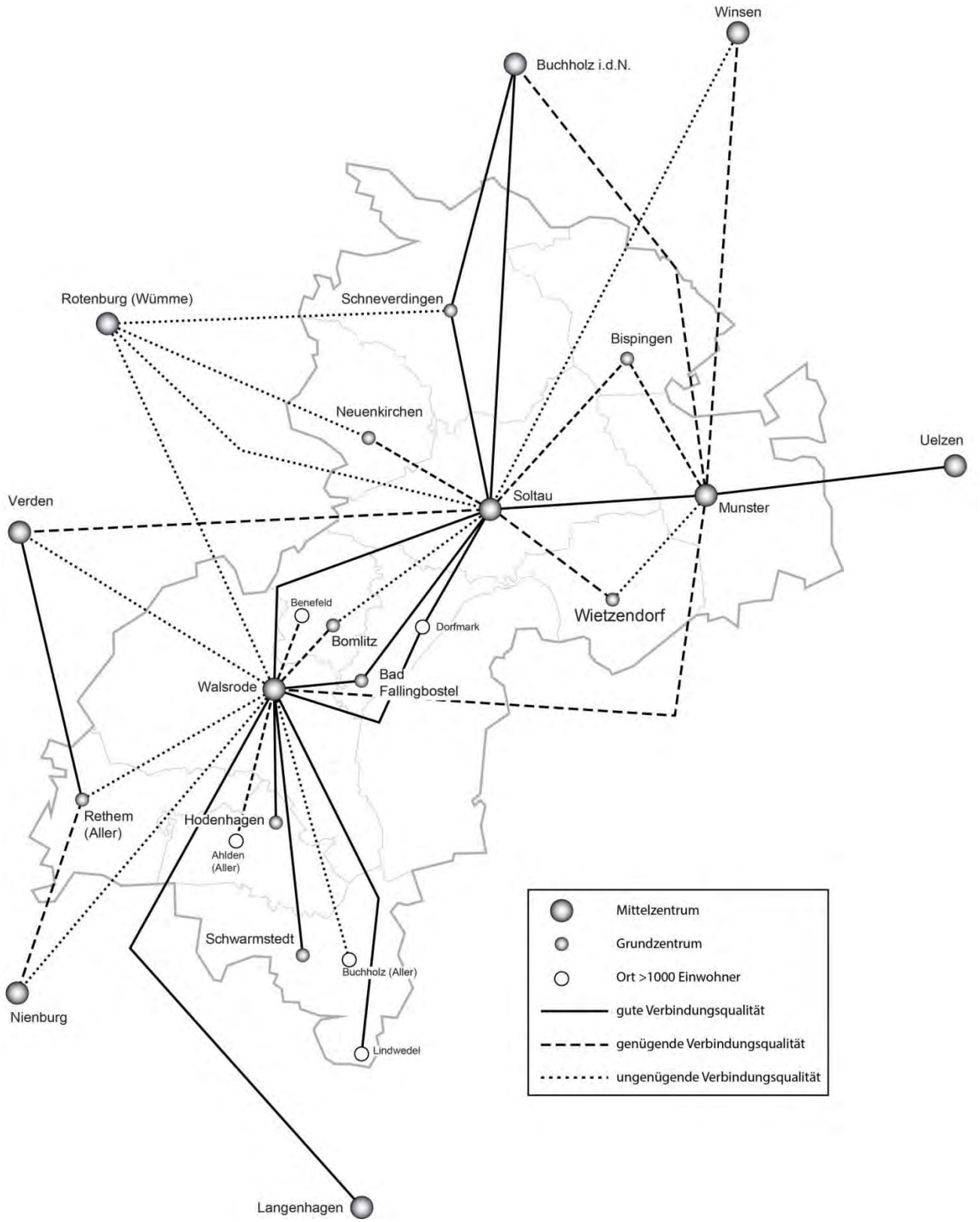


Abb. 3.2-16: Verbindungsqualität II (Reisezeit GZ – MZ und MZ – MZ)

3.2.4.3 Bedienungs- und Verbindungsqualität III, Grundzentren – Oberzentren

Auf der Ebene Bedienungs- und Verbindungsqualität III Grundzentren – Oberzentren werden für den Landkreis diejenigen Verbindungen, auch für Orte mit über 1.000 Einwohnern, untersucht, die – ausgehend von den Pendlerzahlen – ein deutliches Nachfragepotenzial aufweisen. Für Grundzen-

tren und Orte mit höherem Pendleraufkommen werden die benachbarten bzw. relevanten Verbindungen in die Oberzentren betrachtet. Für die Mittelzentren im Landkreis werden die Verbindungen in alle benachbarten Oberzentren Bremen, Celle, Hamburg, Hannover und Lüneburg untersucht.

Die Ergebnisse der Untersuchung sind in der Tabelle 3.2-5 aufgeführt, detailliertere Angaben zu den Analysewerten finden sich in den Anhängen 3-6 (Bedienungsqualität III) und 3-7 (Verbindungsqualität III). Zusätzlich sind die einzelnen Ergebnisse grafisch in den Abbildungen 3.2-17 (Bedienungsqualität III) und 3.2-18 (Verbindungsqualität III) dargestellt.

Grundzentren (Mittelzentrum)	Oberzentrum	Bedienungsqualität III an Schultagen	Bedienungsqualität III in den Ferien	Verbindungsqualität III
Bad Fallingbostel	Bremen	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Bomlitz		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Munster		Kategorie B	Kategorie B	Kategorie B
Neuenkirchen		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Rethem (Aller)		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie B
Soltau		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie B
Walsrode		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Bad Fallingbostel	Celle	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Bispingen		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Bomlitz		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Hodenhagen		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Munster		Kategorie B	Kategorie B	Kategorie A
Neuenkirchen		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Schwarmstedt		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Soltau		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Walsrode		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Wietzendorf		Kategorie B	Kategorie B	Kategorie C
Bad Fallingbostel	Hamburg	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie B
Bispingen		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Bomlitz		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Harber		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Hodenhagen		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie B
Munster		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Neuenkirchen		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie B
Schneverdingen		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Soltau		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Walsrode		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie B
Wietzendorf		Kategorie B	Kategorie B	Kategorie C
Wolterdingen		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Ahlden (Aller)	Hannover	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie B
Bad Fallingbostel		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Bomlitz		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie B
Buchholz/Aller		Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C
Dorfmark		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Düshorn		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Hodenhagen		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Lindwedel		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Munster		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Rethem (Aller)		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie B
Schwarmstedt		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Soltau		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Walsrode		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Wietzendorf		Kategorie B	Kategorie B	Kategorie C
Bispingen	Lüneburg	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Munster		Kategorie B	Kategorie B	Kategorie A
Soltau		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Walsrode		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie C
Wietzendorf		Kategorie B	Kategorie B	Kategorie C

Tabelle 3.2-5: Bedienungs- und Verbindungsqualität III, GZ – OZ

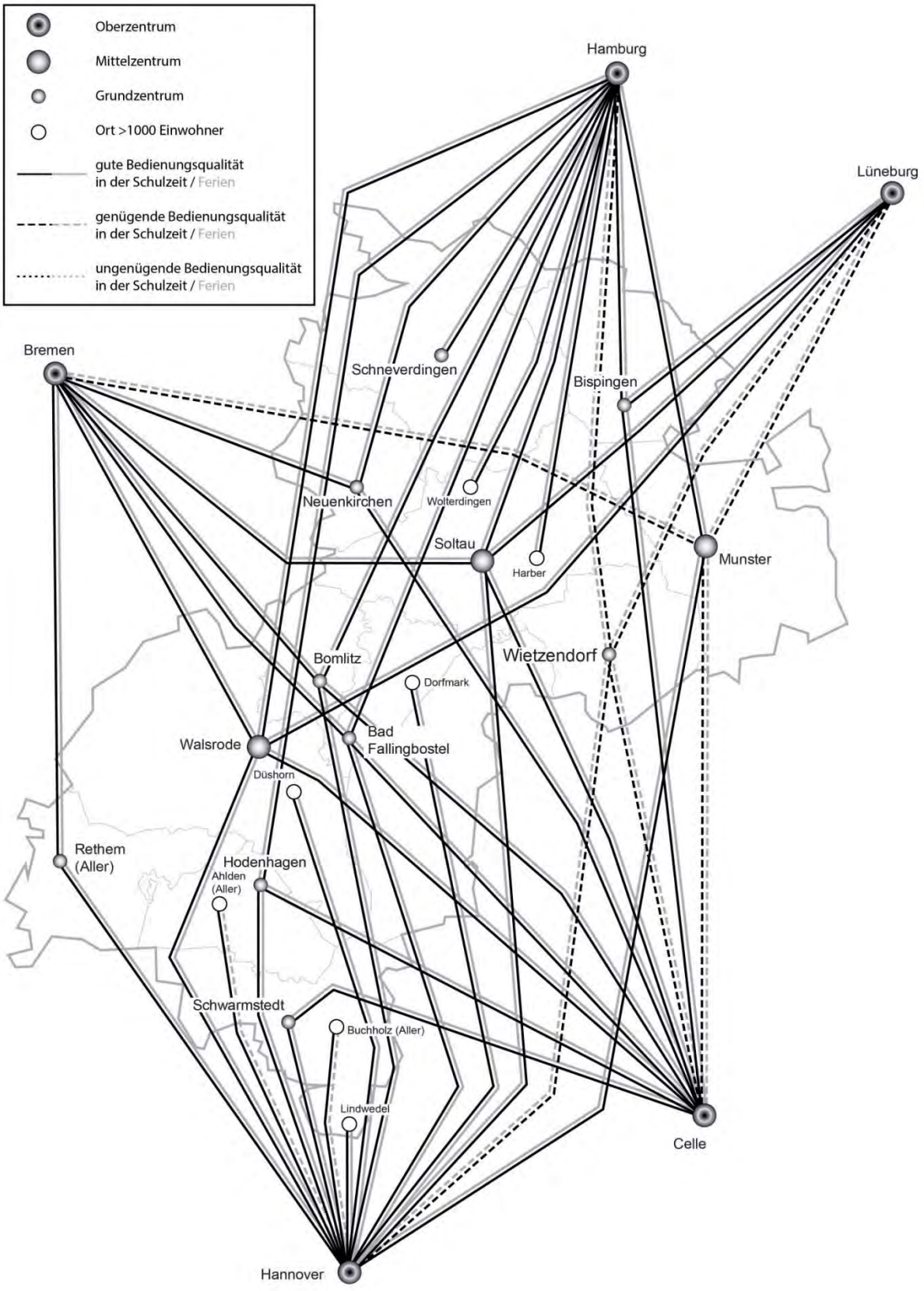


Abb. 3.2-17: Bedienungsqualität III (Fahrtenpaare/ Tag GZ – OZ und MZ – OZ)

Die Analyse des ÖPNV-Angebotes zwischen den Grundzentren des Landkreises und den ausgewählten Oberzentren weist bei der Bedienungsqualität die Kategorien A und B auf.

Ganz anders ist die Lage bei der Verbindungsqualität. Eine Bewertung der Kategorien A oder B haben folgende Relationen:

- Munster, Rethem (Aller) und Soltau ⇔ Bremen,
- Munster ⇔ Celle,
- Bad Fallingbostel, Hodenhagen, Neuenkirchen, Schneverdingen, Soltau, Walsrode und Wolterdingen ⇔ Hamburg,
- Ahlden (Aller), Bad Fallingbostel, Bomlitz, Dorfmark, Hodenhagen, Lindwedel, Munster, Rethem (Aller), Schwarmstedt, Soltau und Walsrode ⇔ Hannover,
- Munster ⇔ Lüneburg.

Die übrigen Verbindungen (52 %) müssen mit der Kategorie C bewertet werden.

Wie auch bei den Verbindungen zu den Mittelzentren zeigt sich hier die Abhängigkeit zwischen der guten Straßeninfrastruktur und dem vorhandenen ÖPNV-Angebot. Nach der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h auf den Abschnitten Hannover – Walsrode und Soltau – Buchholz i.d.N. haben sich die Reisezeiten auf 7 Relationen nach Hannover und Hamburg deutlich verbessert und können somit den Fahrzeiten des Pkw konkurrieren. Der weitere Streckenausbau auch zwischen Walsrode und Soltau hat die Verbindungsqualitäten auf 5 weiteren Relationen verbessern.

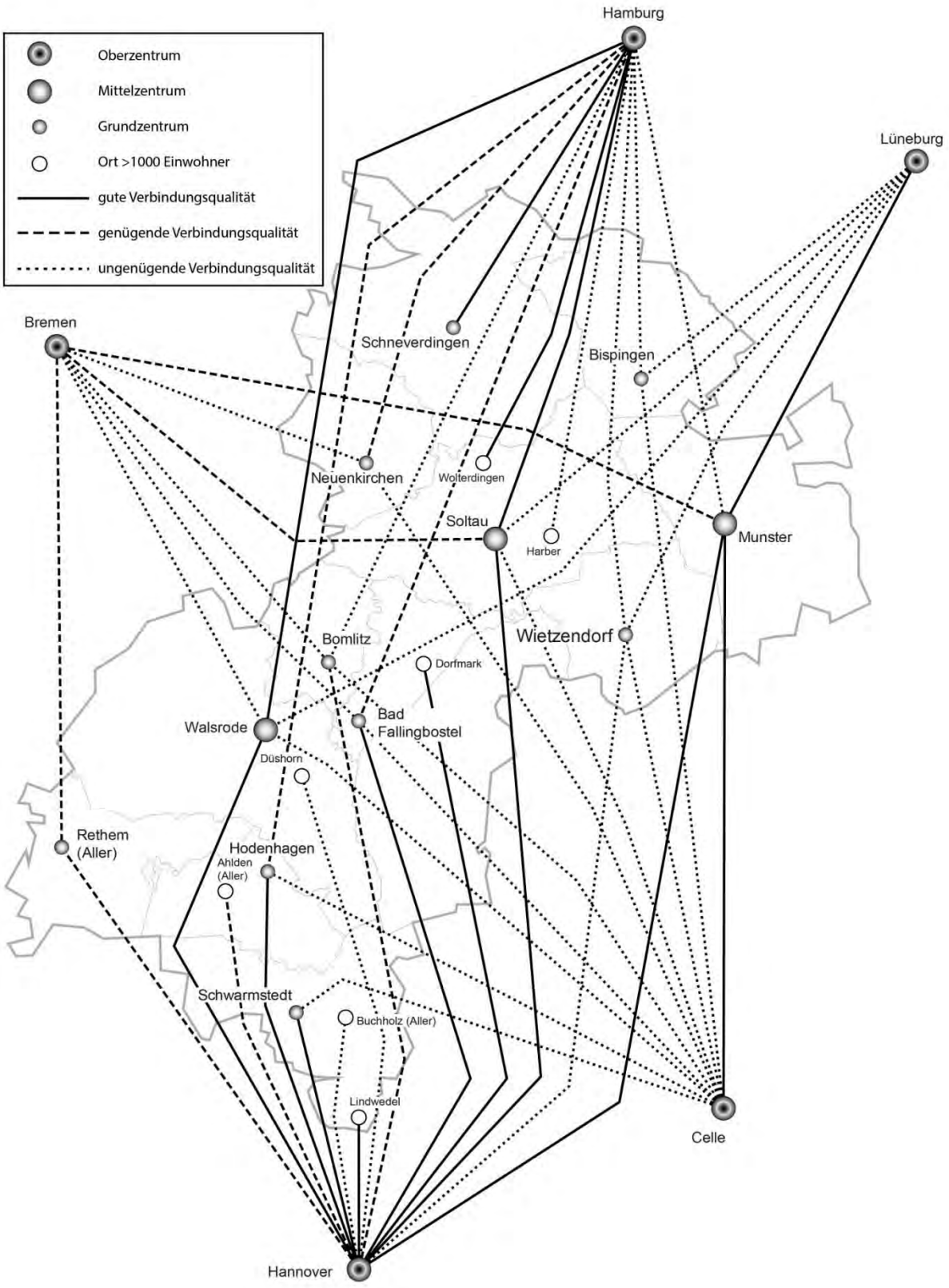


Abb. 3.2-18: Verbindungsqualität III (Reisezeit GZ – OZ und MZ – OZ)

3.3 Fahrgastbedienung

3.3.1 Tarifangebot

3.3.1.1 Abgestimmter Tarif

Im Landkreis gibt es, wie im Kapitel 2.5 dargestellt, keinen kreisweiten einheitlichen Tarif für alle Angebote des ÖPNV. Es existiert aber im Busverkehr mit dem Tarif der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis (VH) ein kreisweiter Tarif, der auf fast allen Buslinien für Fahrten innerhalb des Landkreises Anwendung findet. Lediglich bei den Bürgerbussen in Bad Fallingbostel, Schwarmstedt, Walsrode, Schneverdingen, Munster-Faßberg Schwarmstedt-Wietze, der Freizeitlinie 6920 (Soltau – Hamburg), bei firmenbezogenen Verkehren (Airbus Hamburg) und beim Heideparkzubringer wird der VH-Tarif nicht angewandt. Für Fahrten innerhalb der Stadt Soltau gilt innerhalb des VH-Tarifs der Stadttarif Soltau. Bei den kreisüberschreitenden Verbindungen kommen der VNN-Regionaltarif, die Haustarife der VWE und VLN sowie des Reisedienst v. Rahden zur Anwendung.

Im Bereich der Schiene finden die Tarifbestimmungen des Niedersachsentarifs Anwendung. Auf dem Südabschnitt der Heidebahn (RB38) gilt der Regionaltarif Großraum-Verkehr Hannover bis Walsrode, allerdings nur für Zeitkarten. Für die übrigen Bahnhöfe im Heidekreis, die nicht zum Regionaltarif gehören, wird zum Fahrplanwechsel Dez. 2019 ein rabattiertes Angebot für Abo-Zeitkarten im Niedersachsentarif mit Ziel Hannover eingeführt.

Zeitkarten des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV) gelten bis Soltau. Ab 15.12.2019 wird der HVV-Tarif auch auf der RB37 zwischen Visselhövede und Uelzen für Zeitkarten ausgeweitet. Gleichzeitig werden HVV-Einzelkarten zwischen Munster – Soltau – Schneverdingen eingeführt.

3.3.1.2 Tarifstruktur

Alle im Landkreis angewandten Tarife haben eine mehrstufige Preisgestaltung. Der VH-Tarif hat nur eingeschränkt zielgruppenspezifische Angebote, so fehlen beispielsweise Kleingruppenkarten, Familienkarten und Tageskarten. Dieses Sortiment wird insbesondere von Touristen benötigt. Hier bietet der Niedersachsentarif das sogenannte Niedersachsen-Ticket an. Es gilt in allen Bahnen des Regionalverkehrs und u.a. in den Buslinien des VH-Tarifs. Mit einem Niedersachsen-Ticket fahren maximal fünf zahlende Fahrgäste. Zusätzlich können pro Ticket bis zu drei Kinder im Alter zwischen 6 und 14 Jahren mitgenommen werden. Kinder unter 6 Jahren fahren generell kostenfrei. Grundsätzlich gilt das Niedersachsen-Ticket ab 9:00 Uhr (Ausnahmen: Samstag, Sonntag und an niedersächsischen Feiertagen, in den Sommerferien in Niedersachsen und Bremen sowie am 24.12. und 31.12. ist das Ticket bereits ab 0:00 Uhr gültig). Beim GVH-Regionaltarif werden derzeit nur Zeitkarten angeboten. Im Stadtverkehr Soltau und in den Bürgerbussen werden lediglich Einzelkarten angeboten. Bei den kreisüberschreitenden Bustarifen (VNN-Regionaltarif, Haustarif v. Rahden und VLN) ist die Kundeninformation verbessert worden. Einzelheiten zu den im Landkreis geltenden Tarifen sind in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet:

Tarif	VH-Tarif	Niedersachsentarif	Stadtverkehr Soltau	VNN-Regionaltarif	GVH-Regionaltarif
Kundeninformation	ja	ja	ja	ja	ja
Anzahl der Preisstufen	6	200	3	13	6
Einzelfahrkarten	ja	ja	ja	ja	nein
Mehrfahrtenkarte	4er	nein	nein	5er	nein
Tageskarte	nein	ja	nein	nein	nein
Wochenkarte	ja	ja	über VH-Tarif	ja	nein
Monatskarte	ja	ja	über VH-Tarif	ja	ja
Zeitkarte im Abo	ja	ja	über VH-Tarif	ja	ja
Schülerzeitkarten	ja	ja	über VH-Tarif	ja	ja
Kinderermäßigung	ja	ja	ja	ja	nein
Familienkarte	nein	ja	nein	ja	nein
Gruppenkarte	ab 10 Pers.	ja	nein	ab 10 Pers.	nein
Firmentickets	nein	nein	nein	teilweise	nein
Sonderangebote	keine	Landesweites Semesterticket	keine	diverse, nicht einheitlich geregelt	Schülerwochenkarte, Seniorenkarte, 1. Klasse-Zuschlag, IC-Zuschlag

Tarif	v. Rahden-Haustarif	VLN	HVV im HK	
Kundeninformation	verbesserungswürdig	ja	ja	Eine Übersicht der Bürgerbus-Tarife findet sich auf der nächsten Seite
Anzahl der Preisstufen	3	5	8	
Einzelfahrkarten	ja	ja	ja	
Mehrfahrtenkarte	4er	5er	nein	
Tageskarte	ja	ja	ja	
Wochenkarte	ja	ja	ja	
Monatskarte	ja	ja	ja	
Zeitkarte im Abo	ja	ja	ja	
Schülerzeitkarten	ja	ja	ja	
Kinderermäßigung	ja	ja	ja	
Familienkarte	ja	ja	ja	
Gruppenkarte	nein	ab 5 Pers.	ja	
Firmentickets	nein	ja	ja	
Sonderangebote	nein	ja	Semester-Ticket	

Tabelle 3.3-1: Darstellung der Tarifstruktur im Heidekreis

Übersicht der Bürgerbus-Tarife

Tarif	BB Schwarm-stedt	BB Walsro-de	BB Schnever-dingen	BB Bad Fal-lingbostel	Munster-Faßberg Schwarmstedt -Wietze (CeBus-Tarif)
Kundeninformation	ja	ja	ja	verbesse-rungswürdig	verbesse-rungswürdig
Anzahl der Preisstufen	2	1	2	3	11
Einzelfahrkarten	ja	ja	ja	ja	ja
Mehrfahrtenkarte	nein	nein	nein	nein	4er
Tageskarte	nein	nein	ja	nein	ja
Wochenkarte	nein	nein	nein	nein	ja
Monatskarte	nein	nein	nein	nein	ja
Zeitkarte im Abo	nein	nein	nein	nein	ja
Schülerzeitkarten	nein	nein	nein	nein	ja
Kinderermäßigung	nein	ja	ja	ja	ja
Familienkarte	nein	nein	nein	nein	ja
Gruppenkarte	nein	nein	nein	nein	ja
Firmentickets	nein	nein	nein	nein	ja
Sonderangebote	keine	8-Stunden-Karte	keine	keine	ja

Tabelle 3.3-2: Darstellung der Tarifstruktur (Bürgerbusse = BB) im Heidekreis

Der Bürgerbus Fintel fährt zum ROW-Tarif von Großenwede Richtung Fintel. Für landkreisübergreifende Verkehr des Bürgerbusses Visselhövede gilt der VNN-Regionaltarif.

3.3.2 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation dient dazu, die Bürgerinnen und Bürger über das Dienstleistungsangebot der Verkehrsbetriebe zu informieren. Sie ist eine wichtige Einflussgröße bei der Verkehrsmittelwahl, die sich jedoch weitgehend einer Bewertung nach festgelegten Kriterien entzieht. Allgemeine Zielvorstellung ist ein durchgängiges Fahrgastinformationssystem, in dem sich die Einzelinformationen, die der Kunde vor und während seiner Reise benötigt, lückenlos aneinander reihen.

3.3.2.1 Informationen im Fahrplan-Heft

Der Kreisfahrplan der VH gäbe über das regionale Busverkehrsangebot im Landkreis einen guten Überblick, wenn er denn regelmäßig herausgegeben werden würde. Die letzte Ausgabe erschien zum 03. September 2012. Daher sollte der Kreisfahrplan regelmäßig einmal jährlich entweder zum Fahrplanwechsel im Dezember oder zum Schuljahreswechsel herausgegeben werden.

3.3.2.2 Informationen an den Haltestellen

An den Haltestellen hängen linienbezogene Fahrpläne aus. An einigen ausgewählten Haltestellen ist zudem der Liniennetz- und Tarifzonenplan zu finden. Informationen zu den Fahrpreisen gibt es an den Haltestellen nicht. Die Schriftgröße der aushängenden Fahrpläne ist insbesondere für sehbehinderte Menschen als unzureichend anzusehen.

3.3.2.3 Elektronische Informationen

Die elektronische Fahrplaninformation (www.vnn.de) stellt eine landesweite Fahrplanauskunft zur Verfügung, diese ist allerdings nicht immer vollständig. So stehen aktuelle Fahrplanauskünfte leider nicht immer zur Verfügung. Eine ständige Aktualisierung und Pflege der Daten ist erforderlich. Es finden sich die Angebote der Bürgerbusse Bad Fallingbostel, Schwarmstedt Walsrode und Walsrode dort nicht wieder.

Da das Fahrplan-Heft jahrelang nicht erscheint und Fahrpläne sich im laufenden Betrieb ändern können, existiert eine Internetseite (www.verkehrsgemeinschaft-heidekreis.de), auf der alle jeweils aktuellen Fahrpläne der Linien abrufbar sind und gegebenenfalls ausgedruckt werden können. Von dieser Internetseite können auch elektronische Fahrplaninformationen abgerufen werden.

Darüber hinaus können auch Apps auf Smartphonen (z.B. „Fahrplaner“ oder „DB-Navigator“) elektronische Fahrplaninformationen geben.

3.4 Haltestellen

Die Zuständigkeit für die Gestaltung der Haltestellen liegt bei den Städten und Gemeinden und den Straßenbaulastträgern. Für das Haltestellenschild, den Fahrplan und sonstige Fahrgastinformationen sind die Verkehrsunternehmen zuständig (siehe auch Kapitel 3.3.2.2).

Standort und Ausstattung der ÖPNV-Haltestellen haben für die Fahrgäste eine große Bedeutung, da über die Haltestellen der Zugang zum ÖPNV erfolgt. Die Haltestellen im Landkreis sind in Ausstattung und Gestaltung sehr unterschiedlich. Dabei differiert die Qualität der Haltestellenausstattung zwischen den Gemeinden, aber auch innerhalb von Gemeinden und sogar auf einer Linie. Diese Unterschiede betreffen die bauliche Gestaltung, die Fahrgastinformation, die Aufenthaltsflächen und sonstige Serviceeinrichtungen. Als Minimalstandard sind an allen Linienbushaltestellen neben dem Haltestellenverkehrszeichen auch Fahrplanaushänge zu finden. Weitere Aushänge sind nicht die Regel.

An vielen Haltestellen befinden sich Wartehallen, die zumeist von den Gemeinden aufgestellt worden sind. Nur vereinzelt existieren Fahrradabstellanlagen.

Eine behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen ist derzeit nur vereinzelt vorhanden. Nur bei einer entsprechenden Gestaltung der Haltestelle (insbesondere die Höhe der Wartefläche) können Niederflurfahrzeuge (siehe auch Kapitel 3.6) ihren Vorteil des stufenlosen Ein- und Ausstiegs auch vollständig ausspielen. Als Ziel sollten bei Umbau- und Baumaßnahmen im Straßenraum die Standards des VNO-Haltestellenkonzeptes (siehe Anlage 3-8) angestrebt werden.

3.5 Fahrwege

Insgesamt kann der Straßenzustand im Landkreis als gut bezeichnet werden. Die Busse gelangen zu allen Haltestellen ohne Einschränkungen. Klagen über fast nicht mehr befahrbare Straßen sind nicht bekannt.

Die Verkehrsunternehmen werden bei der Planung von Straßenbau oder -instandhaltung von Seiten der Straßenbaulastträger beteiligt.

3.6 Fahrzeuge

Der Standard der eingesetzten Fahrzeuge bestimmt die Beförderungsqualität und den Beförderungskomfort. Maßgeblich für den Beförderungskomfort ist das Alter der Fahrzeuge (moderne Fahrzeuge erfüllen in der Regel zeitgemäße Anforderungen) bzw. der Zeitpunkt und Umfang von Modernisierungsmaßnahmen und der Anteil von Fahrzeugen mit Niederflurtechnik, die mobilitätsbehinderten Fahrgästen (Fahrgäste mit Rollstuhl, Gehbehinderung, Kinderwagen, etc.) die Benutzung des ÖPNV erleichtert. Im Landkreis sind gegenwärtig 54 % aller Fahrzeuge Niederflurfahrzeuge. Dies ist ein vergleichsweise niedriger Wert. Nach den Qualitätsvorgaben der allgemeinen Vorschrift vom 15.12.2017 werden die Verkehrsunternehmen die Auswahl niederfluriger Fahrzeuge schrittweise erhöhen, bis zum 01.01.2022 zu einem Anteil von 75 % je Teilnetz.

Niederflurfahrzeuge haben allerdings den Nachteil des geringeren Anteils an Sitzplätzen, darüber hinaus werden die Sitze von Niederflurbussen von Fahrgästen als unbequemer bewertet. Für die Verkehrsunternehmen weisen Niederflurbusse höhere Anschaffungs- und Wartungskosten auf. Außerdem muss berücksichtigt werden, dass derzeit nicht alle Fahrwege für Niederflurfahrzeuge geeignet sind.

4. Ziele und Maßnahmen

4.1 Übergeordnete Ziele

Nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) sollen im Rahmen des Nahverkehrsplans u.a. die Zielvorstellungen für die weitere Gestaltung des ÖPNV dargestellt werden. Die Festlegung dieser Ziele stellt die maßgebliche Einflussgröße für die zu entwickelnde Maßnahmenkonzeption dar und obliegt deshalb dem Aufgabenträger. Die verschiedenen Gesetze (NNVG sowie Gesetz zur Gleichstellung von Behinderten, BGG), das Niedersächsische Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG), das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP), das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) und das Regionale Entwicklungs-Konzept (REK) enthalten folgende allgemeine Zielvorgaben und Grundsätze:

- Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der ÖPNV zu einer Verlagerung des Aufkommens im Motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV beitragen (aus NNVG).
- Dem Ausbau und der Finanzierung des ÖPNV ist gegenüber Maßnahmen für den Motorisierten Individualverkehr der Vorrang einzuräumen, soweit der Nutzen der Maßnahmen für den ÖPNV bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung überwiegt (aus NNVG).
- Anzustreben sind sichere und leichte Verknüpfungen zwischen Motorisiertem Individualverkehr und Öffentlichem Verkehr (aus NNVG).
- Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge (aus NNVG).
- Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen (aus LROP).
- In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu treffen; dabei ist sicherzustellen, dass straßen- und schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr aufeinander abgestimmt sind (aus LROP).
- Es sollen Siedlungsstrukturen gesichert und entwickelt werden, in denen die Ausstattung mit und die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge für alle Bevölkerungsgruppen gewährleistet werden; sie sollen in das öffentliche Personennahverkehrsnetz eingebunden werden (aus LROP).
- Die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr und auf den Fahrradverkehr soll durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen unterstützt werden (aus LROP).
- Der im Heidekreis bestehende Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist auf Grundlage des Nahverkehrsplanes und des Landesnahverkehrskonzeptes weiterzuentwickeln. Hierbei sind die Verkehrsbeziehungen zu den zentralen Orten sowohl innerhalb des Kreisgebietes als auch zu den benachbarten Kreisen und Regionen besonders zu berücksichtigen (aus RROP).
- Eine ausreichende flächenhafte Erschließung ist vorrangig auf die Mittelzentren und damit auch auf die Schienenstrecken auszurichten, die weiterführende Verbindungen zu den Oberzentren und zum Fernreiseverkehr herstellen sollen (aus RROP).
- Der Heidekreis wird sich weiterhin mit den anderen Mitgliedern der Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen in regionaler Kooperation für die Optimierung des ÖPNV einsetzen. In enger Zusammenarbeit mit der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis sind folgende Aufgabenschwerpunkte (aus RROP) vorrangig:

- □ Sicherung und Weiterentwicklung einer auf die Siedlungsstrukturen ausgerichteten, bedarfsgerechten Linienführung,
- □ Bedienungs- und Fahrplanmanagement unter Berücksichtigung der Umsteigebeziehungen auch zum Schienenverkehr. Hierbei ist zu prüfen, ob alternative Bedienungsformen als Ergänzung neben dem Busliniennetz in Frage kommen können.
- □ Erhalt der integrierten Schülerbeförderung,
- □ Sicherung und Weiterentwicklung der lokalen und regionalen Tarifstrukturen,
- □ Berücksichtigung der besonderen Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse der verschiedenen Bevölkerungsgruppen,
- □ Integration der Erholungs-, Sport- und Freizeiteinrichtungen sowie Gewerbegebiete,
- □ Erhöhung der Akzeptanz des bestehenden ÖPNV-Angebotes durch Imageverbesserungen.

- Vorrangige Ziele eines attraktiven Schienenverkehrs sind die Erhöhung des Geschwindigkeitsniveaus und die verstärkte Durchbindung von Zügen bis in die Oberzentren sowie die konsequente Vertaktung (aus RROP).
- Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich und bequem sein (aus NNVG).
- Bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen und der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen (Behinderte, Kinder, ältere Menschen u.a.) zu berücksichtigen. Maßnahmen aus diesen Bereichen sollen vorrangig von den Zuwendungsgebern gefördert werden (aus NNVG).
- Bei der Gestaltung von baulichen Anlagen und dem Bedienungsangebot sollen die Belange von Frauen besonders berücksichtigt werden (aus NNVG).
- Das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BBG) fordert die Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen mit dem Ziel, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan sollen Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen enthalten sein.
- Nach dem Niedersächsischen Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG) gelten bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel und Informationsquellen sowie Kommunikationseinrichtungen als barrierefrei, wenn sie für Menschen mit Behinderungen ohne Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.
- Für die Metropolregion Hamburg beschreibt das Regionale Entwicklungs-Konzept (REK) einige Zielsetzungen der künftigen koordinierten Nahverkehrspolitik:
  - □ Verbesserung des Leistungsangebots auf der Straße und der Schiene als Voraussetzung für die Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens - hin zum ÖPNV,
  - □ Bessere Verknüpfung von Motorisiertem Individualverkehr und ÖPNV,
  - □ Schaffung attraktiver Tarife und Umsteigemöglichkeiten,
  - □ Verbesserung von Sicherheit und Sauberkeit im ÖPNV,
  - □ Stärkere finanzielle Förderung des ÖPNV.

4.2 Ziele des Heidekreises

Die oberste Priorität des Landkreises ist die Sicherstellung des **Schülerverkehrs**. Das erforderliche Fahrtenangebot ist unabhängig von der Einwohnerzahl der Orte, es richtet sich nach den Erfordernissen der Schulen aus. Ergänzend möchte der Landkreis eine ÖPNV-**Grundversorgung** seiner Bevölkerung erreichen. Falls die Grundversorgung nicht ausreicht, so hat der **Berufsverkehr** Vorrang vor dem **Freizeitverkehr**.

4.2.1 Schülerverkehr

Der Schülerverkehr stellt wie in vielen ländlich geprägten Gebieten auch im Landkreis 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 Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis gibt folgende Rahmenbedingungen für anspruchsberechtigte Schüler vor:

- Die nächste Haltestelle sollte innerhalb von 2 km (Schüler bis Jahrgangsstufe 4), 3,5 km (Schüler der Jahrgangsstufen 5 und 6) und 4,5 km (alle übrigen) erreichbar sein.
- Die Mindestentfernung zwischen Wohnort und Schule beträgt für Schüler
  - □ bis Jahrgangsstufe 4: 2,0 km,
  - □ bis Jahrgangsstufe 6: 3,5 km und
  - □ bis Jahrgangsstufe 10: 4,5 km.
- Die maximalen Schulwegzeiten ohne Wartezeiten pro Richtung sind grundsätzlich festgelegt auf
  - □ 45 Minuten für Schüler des Primarbereichs,
  - □ 60 Minuten für Schüler der Jahrgangsstufen 5 und 6 sowie
  - □ 90 Minuten für die übrigen Schüler.
- Die maximalen Wartezeiten an der Schule vor Unterrichtsbeginn sind
  - □ 25 Minuten für Schüler des Primarbereich und
  - □ 30 Minuten für die übrigen Schüler.
- Die maximalen Wartezeiten an der Schule nach dem Unterrichtsende liegen bei
  - □ 20 Minuten für Schüler des Primarbereichs,
  - □ 30 Minuten für die übrigen Schüler,
  - □ 60 Minuten, wenn keine unmittelbare Beförderung möglich ist.
- Die Wartezeit für umsteigende Schüler soll 15 Minuten nicht überschreiten.

Der Kreistag hat eine Obergrenze der maximalen Fahrgastanzahl in den Bussen festgelegt. Danach dürfen alle Sitzplätze und nur maximal 75 % der zulässigen Stehplätze genutzt werden.

4.2.2 Grundversorgung

Eine Grundversorgung der Orte ist gewährleistet, wenn die in Kapitel 3.2.2.2 beschriebenen Standards eingehalten werden. Sie sind auch Grundlage für die Bewertung der Verkehrsrelationen im Kapitel 3.2. Es sollte folgende Mindestzahl von Fahrten pro Tag in jede Richtung angestrebt werden:

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

Tabelle 4.2-1: Anzustrebende Mindestanzahl für Fahrtenpaare pro Tag

Folgende Ziele werden definiert:

- Erreichen der oben genannten Mindestfahrtenanzahl auf den Verbindungen zwischen
  - □ Orten und dem nächstgelegenen Grund- bzw. Mittelzentrum,
  - □ Grundzentrum und benachbartem Mittelzentrum,
  - □ Orten ab 1.000 Einwohner und benachbartem Mittelzentrum,
  - □ Mittelzentrum und benachbarten Mittelzentren,
  - □ Grund- bzw. Mittelzentrum und relevantem Oberzentrum sowie
  - □ Orten ab 1.000 Einwohner mit hohem Pendleraufkommen und relevantem Oberzentrum.
- Verbindungen zwischen den Orten und den Grund- bzw. Mittelzentren sollten möglichst umsteigefrei sein. Auf langen Strecken z. B. in die entfernteren Mittel- oder Oberzentren können auch Umsteigeverbindungen angeboten werden. Die Anbindung aller Orte mit nennenswertem Verkehrsaufkommen an Bahnhöfe ist anzustreben.
- Die Reisezeit sollte möglichst nicht länger als das 1,7-fache der durchschnittlichen MIV-Fahrtzeit dauern.

4.2.3 Berufsverkehr

Auf Verkehrsbeziehungen mit größerem Pendleraufkommen sollte ein über die Grundversorgung hinaus gehendes Angebot vorgehalten werden. Da Berufspendler im Allgemeinen eine Wahlfreiheit zwischen dem MIV und dem ÖPNV haben, sollte auf folgendes geachtet werden

- zeitliche Flexibilität für Pendler (morgens und nachmittags jeweils in Lastrichtung mehrere Fahrtmöglichkeiten),
- ganzjähriges Angebot und
- kurze Reisezeiten.

4.2.4 Freizeitverkehr

Die Abwicklung des Freizeitverkehrs ist in der Regel in einer individualisierten Gesellschaft für den ÖPNV eine sehr schwierige Aufgabe. Es ist unmöglich, alle Verkehrsbeziehungen mit dem ÖPNV zu befriedigen, zumal sich die Nachfrage sehr schnell ändern kann. Gleichwohl finden spezielle Angebote wie z.B. die Heide-Shuttle-Linien ihre Nachfrage. Darüber hinaus sollte zumindest auf den Hauptrelationen ein bedarfsorientiertes Grundangebot am Abend und am Wochenende vorgehalten werden.

4.3 Maßnahmenübersicht

In diesem Kapitel werden Handlungsfelder dargestellt, mit denen der ÖPNV im Heidekreis so verbessert werden könnte, dass die bei der Bewertung im Kapitel 3.2 aufgezeigten Verbindungen der Kategorie C zumindest die Kategorie B erhalten. Damit würde dann das Maß für die Grundversorgung (siehe Kapitel 4.2.2) auf allen Relationen erreicht werden.

Im nachfolgenden Ziel- und Maßnahmenkatalog werden darüber hinaus die Bereiche und die Maßnahmen benannt, in denen nach Auffassung des Landkreises Verbesserungen notwendig sind.

Des Weiteren setzt sich der Landkreis das Ziel, die Förderung in den Bereichen ÖPNV-Angebot, Fahrgastinformation, Haltestellenmaßnahmen und sonstige ÖPNV-Förderung sowie das Tarifangebot weiter auszugestalten und deren Finanzierung, sofern möglich, sicherzustellen.

Sämtliche Förderungen stehen unter Finanzierungsvorbehalt und bemessen sich nach den verfügbaren Haushaltsmitteln. Der Landkreis finanziert über den Schülerverkehr hinaus anteilig Ange-

botsverbesserungen, die die Grundversorgung sicherstellen. Maßnahmen, die Buslinien des Grundliniennetzes (siehe Maßnahme 4.2) stärken, werden vom Landkreis ebenfalls anteilig finanziert. Darüber hinaus gehende Finanzierungen sind grundsätzlich von Dritten zu tragen.

Der Heidekreis nutzt ab dem Jahr 2017 die Ausgleichszahlungen nach § 7a NVVG in Höhe von 1.133.047 € pro Jahr, um eine Rabattierung der Schülerzeitkarten um mindestens 25 % gegenüber Jedermannzeitkarten sicherzustellen (vgl. Maßnahme 5.1).

Die Mittel nach §7b des NNVG in Höhe von 566.441 € pro Jahr möchte der Heidekreis schwerpunktmäßig für den Ausgleich der Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste sowie sonstiger Kosten für die HVV-Tarifausweitung (vgl. Maßnahme 5.3), für eine Mobilitätszentrale (vgl. Maßnahme 4.3) sowie Verbesserungen im Angebot (vgl. Maßnahmen 1.1, 2.1, 3.1, 4.1 und 4.2) verwenden.

4.3.1 Bedienungsebene I

Maßnahme 1.1:
Verbindungen Orte – GZ bzw. MZ werden so verbessert, dass eine Bedienungs- und Verbindungsqualität der Kategorie A oder B erreicht wird.

Erläuterung

In der Bedienungsebene I werden die Verbindungen zwischen den Orten und den jeweiligen Grund- bzw. Mittelzentren betrachtet, die in dem Kapitel 3.2.4.1 eine Bewertung der Kategorie C erhalten haben.

Viele Verbindungen der Kategorie C haben durch den Schülerverkehr bereits eine Anzahl von Rückfahrten, die mindestens der Kategorie B entsprechen. Es mangelt jedoch an einer ausreichenden Fahrtenanzahl zum Grundzentrum hin. Zu prüfen ist, ob beispielsweise vorhandene Leerfahrten zu Nutzfahrten umgewandelt werden können. Ggf. müssen einzelne Fahrten im Rahmen der finanziellen Möglichkeit zusätzlich eingerichtet werden. Die Einrichtung von Bürgerbuslinien ist dabei eine Möglichkeit. Außerhalb der Schülerbeförderung kann auch ein bedarfsorientiertes Angebot wie Anruf-Sammeltaxi (AST) oder Rufbus für eine Bedienungsqualität der Kategorie B sorgen.

Umsetzung

	hohe Priorität
X	mittlere Priorität
	geringere Priorität

Beteiligte

VH, Kommunen, Landkreis, VNO

Federführung

VH, VNO

Finanzierung

Bei der Umwandlung von Leerfahrten in Nutzfahrten entsteht kein Mehraufwand und es fallen daher entsprechend auch keine Kosten für eine Maßnahmenumsetzung an.

Bei zusätzlichen Leistungen werden auch zusätzliche Kosten entstehen. Diese müssen zwischen VH, Kommunen und Landkreis aufgeteilt werden.

In folgenden Kommunen besteht Verbesserungsbedarf zwischen Grundzentrum und Orten:

- **Stadt Bad Fallingbostel**
  Mengebostel und Vierde bei der Verbindungsqualität.

- **Stadt Schneverdingen**
  Ehrhorn bei der Verbindungsqualität.
- **Stadt Soltau**
  Meinern und Woltem bei Verbindungsqualität,
  Dittmern-Friedrichseck bei der Bedienungsqualität an Ferientagen sowie der Verbindungsqualität.
- **Stadt Walsrode**
  Fulde bei der Bedienungsqualität,
  Nordkampen, Vethem und Westenholz bei der Verbindungsqualität.
- **Gemeinde Bispingen**
  Borstel bei der Verbindungsqualität.
- **Gemeinde Bomlitz**
  Bommelsen und Kroge bei der Bedienungsqualität an Ferientagen und der Verbindungsqualität.
- **Gemeinde Neuenkirchen**
  Brochdorf, Schwalingen und Tewel bei der Verbindungsqualität.
- **Gemeindefreier Bezirk Osterheide**
  bei der Verbindungsqualität zwischen Ostenholz und Bad Fallingbostel.

4.3.2 Bedienungsebene II

Maßnahme 2.1:

Verbindungen GZ – MZ, sowie MZ – MZ werden zumindest so verbessert, dass eine Bedienungs- und Verbindungsqualität der Kategorie B angestrebt wird.

Erläuterung

In der Bedienungsebene II werden die Verbindungen zwischen Grundzentren sowie größeren Orten (ab 1.000 Einwohner) und dem relevantem Mittelzentrum betrachtet. Auch die Handlungsbereiche für die Verbindungen zwischen den Mittelzentren untereinander werden dargestellt. Die Bewertungen finden sich im Kapitel 3.2.4.2.

Eine Reihe von Relationen lassen sich kostenneutral durch einzelne Maßnahmen verbessern, in dem z. B. bessere Anschlüsse zur Bahn hergestellt werden. Der Landkreis erwartet, dass die Relationen grundsätzlich im Buslinienverkehr (ggf. mit Anschluss zur Bahn) bedient werden. In Ausnahmefällen können auch bedarfsorientierte Verkehre angeboten werden.

Umsetzung

	hohe Priorität
X	mittlere Priorität
	geringere Priorität

Beteiligte

VH, Kommunen, Landkreis, teilweise Nachbarlandkreise, VNO

Federführung

VH, VNO

Finanzierung

VH, Kommunen und Landkreis

Die folgenden Relationen sollten mit höherer Priorität untersucht werden, weil sie komplett im Landkreis liegen und Absprachen mit benachbarten Aufgabenträgern oder der LNVG nicht erforderlich sind:

- Bomlitz – Soltau: Verbindungsqualität der Kategorie C.
- Buchholz/ Aller – Walsrode: Verbindungsqualität der Kategorie C.
- Rethem (Aller) – Walsrode: Verbindungsqualität der Kategorie C.
- Wietzendorf – Munster: Verbindungsqualität der Kategorie C.

Auf den folgenden Relationen liegt die Verbindungsqualität in der Kategorie C. Da sie nicht allein vom Heidekreis verbessert werden können, wären Absprachen mit benachbarten Aufgabenträgern oder der LNVG erforderlich:

- Soltau – Rotenburg (Wümme),
- Soltau – Winsen,
- Walsrode – Nienburg,
- Walsrode – Rotenburg (Wümme),
- Walsrode – Verden,
- Neuenkirchen – Rotenburg (Wümme) und
- Schneverdingen – Rotenburg (Wümme).

4.3.3 Bedienungsebene III

Maßnahme 3.1:

Verbindungen GZ – OZ, Orte mit grundzentraler Funktion – OZ sowie MZ – OZ werden zumindest so verbessert, dass eine Bedienungs- und Verbindungsqualität der Kategorie B angestrebt wird.

Erläuterung

Der Landkreis erwartet, dass die Relationen grundsätzlich im Buslinienverkehr (ggf. mit Anschluss zur Bahn) bedient werden. In Ausnahmefällen können auch bedarfsorientierte Verkehre angeboten werden.

Das Fahrtenangebot ist aus allen Grundzentren in die Oberzentren mindestens mit der Kategorie B bewertet worden. Dies gilt an Schultagen auch für die übrigen größeren Orte (ab 1.000 Einwohner) mit größerem Pendleraufkommen. Die Verbindungsqualität III ist gegenwärtig auf mehreren Relationen der Kategorie C zuzuordnen.

Umsetzung

	hohe Priorität
X	mittlere Priorität
	geringere Priorität

Beteiligte

VH, Kommunen, Landkreis, teilweise Nachbarlandkreise, VNO

Federführung

VH, VNO

Finanzierung

VH, Kommunen und Landkreis

Auf den folgenden Relationen liegt die Verbindungsqualität in der Kategorie C. Die Fahrzeiten können nur verbessert werden, wenn auf entsprechend günstige Anschlüsse zwischen den Bahnstrecken geachtet wird bzw. Busverbindungen mit benachbarten Landkreisen optimiert werden:

- MZ Munster – Hamburg
- MZ Soltau – Celle und – Lüneburg
- MZ Walsrode – Bremen, – Celle und – Lüneburg
- GZ Bad Fallingbostel – Bremen und – Celle
- GZ Bispingen – Lüneburg
- GZ Hodenhagen – Celle
- GZ Schwarmstedt – Celle

Auf den folgenden Relationen liegt die Verbindungsqualität in der Kategorie C. Die Fahrzeiten können im Zusammenspiel mit einer Beschleunigung der Bahnstrecken und verbesserten Anschlüssen bzw. Busverbindungen innerhalb des Landkreises verkürzt werden:

- GZ Bispingen – Celle und – Hamburg
- GZ Bomlitz – Bremen, – Celle und Hamburg
- GZ Neuenkirchen – Bremen und – Celle
- GZ Wietzendorf – Celle, – Hamburg, Hannover und – Lüneburg
- Buchholz/ Aller – Hannover
- Düshorn – Hannover
- Harber – Hamburg

4.3.4 Überprüfung des ÖPNV-Angebots im Landkreis

Maßnahme 4.1:
Überprüfung und ggf. Neugestaltung des ÖPNV-Angebots im Heidekreis.

Erläuterung

Mit der Vergabe der gegenwärtigen Liniengenehmigungen (Betriebsaufnahme am 31.07.2018) bekommt der Nahverkehrsplan die zentrale Rolle für die Festlegung, welchen Rahmen das Angebot erfüllen soll.
Der Landkreis strebt ein optimiertes ÖPNV-Angebot an, das unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Zwänge von folgenden Zielsetzungen ausgeht:

- Sicherstellung der Belange des Schülerverkehrs und ggf. Anpassung an veränderte Schulzeiten
  - □ ggf. Staffelung der Schulzeiten/ mehr Vorgaben durch Fahrplan
  - □ ggf. Größeres Zeitfenster für Beginn und Ende der Schulzeiten
  - □ stärkere Rahmenvorgaben für Unterrichtsgestaltung z.B. Anfahrt zur 1. Stunde, Rückfahrten nur noch nach 6., 8., ggf. 10. Schulstunde
- Überplanung des gesamten Netzes mit ggf. Schaffung eines Grundliniennetzes (Maßnahme 4.2)
  - □ möglichst Beseitigung der in den Maßnahmen 1.1, 2.1 und 3.1 beschriebenen Mängel
  - □ Verbesserung der Anschlüsse Bus ⇔ Bahn
  - □ ggf. schrittweise Umsetzung des AST-Konzepts unter Berücksichtigung der Einrichtung weiterer Bürgerbusse.
    Für den Heidekreis ist im Rahmen der Untersuchung „Demografischer Wandel – Modellprojekt Sicherung der Mobilität auf dem Land“ ein Konzept erarbeitet worden zur „Einrichtung eines flächendeckenden Anruf-Sammeltaxi (AST) - Angebots im Heidekreis unter besonderer Berücksichtigung von Patientenverkehren“.
    Dabei sind Vorschläge unterbreitet worden, wie u.a. die Defizite in den Bedienungsebenen im Landkreis durch Anruf-Sammeltaxi-Verkehre abgebaut werden können.
  - □ Angebot für Pendler auch an schulfreien Tagen

Mit dieser Maßnahme wird ein Zielangebot für das Vergabeverfahren definiert. Es ist dabei vorgesehen, dass Schulen und Kommunalpolitik mit einbezogen werden.

Umsetzung

X	hohe Priorität
	mittlere Priorität
	geringere Priorität

Beteiligte

Landkreis, VNO, Schulen, Kommunen

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreis

Maßnahme 4.2:
Schaffung und Ausbau eines Grundliniennetzes.

Erläuterung

Im Landkreis sind Ansätze eines Grundliniennetzes zu erkennen. Diese sind weiter auszubauen. Linien, die zu einem solchen Grundnetz verknüpft werden, sollten folgende Vorgaben erfüllen:

- Grund-/ Mittelzentrum wird mit Mittel- bzw. Oberzentrum verbunden,
- mindestens eine Fahrt innerhalb von 2 Stunden, möglichst vertaktet,
- aufkommensstarke Pendlerbeziehungen werden bedient,
- möglichst gradlinige Verbindungen,
- gute Verknüpfungen untereinander,
- Betriebszeit Montag bis Freitag ca. 6:00 bis 20:00 Uhr,
- Fahrtenangebot am Wochenende (zumindest Sonnabend als Buslinie ca. 8:00 bis 15:00 Uhr).

Umsetzung

	hohe Priorität
X	mittlere Priorität
	geringere Priorität

Beteiligte

VH, Landkreis, LNVG, VNO

Federführung

Landkreis, LNVG

Finanzierung

VH, Landkreis und Kommunen

Im Heidekreis erfüllen diese Kriterien nahezu die

- Bahnlinie RB37 Uelzen – Soltau – Bremen,
- Bahnlinie RB38 Buchholz i.d.N. – Soltau – Hannover,
- Buslinie 150 Bispingen – Soltau,
- Buslinie 200 Neuenkirchen – Soltau,
- Buslinie 355 Wietzendorf – Soltau,
- Buslinie 511 Walsrode – Bomlitz – Bad Fallingbostel und
- Buslinie 765 Rethem (Aller) – Verden.

Diese Strecken sind damit bereits Bestandteil eines künftigen Grundliniennetzes für den Landkreis. Damit das Grundnetz vervollständigt werden kann, sollte auf folgenden Relationen ein besseres Angebot untersucht und ggf. angestrebt werden:

- Rethem (Aller) – Walsrode,
- Walsrode – Landkreis Rotenburg (W.) in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Rotenburg (W.),
- Walsrode – Landkreis Verden. Der Heidekreis wird auf den Landkreis Verden sowie den ZVBN zugehen und Möglichkeiten von Angebotsverbesserungen besprechen.

Folgende Relationen werden darüber hinaus angestrebt:

- Munster – Bispingen – Bf. Wintermoor/ bzw. Schneverdingen
- Verknüpfung der Linien 150 (Soltau – Bispingen), 154 und 5700 nach Lüneburg

Maßnahme 4.3:
Beibehaltung und Ausbau der VH-Geschäftsstelle zur Mobilitätszentrale.

Erläuterung

Die VH-Geschäftsstelle organisiert und koordiniert seit 1992 den Busverkehr im Heidekreis. Sie bietet dazu bereits gegenwärtig Auskünfte (Telefon, E-Mail oder persönlich) rund um Bus, Bahn und Tarife an. Es liegt daher auf der Hand, auch die Buchungszentrale für einen AST-Verkehr dort anzusiedeln. Ein Ausbau der Auskunfts- und ggf. Buchungsmöglichkeiten für Bahn, Bürgerbusse sowie Bahn-, HVV- und GHV-Tarife könnten die Aufgaben der neuen Mobilitätszentrale abrunden. Über den weiteren Ausbau des Beschwerdemanagements können wichtige Hinweise für ÖPNV-Maßnahmen gewonnen werden. Darüber hinaus könnten dort weitere Dienstleistungen angeboten werden, wie z.B. Verkehrsberatung (für Schulen, Verwaltungen, Firmen/ Betriebe), vermehrte Öffentlichkeitsarbeit, Bildung (z.B. Mobilitätserziehung in Schulen, Schulung ehrenamtlicher Mobilitätspaten als regionale Ansprechpartner und Botschafter für den ÖPNV) sowie die Vermittlung von Anbietern für Carsharing, Fahrradverleih und Tourismusangeboten.

Eine Mobilitätszentrale, in der

- Information und Beratung
- Beschwerdemanagement
- Verkauf und Reservierung
- Öffentlichkeitsarbeit, Wahrnehmung und Bildung
- Transportorganisation und -koordination

stattfindet, bietet für Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, Auskünfte über Mobilität von Haustür zu Haustür zu erhalten. Dabei kann auch die Vernetzung bzw. Kombination verschiedener Verkehrsmittel zur Mobilitätssicherung dienen.

In der Maßnahme 4.1 wird die Einrichtung bedarfsorientierter Verkehre (z.B. AST) vorgeschlagen. In dem AST-Konzept wird dafür angeregt, eine zentrale Buchungsstelle bei der VH-Geschäftsstelle zu schaffen.

Umsetzung

	hohe Priorität
X	mittlere Priorität
	geringere Priorität

Beteiligte

VH, Landkreis

Federführung

Landkreis

Finanzierung

VH, Landkreis

Maßnahme 4.4:
Einstellung eines Mobilitätsberaters.

Erläuterung

Ergänzend zu den Aufgaben der VH-Geschäftsstelle (siehe Maßnahme 4.3) soll ein Mobilitätsberater Kontakte zu Bürgerinnen und Bürgern und Institutionen pflegen. Neu- und Bestandskunden des Nahverkehrs im Landkreis Heidekreis sollen beraten werden. Hierzu gehören auch die Fahrplan- und Tarifauskunft, Beratung zu bedarfsorientierten Verkehren und zu Freizeitangeboten sowie Kundenbeschwerden.

Umsetzung

X	hohe Priorität
	mittlere Priorität
	geringere Priorität

Beteiligte

VH, Landkreis

Federführung

Landkreis

Finanzierung

VH, Landkreis

4.3.5 Tarif und Allgemeine Vorschrift

Maßnahme 5.1:
Erhalt und Weiterentwicklung VH-Tarif u.a. mit Schaffung von Übergangstarifen von ausgewählten VH-Buslinien zu den vorhandenen Verbundfahrkarten.

Erläuterung

Der gegenwärtige **kreiseinheitliche Tarif** für den Busverkehr der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis (VH) wird grundsätzlich beibehalten.

Es ist sicherzustellen, dass die **Schülerzeitkarten** (wie bisher) einen Rabatt von mindestens 25% gegenüber vergleichbaren Jedermann-Fahrkarten haben. Dies ist die Voraussetzung für den Erhalt der Landesmittel, die nur dann dem Landkreis zur Verfügung stehen (siehe Kapitel 1.3.2, § 7a NNVG).

Eine Weiterentwicklung des VH-Tarifs sollte dabei regelmäßig z.B. vor dem Hintergrund der Ausdehnung von Verbundtarifen entlang der Heidebahn oder bei der Vergünstigung von Schülerfahrkarten betrachtet werden. Für die Erweiterung des HVV-Tarifs in den Heidekreis sind bereits Regelungen analog zum Niedersachsentarif geschaffen worden. Zu einer Weiterentwicklung des VH-Tarifs gehört auch die Einbindung von AST- und Bürgerbusverkehren. Da der Landkreis in der Regel nicht allein handeln kann, müssen alle Beteiligten eingebunden werden. Zumindest auf freiwilliger Basis wäre eine Einbindung denkbar. Desweiteren wird eine Überprüfung der Altersgrenzen im VH-Tarif erfolgen.

Die Anschlussmobilität des Niedersachsentarifs beinhaltet bei Einzelkarten eine für den Fahrgast kostenfreie Nutzung der VH-Busse bis zu 2 Tarifzonen. Bei Zeitkarten können mit dem Niedersachsentarif ermäßigte entsprechende Zeitkarten bis zu 2 Tarifzonen im VH-Tarif erworben werden. Innerhalb des VH-Tarifs sollen künftig von jeder Bushaltestelle im Heidekreis vergünstigte Fahrkarten Richtung HVV, GHV oder Niedersachsentarif angeboten werden. Darüber hinaus strebt der Heidekreis an, dass der VH-Tarif auch über elektronische Auskunftssysteme vertrieben werden kann.

Angestrebt wird, dass die gerade neu eingeführte HeideCard auch die Nutzung des ÖPNV ermöglicht. Für die VH-Buslinien wäre hierfür eine Lösung innerhalb des Heidekreises möglich. Wünschenswert ist darüber hinaus auch die Nutzung der RB37 und RB38 zumindest innerhalb des Heidekreises. Dies bedeutet allerdings, dass weitere Akteure wie die NITAG, LNVG oder HVV beteiligt werden müssen.

Umsetzung

X	hohe Priorität
	mittlere Priorität
	geringere Priorität

Beteiligte

Landkreis, VH, VNO

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreis

Maßnahme 5.2:
Fortentwicklung der Allgemeinen Vorschrift.

Erläuterung

Im Kapitel 1.1.3 sind die Möglichkeiten dargestellt, die für die künftige Gestaltung der Finanzierung des Linienverkehrs in Frage kommen. Der Kreistag hat sich dafür entschieden, den Linienverkehr im Heidekreis über eine allgemeine Vorschrift zu finanzieren.

Eine **allgemeine Vorschrift** ist eine Maßnahme, die „diskriminierungsfrei für alle öffentlichen Personenverkehrsdienste derselben Art in einem bestimmten geografischen Gebiet, das im Zuständigkeitsbereich der zuständigen Behörde liegt, gilt“. Sie kann als Vertrag gestaltet sein oder als Satzung durch den Aufgabenträger erlassen werden. Die allgemeine Vorschrift gewährt einen finanziellen Ausgleich für die Auferlegung von Höchsttarifen und die daraus entstehenden Nachteile für die Verkehrsunternehmen:

- Höchsttarife sind jene Tarife, die aus politischen Erwägungen gewünscht sind (z. B. VH-Tarif)
- Die Nachteile lassen sich aus der Differenz der Höhe der Tarife bemessen

Es erfolgt eine jährliche Kontrolle zur Vermeidung einer Überkompensation, die im Falle der betroffenen Landkreise nicht nur von ihnen selbst, sondern auch von einer Regiegesellschaft oder einem Dritten (z.B. Wirtschaftsprüfer) wahrgenommen werden kann.

Für die Berechnung des Ausgleichsbetrages bestehen mehrere Möglichkeiten. Unter anderem ist auch eine Abrechnung denkbar, welche sich an dem heutigen Verfahren in den bestehenden Verkehrsverträgen orientiert. Zudem kann über die jährliche Überkompensationskontrolle eine Vorabberechnung des zukünftigen Ausgleichsbetrages erfolgen. Dieser Ausgleich kann gedeckelt werden, so dass besondere wirtschaftliche Risiken vom Unternehmen alleine zu tragen wären.

Die heute existierenden Qualitätsstandards können Bestandteil der allgemeinen Vorschrift sein. Auch weitere Standards können aufgenommen werden, sofern sie keine Zuschusszahlungen des Aufgabenträgers erforderlich machen. In eine allgemeine Vorschrift können Leistungsänderungsklauseln aufgenommen werden, um Zu- und Abbestellungen auch unterjährig zu ermöglichen.

Die allgemeine Vorschrift findet sich als Anlage 4-2.

Umsetzung

X	hohe Priorität
	mittlere Priorität
	geringere Priorität

Beteiligte

Landkreis, VH, VNO

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreis

Maßnahme 5.3:

Einführung auch von Verbundeinzelkarten auf den Abschnitten der Heidebahn, auf denen der HVV-Tarif bzw. GVH-Tarif gilt.

Erläuterung

Auf der Heidebahn gilt im Südabschnitt der GVH-Tarif für Zeitkarten bis Walsrode. Im Norden reicht der HVV-Tarif für Zeitkarten bis Soltau. Es sollte angestrebt werden, für diese entsprechenden Bahnabschnitte das komplette Fahrkartensortiment der Verkehrsverbünde, also auch beispielsweise Einzelkarten, anzubieten.

Im Norden wird der HVV-Tarif ab dem 15.12.2019 auch Einzelkarten anbieten und auf den Abschnitt Soltau – Munster ausgedehnt. Für die Bahnstrecken innerhalb des Heidekreises in Richtung Hamburg erfüllt sich diese Ziel.

Für den Abschnitt Soltau - Walsrode strebt der Heidekreis eine Erweiterung des GVH-Tarifs an. Da dieses Ziel mutmaßlich nur sehr langfristig erreicht werden kann, werden am 15.12.2019 (finanziert durch den Heidekreis) für Berufspendler günstigere Abo-Fahrkarten im Niedersachsentarif angeboten.

Umsetzung

X	hohe Priorität
	mittlere Priorität
	geringere Priorität

Beteiligte

Landkreis, LNVG, HVV, GVH, VNO

Federführung

Landkreis, HVV, GVH

Finanzierung

Landkreis, Gemeinden

4.3.6 Fahrgastinformation

Maßnahme 6.1:
Kreisfahrplan herausgeben.

Erläuterung

Die VH gibt gegenwärtig keinen Kreisfahrplan heraus. Trotz wachsender Bedeutung elektronischer Medien soll ein solcher Gesamtfahrplan in Papierform auch künftig regelmäßig einmal pro Jahr veröffentlicht werden. Das Fahrplan-Heft soll eine Gesamtübersicht des ÖPNV im Heidekreis bieten.

Fahrgäste, die über keinen Internetanschluss verfügen, benutzen vielfach das Telefon, um sich über öffentliche Verkehrsmittel zu informieren. Dies ist im Landkreis kundenfreundlich mit einer Telefonnummer bei der VH gelöst. Dieser Service muss auch weiter angeboten werden.

Umsetzung

X	hohe Priorität
	mittlere Priorität
	geringere Priorität

Beteiligte

VH, Landkreis

Federführung

VH

Finanzierung

VH, Landkreis

Maßnahme 6.2:

Internet-Auftritt und Anschlusssicherung verbessern. App-Auskünfte und Echtzeitauskunft sowie DFI-Anzeiger einführen und dauerhaft erhalten.

Erläuterung

Der Landkreis unterstützt den landesweiten elektronischen Datenpool „Connect“ der Länder Niedersachsen und Bremen, der von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen (z. B. VNN) entwickelt, betrieben und finanziert wird. Dieser Datenpool versorgt aktuell die elektronischen Fahrplanauskünfte (z.B. www.vnn.de) mit allen Daten der unterschiedlichen Verkehrsunternehmen in Niedersachsen und Bremen. Die ständige Anpassung, Aktualisierung und Optimierung des Systems u. a. durch die Eingliederung weiterer Verkehrsräume ist wesentliche Voraussetzung für einen dauerhaften Einsatz dieser Informationsmöglichkeit. Diese Zusammenarbeit ermöglicht deutschlandweite Fahrplanauskünfte.

Es sind verstärke Anstrengungen zu unternehmen, dass die elektronische Fahrplanauskunft ständig aktuell bleibt. Die Verkehrsunternehmen müssen dafür sorgen, dass immer aktuelle Fahrplandaten zur Verfügung gestellt werden.

Die Homepage der VH (www.verkehrsgemeinschaft-heidekreis.de) stellt das ÖPNV-Angebot im Heidekreis umfassend dar. Auf diese Seite sollte auf den Internet-Auftritten des Landkreises und der Kommunen an prominenter Stelle (z.B. Startseite) verlinkt werden. Als weiterer Baustein wird die Einbindung in bestehende Apps angestrebt. Dazu hat die VH eine Kooperationsvereinbarung mit dem VBN abgeschlossen.

Die elektronischen Fahrplandaten werden zunehmend wichtiger, weil sie mit den realen Fahrzeiten (Echtzeitdaten) abgeglichen werden können. Im Heidekreis verfügen bereits die erixx-Züge über die Möglichkeit, Echtzeitdaten in die elektronische Auskunft einzuspeisen. Die VH-Busse haben bisher in der Regel die technische Voraussetzung noch nicht. Für die Anschlusssicherung zwischen Bahn/ Bus sind elektronische Echtzeitdaten wichtig. Der Heidekreis strebt mit Unterstützung des Landes bis spätestens 2020 eine entsprechende Ausrüstung der Fahrzeuge an und möchte an ausgewählten Haltestellen DFI-Anzeiger (Dynamische Fahrgastinformation) aufstellen lassen. Nach der Inbetriebnahme möchte der Heidekreis das Echtzeitsystem dauerhaft verankern. Für die nächste Vergabe der Genehmigung (Betriebsaufnahme voraussichtlich am 1.08.2028) werden die technischen Einrichtungen (incl. Hintergrundsystem) bei den Verkehrsunternehmen vorausgesetzt. Dies wird rechtzeitig in die allgemeine Vorschrift einfließen.

Umsetzung

X	hohe Priorität
	mittlere Priorität
	geringere Priorität

Beteiligte

VH, Verkehrsunternehmen, Landkreis, VBN, VNN, VNO, Kommunen

Federführung

VH, VNN

Finanzierung

Verkehrsunternehmen, Heidekreis, Land Niedersachsen

4.3.7 Haltestellen

Maßnahme 7.1:
Barrierefreie Gestaltung von Haltestellen/ Fahrgastinformation an Haltestellen.

Erläuterung

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

Das seit dem 01.01.2013 geltende PBefG fordert die umfassende Barrierefreiheit zum 01.01.2022. Um dieser Forderung zu entsprechen, ist ein Maßnahmenprogramm zu erarbeiten, wie in den nächsten Jahren die Umgestaltung von Haltestellen auf Basis des neuen VNO-Haltestellen-Konzeptes fortzusetzen ist. Das Konzept ist als Anlage 3-8 Bestandteil des vorliegenden NVP. Die wesentlichen Anforderungen an die bauliche Gestaltung der Haltestellenanlage lauten wie folgt:

- Warteflächen weisen eine Bordhöhe von mindestens 16 cm auf, um den Höhenunterschied zwischen Fahrzeug und Wartefläche weitgehend zu minimieren;
- Warteflächen sind ausreichend dimensioniert, so dass Rollstuhlfahrer/innen die Rampen der Fahrzeuge senkrecht anfahren können;
- Taktile Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfelder zur sicheren Führung von seheingeschränkten oder blinden Fahrgästen;
- das Informationsangebot an der Haltestelle (Haltestellenschild, Fahrplanaushang) beachtet die Grundsätze der Lesbarkeit für Menschen mit Seheinschränkungen. Das BGG fordert darüber hinaus für Informationsangebote das 2-Sinne-Prinzip. Im ÖPNV kommen dafür nur Sehen, Hören und Tasten in Frage. Um dem 2-Sinne-Prinzip zu entsprechen, wird vorgeschlagen, Lautsprecher an den Fahrzeugen zu installieren.

Hervorzuheben ist, dass die barrierefreie Gestaltung der Haltestellenanlage allein nicht ausreichend ist. Die Zuwegungen zu den Haltestellen müssten ebenfalls barrierefrei gestaltet sein, was die Kosten für den jeweiligen Straßenbaulastträger erheblich in die Höhe treiben könnte.

Das im PBefG genannte Ziel, bis zum 01.01.2022 im ÖPNV die vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, wirft in der Praxis Probleme auf. Erfahrungsgemäß müssen für den barrierefreien Ausbau durchschnittlich zwischen 10 bis 15 T€ je Haltepunkt aufgewendet werden. Aktuell sind im Landkreis fast 500 Haltestellen (mit zumeist 2 Haltepunkten) noch nicht barrierefrei ausgebaut. Ohne Berücksichtigung der inzwischen deutlich gestiegenen Baukosten und einer oftmals noch herzustellenden Fußweganbindung wären für diesen Ausbau mindestens 10 Mio. € erforderlich. Hinzu kommen derzeit aufgrund der konjunkturellen Lage Probleme, für Planung und Ausbau Ingenieurbüros bzw. Baufirmen zu finden. Es ist deshalb den zuständigen Straßenbaulastträgern weder zeitlich noch finanziell möglich, die Anforderung für alle noch nicht barrierefrei gestalteten Haltestellen zum genannten Stichtag umzusetzen.

Im Kap. 8 des Konzeptes werden die Priorisierung und der zeitliche Umsetzungsplan des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen beschrieben. Entsprechend wird der Landkreis mit allen Beteiligten die Prioritätenliste abstimmen, die die einzelnen Haltestellenmaßnahmen den zeitlichen Rahmenvorgaben des Haltestellen-Konzeptes zuordnet. Von den genannten rd. 840 noch barrierefrei auszubauenden Haltestellen werden gegenwärtig 28 der Prioritätsstufe A und 93 der Prioritätsstufe B zugeordnet. Da diese Liste einer laufenden Anpassung unterliegt, wird sie nicht Bestandteil des NVP. Sie wird jedoch zentral beim Landkreis geführt und allen Straßenbaulastträgern zur Verfügung gestellt.

Hervorzuheben ist, dass Errichtung und Umstrukturierungen von Haltestellen häufig von Städten oder Gemeinden wahrgenommen werden. Diese sind damit auch für die Finanzierung verantwortlich. Es bleibt abzuwarten, ob das Land ggf. die Mittel für Umbaumaßnahmen an Haltestellen aufstockt und/oder den Förderanteil erhöht.

Fortsetzung Maßnahme 7.1

Umsetzung

X	hohe Priorität
	mittlere Priorität
	geringere Priorität

Beteiligte

Straßenbaulastträger (überwiegend Kommunen), Landkreis, VH, Organisationen für Menschen mit Behinderungen

Federführung

Konzeptüberarbeitung: Landkreis/ VNO; bauliche Maßnahmen: Straßenbaulastträger, Kommunen

Finanzierung

Straßenbaulastträger, ggf. Zuschüsse durch LNVG oder Landkreis möglich

Maßnahme 7.2:
Einrichten von zentrumsnahen Haltestellen bei schulbezogenem Linienverkehr.

Erläuterung

Schulbezogene Linienverkehre sind intensiv auf die Hauptnutzergruppe ausgerichtet. Nachteilig für übrige Nutzer sind die oft fehlenden Haltestellen im Bereich der Ortszentren. Insbesondere in Bereichen, wo am Ortsrand ein Schulzentrum besteht, ist die fehlende Haltestelle im Ortszentrum für andere Personengruppen ein Mangel. Die Einrichtung einer zentrumsnahen Haltestelle ist für jede Linie näher zu prüfen. Hierbei ist zu beachten, dass es durch die Einrichtung einer weiteren Haltestelle zur Verlängerung des Linienweges und damit zu einer Fahrzeitverlängerung kommen kann. Diese Fahrzeitverlängerungen können unter Umständen betrieblich ein Problem darstellen, da bei einigen Fahrzeugumläufen hierfür keine zeitlichen Reserven vorhanden sind. Ebenfalls kann diese Maßnahme zu einer zeitlichen Verlängerung der Schülerbeförderungszeit führen, hier ist eine Abwägung im Einzelfall auch unter Kostenaspekten erforderlich.

Umsetzung

X	hohe Priorität
	mittlere Priorität
	geringere Priorität

Beteiligte

VH, Kommunen, Landkreis, VNO

Federführung

Landkreis, VNO

Finanzierung

VH

Maßnahme 7.3:
Ausstieg zwischen Haltestellen.

Erläuterung

In den vergangen Jahren hat es sich insbesondere in ländlichen Regionen bewährt, unter bestimmten Bedingungen (Sicherheit, Pünktlichkeit) den Ausstieg auch zwischen den Haltestellen zuzulassen. Besonders außerhalb von Städten kann dies wegen der größeren Haltestellenabstände zu kürzeren Fußwegen zwischen Haltestelle und Haustür führen und somit die Erschließungsqualität verbessern. Dieses nach der BOKraft bereits heute mögliche Verfahren sollte vereinheitlicht und entsprechend vermarktet werden. Vorbild kann dabei das von der VNN vereinheitliche Verfahren sein, welches den Ausstieg während des ganzen Tages gestattet. Ausgenommen davon sollten Fahrten sein, die hauptsächlich für den Schülerverkehr angeboten werden.

Umsetzung

	hohe Priorität
X	mittlere Priorität
	geringere Priorität

Beteiligte

VH, VNN, VNO

Federführung

VNN

Finanzierung

Für Marketing: VH, VNN

Maßnahme 7.4:
Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen und Bahnhöfen ausbauen.

Erläuterung

Zur Verbesserung der Intermodalität Fahrrad ⇔ Bus und Fahrrad ⇔ Bahn (vgl. Masterplan, Kapitel 5.3, Punkt 6) sollten vermehrt Fahrradabstellanlagen (B+R) an Bushaltestellen und Bahnhöfen ausgebaut bzw. neu errichtet werden.

Im ersten Schritt ist die Qualität und Dimensionierung von bestehenden B+R-Anlagen an Bahnhöfen und Haltestellen zu prüfen. Darüber hinaus könnte in Absprache mit Kommunen und Verkehrsunternehmen geprüft werden, ob weitere Bushaltestellen mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden. Die Anforderungen von Pedelecs und E-Bikes an Gestaltung und Sicherheit der Abstellanlagen sind dabei zu berücksichtigen.

Umsetzung

	hohe Priorität
X	mittlere Priorität
	geringere Priorität

Beteiligte

Landkreis, Kommunen, VH, DB AG (Station und Service)

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreis, Kommunen

4.3.8 Fahrzeuge

Maßnahme 8.1:
Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen im Linienverkehr.

Erscheinungsbild und Ansehen des ÖPNV werden entscheidend durch den Standard der eingesetzten Fahrzeuge geprägt. Die vorhandene Qualität der Fahrzeuge soll gesichert und verbessert werden. Die Fahrzeuge müssen generell einem zeitgemäßen Technik- und Ausstattungsstandard entsprechen. Bei zukünftigen Fahrzeugbeschaffungen sollen die Belange mobilitätseingeschränkter Personen berücksichtigt werden, d.h. nur in begründeten Ausnahmefällen ist der Einsatz von Hochflurfahrzeugen weiterhin tolerierbar.

Dem Landkreis ist bewusst, dass es zwischen dem Wunsch nach möglichst vielen Sitzplätzen in der Schülerbeförderung und dem Einsatz von Niederflurfahrzeugen einen Zielkonflikt gibt, der in jedem Einzelfall geklärt werden muss. Eine Kompromisslinie könnte der Einsatz von so genannten „Low-Entry-Bussen“ sein, die zwischen der ersten und zweiten Tür barrierefrei gestaltet (stufenloser Ein-/Ausstieg) und ab der Mitteltür in Richtung Heck hochflurig sind. Diese Fahrzeuge weisen mehr Sitzplätze als Niederflurfahrzeuge auf und sind in Anschaffung und Wartung kostengünstiger als reine Niederflurfahrzeuge.

Im Hinblick auf die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zum 01.01.2022 wäre ggf. der Einsatz auch von Hochflurfahrzeugen möglich, wenn diese durch Ausstattung mit Hublift und von ausreichend dimensionierten Stellflächen (2 Plätze für Rollstühle) barrierefrei sind.

Umsetzung

X	hohe Priorität
	mittlere Priorität
	geringere Priorität

Beteiligte
Verkehrsunternehmen, Landkreis

Federführung
Verkehrsunternehmen

Finanzierung
Verkehrsunternehmen

Maßnahme 8.2:
Mitnahme von Fahrrädern in Bussen.

Erläuterung

Die Kombination von Fahrrad und ÖPNV kann den Einzugsbereich von Haltestellen deutlich erweitern. Dabei dient das Fahrrad hauptsächlich als Zubringer zu den öffentlichen Verkehrsmitteln, an der Einstiegshaltestelle (in Wohnortnähe) wird dann das Fahrrad abgestellt (Bike+Ride). In vielen Fällen ist aber auch die Fahrradmitnahme in Bahn und Bus eine sinnvolle Kombination, z.B. wenn an der Zielhaltestelle ebenfalls ein Fahrrad benötigt wird.

Der Aufgabenträger begrüßt diese kundenfreundliche Maßnahme und plädiert dafür, dass alle Verkehrsunternehmen einheitliche Tarifbestimmungen für die Fahrradmitnahme einführen sollten.

Anspruch auf die Fahrradmitnahme soll dabei nur bestehen, wenn genügend Platz vorhanden ist. Fahrgäste ohne Fahrräder, Rollstuhlfahrer und Personen mit Kinderwagen sollen weiterhin Vorrang haben.

Umsetzung

	hohe Priorität
	mittlere Priorität
X	geringere Priorität

Beteiligte

VH

Federführung

VH

Finanzierung

Ggf. für Marketing: VH

4.3.9 Fahrweg

Maßnahme 9.1:
Berücksichtigung des ÖPNV u.a. bei der Infrastrukturplanung und Siedlungsentwicklung.

Erläuterung

Ziel ist die Verbesserung des Betriebsablaufs durch eine weiterhin rechtzeitige Berücksichtigung der Belange des ÖPNV bei Planungen für die Infrastruktur und ggf. bei Siedlungsentwicklungen. In der Vergangenheit ist dies von den Straßenbaulastträgern so praktiziert worden. Dies sollte beibehalten werden.

Zur Verbesserung der Situation auf dem Straßennetz bzw. zur Beseitigung von Konfliktstellen soll jeder Einzelfall näher in enger Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern untersucht werden.

Um im Winter die Pünktlichkeit zu verbessern, sollten Straßen, auf denen ÖPNV durchgeführt wird, die höchste Priorität der Streudienste erhalten.

Es sollte angestrebt werden, bei wesentlichen Änderungen der Infrastruktur auf bestehenden Fahrwegen des ÖPNV dessen Belange zu berücksichtigen. Verkehrsordnende Maßnahmen (z.B. Tempo-30-Zonen) sind ÖPNV-verträglich zu gestalten.

Entsprechend der Zielsetzung des Behinderten-Gleichstellungsgesetzes soll im Nahverkehrsplan dargestellt werden, wie die Barrierefreiheit im ÖPNV erreicht werden kann. Im Behinderten-Gleichstellungsgesetz werden konkrete Maßnahmen zur Realisierung der Barrierefreiheit nicht genannt. Eine denkbare Möglichkeit könnte in einem verstärkten Einsatz von Niederflurfahrzeugen gesehen werden. In diesem Zusammenhang ist allerdings zu berücksichtigen, dass aufgrund des geringen Abstandes zwischen Fahrzeugboden und Straße höhere Ansprüche an die Beschaffenheit der Fahrwege (problematisch sind hier z.B. Bodenunebenheiten aufgrund von Straßenmängeln, Neigungswechsel der Straße, Mitbenutzungsnotwendigkeit von Gehwegen) sowie an die Ausgestaltung der Haltestellen bestehen.

Der Aufgabenträger des ÖPNV wird in enger Zusammenarbeit mit dem jeweiligen zuständigen Straßenbaulastträger Möglichkeiten untersuchen, die eine Verbesserung der Situation herbeiführen. Grundsätzlich sind hierbei folgende Möglichkeiten vorhanden:

- Einrichten von gesonderten ÖPNV-Fahrspuren,
- Bevorzugung des ÖPNV an Kreuzungen durch eigene Lichtsignalgeber bzw. Vorrangschaltungen oder geänderte Vorfahrtsregelungen,
- Verkehrslenkende Maßnahmen (z. B. Linksabbiegeverbot),
- Zügige Behebung von Straßenschäden.

Umsetzung

	hohe Priorität
X	mittlere Priorität
	geringere Priorität

Beteiligte

VH, Straßenbaulastträger bzw. Grundstückseigentümer (sofern es sich beispielsweise um Wendeanlagen handelt), Gemeinden, Landkreis

Federführung

Straßenbaulastträger

Finanzierung

Straßenbaulastträger, Kommunen, GVFG-Förderung, ggf. Förderung durch Landkreis

4.3.10 Maßnahmen im Schienenpersonenverkehr

Maßnahme 10.1:
Verlängerung der RB38 (Heidebahn) über Buchholz i.d.N. nach Norden bis Hamburg.

Erläuterung

Unbeschadet der fehlenden Verantwortung für den SPNV sieht es der Heidekreis als ein wichtiges Ziel an, sich bei den zuständigen Stellen für Verbesserungen im Bereich des Schienenverkehrs einzusetzen.

Der Südabschnitt der Heidebahn (RB38, gegenwärtig Hannover – Walsrode – Soltau – Buchholz i.d.N.) wird mit allen Zügen zum Hauptbahnhof Hannover befahren. Die deutlich steigende Nachfrage unterstreicht das attraktive Angebot. Nach Hamburg muss dagegen außer am Wochenende regelhaft in Buchholz i.d.N. in die Züge der RE4 oder RB41 umgestiegen werden. Eine solche Verbindung ist nicht so attraktiv, wie eine umsteigefreie Anbindung nach Hamburg. Sie hält Fahrgäste ab, die Bahn zu nutzen. Verpasste Anschlüsse führen zu einer langen Wartezeit in Buchholz i.d.N.. Da die Fahrzeiten des MIV auf vielen Relationen aus dem Landkreis nach Hamburg im Vergleich zur Bahn immer noch recht gut sind, würde die Durchbindung der RB38 zum Hamburger Hauptbahnhof den SPNV im Wettbewerb mit dem MIV stärken.

Ziel des Heidekreises ist, die RB38 bis zum Hamburger Hauptbahnhof zu führen. Kurz- bis mittelfristig ist der Endpunkt Hamburg-Harburg an allen Tagen ein wichtiger Zwischenschritt. Dort kann eine Reihe von Zielen in der Stadt Hamburg mit einem einmaligen Umsteigen auf die S-Bahn erreicht werden.

Falls eine Reaktivierung der Strecke Buchholz i.d.N. – Jesteburg – Harburg erfolgen sollte, ist ebenfalls darauf zu achten, dass die zusätzliche Fahrzeit für die RB38 nicht zu lang wird und so die Erfolge der Streckenbeschleunigung nutzlos machen würde.

Umsetzung

X	hohe Priorität
	mittlere Priorität
	geringere Priorität

Beteiligte

LNVG, erixx, Hamburg

Federführung

LNVG

Finanzierung

LNVG, Hamburg, BWVI

Maßnahme 10.2:
Ertüchtigung der Amerikalinie (RB37) Uelzen – Soltau – Bremen.

Erläuterung

Unbeschadet der fehlenden Verantwortung für den SPNV sieht es der Heidekreis als ein wichtiges Ziel an, sich bei den zuständigen Stellen für Verbesserungen im Bereich des Schienenverkehrs einzusetzen.

Der Heidekreis begrüßt auch auf dieser Strecke den Einsatz modernen Wagenmaterials. Allerdings sollte auch auf dieser Strecke möglichst rasch im Rahmen der aktuellen Planungen (alpha-E) eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf dem Abschnitt Soltau – Langwedel auf mindestens 100 km/h erfolgen. Nach einer Elektrifizierung der Strecke, wäre auch ein ICE-Verkehr z.B. zwischen Bremen und Berlin möglich. In diesem Falle sollte auch ein ICE-Halt in Soltau angestrebt werden. Darüber hinaus müssen für stark frequentierte Bahnübergänge (z.B. in Soltau) und die Lärmproblematik stadtverträgliche Lösungen gefunden werden.

Umsetzung

	hohe Priorität
X	mittlere Priorität
	geringere Priorität

Beteiligte

DB AG

Federführung

DB AG

Finanzierung

Bund

Maßnahme 10.3:
Reaktivierung der Bahnstrecke Soltau – Bispingen – Lüneburg untersuchen.

Erläuterung

Unbeschadet der fehlenden Verantwortung für den SPNV sieht es der Heidekreis als ein wichtiges Ziel an, sich bei den zuständigen Stellen für Verbesserungen im Bereich des Schienenverkehrs einzusetzen.

Der Heidekreis unterstützt die vom Landkreis Lüneburg initiierte Untersuchung zur Reaktivierung der Bahnstrecke Soltau – Bispingen – Lüneburg. Die Untersuchung der LNVG in den Jahren 2013/2014 ergab für diese Bahnstrecke keinen günstigen Nutzen-Kosten-Faktor. Mit der erneuten Untersuchung sollen mit veränderten Randbedingungen die Chancen einer Reaktivierung ausgelotete werden. Bei einem günstigen Nutzen-Kosten-Faktor werden die Landkreise auf das Land zu gehen und um eine Wiederaufnahme der SPNV ersuchen.

Umsetzung

X	hohe Priorität
	mittlere Priorität
	geringere Priorität

Beteiligte

Landkreise Lüneburg und Heidekreis

Federführung

Landkreis Lüneburg

Finanzierung

Landkreise Lüneburg und Heidekreis

Maßnahme 10.4:
Aufwertung der Bahnhöfe und ihres Umfeldes.

Erläuterung

Unbeschadet der fehlenden Verantwortung für den SPNV sieht es der Heidekreis als ein wichtiges Ziel an, sich bei den zuständigen Stellen für Verbesserungen im Bereich des Schienenverkehrs einzusetzen. Dabei muss auch auf barrierefreie Zuwege geachtet werden.

Der Heidekreis begrüßt die Bemühungen von Kommunen, LNVG und der DB AG die Bahnhöfe und deren Umfeld aufzuwerten. Besonders positiv ist, dass im Zuge der Ertüchtigung des Mittelabschnitts der Heidebahn auch noch die restlichen Bahnstationen einschl. Wintermoor barrierefrei umgestaltet wurden, sowie der Bahnhof Munster im Landesprogramm "Niedersachsen ist am Zug III" ebenso umgebaut werden soll.

Umsetzung

X	hohe Priorität
	mittlere Priorität
	geringere Priorität

Beteiligte

Kommunen, DB AG, LNVG

Federführung

Kommunen für das Bahnhofsumfeld, DB AG

Finanzierung

Kommunen, DB AG, LNVG

Maßnahme 10.5:
Elektrifizierung Bahnstrecke Bennemühlen – Soltau – Buchholz i.d.N. untersuchen.

Erläuterung

Unbeschadet der fehlenden Verantwortung für den SPNV sieht es der Heidekreis als ein wichtiges Ziel an, sich bei den zuständigen Stellen für einen stabilen Betrieb mit ausreichenden Zugkapazitäten und Verbesserungen im Bereich des Schienenverkehrs einzusetzen.

Der Heidekreis regt eine Untersuchung an, die Heidebahn zwischen Bennemühlen – Soltau – Buchholz i.d.N. langfristig zu elektrifizieren und zumindest abschnittsweise 2-gleisig auszubauen. Damit könnte eine Verlängerung der S-Bahn von Hannover bis in den Heidekreis möglich werden. Durch die stärkere Beschleunigung der S-Bahn-Züge und Ausnutzung weiterer Zeitreserven könnten möglicherweise zusätzliche Halte wieder z.B. in Eickeloh und Hademstorf geschaffen werden. Mit den eingesparten Betriebsleistungen wären z.B. zusätzliche Verstärkerzüge als Expressverbindungen nach Hannover und Hamburg denkbar, die zumindest in den Hauptverkehrszeiten einen 30-Minuten-Takt herstellen. Dazu müssten mutmaßlich zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe (z.B. in Lindwedel und Holm-Seppensen) geschaffen werden.

Umsetzung

	hohe Priorität
X	mittlere Priorität
	geringere Priorität

Beteiligte

LNVG, DB AG, Heidekreis, Region Hannover

Federführung

LNVG

Finanzierung

LNVG, DB AG

4.4 Bewertungskriterien bei Genehmigungsanträgen

Nachfolgend werden Kriterien festgelegt, die für den Landkreis wichtig für eine Bewertung verschiedener Angebote sind. Die höchste Priorität hat dabei die Sicherstellung des Schülerverkehrs, anschließend folgen die Grundversorgung, die zeitliche Verteilung, der Berufsverkehr, das Grundliniennetz und der Freizeitverkehr.

4.4.1 Schülerverkehr

Die Bedienung der Schulen muss den Vorgaben der Satzung über die Schülerbeförderung im Heidekreis (siehe Kapitel 4.2.1) genügen.

Die erforderlichen Schulstunden, zu denen an- bzw. abgefahren werden soll, legt der Landkreis fest.

Grundschüler und Schüler von Förderschulen **müssen** möglichst umsteigefrei zwischen Schul- und Wohnort befördert werden.

Die übrigen Schüler **sollen** möglichst umsteigefrei unterwegs sein.

Möglichst kurze Fahrzeiten sind wünschenswert.

Der Zeitraum zwischen Busankunft bzw. -abfahrt und der jeweiligen Schulstunde beträgt idealerweise 10 bis 15 Minuten.

Die Besetzung der Fahrzeuge sollte nicht über die Anzahl der Sitzplätze und 75 % der zulässigen Stehplätze hinaus gehen.

4.4.2 Grundversorgung und Barrierefreiheit

Für die Grundversorgung (Montag bis Freitag) ist der Mindeststandard erfüllt, wenn eine Bedienungs- und Verbindungsqualität der Kategorie B (siehe Kapitel 4.2.2) erreicht ist.

Wünschenswert sind jedoch Verbindungen mit einer Bedienungs- bzw. Verbindungsqualität der Kategorie A.

Um die Barrierefreiheit zum 01.01.2022 zu erreichen, sollen die in den Maßnahmen 7.1 und 8.1 beschriebenen Hinweise Beachtung finden.

4.4.3 Zeitliche Verteilung

Ein weiteres Kriterium ist die zeitliche Verteilung der Fahrten über den Tag (Montag bis Freitag). Angestrebt werden folgende Zeitfenster:

Relation	Hinfahrten bis					Rückfahrten ab				
Orte-GZ		9:00	12:00	15:00		10:00	13:00		17:00	
GZ-MZ	7:00	9:00	12:00	15:00		10:00	13:00	15:00	17:00	
gr. Orte-MZ	7:00	9:00	12:00	15:00		10:00	13:00	15:00	17:00	
MZ-MZ	7:00	9:00	12:00	15:00	18:00	10:00	13:00	15:00	17:00	19:00
GZ-OZ	7:00	9:00	12:00	15:00		10:00	13:00	15:00	17:00	
gr. Orte-OZ	7:00	9:00	12:00	15:00		10:00	13:00	15:00	17:00	
MZ-OZ	7:00	9:00	12:00	15:00	18:00	10:00	13:00	15:00	17:00	19:00

Tabelle 4.4-1: Angestrebte zeitliche Verteilung der Fahrten

Wenn die zeitliche Verteilung des Fahrtenangebotes nicht auf allen Relationen erfüllt werden kann, so ist dem Angebot mit den meisten Verbindungen, die diese zeitlichen Vorgaben erfüllen, der Vorzug zu geben.

4.4.4 Grundliniennetz

Im Kapitel 4.3.4 ist ein Grundliniennetz für den Landkreis dargestellt. Dort sind auch die Kriterien beschrieben, die für Grundlinien gelten sollen. Wünschenswert ist die Erfüllung dieser Anforderungen.

4.4.5 Berufsverkehr

Da größere Pendlerbeziehungen bedient werden sollen, ist das Grundliniennetz auch Rückgrat für den Berufsverkehr. Weitere Linien sind für den Berufsverkehr nur relevant, wenn sie ein Fahrtenangebot an allen Arbeitstagen haben.

Die Anbindung der Gebiete mit einer größeren Anzahl von Arbeitsstätten (Innenstädte, Ortszentren, größere Gewerbegebiete) ist zu gewährleisten.

Die Arbeitsstätten sind grundsätzlich morgens zwischen 6:00 Uhr und 9:00 Uhr erreichbar. Rückfahrtmöglichkeiten sind zwischen 15:00 Uhr und 19:00 Uhr wünschenswert und ggf. zur Mittagszeit für Teilzeitkräfte.

In den genannten Hauptverkehrszeiten sollten mindestens einmal pro Stunde Verbindungen vorhanden sein.

Bei Verkehrsbeziehungen, bei denen umgestiegen werden muss, sind gute Anschlüsse (Übergangszeit 5 bis 10 Minuten zwischen Bus und Bahn, Übergangszeit bis 5 Minuten zwischen Bus und Bus) anzustreben.

4.4.6 Freizeitverkehr

Ganzjährige Fahrtenangebote, die nach 20:00 Uhr stattfinden und Wochenendverkehre (Sonnabend und Sonn- und Feiertag) auch über das Grundliniennetz hinaus sind wünschenswert. Der Schwerpunkt wird jedoch auf Angebotsverbesserungen auf den Grundlinien gelegt.

Darüber hinausgehende Verkehrsangebote wie touristische Saisonverkehre (z.B. Heide-Shuttle) werden begrüßt.

Literaturverzeichnis

Bertelsmann-Stiftung
Demografiebericht. Ein Baustein des Wegweisers Demografischer Wandel

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

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) 1990, zuletzt geändert 2007

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

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

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

Hensen / Otto
Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung Nr. 3.4.8.1: Bedienungsstandards für den ÖPNV, 15. Ergänzungslieferung, 1996

Land Niedersachsen
Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen, 2008

Heidekreis
Heidekreis Regionales Raumordnungsprogramm 2000

Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, 2007

Niedersächsisches Landesamt für Statistik
Daten verschiedener Quellen

Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) 1995, zuletzt geändert 2017

Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG) 1998, zuletzt geändert 2007

Personenbeförderungsgesetz (PBefG), 1990, zuletzt geändert 2013

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schriften 4, 6/2001

Verband öffentlicher Verkehrsunternehmen (VÖV)
Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im öffentlichen Personennahverkehr, Reihe Technik VÖV 1.41.1, 1981

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und Nr. 1107/70 des Rates

VNN / VNO
Haltestellenkonzept Nord-Ost-Niedersachsen, 2018

Anlagen

Anlage 3-1: Erschließungsqualität

Anlage 3-2: Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)

Anlage 3-3: Verbindungsqualität I (Reisezeit in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)

Anlage 3-4: Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare zum Mittelzentrum)

Anlage 3-5: Verbindungsqualität II (Reisezeit zum Mittelzentrum)

Anlage 3-6: Bedienungsqualität III (Fahrtenpaare zum Oberzentrum)

Anlage 3-7: Verbindungsqualität III (Reisezeit zum Oberzentrum)

Anlage 3-8: Haltestellen-Konzept

Anlage 4-1: Förderrichtlinie für kreisansässige Bürgerbusse

Anlage 4-2: Allgemeine Vorschrift: Richtlinie zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen im Gebiet des Landkreises Heidekreis

Bewertung des Verkehrsangebotes
Erschließungsqualität

Anlage 3-1 (1 von 3)

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung Schultag	Bedienung Ferientag	Bewertung
Stadt Bad Fallingbostel, Stand der Einwohnerzahlen: 31.05.2019					
Bad Fallingbostel	8.876	>3.000	ja	ja	ja
Dorfmark	3.143	>3.000	ja	ja	ja
Jettebruch	118	<200	ja	ja	keine
Mengebostel	213	200-1.000	ja	ja	ja
Riepe	79	<200	ja	nein	keine
Vierde	209	200-1.000	ja	ja	ja
Stadt Munster, Stand der Einwohnerzahlen: 30.04.2019					
Munster	10.436	>3.000	ja	ja	ja
Alvern	88	<200	ja	ja	keine
Breloh	2.898	1.000-3.000	ja	ja	ja
Ilster	589	200-1.000	ja	ja	ja
Oerrel	537	200-1.000	ja	ja	ja
Töpingen	117	<200	ja	ja	keine
Trauen	517	200-1.000	ja	ja	ja
Stadt Schneverdingen, Stand der Einwohnerzahlen: 15.05.2019					
Schneverdingen	13.323	>3.000	ja	ja	ja
Ehrhorn	514	200-1.000	ja	ja	ja
Großenwede	288	200-1.000	ja	ja	ja
Heber	721	200-1.000	ja	ja	ja
Insel	758	200-1.000	ja	ja	ja
Langeloh	607	200-1.000	ja	ja	ja
Lünzen	702	200-1.000	ja	ja	ja
Schülern	482	200-1.000	ja	ja	ja
Wesseloh	562	200-1.000	ja	ja	ja
Wintermoor	419	200-1.000	ja	ja	ja
Zahrensen	412	200-1.000	ja	ja	ja
Stadt Soltau, Stand der Einwohnerzahlen: 20.05.2019					
Soltau	16.313	>3.000	ja	ja	ja
Ahlften	476	200-1.000	ja	ja	ja
Brock	185	<200	ja	nein	keine
Deimern	185	<200	ja	nein	keine
Dittmern	724	200-1.000	ja	nein	ja
Harber	1.081	1.000-3.000	ja	ja	ja
Hötzingen	328	200-1.000	ja	ja	ja
Leitzingen	57	<200	ja	ja	keine
Marbostel	97	<200	ja	nein	keine
Meinern	268	200-1.000	ja	ja	ja
Mittelstendorf	115	<200	ja	nein	keine
Moide	37	<200	ja	ja	keine
Oeningen	137	<200	ja	nein	keine
Tetendorf	188	<200	ja	ja	keine
Wiedingen	126	<200	ja	ja	keine
Woltem	236	200-1.000	ja	ja	ja
Wolterdingen	1.070	1.000-3.000	ja	ja	ja

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden
nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

Bewertung des Verkehrsangebotes
Erschließungsqualität

Anlage 3-1 (2 von 3)

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung Schultag	Bedienung Ferientag	Bewertung
Stadt Walsrode, Stand der Einwohnerzahlen: 17.01.2019					
Walsrode	14.666	>3.000	ja	ja	ja
Altenboitzen	360	200-1.000	ja	ja	ja
Benzen	226	200-1.000	ja	ja	ja
Bockhorn	240	200-1.000	ja	ja	ja
Düshorn	1.985	1.000-3.000	ja	ja	ja
Ebbingen	147	<200	ja	ja	keine
Fulde	252	200-1.000	ja	nein	ja
Groß Eilstorf	323	200-1.000	ja	ja	ja
Hamwiede	213	200-1.000	ja	ja	ja
Hollige	190	<200	ja	ja	keine
Honerdingen	745	200-1.000	ja	ja	ja
Hünzingen	486	200-1.000	ja	ja	ja
Idsingen	123	<200	ja	ja	keine
Kirchboitzen	601	200-1.000	ja	ja	ja
Klein Eilstorf	147	<200	ja	ja	keine
Krelingen	683	200-1.000	ja	ja	ja
Nordkampen	402	200-1.000	ja	ja	ja
Schneeheide	450	200-1.000	ja	ja	ja
Sieverdingen	117	<200	ja	ja	keine
Stellichte	550	200-1.000	ja	ja	ja
Südkampen	374	200-1.000	ja	ja	ja
Vethem	274	200-1.000	ja	ja	ja
Westenholz	227	200-1.000	ja	ja	ja
Gemeinde Bispingen, Stand der Einwohnerzahlen: 9.05.2019					
Bispingen	2.654	1.000-3.000	ja	ja	ja
Behringen	1.042	1.000-3.000	ja	ja	ja
Borstel	358	200-1.000	ja	ja	ja
Haverbeck	75	<200	ja	ja	keine
Hörpel	409	200-1.000	ja	ja	ja
Hützel	975	200-1.000	ja	ja	ja
Steinbeck	765	200-1.000	ja	ja	ja
Volkwardingen	173	<200	ja	ja	keine
Wilsede	34	<200	nein	nein	keine
Gemeinde Bomlitz, Stand der Einwohnerzahlen: 15.05.2019					
Bomlitz	2.996	1.000-3.000	ja	ja	ja
Ahrsen	93	<200	ja	ja	keine
Benefeld	2.225	1.000-3.000	ja	ja	ja
Bommelsen	272	200-1.000	ja	ja	ja
Borg	564	200-1.000	ja	ja	ja
Jarlingen	212	200-1.000	ja	ja	ja
Kroge	258	200-1.000	ja	ja	ja
Uetzingen	437	200-1.000	ja	ja	ja
Gemeinde Neuenkirchen, Stand der Einwohnerzahlen: 9.05.2019					
Neuenkirchen	2.699	1.000-3.000	ja	ja	ja
Behningen	73	<200	nein	nein	keine
Brochdorf	255	200-1.000	ja	ja	ja
Delmsen	730	200-1.000	ja	ja	ja
Gilmerdingen	217	200-1.000	ja	ja	ja
Grauen	306	200-1.000	ja	ja	ja
Ilhorn	196	<200	ja	ja	keine
Schwalingen	342	200-1.000	ja	ja	ja
Sprengel	325	200-1.000	ja	ja	ja
Tewel	499	200-1.000	ja	ja	ja

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden
nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

Bewertung des Verkehrsangebotes
Erschließungsqualität

Anlage 3-1 (3 von 3)

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung Schultag	Bedienung Ferientag	Bewertung
Gemeinde Wietzendorf, Stand der Einwohnerzahlen: 2.05.2019					
Wietzendorf	3.664	>3.000	ja	ja	ja
Bockel	141	<200	ja	ja	keine
Marbostel	40	<200	ja	nein	keine
Meinholz	98	<200	ja	ja	keine
Reddingen	82	<200	ja	nein	keine
Suroide	107	<200	ja	ja	keine
Samtgemeinde Ahlden, Stand der Einwohnerzahlen: 15.12.2014					
Hodenhagen	3.200	>3.000	ja	ja	ja
Ahlden (Aller)	1.158	1.000-3.000	ja	ja	ja
Eilte	374	200-1.000	ja	ja	ja
Eickeloh	780	200-1.000	ja	ja	ja
Büchten	274	200-1.000	ja	ja	ja
Grethem	348	200-1.000	ja	ja	ja
Hademstorf	849	200-1.000	ja	ja	ja
Samtgemeinde Rethem (Aller), Stand der Einwohnerzahlen: 15.05.2019					
Rethem (Aller)	1.745	1.000-3.000	ja	ja	ja
Rethem-Moor	183	<200	ja	ja	keine
Wohlendorf	118	<200	ja	ja	keine
Stöcken	285	200-1.000	ja	ja	ja
Bosse	218	200-1.000	ja	ja	ja
Frankenfeld	158	<200	ja	ja	keine
Hedern	142	<200	ja	ja	keine
Groß **Häuslingen**	723	200-1.000	ja	ja	ja
Klein Häuslingen	71	<200	ja	ja	keine
Altenwahlingen	225	200-1.000	ja	ja	ja
Bierde	309	200-1.000	ja	ja	ja
Böhme	338	200-1.000	ja	ja	ja
Kirchwahlingen	50	<200	ja	ja	keine
Samtgemeinde Schwarmstedt, Stand der Einwohnerzahlen: 8.05.2019					
Schwarmstedt	4.447	>3.000	ja	ja	ja
Bothmer	979	200-1.000	ja	ja	ja
Grindau	320	200-1.000	ja	ja	ja
Buchholz/Aller	1.489	1.000-3.000	ja	ja	ja
Marklendorf	676	200-1.000	ja	ja	ja
Engehausen	152	<200	ja	ja	keine
Essel	1.020	1.000-3.000	ja	ja	ja
Gilten	401	200-1.000	ja	ja	ja
Nienhagen	277	200-1.000	ja	ja	ja
Norddrebber	285	200-1.000	ja	ja	ja
Suderbruch	278	200-1.000	ja	ja	ja
Hope	528	200-1.000	ja	ja	ja
Lindwedel	2.187	1.000-3.000	ja	ja	ja
Gemeindefreier Bezirk Osterheide, Stand der Einwohnerzahlen: 17.05.2019					
Oerbke	313	200-1.000	ja	ja	ja
Ostenholz	214	200-1.000	ja	ja	ja
Wense	35	<200	ja	ja	keine

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden

nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

Bewertung des Verkehrsangebotes

Anlage 3-2 (1 von 2)

Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)

Ort	Orts-kategorie	Soll-Bedie-nung	Ist-Bedienung an Schul-tagen	Ist-Bedienung in den Ferien	Bewertung an Schultagen Kategorie A	B	C	Bewertung in den Ferien Kategorie A	B	C
	[Einwohner]	[Fahrtenpaare / Tag]								
Stadt Bad Fallingbostel										
Dorfmark	>3.000	6-12	20	19	x			x		
Mengebostel	200-1.000	3	6	5	x			x		
Vierde	200-1.000	3	7	5	x			x		
Stadt Munster										
Breloh	1.000-3.000	3-6	7	3	x				x	
Ilster	200-1.000	3	11	3	x				x	
Oerrel	200-1.000	3	6	3	x				x	
Trauen	200-1.000	3	8	6	x			x		
Stadt Schneverdingen										
Ehrhorn	200-1.000	3	8	3	x				x	
Großenwede	200-1.000	3	7	4	x			x		
Heber	200-1.000	3	7	3	x				x	
Insel	200-1.000	3	9	3	x				x	
Langeloh	200-1.000	3	8	4	x			x		
Lünzen	200-1.000	3	8	4	x			x		
Schülern	200-1.000	3	8	4	x			x		
Wesseloh	200-1.000	3	10	3	x				x	
Wintermoor	200-1.000	3	20	19	x			x		
Zahrensen	200-1.000	3	9	4	x			x		
Stadt Soltau										
Ahlften	200-1.000	3	6	6	x			x		
Dittmern	200-1.000	3	3	0		x				x
Harber	1.000-3.000	3-6	9	7	x			x		
Hötzingen	200-1.000	3	11	6	x			x		
Meinern	200-1.000	3	5	4	x			x		
Woltem	200-1.000	3	5	4	x			x		
Wolterdingen	1.000-3.000	3-6	19	19	x			x		
Stadt Walsrode										
Altenboitzen	200-1.000	3	11	9	x			x		
Benzen	200-1.000	3	10	6	x			x		
Bockhorn	200-1.000	3	8	7	x			x		
Düshorn	1.000-3.000	3-6	12	10	x			x		
Fulde	200-1.000	3	2	0			x			x
Groß Eilstorf	200-1.000	3	15	11	x			x		
Hamwiede	200-1.000	3	6	3	x				x	
Honerdingen	200-1.000	3	8	5	x			x		
Hünzingen	200-1.000	3	6	3	x				x	
Kirchboitzen	200-1.000	3	12	9	x			x		
Krelingen	200-1.000	3	11	9	x			x		
Nordkampen	200-1.000	3	11	9	x			x		
Schneeheide	200-1.000	3	8	7	x			x		
Stellichte	200-1.000	3	5	3	x				x	
Vethem	200-1.000	3	10	8	x			x		
Westenholz	200-1.000	3	11	9	x			x		
Gemeinde Bispingen										
Behringen	1.000-3.000	3-6	7	4	x				x	
Borstel	200-1.000	3	7	4	x			x		
Hörpel	200-1.000	3	4	4	x			x		
Hützel	200-1.000	3	10	6	x			x		
Steinbeck	200-1.000	3	10	6	x			x		

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

Bewertung des Verkehrsangebotes

Anlage 3-2 (2 von 2)

Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)

Ort	Orts-kategorie	Soll-Bedie-nung	Ist-Bedienung an Schul-tagen	Ist-Bedienung in den Ferien	Bewertung an Schultagen Kategorie A	B	C	Bewertung in den Ferien Kategorie A	B	C	
	[Einwohner]	[Fahrtenpaare / Tag]									
Gemeinde Bomlitz											
Benefeld	1.000-3.000	3-6	19	15	x			x			
Bommelsen	200-1.000	3	5	1	x					x	
Borg	200-1.000	3	15	14	x			x			
Jarlingen	200-1.000	3	7	4	x			x			
Kroge	200-1.000	3	4	1	x					x	
Uetzingen	200-1.000	3	10	6	x			x			
Gemeinde Neuenkirchen											
Brochdorf	200-1.000	3	7	4	x			x			
Delmsen	200-1.000	3	11	12	x			x			
Gilmerdingen	200-1.000	3	5	4	x			x			
Grauen	200-1.000	3	3	4		x		x			
Schwalingen	200-1.000	3	7	4	x			x			
Sprengel	200-1.000	3	7	4	x			x			
Tewel	200-1.000	3	6	4	x			x			
Samtgemeinde Ahlden (GZ Hodenhagen)											
Ahlden (Aller)	1.000-3.000	3-6	8	4	x				x		
Eilte	200-1.000	3	5	3	x				x		
Eickeloh	200-1.000	3	12	7	x			x			
Büchten	200-1.000	3	7	3	x				x		
Grethem	200-1.000	3	7	3	x				x		
Hademstorf	200-1.000	3	12	7	x			x			
Samtgemeinde Rethem (Aller)											
Stöcken	200-1.000	3	13	10	x			x			
Bosse	200-1.000	3	9	8	x			x			
Groß Häuslingen	200-1.000	3	7	7	x			x			
Altenwahlingen	200-1.000	3	7	7	x			x			
Bierde	200-1.000	3	10	6	x			x			
Böhme	200-1.000	3	10	6	x			x			
Samtgemeinde Schwarmstedt											
Bothmer	200-1.000	3	7	4	x			x			
Grindau	200-1.000	3	10	3	x				x		
Buchholz/Aller	1.000-3.000	3-6	9	3	x				x		
Marklendorf	200-1.000	3	9	3	x				x		
Essel	1.000-3.000	3-6	7	3	x				x		
Gilten	200-1.000	3	11	6	x			x			
Nienhagen	200-1.000	3	9	6	x			x			
Norddrebber	200-1.000	3	11	6	x			x			
Suderbruch	200-1.000	3	8	6	x			x			
Hope	200-1.000	3	9	3	x				x		
Lindwedel	1.000-3.000	3-6	19	19	x			x			
Gemeindefreier Bezirk Osterheide											
Oerbke	200-1.000	3	10	4	x			x			1)
Ostenholz	200-1.000	3	5	3	x				x		1)
Ostenholz	200-1.000	3	5	3	x				x		2)

1) nach Bad Fallingbostel

2) nach Walsrode

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

Bewertung des Verkehrsangebotes

Anlage 3-3 (1 von 2)

Verbindungsqualität I (Reisezeit in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)

Ort	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten <1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	Bewertung Kategorie A	B	C
	[min]	[min]	[min]						
Stadt Bad Fallingbostel									
Dorfmark	8	12	14	20	0	0	x		
Mengebostel	12	18	20	1	2	5			x
Vierde	4	6	7	0	3	6			x
Stadt Munster									
Breloh	5	8	9	4	0	3		x	
Ilster	5	8	9	3	0	8		x	
Oerrel	10	15	17	3	0	5		x	
Trauen	11	17	19	3	0	7		x	
Stadt Schneverdingen									
Ehrhorn	15	23	26	2	0	7			x
Großenwede	9	14	15	4	0	7		x	
Heber	8	12	14	7	0	0	x		
Insel	6	9	10	3	0	7		x	
Langeloh	9	14	15	3	0	5		x	
Lünzen	11	17	19	5	1	6		x	
Schülern	6	9	10	4	1	3		x	
Wesseloh	11	17	19	5	3	2		x	
Wintermoor	9	14	15	20	0	0	x		
Zahrensen	5	8	9	8	0	3		x	
Stadt Soltau									
Ahlften	8	12	14	8	0	0	x		
Dittmern	10	15	17	0	1	2			x
Harber	9	14	15	3	0	5		x	
Hötzingen	14	21	24	5	0	6		x	
Meinern	10	15	17	0	0	5			x
Woltem	13	20	22	0	0	5			x
Wolterdingen	7	11	12	19	0	0	x		
Stadt Walsrode									
Altenboitzen	11	17	19	10	0	1	x		
Benzen	7	11	12	11	0	0	x		
Bockhorn	11	17	19	1	6	1		x	
Düshorn	8	12	14	3	9	0		x	
Fulde	9	14	15	2	0	0	x		
Groß Eilstorf	12	18	20	6	1	8		x	
Hamwiede	15	23	26	4	1	1		x	
Honerdingen	3	4	5	2	8	3		x	
Hünzingen	9	14	15	3	2	1		x	
Kirchboitzen	10	15	17	8	3	1	x		
Krelingen	14	21	24	5	0	6		x	
Nordkampen	18	27	31	2	0	8			x
Schneeheide	8	12	14	8	0	0	x		
Stellichte	14	21	24	3	2	0	x		
Vethem	15	23	26	0	0	10			x
Westenholz	14	21	24	0	1	10			x
Gemeinde Bispingen									
Behringen	6	9	10	5	2	0	x		
Borstel	5	8	9	2	0	6			x
Hörpel	11	17	19	3	1	1		x	
Hützel	4	6	7	10	0	1	x		
Steinbeck	7	11	12	10	0	1	x		

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

Bewertung des Verkehrsangebotes

Anlage 3-3 (2 von 2)

Verbindungsqualität I (Reisezeit in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)

Ort	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten <1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	Bewertung Kategorie A	B	C	
	[min]	[min]	[min]							
Gemeinde Bomlitz										
Benefeld	5	8	9	22	0	0	x			
Bommelsen	9	14	15	1	1	4			x	
Borg	8	12	14	15	0	0	x			
Jarlingen	9	14	15	7	1	1	x			
Kroge	6	9	10	1	1	4			x	
Uetzingen	4	6	7	4	1	5		x		
Gemeinde Neuenkirchen										
Brochdorf	3	4	5	0	2	5			x	
Delmsen	2	3	4	13	0	0	x			
Gilmerdingen	3	4	5	4	0	3		x		
Grauen	10	15	17	1	0	2		x		
Schwalingen	6	9	10	1	0	6			x	
Sprengel	5	8	9	7	0	1	x			
Tewel	6	9	10	1	0	5			x	
Samtgemeinde Ahlden (GZ Hodenhagen)										
Ahlden (Aller)	5	8	9	6	0	2		x		
Eilte	8	12	14	2	1	2		x		
Eickeloh	5	8	9	9	1	2	x			
Büchten	9	14	15	3	1	3		x		
Grethem	10	15	17	2	2	3		x		
Hademstorf	9	14	15	10	0	2	x			
Samtgemeinde Rethem (Aller)										
Stöcken	3	4	5	4	0	10		x		
Bosse	8	12	14	6	2	1	x			
Groß Häuslingen	6	9	10	2	0	5		x		
Altenwahlingen	5	8	9	6	0	6		x		
Bierde	10	15	17	5	1	4		x		
Böhme	8	12	14	7	0	4		x		
Samtgemeinde Schwarmstedt										
Bothmer	6	9	10	3	0	4		x		
Grindau	3	4	5	6	0	4		x		
Buchholz/Aller	5	8	9	6	1	4		x		
Marklendorf	8	12	14	2	5	3		x		
Essel	4	6	7	1	3	3		x		
Gilten	8	12	14	3	1	7		x		
Nienhagen	11	17	19	6	0	3		x		
Norddrebber	4	6	7	8	1	2	x			
Suderbruch	8	12	14	5	1	2		x		
Hope	9	14	15	8	1	0	x			
Lindwedel	12	18	20	19	0	0	x			
Gemeindefreier Bezirk Osterheide										
Oerbke	4	6	7	10	0	0	x			1)
Ostenholz	17	26	29	0	0	4			x	1)
Ostenholz	18	27	31	1	1	3		x		2)

1) nach Bad Fallingbostel

2) nach Walsrode

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

Bewertung des Verkehrsangebotes

Anlage 3-4

Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare zum Mittelzentrum)

Ort	Orts-kategorie	MZ	Soll-Bedie-nung	Ist-Bedienung an Schul-tagen	Ist-Bedienung in den Ferien	Bewertung an Schultagen			Bewertung in den Ferien		
						Kategorie			Kategorie		
	[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]			A	B	C	A	B	C
Ahlden (Aller)	1.000-3.000	Walsrode	3-6	7	4	x				x	
Bad Fallingbostel	>3.000	Soltau	6-12	20	19	x			x		
Bad Fallingbostel	>3.000	Walsrode	6-12	21	20	x			x		
Benefeld	1.000-3.000	Walsrode	3-6	17	15	x			x		
Bispingen	1.000-3.000	Soltau	3-6	12	11	x			x		
Bispingen	1.000-3.000	Munster	3-6	9	6	x				x	
Bomlitz	1.000-3.000	Soltau	3-6	14	13	x			x		
Bomlitz	1.000-3.000	Walsrode	3-6	18	18	x			x		
Buchholz/Aller	1.000-3.000	Walsrode	3-6	9	3	x				x	
Dorfmark	>3.000	Soltau	6-12	20	19	x			x		
Dorfmark	>3.000	Walsrode	6-12	20	19	x			x		
Hodenhagen	1.000-3.000	Walsrode	3-6	20	19	x			x		
Lindwedel	1.000-3.000	Walsrode	3-6	20	19	x			x		
Neuenkirchen	1.000-3.000	Soltau	3-6	11	6	x				x	
Neuenkirchen	1.000-3.000	Rotenburg (W.)	3-6	12	12	x			x		
Rethem (Aller)	1.000-3.000	Walsrode	3-6	7	5	x				x	
Rethem (Aller)	1.000-3.000	Nienburg	3-6	7	9	x			x		
Rethem (Aller)	1.000-3.000	Verden	3-6	9	8	x			x		
Schneverdingen	>3.000	Soltau	6-12	19	19	x			x		
Schneverdingen	>3.000	Buchholz i.d.N.	6-12	19	19	x			x		
Schneverdingen	>3.000	Rotenburg (W.)	6-12	19	19	x			x		
Schwarmstedt	>3.000	Walsrode	6-12	19	19	x			x		
Wietzendorf	>3.000	Soltau	6-12	11	6		x			x	
Wietzendorf	>3.000	Munster	6-12	9	6		x			x	

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

Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare vom Mittelzentrum zum Mittelzentrum)

Ort	Orts-kategorie	MZ	Soll-Bedie-nung	Ist-Bedienung an Schul-tagen	Ist-Bedienung in den Ferien	Bewertung an Schultagen			Bewertung in den Ferien		
						Kategorie			Kategorie		
	[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]			A	B	C	A	B	C
Munster	>3.000	Soltau	6-12	9	9		x			x	
Munster	>3.000	Walsrode	6-12	11	8		x			x	
Munster	>3.000	Buchholz i.d.N.	6-12	13	10	x				x	
Munster	>3.000	Winsen	6-12	9	9		x			x	
Munster	>3.000	Uelzen	6-12	9	9		x			x	
Soltau	>3.000	Walsrode	6-12	19	19	x			x		
Soltau	>3.000	Verden	6-12	11	11		x			x	
Soltau	>3.000	Rotenburg (W.)	6-12	19	19	x			x		
Soltau	>3.000	Buchholz i.d.N.	6-12	19	19	x			x		
Soltau	>3.000	Winsen	6-12	19	19	x			x		
Walsrode	>3.000	Langenhagen	6-12	20	20	x			x		
Walsrode	>3.000	Nienburg	6-12	20	20	x			x		
Walsrode	>3.000	Verden	6-12	13	12	x				x	
Walsrode	>3.000	Rotenburg (W.)	6-12	20	20	x			x		

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

Bewertung des Verkehrsangebotes

Anlage 3-5

Verbindungsqualität II (Reisezeit zum Mittelzentrum)

Ort	MZ	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten <1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	Bewertung Kategorie A	B	C
		[min]	[min]	[min]						
Ahlden (Aller)	Walsrode	16	24	27	1	3	3		x	
Bad Fallingbostel	Soltau	19	29	32	20	0	0	x		
Bad Fallingbostel	Walsrode	9	14	15	20	1	0	x		
Benefeld	Walsrode	11	17	19	14	1	4		x	
Bispingen	Soltau	17	26	29	6	3	3		x	
Bispingen	Munster	17	26	29	5	2	3		x	
Bomlitz	Soltau	18	27	31	0	0	14			x
Bomlitz	Walsrode	13	20	22	9	6	3		x	
Buchholz/Aller	Walsrode	21	32	36	1	2	6			x
Dorfmark	Soltau	12	18	20	20	0	0	x		
Dorfmark	Walsrode	16	24	27	20	0	0	x		
Hodenhagen	Walsrode	11	17	19	20	0	0	x		
Lindwedel	Walsrode	28	42	48	20	0	0	x		
Neuenkirchen	Soltau	10	15	17	3	0	6		x	
Neuenkirchen	Rotenburg (W.)	26	39	44	0	0	10			x
Rethem (Aller)	Walsrode	17	26	29	3	0	10			x
Rethem (Aller)	Nienburg	30	45	51	1	2	4		x	
Rethem (Aller)	Verden	24	36	41	8	0	1	x		
Schneverdingen	Soltau	18	27	31	19	0	0	x		
Schneverdingen	Buchholz i.d.N.	32	48	54	21	0	0	x		
Schneverdingen	Rotenburg (W.)	30	45	51	0	0	21			x
Schwarmstedt	Walsrode	22	33	37	20	0	0	x		
Wietzendorf	Soltau	16	24	27	3	0	8		x	
Wietzendorf	Munster	23	35	39	0	0	9			x

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

Verbindungsqualität II (Reisezeit vom Mittelzentrum zum Mittelzentrum)

Ort	MZ	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten <1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	Bewertung Kategorie A	B	C
		[min]	[min]	[min]						
Munster	Soltau	20	30	34	9	0	0	x		
Munster	Walsrode	36	54	61	8	0	3		x	
Munster	Buchholz i.d.N.	54	81	92	9	0	4		x	
Munster	Winsen	47	71	80	0	8	2		x	
Munster	Uelzen	34	51	58	11	0	0	x		
Soltau	Walsrode	24	36	41	19	0	0	x		
Soltau	Verden	41	62	70	4	0	8		x	
Soltau	Rotenburg (W.)	40	60	68	0	0	25			x
Soltau	Buchholz i.d.N.	46	69	78	21	0	0	x		
Soltau	Winsen	45	68	77	0	0	22			x
Walsrode	Langenhagen	36	54	61	20	0	0	x		
Walsrode	Nienburg	47	71	80	0	1	20			x
Walsrode	Verden	28	42	48	0	0	13			x
Walsrode	Rotenburg (W.)	35	53	60	0	0	20			x

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

Anlage 3-6

Bewertung des Verkehrsangebotes

Bedienungsqualität III (Fahrtenpaare zum Oberzentrum)

Ort	Orts-kategorie	OZ	Soll-Bedie-nung	Ist-Bedienung an Schul-tagen	Ist-Bedienung in den Ferien	Bewertung an Schultagen Kategorie A	B	C	Bewertung in den Ferien Kategorie A	B	C
	[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]								
Ahlden (Aller)	1.000-3.000	Hannover	3-6	7	6	x				x	
Bad Fallingbostel	>3.000	Bremen	6-12	22	22	x			x		
Bad Fallingbostel	>3.000	Celle	6-12	26	26	x			x		
Bad Fallingbostel	>3.000	Hamburg	6-12	17	17	x			x		
Bad Fallingbostel	>3.000	Hannover	6-12	20	20	x			x		
Bispingen	1.000-3.000	Celle	3-6	10	9	x			x		
Bispingen	1.000-3.000	Hamburg	3-6	12	12	x			x		
Bispingen	1.000-3.000	Lüneburg	3-6	9	8	x			x		
Bomlitz	1.000-3.000	Bremen	3-6	14	14	x			x		
Bomlitz	1.000-3.000	Celle	3-6	16	16	x			x		
Bomlitz	1.000-3.000	Hamburg	3-6	14	14	x			x		
Bomlitz	1.000-3.000	Hannover	3-6	15	14	x			x		
Buchholz/Aller	1.000-3.000	Hannover	3-6	7	3	x				x	
Dorfmark	1.000-3.000	Hannover	3-6	20	20	x			x		
Düshorn	1.000-3.000	Hannover	3-6	10	10	x			x		
Harber	1.000-3.000	Hamburg	3-6	14	7	x			x		
Hodenhagen	1.000-3.000	Celle	3-6	20	19	x			x		
Hodenhagen	1.000-3.000	Hamburg	3-6	17	17	x			x		
Hodenhagen	1.000-3.000	Hannover	3-6	20	20	x			x		
Lindwedel	1.000-3.000	Hannover	3-6	20	20	x			x		
Neuenkirchen	1.000-3.000	Bremen	3-6	10	9	x			x		
Neuenkirchen	1.000-3.000	Celle	3-6	9	7	x			x		
Neuenkirchen	1.000-3.000	Hamburg	3-6	10	10	x			x		
Rethem (Aller)	1.000-3.000	Bremen	3-6	9	9	x			x		
Rethem (Aller)	1.000-3.000	Hannover	3-6	17	17	x			x		
Schneverdingen	>3.000	Hamburg	6-12	18	18	x			x		
Schwarmstedt	>3.000	Celle	6-12	20	20	x			x		
Schwarmstedt	>3.000	Hannover	6-12	20	19	x			x		
Wietzendorf	>3.000	Celle	6-12	7	6		x			x	
Wietzendorf	>3.000	Hamburg	6-12	10	6		x			x	
Wietzendorf	>3.000	Hannover	6-12	9	6		x			x	
Wietzendorf	>3.000	Lüneburg	6-12	9	6		x			x	
Wolterdingen	1.000-3.000	Hamburg	3-6	18	18	x			x		

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

Bedienungsqualität III (Fahrtenpaare Mittelzentrum - Oberzentrum)

Ort	Orts-kategorie	OZ	Soll-Bedie-nung	Ist-Bedienung an Schul-tagen	Ist-Bedienung in den Ferien	Bewertung an Schultagen Kategorie A	B	C	Bewertung in den Ferien Kategorie A	B	C
	[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]								
Munster	>3.000	Bremen	6-12	11	11		x			x	
Munster	>3.000	Celle	6-12	10	10		x			x	
Munster	>3.000	Hamburg	6-12	17	17	x			x		
Munster	>3.000	Hannover	6-12	17	17	x			x		
Munster	>3.000	Lüneburg	6-12	9	9		x			x	
Soltau	>3.000	Bremen	6-12	13	13	x			x		
Soltau	>3.000	Celle	6-12	17	17	x			x		
Soltau	>3.000	Hamburg	6-12	19	19	x			x		
Soltau	>3.000	Hannover	6-12	19	19	x			x		
Soltau	>3.000	Lüneburg	6-12	20	20	x			x		
Walsrode	>3.000	Bremen	6-12	24	24	x			x		
Walsrode	>3.000	Celle	6-12	28	28	x			x		
Walsrode	>3.000	Hamburg	6-12	18	18	x			x		
Walsrode	>3.000	Hannover	6-12	19	19	x			x		
Walsrode	>3.000	Lüneburg	6-12	22	22	x			x		

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

Anlage 3-7

Bewertung des Verkehrsangebotes

Verbindungsqualität III (Reisezeit zum Oberzentrum)

Ort	OZ	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten <1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	Bewertung Kategorie A	B	C
		[min]	[min]	[min]						
Ahlden (Aller)	Hannover	47	71	80	4	2	1		x	
Bad Fallingbostel	Bremen	55	83	94	0	7	22			x
Bad Fallingbostel	Celle	44	66	75	0	1	28			x
Bad Fallingbostel	Hamburg	63	95	107	1	15	1		x	
Bad Fallingbostel	Hannover	43	65	73	20	0	0	x		
Bispingen	Celle	58	87	99	0	0	10			x
Bispingen	Hamburg	47	71	80	0	0	13			x
Bispingen	Lüneburg	40	60	68	0	2	7			x
Bomlitz	Bremen	57	86	97	0	0	14			x
Bomlitz	Celle	53	80	90	0	0	16			x
Bomlitz	Hamburg	67	101	114	0	0	14			x
Bomlitz	Hannover	53	80	90	5	4	6		x	
Buchholz/Aller	Hannover	33	50	56	0	3	4			x
Dorfmark	Hannover	44	66	75	19	1	0	x		
Düshorn	Hannover	44	66	75	0	0	11			x
Harber	Hamburg	50	75	85	0	0	14			x
Hodenhagen	Celle	43	65	73	1	1	19			x
Hodenhagen	Hamburg	73	110	124	1	16	1		x	
Hodenhagen	Hannover	40	60	68	20	0	0	x		
Lindwedel	Hannover	32	48	54	20	0	0	x		
Neuenkirchen	Bremen	67	101	114	1	2	7			x
Neuenkirchen	Celle	56	84	95	0	0	9			x
Neuenkirchen	Hamburg	64	96	109	1	4	5		x	
Rethem (Aller)	Bremen	48	72	82	6	1	5		x	
Rethem (Aller)	Hannover	51	77	87	6	1	10		x	
Schneverdingen	Hamburg	55	83	94	21	0	0	x		
Schwarmstedt	Celle	35	53	60	1	0	19			x
Schwarmstedt	Hannover	35	53	60	20	0	0	x		
Wietzendorf	Celle	42	63	71	0	0	9			x
Wietzendorf	Hamburg	60	90	102	0	0	11			x
Wietzendorf	Hannover	58	87	99	0	0	10			x
Wietzendorf	Lüneburg	55	83	94	0	0	11			x
Wolterdingen	Hamburg	55	83	94	21	0	0	x		

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

Verbindungsqualität III (Mittelzentrum - Oberzentrum)

Ort	OZ	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten <1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	Bewertung Kategorie A	B	C
		[min]	[min]	[min]						
Munster	Bremen	70	105	119	7	1	6		x	
Munster	Celle	50	75	85	7	3	0	x		
Munster	Hamburg	60	90	102	0	8	10			x
Munster	Hannover	65	98	111	15	0	2	x		
Munster	Lüneburg	48	72	82	9	2	1	x		
Soltau	Bremen	58	87	99	10	0	3		x	
Soltau	Celle	45	68	77	0	0	17			x
Soltau	Hamburg	56	84	95	21	0	0	x		
Soltau	Hannover	52	78	88	19	0	0	x		
Soltau	Lüneburg	52	78	88	0	8	13			x
Walsrode	Bremen	53	80	90	1	3	26			x
Walsrode	Celle	49	74	83	1	0	27			x
Walsrode	Hamburg	65	98	111	1	15	2		x	
Walsrode	Hannover	43	65	73	19	0	0	x		
Walsrode	Lüneburg	66	99	112	0	9	13			x

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

VNO-Haltestellenkonzept

erarbeitet von:

VNO
Verkehrsgesellschaft
Nord-Ost-Niedersachsen mbH

April 2018

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung / Zielsetzung…….. 3

2. Zusammenfassung…… 5

3. Fördermöglichkeiten…….. 7
   - 3.1 ÖPNV-Förderprogramm 2017ff des Landes Niedersachsen…….. 7
   - 3.2 Förderung über Mittel nach § 7b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes…….. 8

4. Barrierefreier ÖPNV: Gesetzliche Grundlagen…… 9

5. Personengruppen mit eingeschränkter Mobilität und ihre spezifischen Probleme bei der Nutzung des ÖPNV…….. 10

6. Anforderungen an die barrierefreie Planung, Gestaltung und Ausstattung von Haltstellen…….. 11
   - 6.1 Systemische Abstimmung von Haltestelle und Fahrzeug…….. 11
   - 6.2 Bewegungsraum auf Haltestellen-Wartflächen…….. 12
   - 6.3 Barrierefreie Zuwegung und Auffindbarkeit von Bushaltestellen…… 12
   - 6.4 Sonstige Elemente der Haltestellenausstattung…… 13
   - 6.5 Haltestellentypen und Anfahrbarkeit…… 13

7. Barrierefreie Haltestellen: Standards und Empfehlungen…… 16
   - 7.1 Grundlagen…….. 16
   - 7.2 Baulicher Mindeststandard und weitere Empfehlungen…….. 16
     - 7.2.1 Mindeststandards…….. 17
     - 7.2.2 Erweiterte Standards…….. 21
     - 7.2.3 Kriterien zur Bestimmung von Ausnahmetatbeständen…….. 22
   - 7.3 Fahrgastinformation an Haltestellen…… 23
     - 7.3.1 Elemente der Fahrgastinformation an Bushaltestellen und das Zwei-Sinne-Prinzip..…. 23
     - 7.3.2 Allgemeine Anforderungen für barrierefreie Informationen visueller und akustischer Art an Bushaltestellen…… 24
       - (1) Barrierefreie visuelle Gestaltung statischer Fahrgastinformationselemente…… 24
       - (2) Anforderungen an akustische Informationen an Bushaltestellen…… 25
     - 7.3.3 Haltestellenmast / Haltestellenschild…….. 26
     - 7.3.4 Fahrplanaushänge…….. 30
     - 7.3.5 Dynamische Fahrgast-Informations-Systeme (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 nseine Empfehlungen zur Gestaltung von Haltstellen notwendig geworden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Zusammenfassung

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

Gesetzliche Grundlagen

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

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

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

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

Barrierefreie Haltestellen > Bauliche Gestaltung

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

Für einen möglichst niveaugleichen Ein- und Ausstieg in das Fahrzeug sind Haltestellen und Fahrzeuge aufeinander abzustimmen. Als Mindesthöhe des Bordes werden 16 cm empfohlen. Bei reinen Bürgerbushaltestellen kann von dieser Mindesthöhe abgewichen werden, allerdings kann dies dazu führen, dass keine Förderung durch die Landesnahverkehrsgesellschaft erfolgt. Die Spaltbreite zwischen Fahrzeugboden und Bussteigkante sollte nicht mehr als 5 cm betragen. Für die Reduzierung der Spaltbreite zwischen Wagenkasten und Wartefläche wird die Verwendung von Haltestellenborden aus Formsteinen empfohlen, sog. Sonderborde.

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

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

Haltestellenbereiche sollten allgemein gut ausgeleuchtet werden.

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

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

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

Fahrgastinformation an Bushaltestellen

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

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

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

Priorisierung und zeitlicher Umsetzungsplan

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

- Ort/Stadtteil 200 – 1.000 Einw. > 1 barrierefreie Haltstelle
- 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:

	Bedienung (Fahrtenpaare mo-fr ganzjährig)			
Ortslage	**≥ 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.

Haltestellenaufnahme / Haltestellen-Kataster

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

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

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

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

3. Fördermöglichkeiten

3.1 ÖPNV-Förderprogramm 2017ff des Landes Niedersachsen

Im Merkblatt der LNVG „ÖPNV-Förderprogramm 2017 ff des Landes Niedersachsen. Vereinfachtes Antragsverfahren für Bushaltestellen mit geringen Investitionskosten von weniger als 50.000 €. Erläuterung und Verfah-

ren“, Stand 03/2017, sind die grundlegenden Voraussetzungen und Elemente für die Beantragung von Fördermitteln im Zuge des vereinfachten Antragsverfahrens benannt.

Danach sind die Ziele des vereinfachten Antragsverfahrens für Bushaltestellen:
- Beachtung der Bedürfnisse im ländlichen Raum;
- Aufwandsreduzierung bei der Antragstellung;
- Zusammenführung von höchstens 8 Einzelmaßnahmen <50.000 €, die innerhalb eines Haushaltsjahres umzusetzen sind.

Aus dem Förderprogramm sind Neu-, Um- und Ausbauten einschließlich Verlegungen sowie Grunderneuerungen von Haltestellen förderfähig. Die Haltestellen sind insbesondere barrierefrei herzustellen und zeitgemäß auszustatten. Verlegungen von Haltestellen sind dann förderfähig, wenn Barrierefreiheit nur so hergestellt werden kann oder wenn die aus Gründen der Verkehrssicherheit erfolgt.
Die Gesamtausgabe dürfen je Einzelhaltestelle 50.000 € nicht überschreiten – für Einzelvorhaben, die über diesen Betrag liegen, ist ein Einzelantrag vorzulegen. Die Zuwendungssumme soll mindestens 25.000 € je Antrag betragen. Je Antrag dürfen maximal 8 Einzelhaltestellen beantragt werden. Dabei gelten gegenüberliegende Haltestellen gleichen Namens im vereinfachten Verfahren als jeweils eine Haltestelle! Kreisangehörige Städte und Gemeinden können pro Jahr maximal ein Antrag genehmigt bekommen.

In Abhängigkeit von Lage, Funktion und Bedeutung der Haltestelle sind folgende Einzelbestandteile förderfähig:
- Warteflächen für Fahrgäste;
- Busbuchten (nur bei verkehrstechnischem Bedarf);
- Borde für Niederflurbusse;
- DIN-konforme Blindenleitsysteme;
- Haltestellenschilder;
- Fahrgastunterstand bei Haltestellen mit mehr als 10 Einsteigern täglich mit
  # Abfallbehälter
  # Informationsvitrine (Fahrplanaushang, Umgebungsplan, Liniennetzplan, Tarifzonen)
- Beleuchtungsanlage (im Fahrgastunterstand integriert oder außerhalb des FGU im Warteflächenbereich;
- kleinere erforderliche Anpassungen an das Umfeld in Lage und Höhe;
- Fahrradabstellbügel auf der befestigten Wartefläche, ein Bedarf von mehr als 3 Bügeln ist durch Zählungen nachzuweisen.
- Zuwendungsfähige Ausgaben sind auch erforderliche Grunderwerbsausgaben.

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

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

Weitergehende Informationen sind dem LNVG-Merkblatt zu entnehmen.

3.2 Förderung über Mittel nach § 7b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes

Seit der Neufassung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) zum 01.01.2017 stehen den ÖPNV-Aufgabenträgern zusätzliche finanzielle Mittel nach § 7a „Ausgleichszahlungen für die Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im straßengebundenen öffentlichen Personenverkehr“ und nach §7b „Finanzielle Unterstützung für die Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personenverkehrs“ zur Verfügung. Nach §7b Abs. 2 sollen die Mittel insbesondere für die Entwicklung von flexiblen Bedienformen verwendet werden. Sie dürfen aber auch für Maßnahmen eingesetzt werden, mit denen der ÖPNV qualitativ und quantitativ weiterentwickelt wird. In der Begründung zum Gesetzesentwurf werden ausdrücklich Investitionen in die Infrastruktur, z.B. die Herstellung von Barrierefreiheit, genannt. (vgl. Niedersächsischer Landtag, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/5836, Okt. 2016, S. 18).
Damit können ÖPNV-Aufgabenträger aus den Mitteln nach § 7b also auch Haltestellenmaßnahmen finanziell fördern. Ob ein ÖPNV-Aufgabenträger die Mittel nach §7b auch für eine Förderung von Haltestellenvorhaben nutzt und - wenn ja – in welcher Höhe bleibt der Entscheidung vor Ort überlassen.

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

4. Barrierefreier ÖPNV: Gesetzliche Grundlagen

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

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

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

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

Die Länder können nach § 62 Abs. 2 PBefG den im § 8 Abs. 3 PBefG genannten Zeitpunkt der Zielerreichung abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen. Allerdings müssen die Gründe für diese Ausnahmetatbestände nachweislich technisch oder wirtschaftlich unumgänglich sein. Von dieser Möglichkeit hat das Land Niedersachsen bislang keinen Gebrauch gemacht.
Wie bereits in der Einleitung erwähnt, sind die Aufgabenträger Adressaten des PBefG und seiner Normierung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV. Dagegen ergeben sich für Straßenbaulastträger aus den Bestimmungen des § 8 Abs. 3 PBefG keine unmittelbaren Pflichten!

„Vollständige Barrierefreiheit“ stellt einen unbestimmten Rechtsbegriff dar. In der Praxis ist die Umsetzung nicht für alle Gruppen von Menschen mit Beeinträchtigungen im gleichen Maße erreichbar, weil sich die Anforderungen der jeweiligen Personengruppe an die Barrierefreiheit unterscheiden und z.T. sogar widersprechen (s. Kap. 4). „‚Vollständig‘ heißt - sinnvoll und allgemein verstanden - eine möglichst weitgehende Annäherung an eine den aktuell geltenden konkreten fachgesetzlichen Anforderungen entsprechende Gestaltung des ÖPNV im Rahmen der Verhältnismäßigkeit.“ [vgl. Petra de Klein, Rechtliche Rahmenbedingungen, Folie 11]

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

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

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

Personengruppe	Alltagsprobleme bei der ÖPNV-Nutzung
Kleinwüchsige Fahrgäste	○ Erreichbarkeit von Bedienelementen, Automaten, Entwertern, Sprecheinrichtungen und Festhaltemöglichkeiten
Blinde Fahrgäste	○ Auffinden der Haltestelle, Bahnsteigkante, Einstiegstür, Entwerter, Automaten und Bedienelemente ○ Fehlen akustischer und haptischer Informationen (Fahr- und Liniennetzpläne, Ausstiegshaltestelle, Störungsmeldungen) ○ Auswahl der richtigen Linie / des richtigen Fahrtziels an zentralen Haltestellen ○ Gefährdungen, da visuelle Warnsignale nicht wahrnehmbar ○ Verletzungsgefahr durch fehlende Orientierung (Abstürzen, Unterlaufen, Anstoßen)
Sehbehinderte Fahrgäste	○ Je nach Schwere der Beeinträchtigung ähnliche Probleme wie bei blinden Fahrgästen
Gehörlose / ertaubte Fahrgäste	○ Verstehen von Informationen, die nur akustisch erfolgen ○ Gefährdungen, da akustische Signale nicht wahrgenommen werden ○ Verstehen komplexer schriftlicher Texte
Schwerhörige Fahrgäste	○ Je nach Schwere der Beeinträchtigung ähnliche Probleme wie bei gehörlosen Fahrgästen
Rollstuhlnutzende Fahrgäste	○ Zugang zur Haltestelle, Bahnsteigen ○ Einstieg in die Fahrzeuge ○ Aufstellung in den Fahrzeugen ○ Erreichbarkeit von Bedienelementen
Rollatornutzende Fahrgäste	○ Je nach Schwere der Beeinträchtigung ähnlich Probleme wie Rollstuhlnutzende ○ Nutzung der Festhaltemöglichkeiten ○ Fehlen von Sitzplätzen, an denen ein Rollator mitgeführt werden kann ○ Fehlende Sicherungsmöglichkeiten von Rollatoren
Gehbehinderte Fahrgäste	○ Je nach Schwere der Beeinträchtigung ähnlich Probleme wie Rollstuhlnutzende
Greifbehinderte Fahrgäste	○ Bedienung von Tastern, Entwertern, Automaten ○ Benutzung der Festhaltemöglichkeiten
Fahrgäste mit Konzentrations- u. Orientierungsbeeinträchtigung	○ Nichtverstehen von Fahr- und Liniennetzplänen, statischen und dynamischen Informationen sowie von Orientierungshilfen und Warnhinweisen

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

Zu den mobilitätseingeschränkten Menschen im weiteren Sinne gehören auch Fahrgäste mit Kinderwagen oder Gepäck, die ggf. auf Hilfestellung durch Dritte beim Ein- und Aussteigen angewiesen sind oder keinen ausrei-

chenden Abstellplatz im Fahrzeug finden. Auch ältere Fahrgäste zählen zur Gruppe der mobilitätseingeschränkten Personen. Ihnen fällt das Treppensteigen, langes Laufen oder langes Stehen zunehmend schwerer und auch die Standsicherheit ist nur noch eingeschränkt vorhanden. Außerdem gehen auch die Fähigkeit zur Erfassung komplexer Sachverhalte sowie auch die Bereitschaft / Fähigkeit zum Umgang mit moderner Technik mit zunehmendem Alter zurück. Entsprechend wird – unter Beachtung des § 8 Abs. 3 PBefG – empfohlen, bei der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV die Belange von Menschen mit körperlichen, sensorischen und kognitiven Beeinträchtigungen insgesamt zu berücksichtigen, ohne bestimmte Teilgruppen auszunehmen. (vgl. HVV, Leitfaden, 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 dargelegt 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. Größe Unterschiede sind durch eine fahrzeuggebundene Rampe auszugleichen. Für eine selbstständige Nutzung der Rampe durch Rollstuhlfahrer/innen darf die Neigung der Rampe höchstens 12% betragen, da bei größeren Neigungswinkeln die Kippgefahr signifikant ansteigt.

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

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 Übergangssteine 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 Haltstellen-Warteflächen

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

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

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

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

6.3 Barrierefreie Zuwegung und Auffindbarkeit von Bushaltestellen

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

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

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

6.4 Sonstige Elemente der Haltestellenausstattung

Einbauten und Möbilierung 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 Halttestelle reibungslos und gerade (d.h. parallel zum Bord) anfahren können. Außerdem ist auf eine ausreichende Flächenaufteilung zwischen ÖPNV und dem (motorisierten) Individualverkehr im Straßenraum zu achten. Es sollte eine An- und Abfahrtssituation ermöglicht werden, die zu einem möglichen geringen Versatz zwischen Haltestelle und Fahrzeug führt.

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

Die **Haltestelle am Fahrbahnrand** (Abb. 1, S. 9) ermöglicht i.d.R. eine gerade 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 Parkverbotszone, der Anordnung von Halteverbotsschildern oder einer gesicherten Fußgängerquerung (Lichtsignalanlage, Zebrastreifen) kann dieser Nachteil gemindert werden.

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

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

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

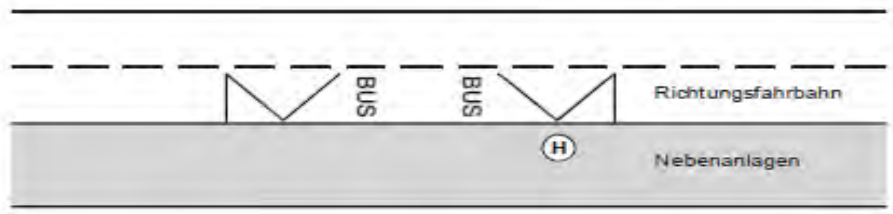


Abbildung 1: Prinzipskizze Haltestelle am Fahrbahnrand

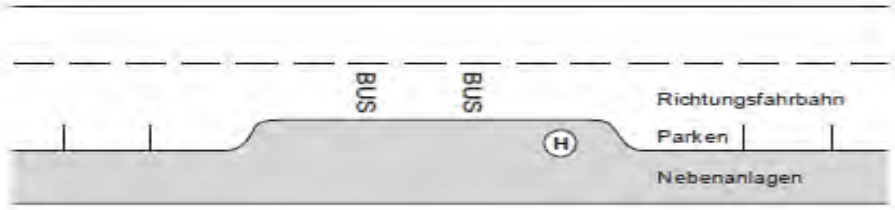


Abbildung 2: Prinzipskizze Buskap

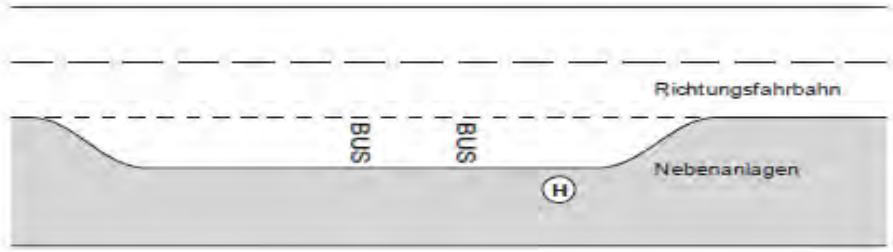


Abbildung 3: Prinzipskizze Busbucht

ZVBN, Haltestellen, S. 6

7. Barrierefreie Haltestellen: Standards und Empfehlungen

7.1 Grundlagen

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

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

7.2 Baulicher Mindeststandard und weitere Empfehlungen

Von der Definition gestaffelter Ausbaukategorien wird abgesehen. Dafür wird ein Mindeststandard für die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen definiert, der nur Vorgaben für die wesentlichen baulichen Merkmale einer barrierefreien Haltstelle 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 Mindeststandrad nicht eingehalten werden kann, sollten möglichst viele Aspekte der Barrierefreiheit umgesetzt werden.

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

7.2.1 Mindeststandards

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

Wartefläche				
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Mindestanforderung**	**Weitere Empfehlung**	**Bezug**
Erreichbarkeit	Wartefläche muss stufenlos erreichbar sein	○ Mindestens ein stufenloser Zugang. ○ Bei größeren Niveauunterschieden sollten Rampen vorhanden sein. ○ Im Zugangsbereich/in Durchgängen muss eine lichte Durchgangsbreite von mind. 1 m eingehalten werden; nur in Ausnahmefällen sind 0,90 m zulässig.	Gehwege sind ausreichend breit anzulegen und zu befestigen. Es sollte eine nutzbare Gehwegbreite von mind. 1,80 m, vorzugsweise von 2 m, eingehalten werden. Bordsteine im Zugangsbereich sollten gem. DIN 32984 abgesenkt werden.	DIN 18040-3 H BVA EAÖ DIN 18040-1
Erreichbarkeit	Rampen müssen verkehrssicher und für mobilitätseingeschränkte Personen barrierefrei nutzbar sein	○ Mindestbreite von Rampen 1,20 m. ○ Längsgefälle max. 6%. ○ Querneigungen unzulässig. ○ An Zu-/Abgängen von Rampen Bewegungsflächen von mind. 1,50 x 1,50 m. ○ Ab 6 m Rampenlänge ist ein Zwischenpodest mit nutzbarer Länge von 1,50 m vorzusehen. ○ In Verlängerung einer Rampe darf keine Treppe angeordnet werden.	Je nach Frequentierung kann bei Rampenlängen > 6 m für die Begegnung von Rollstühlen eine Fläche von 1,80 x 1,80 oder entsprechende Ausweichmöglichkeiten erforderlich werden.	DIN 18040-1 DIN 18040-3
Neigung	Wartefläche ist neigungsarm und mit geringem Quergefälle gestaltet	○ Max. Längsneigung 3%. ○ Querneigung soll lotrecht zur Gehrichtung nicht mehr als 2,5% betragen.	Beträgt die Längsneigung zwischen 3 und 6% sollten im Abstand von max. 10 m ebene Bereiche zum Ausruhen/Abbremsen vorgesehen werden.	DIN 18040-3 H BVA EAÖ
Bodenbelag	Wartefläche verfügt über einen befestigten Belag, der leicht, erschütterungsarm und gefahrlos begeh- und befahrbar ist.	○ Befestigter Oberflächenbelag	Baumaterialien mit ebenen, erschütterungsarmen, rutschfesten sowie fugenlosen bzw. engfugigen Oberflächen (Gehwegplatten, Pflastersteine, Bitumen). Wartefläche sollte vom Seitenraum oder Gehweg visuell unterscheidbar sein.	DIN 18040-3 EAÖ

Wartefläche (Fortsetzung)				
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Mindestanforderung**	**Weitere Empfehlung**	**Bezug**
Bewegungs-fläche	Ausreichende Bewegungs-flächen für Rollstuhlfarer/innen für Richtungswechsel und Rangiervorgänge	○ Mindestflächenbedarf 1,50 x 1,50 m. ○ Diese Mindestfläche muss auch vor Einbauten (FGU) und fahrzeugseitigen Einstiegshil-fen gewährleistet sein. ○ Für den Einsatz von fahrzeug-seitigen Einstiegshilfen (Ram-pen) ist im Bereich der 2. Tür eine anbaufreie Fläche von mind. 2,50 x 2,50 m erforder-lich.	Die nutzbare Breite der Wartefläche beträgt i.d.R. 3 – 4 m, sollte jedoch die Mindestbreite von 2,50 m nicht unterschreiten, insbe-sondere nicht an der 2. Tür. Bei starkem Fahrgastauf-kommen oder bei hohem Fahrgastlängsverkehr sind größere Breiten erforderlich. 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 beson-dere Voraussetzungen. Auch die eingesetzten Fahrzeuge müssen Türsys-teme aufweisen, die mit dem Sonderbord in Höhe von 22 cm kompatibel sind.	DIN 18040-3 H BVA RASt EAÖ
Bewegungs-fläche	Ausreichende Sicherheits-abstände zu anderen Ver-kehrsflächen	○ Bei hinter der Wartefläche geführten Radwegen ist ein Zuschlag für einen rückseitigen Sicherheitsstreifen von 0,50 m zu berücksichtigen. ○ Bei beengten Verhältnissen kann dieser auf 0,30 m redu-ziert werden.		EAÖ RASt
Bordstein	Reduzierung von Restspalt und –stufe zwischen Halte-stellenbord und Fahrzeug-einstieg. Ein-/Ausstieg mit Rollstuhl/ Rollator soll ohne besonde-re Erschwernis möglich sein	○ Bordsteinhöhe mind. 16 cm (VBN: 15 cm) über Straßenni-veau. ○ Wenn gradlinige und störungs-freie Anfahrt gewährleistet ist, sollte eine Bordhöhe von 18 cm gewählt werden (Buskap, Hal-testelle am Straßenrand). ○ Bei Bordhöhe > 18 cm ist das Bord visuell kontrastierend vom Belag der Wartefläche auszu-führen.	Bei ausreichend langen und gradlinigen Anfahrmöglich-keiten und/oder bei Warte-flächen <2,50 m sollte geprüft werden, ob eine Bordhöhe von 22 cm reali-sierbar ist, um einen Ein-stieg ohne Einstiegshilfen zu ermöglichen. Die Kom-patibilität mit den eingesetz-ten Fahrzeugtypen ist zu beachten. Verwendung von Formstei-nen (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 Sonder-bord zum Einsatz kommen.	RASt H BVA EAÖ

Wartefläche (Fortsetzung)				
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Mindestanforderung**	**Weitere Empfehlung**	**Bezug**
Boden-indikatoren	Der Einstiegsbereich (Tür 1) ist mittels taktiler und visuell kontrastierender Bodenindikatoren auffindbar	○ Warteflächen sind mit Bodenindikatoren auszustatten. Mindestmaße gem. DIN. **Einfachhaltestellen:** ○ Auffindestreifen (mit Rippenprofil parallel zum Bord) mit Tiefe von mind. 60 cm, vorzugsweise 90 cm über die gesamte Breite des Gehwegs. ○ Streifen endet in einem Einstiegsfeld (Rippenprofil parallel zum Bord), das die Position des Einstiegs (Tür 1) markiert. ○ Einstiegsfeld schließt in Fahrtrichtung des Busses unmittelbar an den Mast an. ○ Maße Einstiegsfeld: Breite 120 cm, Tiefe 90 cm; Abstand zum Bord 30 cm. **Mehrfachhaltestellen** ○ Markierung des Haltestellenbereiches durch einen Leitstreifen (Rippenprofil parallel zum Bord) mit Breite von 30 cm über die gesamte Bussteiglänge parallel zur Bordsteinkante. ○ Leitstreifen geht mittig vom Einstiegsfeld ab; Abstand zur Bordsteinkante 60 cm. ○ An Mehrfachhaltestellen ohne feste zweite/dritte Abfahrtsposition sind nur im vorderen Einstiegsbereich Auffindestreifen und Einstiegsfeld erforderlich. ○ Abstand zwischen Bodenindikatoren zu fest installierten Elementen, an denen vorbeigeführt werden soll, darf 60 cm nicht unterschreiten.	Bei Querung eines Radweges ist der Auffindestreifen zu unterbrechen. An (End-)Haltestellen, die nur zum Ausstieg dienen, sind keine Bodenindikatoren notwendig.	DIN 18040-3 DIN 32984

Ausstattung / Möbilierung				
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Mindestanforderung**	**Weitere Empfehlung**	**Bezug**
Haltestellen-mast	Mast wird einheitlich aufgestellt und ermöglicht sehbehinderten Menschen das Auffinden der Tür 1.	○ Mast soll so platziert werden, dass er sich auf Höhe der Fahrzeugfront des haltenden Busses befindet. ○ Mast steht in Fahrtrichtung hinter dem Einstiegsfeld im Schwenkbereich des Langstocks. ○ Abstand zur Bordkante beträgt i.d.R. 50 cm (wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt). Ist die Fahne Richtung Fahrbahn ausgerichtet, dann solle der Abstand erhöht werden. ○ Position des Mastes darf den Mindestflächenbedarf von Rollstühlen nicht einschränken. ○ Zur eindeutigen Unterscheidung von anderen Masten im Straßenraum haben die Haltestellenmasten eine einheitliche Lackierung.	Bei Platzmangel, z.B. Gehweg <2,50 m, direkt angrenzender Bebauung oder topografischen Besonderheiten, kann der Mast auf der fahrbahnabgewandten Seite bzw. an der inneren Leitlinie einer Hauswand platziert werden. Wenn auch dann der Mindestflächenbedarf für Rollstuhlfahrer/innen nicht eingehalten werden kann, sollte eine Verlegung der Haltestelle geprüft werden.	DIN 18040-3 H BVA
Aushang-kasten / Aushang-fahrplan	Aushangfahrplan sollte einheitlich aufgehängt werden und eine akzeptable Lesehöhe für alle Fahrgäste aufweisen.	○ An jeder Haltestelle ist am Haltestellenmast ein Aushangkasten zu befestigen. ○ Höhe zwischen 1 m (Unterkante) und 1,70 m (Oberkante). Mittlere Sichthöhe beträgt dann 1,40 m. ○ Es sollten max. 2 Aushangfahrpläne übereinander angebracht werden. ○ Bei mehr als 2 Fahrplänen ist der Einsatz einer Vitrine oder eines Rondells vorzusehen. In diesem Fall ist zu gewährleisten, dass um den Mast der Mindestflächenbedarf von Rollstühlen von 1, 50 m x 1,50 m eingehalten wird.	An Haltestellen mit Fahrgastunterstand und Informationsvitrine kann der Aushangfahrplan am Mast entfallen. Es ist zu beachten, dass unter dem Aushangfahrplan kein Abfallbehälter angebracht wird.	
Abfallbehälter	Ausstattungselemente müssen stufenlos erreichbar sein. Sie sind visuell kontrastreich und taktil erkennbar zu gestalten.	○ An jeder Haltestelle soll ein Abfallbehälter aufgestellt werden. ○ Befestigungshöhe max. 90 cm (Oberkante) ○ Behälter sollten taktil frühzeitig erkennbar sein.	Abfallbehälter sollten außerhalb der Bewegungsflächen liegen und der Abstand von mind. 60 cm von Bodenindikatoren sollte eingehalten werden. Nur wenn kein anderer Standort möglich ist, sollte der Behälter am Mast angebracht werden. In diesem Fall sind sie vom Einstiegsfeld abgewandt zu montieren. Dies geht allerdings nur, wenn der Aushangfahrplan im FGU angeordnet ist.	BO Kraft §32 DIN 18040-3 H BVA

Ausstattung / Möbilierung (Fortsetzung)				
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Mindestanforderung**	**Weitere Empfehlung**	**Bezug**
Beleuchtung	Ausreichende und blendfreie Beleuchtung	○ Haltestellen sollten ausreichend beleuchtet sein. ○ Anordnung möglichst in unmittelbarer Nähe von Lichtquellen. ○ Ansonsten: Eigene Lichtquelle.	Blendfreie Grundbeleuchtung ohne Schattenbildung. An Straßen ohne Stromversorgung können Solarleuchten eine Alternative darstellen.	DIN 18040-3 EAÖ

7.2.2 Erweiterte Standards

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

Ausstattung / Möbilierung				
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Mindestanforderung**	**Weitere Empfehlung**	**Bezug**
Fahrgastunterstand (FGU)	FGU sind stufenlos erreichbar und bieten ausreichend Aufstellfläche für Rollstühle	○ FGU müssen stufenlos erreichbar sein. ○ Lichte Höhe beträgt 2,25 m. ○ Größe ist so zu bemessen, dass innerhalb des FGU eine einbaufreie Aufstellfläche für Rollstühle von mind. 1,50 x 1,50 m vorgehalten werden kann.	Zur einheitlichen und hindernisfreien Aufstellung des FGU bietet sich der Raum zwischen Haltestellenmast und Bustür 2 an.	DIN 18040-3
	Erforderliche Bewegungsflächen werden freigehalten	○ Zwischen Seitenwänden des FGU und Bordkante ist eine Durchgangsbreite von mind. 1,50 m freizuhalten. ○ FGU dürfen Einsatz von Klapprampen nicht behindern (2,50 m Klapprampe + Bewegungsfläche).	Durchgangsbreite kann z.B. bei baulichen Zwängen auf 1 m reduziert werden, wenn hinter dem FGU mind. 1,50 m Gehwegbreite vorhanden ist und keine Behinderungen für Rampeneinsatz vorliegt. Bei Verzicht auf Seitenscheiben kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.	H BVA EAÖ
	Sicherheitsabstand zu anderen Verkehrsflächen		Hinter dem FGU sollte ein Abstand von 0,50 m zum angrenzenden Radweg oder Gebäude eingehalten werden. Bei beengten Verhältnissen kann das Abstandsmaß auf 0,30 m reduziert werden.	EAÖ
	Blendfreie Beleuchtung	○ FGU ist so zu beleuchten, dass Fahrgastinformation in der Vitrine und bei davor stehenden Fahrgästen lesbar ist.	Beleuchtung des FGU sollte keine Schattenbildung hervorrufen	DIN 32975

Ausstattung / Möbilierung (Fortsetzung)				
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Mindestanforderung**	**Weitere Empfehlung**	**Bezug**
Fahrgast-Unterstand (FGU)	Sitzgelegenheiten sollten in angemessener Höhevorhanden und barrierefrei gestaltet sein.	○ Sitzgelegenheiten sind mit Arm- und Rückenlehn en ausgestattet. ○ Sitzhöhe 46 – 48 cm. ○ Sitzgelegenheiten sind in einer Hälfte des FGU anzuordnen, um ausreichend Aufstellfläche für Rollstühle vorzuhalten. ○ Vor Informationstafeln sind ausreichende Bewegungsflächen freizuhalten.	Sitzgelegenheiten sollten möglichst mit dem Langstock ertastbar und visuell kontrastreich gestaltet sein sowie glatte, waagerecht angebrachte Sitzflächen aufweisen.	DIN 18040-3 H BVA
Statische Fahrgast-information	Freie Zugänglichkeit und akzeptable Lesehöhe für alle Fahrgäste	○ Vitrinen im FGU dürfen nicht über bzw. hinter Sitzgelegenheiten angebracht werden. ○ Maße statische Informationen: 1 m (Unterkante) – 1,70 m (Oberkante) ○ In Vitrinen Informationen unmittelbar hinter Glas angeordnet (< 1 cm) ○ Ausreichende Beleuchtung	Insbesondere bei Informationen mit kleineren Schriftgrößen muss die Möglichkeit der Annäherung gewährleistet sein, um den Einsatz von Lesehilfen zu ermöglichen.	DIN 32975 H BVA
Dynamische Fahrgast-information (DFI)	DFI-Masten sollten einheitlich aufgestellt werden, damit er von sensorisch eingeschränkten Personen systematisch aufgefunden werden kann	○ Zentrale Anordnung auf der Wartefläche. ○ DFI-Mast darf die einbaufreie Fläche von 2,50 x 2,50 m für den Einsatz von Rampen im Bereich der Tür 2 nicht einschränken. ○ Abstand von 60 cm zu Bodenindikatoren ist zu wahren. ○ Anzeigebildschirm ist in Höhe von mind. 2,50 m (Unterkante) zu befestigen und in Richtung Fahrbahn ausgerichtet. ○ Im Ausnahmefall sind 2,30 m anzuwenden.	Der DFI-Mast sollte in Höhe der Tür 2 angeordnet werden. Sofern ein FGU vorhanden ist, sollte der DFI-Mast in der gleichen Flucht von der Rückseite des FGU im Abstand von mind. 1,50 m gesetzt werden. Bei Platzmangel kann der DFI-Mast auch direkt neben dem FGU aufgestellt werden. Ein DFI-Display im FGU sollte mittig oberhalb von Infovitrine und Sitzen angebracht werden.	DIN 32984
Fahrkarten-automat Telefon-/ Notrufsäule Briefkasten	Stufenlose Erreichbarkeit sowie eine visuell kontrastreich und erkennbare Gestaltung.	○ Stufenlose Erreichbarkeit	Elemente sollten außerhalb der Bewegungsflächen liegen und einen Abstand von mind. 60 cm von Bodenindikatoren aufweisen.	DIN 18040-3 DIN 32984

7.2.3 Kriterien zur Bestimmung von Ausnahmetatbeständen

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

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

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

- Straße, an der die Haltestelle liegt, ist für das Befahren von Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeugen nicht geeignet.

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

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

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

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

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

7.3 Fahrgastinformation an Bushaltestellen

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

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

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

Auch im Hinblick auf den diskriminierungsfreien Zugang zu Fahrgastinformation an Haltestellen gilt das Zwei-Sinne-Prinzip: Das Zwei-Sinne-Prinzip soll die Aufnahme von Informationen durch gleichzeitige Vermittlung von Informationen für zwei Sinne so sicherstellen, dass Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen nicht ausgeschlossen werden. Für die Nutzung des ÖPNV müssen mindestens zwei der drei Sinne „Hören, Sehen, Tasten“ bedient werden. [vgl. Agentur Barrierefreiheit/Die Beauftragte der Landesregierung für die Belange der Menschen mit Behinderung in Nordrhein-Westfalen, „Definition ‚Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV‘ zum novellierten Personenbeförderungsgesetz, Web-Seite, 2016, S. 7]
Gemäß dem Zwei-Sinne-Prinzip sind visuelle Fahrgastinformationen blinden Fahrgästen in hörbarer oder fühlbarer Form zur Verfügung zu stellen. Bezüglich der fühlbaren Form bedeutet dies lt. DIN 18040-3, dass schriftliche Informationen sowohl in erhabenen lateinischen Großbuchstaben und arabischen Ziffern (Profilschrift) als auch in Braille-Schrift auszuführen sind. Hintergrund der Vorgabe, neben der Braille- auch die Profilschrift zu verwenden, ist der Umstand, dass nur ca. 35% der blinden Menschen die Brailleschrift beherrschen. Aber auch späterblindete, meist ältere Fahrgäste haben häufig ihre Probleme mit dem Ertasten und Erkennen von Profilschrift. Insofern wäre die akustische Form der Information eine dem Zwei-Sinne-Prinzip angemessene Alternativlösung. [vgl. Karsten Warnke, Arbeitspaket I: Statische Fahrgastinformationen und Printmedien, in: Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. [LAG], Gutachten ‚Barrierefreie Gestaltung von Fahrgastinformationen im HVV“, 2016, S. 14]

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

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

(1) Barrierefreie visuelle Gestaltung statischer Fahrgastinformationselemente

Visuelle Informationen müssen - insbesondere für Sehbehinderte - sicht- und erkennbar sein. Wichtige Einflussfaktoren sind dabei Schriftgröße und Schriftform, der (Leuchtdichte-)Kontrast, die Belichtung / Beleuchtung, die räumliche Anordnung und der Betrachtungsabstand. Blendungen, Spiegelungen und Schattenbildung sind durch geeignete Materialwahl und Anordnung zu vermeiden. [vgl. Peter Woltersdorf, Bauen nach dem 2-Sinne-Prinzip, Neuerungen der DIN 18040, Folienvortrag, gehalten am Fachtag „Wohnen ohne Grenzen“ am 14.06.2013 in Hamburg. Veranstalter Barrierefrei Leben e.V./Hamburger Koordinationsstelle für Wohn-Pflege-Gemeinschaften Stattbau Hamburg]

Bei der Gestaltung der Schriftzeichen und Abstände sollten die Anforderungen der DIN 1450 aus den Bereichen Lesetext bzw. Signalisationstext berücksichtigt werden. Die DIN 32975 nennt für barrierefreie Schriften folgende Merkmale:

- Generell Groß-Klein-Schreibweise in halbfett oder in fett;
- Schriften und Zeichen stehen mit 90-Grad Winkel auf der üblichen Leserichtung (keine Kursivschrift und keine Änderung der Leserichtung);
- Buchstaben berühren sich nicht (d.h. ein Durchschuss gleich/größer Streichstärke zwischen den Buchstaben ist gegeben);
- reine Serifenschriften sind nicht anzuwenden; an einigen Buchstaben (i.d.R. i, j, l, m, n, r) können nach DIN 18040-3 jedoch Serifenabstriche eingesetzt werden.

Ausgeschlossen werden sollte, dass sich helle Objekte auf Schriftflächen spiegeln, da sonst ein Lesen u.U. unmöglich wird.

Eine wichtige Voraussetzung in Bezug auf gute Sichtbarkeit von Schriften ist ein möglichst hoher Kontrast, der nach Böhringer mindestens einen Wert von K > 0,7 haben sollte. Die hellere Kontrastfläche muss dabei einen Reflexionsgrad von mindestens 0,5 aufweisen. Eine zweite wichtige Voraussetzung für eine gute Lesbarkeit ist die ausreichende Größe der Buchstaben. [vgl. Dietmar Böhringer, Barrierefreie Kontraste. Die wichtige, in ihrer Bedeutung unterschätzte DIN 32975 ‚Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung, 2016, S.14]

In der DIN 32975 wird in zwei normativen Anhängen auf diversen Seiten anhand von Formeln, Tabellen und Grafiken dargestellt, wie die erforderlichen Kontraste und Schriftgrößen zu ermitteln sind. Selbst Fachleute haben mit diesem umfangreichen und komplexen Regelwerk größte Mühe. „Die DIN 32975 liefert im Hinblick auf die Lesbarkeit von Beschriftungen ein interessantes, aber sehr kompliziertes Verfahren, das sicherlich dann angewendet werden muss, wenn vom Gericht Gutachten angefordert werden. Entsprechend umgerechnet und angelehnt an die Schweizer Normvorgaben wird die deutsche Forderung, die in der Norm sieben Seiten beansprucht, in zwei kurzen Sätzen zusammengefasst:

- Schriftgröße im gut beleuchteten Innenbereich: 2 cm pro 1 m Leseentfernung;
- Schriftgröße im von Straßenlampen beleuchteten Außenraum: 3 cm pro 1 m Leseentfernung;
- ergänzt wird dies durch die wichtige Forderung: Schriftgröße mindestens 5 mm.“

[Dietmar Böhringer, Barrierefreiheit des ÖPNV für sehbehinderte und blinde Menschen, in: HVV, Probleme von mobilitäts- und sensorisch eingeschränkten Menschen im ÖPNV. Dokumentation der HVV-Fachveranstaltung am 01.12.2014, S. 27]

(2) Akustische Informationen an Bushaltestellen

Im Kapitel 6.3.1 wurde auf das Verhältnis zwischen Elementen der Fahrgastinformation und Zwei-Sinne-Prinzip hingewiesen und es wurden Gründe dargelegt, warum Informationen an Bushaltestellen zur Wahrung des Zwei-Sinne-Prinzips nur über die Sinne Sehen und Hören erfolgen können.

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

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

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

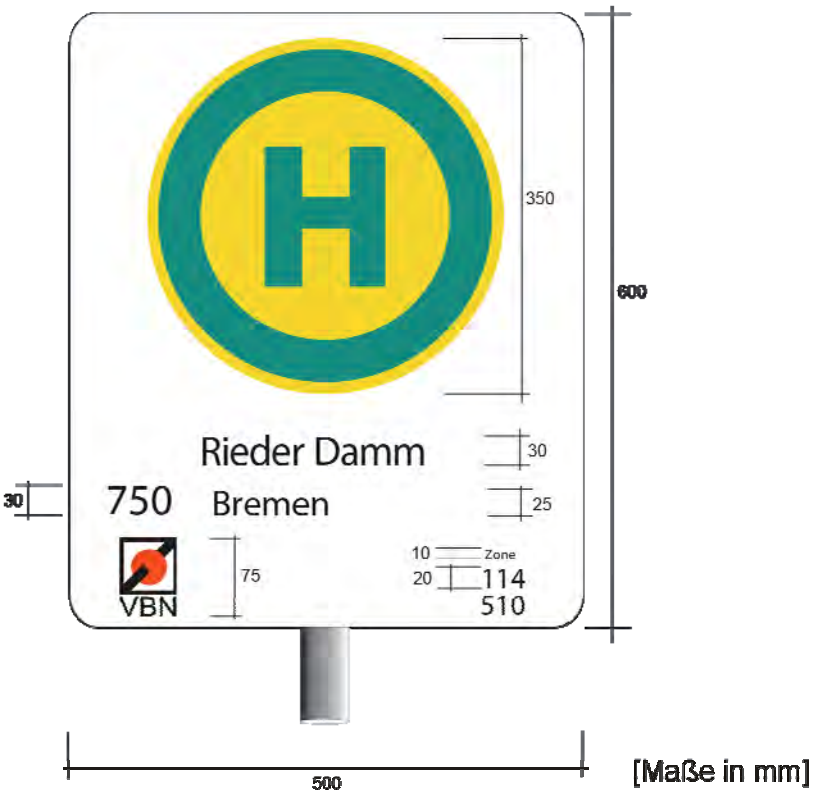
In den ländlich geprägten Räumen der VNO-Landkreise wird – abseits der Städte und Verdichtungsräume - ein hoher Prozentsatz der Haltestellen lediglich von einer Buslinie – häufig mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung – bedient. Die Relation ist eindeutig (Wohnorte – Schulstandort und zurück) und die Zahl der Abfahrten ist so gering, dass eine Vorabinformation des potenziellen Fahrgastes am Wohnstandort notwendig ist. Aufgrund dieser geringen Komplexität des Angebotes in weiten Teilen des VNO-Gebietes und aufgrund von technischen Entwicklungen (s. Kapitel 6.3.6) sollte an den Einfachhaltestellen auf die Installation von Lautsprechern verzichtet werden. Zukunftsweisend und zur Wahrung des Zwei-Sinne-Prinzips sollten jedoch alle ÖPNV-Fahrzeuge im

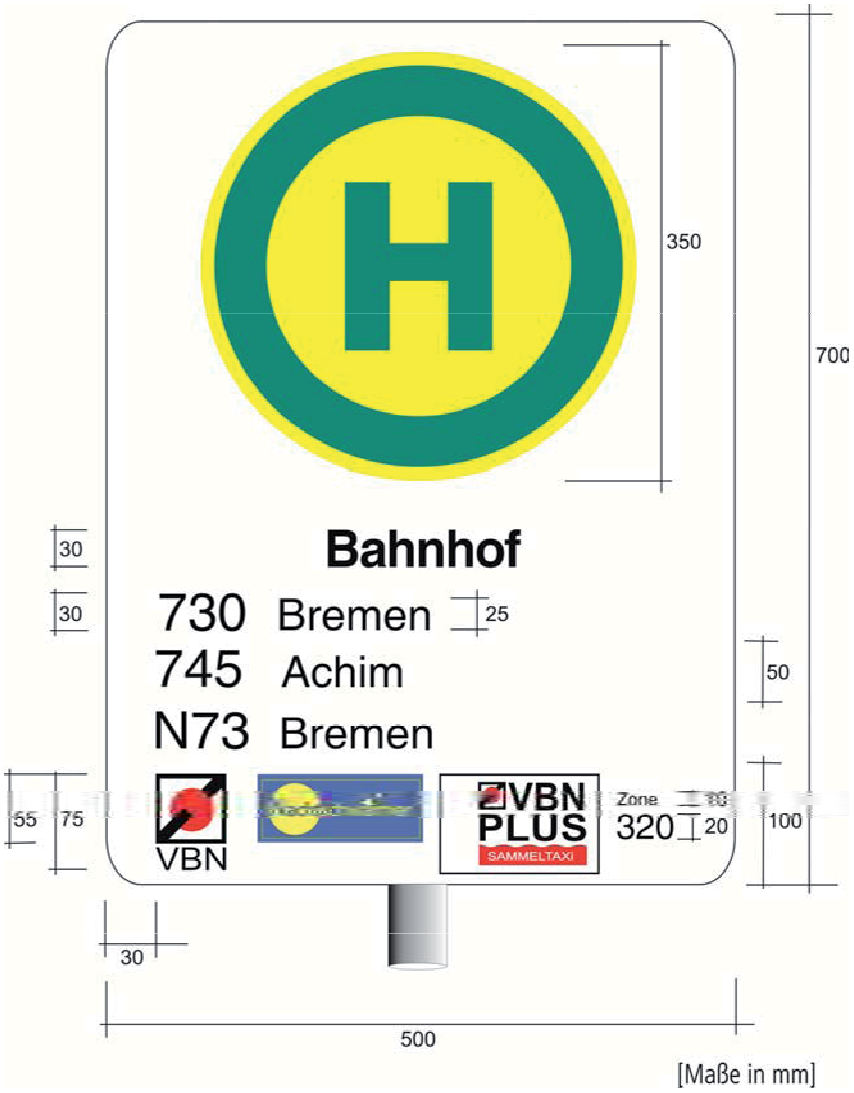
VNO-Gebiet mit Außenlautsprechern ausgestattet werden, die – bei Bedarf - zunächst manuell vom Fahrpersonal bedient werden – bei späteren technischen Entwicklungen bzw. bei Einsatz von App-Lösungen auch für den automatischen Abruf aufgerüstet werden können (s. ebenfalls Kap. 6.3.6).

7.3.3 Haltestellenmast / Haltestellenschild

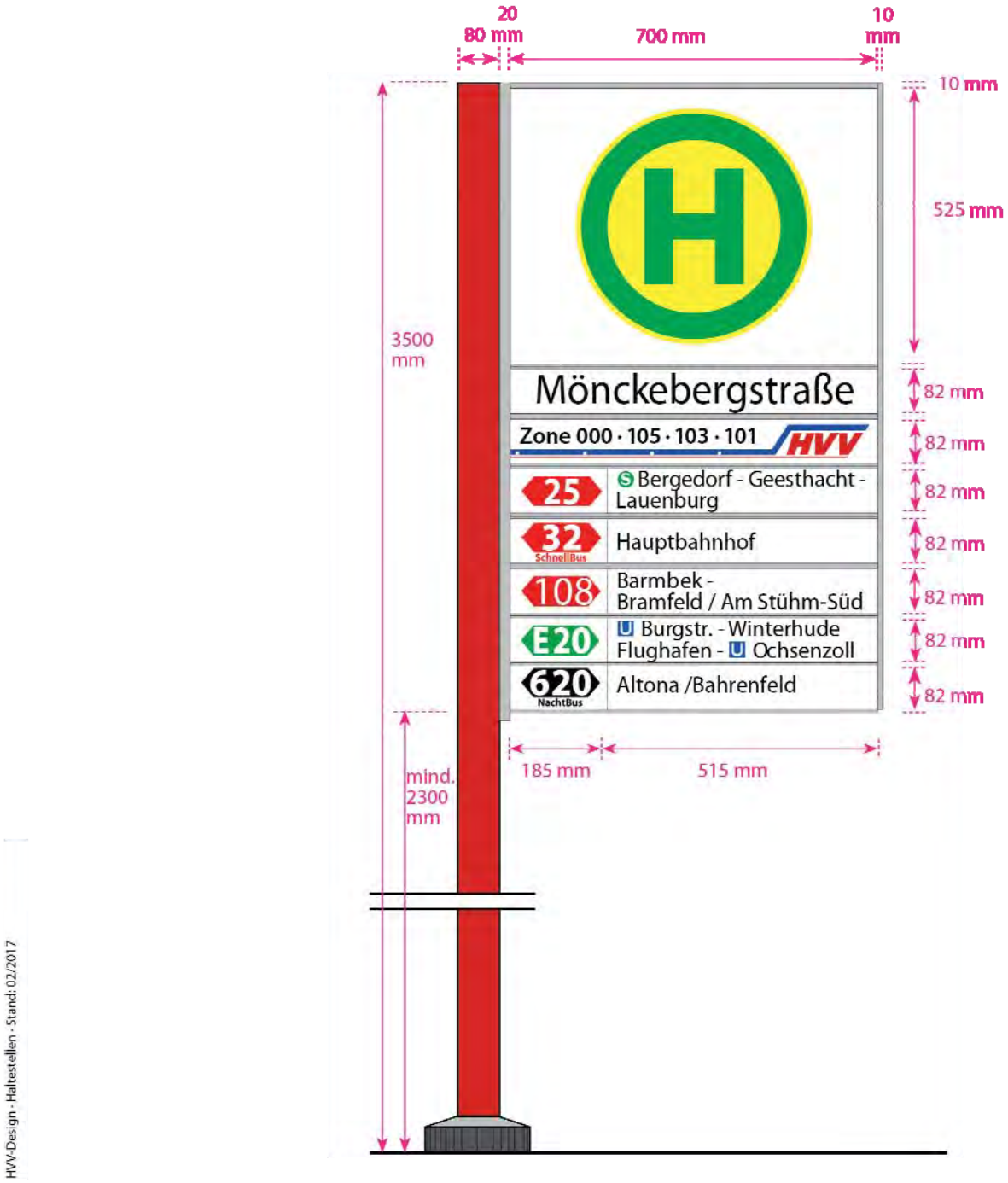
Auch für Haltestellenschilder an Haltestellenmasten gelten die Vorgaben der DIN 32975. Entsprechend müssen auch hier die Schrift- und Bildzeichengrößen im Verhältnis zum Betrachtungsabstand und zur Anbringungshöhe stehen. Wird der in der DIN 32975 festgelegte Referenzwert einer Sehschärfe von Visus 0,1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

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

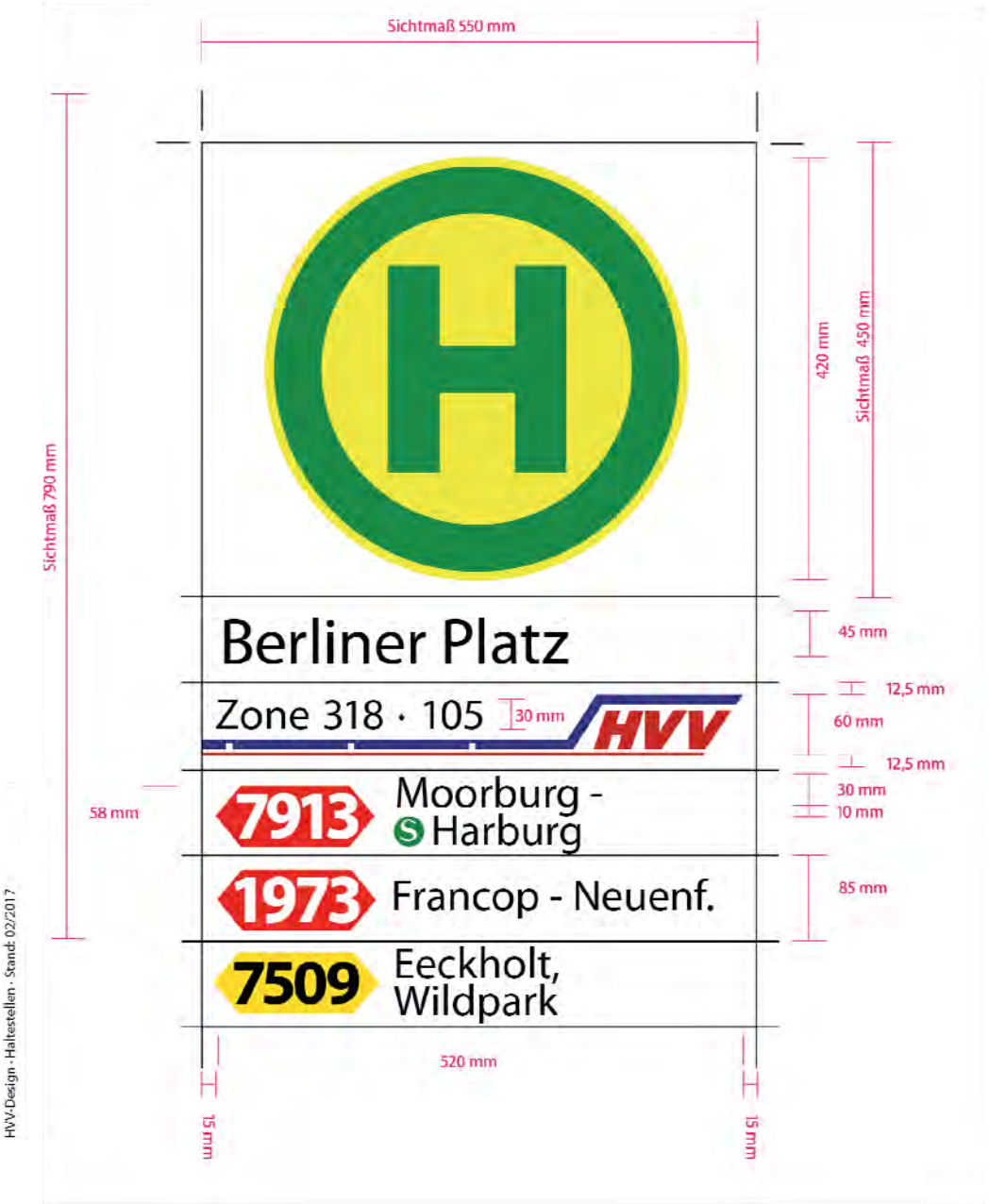




ZVBN/VBN, Haltestellen, S14 und S. 17



HVV Corporate Design Manual 6, Kap. E Haltestellen, S. 26



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

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

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

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

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

Abbildungen aus LAG-Gutachten, S. 28

Als dritter Lösungsansatz zur Einhaltung des Zwei-Sinne-Prinzips für die Fahrgastinformation an Bushaltestellen kämen das akustische Abrufen der Informationen des Haltestellenschildes oder von DFI-Anlagen in Frage. [vgl. Warnke, AP I Statische Fahrgastinformationssysteme, in: LAG, Gutachten, S. 28 und S. 29].
Zur Thematik „Abrufen akustischer Informationen“ siehe auch die Kap. 6.3.5 und 6.3.6.

7.3.4 Fahrplanaushänge

Selbstverständlich sind auch in Bezug auf die barrierefreie Lesbarkeit der Fahrpanaushänge 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 / Möbilierung“ genannt (s. oben), sollen aber an dieser Stelle noch einmal wiederholt werden:

Ausstattung / Möbilierung				
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Mindestanforderung**	**Weitere Empfehlung**	**Bezug**
Statische Fahrgast-information	Freie Zugänglichkeit und akzeptable Lesehöhe für alle Fahrgäste	○ Vitrinen im FGU dürfen nicht über bzw. hinter Sitzgelegenheiten angebracht werden. ○ Maße statische Informationen: 1 m (Unterkante) – 1,70 m (Oberkante) ○ In Vitrinen Informationen unmittelbar hinter Glas angeordnet (< 1 cm) ○ Ausreichende Beleuchtung	Insbesondere bei Informationen mit kleineren Schriftgrößen muss die Möglichkeit der Annäherung gewährleistet sein, um den Einsatz von Lesehilfen zu ermöglichen.	DIN 32975 H BVA

Um das Lesen der Aushänge auch für kleinwüchsige oder rollstuhlfahrende Fahrgäste sicherzustellen, sollte eine mittlere Lesehöhe von 1,40 m umgesetzt werden. Eine weitere, wichtige Voraussetzung für das Lesen von Aushängen sind gute Ausleuchtungsverhältnisse, wie sie z.B. eine indirekte Beleuchtung in Vitrinen oder eine direkte, gleichmäßige Ausleuchtung der Aushänge bieten. Die eigene Schattenbildung, Dunkelheit und 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 seheingeschränkte 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-Informations-Systeme (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 Informtion 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 / Möbilierung				
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Mindestanforderung**	**Weitere Empfehlung**	**Bezug**
Dynamische Fahrgast-information (DFI)	DFI-Masten sollten einheitlich aufgestellt werden, damit er von sensorisch eingeschränkten Personen systematisch aufgefunden werden kann	○ Zentrale Anordnung auf der Wartefläche. ○ DFI-Mast darf die einbaufreie Fläche von 2,50 x 2,50 m für den Einsatz von Rampen im Bereich der Tür 2 nicht einschränken. ○ Abstand von 60 cm zu Bodenindikatoren ist zu wahren. ○ Anzeigebildschirm ist in Höhe von mind. 2,50 m (Unterkante) zu befestigen und in Richtung Fahrbahn ausgerichtet. ○ Im Ausnahmefall sind 2,30 m anzuwenden.	Der DFI-Mast sollte in Höhe der Tür 2 angeordnet werden. Sofern ein FGU vorhanden ist, sollte der DFI-Mast in der gleichen Flucht von der Rückseite des FGU im Abstand von mind. 1,50 m gesetzt werden. Bei Platzmangel kann der DFI-Mast auch direkt neben dem FGU aufgestellt werden. Ein DFI-Display im FGU sollte mittig oberhalb von Infovitrine und Sitzen angebracht werden.	DIN 32984

Auch für die DFI gelten die Anforderungen der DIN 18040-3, 32975 und 1450. Ergänzt werden die Anforderungen dieser Normen durch den DIN Fachbericht 124 „Grundlagen barrierefreier Gestaltung“, 2002, hier Kap. 6.1.2.5 Gestaltung von Anzeigen und Displays. Hinsichtlich der Kontraste, Schriftgrößen und –Arten empfiehlt das LAG-Gutachten eine Orientierung an den Anforderungen für visuelle Informationen (s. oben). Hinzu kommt bei DFI-Anzeigen die Frage der Bildauflösung, d.h. wie hoch ist die Bildpunktdichte. [vgl. Karsten Warnke, Arbeitspaket II: Digitale Fahrgastinformationssysteme, in: LAG, Gutachten, S. 9-12]

Problematisch für die barrierefreie Lesbarkeit der DFI-Anzeiger ist die sehr häufig – nicht nur im HVV – vorgesehene Höhe des Anzeigers von 2,50 m. Eine Reduzierung auf 2,30 m lichte Durchgangshöhe würde sehbeeinträchtigen Fahrgästen mit Visus von 0,1 das Lesen der Informationen, entsprechende Kontraste und Schriftgrö-

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

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

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

ZVBN/VBN, Haltestellen, S. 9

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

Foto: VNO

7.3.6 Informationen an Bushaltestellen: Innovative Assistenzsysteme

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

Mobile Assistenzsysteme auf Smartphones oder alternativen Endgeräten haben zum Ziel, die bestehenden Lücken in der Informationskette gemäß dem Zwei-Sinne-Prinzip zu schließen. Die Nutzung von Haltestellen in ländlicher Umgebung ohne DFI-Anzeiger würde durch Einbeziehung dieser Technik für alle Fahrgäste verbessert. Sie stellen somit ein ergänzendes Hilfsmittel in der barrierefreien Fahrgastinformation dar. Hinzu kommt, das Smartphones/iPhones für blinde und 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			
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Weitere Hinweise und Empfehlungen**	**Bezug**
Haltestellen-typ	Reduzierung von Restspalt und –stufe zwischen Bord und Fahrzeug	Durch eine optimale Anfahrt soll der Spalt zwischen Wartefläche und Fahrzeug minimiert werden. Wenn die örtlichen Rahmenbedingungen es zulassen, ist die Einrichtung von Haltestellenkaps/ der Halt am Fahrbahnrand gegenüber der Busbucht vorzuziehen.	RASt 06 DIN 18040-3 EAÖ H BVA
Abmessungen	Ausreichend lange und breite Aufstellfläche	○ Breite 3,50 m im Regelfall, 3,00 m sollten nicht unterschritten werden. ○ Länge richtet sich nach dem Haltestellentyp und ist mit den eingesetzten Fahrzeugen abzustimmen. ○ Bei Busbuchten und Halte am Fahrbahnrand mit ggf. vorgelagertem Parkstreifen ist eine zusätzliche Ein- und Ausfahrlänge von 15 – 25 m zu beachten. ○ Mehrfachhaltestellen: Es ist die max. mögliche Länge der hintereinander stehenden Fahrzeuge zzgl. eines Sicherheitsabstandes zw. den Fahrzeugen von mind. 1 m zu addieren.	RASt 06 EAÖ

Busaufstellfläche (Fortsetzung)			
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Weitere Hinweise und Empfehlungen**	**Bezug**
Bodenbelag	Aufstellfläche verfügt über einen befestigten und ebenen Bodenbelag	○ Die Aufstellfläche sollte über einen festen und ebenen Oberflächenbelag verfügen. Sie sollte keine Senkungen, Schlaglöcher oder über das für die Entwässserung erforderliche Maß hinausgehende Neigungen aufweisen, damit die Einstiegshöhe dauerhaft gewahrt bleibt, Fahrgäste nicht durch Spritzwasser beschmutzt werden und Schäden am Fahrzeug verhindert werden. ○ Die Aufstellfläche sollte vorzugsweise aus flächigem, verformungsfreiem Baumaterial ausgeführt werden, z.B. Beton oder Asphalt. Bei materialgerechter Planung und fachgemäßer Ausführung ist im Vergleich zu engfugigen Granitpflastersteinen eine hohe Lebensdauer bei geringem Erhaltungsaufwand möglich. ○ Die Aufstellfläche sollte eine farbliche Trennung zur MIV-Fläche aufweisen. Bei Haltestellen am Fahrbahnrand kann auch ein Markierungsstreifen vor dem Bord aufgetragen werden. Die Parkverbotszone kann mit Hilfe einer Sperrfläche markiert werden.	EAÖ
Neigung	Aufstellfläche ist möglichst neigungsarm	○ Max. Längsneigung bzw. das Längsgefälle von Verkehrsflächen sollte 3% betragen. Die Querneigung nicht mehr als 2,5%. ○ Die Entwässerung der Fahrbahn im Haltestellenbereich sollte grundsätzlich nach außen, vom Fahrgast weg, am gegenüberliegenden Fahrbahnrand erfolgen.	EAÖ

Wege zur Haltestelle			
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Weitere Hinweise und Empfehlungen**	**Bezug**
Bordsteinabsenkung	Wege sind schwellenlos und die Bordsteinabsenkungen sind taktil erfassbar	Barrierefreie Querungsstellen können mit einheitlicher oder differenzierter Bordhöhe ausgeführt werden. Bei einheitlicher Bordhöhe sind die Borde auf 3 cm abzusenken, bei der differenzierten Bordhöhe auf 0 bzw. 6 cm.	DIN 18040-3 DIN 32984
Straßenquerung	Bodenindikatoren als taktiler Signalgeber	Querungsstellen, z.B. an Fußgängerfurten, Fußgängerüberwegen oder Straßeneinmündungen sollten mit visuell und taktil kontrastierenden Bodenindikatoren gemäß DIN gesichert werden: ○ **mit differenzierter Bordhöhe**: Dabei wird ein Querungsbereich mit 6 cm Bordhöhe für Sehbehinderte und einer Kombination aus Auffindestreifen mit Noppenprofil (mind. 60 cm tief, vorzugsweise 90 cm, quer über die Gehbahn) und Richtungsfeld mit Rippenprofil in Gehrichtung (mind. 60 cm tief, mind. so breit wir der Auffindestreifen, vorzugsweise die gesamte Furt) ausgestattet. Im Abstand von mind. 50 cm wird ein weiterer Querungsbereich mit einem auf Fahrbahnniveau abgesenkten Bord (Nullabsenkung) von max. 1 m Breite und einem Sperrfeld mit Rippenprofil paralllel zum Bord (mind. 60 cm tief, vorzugsweise 90 cm) über die gesamte Breite der Absenkung ausgestattet. Bei einer LSA-gesicherten Furt würde der Ampelmast mittig stehen. ○ **mit einheitlicher Bordhöhe**: Der Querungsbereich wird mit 3 cm Bordhöhe (Bordkantenausrundung max. 10 – 15 mm) und einer Kombination aus Auffindestreifen mit Noppenprofil (mind. 60 cm tief, vorzugsweise 90 cm, quer über die Gehbahn) und Richtungsfeld mit Rippenprofil in Gehrichtung (mind. 60 cm tief, mind. so breit wie Auffindestreifen, vorzugsweise die gesamte Furt) ausgestattet.	DIN 18040-3 DIN 32984
	Informationen über Hilfsmittel bei Straßenquerungen: LSA	Lichtsignalanlagen sollten visuell kontrastierend gestaltet werden. Sie sollten mit einem akustischen Auffindesignal ausgestattet und/oder durch Bodenindikatoren taktil auffindbar sein.	DIN 18040-3 H BVA
Straßenquerung	Konfliktvermeidung zwischen Fußgängern und Radfahrern	An Querungsstellen sollten Konflikte zwischen auf Gehwegniveau geführten Radfahrern und blinden/sehbehinderten Personen vermieden werden, z.B. Bevorrechtigung der Fußgänger durch Verlängerung des Fußgängerüberweges über den Radweg.	

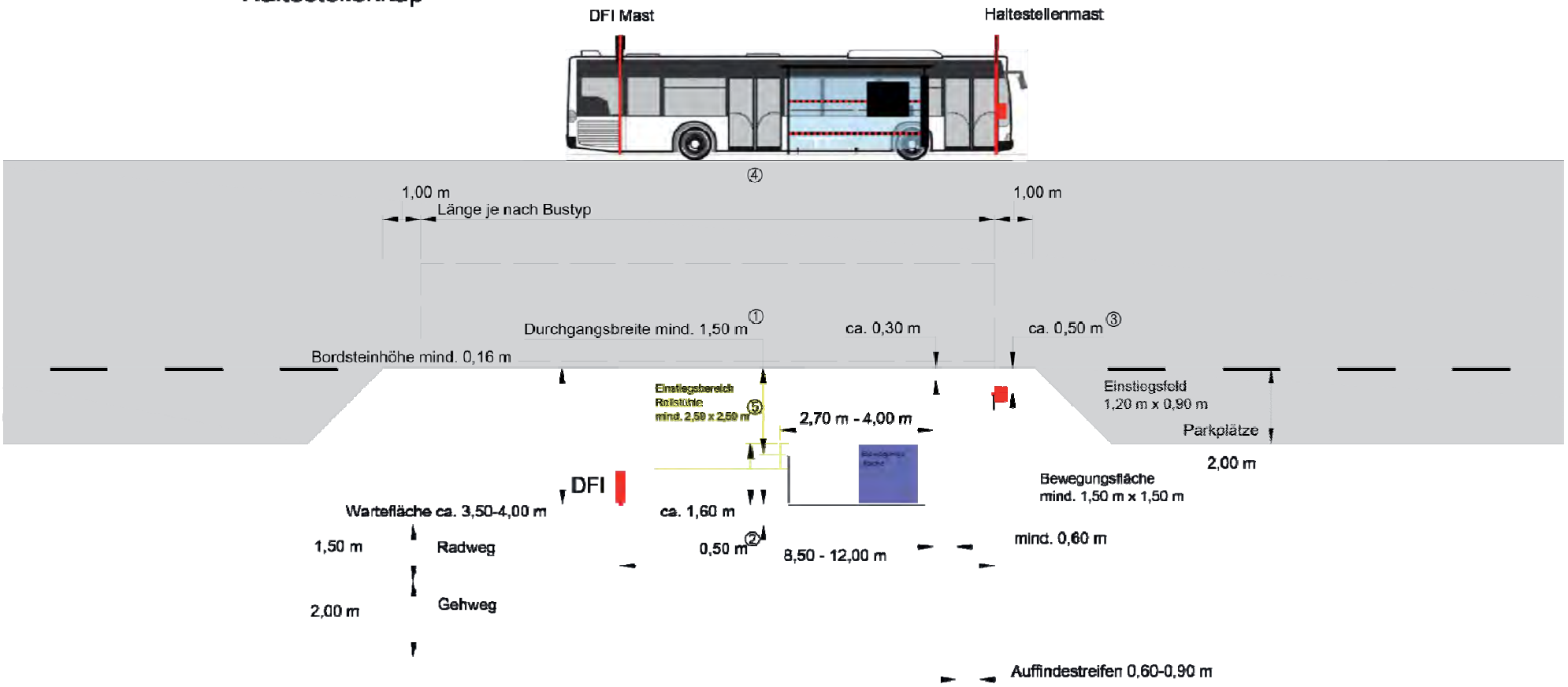
Wege zur Haltestelle (Fortsetzung)			
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Weitere Hinweise und Empfehlungen**	**Bezug**
Lichtraum-höhe	Ausreichender Kopffreiraum auf den Wegen zur Halte-stelle	Es ist eine Lichtraumhöhe von mind. 2,50 m zu gewährleisten. Gefahrenbereiche mit einer lichten Höhe unter 2,50 m sollten durch geeignete Maßnahmen (z.B. Abschrankung, Möbilierung) gegen Unterlaufen gesichert sein.	DIN 32975 H BVA
Durchgang	Bei Durchgängen wird eine zulässige Mindestbreite nicht unterschritten	Im Zugangsbereich, in Durchgängen (z.B. begrenzt durch Poller) und unvermeidlichen Engstellen sollte eine lichte Durchgangsbreite von 1 m, mind. jedoch m, eingehalten werden.	DIN 18040-1 DIN 18040-3
Bewegungs-flächen	Vor Elementen und Hinder-nissen sind ausreichend Bewegungsflächen vorhan-den.	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 Begeg-nungsfall 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 Haltestel-len	Es sollte auf eine möglichst konfliktfreie Radwegeführung 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 komb inierte Geh-/Radwege nicht queren.	DIN 18040-3 DIN 32975 RASt 06

Wege zur Haltestelle (Fortsetzung)			
Merkmal	**Anforderung/Zielsetzung**	**Weitere Hinweise und Empfehlungen**	**Bezug**
Fahrrad-Verkehr/ Fahrradab-stellung	Radabstellanlagen beein-trächtigen nicht Bewe-gungs- u. Sicherheitsräume	Fahrradabstellanlagen an Haltestellen (z.B. Fahrradständer, Anlehnbügel, überdachte B+R-Anlagen) sollten so angeordnet werden, dass die den direkten Weg zur Haltestelle nicht verstel-len. Ebenso sollte das Verstellen von Verkehrs- und Sicherheits-räumen sowie von Bodenindikatoren vermieden werden. Für Rollstühle sollte ausreichend Platz zum Ran gieren vorhanden sein, sehbehinderte Mensche3n sollten vor scharfen Kanten oder dem Unterlaufgen von Fahrradbügeln mit dem Langstock ge-schützt werden. Zudem sollte auf eine ausreichende Beleuchtung und vandalismussichere Montage geachtet werden. Bodenindikatoren werden i.d.R. mit einem Abstand von mind. 60 cm an Hindernissen und festen Einbauten vorbeigeführt. Dabei ist die Nutzung der Einbauten zu beachten. Bei Fahrradständern und bei Fahrradbügeln, bei denen aufgrund hoher Nutzung zu erwar-ten ist, dass die Fahrräder jeweils nur mit dem Vorder- oder HIn-terrad angelehnt werden, wird ein Abstand von 1,50 – 2,00 m vom Bügel/Radständer empfohlen.	H BVA
Fahrgast-sicherheit	Haltestelle ist ausreichend einsehbar.	Es sollte darauf geachtet werden, dass am Straßenrand bzw. auf Gehwegen keine Einbauten vorgesehen werden, die die Einsehbarkeit des Haltestellenbereiches beeinträchtigen könnten. Auch Bewuchs sollte regelmäßig zurückgeschnitten werden.	

7.5 Haltestellen-Skizzen

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

Haltestellenkap



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

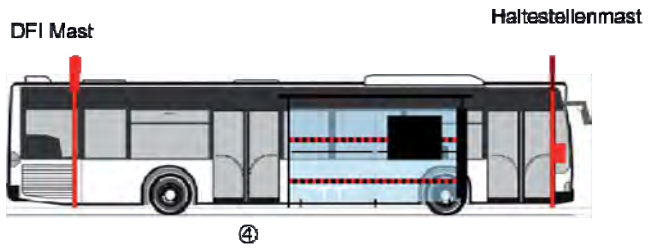
② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)

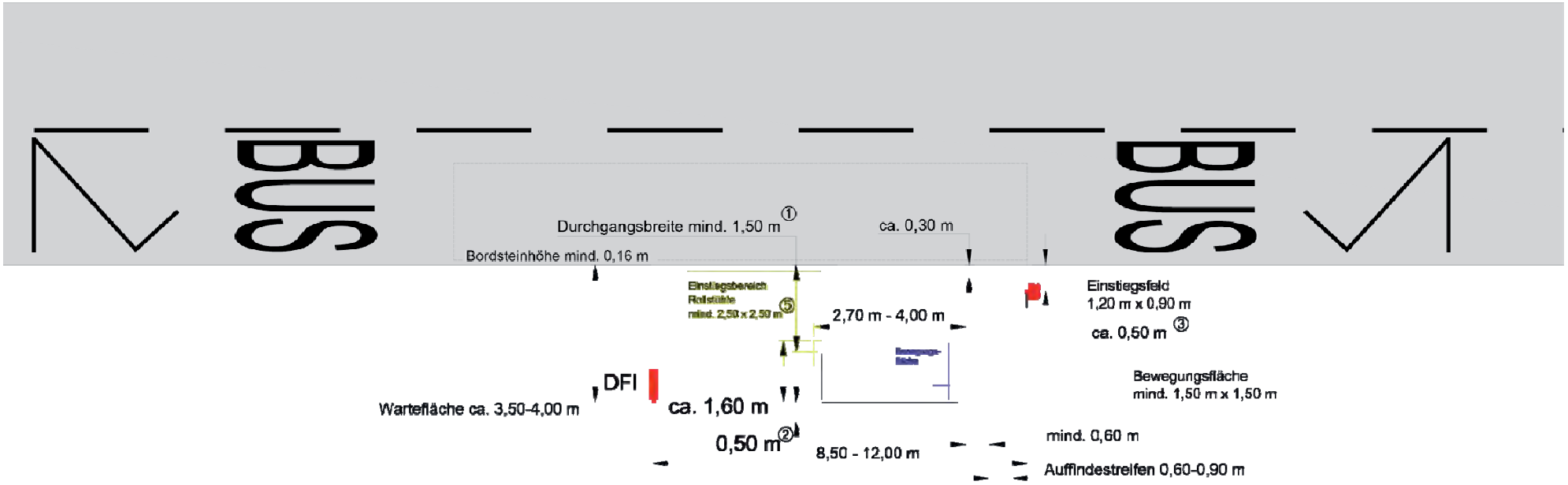
③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.

④ Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.

⑤ Es sind die Türpositionen aller an der Haltestelle eingesetzten Fahrzeugtypen zu berücksichtigen, so dass i.d.R. ein breiteres Feld freizuhalten ist.

Haltestelle am Fahrbahnrand





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

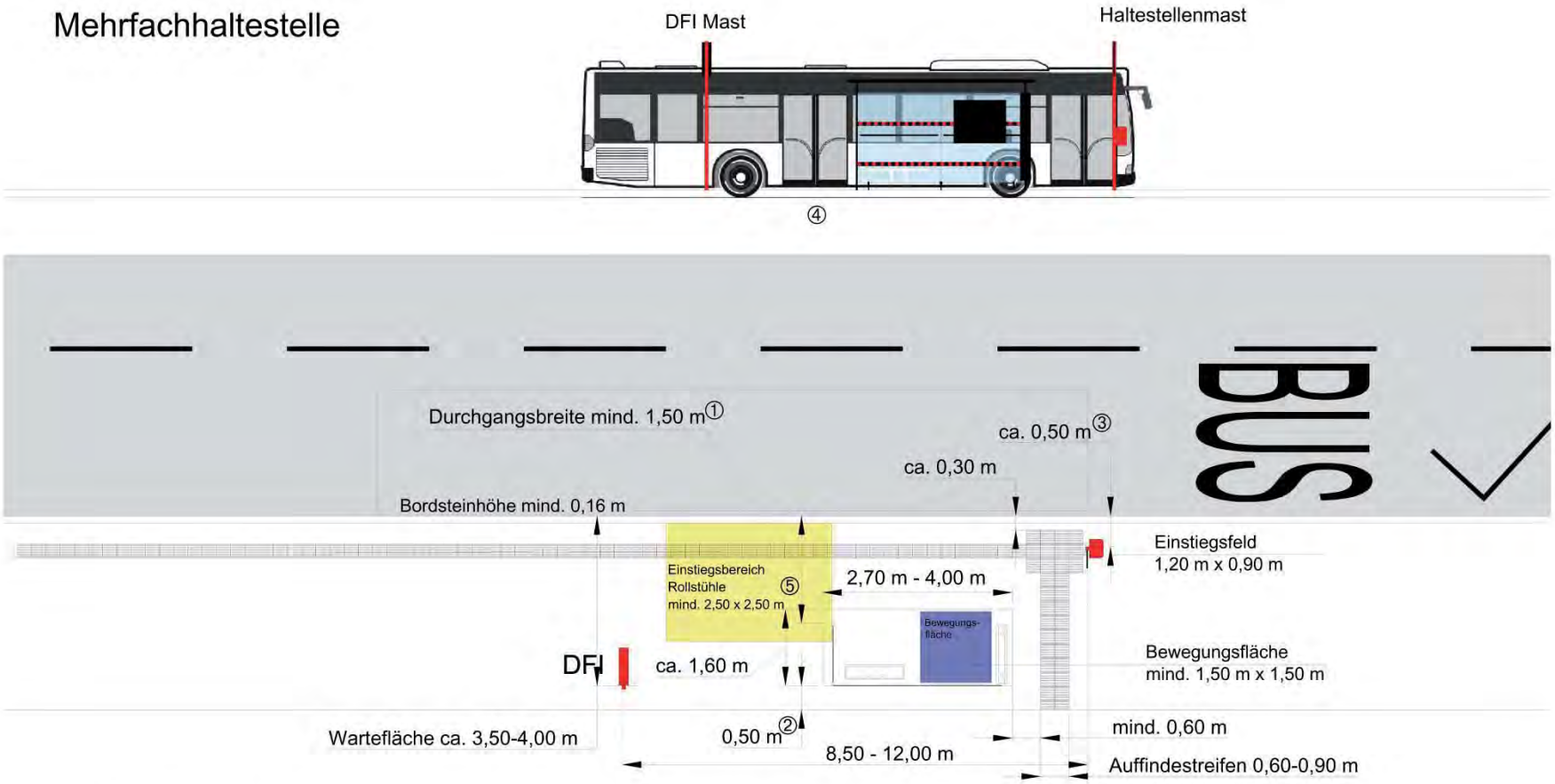
② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)

③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.

④ Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.

⑤ Es sind die Türpositionen aller an der Haltestelle eingesetzten Fahrzeugtypen zu berücksichtigen, so dass i.d.R. ein breiteres Feld freizuhalten ist.

Mehrfachhaltestelle



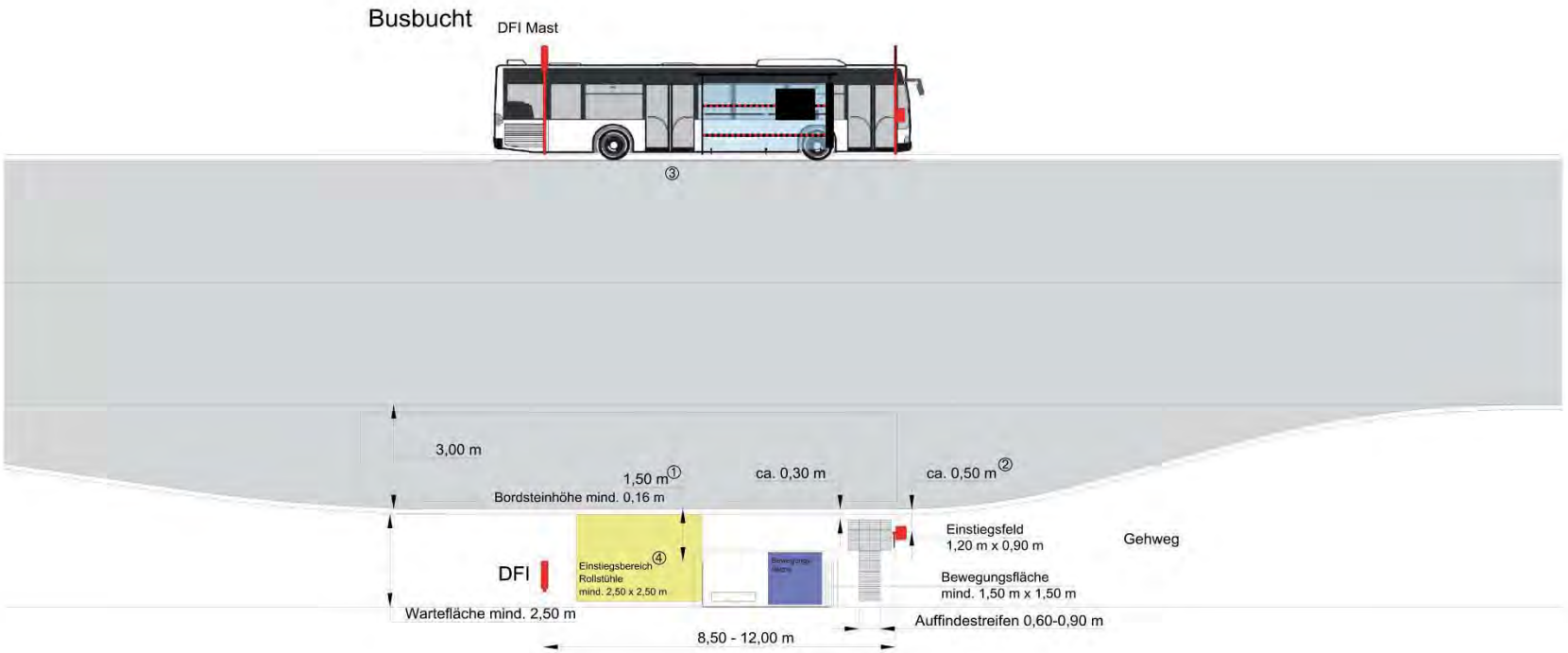
① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.

② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)

③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.

④ Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.

⑤ Es sind die Türpositionen aller an der Haltestelle eingesetzten Fahrzeugtypen zu berücksichtigen, so dass i.d.R. ein breiteres Feld freizuhalten ist.



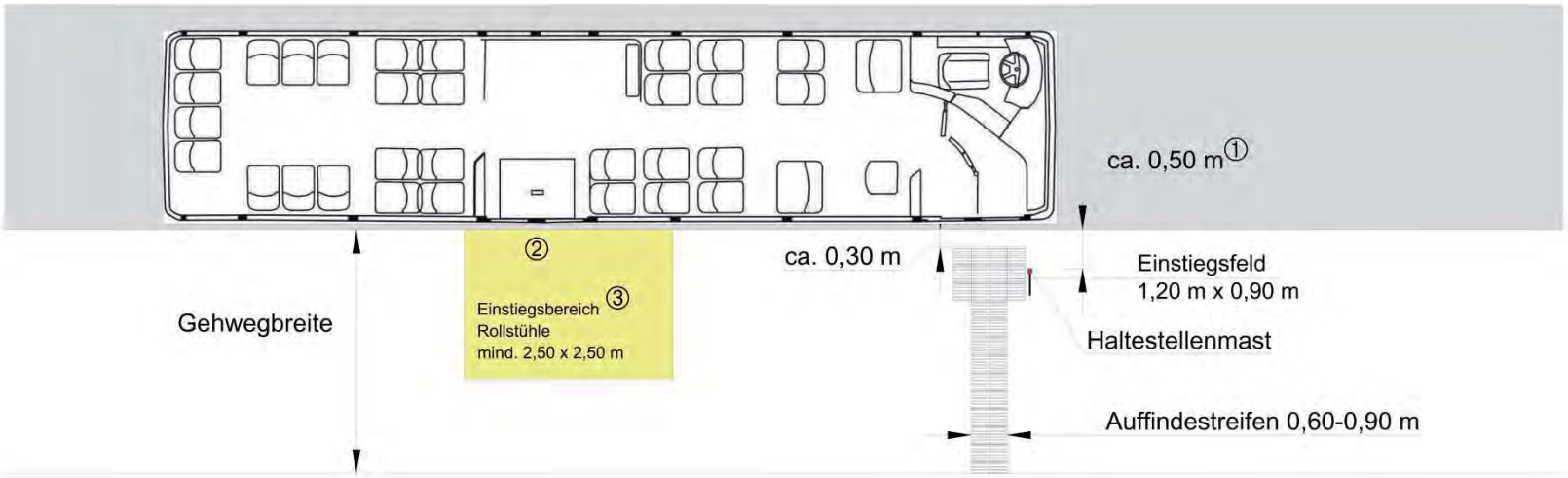
① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.

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

③ Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.

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

Haltestelle ohne FGU

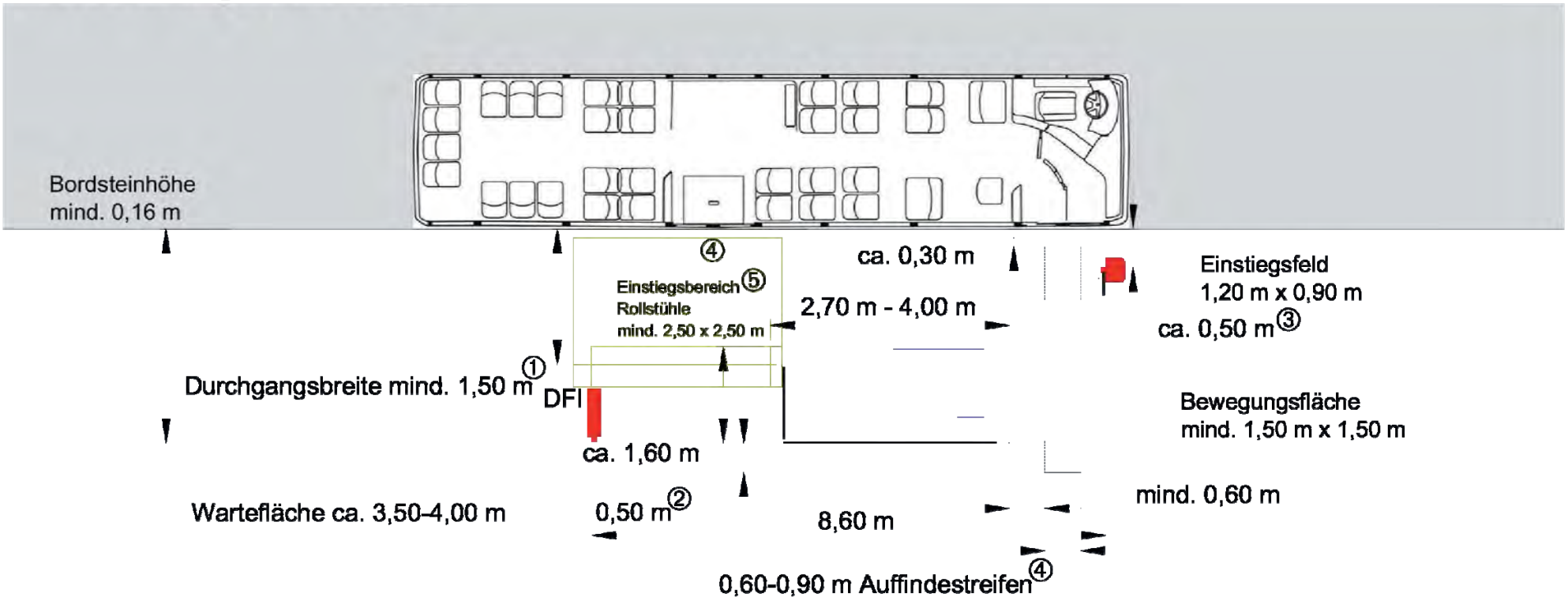


① Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.

② Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.

③ Es sind die Türpositionen aller an der Haltestelle eingesetzten Fahrzeugtypen zu berücksichtigen, so dass i.d.R. ein breiteres Feld freizuhalten ist.

Ausstattung Haltestelle



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

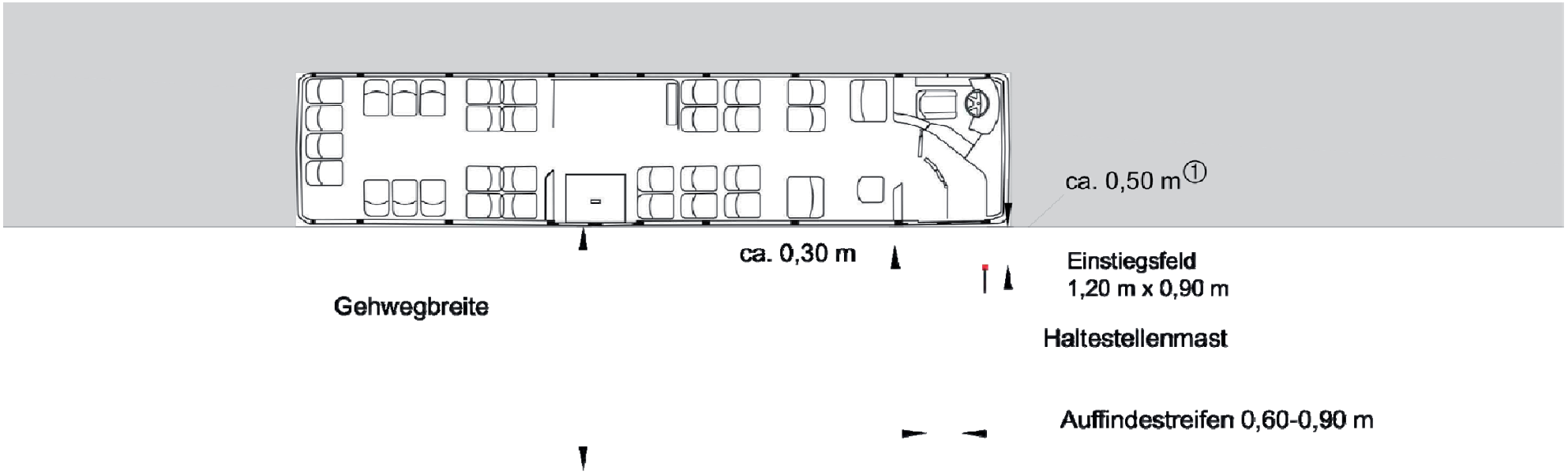
② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)

③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.

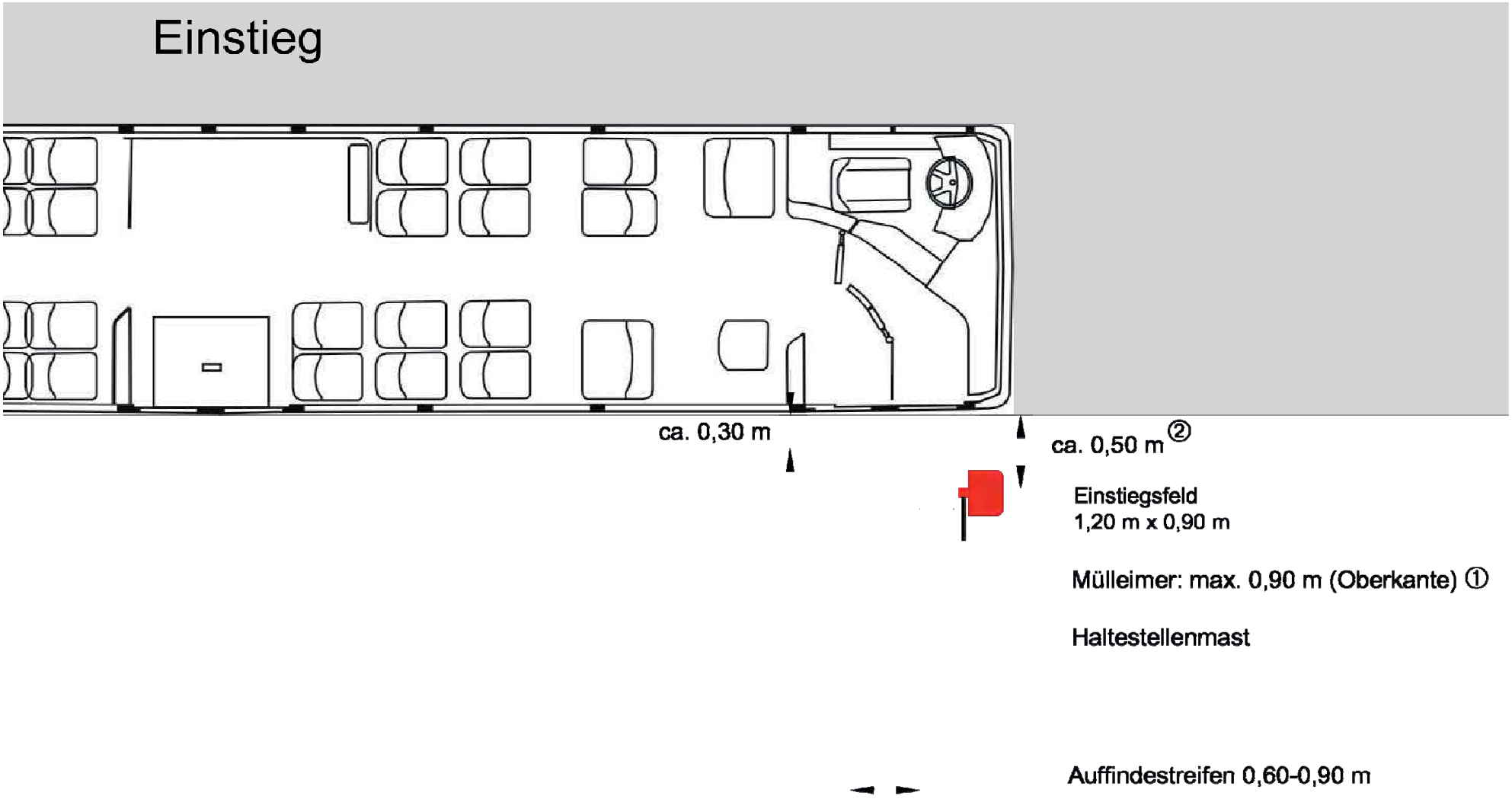
④ Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.

⑤ Es sind die Türpositionen aller an der Haltestelle eingesetzten Fahrzeugtypen zu berücksichtigen, so dass i.d.R. ein breiteres Feld freizuhalten ist.

Auffindestreifen



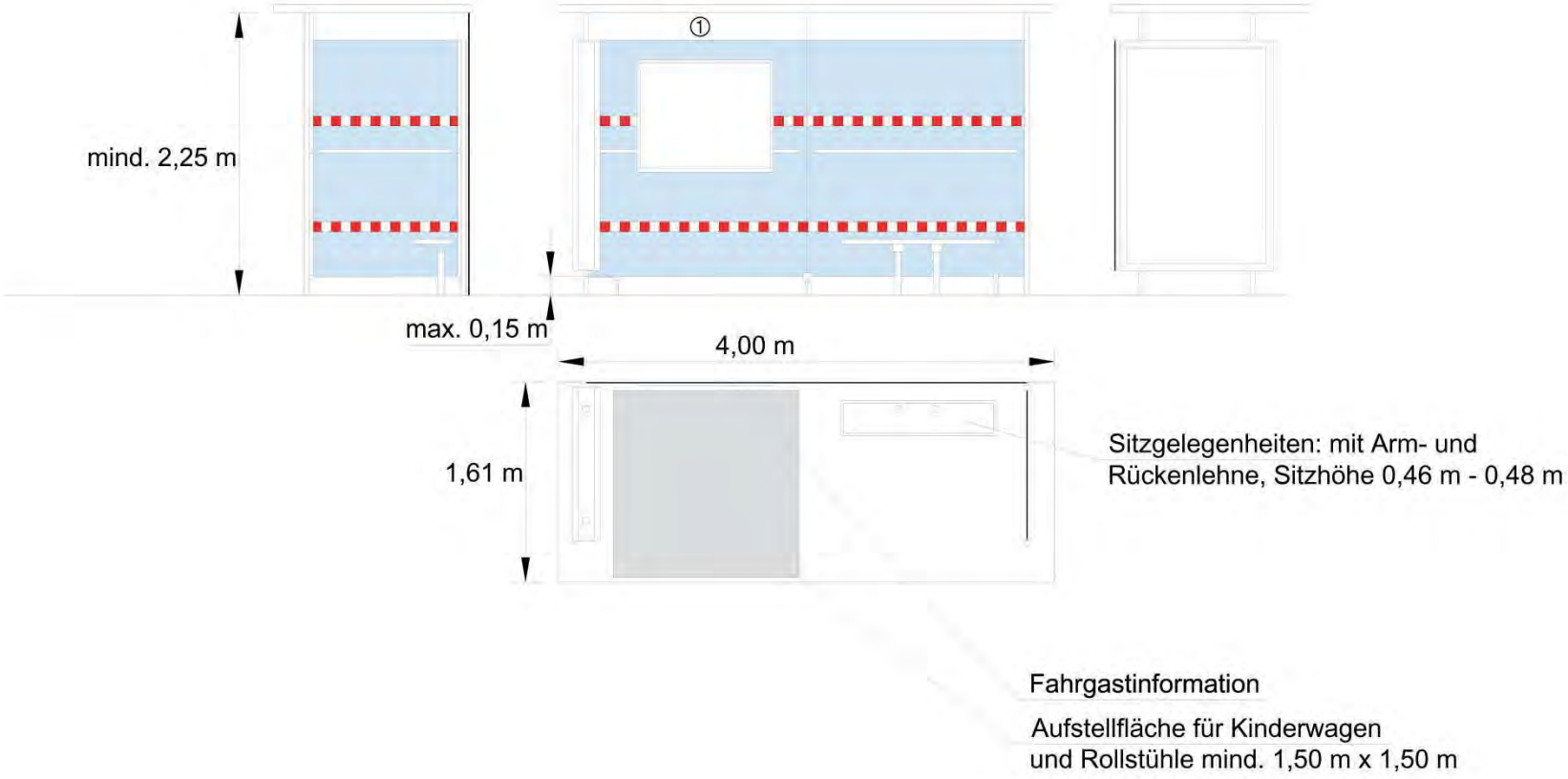
① Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.



① Nur wenn kein anderer betriebs- und kundenfreundlicher Standort möglich ist, sollte der Müllbehälter am Haltestellenmast angebracht werden. Dann ist zu beachten, dass er vom Einstiegsfeld abgewandt montiert wird. Dies geht nur, wenn der Aushangfahrplan im FGU angeordnet ist.

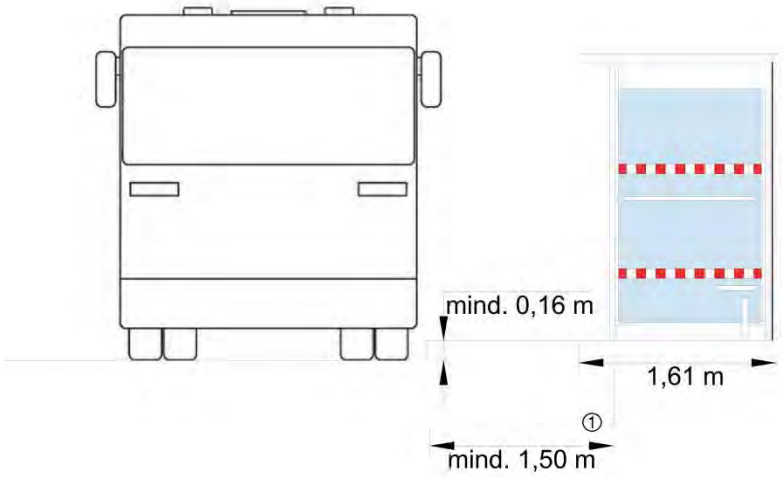
② Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.

Fahrgastunterstand



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

Abstand Bus - FGU



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

8. Barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen: Priorisierung und zeitlicher Umsetzungsplan

8.1 Rechtlicher Rahmen und Vorgehensweise

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

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

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

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

Bei der nachfolgend vorgenommen 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, bei reinen Bürgerbushaltestellen kann hiervon abgewichen werden, allerdings könnte dies die Förderfähigkeit ausschließen;
- taktile und visuell kontrastierende Bodenindikatoren, die zum Einstiegsbereich führen sowie
- eine Wartefläche, die eine ausreichend große Bewegungsfläche für Rollstuhlfahrer zum Rangieren und für den Ein-/Ausstieg aufweist (vgl. Kap. 6.2.1, S. 12-14).

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

8.3 Priorisierung der Haltestellen und zeitlicher Umsetzungsplan

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

8.3.1 Einwohnerzahl und Zahl der barrierefreien Haltestellen

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

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

Aus der Anlage ist zu ersehen, in welchen Orten/Stadtteilen bis zum 01.01.2022 barrierefreie Haltestellen in der dort genannten Anzahl wünschenswert wären. Bei der Beantwortung der Frage, welche Haltestelle(n) zunächst barrierefrei gestaltet werden soll(en), wäre aus Sicht des ÖPNV-Aufgabenträgers die Orientierung an der ganzjährigen Bedienungshäufigkeit zielführend (s. Kapitel 8.3.2).

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

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

Kategorie	Priorität	Zeitschiene (Umbau)
A	Hohe Priorität	bis 2024
B	Mittlere Priorität	bis 2026
C	Geringere Priorität	nach 2026

Für die jeweilige Kategorisierung/Priorisierung werden folgende Kriterien herangezogen:

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

Auf Basis dieser Kriterien ergibt sich folgende Priorisierungsmatrix:

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

[1] Unabhängig von der Ortslage

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

Bürgerbushaltestelle

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

8.4 Haltestellenaufnahme / Haltestellenkataster

Der Vorschlag, die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen an der Einwohnerzahl eines Ortes/eines Stadtteils zu orientieren und außerdem eine Priorisierung der Haltestellen anhand der ganzjährigen Bedienungshäufigkeit bezogen auf die Verkehrstage Montag bis Freitag vorzunehmen, ermöglicht es, eine an diesen Vorschlägen orientierte Haltestellenaufnahme vorzunehmen.

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

Für das Haltestellenkataster werden zunächst nur die Haltestellen erfasst, die aufgrund des Kriteriums „Einwohnerzahl“ bis Ende 2021 prioritär umgestaltet werden müssen bzw. Haltestellen, die der Kategorie A zugeordnet sind. Die Haltestellenerfassung hat sich dabei an das Gutachten des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) „Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster in Niedersachsen“ (2017) und der dortigen Attributsliste“ zu orientieren. Diese Attributsliste 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 Attributsliste 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 Attributsliste 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	X			
	o ja / nein			X	
	o falls nicht stufenfrei: Höhe der Stufe/des Bordsteins in cm				X
	➢ lichte Durchgangsbreite im Zugang von mind. 90 cm	X			
	o ja / nein			X	
	o falls < 90 cm: Maß der lichten Breite				X
	➢ Zugangselemente zum Haltestellenbereich:	X			
	o Zugang befestigt / unbefestigt			X	
	o Gehweg / kombinierter Geh-/Radweg				X
	o Rampe/geneigter Gehweg ja/nein, falls vorhanden			X	
	+ Neigung in %			X	
	+ Länge / Breite			X	
	+ Umlaufsperre				X
	+ Auffindestreifen am Gehweg				X
	+ Querung Radweg				X
	o Querung Straße notwendig ja/nein			X	
	+ Querungshilfen: Bordsteinabsenkung, doppelte Querungsstelle, LSA, LSA mit Zusatzeinrichtungen: akustisch und/oder taktil, Zebrastreifen, Fahrbahnteiler/Fahrbahnverengungen				X
	o tangierende Radwege ja/nein,			X	
	+ Radwegeführung zwischen Wartefläche und Gehweg, zwischen Wartefläche und Einstiegsbereich, im Straßenraum, Sonstiges				X
	+ Vermessung von Abständen: Beschreibung und Maße (ggf. Skizze)				X
Eigenschaften der Wartefläche	➢ Art des Bodenbelags: befestigt / unbefestigt	X		X	
	o Art: Asphalt, Beton, Betonplatten, Pflaster, Sonstiges				X
	➢ Nutzbare Breite der Wartefläche (in cm) *Vermessene Mindestbreite muss über mind. 1,50 m Länge gegeben sein, Defaultwert von 4 m bei nicht abgrenzbarer Breite*	X		X	
	➢ Länge der Wartefläche	X			X
	➢ 2 Fotos	X			X
	➢ Sonstiges (u.a. Sonderfälle wie z.B. Wartefläche nicht in Mastnähe)	X			X
Bordstein	➢ Höhe Bordstein in cm	X		X	
	➢ Länge Bordsteinkante	X			X
	➢ Bordsteinart (Buskapstein, Kasseler Sonderbord, Kasseler Sonderbord plus, Typ Berding angeschrägt, Rundbordstein, sonstiger Formstein, kein Bordstein, Sonstiges	X			X
	➢ Material Busaufstellfläche: Asphalt, Beton, Pflaster	X			X
	➢ Zustand Spurrillen	X			X
	➢ Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung	X			X

Kriterium	Attribut Aufnahme / im Haltestellenkataster	Ausstattung Basis	Ausstattung Erweitert	Aufnahme Pflicht	Aufnahme Optional
Optisch-taktiles Leitsystem / Bodenindikatoren	➢ Optisch-taktile Bodenindikatoren vorhanden Ja / nein	X		X	
	➢ Art und Profil der Bodenindikatoren o Auffindestreifen ja / nein Art: Rippe, Rille, Noppe, Sonstiges o Einstiegsfeld ja / nein Art: Rippe, Rille, Noppe, Sonstiges o Leitstreifen parallel zum Bord ja / nein Art: Rippe, Rille, Noppe, Sonstiges	 X X 	 X	 X X 	 X
	➢ Sonstiges / Anmerkungen	X	X		X
	➢ erfüllt den örtlichen Standard ja / neinr	X	X		X
	➢ Maße Auffindestreifen/Einstiegsfeld/Leitstreifen	X	X		X
	➢ Bei Bedarf: Abstände Bodenindikatoren zu Einbauten (z.B. Mast); ggf. Haltestellenskizze	X	X		X
	➢ Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung	X			X
Bewegungsflächen	➢ Maße der einbaufreien Bewegungsflächen an Ein-/Ausstiegshaltestellen bzw. vor Fahrzeugtüren (mindestens für eine Tür zu erheben) o Regelfall Tür 2: Vermessung Tiefe x Breite o Bedarf Tür 1: Vermessung Tiefe x Breite o bei Bedarf: Anlage weiterer Bewegungsflächen (Benennung/Lage + Maße)	X		 X 	 X X
Haltestellenmast	➢ Mast vorhanden ja /nein	X		X	
	➢ ID Mast (einheitliche Mastnummer)	X		X	
	➢ Koordinaten des Mastes o X- / Y-Koordinate o z-Koordinate	X		 X 	 X
	➢ Foto pro Masten mit Haltestellenschild	X			X
Haltestellenschild	➢ Angaben: Haltestellenname, Linien-Nummer(n) Ziele der Linie(n), Verbundlogo bzw. Logo des/der Verkehrsunternehmen, Nummer Tarifpunkt/Tarifzone vorhanden ja / nein	X		X	
	➢ Sonstiges	X			X
Statische Fahrgastinformation	➢ Aushangfahrplan vorhanden: ja / nein	X		X	
	➢ Anbringung: am Mast, separater Fahrplankasten, im FGU (ggf. mit Foto)	X			X
	➢ Art: Aushangkasten, Vitrinie, Rondell	X			X
	➢ Stufenfrei erreichbar: ja / nein	X		X	
	➢ frei erreichbar: ja / nein				X
	➢ Maße Höhe Unterkante und Höhe Oberkante des Aushangkastens/der Vitrine *Bei zwei übereinander angebrachten Kästen sind die oberste und die unterste Kante relevant*	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 Basis	Ausstattung Erweitert	Aufnahme Pflicht	Aufnahme Optional
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	➢ DFI vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➢ Art der DFI: Übersichtstafel, Anzahl der Zeilen, mit Anforderungstaste für akustische Informationen		X		X
	➢ Bei Bedarf: Standort der DFI, System am Mast / in FGU, Höhe des Anzeigenbildschirms, Abstand zu Bodenindikatoren / FGU / Bordsteinkante		X		X
	➢ Foto(s)		X		X
Fahrgastunterstand (FGU)	➢ FGU vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➢ stufenlos erreichbar ja / nein				X
	➢ FGU beleuchtet / unbeleuchtet				X
	➢ überdachte, einbaufreie Aufstellfläche mind. 1,50 x 1,50 m vorhanden: ja / nein				X
	➢ lichte Höhe				X
	➢ transparente Seitenwände: ja / nein				X
	➢ Kontrastmarkierung der Seitenwände: ja / nein				X
	➢ separate Beleuchtung Vitrine		X		X
	➢ Ausstattung: Liniennetzplan, Tarifinformation, Umgebungsplan, Sonstiges		X		X
	➢ Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor der FGI: ja / nein		X		X
	➢ Foto				X
Sitzgelegenheiten	➢ Sitzgelegenheiten vorhanden: ja / nein		X		X
	➢ Anzahl der der Sitzplätze insgesamt o davon im FGU. Angabe Anzahl o davon nicht überdacht: Angabe der Anzahl		X		X X X
	➢ Bei Bedarf: Sitzhöhen, Stehhilfen/Anlehnplatten vorhanden ja/nein, falls vorhanden: Anzahl		X		X
Abfallbehälter	➢ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➢ stufenlos erreichbar ja / nein				X
Ausreichende Beleuchtung	➢ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➢ Art o Eigenbeleuchtung o Straßenraumbeleuchtung: + gleiche/gegenüberliegenden Straßenseite +Abstand zwischen Mast und Lichtquelle				 X X X
Fahrkartenautomat	➢ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➢ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
	➢ Lage: Überdacht im FGU/nicht überdacht				X
Informations-/Notrufsäule	➢ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➢ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
	➢ an Leitsystem angeschlossen: ja / nein				X
Telefon	➢ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➢ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
Toilette	➢ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➢ behindertengerechte Toilette: ja / nein				X
	➢ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
Lautsprecher / Induktive Höranlagen	➢ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➢ induktive Höranlage vorhanden / nicht vorhanden				X
Uhr	➢ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
Barrierefreie Wege zwischen Haltestellenbereichen bzw. im Straßenraum	➢ Barrierefreie Wege vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➢ Anmerkungen		X		X

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

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

Da für den Bereich der VNO-Landkreise derzeit offen ist, ob eine Haltestellen-Erfassung mittels App realisierbar ist, wird nachfolgend ein Haltestellen-Erfassungsbogen vorgestellt, der die in der MW-Studie veröffentlichte Attributsliste 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 ZVBN bzw. des HVV sind die jeweils von den Verbünden geforderten Daten zu erheben. Unterschiede ergeben sich gegenüber der MW-Studie lediglich in den Bereichen „Pflichtfeld“ bzw. „optionale Erhebung“ – bei den Attributen selbst herrscht Deckungsgleichheit.

Haltestellen Erfassungsbogen 1/4

Haltestellenname: _____

Richtung: _____

Linie(n) / Zielort(e): _____

Art / Ausbauform der Haltestelle: Art der Haltestelle

- ☐ Einfachhaltestelle
- ☐ Doppelhaltestelle
- ☐ Mehrfachhaltestelle
- ☐ Busanlage / Busbahnhof
- ☐ Richtungshaltestelle
- ☐ Nur Einstieg
- ☐ Nur Ausstieg
- ☐ Nur Fernbusse

Art / Ausbauform der Haltestelle: Ausbauform

- ☐ Fahrbahnrand
- ☐ Kap
- ☐ Busbucht
- ☐ Im Seitenraum
- ☐ Haltestelle mit Fahrbahnanhebung
- ☐ Sonstiges

Bei Hochbord/Kap/Bucht: Gesamtlänge in m: _____

- ☐ *Fotos pro Haltestellenbereich*

(mind. 1 Foto aus Fahrtrichtung u.1 von gegenüberliegender Seite)

Barrierefreie Erreichbarkeit: Topografie

- ☐ In Hanglage
- ☐ Sonstiges

Barrierefreie Erreichbarkeit: Stufenlose Zugänglichkeit

- ☐ Ja
- ☐ Nein

Falls nicht stufenfrei: Höhe der Stufe in cm _____

- ☐ Lichte Durchgangsbreite im Zugang von mind. 90 cm
- ☐ Ja
- ☐ Nein

Falls < 90 cm: Maß der lichten Breite in cm _____

Barrierefr. Erreichbarkeit: Zugangselemente zum Haltest.-Bereich

- ☐ Zugang befestigt
- ☐ Zugang unbefestigt
- ☐ Gehweg
- ☐ *Kombinierter Geh-/Radweg*
- ☐ Rampe / geneigter Gehweg ja
- ☐ Rampe / geneigter Gehweg nein

Falls vorhanden: Neigung in % _____

Falls vorhanden: Länge / Breite _____

Barrierefr. Erreichbarkeit: Zugangselemente zum Haltest.-Bereich

- ☐ *Falls vorhanden: Umlaufsperre*
- ☐ *Falls vorhanden: Auffindestreifen am Gehweg*
- ☐ *Falls vorhanden: Querung Radweg*
- ☐ Querung Straße notwendig
- ☐ Querung Straße nicht notwendig
- ☐ *Querungshilfen > Bordsteinabsenkung*
- ☐ *Querungshilfen > doppelte Querungsstelle*
- ☐ *Querungshilfen > Lichtsignalanlage (LSA)*
- ☐ *Querungshilfen > LSA mit Zusatzeinrichtung akustisch*
- ☐ *Querungshilfen > LSA mit Zusatzeinrichtung taktil*
- ☐ *Querungshilfen > Zebrastreifen*
- ☐ *Querungshilfen > Fahrbahnteiler/Fahrbahnverengung*
- ☐ Tangierender Radweg ja
- ☐ Tangierender Radweg nein
- ☐ *Radwegeführung zwischen Gehweg und Wartefläche*
- ☐ *Radwegeführung zw. Wartefläche u. Einstiegsbereich*
- ☐ *Radführung im Straßenraum*
- ☐ *Sonstiges*

Vermessung von Abständen ggf. Skizze _____

Eigenschaften der Wartefläche: Art des Bodenbelags

- ☐ Befestigt
- ☐ Unbefestigt
- ☐ *Art des Bodenbelags > Asphalt*
- ☐ *Art des Bodenbelags > Beton*
- ☐ *Art des Bodenbelags > Betonplatten*
- ☐ *Art des Bodenbelags > Pflaster*
- ☐ *Art des Bodenbelags > Sonstiges*

Nutzbare Breite der Wartefläche in cm: _____

Länge der Wartefläche in cm: _____

- ☐ *2 Fotos*
- ☐ *Sonstiges (z.B. Sonderfälle wie Wartefläche nicht in Mastnähe*

Haltestellen Erfassungsbogen 2/4

Haltestellenname: _____

Richtung: _____

Linie(n) / Zielort(e): _____

Bordstein

Höhe Bordstein in cm: _____

Länge Bordsteinkante in cm: _____

- ☐ *Bordsteinart > Buskapstein*
- ☐ *Bordsteinart > Kasseler Sonderbord*
- ☐ *Bordsteinart > Kasseler Sonderbord plus/Typ Berding*
- ☐ *Bordsteinart > Rundbordstein*
- ☐ *Bordsteinart > sonstiger Formstein*
- ☐ *Sonstiges*
- ☐ *Kein Bordstein*
- ☐ *Material Busaufstellfläche > Asphalt*
- ☐ *Material Busaufstellfläche > Beton*
- ☐ *Material Busaufstellfläche > Pflaster*
- ☐ *Zustand > Spurrillen*
- ☐ *Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung*

Optisch-taktiles Leitsystem / Bodenindikatoren

- ☐ Optisch-taktile Bodenindikatoren vorhanden
- ☐ Optisch-taktile Bodenindikatoren nicht vorhanden
- ☐ Auffindestreifen vorhanden
- ☐ Auffindestreifen nicht vorhanden
- ☐ Art/Profil der Bodenindikatoren > Rippe
- ☐ Art/Profil der Bodenindikatoren > Rille
- ☐ Art/Profil der Bodenindikatoren > Noppe
- ☐ Art/Profil der Bodenindikatoren > Sonstiges
- ☐ Einstiegfeld vorhanden
- ☐ Einstiegsfeld nicht vorhanden
- ☐ Art/Profil der Bodenindikatoren > Rippe
- ☐ Art/Profil der Bodenindikatoren > Rille
- ☐ Art/Profil der Bodenindikatoren > Noppe
- ☐ Art/Profil der Bodenindikatoren > Sonstiges
- ☐ *Leitstreifen parallel zum Bord vorhanden*
- ☐ *Leitstreifen parallel zum Bord nicht vorhanden*
- ☐ *Art/Profil der Bodenindikatoren > Rippe*
- ☐ *Art/Profil der Bodenindikatoren > Rille*
- ☐ *Art/Profil der Bodenindikatoren > Noppe*
- ☐ *Art/Profil der Bodenindikatoren > Sonstiges*
- ☐ *Sonstiges / Anmerkungen*

Optisch-taktiles Leitsystem / Bodenindikatoren

- ☐ *Erfüllt den örtlichen Standard ja*
- ☐ *Erfüllt den örtlichen Standard nein*

Maße Auffindestreifen in cm _____

Maße Einstiegsfeld in cm _____

Maße Leitstreifen in cm _____

Bei Bedarf: Abstände Bodenindikatoren zu Einbauten _____

- ☐ *Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung*

Bewegungsflächen

Vermessung einbaufreie Fläche

Tür 2 Tiefe x Breite _____

Tür 1 > Tiefe x Breite _____

Bei Bedarf: Vermessung weiterer Flächen (Benennung) _____

_____

_____

Haltestellenmast

- ☐ Mast vorhanden
- ☐ Mast nicht vorhanden
- ☐ ID Mast

X-Koordinate _____

Y-Koordinate _____

Z-Koordinate _____

- ☐ *Foto pro Mast (mit Haltestellenschild)*

Haltestellenschild (Angaben)

- ☐ Haltestellenname vorhanden
- ☐ Haltestellenname nicht vorhanden
- ☐ Liniennummer(n) vorhanden
- ☐ Liniennummer(n) nicht vorhanden
- ☐ Verbundlogo bzw. Logo des/der VU vorhanden
- ☐ Verbundlogo bzw. Logo des/der VU nicht vorhanden
- ☐ Nummer Tarifpunkt/Tarifzone vorhanden
- ☐ Nummer Tarifpunkt/Tarifzone nicht vorhanden
- ☐ *Sonstiges*

Haltestellen Erfassungsbogen 3/4

Haltestellenname: _____

Richtung: _____

Linie(n) / Zielort(e): _____

Statische Fahrgastinformation (FGI)

- ☐ Aushangfahrplan vorhanden
- ☐ Aushangfahrplan nicht vorhanden
- ☐ *Anbringung > am Mast*
- ☐ *Anbringung > separater Fahrplankasten*
- ☐ *Anbringung > im Fahrgastunterstand*
- ☐ *Art > Aushangkasten*
- ☐ *Art > Rondell*
- ☐ *Art > Vitrine*
- ☐ *Anbringung / Art > ggf. Foto(s)*
- ☐ Stufenfrei erreichbar ja
- ☐ Stufenfrei erreichbar nein
- ☐ *Frei erreichbar ja*
- ☐ *Frei erreichbar nein*

Maß Aushangkasten/Vitrine > Höhe Unterkante _____

Maß Aushangkasten/Vitrine > Höhe Oberkante _____

- ☐ *Elektronische Aushänge vorhanden*
- ☐ *Elektronische Aushänge nicht vorhanden*
- ☐ *Ausstattung > Liniennetzplan vorhanden*
- ☐ *Ausstattung > Liniennetzplan nicht vorhanden*
- ☐ *Ausstattung > Tarifinformation vorhanden*
- ☐ *Ausstattung > Tarifinformation nicht vorhanden*
- ☐ *Ausstattung > Umgebungsplan vorhanden*
- ☐ *Ausstattung > Umgebungsplan nicht vorhanden*
- ☐ *Ausstattung > Sonstiges*
- ☐ *Separate Beleuchtung Vitrine*
- ☐ *Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor FGI ja*
- ☐ *Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor FGI nein*

Dynamische Fahrgastinformation (DFI)

- ☐ *DFI vorhanden*
- ☐ *DFI nicht vorhanden*
- ☐ *Art der DFI > LED-Anzeige*
- ☐ *Art der DFI > TFT-Bildschirm*

Anzahl der Zeilen _____

- ☐ *Mit Anforderungstaste für akustische Informationen*
- ☐ *Standort > System am Mast*
- ☐ *Standort > im Fahrgastunterstand*

Dynamische Fahrgastinformation (DFI

Höhe des Anzeigenbildschirms _____

Abstand zu Bodenindikatoren _____

Abstand zum FGU _____

Abstand zur Bordsteinkante _____

- ☐ *Foto(s)*

Fahrgastunterstand (FGU)

- ☐ *Fahrgastunterstand vorhanden*
- ☐ *Fahrgastunterstand nicht vorhanden*
- ☐ *Stufenlos erreichbar*
- ☐ *Stufenlos nicht erreichbar*
- ☐ *beleuchtet*
- ☐ *unbeleuchtet*
- ☐ *Überdachte, einbaufrei Aufstellfläche 1,50x1,50 m vorhanden*
- ☐ *Überdachte, einbaufr.. Aufstellfl.. 1,50x1,50 m nicht vorhanden*

Lichte Höhe _____

- ☐ *Transparente Seitenwände > ja*
- ☐ *Transparente Seitenwände > nein*
- ☐ *Kontrastmarkierung Seitenwände > ja*
- ☐ *Kontrastmarkierung Seitenwände > nein*
- ☐ *Vitrine separat beleuchtet > ja*
- ☐ *Vitrine separat beleuchtet > nein*
- ☐ *Ausstattung > Liniennetzplan*
- ☐ *Ausstattung > Tarifinformation*
- ☐ *Ausstattung > Umgebungsplan*
- ☐ *Ausstattung > Sonstiges*
- ☐ *Bewegungsfläche vor der FGI 1,50x1,50 m > ja*
- ☐ *Bewegungsfläche vor der FGI 1,50x1,50 m > nein*
- ☐ *Foto(s)*

Sitzgelegenheiten

- ☐ *Sitzgelegenheiten vorhanden*
- ☐ *Sitzgelegenheiten nicht vorhanden*

Zahl der Sitzplätze insgesamt _____

davon im FGU (Zahl) _____

davon nicht überdacht (Zahl) _____

Sitzhöhen _____

- ☐ *Stehhilfen/Anlehnplatten vorhanden*

Falls vorhanden: Zahl _____

- ☐ *Stehhilfen/Anlehnplatten nicht vorhanden*

Haltestellen Erfassungsbogen 4/4

Haltestellenname: _____

Richtung: _____

Linie(n) / Zielort(e): _____

Abfallbehälter

- ☐ *Vorhanden*
- ☐ *Nicht vorhanden*
- ☐ *Stufenlos erreichbar*
- ☐ *Stufenlos nicht erreichbar*

Ausreichende Beleuchtung

- ☐ *Vorhanden*
- ☐ *Nicht vorhanden*
- ☐ *Art > Eigenbeleuchtung*
- ☐ *Art > Straßenraumbeleuchtung gleiche Seite*
- ☐ *Art > Straßenraumbeleucht. gegenüberliegende Seite*

Abstand zwischen Mast und LIchtquelle _____

Fahrkartenautomat

- ☐ *Vorhanden*
- ☐ *Nicht vorhanden*
- ☐ *Stufenlos erreichbar*
- ☐ *Stufenlos nicht erreichbar*
- ☐ *Lage > Überdacht im Fahrgastunterstand*
- ☐ *Lage > nicht überdacht*

Informations-/Notrufsäule

- ☐ *Vorhanden*
- ☐ *Nicht vorhanden*
- ☐ *Stufenlos erreichbar*
- ☐ *Stufenlos nicht erreichbar*
- ☐ *Am Leitsystem angeschlossen*
- ☐ *Am Leitsystem nicht angeschlossen*

Telefon

- ☐ *Vorhanden*
- ☐ *Nicht vorhanden*
- ☐ *Stufenlos erreichbar*
- ☐ *Stufenlos nicht erreichbar*

Toilette

- ☐ *Vorhanden*
- ☐ *Nicht vorhanden*
- ☐ *Stufenlos erreichbar*
- ☐ *Stufenlos nicht erreichbar*
- ☐ *Behindertengerecht > ja*
- ☐ *Behindertengerecht > nein*

Lautsprecher / induktive Höranlagen

- ☐ *Lautsprecher vorhanden*
- ☐ *Lautsprecher nicht vorhanden*
- ☐ *Induktive Höranlage vorhanden*
- ☐ *Induktive Höranlage nicht vorhanden*

Uhr

- ☐ *Vorhanden*
- ☐ *Nicht vorhanden*

Barrierefr. Wege zw. Haltestellenbereiche / im Straßenraum

- ☐ *Barrierefreie Wege vorhanden*
- ☐ *Barrierefreie Wege nicht vorhanden*

Anmerkungen _____

P+R / Kiss + Ride (K+R)

- ☐ *P+R vorhanden*
- ☐ *P+R nicht vorhanden*

Falls vorhanden Zahl der Plätze: _____

Entfernung von Haltestelle (Mast) _____

- ☐ *K+R vorhanden*
- ☐ *K+R nicht vorhanden*

Falls vorhanden Zahl der Plätze: _____

Entfernung von Haltestelle (Mast) _____

B+R / Fahrradabstellanlage

- ☐ *B+R vorhanden*
- ☐ *B+R nicht vorhanden*

Falls vorhanden Zahl der Plätze: _____

Davon überdacht _____

- ☐ *Art der Halterung > Bügel*
- ☐ *Art der Halterung > Felgenhalter*

Entfernung von Haltestelle (Mast) _____

Taxen-Stand

- ☐ *Vorhanden*
- ☐ *Nicht vorhanden*

Falls vorhanden Zahl der Plätze _____

Entfernung von der Haltestelle (Mast) _____

Datum Erhebung: _____

Erfasser/in: _____

9. Handlungsempfehlungen

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

1. Prioritätskriterium Einwohnerzahl (unter Berücksichtigung des Kriterium „Bedienungshäufigkeit“)

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

2. Haltestellenaufnahme

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

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

3. Planung / Förderantrag

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

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

10. Literaturverzeichnis

- Agentur Barrierefreiheit/Die Beauftragte der Landesregierung für die Belange der Menschen mit Behinderung in Nordrhein-Westfalen
  „Definition ‚Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV' zum novellierten Personenbeförderungsgesetz, Web-Seite, 2016, S. 7
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
  „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)", 2013
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
  „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen" (H BVA), 2011
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
  „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen" (RAL), 2012
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
  „Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen" (RASt 06), 2006
- Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. [LAG]
  „Barrierefreie Gestaltung von Fahrgastinformationen im HVV im Rahmen des PBefG-Projekts", 2016
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)
  „Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund. Feste bauliche Standards und weitere Empfehlungen. Ein Leitfaden für Baulastträger", Hamburg 2016
- Hamburger Verkehrsverbund (HVV)
  Corporate Design Manual 6, Kapitel E "Haltestellen"
- Hamburger Verkehrsverbund (HVV)
  Probleme von mobilitäts- und sensorisch eingeschränkten Menschen im ÖPNV. Dokumentation der HVV-Fachveranstaltung am 01.12.2014]
- Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG)
  „ÖPNV-Förderprogramm 2017 ff des Landes Niedersachsen. Vereinfachtes Antragsverfahren für Bushaltestellen mit geringen Investitionskosten von weniger als 50.000 €. Erläuterung und Verfahren", Stand 03/2017,
- Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
  Workshop „Barrierefreiheit im ÖPNV" am 24.11.2015 in Hannover
- Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
  „Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster. Anforderungen an ein gemeinsames ÖPNV-Haltestellenkataster für Niedersachsen, Bremen und den HVV in Bezug auf einheitlich zu erhebende Haltestellenattribute", 2017. Erarbeitet durch: Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft (rms GmbH).
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
  Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, 2013
- Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen
  „Haltestellen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen. Qualitätsanforderungen, Teil 1: Straßengebundener ÖPNV, 5. Aufl. 2014

Landkreis Heidekreis
Der Landrat
00.5 Schulverwaltung und Bildung, ÖPNV

Heidekreis
Mitten in Niedersachsen – mitten im Leben.

Förderrichtlinie für kreisansässige Bürgerbusvereine

1. Präambel

1.1 Als Bürgerbus gilt der mit Kleinbussen nach § 42 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) durchgeführte öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), soweit der Betrieb von einem zu diesem Zweck gegründeten Verein mit ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern organisiert wird. Es besteht eine Betriebs- und Beförderungspflicht sowie eine Pflicht zur Anwendung der genehmigten Beförderungsentgelte (§§ 21, 22 und 39 PBefG). Der Bürgerbus zählt zu den flexiblen Bedienungsformen.

1.2 Der Bürgerbus ergänzt den ÖPNV in Zeiten und Räumen, in denen kein hinreichendes Verkehrsangebot besteht oder sehr unwirtschaftlich ist. Bei der Linienführung und Auswahl der Ziele sind die Belange Behinderter, alter Menschen und anderer Personen mit Mobilitätseinschränkungen in besonderer Weise zu berücksichtigen, z. B. Bedienung von Altenheimen, Gesundheitseinrichtungen usw. (Patientenverkehre). Die Anerkennung der Zeitfahrausweise der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis (VH) wird für vereinbarte Fahrten gewährleistet. Die Aufnahme in ein Echtzeitsystem der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis bzw. des zuständigen Teilnetzbetreibers wird angestrebt.

1.3 Für die Liniengenehmigung nach § 42 PBefG benötigt der Bürgerbusverein ein Verkehrsunternehmen, das als Konzessionsträger auftritt. Ein Vertrag zwischen Bürgerbusverein und Verkehrsunternehmen regelt die Einzelheiten.

1.4 Ferner wird erwartet, dass die Kommune, in der der Bürgerbusverein seinen Betriebssitz hat, die nicht gedeckten Kosten des Bürgerbusvereines mitträgt.

2. Zuwendungszweck

Der Landkreis gewährt nach Maßgabe dieser Förderrichtlinie auf Antrag und nach Vorlage der notwendigen Nachweise Zuwendungen für die im Kreisgebiet ansässigen Bürgerbusvereine. Ein Anspruch der Antragsteller auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Die Bewilligung geschieht nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2.1 Beschaffung eines Niederflur-Bürgerbusses

Unter Berücksichtigung der Bestimmungen über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von neuen Bürgerbusfahrzeugen in Niedersachsen des Nieders. Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr gewährt der Landkreis 20.000 € je Bürgerbus.

...

2.2 Betriebskostenzuschuss

Es wird je Verein auf Antrag jährlich

a) ein Betriebskostenzuschuss von 3.000 €,

b) zusätzlich im Falle eines Betriebskostendefizits ein Betriebskostenzuschuss bis zu 2.000 € gewährt.

c) Für jeden weiteren Bus mit eigener Linie erhöhen sich die Beträge zu a) und b) um 1.000 €.

3. Anerkennung von Zeitfahrkarten der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis in Bürgerbussen

Unter Verweis auf Ziffer 1.2 der Präambel soll Inhaberinnen und Inhabern von VH-Zeitfahrkarten ermöglicht werden festgelegte Bürgerbusfahrten kostenlos zu nutzen. Die Tarifbestimmungen der Vereine müssen um eine entsprechende Ausnahmeregelung ergänzt werden. Ggf. muss ein finanzieller Nachteilsausgleich vereinbart werden.

4. Reparaturkostenzuschuss einschl. Leihfahrzeugkostenerstattung bei Busausfall

Wird nicht eingeführt. Den Vereinen wird die Bildung einer Rücklage bis zu 3.000 € für Reparaturen usw. ermöglicht, die im Falle eines Betriebskostendefizits nicht bei der Zuschussgewährung berücksichtigt wird.

5. Inkrafttreten

Die Förderrichtlinie tritt rückwirkend ab 01.01.2018 in Kraft.

Richtlinie

zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen im Gebiet des Landkreises Heidekreis vom 15.12.2017

Allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2, Art. 2 lit. l) Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zur Anwendung von Höchsttarifen und der Gewährung von Ausgleichsleistungen für die finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen, die auf die Erfüllung der tariflichen Verpflichtung nach dieser allgemeinen Vorschrift zurückzuführen sind.

Präambel

Der Landkreis Heidekreis ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV gemäß § 4 Abs. 1 Ziffer 3 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG). Der Landkreis verfolgt das Ziel, in seinem Gebiet die Anwendung einheitlicher Höchsttarife und rabattierter Zeitfahrausweise für den Ausbildungsverkehr auf sämtlichen Linienverkehren des straßengebundenen öffentlichen Personenverkehrs verbindlich vorzuschreiben. Hierzu hat der Landkreis diese allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2, Art. 2 lit. l) VO (EG) Nr. 1370/2007 als Richtlinie erlassen. Die allgemeine Vorschrift regelt die Anwendung der Höchsttarife. Diese umfasst auch die Rabattierungspflicht im Ausbildungsverkehr. Der Landkreis gewährten einen begrenzten Ausgleich für die – positiven oder negativen – finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen der Unternehmen, die auf die Erfüllung der in der allgemeinen Vorschrift festgelegten tariflichen Verpflichtungen zurückzuführen sind. Mit der allgemeinen Vorschrift wird eine transparente, diskriminierungsfreie und beihilferechtskonforme Gewährung von Ausgleichsleistungen für die Anwendung von Höchsttarifen sichergestellt. Die allgemeine Vorschrift erfüllt zugleich die Anforderungen nach § 7a NNVG.

Die allgemeine Vorschrift setzt den Beschluss des Landkreises vom 10.02.2016 zur Erstellung einer allgemeinen Vorschrift und den Eckpunktebeschluss vom 16.06.2017 zur Ausgestaltung der Anforderungen nach der allgemeinen Vorschrift um.

1. Regelungsgegenstand

1.1 Rechtsgrundlagen sind die am 03.12.2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370) über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz, zuletzt geändert durch das Gesetz zur Neuregelung der Ausgleichszahlungen für Auszubildende im öffentlichen Personennahverkehr und zur Ersetzung der bundesrechtlicher Ausgleichsregelungen vom 27.10.2016 (Nds. GVBl. Nr. 16/2016).

1.2 Die **gemeinwirtschaftliche Verpflichtung** besteht in der verbindlichen Anwendung, der vom Landkreis vorgegebenen maßgeblichen Tarife als verbindliche Höchsttarife (**Anlage 2**). Den Unternehmen ist es verwehrt, höhere Tarife (z.B. Haus- und/oder Übergangstarife) als die maßgeblichen Höchsttarife für die Erbringung der maßgeblichen Verkehrsleistung im Gebiet des Landkreises anzuwenden. Der Landkreis aktualisiert die **Anlage 2** entsprechend seiner Tariffestlegungen.

1.3 Die **Gruppe der Auszubildenden** definiert sich gemäß § 1 Abs. 1 der Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr vom 02.08.1977 (BGBl. I S. 1460), zuletzt geändert durch Art. 5 Nr. 3 des Gesetzes vom 23.03.2005 (BGBl. IS. 931, 965). Neben den Schülern und Auszubildenden sind auch die Studierenden Auszubildende im Sinne dieser allgemeinen Vorschrift.

1.4 Der **maßgebliche Höchsttarif** ist der vom Landkreis Heidekreis nach Ziffer 1.2 vorgegebene Tarif. Der Höchsttarif wird vom Landkreis festgelegt und fortgeschrieben. Dieser umfasst die Zeitfahrausweise und Einzelkarten im Jedermannverkehr und die rabattierten Zeitfahrausweise für die Gruppe der Auszubildenden. Die Rabattierungspflicht der Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr beträgt mindestens 25 von Hundert im Vergleich zu den Zeitfahrausweisen im Nichtausbildungsverkehr. Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs, bestehend aus den Schülerjahres-/ -sammelzeitkarten, Schülermonats- / bzw. Schülerwochenkarten und Semestertickets für Studierende (siehe Ergebnisvermerk der niedersächsischen Bezirksregierungen vom 16.05.1994, Az. 405.1-51.05, 12.14.00/3/4). Nach den Vorgaben des Nahverkehrsplans des Landkreises findet im Gebiet des Landkreises einheitlich der Tarif der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis (HK-Tarif) Anwendung.

1.5 Die **maßgebliche Verkehrsleistung** sind sämtliche genehmigten Linienverkehre nach §§ 42, 43 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Verbindung mit § 2 Abs. 6 PBefG, § 1 Abs. 3 NNVG im straßengebundenen Linienverkehr (**Anlage 1**), für die der maßgebliche Tarif (**Anlage 2**) im Gebiet des Landkreises Anwendung findet und auf für die, denen die qualitativen Mindestanforderungen nach **Anlage 3** Anwendung finden, sog. Basisverkehrsleistung. Alternative Bedienungsformen, welche als Gelegenheitsverkehre genehmigt sind sowie Linienverkehr, die mit ehrenamtlich tätigen Fahrern durchgeführt werden (Bürgerbusse) unterfallen nicht dem Anwendungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift. Neu genehmigte Linienverkehre fallen in den Anwendungsbereich der allgemeinen Vorschrift, wenn sie mit dem Nahverkehrsplan im Einklang stehen. Sie werden nach Maßgabe Ziffer 7 in die **Anlage 1** aufgenommen.

1.6 Der Landkreis gewährt für die verbindliche Anwendung der maßgeblichen Höchsttarife Ausgleichsleistungen in begrenzter Höhe an die Unternehmen. Der Ausgleich bemisst sich anhand der positiven und negativen finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen gemäß Art. 3 Abs. 2 S. 2, Anhang VO 1370, die auf die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zurückzuführen sind (Kosten-Preis-Vergleich).

1.7 Der Gesamtausgleich, bestehend aus Mitteln nach 7a NNVG und dem Zuschuss des Landkreises, beträgt das erste Ausgleichsjahr (2018 gesamt) insgesamt 3.606 Mio. Euro. Für den Geltungszeitraum im ersten Ausgleichsjahr vom 01.08. – 31.12.2018 (87/190 Schultage) entfällt ein Anteil in Höhe von 1,651 Mio. Euro (dies entspricht 45,79%). Der Eigenanteil des Landkreises (Zuschuss 2018 gesamt) in Höhe von jährlich 2,523 Mio. Euro wird entsprechend der durchschnittlichen Preissteigerungsrate (siehe **Anlage 1**) jährlich fortgeschrieben. Die Verteilung des Gesamtausgleichs 2018 je Linienbündel (bestehend aus 7a NNVG und Zuschuss) ergibt sich aus **Anlage 1**. Ein Anspruch der Unternehmen auf Vollausgleich besteht nicht. Überschreitet die Summe aller rechnerischen Ausgleichsleistungen die maximal vom Landkreis zur Verfügung gestellte Ausgleichsleistung als maßgeblichen Gesamtausgleich, erfolgt eine anteilige Kürzung der Ausgleichsleistungen der antragsberechtigten Unternehmen auf den Wert des maßgeblichen Gesamtausgleichs. Der Landkreis trägt dafür Sorge, dass der rechnerische Gesamtausgleich die Summe der bereit gestellten Mittel nicht um mehr als 7,5% überschreiten soll. Hierzu hat der Landkreis gegebenenfalls (weitere) eigene Mittel bereitzustellen. Das oben beschriebene Verfahren findet bis zur Umsetzung der Ergebnisse aus der gesetzlichen Revision für die Verteilung der 7a-Mitel Anwendung. Danach gestaltet der Landkreis in Abhängigkeit zur gesetzlichen Neuregelung die Mittelverteilung neu, wobei für die Unternehmen die Notwendigkeit einer auskömmlichen eigenwirtschaftlichen Finanzierung berücksichtigt wird. Dies soll spätestens zum Jahr 2020 erfolgen.

1.8 Der Landkreis und die antragsberechtigten Unternehmen wirken bei der Entwicklung der rabattierten Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr und der Vergleichstarife im Nichtausbildungsverkehr zusammen. Der Landkreis legt die maßgeblichen Tarife fest und zeigt diese bei der Genehmigungsbehörde an. Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, den Höchsttarif den eigenen Anträgen auf Tarifzustimmung (§ 39 PBefG) zugrunde zu legen. Abweichend Tarife dürfen nicht beantragt werden. Dem Landkreis sind entsprechende Anträge oder Anzeigen auf Tarifzustimmung und Genehmigungen unverzüglich vorzulegen.

2. Ausgleichsvoraussetzungen

2.1 Voraussetzung der Ausgleichsgewährung ist die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß Ziffer 1.2.

2.2 Der Ausgleich kann nur unter der Voraussetzung erfolgen, dass das Unternehmen den jeweils geltenden maßgeblichen Höchsttarif sowie etwaige vom Landkreis anerkannte Übergangstarife entsprechend den in **Anlage 2** dargestellten Vorgaben anwendet. Wendet das Unternehmen andere Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr oder im Nichtausbildungsverkehr im Gebiet des Landkreises an, welche diese Anforderungen nicht erfüllen, ist das Unternehmen vom Anwendungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift insgesamt ausgeschlossen.

2.3 Ein Ausgleich nach dieser allgemeinen Vorschrift wird nur gewährt, wenn der Ausgleichsbetrag für das einzelne Unternehmen im Jahr mindestens 1.000,- € beträgt.

2.4 Sofern das Unternehmen über einen anderen Rechtsgrund (zum Beispiel ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag gemäß Art. 3 Abs. 1 VO 1370) Ausgleichsleistungen für die Anwendung der maßgeblichen Tarife erhält, erfolgt die ex post-Überkompensationskontrolle vorrangig und abschließend auf der anderen Rechtsgrundlage.

2.5 Erbringt das Unternehmen Verkehre zwischen zwei oder mehr Aufgabenträgergebieten (sog. interkommunale Verkehre), bestimmt sich die Höhe des Ausgleich für diese Verkehre nach einem vereinfachten Ausgleichsverfahren, sofern hierzu zwischen dem Landkreis und dem angrenzenden Aufgabenträger eine interkommunale Vereinbarung geschlossen wurde, vgl. Ziffer 4.10.

3. Art, Umfang und Bemessung von Vorauszahlungen (ex ante-Ausgleich)

3.1 Für die ersten drei Ausgleichsjahre (2018 – 2020) ergibt sich die Vorauszahlung (ex ante-Ausgleich) aus Anlage 1.

3.2 In den Folgejahren (ab 2021) bestimmt sich der ex ante-Ausgleich grundsätzlich anhand einer Vergleichsbetrachtung zwischen der wirtschaftlichen Situation des Unternehmens vor dem Ausgleichsjahr (n - 1) (Ausgangswert) mit der erwarteten wirtschaftlichen Situation im Ausgleichsjahr (n + 1) (Soll-Wert) bei gleicher Verkehrsleistung (Basisverkehrsleistung) unter Anwendung der Höchsttarife. Ausgleichsfähig ist der Differenzbetrag zwischen dem Ausgangswert und dem Soll-Wert (siehe Beispielsrechnung Anlage 4 Anhang 6).

- Die Bestimmung des Ausgangswertes erfolgt anhand der maßgeblichen Kosten und maßgeblichen Einnahmen grundsätzlich anhand der Wirtschaftsdaten, des dem Antragsjahr (n) vorangegangene Wirtschaftsjahres (n - 1). Die Kosten sind auf den Wert zu begrenzen, den ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Produktionsmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind (Angemessenheitsprüfung). Sind die Kosten des Unternehmens niedriger als die Kosten eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens, ist der geringere Wert maßgeblich. Die Angemessenheitsprüfung nimmt der Landkreis oder eine von ihm gestellte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft im Rahmen der Überkompensationsprüfung auf der Grundlage der Trennungsrechnung der Unternehmen für das Ausgleichsjahr 2019 vor. Für die Folgejahre erfolgt die Angemessenheitsprüfung nur auf Verlangen des Landkreises.
- Die Bestimmung des Soll-Wertes ergibt sich aus der Fortschreibung der Ausgangswerte. Dabei ist grundsätzlich auf die im Rahmen der ex post-Kontrolle (Ziffer 5) ermittelten maßgeblichen Kosten und maßgeblichen Einnahmen abzustellen.[1] Der Soll-Wert ergibt sich aus den fortgeschriebenen maßgeblichen Kosten und maßgeblichen Einnahmen zuzüglich eines Wagnisaufschlages in Höhe von 4,75 Prozent, bezogen auf die Kosten die ein durchschnittlich, gut geführtes Unternehmen hätte.

3.3 Nicht ausgleichsfähig sind strukturelle Defizite.

[1] Siehe Begriffsdefinition Ziffer 4.3.

3.4 Berücksichtigungsfähig sind nur die maßgeblichen Kosten und die maßgeblichen Einnahmen des jeweiligen Ausgangswertes auf der Grundlage der testierten Gewinn- und Verlustrechnung des Unternehmens. Kosten und Einnahmen im Linienverkehr des straßengebundenen öffentlichen Personenverkehrs, die außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des Landkreises erbracht werden und Kosten von und Einnahmen aus anderen Leistungen des Unternehmens, für die die Vorgaben des Höchsttarifs keine Anwendung finden, sind in der Trennungsrechnung (**Anlage 4**) auszuweisen. Das Verfahren zur Erstellung der Trennungsrechnung ist in den Durchführungsvorschriften verbindlich festgelegt.

3.5 Die maßgeblichen Kosten sind die Kosten der maßgeblichen Verkehrsleistung, auf die die maßgeblichen Höchsttarife im Gebiet des Landkreises Anwendung finden. Dies umfasst die Ist-Kosten der für die Erbringung der fahrplanmäßigen Verkehrsleistung definierten Leistungsvolumina hinsichtlich Art, Umfang (**Anlage 1**) und Qualität (**Anlage 3**). Dies gilt auch im Fall des Betreiberwechsels oder im Fall neu hinzukommender Verkehre. Das Mengengerüst ist in Anlage 1 als Basisverkehrsleistung dokumentiert. In dieser Anlage sind die veröffentlichten fahrplanmäßig erbrachten Betriebsleistungen im Busverkehr berücksichtigt. Die Kosten für regelmäßige Einsatzfahrten, Verstärkungsfahrten und Zusatzangebote im Geltungsbereich der Regelung der §§ 42, 43 PBefG in Verbindung mit § 1 Abs. 3 NNVG werden ebenfalls berücksichtigt. Nicht berücksichtigungsfähig sind die Kosten des Unternehmens, die für Nahverkehrsleistungen entstehen, für die die HK-Tarife keine Gültigkeit besitzen oder die vom Unternehmen eingeführt wurden, ohne dass diese Leistungen als ausreichende Verkehrsbedienung in **Anlage 1 und 3** dokumentiert sind oder der Landkreis diesen zusätzlichen Leistungen zugestimmt hat.

3.6 Als maßgebliche Einnahmen sind die Einnahmen aus Tarifentgelten und alle anderen Einnahmen zu berücksichtigen, die im Rahmen der zeitlichen und räumlichen Geltung der Tarife in Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß Ziffer 1.2 erzielt werden. Die maßgeblichen Einnahmen sind alle Einnahmen des Betreibers (insbesondere Fahrscheineinnahmen, öffentliche Zuwendungen, Werbung), die im Rahmen der Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung auf der Grundlage der maßgeblichen Verkehrsleistung erzielt werden. Das Unternehmen stellt sicher, dass die Ermittlung der maßgeblichen Einnahmen im Rahmen eines transparenten und nachvollziehbaren Verfahrens der Einnahmenaufteilung erfolgt, welches auch die Anforderungen der Sachgerechtigkeit und Stetigkeit erfüllt. Das Verfahren der Einnahmenaufteilung wird zum 31.12.2018 einer Revision durch den Landkreis unterzogen. Sofern zum 01.01.2019 kein geeignetes Einnahmenverfahren für alle im Landkreis tätigen Unternehmen sichergestellt ist, wird der Landkreis seinerseits ein Verfahren etablieren, welches sodann rückwirkend zum 01.08.2018 gilt. In diesem Fall kann die Auszahlung der Ausgleichsmittel für das Jahr 2018 nur als unverbindliche Vorauszahlung geleistet werden.

3.7 Aus der Indizierung der maßgeblichen Kosten und maßgeblichen Einnahmen ergeben sich ab dem Ausgleichsjahr 2021 die Soll-Kosten und Soll-Einnahmen. Der Fortschreibung der Aufwandspositionen (Kosten) und Ertragspositionen (Einnahmen) liegen die in **Anlage 4** festgehaltenen Indizes zu Grunde. Auf der Grundlage der Soll-Kosten und Soll-Einnahmen ermittelt sich der ex ante-Ausgleichswert wie folgt:

Ex ante-Wert =

- [Indiziertes Betriebsergebnis (ausgehend von den einzelnen Einnahmen- und Kostenpositionen im jeweiligen Basisjahr, indiziert gemäß **Anlage 4** auf das jeweilige Ausgleichsjahr);
- Betriebsergebnis (im jeweiligen Basisjahr)]
+ Wagnisaufschlag (4,75% der Kosten eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens, für die Erbringung der maßgeblichen Verkehrsleistung)
- Betriebsergebnis (im jeweiligen Basisjahr, sofern dies positiv ist)

3.8 Der ex ante-Ausgleich darf nicht zu einer Überzahlung führen. Diese liegt vor, wenn der Ausgleichsbetrag zu einem positiven indizierten Betriebsergebnis für das Ausgleichsjahr führt, welches den Wagnisaufschlag übersteigt. In diesem Fall ist der ex ante-Ausgleich zu begrenzen.

3.9 Der ex ante-Ausgleichswert ist als maximaler Ausgleichsbetrag in **Anlage 1** dokumentiert und nach Linienbündel (maßgeblich sind die Fahrplankilometer) zugeordnet. Der Ausgleichsbetrag steht dem jeweils konzessionierten Unternehmen zu. Die Basisverkehrsleistung (Anlage 1) ergibt sich aus den genehmigten Liniengenehmigungen je Teilnetz. Dabei sollen übermäßige ex ante-Ausgleichszahlungen vermieden werden.

3.10 Verändert der Landkreis die verbindlichen Höchsttarife für das Ausgleichsjahr in Abweichung zu dem Verfahren zur Ermittlung des ex ante Soll-Wertes (ex ante Soll-Einnahmen) - und kommt es hierdurch zu Mindererträgen, die das Verkehrsunternehmen nicht zu vertreten hat - so gleicht der Landkreis die durch die Tarifveränderung bedingten Mindererträge zusätzlich zu dem ermittelten ex ante-Ausgleich aus.

3.11 Sofern der indizierte ex ante-Betrag um mehr als 5 % von dem des Vorjahres abweicht, erläutert und erklärt das Unternehmen die hierfür relevanten Ursachen in einer schriftlichen Stellungnahme gegenüber dem Landkreis.

3.12 Der Anstieg des ermittelten ex ante-Ausgleichsbetrages ist je Unternehmen auf maximal 5% Punkte zum Vorjahreswert (Deckelung des ex ante-Ausgleichs) ohne Berücksichtigung von Leistungsveränderungen gem. Ziffer 7 begrenzt.

3.13 Sofern außenstehende Ereignisse, auf die weder die Unternehmen noch der Aufgabenträger Einfluss haben, zu einer Erhöhung der maßgeblichen Kosten oder einer Reduzierung der maßgeblichen Einnahmen von mehr als 10% in Bezug auf die jeweiligen indizierten Soll-Kosten bzw. Soll-Einnahmen führen, soll eine Anpassung des zulässigen Ausgleichs im Nachhinein unter Berücksichtigung des maßgeblichen Gesamtausgleichs erfolgen.

4. Antragsverfahren

4.1 Der Ausgleich wird nur auf schriftlichen Antrag gewährt. Für die Antragsstellung sind die in den Anlagen vorgegebenen Muster zu verwenden. Hierfür müssen alle nach **Anlage 4 Anhang 1** genannten Antragsdaten vorliegen.

4.2. Antragsberechtigt sind alle Unternehmen, die über Liniengenehmigungen nach §§ 42, 43 PBefG; § 1 Abs. 3 NNVG im Gebiet des Landkreises verfügen. Im Falle von Gemeinschaftskonzessionen erfolgt der Antrag durch das betriebsführende Unternehmen. Werden Betriebsleistungen durch Auftragsunternehmen erbracht, sind diese von den Auftragsunternehmen zu bescheinigen und vom antragsstellenden Unternehmen dem Antrag beizufügen.

4.3 Antragsjahr (n) ist das Jahr vor dem Ausgleichsjahr (n + 1). Der Antrag muss ab dem vierten Ausgleichsjahr (2021) den Überkompensationsnachweis und die Trennungsrechnung des Basisjahres (n – 1) enthalten.

4.4 Für die ersten drei Antragsjahre (2018 – 2020) findet ein vereinfachtes Antragsverfahren Anwendung. Maßgeblich sind die Antragsunterlagen nach **Anlage 4 Anhang 1**. Für das erste Ausgleichsjahr müssen die Anträge bis spätestens 30.06.2018 vorliegen. Die für die folgenden Ausgleichsjahre müssen bis spätestens 30.06. des jeweiligen Antragsjahres beim Landkreis oder einer vom Landkreis benannten Stelle oder Person vorliegen (Ausschlussfristen).

4.5. Ab dem vierten Ausgleichsjahr (2021) müssen die vollständigen Antragsdaten bis spätestens zum 30.06.des Antragsjahres (n) (z.B. 2020) beim Landkreis oder einer vom Landkreis benannten Stelle oder Person vorliegen (Antragsfrist). Der ex ante Antrag umfasst die testierte ex post-Kontrolle des Basisjahres gemäß Ziffer 5 einschließlich der ex post-Trennungsrechnung (**Anlage 4 Anhang 3**). Der Unternehmer übergibt die Antragsunterlagen zusätzlich als elektronische Datei (Excel). Eine Weitergabe der Daten an Dritte ist nur mit Zustimmung des Unternehmens zulässig.

4.6. Werden dem Unternehmen erstmals Liniengenehmigungen im Anwendungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift für das laufende Ausgleichsjahr erteilt, hat das Unternehmen den Antrag einen Monat nach Genehmigungserteilung für das laufende Ausgleichsjahr und für das folgende Ausgleichsjahr zu stellen.

4.7 Der Landkreis kann auf Antrag des Unternehmens einmalig eine Verlängerung der Antragsfrist gewähren. Die Verlängerung umfasst sodann zugleich die Nachweispflicht der ex post-Kontrolle (Ziffer 5).

4.8 Erfolgt der Antrag einschließlich der für die Berechnung des ex ante -Ausgleichs notwendigen Bescheinigungen des Wirtschaftsprüfers des Unternehmens nicht fristgerecht und/oder nicht prüffähig, ist ein ex ante-Ausgleich für das auf das Antragsjahr folgende Ausgleichsjahr (n + 1) ausgeschlossen. Werden die Unterlagen nicht fristgerecht und prüffähig vorgelegt, führt dies zugleich zur Feststellung der Überkompensation des Vorjahres (n – 1). Die gewährten Ausgleichsmittel sind vollständig zurückzufordern, es gilt die Regelung gemäß Ziffer 8.

4.9 Dem Unternehmer obliegt eine Mitwirkungspflicht. Er trägt die Darlegungs- und Nachweispflicht für sämtliche in dieser Richtlinie geregelten Voraussetzungen und Anforderungen an die Gewährung des Ausgleichs. Er ist verpflichtet, sämtliche für die Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Angaben vollständig und wahrheitsgemäß zu machen und diese dem Landkreis oder einer vom Landkreis benannten Person oder Stelle prüffähig zugänglich zu machen. Er erfüllt diese Verpflichtungen insbesondere im Zuge des ex ante-Antragsverfahrens und der ex post-Überkompensationskontrolle.

4.10 Bei interkommunalen Verkehren (Linienverkehre, die die Kreisgebietsgrenzen überschreiten) strebt der Landkreis für die Ausgleichsermittlung eine Verständigung mit den angrenzenden ausgleichgewährenden Behörden an, in der weitere Regelungen getroffen werden. Die Einzelheiten ergeben sich aus Anlage **4**, **Anhang 5.**

4.11 Die im Antrag (einschließlich beigefügter Unterlagen) gemachten Angaben sowie die Angaben in den abzugebenden Erklärungen und Mitteilungen sind subventionserhebliche Tatsachen im Sinne des § 264 Strafgesetzbuch. Insofern wird auf die Erklärung (**Anlage 4 Anhang 1**) verwiesen. Subventionserheblich sind auch sämtliche Angaben, die im Zusammenhang mit der Beantragung der Auszahlung und dem Verwendungsnachweis gemacht werden. Nach § 3 des Subventionsgesetzes trifft den Subventionsnehmer eine sich auf alle subventionserheblichen Tatsachen erstreckende Offenbarungspflicht. Danach ist der Zuwendungsempfänger verpflichtet, dem Landkreis oder einer von ihm benannten Stelle oder Person alle Tatsachen, die der Bewilligung, Inanspruchnahme oder dem Belassen der Zuwendung entgegenstehen oder die für die Rückforderung der Zuwendung erheblich sind, unverzüglich mitzuteilen. Dies betrifft z. B. den Verlust einer oder mehrerer Genehmigungen, die Beantragung eines Insolvenzverfahrens gegen den Zuwendungsempfänger, usw.

4.12 Der ex ante-Ausgleich wird als vorläufiger Ausgleich gewährt. Die Bestimmung des abschließenden ex ante-Ausgleichs erfolgt im Rahmen der Prüfung des Überkompensationsnachweises nach Abschluss des Ausgleichsjahres durch den Landkreis.

5. Vermeidung der Überkompensation und Überzahlung (ex post)

5.1 Die Bestätigung eines Wirtschaftsprüfers über die Einhaltung der Regelung des Anhangs nach der VO (EG) Nr. 1370/2007 in Bezug auf die Erstellung einer Trennungsrechnung, die Angemessenheit des Gewinns sowie die Richtigkeit der Abrechnung legt der Unternehmer dem Landkreis oder einer vom Landkreis benannten Person oder Stelle bis spätestens zum 30. April des auf das Ausgleichsjahr folgenden Jahres (n + 2) zur Prüfung vor (ex post-Kontrolle).

5.2 Die Vorauszahlung steht dem Unternehmen nur in der Höhe zu, die nicht zu einer Überkompensation im Sinne Ziffer 2 Anhang VO 1370 beim Unternehmen führt. Hierzu führt das Unternehmen gegenüber dem Landkreis jährlich eine Überkompensationskontrolle durch, die den Landkreis in die Lage versetzt, die Vermeidung einer Überkompensation und die Beachtung der landesrechtlichen Nachweispflichten gemäß § 7a NNVG zu erfüllen.

5.3 Die Ausgleichsleistung darf gemäß Ziffer 2 Anhang VO 1370 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.

5.4 Der finanzielle Nettoeffekt ergibt sich aus folgender Berechnung: Kosten, die in Verbindung mit der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung aus Ziffer 1.2 im Hinblick auf Busverkehre entstehen, abzüglich aller quantifizierbaren positiven finanziellen Auswirkungen, die innerhalb des Netzes

durch jene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung entstehen, abzüglich Einnahmen aus Tarifentgelten und aller anderen Einnahmen, die in Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung erzielt werden, zuzüglich eines angemessenen Gewinns. Ziffer 6 bleibt unberührt. Bei der Bestimmung des finanziellen Nettoeffektes berücksichtigt der Wirtschaftsprüfer die Regelung nach Ziffer 7.5 für ausgefallene Fahrten.

5.5 Das Unternehmen ist verpflichtet, die Regeln des Anhangs VO 1370 einzuhalten und darüber eine entsprechende Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers oder einer vom Landkreis anerkannten Stelle oder Person vorzulegen. Hierfür sind die Vorlagen gemäß **Anlage 4** zu verwenden, sofern diese nicht als Muster ausgewiesen sind.

5.6 Zur Erfüllung der europarechtlichen Transparenzvorgaben ist von dem Unternehmen eine Trennungsrechnung auf der Grundlage des internen Rechnungswesens vorzuhalten (**Anlage 4 Anhang 3**). Bei der Aufstellung der Trennungsrechnung sind die Durchführungsvorschriften nach **Anlage 4 Anhang 4** anzuwenden und deren Anwendung vom Wirtschaftsprüfer oder Steuerberater zu bescheinigen. Für alle Unternehmen gelten die Standards zur Kontentrennung gemäß VO 1370. Die Unternehmen, die einen Ausgleich für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erhalten, weisen in ihrer Rechnungslegung getrennt aus, welche Kosten ihnen durch die Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß Ziffer 1.2 entstanden sind, welche zusätzlichen Einnahmen, die nicht schon in den Parametern berücksichtigt wurden, sie aufgrund der Erfüllung dieser Verpflichtung erzielt haben und welche Ausgleichsleistungen erfolgt sind.

5.7 Im Rahmen der Ausgleichsleistung steht den Unternehmen ein angemessener Gewinnaufschlag gemäß Ziffer 6 Anhang VO 1370 zu. Für die beiden ersten Ausgleichsjahre geht der Landkreis davon aus, dass eine Umsatzrendite in Höhe von 4,75 % angemessen ist. Als Umsatz ist der Gesamtumsatz im Sinne der Trennungsrechnung zu verstehen, der sich zusammensetzt aus Tarifeinnahmen, Schwerbehindertenausgleichszahlungen, Zuschuss des Landkreises und sonstige Einnahmen. Ab dem dritten Ausgleichsjahr (2020) kann der Landkreis eine Überprüfung der Höhe des Gewinnaufschlages vornehmen, um sicherzustellen, dass die festgelegte Rendite marktüblich sei.

5.8 Die Ausgleichsleistung darf zugleich den ex ante-Ausgleich nicht übersteigen (Verbot der Überzahlung). Ergibt sich aus der ex post-Kontrolle ein höherer ausgleichsfähiger Betrag als der gemäß Ziffer 4 ermittelte ex ante-Ausgleich, besteht im jeweiligen Ausgleichsjahr kein Anspruch des Unternehmens auf Ausgleich des Differenzbetrages. Ziffer 6 bleibt unberührt.

5.9 Zur Vermeidung einer Überkompensation (Ziffer 5.2) oder einer Überzahlung (Ziffer 5.8) ist der Ausgleich auf den Wert zu begrenzen, der nominell den geringeren Ausgleich ergibt.

5.10 Im Falle einer Überkompensation oder Überzahlung sind die Ausgleichsmittel einschließlich entstandener Zinseinnahmen oder ersparter Zinsaufwendungen an den Landkreis (gemäß Ziffer 9.4) zurück zu erstatten.

5.11 Nach Abschluss der ex post-Kontrolle durch den Landkreis erfolgt der endgültige Zuwendungsbescheid.

6. Anreizsystem für eine wirtschaftliche Geschäftsführung

6.1 Der im Rahmen der ex post-Betrachtung ermittelte maximal zulässige Ausgleichsbetrag (Ziffer 3) entspricht dem beihilferechtlichen Maßstab, wonach eine Überkompensation auszuschließen ist. In Ausführung von Ziffer 7 Anhang VO 1370 ist zur Sicherstellung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung der beihilferechtliche Ausgleichsbetrag durch eine Soll-Kosten- und Soll-Erlösbetrachtung zu ergänzen, wonach grundsätzlich die Ausgleichsleistung den Differenzbetrag zwischen den Soll-Kosten und Soll-Einnahmen nicht übersteigen darf.

6.2 Liegen die Kosten eines Unternehmens höher als die nach Ziffer 3 indizierten Kosten, werden im Rahmen der nach Ziffer 5 erforderlichen ex post-Kontrolle nur die indizierten Kosten zu Grunde gelegt. Ein Ausgleich auf Grundlage der höheren Kosten erfolgt nicht.

6.3 Liegen die Kosten eines Unternehmens niedriger als die nach Ziffer 3 indizierten Kosten, werden im Rahmen der nach Ziffer 5 erforderlichen ex post-Kontrolle die tatsächlichen Kosten zu Grunde gelegt. Ein Ausgleich erfolgt nur auf Grundlage der niedrigeren Kosten. Als Bonus verbleiben dem Unternehmen 50 % der Differenz zwischen seinen tatsächlich niedrigeren Kosten und den indizierten Kosten.

6.4 Liegen die Einnahmen eines Unternehmens niedriger als die nach Ziffer 3 indizierten Einnahmen, werden im Rahmen der nach Ziffer 5 erforderlichen ex post-Kontrolle nur die indizierten Einnahmen zu Grunde gelegt. Ein Ausgleich auf Grundlage der niedrigeren Einnahmen erfolgt nicht.

6.5 Liegen die Einnahmen eines Unternehmens höher als die nach Ziffer 3 indizierten Einnahmen, werden im Rahmen der nach Ziffer 5 erforderlichen ex post-Kontrolle nur die höheren Einnahmen zu Grunde gelegt. Ein Ausgleich erfolgt nur auf Grundlage der höheren Einnahmen. Als Bonus verbleiben dem Unternehmen 50 % der Differenz zwischen seinen tatsächlich höheren Einnahmen und den indizierten Einnahmen.

6.6 Die Summe der Boni-Zahlungen gemäß Ziffer 6.3 und 6.5 ist auf einen Wert von maximal 5 % des Ausgleichs nach dieser allgemeinen Vorschrift ohne Berücksichtigung des Bonus/der Boni begrenzt, um eine etwaige Überkompensation zu vermeiden. Etwaige Boni werden für die ex ante-Berechnung nicht berücksichtigt.

7 Leistungsänderungen und ausgefallene Fahrten

7.1 Die Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot ergeben sich aus dem jeweils gültigen Nahverkehrsplan des Landkreises und aus **Anlage 1 und 3**. Die Einhaltung der qualitativen und quantitativen Anforderungen nach **Anlage 1 und** 3 gewährleistet die Berücksichtigung von Verkehrsleistungen einer Art im Anwendungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift. Deren Beachtung und Einhaltung ist daher Bedingung (Mindestvoraussetzung) für die Inanspruchnahme eines Ausgleichs nach dieser allgemeinen Vorschrift. Ein Ausgleich für verkehrliche oder qualitative Standards erfolgt nach dieser allgemeinen Vorschrift nicht.

7.2 Sofern ab dem zweiten Ausgleichsjahr (2019) Leistungsänderungen zum Vorjahr eintreten, die zu einer Veränderung der ausreichenden Verkehrsbedienung nach Anlage 1 definierten Fahrplankilometer (Basisverkehrsleistung) beim Unternehmen von +/- 2 % zum Vorjahr führen werden, kann eine Neubestimmung der vorherigen Verteilung der maximal gewährten Ausgleichsleistungen erfolgen. Maßgeblich ist eine unternehmensbezogene Betrachtung im Geltungsbereich der allgemeinen Vorschrift. Leistungsänderungen bestehen insbesondere bei unternehmensinitiierten Veränderungen der Leistungsmenge und bei Betreiberwechseln auf Linien oder Verkehrsnetzen. Die Unternehmen haben dem Landkreis die Veränderung nachvollziehbar, glaubhaft und rechtzeitig vor dem folgenden Wirtschaftsjahr zur Prüfung vorzulegen. Für unternehmensinitiierte Veränderungen, denen der Landkreis zuvor zugestimmt hat, erfolgt eine Anpassung des Ausgleichs. Die Anpassung bemisst sich an dem Wert, der sich als durchschnittlicher Tarifausgleich je Fahrplankilometer für die Erbringung der Basisverkehrsleistung im jeweiligen Ausgleichsjahr für alle Verkehrsleistungen im Geltungsbereich der allgemeinen Vorschrift (EUR je Fpl-km je Anlage 1) ergibt, multipliziert mit der veränderten Leistungsmenge (Fpl-km).

7.3 Wechselt im Laufe des Ausgleichsjahres der Inhaber einer Linienverkehrsgenehmigung, ist das einzelne Unternehmen berechtigt, für den Zeitraum des Bestandes und der Nutzung der Genehmigung (einschließlich Unterbeauftragung) Ausgleichsmittel nach dieser allgemeinen Vorschrift zu erhalten, soweit diese nicht schon nach Ziffer 8.1 verausgabt worden sind. In diesem Fall ist der frühere Inhaber der Linienverkehrsgenehmigung verpflichtet, die Mittel an den Landkreis anteilig zurückzuerstatten. Der Landkreis stellt dem neuen Inhaber der Linienverkehrsgenehmigung den anteiligen Betrag zur Verfügung. Der anteilige Tarifausgleich ergibt sich aus EUR je Fpl-km je Linien.

7.4 Werden im Ausgleichsjahr neue Verkehrsleistungen erbracht, welche in Übereinstimmung mit dem Nahverkehrsplan sind und nicht über das Maß der ausreichenden Verkehrsbedienung hinausgehen, erfolgt eine Anpassung der Basisverkehrsleistung nach **Anlage 1**. Der Landkreis nimmt hierzu eine Neuverteilung der Ausgleichsmittel nach Ziffer 1.7 vor. Der Ausgleichsbetrag für den neuen Verkehr ermittelt sich anhand des durchschnittlichen Ausgleichs je Fahrplankilo-

meter für die Basisverkehrsleistung im Geltungsbereich der allgemeinen Vorschrift (durchschnittlicher Tarifausgleich/Fpl-km) multipliziert mit den Fahrplankilometern im Ausgleichsjahr. Der so ermittelte neue Ausgleich kann zu einer (linearen) Kürzung des Ausgleichs je Linienbündel im Landkreis führen, sofern nicht eine Veränderung des Gesamtausgleichs nach Ziffer 1.7 erfolgt. Der in Anlage 1 ausgewiesene ex ante Betrag je Linie bildet den maximal zulässigen Ausgleich.

7.5 Werden im Ausgleichsjahr Verkehrsleistungen nach Anlage 1 nicht erbracht, erfolgt im Rahmen der ex post-Kontrolle eine anteilige Kürzung des gewährten ex ante-Ausgleichs unter Berücksichtigung der nicht erbrachten Verkehrsleistung und des Tarifausgleich je Fahrplankilometer (EUR je Fpl-km je Anlage 1) gemäß Ziffer 7.2.

8. Erklärungen

8.1 Der Wirtschaftsprüfer des Unternehmers prüft und erklärt im Rahmen des Überkompensationsnachweises, inwiefern die Vorgaben gemäß Ziffer 5, 6 eingehalten worden sind. Die Erklärung umfasst die Einhaltung oder Nichteinhaltung der Vermeidung einer Überkompensation (Ziffer 5.1) und einer Überzahlung (Ziffer 5.7). Der Wirtschaftsprüfer weist den Betrag der Überkompensation und/oder Überzahlung aus. Die Erklärung umfasst auch Reduzierungen des Ausgleichs aufgrund ausgefallener Fahrten (Ziffer 7.5) und die Ausweisung etwaiger Boni (Ziffern 6.3, 6.5). Entspricht die Geschäftsführung nicht den Vorgaben der Ziffer 6, ermittelt der Wirtschaftsprüfer den relevanten Ausgleichsbetrag anhand der Vorgaben nach dieser allgemeinen Vorschrift und gemäß **Anlage 4**. Die für die Bestimmung der ex ante Ausgleichserforderlichen Angaben legt der Wirtschaftsprüfer dem Landkreis offen, ebenso alle Zahlen, welche der Landkreis für die Kontrolle der Überkompensationsprüfung benötigt.

8.2 Der Unternehmer erklärt im Rahmen des Überkompensationsnachweises, in welchem Umfang die qualitativen Anforderungen der Basisverkehrsleistung (**Anlage 1**) eingehalten wurden, Abweichungen aufgrund von Leistungsveränderungen in Fahrplankilometern eingetreten sind (Ziffer 7), ob die Tarifvorgaben (**Anlage 2**) und die Qualitätsvorgaben (**Anlage 3**) eingehalten worden sind. Die Erklärung umfasst eine Glaubhaftmachung der unternehmensinitiierten Leistungsveränderungen.

8.3 Der Unternehmer legt die vom Wirtschaftsprüfer gemäß Ziffer 8.1, 8.2 erstellten Erklärungen und Bescheinigungen (**Anlage 4**) dem Landkreis zur Prüfung vor.

9. Auszahlung, Kontrollrechte und Rückzahlungsverpflichtungen

9.1 Der Landkreis leistet 95 % der Vorauszahlungen (ex ante-Zahlungen) monatlich in gleicher Höhe Raten. Die Auszahlung der verbleibenden 5 % erfolgt nach der Überkompensationskontrolle. Erster Auszahlungstermin ist der 15.09.2018. Eine Verrechnung von Überzahlungen mit den Vorauszahlungen des Folgejahres ist möglich.

9.2 Die Endabrechnung durch den Landkreis gegenüber den Unternehmen soll bis zum 15.06. des auf das Ausgleichsjahr folgenden Jahres (n + 2) erfolgen.

9.3 Sofern seitens des Landkreises begründete Zweifel bestehen, dass eine Überkompensation und/oder Überzahlung des Unternehmens (Ziffer 5) nicht ausgeschlossen werden kann, oder begründete Zweifel an der wirtschaftlichen Geschäftsführung des Unternehmens (Ziffer 6) bestehen, ist der Landkreis berechtigt, einen Wirtschaftsprüfer seiner Wahl zu beauftragen, um über die Vorlage der Trennungsrechnung und der Nettoeffektberechnung hinaus, auch die Bücher, Belege und sonstige Geschäftsunterlagen des Unternehmens einzusehen und in diesem Sinne zu prüfen. Unberührt bleiben die Aufgaben und Befugnisse der Rechnungsprüfungsämter.

9.4 Eine Rückzahlung des Überzahlungsbetrages (Ziffer 5.2 und 5.8) ist mit zwei Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz gemäß § 247 BGB jährlich zu verzinsen. Für die Verzinsung ist auf den Zeitpunkt der ersten Überzahlung abzustellen. Die Verzinsung ist auf den Wert der Überzahlung begrenzt. Eine Verzinsung erfolgt auch im Falle einer Verrechnung im Folgejahr. Die Rückzahlung kann in angemessenen Raten einschließlich Zinsen zurück gewährt werden.

10. Umsatzsteuer

10.1 Der Ausgleich erfolgt als nicht steuerpflichtiger Zuschuss. Der Landkreis geht davon aus, dass der Ausgleich nach dieser allgemeinen Vorschrift nicht der Umsatzsteuer unterliegt. Der Landkreis stützt sich auf die Beschlüsse der Finanzministerkonferenz vom 23.06.1994 und der Verkehrsministerkonferenz vom 16./17.11.1995, wonach davon ausgegangen werden kann, dass die für die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten geregelten Vergütungszahlungen nicht der Umsatzsteuer unterliegen. .

10.2 Sollte im Einzelfall eine Umsatzsteuer festgelegt werden, so kann diese auf Antrag einschließlich nicht verschuldeter Verspätungszuschläge und Säumniszinsen zusätzlich erstattet werden. Die Unternehmen werden auf Aufforderung des Landkreises gegen derartige Umsatzsteuerbescheide außergerichtlich und gerichtlich vorgehen. Die Kosten für Rechtsschutzverfahren (Gebühren für Einspruchsverfahren, Gerichtskosten und etwaige Anwaltskosten) trägt der Landkreis im marktüblichen Umfang

11. Schlussbestimmungen

11.1 Sollten gesetzliche Normen abweichende Regelungen zu dieser allgemeinen Vorschrift treffen, die nicht dispositiv sind, gehen diese den Regelungen dieser allgemeinen Vorschrift vor.

11.2 Auf die gemäß Art. 7 Abs. 1 VO 1370 erforderliche Veröffentlichung von bestimmten Daten des Unternehmen wird hingewiesen. Die Unternehmen können sich insoweit nicht auf eine Vertraulichkeit seiner Angaben berufen. Insbesondere liegt der Detaillierungsgrad der von dem LK im Rahmen der nach Art. 7 Abs. 1 VO 1370 zu machenden Angaben in deren Ermessen. Die Unternehmen haben an der ordnungsgemäßen Veröffentlichung nach Art. 7 Abs. 1 VO 1370 durch die Bereitstellung der erforderlichen Daten (auch im Nachhinein) mitzuwirken.

11.3 Den Unternehmen ist bekannt, dass der Landkreis allen anspruchsberechtigten Unternehmen gleichmäßig und diskriminierungsfrei Zugang zu den Leistungen nach der Allgemeinen Vorschrift gewähren muss. Dies gilt auch im Falle von Neubetreibern und Leistungsänderungen. Die Anforderung an einen diskriminierungsfreien Marktzugang beinhaltet auch die Auskunft über mögliche Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr.

11.4 Die allgemeine Vorschrift wird nach Ihrer Verabschiedung durch den Kreistag im EU-Amtsblatt bekannt gemacht. Darüber hinaus wird die allgemeine Vorschrift auf der Internetseite des Landkreises eingestellt.

11.5 Die allgemeine Vorschrift tritt als Richtlinie am 01.08.2018 in Kraft.

11.6 Die Richtlinie ist unbefristet. Sie kann mit einem Vorlauf von zwei Jahren zum Jahresende aufgehoben werden. Änderungen sind jederzeit für die Zukunft möglich.

Anlagen

Anlage 1: Liniennetzverzeichnis, Ausgleichsbetrag und Fortschreibung
Anlage 2. Maßgeblicher Tarif in seiner jeweiligen Fassung
Anlage 3: Leistungsverzeichnis / Qualität
Anlage 4: Kalkulation
- Anhang 1: Antragsunterlagen ex ante
- Anhang 2: Nachweis zur Vermeidung einer Überzahlung/Überkompensation
- Anhang 3: Trennungsrechnung
- Anhang 4: Durchführungsvorschriften
- Anhang 5: Antragsverfahren interkommunale Verkehre
- Anhang 6: Berechnung der Vorauszahlungen an die Verkehrsunternehmen