



Landkreis Cuxhaven

Nahverkehrsplan

2026 - 2030

Nahverkehrsplan

des Landkreises Cuxhaven
für den Zeitraum 2026 bis 2030

beschlossen durch den Kreistag des
Landkreises Cuxhaven am
03.12.2025

Bearbeitung durch die



*Verkehrsgesellschaft
Nord-Ost-Niedersachsen mbH*

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

Gültigkeitszeitraum: 01.01.2026 bis 31.12.2030

Grußwort zum Nahverkehrsplan

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

die Lebenswirklichkeit der meisten Menschen spielt sich an vielen verschiedenen Orten ab - Wohnen, Arbeit, Schule, soziale Kontakte, Sport, Kultur, Ehrenamt und Reisen sind wichtige Lebensbereiche und sollten selbstverständlich für alle erreichbar sein.

Gerade in einem Flächenlandkreis wie dem Cuxland ist eine gut funktionierende öffentliche Verkehrsinfrastruktur deshalb unerlässlich - und daran arbeiten wir stetig. Denn es ist wichtig, dass wir selbst die Entwicklung gestalten. Dabei geht es um die Menschen im Cuxland und um unsere Zukunft. Die Menschen sollten nicht auf individuellen Transport angewiesen sein. Wir brauchen einen zuverlässigen und nachhaltigen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), der im Jahr 2040 klimaneutral sein soll.

Wir bauen den regionalen Busverkehr aus, damit die Mittelzentren und der Schienenpersonennahverkehr besser an die ländlich gelegenen Gemeinden angebunden sind. Auch der Zubringerverkehr zu den regional bedeutsamen Buslinien und zum Schienenpersonennahverkehr muss erweitert werden. Hier im Cuxland gehören dazu die Anruf-Sammel-Taxis (AST). Diese werden geprüft, auch im Hinblick auf eine Bündelung der Angebote auf Landkreis-Ebene, um ihr Angebot zu verbessern. Zuallererst geht es hier darum, Mindeststandards bei Bedarfsverkehren einzuführen - denn alle Menschen sollen den ÖPNV nutzen können. Darüber hinaus kümmern wir uns darum, wie sich Menschen im ÖPNV noch sicherer fühlen können.

Zurzeit sind die Beförderungstarife im ÖPNV des Landkreises Cuxhaven noch unübersichtlich und uneinheitlich - das wollen wir ändern. Eine einheitliche Tarifstruktur soll den ÖPNV attraktiver und nutzungsfreundlicher machen.

Der Bereich Wirtschaft, Mobilität & Tourismus des Landkreises Cuxhaven ist Ihr Ansprechpartner für das Mobilitätsangebot und den öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis. Wenn Sie Hinweise, Vorschläge und Ideen haben, teilen Sie diese gerne mit: nahverkehr@landkreis-cuxhaven.de. Ganz besonders freuen wir uns über neue Ideen, denn die bislang üblichen Lösungen werden für die Zukunft nicht ausreichen. Wir alle profitieren von einem gut funktionierenden, nachhaltigen und menschenfreundlichen ÖPNV, der unser Cuxland noch lebenswerter macht.

Thorsten Krüger

Landrat

Gliederung**Verzeichnisse**

Gliederung	2
Inhaltsverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	6
Abbildungsverzeichnis	7
Anlagenverzeichnis.....	8
Abkürzungsverzeichnis	8

Inhaltsverzeichnis

1.	Grundlagen und Rahmenbedingungen	10
1.1	Gesetzliche Grundlagen	10
1.1.1	Einleitung	10
1.1.2	Bedeutung des Nahverkehrsplans.....	10
1.1.3	Europäisches Recht: EU-Verordnung VO 1370/2007	11
1.1.4	Personenbeförderungsgesetz (PBefG, Kernaussagen)	12
1.1.5	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)	14
1.1.5.1	Inhalt des Nahverkehrsplans	15
1.1.5.2	Finanzmittel aus dem Regionalisierungsgesetz (RegG) für Aufgabenträger	15
1.1.5.3	Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)	16
1.1.5.4	Berichtspflicht	18
1.1.6	Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG), Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und Barrierefreiheit.....	18
1.1.7	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG), Clean Vehicles Directive.....	18
1.1.8	Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)	19
1.1.9	Niedersächsisches Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Minderung der Folgen des Klimawandels (NKlimaG)	20
1.2	Organisation des ÖPNV im Landkreis Cuxhaven.....	21
1.2.1	Aufgabenträger in Nord-Ost-Niedersachsen.....	21
1.2.2	Verkehrsunternehmen in Nord-Ost-Niedersachsen und im Landkreis Cuxhaven.....	21
1.2.3	Aufgabenträger im Raum Bremen/Niedersachsen.....	22
1.2.4	Verkehrsunternehmen im Raum Bremen/Niedersachsen	22
1.3	Finanzierung des ÖPNV.....	23
1.3.1	Finanzmittel nach den Förderrichtlinien des ZVBN	23
1.3.2	Finanzmittel für ÖPNV im Landkreis Cuxhaven.....	24
1.4	Mobilitätswende	26
1.4.1	Entwicklungstendenzen.....	26
1.4.2	Treibhausgasneutrale Mobilität.....	26
1.4.3	Anzustrebende ÖPNV-Angebotsplanung	27
1.4.4	Ergänzende Mobilitätsangebote	27
1.5	Umsetzung von Maßnahmen des NVP 2019 – 2023	30
2.	Bestandsdarstellung.....	31
2.1	Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur	31
2.1.1	Zentralörtliche Gliederung	31
2.1.2	Bevölkerungsentwicklung	31
2.2	Berufspendelnde	32
2.3	Schüler und Schulen.....	36
2.3.1	Schülerbeförderung.....	36

2.3.2	Schulstandorte und Schülerzahlen	36
2.4	Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene und Straße.....	40
2.4.1	Schienennetz	40
2.4.2	Straßengebundener ÖPNV (Übersicht)	41
2.4.2.1	Übersicht über den Linienverkehr im Landkreis Cuxhaven	44
2.4.2.2	Teilnetze im Landkreis Cuxhaven	47
2.4.2.3	Anruf-Sammel-Taxi im Landkreis Cuxhaven	54
2.4.3	Marktanteil des ÖPNV im Landkreis Cuxhaven (Modal Split)	55
2.5	Tarife	57
2.5.1	VBN-Tarif	57
2.5.2	hvv-Tarif	57
2.5.3	VNN-Regionaltarif	58
2.5.4	Stadtverkehrstarif in der Stadt Cuxhaven	58
2.5.5	Niedersachsentarif	58
2.5.6	BürgerBus-Tarif	58
2.6	Fahrgastinformation	59
2.6.1	Gedruckte Fahrpläne.....	59
2.6.2	Fahrplanauskunft / Apps.....	59
2.6.3	Haltestellenmasten und Aushangfahrpläne	59
2.6.4	Haltestellennamen.....	59
3.	Bewertung und Mängelanalyse.....	60
3.1	Einleitung.....	60
3.2	Bedienungsqualität.....	60
3.2.1	Bemessungsmerkmal	60
3.2.2	Bewertungsraster	60
3.2.3	Lokale Bedienungsqualität	61
3.2.3.1	Gemeinde Beverstedt	61
3.2.3.2	Samtgemeinde Börde Lamstedt.....	62
3.2.3.3	Stadt Cuxhaven	63
3.2.3.4	Stadt Geestland	64
3.2.3.5	Gemeinde Hagen im Bremischen	65
3.2.3.6	Samtgemeinde Hemmoor	66
3.2.3.7	Samtgemeinde Land Hadeln	67
3.2.3.8	Gemeinde Loxstedt.....	68
3.2.3.9	Gemeinde Schiffdorf	69
3.2.3.10	Gemeinde Wurster Nordseeküste	70
3.2.4	Regionale Bedienungsqualität.....	71
4.	Ziele und Maßnahmen.....	74
4.1	Übergeordnete Ziele.....	74
4.2	Ziele des Landkreises Cuxhaven	77
4.2.1	Schülerverkehr	77
4.2.2	Attraktive Stadt- und Regionalbuslinien	77
4.2.3	Grundversorgung (Regionalverkehr)	77

4.3	Ziele der Stadt Cuxhaven	78
4.3.1	Erkenntnisse aus der vorab erfolgten Bürgerbeteiligung.....	78
4.3.2	Kommunalisierung des Stadtverkehrs	78
4.3.3	Grundversorgung (Stadtverkehr).....	78
4.4	Allgemeine Standards bei der Planung von ÖPNV-Angeboten	79
4.5	Bewertungskriterien bei Genehmigungsanträgen	79
4.6	Maßnahmenübersicht	80
4.6.1	Maßnahmen des Landkreises Cuxhaven	80
4.6.2	Maßnahmen der Stadt Cuxhaven.....	97

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1.1-1:	Regionalisierungsmittel bis 2027, bundesweit.....	15
Tabelle 1.1-2:	Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2027.....	16
Tabelle 1.3-1:	Voraussichtliche Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis 2021 – 2028.....	24
Tabelle 1.3-2:	Ausgaben für Schülerbeförderung und ÖPNV, Landkreis Cuxhaven	25
Tabelle 1.4-1:	Empfehlungen für ein anzustrebendes ÖPNV-Angebot	28
Tabelle 1.4-2:	Weitere Qualitätsmerkmale für das Verkehrsangebot	29
Tabelle 1.5-1:	Umsetzung von Maßnahmen des NVP 2019 – 2023	30
Tabelle 2.1-1:	Einwohnerzahlen, Bevölkerungsdichte und -entwicklung im Landkreis Cuxhaven	31
Tabelle 2.3-1:	Übersicht Schulstandorte / Schülerzahlen / Fahrschüler (1).....	38
Tabelle 2.3-2:	Übersicht Schulstandorte / Schülerzahlen / Fahrschüler (2).....	39
Tabelle 2.4-1:	Verkehrsunternehmen im Landkreis Cuxhaven.....	41
Tabelle 2.4-2:	Art und Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge	41
Tabelle 2.4-3:	Linienübersicht und aktuelle Teilnetzzuordnung.....	46
Tabelle 2.4-4:	Teilnetze im Landkreis Cuxhaven	47
Tabelle 2.4-5:	Teilnetz 1	48
Tabelle 2.4-6:	Teilnetz 2	49
Tabelle 2.4-7:	Teilnetz 3	49
Tabelle 2.4-8:	Teilnetz 4	50
Tabelle 2.4-9:	Teilnetz 5	51
Tabelle 2.4-10:	Teilnetz 6	52
Tabelle 2.4-11:	Linienverkehre ohne Teilnetz-Zuordnung.....	53
Tabelle 2.4-12:	Regelmäßige Busverkehre nach Freistellungsverordnung	53
Tabelle 3.2-1:	Bewertungsraster der Bedienungsqualität.....	61
Tabelle 3.2-2:	Bedienungsqualität Gemeinde Beverstedt	61
Tabelle 3.2-3:	Bedienungsqualität Samtgemeinde Börde Lamstedt.....	62
Tabelle 3.2-5:	Bedienungsqualität Stadt Cuxhaven	63
Tabelle 3.2-6:	Bedienungsqualität Stadt Geestland	64
Tabelle 3.2-7:	Bedienungsqualität Gemeinde Hagen im Bremischen	65
Tabelle 3.2-8:	Bedienungsqualität Samtgemeinde Hemmoor (ohne Bürgerbus).....	66
Tabelle 3.2-9:	Bedienungsqualität Samtgemeinde Hemmoor (mit Bürgerbus).....	66
Tabelle 3.2-10:	Bedienungsqualität Samtgemeinde Land Hadeln.....	67
Tabelle 3.2-11:	Bedienungsqualität Gemeinde Loxstedt.....	68
Tabelle 3.2-12:	Bedienungsqualität Gemeinde Schiffdorf	69
Tabelle 3.2-13:	Bedienungsqualität Gemeinde Wurster Nordseeküste	70
Tabelle 3.2-14:	Regionale Bedienungsqualität (Mo-Fr).....	71
Tabelle 3.2-15:	Regionale Bedienungsqualität (Sa).....	72
Tabelle 3.2-16:	Regionale Bedienungsqualität (So).....	73

Tabelle 4.1-1: Übergeordnete Ziele (1).....	74
Tabelle 4.1-2: Übergeordnete Ziele (2).....	75
Tabelle 4.1-3: Übergeordnete Ziele (3).....	76
Tabelle 4.2-1: Definition der ÖPNV-Grundversorgung.....	77

Abbildungsverzeichnis

Abb. 2.2-1:	PendelInnenbeziehungen LK Cuxhaven – Regionen außerhalb	32
Abb. 2.2-2:	PendelInnenbeziehungen Stadt Bremerhaven	33
Abb. 2.2-3:	PendelInnenbeziehungen Stadt Cuxhaven	34
Abb. 2.2-4:	PendelInnenbeziehungen Stadt Geestland	35
Abb. 2.2-5:	PendelInnenbeziehungen Stadt Hemmoor.....	35
Abb. 2.3-1:	Schulstandorte im Landkreis Cuxhaven (Stand 2025)	37
Abb. 2.4-1:	Schienennetz im Landkreis Cuxhaven	40
Abb. 2.4-2:	Linienetzplan des Landkreises Cuxhaven (Stand 01.02.2025).....	42
Abb. 2.4-3:	Modal Split nach Wegen (links) und Personenkilometern (rechts) im Landkreis Cuxhaven (Mobilität in Deutschland 2023, BMDV 2025)	55
Abb. 2.4-4:	Modal Split nach Wegen und Personenkilometern in Deutschland (Mobilität in Deutschland 2002, 2008, 2017, 2023, BMDV 2025)	55
Abb. 2.4-5:	Modal-Split in der Stadt Cuxhaven, 2022 (Quelle: Stadt Cuxhaven)	56
Abb. 2.5-1:	hvv-Tarifzonen im Landkreis Cuxhaven	57

Anlagenverzeichnis

Anlage 1:	VNO-Haltestellenkonzept
Anlage 2:	Haltestellen – Ausnahmen vom barrierefreien Ausbau
Anlage 3:	Fahrzeugstandards
Anlage 4:	Förderrichtlinie ÖPNV des Landkreises
Anlage 5:	Haltestellen – Prioritätenliste der Stadt Cuxhaven
Anlage 6:	Haltestellen – Qualitätsstandards für Haltestellen im Stadtgebiet Cuxhaven
Anlage 7:	Bedarfsverkehre: Qualitätsvorgaben und Tarife

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
ARGE	Arbeits- und Bietergemeinschaft
AS	Außenstelle einer Grundschule
AST	Anruf-Sammel-Taxi
BBS	Berufsbildende Schule
BGG	Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen
BMV	Bundesministerium für Verkehr (bis 1998)
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr (ab 2021)
BO Kraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BVV	Bremerhavener Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft
B+R	Bike und Ride
DB AG	Deutsche Bahn AG
evb	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, Zeven
F	Ferientage
FöS	Förderschule
FVO	Freistellungsverordnung
FWS	Freie Waldorfschule
GS	Grundschule
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GZ	Grundzentrum
HS	Hauptschule
hvv	Hamburger Verkehrsverbund
HVZ	Hauptverkehrszeit
IGS	Integrierte Gesamtschule
IKS	Integriertes Klimaschutzkonzept
IV	Individualverkehr
KBS	Kursbuchstrecke
KGS	Kooperative Gesamtschule
KVG	KVG Stade GmbH & Co. KG und Kraftverkehr GmbH -KVG-
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LROP	Landesraumordnungsprogramm
LSN	Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnik Niedersachsen

LTS	Niedersächsische Landestreuhandstelle
MiD	Studie Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
MZ	Mittelzentrum
NHC	Nordseeheilbad Cuxhaven GmbH
NITAG	Niedersachsentarif GmbH
NIW	Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung
NBGG	Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NUVPG	Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
NSchG	Niedersächsisches Schulgesetz
NVP	Nahverkehrsplan
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OBS	Oberschule
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park und Ride
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
REK	Regionales Entwicklungskonzept
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm (2013)
RS	Realschule
S	Schultage
Sek I	Sekundarstufe I
Sek II	Sekundarstufe II
SG	Samtgemeinde
SKG	Schulkindergarten
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SUP	Strategische Umweltprüfung
Tab.	Tabelle
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VBN	Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen GmbH
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VGB	Verkehrsgesellschaft Bremerhaven AG
VNN	Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen
VNO	Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH
VO	Verordnung
VU	Verkehrsunternehmen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZVBN	Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen

1.1 Gesetzliche Grundlagen

1.1.1 Einleitung

Nach § 6 Abs. 1 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) stellen die kommunalen Aufgabenträger für ihren Bereich einen Nahverkehrsplan jeweils für einen Zeitraum von fünf Jahren auf. Kommunale Aufgabenträger sind im straßengebundenen ÖPNV grundsätzlich die Landkreise und kreisfreien Städte bzw. deren Zusammenschlüsse. Der hier vorliegende sechste Nahverkehrsplan des Landkreises Cuxhaven für den Zeitraum 2026 – 2030 basiert auf Grundlagen und Erfahrungen der vorherigen Fassungen mit dem Ziel, auch den weiterhin in der Entwicklung befindlichen Rahmenbedingungen des ÖPNV gerecht zu werden.

Der Nahverkehrsplan (NVP) 2026 - 2030 gilt einschließlich der vorgenommenen Teilnetzbildung sowie den festgeschriebenen Harmonisierungszeitpunkten ab dem 01.01.2026 bis Inkrafttreten des NVP 2031 - 2035, sofern nicht vorher eine Fortschreibung des NVP 2026 - 2030 erfolgt.

1.1.2 Bedeutung des Nahverkehrsplans

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

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

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

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

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

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

1.1.3 Europäisches Recht: EU-Verordnung VO 1370/2007

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

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

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

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

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

- auszuschreiben oder

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

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

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

1.1.4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG, Kernaussagen)

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

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

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

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

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

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

zwingend abzulehnen. Gleiches gilt für Anträge, die einzelne (lukrative) Linien aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würden.

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

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

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

Durch die Bildung von Linienbündeln sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Der Straßenpersonennahverkehr soll wirtschaftlich erbracht werden, wobei die Synergieeffekte zwischen den Linien durch einen übergreifenden Austausch von Fahrzeugen, Fahrern (linienübergreifender Einsatz), aber auch von Fahrgästen an den Verknüpfungspunkten ausgenutzt werden sollen.
- Wirtschaftlich attraktive Linien werden mit ihren Zubringern zu einer gemeinsamen wirtschaftlichen Einheit verknüpft. Die ausgleichende Wirkung zwischen diesen Linien führt zu geringen Kosten für die öffentliche Hand.
- Mit der Bildung von Linienbündeln werden die Wettbewerbschancen mittelständischer Anbieter bzw. ihrer Kooperationen erhöht, der Wettbewerb gefördert und damit eine Monopolisierung im Straßenpersonennahverkehr im Landkreis verhindert.
- Bei der Bildung von Linienbündeln sind insbesondere die Einzugsbereiche der jeweiligen Mittelzentren und der einzelnen Schulen zu beachten.

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

letzten Novellierung des PBefG (in Kraft getreten am 01.08.2021) sind neu u.a. die §§ 44 (Linienbedarfsverkehr) und 50 (Gebündelter Bedarfsverkehr) hinzugefügt worden.

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

Allgemeiner Linienverkehr nach § 42 PBefG

Diese Verkehre dienen der lokalen, regionalen und auch überregionalen Erschließung. Sie erfüllen Aufgaben im Berufs-, Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr. Geprägt wird das Angebot in den ländlichen Teilen des Landkreises vom Ausbildungs- und Schülerverkehr.

Sonderlinienverkehr nach § 43 PBefG

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

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

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

Freigestellter Schülerverkehr

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

Flexible Bedienformen: Anruf-Sammel-Taxi und RufMobil

Als Ergänzung des Linienverkehrs existieren im Landkreis Cuxhaven flächendeckend nachfrageorientierte Angebote auf kommunaler Ebene. Diese Verkehre sind bisher nach § 2 Abs. 6 in Verbindung mit § 49 PBefG (Mietwagen) genehmigt.

1.1.5 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) regelt und organisiert den ÖPNV auf Schiene und Straße im Land Niedersachsen. Dazu gehören z. B. die Aufgabenträgerschaft, die Anforderungen an einen Nahverkehrsplan, die Weitergabe von Regionalisierungsmitteln an die Aufgabenträger

zur Mitfinanzierung des ÖPNV sowie eine Berichtspflicht über die Verwendung der Mittel an die LNVG.

1.1.5.1 Inhalt des Nahverkehrsplans

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

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

Im Absatz 4 ist die Beteiligung festgelegt: „Der Nahverkehrsplan ist unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer aufzustellen. Soweit kreisangehörige Gemeinden oder Verbandsmitglieder gemäß § 4 Abs. 2 Aufgabenträger sind, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich. Benachbarte Aufgabenträger, kreisangehörige Gemeinden und Samtgemeinden, die Verbandsmitglieder, die Straßenbaulastträger, die Verbände, die die Interessen der Fahrgäste vertreten, sowie die Niedersächsische Landesnahverkehrsgesellschaft mbH sind zu beteiligen. Wollen Beteiligte eine Stellungnahme abgeben, so haben sie dies innerhalb von zwei Monaten zu tun.“

1.1.5.2 Finanzmittel aus dem Regionalisierungsgesetz (RegG) für Aufgabenträger

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

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

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

Quelle: eigene Berechnungen nach §5 RegG

Tabelle 1.1-1: Regionalisierungsmittel bis 2027, bundesweit

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

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

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

Quellen: eigene Berechnungen nach §5 RegG

Tabelle 1.1-2: Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2027

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

1.1.5.3 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)

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

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

Nach § 7 Abs. 4 erhalten die Aufgabenträger gemäß § 4 (1) NNVG 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 (um etwa 1,9 % pro Jahr).

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

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

Nach Abs. 8 gewährt das Land - nach Maßgabe von Richtlinien des Fachministeriums - auf Grundlage der Nahverkehrspläne Zuwendungen, aus den Finanzmitteln, die das Land nach dem RegG erhält. Damit werden insbesondere Investitionen gefördert.

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

§ 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 (u.a. auch dem Landkreis Cuxhaven) 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-Ziele nach dem NNVG verwendet werden.

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

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

1.1.5.4 Berichtspflicht

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

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

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

Das zum 01.05.2002 rechtskräftig gewordene Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (damaliger Titel) sieht in § 8 Abs. 5 vor, „sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten.“

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.1.8 Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)

Nach § 2 Abs. 1 des Niedersächsischen Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG) ist eine Strategische Umweltprüfung bei Plänen und Programmen durchzuführen, die in der Anlage 2 Nr. 2 aufgeführt sind. Das Landesgesetz verweist an dieser Stelle auf Anlage 1 Nr. 14.10 oder 14.11 des (Bundes-) Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG).

Dabei handelt es sich um folgende Projekte:

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

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

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

Das Niedersächsische Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Minderung der Folgen des Klimawandels formuliert in § 3 Abs. 1 als oberstes Ziel die schrittweise Minderung der Gesamtemissionen bis zum Jahr 2035 um mindestens 90 Prozent gegenüber dem Vergleichsjahr 1990 und darüber hinaus die Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2040. In § 4a 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, sofern damit keine negativen Auswirkungen auf den Umfang und die Qualität des Bedienungsangebotes verbunden sind.

1.2 Organisation des ÖPNV im Landkreis Cuxhaven

1.2.1 Aufgabenträger in Nord-Ost-Niedersachsen

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

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

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

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

1.2.2 Verkehrsunternehmen in Nord-Ost-Niedersachsen und im Landkreis Cuxhaven

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

Die Erbringung der Linienverkehrsleistungen im Landkreis Cuxhaven erfolgt derzeit überwiegend durch die *KVG Stade GmbH & Co KG*, teils auch mit Unterstützung von lokalen Subunternehmen. Ein Teilnetz ist derzeit auf die mittelständische *ARGE TN5* konzessioniert. Im Großraum Bremerhaven erstreckt sich auch das Bediengebiet der *Bremerhavener Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft (BVV)* bis in den Landkreis Cuxhaven hinein.

Der Betrieb des Stadtverkehrs Cuxhaven obliegt derzeit der *Kraftverkehr GmbH -KVG-*, einem Schwesterunternehmen der *KVG Stade GmbH & Co KG*.

1.2.3 Aufgabenträger im Raum Bremen/Niedersachsen

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

- Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV, zuständige Behörde gemäß EU-Verordnung 1370/2007
- Aufstellung des Nahverkehrsplanes
- Entscheidung über vorgeschlagene VBN-Tarife
- Leistung von Abgeltungszahlungen für die Anwendung des VBN-Tarifes
- Planung, Koordination und Umsetzung von Nahverkehrskonzepten für die Mitglieder
- Entwicklung von Qualitätsstandards

Organe des ZVBN sind die Verbandsversammlung, der Verbandsvorsitzende und dessen Stellvertreter. Der Geschäftsführer leitet die Geschäftsstelle. In der Verbandsversammlung ist jeder Landkreis bzw. jede Stadt mit zwei Mitgliedern vertreten.

Die mit dem ZVBN assoziierten Kommunen des Landkreises Cuxhaven sind zusammen durch ein Mitglied vertreten. Die Aufgabenträgerschaft liegt auch für die assoziierten Gemeinden nach wie vor beim Landkreis Cuxhaven.

1.2.4 Verkehrsunternehmen im Raum Bremen/Niedersachsen

Die gegenwärtig über 30 Verkehrsunternehmen (VU) haben sich zum 01.01.1997 zur Verkehrsverbund Bremen/ Niedersachsen GmbH (VBN) zusammengeschlossen (vorher Verkehrsgemeinschaft Bremen/ Niedersachsen). Im Auftrag der VU und in Zusammenarbeit mit den VU werden von der VBN-GmbH insbesondere folgende Aufgaben geleistet:

- Verbund-Marketing, die Öffentlichkeits- und Pressearbeit sowie die Fahrgastinformation
- Erarbeitung eines Vorschlages über Höhe und Struktur des VBN-Tarifes
- Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen
- Rahmenvorgaben für ein verbundeinheitliches Vertriebssystem
- Zahlung von Abgeltungsleistungen für Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste
- Unterstützung bei der Koordination und Optimierung des Verkehrsangebotes
- Erarbeitung einer kundenfreundlichen, verständlichen Tarifstruktur
- Verkehrserhebungen und Marktforschungen
- Qualitätsmanagement
- Beschwerdemanagement
- Serviceauskunft

Das Zusammenwirken von Zweckverband (ZVBN) und VBN GmbH sowie die jeweiligen Rechte und Pflichten sind vertraglich vereinbart.

1.3 Finanzierung des ÖPNV

Zur Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV stehen folgende Quellen zur Verfügung:

- Fahrgeldeinnahmen aus Beförderungsentgelten
- Zahlungen des Landes an die Aufgabenträger nach §§ 7, 7a, 7b und 7e NNVG
- Zahlungen des Landes nach § 228, 231 SGB IX als Ausgleichsanspruch des Unternehmers für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten im Personenverkehr
- Zuschussleistungen von kommunalen Gebietskörperschaften
- Haushaltsmittel des Landkreises Cuxhaven und der kreisangehörigen Kommunen

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

1.3.1 Finanzmittel nach den Förderrichtlinien des ZVBN

Die Förderrichtlinien des ZVBN sind zunächst an bestimmte Zuwendungsvoraussetzungen gekoppelt. Voraussetzung für eine Förderung ist die Beachtung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG), des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG), des Nahverkehrsplans des ZVBN in seiner gültigen Fassung, der von der Verbandsversammlung des ZVBN und der Gesellschafterversammlung der VBN GmbH beschlossenen Qualitätskonzepte in der jeweils gültigen Fassung, der Belange von mobilitätseingeschränkten Personen sowie der Regelungen im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG).

Eine weitere Voraussetzung ist die Sicherstellung des durch den Antragsteller zu tragenden Eigenanteils. Auch Maßnahmen, für die Zuwendungen Dritter beantragt wurden, können eine Förderung durch den ZVBN nach diesen Förderrichtlinien erhalten. Es können nach den Förderrichtlinien auch Maßnahmen finanziert werden, für die Zuwendungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), dem NNVG, dem BremÖPNVG oder aus Mitteln des Aufbaufonds der Regionalen Arbeitsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen (RAG) oder anderer Institutionen (z.B. EU-Projekte oder Sponsoring durch Dritte) beantragt wurden.

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

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

- Förderung von Leistungsverbesserungen
- Förderung von Haltestellenmaßnahmen
- Förderung von Maßnahmen der Fahrgastinformation
- Förderung von Maßnahmen im Bereich der Marktforschung und Nachfraganalyse
- Förderung von sonstigen Maßnahmen

Die aktuellen Förderbedingungen finden sich unter <http://www.zvbn.de/bibliothek>

1.3.2 Finanzmittel für ÖPNV im Landkreis Cuxhaven

Einnahmen

Für die Finanzierung im Bereich des ÖPNV stehen dem Landkreis im Zeitraum von 2021 bis 2028 voraussichtlich folgende Finanzmittel zur Verfügung:

Jahr	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
NNVG § 7 (4) [€]	269.200	268.200	268.200	267.600	266.800	265.900	264.800	264.800
NNVG § 7 (5) [€]	1.047.850	1.310.788	1.232.566	1.144.700	1.180.300	1.217.100	1.254.900	1.293.900
NNVG § 7a [€]	2.784.805	2.784.805	2.784.805	2.784.805	2.784.805	2.784.805	2.784.805	2.784.805
NNVG § 7b [€]	655.448	655.448	655.448	655.448	655.448	655.448	655.448	655.448
NNVG § 7e [€]	0	0	0	0	0	0	0	0
Gesamt [€]	4.757.303	5.019.241	4.941.019	4.852.553	4.887.353	4.923.253	4.959.953	4.996.653

Quelle: Einwohner 2022-2028 aus Vorausberechnung der Bevölkerung (LSN),
eigene Berechnungen für Mittel § 7 (4) und (5), reale Werte werden abweichen

Tabelle 1.3-1: Voraussichtliche Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis 2021 – 2028

Die Einnahmen aus Landesmitteln für den ÖPNV werden sich bei gleichbleibenden gesetzlichen Rahmenbedingungen um ca. 0,7 Prozent jährlich auf fast 5 Mio. € im Jahr 2029 steigern.

Ausgaben

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

- **Finanzierung von Verbundtarifen**
Ausgleichszahlungen an die Verkehrsunternehmen für die durch die Anerkennung des VBN- und hvv-Tarifs entstandenen Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste.
- **Betriebskostenzuschüsse an benachbarte Aufgabenträger**
Der Landkreis kompensiert der Stadtgemeinde Bremerhaven die Hälfte des auf seinem Gebiet entstehenden Betriebskostendefizits der BVV. Dem Landkreis Osterholz-Scharmbeck werden die ihm entstehenden Mehrkosten für das erweiterte Fahrtenangebot der Linie 660 (ab dem 22.04.2025) erstattet.
- **Betriebskostenzuschüsse Anruf-Sammel-Taxi und Bürgerbus**
Der Landkreis erstattet auf Antrag bis zu 75% der entstehenden Betriebskosten.
- **Mittelweiterleitung an die Stadt Cuxhaven**
Der Stadt Cuxhaven ist im Jahr 1998 nach § 4 Abs. 2 (damals Abs. 3) NNVG auf Antrag die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV übertragen worden. Als nicht originärer ÖPNV-Aufgabenträger stehen der Stadt Cuxhaven keine Finanzmittel nach §7 (4) und (5) zu. Der Landkreis reicht derzeit – obwohl er rechtlich dazu nicht verpflichtet ist – die Regionalisierungsmittel nach § 7 (5) NNVG anteilig nach Bevölkerungszahl und Fläche an die Stadt Cuxhaven weiter. Mittel nach § 7a (2) und § 7b (1) NNVG werden dem NNVG entsprechend in angemessener Höhe an die Stadt Cuxhaven weitergereicht. Die Stadt wird damit in die Lage versetzt, den ÖPNV im Stadtgebiet nach eigenen Vorstellungen gestalten zu können.
- **Verbesserungen der Angebotsqualität im ÖPNV nach Maßgabe des NVP**
- **Fahrgast-Information und Marketing**
Finanzierung Marketingmaßnahmen (z.B. Drucksachen), Cuxland Infoline
- **VNO**
Umlageanteile für Personal- und Sachkosten
- **ZVBN**
Der Landkreis gewährt den im ZVBN assoziierten Gebietskörperschaften (Stadt Geestland sowie die Gemeinden Beverstedt, Hagen, Loxstedt, Schiffdorf und Wurster Nordseeküste) die vollständige Übernahme der jährlich anfallenden ZVBN-Finanzierungsbeiträge.

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

Mio. EUR	2022 Ist	2023 Ansatz	2024 Ansatz	2025 Plan	2026 Plan	2027 Plan
Schülerbeförderung	9.303.738	9.901.200	7.051.100	7.501.100	8.001.100	8.501.100
ÖPNV	6.169.921	5.550.800	8.195.000	8.195.000	8.195.000	8.195.000

Quelle: Landkreis Cuxhaven

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

1.4 Mobilitätswende

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

1.4.1 Entwicklungstendenzen

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

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

Die Mobilitätsentwicklungen im ländlichen Raum werden derzeit maßgeblich durch die Bevölkerungsstrukturen bestimmt. Der Anstieg des 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 ÖPNV aus. Erschwerend kommt oftmals die subjektive Einschätzung des Fahrgastes über eine vermeintlich unzulängliche Servicequalität hinzu, welche sich durch unübersichtliche Tarifstrukturen sowie ein als unflexibel empfundenes Verkehrsangebot bemerkbar macht.

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

1.4.2 Treibhausgasneutrale Mobilität

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

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

Treibhausgasneutralität eintreten. Eine erste Annäherung an diese 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 treibhausgasneutrale Energieträger, im ÖPNV an Bedeutung.

1.4.3 Anzustrebende ÖPNV-Angebotsplanung

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

1.4.4 Ergänzende Mobilitätsangebote

Um die Mobilitätswende herbeizuführen, bedarf es einer systematischen Verknüpfung weiterer Verkehrsmittel (z.B. Mitfahrssysteme, Carsharing, Fahrradverleihsysteme), die das ÖPNV-Angebot gerade im ländlichen Raum ergänzen. Solche Angebote werden meist als öffentliche Verkehre wahrgenommen, unterliegen jedoch oft nicht dem PBefG. Auch muss die „letzte Meile“ eine bedeutsame Rolle bei der ÖPNV-Angebotsplanung spielen. Insgesamt wird dem Fahrgast hierdurch ermöglicht, flexibel und seinen Bedürfnissen 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.

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 (und Fähren) im Landkreis - Einheitlicher Linienweg 	<p><u>Mo – Fr:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedienungszeitraum: - min. 05:00 – 22:00 Uhr - Permanentfahrten - Takt: 1-Std.-Takt zwischen 05:00 – 19:00 Uhr - In der HVZ auf Achsen mit hoher Fahrgastnachfrage: 30-Min.-Takt <p><u>Sa:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedienungszeitraum: - min. 07:00 – 22:00 Uhr - Permanentfahrten - Takt: 1-Std.-Takt zwischen 09:00 – 18:00 Uhr <p><u>So:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedienungszeitraum: - min. 09:00 – 19:00 Uhr - Permanentfahrten - Takt: 2-Std.-Takt <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 (und Fähren) im Landkreis - Berücksichtigung der schulbezogenen Verkehrsbedürfnisse - Einheitlicher Linienweg 	<p><u>Mo – Fr:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - min. 6 Fahrtenpaare <p><u>Sa & So:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - min. 4 Fahrtenpaare <p>Überwiegend Permanentfahrten, Ergänzung durch Bedarfsverkehre</p>
Nebenlinie	<ul style="list-style-type: none"> - Angebotsausweitung für weitere, zielgruppenspezifische Verkehrsbedürfnisse - Abhängig vom Fahrgastpotential / der Fahrgastnachfrage 	Bedarfsgerechte Bedienung
Ergänzungslinie	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehre sind für das Gesamtangebot bzw. die Grundversorgung nicht zwingend erforderlich 	Bedarfsgerechte Bedienung
Stadt-/ Ortsbuslinie	<ul style="list-style-type: none"> - Einheitlicher Linienweg - Hohe Haltestellendichte 	Bedienungsstandards: siehe primäre Hauptlinie

Quelle: Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen 2022

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

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

Fahrgastinformation
Sicherstellung der Zugänglichkeit von sämtlichen Informationen zum Verkehrsangebot (Fahrplan und Tarif) <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, Zuverlässigkeit)
Ersatzverkehre (für den Notfall) und ein Störungsmanagement sind vorhanden
Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwagen etc. ist in den Fahrzeugen sicherzustellen
Klima- und Umweltschutz
Verwendung treibhausgasneutraler Energieträger
Lärminderung
Ergänzende Merkmale
Komfort (Ausstattung Haltestellen und Fahrzeuge)
Ausstattung der Fahrzeuge mit WLAN und/oder USB-Ladebuchsen
Sauberkeit (Haltestellen und Fahrzeuge)
Sicherheit
Zuverlässigkeit (von Verkehrsmitteln ebenso wie bei Anschlussverbindungen)
Vollständige Barrierefreiheit
Niederflurfahrzeuge / barrierefrei ausgebaute Haltestellen und Zuwegungen / barrierefreie Fahrgastinformation, Service und Vertrieb

Quelle: Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen 2022

Tabelle 1.4-2: Weitere Qualitätsmerkmale für das Verkehrsangebot

1.5 Umsetzung von Maßnahmen des NVP 2019 – 2023

Nachdem die seit dem 01.01.2017 zur Verfügung stehenden Finanzmittel aus § 7b NNVG bereits größtenteils zur Umsetzung von wichtigen und zentralen Maßnahmen des Nahverkehrsplanes 2019 – 2023 vorgesehen wurden, konnten weitere Verbesserungen einerseits durch nennenswerte Eigenmittel des Landkreises und andererseits weitgehend kostenneutral durch die Umschichtung vorhandener Betriebsleistungen umgesetzt werden. Bedingt durch die Unsicherheiten bezogen auf Finanzierung und Nutzung während der Corona-Pandemie wurden ab dem Jahr 2020 zunächst keine größeren Maßnahmen umgesetzt.

Maßnahme NVP 2019-2023	Beschreibung der Umsetzung
Beteiligung an Investitionen mit Landesförderung	Der Landkreis Cuxhaven hat während der Laufzeit des letzten NVP zahlreiche Projekte mit 50% der nicht durch anderweitige Zuschüsse gedeckten Kosten unterstützt.
Förderung der Stadt Cuxhaven	Der Landkreis Cuxhaven hat Landesmittel in zugesagter Höhe an die Stadt Cuxhaven weitergeleitet.
Finanzierungsbeiträge ZVBN	Die Übernahme der kommunalen Finanzierungsbeiträge wurde gewährt.
Überführung der Schülerverkehre nach Hambergen in Linienverkehre nach §42 PBefG ab 2024	Vom 17.08.2023 bis zum 02.07.2025 waren die betroffenen Linien für Dritte geöffnet und in den VBN-Tarif integriert. Die Liniennummern lauteten 561, 562, 563. Seit Beginn des Schuljahres 2025/2026 verkehren die Linien nicht mehr.
Verbesserung des Bedienungsangebotes durch bedarfsorientierte Verkehre	Es wurden verschiedene Gebietsgrenzen überschreitende AST-Verbindungen neu etabliert, darunter u.a. <ul style="list-style-type: none"> • Bad Bederkesa – Dorum • Bad Bederkesa – Lamstedt – Hechthausen • Cadenberge – Hemmoor
Verbesserung des Bedienungsangebotes durch Bürgerbusse	Der Bürgerbus Lamstedt – Hechthausen/Hemmoor wurde erfolgreich in Betrieb genommen und ergänzt seither erfolgreich das Mobilitätsangebot. Seit dem 01.08.2024 verkehrt der Bürgerbus nur noch in der Samtgemeinde Hemmoor.
Einführung einer zentralen Disposition von AST-Verkehren	Seit dem Oktober 2022 werden alle AST-Verkehre elektronisch mit Hilfe der Software AnSaT disponiert.

Tabelle 1.5-1: Umsetzung von Maßnahmen des NVP 2019 – 2023

2. Bestandsdarstellung

2.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

2.1.1 Zentralörtliche Gliederung

Im Landkreis Cuxhaven übernehmen die Städte Cuxhaven und Hemmoor mittelzentrale Funktionen. Für einige, an der Landkreisgrenze gelegene Gemeinden übernehmen darüber hinaus die in angrenzenden Landkreisen gelegenen Mittelzentren Stade, Osterholz-Scharmbeck und Bremervörde aufgrund ihrer Nähe zu diesen Orten ebenfalls mittelzentrale Funktionen. Grundzentren im Landkreis Cuxhaven sind Bad Bederkesa, Beverstedt, Cadenberge, Dorum, Hagen im Bremischen, Ihlienworth, Lamstedt, Langen, Loxstedt, Nordholz, Otterndorf und Schiffdorf. Langen und Otterndorf übernehmen hierbei zusätzlich noch mittelzentrale Teilfunktionen für einige Daseinsvorsorgebereiche.

Als Oberzentrum hat auch Bremerhaven für den Landkreis Cuxhaven eine herausragende Stellung.

2.1.2 Bevölkerungsentwicklung

Zum 30.06.2024 verzeichnete der Landkreis Cuxhaven 201.541 Einwohnerinnen und Einwohner. Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte lag bei 98 Einwohner/km². Der Vergleichswert für das Land Niedersachsen lag bei 167,8 Einwohnerinnen/km². Nähere Angaben zu den Einwohnerzahlen und deren Entwicklung sowie zur Bevölkerungsdichte der einzelnen Gebietskörperschaften sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

	Einwohnerzahlen am 30.06.				Einw./ km ²	Bevölkerungsentwicklung 2021-2024	
	2021	2022	2023	2024	2024	absolut	prozentual
Landkreis Cuxhaven	199.408	201.045	201.636	201.541	97,9	2.133	1,07%
Cuxhaven, Stadt	48.366	48.636	48.614	48.628	300,3	262	0,54%
Beverstedt	13.641	13.725	13.749	13.713	69,2	72	0,53%
Börde Lamstedt, SG	6.064	6.104	6.101	6.005	33,8	-59	-0,97%
Geestland, Stadt	31.141	31.491	31.617	31.597	88,6	456	1,46%
Hagen i. B.	11.110	11.221	11.250	11.202	56,7	92	0,83%
Hemmoor, SG	14.033	14.132	14.242	14.256	115,2	223	1,59%
Land Hadeln, SG	26.915	26.937	26.993	26.996	66,4	81	0,30%
Loxstedt	16.414	16.595	16.647	16.579	117,0	165	1,01%
Schiffdorf	14.615	14.849	14.970	15.041	132,4	426	2,91%
Wurster Nordseeküste	17.109	17.355	17.453	17.434	95,9	325	1,90%

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 2025, eigene Berechnungen, basierend auf dem Zensus 2011

Tabelle 2.1-1: Einwohnerzahlen, Bevölkerungsdichte und -entwicklung im Landkreis Cuxhaven

2.2 Berufspendelnde

Grundlage für die Pendelndenbeziehungen sind die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Stand 31.06.2021). Es wird nicht zwischen Voll- und Teilzeitbeschäftigten unterschieden. Zu den Pendelnden hinzuzurechnen ist eine unbekannte Anzahl weiterer Berufstätiger wie Beamtinnen und Beamten oder Selbstständige. Dargestellt werden Relationen mit mindestens 500 gerichteten Pendelndenbewegungen.

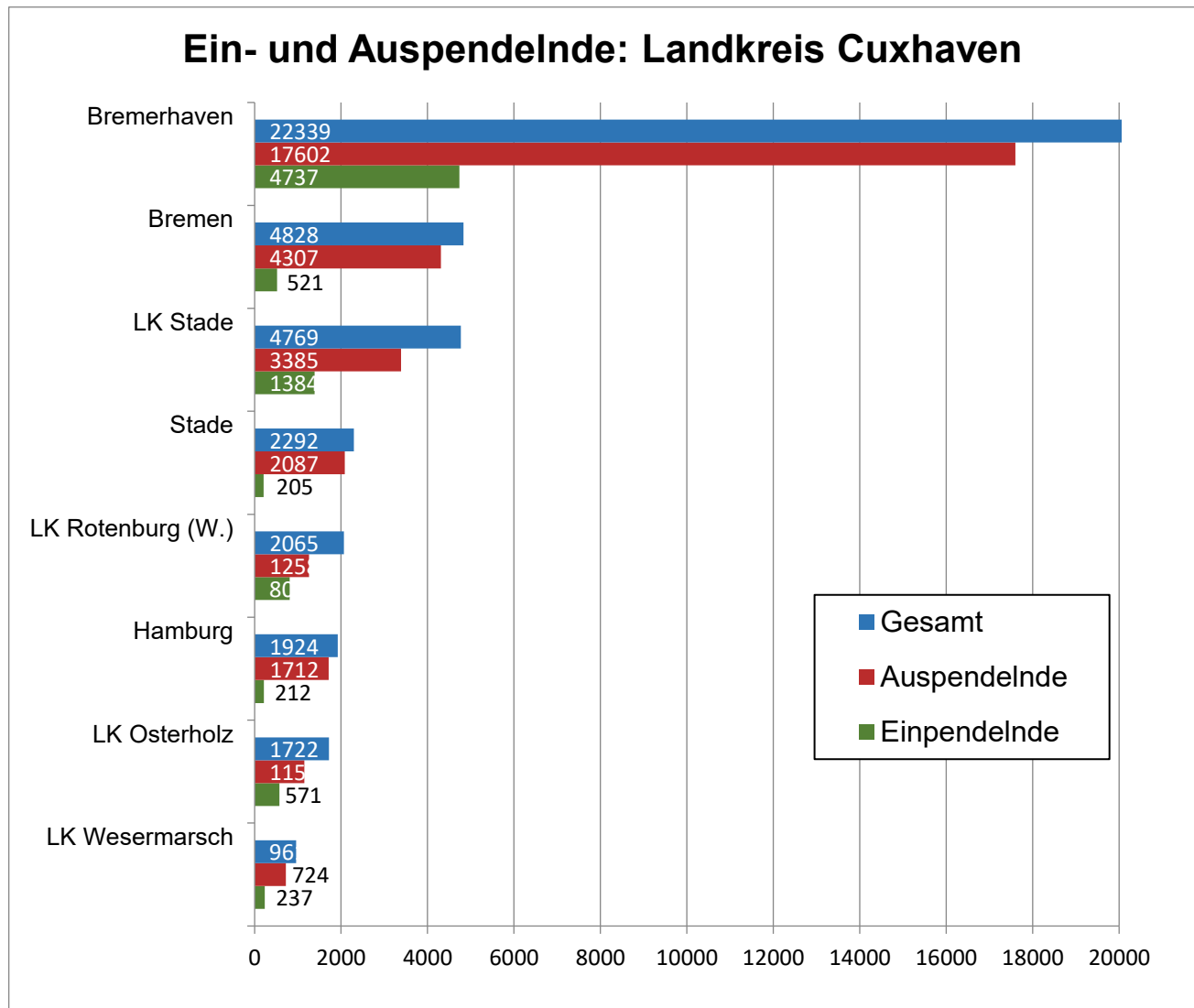


Abb. 2.2-1: Pendelndenbeziehungen LK Cuxhaven – Regionen außerhalb

Wie zu erwarten war, dominiert Bremerhaven die Statistik mit über 22.339 Pendelndenbewegungen. Von den 17.602 Auspendelnden aus dem Landkreis heraus leben die meisten in Geestland (5.097), Schiffdorf (3.307) und Loxstedt (2.893). Dem stehen lediglich 4.737 Einpindelnde gegenüber. Der Überhang der Auspendelnden gegenüber Einpindelnden setzt sich, auf geringem Niveau, auch auf den weiteren betrachteten Relationen fort. Lediglich zwischen den Städten Bremerhaven und Cuxhaven (vgl. Abb. 2.2-2) ist das Verhältnis nahezu ausgeglichen.

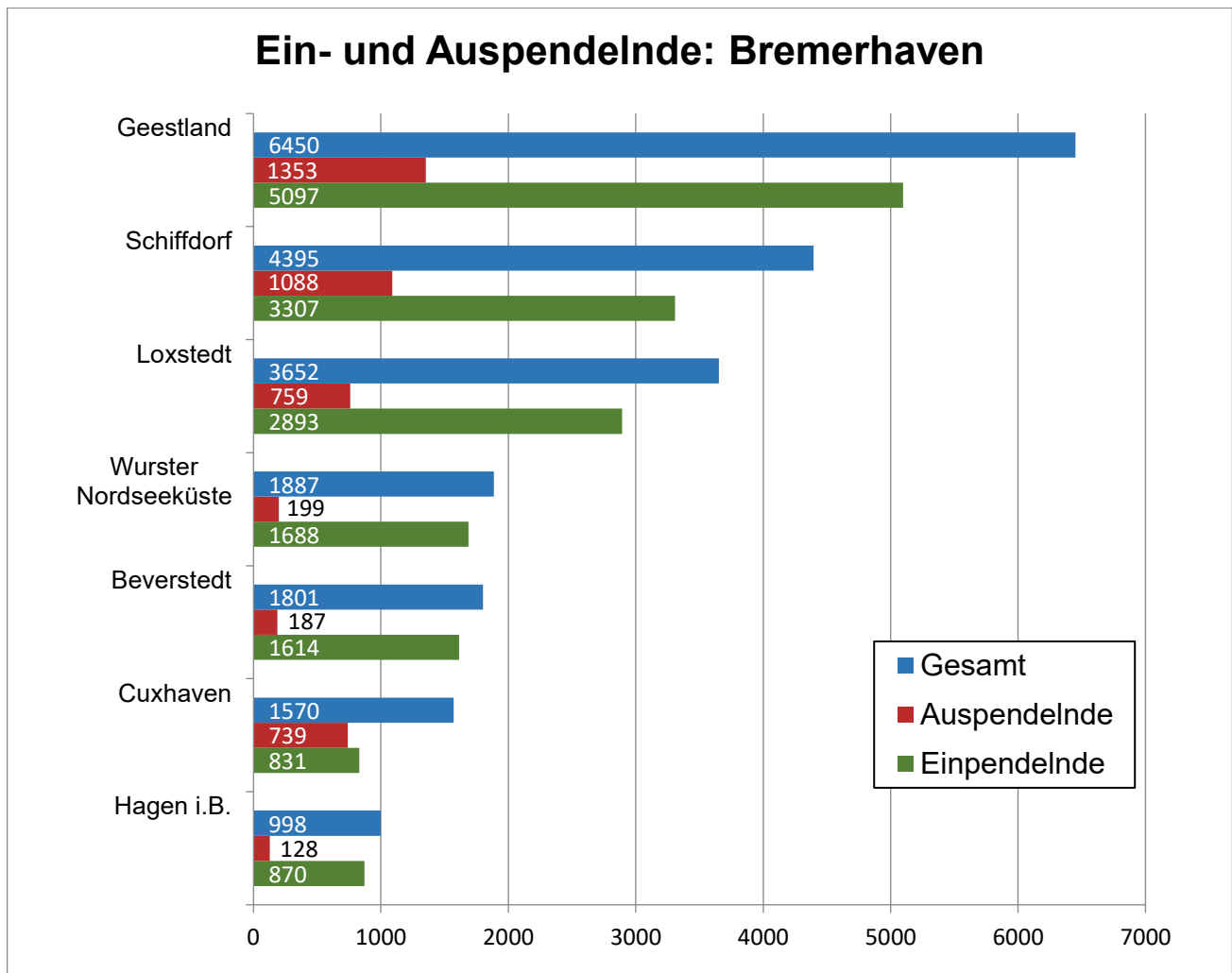


Abb. 2.2-2: Pendelndenbeziehungen Stadt Bremerhaven

Die meisten Pendelndenbewegungen zwischen Bremerhaven und dem Landkreis Cuxhaven haben ihre Quelle oder ihr Ziel in den beiden, städtebaulich bereits nahezu mit Bremerhaven verwachsenen, Kommunen Geestland und Schiffdorf. Ein fast ausgeglichenes Verhältnis von Ein- und Auspendelnden kann zwischen Bremerhaven und Cuxhaven festgestellt werden.

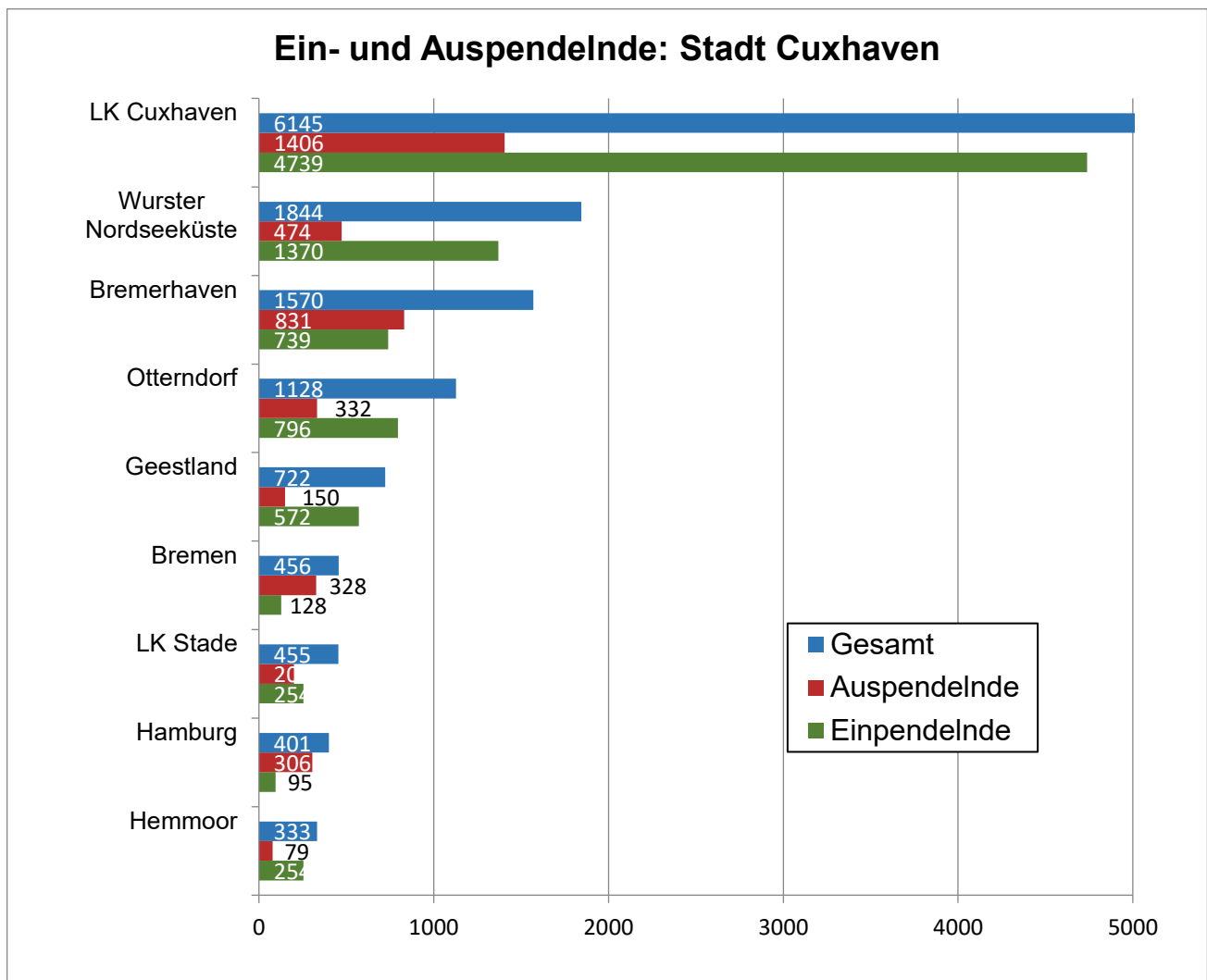


Abb. 2.2-3: Pendelndenbeziehungen Stadt Cuxhaven

Bei den drei Städten im Landkreis Cuxhaven zeigt sich, dass auch innerhalb des Landkreises erhebliche Pendelndenbewegungen bestehen. Vor allem die Stadt Cuxhaven zieht viele Beschäftigte aus der ganzen Region an.

Bezogen auf die Stadt Geestland zeigt sich der stärkste Strom von Berufspendelnden erwartungsgemäß in Richtung Bremerhaven mit einem sehr starken Auspendelnden-Überhang. Bei den weiteren Zielen innerhalb des Landkreises zeigt sich ein ausgesprochen ausgeglichenes Verhältnis.

Die Stadt Hemmoor ist demgegenüber stark mit der Region verwoben, bewegen sich doch die meisten Ein- und Auspendelnden innerhalb des Landkreises. Danach folgen Ziele im nahen Landkreis Stade, dominiert von der Hansestadt Stade selbst. Mit zunehmender Entfernung nimmt der relative Anteil an Auspendelnden dabei stetig zu.

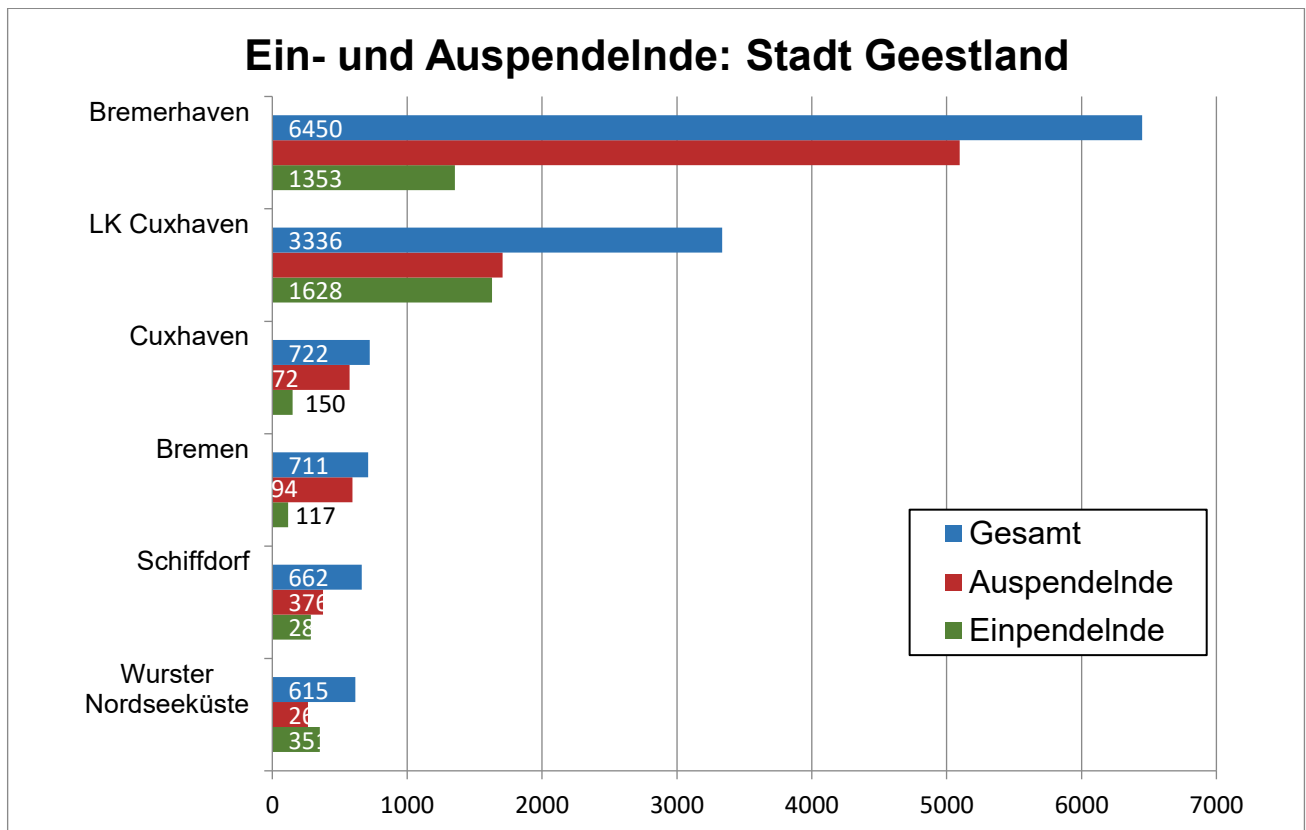


Abb. 2.2-4: Pendelndenbeziehungen Stadt Geestland

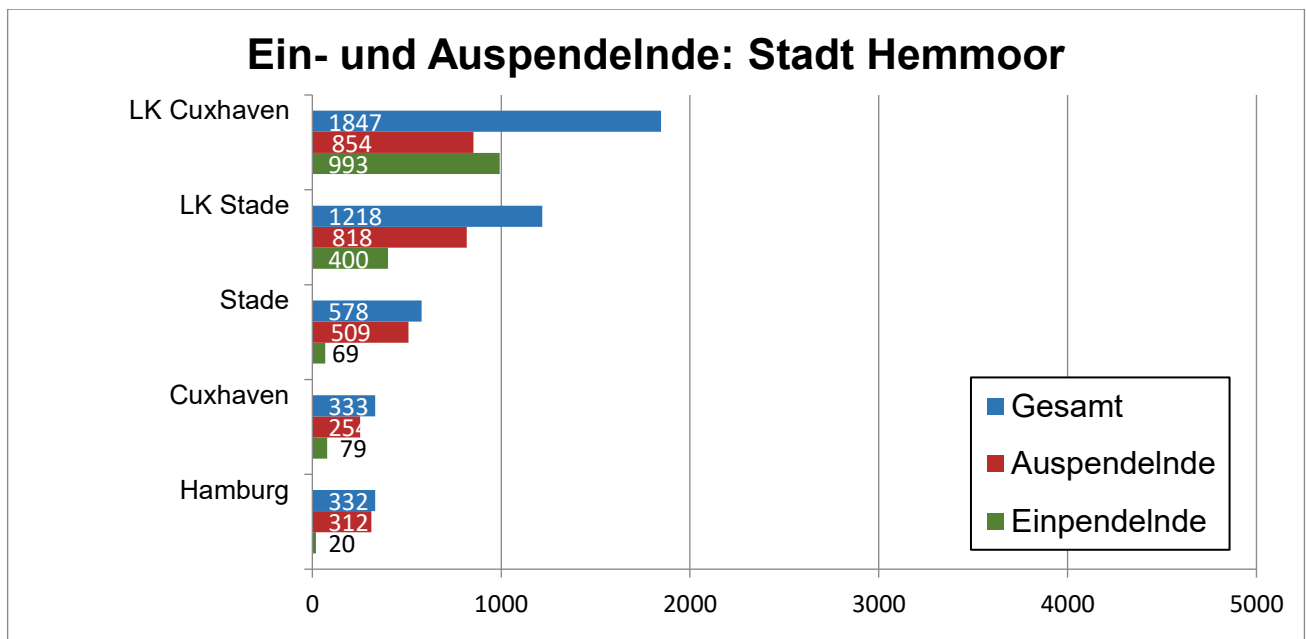


Abb. 2.2-5: Pendelndenbeziehungen Stadt Hemmoor

2.3 Schüler und Schulen

2.3.1 Schülerbeförderung

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

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

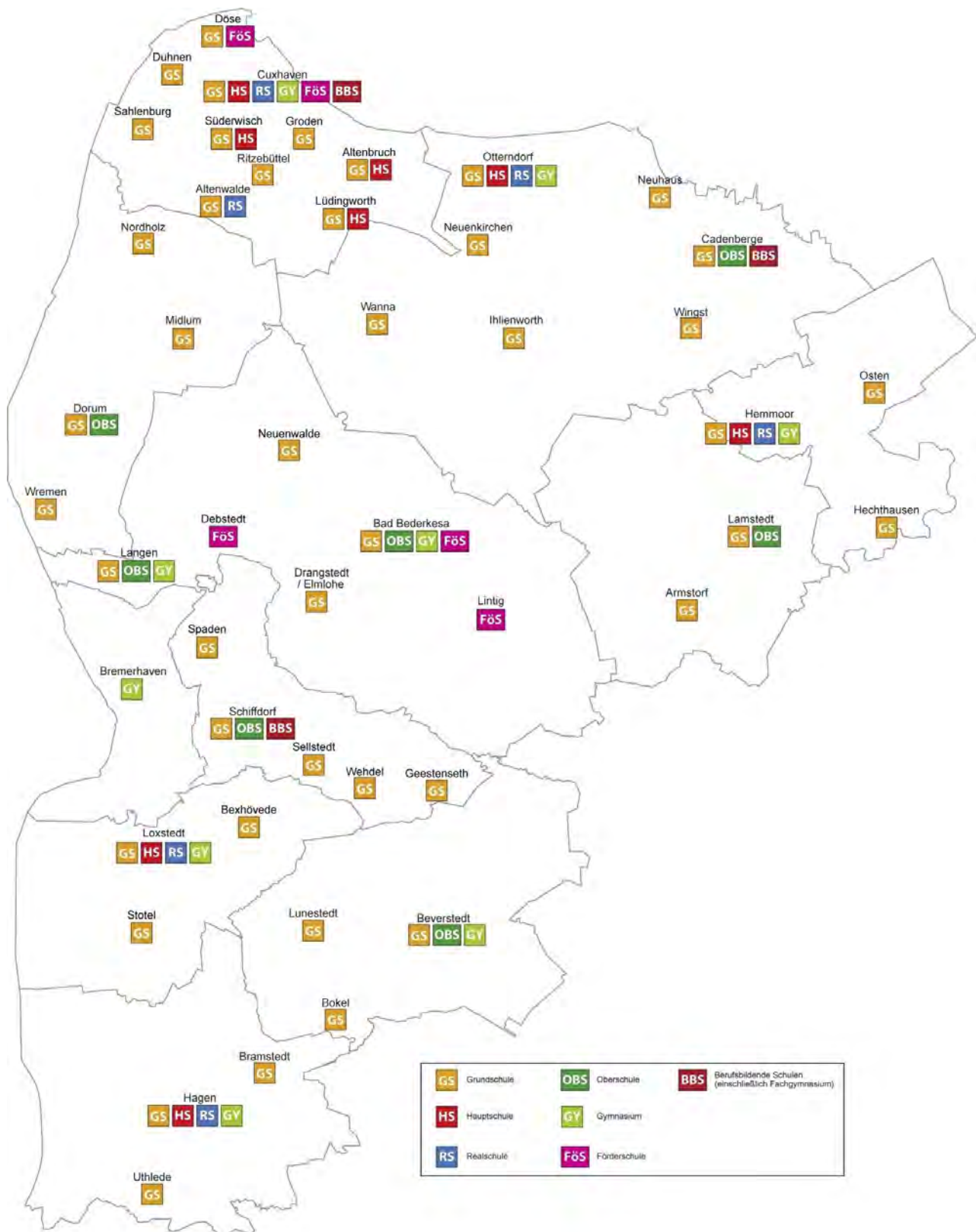
Die Schülerbeförderung gehört zum eigenen Wirkungskreis der Landkreise. Die finanzielle Verantwortung und Ausgestaltung liegen somit beim Landkreis Cuxhaven. Die Mindestentfernung hinsichtlich des Anspruchs auf Beförderung zur Schule bzw. auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg,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

Im Schuljahr 2023/2024 wurden 9.271 anspruchsberechtigte Schülerinnen und Schüler im Rahmen der Schülerbeförderung befördert. Darüber hinaus nutzt eine nicht bekannte Zahl von Schülerinnen und Schülern, für die keine Beförderungspflicht besteht, den ÖPNV auf eigene Kosten.

2.3.2 Schulstandorte und Schülerzahlen

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

Bezüglich der Schulstandorte ist festzustellen, dass der Landkreis ein flächendeckendes Angebot von Schulen aufweist. Alle Gemeinden, Samtgemeinden und die Hansestädte verfügen über eine oder mehrere Grundschulen sowie eine Oberschule bzw. Haupt-/Realschule. Gymnasiale Standorte sind Bad Bederkesa, Beverstedt, Cuxhaven, Hagen, Hemmoor, Langen, Loxstedt und Otterndorf. Darüber hinaus besuchen Schülerinnen und Schüler aus dem Landkreis auch die Gymnasien in der Stadt Bremerhaven.



Quelle: VNO

Abb. 2.3-1: Schulstandorte im Landkreis Cuxhaven (Stand 2025)

Schulort	GS	HS	RS	OBS	GYM	BBS	and.	anspruchs-be-rechtigte Fahr-schüler
Beverstedt	60			281			120	461
>Bokel	102							102
>Lunestedt	63							63
Börde Lamstedt	64			216				280
>Armstorf	14							14
>Mittelstenahe	15							15
Cuxhaven, Stadt	1	48	48		457		57	611
>Altenbruch	5	63						68
>Altenwalde	26		326					352
>Duhnen								0
>Döse								0
>Grodén	2							2
>Lüdingworth	4	68						72
>Sahlenburg	5							5
>Süderwisch		18						18
>Ritzebüttel	4							4
Geestland, Stadt								0
>Bad Bederkesa	85			309	386			780
>Debstedt								0
>Drangstedt/Elmlohe	201							201
>Langen	162			166	139			467
>Neuenwalde	139							139
Hagen im Bremischen	86	292					216	594
>Bramstedt	32							32
>Uthlede	100							100
Hemmoor	170	176			289			635
>Hechthausen	47							47
>Osten	22							22
Land Hadeln								0
>Cadenberge	4			335		75		414
>Ihlienworth	73							73
>Neuenkirchen	14							14
>Neuhaus	78							78
>Nordleda	42							42
>Otterndorf	28	163	222		172			585
>Wanna	35							35
>Wingst	128							128
Loxstedt	57	353			198			608
>Bexhövede	45							45
>Stotel	133							133

Quelle: Amt Schulen und Kultur Landkreis Cuxhaven, Stand 04/2024

Tabelle 2.3-1: Übersicht Schulstandorte / Schülerzahlen / Fahrschüler (1)

Schulort	GS	HS	RS	OBS	GYM	BBS	and.	anspruchs-be-rechtigte Fahr-schüler
Schiffdorf	12			326		198		536
>Geestenseth	75							75
>Sellstedt	31							31
>Spaden	32							32
>Wehdel	0							0
Wurster Nordseeküste				537				0
>Dorum	17							554
>Midlum	27							27
>Nordholz	131							131
>Wremen	64							64
Außerhalb								0
>Bremerhaven					581		1	582
Summe	2435	1181	596	2170	2222	273	394	9271

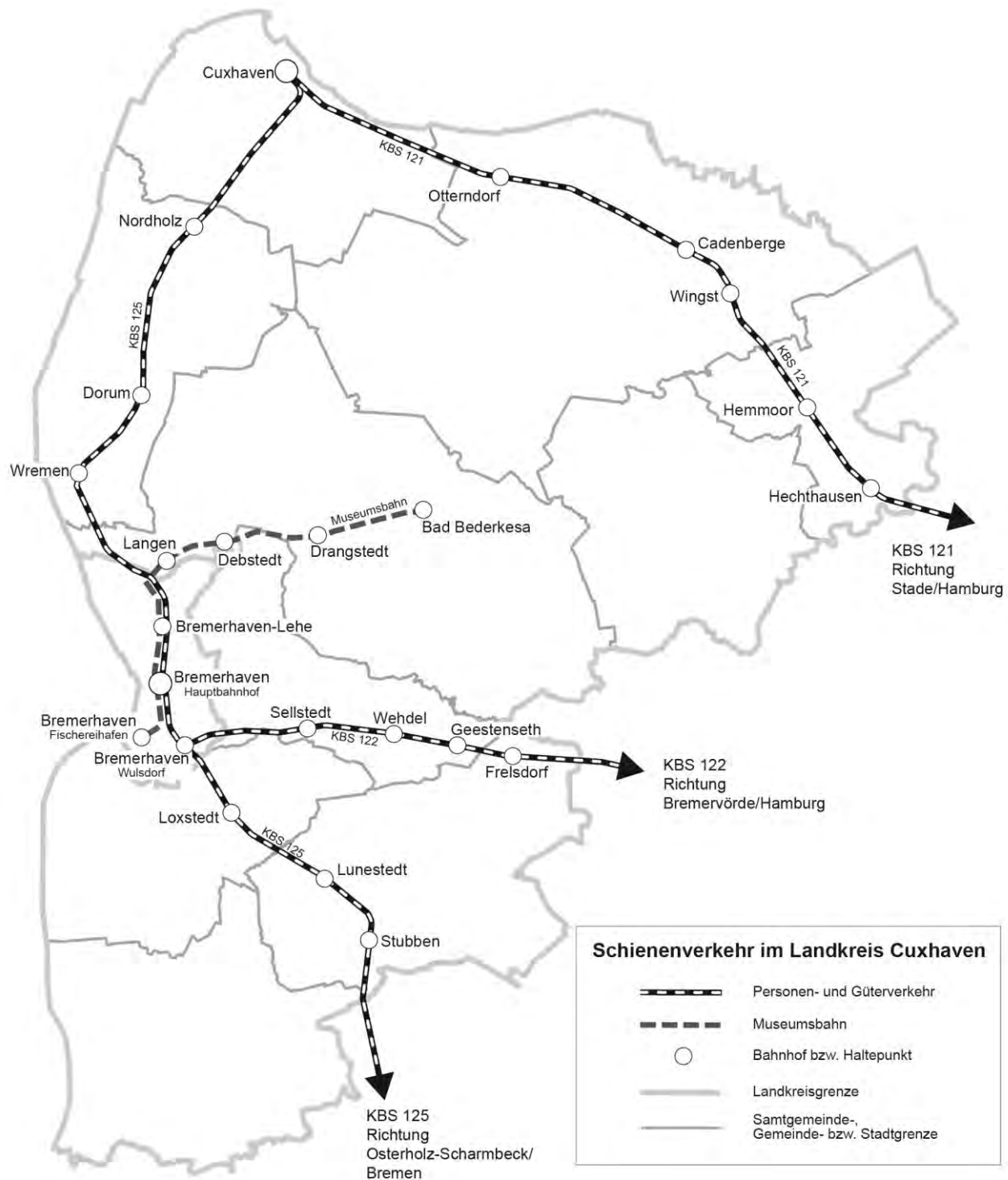
Quelle: Amt Schulen und Kultur Landkreis Cuxhaven, Stand 04/2024

Tabelle 2.3-2: Übersicht Schulstandorte / Schülerzahlen / Fahrschüler (2)

2.4 Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene und Straße

2.4.1 Schienennetz

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



Quelle: VNO

Abb. 2.4-1: Schienennetz im Landkreis Cuxhaven

Die Strecke zwischen Bremen und Bremerhaven-Lehe ist elektrifiziert und wird in vergleichsweise dichtem Takt von der Regio-S-Bahn RS2 sowie dem Regionalexpress RE8/9 befahren. Auf den Regionalexpress-Zügen von Cuxhaven nach Hamburg werden dieselgetriebene Doppelstock-Zugverbände eingesetzt, welche nach Abschluss der bevorstehenden Elektrifizierung bis nach Cuxhaven auch auf Elektrotraktion umgestellt werden sollen. Auf der Bahnstrecke Buxtehude – Bremerhaven – Cuxhaven werden Wasserstoffzüge im vereinzelt Mischbetrieb mit Dieseltriebzügen eingesetzt.

2.4.2 Straßengebundener ÖPNV (Übersicht)

Der straßengebundene ÖPNV im Landkreis wird von verschiedenen Verkehrsunternehmen organisiert, welche zudem oft weitere mittelständische Partner als Subunternehmen beauftragen. Die nachfolgenden Tabellen bieten einen Überblick über die Unternehmensstruktur.

Verkehrsunternehmen	Kürzel	Unternehmenssitz	Betriebssitz
Autobus Stoss GmbH	ABS	Bremervörde	Bremervörde
Bremerhavener Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH	BVV	Bremerhaven	Bremerhaven
Buspunkt GmbH	BPE	Beverstedt	Beverstedt
Kraftverkehr GmbH -KVG-	KVG-L	Lüneburg	Cuxhaven
KVG Stade GmbH & Co KG	KVG-S	Stade	Cuxhaven
Omnibusbetrieb von Ahrentschildt GmbH	OVA	Grasberg	Grasberg, Zeven
Reisedienst von Rahden GmbH & Co KG	RVR	Schwanewede	Schwanewede
Weser-Ems-Bus GmbH	WEB	Hamburg	Bremen
W. Giese Nachf. Omnibusbetrieb GmbH	GIE	Beverstedt	Beverstedt

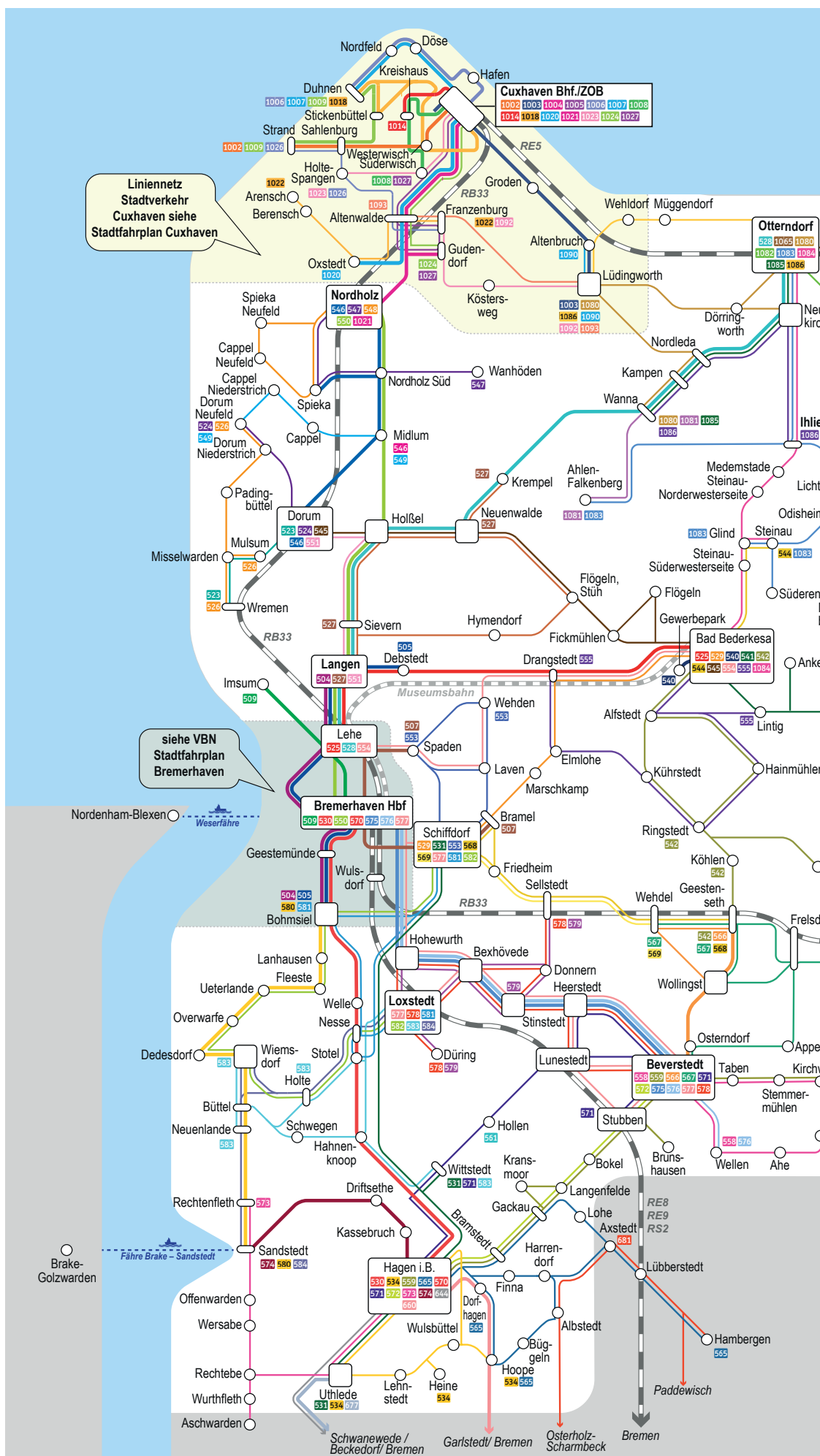
Tabelle 2.4-1: Verkehrsunternehmen im Landkreis Cuxhaven

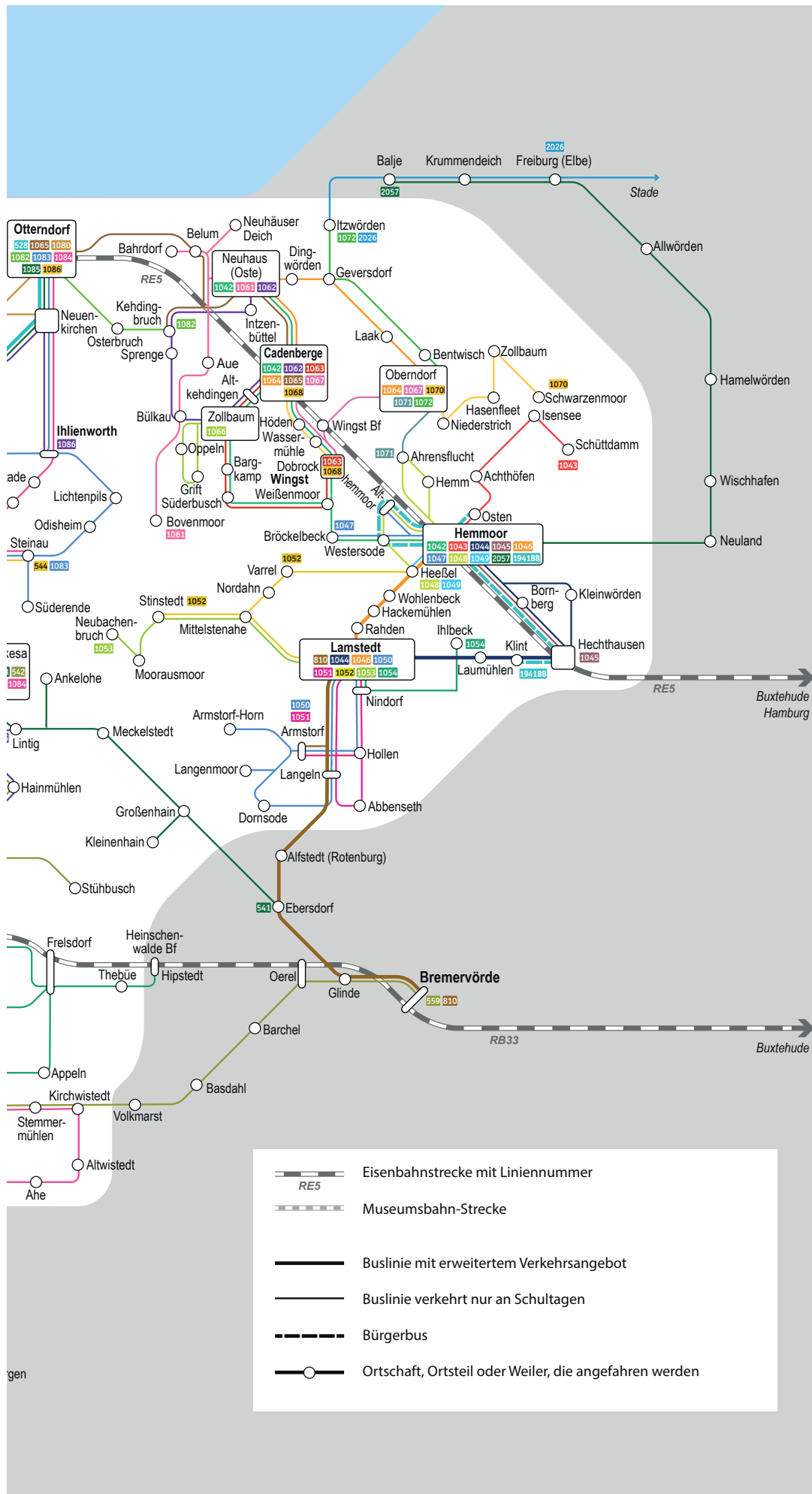
Die Unternehmen Autobus Stoss GmbH, Buspunkt GmbH, Reisedienst von Rahden GmbH & Co KG und W. Giese Nachf. Omnibusbetrieb GmbH bilden gemeinsam die Arbeits- und Bietergemeinschaft (ARGE) im Teilnetz 5 und haben als solche die gemeinschaftliche Genehmigung zum Betrieb des Teilnetzes erhalten.

Gesamtzahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge	eigene	Subunternehmen
Autobus Stoss GmbH	3	3
Bremerhavener Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH	7	0
Buspunkt GmbH	22	0
KVG-Konzern (KVG-S, KVG-L)	50	21
Omnibusbetrieb von Ahrentschildt GmbH	0	1
Reisedienst von Rahden GmbH & Co KG	3	0
Weser-Ems-Bus GmbH	2	0
W. Giese Nachf. Omnibusbetrieb GmbH	36	0
Gesamtzahl	123	25
davon		
⇒ Klein- oder Midibus (einschl. Bürgerbus)	7	3
⇒ Solobus (12m/13m)	80	17
⇒ Großraumbus (15m/18m)	36	5
Durchschnittsalter	11	11

Quelle: Angaben der Verkehrsunternehmen; Stand 2024

Tabelle 2.4-2: Art und Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge





2.4.2.1 Übersicht über den Linienverkehr im Landkreis Cuxhaven

Der Landkreis Cuxhaven wird von einem engmaschigen Busliniennetz durchzogen. Als Folge des fast ausschließlich eigenwirtschaftlich durchgeführten Betriebs beschränkt sich das Angebot in weiten Teilen des Landkreises auf schulbezogenen Linienverkehr. Ganzjährig nutzbare Angebote konzentrieren sich innerhalb der Stadt Cuxhaven sowie im Großraum Bremerhaven. In Anlehnung an Kapitel 1.4 (S. 23) sind die einzelnen Linien in 5 Kategorien eingeteilt, um deren Bedeutung und Entwicklungsperspektiven besser abgrenzen zu können:

H-1 beschreibt die **Primären Hauptlinien**, also die zentralen ÖPNV-Achsen

H-2 beschreibt ergänzend dazu die **Sekundären Hauptlinien** mit geringerer Bedeutung

N klassifiziert **Nebenlinien** ohne definierte Standards. Häufig handelt es sich dabei um Linien, die vorwiegend auf die Belange der Schülerbeförderung zugeschnitten sind.

E beschreibt **Ergänzungslinien**. Diese spielen für den Nahverkehr innerhalb des Landkreises nur eine geringe Rolle oder sind nicht Teil der übergeordneten Nahverkehrsplanung.

SV definiert eine Linie als **Stadtverkehr** mit besonderem Anforderungsprofil.

Linie	Verkehrs-unternehmen	Linienführung	Linien-kategorie	Teilnetz
504	BVV	Langen - Bremerhaven Hbf - Bremerhaven IKEA	SV	BHV
505	BVV	Debstedt - Langen - Bremerhaven Hbf - Bremerh. IKEA	SV	BHV
507	BVV	Spaden - Bremerhaven Hbf - Schiffdorf - Bramel	SV	BHV
509	BVV	Imsum - Bremerhaven Hbf - Bremerhaven Surheide	SV	BHV
523	KVG-S	Wremen - Mulsum - Dorum	N	2
524	KVG-S	Dorum - Dorum-Neufeld	N	2
525	ARGE TN5	Bremerhaven-Lehe - Langen - Debstedt - Bad Bederkesa	H-1	5
526	KVG-S	Wremen - Dorum-Neufeld	N	2
527	KVG-S	Langen - Neuenwalde - Hymendorf/Sievern	N	3
528	KVG-S	Otterndorf - Wanna – Neuenw. - Langen - Bremerhaven	H-2	3
529	ARGE TN5	Bad Bederkesa - Elmlohe - Schiffdorf	N	5
530/570	KVG-S	Bremerhaven Hbf - Stotel - Hagen	H-1	6
531	KVG-S	Uthlede - Hagen - Wittstedt	N	6
534	KVG-S	Hoope - Uthlede - Hagen	N	6
540	ARGE TN5	Citybus Bad Bederkesa	E	5
541	ARGE TN5	Bad Bederkesa - Lintig - Meckelstedt - Ebersdorf	N	5
542	ARGE TN5	Bad Bederkesa - Kührstedt – Köhlen - Geestenseth	N	5
544	ARGE TN5	Bad Bederkesa - Steinau	N	5
545	ARGE TN5	Bad Bederkesa - Neuenwalde - Dorum	N	5
546	KVG-S	Nordholz - Midlum - Dorum	N	2
547	KVG-S	Nordholz - Wanhöden - Nordholz-Süd	N	2
548	KVG-S	Nordholz - Spieka - Cappel-Neufeld	N	2
549	KVG-S	Midlum - Cappel - Dorum-Niederstrich	N	2
550	KVG-S	Nordholz - Midlum - Sievern - Langen - Bremerhaven	H-2	2
551	KVG-S	Langen - Sievern - Holßel - Dorum	N	2
553	ARGE TN5	Wehden - Spaden - Schiffdorf	N	5
554	ARGE TN5	Bad Bederkesa - Wehden - Spaden - Bremerhaven-Lehe	N	5
555	ARGE TN5	Bad Bederkesa - Alfstedt - Ringstedt - Drangstedt	N	5
558	KVG-S	Beverstedt - Wellen - Kirchwistedt - Taben - Beverstedt	N	6
559	KVG-S	Bremervörde - Kirchwistedt – Beverst. - Stubben - Hagen	N	6

Linie	Verkehrs- unternehmen	Linienführung	Linien- kategorie	Teilnetz
565	KVG-S	Hagen - Axstedt - Albstedt	N	6
566	KVG-S	Beverstedt - Wollingst - Geestenseth	N	6
567	KVG-S	Beverstedt - Appeln - Frelsdorf - Geestenseth	N	6
568	KVG-S	Geestenseth - Wehdel - Sellstedt - Schiffdorf	N	6
569	KVG-S	Wehdel - Sellstedt - Schiffdorf	N	6
571	KVG-S	Beverstedt - Lunestedt - Hollen - Wittstedt - Hagen	N	6
572	KVG-S	Beverstedt - Stubben - Bokel - Bramstedt - Hagen	N	6
573	KVG-S	Hagen - Uthlede - Wersabe - Sandstedt	N	6
574	KVG-S	Hagen - Driftsethe - Sandstedt	N	6
575	KVG-S	Bremerhaven Hbf - Bexhövede - Beverstedt	H-1	6
576	KVG-S	Wellen - Beverstedt - Bexhövede - Bremerhaven	N	6
577	KVG-S	Beverstedt - Bexhövede - Schiffdorf	N	6
578	KVG-S	Beverstedt - Lunestedt - Loxstedt	N	6
579	KVG-S	Stinstedt - Donnern - Bexhövede - Loxstedt	N	6
580	KVG-S	Bremerhaven-Bohmsiel - Eidewarden - Sandstedt	H-2	6
581	KVG-S	Loxstedt - Stotel - Schiffdorf	N	6
582	KVG-S	Loxstedt - Stotel - Eidewarden - Bremerhaven	N	6
583	KVG-S	Loxstedt - Stotel - Schwegen - Büttel - Sandstedt	N	6
584	KVG-S	Loxstedt - Stotel - Holte - Büttel - Sandstedt	N	6
644	RVR	Beckedorf - Schwanewede - Meyenburg - Hagen	N	OHZ-W.
660	WEB	HB-Burg - Ritterhude - Hoope - Hagen	H-1	OHZ-M.
677	RVR	HB-Vegesack - Schwanewede - Meyenburg - Uthlede	H-2	OHZ-W.
681	WEB	Osterholz-Scharmbeck - Axstedt - Lübberstedt - Steden	N	OHZ-M.
810	OVA	Bremervörde - Ebersdorf - Lamstedt	H-2	ROW-N.
1002	KVG-L	Cuxhaven ZOB - Brockeswalde - Sahlenburg	SV	1
1003	KVG-L	Cuxhaven ZOB - Groden - Altenbruch - Lüdingworth	SV	1
1004	KVG-L	Cuxhaven ZOB - Lehfeld/Steubenhöft	N	1
1005	KVG-L	Cuxhaven ZOB - Seebäderbrücke (nur bei Fahrbetrieb)	E	1
1006	KVG-L	Cuxhaven ZOB - Alte Liebe - Döse - Duhnen	SV	1
1007	KVG-L	Cuxhaven ZOB - Rathaus - Döse - Duhnen	SV	1
1008	KVG-L	Cuxhaven ZOB - Kreishaus - Süderwisch	SV	1
1009	KVG-L	Duhnen - Brockeswalde - Sahlenburg	SV	1
1010	KVG-L	Cuxhaven ZOB - Döse - Duhnen – Sahlenb. - Cuxh. ZOB	SV	1
1011	KVG-L	P+R-Verkehr: Duhner Wattrennen	E	1
1012	KVG-L	Shuttle Neuwerk-Schiff: Alte Liebe - Sahlenburg	E	1
1014	KVG-L	Cuxhaven ZOB - Rathaus - Kreishaus	SV	1
1018	KVG-L	Cuxhaven ZOB - Döse - Stickenbüttel	N	1
1020	KVG-S	Cuxhaven ZOB - Altenwalde - Gudendorf - Oxstedt	SV	2
1021	KVG-S	Cuxhaven ZOB - Altenwalde - Nordholz	SV	2
1022	KVG-L	Altenwalde - Franzenburg - Oxstedt - Arensch	N	1
1023	KVG-L	Cuxhaven ZOB - Süderwisch - Holte	N	1
1024	KVG-L	Cuxhaven ZOB - Altenwalde - Gudendorf	N	1
1026	KVG-L	Sahlenburg - Holte - Altenwalde - Franzenburg	N	1
1027	KVG-L	Cuxhaven ZOB - EKZ Abschnede – Gudendf. – Altenw.	N	1
1042	KVG-S	Hemmoor - Wingst - Cadenberge - Neuhaus	N	4
1043	KVG-S	Hemmoor - Osten - Isensee - Schüttdamm	N	4
1044	KVG-S	Lamstedt - Hechthausen - Bornberg - Kleinwürden	N	4
1045	KVG-S	Hemmoor - Hechthausen - Laumühlen	N	4
1046	KVG-S	Hemmoor - Heeßel - Lamstedt	H-2	4
1047	KVG-S	Althemmoor - Westersode - Bröckelbeck	N	4
1048	KVG-S	Hemmoor - Hemm - Westersode - Heeßel	N	4

Linie	Verkehrs- unternehmen	Linienführung	Linien- kategorie	Teilnetz
1049	KVG-S	Hemmoor - Heeßel	N	4
1050	KVG-S	Lamstedt - Armstorf - Langenmoor	N	4
1051	KVG-S	Lamstedt - Armstorf - Abbenseth - Hollen - Nindorf	N	4
1052	KVG-S	Lamstedt - Mittelstenahe - Nordahn - Varrel	N	4
1053	KVG-S	Lamstedt - Mittelstenahe - Moorausmoor - Stinstedt	N	4
1054	KVG-S	Lamstedt - Nindorf - Seth - Ihlbeck	N	4
1061	KVG-S	Neuhaus - Belum - Bahrdorf - Bülkau - Bovenmoor	N	4
1062	KVG-S	Neuhaus - Bülkau - Wingst-Zollbaum - Cadenberge	N	4
1063	KVG-S	Cadenberge - Wingst-Zollbaum - Wingst-Dobrock	N	4
1064	KVG-S	Cadenberge - Neuhaus - Geversdorf - Oberndorf	N	4
1065	KVG-S	Cadenberge - Neuhaus - Belum - Otterndorf	N	4
1066	KVG-S	Wingst-Zollbaum - Wingst-Grift - Wingst-Zollbaum	N	4
1067	KVG-S	Wingst-Dobrock - Oberndorf	N	4
1068	KVG-S	Wingst-Dobrock - Wingst-Höden - Cadenberge	N	4
1070	KVG-S	Oberndorf - Schwarzenmoor	N	4
1071	KVG-S	Oberndorf - Ahrensflucht	N	4
1072	KVG-S	Oberndorf - Altendecken - Geversdorf	N	4
1080	KVG-S	Otterndorf - Lüdingworth - Nordleda - Wanna	N	3
1081	KVG-S	Wanna - Ahlen-Falkenberg	N	3
1082	KVG-S	Otterndorf - Osterbruch	N	3
1083	KVG-S	Otterndorf - Ihlienworth - Odisheim - Steinau	N	3
1084	KVG-S	Otterndorf - Ihlienworth - Steinau - Bad Bederkesa	N	3
1085	KVG-S	Otterndorf - Nordleda - Wanna	N	3
1086	KVG-S	Ihlienworth – Nordleda – Wanna	N	3
1088	KVG-S	Otterndorf - Müggendorf - Altenbruch - Lüdingworth	N	3
1090	KVG-L	Lüdingworth - Altenbruch-Westerende	N	1
1092	KVG-L	Lüdingworth - Gudendorf - Franzenburg	N	1
1093	KVG-L	Lüdingworth - Franzenburg - Altenwalde	N	1
1097	KVG-S	Deichbrand-Shuttle: Cuxhaven - Wanhöden	E	ohne
1098	KVG-S	Deichbrand-Shuttle: Nordholz - Wanhöden	E	ohne
1824	KVG-S	Otterndorf - Hemmoor - Himmelpforten - Stade Airbus	E	4
1880	KVG-S	Shuttle Otterndorfer Altstadtfest	E	ohne
1941	KVG-S	Bürgerbus Hechthausen - Hemmoor - Westersode	E	ohne
2026	KVG-S	Stade - Drochtersen - Freiburg - Balje - Itzwörden	N	STD-7
2057	KVG-S	Hemmoor - Wischhafen - Freiburg - Balje	N	STD-7
2722	KVG-S	Hemmoor - Himmelpforten - Stade - HH-Finkenwerder	E	STD-8
ML	BVV	Leherheide – Langen – Bremerhaven Hbf - Surheide	SV	BHV
NL	BVV	Debstedt – Langen – Bremerhaven Hbf – Bhv.-Wulsdorf	SV	BHV
ohne	Cuxliner	Cuxhavener Dünenbahn: Duhnen – Sahlenburg	E	ohne
ohne	Cuxliner	Strand Express Otterndorf	E	ohne
ohne	RVR	Zubringer Helgolandschiff: Schwanewede – Cuxhaven	E	ohne
ohne	KVG-S	Jan&Cuxi-Strandbahn: Alte Liebe – FKK-Düne	E	ohne

Tabelle 2.4-3: Linienübersicht und aktuelle Teilnetzzuordnung

2.4.2.2 Teilnetze im Landkreis Cuxhaven

Die Linienverkehre im Landkreis Cuxhaven sind in verschiedene Teilnetze gegliedert. Diese bilden verkehrswirtschaftliche Einheiten und sollen eine lokal integrierte Verkehrsbedienung gewährleisten. Die Zuordnungen können den nachfolgenden Tabellen entnommen werden.

Teilnetz Bestand	Verkehrsraum	Wichtige Linien
1	Stadtverkehr Cuxhaven	1002, 1006, 1007
2	Wurster Nordseeküste (Dorum, Nordholz)	550, 1020, 1021
3	Otterndorf-Sietland	528, 1084
4	Aue-Oste (Cadenberge, Hemmoor, Lamstedt)	1046, 1064
5	Bad Bederkesa	525, 545
6	Südkreis (Beverstedt, Hagen, Loxstedt)	530, 570, 575, 580

Tabelle 2.4-4: Teilnetze im Landkreis Cuxhaven

Teilnetz 1: Stadtverkehr Cuxhaven				
Linie	Linienführung	Länge (km)	PBefG	Genehmigungs- dauer
1002	Cuxhaven ZOB - Brockeswalde - Sahlenburg	9,83	§ 42	31.07.2027
1003	Cuxhaven ZOB - Groden - Altenbruch - Lüdingworth	8,64		
1004	Cuxhaven ZOB - Lehfeld/Steubenhöft	3,98		
1005	Cuxhaven ZOB - Seebäderbrücke (nur bei Fährbetrieb)	2,18		
1006	Cuxhaven ZOB - Alte Liebe - Döse - Duhnen	9,04		
1007	Cuxhaven ZOB - Rathaus - Döse - Duhnen	7,84		
1008	Cuxhaven ZOB - Kreishaus - Süderwisch	7,84		
1009	Duhnen - Brockeswalde - Sahlenburg	9,22		
1010	Cuxhaven ZOB - Döse - Duhnen - Sahlenburg - ZOB	23,36		
1011	P+R-Verkehr: Duhner Wattrennen	11,25		
1012	Shuttle Neuwerk-Schiff: Alte Liebe - Sahlenburg	13,30		
1014	Cuxhaven ZOB – Rathaus - Kreishaus	4,40		
1018	Cuxhaven ZOB - Döse - Stickenbüttel	9,29		
1022	Altenwalde - Franzenburg - Oxstedt - Arensch	13,06		
1023	Cuxhaven ZOB - Süderwisch - Holte	7,64		
1024	Cuxhaven - Altenwalde - Gudendorf	9,58		
1026	Sahlenburg - Holte - Altenwalde - Franzenburg	11,86		
1027	Cuxhaven ZOB - EKZ Abschnede – Gudendf. – Altenw.	15,49		
1090	Lüdingworth - Altenbruch-Westerende	3,31		
1092	Lüdingworth - Gudendorf - Franzenburg	10,00		
1093	Lüdingworth - Franzenburg - Altenwalde	7,64		

Tabelle 2.4-5: Teilnetz 1

Teilnetz 2: Wurster Nordseeküste				
Linie	Linienführung	Länge (km)	PBefG	Genehmigungs- dauer
523	Wremen - Mulsum - Dorum	10,12	§ 42	31.07.2026
524	Dorum - Dorum-Neufeld	7,93		
526	Wremen - Dorum-Neufeld	15,46		
546	Nordholz - Midlum - Dorum	14,92		
547	Nordholz - Wanhöden - Nordholz-Süd	17,02		
548	Nordholz - Spieka - Cappel-Neufeld	15,75		
549	Midlum - Cappel - Dorum-Niederstrich	7,71		
550	Nordholz - Midlum - Sievern - Langen - Bremerhaven	34,87		
551	Langen - Sievern - Holßel - Dorum	18,04		
1020	Cuxhaven - Altenwalde - Gudendorf - Oxstedt	13,29		
1021	Cuxhaven - Altenwalde - Nordholz	17,83		

Tabelle 2.4-6: Teilnetz 2

Teilnetz 3: Otterndorf – Sietland				
Linie	Linienführung	Länge (km)	PBefG	Genehmigungs- dauer
527	Langen - Neuenwalde - Hymendorf/Sievern	38,50	§ 42	31.01.2035 zunächst auf Basis einstweiliger Erlaubnis bis 31.01.2026
528	Otterndorf - Wanna – Neuenw. - Langen - Bremerhaven	43,91		
1080	Otterndorf - Lüdingworth - Nordleda - Wanna	22,34		
1081	Wanna - Ahlen-Falkenberg	15,77		
1082	Otterndorf - Osterbruch	14,15		
1083	Otterndorf - Ihlienworth - Odisheim - Steinau	27,69		
1084	Otterndorf - Ihlienworth - Steinau - Bad Bederkesa	25,11		
1085	Otterndorf - Nordleda - Wanna	15,70		
1086	Ihlienworth – Nordleda – Wanna	13,81		
1088	Otterndorf - Müggendorf - Altenbruch - Lüdingworth	18,55		

Tabelle 2.4-7: Teilnetz 3

Teilnetz 4: Aue – Oste				
Linie	Linienführung	Länge (km)	PBefG	Genehmigungs- dauer
1042	Hemmoor - Wingst - Cadenberge - Neuhaus	24,42	§ 42	31.07.2034
1043	Hemmoor - Osten - Isensee - Schüttdamm	28,93		
1044	Lamstedt - Hechthausen - Bornberg - Kleinwürden	23,72		
1045	Hemmoor - Hechthausen - Laumühlen	16,92		
1046	Hemmoor - Heeßel - Lamstedt	14,28		
1047	Althemmoor - Westersode - Bröckelbeck	8,04		
1048	Hemmoor - Hemm - Westersode - Heeßel	18,54		
1049	Hemmoor - Heeßel	8,54		
1050	Lamstedt - Armstorf - Langenmoor	27,98		
1051	Lamstedt - Armstorf - Abbenseth - Hollen - Nindorf	19,98		
1052	Lamstedt - Mittelstenahe - Nordahn - Varrel	11,06		
1053	Lamstedt - Mittelstenahe - Moorausmoor - Stinstedt	24,16		
1054	Lamstedt - Nindorf - Seth - Ihlbeck	12,25		
1061	Neuhaus - Belum - Bahrdorf - Bülkau - Bovenmoor	23,08		
1062	Neuhaus - Bülkau - Wingst-Zollbaum - Cadenberge	22,39		
1063	Cadenberge - Wingst-Zollbaum - Wingst-Dobrock	14,56		
1064	Cadenberge - Neuhaus - Geversdorf - Oberndorf	15,92		
1065	Cadenberge - Neuhaus - Belum - Otterndorf	18,89		
1066	Wingst-Zollbaum - Wingst-Grift - Wingst-Zollbaum	9,96		
1067	Wingst-Dobrock - Oberndorf	8,16		
1068	Wingst-Dobrock - Wingst-Höden - Cadenberge	7,59		
1070	Oberndorf - Schwarzenmoor	14,15		
1071	Oberndorf - Ahrensflucht	5,43		
1072	Oberndorf - Altendecken - Geversdorf	11,20		
1824	Otterndorf - Cadenberge - Hemmoor - Stade AIRBUS	61,48		

Tabelle 2.4-8: Teilnetz 4

Teilnetz 5: Geestland				
Linie	Linienführung	Länge (km)	PBefG	Genehmigungs- dauer
525	Bremerhaven-Lehe - Langen - Debestedt - Bad Bederkesa	23,9	§ 42	31.07.2034
529	Bad Bederkesa - Elmlohe - Schiffdorf	22,9		
540	Citybus Bad Bederkesa	5,7		
541	Bad Bederkesa - Lintig - Meckelstedt - Ebersdorf	32,8		
542	Bad Bederkesa - Kührstedt - Köhlen	28,7		
544	Bad Bederkesa - Steinau	11,9		
545	Bad Bederkesa - Neuenwalde - Dorum	33,5		
553	Wehden - Spaden - Schiffdorf	19,6		
554	Bad Bederkesa - Wehden - Spaden - Bremerhaven-Lehe	22,8		
555	Bad Bederkesa - Alfstedt - Ringstedt - Drangstedt	26,7		

Tabelle 2.4-9: Teilnetz 5

Teilnetz 6: Südkreis (Beverstedt, Hagen, Loxstedt)				
Linie	Linienführung	Länge (km)	PBefG	Genehmigungs- dauer
530	Bremerhaven Hbf - Stotel - Hagen (alternierend zu L.570)	29,85	§ 42	(31.07.2035) zunächst auf Basis einstweiliger Erlaubnis bis 31.01.2026
531	Uthlede - Hagen - Wittstedt	35,93		
534	Hoope - Uthlede - Hagen	21,78		
558	Beverstedt - Wellen - Kirchwistedt - Taben - Beverstedt	17,68		
559	Bremervörde - Beverstedt - Stubben - Hagen	49,86		
565	Hagen - Axstedt - Albstedt	39,66		
566	Beverstedt - Wollingst - Geestenseth	19,49		
567	Beverstedt - Appeln - Frelsdorf - Geestenseth	37,47		
568	Geestenseth - Wehdel - Sellstedt - Schiffdorf	28,56		
569	Wehdel - Sellstedt - Schiffdorf	11,95		
570	Bremerhaven Hbf - Stotel -Hagen (alternierend zu L.530)	26,63		
571	Beverstedt - Lunestedt - Hollen - Wittstedt - Hagen	31,09		
572	Beverstedt - Stubben - Bokel - Bramstedt - Hagen	21,00		
573	Hagen - Uthlede - Wersabe - Sandstedt	28,23		
574	Hagen - Driftsethe - Sandstedt	15,51		
575	Bremerhaven Hbf - Bexhövede - Beverstedt	26,61		
576	Wellen - Beverstedt - Bexhövede - Bremerhaven	31,88		
577	Beverstedt - Bexhövede - Schiffdorf	36,73		
578	Beverstedt - Lunestedt - Loxstedt	36,66		
579	Stinstedt - Donnern - Bexhövede - Loxstedt	26,69		
580	Bremerhaven-Bohmsiel - Eidewarden - Sandstedt	28,73		
581	Loxstedt - Stotel - Schiffdorf	18,56		
582	Loxstedt - Stotel - Eidewarden - Bremerhaven	34,22		
583	Loxstedt - Stotel - Schwegen - Büttel - Sandstedt	37,91		
584	Loxstedt - Stotel - Holte - Büttel - Sandstedt	25,02		

Tabelle 2.4-10: Teilnetz 6

Linienverkehre ohne Teilnetz-Zuordnung				
Linie	Linienführung	Länge (km)	PBefG	Genehmigungsdauer
1097	Deichbrand-Shuttle: Cuxhaven - Wanhöden	18,98	§ 43 (4)	19.07.2028
1098	Deichbrand-Shuttle: Nordholz - Wanhöden	10,00	§ 43 (4)	19.07.2028
1880	Shuttle Otterndorfer Altstadtfest	36,08	§ 43 (3)	28.07.2033
1941	Bürgerbus Hechthausen - Hemmoor - Westersode	35,67	§ 42	31.10.2029
ohne	Cuxhavener Dünenbahn: Duhnen – Sahlenburg	4,70	§ 42	31.12.2030
ohne	Strand Express Otterndorf	5,45	§ 42	31.05.2033
ohne	Zubringer Helgolandschiff: Schwanewede – Cuxhaven	251,4	§ 43 (3)	14.03.2028
ohne	Jan&Cuxi-Strandbahn: Alte Liebe – FKK-Düne	4,80	§ 43 (4)	31.05.2028

Tabelle 2.4-11: Linienverkehre ohne Teilnetz-Zuordnung

Busverkehre nach Freistellungsverordnung §1 (4d)	
Schule	Linienführung
GS Ihlienworth	Bedarfsverkehr im Einzugsbereich der Grundschule
GS Neuenkirchen	Bedarfsverkehr im Einzugsbereich der Grundschule
GS Nordleda	Bedarfsverkehr im Einzugsbereich der Grundschule
GS Wanna	Bedarfsverkehr im Einzugsbereich der Grundschule

Tabelle 2.4-12: Regelmäßige Busverkehre nach Freistellungsverordnung

2.4.2.3 Anruf-Sammel-Taxi im Landkreis Cuxhaven

Als Ergänzung zum Linienverkehr haben alle Samtgemeinden/Gemeinden/Städte Anruf-Sammel-Taxi-Verkehre eingerichtet. Das AST stellt im ländlichen Raum ein wichtiges Verkehrsmittel dar, das das bestehende ÖPNV-Angebot ergänzt und mit zunehmender Bedeutung vervollständigt. Diese Verkehre sind nach § 49 PBefG in Verbindung mit § 2 PBefG genehmigt. Der Landkreis Cuxhaven fördert auf Basis der „Richtlinien für die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs - ÖPNV - im Landkreis Cuxhaven“ unter den dort genannten Bedingungen die Planung, Einrichtung und den Betrieb von AST-Verkehren (vgl. Anlage 4). Die ab dem Jahr 2027 verbindlichen Qualitätsvorgaben und Bedienungsstandards sind als Anlage 7 beigelegt.

Systemmerkmale des AST-Angebots:

- Der Einstieg erfolgt an Bushaltestellen oder eigens eingerichteten AST-Haltestellen. Beim Ausstieg ist eine Haustürbedienung zugelassen.
- Die verschiedenen AST-Tarife sind so gestaltet, dass sie zwischen den Tarifen für einen Busfahrausweis und dem Taxitarif liegen.
- Es gibt Ermäßigungen für Schwerbehinderte, Kinder bis 14 Jahre und ÖPNV-Kunden.
- Eine Anmeldung ist 60 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit bei der AST-Zentrale unter der Rufnummer 0 47 21 / 55 126 55 oder auf www.nahverkehr-cuxland.de erforderlich.

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

Systemmerkmale des städtischen RufMobil-Angebots:

- Der Ein- und Ausstieg erfolgt an Bushaltestellen oder eigens eingerichteten RufMobil-Haltestellen. Für gehbehinderte Personen ist gegen Vorlage des Schwerbehindertenausweises eine Haustürbedienung zugelassen.
- Es gilt der im Stadtbusverkehr angewandte Beförderungstarif
 - CuxhavenTicket
 - Zonentarif der Stadt Cuxhaven
 - Deutschlandticket
- Eine Anmeldung ist 30 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit unter der Rufnummer 0 47 21 / 79 77 79, auf der Website der KVG oder mit der RufMobil-App erforderlich.

2.4.3 Marktanteil des ÖPNV im Landkreis Cuxhaven (Modal Split)

Die Verteilung der Marktanteile auf die verschiedenen Verkehrsmittel wird durch den Modal Split ausgedrückt. Er weist die prozentualen Anteile der Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufkommen und damit an allen zurückgelegten Wegen aus. In regelmäßigen Abständen lässt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die „Studie Mobilität in Deutschland (MiD)“ durchführen. Weil sich der Landkreis Cuxhaven an der fakultativen vertieften Stichprobe beteiligt hat, liegen für das Jahr 2023 landkreisbezogene Ergebnisse vor.

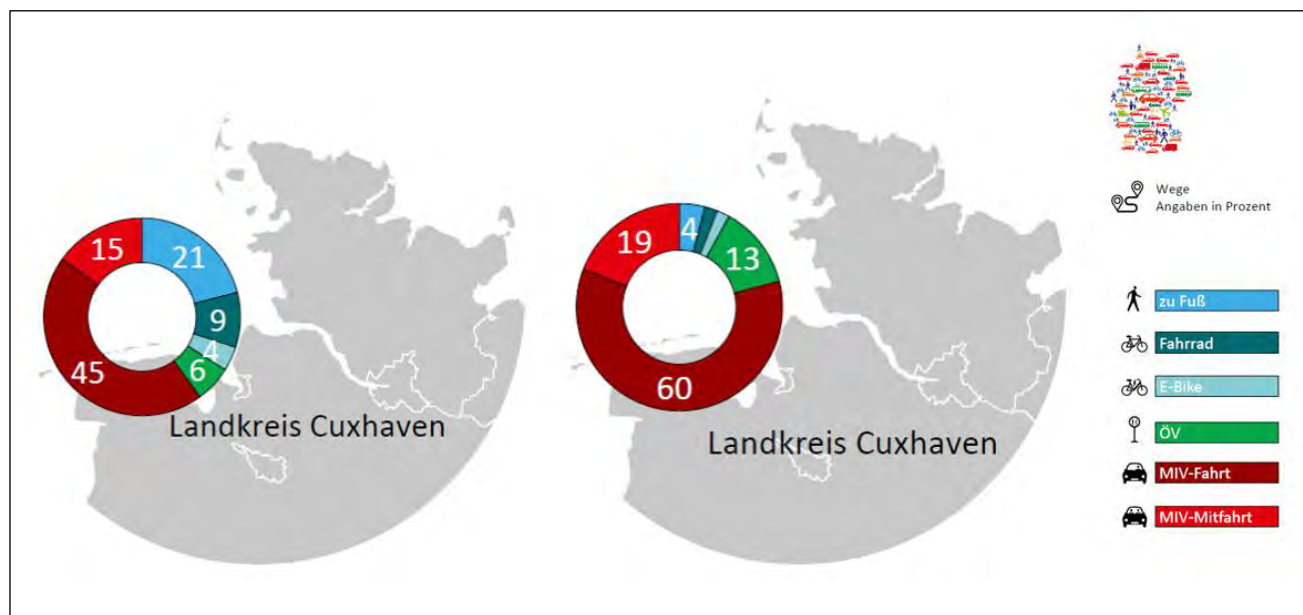


Abb. 2.4-3: Modal Split nach Wegen (links) und Personenkilometern (rechts) im Landkreis Cuxhaven (Mobilität in Deutschland 2023, BMDV 2025)

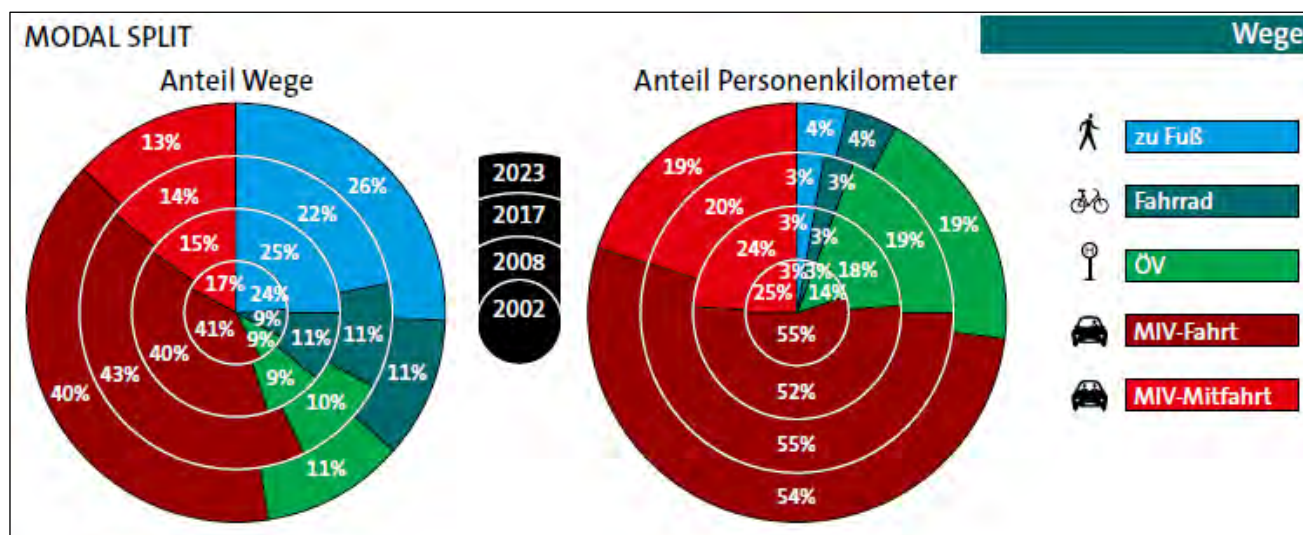


Abb. 2.4-4: Modal Split nach Wegen und Personenkilometern in Deutschland (Mobilität in Deutschland 2002, 2008, 2017, 2023, BMDV 2025)

Beim Vergleich der Abbildungen 2.4-3 und 2.4-4 fällt auf, dass der ÖPNV-Anteil im Landkreis Cuxhaven, nach Wegen ebenso wie nach der Beförderungsleistung in Personenkilometern, deutlich hinter dem Bundesschnitt zurückfällt. Um Verzerrungen durch die Vermischung städtischer und ländlicher Räume zu umgehen, bietet sich der Bezug auf andere regionalstatistische Raumtypen an:

Im Land Niedersachsen liegt der ÖPNV-Anteil bei 8 Prozent und damit nur zwei Prozentpunkte über dem für den Landkreis Cuxhaven ermittelten Wert. In der Kategorie „Ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum“ liegt der ÖPNV-Anteil bei 7 Prozent, der Fahrrad-Anteil sogar bei nur 6 Prozent. Zu beachten ist dabei, dass auch die von Schülerinnen und Schülern und anderen nicht wahlfreien Nutzerinnen und Nutzern zurückgelegten Wege in der Stichprobe erfasst sind, wodurch sich ein gewisser Mindestanteil einstellt.

Der landesweit erreichte Marktanteil des ÖPNV von 8 Prozent der Wege wird auch für den Landkreis Cuxhaven als anzustreben empfohlen. Zwar ist der Landkreis Cuxhaven einerseits sehr ländlich geprägt, weist andererseits mit der Stadt Cuxhaven und dem Bremerhavener Umland aber ebenfalls verstärkte Siedlungsstrukturen auf.

Die Stadt Cuxhaven hat im Rahmen der Erstellung des Klimaschutzteilkonzeptes Klimafreundliche Mobilität eine eigene Untersuchung vornehmen lassen. Diese ergab zwar, dass mit 47 Prozent ein erfreulich hoher Teil der Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV) zurückgelegt wird, der Anteil des ÖPNV hingegen mit nur 3 Prozent deutlich hinter vergleichbaren Städten zurückbleibt. Im Ergebnisbericht der Studie Mobilität in Deutschland 2023 (BMDV 2025) wird in zentralen Städten im ländlichen Raum ein mittlerer ÖPNV-Anteil von 8 Prozent festgestellt. Der Radverkehrsanteil liegt in dieser Kategorie allerdings bei nur 13 Prozent und damit weit unterhalb des in der Stadt Cuxhaven gemessenen Wertes. Die Stadt Cuxhaven beabsichtigt, Maßnahmen zu ergreifen und zu fördern, die geeignet sind, den Anteil der mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege auf mindestens 5 Prozent zu steigern, ohne dabei die Bedeutung von Fuß- und Radverkehr zu verringern.

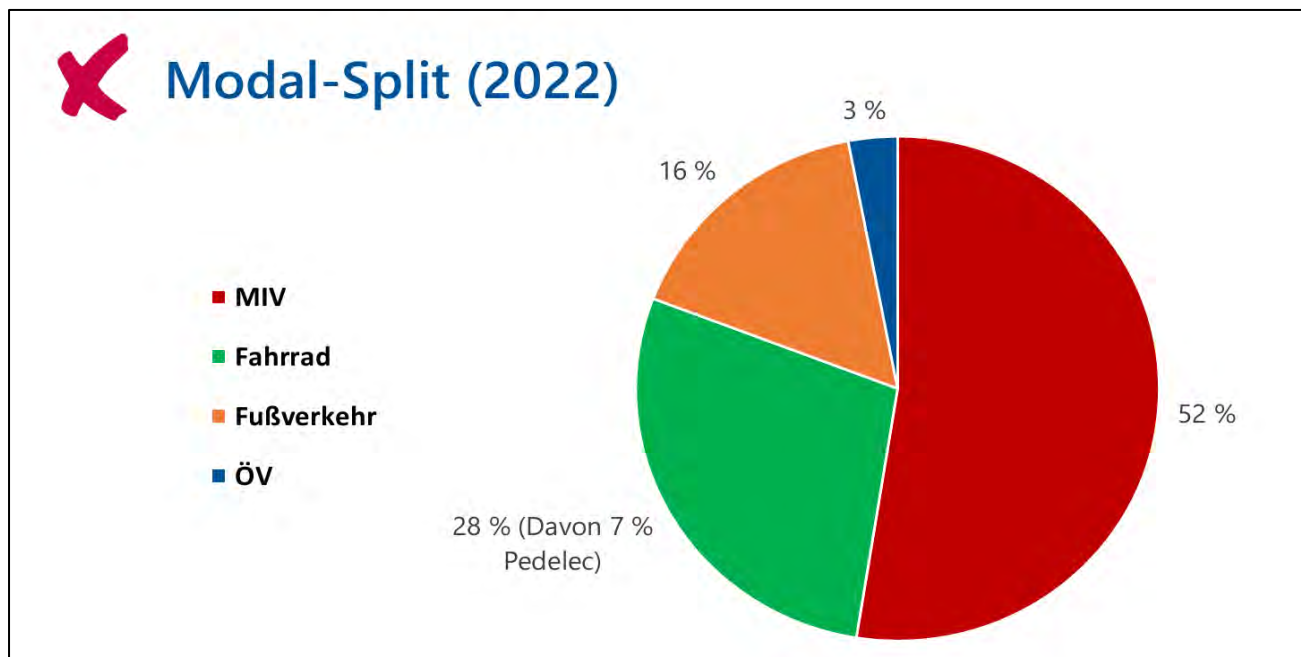


Abb. 2.4-5: Modal-Split in der Stadt Cuxhaven, 2022 (Quelle: Stadt Cuxhaven)

2.5 Tarife

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

- Tarif des Verkehrsverbundes Bremen-Niedersachsen (VBN)
- Tarif des Hamburger Verkehrsverbundes (hvv)
- Regionaltarif der Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN)
- Stadtverkehrstarif in der Stadt Cuxhaven
- Niedersachsentarif (Bahn)
- Sondertarife auf einzelnen Linien (z.B. Bürgerbus und AST)

2.5.1 VBN-Tarif

Der als Zonentarif angelegte VBN-Tarif gilt in den Teilnetzen 2, 5 und 6 sowie in Teilabschnitten des Teilnetzes 3, der RB33 zwischen Frelsdorf und Nordholz. Der Kreistag des Landkreises Cuxhaven hat in seiner Sitzung am 04.09.2013 den Gemeinschaftstarif für den Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (VBN) in seinem Geltungsbereich im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift als Höchsttarif im Sinne von Artikel 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 festgesetzt.

2.5.2 hvv-Tarif

Seit dem 15.12.2019 können auch für Fahrten von, zu und zwischen den, im Landkreis Cuxhaven gelegenen, Bahnhöfen entlang den Schienenstrecken Cuxhaven – Stade – Hamburg (RE5) und Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude (RB33) Zeitkarten des hvv erworben werden.

Die Bahnhöfe Hechthausen und Hemmoor wurden dem Tarifrings F zugeordnet, womit dort außerdem auch das übrige Fahrkartensortiment des hvv Anwendung findet.

Bei den anderen betroffenen Bahnhöfen gilt bei Einzel- und Tageskarten unverändert der VBN- bzw. Niedersachsentarif.

Die im Bereich der Bahnhöfe Cadenberge und Otterndorf verkehrenden Buslinien können mit hvv-Zeitkarten genutzt werden. Buslinien im Bereich des Bahnhofs Hemmoor können mit allen dort gültigen Fahrkarten des hvv genutzt werden. Der Verkauf von hvv-Fahrkarten in den Bussen erfolgt nicht.

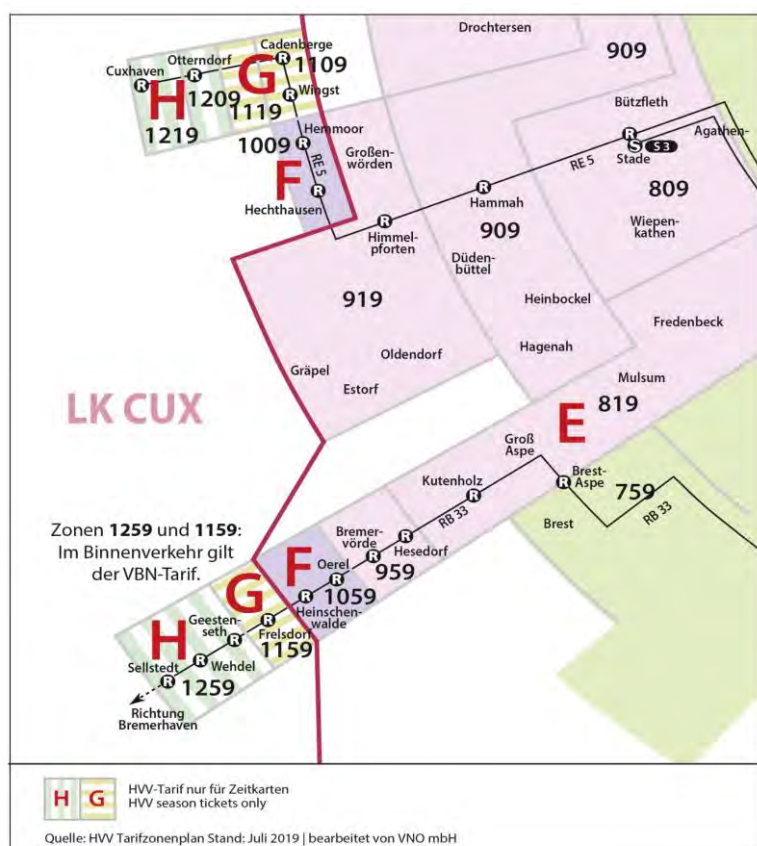


Abb. 2.5-1: hvv-Tarifzonen im Landkreis Cuxhaven

2.5.3 VNN-Regionaltarif

Im Busverkehr in den Samtgemeinden Börde Lamstedt, Hemmoor und Land Hadeln gilt für Einzel- und Tageskarten der VNN-Regionaltarif. Dieser bemisst sich anhand von Teilstrecken, die zwischen den Haltestellen zurückgelegt werden.

2.5.4 Stadtverkehrstarif in der Stadt Cuxhaven

Auf dem Gebiet der Stadt Cuxhaven sowie im Bereich Nordholz gilt der Stadtverkehrstarif. Dabei handelt es sich um einen einfachen Zonentarif mit besonderen Angeboten für Einheimische wie auch für Urlaubsgäste. Unter dem Namen CuxhavenTicket werden zudem verschiedene preiswerte Pauschaltickets angeboten. Diese gelten nur im Stadtgebiet und damit nicht in Nordholz (Zone 7/8).

2.5.5 Niedersachsentarif

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

Fahrkarten des Niedersachsentarifs gelten im Landkreis Cuxhaven auch im Vor- und Nachlauf der gebuchten Relation im lokalen ÖPNV. Diese sogenannte Anschlussmobilität umfasst diejenige hvv-Tarifzone, in welcher sich der Bahnhof befindet. Bei allen Einzel-, Hin- und Rückfahrt- sowie Gruppenkarten ist die Anschlussmobilität bereits inkludiert. Bei Zeitfahrausweisen kann diese hinzugebucht werden.

2.5.6 BürgerBus-Tarif

Für Fahrten mit der Linie 1941 des Bürgerbus Lamstedt-Hechthausen e.V. (Osteliner) gilt der Linientarif der mit der KVG Stade GmbH & Co KG zusammengeschlossenen BürgerBus-Vereine.

2.6 Fahrgastinformation

2.6.1 Gedruckte Fahrpläne

Im Dezember 2022 ist letztmalig ein Fahrplanbuch für den Landkreis Cuxhaven erschienen. Regionale Fahrplanhefte oder Flyer mit den wichtigsten Linien erscheinen anlassbezogen, müssen allerdings vollständig vom Aufgabenträger oder Verkehrsunternehmen gesondert finanziert werden.

Fahrplantabellen zum Selbstaussdrucken stellen der VBN (vbn.de) ebenso wie die VNN (vnn.de) zur Verfügung.

2.6.2 Fahrplanauskunft / Apps

Für elektronische Auskünfte stehen zahlreiche Informationsquellen zur Verfügung, die sich alle aus dem zentralen Datenpool „Connect“ versorgen. Die Fahrplandaten der beteiligten Unternehmen im Landkreis Cuxhaven werden plattformübergreifend zudem überwiegend in Echtzeit verarbeitet, was bedeutet, dass sich Fahrgäste vor oder während einer Fahrt über mögliche Verspätungen informieren und entsprechend reagieren können. Künftig wird die Bereitstellung von Echtzeitinformationen zur Voraussetzung für die Genehmigung von Linienverkehren im Landkreis.

Abrufbar sind die Informationen beispielsweise unter vnn.de, über die Fahrplaner-App oder den weit verbreiteten DB Navigator.

Telefonische Informationen können jeweils über die einzelnen Verkehrsunternehmen oder zentral über die *Cuxland Infoline* unter Tel. 04721 / 55 126 55 abgefragt werden.

2.6.3 Haltestellenmasten und Aushangfahrpläne

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

Das Haltestellen-Konzept der VNO sowie das VBN-/ZVBN-Haltestellen-Konzept im Verbundgebiet des VBN sehen im Hinblick auf die Information an den Haltestellen eine möglichst umfassende Fahrgastinformation vor. Durch Förderung von Haltestellenmaßnahmen und durch die zusätzliche Bezuschussung seitens des Landkreises Cuxhaven hat sich die Fahrgastinformation an zahlreichen Haltestellen im Landkreis verbessert.

Im Stadtgebiet Cuxhaven müssen alle Haltestellenmasten und Fahrplanaushänge den Vorgaben des VNO-Haltestellenkonzeptes (Anlage 1; Kap. 7.3.4) entsprechen. In Abstimmung mit der Stadt Cuxhaven sowie der Genehmigungsbehörde ist die Verwendung von elektronischen Fahrplanaushängen möglich.

2.6.4 Haltestellennamen

Die Haltestellennamen werden gemeinsam von den Aufgabenträgern, Verbundorganisationen und Verkehrsunternehmen festgelegt und fortlaufend auf ihre Richtigkeit überprüft. Wenn kein Einvernehmen erzielt werden kann, ist die Einschätzung der Aufgabenträger maßgeblich. Die Stadt Cuxhaven wird eine Liste mit den zu verwendenden Haltestellennamen auf ihrer Website veröffentlichen und bei Bedarf aktualisieren.

3. Bewertung und Mängelanalyse

3.1 Einleitung

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

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

3.2 Bedienungsqualität

3.2.1 Bemessungsmerkmal

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

3.2.2 Bewertungsraster

Der Landkreis Cuxhaven legt, anders als in vorangegangenen Nahverkehrsplänen, das angestrebte Mindestangebot in Anlehnung an Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV-Schrift 4, 1/2019) selbst fest. Damit soll eine schrittweise Annäherung an die in Kapitel 1.4 (Mobilitätswende) skizzierten Ziele gelingen. Die Anforderungen an die Bedienungsqualität sind nach Einwohnerzahlen gestaffelt. In allen Fällen soll eine Anbindung an das jeweils zugeordnete Grundzentrum sowie an eines der Mittelzentren im Landkreis oder ein erreichbares Oberzentrum gewährleistet werden.

Einwohner	Mindestanzahl Fahrtenpaare		
	Montags-Freitags*	Sonabends	Sonntags
500 bis 1.000	5	0	0
1.000 bis 3.000	10	5	0
über 3.000	15	10	5

Tabelle 3.2-1: Bewertungsraster der Bedienungsqualität

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

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

3.2.3 Lokale Bedienungsqualität

Die Bewertung der lokalen Bedienungsqualität erfolgt anhand einer einfachen Prüfung, ob die einzelnen Ortsteile einer Gebietskörperschaft ausreichend oft an das zugeordnete Grundzentrum sowie ein beliebiges Mittel- bzw. Oberzentrum angebunden sind.

3.2.3.1 Gemeinde Beverstedt

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit											
		Montags-Freitags				Sonabends				Sonntags			
		Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ
Beverstedt	über 3.000	15	/	✓	✓	10	/	✗	✗	5	/	✗	✗
Bokel ²	1.000-3.000	10	✗	✓	✓	5	✗	✓	✓	0			
Frelsdorf	500-1.000	5	✗	✓	✓	0				0			
Hollen	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			
Lunestedt	1.000-3.000	10	✗	✓	✓	5	✗	✓	✓	0			
Stubben	1.000-3.000	10	✗	✓	✓	5	✗	✓	✓	0			

Tabelle 3.2-2: Bedienungsqualität Gemeinde Beverstedt

Das Gebiet der Gemeinde Beverstedt wird von den SPNV-Linien RS2 und RB33 tangiert. Hinzu kommt als höherwertige Verbindung die Linie 575 zwischen Beverstedt und Bremerhaven. Diese Netzstruktur bedingt erkennbare Defizite beim innergemeindlichen Verkehr: Kein Ortsteil ist ausreichend an den Kernort angebunden. Ebenfalls weiter ausgebaut werden sollte der Wochenendverkehr zwischen Beverstedt und Bremerhaven.

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

² Die ÖPNV-Anbindung von Bokel wird über den Bahnhof Stubben sichergestellt.

3.2.3.2 Samtgemeinde Börde Lamstedt

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit											
		Montags-Freitags				Sonnabends				Sonntags			
		Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ
Lamstedt	1.000-3.000	10		✓	✗	5		✗	✗	0			

Tabelle 3.2-3: Bedienungsqualität Samtgemeinde Börde Lamstedt

Die Analyse beschränkt sich in diesem Fall nur auf den Hauptort Lamstedt, weil keiner der übrigen Ortsteile zum Stichtag mehr als 500 Einwohner aufwies. Die zum 01.08.2024 aufgrund einer unternehmerischen Initiative erfolgte Angebotsverdichtung der Linien 1044 und 1046 stellt von Montag bis Freitag eine ausreichende Anbindung an das Mittelzentrum Hemmoor sicher. Aufgrund dessen, dass die Übergänge aus Richtung Hamburg zu lang (über 20 Minuten in Hemmoor) oder zu selten (5x über Hechthausen) sind, wird die gewünschte Anbindung an das Oberzentrum Hamburg dennoch verfehlt. Sonnabends erfolgt weiterhin keine ausreichende Verkehrsbedienung.

3.2.3.3 Stadt Cuxhaven

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit											
		Montags-Freitags				Sonnabends				Sonntags			
		Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ
Altenbruch	über 3.000	15	✗	✗	✗	10	✗	✗	✗	5	✓	✓	✓
Altenwalde	über 3.000	15	✗	✗	✗	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓
Cuxhaven	über 3.000	15			✓	10			✓	5			✓
Döse	über 3.000	15	✓	✓	✓	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓
Duhnen	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Lüdingworth	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Sahlenburg	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Stickenbüttel	1.000-3.000	10	✓	✓	✗	5	✓	✓	✓	0			
Oxstedt	500-1.000	5	✓	✓	✓	0				0			

Tabelle 3.2-5: Bedienungsqualität Stadt Cuxhaven

Die Anforderungen, denen ein Stadtverkehrsnetz gerecht werden muss, sind äußerst vielfältig und können von dem gewählten Raster nur unzureichend abgebildet werden. Neben den zu befriedigenden Quelle-Ziel-Relationen gilt dies auch für die Anzahl der Fahrtmöglichkeiten, welche in der Konkurrenz zu anderen Verkehrsmitteln aufgrund der geringen Distanzen entsprechend höher sein sollten. Nicht zuletzt auch deswegen wird der Kernbereich mit den Stadtteilen Groden, Süderwisch und Westerwisch in dieser Analyse zu einer Einheit zusammengefasst.

Es kann festgestellt werden, dass die überwiegende Zahl der Cuxhavener Stadtteile zufriedenstellend angebunden ist. Es sind Angebotsdefizite bei den Verbindungen in die peripheren und touristisch weniger bedeutsamen Stadtteile festzustellen. Die Bewertungsergebnisse für Altenbruch und Altenwalde würden sich nach der, nun schon jahrelang angekündigten, Wiederinbetriebnahme der Bahnhöfe spürbar verbessern. Die Reaktivierung des Haltepunktes Altenwalde wurde im Mai 2025 ausgeschrieben. Bei erfolgreicher weiterer Planung wirtschaftlicher Machbarkeit wird künftig Altenwalde Anschluss an die SPNV-Anbindung der Bahnstrecke Cuxhaven – Bremerhaven erhalten, die Erreichbarkeit würde sich erheblich verbessern und die Reisezeiten verkürzt werden. Für den Bahnhof Haltepunkt Altenbruch wurde im Rahmen der Untersuchungen der Landesregierung 2016 ebenfalls eine Machbarkeit als positiv bewertet, jedoch wird im Vergleich zum Haltepunkt in Altenwalde das Potential als niedriger eingestuft. Gegenüber der LNVG soll eine Neubewertung beantragt werden, da sich mit der Entwicklung des DOIZ neue Fahrgastpotenziale ergeben, die die Priorität zur Reaktivierung positiv beeinflussen können.

Eine Besonderheit in der Region ist, dass im RufMobil der Stadt Cuxhaven das Deutschlandticket anerkannt wird. Die übrigen erwerbbaaren Fahrscheine berechtigen neben der Nutzung des RufMobil auch zur Mitfahrt im Linienbusverkehr. Positive Auswirkungen auf die Bedienungsqualität konnten für die Verbindungen nach Altenbruch (sonntags), Lüdingworth und Oxstedt festgestellt werden.

3.2.3.4 Stadt Geestland

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit											
		Montags-Freitags				Sonnabends				Sonntags			
		Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ
Bad Bederkesa	über 3.000	15	/	✓	✓	10	/	✗	✗	5	/	✓	✓
Debstedt	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Drangstedt	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Elmlohe	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			
Flögeln	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			
Holßel	500-1.000	5	✓	✓	✓	0				0			
Imsum	500-1.000	5	✓	✓	✓	0				0			
Köhlen	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			
Kührstedt	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			
Langen	über 3.000	15	/	✓	✓	10	/	✓	✓	5	/	✓	✓
Lintig	1.000-3.000	10	✗	✗	✗	5	✗	✗	✗	0			
Neuenwalde	1.000-3.000	10	✗	✗	✗	5	✗	✗	✗	0			
Ringstedt	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			
Sievern	1.000-3.000	10	✗	✗	✗	5	✗	✗	✗	0			

Tabelle 3.2-6: Bedienungsqualität Stadt Geestland

Der Großteil der Stadt Geestland ist ländlich geprägt. Damit einher geht die starke Fokussierung des ÖPNV auf die Belange der Schülerbeförderung. Demgegenüber stehen die eng mit Bremerhaven verwobenen Stadtteile Debstedt, Imsum und Langen mit entsprechend guter Verkehrsanbindung. Als verbindendes Element zwischen städtischem und ländlichem Raum fungiert die primäre Hauptlinie 525 zwischen Bad Bederkesa und Bremerhaven-Lehe.

Bei der Weiterentwicklung des Nahverkehrs auf dem Gebiet der Stadt Geestland ist neben der weiteren Aufwertung der Linie 525, insbesondere sonnabends, zunächst auf die bessere Erschließung der einwohnerstarken Stadtteile Lintig, Neuenwalde und Sievern abzu zielen.

Die gute Anbindung von Debstedt, Imsum und Langen an Bremerhaven durch die Linien der Bremerhavener Verkehrs- und Versorgungsgesellschaft (BVV) sollte gesichert und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

3.2.3.5 Gemeinde Hagen im Bremischen

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit											
		Montags-Freitags				Sonnabends				Sonntags			
		Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ
Bramstedt	1.000-3.000	10	✗	✗	✗	5	✗	✗	✗	0			
Driftsethe	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			
Hagen	über 3.000	15		✓	✓	10		✓	✓	5		✓	✓
Kassebruch	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			
Lehnstedt	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			
Sandstedt	500-1.000	5	✗	✓	✓	0				0			
Uthlede	500-1.000	5	✗	✓	✓	0	✗	✗	✗	0			

Tabelle 3.2-7: Bedienungsqualität Gemeinde Hagen im Bremischen

Aus der Gemeinde Hagen im Bremischen gibt es vielfältige Verkehrsverbindungen, die allerdings nicht oder nur wenig miteinander verknüpft sind. Der Kernort Hagen verfügt mit den Linien 530/570 und 660 über gute bis sehr gute Direktverbindungen nach Bremerhaven und Bremen. Weitere Ortsteile der Gemeinde werden als Folge der sehr direkten Linienführungen nicht oder nur sehr am Rande bedient. Insbesondere Bramstedt mit deutlich über 1.000 Einwohnern sollte besser angebunden werden. Weitere bedeutende Verbindungen sind die Linien 580 (Bremerhaven - Sandstedt) und 677 (Uthlede - Bremen-Nord). Angebotsdefizite gibt es bei den Verbindungen aus den Ortsteilen in den Kernort Hagen sowie bei der Verkehrsbedienung an Wochenenden. Darüber hinaus wären Verbindungen ins benachbarte Beverstedt wichtig, um den Nahverkehr in der Gemeinde nachhaltig zu entwickeln.

3.2.3.6 Samtgemeinde Hemmoor

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit											
		Montags-Freitags				Sonnabends				Sonntags			
		Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ
Althemmoor	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			
Basbeck ³	über 3.000	15	/	/	✓	10	/	/	✓	5	/	/	✓
Hechthausen	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Klint	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			
Osten	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			
Warstade ³	über 3.000	15	/	/	✓		/	/	✓		/	/	✓
Westersode	1.000-3.000	10	✗	✗	✗	5	✗	✗	✗	0			

Tabelle 3.2-8: Bedienungsqualität Samtgemeinde Hemmoor (ohne Bürgerbus)

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit (mit Bürgerbuslinie 1941)											
		Montags-Freitags				Sonnabends				Sonntags			
		Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ
Althemmoor	500-1.000	5	✓	✓	✗	0				0			
Basbeck ³	über 3.000	15	/	/	✓	10	/	/	✓	5	/	/	✓
Hechthausen	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Klint	500-1.000	5	✗	✗	✓	0				0			
Osten	500-1.000	5	✓	✓	✗	0				0			
Warstade ³	über 3.000	15	/	/	✓	10	/	/	✓	5	/	/	✓
Westersode	1.000-3.000	10	✓	✓	✗	5	✗	✗	✗	0			

Tabelle 3.2-9: Bedienungsqualität Samtgemeinde Hemmoor (mit Bürgerbus)

Bedingt durch die SPNV-Anbindung mit dem RE5 (Hamburg - Cuxhaven) sind die Orts-/Stadtteile Basbeck, Hechthausen und Warstade gut erreichbar. Nicht zufriedenstellend ist indes die fehlende Anbindung der Gemeinde Osten. Diese ist trotz der geringen Entfernung zum Stadtzentrum und der vergleichsweise hohen Bevölkerungszahl nur an Schultagen oder mit dem Anruf-Sammel-Taxi erreichbar. Die Bürgerbuslinie in Ihrer zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Nahverkehrsplans bestehenden Form bewirkt kleinräumig bezogen auf das Grund- und Mittelzentrum Basbeck/Warstade eine Verbesserung des Analyseergebnisses für Althemmoor, Osten und Westersode.

³ Die ÖPNV-Anbindung von Basbeck und Warstade erfolgt gleichermaßen über den im Stadtteil Basbeck gelegenen Bahnhof „Hemmoor“.

3.2.3.7 Samtgemeinde Land Hadeln

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit											
		Montags-Freitags				Sonnabends				Sonntags			
		Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ
Bülkau	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			
Cadenberge	über 3.000	15	/	✓	✓	10	/	✓	✓	5	/	✓	✓
Wingst-Dobrock	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			
Geversdorf	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			
Ihlienworth	1.000-3.000	10	/	✗	✗	5	/	✗	✗	0	/		
Neuhaus	1.000-3.000	10	✗	✗	✗	5	✗	✗	✗	0			
Neuenkirchen	1.000-3.000	10	✗	✗	✗	5	✗	✗	✗	0			
Nordleda	1.000-3.000	10	✗	✗	✗	5	✗	✗	✗	0			
Oberndorf	1.000-3.000	10	✗	✗	✗	5	✗	✗	✗	0			
Otterndorf	über 3.000	15	/	✓	✓	10	/	✓	✓	5	/	✓	✓
Steinau	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			
Wanna	1.000-3.000	10	✗	✗	✗	5	✗	✗	✗	0			

Tabelle 3.2-10: Bedienungsqualität Samtgemeinde Land Hadeln

In der Samtgemeinde Land Hadeln findet nur wenig Nahverkehr statt, was sich so auch in der Analyse widerspiegelt. Mit Cadenberge, Otterndorf und Wingst liegen drei Bahnhöfe auf dem Gebiet der Samtgemeinde, wodurch zwei Bevölkerungsschwerpunkte gut an Cuxhaven, Hamburg und Stade angebunden sind und sich vielversprechende Anknüpfungspunkte für Zu- und Abbringerverkehre böten. Diese Aufgabe fällt bislang allein dem Anruf-Sammel-Taxi zu. Daneben gibt es mit der 528 (Otterndorf - Bremerhaven) noch eine Regionalbuslinie, welche auch in den Ferien und sonnabends verkehrt.

3.2.3.8 Gemeinde Loxstedt

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit											
		Montags-Freitags				Sonnabends				Sonntags			
		Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ
Bexhövede	1.000-3.000	10	✗	✓	✓	5	✗	✓	✓	0			
Dedesdorf-Eidewarden	500-1.000	5	✗	✓	✓	0				0			
Donnern	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			
Düring	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			
Loxstedt	über 3.000	15	/	✓	✓	10	/	✓	✓	5	/	✓	✓
Nesse	1.000-3.000	10	✗	✓	✓	5	✗	✓	✓	0			
Stinstedt	500-1.000	5	✗	✓	✓	0				0			
Stotel	1.000-3.000	10	✗	✓	✓	5	✗	✓	✓	0			

Tabelle 3.2-11: Bedienungsqualität Gemeinde Loxstedt

Das Gebiet der Samtgemeinde Loxstedt wird von der SPNV-Linie RS2 durchquert, was ursächlich für die gute Verkehrsanbindung des Kernortes Loxstedt ist. Hinzu kommen die primären Hauptlinien 530/570 (Bremerhaven - Hagen), 575 (Bremerhaven - Beverstedt) und schließlich die sekundäre Hauptlinie 580 (Bohmsiel - Sandstedt). Allen Linien gemein ist, dass sie die Gemeinde Loxstedt im Zulauf auf Bremerhaven radial durchqueren und so zwar eine überwiegend gute Anbindung an Bremerhaven gegeben ist, die innergemeindlichen Verkehrsbedürfnisse aber nur unzureichend befriedigt werden können. Dadurch ist die Erreichbarkeit des Kernortes aus keinem der übrigen Ortsteile gegeben. Neben einer neuen tangential verlaufenden Buslinie von Stotel bis Bexhövede oder Sellstedt könnte auch ein tarifintegrierter Bedarfsverkehr eine Verbesserung herbeiführen. Für eine bessere Anbindung von Dedesdorf-Eidewarden könnte eine Verlängerung der Linie 580 bis an den Bahnhof Bremerhaven-Wulsdorf erwogen werden.

3.2.3.9 Gemeinde Schiffdorf

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit											
		Montags-Freitags				Sonnabends				Sonntags			
		Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ
Bramel	500-1.000	5	✓	✓	✓	0				0			
Geestenseth	500-1.000	5	✗	✓	✓	0				0			
Schiffdorf	über 3.000	15	/	✓	✓	10	/	✓	✓	5	/	✓	✓
Sellstedt	1.000-3.000	10	✗	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Spaden	über 3.000	15	✓	✓	✓	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓
Wehdel	1.000-3.000	10	✗	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			
Wehden	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			

Tabelle 3.2-12: Bedienungsqualität Gemeinde Schiffdorf

Fast alle Ortsteile der Gemeinde Schiffdorf sind gut bis sehr gut an den ÖPNV angebunden. Die beiden größten Ortsteile, Schiffdorf und Spaden, sind ebenso wie Bramel direkt in den Bremerhavener Stadtverkehr eingebunden. Demgegenüber profitieren Geestenseth, Sellstedt und Wehdel von ihrer Lage im Verlauf der RB33 (Buxtehude - Bremerhaven), wodurch gute Verbindungen nach Bremerhaven sichergestellt werden. Aufgrund großer Umwege über Wulsdorf oder Bremerhaven Hbf bei gleichzeitig oftmals langen Übergangszeiten sind die Verbindungen ins Grundzentrum Schiffdorf jedoch nicht zufriedenstellend. Der einzige nur an Schultagen erreichbare Ortsteil ist Wehden.

3.2.3.10 Gemeinde Wurster Nordseeküste

Ort	Einwohner	Fahrtenhäufigkeit											
		Montags-Freitags				Sonnabends				Sonntags			
		Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ	Soll	GZ	MZ	OZ
Cappel	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			
Dorum	über 3.000	15	/	✓	✓	10	/	✓	✓	5	/	✓	✓
Midlum	1.000-3.000	10	✗	✗	✗	5	✗	✗	✗	0			
Mulsum	500-1.000	5	✗	✗	✗	0				0			
Nordholz	über 3.000	15	/	✓	✓	10	/	✓	✓	5	/	✓	✓
Wremen	1.000-3.000	10	✓	✓	✓	5	✓	✓	✓	0			

Tabelle 3.2-13: Bedienungsqualität Gemeinde Wurster Nordseeküste

Das Rückgrat des Nahverkehrs in der Wurster Nordseeküste ist die SPNV-Linie RB33, welche zumindest drei größere Ortsteile der Gemeinde mit Cuxhaven ebenso wie mit Bremerhaven verbindet und zusätzlich auch die Anbindung Wremens an Dorum sicherstellt. Der Ortsteil Midlum ist mit den Buslinien 546 und 550 zwar an Dorum und Bremerhaven angebunden, allerdings nicht mit der erforderlichen Fahrtenzahl. Die übrigen Ortsteile sind derzeit ausschließlich an Schultagen mit dem ÖPNV erreichbar.

3.2.4 Regionale Bedienungsqualität

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

Anzahl Verbindungen zu Ober- und Mittelzentren: Montag bis Freitag									
von	Einwohner		nach						
		Sollbedienun- g	Hamburg	Bremen	Bremerhaven	Bremervörde	Cuxhaven	Hemmoor	Stade
Bad Bederkesa	über 3.000	15		15	15	0	0	0	0
Beverstedt	über 3.000	15		0	11	2	9		
Cadenberge	über 3.000	15	19		0		19	19	19
Cuxhaven	über 3.000	15	19	17	18			19	19
Dorum	über 3.000	15		17	18		18		
Hagen i.B.	über 3.000	15		16	11		7		
Hemmoor	über 3.000	15	19		0	0	19		19
Ihlienworth	1.000-3.000	10	0		0		0	0	0
Lamstedt	1.000-3.000	10	5		0	4	5	11	5
Langen	über 3.000	15		21	>30		13		
Loxstedt	über 3.000	15		24	24	1	15		
Nordholz	über 3.000	15		17	18		18	0	0
Otterndorf	über 3.000	15	19		3		19	19	19
Schiffdorf	über 3.000	15		17	>30	3	4		

Tabelle 3.2-14: Regionale Bedienungsqualität (Mo-Fr)

Da viele der im Landkreis Cuxhaven gelegenen Hauptorte über einen SPNV-Anschluss verfügen oder vom Bremerhavener Stadtverkehr profitieren, ergibt sich ein unausgeglichenes Bild zwischen einer Übererfüllung der Sollbedienun- g einerseits und gänzlich fehlender Anbindungen andererseits. Ihlienworth verfügt über keinerlei ÖPNV-Anbindung, den anderen Grundzentren mangelt es dagegen immerhin noch an der nötigen Vielfalt erreichbarer Ziele in der Region. Dabei sollte künftig zumindest die bessere Erreichbarkeit der Kreisstadt Cuxhaven vorangetrieben werden.

Anzahl Verbindungen zu Ober- und Mittelzentren: Sonnabend									
von	Einwohner		nach						
		Sollbedienung	Hamburg	Bremen	Bremerhaven	Bremervörde	Cuxhaven	Hemmoor	Stade
Bad Bederkesa	über 3.000	10		7	8	0	0	0	0
Beverstedt	über 3.000	10		0	6	0	6		
Cadenberge	über 3.000	10	18		0		18	18	18
Cuxhaven	über 3.000	10	18	16	17			18	18
Dorum	über 3.000	10		16	17		17		
Hagen i.B.	über 3.000	10		15	6		6		
Hemmoor	über 3.000	10	18		0	0	18		18
Ihlienworth	1.000-3.000	5	0		0		0	0	0
Lamstedt	1.000-3.000	5	0		0	1	0	0	0
Langen	über 3.000	10		23	>30		3		
Loxstedt	über 3.000	10		21	21	0	14		
Nordholz	über 3.000	10		16	17		17	0	0
Otterndorf	über 3.000	10	18		3		18	18	18
Schiffdorf	über 3.000	10		13	>30	6	5		

Tabelle 3.2-15: Regionale Bedienungsqualität (Sa)

Bei der Betrachtung des Fahrtenangebots an Sonnabenden zeigt sich das Qualitätsgefälle zwischen Hauptorten mit und ohne SPNV-Zugang. Die ausschließlich mit Buslinien erschlossenen Orte, ausgenommen Langen und Schiffdorf, weisen durchgehend unzureichende oder nicht vorhandene Verbindungen auf.

Anzahl Verbindungen zu Ober- und Mittelzentren: Sonn- und Feiertag									
von	Einwohner		nach						
		Sollbedienung	Hamburg	Bremen	Bremerhaven	Bremervörde	Cuxhaven	Hemmoor	Stade
Bad Bederkesa	über 3.000	5		6	6	0	0	0	0
Beverstedt	über 3.000	5		0	0	0	0		
Cadenberge	über 3.000	5	17		0		17	17	17
Cuxhaven	über 3.000	5	17	15	16			17	17
Dorum	über 3.000	5		15	16		16		
Hagen i.B.	über 3.000	5		8	0		0		
Hemmoor	über 3.000	5	17		0	0	17		17
Ihlienworth	1.000-3.000	0	0		0		0	0	0
Lamstedt	1.000-3.000	0	0		0	0	0	0	0
Langen	über 3.000	5		17	>30		5		
Loxstedt	über 3.000	5		19	19	0	13		
Nordholz	über 3.000	5		15	16		16	0	0
Otterndorf	über 3.000	5	17		0		17	17	17
Schiffdorf	über 3.000	5		12	>30	16	7		

Tabelle 3.2-16: Regionale Bedienungsqualität (So)

Das Bewertungsergebnis für Sonn- und Feiertage fällt in der Gesamtschau geringfügig positiver aus, was hauptsächlich den geringeren Anforderungen geschuldet ist.

4. Ziele und Maßnahmen

4.1 Übergeordnete Ziele

Nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) sollen im Rahmen des Nahverkehrsplans u.a. die Zielvorstellungen für die weitere Gestaltung des ÖPNV dargestellt werden. Die Festlegung dieser Ziele stellt die maßgebliche Einflussgröße für die zu entwickelnde Maßnahmenkonzeption dar und obliegt deshalb dem Aufgabenträger. Die verschiedenen Gesetze (Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) sowie Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG), das Niedersächsische Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG)), das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP), das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP), das Integrierte Klimaschutzkonzept Regionalforum Bremerhaven (IKS), der Abschlussbericht des Modellvorhabens Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in der Modellregion Landkreis Cuxhaven (MVM) und das Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche Mobilität“ der Stadt Cuxhaven (MK) enthalten folgende allgemeine Zielvorgaben und Grundsätze:

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

Tabelle 4.1-1: Übergeordnete Ziele (1)

Nr.	Übergeordnetes Ziel	Grundlage
9	Es sollen Siedlungsstrukturen gesichert und entwickelt werden, in denen die Ausstattung mit und die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge für alle Bevölkerungsgruppen gewährleistet werden; sie sollen in das öffentliche Personennahverkehrsnetz eingebunden werden.	LROP
10	Die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr und auf den Fahrradverkehr soll durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen unterstützt werden.	LROP
11	Im Zuge der Haupteisenbahnstrecken Cuxhaven-Stade und Cuxhaven-Bremerhaven-Bremen ist der 1-h-Takt des Regional-Express beizubehalten bzw. einzuführen. Auf der Strecke Bremerhaven-Bremen soll am Bahnhof Stubben ein Regionalexpress-Halt eingerichtet werden. Das Geschwindigkeitsniveau auf den Strecken Cuxhaven-Bremerhaven und Cuxhaven-Stade ist zu erhöhen. Die technische Sicherung aller notwendigen Bahnübergänge ist schnellstmöglich anzustreben. Die Eisenbahnstrecke Bremerhaven-Bremervörde-Buxtehude ist zu erhalten und zu sichern. Der 1-h-Takt ist weiter auszubauen.	RROP
12	Die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit zwischen Hechthausen und Himmelporten im Zuge der Schienenstrecke Cuxhaven-Stade ist anzustreben. Des Weiteren ist der zweigleisige Ausbau des Streckenabschnittes Cuxhaven-Bremerhaven anzustreben. Die Haupteisenbahnstrecken Cuxhaven- Bremerhaven und Cuxhaven-Stade sind zu elektrifizieren.	RROP
13	Die vorhandenen Bahnhöfe und deren Umfeld an allen Schienenstrecken im Planungsraum sind zu erhalten und um den Standort Altenwalde-Franzenburg zu erweitern. Sie sind kundenfreundlich, insbesondere barrierefrei zu gestalten.	RROP
14	Die örtliche und regionale Erschließung ist durch Stadt- und Regionalbuslinien sowie den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) sicherzustellen. Diese Bus- und Bahnlinien haben die Gemeinden / Gemeindeteile mit den Grundzentren und die Grundzentren mit den Mittel- und Oberzentren zu verbinden. Ihre Verknüpfungen untereinander sind weiter zu optimieren.	RROP
15	Im Planungsraum sind die Überlegungen über eine sinnvolle Tarifstruktur fortzusetzen. Dabei sind die organisatorischen Veränderungen, die unterschiedlichen verkehrlichen Bedürfnisse sowie die finanziellen Möglichkeiten zu berücksichtigen.	RROP
16	In den Räumen, in denen unter wirtschaftlichen Aspekten ein Linienangebot nicht tragfähig ist, sollte die Anwendung alternativer bedarfsorientierter Bedienungsformen, wie z.B. Anruf-Taxi-Systeme (AST), ausgebaut werden.	RROP
17	Im Planungsraum ist eine qualitativ angemessene Verkehrsbedienung sicherzustellen. Unter den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit, der Bedarfsorientierung und den Anforderungen an die Tarifstruktur ist der ÖPNV zu verbessern und auszubauen. Der ÖPNV ist mit dem SPNV abzustimmen und zu verknüpfen.	RROP
18	Erholungsgebiete, Tourismuszentren, überörtliche Sport- und Freizeitanlagen sowie Gewerbegebiete sind in das Erschließungsnetz des ÖPNV einzubinden.	RROP

Tabelle 4.1-2: Übergeordnete Ziele (2)

Nr.	Übergeordnetes Ziel	Grundlage
19	Die Region strebt eine Reduzierung der Treibhausgase um 50% bis zum Jahre 2030 gegenüber dem Basisjahr 2011 an und stellt vor allem die Verbesserung der Energieeffizienz, die Vermeidung von Energieverbräuchen und somit die Entstehung von Treibhausgasen in den Vordergrund ihrer Bemühungen.	IKS
20	Die Region stärkt vor allem im Mobilitätsbereich kooperative Lösungen zwischen Stadt und Land und ist bemüht, gerade auch unter den besonderen Bedingungen ländlicher Räume innovative Maßnahmen umzusetzen, mit denen sowohl eine Reduktion des Verkehrsaufkommens als auch ein Umstieg auf umweltverträgliche Verkehrsträger erreicht werden kann.	IKS
21	Die Region unterstützt den Verkehrssektor in seinem Bestreben, durch die Nutzung alternativer klimafreundlicher Treibstoffe zu einer Reduktion von Treibhausgasen beizutragen.	IKS
22	Sicherstellung der Erreichbarkeit von Versorgungsstandorten bzw. Versorgungszentren durch geeignete Mobilitätsangebote	MVM
23	Sammeln von Erfahrungen mit innovativen Lösungen in den Bereichen Versorgung und Mobilität	MVM
24	Der öffentliche Verkehrssektor ist ein wichtiges Mobilitätsangebot in der Stadt Cuxhaven für Einheimische und Touristen. Der öffentliche Verkehr stellt die Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen sicher und wird entsprechend gefördert	MK
25	Wir kommunizieren und informieren über sämtliche Mobilitätsangebote und bieten somit freie Entscheidungsmöglichkeiten für alle, sowohl für Einheimische als auch für Touristen.	MK
26	Die Entwicklung der Stadt Cuxhaven erfolgt im Rahmen einer integrierten Betrachtungsweise. Das heißt, sämtliche betroffenen Sektoren und Bereiche werden berücksichtigt. In diesem Zusammenhang denken wir die Themen Verkehr und Mobilität in allen unseren Handlungen von Anfang an mit.	MK
27	Wir verwerfen mutige und neue Ideen nicht, weil sie heute noch nicht umsetzbar sind. Vielmehr tragen wir in Cuxhaven dazu bei, dass konkrete Ideen zukunftsfähig weiterentwickelt werden. Gemeinsam suchen wir einen Weg, auch wenn dieser erst noch erschlossen werden muss.	MK

Tabelle 4.1-3: Übergeordnete Ziele (3)

4.2 Ziele des Landkreises Cuxhaven

Die oberste Priorität des Landkreises ist die Sicherstellung des **Schülerverkehrs**. Das dafür erforderliche Fahrtenangebot ist unabhängig von der Einwohnerzahl der Orte, es richtet sich nach den Erfordernissen der Schulen. Darüber hinaus möchte der Landkreis ein übersichtliches, aufeinander abgestimmtes **Netz attraktiver Regionalbuslinien** dauerhaft etablieren. Aufgrund der hohen Regelmäßigkeit der Nachfrage genießt der Berufsverkehr dabei eine besondere Würdigung. Die ÖPNV-**Grundversorgung** wird idealerweise im Rahmen der zuvor genannten Zwecke abgedeckt, kann jedoch auch mit bedarfsgesteuerten Verkehren wie dem Anruf-Sammel-Taxi sichergestellt werden. Der Anteil des ÖPNV am Modal Split soll langfristig auf 8 Prozent gesteigert werden.

4.2.1 Schülerverkehr

Der Schülerverkehr stellt wie in vielen ländlich geprägten Gebieten auch im Landkreis Cuxhaven das wirtschaftliche Rückgrat des ÖPNV dar. Auf zahlreichen Linien ist das vorhandene Angebot auch darauf abgestimmt. Als übergeordnetes Ziel ist zu berücksichtigen, dass die Landkreise sich nach § 109 NSchG unabhängig von ihren Aufgaben als Schulträger darum bemühen sollen, dass die Fahrpläne und die Beförderungsleistungen der öffentlichen Verkehrsmittel in ihrem Gebiet den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler hinreichend Rechnung tragen. Die minimalen Rahmenbedingungen für die Beförderung anspruchsberechtigter Schülerinnen und Schüler definiert die Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Cuxhaven in ihrer jeweils gültigen Fassung.

4.2.2 Attraktive Stadt- und Regionalbuslinien

Relationen mit verbindender Funktion zwischen Grund- und Mittelzentren sowie als Zubringer zum übergeordneten SPNV sollen weiter gestärkt und schrittweise zu einem integrierten Netz zusammengeführt werden. Grundlage dafür können die in Kapitel 2.4.2.1 genannten primären und sekundären Hauptlinien sein. Durch die Abstimmung der Fahrpläne aufeinander sollen landkreisweite Fahrten mit zuverlässigen Anschlüssen und kurzen Umsteigezeiten ermöglicht werden. Die Konzentration auf wenige hochwertige Linien erhöht die Vielfalt möglicher Fahrtzwecke und kann dadurch die Nutzungsmöglichkeiten und Fahrgastzahlen insgesamt steigern. Bedarfsgesteuerte Verkehre sollen eine Zubringerfunktion erfüllen und dafür gezielt weiterentwickelt werden.

Auch der Stadtverkehr Cuxhaven hat eine bedeutende Rolle für die Mobilität im Landkreis. Zur Sicherung und Herstellung durchgehender Wegeketten zwischen der Stadt Cuxhaven und dem übrigen Landkreisgebiet strebt der Landkreis Cuxhaven eine enge Zusammenarbeit mit der Stadt Cuxhaven an.

4.2.3 Grundversorgung (Regionalverkehr)

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

Einwohner je Ort	Fahrten pro Tag und Richtung	Anbindung an
500 – 1.000	5	Grundzentrum
1.000 – 3.000	10	Mittelzentrum
über 3.000	15	Oberzentrum

Tabelle 4.2-1: Definition der ÖPNV-Grundversorgung

4.3 Ziele der Stadt Cuxhaven

Aufgrund der räumlichen Ausdehnung des Stadtgebietes und der Bedeutung als Urlaubsziel sind der ÖPNV im Stadtverkehr und die Anbindung an die Nachbargemeinden entscheidend zu verbessern. Der ÖPNV soll sowohl für die Einwohnenden als auch die Gäste attraktiver gestaltet werden. Dies betrifft in erster Linie das Verkehrsangebot (Betriebszeiten und Taktung), aber auch die Tarifgestaltung. Die rechtlichen Möglichkeiten zu bedarfsgesteuerten Verkehren sind zu nutzen. Die Stadt Cuxhaven beabsichtigt, Maßnahmen zu ergreifen und zu fördern, die geeignet sind, den Anteil der mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege von 3 Prozent auf mindestens 5 Prozent zu steigern, ohne dabei die Bedeutung von Fuß- und Radverkehr zu verringern.

4.3.1 Erkenntnisse aus der vorab erfolgten Bürgerbeteiligung

Vom 14.06. bis 28.07.2024 hat die Stadt Cuxhaven ein Online-Beteiligungsverfahren zur Neuaufstellung des NVP durchgeführt. Mit frei formuliertem Text sowie Auswahlfragen konnten Anregungen und Wünsche zum ÖPNV im Stadtgebiet übermittelt werden. Es wurden insgesamt 104 Stellungnahmen abgegeben, die zum großen Teil in die Neukonzeption des Stadtverkehrs einfließen bzw. als Maßnahmen im NVP aufgeführt werden. Beiträge, die den ÖPNV im Landkreis betrafen, wurden dorthin weitergeleitet.

Die Umfrage zeigte, dass das heutige Angebot im Stadtbusverkehr als nicht ausreichend betrachtet wird, um die Daseinsgrundfunktionen „arbeiten“ und „sich versorgen“ zu erfüllen. Kritikpunkte waren die fehlende Anbindung der Gewerbegebiete im Hafen sowie Neue / Alte Industriestraße. Außerdem eine mangelhafte Anbindung der Einzelhandelszentren sowie Arzthäuser. Die Aussagen treffen im Wesentlichen auch für das RufMobil (ehem. AST) zu. Weitere Kritikpunkte waren die Taktung und die Bedienzeiten, sowie die Umstiegszeiten zwischen dem ÖPNV und SPNV am Bahnhof Cuxhaven. Deutschlandticket und CuxhavenTicket als einfache und günstige Tarifangebote wurden positiv bewertet. Der digitale Fahrscheinkauf für den Stadtverkehr per App wurde von den Teilnehmenden gewünscht.

4.3.2 Kommunalisierung des Stadtverkehrs

Die Stadt Cuxhaven prüft die Gründung einer Stadtwerke-Gesellschaft, welche neben anderen Aufgaben ebenfalls städtische Mobilitätsangebote anbieten soll. So könnten der Stadtverkehr und die bedarfsgesteuerten Verkehre zukünftig im Rahmen des Eigenbetriebs geplant, organisiert und die Fahrleistungen erbracht werden. Die erwarteten Vorteile sind unter anderem eine flexible Steuerung des Angebotes und der Tarifgestaltung mit schnellen Entscheidungswegen und direkten Zuständigkeiten. Gerade angesichts langfristiger Planungshorizonte und Projektlaufzeiten bei Maßnahmen zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele der Stadt Cuxhaven wird diese Form der Neuorganisation als wichtiger Baustein erachtet. Nicht zuletzt spielen auch transparente und steuerbare Kostenstrukturen wie auch die lokale Wertschöpfung eine wichtige Rolle. Das formulierte Ziel steht unter dem Vorbehalt der wirtschaftlichen Tragfähigkeit. Das Vorhaben wird gutachterlich untersucht. Alternativ kann auch eine wettbewerbliche Vergabe durchgeführt werden. Die Betriebsaufnahme ist in beiden Fällen für den 01.08.2032 geplant. Vor diesem Hintergrund sollen Liniengenehmigungen im eigenwirtschaftlichen Verkehr nur mit einer Laufzeit von 5 Jahren erteilt werden.

4.3.3 Grundversorgung (Stadtverkehr)

Der Mindeststandard, um eine Gewährleistung einer Grundversorgung aller Stadtteile als gegeben anzusehen, stellt das Fahrplanangebot aus dem Jahr 2025 dar.

4.4 Allgemeine Standards bei der Planung von ÖPNV-Angeboten

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

Im klassischen **Linienverkehr** sollen in der Regel alle auf dem Linienweg liegenden **Haltestellen** bedient werden. Ausnahmen sind bei Abweichungen einzelner Fahrten vom sonst üblichen Linienweg, zur Auslastungssteuerung oder in Abstimmung mit dem Aufgabenträger möglich. Soweit es im Rahmen der bestehenden planerischen Zwänge (Unterrichtszeiten, Anschlussverbindungen) möglich ist, sollte die Einrichtung strenger **Taktfahrpläne** angestrebt werden. Bei Abweichungen vom Taktverkehr soll auf ähnliche Taktfamilien (z.B. Abfahrten um 10:45, 11:35 und 12:55) geachtet werden. Die verwendeten **Fahrzeitprofile** der unterschiedlichen Linien sind so zu gestalten, dass ein von mehreren Linien befahrener Streckenabschnitt unter vergleichbaren Verkehrsverhältnissen mit der identischen Fahrzeitverteilung bewältigt wird. Bei Fahrten, die an **Schul- und Ferientagen** Komplemente zueinander bilden, ist darauf zu achten, dass die an Ferientagen stattfindende Fahrt möglichst nicht vor der an Schultagen üblichen Abfahrtszeit verkehrt. Abweichungen können im Einzelfall durch verbesserte Anschlussbeziehungen o.ä. begründet werden.

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

Bei der Planung und dem Betrieb alternativer und **flexibler Bedienformen** sind die Begriffe „**RufMobil**“, „**Rufbus**“ und „**Anruf-Sammel-Taxi**“ zu verwenden. Sofern tarifintegrierte Flächenbedarfsverkehre eingeführt werden, können auch verbundbezogene Produktbezeichnungen angeordnet werden. Die **Buchung** muss telefonisch (nur während der Betriebszeiten; ohne zusätzliche Gebühren) und digital (Website oder App) bis zu 60 Minuten (in der Stadt Cuxhaven 30 Minuten) vor Fahrtantritt möglich sein. Diese **Bedarfsverkehre** müssen ab dem Jahr 2027 die in Anlage 7 genannten **Qualitäts- und Tarifvorgaben** erfüllen, um förderfähig im Sinne der Anlage 4 zu sein.

4.5 Bewertungskriterien bei Genehmigungsanträgen

Bei der Beurteilung eigenwirtschaftlicher Anträge (Genehmigungswettbewerb) erfolgt eine Prüfung der im Nahverkehrsplan festgelegten Ziele. Wenn das zuletzt genehmigte Fahrtenangebot über die Mindestanforderungen hinausgeht, so ist jenes maßgeblich. Die Berücksichtigung der Fahrzeugstandards (Anlage 3), der Qualitätsstandards für Haltestellen (im Teilnetz 1; Anlage 6) sowie der Qualitätsanforderungen des VBN (in den Teilnetzen 2, 5, 6) sind verbindlich zuzusichern.

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

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

4.6 Maßnahmenübersicht

In diesem Kapitel werden Handlungsfelder dargestellt, mit denen der ÖPNV im Landkreis Cuxhaven weiterentwickelt werden soll.

Auch Maßnahmen, die nicht explizit benannt werden, können im Einklang mit dem Nahverkehrsplan stehen, wenn diese der Erreichung der in Kapitel 4.1 bis 4.3 benannten Ziele dienen.

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

4.6.1 Maßnahmen des Landkreises Cuxhaven

Maßnahme 1:							
Einführung von Mindeststandards zur Fahrzeugqualität							
<p>Erläuterung</p> <p>Die Qualität und Ausstattung der im Landkreis Cuxhaven eingesetzten Fahrzeuge ist äußerst heterogen. Ursächlich hierfür ist, dass der Landkreis in früheren Nahverkehrsplänen sehr vage Vorgaben machte, die einen großen Raum für verschiedene Auslegungen boten.</p> <p>Zur Konkretisierung der in Kap. 4.1 genannten Ziele legt der Landkreis mit einem gesonderten ÖPNV-Fahrzeugkonzept verbindliche Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale fest. Neben den Fahrgästen profitieren auch die Verkehrsunternehmen, welche erstmals auf klare Vorgaben zurückgreifen können.</p> <p>Verpflichtend umzusetzen ist das ÖPNV-Fahrzeugkonzept erst bei der Neuerteilung von Linienverkehrsgenehmigungen (vgl. Kap. 2.4.2.2). Eine frühere Berücksichtigung ist wünschenswert.</p> <p>Das Konzept ist als Anlage 3 beigefügt und enthält Aussagen zu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeugalter und Erscheinungsbild • Antriebsart / Schadstoffklasse • Klimatisierung • Fahrgastinformation • Anforderungen an die Barrierefreiheit • Anzahl von Sitzplätzen (abhängig vom Fahrzeugtyp) • Sonstige Ausstattungsmerkmale 							
<p>Umsetzung</p> <table border="1"> <tr> <td><input type="checkbox"/></td><td>hohe Priorität</td></tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td><td>mittlere Priorität</td></tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td><td>geringere Priorität</td></tr> </table>		<input type="checkbox"/>	hohe Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	mittlere Priorität	<input type="checkbox"/>	geringere Priorität
<input type="checkbox"/>	hohe Priorität						
<input checked="" type="checkbox"/>	mittlere Priorität						
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität						
Beteiligte: Landkreis, Stadt Cuxhaven, VBN, Verkehrsunternehmen, VNO							
Federführung: Verkehrsunternehmen							
Finanzierung: Verkehrsunternehmen							

Maßnahme 2:**Allgemeine Weiterentwicklung der Haltestelleninfrastruktur****Erläuterung**

Die Haltestelleninfrastruktur unterliegt, ebenso wie das Liniennetz, stetigen Veränderungen. Der Landkreis Cuxhaven als ÖPNV-Aufgabenträger ist hier jedoch nicht unmittelbar zuständig. Das vorhandene VNO-Haltestellenkonzept (Anlage 1) legt die baulichen Standards fest und gibt Empfehlungen für eine Priorisierung bevorstehender Ausbaupläne.

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

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

Die Festlegung von Haltestellennamen erfolgt federführend durch die Aufgabenträger (einschl. ZVBN).

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte: Kommunen, Landkreis, Verkehrsunternehmen, VBN, VNO, ZVBN

Federführung: Kommunen, Verkehrsunternehmen

Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Gemeinden

Es wird zudem verwiesen auf das Förderprogramm der LNVG.

Maßnahme 3:**Aufnahme von Haltestellenmerkmalen****Erläuterung**

Die seit dem 01.01.2022 geltende gesetzliche Vorgabe eines vollständig barrierefreien Öffentlichen Personennahverkehrs verlangt dem Aufgabenträger immer häufiger Erklärungen zum Ausbauzustand der Haltestellenanlagen ab. Um den Anforderungen gerecht werden zu können, ist es nötig, dass die Verwaltung über einen umfassenden und möglichst aktuellen Datenstand verfügt.

Um dies zu gewährleisten, streben Stadt und Landkreis Cuxhaven die Durchführung einer umfassenden Datenerhebung an. Die gewonnenen Erkenntnisse werden in die bereits vorhandene Haltestellendatenbank des ZVBN eingespeist. Die Führung eines eigenen Katasters ist nicht erforderlich.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte: Landkreis, Stadt Cuxhaven, VNO, ZVBN

Federführung: VNO

Finanzierung: Landkreis, Stadt Cuxhaven

Kostenschätzung: € 40.000,00

Maßnahme 4:**Erhöhung der Haltestellendichte****Erläuterung**

Haltestellen ermöglichen den Zugang zum ÖPNV. Neben der Fahrtenhäufigkeit ist auch die Entfernung zwischen Haustür und Haltestelle ein bedeutendes Qualitätskriterium im ÖPNV. Daher soll das Haltestellennetz gezielt weiterentwickelt und verdichtet werden, insbesondere entlang der vorhandenen Linienwege.

Konkret erwogen werden bisher nachfolgende Standorte:

Haltestellenbezeichnung	Kommune	Bemerkung
Bad Bederkesa, Karolinenhöhe	Geestland	Wiederinbetriebnahme
Beverstedt, Stubbener Landstr.	Beverstedt	
Cadenberge, Bahnhofstraße	Land Hadeln	
Cadenberge, Breslauer Str.	Land Hadeln	
Drangstedt, Am Mühlhorn	Geestland	Wiederinbetriebnahme
Drangstedt, Hauptstraße 37	Geestland	Wiederinbetriebnahme
Geversdorf, Ostehalle	Land Hadeln	Infrastruktur vorhanden
Holßel, Zum Wasserwerk	Geestland	Wiederinbetriebnahme
Lamstedt, Strother Kamp	Börde Lamstedt	
Otterndorf, Sole-Therme	Land Hadeln	

Umsetzung

<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität

Beteiligte: Kommunen, Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung: Verkehrsunternehmen

Finanzierung: Kommunen, Verkehrsunternehmen

Maßnahme 5:**Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel durch Mobilitätsstationen****Erläuterung**

Die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel (Bus, Bahn, Fahrrad, PKW, Taxi, AST, ggf. Carsharing, Leihrad) zur Deckung von Mobilitätsanforderungen ist bislang eher ein großstädtisches Angebot. Durch Einrichtung von kleineren Mobilitätsstationen bzw. Rad-Bus-Stationen könnten auch in ländlichen Räumen die gewachsenen Ansprüche der Bevölkerung an eine bessere Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger erfüllt werden. Solche Mobilitätsstationen könnten an Bahnhöfen, aufkommensstärkeren Bushaltestellen aber auch an Versorgungszentren entstehen.

(Sichere) Abstellanlagen für Fahrräder und Elektro-Tretroller sowie Stromanschlüsse für Pedelecs und Elektro-Autos und eine ansprechende, barrierefreie Gestaltung der Anlage wären Kennzeichen solcher Stationen.

Umsetzung

<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität

Beteiligte: Kommunen, Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO, ZVBN

Federführung: Kommunen

Finanzierung: Kommunen, Landkreis

Maßnahme 6:**Sicherstellung von Fördermaßnahmen****Erläuterung**

Der Landkreis Cuxhaven fördert seit 1999 sämtliche **investive** Maßnahmen der Gemeinden, Samtgemeinden, aber auch Vorhaben von Privatpersonen, mit bis zu 50% der ungedeckten Kosten, für die seitens des Landes Niedersachsen Finanzierungshilfen zur Verbesserung des ÖPNV und SPNV gewährt werden. Für gemeindliche Maßnahmen auf landkreiseigenen Grundstücken wird seit 2006 ein Fördersatz von 75% der nicht durch anderweitige Zuschüsse gedeckten Kosten gewährt. Dabei sind die Regelungen im Hinblick auf die Barrierefreiheit der Haltestellenkonzepte der VNO sowie des VBN zu berücksichtigen. Zielsetzung des Landkreises ist die Fortführung dieser Förderung.

Konsumtive Ausgaben der Kommunen für Betriebsleistungen im ÖPNV (z.B. AST, Bürgerbus) fördert der Landkreis zu 75%. Diese Förderung soll fortgesetzt, aber an die Erfüllung der in Anlage 7 genannten Anforderungen an Bedarfsverkehre gebunden werden.

Die neue Förderrichtlinie ist als Anlage 4 beigelegt.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte: Kommunen, Landkreis, LNVG, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen

Federführung: Antragsteller, Landkreis

Finanzierung: Landkreis

Kostenschätzung: € 1.250.000,00 p.a.

Maßnahme 7:**Weiterleitung von Landesmitteln an die Stadt Cuxhaven****Erläuterung**

Der Stadt Cuxhaven ist im Jahr 1998 auf eigenem Wunsch die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV nach §4 Abs. 3 NNVG übertragen worden. Da die Stadt nicht originärer ÖPNV-Aufgabenträger im Sinne des NNVG ist, sieht § 7 Abs. 4 und Abs. 5 keine Finanzhilfen für die Stadt Cuxhaven vor. Um der Stadt jedoch die Wahrnehmung ihrer Aufgabe zu erleichtern, leitet der Landkreis der Stadt seit 2005 freiwillig und ohne Anerkennung einer Rechtspflicht den Anteil, der ihr aufgrund des Schlüssels, der sich zu zwei Dritteln nach dem Einwohner- und zu einem Drittel nach dem Flächenanteil bemisst, zustehen würde, zweckgebunden für Maßnahmen nach § 7 Abs. 7 NNVG weiter.

An dieser Praxis soll im Sinne einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit weiter festgehalten werden und dem Ziel der Berücksichtigung gegenseitiger Interessen dienen.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte: Landkreis, Stadt Cuxhaven

Federführung: Landkreis

Finanzierung: Landkreis

Kostenschätzung: € 280.000,00 p.a.

Maßnahme 8:**Übernahme der kommunalen Finanzierungsbeiträge zum ZVBN****Erläuterung**

Die im ZVBN assoziierten Gebietskörperschaften haben jährlich einen Finanzierungsbeitrag zum ZVBN zu leisten. Seit 2018 trägt der Landkreis Cuxhaven 100% der anfallenden Beiträge.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte: Kommunen, Landkreis, ZVBN

Federführung: Kommunen

Finanzierung: Landkreis

Kostenschätzung: € 80.000,00 p.a.

Maßnahme 9:**Schaffung eines landkreisweiten Beförderungstarifs für Einzel- und Tageskarten****Erläuterung**

Wie in Kapitel 2.5 erläutert, finden die ÖPNV-Kunden im Landkreis Cuxhaven eine vielfältige und damit unübersichtliche Tariflandschaft vor. Eine Konsequenz daraus ist, dass es für viele Relationen innerhalb des Landkreises nicht möglich ist, durchgehende Fahrkarten zu erwerben.

Seit der Einführung des Deutschlandtickets sind vorwiegend Gelegenheitskunden von der gegebenen Situation betroffen, viele davon auch Urlauber ohne Kenntnis der lokalen Besonderheiten.

Der Landkreis verfolgt das Ziel, einen einfachen und preislich attraktiven Zonentarif mit landkreisweiter Gültigkeit zu entwickeln. Um ein Unterlaufen des in weiten Teilen des Landkreises angewandten VBN-Tarifs zu verhindern, soll das Preisniveau an diesen angelehnt werden.

Das Fahrkartensortiment soll mindestens Einzel-, Tages- und Gruppenkarten umfassen. Lokal begrenzte Zeitkarten unterhalb des Verkaufspreises des Deutschlandtickets sind ebenfalls vorstellbar.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte: Landkreis, VBN, Verkehrsunternehmen, VNO, ZVBN

Federführung: VNO

Finanzierung: Landkreis

Kostenschätzung: abhängig von der Tarifstruktur

Maßnahme 10:**SPNV: Einrichtung zusätzlicher SPNV-Stationen****Erläuterung**

Zusätzliche Zugangsmöglichkeiten zum SPNV in Form weiterer Bahnhöfe und Haltepunkte können bei annähernd gleichbleibenden Betriebskosten zu einem höheren Fahrgastpotenzial führen. Da für die (Wieder-) Inbetriebnahme dennoch hohe Investitionskosten anfallen, muss auch der wirtschaftliche Nutzen nachgewiesen werden. Die LNVG hat daher bereits 2016 eine umfassende landesweite Untersuchung durchgeführt. Im Ergebnis wurden neue Haltepunkte in Altenwalde und Cappel oder Spieka konkret zur Reaktivierung vorgeschlagen. Ein neuer Haltepunkt in Altenbruch wurde als „mittel- bis langfristig angestrebt“ eingestuft. Auch im RROP des Landkreises Cuxhaven ist der Bedarf für weitere Bahnstationen dokumentiert.

Die Stadt Cuxhaven und die Gemeinde Wurster Nordseeküste haben einen Planungsauftrag für die Stationen in Altenwalde und Spieka erteilt.

Umsetzung

<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität

Beteiligte: DB InfraGo, Gemeinden, LNVG

Federführung: LNVG

Finanzierung: LNVG

Maßnahme 11:**SPNV: Angebotsverbesserungen****Erläuterung**

Der SPNV ist das Rückgrat des Nahverkehrs im Landkreis. Bedeutende Relationen können schnell und auch über die Region hinaus bewältigt werden. Auch für den Fremdenverkehr hat ein guter und funktionierender SPNV eine herausragende Bedeutung.

Trotz einer guten Ausgangslage gibt es nach wie vor Angebotslücken und Verbesserungspotenziale.

RE5: Die Verstärkerzüge von Hamburg nach Stade sollten bis Hemmoor verlängert werden.

RE8/9: Ein zusätzlicher Halt der RE-Züge am Bahnhof Stubben würde die überregionale Erreichbarkeit der Gemeinden Beverstedt und Hagen i. B. deutlich verbessern und zudem die Schaffung attraktiver Busverbindungen ermöglichen.

RB33: Zwischen Cuxhaven und Bremerhaven fehlen noch weitere Fahrten in den Morgenstunden. Von Montag bis Freitag verkehren die ersten Züge ab Cuxhaven um 5.09 und 6.39 Uhr. Problematisch daran ist, dass Arbeitsstätten in Bremerhaven und Cuxhaven nicht vor 6.00 Uhr erreicht werden können und der erste Zug nur an die RS2 anbindet. Der Landkreis wünscht hier eine Erweiterung des Taktfahrplanes um die Züge um 4.39 und 5.39 Uhr ab Cuxhaven sowie 4.36 und 5.36 Uhr ab Bremerhaven. Auch sonnabends und sonntags sollte der Betriebsbeginn um jeweils eine Stunde vorgezogen werden auf 5.39 bzw. 6.39 Uhr.

RS2: Ähnliches wie bei der RB33 gilt auch für die RS2. Es fehlt mindestens eine Fahrt, um Arbeitsstätten in Bremerhaven vor 6 Uhr erreichen zu können. Auch ein durchgehender Nachtverkehr wäre wünschenswert.

Im Zuge der projektierten Elektrifizierungen beider auf Cuxhaven zulaufenden Bahnstrecken sollte geprüft werden, ob eine Verknüpfung mit modifizierten Fahrplankonzepten nicht doch noch umgesetzt werden könnte.

Umsetzung

<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität

Beteiligte: DB Regio, EVB, LNVG, Nordwestbahn, Start Unterelbe

Federführung: LNVG

Finanzierung: LNVG

Maßnahme 12:**Organisatorische Neuausrichtung der bedarfsgesteuerten Verkehre (Anruf-Sammel-Taxi)****Erläuterung**

Das Anruf-Sammel-Taxi (AST) wird im Landkreis ist bislang lokal von den Kommunen getragen und anteilig vom Landkreis gefördert. Die Folge dieser Organisationsform sind divergierende Regelungen und Tarife. Zudem bedarf es für die Etablierung interkommunaler Verkehrsverbindungen intensiver Abstimmungen und individueller Abrechnungsinstrumente. Der Landkreis strebt mittelfristig den weiteren Ausbau des AST und eine organisatorische Zusammenführung in der Kreisverwaltung an. Für eine Übergangszeit wird die bisher vom Landkreis gewährte Förderung von bis zu 75 Prozent der Betriebskosten an einheitliche Mindeststandards (vgl. Anlage 7) geknüpft.

Zu den Aufgaben eines noch zu bestimmenden Dienstleisters könnten gehören:

- Personelle Besetzung der „Cuxland Infoline“ als Beratungsangebot und Buchungsmöglichkeit
- Verwaltung der Buchungen und Fahraufträge im elektronischen Buchungssystem
- Beantragung der erforderlichen personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen
- Planung des Verkehrsangebotes und Versorgung der Auskunftsmitteln; Fahrgastinformation
- Organisation und Abrechnung der Betriebsleistungen
- Durchführung von Abstimmungsgesprächen mit den Beförderungsunternehmen und Kommunen

Als Vorbereitung der Neuorganisation sollen über die Qualitäts- und Tarifvorgaben (Anlage 7) landkreisweit einheitliche Benutzungsregeln und Tarife geschaffen werden. Das Fahrtenangebot soll insgesamt flexibler, transparenter und auch über Kommunalgrenzen hinaus attraktiv nutzbarer werden. Überprüfungen und Plausibilisierungen des Mobilitätsangebots werden dabei regelmäßig erfolgen.

Umsetzung

<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität

Beteiligte: Kommunen, Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung: Landkreis

Finanzierung: Landkreis

Kostenschätzung: € 700.000,00 p.a.

Maßnahme 13:**Umstellung auf emissionsfreie Antriebe im Linienverkehr****Erläuterung**

Nicht nur durch ein geändertes Mobilitätsverhalten kann der ÖPNV zu einer Verringerung der Umweltbelastung des Verkehrssektors beitragen. Da die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge selbst Schadstoffe emittieren, ist auch hier ein Reduktionspotenzial vorhanden.

Der Landkreis setzt sich für einen Anteil emissionsfreier Fahrzeuge am gesamten Fuhrpark von 20 Prozent bis zum Jahr 2030 ein. Eine Festlegung auf eine bestimmte Antriebstechnologie wird nicht vorgenommen.

Umsetzung

<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität

Beteiligte: Fahrzeughersteller, Landkreis, Stadt Cuxhaven, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung: Verkehrsunternehmen

Finanzierung: Landkreis, Stadt, Verkehrsunternehmen

Kostenschätzung: stark abhängig von der gewählten Technologie sowie der wechselnden Förderkulisse

Maßnahme 14:**Fahrerloser Bahnhofszubringer****Erläuterung**

Der fahrerlose Betrieb von Nahverkehrsverbindungen könnte künftig dazu beitragen, schwach nachgefragte Angebote langfristig zu sichern oder auszubauen. Neben der Überwindung der technischen und psychologischen Hürden müssen zudem strukturell geeignete Anwendungsgebiete gefunden werden. Derzeit ist noch nicht absehbar, dass fahrerlos betriebene Busse in allen Fällen eingesetzt werden können, ohne entweder den Verkehrsfluss zu behindern oder regelmäßigen Störungen ausgesetzt zu sein.

Geeignete Anwendungsgebiete zur Erprobung wären aus Sicht des Aufgabenträgers:

1. Bahnhof Wremen → Campingplätze
2. Bahnhof Wingst → Oberndorf
3. Bahnhof Wingst → Spiel- und Sportpark

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte: Kommunen, Landkreis, NLStBV, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung: Landkreis

Finanzierung: Landkreis, Förderprogramme

Kostenschätzung: derzeit nicht abschätzbar

Maßnahme 15:**Änderung der Zuordnung von Linien zu Teilnetzen****Erläuterung**

Die Linie **527** soll mit der nächsten Genehmigungserteilung dem Teilnetz 5 zugeordnet werden.

Die Linie **544** soll mit der nächsten Genehmigungserteilung dem Teilnetz 3 zugeordnet werden.

Die Linien **558** und **559** sollen mit der nächsten Genehmigungserteilung nicht mehr dem Teilnetz 6 zugehörig bleiben. Die erforderlichen Leistungen innerhalb des Landkreises Cuxhaven sollen auf die Linien 571 und 576 übertragen werden.

Die Linie **1020** soll mit der nächsten Genehmigungserteilung des Teilnetzes 1 ebendiesem zugeordnet und damit in die Aufgabenträgerschaft der Stadt Cuxhaven übertragen werden.

Die weitere Genehmigung dieser Linien in ihrem bisherigen Teilnetz ist ggf. befristet vorzunehmen.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte: Landkreis, LNVG, Stadt Cuxhaven, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung: Verkehrsunternehmen

Finanzierung: Verkehrsunternehmen

Maßnahme 16:**Bildung eines neuen Teilnetzes 7****Erläuterung**

Das bestehende Teilnetz 6 soll mittelfristig aufgeteilt werden. Dazu soll nach Ablauf der bestehenden Genehmigung des Teilnetzes 6 ein neues Teilnetz 7 gebildet werden. Vorgesehen dafür sind die Verkehrsangebote der Linien:

530 *geht auf in der Linie 570*

564 Hoope – Uthlede – Hagen; *bisher Linie 534*

565 Hoope – Albstedt – Harrendorf – Bramstedt – Hagen

570 Bremerhaven – Hagen; ergänzt um die Bedienung von Bramstedt und ggf. Uthlede

573 Sandstedt – Aschwarden – Uthlede – Hagen

574 Sandstedt – Hagen

580 Bremerhaven – Dedesdorf – Sandstedt – Hagen

581 Schiffdorf – Stotel – Dedesdorf

582 Loxstedt – Stotel – Dedesdorf – Bremerhaven

583 Loxstedt – Stotel – Schwegen – Büttel – Sandstedt

584 Loxstedt – Stotel – Holte – Büttel – Sandstedt

585 Bremerhaven/Schiffdorf – Hagen – Uthlede; *bisher Linie 531*

Umsetzung
☐

hohe Priorität

☒

mittlere Priorität

☐

geringere Priorität

Beteiligte: Landkreis, LNVG, Verkehrsunternehmen, VNO, ZVBN

Federführung: Verkehrsunternehmen

Finanzierung: Verkehrsunternehmen

Maßnahme 17:**Verbesserung der Anbindung von Bahnhöfen und Versorgungszentren****Erläuterung**

Zur Stärkung des ÖPNV durch Erschließung weiterer Fahrgastpotenziale ist die (verstärkte) Anbindung von Bahnhöfen zu erwägen. Immer dann, wenn andere Zwangspunkte (z.B. Schulanfangs- bzw. Schulendzeiten) nicht vorliegen bzw. einer Anbindung von Bahnhöfen und anderen zentralen Haltestellen nicht entgegenstehen, sollte die Verlängerung bzw. die Anbindung von Bahnhöfen und anderen zentralen Haltestellen durch Linienverkehre erwogen und – unter Beachtung wirtschaftlicher Aspekte – umgesetzt werden.

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

Umsetzung
☒

hohe Priorität

☐

mittlere Priorität

☐

geringere Priorität

Beteiligte: Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO, ZVBN

Federführung: Verkehrsunternehmen

Finanzierung: Verkehrsunternehmen

Maßnahme 18:**Konzeption eines landkreisweit abgestimmten Hauptliniennetzes****Erläuterung**

Bei den bislang im Landkreis etablierten Hauptlinien handelt es sich vorwiegend um Punkt-zu-Punkt-Verbindungen im Stadt-Umland-Verkehr. Vereinzelt oder als Nebennutzen sind diese mit dem SPNV verknüpft. Eine gezielte Netzbildung erfolgt bisher nicht oder nur am Rande und ist zudem meist mit einem Umweg über Bremerhaven verbunden.

Ungeachtet eines erwartbar hohen Finanzierungsbedarfs soll ein Netz aus miteinander möglichst umfassend verknüpften Hauptlinien konzipiert werden. Das Ziel ist die Schaffung zusätzlicher Fahrtmöglichkeiten jenseits der etablierten Korridore durch neue Querverbindungen und kurze Umsteigezeiten im möglichst strikten Taktverkehr.

Umsetzung

<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität

Beteiligte: Landkreis, VNO

Federführung: VNO

Finanzierung: Landkreis

Kostenschätzung: erst nach Konzepterstellung möglich

Maßnahme 19:**Aufwertung der bestehenden Hauptlinie 528 (Teilnetz 3)****Erläuterung**

In einem gegenüber Maßnahme 18 kürzeren zeitlichen Horizont sollen die bestehenden Hauptlinien durch gezielte Angebotsmaßnahmen weiter an Attraktivität gewinnen.

Der Betrieb der Linie 528 soll von Montag bis Freitag auf einen Grundtakt von 120 Minuten verdichtet werden. Im Falle der Erweiterung des Angebotes der Linie 545 sollen in Neuenwalde Anschlussverbindungen zwischen Bad Bederkesa und Otterndorf berücksichtigt werden.

Zur besseren Erkennbarkeit als Hauptlinie wird vorgeschlagen, die Liniennummer in 520 zu ändern.

Umsetzung

<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität

Beteiligte: Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO, ZVBN

Federführung: Verkehrsunternehmen

Finanzierung: Landkreis, Verkehrsunternehmen

Kostenschätzung: € 350.000,00 p.a.

Maßnahme 20: Aufwertung der bestehenden Hauptlinie 525 und Nebenlinie 545 (Teilnetz 5)							
Erläuterung <p>In einem gegenüber Maßnahme 18 kürzeren zeitlichen Horizont sollen die bestehenden Hauptlinien durch gezielte Angebotsmaßnahmen weiter an Attraktivität gewinnen.</p> <p>Der Betrieb der Linie 525 soll von Montag bis Freitag bereits um 4.30 Uhr (ab Bad Bederkesa) beginnen und an allen Tagen bis 22.45 Uhr (ab Bremerhaven-Lehe) ausgeweitet werden.</p> <p>Die Linie 545 soll auch über den schulbezogenen Verkehr hinaus zu einem Zubringer aus Bad Bederkesa zum Bahnhof Dorum ausgebaut werden, um insbesondere die Verbindungen von und nach Cuxhaven zu verbessern.</p>							
Umsetzung <table border="1"> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>hohe Priorität</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>mittlere Priorität</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>geringere Priorität</td> </tr> </table>		<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität	<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität	<input type="checkbox"/>	geringere Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität						
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität						
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität						
Beteiligte: Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO, ZVBN							
Federführung: Verkehrsunternehmen							
Finanzierung: Landkreis, Verkehrsunternehmen	Kostenschätzung: € 150.000,00 p.a.						

Maßnahme 21: Aufwertung der bestehenden Hauptlinie 570 (Teilnetz 6)							
Erläuterung <p>In einem gegenüber Maßnahme 18 kürzeren zeitlichen Horizont sollen die bestehenden Hauptlinien durch gezielte Angebotsmaßnahmen weiter an Attraktivität gewinnen.</p> <p>Zur Erschließung zusätzlichen Fahrgastpotenzials soll von allen Fahrten die Haltestelle „Bramstedt, Ortsmitte“ mitbedient werden. Auch eine neue Haltestelle „Bramstedt, Neue Landstraße“ sollte geprüft werden. In Hagen sollen gute Übergänge zwischen den Linien 570 und 660 ermöglicht werden.</p> <p>Die Linie 570 soll künftig von Montag bis Freitag stündlich und zudem auch an Sonn- und Feiertagen verkehren. Zunächst mindestens wie sonnabends, jedoch mit einem späteren Betriebsbeginn.</p>							
Umsetzung <table border="1"> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>hohe Priorität</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>mittlere Priorität</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>geringere Priorität</td> </tr> </table>		<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität	<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität	<input type="checkbox"/>	geringere Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität						
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität						
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität						
Beteiligte: Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO, ZVBN							
Federführung: Verkehrsunternehmen							
Finanzierung: Landkreis, Verkehrsunternehmen	Kostenschätzung: € 330.000,00 p.a.						

Maßnahme 22:**Aufwertung der bestehenden Hauptlinie 575 (Teilnetz 6)****Erläuterung**

In einem gegenüber Maßnahme 18 kürzeren zeitlichen Horizont sollen die bestehenden Hauptlinien durch gezielte Angebotsmaßnahmen weiter an Attraktivität gewinnen.

Die Linie 575 soll künftig von Montag bis Freitag stündlich und zudem auch an Sonn- und Feiertagen verkehren. Zunächst mindestens wie sonnabends, jedoch mit einem späteren Betriebsbeginn.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte: Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO, ZVBN

Federführung: Verkehrsunternehmen

Finanzierung: Landkreis, Verkehrsunternehmen

Kostenschätzung: € 220.00,00 p.a.

Maßnahme 23:**Durchbindung der bestehenden Linien 574 und 580****Erläuterung**

In einem gegenüber Maßnahme 18 kürzeren zeitlichen Horizont sollen die bestehenden Hauptlinien durch gezielte Angebotsmaßnahmen weiter an Attraktivität gewinnen.

Die bestehende Linie 580 soll, auch unter Einbeziehung der Leistung der bestehenden Linie 574, bis Hagen verlängert werden. Dort wird eine Verknüpfung mit den Linien 570 und 660 angestrebt.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte: Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO, ZVBN

Federführung: Verkehrsunternehmen

Finanzierung: Landkreis, Verkehrsunternehmen

Kostenschätzung: keine/geringe Mehrkosten

Maßnahme 24:**Schaffung einer Querverbindung zwischen Hemmoor und Bad Bederkesa****Erläuterung**

Als Lückenschluss zwischen dem Osten und der Mitte des Landkreises soll eine neue Regionalbuslinie (Angebotsniveau H-2) eingerichtet werden. Die Linie soll je nach Lastrichtung Anschlüsse zum RE5 und zur Linie 525 bieten und auf dem vorhandenen Angebot der Linie 1046 aufbauen. Eine zeitweise Verlängerung von einzelnen Fahrten bis nach Bremerhaven soll auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte: Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO, ZVBN

Federführung: Landkreis

Finanzierung: Landkreis

Kostenschätzung: € 400.000,00 p.a.

Maßnahme 25:**Schaffung einer Querverbindung zwischen Beverstedt und Hagen****Erläuterung**

Eine neue Regionalbuslinie mit einem Fahrtenangebot über den schulbezogenen Verkehr hinaus (Angebotsniveau H-2) könnte zur besseren Vernetzung der benachbarten Gemeinden beitragen und unter Einbeziehung des Bahnhofs in Stubben auch eine überregionale Wirkung entfalten. Durch einen zusätzlichen Halt des RE8/9 in Stubben oder die Einführung des Halbstundentaktes der RS2 (vgl. Maßnahme 11) könnten beide Orte einen attraktiven Anschluss von und nach Bremen erhalten. Zeitweise sollte auch eine Weiterführung der Linie bis an den Bahnhof Geestenseth mit Anschlüssen an die RB33 von und nach Buxtehude vorgesehen werden.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte: Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO, ZVBN

Federführung: Landkreis

Finanzierung: Landkreis

Kostenschätzung: € 250.000,00 p.a.

Maßnahme 26:**Schaffung einer Querverbindung zwischen Stotel und Bexhövede****Erläuterung**

Neben Loxstedt sind auch die Gemeindeteile Bexhövede, Nesse und Stotel gut an Bremerhaven angebunden. Trotz der räumlichen Nähe bestehen abgesehen vom Anruf-Sammel-Taxi jedoch kaum innergemeindliche Verbindungen. Eine Querverbindung könnte hier zu mehr Mobilität beitragen und zudem attraktive Verbindungen aus Bexhövede und Stotel nach Bremen ermöglichen. Wenn es verkehrlich und wirtschaftlich vertretbar ist, könnte diese Linie bis nach Sellstedt oder Schiffdorf weitergeführt werden.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte: Landkreis, Stadt Cuxhaven, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung: Landkreis

Finanzierung: Landkreis

Kostenschätzung: € 250.000,00 p.a.

Maßnahme 27:**Regelmäßige Anbindung von Dorum-Neufeld an den SPNV****Erläuterung**

Dorum-Neufeld ist eines der touristischen Zentren im Landkreis ohne attraktive Anbindung an den ÖPNV. Neben Tages- und Übernachtungsgästen würden auch Besuchergruppen des Nationalpark-Hauses von einer besseren Anbindung profitieren.

In einem ersten Schritt sollte die Anbindung von Dorum-Neufeld an die Züge der RB33 in Dorum und Wremen im Rahmen des schulbezogenen Verkehrs in der Region stets planerisch berücksichtigt werden.

Als weitere Maßnahme sollten die für den schulbezogenen Linienverkehr nicht benötigten Betriebsmittel für zwei bis drei zusätzliche Fahrtenpaare zwischen 9 und 12 Uhr auf der Relation Dorum – Dorum-Neufeld genutzt werden.

Sobald sich im Rahmen eines wirtschaftlich tragfähigen Gesamtkonzeptes auch an Ferientagen und gegebenenfalls sogar an Wochenenden weitere Spielräume ergeben, wird angestrebt, eine ganzjährige Anbindung an den Bahnhof Dorum herzustellen. Die Abfahrten sollten zwischen 9 und 19 Uhr mindestens im Zweistundentakt erfolgen, wobei erforderliche Abweichungen für die Belange des schulbezogenen Verkehrs als zulässig erachtet werden.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte: Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung:

Finanzierung: Landkreis

Kostenschätzung: € 75.000,00 – 125.000,00 p.a.

Maßnahme 28:**Regelmäßige Anbindung des Flecken Neuhaus(Oste) an den SPNV****Erläuterung**

Der Landkreis Stade beabsichtigt gemäß seines aktuellen Nahverkehrsplans sowie der Vorabbekanntmachung der wettbewerblichen Vergabe der Verkehrsleistungen im Landkreis Stade ab dem 01.01.2027 die Schaffung einer grenzüberschreitenden Regionalbuslinie (H-2) mit der Liniennummer 2020 von Freiburg(Elbe) nach Cadenberge.

Die Linie 2020 würde auch den bislang unzureichend angebundenen Flecken Neuhaus(Oste) an den Bahnhof sowie das Grundzentrum Cadenberge anbinden.

Der Landkreis Cuxhaven unterstützt daher das Projekt und wird das auf seinem Gebiet entstehende Betriebskostendefizit über eine interkommunale Vereinbarung mit dem Landkreis Stade tragen.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte: Landkreise, VNO

Federführung: Landkreis Stade

Finanzierung: Landkreise

Kostenschätzung: € 100.000,00 p.a.

Maßnahme 29:**Verbesserung des Verkehrsangebotes im Sietland****Erläuterung**

Das Grundzentrum Ihlienworth ist derzeit unzureichend angebunden. Bestehende Verbindungen beschränken sich auf den schulbezogenen Linienverkehr sowie das Anruf-Sammel-Taxi. Mittelfristig soll eine sekundäre Hauptlinie (H-2) zwischen Otterndorf und Ihlienworth etabliert werden. Wenn es verkehrlich und wirtschaftlich vertretbar ist, soll diese Linie zeitweise über Odisheim und Steinau bis nach Bad Bederkesa weitergeführt werden.

Langfristig soll zudem eine Direktverbindung aus dem Sietland nach Cuxhaven geprüft werden. Diese könnte in einem ersten Schritt von Wanna über Nordleda nach Lüdingworth verkehren und dort mit der Stadtbuslinie 1003 verknüpft werden. In einem zweiten Schritt könnten an beiden Linienenden Verlängerungen nach Cuxhaven bzw. Ihlienworth oder Bad Bederkesa erfolgen.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte: Landkreis, Stadt Cuxhaven, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung: Landkreis

Finanzierung: Landkreis

Kostenschätzung: € 200.000,00 – 450.000,00 p.a.

Maßnahme 30:**Neuausrichtung der heutigen Linien 550 und 1021****Erläuterung**

Mit der angestrebten Verdichtung der Linie 528 (vgl. Maßnahme 19) wird die Linie 550 (Bremerhaven – Holßel – Nordholz) zunehmend entbehrlich. Diese soll daher eingestellt und durch neue Leistungen der Linie 546 (Dorum – Midlum – Nordholz) oder eine neue Linie ersetzt werden. Der Fahrplan soll auf die Abfahrtszeiten der RB33 sowie der Buslinie 528 ausgerichtet werden. Die Weiterführung bis nach Cuxhaven sollte unter Einbeziehung des heutigen Fahrtenangebotes der Linien 1020 und 1021 erfolgen.

Umsetzung

<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität

Beteiligte: Landkreis, Stadt Cuxhaven, Verkehrsunternehmen, VNO, ZVBN

Federführung: Landkreis

Finanzierung: Landkreis

Kostenschätzung: keine Mehrkosten durch Umverteilung

Maßnahme 31:**Erweiterung des Liniennetzes von Bremerhavenbus in den Landkreis****Erläuterung:**

Einige Ortsteile der Gemeinde Schiffdorf sowie der Stadt Geestland sind seit Jahrzehnten in das Liniennetz von *Bremerhavenbus* eingebunden. Ungeachtet der vergleichsweise längeren Reisezeiten durch zahlreiche Haltestellen genießt diese Form der Anbindung ein äußerst positives Image. Einerseits wegen der umsteigefreien Verbindungen zu Zielen innerhalb Bremerhavens und andererseits aus einem subjektiven Zusammengehörigkeitsgefühl heraus.

Der Landkreis Cuxhaven ist bestrebt, in Zusammenarbeit mit der Bremerhavener Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft (BVV), eine Erweiterung des Liniennetzes um weitere Ziele im Landkreis voranzutreiben.

Die ersten zu prüfenden Erweiterungen sind:

1. Verlängerung der Linie 504 über Langen hinaus bis Sievern, eventuell auch bis Holßel
2. Verlängerung der Linie 507 über Schiffdorf hinaus bis Sellstedt

Weitere Erweiterungen, z.B. im Raum Loxstedt, werden auch ohne besondere Erwähnung ergebnisoffen in Betracht gezogen.

Umsetzung

<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität

Beteiligte: BVV, Landkreis, VGB, VNO, ZVBN

Federführung: BVV

Finanzierung: Landkreis

Kostenschätzung: € 200.000,00 – 500.000,00 p.a.

Maßnahme 32:**Landesbuslinie Cuxhaven – Bremerhaven-Lehe****Erläuterung**

Die mögliche Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie zwischen Cuxhaven und Bremerhaven-Lehe wird geprüft unter Berücksichtigung von bestehenden Parallelverkehren (RB33) und der nachhaltigen Finanzierbarkeit, wie auf S. 81 bereits beschrieben. Die Linie würde im Verlauf der L 135 verkehren. Die Erreichbarkeit zwischen dem Oberzentrum Bremerhaven und dem Mittelzentrum Cuxhaven wird so durch eine stündliche Taktung zeitversetzt zur Zugverbindung gestärkt.

Eine förderrechtliche Voraussetzung für landesbedeutsame Buslinien ist ein Öffentlicher Dienstleistungsauftrag. Daher müsste ein neues Teilnetz „Landesbedeutsame Buslinie(n)“ gebildet und ausgeschrieben werden. Spätestens ab dem 01.08.2036 könnte auch eine Integration in das Teilnetz 2 vorgenommen werden.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte: Kommunen, Landkreis, LNVG, VNO, ZVBN

Federführung: Landkreis

Finanzierung: Kommunen, Landkreis, LNVG

Kostenschätzung: € 1.000.000,00 p.a. (Anteil Landkreis)

4.6.2 Maßnahmen der Stadt Cuxhaven

Maßnahme S1:							
Vorbereitung einer Kommunalisierung des Stadtverkehrs							
Erläuterung Insofern ein positives Ergebnis der Prüfung einer Stadtwerke-Gesellschaft vorliegt, sind die organisatorischen und planerischen Maßnahmen einzuleiten, sodass diese rechtzeitig zum 01.08.2032 betriebsbereit ist und die Angebotsleistungen des Stadtverkehrs im Eigenbetrieb erbringen kann. Der Übergang von der eigenwirtschaftlichen Organisation des ÖPNV hin zur Kommunalisierung bietet insbesondere flexiblere Steuerungsmöglichkeiten des Angebotes, sodass das Liniennetz, die Taktung und Bedienzeiten besser an die Bedürfnisse der Bevölkerung angepasst werden können. Entsprechend sind zur Vorbereitung für die Kommunalisierung vorbereitende Schritte wie die Neukonzeption des Stadtverkehrs zu unternehmen. Ziel ist hierbei das für den Alltagsverkehr nicht sehr attraktive Liniennetz zu überarbeiten, dass vor allem abseits der touristischen Linien Defizite in der Versorgung aufweist.							
Umsetzung <table border="1"> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>hohe Priorität</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>mittlere Priorität</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>geringere Priorität</td> </tr> </table>		<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität	<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität	<input type="checkbox"/>	geringere Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität						
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität						
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität						
Beteiligte: Stadt Cuxhaven, Verkehrsunternehmen							
Federführung: Stadt Cuxhaven							
Finanzierung: Stadt Cuxhaven							

Maßnahme S2:							
Interimsstrategie zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes							
Erläuterung Unter Vorbehalt der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel werden die rechtlichen Instrumente genutzt, um auch während der fünfjährigen Laufzeit der Liniengenehmigungen im eigenwirtschaftlichen Verkehr bereits weitere Verbesserungen in der Angebotsqualität im Stadtverkehr zu erreichen. Im Fokus stehen hier die Anpassungen von Taktungen und Bedienzeiten sowie die Optimierung von Linienführungen zur besseren Erreichbarkeit einwohnerstarker Ortsteile und wichtiger Zielorte. Die dynamische Stadtentwicklung soll ebenfalls frühzeitig berücksichtigt werden und so beispielsweise neue Wohnbaugebiete oder Arbeitsstandorte an das ÖPNV-Netz angebunden werden. Ein möglichst attraktives und bedarfsgerechtes ÖPNV-Angebot dient nicht zuletzt dazu, die Grundlage für eine ggf. später erfolgende Kommunalisierung zu stärken.							
Umsetzung <table border="1"> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/></td> <td>hohe Priorität</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>mittlere Priorität</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td>geringere Priorität</td> </tr> </table>		<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität	<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität	<input type="checkbox"/>	geringere Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität						
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität						
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität						
Beteiligte: Stadt Cuxhaven, Verkehrsunternehmen							
Federführung: Stadt Cuxhaven							
Finanzierung: Stadt Cuxhaven							

Maßnahme S3:**Erhalt und Weiterentwicklung der bedarfsgesteuerten Verkehre****Erläuterung**

Die bedarfsgesteuerten Verkehre im Stadtgebiet sollen über das aktuelle Laufzeitende der Genehmigung für das RufMobil (bis 31.07.2027) hinaus beibehalten werden. Es besteht Konsens in der Stadt Cuxhaven, dass das Angebot im ÖPNV weiter verbessert werden muss. Aufgrund der nicht einheitlichen Siedlungsstruktur mit teilweise eher ländlich geprägten Stadtteilen, die Entfernungen von ca. 10 km zum Stadtzentrum aufweisen, kann die Einführung bedarfsgesteuerter Verkehre in unterschiedlicher Ausprägung ein Mittel sein, um die ÖPNV-Versorgung deutlich zu verbessern. Dies betrifft auch Querverbindungen zwischen den Stadtteilen, die aktuell kaum vorhanden sind. Zur Schaffung einer gleichwertigen Tarifstruktur und Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes insbesondere in den peripheren Ortsteilen wurde 2024 eingeführt, dass sowohl das Deutschland-Ticket als auch das Cuxhaven-Ticket Anwendung im RufMobil findet. Die Fahrkarten dieser Tarife sowie Fahrkarten des Stadtverkehrstarifes ab Zone 4 für Erwachsene sollen auch künftig bei Fahrten flexibler Bedienformen anerkannt werden.

Umsetzung

<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität

Beteiligte: Stadt Cuxhaven, Verkehrsunternehmen

Federführung: Stadt Cuxhaven

Finanzierung: Stadt Cuxhaven

Maßnahme S4:**Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV der Stadt Cuxhaven****Erläuterung**

Die Stadt Cuxhaven verfolgt weiterhin das Ziel, die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen. Vom Rat der Stadt Cuxhaven wurde daher im Jahr 2022 eine Prioritätenliste zum barrierefreien Umbau von Haltestellen beschlossen. Diese ist diesem Nahverkehrsplan als Anlage 5 beigelegt. Im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel erfolgt die Umsetzung. Als weitere Maßnahmen in diesem Zusammenhang sind der Bau von DFI-Anzeigen sowie die Einführung einer App zur barrierefreien Informationsübermittlung geplant.

Auch die strengen Fahrzeugstandards (als Anlage beigelegt) sollen der Zielerreichung dienen.

Umsetzung

<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität

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

Federführung: Stadt Cuxhaven

Finanzierung: Stadt Cuxhaven

Maßnahme S5:**Einführung einer ÖPNV-Gästekarte****Erläuterung**

Zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV für Inhaber der Gästekarte soll der ÖPNV im gesamten Stadtgebiet in die Gästekarte integriert werden. Das Ziel ist, auch, im Urlaubs- und Ausflugsverkehr eine signifikante Verlagerung vom MIV zum ÖPNV zu erreichen. Die Finanzierung soll nach dem Solidarprinzip erfolgen. Hierzu ist eine Anpassung des Gästebeitrages erforderlich. Im Zusammenhang mit der Einführung ist das Verkehrsangebot zu überprüfen, ob es bei steigenden Fahrgastzahlen ausreichend Kapazität bietet.

Umsetzung

<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität

Beteiligte: Nordseeheilbad Cuxhaven GmbH (NHC), Stadt Cuxhaven, Verkehrsunternehmen

Federführung: Stadt Cuxhaven

Finanzierung: NHC, Nutzer, Stadt Cuxhaven

Maßnahme S6:**ÖPNV-Anbindung von Hafen-Gewerbeflächen****Erläuterung**

Die Hafen-Gewerbeflächen westlich und östlich der Baumrönne weisen eine hohe Dynamik von Betriebsansiedlungen der Offshore-Windenenergietechnik auf. Durch die Ansiedelung sind viele neue Arbeitsplätze geschaffen worden. Mit dem Deutschen Offshore-Industrie-Zentrum (DOIZ) wird die Entwicklung weiter voranschreiten. Eine ÖPNV-Anbindung mit kurzen Umsteigemöglichkeiten zum Stadtverkehr sowie dem SPNV nach Hamburg und Bremerhaven fehlt bislang und soll daher realisiert werden. Zur Sicherstellung einer guten Akzeptanz werden die Anforderungen der Betriebe angemessen zu berücksichtigen sein.

Umsetzung

in Abhängigkeit von der Hafenentwicklung

Beteiligte: Gewerbebetriebe, Stadt Cuxhaven, Verkehrsunternehmen

Federführung: Stadt Cuxhaven

Finanzierung: Gewerbebetriebe, Stadt Cuxhaven

Maßnahme S7:**Verbesserung der Fahrgastinformation an Haltestellen****Erläuterung**

Zur Verbesserung der Fahrgastinformation wird die Ausstattung weiterer Haltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationsdisplays (DFI) angestrebt. Beim Ausbau können unterschiedliche Anzeigedisplaytypen zum Einsatz kommen. Abhängig von der Bedeutung der Haltestelle ist zu prüfen, welcher Displaytyp zur Anwendung kommen soll.

Umsetzung

<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität

Beteiligte: Stadt Cuxhaven, Verkehrsunternehmen

Federführung: Stadt Cuxhaven

Finanzierung: Stadt Cuxhaven, Verkehrsunternehmen

Maßnahme S8:**Einrichtung einer mobilen Mobilitätszentrale****Erläuterung**

Die Aufgabe von Mobilitätszentralen ist die individuelle Beratung der Bevölkerung, der Gäste, Betriebe und Institutionen mit dem Ziel, dass diese verstärkt umweltfreundliche Beförderungsangebote des ÖPNV nutzen. Für das Stadtgebiet ist die Einrichtung einer mobilen Beratungsstelle geplant, die insbesondere in der Saison an wechselnden Standorten in den Strand-Ortsteilen präsent ist. Mit einem „Sonderfahrrad“ mit Elektrounterstützung, das als Blickfang dient und Informationsmaterial transportieren kann, können an Besucherschwerpunkten Informationen zum ÖPNV und zur Mobilität vermittelt werden.

Ergänzend wird eine stationäre Mobilitätsberatung im Bahnhofsgebäude erwogen.

Umsetzung

<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität

Beteiligte: LNVG, Stadt Cuxhaven

Federführung: Stadt Cuxhaven

Finanzierung: LNVG, Stadt Cuxhaven

Maßnahme S9:**Audiovisuelle Darstellung von Haltestellen- und Fahrplaninformationen****Erläuterung**

Wie im Haltestellenkonzept der VNO dargestellt, bestehen Ansätze zur App-gestützten Darstellung von Fahrgastinformationen anhand von Standortdaten.

Mit einer entsprechenden App können per Internet die haltestellenbezogenen Daten audiovisuell dargestellt werden. Somit können auch Haltestellen in ländlich strukturierten Gebieten mit geringem Aufwand im Hinblick auf eine barrierefreie Informationsübermittlung ausgerüstet werden. In Kombination mit dem barrierefreien Ausbau von Haltestellen und einer entsprechenden Fahrzeugausstattung kann die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV hergestellt werden.

Die Funktionen einer solchen App werden mit dem Beirat für Menschen mit Behinderung abgestimmt werden. Am Markt erhältliche Standardlösungen sollten einer Eigenentwicklung vorgezogen werden.

Umsetzung

<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität

Beteiligte: Beirat für Menschen mit Behinderung, Stadt Cuxhaven, Verkehrsunternehmen

Federführung: Stadt Cuxhaven

Finanzierung: Stadt Cuxhaven

Maßnahme S10:**ÖPNV-Bevorrechtigung****Erläuterung**

Zur Förderung des ÖPNV sollen verschiedene Maßnahmen zur Bevorrechtigung des ÖPNV geprüft werden. Dies umfasst die klassische Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen, aber auch weitere Möglichkeiten, die nach der StVO möglich sind, wie z.B. Umweltspuren, Bau von Haltestellen-Kaps und andere Maßnahmen. Die Maßnahmen werden in Abstimmung mit den zuständigen Straßenbaulastträgern erarbeitet.

Gerade im Innenstadtbereich, zwischen ZOB und Kaemmererplatz, aber auch in anderen Bereichen und Ortsteilen können Bevorrechtigungen den ÖPNV fördern und stärken. In Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen sind entsprechende Strecken / Bereiche zu identifizieren.

Umsetzung

<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität

Beteiligte: Landkreis Cuxhaven, NLStBV, Stadt Cuxhaven, Verkehrsunternehmen

Federführung: Stadt Cuxhaven

Finanzierung: Stadt Cuxhaven

Maßnahme S11:**Einsatz autonomer Fahrzeuge im Stadtverkehr****Erläuterung**

Mit der fortschreitenden Digitalisierung im Kfz-Bereich und der Entwicklung autonom fahrender Fahrzeuge, können sich für den Einsatz im ÖPNV neue Anwendungsfälle ergeben. Das im Stadtverkehr Cuxhaven aktive Verkehrsunternehmen muss sich zu einer Kooperationsbereitschaft verpflichten und, falls nötig, vorhandene betriebliche Infrastruktur zur Verfügung stellen.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte: Stadt Cuxhaven, Verkehrsunternehmen

Federführung: Stadt Cuxhaven

Finanzierung: Stadt Cuxhaven, Verkehrsunternehmen

Maßnahme S12:**Verbesserung des Tarif-Angebots****Erläuterung**

Mit dem CuxhavenTicket wurde 2024 ein attraktives Angebot für Einwohnerinnen, Einwohner und Gäste geschaffen. Dieses Angebot soll verstetigt und ggf. noch weiterentwickelt werden. Da die Zukunft des Deutschland-Tickets weiterhin unsicher ist, ist die Entwicklung abzuwarten und ggf. sind Tarifmaßnahmen zur Förderung des ÖPNV im Stadtverkehr zu ergreifen. Ausgleichszahlungen an Verkehrsunternehmen sollen über eine Allgemeine Vorschrift erfolgen. Die Maßnahme steht unter dem Vorbehalt, dass entsprechende Finanzmittel bereitgestellt werden.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte: Stadt Cuxhaven, Verkehrsunternehmen

Federführung: Stadt Cuxhaven

Finanzierung: Stadt Cuxhaven

Maßnahme S13:**Einrichtung eines Fahrgastbeirates****Erläuterung**

Zu besseren Abstimmung zwischen den Akteuren im ÖPNV wird ein Fahrgastbeirat eingerichtet. Dieser besteht aus dem Betreiber der Verkehrsleistungen, Vertretern der Verwaltung und Kommunalpolitik sowie interessierten Bürgern und Bürgerinnen. Ziel ist es, die Gestaltung des ÖPNV zu begleiten, Erwartungen zu kommunizieren, Verbesserungsvorschläge zu erarbeiten und als Schnittstelle zwischen Nutzern und Nutzerinnen und verantwortlichen Akteuren zu wirken.

Umsetzung

- | | |
|--|---------------------|
| <input checked="checked" type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte: Bürgerschaft, Fahrgastverbände, Politik, Stadt Cuxhaven, Verkehrsunternehmen

Federführung: Stadt Cuxhaven

Finanzierung: Stadt Cuxhaven

**Anlage 1 zum
Nahverkehrsplan**
des Landkreises Cuxhaven
für den Zeitraum 2026 bis 2030

VNO-Haltestellenkonzept



erarbeitet von:



September 2025

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

Inhaltsverzeichnis

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

1. Einleitung / Zielsetzung

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

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vom 01.01.2023 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 seiner 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 Verbünden festgelegten Standards nicht problemlos möglich. Hinzu kommt für diesen Bereich, dass die Entwicklung von technischen Systemen (App-Lösungen) zur Information der Fahrgäste mit Einschränkungen schnell voranschreitet und bei der immer weitergehenden Verbreitung von Smartphones/iPhones zukünftig einen immer größeren Teil der Fahrgastinformation übernehmen wird. Das vorliegende Konzept stellt für die stationären Elemente der Fahrgastinformation die Anforderungen und Probleme vor und gibt einen Überblick über die Möglichkeiten zur Wahrung des Zwei-Sinne-Prinzips bei der Fahrgastinformation. Als Informationsgrundlage, die auch die Umsetzungsprobleme thematisiert, diente dabei folgende Schrift:

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

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

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

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

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

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

2. Zusammenfassung

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

Gesetzliche Grundlagen

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

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

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

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

Barrierefreie Haltestellen > Bauliche Gestaltung

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

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

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

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

Haltestellenbereiche sollten allgemein gut ausgeleuchtet werden.

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

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

Bei den Empfehlungen für die barrierefreie, bauliche Gestaltung von Haltestellen wird auf die aktuellen DIN-Normen und Richtlinien zurückgegriffen. Von der Definition gestaffelter Ausbaukategorien wird abgesehen. Dafür wird ein **Mindeststandard** für die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen definiert, der nur Vorgaben für die wesentlichen baulichen Merkmale einer barrierefreien 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 ganztägig 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 ganztägig)			
	≥ 12	≥ 6	≥ 3	< 3
Einrichtungen mit ÖV-Relevanz [1]	A	A	B	C
Ortskern/Stadtzentrum/Stadtteilzentrum	A	A	B	C
Innerorts	A	B	B	C
Außerorts	B	C	C	C

[1] Unabhängig von der Ortslage

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

Haltestellenaufnahme / Haltestellen-Kataster

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

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

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

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

3. Fördermöglichkeiten

3.1 ÖPNV-Förderprogramm 2017ff des Landes Niedersachsen

Im Merkblatt der LNVG „ÖPNV-Förderprogramm 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 Niederflurbusse;
- 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 Halstellenausstattung;
- 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: 18 cm) über Fahrbahnniveau betragen, da diese auch von Niederflurbussen mit ihren Überhängen problemlos befahrbar sind. Auch Bordsteinhöhen von 18, 20 oder 22 cm können zielführend sein. Letzteres ist abhängig vom Fahrzeugeinsatz und setzt optimale Bedingungen im Straßenraum mit ausreichend langen und störungsfreien Anfahrmöglichkeiten voraus. Analog ist auch auf eine möglichst gradlinige Ausfahrt des Fahrzeugs aus dem Haltestellenbereich sicherzustellen.

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

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

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

6.2 Bewegungsraum auf Haltestellen-Warteflächen

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

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

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

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

6.3 Barrierefreie Zuwegung und Auffindbarkeit von Bushaltestellen

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

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

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

6.4 Sonstige Elemente der Haltestellenausstattung

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

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

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

6.5 Haltestellentypen und Anfahrbarkeit

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

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

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

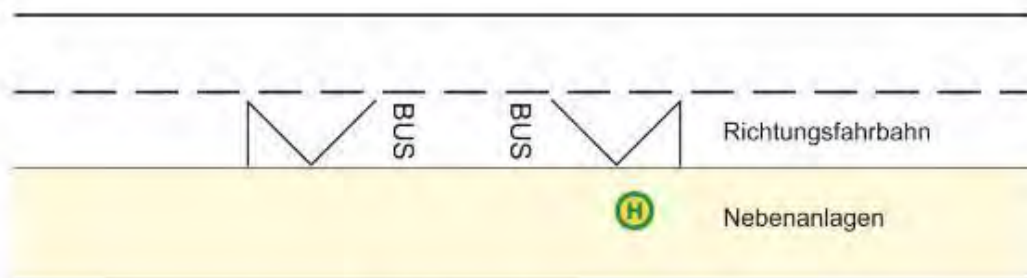


Abbildung 1: Prinzipskizze Haltestelle am Fahrbahnrand ohne angrenzendes Parken



Abbildung 2: Prinzipskizze Buskap

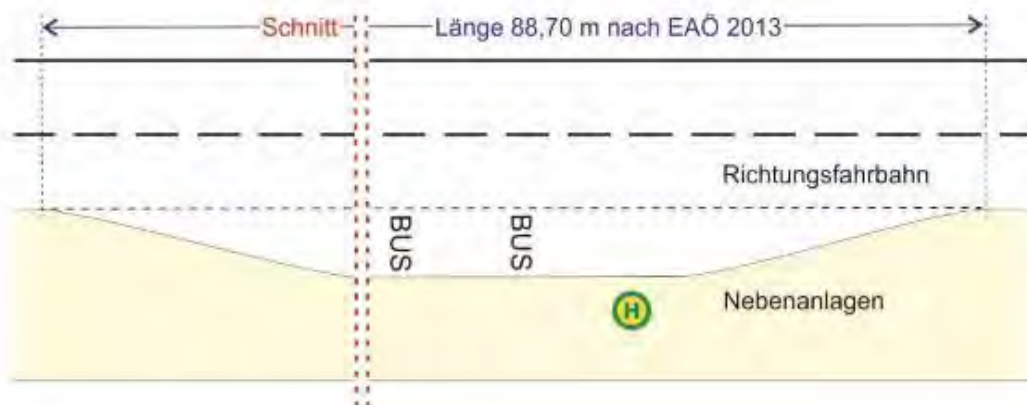


Abbildung 3: Prinzipskizze Busbucht

7. Barrierefreie Haltestellen: Standards und Empfehlungen

7.1 Grundlagen

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

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

7.2 Baulicher Mindeststandard und weitere Empfehlungen

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

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

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

[illegible]

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 taktil erkennbar zu gestalten.	<ul style="list-style-type: none"> ○ An jeder Haltestelle soll ein Abfallbehälter aufgestellt werden. ○ Befestigungshöhe max. 90 cm (Oberkante) ○ Behälter sollten taktil frühzeitig erkennbar sein. 	Abfallbehälter sollten außerhalb der Bewegungsflächen liegen und der Abstand von mind. 60 cm von Bodenindikatoren sollte eingehalten werden. Nur wenn kein anderer Standort möglich ist, sollte der Behälter am Mast angebracht werden. In diesem Fall sind sie vom Einstiegsfeld abgewandt zu montieren. Dies geht allerdings nur, wenn der Aushangfahrplan im FGU angeordnet ist.	BO Kraft §32 DIN 18040-3 H BVA

Ausstattung / Möblierung (Fortsetzung)				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Beleuchtung	Ausreichende und blendfreie Beleuchtung	<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
Fahrkarten-automat	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. Diese Prüfung ist erforderlich, wenn das Überstreichen des Wagenkastens bei der Anfahrt nicht ausgeschlossen werden kann.
4	22 cm-Sonderbord kann nicht eingesetzt werden	Zukauf von Grundstücken > Kann mit vertretbarem Aufwand durch Zukauf angrenzender Flächen die erforderliche Haltestellentiefe erzielt werden?

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

- eine auf 16 cm (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 Mikrophon und im Signalübertragungsweg;
- Schutz vor Störgeräuschen in der Umgebung von Lautsprecheransagen;
- Optimierung des abgestrahlten Frequenzspektrums von Lautsprechern;
- In lauter Umgebung sollten sich akustische Signale in Schallpegel und Frequenzspektrum deutlich von den Umgebungsgeräuschen unterscheiden. Das Signal-Rausch-Verhältnis sollte mindestens 10 dB(A) betragen;
- der Frequenzbereich von Sprachmitteilungen sollte 300 Hz bis 3400 Hz haben;
- die Sprache sollte einfach und inhaltlich leicht verständlich sein.

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

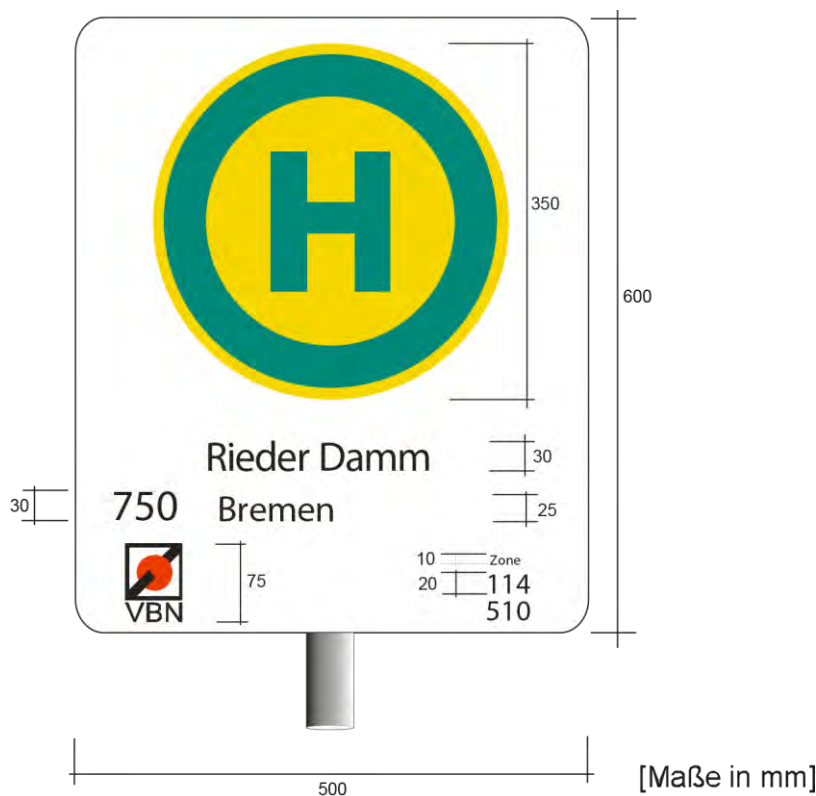
In den ländlich geprägten Räumen der VNO-Landkreise wird – abseits der Städte und Verdichtungsräume - ein hoher Prozentsatz der Haltestellen lediglich von einer Buslinie – häufig mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung – bedient. Die Relation ist eindeutig (Wohnorte – Schulstandort und zurück) und die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

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

7.3.3 Haltestellenmast / Haltestellenschild

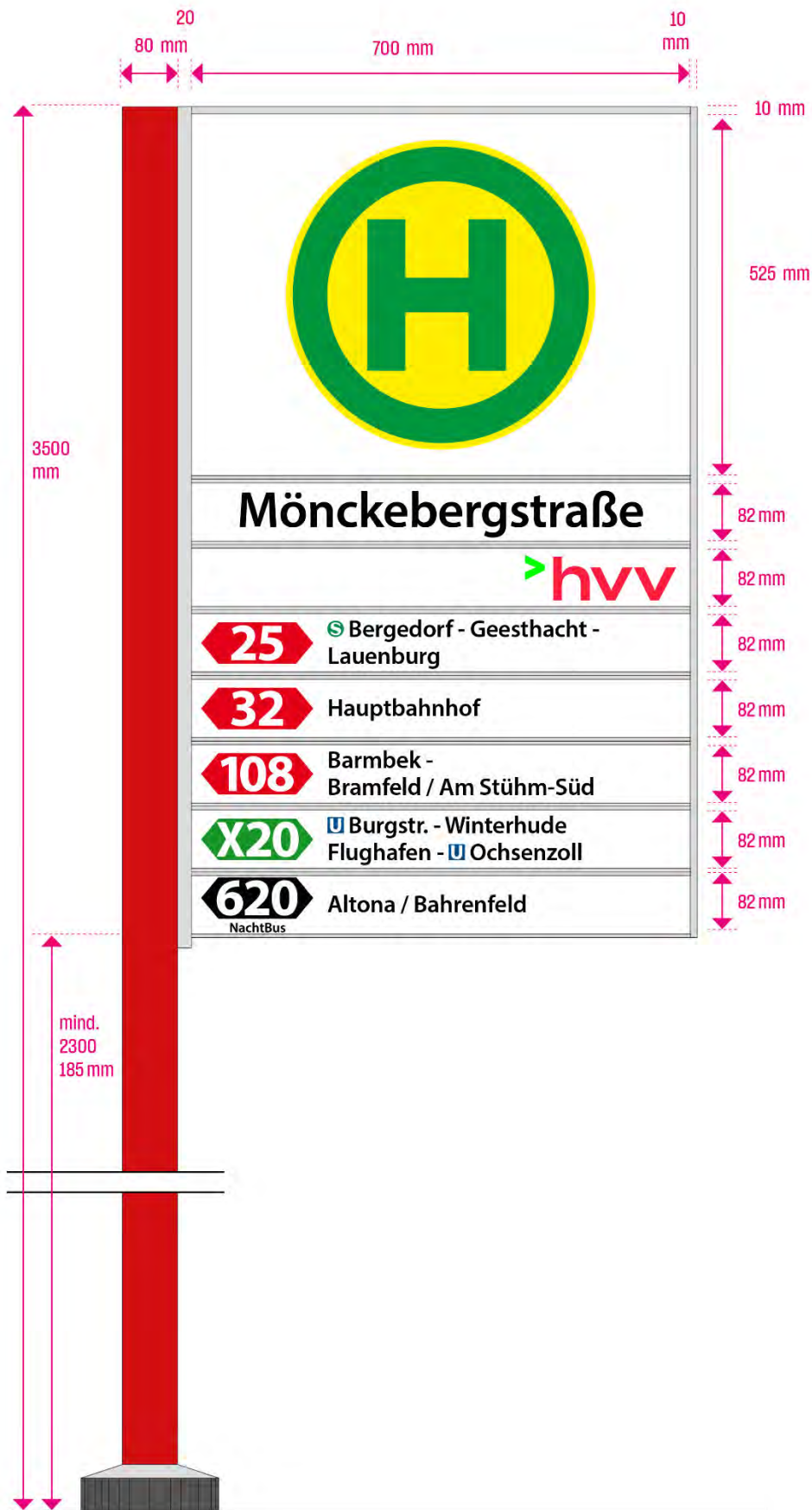
Auch für Haltestellenschilder an Haltestellenmasten gelten die Vorgaben der DIN 32975. Entsprechend müssen auch hier die Schrift- und Bildzeichengrößen im Verhältnis zum Betrachtungsabstand und zur Anbringungshöhe stehen. Wird der in der DIN 32975 festgelegte Referenzwert einer Sehschärfe von Visus 0,1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

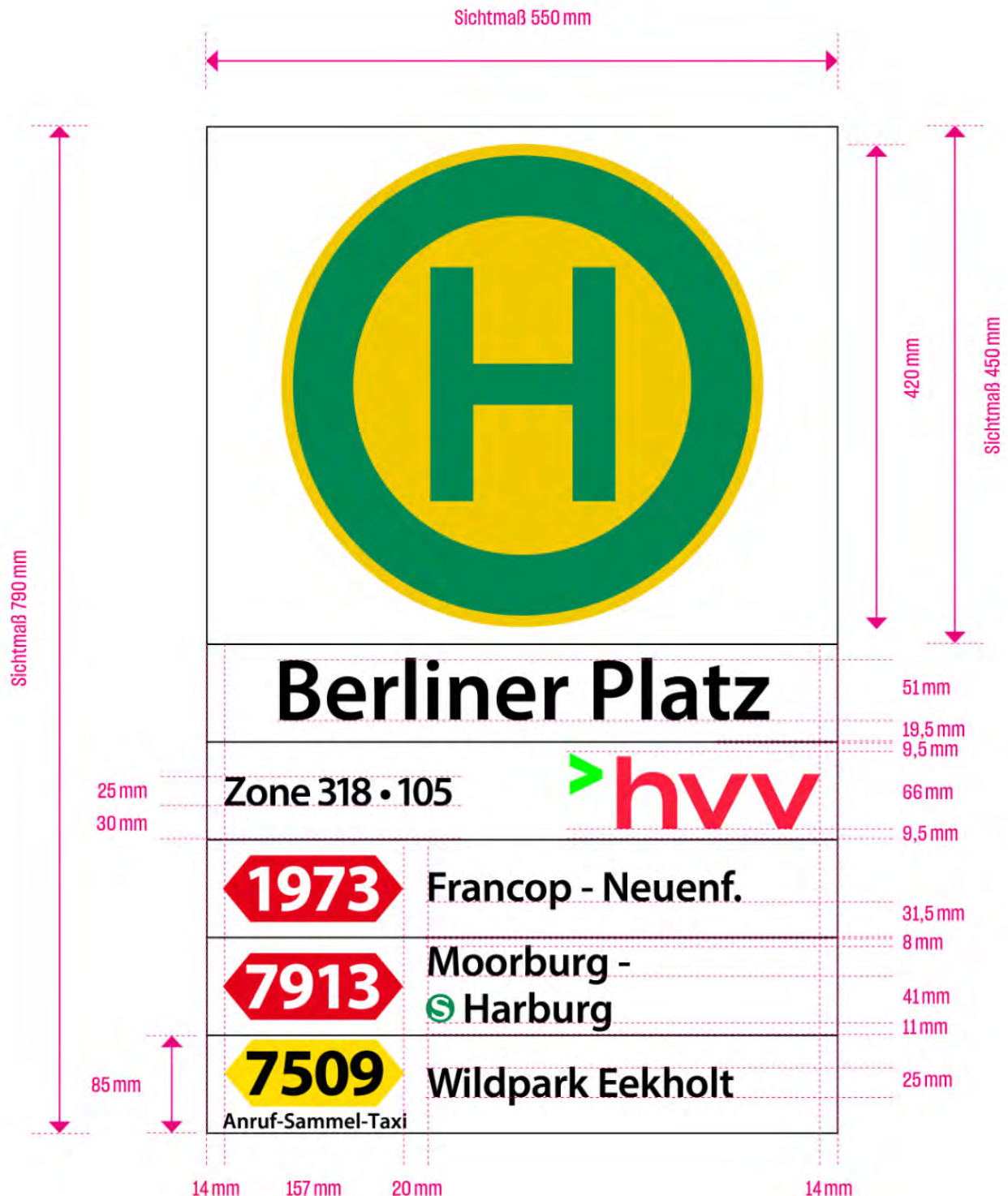
Die nachfolgenden Grafiken zeigen Beispiele für Haltestellenschilder im Bereich des ZVBN/VBN und des hvv, wie sie derzeit in den beiden Verbünden gefordert und wie sie in ähnlicher Gestaltung in den übrigen VNO-Landkreisen verwendet werden.





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





hvv Styleguide (Stand: September 2025)

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

Allerdings kommt das LAG-Gutachten aufgrund der im hvv Styleguide 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, Frutiger oder Verdana zu wählen. [vgl. Karsten Warnke, AP I Statische Fahrgastinformationssysteme, in: LAG, Gutachten, S. 21]

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

Zu Möglichkeiten einer akustischen Übermittlung von Fahrplanaushängen s. unten.

7.3.5 Dynamische Fahrgast-Informationssysteme (DFI)

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

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

Ausstattung / Möblierung				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	DFI-Masten sollten einheitlich aufgestellt werden, damit er von sensorisch eingeschränkten Personen systematisch aufgefunden werden kann	<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 Infovitine 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 sehbeeinträchtigten Fahrgästen mit Visus von 0,1 das Lesen der Informationen, entsprechende Kontraste und Schriftgrößen vorausgesetzt, noch ermöglichen. Eine Integration in Fahrgastunterständen oder in Haltestellenstelen wäre es Sicht von sehingeschränkten Fahrgästen wünschenswert. [vgl. Karsten Warnke, Arbeitspaket II: Digitale Fahrgastinformationssysteme, in: LAG, Gutachten, S. 36/37]

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

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



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



Foto: VNO

7.3.6 Informationen an Bushaltestellen: Innovative Assistenzsysteme

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

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

Aus Sicht der sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sollen technische Assistenzsysteme das selbstständige

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.4 Weitere Hinweise zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen und deren Umfeld

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

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

Busaufstellfläche (Fortsetzung)			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Bodenbelag	Aufstellfläche verfügt über einen befestigten und ebenen Bodenbelag	<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

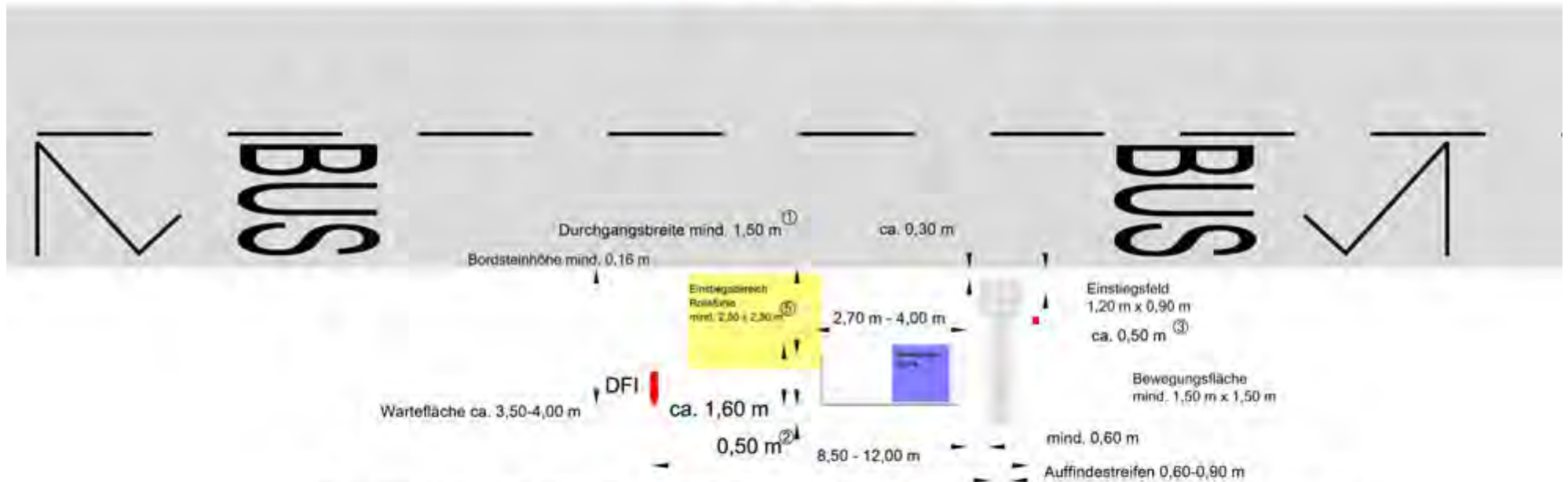
Wege zur Haltestelle			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Bordsteinabsenkung	Wege sind schwellenlos und die Bordsteinabsenkungen sind taktil erfassbar	Barrierefreie Querungsstellen können mit einheitlicher oder differenzierter Bordhöhe ausgeführt werden. Bei einheitlicher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

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

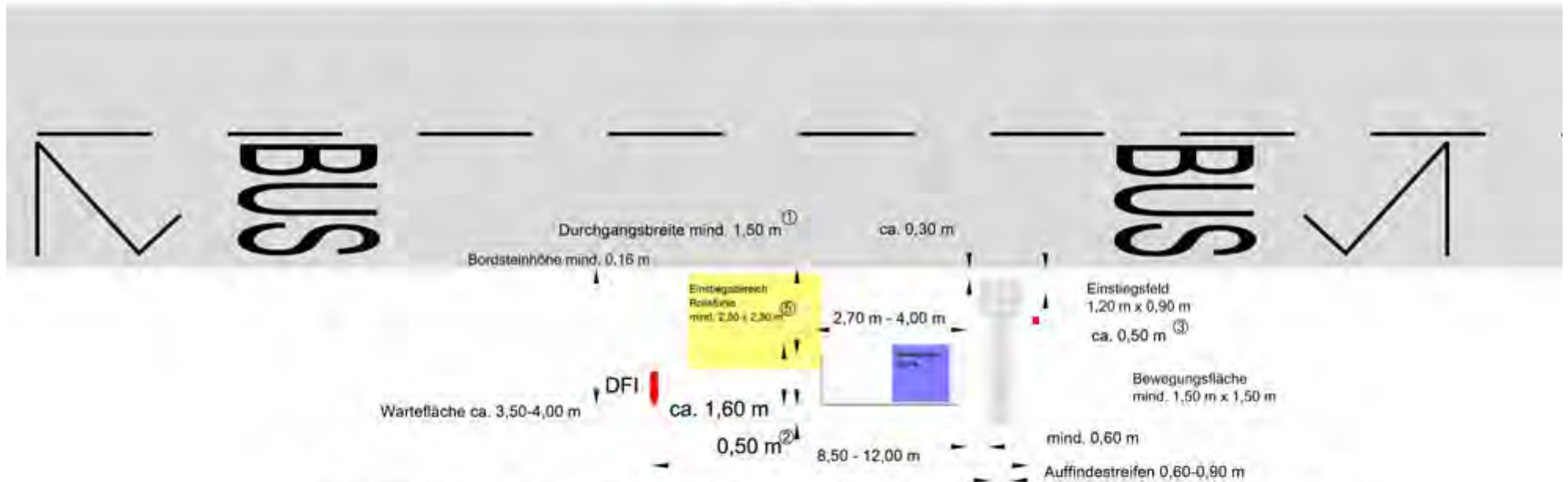
Wege zur Haltestelle (Fortsetzung)			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Fahrrad-Verkehr/ Fahrradab- stellung	Radabstellanlagen beeinträchtigen nicht Bewegungs- u. Sicherheitsräume	<p>Fahrradabstellanlagen an Haltestellen (z.B. Fahrradständer, Anlehnbügel, überdachte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

7.5 Haltestellen-Skizzen

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

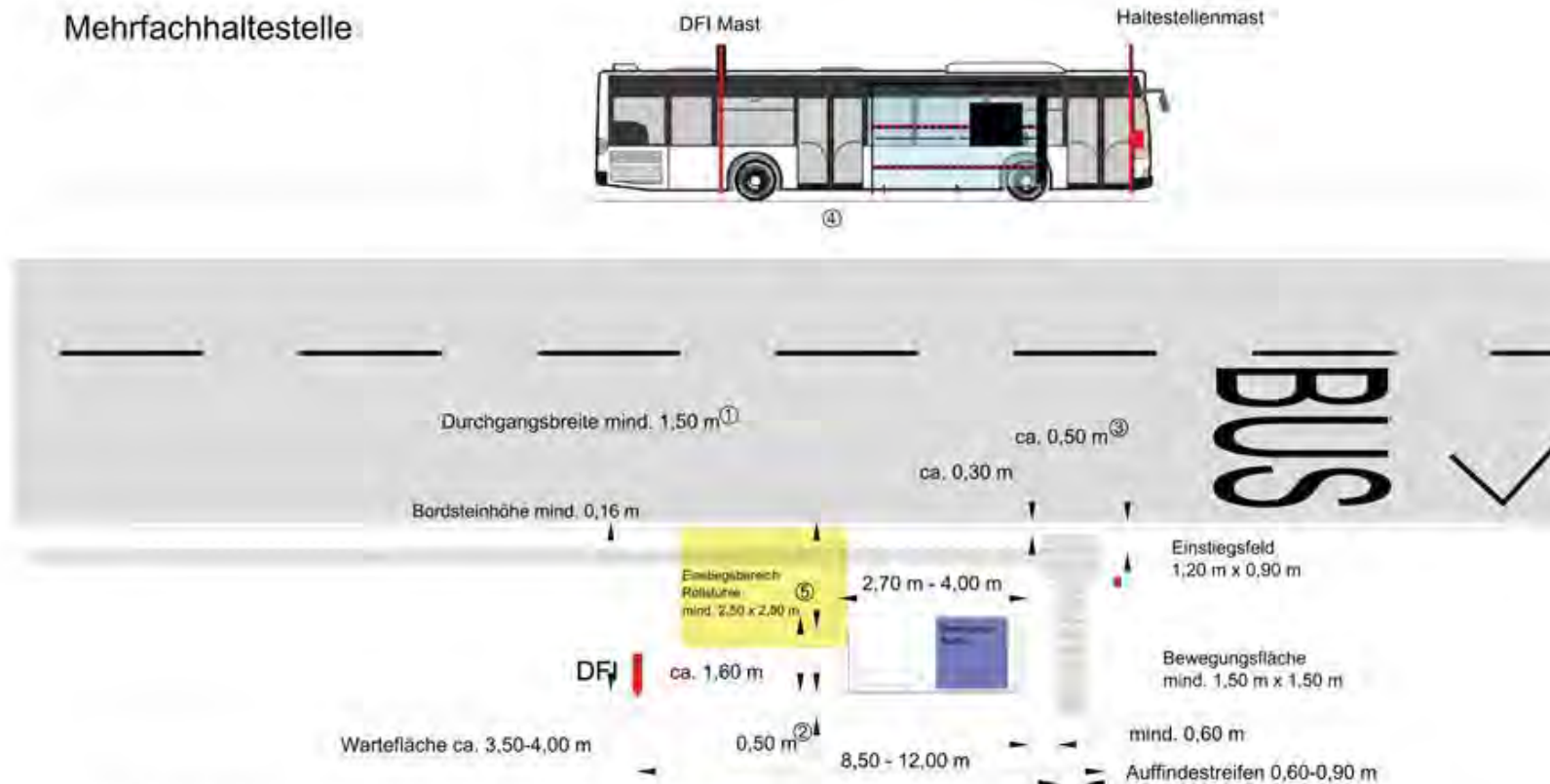


- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante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



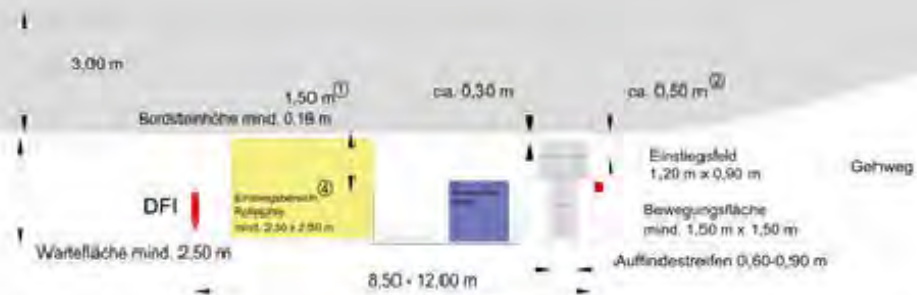
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante 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



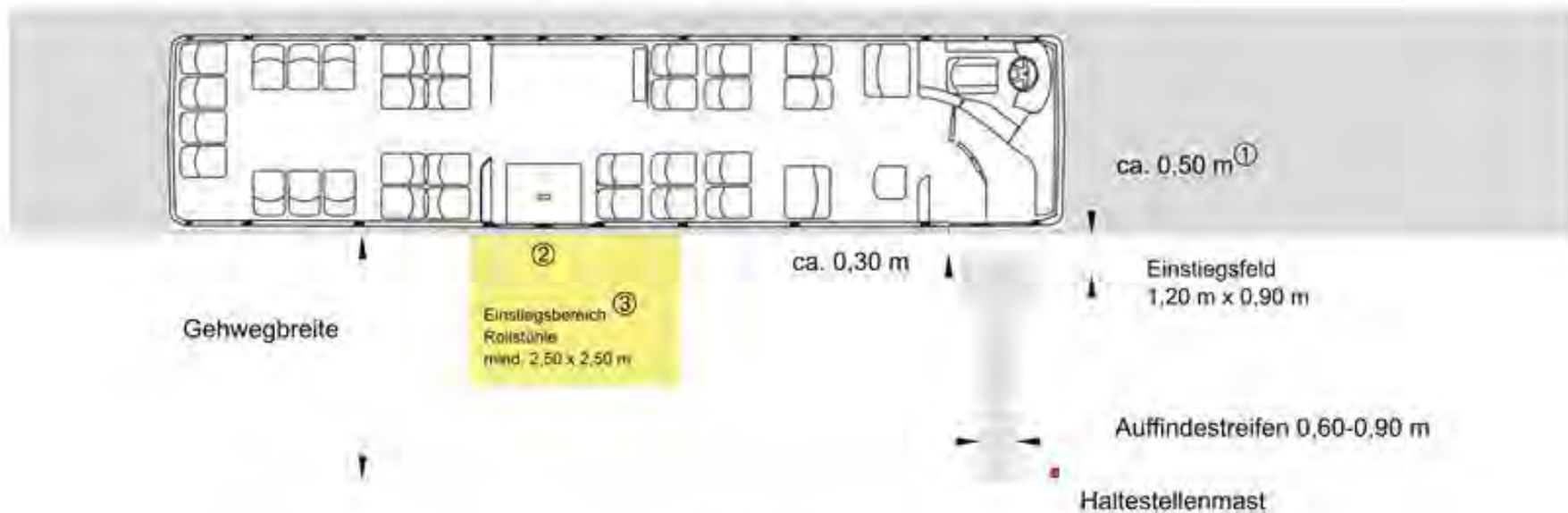
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante 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.

Busbuch



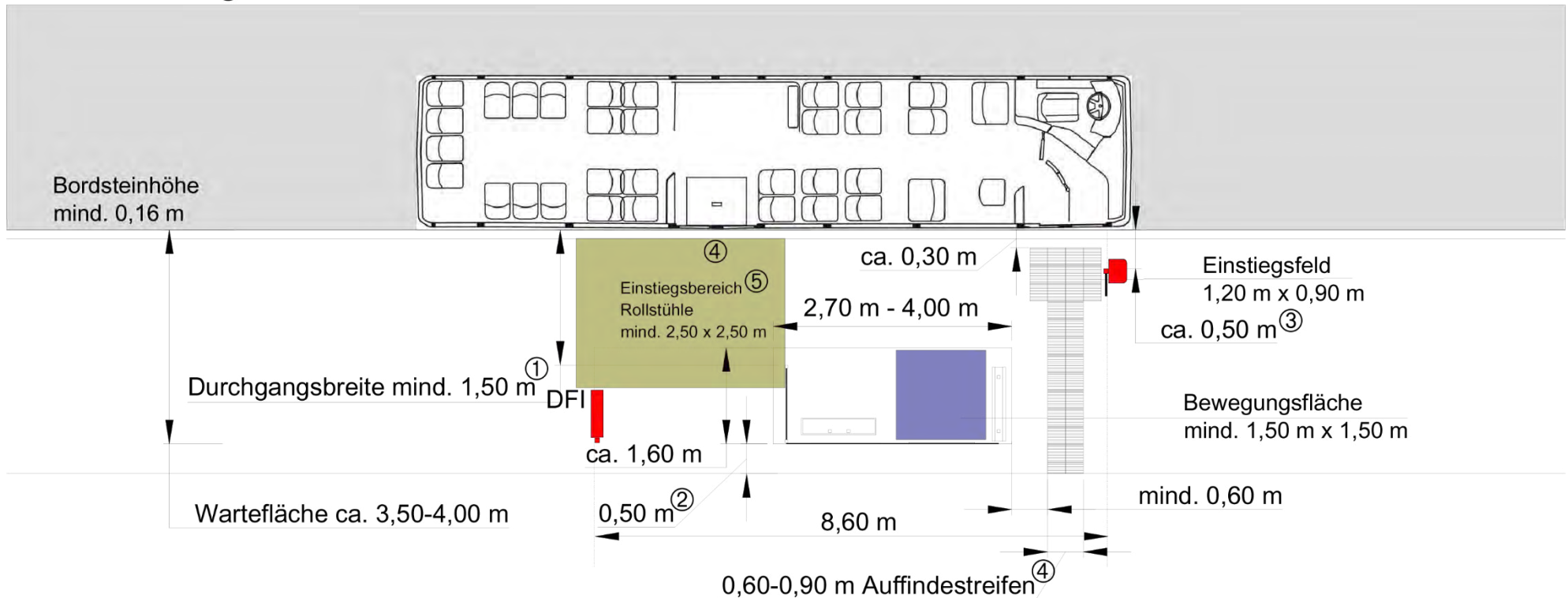
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte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

Haltestelle ohne FGU



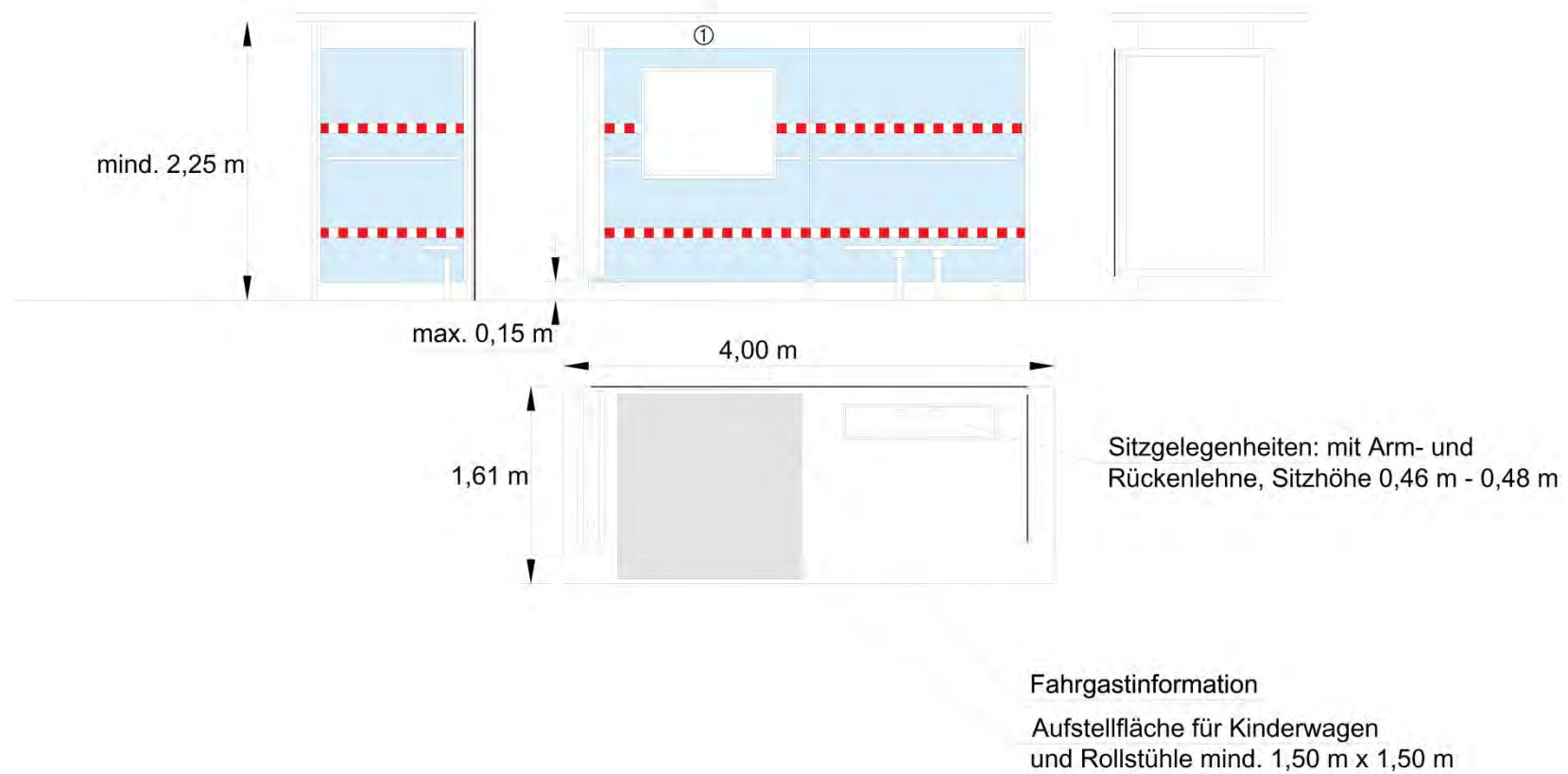
- ① Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.
- ② Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.
- ③ Es sind die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

Ausstattung Haltestelle



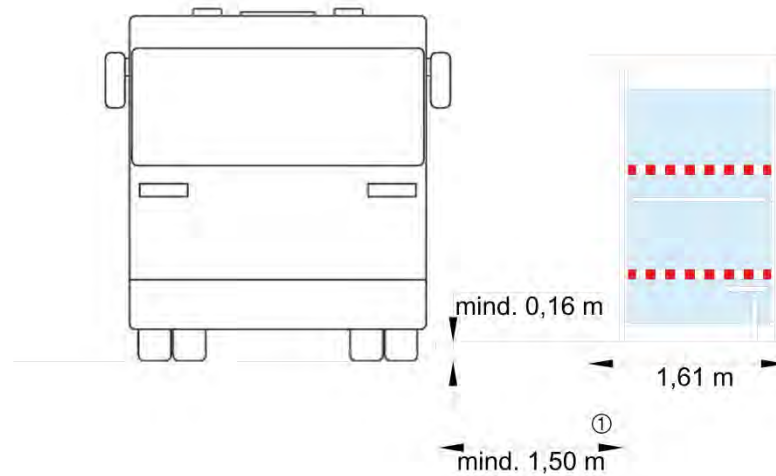
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante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

Fahrgastunterstand



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

Abstand Bus - FGU



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

8. Barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen: Priorisierung und zeitlicher Umsetzungsplan

8.1 Rechtlicher Rahmen und Vorgehensweise

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

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

Das im PBefG genannte Ziel, bis zum 01.01.2022 im ÖPNV die vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, wirkt 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 Stadtbuslinien und damit die Häufigkeit der Haltestellenbedienung werden durch dieses Kriterium entsprechend abgebildet: Haltestellen an diesen Linien sind höher einzustufen und damit prioritär gegenüber Haltestellen, die von Linien mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung bedient und damit häufig nur an Schultagen angefahren werden.
- Lage der Haltestelle (Ortskern/Stadtzentrum/Stadtteilzentrum / innerorts / außerorts).
- Haltestellen an besonderen Einrichtungen unabhängig von der Ortslage (wie kommunale Verwaltung, Krankenhaus, Arztpraxen/Ärztelhäuser, Einkaufszentren, Seniorenheime, Schulen), die einen höheren Bedarf an barrierefreier Mobilität erwarten lassen.

Auf Basis dieser Kriterien ergibt sich folgende Priorisierungsmatrix:

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

[1] Unabhängig von der Ortslage

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

Bürgerbushaltestelle

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

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

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

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

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

Kriterium	Attribut Aufnahme / im Haltestellenkataster	Ausstattung		Aufnahme	
		Basis	Erweitert	Pflicht	Optional
Barrierefreie Erreichbarkeit	➤ Topographie > in Hanglage; sonstiges	X			X
	➤ stufenlose Zugänglichkeit <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 + Umlaufsperre + 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"> + Radwegeführung zwischen Wartefläche und Gehweg, zwischen Wartefläche und Einstiegsbereich, im Straßenraum, Sonstiges + Vermessung von Abständen: Beschreibung und Maße (ggf. Skizze) 	X		X X X X X X	X X
					X
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-taktils Leitsystem / Bodenindikatoren	➤ Optisch-taktile Bodenindikatoren vorhanden ja / nein	X		X	
	➤ Art und Profil der Bodenindikatoren				
	○ Auffindestreifen ja / nein Art: Rippe, Rille, Noppe, Sonstiges	X		X	
	○ Einstiegsfeld ja / nein Art: Rippe, Rille, Noppe, Sonstiges	X		X	
	○ Leitstreifen parallel zum Bord ja / nein Art: Rippe, Rille, Noppe, Sonstiges		X		X
	➤ Sonstiges / Anmerkungen	X	X		X
	➤ erfüllt den örtlichen Standard ja / nein	X	X		X
	➤ Maße Auffindestreifen/Einstiegsfeld/Leitstreifen	X	X		X
Bewegungsflächen	➤ Bei Bedarf: Abstände Bodenindikatoren zu Einbauten (z.B. Mast); ggf. Haltestellenskizze	X	X		X
	➤ Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung	X			X
Haltestellenmast	➤ Maße der einbaufreien Bewegungsflächen an Ein-/Ausstiegshaltestellen bzw. vor Fahrzeugtüren (mindestens für eine Tür zu erheben)	X		X	
	○ Regelfall Tür 2: Vermessung Tiefe x Breite ○ Bedarf Tür 1: Vermessung Tiefe x Breite ○ bei Bedarf: Anlage weiterer Bewegungsflächen (Benennung/Lage + Maße)				X X
Haltestellenschild	➤ Mast vorhanden ja / nein	X		X	
	➤ ID Mast (einheitliche Mastnummer)	X		X	
	➤ Koordinaten des Mastes ○ X- / Y-Koordinate ○ z-Koordinate	X		X	X
	➤ Foto pro Masten mit Haltestellenschild	X			X
Haltestellenschild	➤ Angaben: Haltestellenname, Linien-Nummer(n) Ziele der Linie(n), Verbundlogo bzw. Logo des/der Verkehrsunternehmens, 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		X		X
	○ davon im FGU. Angabe Anzahl				X
	○ davon nicht überdacht: Angabe der Anzahl				X
	➤ Bei Bedarf: Sitzhöhen, Stehhilfen/Anlehnplatten vorhanden ja/nein, falls vorhanden: Anzahl		X		X
Abfallbehälter	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ stufenlos erreichbar ja / nein				X
Ausreichende Beleuchtung	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ Art				
	○ Eigenbeleuchtung				X
	○ Straßenraumbeleuchtung:				
	+ gleiche/gegenüberliegenden Straßenseite				X
	+Abstand zwischen Mast und Lichtquelle				X
Fahrkartenautomat	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
	➤ Lage: Überdacht im FGU/nicht überdacht				X
Informations-/Notrufsäule	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
	➤ an Leitsystem angeschlossen: ja / nein				X
Telefon	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
Toilette	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ behindertengerechte Toilette: ja / nein				X
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
Lautsprecher / Induktive Höranlagen	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ induktive Höranlage vorhanden / nicht vorhanden				X
Uhr	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
Barrierefreie Wege zwischen Haltestellenbereichen bzw. im Straßenraum	➤ Barrierefreie Wege vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ Anmerkungen		X		X

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

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

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

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

Haltestellen Erfassungsbogen

1/4

Haltestellenname: _____ Richtung: _____ Linie(n) / Zielort(e): _____	
Art / Ausbauf orm der Haltestelle: Art der Haltestelle <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	Barrierefr. Erreichbarkeit: Zugangselemente zum Haltest.-Bereich <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 <u>Vermessung von Abständen ggf. Skizze</u>
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 <u>Bei Hochbord/Kap/Bucht: Gesamtlänge in m:</u> <input type="checkbox"/> Fotos pro Haltestellenbereich <small>(mind. 1 Foto aus Fahrtrichtung u.1 von gegenüberliegender Seite)</small>	Barrierefreie Erreichbarkeit: Topografie <input type="checkbox"/> In Hanglage <input type="checkbox"/> Sonstiges
Barrierefreie Erreichbarkeit: Stufenlose Zugänglichkeit <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <u>Falls nicht stufenfrei: Höhe der Stufe in cm</u> <input type="checkbox"/> Lichte Durchgangsbreite im Zugang von mind. 90 cm <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <u>Falls < 90 cm: Maß der lichten Breite in cm</u>	Eigenschaften der Wartefläche: Art des Bodenbelags <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 <u>Nutzbare Breite der Wartefläche in cm:</u> <u>Länge der Wartefläche in cm:</u> <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 <u>Falls vorhanden: Neigung in %</u> <u>Falls vorhanden: Länge / Breite</u>	

Haltestellen Erfassungsbogen

2/4

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

Haltestellen Erfassungsbogen

3/4

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

Statische Fahrgastinformation (FGI)

- ☐ Aushangfahrplan vorhanden
☐ Aushangfahrplan nicht vorhanden
☐ Anbringung > am Mast
☐ Anbringung > separater Fahrplankasten
☐ Anbringung > im Fahrgastunterstand
☐ Art > Aushangkasten
☐ Art > Rondell
☐ Art > Vitrine
☐ Anbringung / Art > ggf. Foto(s)
☐ Stufenfrei erreichbar ja
☐ Stufenfrei erreichbar nein
☐ Frei erreichbar ja
☐ Frei erreichbar nein
Maß Aushangkasten/Vitrine > Höhe Unterkante
Maß Aushangkasten/Vitrine > Höhe Oberkante
☐ Elektronische Aushänge vorhanden
☐ Elektronische Aushänge nicht vorhanden
☐ Ausstattung > Liniennetzplan vorhanden
☐ Ausstattung > Liniennetzplan nicht vorhanden
☐ Ausstattung > Tarifinformation vorhanden
☐ Ausstattung > Tarifinformation nicht vorhanden
☐ Ausstattung > Umgebungsplan vorhanden
☐ Ausstattung > Umgebungsplan nicht vorhanden
☐ Ausstattung > Sonstiges
☐ Separate Beleuchtung Vitrine
☐ Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor FGI ja
☐ Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor FGI nein

Dynamische Fahrgastinformation (DFI)

- ☐ DFI vorhanden
☐ DFI nicht vorhanden
☐ Art der DFI > LED-Anzeige
☐ Art der DFI > TFT-Bildschirm
Anzahl der Zeilen
☐ Mit Anforderungstaste für akustische Informationen
☐ Standort > System am Mast
☐ Standort > im Fahrgastunterstand

Dynamische Fahrgastinformation (DFI)

- Höhe des Anzeigenbildschirms
Abstand zu Bodenindikatoren
Abstand zum FGU
Abstand zur Bordsteinkante
☐ Foto(s)

Fahrgastunterstand (FGU)

- ☐ Fahrgastunterstand vorhanden
☐ Fahrgastunterstand nicht vorhanden
☐ Stufenlos erreichbar
☐ Stufenlos nicht erreichbar
☐ beleuchtet
☐ unbeleuchtet
☐ Überdachte, einbaufrei Aufstellfläche 1,50x1,50 m vorhanden
☐ Überdachte, einbaufrei Aufstellfl. 1,50x1,50 m nicht vorhanden
Lichte Höhe
☐ Transparente Seitenwände > ja
☐ Transparente Seitenwände > nein
☐ Kontrastmarkierung Seitenwände > ja
☐ Kontrastmarkierung Seitenwände > nein
☐ Vitrine separat beleuchtet > ja
☐ Vitrine separat beleuchtet > nein
☐ Ausstattung > Liniennetzplan
☐ Ausstattung > Tarifinformation
☐ Ausstattung > Umgebungsplan
☐ Ausstattung > Sonstiges
☐ Bewegungsfläche vor der FGI 1,50x1,50 m > ja
☐ Bewegungsfläche vor der FGI 1,50x1,50 m > nein
☐ Foto(s)

Sitzgelegenheiten

- ☐ Sitzgelegenheiten vorhanden
☐ Sitzgelegenheiten nicht vorhanden
Zahl der Sitzplätze insgesamt
davon im FGU (Zahl)
davon nicht überdacht (Zahl)
Sitzhöhen
☐ Stehhilfen/Anlehnplatten vorhanden
Falls vorhanden: Zahl
☐ Stehhilfen/Anlehnplatten nicht vorhanden

Haltestellen Erfassungsbogen

4/4

Haltestellenname: _____ Richtung: _____ Linie(n) / Zielort(e): _____	
Abfallbehälter <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	Datum Erhebung: _____ Erfasser/in: _____

9. Handlungsempfehlungen

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

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

2. Haltestellenaufnahme

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

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

3. Planung / Förderantrag

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

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

10. Literaturverzeichnis

- Agentur Barrierefreiheit/Die Beauftragte der Landesregierung für die Belange der Menschen mit Behinderung in Nordrhein-Westfalen
„Definition ‚Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV‘ zum novellierten Personenbeförderungsgesetz, Web-Seite, 2016, S. 7
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
„Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)“, 2013
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
„Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA), 2011
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
„Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL), 2012
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
„Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen“ (RASt 06), 2006
- Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. [LAG]
„Barrierefreie Gestaltung von Fahrgastinformationen im HVV im Rahmen des PBefG-Projekts“, 2016
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH (hvv)
„Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund. Feste bauliche Standards und weitere Empfehlungen. Ein Leitfaden für Baulastträger“, Hamburg 2016
- Hamburger Verkehrsverbund (hvv)
hvv Manual (2021), Abschnitt E „Haltestellen“
- Hamburger Verkehrsverbund (hvv)
Probleme von mobilitäts- und sensorisch eingeschränkten Menschen im ÖPNV. Dokumentation der HVV-Fachveranstaltung am 01.12.2014]
- Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG)
„ÖPNV-Förderprogramm 2017 ff des Landes Niedersachsen. Vereinfachtes Antragsverfahren für Bushaltestellen mit geringen Investitionskosten von weniger als 50.000 €. Erläuterung und Verfahren“, Stand 03/2017,
- Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Workshop „Barrierefreiheit im ÖPNV“ am 24.11.2015 in Hannover
- Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
„Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster. Anforderungen an ein gemeinsames ÖPNV-Haltestellenkataster für Niedersachsen, Bremen und den HVV in Bezug auf einheitlich zu erhebende Haltestellenattribute“, 2017. Erarbeitet durch: Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft (rms GmbH).
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, 2013
- Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen
„Haltestellen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen. Qualitätsanforderungen, Teil 1: Straßengebundener ÖPNV, 6. Aufl. 2021

Anlage 2 zum
Nahverkehrsplan
des Landkreises Cuxhaven
für den Zeitraum 2026 bis 2030

Haltestellen

- Ausnahmen vom barrierefreien Ausbau -

Bearbeitung durch die



*Verkehrsgesellschaft
Nord-Ost-Niedersachsen mbH*

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

Hintergrund

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

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

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

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Gemeinde Beverstedt

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Altwistedt, Schmiede		x			x	
Appeln, Abelhorst	x	x	x		x	
Appeln, Abelhorster Straße	x	x	x		x	
Appeln, Beverstedter Straße	x		x		x	
Appeln, Hippstedter Straße			x		x	
Bokel, Lehdeberg						nur AST
Hollen, Abzw. Oberheise		x			x	
Hollen, Dreieinigkei			x		x	Umbau der Kehre aufwendig
Hollen, Hollenerheide					x	Umbau der Kehre aufwendig
Beverstedt-Hollen, Hollenerkamp						nur AST
Beverstedt-Hollen, Oberheise						nur AST
Beverstedt, Bremer Straße						nur AST
Beverstedt, Deelbrügge						nur AST
Beverstedt, Fuchsweg						nur AST
Beverstedt, Lunsheide	x	x	x		x	
Frelsdorf, Eisbüttelweg						nur AST
Frelsdorf, Fortwiesen		x	x		x	
Frelsdorf, Frelsdorfer Mühlenweg		x	x		x	
Frelsdorf, Große Feldstraße						nur AST
Frelsdorf, Malser Straße						nur AST
Frelsdorfermühlen	x					nur AST
Heerstedt, Am Kreuzkamp					x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Heerstedt, Dohren						nur AST
Heerstedt, Lohe						nur AST
Heerstedt, Lunestedter Straße		x			x	

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Gemeinde Beverstedt (Fortsetzung)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Heise(Hollen), Abzw. Wittstedt	x				x	
Heise(Hollen), Mühle	x				x	Umbau Wendepplatz erforderlich
Heise(Hollen), Nr. 25						nur AST
Heise(Hollen), Nr. 47						nur AST
Kirchwistedt-Ahe, Nummer 8		x	x		x	
Kirchwistedt-Ahe, Ortsmitte		x	x		x	
Kirchwistedt, Stemmermühlen	x	x	x		x	
Kirchwistedt, Über der Lune	x		x		x	
Kirchwistedt, Wachel	x	x	x		x	
Kransmoor(Bokel), Abzw. Heise	x	x	x		x	
Kransmoor(Bokel), Auestraße			x		x	
Kransmoor(Bokel), Friedhof			x		x	
Langenfelde(Bokel), Heidberg	x	x	x		x	
Langenfelde(Bokel), Immenberg			x		x	
Langenfelde(Bokel), Lange Straße						nur AST
Langenfelde(Bokel), Oberheiser Str.	x	x	x		x	
Lunestedt, Feuerwehr		x			x	
Lunestedt, Friedhof						nur AST
Osterndorf, Bruchweg			x		x	
Osterndorf, Im Grund		x			x	
Osterndorf, Siedlung	x	x			x	
Stemmermühlen, Abzw. Wellen						nur AST
Stemmermühlen, Gut		x	x		x	
Stubben, An der Ohe			x		x	
Stubben, Brunshausen	x	x	x		x	
Stubben, Elfershude						nur AST

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Gemeinde Beverstedt (Fortsetzung)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Stubben, Köpenicker Weg					x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Stubben, Schulstraße			x		x	
Taben(Beverstedt), Betonwerk	x				x	
Taben(Beverstedt), Ringe	x	x	x		x	
Thebüe, Thebüler Straße 4	x	x	x		x	
Thebüe, Thebüler Straße 8						nur AST
Thebüe, Thebüler Straße 10	x	x	x		x	
Thebüe, Thebüler Straße 16	x		x		x	
Wellen(Beverstedt), Im Zingel			x		x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Wellen(Beverstedt), Spintenkamp	x	x			x	
Wollingst, Kronsberg						nur AST
Wollingst, Lindenweg	x		x		x	

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Börde Lamstedt

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Abbenseth, Alte Dorfstraße			x	x	x	
Abbenseth, Am Brink			x		x	
Abbenseth, Am Heuberg	x	x	x		x	
Abbenseth, Kindergarten						nur AST
Abbenseth, Schiffsstelle			x		x	
Armstorf, Horn 11	x	x			x	
Armstorf, Horn 23	x	x			x	
Armstorf, Horn 24	x	x			x	
Armstorf, Tannenkamp	x	x	x		x	
Armstorf, Wald	x	x	x			
Dornsode, Dorfstraße			x		x	
Dornsode, Friedhof			x		x	
Dornsode, Tannenkamper Straße	x		x		x	
Hackemühlener Krug			x		x	
Hackemühlen, Hauptstraße			x		x	
Hackemühlen, Ringstraße	x	x	x		x	
Hollen(HollInseth), Abzw. Schulstr.	x	x	x			
Hollen(HollInseth), Altona			x		x	
Hollen(HollInseth), Mühle	x		x		x	
Hollen(HollInseth), Petersdorf	x		x		x	
Ihlbeck, Abzw. Ehlanddamm	x	x	x		x	
Ihlbeck, Abzw. Hackemühlen	x	x	x		x	
Ihlbeck, Ort						nur AST
Lamstedt, Am Galgenberg						nur AST
Lamstedt, Heidbrock	x	x	x			
Lamstedt, Hinter den Höfen						nur AST

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Börde Lamstedt (Fortsetzung)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Lamstedt, Kleiner Köven						nur AST
Lamstedt, Seth	x	x	x		x	
Lamstedt, Siedlung	x	x	x			
Langenmoor, Ort						nur AST
Langenmoor, Wendeplatz	x	x	x		x	
Mittelstenahe, Gut Haneworth	x	x	x			
Mittelstenahe, Höfkenbusch					x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Mittelstenahe, Sticht						nur AST
Moorausmoor, Friedhof					x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Moorausmoor, Horner Straße 28						nur AST
Moorausmoor, Ortsstraße			x		x	Wendeplatz erst kürzlich erneuert
Moorausmoor, Viehweg 7a	x	x	x			
Neubachenbruch, Bachenbrucher Straße 19			x		x	
Neubachenbruch, Wiesendamm			x	x	x	
Nindorf(Lamstedt), Dorfstraße	x		x		x	
Nindorf(Lamstedt), Heuweg	x	x	x		x	
Nindorf(Lamstedt), Moorstraße 3	x	x	x		x	
Nindorf(Lamstedt), Nindorfer Moor	x	x	x		x	
Nindorf(Lamstedt), Schienendamm						nur AST
Nindorf(Lamstedt), Ziegelei	x	x	x		x	
Nindorf(Lamstedt), Zum Seth	x	x	x		x	
Nordahn, Kindergarten					x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Rahden(Lamstedt), Im Iserbrock			x		x	
Rahden(Lamstedt), Ort						nur AST
Stinstedt, Achtern Borm	x	x	x		x	
Stinstedt, Eichhofsberg	x	x	x		x	

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Börde Lamstedt (Fortsetzung)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Stinstedt, In der Heide	x	x	x		x	
Stinstedt, Sankt Joost						nur AST
Varrel, Auf dem Buschberge			x		x	
Varrel, Remperdamm	x	x	x		x	
Varrel, Varreler Kirchweg	x	x	x		x	
Wohlenbeck, Wendeplatz					x	barrierefreie Haltestelle in der Nähe

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Stadt Cuxhaven

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Altenbruch, Altenbr. Landstr. 15						nur AST
Altenbruch, Altenbr. Landstr. 25						nur AST
Altenbruch, Altenbr. Landstr. 37						nur AST
Altenbruch, Altenbr. Landstr. 40						nur AST
Altenbruch, Altenbr. Landstr. 53						nur AST
Altenbruch-Westerende, Heerstraße 25a						nur AST
Altenbruch-Westerende, Heerstraße 76						nur AST
Döse, Kirche						nur AST
Döse, Kreuzweg						nur AST
Duhnen, Dünenweg						nur AST
Duhnen, Georg-Wolgast-Weg						nur AST
Holte-Spangen, Arenscher Weg						nur AST
Lüdingworth, Osterende 28						nur AST
Sahlenburg, Waldfreibad						nur AST

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Stadt Geestland

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Alfstedt, Hainmühlener Straße	x	x			x	
Alfstedt, Hellersbruch	x	x	x		x	
Ankelohe, Lindenallee	x	x	x		x	
Bad Bederkesa, Handels- und Gewerbepark						nur AST
Debstedt, Blumenstraße						nur AST
Debstedt, Rosenberg	x	x	x			
Drangstedt, Grundschule				x		auszubauende Haltestelle in der Nähe
Drangstedt, Landesstraße 120	x	x	x			
Elmlohe, Im Wiebusch						nur AST
Fickmühlen, Feuerwehr			x		x	
Fickmühlen, Siedlung	x	x	x		x	
Großenhain, Alte Siedlung	x	x			x	
Großenhain, Genossenschaft			x	x	x	
Großenhain, Großenhainer Straße 33	x	x			x	
Großenhain, Wendeplatz	x	x	x	x	x	
Holßel, Kirche						nur AST
Holßel, Pipinsburg	x	x				
Holßel, Wasserwerk						nur AST
Hymendorf, Hymendorfer Straße 40/49	x		x	x		
Hymendorf, Hymendorfer Straße 58	x		x			
Hymendorf, Hymendorfer Straße 83	x		x	x		
Hymendorf, Hymendorfer Straße 101	x		x	x		
Hymendorf, Hymendorfer Straße 119/92	x		x	x		
Hymendorf, Waldweg						nur AST
Kleinenhain, Altenkamp	x		x		x	nur AST, Busverkehr nach baulicher Herrichtung
Kleinenhain, Zum Königsholz	x		x		x	nur AST, Busverkehr nach baulicher Herrichtung
Köhlen, Brochohweg	x		x		x	
Köhlen, Stühbusch/Wendeplatz	x		x		x	

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Stadt Geestland (Fortsetzung)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Krempel, Ortsallee 54						nur AST
Krempel, Ritzebütteler Weg	x		x			
Meckelstedt, Hohe Luft	x	x	x		x	
Meckelstedt, Hünengrab			x	x	x	
Meckelstedt, Im Vieh	x		x		x	
Meckelstedt, Ziegenallee	x	x	x		x	
Neuenwalde, Auf dem Stüh						nur AST
Neuenwalde, Friedhof						nur AST
Neuenwalde, Kloster						nur AST
Neuenwalde, Neue Schulstraße						nur AST
Steinbergshörn, Wendeplatz						nur AST
Wüstewohlde, Ort						nur AST

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Gemeinde Hagen im Bremischen

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Albstedt, Büggeln	x		x	x	x	
Albstedt, Unter den Linden			x		x	
Bramstedt, Friedhof						nur AST
Bramstedt, Gewerbegebiet						nur AST
Bramstedt, Wochenendgebiet						nur AST
Dorfhagen, Lindenstraße	x	x	x		x	
Dorfhagen, Siedlung	x	x				
Dorfhagen, Zollhaus	x	x				
Driftsethe, Vorm Dorf						nur AST
Driftsethe, Weißenberg	x	x	x			
Gackau, Hof Gackau						nur AST
Gackau, Neuer Weg			x		x	
Hagen, Am Neumarkt						nur AST
Hagen, An der Molkerei					x	Umbau Wendeplatz aufwendig
Hagen, Gartenstraße						nur AST
Hagen, Harmonie	x	x	x			
Hagen, Kassebrucher Weg						nur AST
Hagen, Mühlenteich						nur AST
Hagen, PAM PAM						nur AST
Hagen, Westpreußenweg						nur AST
Harrendorf, Abzw. Götze	x		x		x	
Harrendorf, Bremerhorner Straße	x		x		x	
Harrendorf, Finnaerberg			x		x	
Harrendorf, Streekgraben						nur AST

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Gemeinde Hagen im Bremischen (Fortsetzung)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Hoope, Abzw. Wulsbüttel	x	x	x			
Hoope, Dorfgemeinschaftshaus			x		x	
Hoope, Mühlenweg		x			x	
Hoope, Tankstelle		x			x	
Hoope, Wiesenstraße						nur AST
Hoope, Wulfkampsweg			x		x	
Kassebruch, Abzw. Driftsethe						nur AST
Kassebruch, Dorfstraße						nur AST
Kassebruch, Kassebrucherheide			x		x	
Kassebruch, Mühlenberg						nur AST
Kassebruch, Zum Hasseler Grund			x		x	
Lehnstedt, Am Steingrab			x		x	
Lohe, Gartenstraße	x		x		x	
Offenwarden, Alte Straße						nur AST
Offenwarden, Offenwarder Helmer						nur AST
Offenwarden, Offenwardermoor						nur AST
Rechtebe, Am Deich			x	x	x	
Rechtebe, Zollweg	x		x	x	x	
Rechtenfleth, Feldhof						nur AST
Rechtenfleth, Feldweg	x	x	x		x	
Rechtenfleth, Lindenbruchstraße			x		x	
Rechtenfleth, Zwischendeichsweg	x		x			
Sandstedt, Am Sandstedter Moor	x	x	x			
Sandstedt, Am Wiehefleth	x	x	x			
Sandstedt, Ostufer						nur AST
Sandstedt, Sandstedtermoor						nur AST
Uthlede, Barloh	x	x	x			

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Gemeinde Hagen im Bremischen (Fortsetzung)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Uthlede, Hohenheide	x	x	x			
Uthlede, Wersaber Helmer	x	x	x			
Wersabe, Schule						nur AST
Wersabe, Wesermünder Straße			x	x	x	
Wittstedt, Abzw. Markenmoor			x	x	x	Umbau Wendeplatz sehr aufwendig
Wittstedt, Abzweig B6	x	x	x			
Wittstedt, Auf der Alm	x		x		x	
Wittstedt, Ortsstraße						nur AST
Wulsbüttel, Feldbraake						nur AST
Wulsbüttel, Heine			x	x	x	
Wulsbüttel, Im Seegen	x		x		x	nur AST
Wulsbüttel, Schwalben-Stübchen						nur AST
Wulsbüttel, Vosloge						nur AST
Wulsbüttel, Woldarer Weg						nur AST

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

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Achthöfen, Großes Wegfährels	x				x	
Achthöfen, Großes Wegfährels 12	x				x	
Achthöfen, Kranenweide 19	x				x	
Althemmoor, Rosenweg						nur AST
Althemmoor, Schwarzer Weg						nur AST
Basbeck, Am Kanal/Wendeplatz	x		x	x	x	
Basbeck, Am Moor	x	x	x		x	
Basbeck, Bahnhofstraße 5						nur Bürgerbus
Basbeck, Kanalstraße	x	x	x	x	x	
Basbeck, Mühlenreiheweg	x	x	x		x	
Basbeck, Stader Straße 107						nur AST
Bornberg, Besenreiheweg						nur AST
Bröckelbeck, Haus Nr 10	x		x		x	
Hechthausen, Waldstraße		x	x			
Hemm, Haus Nr. 12	x		x	x	x	
Isensee, Alter Schulweg	x		x	x	x	
Isensee, Kindergarten	x		x	x	x	
Isensee, Landstraße 12			x	x	x	
Isensee, Moorstraße	x		x	x	x	
Isensee, Niederkögt	x		x	x	x	
Isensee, Oberkögt	x		x	x	x	
Kleinwürden, Alte Fährstraße	x			x	x	
Kleinwürden, Löhberger Straße	x				x	
Kleinwürden, Schulstieg	x			x	x	
Kleinwürden, Wisch	x				x	
Klint, Landstraße 3						barrierefreie Haltestelle in der Nähe

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

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Osten, Achthöfener Deich						nur AST
Osten, Altendorf 2	x	x	x		x	
Osten, Altendorf 7	x	x	x		x	
Osten, Altendorf 12	x	x	x		x	
Osten, Altendorfer Grenzweg	x		x		x	
Osten, Kranenweide 12	x		x		x	
Osten, Niederstrich 13	x	x	x		x	
Osten, Niederstrich 3	x	x	x		x	
Schüttdamm, Alte Bundesstraße	x		x		x	
Schüttdamm, Obenaltendorf			x		x	
Warstade, Kastanienweg 4		x		x	x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Warstade, Zum Kindergarten			x	x	x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Westersode, Nordhoopstraße			x		x	barrierefreie Haltestelle in der Nähe
Westersode, Westersoder Straße	x		x		x	

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Land Hadeln

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Ahlen-Falkenberg, Ahlenstraße 1						nur AST
Ahlen-Falkenberg, Am Reiherholz 9	x		x		x	
Ahlen-Falkenberg, Birkhahnweg	x		x			nur AST und Freistellungsverkehr
Ahlen-Falkenberg, Försterei	x		x		x	
Ahlen-Falkenberg, Fünfseenweg						nur AST
Ahlen-Falkenberg, Reiherwald	x	x	x		x	
Ahlen-Falkenberg, Seestraße 16						nur AST
Ahlen-Falkenberg, Seestraße 25						nur AST
Bahrdorf(Belum), Brauereistraße			x	x	x	
Bahrdorf(Belum), Westerndorf	x		x	x	x	
Belum, Auestade 25	x		x		x	
Belum, Deichstraße	x		x	x	x	
Belum, Elbdeich						nur AST
Belum, Königstrift						nur AST
Belum, Schanze	x		x	x	x	
Bovenmoor, Haus Nr. 70						nur AST
Bülkau, Aue 6	x		x		x	
Bülkau, Aue 24	x		x	x	x	
Bülkau, Aue 26	x		x	x	x	
Bülkau, Aue 42	x		x	x	x	
Bülkau, Auemühle	x			x	x	
Bülkau, Bovenmoor/Wendeplatz	x				x	
Bülkau, Landmark						nur AST
Bülkau, Norderende 38			x	x	x	
Bülkau, Norderende 56			x	x	x	
Bülkau, Sprenge			x	x	x	

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Land Hadeln (Fortsetzung)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Bülkau, Süderende 6			x	x	x	
Bülkau, Süderende 20	x		x	x	x	
Bülkau, Süderende 28	x		x	x	x	
Bülkau, Süderende 31						
Bülkau, Süderende 60	x				x	
Cadenberge, Am Markt						nur AST
Cadenberge, Breslauer Straße						nur AST
Cadenberge, Schule Am Dobrock				x	x	zu wenig Platz am heutigen Standort
Cadenberge, Sporthalle						nur AST
Cadenberge, Westercadewisch 12						nur AST
Cadenberge, Westercadewisch 31						nur AST
Geversdorf, Altendecken	x		x		x	
Geversdorf, Dingwörden 4	x	x			x	
Geversdorf, Heuhof	x		x		x	
Geversdorf, Hollmannstraße						nur AST
Geversdorf, Itzwörden	x		x	x		Umbau Wendeplatz aufwändig
Geversdorf, Kreuzweg	x	x			x	
Geversdorf, Laak			x	x	x	
Geversdorf, Neuendeich	x		x		x	
Geversdorf, Neuenschleuse	x		x	x	x	
Geversdorf, Rechts an der Oste 11	x		x	x		
Ihlienworth, Abzw. Mittelteil	x	x	x			
Ihlienworth, Abzw. Siedenteil						nur AST
Ihlienworth, Abzw. Vierhausendorf						nur AST
Ihlienworth, Auedeich	x		x	x		
Ihlienworth, Hasendorf						nur AST
Ihlienworth, Kleine Geest						nur AST

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Land Hadeln (Fortsetzung)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Ihlienworth, Medemstade 14	x		x	x	x	
Ihlienworth, Medemstade 18	x		x	x	x	
Ihlienworth, Medemstade 20			x			nur AST und Freistellungsverkehr
Ihlienworth, Medemstade 35			x	x	x	
Ihlienworth, Medemstade 51	x		x	x	x	
Ihlienworth, Medemstade 69						nur AST und Freistellungsverkehr
Ihlienworth, Medemstade 82						nur AST und Freistellungsverkehr
Ihlienworth, Mislage 2	x			x	x	
Ihlienworth, Mislage 13	x		x	x	x	
Ihlienworth, Mislage 23						nur AST
Ihlienworth, Mittelteil 16	x		x	x	x	
Ihlienworth, Mittelteil 27	x		x	x	x	
Ihlienworth, Siedenteil						nur AST
Ihlienworth, Straßendeich 8						nur AST
Ihlienworth, Straßendeich 18						nur AST
Ihlienworth, Süderende 16	x				x	
Ihlienworth, Westerende 67	x		x	x	x	
Ihlienworth, Westerende 90	x		x	x	x	
Ihlienworth, Wetterweg 8a						nur AST
Ihlienworth, Wetterweg 17						nur AST
Kehdingbruch, Westerende 27						nur AST
Müggendorf, Besenhalmer Trift	x		x		x	
Müggendorf, Hannoverscher Weg	x		x		x	
Müggendorf, Müggendorfer Str. 91	x		x		x	
Müggendorf, Sommercamp						nur AST

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Land Hadeln (Fortsetzung)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Neuenkirchen, Brüninghemm						nur AST
Neuenkirchen, Döringworth 2	x		x		x	
Neuenkirchen, Döringworth 8						nur AST
Neuenkirchen, Höden						nur AST
Neuenkirchen, Hörfelde 10-14						nur AST
Neuenkirchen, Katthusen 6	x	x				
Neuenkirchen, Kreuzweg						nur AST
Neuenkirchen, Pedingworth						nur AST
Neuenkirchen, Scholien						nur AST
Neuenkirchen, Süderende 6	x	x				
Neuhaus(Oste), Bahnhof	x				x	
Neuhaus(Oste), Feuerwehr						nur AST
Neuhaus(Oste), Intzenbüttel	x		x		x	
Neuhaus(Oste), Neuhäuser Deich	x		x		x	
Neuhaus(Oste), Niebuhrstraße						nur AST
Neuhaus(Oste), Peerskuhle						nur AST
Neuhaus(Oste), Schleusenplatz						nur AST
Neuhaus(Oste), Schleusenstraße 8		x	x		x	
Nordleda, 2. Oberwettern	x		x			
Nordleda, Abzw. Neuer Weg						nur AST
Nordleda, Cuxhavener Straße 92			x	x	x	
Nordleda, Cuxhavener Straße 112			x	x	x	
Nordleda, Cuxhavener Straße 130			x	x	x	
Nordleda, Heringskoop 97						nur AST
Nordleda, Jütweg						nur AST

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Land Hadeln (Fortsetzung)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Nordleda, Kleines Westerende			x	x	x	
Nordleda, Neuer Weg						nur AST
Nordleda, Osterende	x		x	x		
Nordleda, Osterteil	x		x	x		
Oberndorf(Oste), Abzw. Voigt ding	x				x	
Oberndorf(Oste), Ahrensflucht Bahnübergang	x		x		x	
Oberndorf(Oste), Ahrensflucht Haus Nr.12	x		x		x	
Oberndorf(Oste), Ahrens- flucht/Abzweig K25	x		x		x	
Oberndorf(Oste), Ahrensfluchter Moor	x		x		x	
Oberndorf(Oste), Bentwisch 11	x		x		x	
Oberndorf(Oste), Bentwisch 23	x		x		x	
Oberndorf(Oste), Bentwisch 35	x		x		x	
Oberndorf(Oste), Braak 25a	x		x	x	x	
Oberndorf(Oste), Deichstr. 10						nur AST
Oberndorf(Oste), Dorfgemein- schaftshaus						nur AST
Oberndorf(Oste), Hasenfleet 6	x		x		x	
Oberndorf(Oste), Laak 2	x		x		x	
Oberndorf(Oste), Laak 6	x		x		x	
Oberndorf(Oste), Laak 12	x		x		x	
Oberndorf(Oste), Mannhausen	x		x		x	
Oberndorf(Oste), Moordeich	x		x		x	
Oberndorf(Oste), Niederstricher Deich 2	x		x		x	

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Land Hadeln (Fortsetzung)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Oberndorf(Oste), Niederstricher Deich 16						nur AST
Oberndorf(Oste), Niederstricher Deich 37						nur AST
Oberndorf(Oste), Schwarzenmoor 6	x		x		x	
Oberndorf(Oste), Wendeplatz						Umbau aufwendig, auszubauende Haltestelle in der Nähe
Oberndorf(Oste), Zehntweg	x		x		x	
Oberndorf(Oste), Zollbaum	x		x		x	
Oberndorf(Oste), Zollbaum 3	x		x		x	
Odisheim, Am Kanal	x		x		x	
Odisheim, Am See						nur AST
Odisheim, Dorfstraße 28						nur AST
Odisheim, Dorfstraße 174						nur AST
Odisheim, Meisterstraße						nur AST
Odisheim, Norderende				x	x	
Odisheim, Pastorentrift						nur AST
Odisheim, Pumpwerk						nur AST
Odisheim, Schöpfwerkstraße						nur AST
Odisheim, Siedenteil	x		x		x	
Osterbruch, Abzw. Nubhusen						nur AST
Osterbruch, Kanalbrücke						nur AST
Osterbruch, Norderende 15						nur AST
Osterbruch, Norderende Wendepl.						nur AST
Osterbruch, Nubhusen						nur AST
Osterbruch, Sportplatz						nur AST

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Land Hadeln (Fortsetzung)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Otterndorf, Abzw. Kampen						nur AST
Otterndorf, Am Campingplatz						nur AST
Otterndorf, An der Baumschule						nur AST
Otterndorf, Assel						nur AST
Otterndorf, Baumarkt						nur AST
Otterndorf, Beethovenstraße						nur AST
Otterndorf, Campingplatz	x	x	x			
Otterndorf, Döringworth	x				x	
Otterndorf, Ecke Scholienstraße						nur AST
Otterndorf, Edeka						nur AST, liegt auf Privatgrund
Otterndorf, FHAchtern Diek						nur AST
Otterndorf, FHNeu Seeland						nur AST
Otterndorf, FHTennishalle						nur AST
Otterndorf, Hanseweg						nur AST
Otterndorf, Haus am Süderwall						nur AST
Otterndorf, K.-Störtebecker-Weg						nur AST
Otterndorf, Katthusen 3	x	x				
Otterndorf, Kirche						nur AST
Otterndorf, Krankenhaus						nur AST
Otterndorf, Kurbad Krüger						auszubauende Haltestelle in der Nähe
Otterndorf, Liebesweg						nur AST
Otterndorf, Müggendorfer Str. 30	x		x		x	
Otterndorf, Schleuse						nur AST

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Land Hadeln (Fortsetzung)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Otterndorf, Scholien 6	x		x		x	
Otterndorf, Sole-Therme						nur AST und Strand-Express
Otterndorf, Stader Landstraße 2	x				x	
Otterndorf, Stader Landstraße 27	x				x	
Otterndorf, Straßenmeisterei						nur AST
Otterndorf, Süderwisch	x		x		x	
Otterndorf, Süderwisch B73	x		x		x	
Otterndorf, Wellingsbütteler Weg						nur AST
Otterndorf, Zum Warnigsacker						nur RufMobil der Stadt Cuxhaven
Steinau, Altbachenbruch 7						nur AST
Steinau, Altbachenbruch 30						nur AST
Steinau, Altbachenbruch 40						nur AST
Steinau, Altbachenbruch/Kleiweg						nur AST
Steinau, Flögelner Weg 14/16						nur AST
Steinau, Höring/Brücke Zimmerei						nur AST
Steinau, Jugendhof	x		x		x	
Steinau, Köppeler Straße	x	x				
Steinau, Mühedeich						nur AST
Steinau, Neue Trift (West)	x			x	x	
Steinau, Norderende 21						nur AST
Steinau, Norderwesterseite 23	x			x	x	
Steinau, Norderwesterseite 63	x			x	x	
Steinau, Norderwesterseite 73	x			x	x	
Steinau, Norderwesterseite 79/81						nur AST

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Land Hadeln (Fortsetzung)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Steinau, Sportplatz	x		x	x	x	
Steinau, Süderende	x	x	x		x	
Steinau, Süderwesterseite 8	x	x			x	
Steinau, Süderwesterseite 11	x	x			x	
Steinau, Süderwesterseite 24	x	x	x	x	x	
Steinau, Uphusen						nur AST
Steinau, Waldschänke	x	x	x		x	
Steinau, Zum Hörner Moor						nur AST
Wanna, Am Marktplatz						nur AST
Wanna, Heidblink						nur AST
Wanna, Hermann-Rauhe-Str.						nur AST
Wanna, Kirche						nur AST
Wanna, Landesstraße 66 (Netto)						nur AST
Wanna, Süderheide						nur AST und Freistellungsverkehr
Wanna, Süderleda						nur AST
Wanna, Wanhödener Weg 2						nur AST
Wanna, Wanhödener Weg 10						nur AST und Freistellungsverkehr
Wingst, Abzw. Cadenberge	x				x	
Wingst, Anglerstraße			x	x	x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Wingst, Balkseestraße 46						nur AST
Wingst, Forsthof	x				x	
Wingst, Friedhof	x				x	
Wingst, Gasthaus Butt						auszubauende Haltestelle in der Nähe
Wingst, Kanalstraße 7	x		x	x	x	
Wingst, Kanalstraße 32	x		x	x	x	
Wingst, Kanalstraße 50	x		x	x	x	

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Samtgemeinde Land Hadeln (Fortsetzung)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Wingst, Seemoorweg	x	x	x		x	
Wingst, Stader Straße 2/B73	x	x			x	
Wingst, Stader Straße 26	x	x	x		x	
Wingst-Dobrock, Krönckedenkmal						nur AST
Wingst-Höden, Spielpark						nur AST
Wingst-Oppeln, Denkmal			x	x	x	
Wingst-Oppeln, Haus 23	x		x	x	x	
Wingst-Oppeln, Haus 60	x		x	x	x	
Wingst-Oppeln, Haus 72	x		x	x	x	
Wingst-Oppeln, Haus 78	x		x	x	x	
Wingst-Oppeln, Oppelner Geest						nur AST
Wingst-Voigtding, Haus Nr.6						nur AST
Wingst-Wassermühle, Haus 18			x	x	x	
Wingst-Wassermühle, Zoo in der Wingst						nur AST

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Gemeinde Loxstedt

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Bexhövede, B 71						barrierefreie Haltestelle in der Nähe
Büttel(Loxstedt), Abzw. Indiek	x		x			
Dedesdorf, Mühle						nur AST
Dedesdorf, Oldendorf	x	x	x			
Donnern, Jägerstraße	x	x	x		x	
Donnern, Sellstedter Straße	x				x	
Drostendamm, Wendeplatz						nur AST
Düring, Am Schafdam						
Düring, Fleischkontor						
Düring, Friedrich-Wilhelmsdorf						
Düring, Uhlandstraße					x	Umbau des Wendeplatzes aufwendig
Hahnenknoop, Abzw. Schwegen (K54)	x	x	x		x	barrierefreie Haltestelle in der Nähe
Hahnenknoop, Am Denkmal		x	x		x	
Hetthorn, Gutsheide	x	x			x	
Hetthorn, Hetthorner Straße		x	x		x	
Hohewurth, Abzw. Loxstedt						Umbau des Wendeplatzes aufwendig; auszubauende Haltestelle in der Nähe
Holte(Loxstedt), Holter Allee	x	x			x	
Holte(Loxstedt), Speckje	x	x			x	
Lanhausen, Abzw. Fleeste						nur AST
Lanhausen, An der Lunebrücke						nur AST
Lanhausen, Welle	x	x	x			
Loxstedt, Am Stellwerk						nur AST
Loxstedt, An der Reitbahn						nur AST
Loxstedt, Düringer Straße						nur AST
Loxstedt, Essigdorf						nur AST
Loxstedt, Feuerwehr						nur AST
Loxstedt, Hohewurthstraße						nur AST

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Gemeinde Loxstedt (Fortsetzung)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Loxstedt, Rathaus						nur AST
Loxstedt-Holte, Autobahn						
Loxstedt-Neuenlande, Neuenlander Straße 45						nur AST
Loxstedt-Neuenlande, Reitmoor						nur AST
Maihausen(Loxstedt)			x	x	x	
Nesse, Heinrich-Messing-Straße						nur AST
Nesse, Turnhalle						nur AST
Nückel, B71	x	x	x			
Schwegen, Am Schaatdeich						nur AST
Schwegen, Neuenlandermoor	x	x	x		x	
Schwegen, Nr. 20	x	x	x		x	
Schwegen, Nr. 31	x	x	x		x	
Schwegen, Nr. 40	x	x	x		x	
Schwegen, Nr. 53	x	x	x		x	
Schwegen, Schweglohe	x	x	x		x	
Schwingenburg	x		x		x	
Schwingenburg, Abzw. Schwegen						nur AST
Schwingenfeld	x	x	x		x	
Stinstedt, Alter Kirchweg	x	x				
Stinstedt, Kindergarten			x		x	
Stinstedt, Poggenrade		x			x	
Stotel, Bremer Straße						nur AST
Stotel, Sandberg	x	x				
Stotel, Stotelermoor						nur AST
Ueterlande, Auf der Jührde	x	x				
Wiemsdorf, Abzw. Kreisstraße						nur AST

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Gemeinde Schiffdorf

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Altluneberg, Heudamm						nur AST
Altluneberg, Lindenallee						nur AST
Friedheim, Große Litt		x			x	
Geestenseth, Hammoor						
Geestenseth, Kreisel						nur AST
Laven, Gärtnerei Barke						nur AST
Laven, Lavener Straße 12	x		x		x	
Schiffdorf, Apeler Straße						nur AST
Schiffdorf, Friedhof					x	auszubauende Haltestelle in der Nähe
Schiffdorf, Hees	x	x				
Sellstedt, Bahnhofstraße						barrierefreie Haltestelle in der Nähe
Sellstedt, Geestensether Straße		x			x	
Sellstedt, Kreuzstraße		x			x	
Spaden, Abzweig Laven	x	x			x	
Wehdel, Altluneberger Straße						nur AST
Wehdel, Heidekultur						nur AST
Wehden, Wehdener Damm						nur AST

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Gemeinde Wurster Nordseeküste

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Cappel, Düringer Weg						nur AST
Cappel, Kindergarten	x		x		x	
Cappel, Niederstrich 5						nur AST
Cappel, Niederstrich 18						nur AST
Cappel, Oberhausen						nur AST
Cappel-Neufeld, Deichweg 103	x	x	x	x	x	
Cappel-Niederderstrich, Engelskopf	x	x	x		x	
Cappel-Niederstrich, Alter Kirchw.	x	x	x		x	
Cappel-Niederstrich, Düringer Weg	x	x	x		x	
Cappel-Niederstrich, Riehls Garten	x	x	x		x	
Dorum, Eichenhamm						auszubauende Haltestelle in der Nähe; künftige Bedienung unklar
Dorum, Knakenburg	x				x	
Dorum, Oberstrich Strichweg 12	x	x	x		x	
Dorum, Osterbüttel						nur AST
Dorum, Rathaus						nur AST
Dorum, Strichweg 8	x	x	x		x	
Dorum, Themeln						nur AST
Dorum-Blickhausen, Aakweg	x	x			x	
Dorum-Blickhausen, Ahlinger Weg	x	x			x	
Dorum-Blickhausen, Landstraße 2	x	x			x	
Dorum-Blickhausen, Landstraße 4	x	x			x	
Dorum-Marren, Großer Röhrweg	x	x			x	
Dorum-Niederstirch, Strichweg 7	x	x	x		x	
Dorum-Niederstrich, Sieltrift	x	x			x	
Hartingspecken, Gaststätte Müller						nur AST
Midlum, Alter Postweg						nur AST
Midlum, Bosenbüttel	x	x	x		x	

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Gemeinde Wurster Nordseeküste (Fortsetzung)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Midlum, Dwarsweg						nur AST
Midlum, Grauwall						barrierefreie Haltestelle in der Nähe
Midlum, Kransburg						nur AST
Midlum, Nordermarren	x	x	x		x	
Midlum, Südermarren 3	x	x	x			
Midlum, Südermarren 15	x	x	x			
Midlum, Südermarren 29	x	x	x			
Misselwarden, Ägypten	x	x	x		x	
Misselwarden, Engbüttel	x		x		x	
Misselwarden, Mühlenweg						nur AST
Misselwarden, Oberstrich	x		x		x	
Misselwarden, Twendamm	x				x	
Misselwarden, Wehlsbrücke	x		x		x	
Misselwarden, Weitenweg	x		x		x	
Misselwarden, Zum Zollhaus						nur AST
Mulsum, Barlinghausener Str. 59						nur AST
Mulsum, Süd						auszubauende Haltestelle in der Nähe
Nordholz, Eichhornweg						nur AST
Nordholz, Landhaus						barrierefreie Haltestelle in der Nähe
Nordholz, Nordholzer Weg						nur AST
Nordholz, Nordweg						nur AST
Nordholz-Süd, Hartingspecken	x	x				
Nordholz-Süd, Pickerstraße 38	x	x	x		x	
Nordholz-Süd, Pickerstraße 45	x	x	x		x	
Nordholz-Süd, Ringstraße		x			x	
Nordholz-Süd, Scharnstedt	x	x				
Nordholz-Süd, Südstraße		x			x	
Nordholz-Süd, Tolmien	x				x	

Ausnahmen gem. § 8 Abs. 3 PBefG: Gemeinde Wurster Nordseeküste (Fortsetzung)

Haltestelle	Grund für Ausnahme					Sonstiges
	Lage	geringe Nutzung	Umfeld	Bau- grund	nur Schüler- verkehr	
Nordholz-Süd, Wanhödener Str. 40	x	x	x		x	
Nordholz-Süd, Wendeplatz		x			x	
Padingbüttel, Abzw. Wehlsweg	x		x	x	x	
Padingbüttel, Alte Kreisstraße	x		x		x	
Padingbüttel, Altendeich 86						nur AST
Padingbüttel, Kleiner Kirchweg	x	x	x		x	
Padingbüttel, Mojeweg						nur AST
Padingbüttel, Rotthausener Weg						nur AST
Spieka, Alter Deich Abzw. Neufeld	x	x	x		x	
Spieka-Neufeld, Domänenweg	x	x	x		x	
Spieka-Neufeld, Strichweg	x		x	x		
Wanhöden, An der Ludenhütte	x	x	x		x	
Wremen, Ellernwurth	x	x	x		x	
Wremen, Hofe						nur AST
Wremen, Hülasing						nur AST
Wremen, Im Grohden						nur AST
Wremen, Lepstedter Straße						nur AST
Wremen, Nordweg 2						nur AST
Wremen, Rolf-Dirksen-Weg						nur AST
Wremen, Strandstraße						nur AST
Wremen, Uterlüe Specken						nur AST

Anlage 3 zum
Nahverkehrsplan
des Landkreises Cuxhaven
für den Zeitraum 2026 bis 2030

Fahrzeugstandards

Bearbeitung durch die



*Verkehrsgesellschaft
Nord-Ost-Niedersachsen mbH*

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

Hintergrund

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

Der straßengebundene ÖPNV wird im Landkreis über eine Allgemeine Vorschrift zum Ausgleich von Höchsttarifen finanziert. Ein Öffentlicher Dienstleistungsauftrag, wie er von vielen Aufgabenträgern neben der Finanzierung auch zur Qualitätssteuerung eingesetzt wird, besteht somit nicht. Wie in Kapitel 1.1.2 des Nahverkehrsplans 2026-2030 des Landkreises Cuxhaven dargelegt, kann dieser als Entscheidungskriterium bei der Erteilung von personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen eine mittel- bis langfristig steuernde Funktion entfalten. In früheren Nahverkehrsplänen wurden nur sehr vage Vorgaben gemacht, die einen großen Raum für verschiedene Auslegungen boten.

Vor diesem Hintergrund und zur Konkretisierung der in Kap. 4.1 des Nahverkehrsplans 2026-2030 genannten Ziele (7, 19) legt der Landkreis Cuxhaven mit den vorliegenden Fahrzeugstandards verbindliche Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale fest. Neben den Fahrgästen profitieren auch die Verkehrsunternehmen, welche erstmals auf klare Vorgaben zurückgreifen können.

Verpflichtend umzusetzen sind die Fahrzeugstandards erst bei der Neuerteilung von Linienverkehrsgenehmigungen (vgl. Kap. 2.4.2.2). Eine frühere Berücksichtigung ist jedoch wünschenswert. Fahrzeuge, welche noch vor dem 01.01.2028 erstmals zugelassen worden sind, sind im Sinne eines Bestandsschutzes von der Erfüllung der Fahrzeugstandards ausgenommen.

Übersichtstabelle A-Z

Ausstattungsmerkmal	Vorgabe	Hinweise
AFZS-Ausrüstungsquote	20 Prozent	Die gewonnenen Daten müssen auf Anforderung dem Aufgabenträger zur Verfügung gestellt werden. Auch die Zählung von an Subunternehmen vergebenen Fahrten muss ermöglicht werden, z.B. durch einen Fahrzeugtausch. Im Stadtverkehr Cuxhaven (Teilnetz 1) müssen alle Fahrzeuge ausgerüstet sein.
Durchschnittsalter	5/10 Jahre	Teilnetz 1: 5 Jahre; sonst 10 Jahre; Stichtag 31.12.
Emissionsfreie Busse	ab 2030	Ab 2030 müssen 20 Prozent der rechnerisch auf ein Teilnetz entfallenen Fahrzeuge über einen emissionsfreien Antrieb verfügen.
Fahrgastinformation		Alle Fahrzeuge müssen mit einem Echtzeitinformationssystem ausgestattet sein, über Haltestelleninnenanzeigen und elektronische Fahrtzielanzeigen (vorne, rechts, hinten) sowie eine akustische Fahrgastinformation verfügen. Zur Verbreitung von gedruckten Informationen sind in allen Fahrzeugen Prospekthalter (mind. 2x DIN lang; im VBN ggf. abweichende Formate) vorhanden. Im Stadtverkehr Cuxhaven (Teilnetz 1) eingesetzte Fahrzeuge sollen mit Außenlautsprechern ausgestattet sein und über Linie und Fahrtziel informieren.
Haltewunschtaster		Haltewunschtaster sind von jedem Sitzplatz aus einfach erreichbar.
Klimatisierung	Pflicht	Alle Fahrzeuge verfügen über eine Fahrgastraum-Klimatisierung.
Niederflurtechnik	Pflicht	Es sollen überwiegend Niederflur-/Low-Entry-Busse eingesetzt werden. Auf den Nebenlinien dürfen nach Rücksprache mit dem Aufgabenträger auch Hochflurbusse eingesetzt werden, sofern diese mit einem Hublift ausgerüstet sind. Im Stadtverkehr Cuxhaven (Teilnetz 1) sind auf Podesten angeordnete Sitzplätze und Low-Entry-Busse nicht zulässig.

Rollstuhlplatz	ECE R107	In jedem Fahrzeug ist mindestens ein Rollstuhlplatz gemäß der ECE R107 (750x1300 mm) vorzusehen.		
Sitzplätze (Anzahl)	zzgl. Klappsitze	Kürzel	Bauart	Anzahl Sitzplätze (min.)
		PKW	Pkw/Bürgerbus	8
		KLB	Kleinbus	14
		MIB	Midibus	20
		NFB	12-Meter-Bus	32
		NFL	15-Meter-Bus (Regionalverkehr)	50
		NGS	18-Meter-Gelenkbus (Stadtverkehr)	32
		NGÜ	18-Meter-Gelenkbus (Regionalverkehr)	50
Türen	Eignung für Hochborde	Die in den Fahrzeugen verbauten Türen müssen (außer bei PKW) kompatibel mit 22 Zentimeter hohen Haltestellenborden sein.		
USB-Ladebuchsen	Pflicht	Alle Fahrzeuge (außer PKW, KLB) verfügen über mindestens 12 USB-Ladebuchsen mit Anschlüssen für USB-A und USB-C.		
Verkehrsmittelwerbung		Bei im Stadtverkehr Cuxhaven (Teilnetz 1) eingesetzten Fahrzeugen dürfen die Seitenscheiben nicht für Werbezwecke beklebt werden. Im Innenraum darf nur für Zwecke des ÖPNV/SPNV sowie für Veranstaltungen der Stadt Cuxhaven und der Nordseeheilbad Cuxhaven GmbH geworben werden.		
Videoüberwachung	Pflicht	Alle regelmäßig im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge (außer PKW) müssen über eine Videoüberwachung verfügen.		
Zulassungsklasse	M3 Klasse II erlaubt	Der Landkreis gestattet mit Ausnahme des Teilnetzes 1 ausdrücklich auch den Einsatz von Fahrzeugen, die der Zulassungsklasse M3 Klasse II zugeordnet werden, sofern die übrigen Anforderungen erfüllt werden können.		

**Anlage 4 zum
Nahverkehrsplan**
des Landkreises Cuxhaven
für den Zeitraum 2026 bis 2030

**Richtlinie
für die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung
und Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs
(ÖPNV) im Landkreis Cuxhaven**

Richtlinie
für die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung und Entwicklung
des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Landkreis Cuxhaven

Aufgrund des § 76 Abs. 2 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29.01.2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 3) hat der Kreistag in seiner Sitzung am 18.06.2025 folgende Richtlinie für die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung und Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Landkreis Cuxhaven erlassen:

1. Allgemeines

- 1.1 Der Landkreis Cuxhaven gewährt den Gemeinden, Samtgemeinden und Städten, den Verkehrsunternehmen und den zum Zweck der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen gegründeten Vereinen nach Maßgabe dieser Richtlinie Zuwendungen für die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung und Entwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Landkreis Cuxhaven.
Die Stadt Cuxhaven ist gemäß § 4 Abs. 2 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) eigene Aufgabenträgerin für den ÖPNV auf dem Gebiet der Stadt Cuxhaven und erhält keine Zuwendungen nach dieser Richtlinie.
- 1.2 Auf die Bewilligung von Fördermitteln nach dieser Richtlinie besteht kein Rechtsanspruch.

2. Förderfähige Vorhaben

- 2.1 Förderfähige Vorhaben sind alle Maßnahmen, die der Verbesserung und Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Cuxhaven dienen und den rechtlichen Vorgaben der Mittelverwendung des § 7 Abs. 7 NNVG entsprechen. Die Mittel sind zu verwenden:
1. für Investitionen in die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen,
 2. zur Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger,
 3. zur Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Tarif- und Verkehrsverbünden einschließlich des Ausgleichs verbundbedingter Mehrkosten,
 4. zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr,
 5. zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr,
 6. zur Förderung der Vermarktung und zur Verbesserung der Fahrgastinformation und
 7. zur Durchführung von Verkehrserhebungen.

3. Förderhöhe

- 3.1 Die Zuwendungen des Landkreises Cuxhaven sollen den Eigenanteil der Antragsteller mindern und die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung und Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Cuxhaven ermöglichen bzw. erleichtern.
Maßnahmen zur Verbesserung und Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Cuxhaven werden wie folgt gefördert:
- 3.1.1 Betriebskostendefizite können mit bis zu 75 v. H. bezuschusst werden. Anerkannt werden Betriebskostendefizite für bedarfsorientierte Verkehre (Anruf-Sammel-Taxi) und Bürgerbusse.
- 3.1.2 Investitionen für Haltestellenmaßnahmen können mit bis zu 50 v. H. der nicht durch anderweitige Zuschüsse gedeckten Kosten bezuschusst werden. Für gemeindliche Haltestellenmaßnahmen auf landkreiseigenen Grundstücken kann ein Zuschuss von bis zu 75 v. H. der nicht durch anderweitige Zuschüsse gedeckten Kosten gewährt werden.
Gefördert werden auch investive Vorhaben, für die keine Förderanträge mehr an das Land Niedersachsen oder andere Dritte gestellt werden können (sog. Kleinstmaßnahmen). Die Höhe der Gesamtkosten dieser Maßnahmen darf jedoch 15.000,00 € (brutto) nicht überschreiten.
- 3.1.3 Die Beschaffung von barrierefreien Fahrzeugen für Bürgerbus-Verkehre kann mit bis zu 30.000,00 € brutto gefördert werden.
Als Bürgerbus-Verkehr gilt der mit Kleinbussen durchgeführte öffentliche Personennahverkehr nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG), soweit der Betrieb von einem zu diesem Zweck gegründeten Verein mit ehrenamtlichem Fahrpersonal organisiert und durchgeführt wird.
- 3.1.4 Im Rahmen der Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Tarif- und Verkehrsverbünden einschließlich des Ausgleichs verbundbedingter Mehrkosten können die Finanzierungsbeiträge der im Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) assoziierten Gebietskörperschaften mit bis zu 100 % gefördert werden.
- 3.1.5 Über die Förderung sonstiger, in dieser Richtlinie nicht aufgeführter oder näher bestimmter Maßnahmen und die Höhe der Zuwendung entscheidet der Landkreis Cuxhaven nach pflichtgemäßem Ermessen. Die geförderten Maßnahmen müssen einen erkennbaren Mehrwert für die Verbesserung und Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Cuxhaven aufweisen und langfristig wirtschaftlich sein.
- 3.2 Zuwendungen werden nur gewährt, sofern dem Landkreis Cuxhaven entsprechende Haushaltsmittel zur Verfügung stehen. Die Höhe der Zuwendungen bemisst sich nach Maßgabe der verfügbaren Haushaltsmittel im jeweiligen Haushaltsjahr des Landkreises Cuxhaven.

4. Fördervoraussetzungen

- 4.1 Die zu fördernden Vorhaben und Maßnahmen müssen mit den Bestimmungen und Festlegungen des jeweils gültigen Nahverkehrsplans des Landkreises Cuxhaven im Einklang stehen.
- 4.2 Antragsteller haben die Bestimmungen und Vorgaben des zum Zeitpunkt der Antragstellung geltenden Vergaberechts zu beachten und einzuhalten. Der Landkreis Cuxhaven kann hierüber von den Antragsstellern Nachweise einfordern.

5. Antragsverfahren, Bewilligungsverfahren und Verwendungsnachweis

- 5.1 Anträge bedürfen der Schriftform. Der Schriftform steht die Antragstellung mittels E-Mail gleich. Förderanträge sind mit entsprechender Begründung unter Bezugnahme auf den jeweils gültigen Nahverkehrsplan des Landkreises Cuxhaven zu versehen.
- 5.2 Förderungen von Vorhaben, die dem Förderkatalog für die jährliche Mittelverwendung oder den im Nahverkehrsplan des Landkreises Cuxhaven festgeschriebenen Zielsetzungen entsprechen, werden bis zu einem Betrag von 30.000,00 € brutto als Geschäft der laufenden Verwaltung betrachtet und entsprechend abgearbeitet. Über die übrigen Förderanträge entscheidet der Kreisausschuss auf Empfehlung des Ausschusses für Regionalplanung, Wirtschaft und Digitalisierung. In begründeten Fällen kann der Kreisausschuss auf Empfehlung des Ausschusses für Regionalplanung, Wirtschaft und Digitalisierung Ausnahmen von dieser Richtlinie zulassen.
- 5.3. Der Antragsteller erhält über die Bewilligung der Förderung und die Auszahlung der Zuwendung einen schriftlichen Bescheid.
- 5.4 Betriebskostenzuschüsse können nach Ablauf des Betriebsjahres vollumfänglich abgerufen werden. Die Einreichung unterjähriger Abrechnungen und Beantragung von Abschlagszahlungen ist zulässig.
- 5.5 Über investive Maßnahmen ist der Landkreis Cuxhaven vor Maßnahmenbeginn schriftlich zu informieren. Vor Antragstellung an den Landkreis Cuxhaven hat der Antragsteller alle anderen Fördermöglichkeiten Dritter vollumfänglich zu prüfen und auszuschöpfen. Hierüber sind entsprechende Nachweise zu erbringen. Über die Förderung erhält der Antragsteller einen vorläufigen Zuwendungsbescheid mit Angabe der prognostizierten Zuschusshöhe des Landkreises Cuxhaven. Die Bewilligung bleibt bis zum 31. Dezember des Bewilligungsjahres wirksam. Darüber hinausgehende erforderliche Bewilligungen sind dem Landkreis Cuxhaven schriftlich anzuzeigen. Auf Antrag kann der Bewilligungszeitraum verlängert werden. Bei Investitionen erfolgt die Auszahlung des Zuwendungsbetrages nach Vorlage des geprüften Verwendungsnachweises. Auf schriftlichen Antrag können, je nach Fortgang der Planungs- und Investitionsmaßnahmen, Abschlagszahlungen auf die bewilligte Zuwendung geleistet werden.

- 5.6 Bei allen Anforderungen von gewährten Zuwendungen sind seitens des Antragstellers entsprechende und prüfbare Nachweise vorzulegen.

6. Inkrafttreten

- 6.1 Diese Richtlinie tritt mit der Veröffentlichung im Amtsblatt des Landkreises Cuxhaven in Kraft und ersetzt die bisherigen Richtlinien für die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs – ÖPNV – im Landkreis Cuxhaven vom 02.10.2019.

Cuxhaven, den 2025

Landkreis Cuxhaven

Krüger

Landrat



Prioritätenliste

zum

barrierefreien Ausbau

der Haltestellen

Stand: November 2022

Erläuterung:

Die Prioliste bezieht sich auf Haltestellen im Gebiet der Stadt Cuxhaven. Sie gilt nicht für Haltestellen, die nur von Wegebahnen, Stadtrundfahrten, Fernbuslinien oder dem Anruf-Sammel-Taxi genutzt werden. Die Nummer der Haltestelle ist eine stadtinterne Ordnungsziffer zur eindeutigen Identifizierung einer Haltestelle. Der Name der Haltestelle wird vom Verkehrsunternehmen vorgegeben.

Die in einer Priorität zusammengefassten Haltestellen sind gleichberechtigt in der zeitlichen Abfolge des Ausbaus.

Das bedeutet, alle Haltestellen der Priorität 1A sollen ausgebaut sein, ehe die Haltestellen der Priorität 1 ausgebaut werden und so weiter.

Ausnahmen gibt es zum Beispiel aus folgenden Grund:

- Es wird eine Straßenbaumaßnahme im Umfeld einer oder mehrerer Haltestellen durchgeführt. Dann werden die an dieser Stelle liegenden Haltestellen aus wirtschaftlichen Gründen gleich mit gebaut, auch wenn sie in einer niedrigeren Priorität stehen.
- Wenn es bei Haltestellen einer zeitlich früheren Priorität Hindernisse gibt (zum Beispiel muss erst Planungsrecht hergestellt werden, Flächenverfügbarkeit ist nicht gegeben, etc.) kann in der folgenden Prioritätsstufe weiter gebaut werden.
- Ausnahmen von der Reihenfolge der Prioliste sollen sachlich begründet sein.

Sollte es zu wesentlichen Änderungen zum Beispiel des Verkehrsangebotes, der Nachfrage oder der analysierten Merkmale der Haltestellen kommen, ist die Prioliste zu aktualisieren.

Nummer der Haltestelle	Prioritätenliste zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen in der Stadt Cuxhaven Stand 07.11.2022 Haltestellenname (Stadtverkehr und/oder AST)	Prio
10	Altenbruch, Kirche	1A
36	Berensch, Eschenhörn	1A
52	Cuxhaven, Centrum	1A
61	Cuxhaven, HELIOS Klinik	1A
68	Cuxhaven, Kreishaus	1A
72	Cuxhaven, Marina	1A
77	Cuxhaven, Rathaus	1A
83	Cuxhaven, Siedelhof	1A
84	Cuxhaven, Stadtparkasse	1A
48	Cuxhaven, Wiesenkamp	1A
114	Döse, Steinmarnen Straße	1A
120	Duhnen, Ahoi-Bad	1A
132	Franzenburg, Grundschule	1A
136b	Groden, Kirche	1A
146	Holte, Denkmal	1A
155	Lüdingworth, Kirche	1A
180	Sahlenburg, Kirche	1A
191	Stickenbüttel, Brockeswalder Weg	1A
45	Cuxhaven, Alte Liebe	1
108	Döse, Kugelbake	1
111	Döse, Nordfeld	1
116	Döse, Strandhaus	1
125	Duhnen, Mitte	1
71	Cuxhaven, Lotsenviertel	2
79	Cuxhaven, Schleusenpriel	2
117	Döse, Strandhausallee	2
118	Döse, Strandstraße	2
128	Duhnen, Duhner Allee (Nord)	2
123	Duhnen, Freibad Steinmarne	2
127	Duhnen, Seelust	2
179	Sahlenburg, Am Strand	2
25	Altenwalde, Gudendorfer Weg	3
58	Cuxhaven, Fährhafen Seebäderbrücke	3
90	Cuxhaven, Vanneter Platz Schulzentrum	3
95	Döse, Adolfstraße	3
99	Döse, Emmastraße	3
107a	Döse, Kegelzentrum	3
109	Döse, Kurparkallee	3
110	Döse, Lichtenbergplatz	3
8	Altenbruch, Ellhörnstraße	4
22	Altenwalde, Apotheke	4

Nummer der Halte- stelle	Prioritätenliste zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen in der Stadt Cuxhaven Stand 07.11.2022 Haltestellenname (Stadtverkehr und/oder AST)	Prio
26	Altenwalde, Hinrich-Wilhelm-Kopf-Straße	4
65	Cuxhaven, Karl-Olfers-Platz	4
178	Sahlenburg, Abzweigung Seehospital	4
184	Sahlenburg, Spanger Straße	4
189	Sahlenburg, Wernerwald	4
190	Sahlenburg, Witthöhn	4
12	Altenbruch, St.-Annen-Weg	5
67	Cuxhaven, Kasernenstraße	5
82	Cuxhaven, Schulstraße	5
92	Cuxhaven, Westapotheke	5
138	Groden, Papenstraße	5
182	Sahlenburg, Nordheimstraße 60	5
183	Sahlenburg, Seehospital	5
186	Sahlenburg, Surgrund	5
6	Altenbruch, Alter Weg	6
29	Altenwalde, Nord	6
30	Altenwalde, Oxter Weg	6
32	Altenwalde, Schedelbergsweg	6
43	Cuxhaven, Abendrothstraße/Feuerwehr	6
46	Cuxhaven, Altenwalder Chaussee 129	6
112b	Döse, Schirrhof	6
115	Döse, Stickenbütteler Weg	6
139	Groden, Tamms Weg	6
188	Sahlenburg, Waldweg	6
9	Altenbruch, Hochwedelteil	7
53	Cuxhaven, Drangstweg	7
60	Cuxhaven, Franz-Rotter-Allee	7
70	Cuxhaven, Lehfeldstraße	7
133	Groden, Abschnede	7
134	Groden, Freiherr-vom-Stein-Straße	7
137	Groden, Mühlenweg	7
42	Brockeswalde, Friedhof	8
44	Cuxhaven, Alte Industriestraße	8
55	Cuxhaven, EKZ Abschnede	8
80	Cuxhaven, Schloß Ritzebüttel	8
100	Döse, Fritz-Reuter-Straße	8
105	Döse, Heinrich-Grube-Weg	8
122	Duhnen, Fort Thomsen	8
152	Lüdingworth, Brücke	8
153	Lüdingworth, Franz-Grabe-Straße	8
193	Stickenbüttel, Dorfstraße	8

Nummer der Haltestelle	Prioritätenliste zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen in der Stadt Cuxhaven Stand 07.11.2022 Haltestellenname (Stadtverkehr und/oder AST)	Prio
7	Altenbruch, Cuxhavener Chaussee	9
24	Altenwalde, Geschwister-Scholl-Schule	9
27	Altenwalde, Hohe Lieth	9
47	Cuxhaven, Altenwalder Chaussee 155	9
51	Cuxhaven, Brockesweg	9
63	Cuxhaven, Höfenweg	9
75	Cuxhaven, Pestalozzistraße	9
102	Döse, Händelstraße	9
175	Oxstedt, Freibad	9
177	Oxstedt, Mitte	9
11	Altenbruch, Lange Straße	10
31	Altenwalde, Robert-Koch-Straße	10
41	Brockeswalde, Brunnenweg	10
54	Cuxhaven, Drangstweg 54/59	10
73	Cuxhaven, Matthias-Claudius-Weg	10
74	Cuxhaven, Neue Industriestraße	10
89	Cuxhaven, Tierheim	10
91	Cuxhaven, Wasserwerk	10
113	Döse, Schubertstraße	10
144	Gudendorf, Mitte	10
35	Berensch, Dünenhof	11
50	Cuxhaven, Bernhardstraße	11
69	Cuxhaven, Lappestraße	11
86	Cuxhaven, Süderwisch 76/74	11
96	Döse, Bachstraße	11
98	Döse, Brahmsstraße 7	11
112a	Döse, Pastor-Dräger-Weg	11
141	Gudendorf, Am Löschteich	11
192	Stickenbüttel, Campingplätze	11
62	Cuxhaven, Hebbelstraße	12
97	Döse, Badehausallee	12
101	Döse, Gartenstraße	12
104	Döse, Hermann-Boßdorf-Straße	12
106	Döse, Jenny-Lind-Straße	12
135	Grodan, Im Mittelteil	12
143	Gudendorf, Dürerweg	12
176	Oxstedt, Hohe Klint	12
38	Berensch, Mitte	13
57	Cuxhaven, Erlenweg	13
78	Cuxhaven, Ritzebütteler Marktplatz	13
85	Cuxhaven, Steubenhöft (Fähre)	13

Nummer der Haltestelle	Prioritätenliste zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen in der Stadt Cuxhaven Stand 07.11.2022 Haltestellenname (Stadtverkehr und/oder AST)	Prio
87	Cuxhaven, Süderwischschule	13
88	Cuxhaven, Südlicher Drangstweg	13
126	Duhnen, Poseidonweg	13
145	Gudendorf, Wilhelm-Busch-Weg	13
149	Holte-Spangen, Sixtstraße	13
185	Sahlenburg, Stettiner Straße	13
21	Altenwalde, Am Möhlendiek	14
23a	Altenwalde, Bahndamm	14
28	Altenwalde, Kattensteen	14
40	Brockeswalde, Am Lagerfeld	14
56	Cuxhaven, Elfenweg	14
93	Cuxhaven, Westerwischweg	14
103	Döse, Haydnstraße	14
119	Döse, Stresemannplatz	14
131	Franzenburg, Franzenburger Weg	14
160	Lüdingworth-Köstersweg, Lüderskoop	14
20	Altenwalde, Abzweigung Bahnhof	15
39	Berensch, Oxstedter Straße	15
59	Cuxhaven, Fischmeile	15
76	Cuxhaven, Präsident-Herwig-Straße	15
81	Cuxhaven, Schneidemühlplatz	15
130	Franzenburg, Domäne	15
147	Holte, Nordende	15
150	Holte-Spangen, Wendeplatz	15
151	Lüdingworth, Altländer Straße	15
181	Sahlenburg, Lerchenweg	15
13	Altenbruch, Wehldorfer Straße 2	16
14	Altenbruch, Wehldorfer Straße 58	16
17	Altenbruch-Westerende, Hinter der Bahn	16
18	Altenbruch-Westerende, Reithalle	16
94	Altenbruch-Westerende, Wetterweg (Nord)	16
37	Berensch, Friedhofsweg	16
142	Gudendorf, An der Hühnerfarm	16
167	Lüdingworth-Süderende, Haus Nr. 30	16
195	Wehldorf, Haus Nr. 16	16
194	Wehldorf, Haus Nr. 6	16
33	Arensch, Am Ostrand	17
34	Arensch, Ort	17
140	Gudendorf, Abzweigung Wanhöden	17
156	Lüdingworth-Köstersweg, An der Landwehr	17
157	Lüdingworth-Köstersweg, Haus Nr. 17	17

Nummer der Haltestelle	Prioritätenliste zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen in der Stadt Cuxhaven Stand 07.11.2022 Haltestellenname (Stadtverkehr und/oder AST)	Prio
158	Lüdingworth-Köstersweg, Haus Nr. 28a	17
159	Lüdingworth-Köstersweg, Kopfenstraße	17
161	Lüdingworth-Osterende, Haus Nr. 44	17
162	Lüdingworth-Osterende, Haus Nr. 56	17
163	Lüdingworth-Osterende, Haus Nr. 66	17
164	Lüdingworth-Osterende, Haus Nr. 84	17
165	Lüdingworth-Süderende, Brandwischbrücke	17
166	Lüdingworth-Süderende, Seehausen	17
172	Lüdingworth-Westerende, Haus Nr. 119	17
173	Lüdingworth-Westerende, Haus Nr. 125	17
168	Lüdingworth-Westerende, Haus Nr. 37	17
169	Lüdingworth-Westerende, Haus Nr. 51	17
170	Lüdingworth-Westerende, Haus Nr. 55	17
171	Lüdingworth-Westerende, Haus Nr. 71	17
174	Lüdingworth-Westerende, Wetterweg (Süd)	17
1	Altenbruch, Altenbrucher Landstraße 15 (nur AST)	nein
2	Altenbruch, Altenbrucher Landstraße 25 (nur AST)	nein
3	Altenbruch, Altenbrucher Landstraße 37 (nur AST)	nein
4	Altenbruch, Altenbrucher Landstraße 40 (nur AST)	nein
5	Altenbruch, Altenbrucher Landstraße 53 (nur AST)	nein
15	Altenbruch-Westerende, Heerstr. 25a (nur AST)	nein
16	Altenbruch-Westerende, Heerstraße 76 (nur AST)	nein
107b	Döse, Kirche (nur AST ab 15.03.2021)	nein
107c	Döse, Kreuzweg (nur AST ab 15.03.2021)	nein
121	Duhnen, Dünenweg (nur AST)	nein
124	Duhnen, Georg-Wolgast-Weg (nur AST)	nein
148	Holte-Spangen, Arenscher Weg (nur AST)	nein
154	Lüdingworth, Osterende 28 (nur AST)	nein
196	Otterndorf, Zum Warnigsacker (nur AST)	nein
187	Sahlenburg, Waldfreibad (nur AST)	nein
49	Cuxhaven, Bahnhof / ZOB	fertig
195		

Anlage 6 zum
Nahverkehrsplan
des Landkreises Cuxhaven
für den Zeitraum 2026 bis 2030

Qualitätsstandards für Haltestellen
im Stadtgebiet Cuxhaven

Qualitätsstandards für Haltestellen im Stadtgebiet Cuxhaven

Die nachfolgend aufgeführten Qualitätsstandards gelten ausschließlich für das Stadtgebiet Cuxhaven. Sie sind vollumfänglich anzuwenden, wenn neue Linienverkehrsgenehmigungen erteilt werden. Mit Beschluss des Kreistages zum NVP 2026 – 2030 werden sie verbindlich.

VZ 224 bezieht sich auf das Verkehrszeichen 224 gemäß StVO.

- Die Namen der Haltestellen legt die Stadt Cuxhaven fest. Die jeweils aktuelle Liste wird auf der Internetseite der Stadt Cuxhaven veröffentlicht.
- Der Name der Haltestelle ist im Linien- und Bedarfsverkehr auf beiden Seiten des VZ 224 in korrekter Schreibweise anzugeben.
- Das VZ 224 sowie am Mast oder in einem FGU befindliche Fahrplanvitri-nen sind stets von Dreck und Grünbelag / Moos sowie ggf. Bewuchs zu befreien, mindestens zweimal jährlich (März / April und September / Oktober) zu reini-gen. Fremde Aufkleber / Graffiti sind unverzüglich, spätestens 3 Werktage nach Bekanntwerden, zu entfernen.
- Die Stadt Cuxhaven vergibt extern Reinigungsleistungen für die Haltestellen, um Belag und FGU mehrfach pro Jahr zu reinigen.
- Am Haltestellenmast werden nur noch das VZ 224 sowie Fahrplanvitri-nen montiert, sofern für die Fahrplanvitri-nen kein geeigneter Montageort an einem FGU vorhanden ist.
- Zukünftig sollen keine Abfallbehälter mehr an Haltestellenmasten montiert werden. Die Stadt Cuxhaven wird sukzessive Abfallbehälter, die sich am Haltestellenmast befinden, an einen geeigneten Standort an der Haltestelle umsetzen.
- Die Beschriftung / Aufkleber des Verkehrsunternehmens (VU) auf dem VZ 224 müssen gut lesbar, nicht ausgeblichen, sein.
- Die Angaben auf dem VZ 224 und die Fahrplanaushänge sind stets aktuell zu halten.
- Die auf dem VZ 224 zu machenden Angaben und deren optische Gestaltung richtet sich nach dem Haltestellenkonzept der VNO, das Bestandteil des NVP des Landkreises Cuxhaven ist.
- An den Haltestellenmasten ist neben dem Fahrplan für jede Linie, die an der Haltestelle verkehrt, eine schematische Linienskizze auszuhängen. In der Li-nienskizze sind Verknüpfungs-/ Umsteigehaltestellen in der Darstellung her-vorzuheben. Es sind QR-Codes darzustellen, die auf den Fahrplan, auf Tarifinformationen sowie auf den Liniennetzplan verweisen. Die entsprechenden Internetseiten sind vom VU bereitzustellen und zu pflegen.
- Das VZ 224 ist an einem eigenen Mast anzubringen (Unterkante VZ \geq 2,5 m über Geländeoberkante). Eine Montage an Fahrgastunterständen, Laternen oder anderen Gegenständen ist nicht zulässig.
- Die Masten des VZ 224 sind stets senkrecht auszurichten.
- Das VZ 224 am Mast muss im rechten Winkel zur Fahrtrichtung ausgerichtet sein.
- Die Haltestellenmasten müssen einen Mindestabstand von 1 Meter zum nächsten Laternenmast, Fahrgastunterstand oder anderen Hindernissen einhalten. Aus Sicht eines ankommenden Fahrzeuges muss der Haltestellenmast frei zu sehen sein und darf nicht verdeckt sein.
- Gestohlene oder aus sonstigen Gründen fehlende Masten, VZ 224 und Vitri-nen sind unverzüglich zu ergänzen. Spätestens am nächsten Werktag nach Bekanntwerden ist für Abhilfe zu sorgen, ggf. durch das Aufstellen einer mobilen Beschilderung.
- Beschädigte oder zerstörte Vitri-nen, deren Inhalte nicht mehr vorhanden oder nicht mehr lesbar sind, sind spätestens am nächsten Werktag nach Bekanntwerden zu ersetzen. Ggf. sind wasserdicht laminierte Informationen in geeigneter Weise vorübergehend zulässig, wenn Ersatzteile fehlen bzw. bestellt werden müssen. In diesem Fall sind die provisorisch angebrachten Informationen täglich auf Vollständigkeit zu prüfen.
- Haltestellenmasten sind nicht auf privatem Grund der Straßenanlieger / Anwohner aufzustellen.

-
- An Haltestellenmasten und in den Vitrinen ist keine Reklame / Werbung von Dritten zulässig. Werbung für Verkehrs- und Tarifangebote im Stadtverkehr sind zulässig. Das Haltestellenschild samt Vitrinen dient der Fahrgastinformation.
 - An Fahrgastunterständen (FGU), die von der Stadt Cuxhaven aufgebaut wurden, ist das Anbringen von Werbung verboten. Ausnahmen bestehen für Verkehrs- und Tarifangebote im ÖPNV / SPNV sowie für Veranstaltungen der Stadt Cuxhaven und der Nordseeheilbad Cuxhaven GmbH. Das Anbringen der Werbung muss mit der Stadt Cuxhaven abgestimmt werden.
 - An FGU, die in der Zuständigkeit der DSM (Deutsche Städte Medien) liegen, hat die DSM das ausschließliche Recht Werbung anzubringen.
 - Über den genauen Standort des Haltestellenmastes entscheidet die Stadt Cuxhaven, Straßenverkehrsbehörde, durch Verkehrsbehördliche Anordnung (VBA). Ohne Zustimmung der Stadt Cuxhaven sind VZ 224 weder zu setzen, zu verlegen oder zu entfernen.
 - Die Kosten für die Beschaffung, Aufbau / Versetzen und ggf. Rückbau des Mastes samt VZ 224 trägt das VU. Ausnahme: im Rahmen einer Straßen-baumaßnahme kann das VU den Mast nebst Zubehör zur Verfügung stellen und der Einbau erfolgt durch die Stadt bzw. eine beauftragte Firma.
 - Für Tiefbau-Arbeiten des VU im öffentlichen Verkehrsraum ist im Vorwege eine Genehmigung („Aufgrabeschein“) bei der Stadt Cuxhaven zu beantragen.

Anlage 7 zum
Nahverkehrsplan
des Landkreises Cuxhaven
für den Zeitraum 2026 bis 2030

Qualitäts- und Tarifvorgaben
für Bedarfsverkehre

gültig ab dem 01.01.2027

Bearbeitung durch die



*Verkehrsgesellschaft
Nord-Ost-Niedersachsen mbH*

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

Hintergrund

Die vorhandenen Bedarfsverkehre im Landkreis Cuxhaven sind infolge kommunaler Initiativen entstanden und weisen daher zahlreiche lokale Unterschiede und Besonderheiten auf. Es gelten teilweise verschiedene Benutzungsregeln und Beförderungstarife. Insbesondere entlang der Kommunalgrenzen, aber auch für Kunden, die sich in verschiedenen Teilen des Landkreises bewegen, ist dieser Zustand wenig nachvollziehbar und intransparent. Der Landkreis Cuxhaven strebt daher die Vereinheitlichung der Beförderungs- und Tarifbestimmungen aller Bedarfsverkehre an. Die bisher schon gewährte Förderung (vgl. dazu auch Anlage 4) wird daher ab dem 01.01.2027 an die Einhaltung der in dieser Anlage zusammengestellten Qualitäts- und Tarifvorgaben gekoppelt.

Alle Regelungen beziehen sich auf Bedarfsverkehre außerhalb der Stadt Cuxhaven.

Einheitliche Beförderungsentgelte

Im gesamten Landkreis gilt ein einheitlicher und nach Tarifzonen gestaffelter Beförderungstarif im Bedarfsverkehr. Dabei zählen die Grenzen einer Einheitsgemeinde, Samtgemeinde oder Stadt als Tarifzonengrenze. Es steht den Kommunen frei, festzulegen, ob ihr Bedarfsverkehr in eine oder mehrere Tarifzonen untergliedert wird. Ebenso entscheiden die Kommunen eigenständig, ob eine Fahrkarte des Bedarfsverkehrs zum Umstieg innerhalb des Systems berechtigt oder nicht.

Ab dem 01.01.2027 gilt nachfolgender Beförderungstarif:

Preisstufe	Normalpreis	Ermäßigter Preis
1 Zone	4,00 Euro	3,00
2 Zonen	6,00 Euro	4,50
3 Zonen	8,00 Euro	6,00
Jede weitere Zone	3 Zonen zzgl. 2,00 Euro	3 Zonen zzgl. 1,50 Euro

Preisanpassungen können nur nach Beschluss des Kreistages vorgenommen werden.

Der ermäßigte Tarif wird gewährt für

- Kinder und Jugendliche von 6 bis 14 Jahre
- Personen bei Vorlage eines gültigen Schwerbehindertenausweises
- Personen bei Vorlage jeder auf der Fahrstrecke des Bedarfsverkehrs gültigen ÖPNV-Fahrkarte. Dies gilt ausdrücklich auch für Einzel- und Tageskarten.

Kinder unter 6 Jahren werden in Begleitung eines Erziehungsberechtigten kostenfrei befördert.

Information und Buchung

Die Buchung und Disposition der Fahrten im Bedarfsverkehr muss über den vom Landkreis Cuxhaven bestimmten Betreiber der *Cuxland Infoline* erfolgen. Die von den Fahrgästen verlangte Vorbestellfrist darf eine Stunde nicht überschreiten.

Ausnahmen: Für die Servicedienstleistungen „Rollstuhlbeförderung“ und „Babyschale“ darf die Vorbestellfrist auf bis zu 12 Stunden verlängert werden, wenn dies erforderlich ist, um die Dienstleistung zuverlässig anbieten zu können. Für Fahrten vor 8 Uhr morgens (Abfahrtszeit an der Zustiegshaltestelle) darf bestimmt werden, dass diese bereits am Vortag bis 20 Uhr gebucht werden müssen.

Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeit

Der Bedarfsverkehr muss an allen Wochentagen zwischen 8 und 22 Uhr, an schulfreien Tagen (Mo-Fr) bereits ab 6 Uhr, angeboten werden. Die Bedienung erfolgt mindestens alle zwei Stunden, sofern nicht in einem Korridor von +/- 30 Minuten um die im Taktverkehr einzurichtende Fahrt ein anderes ÖPNV-Angebot mit gleichem Fahrtziel besteht.

Serviceangebote

In jedem Bedarfsverkehr muss mindestens ein rollstuhlgerechtes Fahrzeug zum Einsatz kommen. In jedem eingesetzten Fahrzeug müssen stets zwei Sitzerrhöhungen für Kinder mitgeführt werden. Mit einem Vorlauf von bis zu 12 Stunden muss außerdem eine zugelassene Babyschale angeboten werden. Anders als die Sitzerrhöhungen muss diese jedoch nicht im Fahrzeug mitgeführt werden.

Bezahlungsmöglichkeiten

Die Bezahlung der Fahrten muss in bar und bargeldlos möglich sein. Zunächst steht es den Kommunen und Unternehmen frei, die Art der bargeldlosen Zahlung zu bestimmen. Infrage kommen Girocard, Kreditkarte, PayPal oder App-Lösungen. Ab dem 01.01.2030 müssen Kreditkarten akzeptiert werden.

Berichtspflicht

Die auftraggebenden Kommunen sind verpflichtet, im Zuge der Abrechnung einer Förderung gemäß Anlage 4 zum Nahverkehrsplan die nachfolgend aufgeführten Kennzahlen mitzuteilen:

- Monatliche Fahrtkosten (brutto/netto)
- Monatliche Fahrgeldeinnahmen (brutto/netto)
- Monatlicher Ausgleichsbetrag
- Anzahl Fahrten/Monat/Linie
- Anzahl Fahrgäste/Monat/Linie
- Besetzkilometer/Monat/Linie