



**LANDKREIS
HARBURG**

5. NAHVERKEHRSPLAN



Verkehrsgesellschaft
Nord-Ost-Niedersachsen mbH

2024 - 2029

Nahverkehrsplan

des Landkreises Harburg

für den Zeitraum 2024 bis 2029

beschlossen durch den Kreistag
des Landkreises Harburg
am 20.12.2023

Bearbeitung durch die



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

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	6
Tabellenverzeichnis	6
Abkürzungsverzeichnis	7
1 Der Nahverkehrsplan als Steuerungsinstrument für den ÖPNV	9
1.1 Einleitung.....	9
1.2 Bedeutung des Nahverkehrsplans	9
1.3 Inhalt des Nahverkehrsplans	10
2 Grundlagen und Rahmenbedingungen	11
2.1 Gesetzliche Grundlagen	11
2.1.1 Europäisches Recht: EU-Verordnung VO 1370/2007	11
2.1.2 Regionalisierungsgesetz (RegG)	12
2.1.3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	12
2.1.4 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz und Clean Vehicles Directive	13
2.1.5 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG).....	14
2.1.6 Niedersächsisches Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes (NKlimaG).....	14
2.1.7 Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG)	15
2.2 Organisation des ÖPNV im Landkreis Harburg	15
2.2.1 Organisationen der Aufgabenträger	15
2.2.1.1 Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO)	15
2.2.1.2 Hamburger Verkehrsverbund GmbH (hvv).....	16
2.2.2 Organisationen der Verkehrsunternehmen	16
2.2.2.1 Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN)	16
2.2.2.2 Verkehrsunternehmen im hvv Verbundgebiet	17
2.2.3 Fahrgastbeirat für den Landkreis Harburg	17
2.3 Finanzierung des ÖPNV	17
2.3.1 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG).....	17
2.3.2 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG).....	18
2.3.3 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG)	20
2.3.4 Ausgaben für den ÖPNV im Landkreis Harburg.....	20
2.3.4.1 Ausgaben des Landkreises im Bereich ÖPNV	20
2.3.4.2 Ausgaben der kreisangehörigen Kommunen im Bereich ÖPNV	22
2.4 Mobilitätswende	23
2.4.1 Entwicklungstendenzen	23
2.4.2 Klimaneutrale Mobilität	24

2.4.3	Anzustrebende ÖPNV-Angebotsplanung im ländlichen Raum.....	24
2.4.4	Ergänzende Mobilitätsangebote.....	27

3	Bestandsdarstellung	28
3.1	Raumstruktur	28
3.2	Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur	30
3.2.1	Bevölkerung	30
3.2.2	Motorisierung.....	31
3.2.3	Wirtschaft, Arbeit und Bildung.....	31
3.2.3.1	Wirtschaftsstruktur	31
3.2.3.2	Berufspendlerinnen und -pendler.....	32
3.2.3.3	Schülerinnen und Schüler, Schülerbeförderung und Schulstruktur.....	34
3.3	Verkehrsinfrastruktur	38
3.3.1	Straßennetz.....	38
3.3.2	Schienennetz.....	38
3.4	Öffentlicher Personennahverkehr	40
3.4.1	ÖPNV-Angebot nach struktureller Differenzierung.....	40
3.4.2	ÖPNV-Angebot in den Kommunen des Landkreises.....	41
3.4.2.1	Gemeinde Neu Wulmstorf.....	41
3.4.2.2	Gemeinde Rosengarten.....	41
3.4.2.3	Gemeinde Seevetal	42
3.4.2.4	Gemeinde Stelle	43
3.4.2.5	Samtgemeinde Elbmarsch.....	43
3.4.2.6	Samtgemeinde Hanstedt	44
3.4.2.7	Samtgemeinde Hollenstedt.....	44
3.4.2.8	Samtgemeinde Jesteburg.....	45
3.4.2.9	Samtgemeinde Salzhausen	45
3.4.2.10	Samtgemeinde Tostedt.....	46
3.4.2.11	Stadt Buchholz i.d.N.	47
3.4.2.12	Stadt Winsen (L.).....	47
3.4.3	ÖPNV-Teilnetze im Landkreis Harburg	48
3.4.4	Verkehrsunternehmen	53
3.4.5	Fahrzeuge	53
3.4.6	Verknüpfung der Verkehre.....	53
3.4.7	Tarif	55
3.4.8	Vertrieb.....	56
3.4.9	Fahrgastinformation.....	57

4	Bewertung und Mängelanalyse	58
4.1	Erschließungsqualität	58
4.1.1	Grundlagen der Bewertung.....	58
4.1.2	Ergebnisse der Bewertung.....	59
4.2	Bedienungs- und Verbindungsqualität	59
4.2.1	Grundlagen der Bewertung.....	59
4.2.2	Ergebnisse der Bewertung.....	62
4.2.2.1	Gemeinde Neu Wulmstorf.....	62
4.2.2.2	Gemeinde Rosengarten.....	62
4.2.2.3	Gemeinde Seevetal	63
4.2.2.4	Gemeinde Stelle	65
4.2.2.5	Samtgemeinde Elbmarsch.....	65
4.2.2.6	Samtgemeinde Hanstedt	66
4.2.2.7	Samtgemeinde Hollenstedt.....	67
4.2.2.8	Samtgemeinde Jesteburg.....	68
4.2.2.9	Samtgemeinde Salzhausen.....	69
4.2.2.10	Samtgemeinde Tostedt.....	70
4.2.2.11	Stadt Buchholz i.d.N.	71
4.2.2.12	Stadt Winsen (L.).....	72
5	Ziele und Maßnahmen	73
5.1	Übergeordnete Ziele	73
5.2	Allgemeine Zieldefinitionen des Landkreises Harburg	74
5.2.1	Grundsätze für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes.....	74
5.2.2	Finanzierung von Projekten zur Weiterentwicklung des ÖPNV	75
5.3	Projektübersicht	76
5.3.1	Erschließung.....	76
5.3.2	ÖPNV-Netz und Verkehrsangebot.....	79
5.3.3	Tarif und Vertrieb.....	93
5.3.4	Fahrgastinformation.....	96
5.3.5	Haltestellen.....	98
5.3.6	Fahrzeuge: E-Mobilität.....	99
5.3.7	Fahrgastbeteiligung	101
5.3.8	Vergabe der Leistungen im straßengebundenen ÖPNV	102
5.3.9	SPNV	103
5.3.10	P&R- und B&R-Anlagen	106

Anlage 1: Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Harburg

Anlage 2: VNO-Haltestellenkonzept

Abbildungsverzeichnis

Abb.		Seite
1	Zentralörtliche Gliederung des Landkreises Harburg	29
2	Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Harburg 2012 – 2022	30
3	Bevölkerungsentwicklung in den Kommunen 2012 – 2022	30
4	Pendlerbeziehungen Landkreis Harburg (Ein- und Auspendler)	33
5	Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Harburg 2015/16 – 2021/22	34
6	Schulstandorte im Landkreis Harburg	37
7	Schiennetz und Bahnhöfe im Landkreis Harburg	39
8	Grafische Darstellung der Bedienungsebenen	60

Tabellenverzeichnis

Tab.		Seite
1	Regionalisierungsmittel bundesweit bis 2029	18
2	Voraussichtliche Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2029	18
3	NNVG-Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis Harburg 2022 – 2026	20
4	Übersicht Zahlungen des Landkreises Harburg im Bereich ÖPNV 2022	22
5	Empfehlungen für ein anzustrebendes ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum	25
6	Weitere Qualitätsmerkmale für das Verkehrsangebot	26
7	Betriebs- und Streckencharakteristika der Schienenwege im Landkreis Harburg	38
8	Linien im Teilnetz 1	49
9	Linien im Teilnetz 2	50
10	Linien im Teilnetz 3	51/52
11	Linien im Teilnetz 4	52
12	Linien im Teilnetz 5	52
13	Verkehrsunternehmen und Zahl der eingesetzten Fahrzeuge im Landkreis Harburg	53
14	Anzahl und Alter der eingesetzten Fahrzeuge	53
15	Bus-/Bahn-Verknüpfungen an den SPNV-Haltepunkten im Landkreis Harburg	54
16	P&R-Stellplätze an SPNV-Haltepunkten im Landkreis Harburg	55
17	Mindestbedienungsstandards nach Ortsgröße	60
18	maximal zulässige ÖPNV-Fahrtzeiten im Vergleich zu MIV-Fahrtzeiten	61

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AST	Anruf-Sammel-Taxi
BGG	Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen
B&R	bike and ride
DB AG	Deutsche Bahn AG
EAV	Einnahmeaufteilungsverfahren
EntflechtG	Entflechtungsgesetz
EW	Einwohner
FHH	Freie und Hansestadt Hamburg
FVO	Freistellungsverordnung
Gem.	Gemeinde
GS	Grundschule
GY	Gymnasium
GZ	Grundzentrum
HHA	Hamburger Hochbahn AG
HS	Hauptschule
hvv	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
IV	Individualverkehr
KBS	Kursbuchstrecke
Kfz	Kraftfahrzeug
KVG	Kraftverkehr Stade GmbH & Co. KG
LK	Landkreis
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LROP	Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen
LSN	Landesamt für Statistik Niedersachsen
ME	metronom Eisenbahngesellschaft mbH
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MW NDS	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Bauen, Verkehr und Digitalisierung
NBGG	Niedersächsische Behindertengleichstellungsgesetz
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NSchG	Niedersächsisches Schulgesetz
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ODV	On-Demand-Verkehr
OHE	Osthannoversche Eisenbahnen AG
OvA	Omnibusbetrieb von Ahrentschildt
OT	Ortsteil
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr

OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P&R	park and ride
RB	Regional-Bahn
RE	Regional-Express
RegG	Regionalisierungsgesetz
REK	Regionales Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Harburg
RS	Realschule
RSS	Rudolf-Steiner-Schule
Sek I	Sekundarstufe I
Sek II	Sekundarstufe II
SG	Samtgemeinde
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
SVG	Südholstein Verkehrsservicegesellschaft mbH
Tab.	Tabelle
TN	Teilnetz
VBN	Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VeBu	Verkehrsbetriebe Buchholz i.d.N. GmbH
VHH	Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH
VNN	Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen
VNO	Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH
VU	Verkehrsunternehmen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Der Nahverkehrsplan als Steuerungsinstrument für den ÖPNV

1.1 Einleitung

Nach § 6 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) ist es Aufgabe des kommunalen Aufgabenträgers, in diesem Fall des Landkreises Harburg, für seinen Bereich einen Nahverkehrsplan (NVP) für einen Zeitraum von jeweils fünf Jahren aufzustellen. Dieser bleibt ggf. auch über den genannten Zeitraum hinaus gültig, so lange bis eine Fortschreibung erfolgt. Mit dem 5. Nahverkehrsplan schließt der Landkreis Harburg nun an die vorherigen Werke an.

Im aktuellen Nahverkehrsplan werden die Erfahrungen aus den vorherigen Fassungen mit aufgenommen, es werden aber ebenso die aktuellen Entwicklungen und Zukunftsperspektiven im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) berücksichtigt.

1.2 Bedeutung des Nahverkehrsplans

Grundsätzliche Aussagen zur Bedeutung des Nahverkehrsplans im Zusammenwirken der am ÖPNV beteiligten Aufgabenträger, Genehmigungsbehörden und Verkehrsunternehmen enthält § 8 Abs. 3a Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Danach hat die Genehmigungsbehörde im Zusammenwirken mit den Aufgabenträgern des ÖPNV und den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung sowie unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten für eine Integration des Verkehrsangebotes zu sorgen. Die Genehmigungsbehörde hat dabei einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, 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. Nahverkehrspläne aus Sicht des Aufgabenträgers stellen politische Vorgaben zur ÖPNV-Gestaltung dar. Es handelt sich in erster Linie um eine Selbstbindung des Aufgabenträgers, rechtlich besitzt er aber keinen Normencharakter.

Der Nahverkehrsplan erzielt 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 Regionalisierungsgesetz (RegG) zufließenden Mitteln.

In § 7c NNVG ist verankert, dass dem Land gegenüber eine Berichtspflicht besteht: Seit dem 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 u. a. die infolge der Finanzhilfeszahlungen nach den §§ 7 a und 7 b NNVG erzielten Verbesserungen im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr darzustellen sind (Qualitätsbericht).

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

Der Nahverkehrsplan ist unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen und unter Beteiligung der benachbarten Aufgabenträger, der Kommunen, der Verbandsmitglieder, der Straßenbaulastträger, der Fahrgastbeiräte und der niedersächsischen Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (LNVG) zu erstellen. Soweit kreisangehörige Gemeinden die Aufgabenträgerschaft übertragen bekommen haben, ist ihr Einvernehmen zu den sie betreffenden Inhalten erforderlich.

1.3 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 SPNV / sonstiger ÖPNV,
5. der Finanzbedarf im investiven Bereich (einschließlich Folgekosten),
6. der Finanzbedarf im konsumtiven Bereich (Betriebskostenzuschüsse) und
7. die Deckung des Finanzbedarfs.

2 Grundlagen und Rahmenbedingungen

2.1 Gesetzliche Grundlagen

2.1.1 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.

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

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

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

Es ist zu beachten, dass über das Instrument der allgemeinen Vorschrift Ausgleichsleistungen nur dann gewährt werden dürfen, wenn es sich bei diesen Zahlungen um eine Abgeltung von Fahrgeldmindereinnahmen handelt, die einem Verkehrsunternehmen durch die Anwendung eines vorgegebenen (aber nicht kostendeckenden) Höchsttarifs entstehen.

Sind die vom Aufgabenträger gewünschten Verkehrsleistungen jedoch strukturell defizitär oder werden besondere Qualitäten gefordert, so können hierfür erforderliche Ausgleichsleistungen nur über öffentliche Dienstleistungsaufträge gewährt werden. Da dies im Landkreis Harburg der Fall war, hat der Landkreis 2017 ein Vergabeverfahren zur Erteilung eines öDA gestartet. Den Zuschlag hat die KVG Stade GmbH & Co. KG erhalten, die seit Dezember 2019 sämtliche Verkehre in den drei ausgeschriebenen Teilnetzen betreibt.

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. Bei einem hohen Investitionsanteil auf Seiten der Betreiber, z. B. durch den Aufbau von Infrastruktur für E-Mobilität, kann die Laufzeit des öDA um höchstens 50 %, d. h. auf 15 Jahre, verlängert werden (VO 1370/2007, Art. 4 Abs. 4).

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

2.1.2 Regionalisierungsgesetz (RegG)

Das Regionalisierungsgesetz ist im Rahmen der Bahnreform entstanden und am 01.01.1996 in Kraft getreten. Das Gesetz überträgt den Ländern die Zuständigkeit für den ÖPNV. Wer diese Zuständigkeiten im Einzelnen auf Landesebene wahrnehmen soll, bleibt dabei den Ländern überlassen. In Niedersachsen ist hierfür das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz verabschiedet worden, das entsprechende Regelungen enthält (s. Kap. 2.1.5). Zudem regelt das Regionalisierungsgesetz die Finanzierung von Nahverkehrsleistungen.

2.1.3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Mit Wirkung zum 01.01.2013 erfolgte eine größere Novellierung des PBefG, die durch die EU-Verordnung 1370/2007 notwendig geworden war. Es wurden u. a. folgende, bis heute für die ÖPNV-Gestaltung wesentliche Anpassungen vorgenommen:

- eine eng gefasste Definition der Eigenwirtschaftlichkeit,
- die uneingeschränkte Anwendung der VO 1370/2007 (heute VO 2016/2338) bei der Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehre,
- eindeutige Regelungen bei Direktvergaben,
- Änderungen beim Ablauf der Genehmigungsverfahren und
- Vorgaben zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022.

Im PBefG besteht nach wie vor ein relativer Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre. Allerdings ist der Begriff im Vergleich zu früheren Jahren enger gefasst: Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren darf der Aufwand nur noch gedeckt werden durch:

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

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

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

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 2016/2338 gezahlt werden soll.

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

Am 15. Juni 2021 trat das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom 9. Juni 2021 (SaubFahrzeugBeschG) zur Umsetzung der EU-Richtlinie (EU) 2019/1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean Vehicles Directive) in Kraft.

Mit diesem Gesetz werden bei der öffentlichen Auftragsvergabe erstmals verbindliche Mindestziele für die Beschaffung von emissionsarmen und -freien Pkw sowie leichten und schweren Nutzfahrzeugen vorgegeben. Die neuen Vorgaben gelten seit dem 2. August 2021.

Das Gesetz verfolgt in Umsetzung der EU-Richtlinie das Ziel, einen Nachfrageimpuls von sauberen, d.h. emissionsarmen und emissionsfreien, Straßenfahrzeugen zu setzen und somit die Emissionen im Verkehrsbereich zu reduzieren. Durch den Beitrag zur Verringerung der CO₂- und Luftschadstoffemissionen werden die politischen Ziele in den Bereichen

Umwelt- und Klimaschutz gestärkt und die öffentliche Verwaltung wird ihrer Vorbildfunktion gerecht. Daneben soll die Begünstigung einer breiteren Nachfrage von sauberen Straßenfahrzeugen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und zum Wachstum in diesem Sektor beitragen.

Die Einhaltung der Mindestziele durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber in den Bundesländern sollen diese eigenverantwortlich für ihr Hoheitsgebiet regeln und sicherstellen. Die Bundesländer sind insoweit frei in ihrer Entscheidung, entsprechend der bestehenden Verwaltungsebenen (Regierungsbezirke, Landkreise, kreisfreie Städte) hinsichtlich der Einhaltung der Mindestziele zu differenzieren. Zudem besteht für die Länder die Möglichkeit nach § 5 Abs. 2 und 3 SaubFahrzeugBeschG, gemeinsame Mindestziele zu bilden und dabei Vereinbarungen mit den jeweiligen Branchenverbänden abzuschließen.

Für den Landkreis Harburg muss konkret erst bei der Neuvergabe von ÖPNV-Leistungen 2029 auf die Einhaltung der Vorgaben geachtet werden. Das Mindestziel für emissionsarme und -freie Busse im ÖPNV liegt für den Zeitraum bis Ende 2030 bei 65 % der Neubeschaffungen. Mindestens die Hälfte des Mindestzieles (also 32,5 %) für Busse im ÖPNV muss durch emissionsfreie Fahrzeuge erfüllt werden. Gegenwärtig ist noch nicht geklärt, auf welchem Gebiet (Landkreis, Bundesland, etc.) die Quote erreicht werden muss. Für Fahrzeuge, die im Regionalverkehr eingesetzt werden und in denen die Fahrgäste vorwiegend sitzend befördert werden, können Ausnahmeregelungen genutzt werden.

2.1.5 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

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

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

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

Das Niedersächsische Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Minderung der Folgen des Klimawandels formuliert in § 3 Abs. 1 als oberstes Ziel die schrittweise Minderung der Gesamtemissionen bis zum Jahr 2040 um mindestens 86 Prozent gegenüber dem Vergleichsjahr 1990 und darüber hinaus die Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2045. In § 4 Abs. 3 Nr. 3 werden als Instrumente mit besonderer Bedeutung unter anderem die verstärkte Nutzung des ÖPNV, Sharing- und Ridepooling-Angebote sowie die Umstellung auf treibhausgasneutrale Antriebstechnologien hervorgehoben. Als eine der wenigen konkreten Maßnahmen soll das Land Niedersachsen laut § 12 Abs. 2 im Rahmen der Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Fahrzeugen für den öffentlichen Personennahverkehr ab 2035 ausschließlich die Beschaffung von Fahrzeugen mit sauberen oder emissionsfreien Antrieben fördern.

2.1.7 Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG)

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

Diese Vorgabe bezieht sich auch auf den Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs und ist deshalb in das PBefG integriert worden. In § 8 Abs. 3 PBefG heißt es dazu: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmen frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Inklusionsbeauftragte oder Inklusionsbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

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

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

2.2 Organisation des ÖPNV im Landkreis Harburg

2.2.1 Organisationen der Aufgabenträger

2.2.1.1 Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO)

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

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

- Erarbeitung, Fortschreibung und Koordinierung der Nahverkehrspläne sowie die Bearbeitung der Prüfaufträge aus den Nahverkehrsplänen
- Planung, Koordinierung und Umsetzung von Nahverkehrskonzepten für die Gesellschafter
- Erarbeitung von Vorschlägen für die Einführung einheitlicher Tarife
- Koordinierung und Kooperation mit den benachbarten Tarif- und Verkehrsräumen, z. B. dem Hamburger Verkehrsverbund (hvv) und dem Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen (VBN)

- Vertretung der Gesellschafterlandkreise Harburg, Lüneburg und Stade in den Gremien des hvv
- Durchführung der Verfahren für den Abschluss von Verträgen oder die Erteilung von Auflagen bei gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen nach § 4 Abs. 4 NNVG und sonstigen Verkehren
- Wahrung der Nahverkehrsinteressen der Gesellschafter gegenüber den Aufgabenträgern für den ÖPNV in Niedersachsen und in den angrenzenden Bundesländern

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

2.2.1.2 Hamburger Verkehrsverbund GmbH (hvv)

Der Hamburger Verkehrsverbund wurde 1965 als Zusammenschluss von vier Verkehrsunternehmen im Raum Hamburg gegründet. Im Zuge der Regionalisierung wurde der hvv 1996 umstrukturiert. Aus dem Verbund der Verkehrsunternehmen wurde ein Verbund der Aufgabenträger des ÖPNV.

Nach mehreren Ausweitungen des Verbundgebietes gehören dem hvv inzwischen neben den drei Ländern Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein 8 Kreise und Landkreise nördlich und südlich der Elbe an (Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Steinburg, Herzogtum Lauenburg, Harburg, Lüneburg, Stade).

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

- Angebotsplanung Bus- und Schienenverkehr, Qualitätsmanagement
- Tarif und Produktentwicklung
- Vertrieb und digitale Prozesse
- Marktkommunikation
- Finanzierung, Vergabe und Verträge
- Digitalisierung

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

2.2.2 Organisationen der Verkehrsunternehmen

2.2.2.1 Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN)

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

Wichtigste Ziele der VNN sind die Sicherung und der Ausbau des ÖPNV im nordostniedersächsischen Verkehrsraum, die Weiterentwicklung der Beförderungstarife und die Fahrgastinformation.

2.2.2.2 Verkehrsunternehmen im hvv Verbundgebiet

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

2.2.3 Fahrgastbeirat für den Landkreis Harburg

Der Fahrgastbeirat, im Jahr 2000 gegründet, setzt sich für Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Harburg ein. In dem Gremium wirken auf ehrenamtlicher Basis Bewohnerinnen und Bewohner aus allen Teilen des Landkreises mit, die Busse und Bahnen regelmäßig nutzen und daher häufig sehr schnell Probleme und Verbesserungsbedarfe erkennen. Bei den regelmäßig stattfindenden Sitzungen sind die Verkehrsunternehmen, der Landkreis und die VNO vertreten.

Das Themenspektrum des Fahrgastbeirates ist weit gefächert: So werden von den Mitgliedern Vorschläge für Fahrplanoptimierungen erarbeitet, es werden SPNV-Angebotsplanungen kritisch bewertet und es wird über Lösungsansätze bei betrieblichen Problemen der Verkehrsunternehmen diskutiert. Ein weiteres Arbeitsfeld ist die Information anderer Fahrgäste zu sämtlichen Aspekten des regionalen ÖPNV. Hierfür ist eine eigene Homepage eingerichtet worden (<https://fahrgastbeirat-landkreis-harburg.de>).

2.3 Finanzierung des ÖPNV

Zur Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV stehen folgende Quellen zur Verfügung:

- Fahrgeldeinnahmen aus Beförderungsentgelten
- Finanzhilfen des Landes an die Aufgabenträger
- Zahlungen des Landes nach § 148 SGB IX als Ausgleichsanspruch des Unternehmers für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten im Personenverkehr
- Zuschussleistungen von kommunalen Gebietskörperschaften

2.3.1 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG)

Nach dem Regionalisierungsgesetz, das 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 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. Seit dem Jahr 2016 stellt der Bund den Ländern 8 Mrd. Euro zur Verfügung, die jährlich mit 1,8 % dynamisiert werden. Die ostdeutschen Bundesländer sowie das Saarland erhalten zusätzlich insgesamt 200 Mio. Euro pro Jahr, ebenfalls mit einer jährlichen Dynamisierung.

Nach der COVID 19-Pandemie und infolge der Einführung des 9-Euro-Tickets sowie des Nachfolgers, dem Deutschlandticket, ist das Regionalisierungsgesetz 2023 nochmals angepasst worden. So sind u. a. die bestehenden Regionalisierungsmittel ab 2022 um 1 Milliarde Euro jährlich aufgestockt worden. Zudem werden die zur Verfügung gestellten Mittel ab 2023 mit 3 % pro Jahr stärker dynamisiert als dies bislang vereinbart war.

Jahr	2016	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Reg.-mittel (gesamt) [Mio. EUR]	8.200,0	10.897,6	11.224,5	11.561,3	11.908,1	12.265,4	12.633,3	13.012,3

Tab. 1: Regionalisierungsmittel bundesweit bis 2029
(Quelle: RegG i. d. F. 2023 und Berechnungen VNO)

In den Anlagen zum Regionalisierungsgesetz wird festgelegt, wie hoch der Anteil jedes Bundeslandes an den o. g. Gesamtsummen ist. Die Verteilung der Mittel auf die einzelnen Bundesländer erfolgt auf Basis des so genannten „Kieler Schlüssels“.

Jahr	2016	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Reg.-mittel (gesamt) [Mio. EUR]	689,1	930,8	960,0	990,2	1.021,0	1.052,8	1.085,5	1.119,2

Tab. 2: Voraussichtliche Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2029
(Quelle: RegG i. d. F. 2023 und Berechnungen VNO)

In beiden Tabellen sind nicht die Mittel enthalten, die der Bund als Ausgleich für die mit dem Deutschlandticket verbundenen Mindereinnahmen bereitstellt. Diese Mittel sind vom Bund für die Jahre 2023 bis 2025 verbindlich zugesagt worden und werden von den Ländern aufgestockt.

Die Finanzmittel werden in Niedersachsen von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen GmbH (LNVG) verwaltet.

2.3.2 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)

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

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

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

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

Absatz 7 legt fest, für welche Maßnahmen diese Mittel verwendet werden können:

- Investitionen in die Verbesserung des ÖPNV einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen
- Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger
- Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Verkehrsverbänden einschließlich des Ausgleichs verbundbedingter Mehrkosten
- Abdeckung von Betriebskostendefiziten im SPNV
- Abdeckung von Betriebskostendefiziten im straßengebundenen ÖPNV
- Förderung der Vermarktung und Verbesserung der Fahrgastinformation
- Durchführung von Verkehrserhebungen

Nach **Absatz 8** gewährt das Land – nach Maßgabe von Richtlinien des Fachministeriums – auf Grundlage der Nahverkehrspläne

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

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

Nach dem geänderten NNVG erhalten die Aufgabenträger seit 2022 zusätzliche Mittel:

§ 7a NNVG (Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr) verpflichtet die Aufgabenträger zur Gewährleistung einer Rabattierung von Fahrkarten des Ausbildungsverkehrs in Höhe von mindestens 25 %. Mit der letzten Gesetzesänderung stehen einer Reihe von Landkreisen (auch dem Landkreis Harburg) deutlich mehr Finanzmittel zur Verfügung. Die Mittel nach § 7a NNVG dienen einerseits dem allgemeinen Kostenausgleich für Rabattierungen, dürfen andererseits aber auch für die Finanzierung weiterer ÖPNV-Maßnahmen nach dem NNVG verwandt werden.

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

§ 7e NNVG (Finanzhilfe für das Angebot eines regionalen Schüler- und Azubi-Tickets) gewährt den Landkreisen seit 2022 weitere Finanzmittel, wenn in ihrem Zuständigkeitsbereich regionale Schüler- und Azubi-Tickets für zunächst 30 € pro Monat im Abonnement angeboten werden. Sie müssen an allen Tagen der Woche einschließlich der Schulferien

rund um die Uhr und zumindest für die Nutzung aller Verkehrsmittel des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs gelten. Bestehen in Tarif- oder Verkehrsgemeinschaften oder Tarif- oder Verkehrsverbänden einheitliche Tarife für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr und den Schienenpersonennahverkehr, so müssen die regionalen Schüler- und Azubi-Tickets auch zur Nutzung des Schienenpersonennahverkehrs sowie im gesamten Tarifgebiet innerhalb Niedersachsens gelten.

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

Neben den Finanzmitteln nach dem NNVG stellt das Land Niedersachsen im Bereich ÖPNV Geld für ergänzende Förderprogramme bereit, z. B. für die Einrichtung von landesbedeutenden Buslinien und die Beschaffung von Fahrzeugen.

2.3.3 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG)

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 sind nicht wie ursprünglich vorgesehen im Jahr 2019 ausgelaufen, 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.

2.3.4 Ausgaben für den ÖPNV im Landkreis Harburg

2.3.4.1 Ausgaben des Landkreises im Bereich ÖPNV

Für die Finanzierung des ÖPNV standen bzw. stehen dem Landkreis Harburg im Zeitraum von 2022 bis 2026 nach dem NNVG folgende Finanzmittel zur Verfügung:

Jahr	2022	2023	2024	2025	2026
NNVG § 7(4)	346.982 €	351.695 €	352.000 €	354.000 €	355.000 €
NNVG § 7(5)	1.048.052 €	1.081.511 €	1.100.000 €	1.130.000 €	1.150.000 €
NNVG § 7a	2.688.981 €	2.688.981 €	2.688.981 €	2.688.981 €	2.688.981 €
NNVG § 7b	383.168 €	383.168 €	383.168 €	383.168 €	383.168 €
NNVG § 7e	- €	- €	415.611 €	415.611 €	415.611 €
Gesamt	4.467.183 €	4.505.355 €	4.939.760 €	4.971.760 €	4.992.760 €

Tab. 3: NNVG-Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis Harburg 2022 – 2026 (Quelle: Landkreis Harburg)

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

▪ **Schülerbeförderung**

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

- Kosten für den Kauf von Fahrkarten für Listenschüler, d. h. für alle Schüler, für die der Landkreis eine Beförderungspflicht hat
- Kosten für Zahlungen im Rahmen des Freistellungsverkehrs, d. h. für sämtliche schulbezogene Fahrten, die nach Freistellungsverordnung (FVO) genehmigt und in der Regel nicht für Dritte zugänglich sind (z. B. Behindertenbeförderung)
- Kosten für vom Landkreis bestellte Zusatzfahrten im ÖPNV, die hauptsächlich von Schülerinnen und Schülern genutzt werden

▪ **Defizitausgleich für Verkehrsleistungen auf dem Territorium des Landkreises**

Da der Linienverkehr im Landkreis Harburg von den Verkehrsunternehmen nicht ausschließlich über Fahrgelderlöse finanziert werden kann, gleicht der Landkreis die nicht gedeckten Kosten aus. Im Wesentlichen betrifft dies die folgenden Unternehmen:

Defizitausgleich KVG Stade GmbH & Co. KG

Im Rahmen der Ausschreibung 2017 hat die KVG den Zuschlag für die Übernahme der Leistungen in den drei Teilnetzen des Landkreises bekommen. Das Angebot der KVG basiert auf den Vollkosten, von denen die Fahrgeldeinnahmen abgezogen werden. Die verbleibende Differenz ist vom Landkreis auszugleichen. Die Einzelheiten der Abrechnung sind im Rahmen der Ausschreibung bzw. im Verkehrsvertrag festgelegt worden.

Defizitausgleich Hamburger Hochbahn AG und Verkehrsbetr. Hamburg-Holstein GmbH

Die beiden Hamburger Unternehmen erbringen im nördlichen und nordöstlichen Teil des Landkreises Harburg Verkehrsleistungen, die direkte Verbindungen zwischen dem Landkreis und der FHH herstellen. Für diese Leistungen übernimmt der Landkreis anteilig, d. h. bezogen auf sein Territorium, die nicht gedeckten Kosten. Die vertragliche Grundlage hierfür bildet die Öffentlich-rechtliche Vereinbarung (ÖRV).

▪ **ÖPNV-Angebotsverbesserungen**

Im Bemühen, das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs weiter zu verbessern, werden bei den o. g. Unternehmen Mehrleistungen bestellt, die nach den vertraglichen Regularien finanziert werden müssen und die Defizitausgleiche erhöhen.

▪ **Lokale Stadtverkehre**

Die Städte Buchholz i.d.N. und Winsen (L.) haben die Aufgabenträgerschaft und damit auch die Finanzverantwortung für ihre lokalen Stadtverkehre übernommen. Der Landkreis stellt Finanzmittel zur Bezuschussung dieser Stadtverkehre zur Verfügung.

▪ **Bedarfsverkehre (AST und Rufbus)**

Der Landkreis unterstützt die Einführung und Durchführung von AST- und Rufbus-Verkehren nach derzeitiger Beschlusslage mit maximal 0,77 € / Jahr und Einwohner (höchstens jedoch 50 % des entstehenden Zuschussbedarfs).

- **Freizeitverkehre (Heide-Shuttle, Elb-Shuttle)**
Der Landkreis übernimmt anteilig die Betriebskosten.*
- **Fahrgastinformation**
Connect (elektronische Fahrplanauskunft) – anteilige Finanzierung
- **hvv GmbH und VNO mbH**
anteilige Finanzierung der Personal- und Sachkosten

Die Zahlungen des Landkreises Harburg im Jahr 2022 sind folgender Tabelle zu entnehmen:

Gegenstand	Summe im Jahr 2022
Verkehrsvertrag Landkreis – KVG, inkl. elbMOBIL (Defizitausgleich)	10.857.509,28 €
Schülerbeförderung: Freistellungsverkehre und Zubringerfahrten mit Taxen und Kleinbussen, Individualverkehr	4.529.804,71 €
Einbrechende Linienverkehre anderer Verkehrsunternehmen (insbes. zwischen FHH und WL) (Defizitausgleich für Leistungen auf dem Gebiet des Landkreises)	1.260.000,00 €
Lokale Stadtverkehre (Zuschüsse für Stadtbusse in Buchholz i.d.N. und Winsen (L.))	84.113,38 €
Bedarfsverkehre (AST- / Rufbus-Verkehre) (Zuschüsse für AST Buchholz i.d.N., AST Hanstedt, AST Hollenstedt, AST Jesteburg / Bendestorf, Rufbus Neu Wulmstorf, AST Rosengarten, AST Seevetal, AST Stelle, AST Tostedt)	143.905,78 €
Heide-Shuttle, Elb-Shuttle * (Betriebskostenzuschuss)	167.446,87 €
Umlagezahlungen hvv GmbH und VNO mbH (einschl. Connect)	219.633,25 €
Gesamtausgaben des Landkreises Harburg	17.262.413,27 €

Tab. 4: Übersicht Zahlungen des Landkreises Harburg im Bereich ÖPNV 2022
(Quelle: Landkreis Harburg)

* Die Mittel stammen nicht aus dem ÖPNV-Etat, sondern aus der Kreisentwicklung / Wirtschaftsförderung.

2.3.4.2 Ausgaben der kreisangehörigen Kommunen im Bereich ÖPNV

Die Städte und (Samt-)Gemeinden im Landkreis Harburg stellen ebenfalls Mittel zur Finanzierung des ÖPNV zur Verfügung:

- Die Städte Buchholz i.d.N. und Winsen (L.), die Samtgemeinden Elbmarsch, Hanstedt, Hollenstedt, Jesteburg, Salzhausen, Tostedt und die Gemeinden Neu Wulmstorf, Rosengarten und Seevetal beteiligen sich an der Finanzierung von Angebotsverbesserungen im Regionalbusverkehr.
- Die Städte Buchholz i.d.N. und Winsen (L.) haben die lokale Aufgabenträgerschaft für den städtischen ÖPNV übernommen und bestellen und bezuschussen die städtischen Verkehre. Hierfür leitet der Landkreis einen Teil der Mittel nach § 7 (b) NNVG an die Städte weiter.

- Die Städte Buchholz i.d.N. und Winsen (L.) sowie viele (Samt-)Gemeinden beteiligen sich an den Defiziten aus dem Betrieb der Bedarfsverkehre.
- Die Stadt Buchholz i.d.N., die Samtgemeinden Hanstedt, Jesteburg, Salzhausen und Tostedt sowie die Gemeinden Egestorf und Undeloh beteiligen sich an den Betriebskosten für die Heide-Shuttle-Ringe 2 und 3. Daneben beteiligt sich die Samtgemeinde Hanstedt zusätzlich am Heide-Shuttle-Ring 5.
- Die Stadt Winsen (L.), die Samtgemeinde Elbmarsch und die Gemeinden Seevetal und Stelle beteiligen sich an den Betriebskosten für den Elb-Shuttle.
- Auch Investitionen in die Infrastruktur des ÖPNV werden von den Städten und Gemeinden aus Eigenmitteln getätigt, die teilweise durch eine Landesförderung oder Mittel aus dem Entflechtungsgesetz aufgestockt werden.

2.4 Mobilitätswende

Im Laufe der letzten Jahre rückt das Thema der Mobilität immer mehr in den Vordergrund. Diese Entwicklung bedingt sich vor allem durch die zunehmende Relevanz des Klima- und Umweltschutzes und der sich daraus ergebenden Kritik an den klassischen Verkehrsmitteln, wie dem Pkw. Zukünftig ergeben sich, neben der Gewährleistung der Daseinsvorsorge, folglich vielfältige Anforderungen an die Verkehrssysteme, insbesondere für den ÖPNV. Dieses Kapitel beleuchtet die grundlegenden Auswirkungen der Mobilitätswende für den ÖPNV auf allgemeiner Ebene – nicht nur auf den Landkreis Harburg bezogen – und zeigt Empfehlungen auf, wie eine Mobilitätswende, vor allem auch im ländlichen Raum, erreicht werden könnte.¹

2.4.1 Entwicklungstendenzen

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

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

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

¹ Für dieses Kapitel sind aus weiteren Quellen (Pilz, 2021 sowie VDV-Akademie, 2021) Erkenntnisse bzw. Vorschläge abgeleitet worden.

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

2.4.2 Klimaneutrale Mobilität

Um das angestrebte Ziel einer Mobilitätswende zu erreichen, wird eine klima- und umweltfreundliche Grundausrichtung benötigt. Auf EU-Ebene sind diesbezüglich Gesetze verabschiedet worden. So erfolgte beispielsweise die gesetzliche Festlegung von verbindlichen Mindestzielen für die Beschaffung von emissionsarmen und -freien Fahrzeugen (vgl. SaubFahrzeugBeschG). Das im europäischen Klimagesetz beschlossene Ziel der Netto-Treibhausgasneutralität für das Jahr 2050 (vgl. Europäisches Klimagesetz) wurde, mit der Mitte 2021 vorgenommenen Novellierung des im Dezember 2019 verabschiedeten Bundes-Klimaschutzgesetz, noch verschärft. Durch eine schrittweise Minderung der Treibhausgasemissionen soll demzufolge bereits im Jahr 2045 in Deutschland die Netto-Treibhausgasneutralität eintreten. Eine erste Annäherung dieser Zielsetzung wird bis 2030 erfolgen. Vorgesehen ist hierbei eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen um mindestens 65 Prozent. Bis 2040 wird eine weitere Minderung um mindestens 88% gefordert. (vgl. Bundes-Klimaschutzgesetz)

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

2.4.3 Anzustrebende ÖPNV-Angebotsplanung im ländlichen Raum

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

Kategorie	Charakterisierung	anzustrebendes ÖPNV-Angebot
Primäre Hauptlinie	<ul style="list-style-type: none"> - Anbindung aller zentralen Orte innerhalb eines Landkreises (Grund-, Mittel- und Oberzentrum), auch zu den nächstgelegenen zentralen Orten benachbarter Landkreise - Schaffung einer möglichst direkten und schnellen Verbindung mit einem regelmäßigen Verkehrsangebot zwischen Orten hoher Fahrgastströme - Sicherstellung von sinnvollen Anschlussverbindungen aller Bahnstationen im Landkreis - einheitlicher Linienweg 	<p><u>Mo – Fr:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedienungszeitraum: mindestens 05:00 – 22:00 Uhr - Permanentfahrten - Takt: 1h-Takt zwischen 06.00 und 20.00 Uhr, in der HVZ auf Achsen mit hoher Nachfrage 30min-Takt <p><u>Sa:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedienungszeitraum: mindestens 07.00 – 22.00 Uhr - Permanentfahrten - Takt: 1h-Takt zwischen 09.00 und 18.00 Uhr <p><u>So:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedienungszeitraum: mindestens 09.00 – 20.00 Uhr - Permanentfahrten - Takt: 2h-Takt ganztägig <p>Ergänzung durch bedarfsgerechte Bedienung</p>
Sekundäre Hauptlinie	<ul style="list-style-type: none"> - Anbindung weiterer Orte an übergeordnete Zentren - Eine Anbindung an das primäre Hauptliniennetz muss gewährleistet sein, um die Weiterbeförderung zum nächstgelegenen Ort höherer Zentralität zu ermöglichen. - Sicherstellung von sinnvollen Anschlussverbindungen aller Bahnstationen im Landkreis - Berücksichtigung der schulbezogenen Verkehrsbedürfnisse - einheitlicher Linienweg 	<p><u>Mo – Fr:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - mindestens 9 Fahrtenpaare, bei hoher Nachfrage 12 Fahrtenpaare <p><u>Sa & So:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - mindestens 6 Fahrtenpaare <p>Überwiegend Permanentfahrten, Ergänzung durch Bedarfsverkehre</p>
Nebenlinie	<ul style="list-style-type: none"> - Angebotsausweitung für weitere, zielgruppenspezifische Verkehrsbedürfnisse - abhängig vom Fahrgastpotenzial bzw. der Fahrgastnachfrage 	bedarfsgerechte Bedienung
Ergänzungslinie	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehre sind für das Gesamtangebot bzw. die Grundversorgung nicht zwingend erforderlich 	bedarfsgerechte Bedienung
Ortsbuslinie	<ul style="list-style-type: none"> - einheitlicher Linienweg - hohe Haltestellendichte 	Bedienungsstandards siehe primäre Hauptlinie

Tab. 5: Empfehlungen für ein anzustrebendes ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum
(Quelle: VNO 2022)

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

Fahrgastinformation
Sicherstellung der Zugänglichkeit von sämtlichen Informationen zum Verkehrsangebot (Fahrplan und Tarif) <ul style="list-style-type: none"> - visuell und akustisch: persönliche, individuelle Auskunft / Internet / soziale Medien / App / DFI - dynamisch: Abweichungen vom Regelbetrieb - Informationen über Anschlussverbindungen und Umsteigemöglichkeiten
einheitliches Erscheinungsbild
Tarif- und Vertriebsstrukturen
verständliche und transparente Tarifsysteme
attraktive und leistungsgerechte Preise
schneller und einfacher Fahrscheinerwerb (über App / im Internet / an Automaten / an örtlichen Verkaufsstellen mit persönlicher Bedienung und Beratung)
Verfügbarkeit und Zugänglichkeit der Verkehrsmittel
schnelle Erreichbarkeit der Haltestellen (Berücksichtigung der „letzten Meile“)
Schaffung von Verknüpfungen mit den hierarchisch integrierten, weiteren Mobilitätsoptionen
schnelle und komfortable Zielerreichung (Regelmäßigkeit, Verlässlichkeit)
Ersatzverkehre (für den Notfall) und ein Störungsmanageent sind vorhanden
Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwagen, etc. ist in den Fahrzeugen sicherzustellen
Klima- und Umweltschutz
Verwendung klimaneutraler Energieträger
Lärminderung
ergänzende Merkmale
Komfort (Ausstattung Haltestellen und Fahrzeuge)
WLAN-Ausstattung der Fahrzeuge
Sauberkeit (Haltestellen und Fahrzeuge)
Sicherheit (z. B. Videoüberwachung in Fahrzeugen)
vollständige Barrierefreiheit
Niederflurfahrzeuge / barrierefrei ausgebaute Haltestellen und Zuwegungen / barrierefreie Fahrgastinformation, Service und Vertrieb

Tab. 6: Weitere Qualitätsmerkmale für das Verkehrsangebot
(Quelle: VNO 2022)

2.4.4 Ergänzende Mobilitätsangebote

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

3 Bestandsdarstellung

3.1 Raumstruktur

Der Landkreis Harburg liegt im Norden Niedersachsens und grenzt direkt an die Bundesländer Hamburg und Schleswig-Holstein an. Er gliedert sich in die Städte Buchholz i.d.N. und Winsen (L.), die Samtgemeinden Elbmarsch, Hanstedt, Hollenstedt, Jesteburg, Salzhäusen und Tostedt sowie die (Einheits-)Gemeinden Neu Wulmstorf, Rosengarten, Seevetal und Stelle. Der Sitz der Kreisverwaltung befindet sich in der Stadt Winsen (L.).

Die zentralörtliche Gliederung im Landkreis Harburg differenziert zwischen Ober-, Mittel- und Grundzentren. Im aktuellen Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) 2025 werden folgende zentrale Orte benannt:

- Hamburg, Hamburg-Harburg und Lüneburg haben für den Landkreis Harburg eine oberzentrale Bedeutung.
- Die Städte Buchholz i.d.N. und Winsen (L.) sowie die Gemeinde Seevetal sind als Mittelzentren definiert.
- Zu den Grundzentren gehören folgende Gemeinden bzw. Ortsteile: Hanstedt, Hollenstedt, Jesteburg, Neu Wulmstorf, Rosengarten, Salzhäusen, Stelle, Tostedt sowie die Elbmarschgemeinde Marschacht mit den Siedlungsteilen Drage und Tespe.

Die zentralen Orte sollen zur Sicherstellung einer ausgewogenen Siedlungs- und Versorgungsstruktur zielgerichtet weiterentwickelt werden. Hierzu gehört auch die Sicherstellung einer ausreichenden Erreichbarkeit durch den ÖPNV.

Neben dieser Einteilung werden die Gemeinden Neu Wulmstorf und Seevetal zum Verdichtungsraum Hamburg gezählt. Verdichtungsräume sind unter anderem durch eine hohe Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte gekennzeichnet und bevorzugte Standorte für Industrie und höherwertige Dienstleistungen. Dementsprechend ist ein überdurchschnittlicher Siedlungsdruck in diesen Räumen festzustellen.

Auch die übrigen Kommunen im Landkreis sind eng mit dem Wirtschaftsraum Hamburg verknüpft; ausschlaggebend hierfür sind die unmittelbare Nähe zur Freien und Hansestadt Hamburg sowie das gute Schienen- und Autobahnnetz, das direkte Verbindungen ermöglicht.

Der Landkreis hat zudem als Naherholungsgebiet für die in der Metropolregion lebenden Menschen eine Bedeutung; wichtige Zielgebiete sind die Nordheide, der Rosengarten, das Estetal sowie die flussnahen Teilgebiete der Elbmarsch.

Weitere Ausführungen zur räumlichen Struktur finden sich im aktuellen RROP 2025.

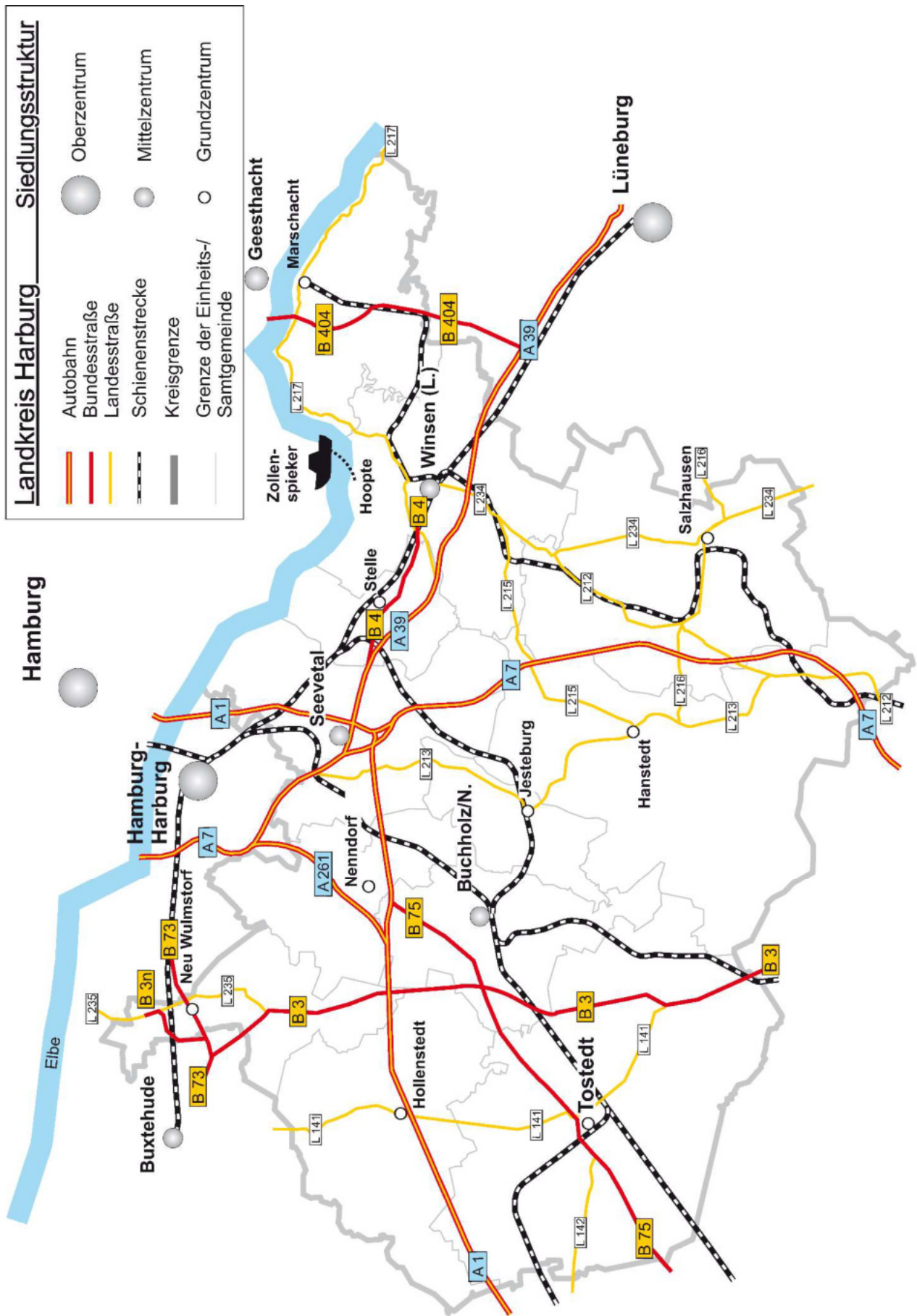


Abb. 1: Zentralörtliche Gliederung des Landkreises Harburg (Quelle: VNO)

3.2 Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur

3.2.1 Bevölkerung

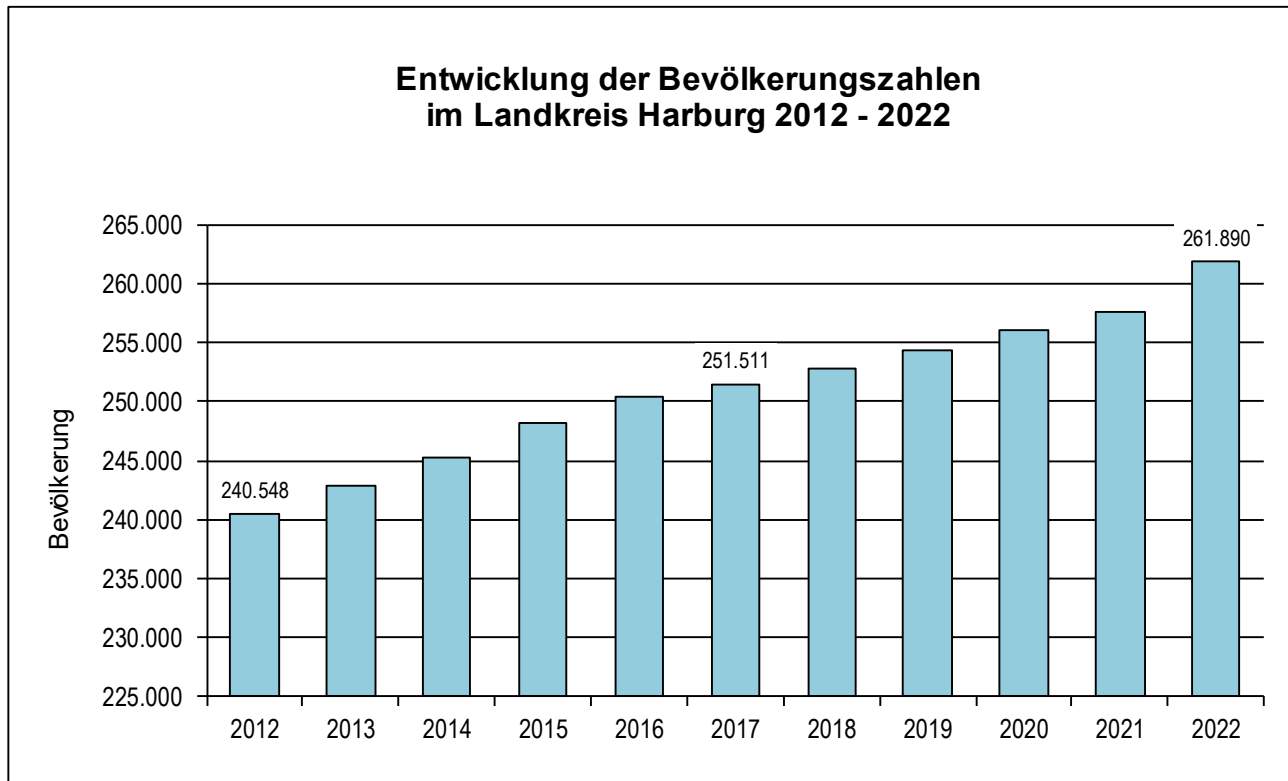


Abb. 2: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Harburg 2012 – 2022 (Quelle: LSN)

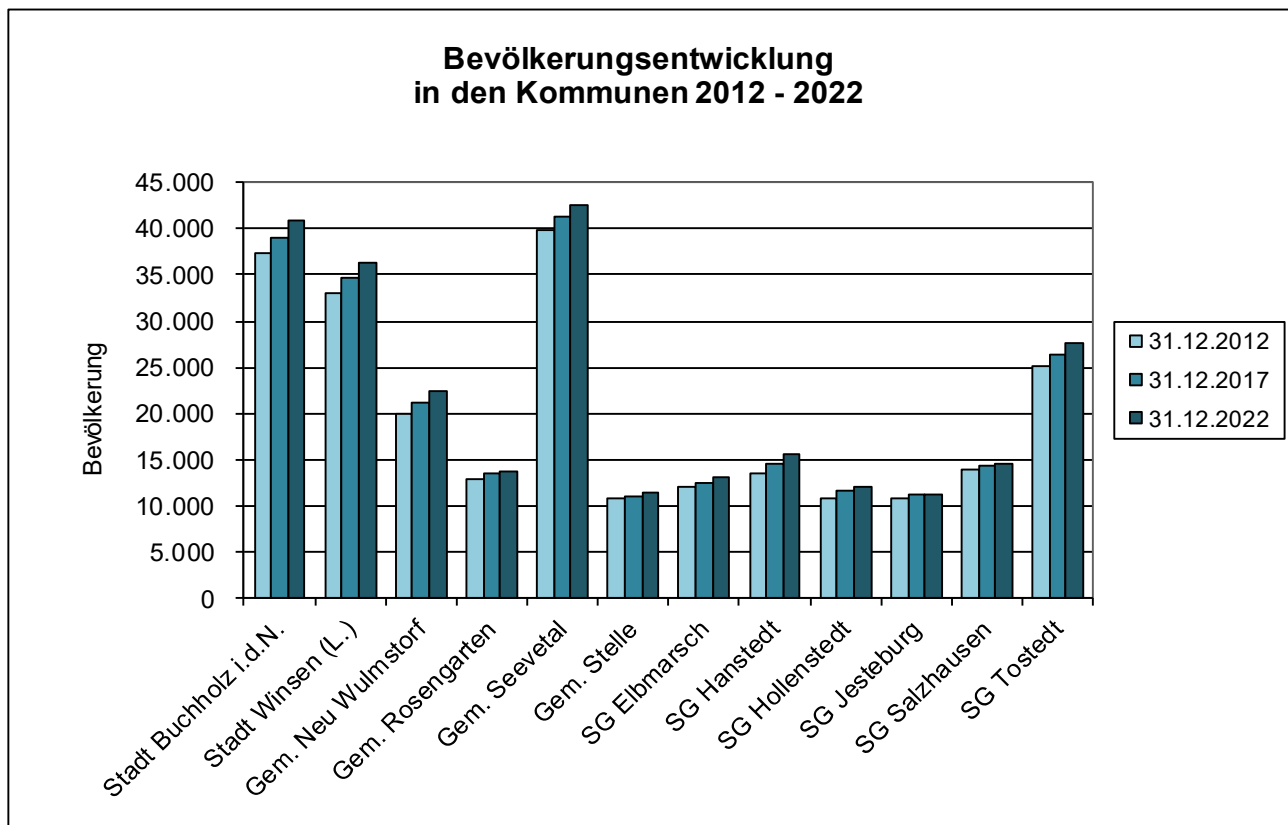


Abb. 3: Bevölkerungsentwicklung in den Kommunen 2012 – 2022 (Quelle: LSN)

Die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner des Landkreises Harburg lag zum 31.12.2022 bei 261.890 Personen. In den vergangenen Jahren war in den Städten und (Samt-)Gemeinden des Landkreises eine durchgängig positive Bevölkerungsentwicklung festzustellen. Besonders wuchsen im Betrachtungszeitraum die Samtgemeinde Hanstedt (+ 14,4 %), die Gemeinde Neu Wulmstorf (+ 12,0 %) und die Samtgemeinde Hollenstedt (+ 11,0 %).

Die Bevölkerungsdichte der Einheits- und Samtgemeinden bewegte sich zwischen 79 Einwohnern je km² (SG Hanstedt) und 403 Einwohnern je km² (Gem. Seevetal). Buchholz i.d.N weist eine Bevölkerungsdichte von 546, Winsen (L.) von 331 Einwohnern je km² auf. Der Durchschnitt liegt im Landkreis Harburg bei 210 Einwohnern je km² (Quelle: LSN, Stand 31.12.2022).

3.2.2 Motorisierung

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

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

Im Landkreis Harburg lag der Motorisierungsgrad am 31.12.2022 bei 720 Kraftfahrzeugen (Kfz) je 1.000 Einwohner. Dieser Wert ist im Vergleich zum Jahr 2015 weiter angestiegen (damals 687 Kfz / 1.000 EW; + 4,8 %). Der Anstieg hat sich aber im Vergleich zum Vorjahreszeitraum 2007 – 2015 (damals + 11 %). In den Nachbarlandkreisen lag der Motorisierungsgrad Ende 2022 auf folgendem Niveau:

- Landkreis Lüneburg: 628 Kfz / 1.000 EW (2015: 591 Kfz / 1.000 EW)
- Landkreis Rotenburg (W.): 778 Kfz / 1.000 EW (2015: 699 Kfz / 1.000 EW)
- Landkreis Heidekreis: 687 Kfz / 1.000 EW (2015: 659 Kfz / 1.000 EW)
- Landkreis Stade: 666 Kfz / 1.000 EW (2015: 635 Kfz / 1.000 EW)

(Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt u. LSN, Stand: 01.01.2023 und 31.12.2022)

3.2.3 Wirtschaft, Arbeit und Bildung

3.2.3.1 Wirtschaftsstruktur

Der Landkreis Harburg ist wirtschaftlich stark durch die unmittelbare Nähe zum Oberzentrum Hamburg geprägt. Insbesondere der Norden des Landkreises mit seinen Gewerbegebieten in Buchholz i.d.N., Winsen (L.), Neu Wulmstorf und Seevetal ist durch das enge Autobahnnetz von A 1, A 7, A 39 und A 261 gut an die überörtliche Verkehrsinfrastruktur angebunden und dementsprechend wirtschaftlich eng verflochten. Da in Hamburg Flächen für Gewerbe und Logistikdienstleistungen nur begrenzt zur Verfügung stehen und zudem zentrale Lagen teilweise unter hohen Verkehrsbelastungen auf den Zufahrtsstraßen leiden, sind Standorte, die etwas peripherer, aber autobahnnah liegen, wie z. B. die Gewerbegebiete Mienenbüttel und Wennerstorf, sehr attraktiv. Für den ÖPNV ergibt sich damit die Herausforderung, auch solche Gebiete abseits bestehender Siedlungsstrukturen mit einzubinden und Angebote zu schaffen, die auf die besonderen Bedürfnisse der dort tätigen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer abgestimmt sind (z. B. Schichtzeiten, aber auch flexible Zeiten je nach Arbeitsaufkommen).

Im Süden des Landkreises, im Bereich des Naturparks Lüneburger Heide, spielt in wirtschaftlicher Hinsicht der Tourismus die wichtigste Rolle. Als touristisch relevante Zieldestinationen sind hier u. a. die Orte Undeloh, Egestorf, Hanstedt, Salzhausen und Jesteburg / Bendestorf zu nennen. Für die Naherholung ist zudem die Elbmarsch von hervorgehobener Bedeutung, der Regionalpark Rosengarten sowie das Estetal.

Um den besonderen Mobilitätsbedürfnissen von Touristen und Tagesgästen Rechnung zu tragen, bestehen im Landkreis seit vielen Jahren zwei Freizeitverkehre, die von den Fahrgästen kostenlos genutzt werden können:

- Der Heide-Shuttle verkehrt auf inzwischen 5 Ringen in den Landkreisen Harburg, Lüneburg und Heidekreis. Er verbindet in der Lüneburger Heide die touristisch relevanten Quell- und Zielorte miteinander.
- Der Elb-Shuttle fährt vom ZOB in Hamburg-Bergedorf in die Winsener Elbmarsch. Er verbindet zahlreiche Erlebnispunkte von der Seeveniederung über die Stover Elbstrände bis zum Ilmenauradweg. Ab 2024 ist eine Erweiterung des Elb-Shuttles um einen zweiten Ring vorgesehen.

Beide Shuttle verkehren mit einem Fahrradanhänger, so dass die Fahrgäste unterwegs Teilabschnitte auch mit dem eigenen Rad zurücklegen können.

3.2.3.2 Berufspendlerinnen und -pendler

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

Die überwiegende Zahl der ein- und auspendelnden Erwerbstätigen im Landkreis Harburg überquert auf dem täglichen Arbeitsweg die Landkreisgrenze. Die mit Abstand wichtigste Pendlerrelation ist dabei die zwischen dem Landkreis und der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH).

Daneben sind größere Pendlerbeziehungen zwischen den Landkreisen Harburg und Stade bzw. zwischen Harburg und Lüneburg festzustellen, die in den letzten Jahren nochmals an Bedeutung gewonnen haben. Von besonderer Bedeutung sind dabei die Hansestädte:

- Landkreis Harburg ⇔ Buxtehude 2.450 Ein- und Auspendelnde
- Landkreis Harburg ⇔ Lüneburg 4.210 Ein- und Auspendelnde

Eine Übersicht über die Ein- und Auspendler, die die Landkreisgrenzen überschreiten, gibt die folgende Abbildung.

Innerhalb des Landkreises bestehen die wichtigsten Pendlerbeziehungen weiterhin zwischen folgenden Kommunen:

- Seevetal ⇔ Winsen (L.) 1.607 Ein- und Auspendelnde
- Seevetal ⇔ Buchholz i.d.N. 1.354 Ein- und Auspendelnde
- Stelle ⇔ Winsen (L.) 1.397 Ein- und Auspendelnde
- Tostedt ⇔ Buchholz i.d.N. 1.126 Ein- und Auspendelnde

Auch auf diesen Relationen hat die Anzahl der pendelnden Personen im Vergleich zum Jahr 2015 deutlich zugenommen.

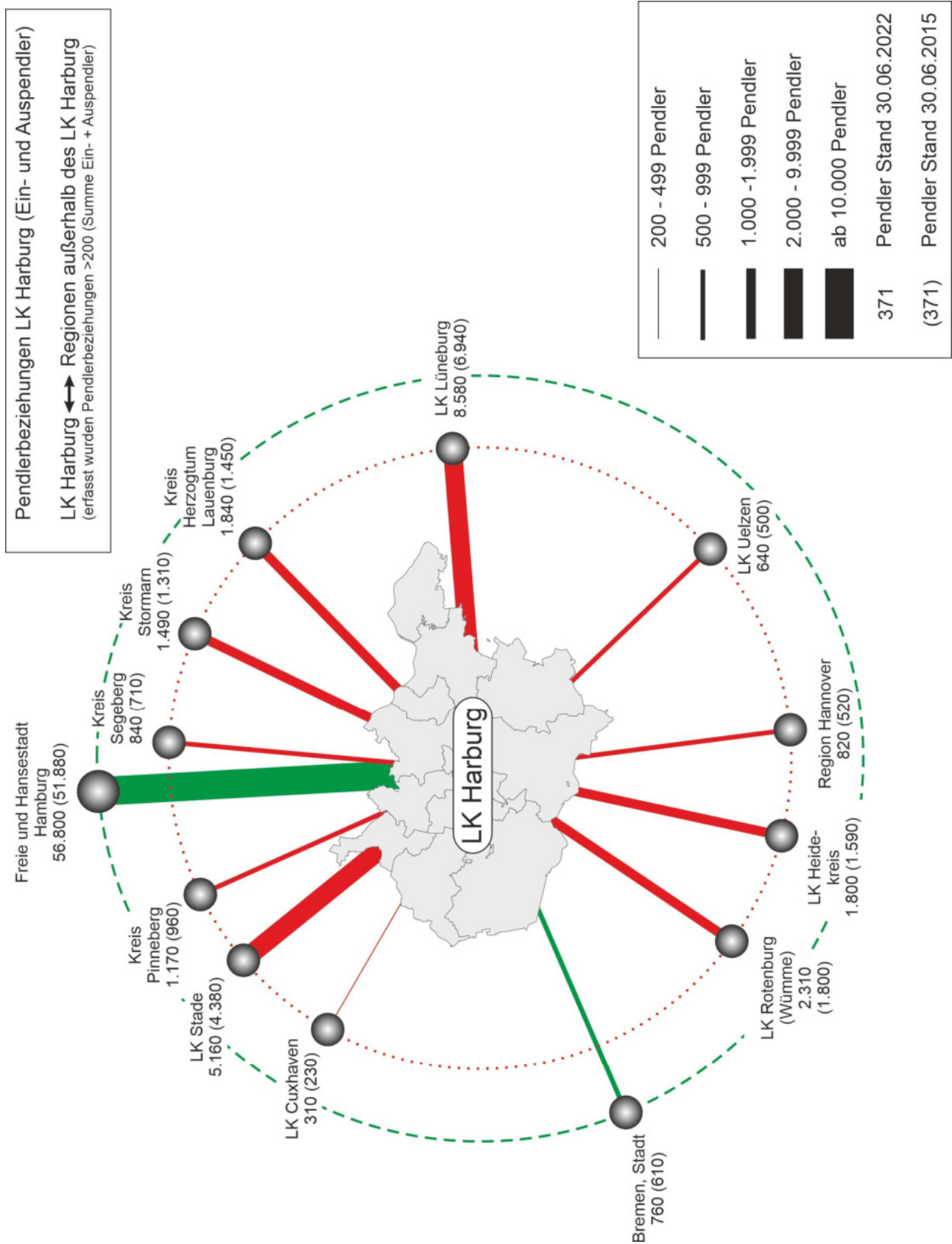


Abb. 4 Pendlerbeziehungen Landkreis Harburg (Ein- u. Auspendler) (Quelle: BfA, Grafik: VNO)

3.2.3.3 Schülerinnen und Schüler, Schülerbeförderung und Schulstruktur

Für den Nahverkehr haben die Schülerzahlen und die Schulstandorte sowie deren weitere Entwicklung eine besondere Bedeutung, da die Schülerbeförderung im Landkreis Harburg Bestandteil des ÖPNV ist und damit nicht nur die Fahrgastnachfrage, sondern auch die Höhe von Kosten, Erlösen und Zuschüssen mit beeinflusst.

Schülerinnen und Schüler

Im Schuljahr 2021 / 2022 besuchten 32.635 Schülerinnen und Schüler die allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Harburg (Grundschule, Hauptschule, Realschule, Gymnasium, Oberschule, Integrierte Gesamtschule, Förderschule, Berufsbildende Schule, Privatschule). Die Gesamtschülerzahl im Landkreis Harburg wird in den kommenden Jahren weitestgehend konstant bleiben. Allerdings werden sich die Schülerströme zu den einzelnen Schulstandorten durch die neuen Integrierten Gesamtschulen in Hanstedt und Hollenstedt ab Schuljahr 2023 / 2024 verändern. Infolge dieser Veränderungen werden vom Landkreis zusätzliche, schulbezogene Fahrten beim Verkehrsunternehmen bestellt werden müssen.

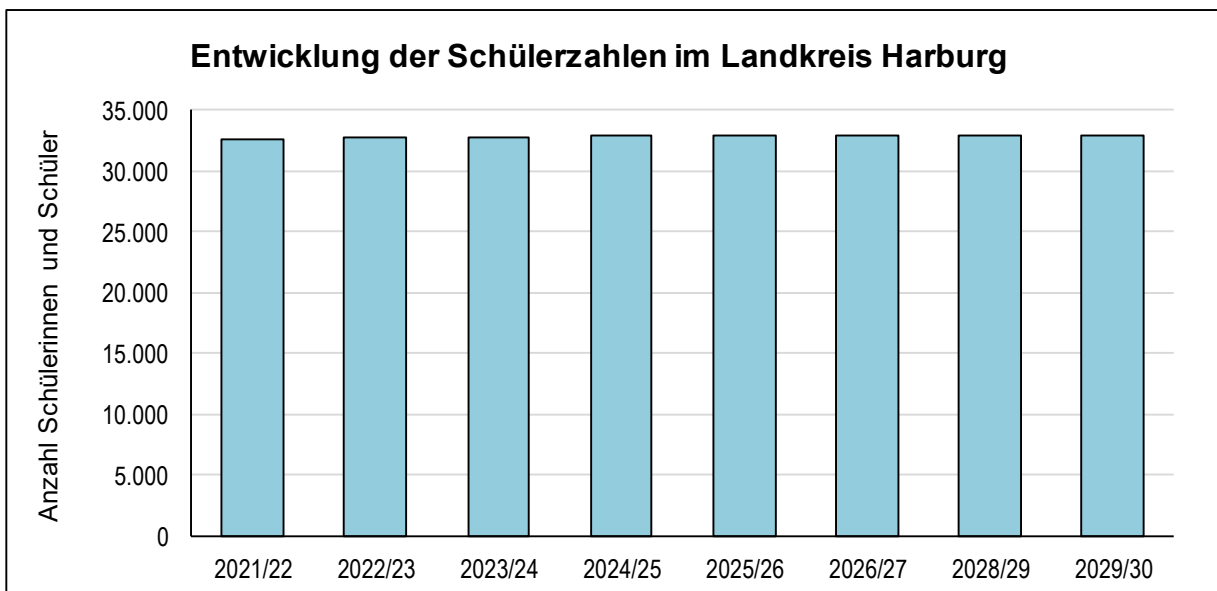


Abb. 22: Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Harburg 2015/16 – 2021/22
(Quelle: Landkreis Harburg)

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, Vorklassen und bei Sprachfördermaßnahmen nach § 54a NSchG sowie die in ihrem Gebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler

- der 1. bis 10. Schuljahrgänge der allgemein bildenden Schulen,
- der 11. bis 12. Schuljahrgänge im Förderschwerpunkt geistige Entwicklung der Förderschulen,
- der Berufseinstiegsschule und
- der ersten Klassen von Berufsfachschulen, soweit die Schülerinnen und Schüler diese ohne Sekundarabschluss I – Realschulabschluss – besuchen,

unter zumutbaren Bedingungen zur Schule zu befördern oder ihnen bzw. ihren Erziehungsberechtigten die notwendigen Aufwendungen für den Schulweg zu erstatten. Die Schülerbeförderung gehört zum eigenen Wirkungskreis der Landkreise und kreisfreien Städte.

Die Mindestentfernung hinsichtlich des Anspruchs auf Beförderung zur Schule bzw. auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg, die Art der Beförderung, den Weg zur Haltestelle, Ansprüche auf Fahrtkosten zum Betriebspraktikum, notwendige Aufwendungen für den Schulweg und die Antragsfrist für Fahrtkostenerstattungsanträge hat der Landkreis in der „Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Harburg“ festgelegt (s. Anlage). Die aktuell gültige Satzung ist am 12.10.2022 in Kraft getreten. Darin sind unter anderem folgende Anspruchsvoraussetzungen für eine Übernahme der Schülerbeförderungskosten durch den Landkreis festgelegt:

1. Mindestentfernungen für den Schulweg:

- | | | |
|---|----------|------|
| ▪ Primarbereich (Klassen 1-4)
einschließlich Schulkindergarten,
Vorklasse und bei Sprachfördermaßnahmen
nach § 54a (2) NSchG | mehr als | 2 km |
| ▪ Sekundarbereich I (Klassen 5+6) | mehr als | 3 km |
| ▪ Sekundarbereich I (Klassen 7-10) | mehr als | 4 km |
| ▪ Berufseinstiegsklasse, Berufsvorbereitungsjahr und
Klasse I der Berufsfachschulen, die nicht den Sekundar-
abschluss I (Realschulabschluss) voraussetzt | mehr als | 5 km |

Sofern der Weg bis zur nächstgelegenen Haltestelle mehr als 2 km beträgt, können zusätzliche Kosten geltend gemacht werden.

2. maximale Fahrzeit:

Generell soll die Fahrtdauer im ÖPNV in eine Richtung bei Beschulung

- | | |
|---------------------------|------------------------------|
| ▪ im Primarbereich | maximal 60 Minuten und |
| ▪ im Sekundarbereich I+II | maximal 90 Minuten betragen. |

Bei Überschreitung können Fahrtkosten geltend gemacht werden.

Die Schülerinnen und Schüler werden grundsätzlich im Linienverkehr befördert. Nur in Ausnahmefällen, z. B. bei sehr peripher gelegenen Streusiedlungen / Einzelgehöften, die vom Bus nicht angefahren werden können oder bei sehr langen ÖPNV-Fahrtzeiten, werden die Schüler und Schülerinnen mit Taxen zur Schule gefahren. Aufgrund der Auflösung von Schulbezirken und der Einrichtung von weiteren Integrierten Gesamtschulen hat sich die Anzahl dieser Individualbeförderungen in den vergangenen Jahren allerdings kontinuierlich erhöht.

Nach der Fahrschülerstatistik des Landkreises Harburg für das Schuljahr 2022 / 2023 sind im Rahmen der Schülerbeförderung insgesamt ca. 11.000 Kinder und Jugendliche per Bus und / oder Bahn zu den von ihnen besuchten Schulen befördert worden.

Darüber hinaus nutzt eine nicht bekannte Zahl von Schülerinnen und Schülern, für die keine Beförderungspflicht besteht, den ÖPNV auf eigene Kosten.

Für Schülerinnen und Schüler, die wegen einer dauernden oder vorübergehenden Behinderung befördert werden müssen, besteht für den Landkreis Harburg in jedem Fall eine Beförderungs- oder Erstattungspflicht. Im Schuljahr 2021 / 2022 sind gut 500 Kinder und Jugendliche mit dauernden oder vorübergehenden Behinderungen von verschiedenen

Fahrdiensten und Taxen- bzw. Mietwagenunternehmen zu Schulen im Landkreis Harburg bzw. nach Hamburg befördert worden.

Schulstruktur

In allen Gemeinden, Samtgemeinden und Städten sind ausreichend **Grundschulen** vorhanden.

Haupt- und Realschulen gibt es nur noch an wenigen Standorten (HS in Tostedt, RS in Buchholz i.d.N., Winsen (L.) und Tostedt). Stattdessen gibt es inzwischen 10 **Oberschulen** in fast allen Einheits- und Samtgemeinden des Landkreises. In Buchholz i.d.N., Winsen-Roydorf und Hittfeld haben sich anstelle der Realschulen **Integrierte Gesamtschulen** niedergelassen. Ab dem Schuljahr 2023 / 2024 werden auch in Hanstedt und Hollenstedt Integrierte Gesamtschulen vorhanden sein, die aus den dort bestehenden Oberschulen hervorgehen.

Standorte der **Gymnasien** sind Tostedt, Hittfeld, Meckelfeld, Neu Wulmstorf, Salzhausen, Winsen (L.) und Buchholz i.d.N..

Berufsbildende Schulen befinden sich in Buchholz i.d.N. und in Winsen (L.).

Unabhängig von den einzelnen Schulformen gibt es im Landkreis Harburg 33 Ganztagschulen verteilt in allen Einheits- und Samtgemeinden.

Die folgende Abbildung 6 gibt einen Überblick über alle Schulstandorte im Landkreis (Stand 2023).

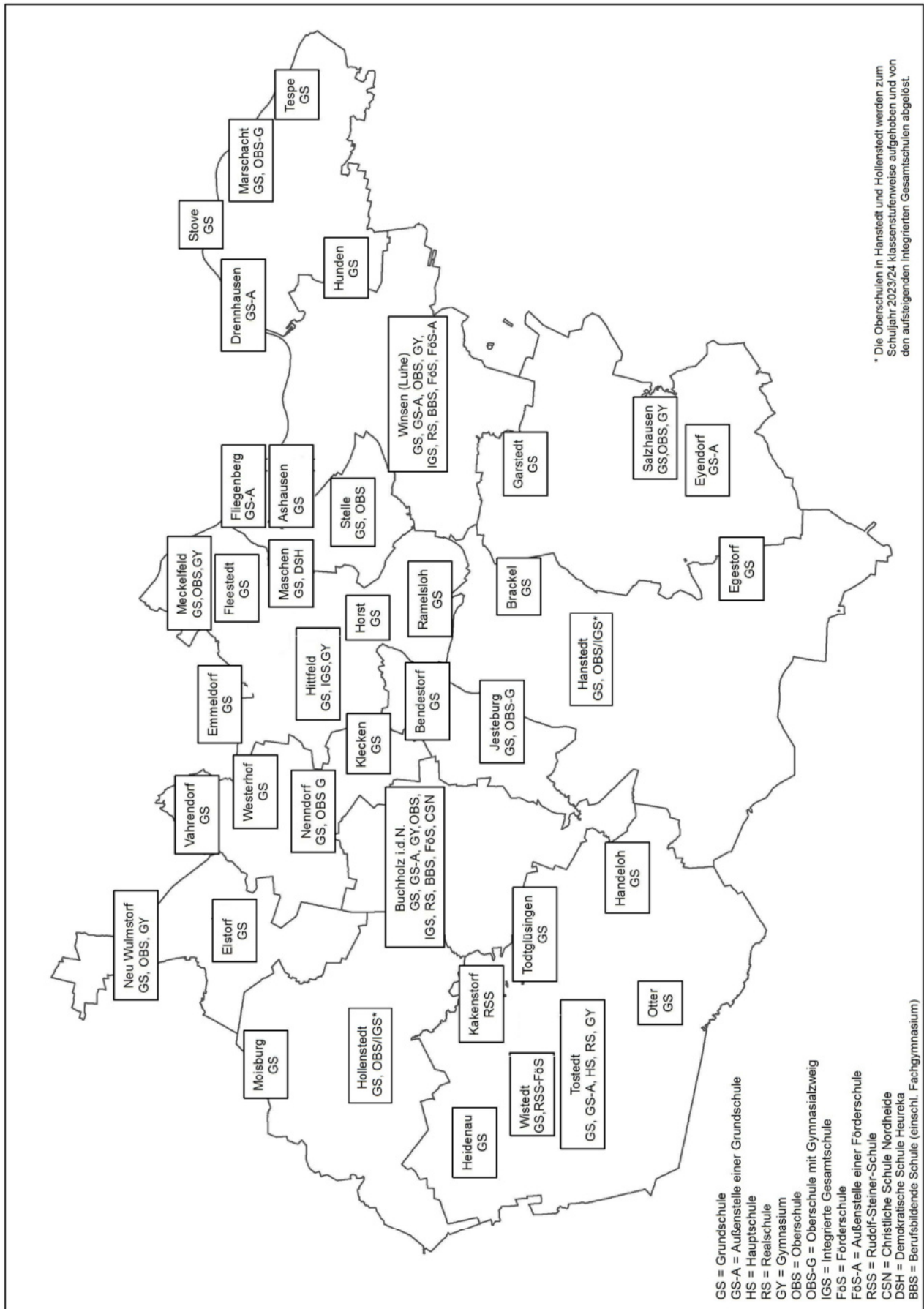


Abb. 6: Schulstandorte im Landkreis Harburg (Quelle: Landkreis Harburg)

3.3 Verkehrsinfrastruktur

3.3.1 Straßennetz

Der Landkreis Harburg verfügt über ein engmaschiges Straßennetz, dessen Rückgrat die Bundesautobahnen A 1, A 7, A 39 (Maschener Kreuz – Lüneburg) und A 261 (Eckverbindung Buchholzer Dreieck – Autobahndreieck HH-Südwest) bilden. Ergänzt wird das Netz durch mehrere gut ausgebaute Bundesstraßen (B 3, B 3n, B 4, B 75, B 404) sowie einer Vielzahl von Landes- und Kreisstraßen.

Einen Überblick über das Straßennetz gibt die Abbildung 1 in Kapitel 3.1.

3.3.2 Schienennetz

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

Strecke	Verkehrsart	Ausbaustandard	elektrifiziert	SPNV-Betreiber
KBS 110: Hamburg – Winsen (L.) – Lüneburg – Uelzen – Hannover	SPNV, SPFV, Güterverkehr	zweigleisig (dreigleisig: Stelle – Lüneburg)	ja	metronom Eisenbahngesellschaft mbH
KBS 120: Hamburg – Buchholz i.d.N. – Tostedt – Rotenburg (W.) – Bremen	SPNV, SPFV, Güterverkehr	zweigleisig (dreigleisig: Buchholz i.d.N. – Rotenburg (W.))	ja	metronom Eisenbahngesellschaft mbH
KBS 121: Hamburg – Neu Wulmstorf – Buxtehude – Stade – Cuxhaven	SPNV, Güterverkehr	zweigleisig (eingleisig: Himmelpforten – Hechthausen)	ja (bis Stade)	S-Bahn Hamburg GmbH, Start Unterelbe
KBS 123: Buchholz i.d.N. – Soltau – Hannover	SPNV, Güterverkehr	eingleisig	nein	Start Niedersachsen Mitte
Buchholz i.d.N. – Jesteburg – Maschen	SPNV (Sa, So, Fei), Güterverkehr	zweigleisig	ja	
12111: Winsen (L.) – Hützel – Soltau	Güterverkehr, Personengelegenheitsverkehr	eingleisig	nein	
12112: Winsen (L.) – Niedermarschacht	Güterverkehr, Personengelegenheitsverkehr	eingleisig	nein	
Tostedt – Heidenau – Sittensen – Zeven	Güterverkehr	eingleisig	nein	

Tab. 7: Betriebs- und Streckencharakteristika der Schienenwege im Landkreis Harburg
(Quelle: VNO)

Die einzelnen Streckenführungen und die Lage der Bahnhöfe bzw. Haltepunkte können der nachfolgenden Übersichtskarte entnommen werden.

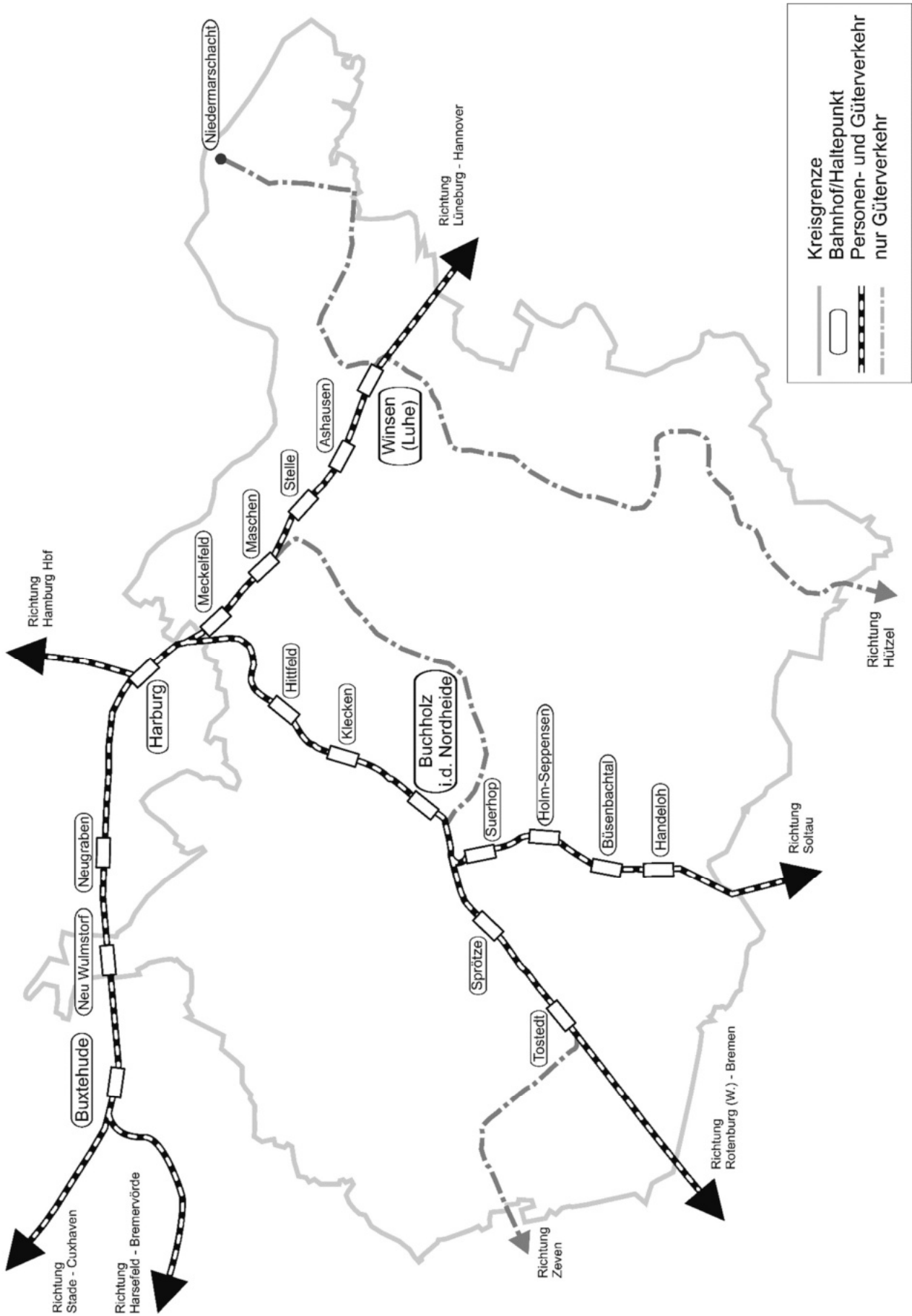


Abb. 7: Schienennetz und Bahnhöfe im Landkreis Harburg (Quelle: VNO)

3.4 Öffentlicher Personennahverkehr

3.4.1 ÖPNV-Angebot nach struktureller Differenzierung

Der straßengebundene ÖPNV besteht im Landkreis Harburg aus einer Vielzahl von Buslinien und sonstigen Verkehrsangeboten, die unterschiedliche Funktionen erfüllen. Eine klar abgestufte Linienstruktur hat sich bislang nicht durchgängig entwickelt. Dennoch kann eine grobe Einteilung des ÖPNV-Angebotes in mehrere Kategorien erfolgen:

Regionalverkehr

Regionallinien verbinden auf möglichst direktem Weg Grund-, Mittel- und Oberzentren miteinander. Das Fahrplanangebot erfüllt die Bedürfnisse des Berufs-, Schüler-, Einkaufs- und Versorgungsverkehrs. Regionallinien, die ganztägig über ein gutes Fahrtenangebot verfügen, werden im Folgenden als **regionale Hauptlinien** bezeichnet.

schulbezogener Regionalverkehr

Der schulbezogene Regionalverkehr ist für jedermann zugänglich, aber in Linienkonzeption, Fahrplangestaltung und Betriebszeiten eng an den Bedürfnissen der Hauptnutzergruppe (Schülerinnen und Schüler) orientiert. Im Ergebnis führt dies für die übrigen Nutzergruppen häufig zu umweghaften Linienführungen, hohen Fahrzeugbesetzungen in den Verkehrsspitzen und Zielhaltestellen außerhalb von Ortskernen bzw. Bahnhöfen. Zudem verkehren derartige Linien nur an Schultagen.

Stadtbusverkehr / Ortsbusverkehr

Stadtbusverkehr bzw. Ortsbusverkehr findet im Regelfall nur innerhalb einer Stadt oder Gemeinde statt. Im Landkreis Harburg gibt es derartige Verkehre in den Städten Buchholz i.d.N. und Winsen (L.) sowie in den Gemeinden Neu Wulmstorf und Tostedt. Sie sind gekennzeichnet durch einen klaren Taktfahrplan, eine Verknüpfung der Linien untereinander sowie ein gutes Fahrtenangebot.

Eine ähnliche Angebotsqualität weisen die stadtbusartigen Linien auf, die in den nördlichen Randbereichen des Landkreises bis nach Hamburg-Harburg hineinführen.

Bedarfsverkehr




Zu den Bedarfsverkehren gehören im Landkreis Harburg AST-, Rufbus- und seit 2020 ein On-Demand-Verkehr (ODV). Die Bedarfsverkehre ergänzen den klassischen Linienverkehr dort, wo es Lücken im Busangebot gibt bzw. wo ein geringes Fahrgastaufkommen die Einrichtung einer permanent verkehrenden Buslinie nicht rechtfertigt. Allen Angeboten ist gemein, dass die Fahrten nur bei tatsächlicher Nachfrage durchgeführt werden, um die Kosten möglichst niedrig zu halten.

Der Fahrgast muss bei allen Systemen seinen Fahrtwunsch vorab anmelden. Dies geschieht bei den AST- und Rufbusverkehren zumeist telefonisch, bei dem ODV in der Regel über eine App. Die Abholung des Fahrgastes erfolgt bei den AST- und Rufbusverkehren an einer Haltestelle, der Ausstieg direkt am gewünschten Ziel. Beim ODV gilt dies prinzipiell ebenso, allerdings kann hier frei gewählt werden, ob der Einstieg oder der Ausstieg an einer Haltestelle erfolgen soll. Zudem können bei ODV virtuelle Haltestellen definiert werden, die das Netz der bestehenden Bushaltestellen stark verdichten.

Im Landkreis Harburg haben die AST- und Rufbusverkehre einen eigenständigen Tarif, der größtenteils entfernungsabhängig ist und zwischen dem normalen Taxen-Tarif und dem hvv Tarif liegt. Der ODV ist dagegen in den hvv Tarif integriert. Hat ein Fahrgast bereits einen hvv Fahrschein, muss er für die Nutzung des ODV nur einen Komfortzuschlag zahlen.

3.4.2 ÖPNV-Angebot in den Kommunen des Landkreises

3.4.2.1 Gemeinde Neu Wulmstorf

Der Kernort Neu Wulmstorf verfügt über einen eigenständigen Ortsbusverkehr, der aus der Linie **440** (Freibad -  Neu Wulmstorf) und der Ringlinie **540** ( Neu Wulmstorf - Querweg -  Neu Wulmstorf) besteht. Die Linien bieten montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit einen 20min-Takt, samstags fahren die Busse alle 30 Minuten, sonntags alle 30 bis 60 Minuten. Am Bahnhof bestehen optimale Anschlüsse an die **S 5**. Darüber hinaus wird der südliche Bereich des Kernortes über die Linie **240** direkt mit Hamburg-Neugraben verbunden, montags bis freitags im 1h-Takt.

Seit 2022 verkehrt zudem die neue Linie **550** vom Fischbeker Heidbrook über Neu Wulmstorf und Neuenfelde zu Airbus in Finkenwerder. Die Linie bietet ganztägig montags bis samstags einen 1h-Takt, an Sonntagen einen 2h-Takt.

Im übrigen Gemeindebereich bilden die Linien **4038** und **4039** das Rückgrat des ÖPNV: Die regionale Hauptlinie **4039**, fährt – aus der Samtgemeinde Hollenstedt kommend – über Eversen-Heide nach Elstorf und von dort weiter bis zum S-Bahnhof Neu Wulmstorf; hier besteht Anschluss an die **S 5**. Zwischen Elstorf und Neu Wulmstorf verkehrt zusätzlich die Regionallinie **4038**, die darüber hinaus auch den südlichen Gemeindebereich (einschließlich der Gewerbegebiete) erschließt. Beide Linien zusammen bieten zwischen Elstorf und Neu Wulmstorf montags bis freitags einen angenäherten 1h-Takt, in der HVZ verdichtet um weitere Fahrten. Am Wochenende ist das Angebot auf der Linie **4039** in den vergangenen Jahren ausgebaut worden, so dass hier die Busse ganztägig im 2h-Takt fahren.

Zusätzlich gibt es in der Gemeinde die Airbus-Linie **4750**, die durch Neu Wulmstorf und Rübke zu Airbus in Finkenwerder fährt, sowie einen **Rufbus**, der von montags bis sonntags ganztägig stündlich oder zweistündlich alle Orte und Ortsteile der Gemeinde mit dem Grundzentrum verbindet.

3.4.2.2 Gemeinde Rosengarten

Die Gemeinde Rosengarten wird durch die regionalen Hauptlinien **4200** und **4210** erschlossen. Beide Linien beginnen in Hamburg-Harburg und enden am Bf. Klecken bzw. am Bf. Buchholz i.d.N.. In Nenndorf kann zwischen beiden Linien umgestiegen werden:

- Linie **4200**: HH-Harburg – Tötensen – Nenndorf – Buchholz i.d.N.
- Linie **4210**: HH-Harburg – Vahrendorf – Sieversen – Emsen – Nenndorf – Klecken

Beide Linien erschließen viele Orte im Rosengarten und fahren montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit stündlich, samstags im 2h-Takt und sonntags ebenfalls alle zwei Stunden (Linie 4210) bzw. alle drei Stunden (Linie 4200). Durch die Anbindung der Gemeinde an den Bf. Klecken über die Linie **4210** mit guten Umsteigemöglichkeiten zur **RB 41** bestehen insbesondere für Nenndorf attraktive Reisezeiten Richtung Hamburg. Zudem sind Eckel und Klecken über diese Linie direkt mit dem Grundzentrum der Gemeinde verbunden.

Für Ehestorf und Vahrendorf hat die Stadtbuslinie **340** eine große Bedeutung, die an allen Wochentagen häufige Fahrtmöglichkeiten nach Hamburg-Harburg und zur S-Bahn in Neuwiedenthal und Neugraben bietet.

Daneben gibt es in der Gemeinde schulbezogenen Linienverkehr, der hauptsächlich auf die Schulen in Nenndorf ausgerichtet ist.

Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot durch ein **AST**, welches von früh morgens bis spät abends stündlich Verbindungen von allen Orten zu dem Grundzentrum oder jedem anderen gewünschten Ziel bietet.

3.4.2.3 Gemeinde Seevetal

Die Gemeinde Seevetal weist im Gegensatz zu den übrigen Kommunen die Besonderheit auf, dass sie in ihrer Gesamtheit mittelzentrale Funktionen übernimmt, die aber nicht in einem Mittelzentrum gebündelt sind, sondern sich polyzentral auf mehrere Siedlungsschwerpunkte verteilen (Hittfeld, Fleestedt, Maschen, Meckelfeld). Durch die räumliche Nähe zur Freien und Hansestadt Hamburg kommen starke verkehrliche Beziehungen in Richtung Hamburg-Harburg hinzu.

Infolge dieser Rahmenbedingungen gibt es mehrere Buslinien, die – zusätzlich zum SPNV (**RB 41** und **RB 31**) – die unterschiedlichen Gemeindeteile umsteigefrei und zumeist direkt mit Hamburg-Harburg verbinden:

- Linie **14**: Eißendorf – Bf. Harburg – Fleestedt
- Linie **141**:  Neugraben – Bf. Harburg – Meckelfeld
- Linie **149**: Bf. Harburg – Bullenhausen – Over – Hoopte – Winsen (L.)
- Linie **345**: Bf. Harburg – Marmstorf – Sinstorf – Bf. Hittfeld
- Linie **443**: Heimfeld – Eißendorf – Bf. Harburg – Sinstorf – Meckelfeld
- Linie **4148**: Bf. Harburg – Hittfeld – Bendestorf – Jesteburg

Alle Linien haben Stadtbus-Charakter und verkehren regelmäßig. Das dichteste Fahrplanangebot haben die MetroBus-Linie **14** und die Linie **443**, die montags bis freitags in der HVZ einen 10min-Takt bieten. An Samstagen fahren die Busse alle 20 Minuten, an Sonntagen ebenfalls alle 20 (Linie **14**) bzw. alle 40 Minuten (Linie **443**).

Innerhalb Seevetals sorgen die nachfolgenden Linien für Mobilität:

- Linie **248**: Holtorfsloh – Rameloh – Bf. Meckelfeld
- Linie **343**: Fleestedt – Meckelfeld, Schulzentrum
- Linie **348**: Horst – Maschen – Bf. Hittfeld

Alle drei Linien zeichnen sich durch einheitliche und weitgehend direkte Linienführungen aus. Die Linien 248 und 348 verkehren zudem im klaren Takt.

Besonders die Linie **248** hat ein sehr gutes Fahrplanangebot: Zwischen Horst und Meckelfeld verkehren die Busse montags bis freitags in der HVZ im (teilweise angenäherten) 30min-Takt. Auch am Wochenende wird durchgängig ein 1h-Takt geboten. An allen Tagen bestehen am Bf. Meckelfeld ganztägig Anschlüsse an die **RB 31** aus / in Richtung Hamburg. Die Linie **348** bietet ein etwas geringeres Angebot (mo-fr 1h-Takt, sa 2h-Takt, so 4 Fahrtenpaare), aber ebenfalls gute Anschlüsse an die Bahn, in diesem Fall an die **RB 41** am Bf. Hittfeld.

In den Wochenendnächten sorgt zudem die Nachtbuslinie **647** für innergemeindliche Mobilität: Die Linie pendelt zwischen 01.30 und 03.30 Uhr zwischen den Bahnhöfen Hittfeld und Meckelfeld und bietet hier Anschlüsse an die **RB 31** bzw. die **RB 41**.

Darüber hinaus existiert in der Gemeinde Seevetal ein **AST**, welches von 06.00 bis 18.00 Uhr stündlich Verbindungen zwischen allen Orten herstellt, so dass damit auch Fahrten nach Hittfeld, Fleestedt, Maschen oder Meckelfeld möglich sind.

3.4.2.4 Gemeinde Stelle

Das Rückgrat des ÖPNV in der Gemeinde Stelle bildet der SPNV, der Ashausen mit dem Grundzentrum verbindet. Am Bf. Stelle hält ausschließlich die **RB 31**, die alle Stationen bedient und tagsüber im 1h-Takt, in den Hauptverkehrszeiten auch häufiger, verkehrt.

Am Elbdeich verbindet zudem die regionale Hauptlinie **149** die Orte Wuhlenburg, Rosenweide und Fliegenberg sowohl mit Hamburg-Harburg wie auch mit Winsen (L.). Die Busse fahren montags bis freitags in der HVZ stündlich, ansonsten im 2h-Takt.

Daneben gibt es schulbezogenen Buslinienverkehr (u. a. Linien **4632**, **4661**, **4663**) und seit 2020 ein **AST**, welches nicht nur für innergemeindliche Fahrten genutzt werden kann, sondern auch für Fahrten nach Winsen (L.).

3.4.2.5 Samtgemeinde Elbmarsch

In der Samtgemeinde Elbmarsch verkehren mehrere Buslinien: Der östliche Bereich wird hauptsächlich von der regionalen Hauptlinie **4400** erschlossen, die auf dem Kernabschnitt über ein sehr gutes Fahrtenangebot verfügt (mo-fr in der HVZ: 30min-Takt) und von Avenedorf / Bütlingen über Tespe, Marschacht und Rönne auf direktem Wege zum Bf. Hamburg-Bergedorf fährt. Die Stadtbuslinie **539** verbindet zudem Marschacht mit Geesthacht montags bis samstags im 1h-Takt. Beide Linien sind in Rönne miteinander verknüpft.

Im westlichen Bereich der Elbmarsch verkehrt die regionale Hauptlinie **4405** (Winsen (L.) – Drage – Stove – Rönne – Niedermarschacht), die in den Hauptverkehrszeiten zwischen Drage und Rönne ebenfalls einen angenäherten 30min-Takt bietet und in Rönne mit der Linie **4400** verknüpft ist. In Richtung Bf. Winsen besteht montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit ein stündliches Angebot, am Wochenende fahren die Busse ganztägig im 2h-Takt.

Ein geringeres Fahrplanangebot hat die Linie **5405**, die von Marschacht über Tespe und Bütlingen nach Lüneburg fährt.

Seit Dezember 2020 verfügt die Samtgemeinde zudem über das **elbMOBIL**, den ersten On-Demand-Verkehr im Landkreis Harburg. Das elbMOBIL verkehrt ohne festen Fahrplan. Start- und Zielort sowie die gewünschte Abfahrtszeit sind frei wählbar. Innerhalb der Samtgemeinde sind Fahrten von jedem Ort zu jedem anderen Ort Ziel möglich. Zusätzlich kann das elbMOBIL für Fahrten nach Winsen (L.) genutzt werden. Das elbMOBIL fährt an allen Wochentagen von frühmorgens bis spätabends und ist in den hvv Tarif integriert. Fahrgäste müssen nur einen Komfortzuschlag zahlen, wenn sie über eine hvv Fahrkarte verfügen.

Neben den genannten Linien gibt es schulbezogenen Linienverkehr zu den Schulen in Marschacht und Winsen (L.) (Linien **4402**, **4404**).

3.4.2.6 Samtgemeinde Hanstedt

Die Samtgemeinde Hanstedt wird von mehreren Linien erschlossen. Die meisten Orte bedient die regionale Hauptlinie **4207**: Die Linie beginnt in Buchholz i.d.N. und führt über Jesteburg, Asendorf nach Hanstedt und Egestorf. Einige Fahrten werden bis Evendorf weitergeführt. Die direkte Anbindung der genannten Orte an Buchholz i.d.N. und die dortige, optimale Verknüpfung mit dem **RE 4** sowie der **RB 41** hat zu einer deutlichen Steigerung der Fahrgastnachfrage geführt. In den vergangenen Jahren ist daher der Fahrplanumfang auf dieser Linie kontinuierlich erweitert worden, so dass zwischen Egestorf und Buchholz i.d.N. heute montags bis freitags ganztägig ein angenäherter 1h-Takt besteht. Zwischen Hanstedt und Buchholz i.d.N. gibt es weitere Fahrten, vor allem frühmorgens und spätabends. An Samstagen fahren die Busse ebenfalls stündlich, an Sonntagen alle zwei Stunden.

Die Orte Brackel und Marxen werden über die Linie **4408** an Buchholz i.d.N. angebunden. Die Busse verkehren montags bis freitags in der HVZ stündlich und ergänzen zudem zwischen Asendorf und Buchholz i.d.N. das Fahrplanangebot der Linie **4207**. Samstags besteht auf der Linie **4408** ein 2h-Takt, sonntags gibt es keine Verbindungen.

Für den südlichen Bereich der Samtgemeinde ist die regionale Hauptlinie **4406** von Bedeutung. Sie verbindet werktags mit bis zu 10 Fahrten täglich die Orte Evendorf, Döhle und Egestorf mit Salzhausen und Winsen (L.). An Sonntagen gibt je Richtung fünf bzw. sechs Fahrten, die Linie verkehrt dann aber nur ab / bis Egestorf.

Um Hanstedt direkt mit Salzhausen zu verbinden und zudem die Erreichbarkeit des Wildparks aus Richtung Lüneburg zu verbessern, ist die regionale Hauptlinie **5200**, die Lüneburg mit Salzhausen verbindet, mit einzelnen Fahrten bis nach Hanstedt verlängert worden.

Neben den genannten Linien gibt es weitere Linien, die nur an Schultagen verkehren und auf die Belange der Schülerbeförderung zugeschnitten sind (u. a. Linien **4611**, **4615**, **4631**).

Der Linienverkehr wird ergänzt durch ein **AST**, welches montags bis sonntags weitere Verbindungen aus den einzelnen Orten der Samtgemeinde zum Zentrum in Hanstedt sowie nach Egestorf und zum Bf. Handeloh anbietet.

3.4.2.7 Samtgemeinde Hollenstedt

Die Samtgemeinde Hollenstedt wird von mehreren Buslinien erschlossen, die alle ihren Start- bzw. Zielpunkt in Hollenstedt haben und Verkehrsverbindungen nach Buxtehude, Neu Wulmstorf und Buchholz i.d.N. schaffen.

Für Fahrten in Richtung Hamburg bietet die regionale Hauptlinie **4039** die schnellsten Verbindungen. Die Linie beginnt in Regesbostel und führt über Hollenstedt, Moisburg, Eversen und Elstorf zum S-Bahnhof Neu Wulmstorf, wo gute Übergänge zur **S 5** bestehen. Das Fahrplanangebot ist in den letzten Jahren erweitert worden, so dass montags bis freitags in der HVZ stündliche Verbindungen bestehen. In Gegenlastrichtung ist das Angebot teilweise geringer. Samstags und sonntags ist das Angebot ebenfalls erweitert worden: An diesen Tagen wird ganztägig im 2h-Takt gefahren.

Mit der Linie **2038** sind ebenfalls Fahrten nach Hamburg möglich. Die Linie verbindet Hollenstedt, Appel und Moisburg mit dem Mittelzentrum Buxtehude. Sie verkehrt in Buxtehude über den Bahnhof, so dass ein Umstieg auf die Bahn in Richtung Stade oder Hamburg möglich ist. Montags bis freitags fahren die Busse auf der Linie **2038** tagsüber nahezu stündlich in beiden Richtungen.

Die Linie **4037** führt von Hollenstedt nach Buchholz i.d.N.. Sie verkehrt auf dem Territorium der Samtgemeinde über Dierstorf, Wenzendorf und Drestedt, weist aber gerade im weiteren

Verlauf verschiedene Linienwege auf, da die Hauptaufgabe der Linie im schulbezogenen Verkehr liegt. Das Fahrplanangebot ist geringer als auf den beiden o. g. Linien.

Weiterhin gibt es in der Samtgemeinde schulbezogenen Linienverkehr (u. a. Linien **4623**, **4681**, **4683**, **4684**), die Verbindungen zu den Schulstandorten in Moisburg, Neu Wulmstorf und Buchholz i.d.N. schaffen bzw. die Schülerinnen und Schüler aus den umliegenden Orten zum Schulzentrum in Hollenstedt befördern.

Darüber hinaus steht ein **AST** zur Verfügung, welches von allen Orten in der Samtgemeinde Verbindungen zum Hollenstedter Zentrum anbietet sowie Fahrten zu und von den Bahnhöfen Buxtehude und Buchholz i.d.N..

3.4.2.8 Samtgemeinde Jesteburg

Aufgrund ihrer räumlichen Lage sind in der Samtgemeinde Jesteburg besonders starke verkehrliche Verflechtungen in Richtung Buchholz i.d.N. und in Richtung Hamburg(-Harburg) festzustellen. Dem trägt auch der ÖPNV Rechnung: Die Anbindung an Buchholz i.d.N. wird über die regionale Hauptlinie **4207** (Evendorf – Hanstedt – Jesteburg – Buchholz i.d.N.) und die Linie **4408** (Tangendorf – Brackel – Asendorf – Jesteburg – Buchholz i.d.N.) sichergestellt, die Anbindung an Harburg durch die regionale Hauptlinie **4148** ((Hanstedt –) Jesteburg – Bendestorf – HH-Harburg).

In der Kombination bieten die Linien **4207** und **4408** zwischen Jesteburg und Buchholz i.d.N. montags bis sonntags ein sehr gutes Fahrplanangebot. Die Busse fahren teils über Lüllau und teils über Itzenbüttel. Die kontinuierlichen Angebotsverbesserungen auf der Linie **4207** (montags bis freitags ganztägiger, angenäherter 1h-Grundtakt, in der HVZ auf zwei Fahrten je Stunde verdichtet, samstags 1h-Takt, sonntags 2h-Takt, Nachtverkehr am Wochenende) haben die Attraktivität des Angebotes in den letzten Jahren weiter erhöht. Für Jesteburg stellen die Linien **4207** und **4408** in Kombination mit den Zügen des Nahverkehrs ab Buchholz i.d.N. (**RE 4 / RB 41**) die weitaus schnellste Anbindung an Hamburg-Harburg und die Hamburger Innenstadt dar.

Die Anbindung Jesteburgs und Bendestorfs an Harburg wird wie bisher über die Linie **4148** gewährleistet, die montags bis sonntags ebenfalls über ein dichtes Fahrplanangebot verfügt (mo-sa 1h-Takt, so angenäherter 2h-Takt).

Neben diesen Linien gibt es weiteren, schulbezogenen Regionalverkehr (u. a. Linien **4602**, **4613**, **4630**) in der Samtgemeinde, der vorwiegend Verbindungen zu den Schulstandorten in Buchholz i.d.N., Hittfeld und Jesteburg herstellt.

Abgerundet wird das ÖPNV-Angebot durch ein **AST in Bendestorf**, welches innerhalb der Gemeinde sowie für Fahrten nach Buchholz i.d.N. genutzt werden kann.

3.4.2.9 Samtgemeinde Salzhausen

Das Rückgrat des ÖPNV in der Samtgemeinde Salzhausen bildet die regionale Hauptlinie **4406**. Diese Linie verbindet die meisten Orte der Samtgemeinde mit Winsen (L.): Von Egestorf kommend fährt der Bus über Lübberstedt, Eyendorf nach Salzhausen und von dort weiter über Gödenstorf, Garlstorf, Toppenstedt, Garstedt und Wulfsen nach Winsen (L.). Dort bestehen am Bahnhof Anschlüsse an den SPNV (**RE 3**, **RB 31**) nach Hamburg. Montags bis freitags verkehren die Busse ganztägig im angenähernten 1h-Takt, am Wochenende im 2h-Takt.

Verdichtet wird das Angebot durch den **Salzhausen-Sprinter**, der montags bis freitags in der HVZ zusätzliche, schnelle Direktverbindungen zwischen Salzhausen und Winsen (L.)

anbietet. Der Sprinter verkürzt die Fahrtzeiten – im Vergleich zu den übrigen Fahrten auf der Linie 4406 – um 14 Minuten und ist damit für Fahrgäste aus Salzhausen sehr attraktiv.

Für Fahrten in Richtung Lüneburg steht die regionale Hauptlinie **5200** (Lüneburg – Kirchgellersen – Salzhausen (– Hanstedt) zur Verfügung. Diese Linie weist zwischen Lüneburg und Salzhausen ein gutes, vertaktetes Fahrplanangebot auf (mo-fr ganztägig 1h-Takt, sa 1h- oder 2h-Takt, so 2h-Takt). Auf dem Abschnitt Salzhausen – Hanstedt bietet die Linie dagegen nur ein Grundangebot von zwei bis drei Fahrtenpaaren pro Tag.

Am ZOB in Salzhausen sind die Linien **4406** und **5200** miteinander verknüpft, so dass z. B. Fahrten von Lüneburg nach Toppenstedt ohne lange Umstiegszeiten möglich sind.

Darüber hinaus verkehren in der Samtgemeinde einige schulbezogene Linien (z. B. **4615**, **4618**, **4631**), die die Schülerinnen und Schüler zum Schulzentrum in Salzhausen bringen bzw. die Schulstandorte in Buchholz i.d.N. anfahren.

3.4.2.10 Samtgemeinde Tostedt

Der westliche Teil der Samtgemeinde Tostedt wird von zwei Regionallinien erschlossen: Die Linie **3860 (Oste-Sprinter)** läuft von Zeven über Sittensen nach Tostedt und dort bis zum Bahnhof. Sie hat auf dem Gebiet der Samtgemeinde hauptsächlich für Vaerloh und Wistedt eine Bedeutung, da sie einen direkten Anschluss an das Tostedter Zentrum sowie an den SPNV (**RE 4 / RB 41**) am Bahnhof herstellt. Die Linie hat montags bis freitags in der HVZ ein stündliches Angebot, zwischen den Hauptverkehrszeiten fahren die Busse im 2h-Takt. Samstags werden 4 Fahrtenpaare geleistet, sonntags verkehrt die Linie nicht.

Die zweite Linie ist die **4860**. Sie verbindet Heidenau, Wüstenhöfen und Dohren ebenfalls mit dem Bf. Tostedt und bietet montags bis freitags zehn Fahrtenpaare und an Samstagen drei. Einzelne Fahrten sind (rück-)verlängert bis Halvesbostel. Am Bahnhof bestehen Anschlüsse zum SPNV.

Die Linie **4870** (Wistedt – Königsmoor – Otter – Bf. Tostedt – Todtglüsing) ist auf die Bedürfnisse von Pendlerinnen und Pendlern fokussiert und verkehrt ausschließlich montags bis freitags in den Hauptverkehrszeiten im 1h-Takt. Für Königsmoor und Otter werden morgens vier Fahrten zum Bf. Tostedt angeboten, am späteren Nachmittag bzw. frühen Abend gibt es vier Rückfahrten. Für Todtglüsing ist das Angebot etwas geringer, jedoch ist dieser Ortsteil zusätzlich an die Linie **4801 („Töster Ring“)** angebunden.

Die Linie **4801** verkehrt innerhalb Tostedts. Der Ortsbus bietet montags bis freitags ein stündliches Angebot und bedient ebenfalls den Bahnhof.

Ergänzend gibt es in der Samtgemeinde ein **AST**, welches Fahrtmöglichkeiten aus allen Orten und Ortsteilen zum Zentrum in Tostedt ermöglicht. Das AST verkehrt ganztägig von montags bis samstags zumeist im 1h-Takt.

3.4.2.11 Stadt Buchholz i.d.N.

Die Stadt Buchholz i.d.N. verfügt über ein gut ausgebautes, qualitativ hochwertiges Stadtbus-System, den Buchholz Bus. Dieser besteht aus drei Durchmesserlinien (Linien **4101**, **4102**, **4103**), die große Teile des Stadtgebietes erschließen und in der Innenstadt an der zentralen Haltestelle „Treffpunkt“ miteinander verknüpft sind, so dass ein Umsteigen zwischen allen Linien möglich ist. Alle drei Linien verkehren werktags ganztägig im 30min-Takt von ca. 05.30 – 20.30 Uhr (mo-fr) bzw. von 07.30 – 20.30 Uhr (sa).

Neben dem Buchholz Bus gibt es mehrere Regionalbuslinien, die sternförmig auf Buchholz i.d.N. zulaufen:

- Linie **4037**: Hollenstedt – Kakenstorf – Trelde – Sprötze – Buchholz i.d.N.
- Linie **4200**: HH-Harburg – Tötensen – Nenndorf – Dibbersen – Buchholz i.d.N.
- Linie **4207**: [Ewendorf –] Egestorf – Hanstedt – Jesteburg – Reindorf – Buchholz i.d.N.
- Linie **4408**: Tangendorf – Brackel – Asendorf – Jesteburg – Reindorf – Buchholz i.d.N.

Die Regionalbuslinien sind vor allem für diejenigen Ortsteile von Bedeutung, die nicht vom Buchholz Bus angefahren werden. Dazu zählen Dibbersen, Sprötze, Trelde sowie Reindorf. Nur der Ortsteil Holm wird ausschließlich vom schulbezogenen Regionalverkehr bedient.

Von den oben genannten Linien weisen insbesondere die regionalen Hauptlinien **4200** und **4207** ein gutes bis sehr gutes Angebot auf. So verkehren die Busse auf der Linie **4200** montags bis freitags ganztägig im 1h-Takt und samstags im 2h-Takt. Sonntags gibt es vier Fahrtenpaare. Eine ähnliche Angebotsqualität bietet die Linie **4207**, die aufgrund der kontinuierlich gestiegenen Fahrgastnachfrage montags bis freitags ebenfalls durchgängig stündlich verkehrt, einschließlich ergänzender Früh- und Spätfahrten. Am Wochenende fahren die Busse samstags stündlich, sonntags alle zwei Stunden. Hinzu kommen in den Wochenendnächten Nachtfahrten.

Neben den Busverkehren leisten auch die Regional-Bahnen **RB 38** (Hannover – Soltau – Buchholz i.d.N. [– HH-Harburg]) und **RB 41** (Hamburg – Bremen) einen Beitrag zur ÖPNV-Erschließung innerhalb der Kommune, da sie Sprötze, Holm-Seppensen und Suerhop direkte Verbindungen zum Buchholzer Stadtzentrum ermöglichen.

Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot durch ein **AST**, welches montags bis sonntags von ca. 05.45 bis 00.45 Uhr alle Stunde im gesamten Stadtgebiet verkehrt. Im Kernstadtbereich sowie in Holm-Seppensen kann das AST nur außerhalb der Betriebszeiten des Buchholz Busses genutzt werden, um eine Konkurrenzierung des Busverkehrs zu vermeiden.

3.4.2.12 Stadt Winsen (L.)

Auf dem Territorium der Stadt Winsen (L.) verkehren zwei Stadtbuslinien, die das engere Stadtgebiet erschließen, mehrere Regionalbuslinien, die vor allem für die Ortsteile von Bedeutung sind, und das elbMOBIL (seit Juni 2023).

Die innerörtliche Erschließung der Stadt Winsen (L.) übernehmen die Stadtbuslinien **4001** und **4002**, die montags bis samstags durchgängig im 1h-Takt verkehren (mo-fr 05.30 – 20.30 Uhr, sa 05.30 – 15.30 Uhr). Beide Linien bedienen den Bahnhof und bieten dort Übergänge zum SPNV in/aus Richtung Hamburg (**RE 3**).

Die Regionalbuslinien laufen sternförmig auf Winsen (L.) zu und binden die umliegenden Orts-teile an das Stadtzentrum sowie den Bahnhof an:

- Linie **149**: HH-Harburg – Bullenhausen – Over – Hoopte – Stöckte – Winsen (L.)
- Linie **4405**: Niedermarschacht – Rönne – Drage – Winsen (L.)
- Linie **4406**: Evendorf – Salzhausen – Pattensen – Luhdorf – Roydorf – Winsen (L.)
- Linie **4407**: Hanstedt – Brackel – Pattensen – Luhdorf – Roydorf – Winsen (L.)
- Linie **5402**: Lüneburg – Bardowick – Borstel – Winsen (L.)

Die Linien **4405** und **4406** sind regionale Hauptlinien, die für Berufs-, Einkaufs- und Gelegenheitsverkehr viele Fahrmöglichkeiten bieten (mo-fr überwiegend 1h-Takt, am Wochenende 2h-Takt). Dagegen weisen die Linien **149**, **4407** und **5402** montags bis samstags ein mehr oder weniger geringeres Fahrplanangebot auf und verkehren nicht an Sonntagen.

Ergänzt wird das System um schulbezogenen Linienverkehr (Linien **4404**, **4409**, **4410**), der insbesondere auf Schülerinnen und Schüler aus dem Raum Bahlburg, Pattensen, Scharmbeck, Grevelau und Luhdorf ausgerichtet ist. Die Linie **4410** bietet zudem ein minimales, ganzjähriges Fahrtenangebot, das für Bahlburg zusätzliche Verbindungen in den Ferien schafft.

Da die meisten Ortsteile nicht vom Stadtbus bedient werden und auch die Regionalbuslinien nicht überall in ausreichender Taktung verkehren, wurden diese Angebotslücken in den letzten Jahren über ein Anruf-Linien-Taxi (**ALT**) geschlossen, welches immer dann Fahrmöglichkeiten anbot, wenn keine Busverbindungen vorhanden waren. Seit dem 01.06.2023 ist das ALT eingestellt und vom **elbMOBIL** abgelöst worden. Mit diesem On-Demand-Verkehr sind an allen Wochentagen von frühmorgens bis spätabends Fahrten zwischen den Ortsteilen sowie aus den Ortsteilen zum Zentrum (und zurück) möglich. Das elbMOBIL muss vor Fahrtbeginn per App oder telefonisch für die gewünschte Strecke bestellt werden. Es ist in den hvv Tarif integriert, so dass bei Vorliegen einer hvv Fahrkarte nur ein Komfortzuschlag zu entrichten ist.

3.4.3 ÖPNV-Teilnetze im Landkreis Harburg

Zur Vorbereitung auf die wettbewerbliche Vergabe sämtlicher ÖPNV-Leistungen im Landkreis Harburg sind 2017 alle Buslinien (mit Ausnahme der Stadtverkehre in Buchholz i.d.N. und Winsen (L.) auf drei Teilnetze aufgeteilt worden. Bei dieser Aufteilung sind wirtschaftliche Aspekte berücksichtigt worden (z. B. möglichst effizienter Fahrzeug- und Personaleinsatz), aber auch verkehrliche Rahmenbedingungen (z. B. Pendlerbeziehungen und Einzugsbereiche von Schulstandorten).

Eine Übersicht über die Teilnetze geben die folgenden Tabellen. Die Stadtbuslinien in Buchholz i.d.N. und Winsen (L.) sind in jeweils separaten Teilnetzen zusammengefasst worden, da sie in der Verantwortung der beiden Städte liegen, die lokale Aufgabenträger für den ÖPNV auf ihrem jeweiligen Gebiet sind.

Teilnetz 1: Winsen (L.)		
VU	Linie	Linienführung
KVG	149	Harburg – Bullenhausen – Over – Hoopte – Winsen (L.)
KVG	4404	Winsen (L.) – Laßrönne – Oldershausen – Niedermarschacht
KVG	4405	Winsen (L.) – Drage – Stove – Rönne – Niedermarschacht
KVG	4406	Evendorf – Egestorf – Salzhausen – Toppenstedt – Winsen (L.)
KVG	4407	Hanstedt – Brackel – Tangendorf – Pattensen – Winsen (L.)
KVG	4409	Bahlburg – Pattensen – Scharmbeck – Grevelau – Luhdorf – Winsen (L.)
KVG	4410	Winsen (L.) – Luhdorf – Grevelau – Pattensen – Vierhöfen (– Putensen)
KVG	4611	Schülerverkehr Samtgemeinde Hanstedt
KVG	4615	Hanstedt – Egestorf – Salzhausen
KVG	4618	Garstedt – Vierhöfen – Lübberstedt – Salzhausen
KVG	4661	Hittfeld – Maschen – Stelle – Winsen (L.)
KVG	4662	Rottorf – Borstel – Winsen (L.) – Roydorf
KVG	4663	Wuhlenberg – Stelle – Ashausen – Winsen (L.) – Roydorf
KVG	4665	Bahlburg – Pattensen – Stelle
KVG	4666	Winsen (L.) – Hoopte – Over
Linien, die im Bereich des TN 1 verkehren, diesem aber nicht zugeordnet sind:		
VHH	539	Niedermarschacht – Geesthacht
VHH	4400	Avendorf / Bütlingen – Tespe – Marschacht – Rönne – HH-Bergedorf-
VHH	4402	Avendorf – Tespe – Niedermarschacht
KVG	4714	Ashausen – Stelle – Maschen – HH-Finkenwerder
KVG	5200	Lüneburg – Kirchgellersen – Salzhausen (– Hanstedt)
KVG	5201	Lüneburg – Oedeme – Südergellersen – Kirchgellersen – Salzhausen
KVG	5202	Lüneburg – Oedeme – Dachtmissen – Kirchgellersen – Wulfsen
KVG	5402	Lüneburg – Bardowick – Winsen (L.)
KVG	5405	Lüneburg – Wittorf – Tespe - Niedermarschacht
KVG	5706	Amelinghausen – Salzhausen

Tab. 8: Linien im Teilnetz 1
(Quelle: Landkreis / VNO)

Teilnetz 2: Seevetal		
VU	Linie	Linienführung
KVG	247	Emmelndorf – Fleestedt – Meckelfeld
KVG	248	Holtorfsloh – Ohlendorf – Ramelsloh – Maschen – Meckelfeld
KVG	343	Fleestedt – Maschen – Meckelfeld
KVG	347	Jehrden – Maschen – Meckelfeld
KVG	348	Horst – Maschen – Hittfeld
KVG	447	Meckelfeld – Fleestedt – Emmelndorf – Hittfeld
KVG	448	Holtorfsloh – Ohlendorf – Marxen – Ramelsloh – Maschen – Hittfeld
KVG	548	Bullenhausen – Over – Hörsten – Meckelfeld – Maschen
KVG	647	Meckelfeld – Maschen – Hittfeld
KVG	4148	Jesteburg – Bendestorf – Hittfeld – Harburg
KVG	4602	Jesteburg – Bendestorf – Harmstorf – Hittfeld
KVG	4603	Eckel – Klecken – Hittfeld
KVG	4604	Ehestorf – Tötensen – Hittfeld
KVG	4605	Ehestorf – Nenndorf – Hittfeld
KVG	4606	Sottorf – Ehestorf – Vahrendorf
KVG	4607	Mienenbüttel – Elstorf – Nenndorf
KVG	4608	Sieversen – Tötensen – Nenndorf
KVG	4609	Klecken – Eckel – Nenndorf
KVG	4633	Maschen – Hittfeld – Bendestorf – Jesteburg
Linien, die im Bereich des TN 2 verkehren, diesem aber nicht zugeordnet sind:		
HHA	14	Eißendorf – Harburg – Fleestedt
HHA	141	Neugraben – Hausbruch – Harburg – Meckelfeld
HHA	143	Eißendorf – Harburg – Sinstorf – Beckedorf
HHA	340	Neuwiedenthal – Ehestorf – Museum Kiekeberg – Harburg
HHA	345	Harburg – Marmstorf – Sinstorf – Hittfeld
HHA	443	Heimfeld – Eißendorf – Harburg – Sinstorf – Meckelfeld
HHA	543	Groß Moor – Harburg – Eißendorf

Tab. 9: Linien im Teilnetz 2
(Quelle: Landkreis / VNO)

Teilnetz 3: Buchholz i.d.N.		
VU	Linie	Linienführung
KVG	440	Neu Wulmstorf, Freibad – S Neu Wulmstorf
KVG	540	S Neu Wulmstorf – S Neu Wulmstorf (Ringlinie)
KVG	550	HH-Fischbek - Neu Wulmstorf – HH-Neuenfelde – HH-Finkenwerder
KVG	4037	Buchholz i.d.N. – Sprötze – Trelde – Kakenstorf – Hollenstedt
KVG	4038	Neu Wulmstorf – Elstorf – Rade – Mienenbüttel (– Buchholz i.d.N.)
KVG	4039	Regesbostel – Hollenstedt – Moisburg – Elstorf – Neu Wulmstorf
KVG	4200	Buchholz i.d.N. – Nenndorf – Tötensen – HH-Harburg
KVG	4207	Evendorf – Egestorf – Hanstedt – Jesteburg – Buchholz i.d.N.
KVG	4210	Klecken – Nenndorf – Sieversen (–Museum Kiekeberg) – Vahrendorf – HH-Harburg
KVG	4408	Buchholz i.d.N. – Jesteburg – Asendorf – Brackel – Tangendorf
KVG	4613	Buchholz i.d.N. / Wesel – Evendorf – Hanstedt – Jesteburg
KVG	4620	Buchholz i.d.N. – Steinbeck – Dibbersen – Rosengarten
KVG	4621	Buchholz i.d.N. – Welle – Tostedt – Königsmoor – Wistedt
KVG	4623	Buchholz i.d.N. – Trelde – Hollenstedt
KVG	4624	Buchholz i.d.N. – Eckel – Hittfeld – Meckelfeld
KVG	4630	Buchholz i.d.N. – Lüllau – Jesteburg – Bendestorf – Harmstorf – Beckedorf
KVG	4631	Buchholz i.d.N. – Holm-Seppensen – Hanstedt – Evendorf / Salzhausen
KVG	4632	Buchholz i.d.N. – Jesteburg – Maschen – Winsen (L.)
KVG	4640	Todtshorn – Otter – Königsmoor – Wistedt – Tostedt
KVG	4641	Kamperlien – Inzmühlen – Welle – Tostedt – Kakenstorf
KVG	4642	Drestedt – Kakenstorf – Todtglüsing – Tostedt
KVG	4643	Heidenau – Holvede – Halvesbostel – Tostedt
KVG	4644	Hollenstedt – Dohren – Tostedt
KVG	4650	Buchholz i.d.N. – Holm-Seppensen – Kakenstorf
KVG	4664	Buchholz i.d.N. – Schierhorn – Jesteburg – Ohlendorf – Stelle
KVG	4681	Halvesbostel – Hollenstedt – Moisburg – Neu Wulmstorf
KVG	4682	Rübke – Neu Wulmstorf
KVG	4683	Moisburg – Rahmstorf – Eversen – Wennerstorf – Drestedt – Hollenstedt
KVG	4684	Moisburg – Regesbostel – Hollenstedt
KVG	4801	Tostedt – Tostedt (Töster Ring)
KVG	4860	Halvesbostel – Heidenau – Dohren – Tostedt
KVG	4870	Wistedt - Königsmoor - Otter - Tostedt
KVG	4887	Vaerloh / Riepshof / Quellen – Wistedt – Tostedt
KVG	4888	Langeloh / Todtglüsing / Drestedt – Tostedt
KVG	4889	Lohbergen – Trelde – Kakenstorf (– Tostedt)

Teilnetz 3: Buchholz i.d.N. (Fortsetzung)		
VU	Linie	Linienführung
Linien, die im Bereich des TN 3 verkehren, diesem aber nicht zugeordnet sind:		
HHa	240	Neu Wulmstorf, Freibad – S Neugraben – Waldfrieden (Kehre)
HHa	641	Bf. Altona – Bf. Harburg – S Neugraben – S Neu Wulmstorf
KVG	2038	Buxtehude – Eilendorf – Moisburg – Eversen / Emmen – Hollenstedt
OvA	3860	Zeven – Heeslingen – Sittensen – Tostedt
KVG	4705	Bf. Winsen (L.) / Bf. Ashausen - Amazon
KVG	4750	Buchholz i.d.N. – Rade – Neu Wulmstorf – HH-Finkenwerder

Tab. 10: Linien im Teilnetz 3
(Quelle: Landkreis / VNO)

Teilnetz 4: Buchholz i.d.N. Stadtverkehr		
VU	Linie	Linienführung
VeBu	4101	Märchensiedlung – Treffpunkt – Seppensen (Friedhof)
VeBu	4102	Bäckerstraße – Treffpunkt – Grundschule Steinbeck
VeBu	4103	Möbel Kraft – Treffpunkt – Holm-Seppensen (Süd)

Tab. 11: Linien im Teilnetz 4
(Quelle: Landkreis / VNO)

Teilnetz 5: Winsen (L.) Stadtverkehr		
VU	Linie	Linienführung
KVG	4001	Bf. Winsen (L.) – Altstadttring – Luhe-Park
KVG	4002	Bf. Winsen (L.) – Krankenhaus – Messerschmittstr. (Süd)

Tab. 12: Linien im Teilnetz 5
(Quelle: Landkreis / VNO)

3.4.4 Verkehrsunternehmen

Der allgemeine Linienverkehr im Landkreis wird von folgenden Unternehmen betrieben:

Verkehrsunternehmen	Unternehmenssitz	Betriebs-sitz	Zahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge (einschl. Subunternehmen)
Hamburger Hochbahn AG	Hamburg	Hamburg	12
KVG Stade GmbH & Co. KG und Kraftverkehr GmbH – KVG –	Stade	Hittfeld, Buxtehude, Lüneburg	219
Omnibusbetrieb von Ahrentschildt	Grasberg	Grasberg, Zeven	2
Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH	Hamburg	Hamburg	4
Verkehrsbetriebe Buchholz i.d.N. GmbH	Buchholz i.d.N.	Buchholz i.d.N.	8

Tab. 13: Verkehrsunternehmen und Zahl der eingesetzten Fahrzeuge im Landkreis Harburg
(Quelle: Verkehrsunternehmen)

3.4.5 Fahrzeuge

Anzahl und Alter der Fahrzeuge	
Gesamtanzahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge	245
⇒ bei Verkehrsunternehmen mit Konzessionen	191
⇒ bei Subunternehmen	54
Durchschnittsalter der Fahrzeuge	
⇒ im Regionalverkehr (Teilnetze WL 1 – 3)	6,9
⇒ in den Stadtverkehren (Teilnetze WL 4 und 5)	4,6


Tab. 14: Anzahl und Alter der eingesetzten Fahrzeuge
(Quelle: Verkehrsunternehmen)

3.4.6 Verknüpfung der Verkehre

Verknüpfung Bus / Bus

Da nicht alle Ziele durch Direktverbindungen erreichbar sind, wurden für einige Buslinien Umsteigemöglichkeiten an bestimmten Verknüpfungspunkten eingerichtet. Als Verknüpfungspunkte werden Haltestellen im ÖPNV-Netz bezeichnet, an denen fahrplanmäßige Anschlüsse zwischen verschiedenen Linien bestehen. Hierzu zählen im Wesentlichen folgende Haltestellen:

- Buchholz, Treffpunkt (Linien 4101, 4102, 4103)
- Fleestedt (MetroBus-Linie 14 mit Linie 343)
- Hollenstedt, Am Stinnberg (Linien 2038, 4039 mit Linie 4037)
- Jesteburg, Seevebrücke (Linie 4207 mit Linie 4148)
- Nenndorf, Rathaus (Linien 4200 mit Linie 4210)

-  Neu Wulmstorf (Linien 440, 540 mit Linien 550, 4038, 4039)
- Niedermarschacht, Grundschule (Linie 4405 mit Linie 5405)
- Rönne, Brücke (Linie 4400 mit Linien 539, 4405)
- Salzhausen, ZOB (Linie 4406 mit Linie 5200)

Darüber hinaus gibt es zahlreiche Haltestellen, an denen sich zu bestimmten Zeiten einzelne Anschlüsse zwischen verschiedenen Regionallinien ergeben; dies gilt auch für den schulbezogenen Regionalverkehr.

Verknüpfung Bus / Bahn

Viele Buslinien im Landkreis, insbesondere die regionalen Hauptlinien und die Stadtbuslinien, binden nicht nur die einzelnen Orte bzw. Ortsteile an ihre jeweiligen Zentren an, sondern haben auch eine wichtige Zubringerfunktion zum SPNV. Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn bestehen im Landkreis an den Bahnhöfen und Haltepunkten Buchholz i.d.N., Hittfeld, Klecken, Meckelfeld, Neu Wulmstorf, Tostedt und Winsen (L.). Die wichtigsten Verknüpfungen sind folgende:

Bahnhof / Haltepunkt	Verknüpfung	
	Bahn	Bus
KBS 110		
Meckelfeld	RB 31	248, 443, 647
Winsen (L.)	RE 3, RB 31	149, 4001, 4002, 4405, 4406
KBS 120		
Hittfeld	RB 41	345, 348, 647
Klecken	RB 41	4210
Buchholz i.d.N.	RE 4, RB 41, RB 38	4101, 4102, 4103, 4200, 4207, 4408, 4037
Tostedt	RE 4, RB 41	3860, 4801, 4860, 4870
KBS 121		
Neu Wulmstorf	S 5	240, 440, 540, 550, 4038, 4039

Tab. 15: Bus-/Bahn-Verknüpfungen an den SPNV-Haltepunkten im Landkreis Harburg
(Quelle: VNO)

Auch der Bf. Harburg ist, wenn auch nicht im Landkreis Harburg gelegen, ein wichtiger Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Bahn. Dies gilt insbesondere für die Buslinien 14, 149, 443, 4148, 4200 / 4210, 149 und mit Einschränkung auch für die Linie 345.

Verknüpfung Bahn / Bahn

Für den Landkreis Harburg haben folgende Bahnhöfe als Verknüpfungspunkte für den Schienenpersonennahverkehr eine besondere Bedeutung:

- Bf. Hamburg-Harburg
(KBS 121 [HH – Cuxhaven] mit KBS 110 [HH – Hannover] und KBS 120 [HH – Bremen])
- Bf. Buchholz i.d.N.
(KBS 120 [HH – Bremen] mit KBS 123 [Buchholz i.d.N. – Hannover])

Die Verknüpfung des SPNV mit dem Schienenpersonenfernverkehr erfolgt im Hamburger Hauptbahnhof sowie in den Bahnhöfen Hamburg-Harburg und Lüneburg.

Verknüpfung Individualverkehr (IV) / Bahn

Zur Verknüpfung des Individualverkehrs (hier: Pkw und Fahrrad) mit der Bahn sind an vielen Bahnhöfen und Haltepunkten im Landkreis P&R- sowie B&R-Anlagen mit unterschiedlichen Kapazitäten eingerichtet worden, die in den vergangenen Jahren an zahlreichen Stationen erweitert worden sind.

Bahnhof / Haltepunkt	Anzahl P&R-Plätze	Anzahl B&R-Plätze
KBS 110		
Meckelfeld	159	52
Maschen	250	89
Stelle	228	215
Ashausen	250	140
Winsen (L.)	890	1.158
KBS 120		
Hittfeld	353	70
Klecken	296	151
Buchholz i.d.N.	1.182	1.012
Sprötze	85	80
Tostedt	700	612
KBS 121		
Neu Wulmstorf	513	332
KBS 123		
Suerhop	51	14
Holm-Seppensen	17	45
Büsenbachtal	0	24
Handeloh	12	38

Tab. 16: P&R- Stellplätze an SPNV-Haltepunkten im Landkreis Harburg (Quelle: hvv)

Um die Nutzung des Fahrrades in Kombination mit dem ÖPNV zu stärken, können Fahrräder in der S-Bahn außerhalb der Sperrzeiten in der HVZ kostenlos mitgenommen werden. In den Zügen des Regionalverkehrs (RE, RB) ist dagegen der Kauf einer hvv Fahrradkarte erforderlich, wenn ein Fahrrad mitgeführt werden soll. Dafür gelten hier keine tageszeitlichen Einschränkungen.

3.4.7 Tarif

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

- Zum einen haben alle AST- und Rufbus-Verkehre einen eigenen Tarif, der in der Regel entfernungsabhängig gestaltet ist.
- Zum anderen kommt für Fahrgäste, deren Ein- oder Ausstiegsbahnhof nicht im hvv Verbundgebiet, liegt
 - der Niedersachsentarif zur Anwendung (wenn Start oder Ziel der Fahrt in Niedersachsen liegt) oder
 - der Deutschlandtarif der Deutschlandtarifverbund GmbH (wenn Start oder Ziel der Fahrt im übrigen Bundesgebiet liegt).

Der hvv Gemeinschaftstarif ist ein leistungsabhängiger Tarif unter Berücksichtigung unterschiedlicher Zielgruppen, Verkehrswege und Vertriebswege.

Unterschieden werden Fahrkarten mit kurzfristiger Gültigkeit für Seltenfahrer im Bartarif (Einzel-, Tageskarten) und nach längerfristig gültigen Zeitkarten (Abonnement-, Monats-, Wochenkarten) für Berufs- und Ausbildungspendler sowie für Personen mit häufigen Fahrten außerhalb des Berufsverkehrs (Schülerinnen & Schüler, Auszubildende, Studierende, Seniorinnen & Senioren). Darüber hinaus gibt es viele weitere Angebote (vgl. hierzu hvv.de) für spezielle Nutzergruppen, tarifliche Sonderangebote zur Erprobung neuer Tarif- und/oder Vertriebsangebote.

Die Tarifbemessungsgrundlagen (Ringe, Zonen, Stadtverkehre, Kreise, Zahlgrenzen) dienen der Einordnung von Fahrkarten in Entfernungsstufen und führen damit in jeder Fahrkartenart zur Fahrpreisermittlung für eine bestimmte Fahrkarte. Wahlweise maßgebend sind:

bei Einzelkarten:

- Zahlgrenzen (kurze Reiseweiten in Hamburg AB und über die Hamburg AB-Grenze)
- Zonen (nur außerhalb Hamburg AB)
- Hamburg AB
- Ringe A-F
- Stadtverkehre (22 Tarifbereiche City/Stadtverkehr außerhalb Hamburg AB)

bei Zeitkarten:

- Gesamtnetz (Ringe A-H außerhalb des Abonnements)
- Gesamtnetz und deutschlandweit (Deutschlandticket im Abonnement)
- 2 Zonen oder Hamburg AB oder Kreis / Landkreis (je preisgleich) sowie alternativ 1 Zone (nur in Ringen C-H), 5 Ringe oder Gesamtnetz bei Schülerzeitkarten (jeweils mit und ohne Abo)

Noch bis Ende August 2023 besteht jeweils für die vor Inkrafttreten des Deutschlandtickets abgeschlossenen und noch bestehenden hvv Zeitkarten-Abonnements ein Bestandsschutz mit unterschiedlichen kleinräumigeren Geltungsbereichen unterhalb des hvv Gesamtnetzes.

3.4.8 Vertrieb

Vertriebsseitig werden die gängigen Kanäle genutzt: An Fahrkartenautomaten ist sowohl der Barverkauf als auch der bargeldlose Verkauf von Einzel- und Tageskarten flächendeckend möglich. Wochen- und Monatskarten werden bar oder bargeldlos in den hvv Servicestellen verkauft. Im Internet kann eine Vielzahl von Einzel- und Zeitfahrkarten ebenfalls bargeldlos erworben werden.

Mit der hvv App und der hvv switch-App ist außerdem der bargeldlose Ticketkauf mit mobilen Endgeräten möglich. Einzel-, Tages-, Wochen-, Zuschlags- und Ergänzungskarten sowie Vollzeit-, Teilzeit- und Senioren-Monatskarten und die Hamburg CARD sind über die Apps erhältlich; bei Einzel-, Tages- und Ergänzungskarten profitieren die Kunden zudem von einem 7%igen Rabatt.

Mit Großabnehmern können Kooperations- und Vertragstarife abgeschlossen werden. Sie entlasten die eigenen Vertriebswege und sorgen für eine festere Bindung der Kunden an den ÖPNV. Entsprechende Verträge gibt es u.a. zu SemesterTickets, zum hvv Kombi-Ticket (i. V. m. Eintrittskarten), zu Tagungsausweisen oder auch als Hamburg CARD für Hamburg-Besucher zur Nutzung von hvv und touristischen Einrichtungen.

3.4.9 Fahrgastinformation

hvv Servicestellen

Umfassende Informationen und Beratung zum Nahverkehrsangebot, Tarif und Fahrkartensortiment finden die Fahrgäste in den hvv Servicestellen. Neben der Erstellung von persönlichen Fahrplanauskünften können hier z. B. hvv Abonnements abgeschlossen werden. Servicestellen finden sich im Landkreis Harburg in Buchholz i.d.N., Neu Wulmstorf, Tostedt und Winsen (L.). Die Finanzierung der Servicestellen ist Sache der Verkehrsunternehmen; in Neu Wulmstorf liegt die Zuständigkeit beim Aufgabenträger Landkreis Harburg.

Internet

Sämtliche Fahrpläne von im hvv Verbundgebiet verkehrenden Bussen und Bahnen können über die digitale Fahrplanauskunft unter hvv.de abgerufen werden. Ergänzend stehen die Websites der Verkehrsunternehmen zur Verfügung.

Auf allen Websites lassen sich nicht nur die regulären Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten von Bussen und Bahnen abrufen, sondern es werden zusätzlich Echtzeitinformationen zu den einzelnen Verbindungen gegeben, so dass sich der Kunde schon vor Fahrtantritt über eventuelle Verspätungen oder Betriebsstörungen informieren kann.

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

Apps

Der hvv bietet mehrere Apps (hvv, hvv switch, hvv any) mit umfassenden Funktionen, z. B.:

- persönliche Verbindungssuche durch Eingabe von Haltestellen, Adressen, Standort, etc.
- Suchmöglichkeiten für barrierefreie Verbindungen
- Beauskunftung der gewünschten Verbindungen in Echtzeit
- Kauf von Fahrkarten mit 7 % Rabatt
- Umgebungskarten mit der Anzeige der nächstgelegenen Haltestellen
- Abfahrtsmonitor, Netzpläne, Verspätungsalarme, etc.
- Buchung von E-Scootern (Tier, Voi) und MOIA

Eine App mit ähnlichen Funktionalitäten bietet auch die DB ("DB Navigator") an.

Telefonauskunft

Telefonische Informationen können jeweils über die einzelnen Verkehrsunternehmen oder über den hvv (Tel. 040 / 19449) abgefragt werden.

Bushaltestellen

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

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

4 Bewertung und Mängelanalyse

Ob ein ÖPNV-Angebot von den Menschen vor Ort genutzt wird, hängt von vielen Einflussfaktoren ab:

Verkehrsangebot

Sind Bushaltestellen und Bahnhöfe fußläufig, leicht und sicher zu erreichen? Fahren Busse und Bahnen häufig und regelmäßig? Sind die persönlichen Ziele mit dem ÖPNV schnell und direkt zu erreichen?

Beförderungsqualität

Weisen die Fahrzeuge ein ausreichendes Platzangebot auf, sind genug Sitzplätze vorhanden? Sind die Verkehrsmittel sauber, bequem und komfortabel?

Tarif, Vertrieb

Ist das Preis-Leistungs-Verhältnis für die unterschiedlichen Nutzergruppen in Bezug auf die angebotene Leistung sowie im Vergleich zum privaten Pkw und anderen Mobilitätsangeboten angemessen? Ist das Tarifsystem einfach und transparent? Können Fahrkarten unkompliziert und schnell erworben werden?

Fahrgastinformation und Service

Sind alle relevanten Informationen vor, während und nach einer Fahrt verfügbar? Stehen Echtzeitinformationen zur Verfügung? Werden die Fahrgäste über Betriebsstörungen schnell und zuverlässig informiert? Besteht die Möglichkeit persönlicher Beratung?

Barrierefreiheit

Sind Haltestellen, Fahrzeuge sowie Fahrgastinformationen barrierefrei gestaltet?

Im Folgenden wird die Bewertung fokussiert auf den Aspekt des Verkehrsangebotes, welches auf der Kundenseite maßgeblich die Entscheidung beeinflusst, ob Busse und Bahnen tatsächlich genutzt werden.

Dabei wird das Verkehrsangebot hinsichtlich der **Erschließungsqualität**, der **Bedienungsqualität** und der **Verbindungsqualität** analysiert.

4.1 Erschließungsqualität

4.1.1 Grundlagen der Bewertung

Die Erschließungsqualität wird durch die Lage der Haltestellen in der vorhandenen Siedlungsstruktur bestimmt. Dabei wird der Frage nachgegangen, wie weit es der Fahrgast zur Haltestelle hat. Da im Rahmen des Nahverkehrsplanes diese Frage nicht für jeden einzelnen Fahrgast beantwortet werden kann, wird mit einer Hilfskonstruktion gearbeitet: Das Bewertungskriterium ist die Existenz bzw. das Fehlen einer Haltestelle im jeweils untersuchten Ort. In die Beurteilung fließen auch Haltestellen ein, die sich nicht im maßgeblichen Ortskern befinden, sondern an am Ort vorbeiführenden Hauptstraßen. Um Berücksichtigung zu finden, müssen diese Haltestellen allerdings in fußläufiger Entfernung vom zentralen Bereich des Ortes liegen (max. 700 m).

Die Erschließungsqualität wird für alle Orte / Ortsteile mit mehr als 200 Einwohnerinnen und Einwohnern untersucht. Grundlage der Bewertung ist der Fahrplanstand 2023.

4.1.2 Ergebnisse der Bewertung

Die Erschließungsqualität liegt bei 100 %, alle untersuchten Orte verfügen über einen Anschluss an das ÖPNV-Netz. Einige Haltestellen werden jedoch nur an Schultagen von schulbezogenen Buslinien angefahren. An diesen Haltestellen entspricht die Bedienungs- und Verbindungsqualität damit nicht dem ÖPNV-Grundangebot, welches der Landkreis festgelegt hat (s. Kapitel 4.2).

4.2 Bedienungs- und Verbindungsqualität

4.2.1 Grundlagen der Bewertung

Die **Bedienungsqualität** beschreibt die quantitative Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots für die Nutzerin und den Nutzer. Ihr Bewertungskriterium ist die Bedienungshäufigkeit. Diese gibt an, wie viele Fahrtmöglichkeiten mit Bus und Bahn täglich auf einer bestimmten Strecke angeboten werden.

Um die Bedienungsqualität bewerten zu können, hat der Landkreis ein Mindestangebot definiert, welches auf allen zu untersuchenden Relationen erreicht werden muss. Ist dies nicht der Fall, gilt auf der entsprechenden Relation das ÖPNV-Angebot als ungenügend.

Das neue Mindestangebot geht deutlich über die Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hinaus, welche im 4. NVP die Grundlage für die Bewertung bildeten: So galten bislang z. B. für Orte mit 1.000 bis 3.000 Einwohnern montags bis freitags 3 bis 6 Fahrtenpaare pro Tag als ausreichend. Im 5. NVP müssen Orte dieser Größe mit mindestens 12 Fahrtenpaaren pro Tag an das ÖPNV-Netz angebunden sein. Zudem wird erstmalig auch das ÖPNV-Angebot am Wochenende untersucht und bewertet.

Hintergrund für die strengeren Bewertungsmaßstäbe sind sowohl die gestiegenen Anforderungen der Fahrgäste an den Nahverkehr wie auch das Bestreben des Landkreises, diesen als attraktive Alternative zum Motorisierten Individualverkehr auszubauen und damit die Mobilitätswende zu unterstützen.

Die **Verbindungsqualität** gibt Auskunft darüber, in welchem Verhältnis die Beförderungszeit des ÖPNV zur Fahrtzeit des Motorisierten Individualverkehrs auf einer bestimmten Strecke steht. Die Verbindungsqualität ist umso besser, je schneller und direkter eine Relation vom ÖPNV bedient wird.

Die Verbesserung der Verbindungsqualität durch eine direktere Linienführung steht jedoch immer in einem Spannungsfeld zur Erschließungs- und Bedienungsqualität: Einerseits ergeben sich durch die direkte Linienführung schnelle und damit attraktive Verbindungen. Andererseits verringern sich die Erschließungswirkung und die Bedienungsqualität, da abseits des Linienweges gelegene Ortschaften nicht mehr angefahren werden und dementsprechend über ein schlechteres ÖPNV-Angebot verfügen. Die Nichtbedienung dieser Ortschaften führt zudem dazu, dass das mögliche ÖPNV-Nachfragepotenzial auf einer Linie schrumpft, wodurch häufig auch die Wirtschaftlichkeit dieser Linie herabgesetzt wird.

Als Bewertungskriterium wird das Verhältnis zwischen der Beförderungszeit im ÖPNV und der Fahrtzeit im MIV festgesetzt. Systembedingt liegen ÖPNV-Beförderungszeiten im Regelfall über den MIV-Fahrtzeiten. In Abhängigkeit von der Dauer der MIV-Fahrtzeit sind daher Faktoren festgelegt worden, um die die ÖPNV-Fahrtzeit die durchschnittliche MIV-Fahrtzeit maximal überschreiten darf. Die Grundlage für den Vergleich bilden dabei die jeweiligen Fahrtzeiten von der Einstiegs- zu der Ausstiegshaltestelle.

Bei der Untersuchung von Bedienungs- und Verbindungsqualität werden drei Ebenen unterschieden:

- **Bedienungsebene I:** Orte / Ortsteile ⇔ zugehöriges Grundzentrum
- **Bedienungsebene II:** Grundzentren / Mittelzentren ⇔ Mittelzentren
- **Bedienungsebene III:** Grundzentren / Mittelzentren ⇔ Oberzentren

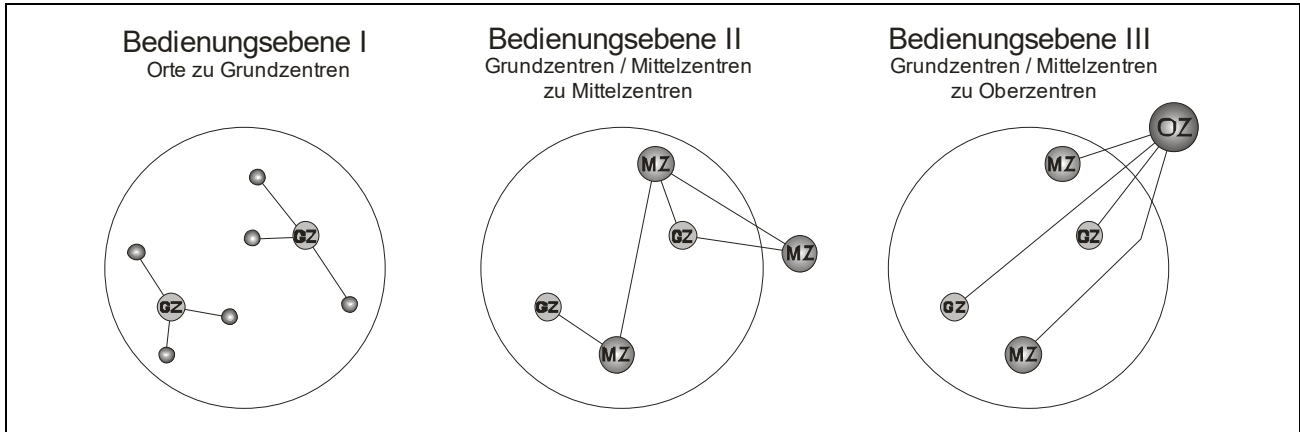


Abb. 8: Grafische Darstellung der Bedienungsebenen
(Quelle: VNO)

Die Differenzierung auf die drei Bedienungsebenen ergibt sich aus dem Umstand, dass die Fahrgäste überwiegend Ziele in dem ihrem Wohnort zugeordneten Grundzentrum und dem nächstgelegenen Mittel- bzw. Oberzentrum aufsuchen. Auch für Fahrten in das Oberzentrum muss in der Regel zunächst das Grundzentrum erreicht werden.

Im 4. NVP des Landkreises Harburg sind die Bedienungs- und Verbindungsqualität noch separat bewertet worden. So konnte eine Relation eine gute Bedienungsqualität aufweisen (durch eine hohe Anzahl von Fahrtmöglichkeiten), gleichzeitig aber eine ungenügende Verbindungsqualität haben (durch lange Fahrtzeiten im Vergleich zum MIV). Die getrennte Bewertung ist sachlich nicht falsch, allerdings nehmen die Fahrgäste diese Differenzierung in der Regel nicht vor, sondern beurteilen das Angebot auf einer Linie bzw. Relation in der Gesamtheit: Erst wenn sowohl die Bedienungs- wie auch die Verbindungsqualität den eigenen Ansprüchen genügen, wird das Fahrplanangebot als attraktiv wahrgenommen.

Im 5. NVP wird daher bereits bei der Untersuchung zur Bedienungsqualität die Verbindungsqualität mit bewertet: Bei der Zählung der zur Verfügung stehenden Fahrten werden nur solche berücksichtigt, die die jeweils maximal zulässige Fahrtzeit nicht überschreiten.

Im Einzelnen gelten folgende Mindeststandards, die auf allen Relationen und Bedienungsebenen erreicht werden müssen:

Einwohner je Ort	Mindestanzahl ganzjährig verfügbarer Fahrtenpaare / Tag		
	Mo-Fr	Sa	So/Fei
200 – 999	6	3	-
1.000 – 2.999	12	6	3
3.000 – 5.999	18	12	6
> 6.000	24	12	12

Tab. 17: Mindestbedienungsstandards nach Ortsgröße
(Quelle: VNO)

Die Fahrtzeiten im ÖPNV dürfen dabei die durchschnittlichen MIV-Fahrtzeiten nur um einen festgelegten Faktor überschreiten, damit die ÖPNV-Nutzung möglichst attraktiv bleibt:

MIV-Fahrtzeit	max. ÖPNV-Fahrtzeit
≤ 10 min	2,4-fache Pkw-Fahrtzeit
11 – 20 min	2,0-fache Pkw-Fahrtzeit
21 – 40 min	1,7-fache Pkw-Fahrtzeit
> 40 min	1,5-fache Pkw-Fahrtzeit

Tab. 18: maximal zulässige ÖPNV-Fahrtzeiten im Vergleich zu MIV-Fahrtzeiten
(Quelle: VNO)

In der folgenden Bewertung werden nur Bus- und Bahnverbindungen untersucht. Das Angebot von den in vielen Kommunen bestehenden AST- bzw. Rufbus-Angeboten fließt nicht mit in die Bewertungstabellen ein, wird aber in den Erläuterungen erwähnt. Die bedarfsorientierten Verkehre stellen zwar eine wichtige Ergänzung des klassischen Linienverkehrs in den Kommunen dar. Allerdings haben sie den Nachteil, dass sie nicht in den hvv Verbundtarif integriert und damit zumindest für regelmäßige Nutzerinnen und Nutzer teuer sind. Eine Ausnahme bildet das elbMOBIL, welches als Pilotprojekt für On-Demand-Verkehre in der Samtgemeinde Elbmarsch sowie im Stadtgebiet Winsen (L.) verkehrt und zum hvv Tarif unter Zuzahlung eines Komfortzuschlages genutzt werden kann. Das elbMOBIL wird in beiden genannten Kommunen bei der Bewertung berücksichtigt.

Erläuterungen zum Verfahren:

- Die Ermittlung der MIV-Fahrtzeiten erfolgt mittels des elektronischen Routenplaners Google Maps.
- Die Ermittlung der ÖPNV-Verbindungen erfolgt anhand des Fahrplans 2023.
- Gibt es auf einer Relation eine unterschiedliche Anzahl an Hin- und Rückfahrten, so ist die Richtung mit der geringeren Fahrtenanzahl für die Bewertung maßgeblich (Beispiel: 3 Hinfahrten und 6 Rückfahrten = 3 Fahrtenpaare)
- Nicht gezählt werden Fahrten,
 - die in einem Abstand von weniger als 10 Minuten stattfinden (Verstärkerfahrten) und
 - die mehr als zwei Umsteigevorgänge erfordern.
- In den Bereichen, in denen AST-Fahrten das Linienangebot ergänzen, werden die Bewertungen unterteilt in „Bedienungsangebot ohne AST“ und „Bedienungsangebot mit AST“. Dadurch können die Wirkungen der nachfrageorientierten Bedienungsangebote auf die Bewertung der jeweiligen Bedienungsqualität direkt verglichen werden.
- Die Anwendung eines Bewertungsrasters führt zu gewissen Vereinfachungen. Bei der Bewertung des Bedienungsangebotes können deshalb bestimmte Einzelaspekte, wie z. B. die Aufenthaltszeit zwischen Ankunft einer Fahrt und Rückfahrt zum Ausgangsort ebenso wenig berücksichtigt werden wie eine Differenzierung nach Abfahrten zu bestimmten Zeiten (z. B. nach 16 Uhr). Dennoch liefert das gewählte Verfahren eine gute Analyse des gegenwärtigen Leistungsangebotes im ÖPNV.

4.2.2 Ergebnisse der Bewertung

4.2.2.1 Gemeinde Neu Wulmstorf

Relation				Fahrtenhäufigkeiten					
von...	Einwohner	nach...		mo - fr		sa		so / fei	
				Soll	Ist	Soll	Ist	Soll	Ist
Neu Wulmstorf, OT Elstorf *	3.000 - 5.999	Neu Wulmstorf	GZ	18	✓	12	✗	6	✓
Neu Wulmstorf, OT Rade	200 - 999			6	✓	3	✗	0	-
Neu Wulmstorf, OT Rübke	200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Neu Wulmstorf	> 6.000	Buchholz i.d.N.	MZ	24	✓	12	✓	12	✓
		Buxtehude	MZ	24	✓	12	✓	12	✓
		Hamburg	OZ	24	✓	12	✓	12	✓

- ✓ Vorgaben werden eingehalten oder überschritten
- ✓ Vorgaben werden knapp (max. 10 %) unterschritten
- ✗ Vorgaben werden nicht erfüllt

* inkl. OT Schwiederstorf

Aufgrund der kontinuierlichen Angebotserweiterungen auf der Linie **4039** sowie der Einrichtung der neuen Linie **550** erfüllt das ÖPNV-Angebot auf der Bedienungsebene I fast vollständig die Anforderungen. Nur an Samstagen fehlen zwischen Elstorf und Neu Wulmstorf 4 Fahrtenpaare, zwischen Rade und Neu Wulmstorf 3. Die ÖPNV-Fahrtzeiten bewegen sich auf allen Relationen auf einem konkurrenzfähigen Niveau im Vergleich zum MIV. Wird der **Rufbus** mit in die Bewertung einbezogen, ergeben sich keine Mängel mehr.

Auf den Bedienungsebenen II und III wird das Mindestangebot deutlich überschritten.

4.2.2.2 Gemeinde Rosengarten

Relation				Fahrtenhäufigkeiten					
von...	Einwohner	nach...		mo - fr		sa		so / fei	
				Soll	Ist	Soll	Ist	Soll	Ist
Eckel	1.000 - 2.999	Nenndorf	GZ	12	✓	6	✓	3	✓
Ehestorf	1.000 - 2.999			12	✗	6	✗	3	✗
Emsen	200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Iddensen	200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Klecken	1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✓
Langenrehm	200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Levern	1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✓
Sottorf	200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Tötensen	1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✓
Vahrendorf	1.000 - 2.999			12	✗	6	✓	3	✓
Nenndorf	1.000 - 2.999	Buchholz i.d.N.	MZ	12	✓	6	✓	3	✓
		Hittfeld	MZ	12	✗	6	✗	3	✗
		Hamburg	OZ	12	✓	6	✓	3	✓

- ✓ Vorgaben werden eingehalten oder überschritten
- ✓ Vorgaben werden knapp (max. 10 %) unterschritten
- ✗ Vorgaben werden nicht erfüllt

Das ÖPNV-Angebot erfüllt – trotz der anspruchsvolleren Bewertungskriterien – weitestgehend die Anforderungen.

Auf der Bedienungsebene I bildet Ehestorf eine Ausnahme: Zwar bestehen Busverbindungen von Ehestorf nach Nenndorf (Umsteigeverbindung Linien **340 / 4200** über Appelbüttele Weg), jedoch liegt die Fahrzeit weit über der MIV-Fahrzeit, so dass die Nutzung des ÖPNV hier nicht attraktiv ist. Gleiches gilt in kleinem Umfang für Vahrendorf. Da die Linie **4210** teilweise über das Museum Kiekeberg geführt wird, sind bei diesen Verbindungen die Fahrzeiten von Vahrendorf nach Nenndorf zu lang. Es ist aber zu berücksichtigen, dass die Einwohnerinnen und Einwohner von Ehestorf und Vahrendorf stark in Richtung Hamburg-Harburg orientiert sind und über die Linie **340** eine sehr gute Anbindung dorthin haben. Dadurch verliert der Mangel längerer Fahrzeiten in Richtung Nenndorf an Gewicht. Von Klecken, Eckel und Leversen wird zudem das Mindestangebot in Richtung Nenndorf montags bis freitags um jeweils eine Fahrt unterschritten.

Bezieht man das **AST** mit ein, so ergibt sich aber auf Bedienungsebene I ein durchgängig gutes Angebot.

Auf der Bedienungsebene II ist die ÖPNV-Verbindung zwischen Nenndorf und Hittfeld unzufriedenstellend. Hier liegen die Fahrzeiten weit über denen des MIV.

Die Anbindung der Gemeinde an Hamburg (Bedienungsebene III) ist dagegen sehr gut.

4.2.2.3 Gemeinde Seevetal

Relation			Fahrtenhäufigkeiten						
von...	Einwohner	nach...	mo - fr		sa		so / fei		
			Soll	Ist	Soll	Ist	Soll	Ist	
Beckedorf	200 - 999	Hittfeld	GZ	6	✓	3	✗	0	-
Bullenhausen	1.000 - 2.999			12	✗	6	✗	3	✗
Emmelndorf	1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✓
Fleestedt	3.000 - 5.999			18	✓	12	✓	6	✗
Glüsing	1.000 - 2.999			12	✗	6	✗	3	✗
Helmstorf	1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✓
Hörsten	200 - 999			6	✗	3	✗	0	-
Holtorfslöh	200 - 999			6	✗	3	✗	0	-
Horst	1.000 - 2.999			12	✓	6	✗	3	✗
Lindhorst	200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Maschen	> 6.000			24	✗	12	✗	12	✗
Meckelfeld	> 6.000			24	✗	12	✗	12	✗
Metzendorf	200 - 999			6	✗	3	✗	0	-
Ohlendorf	1.000 - 2.999			12	✗	6	✗	3	✗
Over	1.000 - 2.999			12	✗	6	✗	3	✗
Ramelsloh	1.000 - 2.999			12	✗	6	✗	3	✗
Fleestedt	3.000 - 5.999	Maschen		18	✓	12	✓	6	✓
Holtorfslöh	200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Ohlendorf	1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✓
Ramelsloh	1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✓
Meckelfeld	> 6.000			24	✓	12	✓	12	✓
Fleestedt	3.000 - 5.999	Meckelfeld		18	✗	12	✗	6	✗

Relation				Fahrtenhäufigkeiten					
von...		nach...		mo - fr		sa		so / fei	
	Einwohner			Soll	Ist	Soll	Ist	Soll	Ist
Fleestedt	3.000 - 5.999	Buchholz i.d.N.	MZ	18	✗	12	✗	6	✗
Hittfeld	3.000 - 5.999			18	✗	12	✗	6	✗
Maschen	> 6.000			24	✗	12	✗	12	✗
Meckelfeld	> 6.000			24	✗	12	✗	12	✗
Fleestedt	3.000 - 5.999	Winsen (L.)	MZ	18	✗	12	✗	6	✗
Hittfeld	3.000 - 5.999			18	✗	12	✗	6	✗
Maschen	> 6.000			24	✗	12	✗	12	✗
Meckelfeld	> 6.000			24	✓	12	✓	12	✓
Fleestedt	3.000 - 5.999	Hamburg	OZ	18	✓	12	✓	6	✓
Hittfeld	3.000 - 5.999			18	✓	12	✓	6	✓
Maschen	> 6.000			24	✓	12	✓	12	✓
Meckelfeld	> 6.000			24	✓	12	✓	12	✓

- ✓ Vorgaben werden eingehalten oder überschritten
- ✓ Vorgaben werden knapp (max. 10 %) unterschritten
- ✗ Vorgaben werden nicht erfüllt

Die Gemeinde Seevetal ist durch eine komplexe Raum- und Siedlungsstruktur mit mehreren Zentren gekennzeichnet. Diese Rahmenbedingungen erschweren es, ein ÖPNV-Angebot vorzuhalten, welches allen Mobilitätsbedürfnissen vor Ort gerecht wird.

Auf der Bedienungsebene I existieren einerseits auf verschiedenen Achsen sehr gute Busverbindungen mit einem weit überdurchschnittlichen Angebot (z. B. Linie **248** Holtorfslöh / Ramelsloh – Maschen – Meckelfeld), andererseits sind aber nicht alle Zentren direkt miteinander verbunden (z. B. Fleestedt – Meckelfeld). Auch kleinere Gemeindeteile verfügen nicht immer über eine schnelle Anbindung an das zur Bewertung vorrangig herangezogene Zentrum in Hittfeld. Zwar gibt es häufig Umsteigeverbindungen (z. B. von Bullenhausen nach Hittfeld über den Bf. Harburg), jedoch weisen diese eine zu lange Fahrtzeit auf. Vor diesem Hintergrund fällt die Bewertung des bestehenden ÖPNV-Angebotes in vielen Fällen negativ aus.

Wird das **AST** mit einbezogen, so verbessert sich die Bewertung deutlich, da es „Kreuz- und Quer-Verbindungen“ innerhalb Seevetals ermöglicht und dadurch kürzere Fahrtzeiten aufweist.

Auch bei den ÖPNV-Verbindungen in die benachbarten Mittelzentren Buchholz i.d.N. und Winsen (L.) (Bedienungsebene II) sind im Vergleich zum MIV zu lange Fahrtzeiten festzustellen. Diese haben ihre Ursachen in fehlenden Direktverbindungen sowie in längeren Wartezeiten bei den erforderlichen Umsteigevorgängen.

Erst auf der Bedienungsebene III sind die ÖPNV-Verbindungen fast durchgängig gut. Die Verbindungen zwischen Maschen und Hamburg-Hauptbahnhof fallen etwas ab, da auch hier einzelne Fahrten die maximal zulässige Fahrtzeit geringfügig überschreiten.

In der Gesamtbetrachtung ist zu berücksichtigen, dass die Menschen in der Gemeinde Seevetal häufig in Richtung Hamburg-Harburg orientiert sind und dorthin über mehrere Buslinien sowie die beiden Schienenstrecken (KBS 110 und KBS 120) eine sehr gute Anbindung haben. Für eine Verbesserung der innergemeindlichen Mobilität könnte ein bedarfsgesteuertes, flexibles und in den hvv Verbundtarif integriertes ÖPNV-Angebot (z. B. nach dem Vorbild des elbMOBILs) sinnvoll sein.

4.2.2.4 Gemeinde Stelle

Relation				Fahrtenhäufigkeiten						
von...		Einwohner	nach...	mo - fr		sa		so / fei		
				Soll	Ist	Soll	Ist	Soll	Ist	
Ashausen		3.000 - 5.999	Stelle	GZ	18	✓	12	✓	6	✓
Fliegenberg		200 - 999			6	✗	3	✗	0	-
Rosenweide		200 - 999			6	✗	3	✗	0	-
Stelle		> 6.000	Hittfeld	MZ	24	✗	12	✗	12	✗
			Winsen (L.)	MZ	24	✓	12	✓	12	✓
			Hamburg	OZ	24	✓	12	✓	12	✓

- ✓ Vorgaben werden eingehalten oder überschritten
- ✓ Vorgaben werden knapp (max. 10 %) unterschritten
- ✗ Vorgaben werden nicht erfüllt

Das ÖPNV-Angebot in der Gemeinde Stelle weist vor allem auf der Bedienungsebene I Mängel auf: Hier fehlen Busverbindungen zwischen den Orten am Elbdeich und dem Zentrum in Stelle. Ausgeglichen wird dieser Mangel durch das **AST**, welches im Jahr 2020 von der Gemeinde eingerichtet worden ist und neben innergemeindlichen Verbindungen auch Fahrten nach Winsen (L.) ermöglicht. Die Orte Fliegenberg und Rosenweide sind jedoch nicht vom ÖPNV abgeschnitten, sondern sie verfügen mit der Linie **149** über gute Anbindungen an Winsen (L.) sowie Hamburg-Harburg.

Die Anbindung der Gemeinde an die übergeordneten Zentren (Bedienungsebenen II und III) ist über das SPNV-Angebot auf der KBS 110 sichergestellt. Negativ wird nur die Verbindung nach Hittfeld bewertet, da es keine ÖPNV-Direktverbindung gibt und die Umsteigerbindung im Vergleich zum MIV deutlich zu lange dauert.

4.2.2.5 Samtgemeinde Elbmarsch

Relation				Fahrtenhäufigkeiten						
von...		Einwohner	nach...	mo - fr		sa		so / fei		
				Soll	Ist	Soll	Ist	Soll	Ist	
Drage		200 - 999	Niedermarschacht	GZ	6	✓	3	✓	0	-
Drage, OT Drennhausen		200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Drage, OT Elbstorf		200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Drage, OT Hunden		200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Drage, OT Schwinde		1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✓
Drage, OT Stove		1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✓
Marschacht, OT Obermarsch.		1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✓
Marschacht, OT Oldershsn.		200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Marschacht, OT Rönne		200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Tespe		3.000 - 5.999			18	✓	12	✓	6	✓
Tespe, OT Avendorf		200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Tespe, OT Bütlingen		200 - 999			6	✓	3	✓	0	-

Relation				Fahrtenhäufigkeiten					
von...	Einwohner	nach...		mo - fr		sa		so / fei	
				Soll	Ist	Soll	Ist	Soll	Ist
Niedermarschacht	1.000 - 2.999	Geesthacht	MZ	18	✗	12	✗	6	✓
		Winsen (L.)	MZ	18	✓	12	✓	6	✓
		Hamburg-Bergedorf	OZ	18	✓	12	✗	6	✓
		Hamburg	OZ	18	✓	12	✓	6	✓

- ✓ Vorgaben werden eingehalten oder überschritten
- ✓ Vorgaben werden knapp (max. 10 %) unterschritten
- ✗ Vorgaben werden nicht erfüllt

Innergemeindlich, auf der Bedienungsebene I, ist das ÖPNV-Angebot in der Samtgemeinde sehr gut. Am Elbdeich sorgen die in den letzten Jahren verdichteten Linien **4400** und **4405** für ein gutes Angebot, in der Binnenmarsch sind mit Einführung des **elbMOBILs** früher bestehende Angebotsmängel behoben worden.

Auf der Bedienungsebene II fehlen in / aus Richtung Geesthacht auf der Linie **539** 2 bis 3 Fahrtenpaare (montags bis samstags).

Auf der Bedienungsebene III entspricht das Fahrplanangebot auf der Linie **4400** nach Bergedorf noch nicht den Mindeststandards, alle übrigen Verbindungen liegen darüber.

4.2.2.6 Samtgemeinde Hanstedt

Relation				Fahrtenhäufigkeiten					
von...	Einwohner	nach...		mo - fr		sa		so / fei	
				Soll	Ist	Soll	Ist	Soll	Ist
Asendorf	1.000 - 2.999	Hanstedt	GZ	12	✓	6	✓	3	✓
Brackel	1.000 - 2.999			12	✗	6	✗	3	✗
Dierkshausen	200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Döhle	200 - 999			6	✓	3	✗	0	-
Egestorf	1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✓
Evendorf	200 - 999			6	✓	3	✗	0	-
Marxen	1.000 - 2.999			12	✗	6	✗	3	✗
Nindorf	200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Ollsen	200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Quarrendorf	200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Sahrendorf	200 - 999			6	✗	3	✗	0	-
Schätzendorf	200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Schierhorn	200 - 999			6	✗	3	✗	0	-
Thieshope	200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Undeloh	200 - 999			6	✗	3	✗	0	-
Wesel	200 - 999			6	✗	3	✗	0	-
Hanstedt	3.000 - 5.999	Buchholz i.d.N.	MZ	18	✓	12	✓	6	✓
		Winsen (L.)	MZ	18	✗	12	✗	6	✗
		Hamburg	OZ	18	✓	12	✓	6	✓

- ✓ Vorgaben werden eingehalten oder überschritten
- ✓ Vorgaben werden knapp (max. 10 %) unterschritten
- ✗ Vorgaben werden nicht erfüllt

Die Bewertung für die Samtgemeinde Hanstedt ergibt ein gemischtes Bild: Insbesondere Orte am Linienweg der Linie **4207** verfügen über ein gutes ÖPNV-Angebot, andere, abseits gelegene Orte jedoch nur teilweise.

Auf der Bedienungsebene I fehlt aus Marxen, Sahrendorf, Schierhorn, Undeloh und Wesel eine direkte Busanbindung an das Grundzentrum Hanstedt. Zwar gibt es an Schultagen Fahrten im Rahmen der Schülerbeförderung, jedoch verkehren die Busse zu selten bzw. in den Ferien gar nicht. Verbessert wird die Situation durch das **AST**, welches ganzjährig Verbindungen anbietet.

Für Marxen mit über 1.000 Einwohnern reicht die Anzahl der AST-Verbindungen montags bis freitags allerdings nicht ganz aus. Einen Ausgleich für die fehlenden Fahrtmöglichkeiten in Richtung Hanstedt bietet die Linie **4408**, die den Ort an das Mittelzentrum Buchholz i.d.N. anbindet.

Brackel, Döhle und Evendorf verfügen über ein ganzjähriges ÖPNV-Angebot, jedoch reicht die Anzahl der angebotenen Fahrten noch nicht aus, um die verkehrlichen Vorgaben zu erreichen. Zusätzliche Fahrten bietet daher auch hier das **AST**.

Auf den Bedienungsebenen II und III wird der Mindeststandard nach Buchholz i.d.N. und Hamburg durch das sehr gute Fahrplanangebot auf der Linie **4207** deutlich überschritten, in Richtung Winsen (L.) fehlen dagegen auf der Linie **4407** noch einzelne Fahrten.

4.2.2.7 Samtgemeinde Hollenstedt

Relation				Fahrtenhäufigkeiten					
von...		Einwohner	nach...	mo - fr		sa		so / fei	
				Soll	Ist	Soll	Ist	Soll	Ist
Appel	1.000 - 2.999	Hollenstedt	GZ	12	✗	6	✗	3	✗
Drestedt	200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Eversen-Heide	200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Halvesbostel	200 - 999			6	✗	3	✗	0	-
Moisburg	1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✓
Regesbostel	1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✓
Wenzendorf	1.000 - 2.999			12	✗	6	✗	3	✗
Hollenstedt	3.000 - 5.999	Buxtehude	MZ	18	✗	12	✗	6	✗
		Buchholz i.d.N.	MZ	18	✗	12	✗	6	✗
		Hamburg	OZ	18	✓	12	✓	6	✓

- ✓ Vorgaben werden eingehalten oder überschritten
- ✓ Vorgaben werden knapp (max. 10 %) unterschritten
- ✗ Vorgaben werden nicht erfüllt

Innerhalb der Samtgemeinde Hollenstedt (Bedienungsebene I) werden zwar über die Linien **2038**, **4037** und **4039** fast alle Orte an das Grundzentrum angebunden, jedoch erreicht das Fahrplanangebot für die Orte Appel und Wenzendorf an allen Wochentagen nicht den geforderten Umfang. Am schlechtesten schneiden Halvesbostel und Holvede ab: An Ferientagen verfügen die Orte über keine Busverbindungen. Bezieht man das **AST**-Angebot mit ein, so ergeben sich zusätzliche Fahrtmöglichkeiten, der Mindeststandard wird jedoch auch damit nicht immer vollständig erreicht.

Auch auf der Bedienungsebene II fehlen in Richtung Buxtehude (Linie **2038**) sowie in Richtung Buchholz i.d.N. (Linie **4037**) an allen Wochentagen mehrere Fahrtenpaare. Auch hier kommen mit dem **AST** weitere Fahrtmöglichkeiten hinzu.

Zwischen Hollenstedt und Hamburg (Bedienungsebene III) wird das Mindestangebot knapp unterschritten, montags bis samstags fehlt jeweils 1 Fahrtenpaar. Zudem liegen die ÖPNV-Fahrtzeiten im Vergleich zum MIV etwas über der maximal zulässigen Zeit. Hieran lässt sich wenig ändern, da Hollenstedt für den MIV sehr günstig an der A 1 liegt, während die Fahrt mit dem ÖPNV durch die längeren Wege zu den nächstgelegenen Bahnhöfen mehr Zeit benötigt. Zu den Hauptverkehrszeiten sind die kurzen MIV-Fahrtzeiten staubedingt jedoch in der Regel nicht zu erreichen, wodurch die Bewertung der ÖPNV-Fahrtzeiten gerade für Berufspendler positiver ausfällt.

4.2.2.8 Samtgemeinde Jesteburg

Relation				Fahrtenhäufigkeiten					
von...	Einwohner	nach...		mo - fr		sa		so / fei	
				Soll	Ist	Soll	Ist	Soll	Ist
Bendestorf	1.000 - 2.999	Jesteburg	GZ	12	✓	6	✓	3	✓
Harmstorf	200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
OT Itzenbüttel	1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✓
OT Lüllau	200 - 900			6	✓	3	✓	0	-
Jesteburg	> 6.000	Buchholz i.d.N.	MZ	24	✓	12	✓	12	✗
		Hittfeld	MZ	24	✗	12	✓	12	✗
		Hamburg	OZ	24	✓	12	✓	12	✗

- ✓ Vorgaben werden eingehalten oder überschritten
- ✓ Vorgaben werden knapp (max. 10 %) unterschritten
- ✗ Vorgaben werden nicht erfüllt

Das ÖPNV-Angebot in der Samtgemeinde Jesteburg ist überwiegend gut bis sehr gut. Die Samtgemeinde profitiert insbesondere von den beiden regionalen Hauptlinien **4148** und **4207** sowie einem das Angebot ergänzenden **AST** für Fahrten innerhalb Bendestorfs sowie zwischen Bendestorf und Buchholz i.d.N..

Auf der Bedienungsebene I liegt das Angebot durchgängig über dem Standard, auf den Bedienungsebenen II und III wird nur am Sonntag die Anzahl der erforderlichen Verbindungen deutlich unterschritten. Montags bis freitags fehlen zudem zwischen Jesteburg und Hittfeld auf der Linie **4148** einige Fahrtenpaare.

4.2.2.9 Samtgemeinde Salzhausen

Relation				Fahrtenhäufigkeiten						
von...		Einwohner	nach...	mo - fr		sa		so / fei		
				Soll	Ist	Soll	Ist	Soll	Ist	
Eyendorf		1.000 - 2.999	Salzhausen	GZ	12	✗	6	✓	3	✓
Garlstorf		1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✓
Garstedt		1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✓
Gödenstorf		200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Gödenstorf, OT Lübberstedt		200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Salzhausen, OT Luhmühlen		200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Salzhausen, OT Oelstorf		200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Salzhausen, OT Putensen		200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Toppenstedt		1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✓
Toppenstedt, OT Tangendorf		200 - 999			6	✗	3	✗	0	-
Vierhöfen		200 - 999			6	✗	3	✗	0	-
Wulfsen		1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✓
Salzhausen		3.000 - 5.999			Buchholz i.d.N.	MZ	18	✗	12	✗
			Winsen (L.)	MZ	18	✓	12	✗	6	✓
			Hamburg	OZ	18	✓	12	✗	6	✓
			Lüneburg	OZ	18	✗	12	✓	6	✓

- ✓ Vorgaben werden eingehalten oder überschritten
- ✓ Vorgaben werden knapp (max. 10 %) unterschritten
- ✗ Vorgaben werden nicht erfüllt

Innerhalb der Samtgemeinde Salzhausen (Bedienungsebene I) ist ein überwiegend gutes ÖPNV-Angebot vorhanden. Dieses wird maßgeblich von der Linie **4406** bereitgestellt, die inzwischen über ein dichtes Fahrplanangebot verfügt. Nicht ausreichend ist das Angebot nur für den Ortsteil Tangendorf, der aber über die Linie **4407** an Winsen (L.) angebunden ist, sowie für Vierhöfen.

Auf der Bedienungsebene II ist das Angebot in Richtung Buchholz i.d.N. mangelhaft: Hier fehlen attraktive, schnelle Verbindungen. Derzeit existieren nur wenige Umsteigeverbindungen über die Linien **5200 / 4207**, bei denen aber die Umsteigezeit in Hanstedt zu lang ist.

In Richtung Winsen (L.) sind die Verbindungen besser: Nur samstags fehlen noch 4 Fahrtenpaare, um das Grundangebot zu erreichen. Die Fahrtzeit von Salzhausen nach Winsen (L.) ist durch die Linienführung der **4406** etwas länger, bleibt aber noch innerhalb der maximal zulässigen Zeiten. Eine Verbesserung der Situation hat sich mit der Einführung des „Salzhausen-Sprinters“ ergeben, der Fahrgäste aus Salzhausen auf kürzestem und schnellstem Wege in die Kreisstadt befördert.

Auf der Bedienungsebene III ist das Angebot zwischen Salzhausen und Hamburg – abgesehen vom Samstag (4 fehlende Fahrtenpaare) – ebenfalls gut. Nach Lüneburg kommen die Fahrgäste zwar auch direkt und umsteigefrei mit der Linie **5200**, allerdings gibt es hier montags bis freitags nur 15 statt 18 Fahrtenpaare. An Samstagen fehlt nur eine Rückfahrt von Lüneburg nach Salzhausen. Die Linie **5200** liegt in der Zuständigkeit des Landkreises Lüneburg, der auf dieser Linie geringere Mindeststandards vorgibt.

4.2.2.10 Samtgemeinde Tostedt

Relation				Fahrtenhäufigkeiten						
von...		Einwohner	nach...	mo - fr		sa		so / fei		
				Soll	Ist	Soll	Ist	Soll	Ist	
Dohren		1.000 - 2.999	Tostedt	GZ	12	✗	6	✗	3	✗
Handeloh		1.000 - 2.999			12	✗	6	✗	3	✗
Heidenau		1.000 - 2.999			12	✗	6	✗	3	✗
Kakenstorf		1.000 - 2.999			12	✗	6	✗	3	✗
Kampen		200 - 900			6	✗	3	✗	0	-
Königsmoor		200 - 999			6	✗	3	✗	0	-
Otter		1.000 - 2.999			12	✗	6	✗	3	✗
Todtshorn		200 - 999			6	✗	3	✗	0	-
Todtglüsing		3.000 - 5.999			18	✗	12	✗	6	✗
Welle		1.000 - 2.999			12	✗	6	✗	3	✗
Wistedt		1.000 - 2.999			12	✓	6	✗	3	✗
Tostedt		> 6.000	Buchholz i.d.N.	MZ	24	✓	12	✓	12	✓
			Hamburg	OZ	24	✓	12	✓	12	✓

- ✓ Vorgaben werden eingehalten oder überschritten
- ✓ Vorgaben werden knapp (max. 10 %) unterschritten
- ✗ Vorgaben werden nicht erfüllt

In der Samtgemeinde Tostedt erreicht der ÖPNV auf der Bedienungsebene I fast durchgängig nicht den vom Landkreis definierten Mindeststandard. Die einzige Ausnahme bildet die Verbindung von Wistedt nach Tostedt, die montags bis freitags über den „Oste-Sprinter“ (Linie **3860**) ein gutes Angebot aufweist. Am Wochenende fehlen jedoch auch hier Fahrten (samstags 2, sonntags alle 3 Fahrtenpaare). Der Grund für die schlechte Bewertung liegt zum einen in gänzlich fehlenden Verbindungen, z. B. zwischen Handeloh / Welle und Tostedt. Zum anderen ist auch auf bestehenden Linien das Fahrplanangebot zu gering. Dies betrifft die Linien **4860** (Halvesbostel / Heidenau – Tostedt) und **4870** (Wistedt – Königsmoor – Otter – Tostedt).

Für eine Verbesserung der Situation in der Samtgemeinde sorgt das **AST**-Angebot. Werden die Fahrten des **AST** mit berücksichtigt, werden die Mindestbedienungen, die für die einzelnen Orte festgelegt worden sind, erreicht.

Auf den Bedienungsebenen II und III werden dagegen die Mindeststandards durch das gute SPNV-Angebot auf der KBS 120 deutlich überschritten.

4.2.2.11 Stadt Buchholz i.d.N.

Relation				Fahrtenhäufigkeiten					
von...	Einwohner	nach...		mo - fr		sa		so / fei	
				Soll	Ist	Soll	Ist	Soll	Ist
Buchholz, ST Dibbersen	1.000 - 2.999	Buchholz i.d.N.	MZ	12	✓	6	✓	3	✓
Buchholz, ST Holm	200 - 999			6	✗	3	✗	0	-
Buchholz, ST Holm-Sepp.	3.000 - 5.999			18	✓	12	✓	6	✓
Buchholz, ST Seppensen	1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✗
Buchholz, ST Sprötze	1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✓
Buchholz, ST Steinbeck	3.000 - 5.999			18	✓	12	✓	6	✗
Buchholz, ST Trelde	1.000 - 2.999			12	✗	6	✗	3	✗
Buchholz i.d.N.	> 6.000	Winsen (L.)	MZ	24	✓	12	✓	12	✓
		Hamburg	OZ	24	✓	12	✓	12	✓

- ✓ Vorgaben werden eingehalten oder überschritten
- ✓ Vorgaben werden knapp (max. 10 %) unterschritten
- ✗ Vorgaben werden nicht erfüllt

Das ÖPNV-Angebot ist auf der Bedienungsebene I überwiegend gut. Nur Holm verfügt – ohne Berücksichtigung der schulbezogenen Linienverkehre – über keine Busverbindung nach Buchholz i.d.N.. Trelde ist zwar über die Linie **4037** angebunden, jedoch wird auf dieser Linie die erforderliche Mindestbedienung nicht erreicht.

Steinbeck und Seppensen verfügen montags bis samstags mit dem Stadtbuslinien **4102** bzw. **4103** über ein sehr gutes Angebot, allerdings nicht am Sonntag, da der Stadtbus dann nicht verkehrt.

Einen Ausgleich für die fehlenden Fahrten bietet das **AST**, welches sowohl im Kernstadtbereich (außerhalb der Betriebszeiten des Stadtbusses) sowie in den Stadtteilen verkehrt und so zusätzliche Fahrmöglichkeiten anbietet.

Auf den Bedienungsebenen II und III ist ein sehr gutes Angebot vorhanden, welches durch den SPNV getragen wird. Ein nicht ganz so umfangreiches Fahrtenangebot weist die Relation Buchholz i.d.N. – Winsen (L.) auf: Auf dieser Strecke werden bei einigen Verbindungen die maximal zulässigen Fahrtzeiten überschritten, da der Umstieg in Hamburg-Harburg zu lange dauert. Zudem liegen einige Verbindungen zeitlich sehr nah beieinander, so dass in diesen Fällen nur eine von zwei Verbindungen bei der Bewertung gezählt worden ist (s. Kapitel 4.2.1, „Erläuterung zum Verfahren“).

4.2.2.12 Stadt Winsen (L.)

Relation				Fahrtenhäufigkeiten					
von...		Einwohner	nach...	mo - fr		sa		so / fei	
				Soll	Ist	Soll	Ist	Soll	Ist
Bahlburg	200 - 999	Winsen (L.)	MZ	6	✓	3	✓	0	-
Borstel	1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✓
Gehrden	200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Hoopte	200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Laßrönne	200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Luhdorf	1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✓
Pattensen	1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✓
Rottorf	1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✓
Roydorf	1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✓
Sangenstedt	200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Scharmbeck	1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✓
Stöckte	1.000 - 2.999			12	✓	6	✓	3	✓
Tönhausen	200 - 999			6	✓	3	✓	0	-
Winsen (L.)	> 6.000	Buchholz i.d.N.	MZ	24	✓	12	✓	12	✓
		Hamburg	OZ	24	✓	12	✓	12	✓

- ✓ Vorgaben werden eingehalten oder überschritten
- ✓ Vorgaben werden knapp (max. 10 %) unterschritten
- ✗ Vorgaben werden nicht erfüllt

Das ÖPNV-Angebot in der Stadt Winsen (L.) ist auf allen drei Bedienungsebenen sehr gut.

Besonders auf der Bedienungsebene I hat sich das Verkehrsangebot in den Stadtteilen stark verbessert, seitdem das **elbMOBIL** für Fahrten in die Kernstadt bzw. für Fahrten zwischen den Stadtteilen genutzt werden kann.

Auf den Bedienungsebenen II und III ist das Angebot, in diesem Fall auf der Schiene, ebenfalls sehr gut. Wünschenswert wäre allerdings eine bessere zeitliche Verteilung der Fahrtmöglichkeiten auf der KBS 110. Hier liegen aus betrieblichen Gründen die Abfahrtszeiten von RE und RB sehr nah beieinander.

Ein nicht ganz so umfangreiches Fahrtenangebot weist die Relation Winsen (L.) – Buchholz i.d.N. auf: Auf dieser Strecke werden bei einigen Verbindungen die maximal zulässigen Fahrtzeiten überschritten, da der Umstieg in Hamburg-Harburg zu lange dauert.

5 Ziele und Maßnahmen

5.1 Übergeordnete Ziele

Nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz sollen im Rahmen des Nahverkehrsplans u. a. die Zielvorstellungen für die weitere Gestaltung des ÖPNV dargestellt werden. Die Festlegung dieser Ziele obliegt dem Aufgabenträger. Dabei sind allgemeine Zielvorgaben und Grundsätze zu berücksichtigen, die in übergeordneten Gesetzen und Programmen verankert sind, wie dem Personenbeförderungsgesetz, dem Behindertengleichstellungsgesetz, dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz, dem Niedersächsischen Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG), dem Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP), dem Regionalen Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg (REK), dem Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Harburg (RROP) und dem Beschluss des Landkreises Harburg zur Klimaneutralität bis 2040.

In diesen Gesetzen, Programmen und Beschlüssen sind folgende, allgemeine Aussagen zum ÖPNV enthalten:

- Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
- Das bestehende Netz des schienengebundenen und des straßengebundenen ÖPNV ist zu erhalten und weiterzuentwickeln.
- Die Schülerbeförderung ist Teil des ÖPNV.
- Das Bedienungsangebot soll sich nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen richten.
- Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit ist der ÖPNV zu einer attraktiven Alternative zum Motorisierten Individualverkehr auszugestalten. Die Verkehrsbedienung und die vorhandene und angestrebte Siedlungsstruktur sind hierauf abzustimmen. Dem Ausbau und der Finanzierung des ÖPNV ist gegenüber Maßnahmen für den MIV der Vorrang einzuräumen, soweit der Nutzen der Maßnahmen für den ÖPNV bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung überwiegt.
- Die Verbindungen zwischen einzelnen Ortschaften und ihren Grund- und Mittelzentren sollen vorrangig entwickelt und verbessert werden. Auch die Anbindung von Zentren außerhalb des Landkreises Harburg ist zu berücksichtigen.
- Zur Erschließung ländlicher Räume sollen ergänzende, bedarfsorientierte Mobilitätsangebote gesichert und ausgeweitet werden.
- Die Verknüpfungen und fahrplanmäßigen Abstimmungen der Buslinien untereinander sowie zwischen Bus und Bahn sind zu verbessern. Auch zwischen Motorisiertem Individualverkehr und Öffentlichem Verkehr sind sichere und leichte Verknüpfungen anzustreben. An den Haltestellen des SPNV sind ausreichende P&R- sowie B&R-Flächen vorzuhalten. Auch an Bushaltestellen sollten sichere Fahrradabstellmöglichkeiten den örtlichen Gegebenheiten und dem Bedarf entsprechend vorgesehen werden.
- Konkurrierende Parallelverkehre im ÖPNV sind zu vermeiden.
- Die Fahrzeuge sollen komfortabel ausgestattet und umweltverträglich sein. Um das beschlossene Ziel zur Klimaneutralität zu erreichen, sind auch im ÖPNV starke und schnelle Maßnahmen umzusetzen, die einen spürbaren Beitrag zur Reduzierung der Emissionen leisten.
- Bei der Fahrplangestaltung ist den spezifischen Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnissen der verschiedenen Bevölkerungsgruppen Rechnung zu tragen.

- Bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen und der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen (Menschen mit Behinderungen, Kinder, ältere Menschen u. a.) zu berücksichtigen. Maßnahmen aus diesen Bereichen sollen vorrangig von den Zuwendungsgebern gefördert werden.
- Der ÖPNV ist vollständig barrierefrei zu gestalten, so dass auch Menschen, die in ihrer Mobilität oder Sensorik eingeschränkt sind, diesen grundsätzlich ohne fremde Hilfe nutzen können.
- Die Merkbarkeit der Fahrpläne ist zu verbessern, z. B. durch Taktfahrpläne.

5.2 Allgemeine Zieldefinitionen des Landkreises Harburg

5.2.1 Grundsätze für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes

Der Landkreis Harburg strebt eine zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV an. Zur Erhöhung der Attraktivität des Landkreises als Wohn- und Wirtschaftsstandort sowie vor dem Hintergrund der angestrebten Klimaneutralität 2040 und der Mobilitätswende soll der ÖPNV gestärkt und ausgebaut werden.

Der Landkreis sieht hierbei den SPNV auf den Schienenstrecken KBS 110 (Hamburg – Hannover), KBS 120 (Hamburg – Bremen), KBS 121 (Hamburg – Cuxhaven) und KBS 123 (Buchholz – Soltau – Hannover) als Rückgrat des regionalen Nahverkehrs an.

Im Busverkehr haben zum einen die Stadtbuslinien in den an Hamburg angrenzenden Gemeinden und zum anderen die regionalen Hauptlinien die größte verkehrliche Bedeutung. Diese Linien zeichnen sich bereits heute durch ein ganztägig gutes, häufig vertaktetes Fahrplanangebot aus. Insbesondere auf den regionalen Hauptlinien soll das Angebot in den kommenden Jahren weiterentwickelt werden, z. B. durch Taktverdichtungen und zusätzliche Fahrten in den Tagesrandzeiten sowie am Wochenende. Zudem soll die Transparenz und Attraktivität des Angebotes durch klare Takte, einheitliche Linienwege und möglichst kurze Fahrtzeiten erhöht werden.

An den Systemübergängen zwischen Bus und Bahn sowie den Verknüpfungshaltestellen im Busbereich sind gute Anschlüsse wichtig, um dem Fahrgast ein vernetztes Gesamtsystem anbieten zu können. Diese Anschlüsse sollen in den kommenden Jahren weiter optimiert werden. Ein besonderer Fokus muss dabei auf Maßnahmen zur Anschlusssicherung liegen. In Hamburg-Harburg sollen zusätzlich die Übergänge zum Fernverkehr berücksichtigt werden.

Für die Orte in der Elbmarsch spielt zudem die Sicherstellung einer guten Busverbindung zum Bf. Bergedorf mit Anbindung an die dort verkehrenden Züge des Nahverkehrs eine wichtige Rolle: Dazu zählen der Regional-Express RE 1 (Hamburg – Rostock – Schwerin) sowie die S-Bahn-Linie S 2 (Aumühle - Bergedorf – Hauptbahnhof – Dammtor – Altona Mitte).

Im ländlichen Raum sollen die bestehenden bedarfsorientierten Bedienungsformen, vor allem die AST-Verkehre, durch neue Angebote ersetzt werden, die sich vollständig in den ÖPNV integrieren lassen und flexiblere Nutzungsmöglichkeiten bieten.

Im schulbezogenen Linienverkehr muss das bestehende Angebot zu jeder Zeit den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler Rechnung tragen. Dabei sind Änderungen in der Schulstruktur, z. B. durch neue Standorte oder Schulformen, im Verkehrsangebot zu

berücksichtigen. Gleiches gilt für Vorgaben, die sich aus der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Harburg ergeben.

Neben den o. g. Angebotsverbesserungen strebt der Landkreis Harburg an, die verschiedenen ÖPNV-Angebote in Zukunft noch klarer voneinander abzugrenzen und an die jeweiligen Bedürfnisse der Hauptzielgruppen anzupassen. Hierzu gehört die stärkere „Entmischung“ von schulbezogenem Verkehr und klassischem Regionalbusverkehr sowie die Vereinheitlichung von Angebotsstandards im Hauptliniennetz sowie im bedarfsorientierten Verkehr.

5.2.2 Finanzierung von Projekten zur Weiterentwicklung des ÖPNV

Um die oben genannten Ziele zu erreichen und den ÖPNV zielgerichtet weiterzuentwickeln, sind eine Reihe von Maßnahmen – im Folgenden übergeordnet als Projekte bezeichnet – erforderlich. Diese Projekte führen in aller Regel zu (deutlichen) Mehrkosten auf Seiten des Aufgabenträgers, die über dem zur Verfügung stehenden finanziellen Rahmen liegen können. Bei jedem Projekt ist daher das Kosten-/Nutzen-Verhältnis genau zu prüfen:

- Bei Angebotsverbesserungen (z. B. zusätzliche Fahrten auf Bestandslinien, Einrichtung neuer Linien oder bedarfsgesteuerter Verkehre) haben grundsätzlich Vorrang:
 - Projekte, bei denen mit einem relativ geringen Mitteleinsatz ein hoher Nutzen erzielt werden kann (z. B. zeitliche Optimierung bestehender Fahrten mit geringer Mehrleistung oder Anschlussoptimierungen zwischen bestehenden Fahrten im Sinne eines Taktknotensystems),
 - Projekte, von denen viele Fahrgäste profitieren und die einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der angestrebten Ziele im ÖPNV leisten (z. B. Angebotsverdichtungen auf Hauptlinien), und
 - Projekte, mit denen das neue ÖPNV-Grundangebot in bislang unterversorgten Bereichen sichergestellt wird.

Bei Angebotsverbesserungen, die von kommunaler Seite initiiert worden sind, erwartet der Landkreis - wie bereits seit vielen Jahren praktiziert - eine anteilige Mitfinanzierung von den jeweils betroffenen Kommunen. Dem derzeitigen Schlüssel entsprechend wird auch zukünftig eine kommunale Kofinanzierung in Höhe von 40 % an den errechneten Mehrkosten vorausgesetzt, sofern es sich bei den Angebotsverbesserungen um Zusatzleistungen auf bestehenden oder neuen Linien handelt, die über das ÖPNV-Grundangebot hinausgehen.

Nach fünf Jahren wird der Landkreis auf den zusätzlich eingerichteten und von kommunaler Seite mitfinanzierten Fahrten die Fahrgastnachfrage ermitteln. Liegt die Nachfrage auf dem Niveau der Fahrten des ÖPNV-Grundangebotes, so werden die zusätzlichen Fahrten ab dem sechsten Jahr Bestandteil des Grundangebotes und die kommunale Mitfinanzierung entfällt dauerhaft.

- Bei anderen Projekten (z. B. Umstellung der Fahrzeugflotte auf batterieelektrischen Antrieb, Verbesserung der Fahrgastinformation, Unterstützung der Verkehrsunternehmen bei der Personalakquise, Durchführung von Fahrgastbefragungen / -zählungen) ist der Mehrwert dieser Projekte nicht nur am direkten Nutzen für den Fahrgast zu bemessen, sondern auch mit Blick auf die angestrebte strategische Weiterentwicklung des ÖPNV in Gänze.

Aufbauend auf dieser grundsätzlichen Einstufung wird jedes im Folgenden beschriebene Projekt einzeln hinsichtlich seiner Bedeutung bewertet.

5.3 Projektübersicht

In der folgenden Übersicht werden konkrete Projekte zur Verbesserung des bestehenden ÖPNV-Angebotes dargestellt. Die Projekte sind dabei in drei Kategorien aufgeteilt:

- Maßnahmen sind konkrete Vorhaben, die nach Auffassung des Aufgabenträgers zur Weiterentwicklung des ÖPNV unverzichtbar sind und deren Umsetzung im Zeitrahmen des Nahverkehrsplans erfolgen soll.
- Prüfaufträge sind Vorhaben, deren Umsetzung wünschenswert ist, die aber unter Prüfungsvorbehalt stehen, da sie noch Planungs- und Untersuchungsbedarf aufweisen. Hat die Prüfung ein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis ergeben und ist die Finanzierung geklärt, so sollen diese Vorhaben nach Möglichkeit im Zeitrahmen des Nahverkehrsplans realisiert werden.
- Planungsprojekte sind umfangreiche Vorhaben, die aufgrund ihres inhaltlichen und zeitlichen Rahmens über die Laufzeit des Nahverkehrsplans hinausreichen und die noch hohen Planungs- und Untersuchungsbedarf aufweisen. Eine Umsetzung der Vorhaben hält der Aufgabenträger für sinnvoll, sofern ein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis erwartet werden kann und die Finanzierung gesichert ist.

5.3.1 Erschließung

<p>Projekt 1 Einbindung des ÖPNV in die Raumordnungs- und Regionalplanung Kategorie: Maßnahme</p>
<p>Erläuterung: Siedlungsentwicklung und ÖPNV sollen sich im Hinblick auf die Schaffung einer ÖPNV-orientierten Siedlungsstruktur gegenseitig stärken. Bei der Ausweisung und Planung neuer Wohn- und Gewerbegebiete ist daher eine ÖPNV-Erschließung mit einzubeziehen. Neue Standorte abseits bestehender Verkehrsachsen, die nur mit hohem Aufwand in das ÖPNV-Netz zu integrieren wären, sind zu vermeiden. Entsprechende Aussagen sind in der Bauleitplanung zu treffen.</p>
<p>Umsetzung:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hohe Priorität <input type="checkbox"/> mittlere Priorität <input type="checkbox"/> geringere Priorität</p>
<p>Beteiligte: Planungsämter der Kommunen sowie des Landkreises, VNO, hvv, Verkehrsunternehmen</p>
<p>Federführung: Jeweiliger Vorhabenträger</p>
<p>Finanzierung: Entfällt, da mit der Maßnahme keine zusätzlichen Kosten verbunden sind.</p>

Projekt 2**Anbindung von Stätten mit hoher Arbeitnehmerdichte an den ÖPNV**

Kategorie: Maßnahme

Erläuterung:

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis ist stark auf die Grund- und Mittelzentren ausgerichtet, wo viele Unternehmen und öffentliche Institutionen ansässig sind, die auf eine gute ÖPNV-Anbindung angewiesen sind.

Es gibt jedoch auch außerhalb dieser Zentren viele Betriebe mit zum Teil hoher Mitarbeiterdichte sowie in den letzten Jahren entwickelte Gewerbegebiete, die bislang nur unzureichend an das ÖPNV-Netz angeschlossen sind. Hier sind viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auf den Individualverkehr angewiesen, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen.

Da gerade im Dienstleistungssektor nicht alle Beschäftigten über einen eigenen Pkw verfügen, ist hier die Anbindung dieser Betriebe und Gewerbegebiete mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu verbessern. Bei der Planung von entsprechenden Angeboten ist besonders auf die Arbeitszeiten der Betriebe vor Ort zu achten.

Umsetzung:

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte:

Kommunen, Unternehmen, Landkreis / VNO, hvv, Verkehrsunternehmen, Fahrgastbeirat, Genehmigungsbehörde

Federführung:

Landkreis / VNO, Kommunen

Finanzierung:

Bei der Bestellung von zusätzlichen Leistungen entstehen Mehrkosten, die auf Basis vertraglicher Regelungen berechnet und dem Unternehmen vergütet werden. Da diese Mehrkosten in der Regel nur in geringem Maße über Fahrgeldmehreinnahmen refinanziert werden können, führen sie zu einer höheren Belastung auf Seiten des Landkreises als ÖPNV-Aufgabenträger. Vor Umsetzung einer Maßnahme ist daher zu prüfen, ob sie ein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis aufweist.

Zudem ist bei einer Anbindung einzelner Betriebe über eine finanzielle Beteiligung der Kommune oder des Betriebes zu verhandeln.

Projekt 3**Anbindung der Haltepunkte an der Bahnstrecke Buchholz i.d.N. – Maschen (– HH-Harburg) nach SPNV-Reaktivierung**

Kategorie: Maßnahme

Erläuterung:

Die o. g. Bahnstrecke wird für den SPNV reaktiviert werden. Dazu gehört der Bau und die Inbetriebnahme von zwei neuen Haltepunkten in Jesteburg sowie im Bereich Ramelsloh. Mit Aufnahme des SPNV ergeben sich insbesondere für die Samtgemeinde Jesteburg, Teile der Samtgemeinde Hanstedt sowie die Gemeinde Seevetal neue ÖPNV-Verbindungen in Richtung Buchholz und Hamburg. Es ist im Vorfeld zu prüfen, wie diese Haltepunkte in das bestehende Busliniennetz integriert oder über nachfragegesteuerte Bedarfsverkehre bedient werden können, um die Erreichbarkeit der Stationen auch für entfernt gelegene Ortschaften zu verbessern. Eine Anbindung über den straßengebundenen ÖPNV ist dann vorzusehen, wenn damit Reisezeitverkürzungen gegenüber den heute bestehenden ÖPNV-Verbindungen erzielt werden können.

Eventuelle Verschwenkungen von bestehenden Buslinien zu den neuen Bahnhalt punkten dürfen jedoch nicht zu Lasten im Bus durchfahrender Fahrgäste gehen (z. B. durch deutlich längere Fahrtzeiten).

Darüber hinaus ist bei der Anlage der Haltepunkte darauf zu achten, dass diese auch für den nicht-motorisierten Verkehr über eine gute Wegeführung sicher und schnell zu erreichen sind, sowohl zu Fuß wie auch mit dem Fahrrad. Zeitgemäße Fahrradabstellanlagen sollten Bestandteil der Stationen sein.

Umsetzung:

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte:

Landkreis / VNO, Kommunen, Grundstückseigentümer, hvv, Verkehrsunternehmen, Fahrgastbeirat, Genehmigungsbehörde

Federführung:

Landkreis / VNO, Kommunen

Finanzierung:

Bei der Bestellung von zusätzlichen Leistungen entstehen Mehrkosten, die auf Basis vertraglicher Regelungen berechnet und dem Unternehmen vergütet werden. Da diese Mehrkosten in der Regel nur in geringem Maße über Fahrgeldmehreinnahmen refinanziert werden können, führen sie zu einer höheren Belastung auf Seiten des Landkreises als ÖPNV-Aufgabenträger. Vor Umsetzung einer Maßnahme ist daher zu prüfen, ob sie ein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis aufweist. Zusätzlich ist zu prüfen, ob nach der Anbindung der Station auf andere bestehende Busverbindungen verzichtet werden kann.

Die Erschließung der Stationen für den nicht-motorisierten Verkehr und der Bau von B&R-Anlagen liegt in der Zuständigkeit der Kommunen und ist von diesen zu finanzieren.

5.3.2 ÖPNV-Netz und Verkehrsangebot

Projekt 4

Landkreisweite Sicherstellung des ÖPNV-Grundangebotes: Verbesserung des ÖPNV auf Relationen, auf denen der Mindeststandard noch nicht erreicht wird

Kategorie: Maßnahme

Erläuterung:

Nicht alle im Kapitel 4 untersuchten Relationen auf den Bedienungsebenen I bis III verfügen über ein Fahrplanangebot, welches den Kriterien des vom Landkreis angestrebten Mindeststandards entspricht. Teilweise gibt es je Tag zu wenige Fahrtmöglichkeiten, teilweise dauert die Fahrt mit Bus und Bahn im Vergleich zum Pkw zu lange.

In diesen Fällen wird auf den entsprechenden Relationen eine Angebotsverbesserung zur Erreichung des Mindeststandards angestrebt. Bei der Bewertung der Situation sind dabei die tatsächlichen Verkehrsbedürfnisse vor Ort – ggf. auch über die Grenzen der Kommune hinaus – zu berücksichtigen. Es kann auf eine Beseitigung von Angebotsmängeln verzichtet werden, wenn zwar nicht zu dem nächstgelegenen Ort oder dem eigenen Grund-/Mittelzentrum ÖPNV-Verbindungen bestehen, dafür aber zu anderen, gleich- oder höherwertigen Zentren. Dies ist z. B. vereinzelt in den Gemeinden Rosengarten und Seevetal der Fall.

Das ÖPNV-Angebot kann – je nach der lokalen Siedlungs- und Nachfragestruktur – entweder über Erweiterungen im klassischen Linienverkehr verbessert werden oder alternativ über einen bedarfsorientierten Verkehr.

Das ÖPNV-Grundangebot ist wie folgt definiert:

Einwohner je Ort	Mindestanzahl Fahrtenpaare / Tag		
	Mo-Fr	Sa	So/Fei
200 – 999	6	3	-
1.000 – 2.999	12	6	3
3.000 – 5.999	18	12	6
> 6.000	24	12	12

Die Fahrtzeiten im ÖPNV dürfen die durchschnittlichen Pkw-Fahrtzeiten nur um einen festgelegten Faktor überschreiten, damit die ÖPNV-Nutzung möglichst attraktiv bleibt:

Pkw-Fahrzeit	max. ÖPNV-Fahrzeit
≤ 10 min	2,4-fache Pkw-Fahrzeit
11 – 20 min	2,0-fache Pkw-Fahrzeit
21 – 40 min	1,7-fache Pkw-Fahrzeit
> 40 min	1,5-fache Pkw-Fahrzeit

Umsetzung:

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte:

Landkreis / VNO, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Fahrgastbeirat, Genehmigungsbehörde

Federführung:

Landkreis / VNO, Verkehrsunternehmen

Finanzierung:

Bei der Bestellung von zusätzlichen Leistungen entstehen Mehrkosten, die auf Basis vertraglicher Regelungen berechnet und dem Unternehmen vergütet werden. Da diese Mehrkosten in der Regel nur in geringem Maße über Fahrgeldmehreinnahmen refinanziert werden können, führen sie zu einer höheren Belastung auf Seiten des Landkreises. Vor Umsetzung einer Maßnahme ist daher zu prüfen, ob sie ein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis aufweist.

Projekt 5**Weiterer Ausbau des Fahrplanangebotes auf den regionalen Hauptlinien und Einführung eines Hauptliniennetzes**

Kategorie: Maßnahme / Planungsprojekt

Erläuterung:

In den Jahren vor der Corona-Pandemie hat der Landkreis Harburg kontinuierlich zusätzliche Leistungen im Busverkehr bestellt, so dass auf vielen Linien inzwischen ein vergleichsweise gutes Fahrplanangebot besteht.

Dieses Angebot soll in den kommenden Jahren weiter ausgebaut werden. Hier stehen vor allem die regionalen Hauptlinien im Fokus. Durch häufigere Fahrten, auch in den Tagesrandlagen und am Wochenende, sowie eine stärkere Verknüpfung der Linien untereinander sollen diese für die Fahrgäste noch attraktiver werden. Ziel ist die Schaffung eines klar definierten Hauptliniennetzes, welches im Sinne eines Taktknotensystems zu gestalten ist. Um optimale Umstiege zu ermöglichen, sind auf allen einzubeziehenden Linien

- klare Taktfahrpläne,
- ein identisches Taktschema (30 / 60 / 120 Minuten) sowie
- einheitliche Linienführungen erforderlich.

Im gesamten Hauptliniennetz sollen vergleichbare Angebotsstandards gelten. Hierbei wird – je nach Fahrgastnachfrage – zwischen primären und sekundären Hauptlinien unterschieden (s. Kapitel 2.4.3). Zur Hervorhebung dieser Linien und einer schnellen Orientierung im Gesamtnetz wird zudem eine Neunummerierung angestrebt.

In der nachfolgenden Tabelle wird der Angebotsrahmen in allgemeiner Form dargestellt. Bei der konkreten Fahrplangestaltung sind Abweichungen möglich, wenn verkehrliche bzw. planerische Gründe dies als sinnvoll erscheinen lassen (z. B. Verknüpfung mit dem SPNV, deutlich geringere Nachfrage auf den letzten Linienabschnitten, etc.).

Sollte auf einzelnen Linien(abschnitten) eine besonders hohe Fahrgastnachfrage zu verzeichnen sein, so ist eine weitere Verdichtung des Angebotes in der HVZ auf einen 15min-Takt zu prüfen.

Erläuterung (Fortsetzung):

Linienkategorie	Betriebszeitraum und Taktfrequenz		
	Mo-Fr	Sa	So/Fei
Primäre Hauptlinie	<u>Betriebszeitraum:</u> 04.30 – 24.00 * <u>Taktfrequenz:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ HVZ: 30 min ▪ übrige Zeit: 60 min 	<u>Betriebszeitraum:</u> 06.00 – 24.00 * <u>Taktfrequenz:</u> ganztäglich 60 min	<u>Betriebszeitraum:</u> 07.30 – 22.00 <u>Taktfrequenz:</u> ganztäglich 60 min
Sekundäre Hauptlinie	<u>Betriebszeitraum:</u> 05.30 – 24.00 * <u>Taktfrequenz:</u> ganztäglich 60 min	<u>Betriebszeitraum:</u> 07.00 – 24.00 * <u>Taktfrequenz:</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ bis 16.00: 60 min ▪ ab 16.00: 120 min 	<u>Betriebszeitraum:</u> 09.30 – 20.00 <u>Taktfrequenz:</u> ganztäglich 120 min

* In den Wochenendnächten (Fr/Sa und Sa/So) werden zusätzlich Nachtfahrten angeboten.

Welche Linien Bestandteil des Hauptliniennetzes sein sollen und an welchen Knotenpunkten Umsteigemöglichkeiten einzurichten sind, ist im Rahmen der konkreten Umsetzungsplanung zu klären. Neben bestehenden Linien können auch neue Linien dazugehören. Zu prüfen ist zunächst die Einbeziehung der folgenden Linien:

Linie Linienweg

149	Winsen (L.) - Hoopte - Over - Bullenhausen - HH-Harburg
550	HH-Fischbek - Neu Wulmstorf - HH-Neuenfelde – HH-Finkenwerder
4039	Regesbostel - Hollenstedt - Moisburg - Elstorf - Neu Wulmstorf
4148	Jesteburg - Bendestorf - Hittfeld - HH-Harburg
4200	Buchholz i.d.N. - Nenndorf - Tötensen - HH-Harburg
4207	[Evendorf -] Egestorf - Hanstedt - Asendorf - Jesteburg - Buchholz i.d.N.
4210	Klecken - Nenndorf - Sieversen - HH-Harburg
4400	[Avendorf / Bütlingen -] Tespe - Niedermarschacht - Rönne - HH-Bergedorf
4405	Niedermarschacht - Rönne - Stove - Drage - Winsen (L.)
4406	[Evendorf - Egestorf -] Salzhausen - Garlstorf - Wulfsen - Winsen (L.)
4408	[Tangendorf -] Brackel - Marxen - Asendorf - Jesteburg - Buchholz i.d.N.
5200	Hanstedt – Salzhausen – Kirchgellersen – Lüneburg

Umsetzung:

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte:

Landkreis / VNO, FHH (teilweise), Kommunen, hvv, Verkehrsunternehmen, Fahrgastbeirat, Genehmigungsbehörde

Federführung:

Landkreis / VNO

Finanzierung:

Bei der Bestellung von zusätzlichen Leistungen entstehen Mehrkosten, die auf Basis vertraglicher Regelungen berechnet und dem Unternehmen vergütet werden. Da diese Mehrkosten in der Regel nur in geringem Maße über Fahrgeldmehreinnahmen refinanziert werden können, führen sie zu einer höheren Belastung auf Seiten des Landkreises als ÖPNV-Aufgabenträger. Vor Umsetzung einer Maßnahme ist daher zu prüfen, ob sie ein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis aufweist.

Projekt 6**Einrichtung von Querverbindungen und kreisüberschreitenden Buslinien**

Kategorie: Maßnahme

Erläuterung:

Zwar dominieren im Landkreis Harburg die Verkehrsbeziehungen in Richtung Hamburg, es gibt jedoch weitere Relationen – sowohl innerhalb des Landkreises wie auch in die benachbarten Kreise hinein – auf denen eine hohe Verkehrsnachfrage besteht. Auf diesen (Quer-)Verbindungen soll das Busangebot in den kommenden Jahren ausgebaut werden. Teilweise ist dazu die Einrichtung neuer Buslinien erforderlich, teilweise können Bestandslinien besser miteinander verknüpft oder zu einer langlaufenden Linie zusammengefasst werden, um Umsteigevorgänge zu reduzieren.

Um die neuen Verbindungen für Fahrgäste attraktiv zu gestalten, ist ein gutes Fahrplanangebot wichtig, welches flexible Nutzungsmöglichkeiten bietet. Folgende Taktfrequenzen werden als Mindeststandard festgelegt:

- Mo – Fr 60min-Takt (HVZ), 120min-Takt (NVZ)
- Sa, So/Fei 120min-Takt ganztägig

Zudem ist bei der Planung auf eine gute Verknüpfung mit den Linien des Hauptliniennetzes zu achten.

Auf den nachfolgend genannten Relationen sind die Neueinrichtung oder der Ausbau von ÖPNV-Querverbindungen sowie kreisüberschreitenden Linien geplant:

Erläuterung (Fortsetzung):kreisüberschreitende Buslinien:

- Buchholz i.d.N. – Wennerstorf – Neu Wulmstorf – HH-Neuenfelde – HH-Finkenwerder
 - Erweiterung des Angebotes auf der Linie 4038 zwischen Buchholz i.d.N. und Wennerstorf (durch Verlängerung bestehender Fahrten auf dem Abschn. Neu Wulmstorf – Wennerstorf)
 - Verlängerung der Linie 550 bis zur Haltestelle „Finkenwerder, Fähre“
- Buchholz i.d.N. – Hollenstedt – Buxtehude
 - Verbesserte Anbindung von Hollenstedt sowie weiteren Orten an Buchholz i.d.N. und Buxtehude durch Zusammenführung der heutigen Linien 2038 und 4037 zu einer durchgehenden Linie
 - Zwischen Hollenstedt und Buchholz i.d.N. beschleunigte Linienführung ohne schulbezogene Fahrten, welche in einer separaten Linie zusammengefasst werden
- Buchholz i.d.N. – Jesteburg – Hanstedt – Egestorf – Evendorf – Bispingen
 - Verlängerung der Linie 4207 über Evendorf hinaus bis nach Bispingen unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklungsziele, welche sich Hanstedt und Bispingen in ihrem gemeinsamen „Interkommunalen Entwicklungs- und Handlungskonzept“ (IEK) aus dem Jahr 2016 gegeben haben
- Winsen (L.) – Salzhausen – Amelinghausen (Salzhausen-Sprinter)
 - Einstellung des heutigen Linienabschnitts zwischen Egestorf und Salzhausen, dafür Verlängerung des Salzhausen-Sprinters bis nach Amelinghausen
 - Die Fahrten auf dem Abschnitt Egestorf – Salzhausen werden in die Linie 4406 integriert.
- Winsen (L.) – Geesthacht (durch die Binnenmarsch)
 - Einrichtung einer neuen, umsteigefreien ÖPNV-Verbindung zwischen den Mittelzentren Winsen (L.) und Geesthacht
 - Abstimmung des elbMOBIL-Angebotes in/aus Ri. Winsen (L.) erforderlich
- Lüneburg – Marschacht – HH-Bergedorf (über Brietlingen / Barum / Tespe)
 - Neue, umsteigefreie Anbindung der nördlichen und östlichen Samtgemeinde Elbmarsch an Bergedorf und Lüneburg
 - Anpassung Buslinien 4400 und 5402 erforderlich
- HH-Harburg – Fleestedt – Maschen
 - Verlängerung der MetroBus-Linie 14 über Fleestedt hinaus bis nach Maschen / Meckelfeld (Schulzentrum) zur Vermeidung des heutigen Umstieges in Fleestedt auf die Linie 343
- HH-Harburg – HH-Eißendorf – HH-Heimfeld – Museum Kiekeberg
 - Verlängerung des westl. Astes der Linie 443 über die heutige Endhaltestelle „Majestätische Aussicht“ hinaus bis zum Museum Kiekeberg

Erläuterung (Fortsetzung):Querverbindungen:

- Buchholz i.d.N. – Winsen (L.)
 - Einrichtung einer direkten und durchgehenden Schnellbus-Verbindung zwischen den beiden Mittelzentren, damit Verdichtung des bestehenden / geplanten Fahrplanangebotes auf den Linien 4407 und 4408
- Buchholz i.d.N. – Jesteburg – Brackel – Stelle
 - Verlängerung der Linie 4408 bis nach Stelle, damit direkte Anbindung von Marxen und Brackel an den dortigen Bahnhof
- Winsen (L.) – Salzhausen – Egestorf – Handeloh – Welle – Otter – Tostedt
 - Einrichtung einer neuen „Heide-Querverbindung“ zur besseren, ganzjährigen Anbindung der nördlichen Heide an Tostedt und Winsen (L.)
 - Zusätzlich Verbesserung der ÖPNV-Anbindung von Handeloh, Welle und Otter an Tostedt
 - Verknüpfung mit dem SPNV in Tostedt und Winsen (L.), falls möglich auch in Handeloh
- Winsen (L.) – Stelle (Bf. und Gewerbegebiet) – Maschen – Hittfeld – Fleestedt
 - Einrichtung einer neuen, durchgehenden Linie mit mehreren Funktionen: Anbindung der Gemeinde Seevetal an den SPNV in Ri. Lüneburg, Verbindung Hittfeld mit Fleestedt, Anbindung des Gewerbegebietes in Stelle an den Bf. Stelle, Anbindung Stelle an Winsen (L.)
 - Anpassung Linie 348 sowie AST Stelle erforderlich, in Fleestedt Anschluss an MetroBus-Linie 14 herstellen

Umsetzung:

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- geringere Priorität

Beteiligte:

Landkreis / VNO, FHH (teilw.), Kreis Hzgt. Lauenburg (teilw.), Landkreis Lüneburg (teilw.), Kommunen, hvv, Verkehrsunternehmen, Fahrgastbeirat, Genehmigungsbehörde

Federführung:

Landkreis / VNO

Finanzierung:

Bei der Bestellung von zusätzlichen Leistungen entstehen Mehrkosten, die auf Basis vertraglicher Regelungen berechnet und dem Unternehmen vergütet werden. Da diese Mehrkosten in der Regel nur in geringem Maße über Fahrgeldmehreinnahmen refinanziert werden können, führen sie zu einer höheren Belastung auf Seiten des Landkreises als ÖPNV-Aufgabenträger. Vor Umsetzung einer Maßnahme ist daher zu prüfen, ob sie ein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis aufweist.

Projekt 7**Entwicklung und Umsetzung eines landkreisweiten Bedarfsverkehrskonzeptes**

Kategorie: Maßnahme / Planungsprojekt

Erläuterung:

Ländliche Gebiete mit geringer Einwohnerdichte und/oder vielfältigen, nicht bündelbaren Verkehrsbeziehungen sind bislang für den klassischen Regionalbusverkehr ein Problem: Durch das geringe Fahrgastpotenzial und dem damit verbundenen hohen Zuschussbedarf lässt sich in der Regel nur ein Grundangebot mit wenigen Fahrtenpaaren pro Tag realisieren. Dieses entspricht jedoch nicht mehr den heutigen Ansprüchen der Fahrgäste und wird daher in aller Regel kaum genutzt.

Um in diesen ländlichen Gebieten das Fahrplanangebot zu verbessern, haben viele Gemeinden mit finanzieller Unterstützung des Landkreises alternative Bedienungsformen (AST-/Rufbus-Systeme) eingeführt. Diese Systeme bieten auf der einen Seite eine hohe Flexibilität für den Fahrgast, auf der anderen Seite sind aber auch Nachteile zu verzeichnen: fehlende tarifliche Integration in den hvv Verbundtarif, häufig Fahrten nur innerhalb der jeweiligen Gemeinde, oft fehlende Barrierefreiheit und umständliche Buchung mit größerem zeitlichen Vorlauf sind hier zu nennen. Zudem unterscheiden sich die Nutzungsbedingungen (Fahrpreise, Vorbestellzeiten, etc.), wodurch eine gemeinsame Vermarktung der Angebote zur Erhöhung des Bekanntheitsgrades erschwert wird.

Eine Möglichkeit zur Lösung dieses Problems hat das elbMOBIL aufgezeigt, welches im Dezember 2020 als On-Demand-Verkehr (ODV) in der Samtgemeinde Elbmarsch eingeführt und seit Juni 2023 auf das Bedienegebiet der Stadt Winsen (L.) mit ihren 13 Ortsteilen erweitert worden ist.

Das elbMOBIL verkehrt ohne festen Fahrplan und ohne festen Linienweg. Über eine von der Fa. ioki bereitgestellte App können die Fahrgäste im Bedienegebiet on demand oder per Vorbuchung eine Fahrt buchen, entweder von Haltestelle zur Haustür oder umgekehrt. Ausgeschlossen sind nur Fahrtwünsche, für die eine Verbindung im klassischen Linienverkehr besteht. Damit soll eine gegenseitige Konkurrenzierung von elbMOBIL und Bus vermieden werden. Im elbMOBIL gilt der reguläre hvv Verbundtarif, es wird aber ein Komfortzuschlag für die Haustürbedienung erhoben.

Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass der On-Demand-Verkehr von den Menschen vor Ort sehr gut angenommen wird. Dadurch, dass die Abfahrtszeit frei wählbar ist und zudem Fahrten von jedem Ort zu jedem anderen Ort möglich sind, wird eine sehr hohe Flexibilität geboten, die im Linienverkehr – insbesondere bei geringer, disperser Verkehrsnachfrage – nicht erreicht werden kann.

Ein großer Nachteil des elbMOBILS ist momentan die Kostenstruktur. Zum einen ist die Nutzung der Dispositionsoftware und der App (beides von ioki) für das Verkehrsunternehmen durch die anfallenden Lizenzgebühren teuer, zum anderen sind die Kosten für den Betrieb des elbMOBILS – vor allem durch den hohen Angebotsstandard – hoch: Zur Bewältigung der angefragten Fahrten werden derzeit 5 elbMOBIL-Shuttles eingesetzt.

Erläuterung (Fortsetzung):

Das Bedarfsverkehrskonzept soll verkehrliche und wirtschaftliche Fragestellungen klären und Handlungsempfehlungen aufzeigen, u. a. zu folgenden Punkten:

- Verkehrsangebot, Qualität und Service des On-Demand-Verkehrs
 - Festlegung von Angebotsstandards (unter Berücksichtigung der Standards im Hauptlinien-netz), Fahrtmöglichkeiten / Abgrenzung Bedienungsbereiche, Buchungsmöglichkeiten, Haustürbedienung, Barrierefreiheit, etc.
- Kombination von Bus- und On-Demand-Verkehr
 - Zubringer zum Busverkehr (erste / letzte Meile), kombinierte Bedienung einer Linie mit Bus und ODV
- Erhöhung der Wirtschaftlichkeit
 - stärkere Bündelung der Fahrten zur Reduzierung der Fahrzeuganzahl, Ermittlung der Synergieeffekte bei landkreisweitem Angebot
- Dispositionssoftware und App-Lösungen
 - Marktvergleich hinsichtlich Leistungsumfang und Kosten
- Förderprogramme

Auf Basis der Empfehlungen des Konzeptes soll in den kommenden Jahren das On-Demand-Angebot schrittweise auf den gesamten Landkreis ausgeweitet werden. On-Demand-Verkehre bieten sich in ländlichen Räumen an, in städtisch geprägten Orten zu Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage oder in Gebieten mit relativ geringen und vielfältigen Verkehrsbeziehungen, die nicht über einen klassischen Busverkehr mit fester Linienführung abgedeckt werden können.

Im Gegenzug sollen die heutigen AST-/ALT- und Rufbusverkehre vollständig eingestellt werden. Gleiches ist für dauerhaft schwach genutzte Linien bzw. einzelne Linienabschnitte zu prüfen.

Umsetzung:

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte:

Landkreis / VNO, Kommunen, hvv, Verkehrsunternehmen, Fahrgastbeirat, Genehmigungsbehörde

Federführung:

Landkreis / VNO

Finanzierung:

Nutzung von Förderprogrammen als Anschubfinanzierung, Einstellung der heutigen alternativen Bedienungsformen und ggf. Einstellung von schwach besetzten Buslinien / Linienabschnitten zur späteren Gegenfinanzierung. Zudem ist eine finanzielle Beteiligung der Kommunen an den laufenden Kosten Voraussetzung. Der Hauptkostenträger ist der Landkreis als Aufgabenträger.

Projekt 8**Erweiterung des ÖPNV-Angebotes in der Gemeinde Jesteburg**

Kategorie: Maßnahme

Erläuterung:

Die Gemeinde Jesteburg ist in ihren zentralen Bereichen sehr gut an das ÖPNV-Netz angebunden und verfügt dort über ein umfangreiches Verkehrsangebot. Dennoch gibt es Siedlungsbereiche und Einrichtungen, die nicht im fußläufigen Einzugsbereich von Bushaltestellen liegen, wodurch die Nutzung des ÖPNV erschwert wird. Hierzu zählen Teilräume zwischen den Hauptverkehrsachsen (z. B. Itzenbütteler Straße / Harburger Straße sowie Lüllauer Straße / Schützenstraße) Darüber hinaus gibt es überregional bedeutsame Einrichtungen wie die Waldklinik Jesteburg und die Kunststätte Bossard, die über keine bzw. eine unzureichende ÖPNV-Anbindung verfügen.

In Ergänzung zu den bestehenden Buslinien 4148, 4207 und 4408 soll daher eine weitere Linie eingerichtet werden, mit der folgende Ziele erreicht werden können:

- Verbesserung der ÖPNV-Erschließung in den bislang unterversorgten Bereichen
- möglichst direkte, umsteigefreie Anbindung dieser Bereiche an Buchholz i.d.N.
- Verbesserung der innergemeindlichen Mobilität im ÖPNV

Bei der Planung der neuen Linie sind die genannten Bestandsbuslinien mit einzubeziehen und ggf. anzupassen. Für die Linie 4207 ist in diesem Zusammenhang ein über alle Fahrten einheitlicher Linienweg (über den OT Lüllau) vorzusehen, damit eine stärkere Vertakung und Verknüpfung dieser Linie mit anderen regionalen Hauptlinien möglich wird (s. auch Projekt 5).

Umsetzung:

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte:

Landkreis / VNO, Gemeinde Jesteburg, Verkehrsunternehmen

Federführung:

Landkreis / VNO

Finanzierung:

Bei der Bestellung von zusätzlichen Leistungen entstehen Mehrkosten, die auf Basis vertraglicher Regelungen berechnet und dem Unternehmen vergütet werden. Da diese Mehrkosten in der Regel nur in geringem Maße über Fahrgeldmehreinnahmen refinanziert werden können, führen sie zu einer höheren Belastung auf Seiten des Landkreises als ÖPNV-Aufgabenträger. Vor Umsetzung einer Maßnahme ist daher zu prüfen, ob sie ein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis aufweist.

Projekt 9**Fortführung, Erweiterung und langfristige Sicherung der Freizeitverkehre (Heide-Shuttle und Elb-Shuttle)**

Kategorie: Maßnahme

Erläuterung:

Im Jahr 2006 nahm im Bereich des Naturparks Lüneburger Heide erstmalig der **Heide-Shuttle** seinen Betrieb auf. Dieser Bus, der täglich zwischen dem 15. Juli und dem 15. Oktober verkehrt und speziell auf die Freizeit-Belange abgestimmt ist, verbindet auf inzwischen fünf Ringen in den Landkreisen Harburg, Lüneburg und Heidekreis die traditionellen Heide-Orte mit den Grundzentren, den Bahnhöfen und dem Oberzentrum Lüneburg – für alle Fahrgäste kostenlos, klimafreundlich und komfortabel. Finanziert wird das Angebot von den Landkreisen und allen beteiligten Kommunen.

Das Angebot wird von den Gästen und Touristen, aber auch gleichermaßen von den Einheimischen sehr gut angenommen: Nach einem kontinuierlichen Anstieg der Fahrgastzahlen in der Anfangszeit liegt die Nachfrage seit einigen Jahren auf einem weitgehend konstant hohen Niveau: So nutzten in den Jahren vor Corona insgesamt über 65.000 Fahrgäste jährlich diesen Service. Auch in der Zeit der Pandemie wurde das Angebot entgegen des allgemeinen Trends noch gut in Anspruch genommen.

Das Angebot des Heide-Shuttles ist auch in den kommenden Jahren zu sichern und kundenorientiert weiterzuentwickeln. Dazu gehört die Prüfung und ggf. die Umsetzung von einer Saisonverlängerung (z. B. einem Saisonstart Mitte Juni) sowie die Realisierung weiterer technischer Innovationen (z. B. dem Einsatz von emissionsarmen bzw. -freien Bussen oder die bessere Verschneidung mit anderen Mobilitätsangeboten).

Der **Elb-Shuttle** ist eine für die Nutzerinnen und Nutzer kostenlose Freizeitbuslinie mit Niederfluranhänger, die 2013 ihren Betrieb aufgenommen hat. Der Elb-Shuttle verkehrt jährlich vom 01. Mai bis zum 03. Oktober am Wochenende (Sa, So) und an Feiertagen. Er bedient in der Region „Achter-Elbe-Diek“ die Samtgemeinde Elbmarsch, die Gemeinden Stelle und Seevetal sowie das Stadtgebiet Winsen (L.) und hat seinen Anfangs- und Endpunkt am ZOB HH-Bergedorf. Er kann damit sowohl von Touristen und Naherholungssuchenden aus der Region „Achter-Elbe-Diek“ genutzt werden, wie auch von Personen aus dem Großraum Hamburg. Finanziert wird das Angebot von den o. g. Kommunen sowie dem Landkreis Harburg.

Die Fahrgastzahlen des Elb-Shuttles erreichten in den 10 Jahren seines Betriebs bis zu 4.100 Personen pro Saison. In den vergangenen drei Jahren war pandemiebedingt eine geringere Nachfrage zu verzeichnen. In der Saison 2022 kam erschwerend die Sperrung der Elbbrücke auf der B 404 hinzu, wodurch keine Fahrgäste aus HH-Bergedorf mitgenommen werden konnten.

Ab 2024 wird ein zweiter Ring des Elb-Shuttles im Landkreis Lüneburg (Hansestadt Lüneburg, Samtgemeinden Bardowick und Scharnebeck) verkehren, der in Niedermarschacht Anschluss an den ersten Ring des Elb-Shuttles im Landkreis Harburg haben wird. Das Angebot des Elb-Shuttles ist mit der geplanten Erweiterung im Landkreis Lüneburg langfristig zu sichern.

Umsetzung:

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte:

Landkreise Harburg, Lüneburg und Heidekreis, VNO, Kommunen, Arbeitskreis Heide-Shuttle, Arbeitskreis Elb-Shuttle, Verkehrsunternehmen, Genehmigungsbehörde

Federführung:

Landkreis

Finanzierung:


Der Aufwand für die Fortführung des Betriebs sowie ggf. zusätzliche Kosten für die Weiterentwicklung der Freizeitverkehre sind unter den beteiligten Landkreisen und Kommunen aufzuteilen.

Projekt 10**Sicherung der Anschlussverbindungen Bus / Bus**

Kategorie: Maßnahme

Erläuterung:

Auf einigen Relationen sind die Fahrgäste darauf angewiesen, zum Erreichen ihres Zielortes von einer Buslinie auf eine andere umzusteigen. Solche Umsteigeverbindungen sind nur dann attraktiv, wenn damit keine langen Wartezeiten verbunden sind, die die Gesamt-Reisezeit unverhältnismäßig erhöhen. Aus diesem Grunde sind an den folgenden Verknüpfungspunkten die Bus- / Busanschlüsse dauerhaft zu sichern:

- Buchholz, Treffpunkt (Linien 4101, 4102, 4103)
- Fleestedt (MetroBus-Linie 14 mit Linie 343)
- Hanstedt, Kirche (Linie 4207 mit Linie 5200)
- Hollenstedt, Am Stinnberg (Linien 2038, 4039 mit Linie 4037)
- Jesteburg, Seevebrücke (Linie 4207 mit Linie 4148)
- Nenndorf, Rathaus (Linie 4200 mit Linie 4210)
- Neu Wulmstorf,  Neu Wulmstorf (Linien 440, 540 mit Linien 550, 4038, 4039)
- Niedermarschacht, Grundschule (Linie 4405 mit Linie 5405)
- Rönne, Brücke (Linie 4400 mit Linien 539, 4405)
- Salzhausen, ZOB (Linie 4406 mit Linie 5200)
- Winsen, Bf. Winsen (Linien 4001, 4002)

Erläuterung (Fortsetzung):

Weitere oder andere Verknüpfungspunkte können sich nach Umsetzung des Hauptliniennetzes (s. Projekt 5) ergeben, welches im Sinne eines Taktknotensystems aufgebaut werden wird: Bei diesem System treffen an zentralen Netzknoten ganztägig im klaren Takt (z. B. alle 60 Minuten) zwei oder mehrere Buslinien zeitgleich ein, so dass sogenannte „Rundumanschlüsse“ zwischen allen Linien (oder den darauf abgestimmten bedarfsorientierten Verkehr) bestehen.

Zur Sicherstellung und Einhaltung der Anschlüsse müssen alle im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge an das ICTS (Intermodal Transport Control System) des Verkehrsunternehmens angeschlossen sein, über welches in Echtzeit die Pünktlichkeit der Fahrzeuge überwacht werden kann. Über einzuhaltende Anschlüsse ist das Fahrpersonal in geeigneter Weise, z. B. über den Bordrechner, besonders hinzuweisen. Bei regelmäßig auftretenden Verspätungen sind die Fahrpläne ggf. geringfügig anzupassen, um den Anschluss zu sichern.

Umsetzung:

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte:

Verkehrsunternehmen, Landkreis / VNO, Fahrgastbeirat, Genehmigungsbehörde

Federführung:

Verkehrsunternehmen

Finanzierung:

Im Regelfall sollten fahrplanmäßige Verknüpfungen kostenneutral darstellbar sein. Sollten geringfügige Mehrkosten aufgrund einer leicht erhöhten Betriebsleistung anfallen, so sind diese nach den derzeitigen vertraglichen Regelungen vom Landkreis zu finanzieren. Im Gegenzug erhält der Landkreis die Fahrgeldmehreinnahmen, die durch eine eventuell verbesserte Inanspruchnahme der Linie – als Folge des optimierten Fahrplanangebotes – anfallen.

Projekt 11**Sicherung der Anschlussverbindungen Bus / Bahn**

Kategorie: Maßnahme

Erläuterung:

Um aus den Orten des Landkreises das Oberzentrum Hamburg zu erreichen, ist in der Regel eine kombinierte Bus- / Bahnverbindung die schnellste Variante: Viele Buslinien fahren die Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis an, wo im Regelbetrieb gute Anschlüsse zum SPNV bestehen.

Aufgrund dieser starken Verknüpfung von Bus und Bahn hat die Anschlusssicherung im Landkreis Harburg eine sehr hohe Bedeutung. Wird ein Anschluss nicht gehalten, so müssen die Fahrgäste an den Bahnhöfen teilweise lange Wartezeiten in Kauf nehmen, bevor sie mit dem nächsten Bus ihr Ziel erreichen können. In den Schwachverkehrszeiten am Abend oder am Wochenende verschärft sich die Situation nochmals. Gehäufte Anschlussverluste führen daher zu einer deutlichen Attraktivitätsminderung des ÖPNV in Gänze und im ungünstigsten Fall dazu, dass die Nutzung des eigenen Pkw wieder präferiert wird.

Der Landkreis Harburg hat in seinem aktuellen Verkehrsvertrag verbindliche Vorgaben für eine Anschlusssicherung verankert, die von dem Verkehrsunternehmen (einschl. der Subunternehmer) umzusetzen sind. Diese Vorgaben sind von Landkreis und Verkehrsunternehmen laufend zu überprüfen und ggf. an veränderte Umstände anzupassen, wie z. B. eine erhöhte Verspätungshäufigkeit im SPNV.

Das Verkehrsunternehmen stellt darüber hinaus sicher, dass ein steter Datenaustausch zu den Eisenbahnverkehrsunternehmen und / oder ein Zugriff auf die zentrale Datendrehscheibe besteht, um Verspätungen oder Fahrtausfälle im SPNV frühzeitig zu erkennen. Kommt es zu Störungen im Betriebsablauf, so informiert das Unternehmen über seine Leitstelle das Fahrpersonal der betroffenen Buslinien. Dabei sind entsprechend den Vorgaben aus dem Verkehrsvertrag verbindliche Anweisungen zur Wartezeit zu geben. Eine Aufhebung der Anschlusspflicht darf nur in Abstimmung mit der Leitstelle erfolgen.

Umsetzung:

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte:

Verkehrsunternehmen, Landkreis / VNO, Fahrgastbeirat, Genehmigungsbehörde

Federführung:

Verkehrsunternehmen

Finanzierung:

Im Regelfall sollten fahrplanmäßige Verknüpfungen kostenneutral darstellbar sein. Sollten geringfügige Mehrkosten aufgrund einer leicht erhöhten Betriebsleistung anfallen, so übernimmt diese auf Basis der derzeitigen vertraglichen Regelungen der Landkreis als Aufgabenträger.

Projekt 12**Ermittlung von Nachfrage und Potenzialen im straßengebundenen ÖPNV**

Kategorie: Maßnahme

Erläuterung:

Für die vom Landkreis angestrebte Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes, insbesondere hinsichtlich des Hauptliniennetzes sowie der auszubauenden Querverbindungen und kreisüberschreitenden Linien, ist eine genaue Ermittlung der bestehenden Fahrgastnachfrage sowie der möglichen Potenziale von großer Bedeutung. Dazu sind umfassende Fahrgastzählungen und zusätzliche Befragungen von Fahrgästen, aber auch von derzeitigen ÖPNV-Nichtnutzern, durchzuführen.

Mit Hilfe der Ergebnisse aus Zählungen und Befragungen ist das ÖPNV-Angebot zielgerichtet auf solchen Relationen auszubauen, auf denen die größten Bedarfe und Potenziale festgestellt worden sind. Auf Bestandslinien, die in Gänze oder auf Abschnitten dauerhaft eine schwache Nachfrage aufweisen, ist dagegen eine Einstellung oder Reduzierung des Fahrplanangebotes zu diskutieren. Voraussetzung hierfür ist, dass die betroffenen Orte weiterhin an das ÖPNV-Netz angeschlossen bleiben und mindestens über das ÖPNV-Grundangebot (s. Projekt 4) verfügen, z. B. über eine andere Linie oder ein bedarfsgesteuertes Angebot.

Zählungen und Befragungen sollen – abseits von reinen schulbezogenen Linien – möglichst flächendeckend erfolgen.

Erläuterung (Fortsetzung):

Im Fokus stehen dabei folgende Linien:

- | | |
|---|--|
| ▪ 149 (Abschn. Winsen (L.) – Over) | ▪ 4207 |
| ▪ 240 | ▪ 4210 |
| ▪ 340 | ▪ 4405 |
| ▪ 343 | ▪ 4406 (inkl. Salzhausen-Sprinter) |
| ▪ 348 | ▪ 4407 |
| ▪ 440 | ▪ 4408 |
| ▪ 540 | ▪ 4410 |
| ▪ 550 | ▪ 4801 |
| ▪ 2038 (Abschn. Moisburg - Hollenstedt) | ▪ 4860 |
| ▪ 4038 | ▪ 4870 |
| ▪ 4039 | ▪ 5200 (Abschn. Hanstedt – Salzhausen) |
| ▪ 4148 | ▪ 5405 (Abschn. Niederm. – Bütlingen) |
| ▪ 4200 | |

<p>Umsetzung:</p> <p><input type="checkbox"/> hohe Priorität</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlere Priorität</p> <p><input type="checkbox"/> geringere Priorität</p>
<p>Beteiligte:</p> <p>Landkreis / VNO, hvv, Verkehrsunternehmen</p>
<p>Federführung:</p> <p>Landkreis / VNO</p>
<p>Finanzierung:</p> <p>Fahrgastzählungen sollen grundsätzlich vom Verkehrsunternehmen vorgenommen werden, welches über Fahrzeuge mit automatischen Fahrgastzählsystem verfügt (im Rahmen der Ausschreibung 2019 verpflichtend vorgegeben). Werden darüber hinaus zur belastbaren Abschätzung der Fahrgastnachfrage sowie von Potenzialen externe Dienstleister mit Verkehrserhebungen und / oder Befragungen beauftragt, so trägt der Landkreis die damit verbundenen Kosten.</p>

5.3.3 Tarif und Vertrieb

<p>Projekt 13</p> <p>Weiterentwicklung des hvv Tarifs</p> <p>Kategorie: Maßnahme</p>
<p>Erläuterung:</p> <p>Bereits zu 2020 haben die Aufgabenträger beschlossen, im Rahmen eines Gutachtens mögliche Modelle einer hvv Tarifstrukturreform untersuchen zu lassen. Verschiedene Szenarien wurden dazu bewertet. Eine Weiterverfolgung des bevorzugten Ansatzes wurde vorbereitet, aber aufgrund der unter Pandemie- und Energiespar-Aspekten auf Bundesebene initiierten tarifwirksamen Maßnahmen, zuletzt der Einführung des Deutschlandtickets, zurückgestellt.</p> <p>Das Deutschlandticket hat die bislang übliche Preisbildung bei Einzel- / Tages- und Zeitkarten massiv beeinflusst, sowohl in Bezug auf die Höhe der Fahrpreise wie auch hinsichtlich des räumlichen Geltungsbereiches (zunehmende Abkehr von der entfernungsabhängigen Preisbildung). Mit Inkrafttreten der Deutschlandticket-Abonnements erfolgte eine erhebliche Verschlankung des Angebotes an hvv Zeitfahrkarten.</p>

Erläuterung (Fortsetzung):

Aufgrund der neuen Rahmenbedingungen prüft der hvv durchgängig die Passfähigkeit des noch verbliebenen Fahrkartenangebotes. Dies gilt auch hinsichtlich einer potenziellen Modifizierung des Einzel- und Tageskartenangebotes. Dabei sind die Interessen von relevanten Gruppen (Fahrgäste, Politik, Verkehrsunternehmen) zu berücksichtigen:

- Einfachheit: z. B. verständliche Preisbildung, kein Erfordernis von besonderen Orts- und Tarifkenntnissen
- Gerechtigkeit: z. B. entfernungsabhängige Preisbildung: höhere Preise für längere Strecken, niedrige für kurze Verbindungen, Anpassung des Preisniveaus von Einzel- und Tageskarten an das des Deutschlandtickets
- Wirtschaftlichkeit: z. B. ausreichende Ergiebigkeit des Tarifs zur Refinanzierung der Kosten

Der Landkreis Harburg setzt sich dafür ein, die Tarifgestaltung im Sinne der Fahrgäste und analog zum Deutschlandticket deutlich zu vereinfachen, z. B. durch die Einführung einer verbundweit gültigen Einzelfahrkarte, bei Bedarf ergänzt durch eine Kurzstreckenkarte.

Umsetzung:

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte:

hvv, FHH, LNVG, NAH.SH, VNO, SVG, Kreis Herzogtum Lauenburg, Kreis Pinneberg, Kreis Segeberg, Kreis Steinburg, Kreis Stormarn, Landkreis Harburg, Landkreis Lüneburg, Landkreis Stade, Verkehrsunternehmen, Genehmigungsbehörden

Federführung:

hvv

Finanzierung:

Die Einführung des Deutschlandtickets sowie eine mögliche Anpassung und Neustrukturierung des Einzelkarten-Sortiments wird zu (deutlich) geringen Fahrgeldeinnahmen führen. Diese Mindereinnahmen gehen zu Lasten des Landkreises Harburg und erhöhen den Ausgleich, den der Landkreis an das Verkehrsunternehmen zu leisten hat. Nach derzeitigem Stand (Mitte 2023) werden die mit dem Deutschlandticket verbundenen Fahrgeldverluste dem Landkreis bis 2025 vom Land Niedersachsen ausgeglichen. Sollte es im Anschluss keine Folgeregelung geben, sind die Verluste vom Landkreis zu tragen.

Projekt 14**Weiterentwicklung des hvv Vertriebs**

Kategorie: Maßnahme

Erläuterung:

Der hvv strebt an, in den nächsten Jahren den Barverkauf von Einzel-/Tageskarten in den Bussen einzustellen, Ende 2023 zunächst im Tarifgebiet Hamburg AB, Ende 2025 dann im gesamten Verbundgebiet. Stattdessen werden digitale Vertriebswege stärker in den Fokus rücken. Hierzu gehört vor allem der Fahrscheinkauf über die Apps (z. B. hvv App) sowie über die neue hvv Prepaid Card. An den Automaten werden Einzelkarten dagegen weiterhin mit Bargeld bezahlt werden können.

Bei den Zeitkarten steht seit Mai 2023 vor allem das Deutschlandticket im Vordergrund. Dieses kann über die hvv switch App direkt gekauft und auf das Smartphone geladen werden. Darüber hinaus kann das Deutschlandticket auch über den Onlineshop und in den Servicestellen erworben werden (als Abo auf der hvv Card).

Der Landkreis unterstützt die Digitalisierung des Vertriebs, sieht jedoch die Vielfalt der App-Lösungen, die derzeit für die Buchung und Bezahlung von Fahrkarten genutzt werden können (im Landkreis Harburg sind dies: hvv App, hvv switch, hvv any, elbMOBIL, hvv Card-Info-App) kritisch. Der Landkreis wird sich deshalb im Sinne eines kundenfreundlichen und einfachen Vertriebs dafür einsetzen, dass für regelmäßige ÖPNV-Nutzer und -Nutzerinnen möglichst alle wesentlichen Funktionen verkehrsmittelübergreifend (einschl. On-Demand-Verkehren) in einer App gebündelt werden. Ein zusätzliches Angebot für Ortsfremde und Personen, die den ÖPNV nur gelegentlich nutzen und / oder keine Kontoverbindung angeben möchten, wird jedoch als sinnvolle Ergänzung angesehen.

Umsetzung:

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte:

hvv, FHH, LNVG, NAH.SH, VNO, SVG, Kreis Herzogtum Lauenburg, Kreis Pinneberg, Kreis Segeberg, Kreis Steinburg, Kreis Stormarn, Landkreis Harburg, Landkreis Lüneburg, Landkreis Stade, Verkehrsunternehmen

Federführung:

hvv

Finanzierung:

Die Kosten für den Vertrieb sind vom Landkreis zu tragen. Bei Umsetzung neuer Vertriebswege ist daher im Vorfeld auf ein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis zu achten.

5.3.4 Fahrgastinformation

Projekt 15

Sicherstellung und Weiterentwicklung der Fahrgastinformation

Kategorie: Maßnahme

Erläuterung:

Um alle Fahrgastgruppen (z. B. Auszubildende, Pendler, Gelegenheitsnutzer, Senioren, Behinderte) umfassend zu informieren, sind die derzeitigen Informationsmöglichkeiten fortzuführen und weiterzuentwickeln. Fahrgastinformationen sind über die gesamte Reisekette im ÖPNV erforderlich, begonnen mit Auskünften vor Fahrtantritt, über Informationen an den Haltestellen sowie während der Fahrt bis hin zu weiterführenden Hinweisen am Zielort.

Über die heutigen **digitalen Kommunikationskanäle** können Kundinnen und Kunden – ein mobiles Endgerät vorausgesetzt – inzwischen während der gesamten Reisekette Informationen abrufen. Der Landkreis misst dabei der mobilen Website und den Apps des hvv die größte Bedeutung zu. Hier sollten alle Informationen gebündelt abrufbar sein. Für das reguläre Angebot ist der Service gut. Verbesserungsbedarf wird jedoch im Falle von Betriebsstörungen gesehen. In diesen Situationen müssen Auskünfte über die Störung als solche sowie zu möglichen Fahrtalternativen schneller und verlässlicher zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus befürwortet der Landkreis die Zusammenfassung aller wesentlichen Funktionen (von der ersten Fahrplanauskunft über den Fahrkartenkauf bis zu Störungsmeldungen) in einer einzigen App (s. Projekt 14).

Neben den digitalen Kommunikationskanälen hält der Landkreis **persönliche Beratungsmöglichkeiten** in den hvv Servicestellen (im Landkreis Harburg an den Bahnhöfen Bucholz i.d.N, Tostedt und Winsen (L.) sowie in Neu Wulmstorf) und über die hvv Telefonauskunft für essentiell.

Um den steigenden Ansprüchen der Fahrgäste gerecht zu werden, werden seit einigen Jahren Echtzeitinformationen zur Verfügung gestellt, d. h. in den digitalen Auskunftsmitteln werden die tatsächlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten von Bussen und Bahnen dargestellt, so dass z. B. Verspätungen sofort erkennbar sind. Diese Echtzeitinformationen sollen auch an aufkommensstarken Haltestellen über sogenannte **DFI-Anzeiger** angezeigt werden. Der Landkreis hat für alle auf seinem Territorium vorgesehenen Standorte einen gebündelten Förderantrag bei der LNVG gestellt, die das Projekt finanziell fördert. Er wird diesen Antrag weiter begleiten und die Abwicklung für die Kommunen koordinieren. Dazu zählt auch die Durchführung des Vergabeverfahrens, welches die Beschaffung der DFI-Anzeiger, deren Ansteuerung, die Lieferung mit Montage sowie den Abschluss eines Wartungs- und Pflegevertrages umschließen wird.

Nach einiger Verzögerung ist im Laufe des Jahres 2024 mit einer Umsetzung des Projektes zu rechnen.

<p>Umsetzung:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hohe Priorität (für DFI-Anzeiger)</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlere Priorität (für übrige Maßnahmen)</p> <p><input type="checkbox"/> geringere Priorität</p>
<p>Beteiligte:</p> <p>hvv, FHH, LNVG, NAH.SH, VNO, SVG, Kreis Herzogtum Lauenburg, Kreis Pinneberg, Kreis Segeberg, Kreis Steinburg, Kreis Stormarn, Landkreis Harburg, Landkreis Lüneburg, Landkreis Stade, Verkehrsunternehmen</p>
<p>Federführung:</p> <p>DFI-Anzeiger: Landkreis Harburg / VNO, Kommunen</p> <p>Übrige Maßnahmen: hvv</p>
<p>Finanzierung:</p> <p>DFI-Anzeiger: Die nach Abzug der Landesförderung verbleibenden Investitionskosten trägt der Landkreis, die laufenden Kosten tragen die jeweiligen Kommunen</p> <p>Übrige Maßnahmen: Die Kosten sind vom Landkreis zu tragen. Bei Umsetzung neuer Maßnahmen ist daher im Vorfeld auf ein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis zu achten.</p>

<p>Projekt 16</p> <p>Weiterbetrieb und Förderung der digitalen Fahrplanauskunft „Connect“</p> <p>Kategorie: Maßnahme</p>
<p>Erläuterung:</p> <p>Das Projekt „Connect“ ist vom Land Niedersachsen initiiert worden und wurde in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut. Da die Abfrage von digitalen Fahrplanauskünften, die auf Connect-Daten basieren, in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen hat, wird der Landkreis Harburg auch zukünftig den Betrieb von „Connect“ unterstützen.</p>
<p>Umsetzung:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hohe Priorität</p> <p><input type="checkbox"/> mittlere Priorität</p> <p><input type="checkbox"/> geringere Priorität</p>
<p>Beteiligte:</p> <p>Verkehrsunternehmen, Landkreis / VNO</p>
<p>Federführung:</p> <p>Verkehrsunternehmen</p>

Finanzierung:

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

5.3.5 Haltestellen**Projekt 17****Barrierefreier Ausbau von Haltestellen: Erarbeitung einer Prioritätenliste**

Kategorie: Maßnahme

Erläuterung:

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

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

Bezüglich der baulichen **Vorgaben zur Herstellung der Barrierefreiheit** an Bushaltestellen liegt ein Leitfaden des hvv vor, der mit allen Beteiligten im hvv erarbeitet und Anfang 2016 verabschiedet worden ist. Gleiches gilt für Empfehlungen hinsichtlich einer barrierefreien Gestaltung von Fahrgastinformationen. Beide Schriften sind in das überarbeitete VNO-Haltestellenkonzept eingeflossen, welches bei Umbaumaßnahmen von Haltestellen im Landkreis Harburg zu berücksichtigen ist.

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

Zur zielgerichteten **Umsetzung der Barrierefreiheit** wird der Landkreis zusammen mit den Kommunen, dem Fahrgastbeirat sowie dem Behindertenbeirat eine Prioritätenliste erarbeiten, in der vorrangig barrierefrei zu gestaltende Haltestellen benannt werden. Eine entsprechende Liste für alle Haltestellen, bei denen der Landkreis der zuständige Straßenbaulastträger ist, liegt bereits vor.

Umsetzung:

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

<p>Beteiligte: Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, Landkreis Harburg / VNO, Fahrgastbeirat, LNVG, NLStBV</p>
<p>Federführung: Prioritätenliste: Landkreis / VNO Haltestellen- Jeweiliger Straßenbaulastträger baumaßnahmen:</p>
<p>Finanzierung: Für die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen sowie die Installation von Fahrgastunterständen und weiteren Ausstattungselementen sind die Straßenbaulastträger zuständig. Nach aktueller Sachlage (Stand April 2023) kann eine Landesförderung beantragt werden, die Förderquote beträgt 75 % der zuwendungsfähigen Ausgaben für Bau, Grunderwerb und Planung. Im vereinfachten Verfahren können bis zu acht Haltestellen gemeinsam zur Förderung beantragt werden. Auch einzelne Haltestellen können beantragt werden, sofern die zu erwartende Zuwendung mindestens 25.000 € beträgt. Näheres unter: www.lnvg.de/foerderung/oepnv-foerderung/bushaltestellen-vereinfachtes-verfahren</p>

5.3.6 Fahrzeuge: E-Mobilität

<p>Projekt 18 Machbarkeitsstudie und Einführung von alternativen Busantrieben (E-Mobilität) Kategorie: Maßnahme</p>
<p>Erläuterung: Im Rahmen der Mobilitätswende soll der Verkehrssektor bis 2035 emissionsfrei werden. Um dieses Ziel zu erreichen, muss auch der ÖPNV im Bereich der alternativen Antriebe tätig werden. Dazu ist ein Systemwechsel vom Verbrennungs- zum Elektromotor erforderlich. Die Energieversorgung des Elektromotors kann über zwei Wege erfolgen: Zum einen über eine Batterie als Energiespeicher, zum anderen über eine Brennstoffzelle, in der mit Hilfe von Wasserstoff Energie erzeugt wird (umgangssprachlich als „Elektrobus“ bzw. als „Wasserstoffbus“ bezeichnet). Derzeit werden von den Verkehrsunternehmen überwiegend Elektrobusse bestellt und eingesetzt. Hierfür gibt es mehrere Gründe:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ dynamische Weiterentwicklung dieser Technologie ▪ spürbar ansteigende Reichweiten ▪ gute Verfügbarkeit von Fahrzeugen verschiedener Hersteller ▪ geringere Kosten für die Infrastruktur sowie in der Anschaffung und Unterhaltung gegenüber wasserstoffbetriebenen Bussen. <p>Aus den genannten Gründen wird sich auch der Landkreis Harburg auf den batterieelektrischen Antrieb konzentrieren.</p> <p>In einem ersten Schritt soll eine Machbarkeitsstudie erstellt werden, in der Empfehlungen für die Umstellung der Busflotte auf E-Mobilität gegeben werden und die sich in drei Arbeitspakete aufgliedert:</p>

Erläuterung (Fortsetzung):**1. Arbeitspaket: Infrastrukturbedarfe und -anforderungen**

- Zusammenstellung der relevanten Rahmenbedingungen im Landkreis: Betriebs-, Strecken- und Fahrplandaten, Liniennetz, Länge Busumläufe, Standorte Verkehrsunternehmen
- Entwicklung des passenden Ladekonzeptes: Depot-Laden (Übernachtladen) auf dem Betriebshof sowie ggf. an weiteren dezentralen Standorten und / oder Zwischenladung an Knotenpunkten / Endhaltestellen mittels Pantographen
- Prüfung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen: Umbau oder Neubau von bestehenden Betriebshöfen sowie Außenstandorten, dabei Berücksichtigung ökologischer Aspekte
- Ermittlung der Energiebedarfe und der möglichen Einbeziehung von erneuerbaren Energien an den einzelnen Standorten (Solar- / Windkraft)

2. Arbeitspaket: Optimierung der Fahrpläne, Fahrzeugumläufe und Fahrzeugeinsatzplanung

- Detaillierte Streckenanalyse
- ggf. Zusammenfassung von Leistungen zu Bündeln, die nacheinander auf E-Mobilität umgestellt werden können
- Anpassung der Umläufe an das Ladekonzept unter Berücksichtigung der Belange der Dienstplanung sowie weiterer betrieblicher Anforderungen

3. Arbeitspaket: Betriebswirtschaftliche und umweltbilanzielle Betrachtung sowie Umsetzungsstrategie

- Kostenabschätzung der einzelnen Maßnahmen
- Wirtschaftliche und ökologische Bewertung der Gesamtmaßnahme
- Darstellung einer Umsetzungsstrategie (zeitlich, betrieblich, organisatorisch / rechtlich), einschließlich möglicher Finanzierungsmodelle und Aufzeigen von Fördermöglichkeiten

Ziel ist es, mit dieser Machbarkeitsstudie einen Startpunkt für die Umrüstung auf alternative Busantriebe für den Landkreis Harburg zu erhalten. Derzeit wird in der Stabstelle Klimaschutz ein landkreisweites Konzept erstellt für die PKW-Ladeinfrastruktur. Die Ergebnisse aus der Machbarkeitsstudie sollen mit dem Konzept zur PKW-Ladeinfrastruktur übereinandergelegt werden, um Synergien und gemeinsam nutzbare Ressourcen herauszufiltern. In diesem Zuge wird ebenso ein Blick auf weitere kommunale Fahrzeuge (z.B. Müllabfuhr, Winterdienst, Dienstwagenflotte, etc.) gerichtet für eine ganzheitliche Betrachtung.

Umsetzung:

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- geringere Priorität

Beteiligte:

Landkreis / VNO, Verkehrsunternehmen

Federführung:

Landkreis / VNO

Finanzierung:

Nutzung von Förderprogrammen als Anschubfinanzierung. Nicht über Fördermittel gedeckte Kosten trägt der Landkreis als Aufgabenträger.

5.3.7 Fahrgastbeteiligung**Projekt 19****Fortführung des Fahrgastbeirates für den Landkreis Harburg**

Kategorie: Maßnahme

Erläuterung:

Der Fahrgastbeirat für den Landkreis Harburg, der im Jahr 2000 auf Initiative der Kreispolitik gegründet worden ist, arbeitet zusammen mit Landkreis, VNO, Verkehrsunternehmen und hvv sehr erfolgreich im Sinne der Fahrgäste. Er ist darüber hinaus Ansprechpartner für die Kunden zu Fragen des ÖPNV-Angebotes, des Tarifs sowie bei betrieblichen Störungen. Neben Hinweisen zu Problemen im täglichen Betrieb sowie einer detaillierten Bewertung von Fahrplanänderungen im SPNV und ÖPNV hat der Fahrgastbeirat immer wieder sehr fundierte Konzepte zu Verbesserungen im ÖPNV erstellt.

Nach der Integration des Inklusionsbeirates des Landkreises (vormals: Behindertenbeirat) werden in dem Gremium wiederkehrend auch Themen diskutiert, die mobilitätseingeschränkte Fahrgäste betreffen, z. B. hinsichtlich der Barrierefreiheit.

Die Zusammenarbeit mit dem Fahrgastbeirat soll auch in Zukunft zum Nutzen beider Seiten fortgeführt werden. Insbesondere bei der Erstellung einer Prioritätenliste für vorrangig barrierefrei auszubauende Haltestellen und bei Planungen für Angebotsoptimierungen im Regionalbusverkehr wird eine enge Zusammenarbeit zwischen Landkreis, VNO und Fahrgastbeirat angestrebt.

Umsetzung:

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte:

Fahrgastbeirat, Inklusionsbeirat, Landkreis / VNO, Verkehrsunternehmen

Federführung:

Landkreis / VNO

Finanzierung:

Es entstehen keine zusätzlichen Kosten.

5.3.8 Vergabe der Leistungen im straßengebundenen ÖPNV

<p>Projekt 20 ÖPNV-Vergabe zum Jahr 2029 Kategorie: Planungsprojekt</p>
<p>Erläuterung: Der Landkreis hat erstmalig zum Dezember 2019 alle in seiner Zuständigkeit liegenden Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA) vergeben. Den Zuschlag hat die KVG Stade GmbH & Co. KG bekommen, die den Verkehr für die Laufzeit von 9,5 Jahren bis zum 31.07.2029 erbringt. Für die Zeit ab dem 01.08.2029 muss der gesamte Verkehr neu vergeben werden. Für die Durchführung einer entsprechenden Vergabe werden in der Regel 2,5 Jahre benötigt. Dies umfasst den Zeitraum von den ersten politischen Gremienabstimmungen (z. B. zum Umfang des Verkehrsangebotes sowie der Qualität) bis zum Tag der Betriebsaufnahme, an der der Ausschreibungsgewinner den Verkehr aufnimmt. Aufgrund der zunehmenden Komplexität, vor allem durch die gesetzlich vorgegebene, schrittweise geforderte Umstellung der Busflotte auf alternative Antriebe und die damit verbundenen infrastrukturellen Herausforderungen, sollten die ersten Richtungsentscheidungen aber bereits 2026 vorbereitet werden.</p>
<p>Umsetzung:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hohe Priorität <input type="checkbox"/> mittlere Priorität <input type="checkbox"/> geringere Priorität</p>
<p>Beteiligte: Landkreis / VNO, hvv, Fahrgastbeirat, Genehmigungsbehörde, externe Rechtsberatung</p>
<p>Federführung: Landkreis / VNO</p>
<p>Finanzierung: Die Kosten für das Vergabeverfahren trägt der Landkreis.</p>

5.3.9 SPNV

Der SPNV bildet das Rückgrat des ÖPNV im Landkreis Harburg. Aufgrund dieser Bedeutung wird sich der Landkreis, unbeschadet seiner fehlenden Verantwortung für den SPNV, bei den zuständigen Stellen für den Erhalt und für Verbesserungen im SPNV einsetzen. Der Landkreis sowie die betroffenen Kommunen legen Wert darauf, bei den entsprechenden Planungen frühzeitig beteiligt zu werden.

Projekt 21

Durchbindung der Heidebahn bis zum Hamburger Hauptbahnhof

Kategorie: Planungsprojekt

Erläuterung:

Der Landkreis setzt sich dafür ein, die Züge der Heidebahn (RB 38) bis zum Hamburger Hauptbahnhof durchzubinden. Damit sollen der heutige Umsteigezwang in Buchholz i.d.N. (bzw. in Hamburg-Harburg am Wochenende) vermieden und die Reiseketten zuverlässiger und attraktiver werden. Die Durchbindung bis zum Hamburger Hauptbahnhof wird auch nach der SPNV-Reaktivierung der Güterumgebungsbahn gefordert, über die die RB 38 zukünftig verkehren wird.

Es wird davon ausgegangen, dass für eine Durchbindung der Heidebahn die Eisenbahninfrastruktur auf dem Abschnitt zwischen Hamburg-Harburg und Hamburg Hbf. ausgebaut werden muss. Sollte eine entsprechende Anpassung auch mittelfristig nicht möglich sein, so fordert der Landkreis als kurzfristige Zwischenlösung die Verlängerung der Heidebahn bis Hamburg-Harburg, so wie dies bereits heute am Wochenende der Fall ist. Das Ziel des Landkreises ist es, dass alle Heidebahn-Züge an allen Wochentagen im Sinne eines leicht merkbaren und systematischen Angebotes mindestens bis Hamburg-Harburg durchfahren.

Umsetzung:

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte:

LNVG, FHH, Landkreis / VNO, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Fahrgastbeirat

Federführung:

LNVG

Finanzierung:

Die Bestellung zusätzlicher SPNV-Leistungen obliegt den SPNV-Aufgabenträgern (LNVG, FHH) und ist von diesen zu finanzieren.

Projekt 22**KBS 110 (Hamburg - Lüneburg):****Zeitliche Optimierung des SPNV-Angebotes und Durchbindung aller Regional-Bahnen bis zum Hamburger Hauptbahnhof**

Kategorie: Planungsprojekt

Erläuterung:

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

Beispiel: Winsen (L.) → Hamburg Hbf.

RE 3 ab 09.39 Uhr, RB 31 ab 09.49

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

In den vergangenen Jahren sind inzwischen fast alle RB-Züge, die früher in Hamburg-Harburg endeten bzw. einsetzten, bis zum Hamburger Hauptbahnhof (rück-)verlängert worden. Durch diese Maßnahme wurde dem Wunsch der Fahrgäste entsprochen, möglichst umsteigefrei aus der Region bis zum Hauptbahnhof fahren zu können. Der Landkreis begrüßt diese Entwicklung nachdrücklich.

Es verbleibt derzeit allerdings noch der Zeitraum montags bis freitags zwischen 10.00 und 14.00 Uhr, in dem die RB-Züge weiterhin in Hamburg-Harburg enden bzw. einsetzen. Der Landkreis setzt sich dafür ein, dass auch in diesem Zeitraum perspektivisch die RB-Züge bis zum Hamburger Hauptbahnhof (rück-)verlängert werden, um so den Fahrgästen ein einheitliches, verlässliches Angebot auf der RB 31 zur Verfügung zu stellen.

Umsetzung:

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte:

LNVG, FHH, Landkreis Harburg, Landkreis Lüneburg, VNO, Eisenbahnverkehrsunternehmen, DB Netz AG, Fahrgastbeirat

Federführung:

LNVG, FHH

Finanzierung:

Der Landkreis geht davon aus, dass diese Maßnahme zu keinen bzw. keinen gravierenden Mehrkosten führt, da hierfür keine zusätzliche Betriebsleistung bestellt werden muss.

Projekt 23**Frühzeitige Information und Einbindung des Landkreises Harburg bei Baumaßnahmen auf den Kursbuchstrecken 110, 120 und 121**

Kategorie: Maßnahme

Erläuterung:

Die vergangenen Jahre waren durch eine Vielzahl von Baustellen im Schienennetz geprägt. Es kam daher im SPNV regelmäßig zu Einschränkungen im SPNV-Angebot und / oder zu geänderten Abfahrtszeiten.

Der Landkreis unterstützt Maßnahmen zur Instandhaltung oder zum Ausbau des Schienennetzes nachdrücklich und sieht während der Baumaßnahmen Anpassungen und Einschränkungen des SPNV-Angebotes als unvermeidbar an. Dennoch muss auch während der Bauphasen ein Fokus darauf liegen, die Beeinträchtigungen für Fahrgäste möglichst gering zu halten, um ein Abwandern dieser vom ÖPNV zum Individualverkehr zu verhindern. Gerade im Landkreis Harburg sind viele Pendlerinnen und Pendler auf kombinierte Bus-/Bahn-Verbindungen angewiesen. Fallen einzelne SPNV-Leistungen aus oder werden zeitlich verschoben, so müssen Busfahrpläne vor Beginn der Maßnahme angepasst werden, um eine durchgehende Reisekette zu gewährleisten.

Obwohl Baustellen im Schienennetz mit sehr großem zeitlichen Vorlauf geplant werden und feststehen, wurden insbesondere im letzten Jahr die genauen Auswirkungen dem Landkreis sowie den Busunternehmen teilweise sehr kurz vor Baubeginn bekanntgegeben. Es war den Busunternehmen dadurch nicht immer möglich, ihre Fahrpläne rechtzeitig entsprechend anzupassen.

Der Landkreis setzt sich dafür ein, dass zukünftig bei Infrastrukturmaßnahmen der Landkreis als ÖPNV-Aufgabenträger frühzeitig über die Projekte informiert und bei Fragen zu Baustellenfahrplänen in die Überlegungen mit einbezogen wird.

Umsetzung:

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte:

LNVG, Landkreis / VNO, (Eisenbahn-)Verkehrsunternehmen, Fahrgastbeirat

Federführung:

Eisenbahnverkehrsunternehmen, LNVG

Finanzierung:

Mit der Maßnahme sind keine Mehrkosten verbunden.

5.3.10 P&R- und B&R-Anlagen

P&R- sowie B&R-Anlagen können - gerade für Personen, die an ihrem Wohnort kein passendes Busangebot vorfinden - einen Beitrag dazu leisten, dass diese Nutzergruppe zumindest einen Teil ihrer Wege mit dem ÖPNV zurücklegen kann. Der Landkreis befürwortet daher nachdrücklich - ungeachtet seiner fehlenden Zuständigkeit - die Einrichtung und das Vorhalten entsprechender Anlagen an geeigneten Standorten. Die Anlagen sollten funktional hochwertig gestaltet und dem Bedarf entsprechend dimensioniert sein.

Projekt 24

Modernisierung und Anpassung von P&R- und B&R-Anlagen

Kategorie: Maßnahme

Erläuterung:

Die Nutzung des regionalen wie des städtischen Nahverkehrs wird teilweise dadurch erschwert, dass längere Zugangswege zum ÖPNV-Netz bestehen oder das Verkehrsangebot, z. B. auf Zubringerlinien zu Bahnhöfen und regionalen Hauptlinien, nicht den persönlichen Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer entspricht. Dennoch würden viele zumindest einen Teil ihrer Fahrt gerne mit dem Nahverkehr zurücklegen. Um dies zu ermöglichen, stellen P&R- sowie B&R-Anlagen an Bahnhöfen und zentralen Haltestellen im Busnetz eine wichtige Ergänzung des ÖPNV-Systems dar. Diese Anlagen sollten in ihren Kapazitäten ausreichend dimensioniert sein, um Parkplatzsuchverkehre, wildes Parken und wildes Abstellen von Fahrrädern zu vermeiden. Zusätzlich sind die Anlagen mit einem barrierefreien Zugang zur Haltestelle auszustatten. Bei B&R-Anlagen spielt auch die Qualität der Abstellmöglichkeiten (u. a. Diebstahlschutz, Witterungsschutz, Lage) eine wichtige Rolle.

Der Landkreis befürwortet daher die Absichten der Kommunen, derartige Anlagen zu modernisieren bzw. bei steigender Nachfrage auszubauen. Für die in seiner Zuständigkeit liegenden Haltestellen prüft der Landkreis Harburg, ob im Rahmen des barrierefreien Ausbaus dieser Haltestellen zeitgleich Radabstellanlagen eingerichtet werden können.

Umsetzung:

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte:

Kommunen, Grundstückseigentümer, Landkreis / VNO, LNVG

Federführung:

Kommunen

Finanzierung:

Der Ausbau und die Modernisierung von den oben genannten Anlagen liegt in der Zuständigkeit der Kommunen und ist von diesen zu finanzieren, ggf. unter Einbeziehung von Fördermitteln des Landes.

SATZUNG ÜBER DIE SCHÜLERBEFÖRDERUNG IM LANDKREIS HARBURG

Aufgrund von § 10 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576) in der zurzeit gültigen Fassung in Verbindung mit § 114 des Nieders. Schulgesetzes (NSchG) vom 03.03.1998 (Nds. GVBl. S. 137) in der zurzeit gültigen Fassung hat der Kreistag des Landkreises Harburg in seiner Sitzung vom 12.10.2022 folgende Satzung beschlossen:

§ 1 Anspruchsvoraussetzungen

- (1) Für die im Gebiet des Landkreises Harburg wohnenden Schülerinnen und Schüler ist ein Anspruch auf Beförderung zur Schule bzw. auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg gegeben, wenn der Schulweg gem. § 114 (2) NSchG folgende Mindestentfernungen überschreitet:
 - a. Primarbereich (1. – 4. Schuljahr) mehr als 2,0 Km
einschließlich Schulkindergarten, Vorklasse und
bei Sprachfördermaßnahmen nach § 54a (2) NSchG
 - b. Sekundarbereich I (5. und 6. Schuljahr) mehr als 3,0 Km
 - c. Sekundarbereich I (7. – 10. Schuljahr) mehr als 4,0 Km
 - d. Berufseinstiegsschule und die erste Klasse von Berufsfachschulen,
soweit die Schülerinnen und Schüler diese ohne Sekundarabschluss I
-Realschulabschluss- besuchen mehr als 5,0 Km
- (2) Der Schulweg ist der kürzeste zu Fuß zurückzulegende Weg von der Haustür des Wohngebäudes der Schülerin bzw. des Schülers bis zum nächstgelegenen benutzbaren Eingang des Schulgebäudes. § 114 (4) NSchG bleibt unberührt. Als Wohnung im Sinne dieser Satzung gilt der Ort an dem die Schülerin bzw. der Schüler mit Hauptwohnsitz gemeldet ist.
- (3) In begründeten Ausnahmefällen kann der Landkreis Harburg die Anspruchsgrenze nach Abs. 1 um 10% heraufsetzen, wenn dies zur Abrundung örtlicher Gegebenheiten angebracht ist.
- (4) Müssen Schülerinnen oder Schüler wegen einer dauernden oder vorübergehenden Behinderung befördert werden, besteht ein Beförderungs- oder Erstattungsanspruch unabhängig von der Entfernung. Die Behinderung ist durch Vorlage eines ärztlichen Attestes nachzuweisen. Vom Träger der Schülerbeförderung kann eine amtsärztliche Bescheinigung angefordert werden.
- (5) In besonders begründeten Ausnahmefällen übernimmt der Landkreis Harburg unabhängig von den in Abs. 1 genannten Mindestentfernungen die Schülerbeförderung bzw. die Erstattung der notwendigen Aufwendungen, wenn der Schulweg zu Fuß nach den objektiven Gegebenheiten für die Schülerin /den Schüler ungeeignet ist. Die im Straßenverkehr üblicherweise auftretenden Gefahren bedeuten keine Ungeeignetheit im Sinne dieser Vorschrift.

§ 2 Art der Beförderung

- (1) Die Schülerin/der Schüler hat das vom Träger der Schülerbeförderung bestimmte Transportmittel zu benutzen. Sie/er hat keinen Anspruch auf Beförderung mit einem bestimmten oder besonderen Transportmittel oder auf Mitbeförderung einer Begleitperson. Nimmt die Schülerin/der Schüler eine unmittelbare Beförderungsleistung des Landkreises nicht in Anspruch, werden ihr/ihm Aufwendungen für den Schulweg nicht erstattet.
- (2) Wählt die Schülerin/der Schüler - allein oder gemeinsam mit anderen - im vorherigen Einvernehmen mit dem Träger der Schülerbeförderung anstelle der vorgesehenen Beförderungsmöglichkeit die Beförderung mit einem privaten Personenkraftfahrzeug, hat sie/er Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen bis zu dem Betrag, der bei der Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs auf dem Schulweg entstanden wäre.
- (3) Abweichend hiervon werden bei der Beförderung zu Gesamtschulen und Schulen in freier Trägerschaft sowie zu Ersatzschulen die notwendigen Aufwendungen für die Beförderung mit einem privaten Personenkraftfahrzeug erstattet, wenn die Fahrdauer im öffentlichen Personennahverkehr in einer Richtung

- bei einer Schülerin/einem Schüler des Primarbereiches 60 Minuten
- bei einer Schülerin/einem Schüler der übrigen Bereiche 90 Minuten

überschreitet.

§ 3 Weg zur Haltestelle

Für den Weg zur nächsten Haltestelle eines vom Träger der Schülerbeförderung bestimmten Verkehrsmittels besteht nur dann ein Anspruch auf Beförderung, wenn der kürzeste Weg zwischen der Wohnung der Schülerin/des Schülers (Gebäude Außentür) und der Haltestelle 2 km überschreitet. § 1 Abs. 3 gilt entsprechend.

§ 4 Fahrtkosten zum Betriebspraktikum

- (1) Schülerinnen und Schüler im Sinne des § 114 (1) des Nieders. Schulgesetzes haben einen Anspruch auf Erstattung der Fahrtkosten für die Zeit der Durchführung eines schulischen Betriebspraktikums. Bei Schülerinnen und Schülern des Sekundarbereichs II werden nur dann die Fahrtkosten übernommen, wenn noch kein Praktikum im Sekundarbereich I stattgefunden hat. Der Weg zwischen der Wohnung und dem Betrieb muss dabei mehr als 4 Km betragen. Ausgenommen hiervon sind Fahrten, die zur Erkundung des Betriebs-/Arbeitsplatzbereiches dienen, sowie Fahrten zum Gesundheitsamt.
- (2) Bei Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wird grundsätzlich der hvv-Tarif angewendet. Wird ein Praktikumsbetrieb außerhalb des hvv-Tarifgebietes gewählt, können maximal die Kosten für öffentliche Verkehrsmittel der 2. Klasse für eine Strecke von 50 km ab dem jeweiligen Wohnort erstattet werden.
- (3) Ist ein Erreichen des Praktikumsbetriebes mit öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb von 120 Minuten je Richtung nicht möglich, werden bei Nutzung privater Beförderungsmittel maximal die Kosten einer hvv 5 Ringe-Karte sowie die entstandenen Kraftstoffkosten für maximal 15 km in eine Richtung erstattet.

§ 5 Notwendige Aufwendungen

- (1) Als notwendige Aufwendungen für den Schulweg gelten:
- (a) Bei Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel die günstigsten Beförderungstarife.
 - (b) Bei Benutzung öffentlicher Schülersonderverkehrslinien, die über eine Tagespauschale abgerechnet werden, besteht kein Anspruch auf Einzeltariferstattungen, wenn eine Schülerin/ein Schüler nicht die nächstgelegene Schule besucht, die den von ihr/ihm verfolgten Bildungsgang anbietet.
 - (c) Bei Benutzung eines als Transportmittel bestimmten privaten Personenkraftwagens je km der Strecke zur Schule und zurück 0,19 Euro, d.h. 0,76 Euro je einfachen Entfernungskilometer, wenn und soweit die Fahrten zum Zwecke der Schülerbeförderung durchgeführt werden. Bei Mitnahme weiterer Schülerinnen/Schüler erhöht sich dieser Betrag für jede Schülerin/jeden Schüler um 0,04 Euro je einfachen Entfernungskilometer. In besonders gelegenen Fällen kann eine Sondervereinbarung getroffen werden. § 1 Abs. 3 ist entsprechend anzuwenden.
 - (d) Bei Benutzung anderer als Transportmittel bestimmter Kraftfahrzeuge (z.B. Mofa) ein Betrag von 0,09 Euro je Entfernungskilometer.
 - (e) Beim Besuch einer Schule außerhalb des Gebietes des Landkreises Harburg und in den Fällen nach § 63 Absatz 3 und 4 des Niedersächsischen Schulgesetzes, werden Aufwendungen höchstens bis zu dem Betrag der teuersten Schülerjahreskarte (hvv 5 Ringe-Karte) erstattet, die im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) für den Weg zu einer Schule im Gebiet des Landkreises Harburg ausgegeben wurde.
- (2) Von der Obergrenze ausgenommen sind Schülerinnen und Schüler der 10. Klassen an Förderschulen für Verhaltensgestörte, Blinde, Taubblinde, Gehörlose, Sehbehinderte, Schwerhörige, Sprachbehinderte und Körperbehinderte.

§ 6 Antragsfrist für Fahrtkostenerstattungsanträge

Der Antrag auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg muss bis zum 31.10. eines jeden Jahres für das vorangegangene Schuljahr beim Landkreis Harburg gestellt werden. Maßgebend ist der Eingang des Antrages beim Landkreis. Anträge, die nach dem 31.10. eingehen, finden keine Berücksichtigung mehr.

§ 7 Sonstige Regelungen

- (1) Die Stundenpläne der Schulen sind einvernehmlich auf die Fahrpläne abzustimmen.
- (2) Der Anspruch nach § 1 Abs. 1 besteht nur bei dem Besuch der nach dem Lehr- oder Stundenplan vorgesehenen Unterrichtsveranstaltungen. Stundenplanmäßiger Unterricht ist nur derjenige, der aufgrund der Stundentafel regelmäßig und planmäßig erteilt wird.
- (3) Bei kurzfristig auftretenden Unterrichtsausfällen (z.B. Hitzefrei) besteht kein Anspruch auf Beförderung außerhalb des Fahrplanes.
- (4) Für die Ersatzausstellung von Fahrausweisen (z.B. bei Verlust) wird der Schülerin oder dem Schüler bzw. ihrem oder seinem Erziehungsberechtigten ein Betrag in Höhe von 20,00 Euro vom Landkreis Harburg als Bearbeitungsgebühr in Rechnung gestellt. Für den Zeitraum des Antragsverfahrens sind die Beförderungstarife von der jeweiligen Schülerin/dem jeweiligen Schüler selbst zu tragen.

§ 8 Mitnahme Dritter

Schülerinnen und Schüler, die nach § 114 NSchG in Verbindung mit dieser Satzung keinen Beförderungsanspruch haben, kann auf Antrag die Mitnahme im freigestellten Schülerverkehr gestattet werden.

Für die Beförderung im freigestellten Schülerverkehr erhebt der Landkreis Harburg ein Entgelt auf Grundlage des gültigen hvv-Tarifs.

§ 9 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt mit dem Tage der Bekanntmachung in Kraft.

Diese Satzung ersetzt die Satzung des Landkreises Harburg über die Schülerbeförderung vom 29.10.2018.

Winsen (Luhe), den 12.10.2022

Landkreis Harburg

Rainer Rempe
Landrat

VNO-Haltestellenkonzept



erarbeitet von:



**Vorgaben zur baulichen
Gestaltung finden Sie ab
Seite 17!**

April 2022

Inhaltsverzeichnis

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

1. Einleitung / Zielsetzung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Zusammenfassung

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

Gesetzliche Grundlagen

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

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

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

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

Barrierefreie Haltestellen > Bauliche Gestaltung

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

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

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

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

Haltestellenbereiche sollten allgemein gut ausgeleuchtet werden.

Beim Neu-, Um- oder Ausbau von Haltestellen sollte darauf geachtet werden, dass die eingesetzten Fahrzeuge die Haltestelle parallel zum Bord anfahren können. Aus diesem Grund werden als Haltestellentypen das Buskap

oder die Haltestelle am Fahrbahnrand präferiert. Lediglich in Ausnahmefälle sollten Busbuchten angelegt werden.

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

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

Fahrgastinformation an Bushaltestellen

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

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

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 sofortiger barrierefreier Ausbau aller Haltestellen den Straßenbaulastträgern weder planerisch noch finanziell 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 in Abhängigkeit der Größe des Ortes/des Stadtteils folgende Mindestanforderung im Hinblick auf die Zahl barrierefreier Haltestellen als Minimum aufweisen, wobei vorausgesetzt wird, dass die barrierefreie Gestaltung einer Haltestelle in beiden Bedienungsrichtungen erfolgt:

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

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

- Kategorie A > hohe Priorität > bis 2026
- Kategorie B > mittlere Priorität > bis 2028
- Kategorie C > geringere Priorität > nach 2028

Für die jeweilige Kategorisierung/Priorisierung werden folgende Kriterien herangezogen:

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

Auf Basis dieser Kriterien ergibt sich folgende Priorisierungsmatrix:

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

[1] Unabhängig von der Ortslage

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

Haltestellenaufnahme / Haltestellen-Kataster

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

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

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

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

3. Fördermöglichkeiten

3.1 ÖPNV-Förderprogramm 2017ff des Landes Niedersachsen

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

Danach sind die Ziele des vereinfachten Antragsverfahrens für Bushaltestellen:

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

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

Die Gesamtausgabe dürfen je Einzelhaltestelle 50.000 € nicht überschreiten – für Einzelvorhaben, die über diesen Betrag liegen, ist ein Einzelantrag vorzulegen. Die Zuwendungssumme soll mindestens 25.000 € je Antrag betragen. Je Antrag dürfen maximal 8 Einzelhaltestellen beantragt werden. Dabei gelten gegenüberliegende Haltestellen gleichen Namens im vereinfachten Verfahren als jeweils eine Haltestelle! Kreisangehörige Städte und Gemeinden können pro Jahr maximal ein Antrag genehmigt bekommen.

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

- Warteflächen für Fahrgäste;
- Busbuchten (nur bei verkehrstechnischem Bedarf);
- Borde für Niederflrbusse;
- DIN-konforme Blindenleitsysteme;
- Haltestellenschilder;
- Fahrgastunterstand bei Haltestellen mit mehr als 10 Einsteigern täglich mit Abfallbehälter und 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 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.

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

Weitergehende Informationen sind dem LNVG-Merkblatt zu entnehmen.

3.2 Förderung über Mittel nach § 7b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes

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

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

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

4. Barrierefreier ÖPNV: Gesetzliche Grundlagen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zu den mobilitätseingeschränkten Menschen im weiteren Sinne gehören auch Fahrgäste mit Kinderwagen oder Gepäck, die ggf. auf Hilfestellung durch Dritte beim Ein- und Aussteigen angewiesen sind oder keinen 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, Leitfa-den, S. 7-8).

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

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

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

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

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

6.1 Systemische Abstimmung von Haltestelle und Fahrzeug

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

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

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

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

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

6.2 Bewegungsraum auf Haltestellen-Warteflächen

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

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

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

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

6.3 Barrierefreie Zuwegung und Auffindbarkeit von Bushaltestellen

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

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

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

6.4 Sonstige Elemente der Haltestellenausstattung

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

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

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

6.5 Haltestellentypen und Anfahrbarkeit

Die Wahl des Haltestellentyps und die Lage der Haltestelle im Straßenraum haben entscheidende Auswirkung auf die Barrierefreiheit. Beim Neu-, Um- oder Ausbau von Haltestellen sollte darauf geachtet werden, dass die eingesetzten Fahrzeuge die Haltestelle reibungslos und gerade (d.h. parallel zum Bord) anfahren können. Außerdem ist auf eine ausreichende Flächenaufteilung zwischen ÖPNV und dem (motorisierten) Individualverkehr im Straßenraum zu achten. Es sollte eine An- und 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 Querschleunigungen, insbesondere auch für stehende Fahrgäste. Zudem ergeben sich betriebliche Nachteile beim Wiedereinfädeln in den fließenden Verkehr. Der Bus kommt i.d.R. nicht parallel zum Bord zum Halten, so dass ein größerer Spalt zwischen Wartefläche und Fahrzeug entsteht, der für Fahrgäste mit Handicap nur schwer bzw. mit fremder Hilfe zu überwinden ist. [vgl. HVV, Leitfaden, S. 11]

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

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

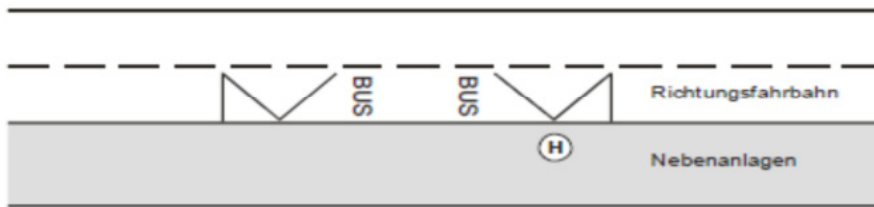


Abbildung 1: Prinzipskizze Haltestelle am Fahrbahnrand

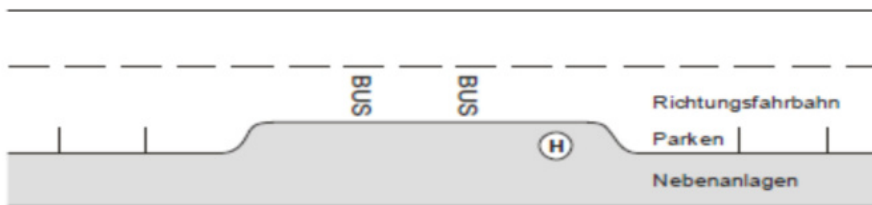


Abbildung 2: Prinzipskizze Buskap

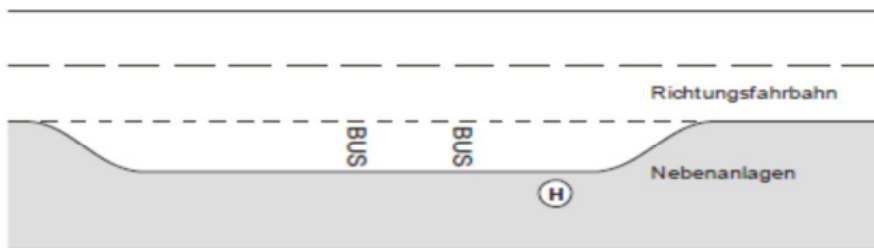


Abbildung 3: Prinzipskizze Busbucht

ZVBN, Haltestellen, S. 6

7. Barrierefreie Haltestellen: Standards und Empfehlungen

7.1 Grundlagen

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

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

7.2 Baulicher Mindeststandard und weitere Empfehlungen

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

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

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

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

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

7.2.1 Mindeststandards

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

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

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

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

Ausstattung / Möblierung				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Haltestellenmast	Mast wird einheitlich aufgestellt und ermöglicht sehbehinderten Menschen das Auffinden der Tür 1.	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mast soll so platziert werden, dass er sich auf Höhe der Fahrzeugfront des haltenden Busses befindet. ○ Mast steht in Fahrtrichtung hinter dem Einstiegsfeld im Schwenkbereich des Langstocks. ○ Abstand zur Bordkante beträgt bis zu 100 cm, mindestens jedoch 50 cm. ○ Position des Mastes darf den Mindestflächenbedarf von Rollstühlen nicht einschränken. ○ Zur eindeutigen Unterscheidung von anderen Masten im Straßenraum haben die Haltestellenmasten eine einheitliche Lackierung. 	Bei Platzmangel, z.B. Gehweg <2,50 m, direkt angrenzender Bebauung oder topografischen Besonderheiten, kann der Mast auf der fahrbahnabgewandten Seite bzw. an der inneren Leitlinie einer Hauswand platziert werden. Wenn auch dann der Mindestflächenbedarf für Rollstuhlfahrer/innen nicht eingehalten werden kann, sollte eine Verlegung der Haltestelle geprüft werden.	DIN 18040-3 H BVA
Aushangkasten / Aushangfahrplan	Aushangfahrplan sollte einheitlich aufgehängt werden und eine akzeptable Lesehöhe für alle Fahrgäste aufweisen.	<ul style="list-style-type: none"> ○ An jeder Haltestelle ist am Haltestellenmast ein Aushangkasten zu befestigen. ○ Höhe zwischen 1 m (Unterkante) und 1,70 m (Oberkante). Mittlere Sichthöhe beträgt dann 1,40 m. ○ Es sollten max. 2 Aushangfahrpläne übereinander angebracht werden. ○ Bei mehr als 2 Fahrplänen ist der Einsatz einer Vitrine oder eines Rondells vorzusehen. In diesem Fall ist zu gewährleisten, dass um den Mast der Mindestflächenbedarf von Rollstühlen von 1,50 m x 1,50 m eingehalten wird. 	An Haltestellen mit Fahrgastunterstand und Informationsvitrine kann der Aushangfahrplan am Mast entfallen. Es ist zu beachten, dass unter dem Aushangfahrplan kein Abfallbehälter angebracht wird.	
Abfallbehälter	Ausstattungs-elemente müssen stufenlos erreichbar sein. Sie sind visuell kontrastreich und taktile erkennbar zu gestalten.	<ul style="list-style-type: none"> ○ An jeder Haltestelle soll ein Abfallbehälter aufgestellt werden. ○ Befestigungshöhe max. 90 cm (Oberkante) ○ Behälter sollten taktile frühzeitig erkennbar sein. 	Abfallbehälter sollten außerhalb der Bewegungsflächen liegen und der Abstand von mind. 60 cm von Bodenindikatoren sollte eingehalten werden. Nur wenn kein anderer Standort möglich ist, sollte der Behälter am Mast angebracht werden. In diesem Fall sind sie vom Einstiegsfeld abgewandt zu montieren. Dies geht allerdings nur, wenn der Aushangfahrplan im FGU angeordnet ist.	BO Kraft §32 DIN 18040-3 H BVA

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

7.2.2 Erweiterte Standards

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

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

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

7.2.3 Kriterien zur Bestimmung von Ausnahmetatbeständen

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

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

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

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

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

Schritt	Problem	Lösungsansatz
1	Mindeststandard ist am Standort nicht umsetzbar	Haltestellenverlegung > Kann die Haltestelle im Umkreis von 100 m sinnvoll verlegt werden?
2	Standortverlegung kommt nicht in Frage	Neuordnung des Straßenraums > Kann die Barrierefreiheit durch eine Neuordnung des Straßenraums erreicht werden, z.B. durch eine Fahrbahneinengung oder durch den Bau eines Haltestellenkaps?
3	Neuordnung ist nicht möglich	Einbau eines Sonderbords > Kann der Standard durch Einbau eines Sonderbords mit 22 cm Höhe erreicht werden, so dass ein Ein-/Ausstieg ohne Rampe möglich ist? Vor Verwendung eines solchen Bords muss geprüft werden: <ul style="list-style-type: none"> ○ Ist das Bord mit den eingesetzten Fahrzeugen kompatibel? ○ Ist eine gerade, störungsfreie Anfahrt gewährleistet? ○ Kann die Höhenzonierung umgesetzt werden, d.h. dass Überstreifungsflächen mit einem 16 cm-Sonderbord und der Haltebereich an Tür 2 mit einem 22 cm-Sonderbord ausgestattet werden. 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 Stattdbau Hamburg]

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

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

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

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

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

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

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

(2) Akustische Informationen an Bushaltestellen

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

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

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

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

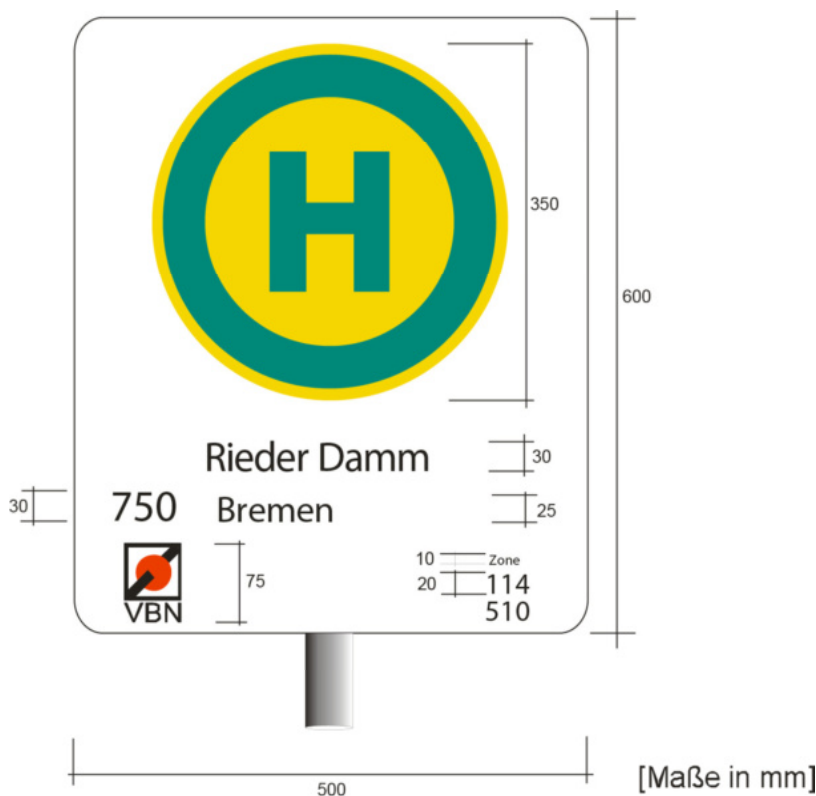
In den ländlich geprägten Räumen der VNO-Landkreise wird – abseits der Städte und Verdichtungsräume - ein hoher Prozentsatz der Haltestellen lediglich von einer Buslinie – häufig mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung – bedient. Die Relation ist eindeutig (Wohnorte – Schulstandort und zurück) und die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

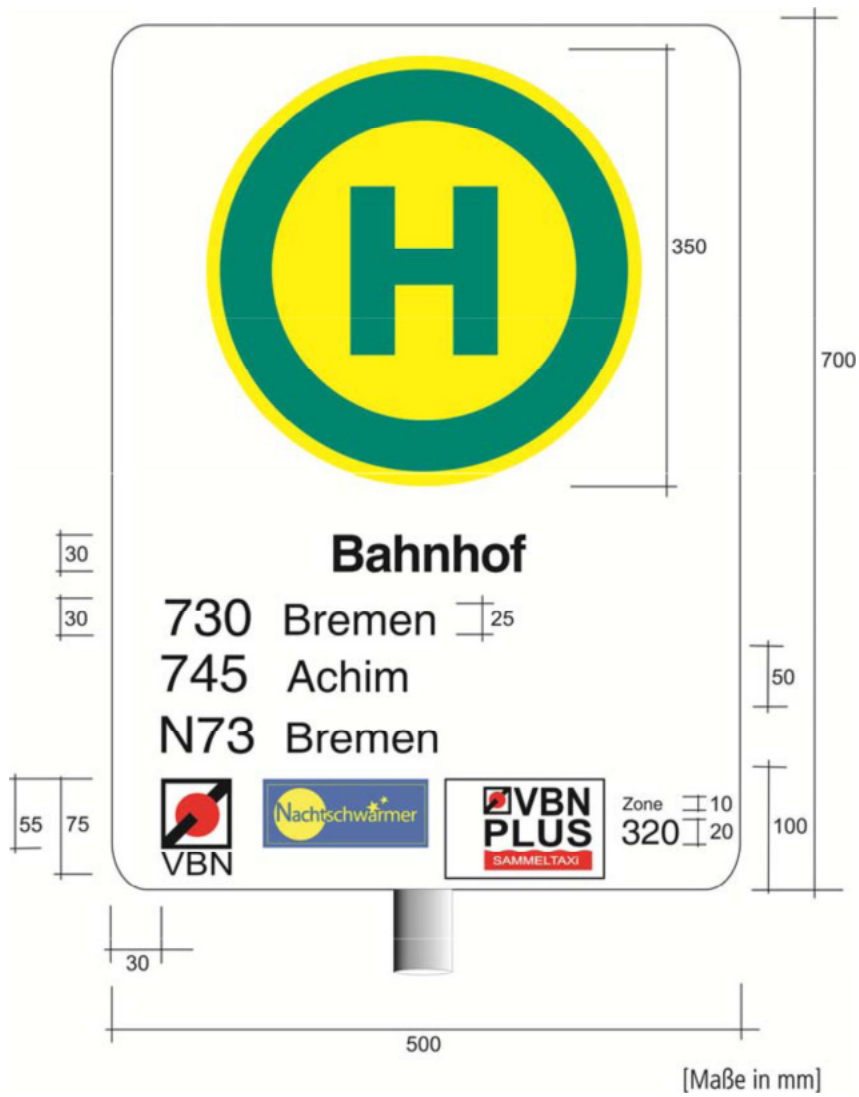
VNO-Gebiet mit Außenlautsprechern ausgestattet werden, die – bei Bedarf - zunächst manuell vom Fahrpersonal bedient werden – bei späteren technischen Entwicklungen bzw. bei Einsatz von App-Lösungen auch für den automatischen Abruf aufgerüstet werden können (s. ebenfalls Kap. 6.3.6).

7.3.3 Haltestellenmast / Haltestellenschild

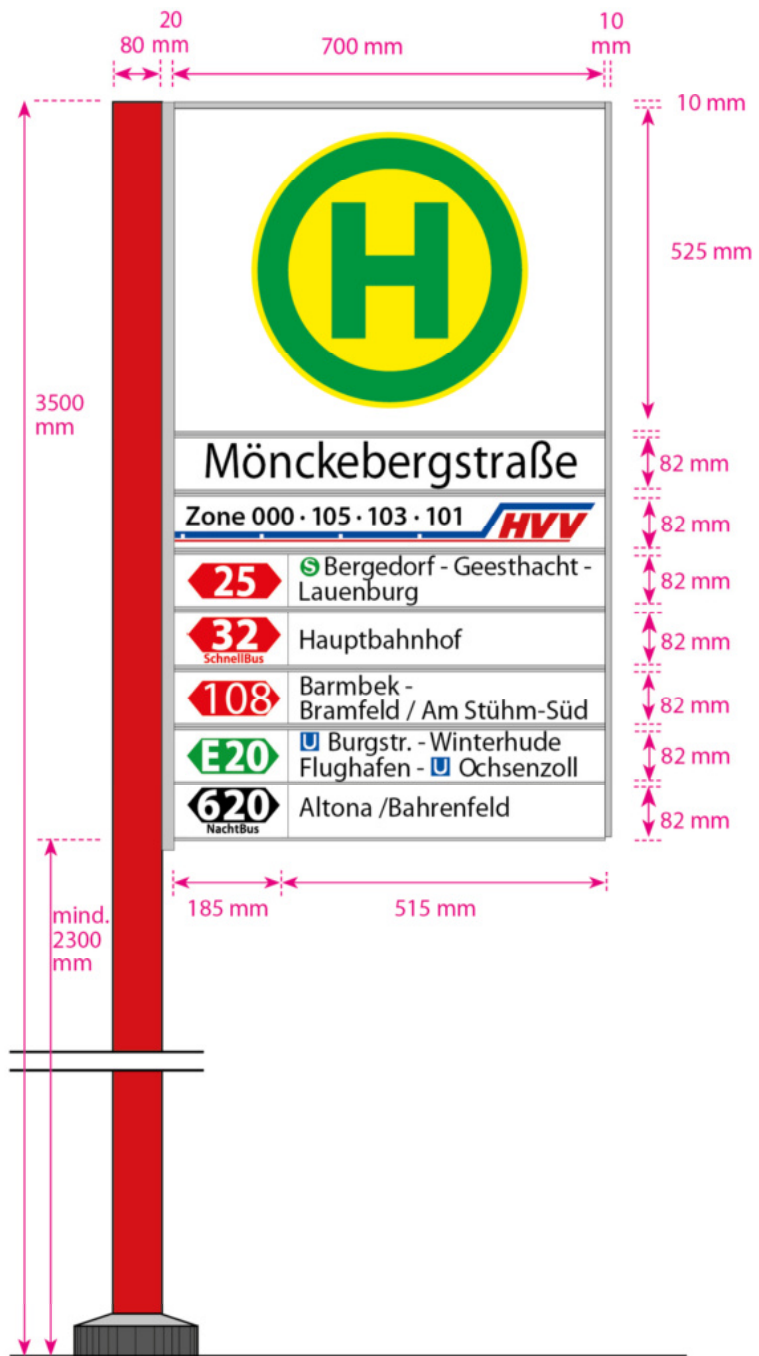
Auch für Haltestellenschilder an Haltestellenmasten gelten die Vorgaben der DIN 32975. Entsprechend müssen auch hier die Schrift- und Bildzeichengrößen im Verhältnis zum Betrachtungsabstand und zur Anbringungshöhe stehen. Wird der in der DIN 32975 festgelegte Referenzwert einer Sehschärfe von Visus 0,1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

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

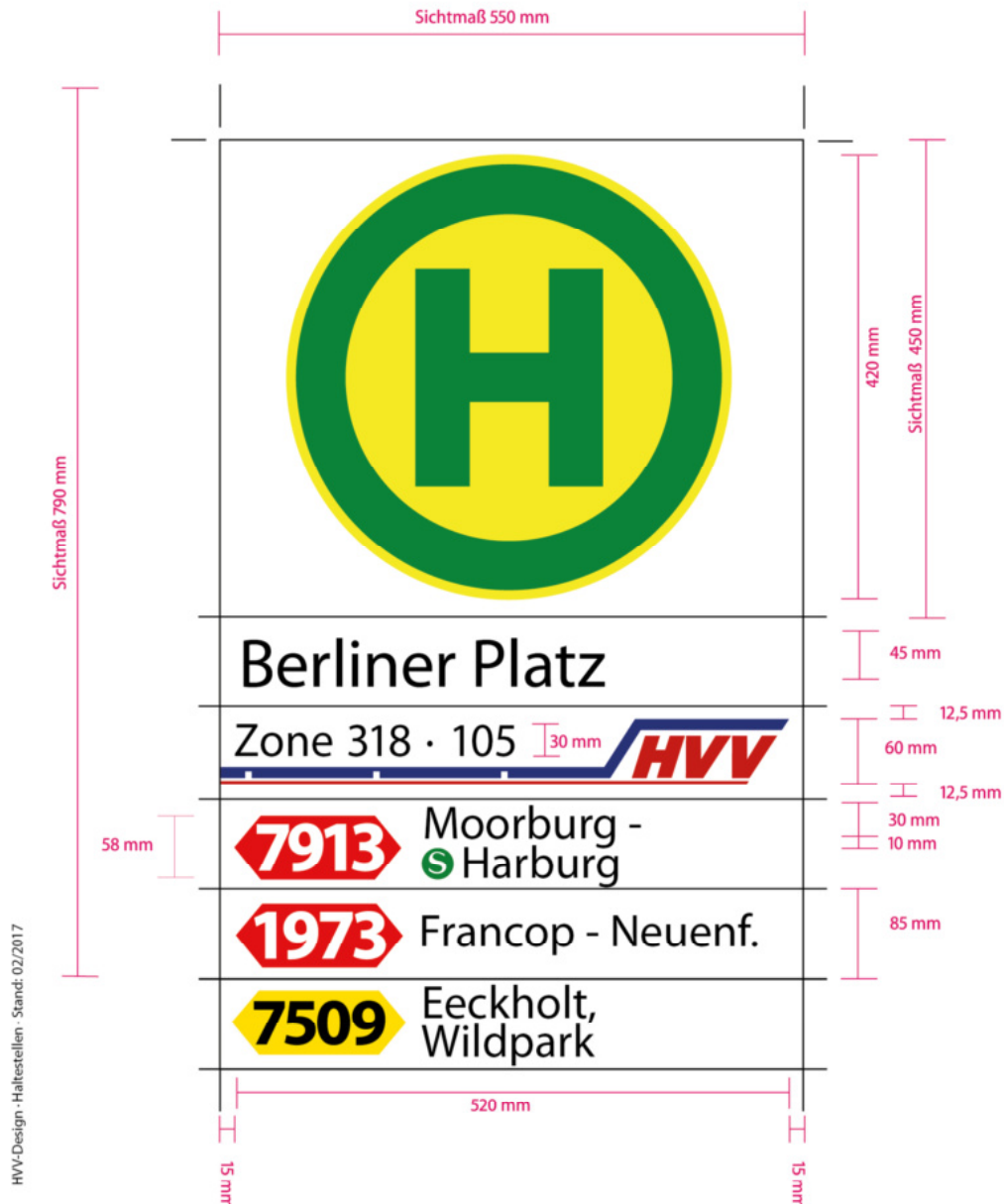




ZVBN/VBN, Haltestellen, S14 und S. 17



HVV-Design · Haltestellen · Stand: 02/2017



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

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

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

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

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



Abbildungen aus LAG-Gutachten, S. 28

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

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

7.3.4 Fahrplanaushänge

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

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

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

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

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

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

Zu Möglichkeiten einer akustischen Übermittlung von Fahrplanaushängen s. unten.

7.3.5 Dynamische Fahrgast-Informationssysteme (DFI)

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

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

Ausstattung / Möblierung				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	DFI-Masten sollten einheitlich aufgestellt werden, damit er von sensorisch eingeschränkten Personen systematisch aufgefunden werden kann	<ul style="list-style-type: none"> ○ Zentrale Anordnung auf der Wartefläche. ○ DFI-Mast darf die einbaufreie Fläche von 2,50 x 2,50 m für den Einsatz von Rampen im Bereich der Tür 2 nicht einschränken. ○ Abstand von 60 cm zu Bodenindikatoren ist zu wahren. ○ Anzeigebildschirm ist in Höhe von mind. 2,50 m (Unterkante) zu befestigen und in Richtung Fahrbahn ausgerichtet. ○ Im Ausnahmefall sind 2,30 m anzuwenden. 	<p>Der DFI-Mast sollte in Höhe der Tür 2 angeordnet werden.</p> <p>Sofern ein FGU vorhanden ist, sollte der DFI-Mast in der gleichen Flucht von der Rückseite des FGU im Abstand von mind. 1,50 m gesetzt werden.</p> <p>Bei Platzmangel kann der DFI-Mast auch direkt neben dem FGU aufgestellt werden.</p> <p>Ein DFI-Display im FGU sollte mittig oberhalb von Infovitrine und Sitzen angebracht werden.</p>	DIN 32984

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

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

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 Haltestellenmast installiert wird. Nachfolgend ein Beispiel aus Bremen:



ZVBN/VBN, Haltestellen, S. 9

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



Foto: VNO

7.3.6 Informationen an Bushaltestellen: Innovative Assistenzsysteme

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

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

Aus Sicht der sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sollen technische Assistenzsysteme das selbstständige

- Auffinden von Haltestellen,

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

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

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

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

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

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

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

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

Die dargestellten technischen Möglichkeiten von App-Lösungen sowie das vorgestellte Projekt im Kreis Soest weisen einen ganzheitlichen Ansatz auf, der die eigenständige Mobilität für Menschen mit Einschränkungen sicherstellen würde. Allerdings setzt dies – insbesondere für die Lieferung von Echtzeitdaten - auch die entspre-

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

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

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

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

7.4 Weitere Hinweise zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen und deren Umfeld

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

Busaufstellfläche			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Haltestellentyp	Reduzierung von Restspalt und –stufe zwischen Bord und Fahrzeug	Durch eine optimale Anfahrt soll der Spalt zwischen Wartefläche und Fahrzeug minimiert werden. Wenn die örtlichen Rahmenbedingungen es zulassen, ist die Einrichtung von Haltestellenkaps/der Halt am Fahrbahnrand gegenüber der Busbucht vorzuziehen.	RASt 06 DIN 18040-3 EAÖ H BVA
Abmessungen	Ausreichend lange und breite Aufstellfläche	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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. vorgelegertem 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	<ul style="list-style-type: none"> ○ Die Aufstellfläche sollte über einen festen und ebenen Oberflächenbelag verfügen. Sie sollte keine Senkungen, Schlaglöcher oder über das für die Entwässerung erforderliche Maß hinausgehende Neigungen aufweisen, damit die Einstiegshöhe dauerhaft gewahrt bleibt, Fahrgäste nicht durch Spritzwasser beschmutzt werden und Schäden am Fahrzeug verhindert werden. ○ Die Aufstellfläche sollte vorzugsweise aus flächigem, verformungsfreiem Baumaterial ausgeführt werden, z.B. Beton oder Asphalt. Bei materialgerechter Planung und fachgemäßer Ausführung ist im Vergleich zu engfugigen Granitpflastersteinen eine hohe Lebensdauer bei geringem Erhaltungsaufwand möglich. ○ Die Aufstellfläche sollte eine farbliche Trennung zur MIV-Fläche aufweisen. Bei Haltestellen am Fahrbahnrand kann auch ein Markierungstreifen vor dem Bord aufgetragen werden. Die Parkverbotszone kann mit Hilfe einer Sperrfläche markiert werden. 	EAÖ
Neigung	Aufstellfläche ist möglichst neigungsarm	<ul style="list-style-type: none"> ○ Max. Längsneigung bzw. das Längsgefälle von Verkehrsflächen sollte 3% betragen. Die Querneigung nicht mehr als 2,5%. ○ Die Entwässerung der Fahrbahn im Haltestellenbereich sollte grundsätzlich nach außen, vom Fahrgast weg, am gegenüberliegenden Fahrbahnrand erfolgen. 	EAÖ

Wege zur Haltestelle			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Bordsteinabsenkung	Wege sind schwellenlos und die Bordsteinabsenkungen sind taktil erfassbar	Barrierefreie Querungsstellen können mit einheitlicher oder differenzierter Bordhöhe ausgeführt werden. Bei einheitlicher Bordhöhe sind die Borde auf 3 cm abzusenken, bei der differenzierten Bordhöhe auf 0 bzw. 6 cm.	DIN 18040-3 DIN 32984
Straßenquerung	Bodenindikatoren als taktile Signalgeber	<p>Querungsstellen, z.B. an Fußgängerfurten, Fußgängerüberwegen oder Straßeneinmündungen sollten mit visuell und taktil kontrastierenden Bodenindikatoren gemäß DIN gesichert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ mit differenzierter Bordhöhe: Dabei wird ein Querungsbereich mit 6 cm Bordhöhe für Sehbehinderte und einer Kombination aus Auffindestreifen mit Noppenprofil (mind. 60 cm tief, vorzugsweise 90 cm, quer über die Gehbahn) und Richtungsfeld mit Rippenprofil in Gehrichtung (mind. 60 cm tief, mind. so breit wie der Auffindestreifen, vorzugsweise die gesamte Furt) ausgestattet. Im Abstand von mind. 50 cm wird ein weiterer Querungsbereich mit einem auf Fahrbahnniveau abgesenkten Bord (Nullabsenkung) von max. 1 m Breite und einem Sperrfeld mit Rippenprofil parallel zum Bord (mind. 60 cm tief, vorzugsweise 90 cm) über die gesamte Breite der Absenkung ausgestattet. Bei einer LSA-gesicherten Furt würde der Ampelmast mittig stehen. ○ mit einheitlicher Bordhöhe: Der Querungsbereich wird mit 3 cm Bordhöhe (Bordkantenausrundung max. 10 – 15 mm) und einer Kombination aus Auffindestreifen mit Noppenprofil (mind. 60 cm tief, vorzugsweise 90 cm, quer über die Gehbahn) und Richtungsfeld mit Rippenprofil in Gehrichtung (mind. 60 cm tief, mind. so breit wie Auffindestreifen, vorzugsweise die gesamte Furt) ausgestattet. 	DIN 18040-3 DIN 32984
	Informationen über Hilfsmittel bei Straßenquerungen: LSA	Lichtsignalanlagen sollten visuell kontrastierend gestaltet werden. Sie sollten mit einem akustischen Auffindesignal ausgestattet und/oder durch Bodenindikatoren taktil auffindbar sein.	DIN 18040-3 H BVA
Straßenquerung	Konfliktvermeidung zwischen Fußgängern und Radfahrern	An Querungsstellen sollten Konflikte zwischen auf Gehwegniveau geführten Radfahrern und blinden/sehbehinderten Personen vermieden werden, z.B. Bevorrechtigung der Fußgänger durch Verlängerung des Fußgängerüberweges über den Radweg.	

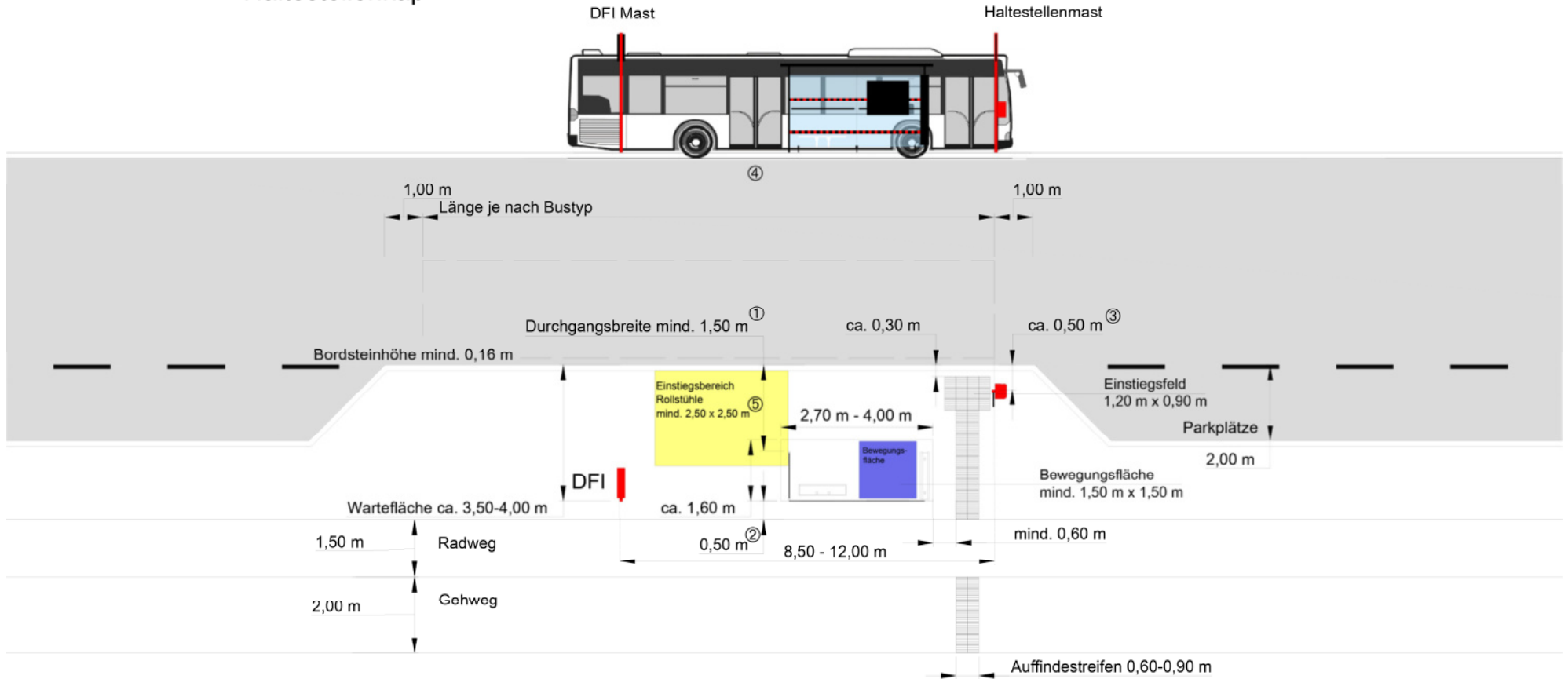
Wege zur Haltestelle (Fortsetzung)			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Lichtraumhöhe	Ausreichender Kopffreiraum auf den Wegen zur Haltestelle	Es ist eine Lichtraumhöhe von mind. 2,50 m zu gewährleisten. Gefahrenbereiche mit einer lichten Höhe unter 2,50 m sollten durch geeignete Maßnahmen (z.B. Abschränkung, Möblierung) gegen Unterlaufen gesichert sein.	DIN 32975 H BVA
Durchgang	Bei Durchgängen wird eine zulässige Mindestbreite nicht unterschritten	Im Zugangsbereich, in Durchgängen (z.B. begrenzt durch Poller) und unvermeidlichen Engstellen sollte eine lichte Durchgangsbreite von 1 m, mind. jedoch m, eingehalten werden.	DIN 18040-1 DIN 18040-3
Bewegungsflächen	Vor Elementen und Hindernissen sind ausreichend Bewegungsflächen vorhanden.	Vor Elementen und Hindernissen sollte eine Bewegungsfläche für Rollstühle für Richtungswechsel und Rangiervorgänge von mind. 1,50 x 1,50 m, vorzugsweise von 1,80 x 1,80 m, für den Begegnungsfall zweier Rollstühle sichergestellt werden.	DIN 18040-3
Anzeigen von Elementen u. Hindernissen	Elemente und Hindernisse sind visuell und/oder taktil erkennbar markiert.	Bei vertikalen Einbauten (z.B. Pfosten, Masten) und Mobiliar (z.B. Abfallbehälter, Fahrradständer, Sitzbänke) auf Gehwegen oder an Überquerungsstellen, die zur Haltestelle führen, ist grundsätzlich darauf zu achten, dass sie sich vom Umfeld kontrastreich absetzen, mit dem Langstock ertastbar sind und nicht unterlaufen werden können. Es wird das Anbringen einer kontrastreichen Markierung empfohlen. Bei Abständen > 15 cm zum Boden wird zusätzlich eine Tastleiste oder mind. 3 cm hoher Sockel, entsprechend den Umrissen des Ausstattungselements, empfohlen.	DIN 18040-3 H BVA
Fahrrad-Verkehr/ Fahrradab- stellung	Konfliktfreie Führung des Radverkehrs an Haltestellen	Es sollte auf eine möglichst konfliktfreie Radwegführung im Bereich von Haltestellen geachtet werden. Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr sollte innerorts möglichst vermieden werden, da Radfahrer/innen akustisch kaum zu orten sind und sich seh- und hörbehinderte Menschen auf diesen Flächen unsicher fühlen. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist die aus Sicht der Barrierefreiheit beste Lösung. Möglich ist auch die Führung des Radverkehrs im Seitenraum, also hinter der Wartefläche und ggf. hinter dem FGU. In diesem Fall sollte ein rückseitiger Sicherheitsstreifen von 0,50 m berücksichtigt werden. Zwischen Wartefläche bzw. FGU und Fahrbahn sollten keine Radwege geführt werden.	H BVA
	Abgrenzung und Querung von Radwegen im Bereich von Haltestellen ist taktil erfassbar.	Niveaugleiche Flächen für den Fuß- und Radverkehr sollten sich v.a. für sehbehinderte Menschen taktil und visuell gut wahrnehmbar voneinander abgrenzen. Möglich ist z.B. ein deutlich unterscheidbarer Oberflächenbelag. Sind auf Gehwegniveau geführte Radwege zu queren, sollte diese Radquerung für sehbehinderte Menschen taktil markiert werden. Hierfür wird der Auffindestreifen mit Noppenprofil (mind. 60 cm tief, vorzugsweise 90 cm, quer über die Gehbahn) am Radweg unterbrochen und die Radwegquerung ggf. durch ein Richtungsfeld mit Rippenprofil in Gehrichtung (mind. 60 cm tief, mind. so breit wie Auffindestreifen) angezeigt. Auf dem Radweg selbst sind keine Bodenindikatoren vorzusehen, da dies eine Gefahrenstelle darstellen würde. Aus den gleichen Gründen sollten Auffangstreifen auch kombinierte Geh-/Radwege nicht queren.	DIN 18040-3 DIN 32975 RASt 06

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

7.5 Haltestellen-Skizzen

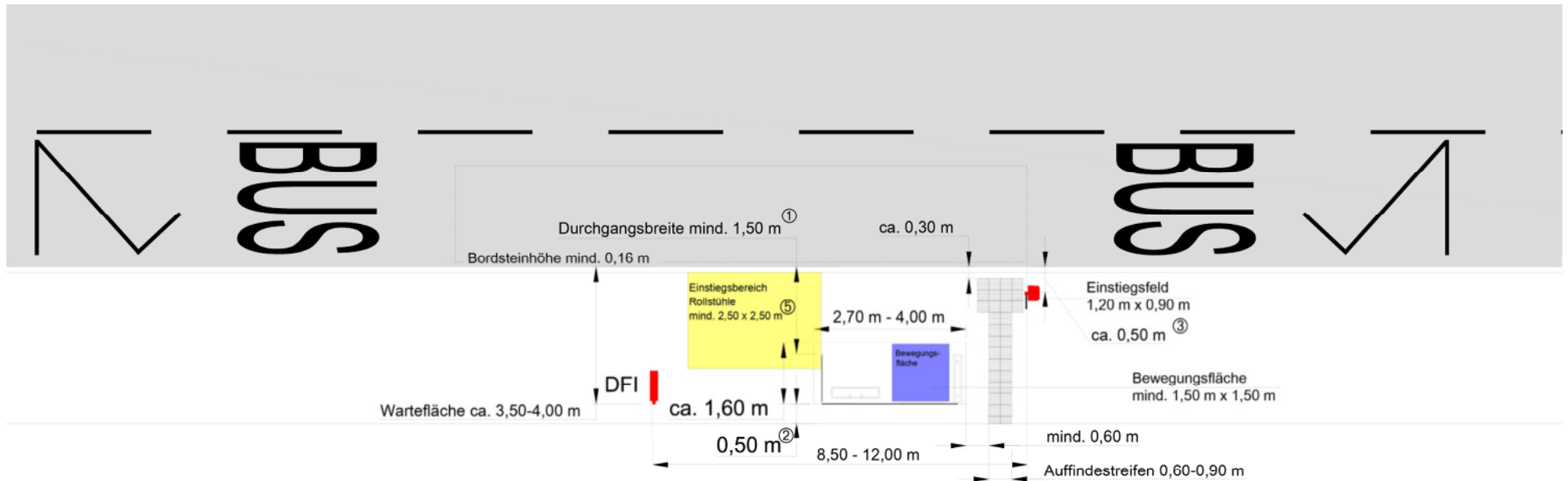
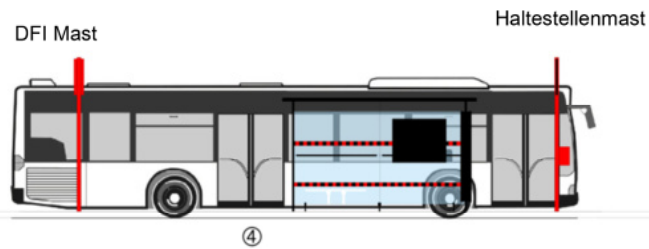
Die nachfolgenden Skizzen sollen die in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Standards und Empfehlungen veranschaulichen. Alle Skizzen wurden dem HVV-Leitfaden (S. 31ff) entnommen und sind vom HVV erstellt worden.

Haltestellenkap



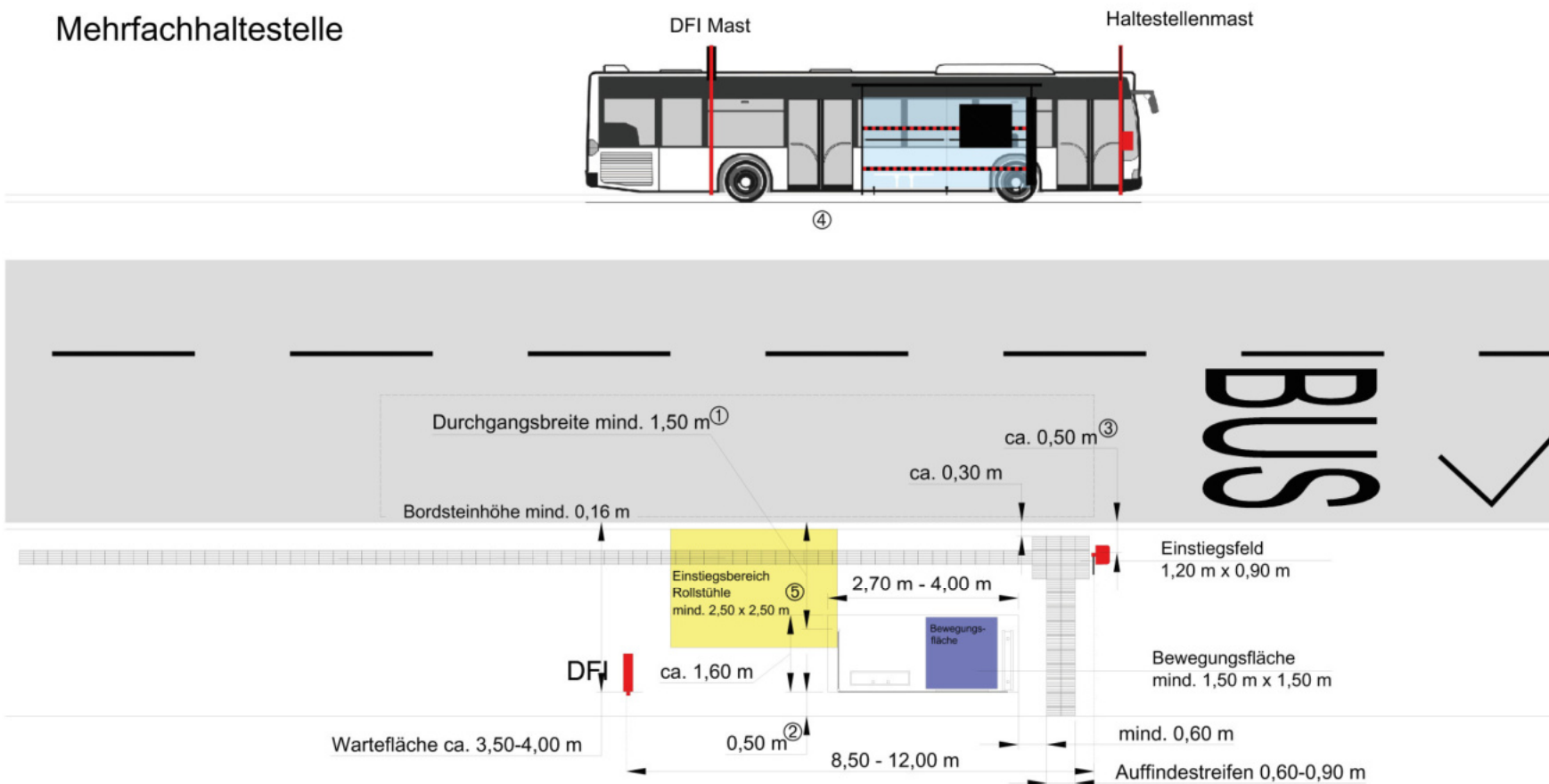
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante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

Haltestelle am Fahrbahnrand



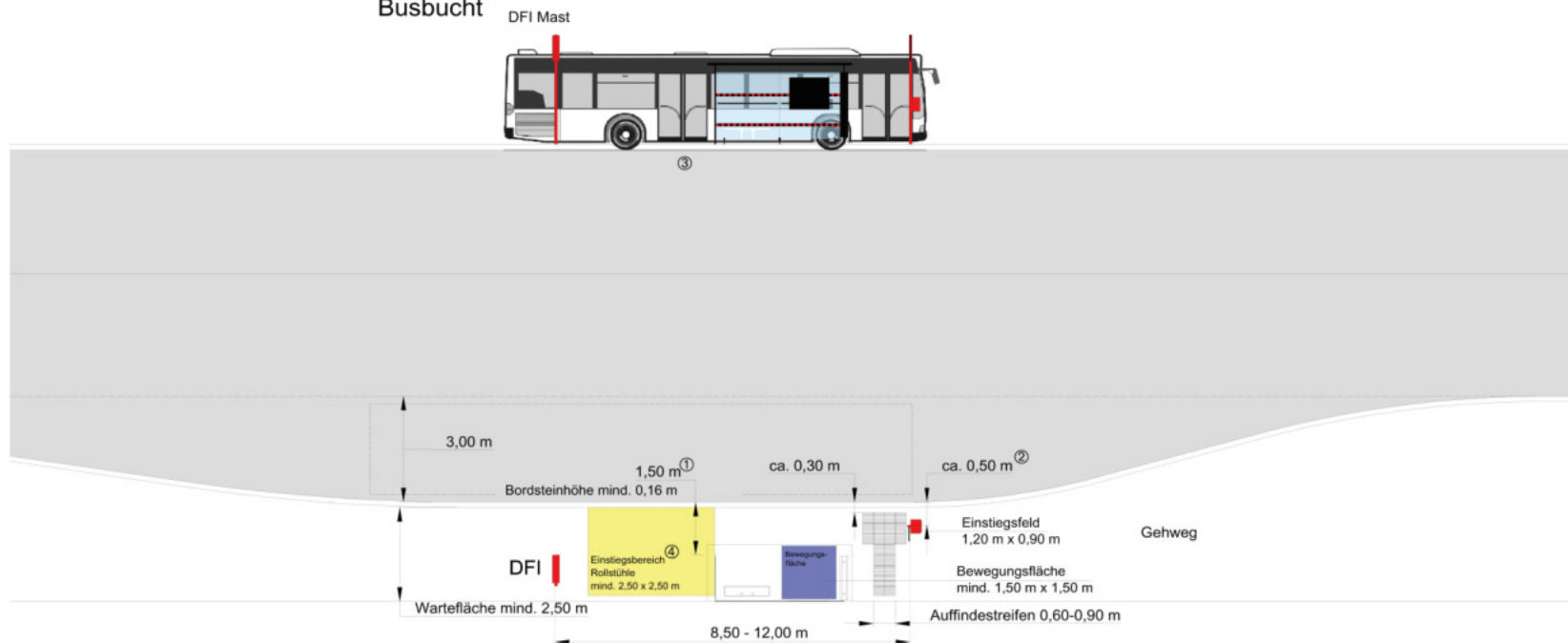
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante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

Mehrfachhaltestelle



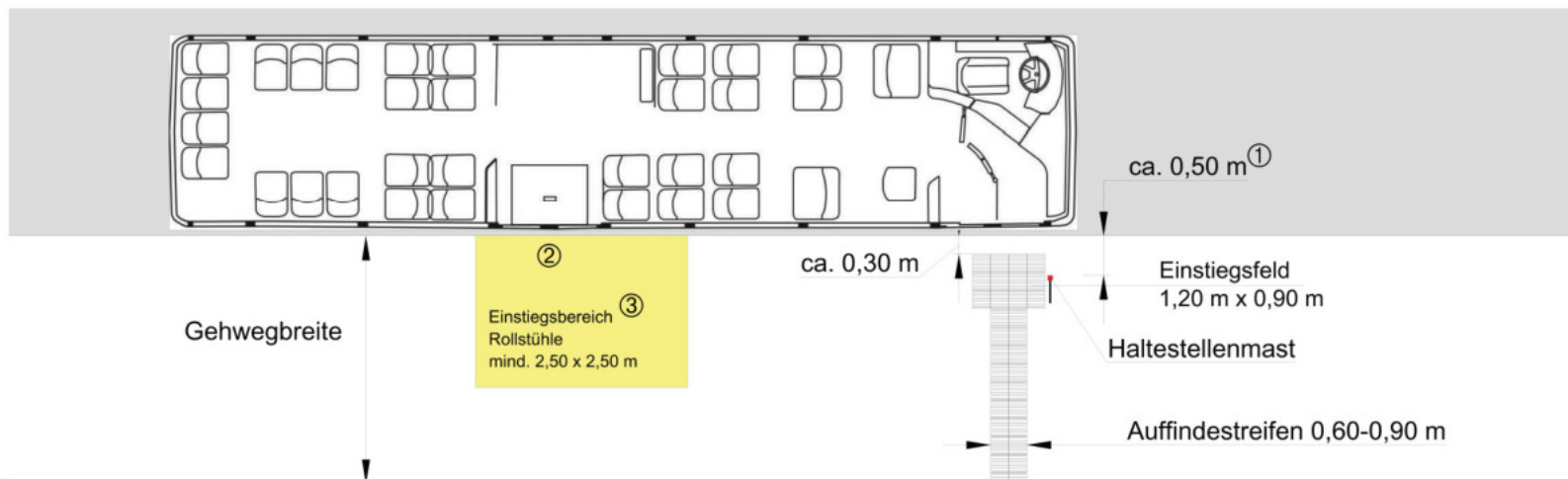
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante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

Busbucht



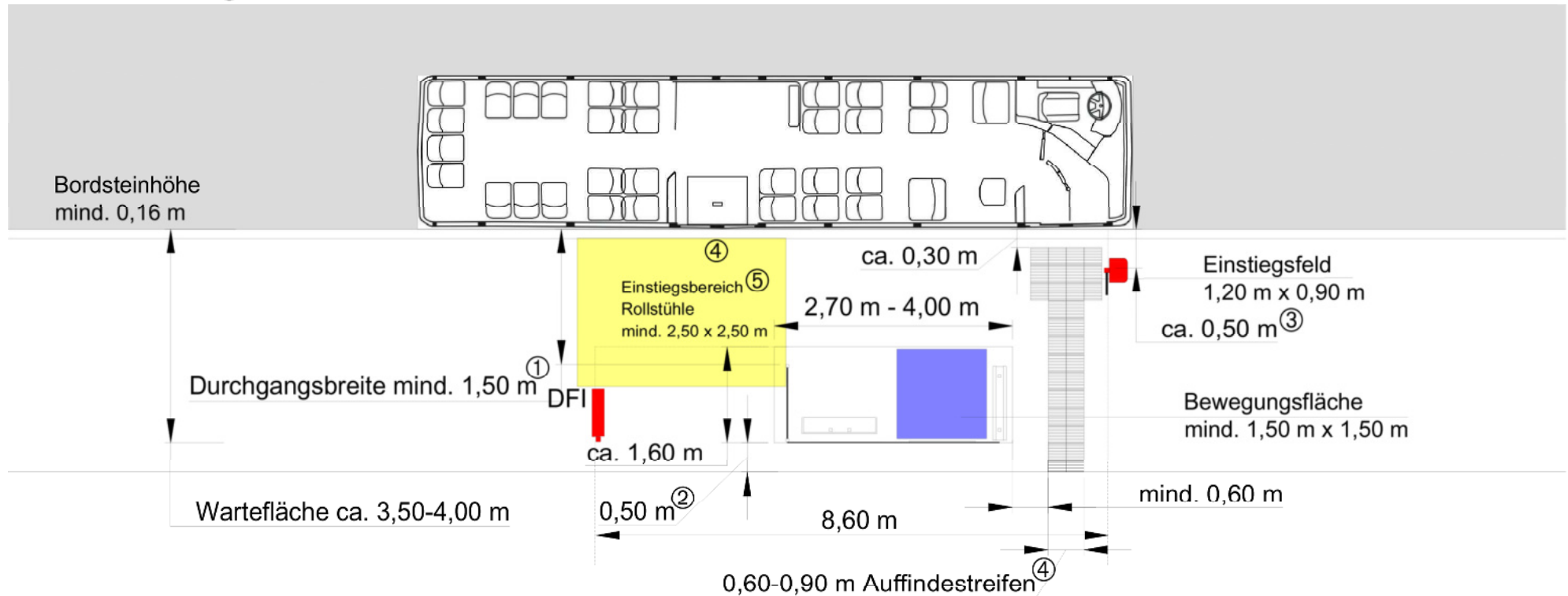
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i. d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte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

Haltestelle ohne FGU



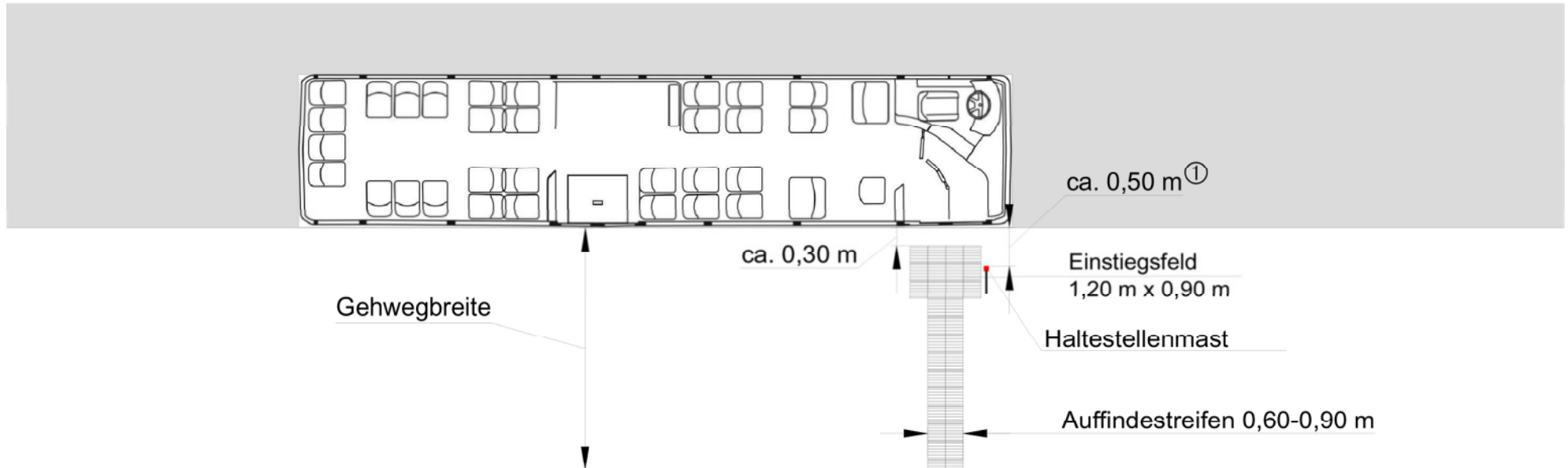
- ① Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.
- ② Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.
- ③ Es sind die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

Ausstattung Haltestelle



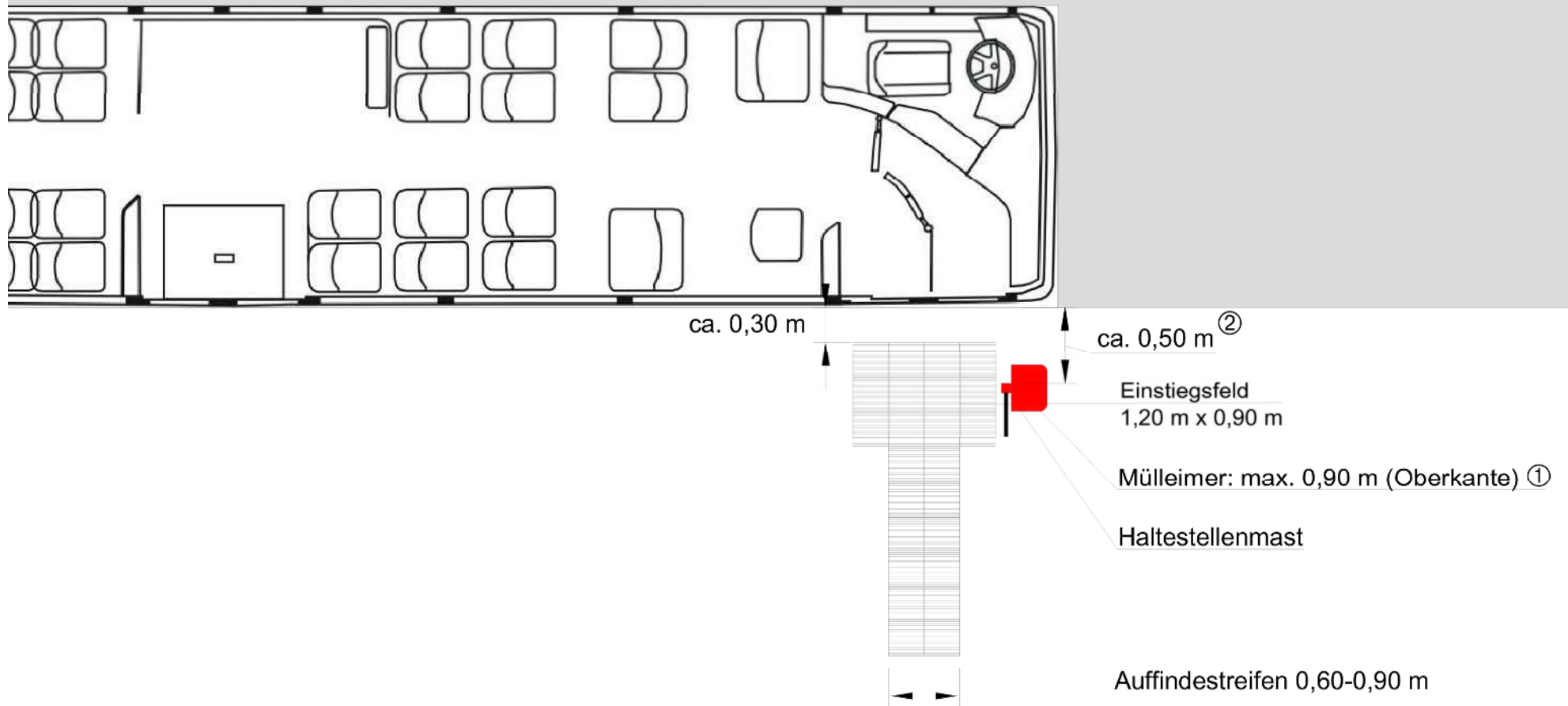
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante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

Auffindestreifen



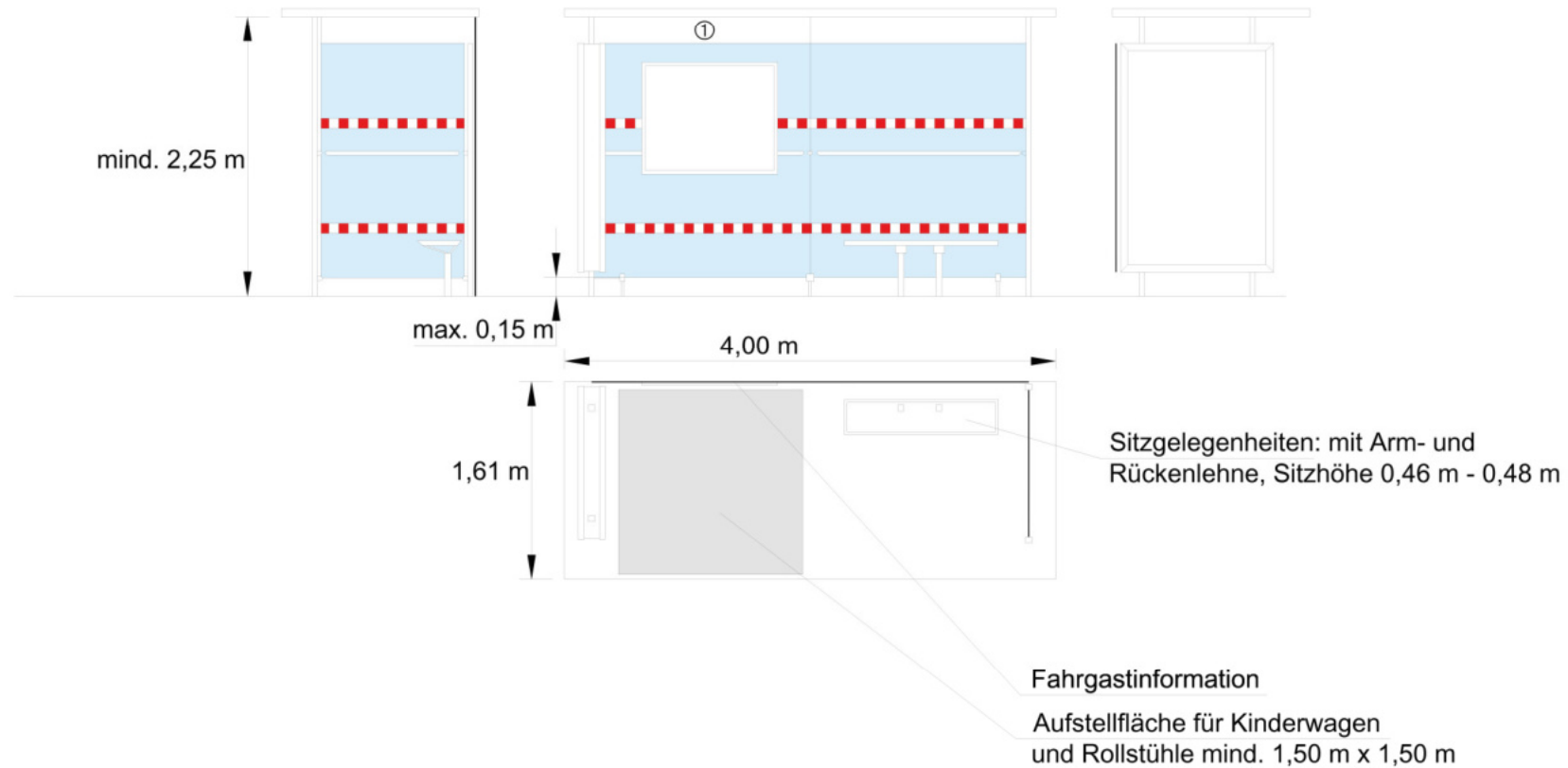
- ① Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.

Einstieg



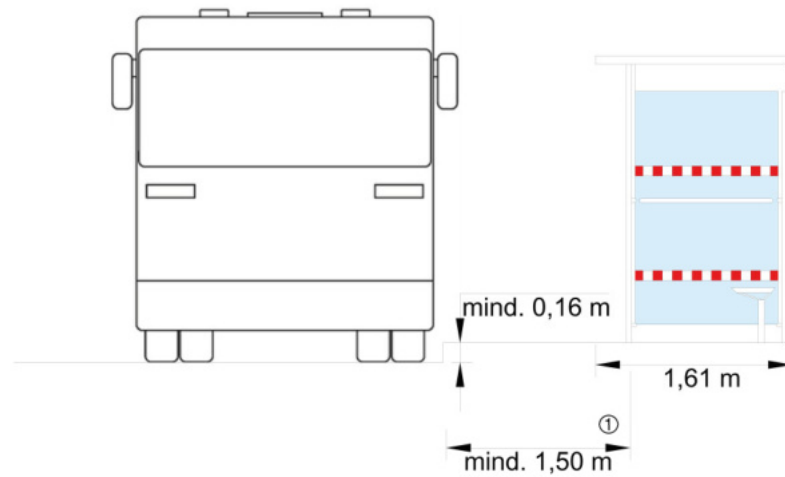
- ① Nur wenn kein anderer betriebs- und kundenfreundlicher Standort möglich ist, sollte der Müllbehälter am Haltestellenmast angebracht werden. Dann ist zu beachten, dass er vom Einstiegsfeld abgewandt montiert wird. Dies geht nur, wenn der Aushangfahrplan im FGU angeordnet ist.
- ② Der Abstand zwischen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

Fahrgastunterstand



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

Abstand Bus - FGU



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

8. Barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen: Priorisierung und zeitlicher Umsetzungsplan

8.1 Rechtlicher Rahmen und Vorgehensweise

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

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

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

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

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

8.2 Barrierefreie Gestaltung als grundsätzliche Anforderung

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

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

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

8.3 Priorisierung der Haltestellen und zeitlicher Umsetzungsplan

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

8.3.1 Einwohnerzahl und Zahl der barrierefreien Haltestellen

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

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

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

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

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

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

Für die jeweilige Kategorisierung/Priorisierung werden folgende Kriterien herangezogen:

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

Auf Basis dieser Kriterien ergibt sich folgende Priorisierungsmatrix:

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

[1] Unabhängig von der Ortslage

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

Bürgerbushaltestelle

Die nach Orten/Stadteilen >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/Stadteilen über 200 Einwohnern nach dem o.g. Schema barrierefreie Haltestellen vorhanden sind. Diese Prüfung kann nur im Zusammenspiel zwischen zuständigen Straßenbaulastträger, dem ÖPNV-Aufgabenträger und der VNO erfolgen.

Für das Haltestellenkataster werden zunächst nur die Haltestellen erfasst, die aufgrund des Kriteriums „Einwohnerzahl“ bis Ende 2021 prioritär umgestaltet werden müssen bzw. Haltestellen, die der Kategorie A zugeordnet sind. Die Haltestellenerfassung hat sich dabei an das Gutachten des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) „Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster in Niedersachsen“ (2017) und der dortigen Attributliste“ zu orientieren. Diese Attributliste wurde im Wesentlichen in der vom MW initiierten Arbeitsgruppe „Haltestellenkataster“ erarbeitet und entspricht auch den Anforderungen des ZVBN/VBN-Haltestellen Katasters sowie des in Aufbau befindlichen Katasters des HVV.

Durch Anwendung dieser Attributliste ist die Kompatibilität mit den genannten Katastern und – wenn es zum Aufbau eines landesweiten Haltestellenkatasters in Niedersachsen kommen sollte - auch mit diesem gegeben.

Die nachfolgende Tabelle fasst die Attributliste des MW-Gutachtens zusammen. (vgl. MW, Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster in Niedersachsen, 2017, S. 14 – S. 19).

Kriterium	Attribut Aufnahme / im Haltestellenkataster	Ausstattung		Aufnahme	
		Basis	Erweitert	Pflicht	Optional
Art / Ausbauform der Haltestelle	➤ Art der Haltestelle Einfachhaltestelle, Doppel-/Mehrfachhaltestelle, Busanlage / Busbahnhof, nur Einstieg, nur Ausstieg, Richtungshaltestelle, nur Fernbusse	X		X	
	➤ Ausbauform Haltestelle Im Seitenraum, am Fahrbahnrand, Kap, Haltestelle mit Fahrbahnhebung, Bucht, Sonstiges	X		X	
	➤ Bei Hochbord/Kap/Bucht > Gesamtlänge (m)	X			X
	➤ Fotos pro Haltestellenbereich Mind. 1 Foto aus Fahrtrichtung, mind. 1 Foto von gegenüberliegender Seite	X			X

Kriterium	Attribut Aufnahme / im Haltestellenkataster	Ausstattung		Aufnahme	
		Basis	Erweitert	Pflicht	Optional
Barrierefreie Erreichbarkeit	➤ Topographie > in Hanglage; sonstiges	X			X
	➤ stufenlose Zugänglichkeit <ul style="list-style-type: none"> ○ ja / nein ○ falls nicht stufenfrei: Höhe der Stufe/des Bordsteins in cm 	X		X	X
	➤ lichte Durchgangsbreite im Zugang von mind. 90 cm <ul style="list-style-type: none"> ○ ja / nein ○ falls < 90 cm: Maß der lichten Breite 	X		X	X
	➤ Zugangselemente zum Haltestellenbereich: <ul style="list-style-type: none"> ○ Zugang befestigt / unbefestigt ○ Gehweg / kombinierter Geh-/Radweg ○ Rampe/geneigter Gehweg ja/nein, falls vorhanden <ul style="list-style-type: none"> + Neigung in % + Länge / Breite + Umlaufsperr + Auffindestreifen am Gehweg + Querung Radweg ○ Querung Straße notwendig ja/nein <ul style="list-style-type: none"> + Querungshilfen: Bordsteinabsenkung, doppelte Querungsstelle, LSA, LSA mit Zusatzeinrichtungen: akustisch und/oder taktil, Zebrastreifen, Fahrbahnteiler/Fahrbahnverengungen ○ tangierende Radwege ja/nein, <ul style="list-style-type: none"> + Radwegführung zwischen Wartefläche und Gehweg, zwischen Wartefläche und Einstiegsbereich, im Straßenraum, Sonstiges + Vermessung von Abständen: Beschreibung und Maße (ggf. Skizze) 	X		X	X
Eigenschaften der Wartefläche	➤ Art des Bodenbelags: befestigt / unbefestigt <ul style="list-style-type: none"> ○ Art: Asphalt, Beton, Betonplatten, Pflaster, Sonstiges 	X		X	X
	➤ Nutzbare Breite der Wartefläche (in cm) <i>Vermessene Mindestbreite muss über mind. 1,50 m Länge gegeben sein, Defaultwert von 4 m bei nicht abgrenzbarer Breite</i>	X		X	
	➤ Länge der Wartefläche	X			X
	➤ 2 Fotos	X			X
	➤ Sonstiges (u.a. Sonderfälle wie z.B. Wartefläche nicht in Mastnähe)	X			X
Bordstein	➤ Höhe Bordstein in cm	X		X	
	➤ Länge Bordsteinkante	X			X
	➤ Bordsteinart (Buskapstein, Kasseler Sonderbord, Kasseler Sonderbord plus, Typ Berding angeschrägt, Rundbordstein, sonstiger Formstein, kein Bordstein, Sonstiges)	X			X
	➤ Material Busaufstellfläche: Asphalt, Beton, Pflaster	X			X
	➤ Zustand Spurrillen	X			X
	➤ Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung	X			X

Kriterium	Attribut Aufnahme / im Haltestellenkataster	Ausstattung		Aufnahme	
		Basis	Erweitert	Pflicht	Optional
Optisch-taktiler Leitsystem / Bodenindikatoren	➤ Optisch-taktile Bodenindikatoren vorhanden Ja / nein	X		X	
	➤ Art und Profil der Bodenindikatoren				
	○ Auffindestreifen ja / nein Art: Rippe, Rille, Noppe, Sonstiges	X		X	
	○ Einstiegsfeld ja / nein Art: Rippe, Rille, Noppe, Sonstiges	X		X	
	○ Leitstreifen parallel zum Bord ja / nein Art: Rippe, Rille, Noppe, Sonstiges		X		X
	➤ Sonstiges / Anmerkungen	X	X		X
	➤ erfüllt den örtlichen Standard ja / nein	X	X		X
	➤ Maße Auffindestreifen/Einstiegsfeld/Leitstreifen	X	X		X
Bewegungsflächen	➤ Bei Bedarf: Abstände Bodenindikatoren zu Einbauten (z.B. Mast); ggf. Haltestellenskizze	X	X		X
	➤ Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung	X			X
	➤ Maße der einbaufreien Bewegungsflächen an Ein-/Ausstiegshaltestellen bzw. vor Fahrzeugtüren (mindestens für eine Tür zu erheben)	X			
	○ Regelfall Tür 2: Vermessung Tiefe x Breite			X	
	○ Bedarf Tür 1: Vermessung Tiefe x Breite				X
	○ bei Bedarf: Anlage weiterer Bewegungsflächen (Benennung/Lage + Maße)				X
	➤ Mast vorhanden ja /nein	X		X	
	➤ ID Mast (einheitliche Mastnummer)	X		X	
Haltestellenmast	➤ Koordinaten des Mastes	X		X	
	○ X- / Y-Koordinate				X
	○ z-Koordinate				X
	➤ Foto pro Masten mit Haltestellenschild	X			X
Haltestellenschild	➤ Angaben: Haltestellenname, Linien-Nummer(n) Ziele der Linie(n), Verbundlogo bzw. Logo des/der Verkehrsunternehmen, Nummer Tarifpunkt/Tarifzone vorhanden ja / nein	X		X	
	➤ Sonstiges	X			X
Statische Fahrgastinformation	➤ Aushangfahrplan vorhanden: ja / nein	X		X	
	➤ Anbringung: am Mast, separater Fahrplankasten, im FGU (ggf. mit Foto)	X			X
	➤ Art: Aushangkasten, Vitrine, Rondell	X			X
	➤ Stufenfrei erreichbar: ja / nein	X		X	
	➤ frei erreichbar: ja / nein				X
	➤ Maße Höhe Unterkante und Höhe Oberkante des Aushangkastens/der Vitrine <i>Bei zwei übereinander angebrachten Kästen sind die oberste und die unterste Kante relevant</i>	X			X
	➤ Bei Bedarf: Elektronische Aushänge		X		X
	➤ Ausstattung: Liniennetzplan, Tarifinformation, Umgebungsplan, Sonstiges		X		X
	➤ separate Beleuchtung Vitrine		X		X
	➤ Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor der FGI: ja / nein		X		X

Kriterium	Attribut Aufnahme / im Haltestellenkataster	Ausstattung		Aufnahme	
		Basis	Erweitert	Pflicht	Optional
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	➤ DFI vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ Art der DFI: Übersichtstafel, Anzahl der Zeilen, mit Anforderungstaste für akustische Informationen		X		X
	➤ Bei Bedarf: Standort der DFI, System am Mast / in FGU, Höhe des Anzeigenbildschirms, Abstand zu Bodenindikatoren / FGU / Bordsteinkante		X		X
	➤ Foto(s)		X		X
Fahrgastunterstand (FGU)	➤ FGU vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ stufenlos erreichbar ja / nein				X
	➤ FGU beleuchtet / unbeleuchtet				X
	➤ überdachte, einbaufreie Aufstellfläche mind. 1,50 x 1,50 m vorhanden: ja / nein				X
	➤ lichte Höhe				X
	➤ transparente Seitenwände: ja / nein				X
	➤ Kontrastmarkierung der Seitenwände: ja / nein				X
	➤ separate Beleuchtung Vitrine		X		X
	➤ Ausstattung: Liniennetzplan, Tarifinformation, Umgebungsplan, Sonstiges		X		X
	➤ Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor der FGI: ja / nein		X		X
	➤ Foto				X
Sitzgelegenheiten	➤ Sitzgelegenheiten vorhanden: ja / nein		X		X
	➤ Anzahl der der Sitzplätze insgesamt ○ davon im FGU. Angabe Anzahl ○ davon nicht überdacht: Angabe der Anzahl		X		X
	➤ Bei Bedarf: Sitzhöhen, Stehhilfen/Anlehnplatten vorhanden ja/nein, falls vorhanden: Anzahl		X		X
Abfallbehälter	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ stufenlos erreichbar ja / nein				X
Ausreichende Beleuchtung	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ Art ○ Eigenbeleuchtung ○ Straßenraumbelichtung: + gleiche/gegenüberliegenden Straßenseite + Abstand zwischen Mast und Lichtquelle				X
					X
Fahrkartenautomat	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
	➤ Lage: Überdacht im FGU/nicht überdacht				X
Informations-/Notrufsäule	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
	➤ an Leitsystem angeschlossen: ja / nein				X
Telefon	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
Toilette	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ behindertengerechte Toilette: ja / nein				X
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
Lautsprecher / Induktive Höranlagen	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ induktive Höranlage vorhanden / nicht vorhanden				X
Uhr	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
Barrierefreie Wege zwischen Haltestellenbereichen bzw. im Straßenraum	➤ Barrierefreie Wege vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ Anmerkungen		X		X

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

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

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

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

Haltestellen Erfassungsbogen

1/4

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

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

Haltestellen Erfassungsbogen

2/4

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

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

Haltestellen Erfassungsbogen

3/4

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

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

Haltestellen Erfassungsbogen

4/4

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

9. Handlungsempfehlungen

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

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

2. Haltestellenaufnahme

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

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

3. Planung / Förderantrag

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

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

10. Literaturverzeichnis

- Agentur Barrierefreiheit/Die Beauftragte der Landesregierung für die Belange der Menschen mit Behinderung in Nordrhein-Westfalen
„Definition ‚Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV‘ zum novellierten Personenbeförderungsgesetz, Web-Seite, 2016, S. 7
 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
„Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)“, 2013
 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
„Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA), 2011
 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
„Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL), 2012
 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
„Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen“ (RASt 06), 2006
 - Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. [LAG]
„Barrierefreie Gestaltung von Fahrgastinformationen im HVV im Rahmen des PBefG-Projekts“, 2016
 - Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)
„Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund. Feste bauliche Standards und weitere Empfehlungen. Ein Leitfaden für Baulastträger“, Hamburg 2016
 - Hamburger Verkehrsverbund (HVV)
Corporate Design Manual 6, Kapitel E “Haltestellen“
 - Hamburger Verkehrsverbund (HVV)
Probleme von mobilitäts- und sensorisch eingeschränkten Menschen im ÖPNV. Dokumentation der HVV-Fachveranstaltung am 01.12.2014]
 - Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG)
„ÖPNV-Förderprogramm 2017 ff des Landes Niedersachsen. Vereinfachtes Antragsverfahren für Bushaltestellen mit geringen Investitionskosten von weniger als 50.000 €. Erläuterung und Verfahren“, Stand 03/2017,
 - Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Workshop „Barrierefreiheit im ÖPNV“ am 24.11.2015 in Hannover
 - Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
„Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster. Anforderungen an ein gemeinsames ÖPNV-Haltestellenkataster für Niedersachsen, Bremen und den HVV in Bezug auf einheitlich zu erhebende Haltestellenattribute“, 2017. Erarbeitet durch: Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft (rms GmbH).
 - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, 2013
 - Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen
„Haltestellen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen. Qualitätsanforderungen, Teil 1: Straßengebundener ÖPNV, 5. Aufl. 2014
-