



Landkreis UELZEN

Nahverkehrsplan 2025 - 2029





Landkreis Uelzen

Nahverkehrsplan
des Landkreises Uelzen
für die Jahre 2025 bis 2029

beschlossen durch den Kreistag des
Landkreises Uelzen am
01.10.2024

Bearbeitung durch die



Verkehrsgesellschaft
Nord-Ost-Niedersachsen mbH

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

Gliederung

Verzeichnisse

Gliederung	1
Inhaltsverzeichnis	2
Tabellenverzeichnis	4
Abbildungsverzeichnis	6
Anlagenverzeichnis	6
Abkürzungsverzeichnis	7
1. Grundlagen und Rahmenbedingungen	10
2. Bestandsdarstellung	27
3. Bewertung und Mängelanalyse	55
4. Ziele und Maßnahmen	61
Literaturverzeichnis	91

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	14
1.1.5.2 Finanzmittel aus dem Regionalisierungsgesetz für Aufgabenträger	15
1.1.5.3 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)	16
1.1.5.4 Berichtspflicht	17
1.1.6 Gesetz zur Gleichstellung von behinderten Menschen (BGG), Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und Barrierefreiheit.....	17
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)	19
1.2 Organisation des ÖPNV im Landkreis Uelzen	20
1.2.1 Aufgabenträger in Nord-Ost-Niedersachsen.....	20
1.2.2 Verkehrsunternehmen in Nord-Ost-Niedersachsen	20
1.3 Finanzierung des ÖPNV.....	20
1.3.1 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz.....	21
1.3.2 Finanzmittel für ÖPNV im Landkreis Uelzen.....	21
1.4 Mobilitätswende	22
1.4.1 Entwicklungstendenzen.....	23
1.4.2 Klimaneutrale Mobilität	23
1.4.3 Anzustrebende ÖPNV-Angebotsplanung	24
1.4.4 Ergänzende Mobilitätsangebote	26
2. Bestandsdarstellung.....	27
2.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur	27
2.1.1 Zentralörtliche Gliederung	27
2.1.2 Einwohnerentwicklung.....	28
2.2 Berufsverkehr.....	28
2.3 Schulverkehr	38
2.3.1 Schulstandorte und Anzahl der Schülerinnen und Schüler	38
2.3.2 Schülerbeförderung.....	39

2.4 Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene und Straße.....	40
2.4.1 Schienennetz	40
2.4.2 Straßengebundener ÖPNV	41
2.4.2.1 Teilnetze im Landkreis Uelzen	41
2.4.2.2 Schülerbeförderung nach der Freistellungsverordnung (FrStllgV).....	46
2.4.2.3 Verkehrsunternehmen	47
2.4.2.4 Fahrzeuge	48
2.4.3 Verknüpfung der Verkehre	49
2.4.3.1 ÖPNV - SPNV / SPFV	49
2.4.3.2 SPNV - Individualverkehr (IV)	49
2.4.3.3 ÖPNV - Individualverkehr (IV).....	49
2.5 Tarife	49
2.5.1 UE-Tarif im Busverkehr	50
2.5.2 Pluspunkt Tarif der Stadtwerke Uelzen.....	50
2.5.3 Bahntarife.....	50
2.5.3.1 Niedersachsentarif.....	50
2.5.3.2 DB-Fernverkehr	51
2.5.4 hvv-Tarif auf den Schienenstrecken	51
2.5.5 Deutschlandticket	52
2.5.6 Bürgerbus-Tarife	52
2.5.7 AST-Tarif.....	52
2.5.8 Bewertung des Tarif-Angebots	52
2.6 Fahrgastinformation	53
2.6.1 Gedruckte Fahrpläne.....	53
2.6.2 Fahrplanauskunft.....	53
2.6.3 Aushangfahrpläne	53
2.6.4 Fahrgastinformation am und im Fahrzeug	53
2.6.5 Echtzeitinformation.....	54
2.7 Haltestellen	54
3. Bewertung und Mängelanalyse.....	55
3.1 Einleitung.....	55
3.2 Bedienungsqualität.....	55
3.2.1 Bemessungsmerkmal	55
3.2.2 Bewertungsraster	55
3.2.3 Örtliche Verkehre	56
3.2.4 Regionale Verkehre.....	57
3.2.5 Überregionale Verkehre	59

4. Ziele und Maßnahmen.....	61
4.1 Übergeordnete Ziele.....	61
4.2 Ziele des Landkreises Uelzen	62
4.2.1 Schülerverkehr	62
4.2.2 Grundversorgung	63
4.2.3 Hauptlinien und Berufsverkehr	64
4.2.4 Freizeitverkehr	64
4.2.5 Allgemeine Standards bei der Planung von ÖPNV-Angeboten.....	64
4.3 Maßnahmenübersicht	65
4.3.1 Örtliche Bedienungsebene	66
4.3.2 Regionale Bedienungsebene	68
4.3.3 Überregionale Bedienungsebene	69
4.3.4 Vergabeverfahren im Landkreis Uelzen und Ausbau des Verkehrsangebots.....	70
4.3.5 Tarifentwicklung im Landkreis Uelzen	75
4.3.6 Fahrgastinformation	76
4.3.7 Haltestellen	77
4.3.8 Fahrzeuge	81
4.3.9 Fahrweg	84
4.3.10 Maßnahmen im Schienenpersonenverkehr	85
4.3.11 Erhalt und Ausbau der Stadt- und Ortsverkehre	86
4.4 Bewertungskriterien bei Genehmigungsanträgen	89
4.4.1 Schülerverkehr	89
4.4.2 Grundversorgung	89
4.4.3 Zeitliche Verteilung.....	90
4.4.4 Hauptlinien und Berufsverkehr	90
4.4.5 Freizeitverkehr	90

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1.1-1: Regionalisierungsmittel bis 2029, bundesweit.....	15
Tabelle 1.1-2: Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2029.....	16
Tabelle 1.3-1: Voraussichtliche Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis 2023 – 2029 (geschätzt)	21
Tabelle 1.3-2: Ausgaben für Schülerbeförderung und ÖPNV, Landkreis Uelzen	22
Tabelle 1.4-1: Empfehlungen für ein anzustrebendes ÖPNV-Angebot	25
Tabelle 1.4-2: Weitere Qualitätsmerkmale für das Verkehrsangebot	26
Tabelle 2.1-1: Einwohnerzahlen, Bevölkerungsdichte und -entwicklung im Landkreis Uelzen	28

Tabelle 2.2-1: Pendlerbeziehungen Gemeinden – Regionen außerhalb.....	30
Tabelle 2.2-2: Pendlerbeziehungen Regionen außerhalb – Gemeinden.....	30
Tabelle 2.3-1: Übersicht Schulstandorte / Anzahl der Schülerinnen und Schüler/ Fahrschüler ...	39
Tabelle 2.4-1: Schienennetz im Landkreis Uelzen, Betriebs- u. Streckencharakteristika	41
Tabelle 2.4-2: Verzeichnis des Teilnetzes Stadtverkehr Uelzen	41
Tabelle 2.4-3: Verzeichnis Regionallinien Teilnetz Uelzen Nord	42
Tabelle 2.4-4: Verzeichnis weiterer Linien im Bereich des Teilnetzes Uelzen Nord	42
Tabelle 2.4-5: Verzeichnis Regionallinien Teilnetz Uelzen Südwest	43
Tabelle 2.4-6: Verzeichnis weiterer Linien im Bereich des Teilnetzes Uelzen Südwest	43
Tabelle 2.4-7: Verzeichnis Regionallinien Teilnetz Uelzen Ost	44
Tabelle 2.4-8: Verzeichnis weiterer Linien im Bereich des Teilnetzes Uelzen Ost	44
Tabelle 2.4-9: Verkehrsunternehmen und Anzahl der eingesetzten Busse	47
Tabelle 2.4-10: Übersicht der Ausstattungsmerkmale der eingesetzten Fahrzeuge.....	48
Tabelle 3.2-1: Bewertungsraster für Mindestanzahl Fahrtenpaare pro Tag.....	55
Tabelle 3.2-2: Örtliche Bedienungsebene (Orte – GZ/MZ).....	56
Tabelle 3.2-3: Örtliche Bedienungsebene, gegliedert nach Gemeinden	57
Tabelle 3.2-4: Regionale Bedienungsebene, GZ – MZ Uelzen	58
Tabelle 3.2-5: Regionale Bedienungsebene, MZ Uelzen/ GZ – MZ außerhalb	58
Tabelle 3.2-6: Überregionale Bedienungsebene, GZ – OZ	60
Tabelle 4.1-1: Übergeordnete Ziele (1).....	61
Tabelle 4.1-2: Übergeordnete Ziele (2).....	62
Tabelle 4.2-1: Anzustrebende Mindestanzahl für Fahrtenpaare pro Tag	63
Tabelle 4.3-1: Verzeichnis Regionallinien neues Teilnetz Uelzen Ost.....	73
Tabelle 4.3-2: Verzeichnis Regionallinien neues Teilnetz Uelzen Süd.....	73
Tabelle 4.3-3: Verzeichnis Regionallinien neues Teilnetz Uelzen West	73
Tabelle 4.3-4: Verzeichnis Regionallinien neues Teilnetz Uelzen Nord	74
Tabelle 4.4-1: Angestrebte zeitliche Verteilung der Fahrten	90

Abbildungsverzeichnis

Abb. 2.1-1:	Gebietskörperschaften und zentralörtliche Gliederung im Landkreis Uelzen	27
Abb. 2.2-1:	Pendlerbeziehungen Landkreis Uelzen – Regionen außerhalb	29
Abb. 2.2-2:	Pendlerbeziehungen Hansestadt Uelzen, außerhalb Landkreis	31
Abb. 2.2-3:	Pendlerbeziehungen Hansestadt Uelzen, innerhalb Landkreis	32
Abb. 2.2-4:	Pendlerbeziehungen Gemeinde Bienenbüttel	33
Abb. 2.2-5:	Pendlerbeziehungen SG Aue.....	34
Abb. 2.2-6:	Pendlerbeziehungen SG Bevensen-Ebstorf.....	35
Abb. 2.2-7:	Pendlerbeziehungen SG Rosche	36
Abb. 2.2-8:	Pendlerbeziehungen SG Suderburg	37
Abb. 2.3-1:	Schulstandorte im Landkreis Uelzen	38
Abb. 2.4-1:	Schienennetz, Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis Uelzen	40
Abb. 2.4-2:	Liniennetz im Landkreis Uelzen	45

Anlagenverzeichnis

Anlage 3-1:	Übersicht der Orte
Anlage 3-2:	Örtliche Bedienungsqualität (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)
Anlage 3-3:	Regionale Bedienungsqualität (Fahrtenpaare zum Mittelzentrum)
Anlage 3-4:	Regionale Verbindungsqualität (Reisezeit zum Mittelzentrum)
Anlage 3-5:	Überregionale Bedienungsqualität (Fahrtenpaare zum Oberzentrum)
Anlage 3-6:	Überregionale Verbindungsqualität (Reisezeit zum Oberzentrum)
Anlage 4-1:	VNO-Haltstellenkonzept
Anlage 4-2:	Haltestellen, deren barrierefreier Ausbau zurückgestellt ist

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AST	Anruf-Sammeltaxi
BBS	Berufsbildende Schule
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
Bf.	Bahnhof
BMV	Bundesministerium für Verkehr (bis 1998)
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und Innovation (ab 2013)
BO Kraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BQ	Bedienungsqualität
B+R	Bike und Ride
CVD	Clean Vehicles Directive
DB AG	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EC	Eurocity
evb	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, Zeven
EW	Einwohner
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EU VO	Verordnung der Europäischen Union
F	Ferientage
FöS	Förderschule
FSV	Freistellungsverkehr
FVO	Freistellungsverordnung
GS	Grundschule
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVH	Großraumverkehr Hannover
Gy	Gymnasium
GZ	Grundzentrum
HBB	Haller Busbetrieb GmbH
Hrsg.	Herausgeber
hvv	Hamburger Verkehrsverbund
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	Intercity
IRE	Interregio-Express
IV	Individualverkehr
KBS	Kursbuchstrecke
KGS	Kooperative Gesamtschule
KVG	KVG Stade GmbH & Co. KG
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH

LROP	Landesraumordnungsprogramm
LSN	Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnik Niedersachsen
LTS	Niedersächsische Landestreuhandstelle
ME	metronom Eisenbahngesellschaft mbH
Mio. EUR	Millionen Euro
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
MZ	Mittelzentrum
NIW	Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung
NLS	Niedersächsisches Landesamt für Statistik
NBGG	Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NUVPG	Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
NSchG	Niedersächsisches Schulgesetz
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OS	Oberschule
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PKW	Personenkraftwagen
P+R	Park und Ride
RB	Regionalbahn
RBB	Regionalbus Braunschweig GmbH
RegG	Regionalisierungsgesetz
RE	Regionalexpress
REK	Regionales Entwicklungskonzept
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RS	Realschule
S	Schultage
SaubFahrzeugBeschG	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz
Sek I	Sekundarstufe I
Sek II	Sekundarstufe II
SG	Samtgemeinde
SKG	Schulkindergarten
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
SUP	Strategische Umweltprüfung

Tab.	Tabelle
UVPG	Umweltverträglichkeitsprüfung
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VNN	Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen
VNO	Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH
VO	Verordnung
VQ	Verbindungsqualität
VRB	Verkehrsverbund Region Braunschweig
VU	Verkehrsunternehmen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

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 fünfte Nahverkehrsplan des Landkreises Uelzen für den **Zeitraum vom 1.1.2025 bis 31.12.2029** basiert auf Grundlagen und Erfahrungen der vorherigen Fassungen mit dem Ziel, auch den sich weiterhin verändernden Rahmenbedingungen des ÖPNV gerecht zu werden.

Der Nahverkehrsplan (NVP) 2025 – 2029 gilt einschließlich der vorgenommenen Teilnetzbildung sowie den festgeschriebenen Harmonisierungszeitpunkten bis Inkrafttreten des NVP 2030 – 2034, sofern nicht vorher eine Fortschreibung des NVP 2025 – 2029 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 Zuwendungen für Investitionen und den dem Land Niedersachsen gemäß § 8 des RegG zufließenden Mitteln.

In §7 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 Finanzhilfefzahlungen 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 getretenen 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 Verbandsglieder, der Straßenbaulastträger, 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 Einnahmearteilung 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 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 (Vorabkennzeichnung). 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,
- Einführung von Übergangsbestimmungen, u. a. für vor dem 01.01.2013 genehmigte Verkehre und
- Vorgaben zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022.

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

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

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

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

verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen sowie die Barrierefreiheit. Genehmigungsanträge, die diesen Anforderungen des Aufgabenträgers nicht entsprechen, sind daher zwingend abzulehnen. Gleiches gilt für Anträge, die einzelne (lukrative) Linien aus einem im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würden.

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

Liegt kein eigenwirtschaftlicher Antrag vor, so hat der Aufgabenträger die Möglichkeit, seine Vorgaben zum gewünschten Verkehrsangebot durch die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages umzusetzen. Das Verfahren zur Vergabe eines ÖDA ist ebenfalls im PBefG geregelt. Eine besondere Rolle spielt dabei die Vorabbekanntmachung (vgl. Kap 1.1.3) 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 Uelzen 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 eigenwirtschaft-

liche 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 Uelzen wird in folgendem rechtlichem Zusammenhang betrieben:

Allgemeiner Linienverkehr nach § 42 PBefG

Diese Verkehre dienen der lokalen, regionalen und auch überregionalen Erschließung. Sie erfüllen Aufgaben im Berufs-, Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr. Geprägt wird das Angebot im Landkreis überwiegend vom Ausbildungs- und Schülerverkehr.

Sonderlinienverkehr nach § 43 PBefG

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

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

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

Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG

In dem neuen § 44 können Linienbedarfsverkehre genehmigt werden. Sie dienen der Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten.

Flexible Betriebsformen in Form von AST (z.B. § 49 in Verbindung mit § 2 PBefG)

Flexible Betriebsformen werden teilweise auch als alternative Bedienungsformen oder Bedarfsverkehre bezeichnet. Sie nutzen die taxieigenen Vorteile der flächenhaften Bedienung auf Relationen mit niedrigem Fahrgastaufkommen und werden nur dann eingesetzt, wenn wirklich eine Nachfrage vorliegt. Das AST im Landkreis Uelzen wurde bei Betriebsaufnahme nach § 49 genehmigt.

Gebündelter Bedarfsverkehr nach § 50 PBefG

Der § 50 regelt bedarfsorientierte Verkehre, die eine flächenhafte Bedienung haben und mehrere Personen gesammelt in einer Fahrt ohne Fahrplan in eine Richtung voranbringen.

1.1.5 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) regelt und organisiert im Land u. a. den ÖPNV auf Schiene und Straße. 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 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. Die ostdeutschen Bundesländer sowie das Saarland erhalten zusätzlich insgesamt 200 Mio. Euro pro Jahr, ebenfalls mit einer jährlichen Dynamisierung. Nach der COVID 19-Pandemie und infolge der Einführung des 9-Euro-Tickets sowie des Nachfolgers, dem Deutschlandticket, ist das Regionalisierungsgesetz 2023 nochmals angepasst worden. So sind u. a. die bestehenden Regionalisierungsmittel ab 2022 um 1 Milliarde Euro jährlich aufgestockt worden. Zudem werden die zur Verfügung gestellten Mittel ab 2023 mit 3 % pro Jahr stärker dynamisiert als dies bislang vereinbart war.

Jahr	2016	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Regionalisierungsmittel (gesamt) [Mio. EUR]	8.000,0	10.988,4	11.318,0	11.657,6	12.007,3	12.367,5	12.738,5

Quelle: eigene Berechnungen nach § 5 RegG (2023)

Tabelle 1.1-1: Regionalisierungsmittel bis 2029, bundesweit

In der Anlage 1 § 5 RegG wird festgelegt, wie hoch der Anteil jedes Bundeslandes an der o. g. Gesamtsumme ist. Die Verteilung der Mittel auf die einzelnen Bundesländer erfolgt ab 2016 auf Basis des so genannten „Kieler Schlüssels“.

Jahr	2016	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Regionalisierungsmittel [Mio. EUR]	689,1	960,0	990,2	1.021,0	1.052,7	1.085,5	1.119,2

Quellen: MW und eigene Berechnungen (2023)

Tabelle 1.1-2: Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2029

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

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 zur Abdeckung von Verwaltungskosten einschließlich der Kosten für die Erstellung von Nahverkehrsplänen jährlich 1,35 EUR je Einwohner, mindestens jedoch 135.000 EUR.

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

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 Verkehrsverbänden einschließlich des Ausgleichs verbundbedingter Mehrkosten
- Abdeckung von Betriebskostendefiziten im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr
- Abdeckung von Betriebskostendefiziten im straßengeb. Öffentlichen Personennahverkehr
- Förderung der Vermarktung und Verbesserung der Fahrgastinformation und
- Durchführung von Verkehrserhebungen.

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

- Zuwendungen für Investitionen aus den Mitteln nach § 3 Absatz 1 des Entflechtungsgesetzes und

- Zuwendungen, insbesondere zur Investitionsförderung, aus den Finanzmitteln, die das Land nach dem RegG erhält.

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

Nach dem geänderten Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz erhalten die Aufgabenträger ab 2022 zusätzlich Mittel:

§ 7a NNVG (Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr) verpflichtet die Aufgabenträger zur Gewährleistung einer Rabattierung von Fahrkarten des Ausbildungsverkehrs in Höhe von mindestens 25 %. Mit der letzten Gesetzesänderung stehen einer Reihe von Landkreisen (u. a. auch dem Landkreis Uelzen) 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 verwandt werden.

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

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

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

Das zum 01.05.2002 rechtskräftig gewordene Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen sieht in § 8 Abs. 2 Folgendes vor: „sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und

Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten.“

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

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

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

1.1.7 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 1:1 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 der 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 Uelzen 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 (also 32,5 %) für Busse im ÖPNV muss durch emissionsfreie Fahrzeuge erfüllt werden. Gegenwärtig ist noch nicht geklärt, auf welchem Gebiet (Landkreis, Bundesland...) die Quote erreicht werden muss. Für Fahrzeuge, die im Regionalverkehr eingesetzt werden und in denen die Fahrgäste vorwiegend sitzend befördert werden, können Ausnahmeregelungen genutzt werden.

1.1.8 Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)

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

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

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

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

1.2 Organisation des ÖPNV im Landkreis Uelzen

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

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 nordostniedersächsischen Verkehrsraum und die Weiterentwicklung der Beförderungstarife.

1.3 Finanzierung des ÖPNV

Zur Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV stehen folgende Quellen zur Verfügung:

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

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). Darüber hinaus bestehen gegenwärtig weitere Finanzierungsmöglichkeiten:

- Förderrichtlinie zur Einrichtung und zum Betrieb von Mobilitätszentralen,
- Förderrichtlinie für Flexible Bedienformen des Landes,
- Förderrichtlinie für Saubere Busse des Landes,
- Klimaschutzmittel des Bundes für Maßnahmen im Verkehrssektor.

Viele Förderungsmaßnahmen bestehen nur temporär und müssen z. B. von kommunaler Seite mitfinanziert werden. Es bleibt jedoch das Hauptproblem, dass diese Fördermöglichkeiten keine nachhaltige Dauerfinanzierung darstellen Mittel- bis langfristig müssen die Kosten in der Regel allein vom Landkreis getragen werden.

1.3.1 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz

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

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

1.3.2 Finanzmittel für ÖPNV im Landkreis Uelzen

Einnahmen

Für die Finanzierung im Bereich des ÖPNV stehen dem Landkreis im Zeitraum von 2023 bis 2029 voraussichtlich folgende Finanzmittel zur Verfügung

Jahr	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
NNVG § 7 (4) [€]	135.000	135.000	135.000	135.000	135.000	135.000	135.000
NNVG § 7 (5) [€]	623.400	642.900	663.100	683.700	705.000	726.900	749.500
NNVG § 7a [€]	1.614.920	1.614.920	1.614.920	1.614.920	1.614.920	1.614.920	1.614.920
NNVG § 7b [€]	508.431	508.431	508.431	508.431	508.431	508.431	508.431
NNVG § 7e [€]	249.603	249.603	249.603	249.603	249.603	249.603	249.603
Gesamt [€]	3.131.354	3.150.854	3.171.054	3.191.654	3.212.954	3.234.854	3.257.454

Quelle: eigene Berechnungen für Mittel § 7 (5), reale Werte werden abweichen

Tabelle 1.3-1: Voraussichtliche Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis 2023 – 2029 (geschätzt)

Die Einnahmen aus Landesmitteln für den ÖPNV werden sich bei gleichbleibenden gesetzlichen Rahmenbedingungen von 3,13 Mio. € im Jahr 2023 auf etwa 3,26 Mio. € im Jahr 2029 steigern. Der

Anspruch auf Zuweisungen nach § 7e NNVG ist verbunden mit dem Vorhandensein eines regionalen Schüler- und Azubitickets. Eine weitere Förderung für die landesbedeutsame Buslinie 7000 (Lüchow – Uelzen) in Höhe von 224 T€ pro Jahr läuft noch bis zum Sommer 2025.

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 Einführung des hvv-Tarifs entstandenen Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste.
- AST-Verkehr:
Für das landkreisweite AST-System übernimmt der Landkreis Betriebskostenzuschüsse, Zahlungen für Marketing, Telefon und Verwaltung.
- Verbesserungen der Angebotsqualität im ÖPNV nach Maßgabe des NVP
- Fahrgast-Information und Marketing:
- Finanzierung Marketingmaßnahmen (z.B. Drucksachen)
- VNO:
Umlageanteile für Personal- und Sachkosten

Insgesamt wendet der Landkreis laut Haushaltsplan für die ihm gesetzlich zugewiesene Aufgabe der Schülerbeförderung und den ÖPNV in den nächsten Jahren folgende Beträge auf. Die Mittel, die dem Landkreis aus gesetzlichen Zuweisungen zufließen sind in der folgenden Übersicht nicht enthalten und mindern den tatsächlichen Aufwand entsprechend.

Mio. EUR	2024 Ansatz	2025 Plan	2026 Plan	2027 Plan	2028 Plan	2029 Plan
Gesamt (Mio. EUR)	8,520	9,174	9,889	9,889	9,889	9,889

Quelle: Landkreis Uelzen (2023)

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

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

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 ÖPNVs aus. Erschwerend kommt oftmals die subjektive Einschätzung des Fahrgastes über die unzulängliche Servicequalität hinzu, welche sich durch unübersichtliche Tarifstrukturen sowie ein als unflexibles und teilweise unzuverlässig empfundenes Verkehrsangebot bemerkbar macht. Gleichwohl gewinnt im Hinblick auf steigende Energie- und Lebenshaltungskosten sowie dem Fachkräftemangel der ÖPNV immer mehr an Bedeutung. Gerade wirtschaftlich schwache Menschen sind bei ihrer Mobilität auf ein gutes und verlässliches ÖPNV-Angebot angewiesen. Insoweit entwickelt sich der ÖPNV immer mehr zu einem wesentlichen Standortfaktor bei der Ansiedlung von Menschen und Betrieben, ist allerdings auch selbst von starken Personal- und Energiekostensteigerungen betroffen.

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

1.4.2 Klimaneutrale Mobilität

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

Eine erste Annäherung dieser Zielsetzung wird bis 2030 erfolgen. Vorgesehen ist hierbei eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen um mindestens 65 Prozent. Bis 2040 wird eine weitere Minderung um mindestens 88% gefordert (vgl. Bundes-Klimaschutzgesetz). Um eine Mobilitätswende her-

beizuführen bedarf es tiefgreifender Veränderungen. Demzufolge gewinnt auch die Dekarbonisierung, die Umstellung von fossilen Brennstoffen auf klimaneutrale 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.

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: - mind. 05:00 – 22:00 Uhr - Permanentfahrten - Takt: 1-Std.-Takt zwischen 06:00 – 20:00 Uhr - In der HVZ auf Achsen mit hoher Fahrgastnachfrage: 30-Min.-Takt <p><u>Sa:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedienungszeitraum: - mind. 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: - mind. 09:00 – 20:00 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"> - Mind. 6 Fahrtenpaare - Bei hoher Fahrgastnachfrage: 9 Fahrtenpaare <p><u>Sa & So:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Mind. 4 Fahrtenpaare <p>Überwiegend Permanentfahrten, Ergänzung durch Rufbus-/ On-Demand-Verkehre</p>

Nebenlinie	- Angebotsausweitung für weitere, zielgruppenspezifische Verkehrsbedürfnisse - Abhängig vom Fahrgastpotenzial / der Fahrgastnachfrage	Bedarfsgerechte Bedienung
Ergänzungslinie	- Verkehre sind für das Gesamtangebot bzw. die Grundversorgung nicht zwingend erforderlich	Bedarfsgerechte Bedienung
Stadt-/ Ortsbuslinie	- 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. Das gilt auch für die Digitalisierung technischer Infrastruktur (z.B. Onlinefähigkeit der Vertriebs- und Prüfgeräte). 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 sowie video-gestützte Standorte / Verkauf im Bus)
Verfügbarkeit und Zugänglichkeit der Verkehrsmittel
Schnelle Erreichbarkeit der Haltestellen (Berücksichtigung der „letzten Meile“) Schaffung von Verknüpfungen mit den hierarchisch integrierten, weiteren Mobilitätsoptionen Schnelle und komfortable Zielerreichung (Regelmäßigkeit, Verlässlichkeit) Ersatzverkehre (für den Notfall) und ein Störungsmanagement sind vorhanden Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwagen, etc. ist in den Fahrzeugen sicherzustellen
Klima- und Umweltschutz
Verwendung klimaneutraler Energieträger Lärminderung

Ergänzende Merkmale
Komfort (Ausstattung Haltestellen und Fahrzeuge) WLAN-Ausstattung der Fahrzeuge Sauberkeit (Haltestellen und Fahrzeuge) Sicherheit
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

1.4.4 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 nach seinen Bedürfnissen entsprechend geeignete Mobilitätsdienstleistungen zum 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.

2. Bestandsdarstellung

2.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

2.1.1 Zentralörtliche Gliederung

In Niedersachsen ist das zentralörtliche Gliederungsprinzip, das seit 1968 in der Raumordnung von Bund und Ländern verankert ist, mit der Gliederung in Ober-, Mittel- und Grundzentren als Zentrale Orte ein grundlegendes raumordnerisches Instrument zur Sicherung und Entwicklung der Siedlungsstruktur. Diese zentralörtliche Gliederung ist die Grundlage für die verkehrliche Bewertung in den Kapiteln 3.2.2 und 3.2.3.

Das Landes-Raumordnungsprogramm (LROP) stellt Uelzen in Ziffer 2.2 (07) als Mittelzentrum dar, dem alle Gemeinden des Landkreises zugeordnet werden. Bad Bevensen, Bienenbüttel, Bad Bodenteich, Ebstorf, Rosche, Suderburg und Wrestedt werden im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen 2019 (RROP 2019) in Ziffer 2.2 (10) als Grundzentren dargestellt. Unterhalb der grundzentralen Ebene übernehmen Suhlendorf, Wieren und Wriedel eine besondere Versorgungsfunktion für wohnortnahe Waren und Dienstleistungen.

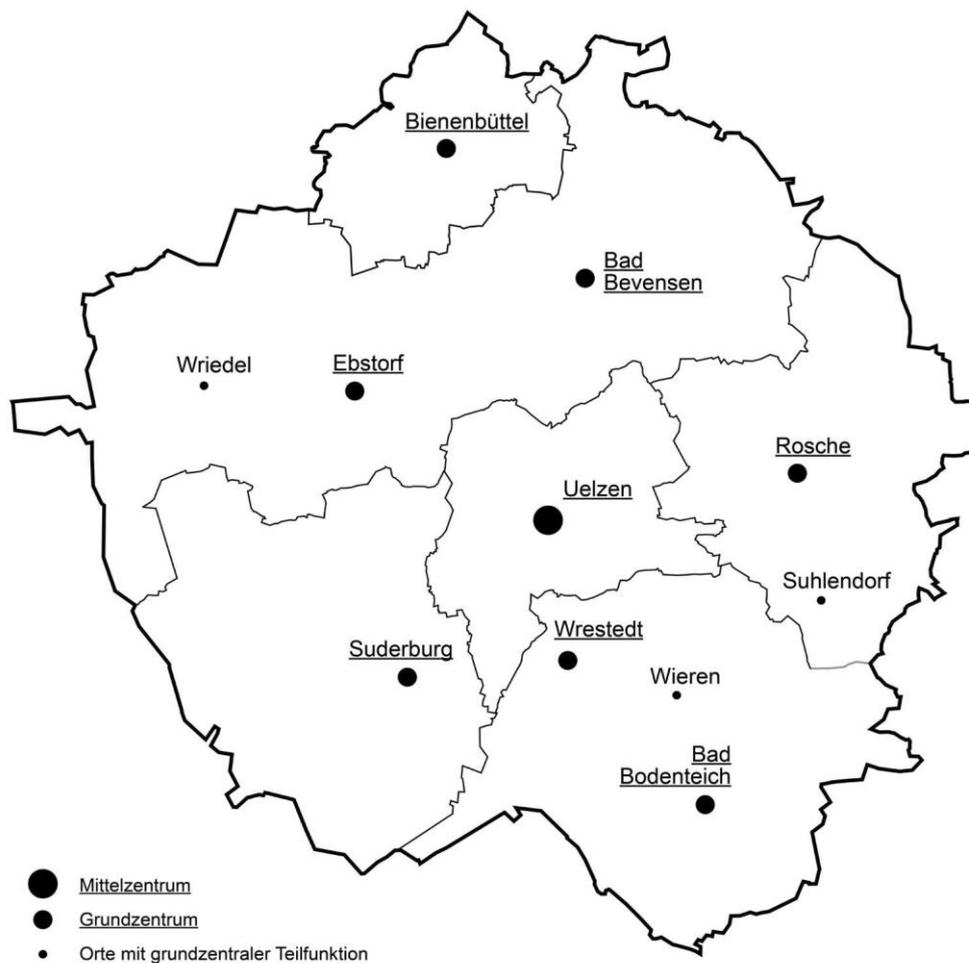


Abb. 2.1-1: Gebietskörperschaften und zentralörtliche Gliederung im Landkreis Uelzen

2.1.2 Einwohnerentwicklung

Zum 31.12.2022 verzeichnete der Landkreis Uelzen eine Einwohnerzahl von 93.891. Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte lag bei 63,3 Einwohner / km². Der Vergleichswert für das Land Niedersachsen liegt bei 166,6 Einwohner / km².

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

Gebietskörperschaft	Einwohnerzahlen (Stand: 31.12.)					Einw./ km ²	Bevölkerungsentwicklung 2018-2022	
	2012	2018	2020	2021	2022		2022	absolut
Landkreis Uelzen	93.333	92.582	92.496	92.743	93.891	63,3	1.309	1,41 %
Uelzen, Hansestadt	34.005	33.614	33.616	33.590	33.751	245,4	137	0,41 %
Bienenbüttel	6.573	6.728	6.704	6.719	6.943	67,3	215	3,20 %
SG Aue	12.702	12.446	12.360	12.480	12.591	44,1	145	1,17 %
SG Bevensen-Ebstorf	26.229	26.369	26.428	26.486	26.945	54,7	576	2,18 %
SG Rosche	6.899	6.629	6.602	6.653	6.711	31,4	82	1,24 %
SG Suderburg	6.925	6.796	6.786	6.815	6.950	27,1	154	2,27 %

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 2023, eigene Berechnungen

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

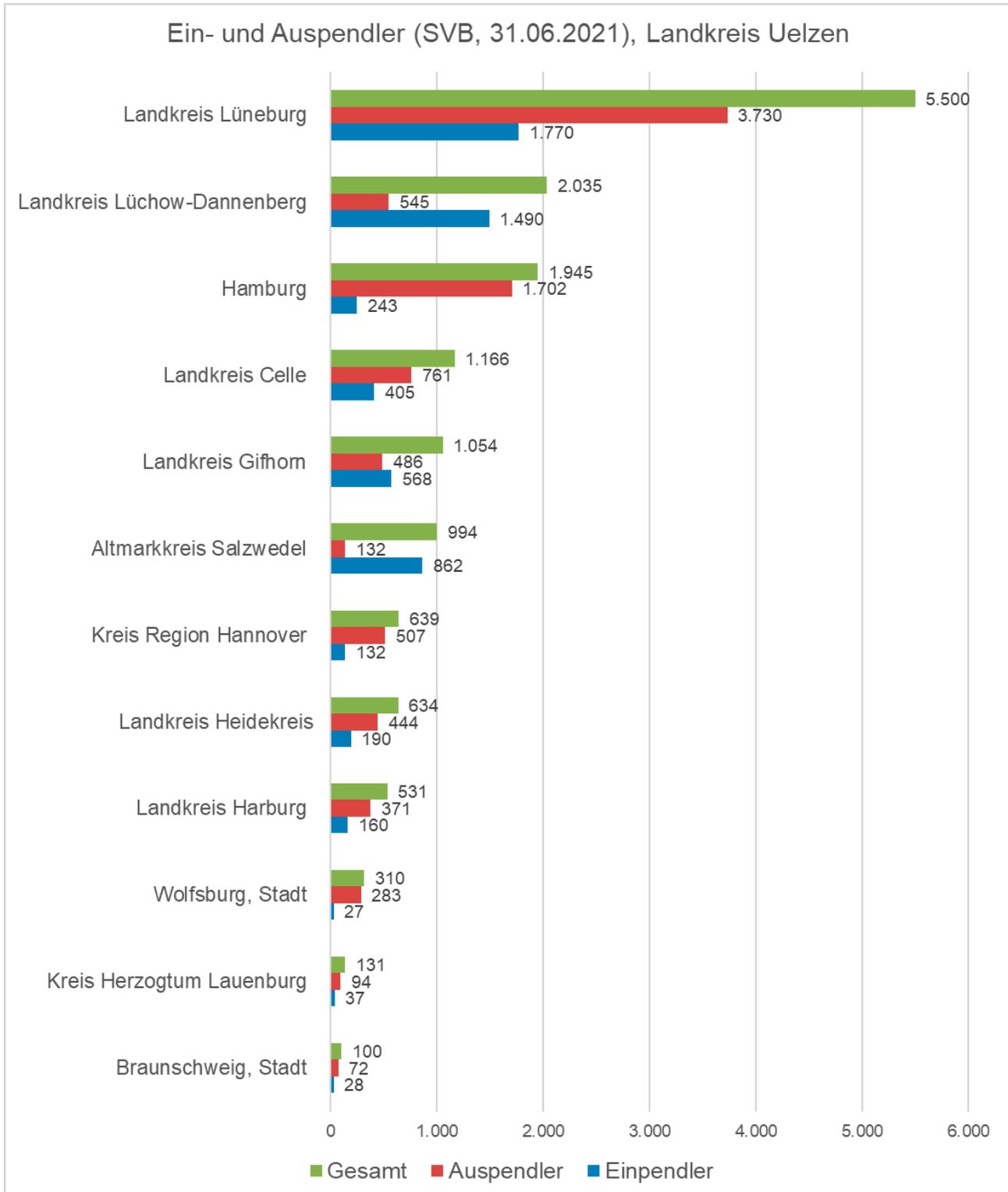
2.2 Berufsverkehr

Grundlage für die Pendlerbeziehungen sind die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Stand 30.06.2021). Es wird nicht zwischen Voll- und Teilzeitbeschäftigten unterschieden. Zu den Pendlerinnen und Pendlern hinzuzurechnen ist eine unbekannte Anzahl weiterer Berufstätiger wie Beamte oder Selbstständige.

Über 11.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pendeln innerhalb des Landkreises Uelzen über Gemeindegrenzen zwischen Wohn- und Arbeitsort. Das ist ein Zuwachs von fast 8 % gegenüber 2017. Ebenfalls über 11.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pendeln aus dem Landkreis Uelzen hinaus. Dies ist innerhalb der letzten 4 Jahren eine Steigerung um fast 7 %. Fast 8.000 Pendler kommen von außerhalb in den Landkreis zur Arbeit. Der Zuwachs beträgt somit 9 %.

Interessant sind die Veränderungen bei den Zielen der Auspendlerinnen und -pendler: Hamburg und die Landkreise Lüneburg und Celle haben einen Zuwachs von bis zu 10 %, während die Region Hannover, die Stadt Wolfsburg und die Landkreise Lüchow-Dannenberg und Heidekreis über 10 % weniger Auspendlerinnen und -pendler verzeichnen. Bis zu 17 % mehr Einpendlerinnen und -pendler kommen aus den Landkreisen Harburg, Lüneburg, Lüchow-Dannenberg, Gifhorn und dem Heidekreis. Über 10 % weniger kommen aus Hamburg und dem Altmarkkreis Salzwedel in den Landkreis Uelzen.

Die stärksten Pendlerverflechtungen hat der Landkreis Uelzen (siehe Abbildung 2.2-1) mit dem Landkreis Lüneburg mit 5.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, ein Plus von 8,5 %. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg und Hamburg folgen auf den nächsten Plätzen mit Zuwächsen von 2,9 % und 5,0 %.



Dargestellt werden Relationen mit mindestens 100 gerichteten Pendlerbewegungen.

Abb. 2.2-1: Pendlerbeziehungen Landkreis Uelzen – Regionen außerhalb

Bezogen auf den Landkreis sind die Hauptzielräume der Pendlerinnen und Pendler, die die Landkreisgrenze überschreiten (nur Auspendlerinnen und -pendler, siehe Tabelle 2.2-1), der nördliche Nachbarkreis Lüneburg und die Stadt Hamburg mit einem Anteil von fast 50 %. Für alle weiteren Regionen liegen die Anteile bei jeweils lediglich 4 bis 7%.

Für die Hansestadt Uelzen ist eine deutlich ausgeglichenerere Verteilung zu verzeichnen. Neben Lüneburg und Hamburg sind auch die Region Hannover und die Landkreise Celle und Lüchow-Dannenberg wichtige Ziele der Pendlerinnen und Pendler. Bemerkenswert sind die relativ hohen Anteile (über 40 %) der Gemeinde Bienenbüttel und der Samtgemeinde Bevensen-Ebstorf in den Landkreis

	Auspendler [Pers.]	Anteile der Ziellandkreise									
		LG	WL	HH	CE	H*)	GF	WOB	HK	DAN	Summe
Uelzen, Landkreis	11.673	32,0%	3,2%	14,6%	6,5%	4,3%	4,2%	2,4%	3,8%	4,7%	75,6%
Uelzen, Hansestadt	3.309	23,7%	2,9%	16,6%	8,6%	8,0%	3,8%	2,7%	3,5%	6,6%	76,3%
SG Aue	1.372	9,3%	1,5%	8,6%	7,9%	4,2%	21,3%	11,8%	1,6%	4,1%	70,3%
SG Bevensen-Ebstorf	3.761	41,9%	3,5%	14,8%	3,5%	2,5%	0,0%	0,0%	6,0%	2,9%	75,0%
Bienenbüttel	1.675	58,1%	6,6%	18,6%	1,1%	1,4%	0,0%	0,0%	1,1%	0,8%	87,8%
SG Rosche	714	18,3%	0,0%	10,1%	5,3%	2,4%	4,3%	2,1%	0,0%	17,5%	60,1%
SG Suderburg	842	16,5%	1,5%	11,4%	21,5%	6,3%	4,5%	1,9%	7,5%	2,5%	73,6%

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 2021

*) H: Region Hannover

Lüneburg.

Tabelle 2.2-1: Pendlerbeziehungen Gemeinden – Regionen außerhalb

Die Tabelle 2.2.-2 stellt Zahlen der Einpendlerinnen und -pendler außerhalb des Landkreises in die jeweiligen Gebietskörperschaften zusammen.

	Einpendler [Pers.]	Anteile der Quelllandkreise								
		LG	WL	HH	CE	GF	SAW	HK	DAN	Summe
Uelzen, Landkreis	7.777	22,8%	2,1%	3,1%	5,2%	7,3%	11,1%	2,4%	19,2%	73,1%
Uelzen, Hansestadt	4.366	18,1%	2,2%	3,5%	7,6%	7,8%	9,0%	3,3%	22,0%	73,5%
SG Aue	741	3,4%	0,0%	0,0%	4,0%	21,7%	36,6%	0,0%	12,7%	78,4%
SG Bevensen-Ebstorf	1.428	45,9%	1,3%	5,3%	1,1%	1,3%	5,6%	2,3%	10,7%	73,5%
Bienenbüttel	517	43,3%	8,7%	2,7%	0,0%	0,0%	2,5%	0,0%	16,6%	73,9%
SG Rosche	465	7,5%	0,0%	0,0%	0,0%	6,5%	16,3%	0,0%	40,0%	70,3%
SG Suderburg	260	15,0%	0,0%	0,0%	10,8%	7,3%	11,5%	5,0%	3,8%	53,5%

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 2021

Tabelle 2.2-2: Pendlerbeziehungen Regionen außerhalb – Gemeinden

Die meisten der Einpendlerinnen und -pendler in den Landkreis Uelzen wohnen in den Landkreisen Lüneburg und Lüchow-Dannenberg sowie im Altmarkkreis Salzwedel mit zusammen über 50 % aller Einpendlerinnen und -pendler. Hauptziel der Einpendlerinnen und -pendler ist die Hansestadt Uelzen mit 56 % der Arbeitsstätten, anschließend folgt mit großem Abstand die SG Bevensen-Ebstorf, davon liegen über 900 Arbeitsstätten in der Stadt Bad Bevensen.

Die Abbildungen 2.2-2 bis 2.2-8 auf den folgenden Seiten zeigen die Pendlerbeziehungen für die Hansestadt Uelzen, die Gemeinde Bienenbüttel und die Samtgemeinden Aue, Bevensen-Ebstorf, Rosche und Suderburg. Dargestellt werden Relationen mit mindestens 100 gerichteten Pendlerbewegungen. In den Gesamtzahlen der Landkreise sind die Zahlen für dortige Städte und Gemeinden enthalten.

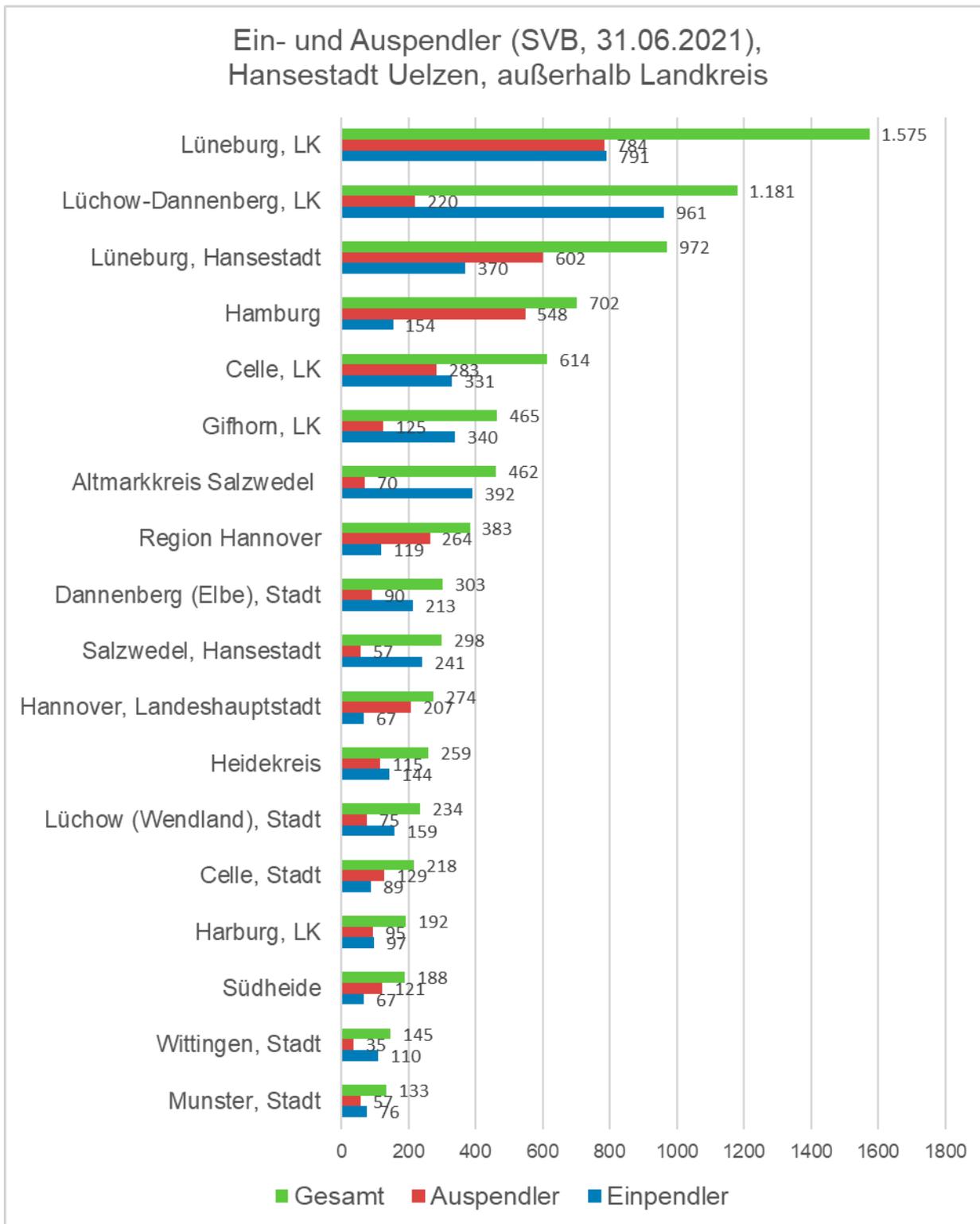


Abb. 2.2-2: Pendlerbeziehungen Hansestadt Uelzen, außerhalb Landkreis

Aus der Hansestadt Uelzen fahren die meisten Pendlerinnen und Pendler in den Landkreis Lüneburg (ein Großteil davon in die Hansestadt Lüneburg) und Hamburg sowie dem Landkreis Celle und der Region Hannover. Die größten Einpendlerströme kommen aus den Landkreisen Lüchow-Dannenberg, Lüneburg (auch hier ein Großteil aus der Hansestadt Lüneburg), Altmarkkreis Salzwedel, Gifhorn und Celle. Die Abbildung 2.2-3 stellt die Berufspendlerinnen und -pendler der Hansestadt Uelzen mit den Gemeinden im Landkreis Uelzen dar.

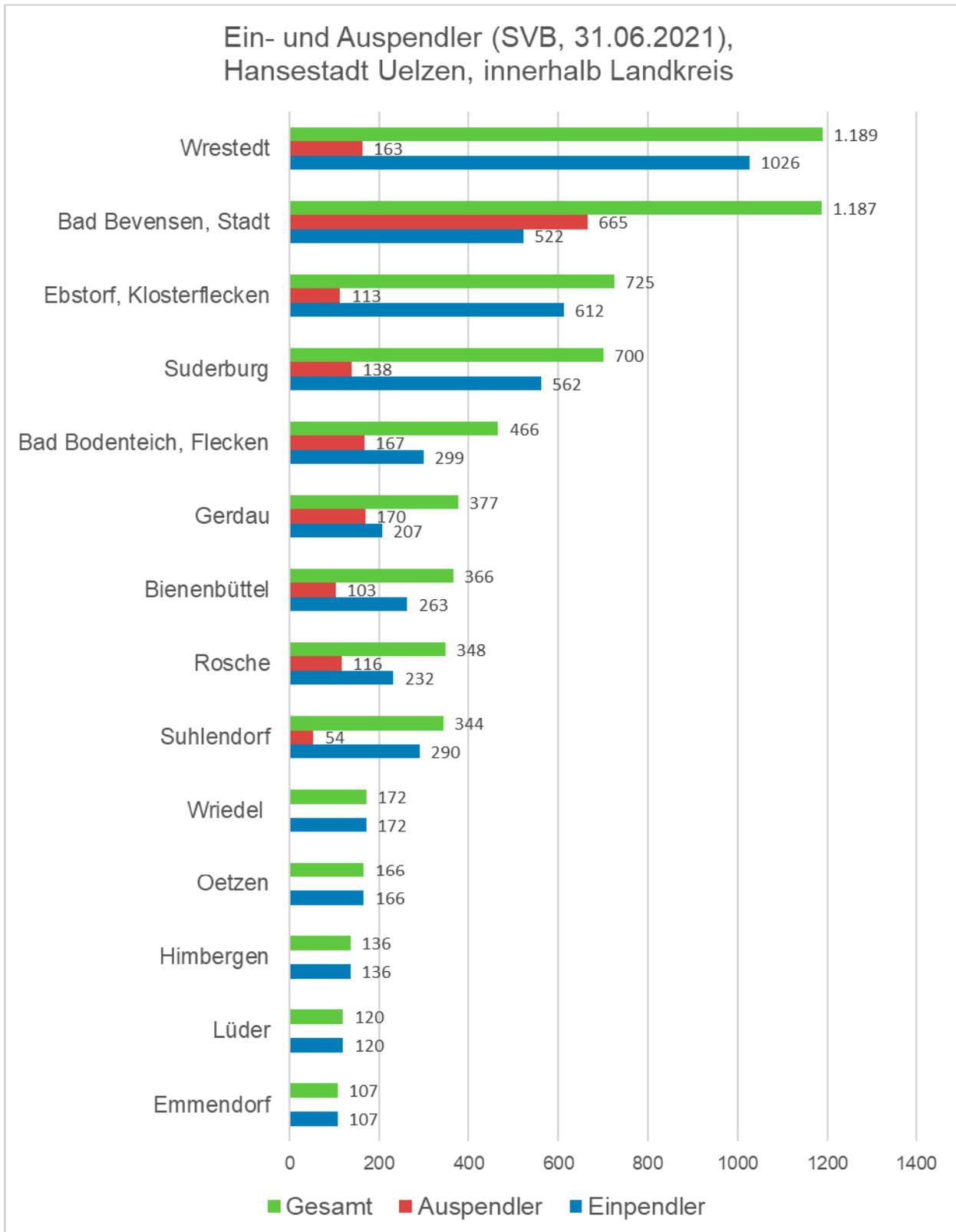


Abb. 2.2-3: Pendlerbeziehungen Hansestadt Uelzen, innerhalb Landkreis

Die Hansestadt Uelzen bietet viele Arbeitsplätze hat daher mit vielen Gemeinden einen hohen Einpendleranteil. Einzig mit der Stadt Bad Bevensen sind die Zahlen der Auspendlerinnen und -pendler höher als der Einpendlerinnen und -pendler.

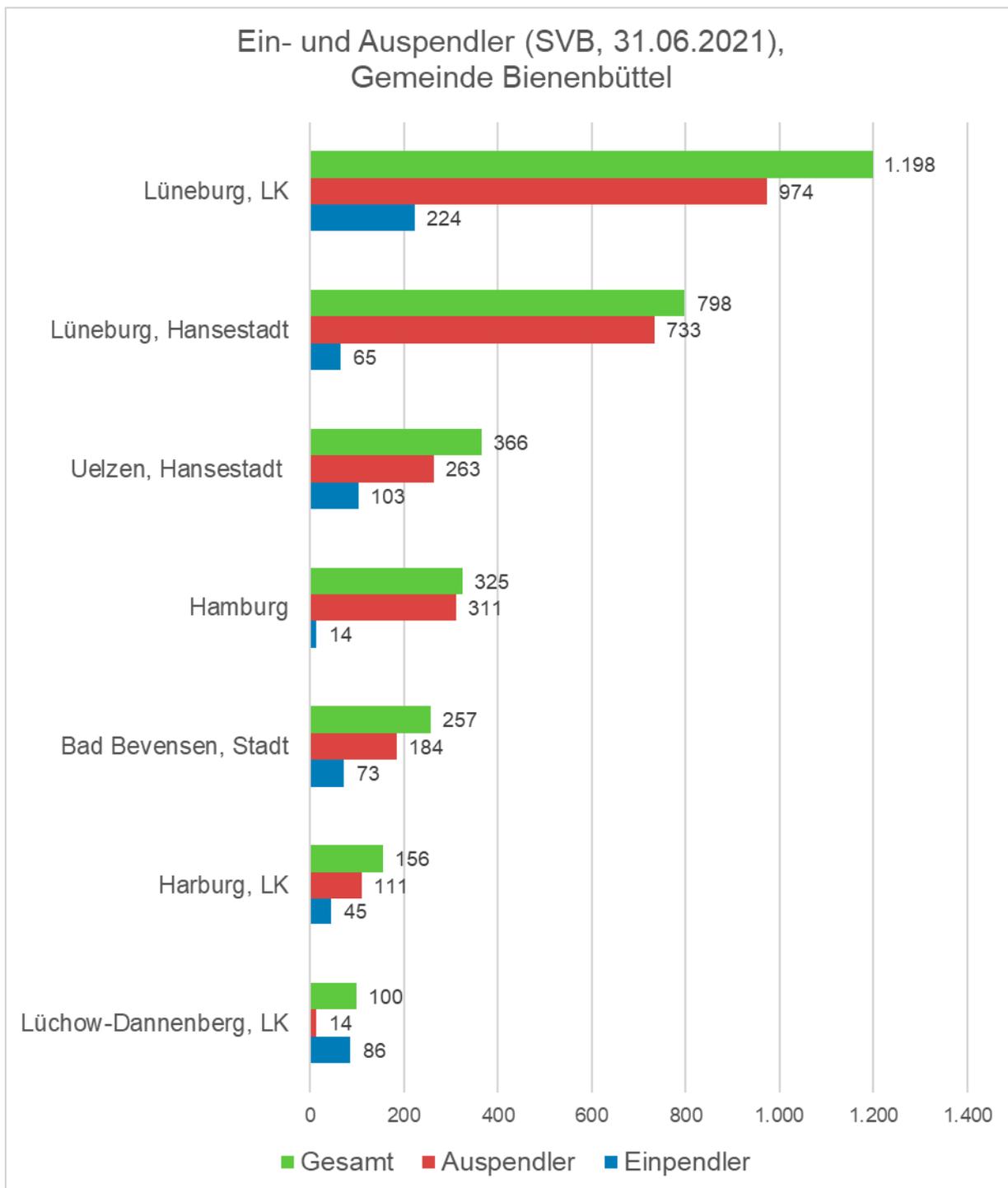


Abb. 2.2-4: Pendlerbeziehungen Gemeinde Bienenbüttel

Die wichtigsten Ziele der Auspendlerinnen und -pendler der Gemeinde Bienenbüttel liegen für den ÖPNV günstig an der Bahnlinie RE3: Die Hansestädte Lüneburg, Uelzen und Hamburg und die Stadt Bad Bevensen.

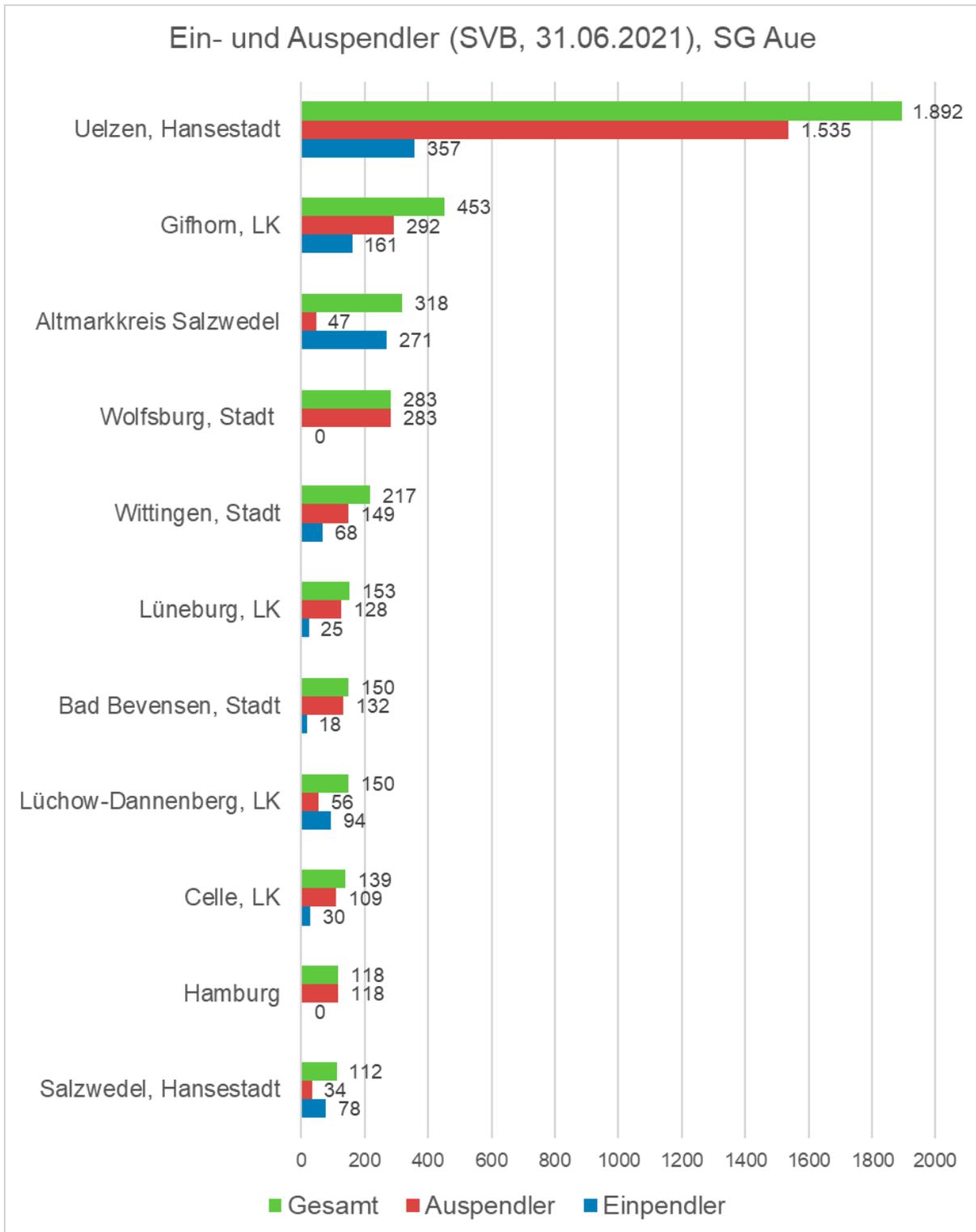


Abb. 2.2-5: Pendlerbeziehungen SG Aue

Die Pendlerinnen und -pendler der Samtgemeinde Aue haben vor allem die Hansestadt Uelzen als Ziel. Der Landkreis Gifhorn und die Stadt Wolfsburg folgen mit weitem Abstand. Aus der Hansestadt Uelzen und dem Altmarkkreis Salzwedel kommen die Einpenderinnen und -pendler in die Samtgemeinde. Innerhalb der Samtgemeinde gibt es 2 Relationen, die über 100 Pendlerinnen und Pendler aufweisen: Wrestedt – Bad Bodenteich (145 SVB) und Lüder – Bad Bodenteich (128 SVB). Pendlerzahlen der Mitgliedsgemeinden mit der Hansestadt Uelzen finden sich in der Abbildung 2.2-3.

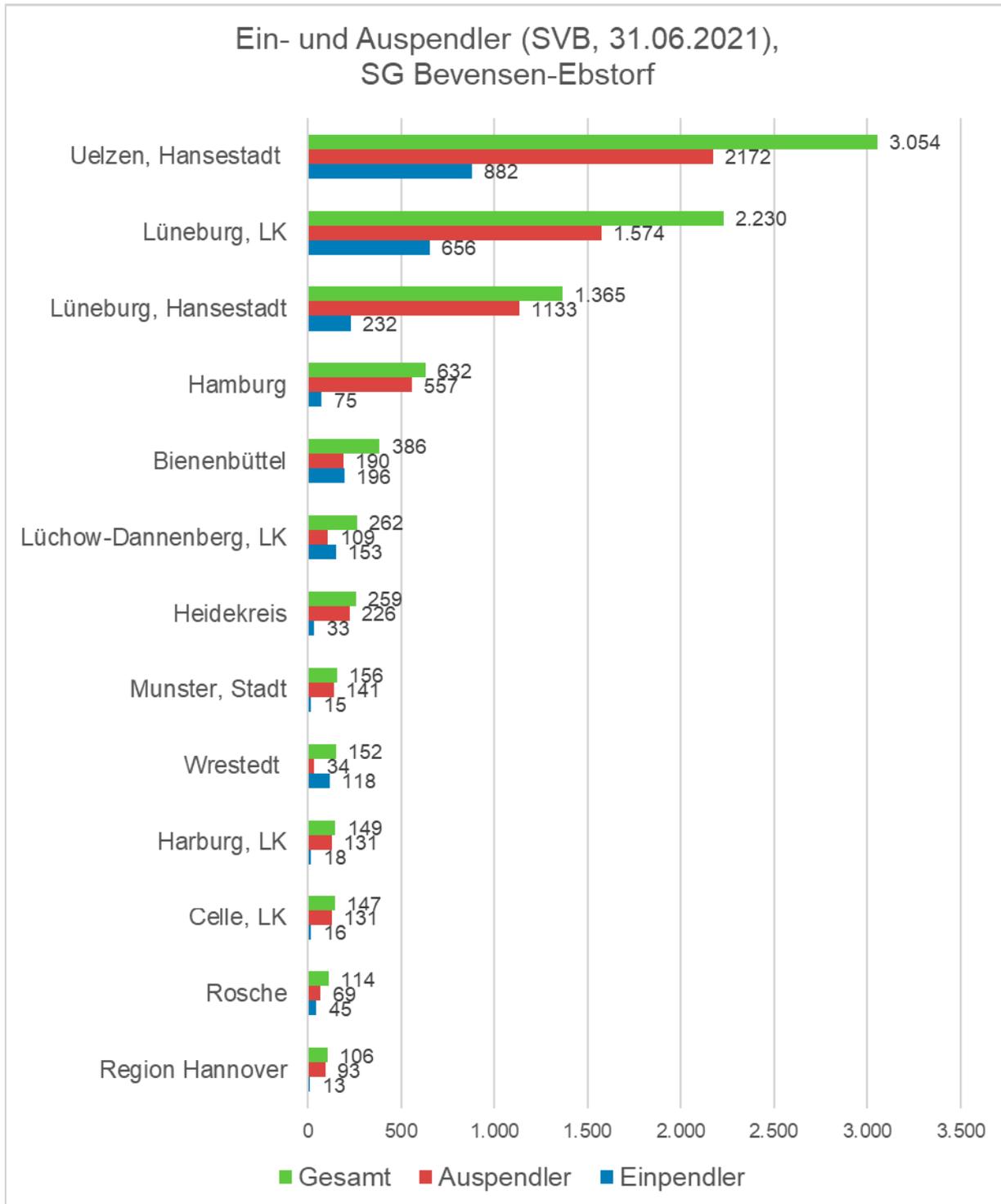


Abb. 2.2-6: Pendlerbeziehungen SG Bevensen-Ebstorf

Die wichtigsten Ziele der Auspendlerinnen und -pendler der Samtgemeinde Bevensen-Ebstorf sind die Hansestädte Uelzen, Lüneburg und Hamburg und die Gemeinde Bienenbüttel. Innerhalb der Samtgemeinde gibt es 3 Relationen, die über 100 Pendlerinnen und Pendler aufweisen: Ebstorf – Bad Bevensen (201 SVB), Himbergen – Bad Bevensen (162 SVB) und Altenmedingen – Bad Bevensen (147 SVB). Pendlerzahlen der Mitgliedsgemeinden mit der Hansestadt Uelzen finden sich in der Abbildung 2.2-3.

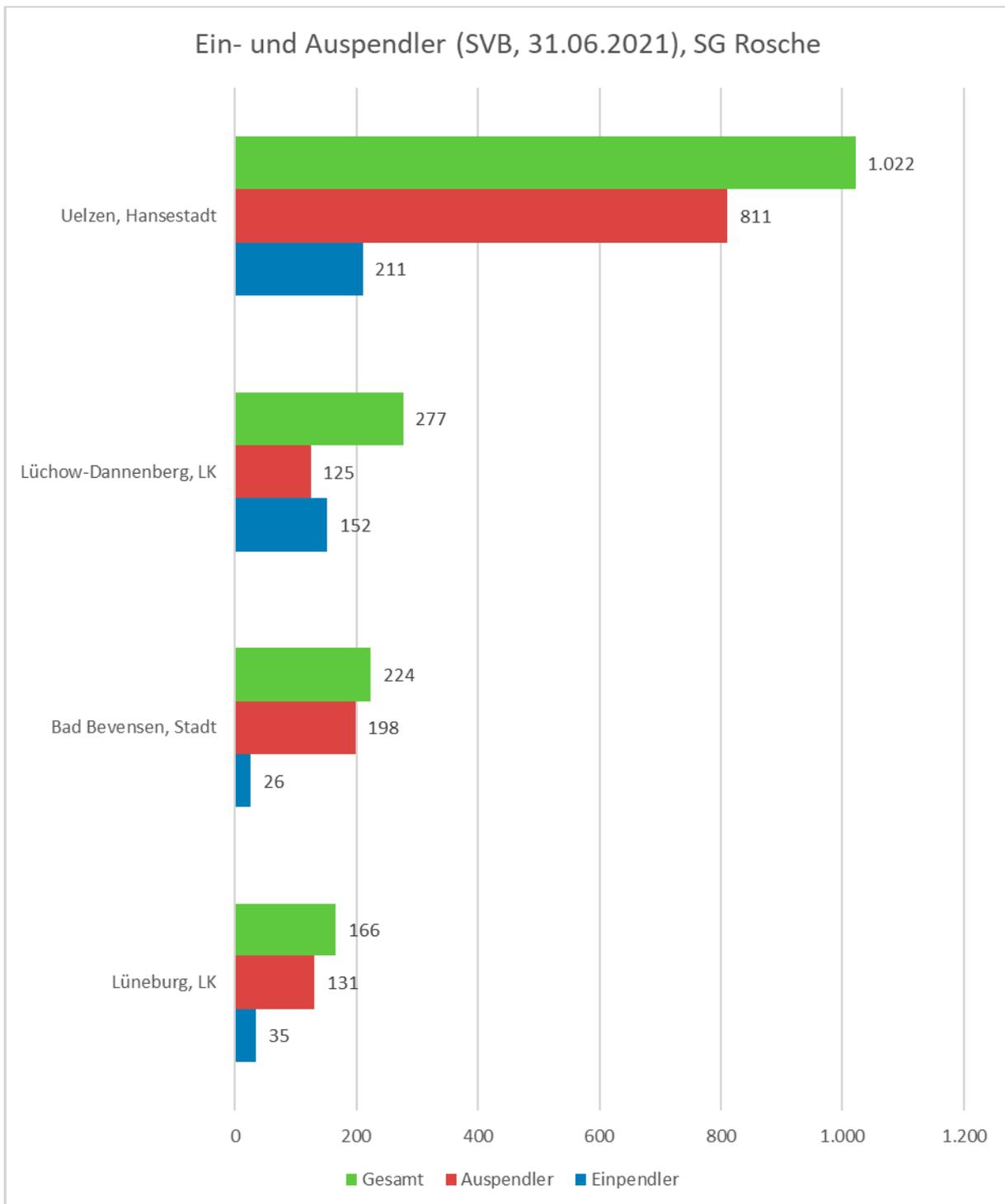


Abb. 2.2-7: Pendlerbeziehungen SG Rosche

Die wichtigsten Ziele der Auspendlerinnen und -pendler der Samtgemeinde Rosche liegen in der Hansestadt Uelzen und der Stadt Bad Bevensen. Innerhalb der Samtgemeinde gibt es keine Relationen, die über 100 Pendlerinnen und Pendler aufweisen. Pendlerzahlen der Mitgliedsgemeinden mit der Hansestadt Uelzen finden sich in der Abbildung 2.2-3.

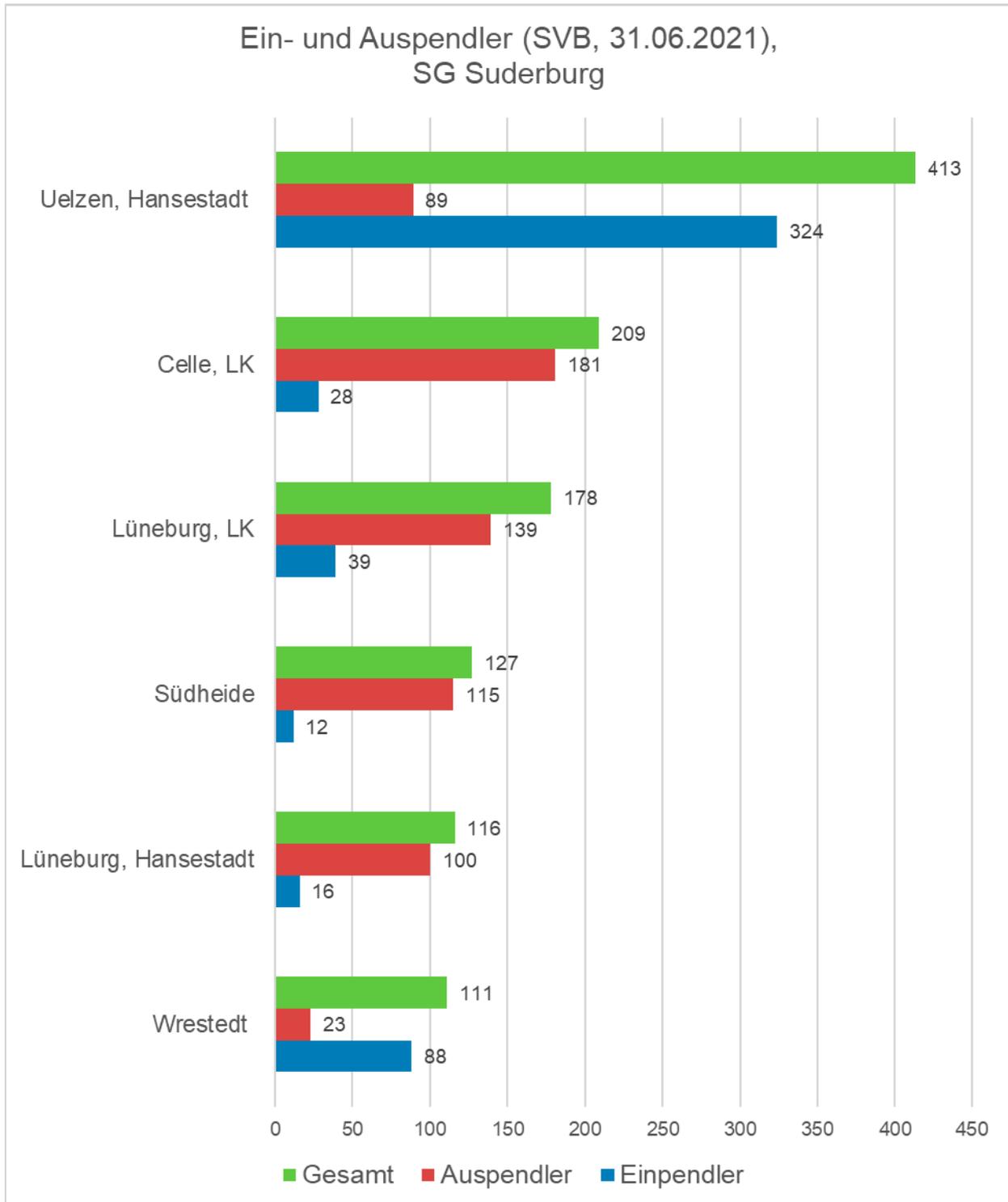


Abb. 2.2-8: Pendlerbeziehungen SG Suderburg

Die wichtigsten Ziele der Auspendlerinnen und -pendler der Samtgemeinde Suderburg sind die Hansestadt Uelzen und die Landkreise Lüneburg und Celle. Innerhalb der Samtgemeinde gibt es keine Relationen, die über 100 Pendlerinnen und Pendler aufweisen. Pendlerzahlen der Mitgliedsgemeinden mit der Hansestadt Uelzen finden sich in der Abbildung 2.2-3.

2.3 Schulverkehr

2.3.1 Schulstandorte und Anzahl der Schülerinnen und Schüler

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

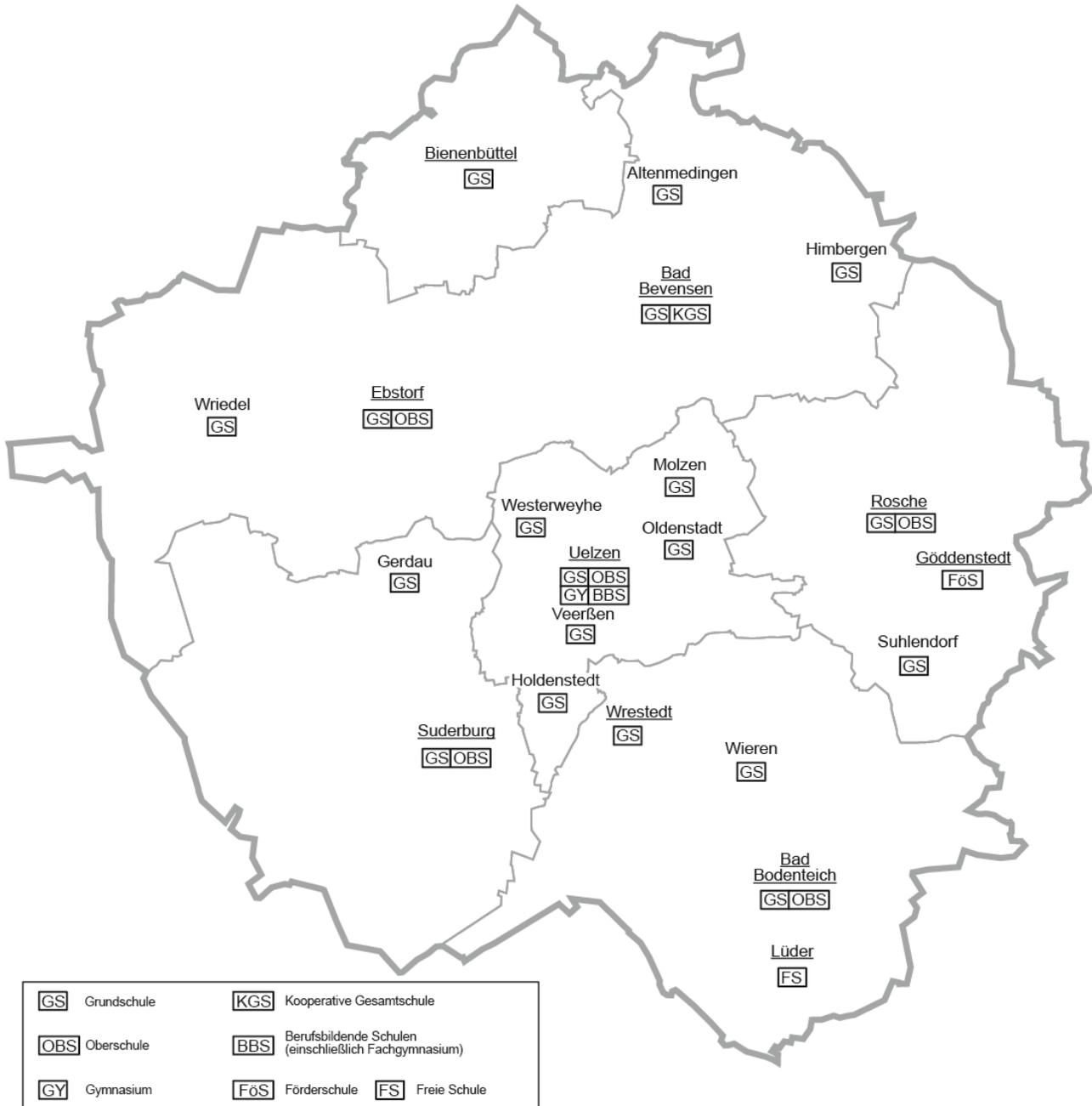


Abb. 2.3-1: Schulstandorte im Landkreis Uelzen

Der Landkreis weist ein flächendeckendes Angebot von Schulen auf. Alle (Samt-) Gemeinden verfügen über eine oder mehrere Grundschule(n) sowie außer Bienenbüttel über eine Oberschule. Stand-

ort zweier Gymnasien ist die Hansestadt Uelzen. In der Samtgemeinde Bevensen-Ebstorf existiert mit der Kooperativen Gesamtschule (KGS) die größte Schule mit fast 1.900 Schülerinnen und Schülern. Nach Bad Bevensen fahren fast 1.500 anspruchsberechtigte Schülerinnen Schüler, nach Uelzen sind es fast 1.800 Schülerinnen und Schüler.

2.3.2 Schülerbeförderung

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

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

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

Schulort	GS	OBS	GY	KGS	Fös	BBS	gesamt	anspruchsberechtigte Fahrschüler
Uelzen	x	x	x			x	5.682	1.785
Holdenstedt	x						117	42
Molzen	x						63	16
Oldenstadt	x						202	128
Veerßen	x						97	20
Westerweyhe	x						145	24
Bad Bodenteich	x	x					485	255
Wrestedt	x						110	37
Wieren	x						110	74
Bad Bevensen	x			x			2.058	1.462
Altenmedingen	x						77	60
Ebstorf	x	x					756	413
Himbergen	x						85	57
Wriedel	x						102	46
Bienenbüttel	x						271	154
Rosche	x	x					413	321
Suhldorf	x						87	31
Göddenstedt					x		80	0
Sudenburg	x	x					329	173
Gerdau	x						117	72
Summe							11.386	5.170

Tabelle 2.3-1: Übersicht Schulstandorte / Anzahl der Schülerinnen und Schüler/ Fahrschüler

Die Schülerbeförderung gehört zum eigenen Wirkungskreis der Landkreise. Die finanzielle Verantwortung und Ausgestaltung liegen somit beim Landkreis Uelzen.

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 2022/23 nutzten rund 5.200 Schülerinnen und Schüler die Schülerbeförderung. Dies ist eine Steigerung um fast 600 (+12,6 %) gegenüber dem Schuljahr 2018/19. Bei der Steigerung ist allerdings zu bedenken, dass bei den Zahlen für das Schuljahr 2018/19 die nur anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schüler enthalten waren. Eine nicht bekannte Zahl hat den ÖPNV auf eigene Kosten benutzt. Seit dem Schuljahr 2021/22 erhalten auch Sek II-Schülerinnen und -Schüler auf Antrag eine Fahrkarte vom Landkreis, wenn der Schulweg über 4 km lang ist.

2.4 Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene und Straße

2.4.1 Schienennetz

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

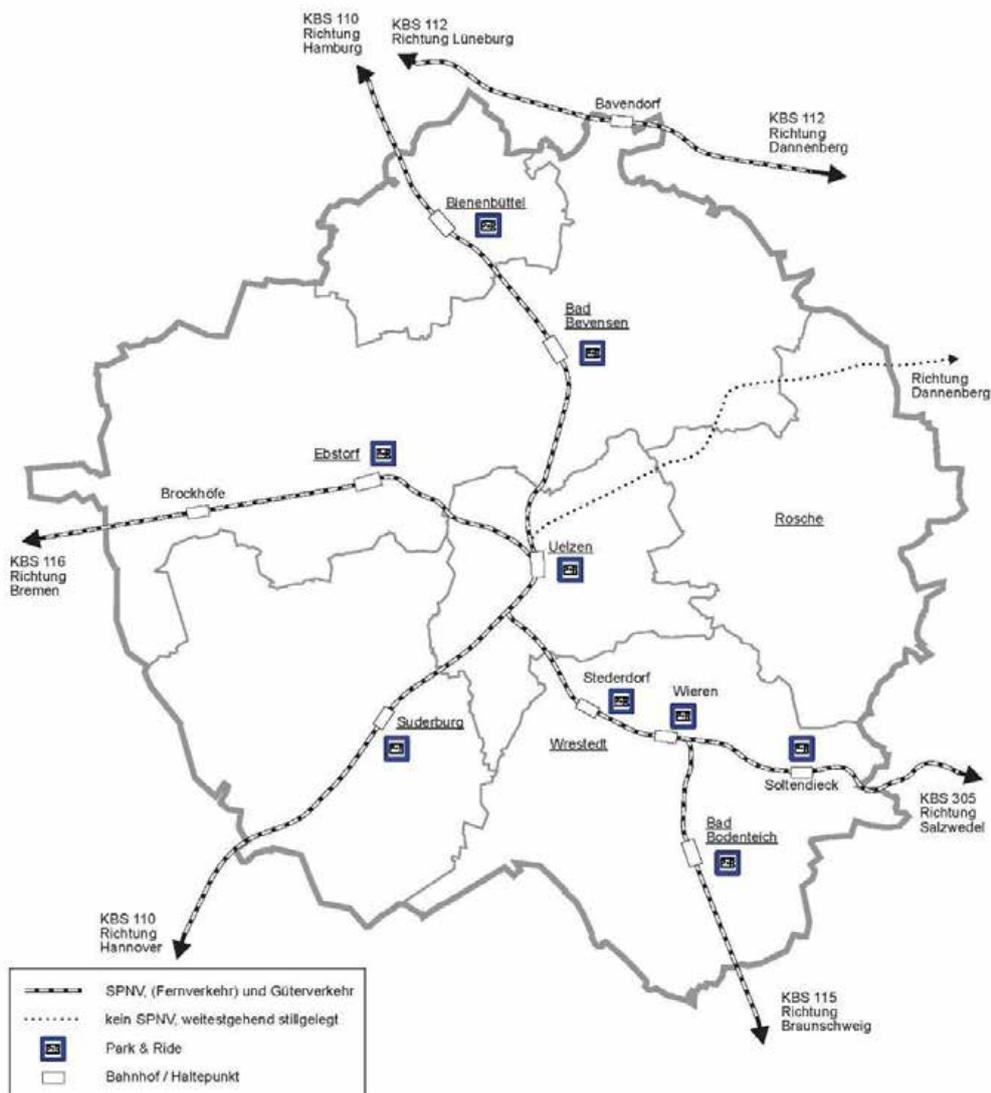


Abb. 2.4-1: Schienennetz, Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis Uelzen

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

Strecke	Verkehrsart	Ausbaustandard	Elektrifiziert	SPNV-Betreiber
KBS 110 (RE2, RE3, RB31) Hamburg – Hannover	Fernverkehr, SPNV und Güterverkehr	Zweigleisig	ja	metronom GmbH
KBS 112 (RB32) Lüneburg – Dannenberg	SPNV und Güterverkehr	Eingleisig	nein	erixx GmbH
KBS 115 (RB47) Uelzen – Braunschweig	SPNV und Güterverkehr	Eingleisig	nein	erixx GmbH
KBS 116 (RB37) Uelzen – Bremen	SPNV und Güterverkehr	Eingleisig	nein	Start Niedersachsen Mitte
KBS 305 (RE20) Uelzen – Stendal	Fernverkehr, SPNV und Güterverkehr	Eingleisig	ja	DB AG
Dannenberg – Uelzen	Güterverkehr auf Teilstrecken	Eingleisig	nein	

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

2.4.2 Straßengebundener ÖPNV

Der straßengebundene ÖPNV im Landkreis Uelzen bedient flächendeckend den Landkreis Uelzen, wie die Abbildung 2.4-2 veranschaulicht.

Die Tabellen 2.4-2, bis 2.4-8 geben nach Teilnetzen und Liniennummern sortiert eine Übersicht. Nach den jeweiligen Teilnetzen werden weitere Linien aufgelistet, die im Bereich des Teilnetzes unterwegs sind. Alle Linien werden gemäß Kapitel 1.4.3 in primäre und sekundäre Hauptlinien, sowie Neben-, Erschließungs-, Stadt- oder Ortslinien einsortiert, auch wenn gegenwärtig nicht alle Kriterien (z. B. Verkehrsangebot) erfüllt sind.

2.4.2.1 Teilnetze im Landkreis Uelzen

Teilnetz Stadtverkehr Uelzen

VU	Linie	Linienführung	Länge (km)	Genehmigung bis	PBefG
mycity	1	Rathaus – Oldenstadt – Rathaus	15,02	31.12.2029	§42
mycity	2	Rathaus – Stern – Klinikum – Zehn Eichen – Rathaus	9,24	31.12.2029	§42
mycity	3	Rathaus – Gr. Liedern – Rathaus – Zehn Eichen – Rathaus	15,98	31.12.2029	§42
mycity	4	Rathaus – Westerweyhe – Kirchweyhe – Rathaus	19,50	31.12.2029	§42
mycity	5	Rathaus – Veerßen – Holdenstedt – Rathaus	18,42	31.12.2029	§42
mycity	6	Rathaus – Hafen – Molzen – Hafen – Rathaus	27,06	31.12.2029	§42
mycity	71	Westerweyhe – Rathaus – Berufsschule	13,92	31.12.2029	§42

Tabelle 2.4-2: Verzeichnis des Teilnetzes Stadtverkehr Uelzen

Die Hansestadt Uelzen hat eine Direktvergabe an mycity durchgeführt (Betriebsaufnahme am 01.01.2020). Mittlerweile werden bis zu 7 Elektrobusse im Stadtverkehr eingesetzt. Die Linien 1 bis 6 sind Stadtlinien, die Linie 71 ist eine Nebenlinie.

Teilnetz Uelzen Nord (Ebstorf / Bevensen / Bienenbüttel)

Laufzeit der Genehmigung: 31.07.2026

VU	Linie	Linienführung	Länge (km)	Genehmigung bis	PBefG
RBB	7050	Uelzen - Kirchweyhe - Westerweyhe - Ebstorf	21	31.07.2026	§42
RBB	7055	Uelzen - Ebstorf - Wriedel - Lintzel - Brambostel	39	31.07.2026	§42
RBB	7056	Ebstorf - Allenbostel - Eitzen 2 - Wriedel - Wulfsode	31	31.07.2026	§42
RBB	7059	Ebstorf - Wessenstedt - Bornsen - Velgen - Ebstorf	15	31.07.2026	§42
RBB	7060	Uelzen - Emmendorf - Barum - Bad Bevensen - Jelmstorf - Bargdorf – Bienenbüttel	40	31.07.2026	§42
RBB	7061	Wulfstorf - Hohenbostel - Bienenbüttel - Rieste – Bornsen – Uelzen	44	31.07.2026	§42
RBB	7062	Rieste - Beverbeck - Grünhagen - Bienenbüttel - Wichmannsburg - KGS Bad Bevensen	30	31.07.2026	§42
RBB	7064	Edendorf - Wulfstorf - Hohenbostel - KGS Bad Bevensen	30	31.07.2026	§42
RBB	7065	Bienenbüttel - Edendorf - Altenmedingen - Bohndorf	18	31.07.2026	§42
RBB	7070	Ebstorf - Vinstedt - Natendorf - Bad Bevensen	29	31.07.2026	§42
RBB	7071	Bad Bevensen - Barum - Ebstorf	21	31.07.2026	§42
RBB	7077	Bad Bevensen - Klein Bünstorf - Jastorf - Emmendorf	23	31.07.2026	§42

Tabelle 2.4-3: Verzeichnis Regionallinien Teilnetz Uelzen Nord

Nach Kapitel 1.4.3 sind die Linien 7050, 7060 und 7070 primäre Hauptlinien. Die Linien 7055, 7056, 7059, 7061 (zwischen Wulfstorf und Bornsen), 7062 (zwischen Riese und Bienenbüttel), 7065 und 7077 gehören zum sekundären Hauptliniennetz. Die übrigen Linien und Linienabschnitte sind Nebenlinien.

Der Bürgerbus Bad Bevensen fährt in dem Teilnetz gegenwärtig folgende Linien:

VU	Linie	Linienführung	Länge (km)	Genehmigung bis	PBefG
RBB	7072	Bad Bevensen Ost - Rathaus - Bad Bevensen West	15	31.07.2026	§42
RBB	7073	Bad Bevensen - Seedorf - Bad Bevensen - Jastorf - Gollern - Bad Bevensen	28	31.07.2026	§42

Tabelle 2.4-4: Verzeichnis weiterer Linien im Bereich des Teilnetzes Uelzen Nord

Beide Linien haben den Charakter eines Stadtverkehrs.

Teilnetz Uelzen Südwest (Bad Bodenteich / Suderburg / Eimke)
Laufzeit der Genehmigung: 31.07.2026

VU	Linie	Linienführung	Länge (km)	Genehmigung bis	PBef G
RBB	7020	Uelzen - Niendorf II - Wrestedt - Emern - Wieren - Bad Bodenteich - Reinstorf - Lüder - Bad Bodenteich	40	31.07.2026	§42
RBB	7026	Bad Bodenteich - Schafwedel - Langenbrügge - Bad Bodenteich - Schostorf - Bomke – Soltendieck	32	31.07.2026	§42
RBB	7027	Suhldorf - Soltendieck - Heuerstorf - Kattien - Thielitz - Müssingen - Bockholt - Soltendieck - Suhldorf	16	31.07.2026	§42
RBB	7030	Uelzen - Gr. Liedern - Lehmke - Stederdorf - Wrestedt - Nettelkamp - Stadensen – Nienwohlde	21	31.07.2026	§42
RBB	7036	(Uelzen -) Wrestedt - Stederdorf - Esterholz - Lehmke - Kahlstorf - Pretzier - Ostedt - Könau – Wieren	32	31.07.2026	§42
RBB	7037	Stadensen - Nienwohlde - Suderburg	19	31.07.2026	§42
RBB	7040	(KGS Bad Bevensen -) Uelzen - Holdenstedt - Holxen - Suderburg - Hösseringen - Räber	39	31.07.2026	§42
RBB	7041	Uelzen - Holdenstedt - Klein Süstedt – Suderburg	33	31.07.2026	§42
RBB	7045	Uelzen - Gerdau - Linden - Ellerndorf - Eimke - Dreilingen - Bahnsen – Suderburg	48	31.07.2026	§42
RBB	7046	KGS Bad Bevensen - Ebstorf - Stadorf - Linden -Bargfeld - Gerdau - Barnsen - Bohlsen - Bargfeld - Suderburg	35	31.07.2026	§42
RBB	7082	Wieren - Wrestedt - Uelzen - Molzen - KGS Bad Bevensen	34	31.07.2026	§42

Tabelle 2.4-5: Verzeichnis Regionallinien Teilnetz Uelzen Südwest

Die Linien 7020 (zwischen Uelzen und Bad Bodenteich), 7030 (zwischen Uelzen und Stadensen) und 7040 (zwischen Uelzen und Suderburg und zusammen mit der Linie 7041) sind primäre Hauptlinien. Die Linien 7026, 7027, 7036 (zwischen Wrestedt und Wieren), 7045 und 7046 (zwischen Ebstorf und Suderburg) sind sekundäre Hauptlinien. Die übrigen Linien und Linienabschnitte sind Nebenlinien.

Der Bürgerbus Suderburg fährt in dem Teilnetz gegenwärtig folgende Linien:

VU	Linie	Linienführung	Länge (km)	Genehmigung bis	PBef G
RBB	7042	Suderburg - Hamerstorf - Holxen - Suderburg	8	31.07.2026	§42
RBB	7044	Suderburg - Hösseringen - Räber - Suderburg	17	31.07.2026	§42
RBB	7047	Suderburg - Bahnsen - Böddenstedt - Suderburg	17	31.07.2026	§42

Tabelle 2.4-6: Verzeichnis weiterer Linien im Bereich des Teilnetzes Uelzen Südwest

Diese Linien sind Ergänzungslinien für die die oben genannten Hauptlinien.

Teilnetz Uelzen Ost (Suhldorf / Himbergen / Bad Bevensen)
Laufzeit der Genehmigung: 31.07.2026

VU	Linie	Linienführung	Länge (km)	Genehmigung bis	PBef G
RBB	7000	Uelzen - Rosche - Lüchow	51	31.07.2025	§42
RBB	7010	Uelzen - Gr. Liedern Suhldorf	22	31.07.2026	§42
RBB	7016	Uelzen - Stöcken - Oetzen - Sütthof - Jarlitz Rosche	27	31.07.2026	§42
RBB	7017	Rosche - Suhldorf - Dalldorf Rosche	24	31.07.2026	§42
RBB	7018	Rosche - Rätzlingen - Hanstedt II	17	31.07.2026	§42
RBB	7019	Mehre - Klein Liedern - Uelzen Borne	17	31.07.2026	§42
RBB	7075	Bohndorf - Altenmedingen - Bad Bevensen	39	31.07.2026	§42
RBB	7076	Bad Bevensen - Masbrock - Niendorf I - Altenmedingen - Bostelwiebeck - Bf. Dahlenburg	36	31.07.2026	§42
RBB	7078	Bohndorf - Altmedingen - Bad Bevensen Höver	20	31.07.2026	§42
RBB	7080	Uelzen - Molzen - Oetzen - Testorf - Weste - Stoetze - Himbergen	35	31.07.2026	§42
RBB	7081	Uelzen - Molzen - Oetzen - Oetzendorf - Höver - Weste - Stoetze – Himbergen	34	31.07.2026	§42
RBB	7083	Rosche - Oetzen - Molzen - KGS Bad Bevensen	28	31.07.2026	§42
RBB	7085	Bad Bevensen - Römstedt - Himbergen - Groß Thondorf	33	31.07.2026	§42
RBB	7086	Rosche - Schwemlitz - Hohenzethen - Stoetze Himbergen	32	31.07.2026	§42
RBB	7087	Bad Bevensen - Jastorf - Weste - Himbergen	28	31.07.2026	§42
RBB	7088	Groß Thondorf - Römstedt - Höver - Weste Oetzen	22	31.07.2026	§42
RBB	7089	Rosche - Zarenthien - Schmölau - Polau	23	31.07.2026	§42

Tabelle 2.4-7: Verzeichnis Regionallinien Teilnetz Uelzen Ost

Die Linien 7000, 7010 sowie 7080 (zusammen mit der Linie 7081) gehören zu den primären Hauptliniennetz. Die Linien 7016, 7017, 7075, 7076, 7085, 7086, 7087 und 7089 sind sekundäre Hauptlinien. Die Linien 7018, 7078, 7082, 7083 und 7088 sind Nebenlinien. Die Linie 7019 ist als Ergänzungslinie einzustufen.

Die Bedienung der Linie 7000 teilen sich RBB und LSE. Die LSE hat für ihre Fahrleistungen eine eigene Genehmigung.

VU	Linie	Linienführung	Länge (km)	Genehmigung bis	PBef G
LSE	7000	Lüchow - Rosche Uelzen	51	31.07.2025	§42
LSE	8200	Dannenberg– Hohenzethen – Rosche	76	31.07.2028	§42

Tabelle 2.4-8: Verzeichnis weiterer Linien im Bereich des Teilnetzes Uelzen Ost

Die vom RBB gemeinsam mit der LSE betriebene Linie 7000 ist eine primäre Hauptlinie. Die Linie 8200 hat das Potenzial zu einer sekundären Hauptlinie ausgebaut zu werden. Einzelne Orte im Landkreis Uelzen werden von den LSE-Linien 8103, 8104 (beide von Stoetze in Richtung Hitzacker), 8201,

Freizeitbusse im Landkreis Uelzen

Integriert in das Liniennetz fahren an Wochenenden und an Feiertagen zwischen dem 1. Mai und 31. Oktober Freizeitbusse im Landkreis Uelzen. Sie bedienen viele Ausflugsziele im Landkreis mit bis zu 5 Hin- und Rückfahrten pro Tag und verfügen über Heckträger für 5 Fahrräder. Fahrräder dürfen nur an definierten Haltestellen auf die Heckträger aufgeladen (bzw. abgeladen) werden. Das Angebot kann zum normalen UE-Tarif, mit Schülersammelzeitkarten, mit dem Niedersachsenticket oder auch mit dem Deutschlandticket genutzt werden.

Grundsätzlich dürfen im Busverkehr des Landkreises Uelzen (auch an Werktagen) bis zu 2 Fahrräder im Mehrzweckraum eines Busses kostenfrei befördert werden, Vorrang haben jedoch Rollstühle und Kinderwagen.

2.4.2.2 Schülerbeförderung nach der Freistellungsverordnung (FrStllgV)

Ein Teil der Schülerbeförderung erfolgt nach der Freistellungsverordnung (auch abgekürzt: FVO), die ausnahmsweise für Dritte geöffnet werden kann. Für die Bedienung gelten die gleichen Grundsätze wie für die öffentlich zugänglichen Schülerverkehre. Die Ermächtigung für die Freistellung nach § 58 1 Nr. 1 PBefG setzt dabei voraus, dass nur die im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht besonders ins Gewicht fallenden Beförderungsfälle freigestellt werden können. Der freigestellte Schülerverkehr ist regelmäßig nur für wenige Schülerinnen und Schüler erforderlich, für die keine geeignete ÖPNV-Verbindung zwischen Wohnort und Schule angeboten werden kann.

Diese Verkehre sind nicht an die Haltestellen der öffentlichen Linien gebunden und erfüllen vollständige Schülerbeförderung aus den vorgenannten Ortschaften zu Grundschulen, zu Förderschulen aber auch zu Schulen des Sek I-Bereiches.

Die Träger der Kosten für die Schülerbeförderung bestimmen hierbei Umfang und Fahrplan der Schülerfahrten und vergüten sie aufgrund der vorgegebenen Leistung.

In bestimmten Gebieten des Landkreises Uelzen besteht zudem die Möglichkeit, dass der freigestellte Schülerverkehr in den öffentlichen Linienvkehr überführt wird. Diese Möglichkeiten werden im Einzelfall geprüft und unter Abwägung der Wirtschaftlichkeit und Zulässigkeit entsprechend umgesetzt. Durch die Integration in den Linienvkehr könnten weitere Schülerinnen und Schüler einen ausgebauten Linienvkehr nutzen, der auch für die Erreichbarkeit der Grundzentren für die Allgemeinheit zur Verfügung stünde. Hierdurch würde insofern eine weitere Verbesserung des ÖPNV und der Mobilität erreicht werden.

Zusätzlich kommt der freigestellte Schülerverkehr auch immer dann zum Einsatz, wenn eine Beeinträchtigung der Kinder dies erfordern.

2.4.2.3 Verkehrsunternehmen

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

Verkehrsunternehmen	Unternehmenssitz	Betriebs-sitz	Anzahl im LK eingesetzter Busse, einschl. Subunternehmen
Regionalbus Braunschweig (RBB)	Uelzen	Uelzen	106 davon 4 Bürgerbusse
Stadtwerke Uelzen GmbH (mycity)	Uelzen	Uelzen	7

Tabelle 2.4-9: Verkehrsunternehmen und Anzahl der eingesetzten Busse

Alle genannten Unternehmen befinden sich im direkten oder indirekten Eigentum der öffentlichen Hand.

2.4.2.4 Fahrzeuge

Gesamtzahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge	Linienunternehmen	Subunternehmen
Gesamtzahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge	75	38
Durchschnittsalter der Fahrzeuge (ca.)	7,0 Jahre	
Fahrzeugart	Hochflur-Fahrzeuge (Anzahl)	Niederflur-Fahrzeuge (Anzahl)
⇒ Kleinbus	3	16
⇒ Midibus		2
⇒ Solobus	2	90
⇒ 15m-Bus		
⇒ Gelenkzüge		
davon im Gelegenheitsverkehr	17	
Fahrzeuge in der Schülerbeförderung nach Freistellungsverordnung	80	
Fahrzeug-Ausstattung	(Anzahl der Fahrzeuge)	
⇒ Fahrzeuge mit einer Mehrzweckfläche	96	
⇒ Fahrzeuge mit mehr als einer Mehrzweckfläche	0	
Stellplatz für Kinderwagen		
⇒ Fahrzeuge mit Stellplatz für Kinderwagen	94	
⇒ Fahrzeuge ohne Stellplatz für Kinderwagen	13	
Einstiegshilfen bei Niederflur-Fahrzeugen		
⇒ Fahrzeuge mit Absenkvorrichtung (Kneeling)	84	
⇒ Fahrzeuge m. elektrisch ausfahrbarer Rampe		
⇒ Fahrzeuge mit manuell ausklappbarer Rampe	93	
⇒ Fahrzeuge mit Lift	2	
Zielschilder		
⇒ Fahrzeuge mit Matrixanzeige	93	
⇒ Fahrzeuge mit Rollband	2	
⇒ Fahrzeuge mit Steckschildern	1	
Innenanzeigen		
⇒ Fahrzeuge mit automatischer Haltestelleanzeige	87	

Tabelle 2.4-10: Übersicht der Ausstattungsmerkmale der eingesetzten Fahrzeuge

Der Standard der eingesetzten Fahrzeuge bestimmt die Beförderungsqualität und den Beförderungskomfort. Maßgeblich für den Beförderungskomfort ist das Alter der Fahrzeuge (moderne Fahrzeuge erfüllen in der Regel zeitgemäße Anforderungen) bzw. der Zeitpunkt und Umfang von Modernisierungsmaßnahmen und der Anteil von Fahrzeugen mit Niederflurtechnik, die mobilitätsbehinderten Fahrgästen (Fahrgäste mit Rollstuhl, Gehbehinderung, Kinderwagen, etc.) die Benutzung des ÖPNV erleichtert.

Von den 113 Fahrzeugen, die im Landkreis verkehren, sind 108 Niederflurfahrzeuge. Dies entspricht einem sehr guten Anteil von 96 %, der - auch im Vergleich zu anderen Landkreisen - sehr hoch ist und der Vorgabe aus dem (100 % barrierefreie Fahrzeuge) PBefG schon fast entspricht.

Ebenfalls erfreulich ist das um über 0,5 Jahre geringere Durchschnittsalter der Fahrzeuge von nun 7,0 Jahren. Für den Betrieb stehen 92 Standard-Fahrzeuge, 2 Midi-Busse und 19 Kleinbusse (in der Regel 8-Sitzer) zur Verfügung. Im Stadtverkehr Uelzen werden bis zu 7 Elektro-Busse eingesetzt. Der Bürgerbus Bad Bevensen verfügt über ein Elektro-Fahrzeug.

Soweit Platz vorhanden ist, können auf der Mehrzweckfläche in den Fahrzeugen Fahrräder mitgenommen werden. Fahrgäste ohne Fahrräder, Rollstuhlfahrer und Eltern mit Kinderwagen haben Vorrang. Auf den Fahrten der Freizeitbusse können Fahrräder auf speziellen Trägern am Heck des Busses mitgenommen werden.

2.4.3 Verknüpfung der Verkehre

2.4.3.1 ÖPNV - SPNV / SPFV

Eine Reihe von Regionallinien im Landkreis erfüllt Zubringerfunktionen zur Schiene. Übergangsmöglichkeiten zwischen Bus und Bahn bestehen an allen 11 Bahnstationen im Landkreis Uelzen.

2.4.3.2 SPNV - Individualverkehr (IV)

Zur Verknüpfung des SPNV mit dem IV stehen im Landkreis an den Bahnhöfen P+R Anlagen und an den Haltepunkten Parkmöglichkeiten zur Verfügung (vgl. Abbildung 2.4-1, Seite 34).

2.4.3.3 ÖPNV - Individualverkehr (IV)

Bei Bushaltestellen mit geringem Fahrgastaufkommen reichen in der Regel die Parkflächen im öffentlichen Straßenraum aus, um eine Verknüpfung des IV mit dem ÖPNV zu gewährleisten. Besonders ausgebaute oder gekennzeichnete Abstellanlagen an aufkommensstarken Bushaltestellen oder Busbahnhöfen sind im Landkreis nicht vorhanden. An wenigen ausgewählten Bushaltestellen sind Abstellanlagen für Fahrräder vorhanden.

2.5 Tarife

Das Tarifangebot im ÖPNV hat einen wesentlichen Einfluss auf die Akzeptanz des ÖPNV durch die Kunden. Aus Sicht der Kunden ist dabei von entscheidender Wichtigkeit, dass das Verkehrsangebot in einem akzeptablen Verhältnis zum Preis steht.

Weiterhin ist von Bedeutung, dass das Tarifangebot für die Kunden verständlich ist. Die Tatsache, dass in Umfragen gerade von Nicht-Nutzern des ÖPNV immer wieder bemängelt wird, der ÖPNV sei zu teuer, hat seine Ursache insbesondere im fehlenden oder mangelhaften Informationsangebot.

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

- UE-Tarif
- Pluspunkt-Tarif (Gemeinschaftstarif der Stadtwerke Uelzen (Stadtverkehr Uelzen) und RBB)
- Bahntarife
 - Niedersachsentarif (Tarif für den Schienenpersonennahverkehr in Niedersachsen, Bremen und Hamburg)
 - DB-Fernverkehr
- hvv-Tarif auf den Schienenstrecken
- Deutschlandticket
- Bürgerbus-Tarife
- AST-Tarif.

2.5.1 UE-Tarif im Busverkehr

Am 15.12.2019 hat der UE-Tarif den bisherigen RBB-Tarif abgelöst. Der relativ feinteilige, aber auch intransparente entfernungsabhängige RBB-Tarif wurde im Landkreis Uelzen durch 16 Tarifzonen und 3 Tarifränge abgelöst (siehe Abbildung 2.4-2, Seite 40). Für landkreisübergreifende Verkehre in die Landkreise Lüchow-Dannenberg und Lüneburg gibt es 8 weitere Tarifzonen und 2 weitere Tarifränge. Die Ermittlung, das Niveau und das Sortiment des UE-Tarifs entsprechen fast dem hvv-Tarif. Im UE-Tarif gibt es Ortsbereiche für kurze Strecken und Anschlussfahrtscheine, die es im hvv-Tarif nicht gibt. Die Ortsbereiche entsprechen dem hvv-City-Gebieten. In diesen Bereichen können Fahrgäste, die eine bis zum entsprechenden Bahnhof gültige hvv- oder Niedersachsentarif-Fahrkarte haben, mit dem Bus zum bzw. vom Bahnhof ohne Zuzahlung weiterfahren. Anschlussfahrtscheine gibt es nur als Zeitkarten. Fahrgäste mit vorhandener hvv- oder Niedersachsentarif-Zeitkarte können vergünstigte entsprechende Zeitkarten für den Busverkehr im UE-Tarif erwerben. Für Schülerinnen und Schüler sowie Azubis bietet der Landkreis mit einer Förderung des Landes eine im Busverkehr kreisweit gültige Abokarte für 30,- € pro Monat an.

2.5.2 Pluspunkt Tarif der Stadtwerke Uelzen

Im Kerngebiet der Hansestadt Uelzen gibt es einen Flächentarif mit Preisstufen. Angeboten werden neben Einzelfahrkarten Mehrfahrtenkarten, Monatskarten sowie Schülerzeitkarten (Monat / Woche).

2.5.3 Bahntarife

2.5.3.1 Niedersachsentarif

Der Niedersachsentarif gilt für alle SPNV-Linien Niedersachsens außerhalb der Verbünde sowie für Fahrten im ein- und ausbrechenden Verkehr mit den Verbänden in Niedersachsen, Bremen und Hamburg. Der kilometerbasierte Tarif bietet mit über 500 Preisen ein sehr feingliederiges Angebot. Es werden Einzelfahrkarten (für die einfache Fahrt sowie als Hin- und Rückfahrkarte mit Ermäßigungen für Kinder sowie Anerkennung der BahnCard), Zeitkarten (Wochen- und Monatskarten, Jahres-Abos und das Abo-XL sowie Schülerzeitkarten) und Gruppenkarten (für Reisende ab mindestens 6 Personen) 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, das auch im gesamten Busverkehr u. a. im UE-, GVH- und hvv-Tarif (im hvv nur in den niedersächsischen hvv-Landkreisen und in den Tarifrängen „Hamburg AB“) anerkannt wird.

Bei den Einzelkarten des Niedersachsentarifs ist die Anschlussmobilität obligatorisch. D. h. Zu- und Abbringerverkehre in definierten Bereichen kosten den Fahrgast nichts zusätzlich. Dies gilt in allen niedersächsischen Verkehrs- und Tarifverbänden wie z. B. im Großraumverkehr Hannover (GVH) oder Verbundtarif Region Braunschweig (VRB) sowie im Hamburger Verkehrsverbund (hvv) oder auch im Verkehrsverbund Bremen/ Niedersachsen (VBN).

2.5.3.2 DB-Fernverkehr

Der Landkreis Uelzen liegt zwischen den großen Nahverkehrs- und Tarifverbänden hvv (Hamburger Verkehrsverbund), GVH (Großraumverkehr Hannover) und VRB (Verkehrsverbund Region Braunschweig), zum Teil unmittelbar benachbart. Der hvv-Tarif gilt grundsätzlich im Schienenpersonennahverkehr (RE- und RB-Züge). Das Deutschlandticket gilt in Nahverkehr.

Die Entfernungen in die Kernstädte der Verkehrsverbände sind jedoch groß. Sie liegen von Uelzen ausgehend zwischen 92 km (Hamburg) und 97 km (Hannover). Diese geografischen Gegebenheiten korrespondieren auch mit dem Verkehrsangebot. Nach Hamburg und Hannover bietet die DB AG von Uelzen das Fernverkehrsprodukt ICE/IC an. In den Hauptverkehrszeiten fahren die IC-Züge im 1-Stunden-Takt. Sie sind um etwa 15 Minuten schneller in den Metropolen als die metronom-Züge. Der Fahrzeitvergleich mit dem Pkw fällt zu Gunsten der Bahnen aus. Die IC-Züge haben sowohl nach Hamburg als auch nach Hannover einen Zeitvorteil von mindestens 30 Minuten. Ebenfalls günstig fällt der Vergleich des Fahrpreises aus: Nach Hamburg kostet eine Abo-Monatskarte inkl. ICE-Nutzung 265,60 €, nach Hannover 269,10 €, während allein die Kraftstoffkosten eines Pkw auf den Relationen bei jeweils über 500,- € monatlich liegen. Eine Weiterfahrt in die Verkehrsverbände in Hamburg oder Hannover kostet mit dem Deutschlandticket im Abo 49,- €. Die Anzahl der Nutzer mit 2 Fahrkarten (DB-Fernverkehr + Verbundkarte) dürfte nach Erfahrungen aus anderen Landkreisen mit solchen Fahrtweiten sehr gering sein.

2.5.4 hvv-Tarif auf den Schienenstrecken

Grundsätzlich ist der hvv-Tarif kein reiner Bahntarif. In Hamburg, den Landkreisen Harburg und Lüneburg gilt er auch im Bus- und Fährverkehr. Der aus Richtung Hamburg in den Landkreis Uelzen einbrechende **hvv-Tarif** wird jedoch gegenwärtig im Landkreis nur auf den Schienenstrecken der Linien RE2/RE3 (von Hamburg bis Suderburg), RB37 (von Soltau bis Uelzen), RE20 (von Uelzen bis Schnega) und RB47 (von Uelzen bis Bad Bodenteich) sowie in umgekehrte Richtung angewendet. Innerhalb des hvv-Tarifes sind in den Ringen G (Bahnhöfe Bad Bevensen, Ebstorf und Brockhöfe) und H (Bahnhöfe Uelzen, Suderburg, Wieren, Bad Bodenteich und Soltendieck) nur Zeitkarten (Wochen-, Monats- und Abo-Karten einschließlich Schülerkreiskarten) gültig. Der im Landkreis gelegene Bahnhof Bienenbüttel (im hvv-Tarifring F) ist zusätzlich zu Zeitkarten auch mit Einzel-, Tages- und Gruppenkarten des hvv-Tarifes (einschließlich KombiTickets) erreichbar. Gleiches gilt auf der Buslinie 5303 (Bavendorf – Bohndorf – Gienau – Dahlenburg – Nieperfitz) und für den Bf. Bavendorf (RB32 Lüneburg – Dannenberg). Die Gemeinde Bavendorf liegt im Landkreis Lüneburg, der Bahnhof jedoch im Landkreis Uelzen.

Für hvv Einzel- und Zeitkartennutzer gibt es im Landkreis Uelzen für die Zu- und Abbringerverkehre im Anschluss zur Schiene besondere vergünstigte Angebote (siehe UE-Tarif).

Kreisweit ist der hvv-Tarif gegenwärtig nur für Zeitkarten (Wochen-, Monats- und Abo-Karten, sowohl für die 1. und 2. Klasse) gültig. Zwischen Bienenbüttel und Hamburg gilt der hvv-Tarif auch für Einzel-, Tages- und Gruppenkarten.

Nach Einführung des Deutschlandtickets hat der hvv sein Zeitkarten-Angebot für die Allgemeinheit reduziert. Neben dem Deutschlandticket als Abo für zurzeit 49,- € gibt nur noch Monatskarten für 69,- € und Wochenkarten für 29,- €. Sie gelten im hvv-Gesamtnetz, also auch auf den Bahnstrecken im Landkreis Uelzen. Ein beim hvv erworbenes Deutschlandticket kann für das hvv-Netz z. B. um eine Mitnahmeregelung am Wochenende (für 15,- € pro Monat können eine weitere erwachsene Person und 3 Kinder innerhalb des hvv-Netzes mitfahren) oder die Nutzung der 1. Klasse (für 49,- € pro Monat) erweitert werden.

2.5.5 Deutschlandticket

Mit der Einführung des Deutschlandtickets sind viele der oben beschriebenen Tarife für Zeitkarten überflüssig geworden. Mit Ausnahme einzelner Abo-Karten im Schülerverkehr oder einer Tarifzone unterläuft das Deutschlandticket alle anderen Fahrpreise und bietet eine republikweite Gültigkeit im Nahverkehr, also auch im Landkreis Uelzen im gesamten Busverkehr (inkl. Bürgerbusse).

2.5.6 Bürgerbus-Tarife

Die Bürgerbusse in Bad Bevensen und Suderburg erheben jeweils einen eigenständigen Tarif. Es gibt Einzel- und Tageskarten mit Ermäßigungen für Kinder. Zeitkarten gibt es keine. In den Bürgerbussen wird nur das Deutschlandticket, aber es werden keine Zeitkarten des hvv- und Niedersachsentarifs anerkannt.

2.5.7 AST-Tarif

Für die AST-Fahrten existiert gegenwärtig ein eigener Tarif mit 3 Preisstufen. Es gibt einen Einheitspreis pro Fahrt. Ermäßigungen gibt es für Kinder und Nutzerinnen/Nutzern von ÖPNV-Zeitkarten. Mehrfach- oder Zeitkarten gibt für das AST nicht.

2.5.8 Bewertung des Tarif-Angebots

Mit der Einführung des UE-Tarif hat sich Tarifstruktur vereinfacht. Der Tarif für den Busverkehr ist dem hvv-Tarif angelehnt und hat damit Tarifzonen und Tarifränge. Nach Einführung des Deutschlandtickets hat sich die Tarifstruktur weiter vereinfacht, da fast alle lokalen Zeitkarten (hvv-, UE- oder Pluspunkt-Tarif) teurer sind.

Bei der Tarifabstimmung gibt es keinen kreisweit einheitlichen Tarif für alle Angebote des ÖPNV, sondern sechs unterschiedliche Tarife (UE-Tarif, Stadtverkehr Uelzen, Tarife der Bürgerbusse sowie den hvv- und Niedersachsentarif für den Bahnverkehr). Mit der Einführung des Deutschlandtickets spielen bei den Zeitkarten die unterschiedlichen Tarife in der Regel keine Rolle mehr.

Zwischen den Bustarifen und dem Schienentarif gibt es für Einzelkarten keinen durchgängigen Tarif. Im UE-Tarif werden in den Ortsbereichen Fahrausweise des hvv- und Niedersachsentarifs anerkannt.

In der Hansestadt Uelzen wird der Gemeinschaftstarif für den Stadtverkehr Uelzen (Pluspunkt-Tarif) angewandt. Fahrgäste, die von außerhalb der Hansestadt Uelzen mit dem UE-Tarif nach Uelzen hineinfahren, können dort umsteigen und alle Busse weiter benutzen. Faktisch besteht damit ein kreiseinheitlicher Tarif auf allen Buslinien.

Der hvv-Tarif gilt im Landkreisgebiet auf den Schienenstrecken für Einzelkarten nur für den Bahnhof Bienenbüttel sowie auf den durchfahrenden Linien RB32 (Lüneburg – Bavendorf – Dannenberg) und 5303 (Bavendorf – Bohndorf – Gienau – Dahlenburg – Nieperfitz).

Die Bürgerbusse in Bad Bevensen und Suderburg erheben jeweils einen eigenständigen Tarif, erkennen jedoch nur das Deutschlandticket aber keine Zeitkarten des UE-, hvv- und Niedersachsentarifs an.

Der hvv plant eine Tarifreform im sogenannten Bartarif (z. B. Einzel-, Tages- und Gruppen), die eine Tariffindung noch weiter vereinfachen soll. Da der Landkreis eine Vollintegration in den hvv anstrebt, sollte die Reform für den UE-Tarif übernommen werden. Dabei könnten auch die Tarife des Stadtverkehrs und der Bürgerbusse in dem neuen System aufgehen. Gegebenenfalls kann die Zeit bis zu einer Einführung des „echten“ hvv-Tarifs im Busverkehr genutzt werden, um sogenannte Preishärten über einen längeren Zeitraum anzugleichen.

2.6 Fahrgastinformation

2.6.1 Gedruckte Fahrpläne

Ein vom Verkehrsunternehmen herausgegebenes Fahrplanheft informiert umfassend über das gesamte straßengebundene ÖPNV-Angebot im Landkreis Uelzen. Es fehlen jedoch Informationen über den Tarif und Fahrpläne der Bahnstrecken im Kreisgebiet.

Streckenfahrpläne der jeweiligen Verkehrsunternehmen in Form kleiner Faltpläne informieren über alle den Landkreis betreffenden Schienenverkehre.

Eine kleine Broschüre gibt Auskunft über Fahrpläne, Liniennetz und Tarife des Stadtbusverkehrs Uelzen.

2.6.2 Fahrplanauskunft

Deutschlandweit können ÖPNV-Verbindungen über zahlreiche Fahrplanauskunftssysteme abgerufen werden, beispielsweise über Apps wie dem VBN Fahrplaner, DB Navigator oder der hvv-App sowie die Internetadressen:

www.vnn.de;

www.bahn.de/heidebus;

www.mycity.de;

www.hvv.de;

www.bahn.de

Weiterhin können telefonische Informationen jeweils über die einzelnen Verkehrsunternehmen abgefragt werden. Die DB AG hat zudem eigene zentrale telefonische Auskunftsstellen (Fahrplanauskunft der Bahn) eingerichtet.

2.6.3 Aushangfahrpläne

Haltestellenbezogene Aushangfahrpläne finden sich an den Haltestellenmasten des Regionalverkehrs von RBB und des Stadtbusverkehrs. Bezüglich anderer Informationselemente (Beschilderung, Liniennetzpläne, Tarifinformationen, Beleuchtung der Fahrgastinformation und Leitbeschilderung) gibt es keine einheitliche Darstellungsart im Landkreis.

2.6.4 Fahrgastinformation am und im Fahrzeug

Ebenso vielfältig wie die Fahrzeugarten selbst sind auch die Kundeninformationen im und am Fahrzeug. Die unterschiedlichen Fahrzeuginformationselemente (Matrixanzeige) und die damit nicht bei

allen Verkehrsunternehmen eindeutige Information über Fahrtverlauf und Fahrtziel wirken auf den Fahrgast oft verwirrend. Durch den verstärkten Einsatz von Matrixanzeigen verbessern sich aber die Zustände.

Die Verkehrsunternehmen bietet in ihren Fahrzeugen weitere Informationen z.B. über Monitore im Fahrgastgasträum an. Bisher sind solche Fahrgastinformationen noch nicht im Fahrzeugkonzept verankert. Daher wird dies in der Maßnahme 8.1 künftig festgelegt.

2.6.5 Echtzeitinformation

Die Erfassung der tatsächlichen Fahrzeiten im ÖPNV bietet den Verkehrsunternehmen im Störfalle eine schnelle Information und Reaktionsmöglichkeit. Die Fahrgäste können z. B. schnell über diese Störung und deren Auswirkungen informiert werden. Diese Echtzeitinformationen können auch zur Sicherung von Anschlüssen hilfreich sein, was insbesondere in ländlich geprägten Landkreisen wie Uelzen notwendig ist.

Die Echtzeitinformationen sind über die Fahrplanauskunft (www.fahrplaner.de) und über mobile Dienste wie die Fahrplaner- oder „Wohin-Du-willst“-App verfügbar.

2.7 Haltestellen

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

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

An vielen Haltestellen befinden sich Fahrgastunterstände, die zumeist von den Gemeinden aufgestellt worden sind. Nur vereinzelt existieren Fahrradabstellanlagen. An entsprechend frequentierten Knotenpunkten ist die Einrichtung von B+R-Anlagen anzustreben, die auch den Anforderungen und Qualitätskriterien neuer E-Bikes und Lastenräder gerecht werden.

Eine behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen ist derzeit nur bei etwa 5 % aller Haltestelle vorhanden. Nur bei einer entsprechenden Gestaltung der Haltestelle (insbesondere die Höhe der Wartefläche) können Niederflurfahrzeuge (siehe auch Kapitel 2.4.2.4) ihren Vorteil des stufenlosen Ein- und Ausstiegs auch vollständig ausspielen. Im Stadtgebiet Uelzen weisen im Durchschnitt mehr Haltestellen einen barrierefreien Zugang auf. Als Ziel sollten bei Umbau- und Baumaßnahmen im Straßenraum die Standards des VNO-Haltestellenkonzeptes (siehe Anlage 4-1) angewendet werden.

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 Uelzen 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. Die Anlage 3-1 gibt eine Übersicht aller Orte und Siedlungen im Landkreis und ihrer ÖPNV-Anbindung.

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, werden ausgewählte Relationen zusätzlich betrachtet. Die Bewertung erfolgt getrennt nach Gebietskörperschaften.

3.2.2 Bewertungsraster

Der Landkreis Uelzen 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 zumindest eine Anbindung an das jeweils zugeordnete Grundzentrum, an das Mittelzentrum Uelzen sowie ein Oberzentrum gewährleistet werden.

Erfolgte Abstimmung der Bewertung:

Einwohner je Ort	Fahrtenpaare pro Tag
50 – 200	3
200 – 1000	3
1000 – 3000	6
über 3000	12

Tabelle 3.2-1: Bewertungsraster für Mindestanzahl Fahrtenpaare pro Tag

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

- verkehrsblicher 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

Als Verkehrszeit wird Montag – Freitag an Schul- und Ferientagen festgelegt. Die Bedienungsqualität (BQ, Anzahl der Fahrtenpaare) hat die

Kategorie +, wenn die Mindestzahlen überschritten werden,

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

Kategorie -, wenn die Mindestzahlen unterschritten werden.

Die Verbindungsqualität (VQ, Reisezeit) wird aus dem Beförderungszeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV ermittelt und ist eine wichtige Einflussgröße für die Verkehrsmittelwahl. Mehrere Untersuchungen (z.B. Handbuch zur Kommunalen Verkehrsplanung und VDV-Schrift 4 aus 01/2019) haben ergeben, dass ein Beförderungszeitverhältnis (Beförderungszeit im ÖPNV geteilt durch die Beförderungszeit im MIV) ab einem Faktor, der größer als 1,5 bis 2,1 ist, auch im ländlichen Raum nicht mehr akzeptiert wird. Daher werden ÖPNV-Fahrten eingestuft mit der

Kategorie +, wenn sie niedriger als das 1,5-fache der MIV-Fahrtzeit ist,

Kategorie o, wenn sie im Bereich des 1,5- bis 2,1-fachen der MIV-Fahrtzeit liegt,

Kategorie -, wenn sie höher als das 2,1-fache der MIV-Fahrtzeit ist.

Aus den Einstufungen der einzelnen Verbindungen wird ein Durchschnitt gebildet, der dann die Gesamtbewertung der Verbindungsqualität darstellt. Die MIV-Beförderungszeiten wurden mittels einer elektronischen Routenplanung (www.google.de/maps) ermittelt.

3.2.3 Örtliche Verkehre

Ortschaft / Siedlungsbereiche (Ort) ⇔ zugehöriges Grundzentrum

Es werden die ÖPNV-Verbindungen der Siedlungsbereiche zum zugehörigen Grundzentrum untersucht. In Gebietskörperschaften, in denen ein Mittelzentrum die Funktion des Grundzentrums übernimmt, wird anstelle der Verbindung zu einem Grundzentrum die Verbindung zum Mittelzentrum untersucht.

Die Ergebnisse sind im gesamten Umfang sind der Anlage 3-2 zu entnehmen. Insgesamt wurden 183 Relationen untersucht.

Landkreisweit betrachtet ergibt sich folgendes Gesamtbild:

Kategorie	an Schultagen	an schulfreien Tagen
+	97 %	91 %
o	1 %	5 %
-	2 %	4 %

Tabelle 3.2-2: Örtliche Bedienungsebene (Orte – GZ/MZ)

Die Ergebnisse für die einzelnen Gebietskörperschaften finden sich nach den Kategorien +, o und - (je mehr Kategorien + und o, desto besser) geordnet in der folgenden Tabelle 3.2-3:

Gebietskörperschaft mit Anzahl der untersuchten Relationen	Lokale Bedienungsqualität					
	an Schultagen			an Ferientagen		
	Kategorie			Kategorie		
	+	o	-	+	o	-
SG Aue 33	94%	6%	0%	88%	6%	6%
SG Bevensen-Ebstorf 61	100%	0%	0%	90%	8%	2%
Bienenbüttel 14	100%	0%	0%	100%	0%	0%
SG Rosche 37	95%	0%	5%	95%	0%	5%
SG Suderburg 16	100%	0%	0%	100%	0%	0%
Hansestadt Uelzen 22	91%	0%	9%	77%	14%	9%
Landkreis 183	97%	1%	2%	91%	5%	4%

Tabelle 3.2-3: Örtliche Bedienungsebene, gegliedert nach Gemeinden

Zusammenfassend ist für den Landkreis festzustellen, dass an Schul- und Ferientagen eine sehr zufriedenstellende Bedienung der untersuchten Orte erfolgt. Alle Orte ab 200 Einwohner verfügen über ein Fahrtenangebot der Kategorie + oder Kategorie o, also mindestens 3 Fahrtenpaare oder mehr. Auch die allermeisten Orte zwischen 50 und 200 Einwohnern haben ein solches Angebot.

Lediglich die folgenden Relationen erhalten eine Bewertung der Kategorie - :

- Bockholt – Bad Bodenteich an Ferientagen,
- Klein Bollensen – Wrestedt an Ferientagen,
- Kölau – Rosche,
- Stüttensen – Rosche,
- Tatern – Uelzen,
- Testorf – Bad Bevensen an Ferientagen und
- Woltersburg – Uelzen.

3.2.4. Regionale Verkehre

Grundzentrum ↔ Mittelzentrum

Nun werden die ÖPNV-Verbindungen zwischen Grund- und Mittelzentren untersucht. Zusätzlich zu den Grundzentren werden die Orte Suhlendorf, Wieren und Wriedel sowie 2 weitere Orte mit mehr als 1.000 Einwohnern, in die Untersuchung mit einbezogen.

Mittelzentrum ↔ Mittelzentrum

Darüber hinaus werden die Verbindungen des Mittelzentrums Uelzen zu den umliegenden Mittelzentren untersucht.

Die Tabelle 3.2-4 gibt eine Übersicht, den Anlagen 3-4 (Regionale Bedienungsqualität) und 3-5 (Regionale Verbindungsqualität) sind die Einzelheiten zu entnehmen.

Der Landkreis verfügt über ein Liniennetz, das weitgehend sternförmig auf das Mittelzentrum ausgerichtet ist. Alle untersuchten Orte werden dabei relativ direkt durch Hauptlinie und starke Regionallinien an die Kreisstadt angebunden. Mit dem gegenwärtigen Liniennetz im Landkreis Uelzen fallen alle untersuchten Relationen bei der Bedienungs- und Verbindungsqualität in die Kategorien A und B. Bei der Bedienungsqualität (BQ) ergeben sich fast durchgehend Bewertungen der Kategorie +. Bei der Verbindungsqualität (VQ) überwiegen die Bewertungen der Kategorie +.

Grundzentren	Mittelzentrum	Regionale BQ an Schultagen	Regionale BQ in den Ferien	Regionale VQ
Bad Bevensen	Uelzen	Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +
Bad Bodenteich		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +
Bienenbüttel		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +
Ebstorf		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +
Rosche		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +
Sudenburg		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +
Wrestedt		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +
Suhlendorf	Uelzen	Kategorie +	Kategorie +	Kategorie o
Wieren		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +
Wriedel		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie o
Himbergen	Uelzen	Kategorie +	Kategorie +	Kategorie o
Medingen		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie o

Tabelle 3.2-4: Regionale Bedienungsebene, GZ – MZ Uelzen

Mittelzentrum Uelzen/Grundzentren – Mittelzentren außerhalb des Landkreises

Mittelzentrum/ Grundzentren	Mittelzentren	Regionale BQ an Schultagen	Regionale BQ in den Ferien	Regionale VQ
Uelzen, Hansestadt	Lüchow	Kategorie +	Kategorie +	Kategorie o
Rosche		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +
Uelzen, Hansestadt	Salzwedel	Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +
Uelzen, Hansestadt	Wittingen	Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +
Bad Bodenteich		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +
Uelzen, Hansestadt	Gifhorn	Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +
Bad Bodenteich		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +
Uelzen, Hansestadt	Munster	Kategorie o	Kategorie o	Kategorie +
Ebstorf		Kategorie o	Kategorie o	Kategorie +
Uelzen, Hansestadt	Soltau	Kategorie o	Kategorie o	Kategorie +
Ebstorf		Kategorie o	Kategorie o	Kategorie +

Tabelle 3.2-5: Regionale Bedienungsebene, MZ Uelzen/ GZ – MZ außerhalb

Bei der Analyse werden über das vorgegebene Grundschema „Grundzentren ↔ Mittelzentren im Landkreis“ hinausgehend eine Reihe weiterer Relationen zu benachbarten Mittelzentren betrachtet, die aus verkehrlicher Sicht sinnvoll und aufgrund der Pendlerzahlen ein nennenswertes Nachfragepotenzial aufweisen.

Einen Überblick zu den Bewertungen der untersuchten Relationen gibt die Tabelle 3.2-5. Detailliertere Angaben zu den Analysewerten sind im Anhang 3-4 (Regionale Bedienungsqualität I bzw. 3-5 (Regionale Verbindungsqualität) zu finden.

Die Untersuchung zeigt, dass die Bewertungen der Verbindungen alle in den Kategorien + und o liegen.

3.2.5 Überregionale Verkehre

Grundzentrum ↔ Oberzentrum

Gegenüber dem Kapitel 3.2.4 werden hier die ÖPNV-Verbindungen zwischen Grund- und Oberzentren und Mittel- und Oberzentren analysiert. Auch werden die Verbindungen der Orte mit über 1.000 Einwohnern untersucht, die – ausgehend von den Pendlerzahlen – ein deutliches Nachfragepotenzial aufweisen. Hierzu gehören die Oberzentren Lüneburg, Hamburg, Celle, Hannover und Wolfsburg.

Die Ergebnisse der Untersuchung sind in der Tabelle 3.2-6 aufgeführt, detailliertere Angaben zu den Analysewerten finden sich in den Anhängen 3-6 (Überregionale Bedienungsqualität) und 3-7 (Überregionale Verbindungsqualität).

Die Analyse des ÖPNV-Angebotes zwischen den Grundzentren des Landkreises und den ausgewählten Oberzentren weist bei der Bedienungsqualität fast durchgängig die Kategorie + auf.

Bei der Verbindungsqualität gilt dies ebenso für die meisten Verbindungen. Lediglich die Relation:

- Suhlendorf – Wolfsburg

fällt in die Kategorie -. Die insgesamt zu langen ÖPNV-Fahrtzeiten zwischen Suhlendorf und Wolfsburg beruhen auf der Wegführung über die Bahnhöfe Soltendieck (teilweise), Uelzen und Gifhorn. Die Pkw-Strecke verläuft Richtung Wolfsburg gradliniger.

Grundzentren (Mittelzentrum)	Oberzentrum	Bedienungsqualität III an Schultagen	Bedienungsqualität III in den Ferien	Verbindungsqualität III	
Uelzen Hansestadt	Lüneburg	Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +	
Bad Bevensen		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +	
Bad Bodenteich		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +	
Bienenbüttel		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +	
Ebstorf		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie o	
Rosche		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +	
Sudenburg		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +	
Wrestedt		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +	
Suhldorf		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie o	
Wieren		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +	
Medingen		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +	
Uelzen Hansestadt		Hamburg	Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +
Bad Bevensen	Kategorie +		Kategorie +	Kategorie +	
Bad Bodenteich	Kategorie +		Kategorie +	Kategorie +	
Bienenbüttel	Kategorie +		Kategorie +	Kategorie +	
Ebstorf	Kategorie +		Kategorie +	Kategorie o	
Rosche	Kategorie +		Kategorie +	Kategorie +	
Sudenburg	Kategorie +		Kategorie +	Kategorie +	
Wrestedt	Kategorie +		Kategorie +	Kategorie +	
Suhldorf	Kategorie +		Kategorie +	Kategorie o	
Wieren	Kategorie +		Kategorie +	Kategorie +	
Uelzen Hansestadt	Celle		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +
Bad Bevensen			Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +
Bad Bodenteich		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +	
Bienenbüttel		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +	
Ebstorf		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +	
Rosche		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +	
Sudenburg		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +	
Wrestedt		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +	
Suhldorf		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie o	
Wieren		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +	
Uelzen Hansestadt		Hannover	Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +
Bad Bevensen			Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +
Bad Bodenteich	Kategorie +		Kategorie +	Kategorie +	
Bienenbüttel	Kategorie +		Kategorie +	Kategorie +	
Ebstorf	Kategorie +		Kategorie +	Kategorie +	
Rosche	Kategorie +		Kategorie +	Kategorie +	
Sudenburg	Kategorie +		Kategorie +	Kategorie +	
Wrestedt	Kategorie +		Kategorie +	Kategorie +	
Suhldorf	Kategorie +		Kategorie +	Kategorie +	
Wieren	Kategorie +		Kategorie +	Kategorie +	
Uelzen Hansestadt	Wolfsburg		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +
Bad Bevensen			Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +
Bad Bodenteich		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +	
Bienenbüttel		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie o	
Ebstorf		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie o	
Rosche		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie o	
Sudenburg		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie o	
Wrestedt		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie +	
Suhldorf		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie -	
Wieren		Kategorie +	Kategorie +	Kategorie o	

Tabelle 3.2-6: Überregionale Bedienungsebene, GZ – OZ

4. Ziele und Maßnahmen

4.1 Übergeordnete Ziele

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

Übergeordnetes Ziel	Grundlage
Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen mit dem Ziel, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen.	BBG
Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel und Informationsquellen sowie Kommunikationseinrichtungen, wenn sie für Menschen mit Behinderungen ohne Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.	NBGG §2 (3)
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 §2, (1)
Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.	NNVG §2, (2)
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 §2, (3)
Sichere und leichte Verknüpfungen zwischen Motorisiertem Individualverkehr und Öffentlichem Verkehr sind anzustreben.	NNVG §2, (4) 2.
Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich und bequem sein. Bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen und der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen (Behinderte, Frauen, Kinder, ältere Menschen u.a.) angemessen zu berücksichtigen. Die öffentlichen Zuwendungsgeber werden aufgefordert, Maßnahmen vorrangig zu fördern, die den besonderen Bedürfnissen dieser Nutzergruppen entsprechen.	NNVG §2, (4) 3.
Zielsetzungen der künftigen koordinierten Nahverkehrspolitik für die Metropolregion Hamburg:	REK
<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung des Leistungsangebots auf der Straße und der Schiene als Voraussetzung für die Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens • Bessere Verknüpfung von Motorisiertem Individualverkehr und ÖPNV • Schaffung attraktiver Tarife und Umsteigemöglichkeiten • Verbesserung von Sicherheit und Sauberkeit im ÖPNV • Stärkere finanzielle Förderung des ÖPNV. 	

Tabelle 4.1-1: Übergeordnete Ziele (1)

Übergeordnetes Ziel	Grundlage
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, 2.1 01
Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Den öffentlichen Personennahverkehr ergänzende Mobilitätsangebote, wie beispielsweise flexible Bedienformen, sollen, insbesondere zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Grund- und Mittelzentren und zur Erschließung ländlicher Räume, weiterentwickelt und gestärkt werden.	LROP 4.1.2 05
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.	
Die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr und auf den Fahrradverkehr soll durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen unterstützt werden.	LROP, 4.1.2 07
Wohn- und Arbeitsstätten sind so anzuordnen, dass zusätzlicher Verkehr vermieden wird. Für den dennoch entstehenden Verkehr ist ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr anzustreben und ein gut ausgebautes Straßennetz vorzuhalten.	RROP 1.1 10
Ein bedarfsgerechtes Angebot im öffentlichen Personennahverkehr soll durch die Zusammenarbeit der einzelnen Verkehrsträger gewährleistet und nach Möglichkeit auch verbessert werden. Dabei sind die Erfordernisse der Mobilität in der Fläche, des demografischen Wandels, des Schüler-, des Berufs- und des Erholungsverkehrs zu berücksichtigen und durch den Nahverkehrsplan zu bewältigen. Alternative Bedienungsformen sollen bei Bedarf eingerichtet werden.	RROP 4.1.2 06
Der Schienenverkehr als eine der Säulen des öffentlichen Personennahverkehrs ist in seinem Bestand zu sichern und zu entwickeln. Dazu können eine höhere Reisegeschwindigkeit und ein moderner Fahrzeugpark beitragen.	RROP 4.1.2 07
Die Erreichbarkeit des Mittelzentrums von der Mehrzahl der Orte des Landkreises mit dem öffentlichen Busverkehr ist zu erhalten und bedarfsgerecht zu verbessern.	RROP 4.1.2 08
Der Stadtverkehr in Uelzen ist zu erhalten und zu verbessern. Für die Stadt Bad Bevensen ist vor dem Hintergrund der Überalterung der Bevölkerung und der zahlreichen Kurgäste zu prüfen, ob ein den örtlichen Gegebenheiten angemessenes Stadtverkehrssystem entwickelt werden kann.	RROP 4.1.2 09

Tabelle 4.1-2: Übergeordnete Ziele (2)

4.2 Ziele des Landkreises Uelzen

Die oberste Priorität des Landkreises ist die Sicherstellung des Schülerverkehrs (Kapitel 4.2.1). Das erforderliche Fahrtenangebot richtet sich an den Erfordernissen der Schulen aus. Ergänzend möchte der Landkreis eine ÖPNV-Grundversorgung seiner Bevölkerung gemäß Kapitel 4.2.2 erreichen. Anschließend hat der Berufsverkehr Vorrang vor dem Freizeitverkehr.

4.2.1 Schülerverkehr

Der Schülerverkehr stellt wie in vielen ländlich geprägten Gebieten auch im Landkreis Uelzen das wirtschaftliche Rückgrat des ÖPNV dar. Auf zahlreichen Linien ist das vorhandene Angebot auf den

Schülerverkehr abgestimmt. Ziel ist, parallele Strukturen zwischen Linienverkehr und FSV zu vermeiden, wie z. B. Anfahrten zur 1. Stunde mit dem Linienverkehr, Rückfahrten mit dem FSV. Grundsätzlich sollen Schülerinnen und Schüler mit einer ÖPNV-Fahrkarte zu allen relevanten Schulzeiten hin- und wieder und zurück mit dem Linienverkehr fahren können.

Folgende übergeordnete Ziele sind zu berücksichtigen:

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

Die Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Uelzen gibt folgende Rahmenbedingungen für anspruchsberechtigte Schülerinnen und Schüler vor:

- Die Mindestentfernung zwischen Wohnort und Schule beträgt für Schülerinnen und Schüler
 - bis Jahrgangsstufe 4: 2,0 km,
 - bis Jahrgangsstufe 10: 4,0 km.
- Die maximalen Schulwegzeiten pro Richtung sind grundsätzlich festgelegt auf
 - 45 Minuten für Schülerinnen und Schüler des Primarbereichs und
 - 90 Minuten für die übrigen Schülerinnen und Schüler.
 - Die Zeiten beinhalten Fußwege von/ zur Wohnung, von/ zur Schule, Wartezeiten und Busfahrzeiten.

Grundsätzlich sollten die Verbindungen für die Primarschülerinnen und -schüler umsteigefrei sein.

4.2.2 Grundversorgung

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

Einwohner je Ort	Fahrtenpaare pro Tag
3.000 – 6.000	12
1.000 – 3.000	6
50 – 1.000	5

Tabelle 4.2-1: Anzustrebende Mindestanzahl für Fahrtenpaare pro Tag

Als Ziele werden definiert:

- Erreichen der oben genannten Mindestfahrtenanzahl auf den Verbindungen zwischen
 - Orten und dem nächstgelegenen Grund- bzw. Mittelzentrum,
 - Grundzentrum und benachbartem Mittelzentrum,
 - Orte mit grundzentraler Bedeutung und benachbartem Mittelzentrum,
 - Mittelzentrum und benachbarten Mittelzentren,
 - Grund- bzw. Mittelzentrum und relevantem Oberzentrum sowie
 - Orten mit grundzentraler Bedeutung und relevantem Oberzentrum.

- Verbindungen zwischen den Orten und den Grund- bzw. Mittelzentren sollten möglichst umsteigefrei sein. Auf langen Strecken z. B. in die entfernteren Mittel- oder Oberzentren können auch Umsteigeverbindungen angeboten werden. Die Anbindung an Bahnhöfe ist anzustreben.
- Die Reisezeit sollte nicht länger als das 2,1-fache der durchschnittlichen MIV-Fahrtzeit dauern.

4.2.3 Hauptlinien und Berufsverkehr

Auf Verkehrsbeziehungen mit größerem Pendleraufkommen finden sich in der Regel die Hauptlinien. Diese Linien sollen grundsätzlich alle Verkehrszwecke bedienen. Für die Feinerschließung gerade im Berufsverkehr können weitere Fahrten auch auf anderen Linien hinzukommen, die über die Grundversorgung hinaus gehen. Die in der Maßnahme 4.2 beschriebenen Angebotsverbesserungen für die Hauptlinien möchte der Landkreis zeitnah umsetzen.

Auch der Berufsverkehr soll verbessert werden. Da Berufspendlerinnen und -pendler im Allgemeinen eine Wahlfreiheit zwischen dem MIV und dem ÖPNV haben, sollte auf Folgendes geachtet werden:

- zeitliche Flexibilität für Pendlerinnen und Pendler (morgens und nachmittags jeweils in Lastrichtung mehrere Fahrtmöglichkeiten),
- ganzjähriges Angebot und
- kurze Reisezeiten, dazu gehören ggf. gute Übergangszeiten (5 bis 10 Minuten) zwischen Bus und Bahn.

4.2.4 Freizeitverkehr

Die Abwicklung des Freizeitverkehrs in einer individualisierten Gesellschaft ist für den ÖPNV in der Regel eine sehr schwierige Aufgabe. Es ist unmöglich, alle Verkehrsbeziehungen mit dem ÖPNV gut zu bedienen, zumal sich die Nachfrage sehr schnell ändern kann und teilweise auch wetterabhängig ist. Gleichwohl finden spezielle Angebote wie z.B. die Freizeitbusse ihre Nachfrage. Das in das Liniennetz integrierte Freizeitbus-Angebot am Wochenende und an Feiertagen zwischen dem 1. Mai und 31. Oktober wird weitergeführt. Mit der anstehenden Neuvergabe der Teilnetze wird auf eine zweckmäßige und auch weiterhin für den Fahrgast kostenfreie Fahrradmitnahme bei den Freizeitbussen geachtet. Darüber hinaus sollte zumindest auf den Hauptrelationen ein bedarfsorientiertes Grundangebot am Abend und am Wochenende vorgehalten werden.

4.2.5 Allgemeine Standards bei der Planung von ÖPNV-Angeboten

Bei der Planung und Ausgestaltung von ÖPNV-Angeboten im Landkreis Uelzen sind die Verkehrsunternehmen gehalten, sich an einer Reihe von planerischen Grundsätzen zu orientieren. Fahrgastinteressen sind dabei wann immer möglich 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 regulären 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 klarer **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 einer identischen Fahrzeitverteilung befahren 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.

Unter Wahrung eines verhältnismäßigen betrieblichen Zusatzaufwands sollen im Verkehrsgebiet vorhandene **Klein- und Midibusse** möglichst umfassend auch abseits des betrieblich erforderlichen Einsatzgebietes eingesetzt werden. Das betrifft insbesondere Zeiten geringer Nachfrage, Ferientage sowie Wochenenden.

Bei der Planung und dem Betrieb alternativer und **flexibler Bedienformen** sind die Begriffe „**Rufbus**“ und „**Anruf-Sammel-Taxi**“ zu verwenden. Die **Buchung** muss telefonisch (nur während der Betriebszeiten, bei Frühfahrten sind Ausnahmen möglich) und ohne zusätzliche Gebühren möglich sein, spätestens ab dem 01.08.2026 auch online bis zu 60 Minuten vor Fahrtantritt.

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

4.3 Maßnahmenübersicht

In diesem Kapitel werden Handlungsfelder dargestellt, mit denen der ÖPNV im Landkreis Uelzen weiterentwickelt werden soll. Der nachfolgende Maßnahmenkatalog benennt darüber hinaus die Bereiche, in denen nach Auffassung des Landkreises prioritär Verbesserungen notwendig sind. Dies sind:

- Sicherstellung der Schülerbeförderung und einer Grundversorgung, d.h. alle Angebote erfüllen die Kriterien für die Kategorien + oder o,
- Sicherung und Weiterentwicklung der Tarife,
- Sicherstellung der Finanzierung
 - des beschriebenen Verkehrsangebots,
 - der Fahrzeugstandards,
 - der Fahrgastinformation,
- Umsetzung der Barrierefreiheit.

Sämtliche Maßnahmen stehen unter Finanzierungsvorbehalt und sind in ihrer Umsetzung abhängig von verfügbaren Haushaltsmitteln. Der Landkreis finanziert über den Schülerverkehr hinaus anteilig Angebotsverbesserungen, die die Grundversorgung sicherstellen. Dies gilt auch für die tariflichen Maßnahmen.

Darüber hinausgehende Finanzierungen sind grundsätzlich von Dritten zu tragen.

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

4.3.1 Örtliche Bedienungsebene

Maßnahme 1.1:

A: Verbindungen Orte–GZ bzw. MZ werden so verbessert, dass eine Bedienungsqualität zumindest die Kategorie o erreicht wird

B: Anbindung der Orte ab 50 Einwohnern

C: Erhöhung des Grundangebots von 3 auf 5 Fahrtenpaare

Erläuterung

In der örtlichen Bedienungsebene werden die Verbindungen zwischen den Orten und den jeweiligen Grund- bzw. Mittelzentren betrachtet. Alle Orte ab 200 Einwohner verfügen gegenwärtig über mindestens 4 Fahrtenpaare (Montag bis Freitag, auch an Ferientagen). Der Landkreis möchte das Grundangebot künftig auch für Orte ab 50 Einwohnern einführen. Von den 106 zusätzlich untersuchten Verbindungen erfüllen 99 diese Anforderung. Für die Orte Bockholt, Klein Bollensen, Kölau, Stütensen, Tatern, Testorf und Woltersburg müssen noch weitere bedarfsorientierte Verkehre (z. B. Rufbusfahrten) eingerichtet werden.

Des Weiteren strebt der Landkreis an, das Grundangebot wie folgt anzuheben:

Einwohner je Ort	Fahrten pro Tag und Richtung	
	bisher	neu
50 – 200	0	5
200 – 1.000	3	5
1.000 – 3.000	3 – 6	6
3.000 – 6.000	6 – 12	12

Im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeit wird der Landkreis zunächst das Grundangebot für die oben genannten Orte auf zumindest 3 Fahrtenpaare montags bis freitags (als Rufbus) ausbauen. Anschließend werden alle Orte (ab 50 Einwohner) zumindest 5 Fahrtenpaare (überwiegend als Rufbusfahrten) erhalten. Der Ausbau der Hauptlinien zumindest auf einen 2-Stunden-Takt ist spätestens mit der Betriebsaufnahme des zum 1.08.2026 neu zu vergebenden Verkehrsvertrags vorgesehen.

Umsetzung

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

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Landkreis, VNO

Federführung

Landkreis, VNO

Finanzierung

Landkreis

Mit der bisherigen Bewertung besteht im Landkreis Uelzen kein Handlungsbedarf mehr.

Mit dem neuen Bewertungsraster muss das Angebot auf folgenden Relationen als erster Schritt (Einführung von 3 Fahrtenpaaren) verbessert werden:

- **Samtgemeinde Aue zum Grundzentrum Wrestedt**
Bockholt und Klein Bollensen an Ferientagen
- **Samtgemeinde Bevensen-Ebstorf zum Grundzentrum Bad Bevensen**
Testorf an Ferientagen
- **Samtgemeinde Rosche zum Grundzentrum Rosche**
Kölauf und Stüttensen
- **Hansestadt Uelzen**
Tatern und Woltersburg

In einem zweiten Schritt wird der Ausbau des Grundangebots auf mindestens 5 Fahrtenpaare pro Tag (montags bis freitags) angestrebt. Damit besteht in folgenden Gemeinden Verbesserungsbedarf vom Grundzentrum zu den Orten:

- **Samtgemeinde Aue**
zum Grundzentrum Wrestedt hauptsächlich an Ferientagen
Bad Bodenteich, Bockholt (auch an Schultagen), Drohe, Emern, Esterholz, Groß Prezier, Kahlsdorf, Klein Bollensen (auch an Schultagen), Könauf, Müssingen (auch an Schultagen), Niendorf II, Nienwohlde, Ostedt, Thielitz (auch an Schultagen) und Varbitz (auch an Schultagen)
zum Grundzentrum Bad Bodenteich
Häcklingen, Heuerstorf, Kattien, Schostorf und Soltendieck (an Ferientagen)
 - **Samtgemeinde Bevensen-Ebstorf**
zum Grundzentrum Bad Bevensen an Ferientagen
Brockhimbergen, Höver, Klein Hesebeck, Oetzendorf, Testorf und Weste Bahnhof,
zum Grundzentrum Ebstorf an Ferientagen
Allenbostel, Arendorf, Bode, Brockhöfe, Hanstedt I, Holthusen I, Linden, Litzel, Schatensen, Stadorf, Wettenbostel, Wittenwater und Wulfsode
 - **Gemeinde Bienenbüttel zum Grundzentrum** an Ferientagen
Hohnstorf und Wichmannsburg
 - **Samtgemeinde Rosche zum Grundzentrum** hauptsächlich an Ferientagen
Bankewitz, Batensen, Boecke, Borg, Dalldorf, Dörmte, Göddenstedt, Gr. Malchau, Grabau, Hohenzethen, Jarlitz, Kölauf (auch an Schultagen), Nateln, Nestau, Növenthien, Oetzen, Schwemlitz, Stöcken, Stoetze, Stütensen (auch an Schultagen), Süttorf und Teyendorf
 - **Samtgemeinde Suderburg zum Grundzentrum** an Ferientagen
Böddenstedt
 - **Hansestadt Uelzen** hauptsächlich an Ferientagen
Borne (auch an Schultagen), Halligdorf, Hambrock, Klein Liedern (auch an Schultagen), Masendorf, Mehre (auch an Schultagen), Tatern (auch an Schultagen) und Woltersburg (auch an Schultagen).
-

4.3.2 Regionale Bedienungsebene

Maßnahme 2.1: Verbindungen GZ–MZ sowie MZ–MZ werden zumindest so verbessert, dass eine Bedienungs- und Verbindungsqualität der Kategorie o erreicht wird							
Erläuterung <p>In der regionalen Bedienungsebene werden die Verbindungen zwischen Grundzentren und dem relevanten Mittelzentrum betrachtet. Auch die Handlungsbereiche für die Verbindungen zwischen den Mittelzentren untereinander werden dargestellt. Die Bewertungen finden sich im Kapitel 3.2.4. Dort werden die neuen Bewertungsmaßstäbe (siehe Maßnahme 1.1) angesetzt; so müssen 6 bzw. 12 Fahrtenpaare pro Tag (Montag bis Freitag) angeboten werden.</p>							
Umsetzung <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 Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Landkreis, Nachbarlandkreis, VNO							
Federführung Landkreis, z. T. LNVG, VNO	Finanzierung Landkreis für Bus, LNVG für Schiene						

Mit den bisherigen Bewertungsrastrer sind keine Mängel festzustellen.

Auch mit dem neuen Bewertungsrastrer erfüllen die allermeisten Relationen die Mindestanforderungen von 6 (in Ausnahmen 5) bzw. 12 Fahrtenpaaren pro Tag. Einzig die Verbindungen, die von der RB37 (Uelzen – Soltau) bedient werden, liegen gegenwärtig mit 10 Fahrtenpaaren unter der Vorgabe von 12 Fahrtenpaaren:

- Uelzen – Munster,
- Uelzen – Soltau,
- Ebstorf – Munster und
- Ebstorf – Soltau.

Die LNVG hat bereits signalisiert, dass das Angebot auf der Bahnstrecke zumindest mittelfristig weiter ausgebaut werden soll.

4.3.3 Überregionale Bedienungsebene

<p>Maßnahme 3.1: Verbindungen GZ–OZ, Orte mit grundzentraler Funktion–OZ sowie MZ–OZ werden zumindest so verbessert, dass eine Bedienungs- und Verbindungsqualität der Kategorie o erreicht wird</p>							
<p>Erläuterung</p> <p>Das Fahrtenangebot ist aus allen Grundzentren und Orten mit grundzentraler Funktion in die Oberzentren mindestens mit der Kategorie o bewertet worden. Lediglich die überregionale Verbindungsqualität hat gegenwärtig auf einer Relation (Suhldorf – Wolfsburg) die Kategorie -.</p> <p>Die Bedienungsqualität sowohl im bisherigen Bewertungsraster als auch mit den neuen Werten (siehe Maßnahme 1.1) sollte auf allen betrachteten Relationen zumindest in der Kategorie o liegen.</p>							
<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> <p>Beteiligte</p> <p>Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Landkreis, teilweise Nachbarlandkreise, VNO</p>		<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						
<p>Federführung</p> <p>Landkreis, z. T. LNVG, VNO</p>	<p>Finanzierung</p> <p>Landkreis für Bus, LNVG für Schiene</p>						

Grundsätzlich besteht auf der Relation Suhldorf – Wolfsburg Handlungsbedarf, um die relativ lange Reisezeit zu verkürzen. Eine Möglichkeit wäre z. B. zusätzliche Fahrten auf der Linie 7010 (Suhldorf – Uelzen) mit guten Bahnanschlüssen in Uelzen anzubieten. Die Fahrzeiten über diese Relation liegen in der Kategorie o.

4.3.4 Vergabeverfahren im Landkreis Uelzen und Ausbau des Verkehrsangebots

Maßnahme 4.1:	
Vergabeverfahren im Landkreis Uelzen rechtzeitig vorbereiten	
Erläuterung	
<p>Die Liniengenehmigungen im Landkreis Uelzen laufen bis zum 31.07.2026. Spätestens 27 Monate vorher (April 2024) muss der Landkreis klären, welchen Rahmen das künftige Angebot erfüllen soll. Basierend auf dem gegenwärtigen ÖPNV-Angebot soll es künftig unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Zwänge und Beachtung noch genauer zu definierenden Qualitäts- und Sozialstandards für das Fahr- und Servicepersonal von folgenden Zielsetzungen ausgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Sicherstellung der Belange des Schülerverkehrs und ggf. Anpassung an veränderte Schulzeiten wie z. B. des Ganztagsunterrichts ab 2026; <input type="checkbox"/> Integration des bisherigen FSV zu den Schulen in Uelzen-Oldenstadt, Bad Bodenteich, Suhlendorf, Rosche und Clenze; <input type="checkbox"/> möglichst 2-Stunden-Takt auf allen primären regionalen Hauptlinien mit Beibehaltung der landesbedeutsamen Buslinie 7000 Lüchow – Uelzen, Sicherung der Linie 7000 gemeinsam mit dem Landkreis Lüchow-Dannenberg sowie mit finanzieller Förderung des Landes; <input type="checkbox"/> Taktverkehr zwischen 8 und 18 Uhr unter Berücksichtigung der Belange der Schülerbeförderung; <input type="checkbox"/> Angebot für Pendlerinnen und Pendler auch an schulfreien Tagen; <input type="checkbox"/> möglichst Beseitigung der in den Maßnahmen 1.1, 2.1 und 3.1 beschriebenen Mängel; <input type="checkbox"/> Ergänzung des Linienangebotes durch bedarfsorientierte Verkehre (z.B. Rufbus). <p>Der Landkreis strebt eine Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (ÖDA) für den ÖPNV-Betrieb ab 01.08.2026 an, soweit ein den Vorgaben dieses Nahverkehrsplans entsprechendes Angebot nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden kann. Der Landkreis beabsichtigt einen integrierten Verkehr aus klassischem Linienbusverkehr (inkl. Bürgerbussen) und bedarfsorientierten Verkehren (z. B. On-Demand-Verkehre wie Rufbusse oder AST) verlässlich anzubieten, der barrierefrei nutzbar ist. Eine angemessene Digitalisierung (Echtzeitauskunft, Online-Ticketing, Fahrplanauskunft) soll auch im bedarfsorientierten Verkehr (u.a. Rufbus/ AST) sichergestellt sein.</p>	
Umsetzung	
<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität
Beteiligte	
Landkreis, VNO	
Federführung	Finanzierung
Landkreis	Landkreis

Maßnahme 4.2:	
Ausbau des Verkehrsangebots	
Erläuterung	
<p>Mit den Zielsetzungen der Maßnahme 4.1 wird das Verkehrsangebot im Landkreis gegenüber dem Status quo ausgebaut. Darüber hinaus strebt der Landkreis nach der Betriebsaufnahme am 01.08.2026 an, das Angebot weiter auszubauen. Dabei sollen die Relationen der regionalen und überregionalen Bedienungsebenen folgendes Mindestangebot erhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 10 Fahrtenpaare montags bis freitags (statt 6) <input type="checkbox"/> 5 Fahrtenpaare sonnabends (statt 3). 	
Umsetzung	
<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität
Beteiligte	
Landkreis, VNO	
Federführung	Finanzierung
Landkreis	Landkreis

Das gegenwärtige Fahrtenangebot erfüllt diese Vorgaben montags bis freitags bereits auf vielen Relationen. Mit der Betriebsaufnahme 2026 werden durch angestrebten 2-Stunden-Takt zusätzliche Fahrten angeboten. Auf folgenden Linien müssen montags bis freitags darüber hinaus weitere Fahrtenpaare angeboten werden, um auf die angestrebte Zahl von Fahrtenpaaren zu kommen:

- 7010 Uelzen – **Suhlendorf**
- 7055 (Uelzen –) Ebstorf – **Wriedel**
- 7060 Uelzen – Bad Bevensen – **Medingen** – Bienenbüttel
- 7080/ 7081 Uelzen – **Himbergen**

Mit dem Ausbau der Linie 7010 werden auch mehr Verbindungen in die Oberzentren Hamburg, Lüneburg, Celle, Hannover und Wolfsburg geschaffen.

Am Sonnabend ist die Vorgabe von 5 Fahrtenpaaren zu den Betriebszeiten des Freizeitbusses auf den Linien 7000, 7050, 7060 und 7070 erfüllt. Das Fahrplanangebot könnte auch in den Wintermonaten übernommen werden. Auf den Linien 7010, 7020, 7030, 7040/7041 und 7080/7081 müssen ganzjährig zusätzliche Fahrten eingerichtet werden.

Mit dem Umsetzen der Maßnahmen 4.1 und 4.2 erhalten alle Orte ab 50 Einwohner mindestens 5 Fahrtenpaare (Montag bis Freitag). Grundzentren oder Orte mit grundzentraler Funktion bekommen zumindest 10 Fahrtenpaare zum Mittelzentrum Uelzen.

Mit den Angebotsverbesserungen auf den Hauptlinien sollte auch das Angebot auf den entsprechenden Anschlusslinien überprüft werden. Dies gilt insbesondere, wenn Anschlüsse nicht mehr erreicht werden. Gegebenenfalls können weitere Rufbusfahrten das Angebot auf diesen Linien verbessern.

Maßnahme 4.3:	
Neuzuschnitt der Teilnetze	
Erläuterung	
<p>Durch die angestrebte Integration der FSV-Verkehre (siehe Kapitel 2.4.2.2) vor allem im Südosten des Landkreises ist ein Neuzuschnitt der Teilnetze des Regionalverkehrs insgesamt sinnvoll. Durch die bereits zum Teil erfolgte Integration des FSV in Rosche und der Einrichtung der landesbedeutenden Buslinie 7000 von Uelzen nach Lüchow sind die Leistungen im Teilnetz Ost überdurchschnittlich angestiegen. Mit der beabsichtigten Integration weiterer FSV-Verkehre würde besonders das Teilnetz Ost noch größer, zumal auch noch die neuen Linien zur KGS Clenze hinzukommen könnten. Mit der Neueinteilung entstehen 4 Teilnetze, die alle – wie bei der Vergabe 2016 – wieder jeweils etwa 600.000 Fahrplan-km umfassen sowie ein relativ geschlossenes Bedienungsgebiet aufweisen, dass auch Uelzen und die KGS in Bad Bevensen umfasst.</p> <p>Die Linien 7020, 7026, 7027, 7030, 7036 und 7082 wechseln vom Teilnetz Südwest ins neue Teilnetz Süd.</p> <p>Die Linien 7040, 7041, 7045 und 7046 wechseln vom Teilnetz Südwest ins neue Teilnetz West.</p> <p>Die Linien 7050, 7055 und 7056 wechseln vom Teilnetz Nord ins neue Teilnetz West.</p> <p>Die Linien 7075, 7076, 7078, 7080 und 7081 wechseln vom Teilnetz Ost ins neue Teilnetz Nord.</p>	
Umsetzung	
<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität
Beteiligte	
Landkreis, VNO	
Federführung	Finanzierung
Landkreis	Landkreis

Neues Teilnetz Uelzen Ost (Suhlendorf / Lüchow / Himbergen / Bad Bevensen)

Linie	Linienführung
7000	Uelzen - Rosche - Lüchow
7010	Uelzen - Gr. Liedern – Suhlendorf
7016	Uelzen - Stöcken - Oetzen - Süttof - Jarlitz – Rosche
7017	Rosche - Suhlendorf - Dalldorf – Rosche
7018	Rosche - Rätzlingen - Hanstedt II: geht in neuer Linie 7019 auf
7019	Neu: Borne - Uelzen - Oldenstadt - Klein Liedern - Hanstedt II - Rosche

Fortsetzung auf der Folgeseite

Linie	Linienführung [Fortsetzung]
7083	Rosche - Oetzen - Molzen - KGS Bad Bevensen
7085	Bad Bevensen - Römstedt - Himbergen - Groß Thondorf
7086	Rosche - Schwemlitz - Hohenzethen - Stoetze – Himbergen
7087	Bad Bevensen - Jastorf - Weste - Himbergen
7088	Groß Thondorf - Römstedt - Höver - Weste – Oetzen
7089	Rosche - Zarenthien - Schmölau - Polau

Tabelle 4.3-1: Verzeichnis Regionallinien neues Teilnetz Uelzen Ost

Neues Teilnetz Uelzen Süd (Bad Bodenteich / Suderburg / Clenze)

Linie	Linienführung
7020	Uelzen - Niendorf II - Wrestedt - Emern - Wieren - Bad Bodenteich - Reinstorf - Lüder - Bad Bodenteich
7026	Bad Bodenteich - Schafwedel - Langenbrügge - Bad Bodenteich - Schostorf - Bomke - Soltendieck
7027	Suhlendorf - Soltendieck - Heuerstorf - Kattien - Thielitz - Müssingen - Bockholt - Soltendieck - Suhlendorf
7028	Neue Linie: Bad Bodenteich - Soltendieck - Suhlendorf – Clenze
7029	Neue Linie: Nienwohlde - Nettelkamp - Wieren - Kuckstorf - Bad Bodenteich
7030	Uelzen - Gr. Liedern - Lehmke - Stederdorf - Wrestedt - Nettelkamp - Stadensen – Nienwohlde
7036	(Uelzen -) Wrestedt - Stederdorf - Esterholz - Lehmke - Kahlstorf - Pretzier - Ostedt - Könau - Wieren
7037	Stadensen - Nienwohlde - Suderburg
7038	Neue Linie: Wrestedt - Wieren - Wellendorf - Suhlendorf – Clenze
7082	Wieren - Wrestedt - Uelzen - Molzen - KGS Bad Bevensen

Tabelle 4.3-2: Verzeichnis Regionallinien neues Teilnetz Uelzen Süd

Neues Teilnetz Uelzen West (Suderburg / Ebstorf / Wriedel)

Linie	Linienführung
7040	Uelzen - Holdenstedt - Holxen - Suderburg - Hösseringen – Räber
7041	Uelzen - Holdenstedt - Klein Süstedt – Suderburg
7045	Uelzen - Gerdau - Linden - Ellerndorf - Eimke - Dreilingen - Bahnsen – Suderburg
7046	KGS Bad Bevensen - Ebstorf - Stadorf - Linden -Bargfeld - Gerdau - Barnsen - Bohlsen - Bargfeld - Suderburg
7050	Uelzen - Kirchweyhe - Westerweyhe – Ebstorf
7055	Uelzen - Ebstorf - Wriedel - Lintzel – Brambostel
7056	Ebstorf - Allenbostel - Eitzen 2 - Wriedel – Wulfsode

Tabelle 4.3-3: Verzeichnis Regionallinien neues Teilnetz Uelzen West

Neues Teilnetz Uelzen Nord (Ebstorf / Bad Bevensen / Bienenbüttel / Himbergen)

Linie	Linienführung
7059	Ebstorf - Wessenstedt - Bornsen - Velgen - Ebstorf
7060	Uelzen - Emmendorf - Barum - Bad Bevensen - Jelmstorf - Bargdorf - Bienenbüttel
7061	Wulfstorf - Hohenbostel - Bienenbüttel - Rieste – Bornsen – Uelzen
7062	Rieste - Beverbeck - Grünhagen - Bienenbüttel - Wichmannsburg - KGS Bad Bevensen
7064	Edendorf - Wulfstorf - Hohenbostel - KGS Bad Bevensen
7065	Bienenbüttel - Edendorf - Altenmedingen - Bohndorf
7070	Ebstorf - Vinstedt - Natendorf - Bad Bevensen
7071	Bad Bevensen - Barum - Ebstorf
7075	Bohdorf - Altenmedingen - Bad Bevensen
7076	Bad Bevensen - Masbrock - Niendorf I - Altenmedingen - Bostelwiebeck - Bf. Dahlenburg
7077	Bad Bevensen - Klein Bünstorf - Jastorf - Emmendorf
7078	Bohdorf - Altmedingen - Bad Bevensen – Höver
7080	Uelzen - Molzen - Oetzen - Testorf - Weste - Stoetze - Himbergen
7081	Uelzen - Molzen - Oetzen - Oetzendorf - Höver - Weste - Stoetze – Himbergen

Tabelle 4.3-4: Verzeichnis Regionallinien neues Teilnetz Uelzen Nord

4.3.5 Tarifentwicklung im Landkreis Uelzen

Im Kapitel 2.5 wird die gegenwärtige Situation der Tarife für Bus und Bahn dargestellt. Der Landkreis Uelzen liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Verkehrs- und Tarifverbänden hvv (Hamburger Verkehrsverbund), ÜSTRA (bisher GVH, Großraumverkehr Hannover) und VRB (Verkehrsverbund Region Braunschweig). Es bestehen Pendlerbeziehungen in alle Richtungen. Daher strebt der Landkreis Uelzen bessere tarifliche Lösungen für Einzelkarten in Richtung hvv, GVH und VRB an. Die stärkste Orientierung der Fahrgäste besteht in Richtung des hvv-Gebietes. Daher ist seit dem 15.12.2019 in einem ersten Schritt auf der Schiene der hvv-Tarif für Zeitkarten u.a. auch im Landkreis Uelzen eingeführt worden. Für Bienenbüttel ist das gesamte hvv-Fahrkartenangebot (inkl. Einzelkarten) erhältlich.

Ein Ziel des Landkreises Uelzen ist der Vollbeitritt zum hvv. Da der Verkaufspreis von Zeitfahrausweisen durch das Deutschlandticket praktisch gedeckelt ist, beziehen sich mögliche Erlösminderungen fast ausschließlich auf Einzelfahrausweise sowie mögliche Mindereinnahmen aus der Erweiterung des räumlichen Geltungsbereiches verbundspezifischer Regelungen (z.B. Mitnahmeregelung am Wochenende). Für die erforderlichen Anpassungen in den Auskunfts- und Vertriebssystemen werden Einmalkosten veranschlagt. Der derzeit gültige UE-Tarif (Zonentarif) ist an den hvv-Tarif angelehnt, mit dem Ziel diesen langfristig in den hvv-Tarif zu überführen. Unter Berücksichtigung weiterer Tarifveränderungen bzw. -anpassungen soll bis dahin der UE-Tarif weiter Anwendung finden.

Maßnahme 5.1:

Einführung und Beibehaltung des hvv-Tarifs im Landkreis Uelzen auf Schienenstrecken, auch für Einzelkarten sowie im gesamten Regional- und Stadtbusverkehr

Erläuterung

Mit dem Fahrplanwechsel am 15.12.2019 ist der hvv-Tarif auf die Bahnstrecken u. a. im Landkreis Uelzen ausgedehnt worden. Das Ziel des Landkreises, alle Bahnstationen in den hvv-Tarif einzu beziehen, wurde dabei nur für Zeitkarten erreicht. Einzig am Bahnhof Bienenbüttel kann für Fahrten in Richtung Norden das gesamte hvv-Tarifsortiment (inkl. Einzelkarten) genutzt werden. Als weiteren Schritt strebt der Landkreis Uelzen an, dass an allen Bahnstationen im Landkreis das gesamte hvv-Tarifsortiment angeboten wird.

Mittelfristig soll die Ausdehnung des hvv-Tarifs auch auf den Busverkehr innerhalb des Landkreises Uelzen sowie im Stadtbusverkehr der Hansestadt Uelzen erfolgen. Hierfür sind Gespräche zwischen dem Landkreis und dem hvv aufgenommen worden. Inwieweit die Tarife der Bürgerbusse in den hvv-Tarif übergehen können, muss noch geklärt werden, hvv-Zeitkarten sollten dort anerkannt werden.

Umsetzung

X	hohe Priorität
	mittlere Priorität
	geringere Priorität

Beteiligte

Landkreis, Verkehrsunternehmen, LNVG, hvv, VNO

Federführung

Landkreis, VNO, hvv

Finanzierung

Land Niedersachsen, Landkreis

4.3.6 Fahrgastinformation

Die in den letzten Jahren erfolgten Verbesserungen im Marketingsektor sollen weiter fortgesetzt werden. Ziel des Landkreises Uelzen ist es, die Verkehrsunternehmen in ihren Anstrengungen zur Verbesserung der Fahrgastinformationen zu unterstützen. Die Kundeninformation soll weiter vereinfacht und vereinfacht gestaltet werden.

Maßnahme 6.1:

Erweitertes Fahrplan-Heft erhalten und Fahrplanauskunft ergänzen; App-Auskünfte und Echtzeitauskunft einführen und dauerhaft erhalten

Erläuterung

Einmal jährlich soll für den Landkreis Uelzen ein Fahrplan-Heft in Papierform veröffentlicht werden. Das Fahrplan-Heft und/oder alternative Print-Medien zur ÖPNV-Angebotsauskunft sollen auch künftig alle Bus-Fahrpläne, allen den Landkreis Uelzen betreffende Bahn-Fahrpläne, die Liniennetzpläne der Hansestadt und des Landkreises Uelzen sowie Tarifinformationen enthalten. Dies ermöglicht den Kunden auch ohne technische Hilfsmittel einen ständigen Zugang zu den für den ÖPNV im Landkreis relevanten Fahrgastinformationen.

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

Die Homepage der Verkehrsunternehmen oder der VNN (www.vnn.de) stellen das ÖPNV-Angebot im Landkreis Uelzen umfassend dar. Auf beide Seiten soll der Internet-Auftritt des Landkreises sowie der Kommunen an prominenter Stelle (z.B. Startseite) verlinken. Ein weiterer Baustein der Fahrgastinformation ist eine Fahrplan-App, wie sie z. B. im Landkreis Uelzen angeboten wird: WOHIN·DU·WILLST-App. Insgesamt soll in den elektronischen Auskunftsmidien auch im Vorhinein über Fahrplanänderungen, Ausfälle von Fahrten und zeitlich begrenzte Linienwegsänderungen informiert werden.

Das ÖPNV-Angebot muss insgesamt stärker kommuniziert und auch beworben werden.

Aufgrund der steigenden Ansprüche der Fahrgäste wird es zunehmend wichtiger, auch Echtzeitinformationen zur Verfügung zu stellen, d. h. die Angabe der tatsächlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten von Bussen und Bahnen in den elektronischen Auskunftsmidien. Dies ist u. a. für die Anschlusssicherung zwischen Bahn und Bus sowie Bus und Bus wichtig. Im Landkreis Uelzen verfügen alle Züge bereits über Echtzeitinformationen. Mit der Vergabe des Linienbusverkehrs in 2016 wurde verankert, dass auch die Regionalbusse die technischen Voraussetzungen hierfür im Fahrzeug haben. Dieser Standard soll auch in die nächste Vergabe des Linienbusverkehrs (Betriebsaufnahme am 01.08.2026) und auch für die bedarfsorientierten Verkehre einfließen. Es wird angestrebt, an aufkommensstarken Haltestellen die Echtzeitinformationen dem Fahrgast auch über sogenannte DFI-Anzeiger zur Verfügung zu stellen.

<p>Fahrgäste, die über keinen Internetanschluss verfügen, benutzen vielfach das Telefon, um sich über öffentliche Verkehrsmittel zu informieren. Derzeit betreiben alle Verkehrsunternehmen jeweils eine eigene telefonische Auskunft mit verschiedenen Betriebszeiten. Ziel ist, dass ein Fahrgast für eine Fahrt mit Umsteigenotwendigkeit unabhängig von den für die Relation zu nutzenden Verkehrsunternehmen nur einmal telefonieren muss, um die richtige Auskunft zu erhalten.</p>		
Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/> hohe Priorität <input type="checkbox"/> mittlere Priorität <input type="checkbox"/> geringere Priorität	Beteiligte Verkehrsunternehmen, Landkreis, Gemeinden, VNN, VNO
Federführung Verkehrsunternehmen, VNN		Finanzierung Landkreis

4.3.7 Haltestellen

Maßnahme 7.1: Erstellung eines Haltestellenkatasters	
Erläuterung <p>Die seit dem 01.01.2022 geltende gesetzliche Vorgabe eines vollständig barrierefreien ÖPNV verlangt dem Aufgabenträger immer häufiger Erklärungen zum allgemeinen Zustand, zur Ausstattung sowie zum barrierefreien Ausbau der Haltestellenanlagen ab. Um diesen Anforderungen gerecht werden zu können, ist es notwendig, dass die Verwaltung über einen umfassenden und möglichst aktuellen Datenstand verfügt. Dies gilt auch für reine Bürgerbus-Haltestellen.</p> <p>Um dies zu gewährleisten, strebt der Landkreis die Durchführung einer umfassenden Datenerhebung zum Ausbau und Zustand der Haltestellen an. Die gewonnenen Erkenntnisse dienen als Basis für den Aufbau und die folgende dauerhafte Pflege eines Haltestellenkatasters.</p>	
Umsetzung <input checked="" type="checkbox"/> hohe Priorität <input type="checkbox"/> mittlere Priorität <input type="checkbox"/> geringere Priorität	
Beteiligte Landkreis, Straßenbulasträger (überwiegend Gemeinden), Verkehrsunternehmen, VNO, Organisationen für Menschen mit Behinderungen	
Federführung Landkreis	Finanzierung Landkreis

Maßnahme 7.2:**Barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen / Fahrgastinformation an Haltestellen****Erläuterung**

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

Die wichtigste Herausforderung ist aktuell der weitere Fortschritt der laufenden Bemühungen zur Herstellung der durchgehenden Barrierefreiheit im ÖPNV. Um dies zu erreichen, ist ein Maßnahmenprogramm zu erarbeiten, wie in den nächsten Jahren die Umgestaltung von Haltestellen auf Basis des VNO-Haltestellen-Konzeptes (Anlage 4.1, <https://vno-stade.de/downloads/>) fortgesetzt werden sollte. Die wesentlichen Anforderungen an die bauliche Gestaltung der Haltestellenanlage lauten wie folgt:

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

Insgesamt ist zu berücksichtigen, dass die barrierefreie Gestaltung der Haltestellenanlage allein nicht ausreichend ist. Die Zuwegungen zu den Haltestellen müssen ebenfalls barrierefrei gestaltet sein. Zudem ist bei einer Neugestaltung der Haltestelle bzw. des Umfelds auf sichere Überquerungsmöglichkeiten der Fahrbahn zu achten.

Im Kap. 8.3 des VNO-Haltestellen-Konzeptes werden die Priorisierung und der zeitliche Umsetzungsplan des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen beschrieben. Entsprechend wird der Landkreis mit allen Beteiligten die Prioritätenliste abstimmen, die die einzelnen Haltestellenmaßnahmen den zeitlichen Rahmenvorgaben des Haltestellen-Konzeptes zuordnet. Da diese Liste einer laufenden Anpassung unterliegt, ist sie nicht Bestandteil des NVP. Sie wird jedoch zentral beim Landkreis geführt und allen Straßenbulasträgern zur Verfügung gestellt. Kriterien für eine Prioritätenliste könnten sein:

Haltestellen an Einrichtungen bzw. in der Nähe von Häusern der Gesundheitsvorsorge oder für Senioren sowie Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen (z.B. Arztpraxen, Krankenhäuser, Seniorenheime, Arbeitsstätten für Menschen mit Beeinträchtigungen)

- Haltestellen mit höherem Fahrgastaufkommen und höherer verkehrlicher Bedeutung
- Haltestellen der Hauptlinien
- Haltestellen mit mehr als 10 Einsteigern pro Tag
- Mindestens eine barrierefreie Haltestelle in Orten mit mehr als 1.000 Einwohnern

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. In der Anlage 4-2 sind die Haltestellen aufgelistet, deren barrierefreier Ausbau zurückgestellt wird. Diese Haltestellen weisen folgende Kriterien auf, die im Einzelfall abgewogen werden müssen:

1. Haltestelle liegt im Ort mit weniger als 200 Einwohnern und Haltestelle wird mit Linienbussen ausschließlich im schulbezogenen Verkehr bedient und Haltestelle hat eine geringe Nachfrage (durchschnittlich unter 10 Einsteiger pro Tag).
2. Haltestelle liegt in der Nähe (500 m Fußweg) einer anderen Haltestelle, die barrierefrei ausgebaut bzw. dafür vorgesehen ist.
3. Weitere Begründungen für die Aufnahme in die Liste zurückgestellter Haltestellen sind
 - Längerer Zeitbedarf für konkrete Planung, Baurecht, Abstimmung und Ausführung
 - Es bestehen noch Bindefristen, die nicht zu umgehen sind
 - Bündelung mit weiteren Baumaßnahmen
 - Ausnahmen von der Regelhöhe
 - Lage der Haltestelle ist nicht langfristig im Bestand gesichert (Bedienung erfolgt sehr unregelmäßig oder die Haltestelle liegt auf einem Linienweg, der in absehbarer Zeit aus unterschiedlichen Gründen geändert werden soll)
 - Haltestelle befindet sich in einer Kurvenlage
 - Provisorische Haltestelle bei Baumaßnahmen (Einzelfallprüfung, abhängig von der Nutzungsdauer), dies sollte nicht für Haltestellen mit hoher Fahrgastnachfrage gelten
 - Topographische Gründe (z.B. nicht barrierefreie Längsneigung der Fahrbahn und Seitenräume, beengter Straßenraum, etc.)
 - Reine Rufbus-, Bürgerbus- bzw. AST-Haltestelle
 - (Langfristig) nicht barrierefreie Zuwegung
 - Unverhältnismäßig hoher finanzieller Aufwand (Einzelfallprüfung)

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

Umsetzung

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

Beteiligte

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

Federführung

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

Finanzierung

Straßenbaulastträger, ggf. Zuschüsse durch LNVG möglich

Maßnahme 7.3:

Anbindung von zentrumsnahen Haltestellen und ÖPNV-relevanten Institutionen

Erläuterung

Schulbezogene Linienverkehre sind intensiv auf die Hauptnutzergruppe ausgerichtet. Nachteilig für übrige Fahrgäste ist die auf einigen Linienwegen nicht vorhandene Haltestelle im Bereich des Ortszentrums (stattdessen eine Haltestelle an der Schule). Folglich ist die Einrichtung bzw. Anbindung einer zentrumsnahen Haltestelle für jede Linie näher zu prüfen. Hierbei ist zu beachten, dass es durch die Einrichtung einer weiteren Haltestelle zur Verlängerung des Linienweges und damit auch der Fahrzeit kommen kann. Solche Fahrzeitverlängerungen können betrieblich ein Problem darstellen, da bei einigen Fahrzeugumläufen hierfür keine zeitlichen Reserven vorhanden sind. Ebenfalls kann diese Maßnahme zu einer zeitlichen Verlängerung der Schülerbeförderungszeit führen. Hier ist eine Abwägung im Einzelfall, auch unter Kostenaspekten, erforderlich.

Des Weiteren sollte geprüft werden, ob eine Bedienung von regional bedeutsamen Einrichtungen, wie zum Beispiel von Krankenhäusern, von zentralen Versorgungspunkten sowie die Anbindung von Neubau- und Gewerbegebieten mit dem ÖPNV zu den relevanten Zeiten mit vorhandenen Linienfahrten unter wirtschaftlichen Aspekten verbessert werden kann. Um mögliche Fahrgastpotenziale für den Busverkehr zu gewinnen, muss im Detail zusammen mit den Betrieben und Unternehmen sowie den Verkehrsunternehmen untersucht werden, auf welchen Linien zusätzliche Haltestellen bedient werden können. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob die Verkehrsbedürfnisse auf vorhandenen Buslinien Fahrtverschiebungen und/oder ggf. weitere zusätzliche Fahrten erfordern.

Der Landkreis Uelzen strebt an, ggf. für Berufsschülerinnen und -schüler punktuelle Verbesserungen im ÖPNV-Angebot zu erzielen. Die Wege zwischen Wohnort und Schule sind z.T. lang und aufwändig, weil nicht jede Berufsschule alle Ausbildungszweige anbietet. Auch wenn es keinen Anspruch auf Beförderung gibt, besteht die Möglichkeit, mit einem gut abgestimmten Busangebot zusätzliche ÖPNV-Fahrgäste zu gewinnen. Da es nicht möglich sein wird, von jedem Ort Verbindungen zu jeder Berufsschule anzubieten, sollte für landkreisinterne Verkehre geprüft werden, ob und wie Verbindungen von den Grundzentren zu allen Berufsschulen im Landkreis Uelzen geschaffen werden können. In Zusammenarbeit mit dem jeweiligen Nachbarlandkreis könnte darüber hinaus eine Prüfung weiterer Relationen erfolgen.

Umsetzung

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Betriebe und Unternehmen, Landkreis, LNVG, VNO

Federführung

Landkreis, VNO

Finanzierung

Landkreis/ Kommunen/ Betriebe

4.3.8 Fahrzeuge

Maßnahme 8.1: Mindeststandards zur Fahrzeugqualität		
Erläuterung		
<p>Noch stärker als die Haltestellen spielen die Fahrzeuge eine große Rolle in der Außenwahrnehmung des ÖPNV. Nicht nur Fahrgäste, sondern auch vermeintlich unbeteiligte Verkehrsteilnehmer erhalten so einen Eindruck des Qualitäts- und Serviceniveaus. Es ist wichtig, einen guten ÖPNV auch zielgenau zu vermarkten und gewonnene Neukunden durch hohe und gleichbleibende Qualität zu überzeugen.</p> <p>Bei der künftigen Neuvergabe der Regionalbuslinien (Betriebsaufnahme zum 01.08.2026) sollen, für klare und einheitliche Fahrzeugstandards im Landkreis Uelzen, daher folgende Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale Anwendung finden (auch im Stadtbusverkehr):</p>		
Ausstattungsmerkmal	Vorgabe	Hinweise
Abbiegeassistent	Pflicht	Alle Neufahrzeuge verfügen über ein Abbiegeassistentensystem.
AFZS-Ausrüstungsquote	10 Prozent	Die gewonnenen Daten werden fortlaufend dem Landkreis und der VNO zur Verfügung gestellt. Auf Anforderung muss auch die Zählung von an Subunternehmen vergebenen Fahrten, z.B. durch einen Fahrzeugtausch, ermöglicht werden.
Durchschnittsalter	9 Jahre	Ab dem Jahr der Erstzulassung; Stichtag: 31.12.
Emissionsfreie Busse	Saub-Fahr-zeug-BeschG	<p>Um das Ziel der Mobilitätswende zu erreichen, wird eine klima- und umweltfreundliche Grundausrichtung benötigt. Hierfür bedarf es tiefgreifender Veränderungen. Demzufolge gewinnt die Umstellung von fossilen Brennstoffen auf klimaneutrale Energieträger im Regionalbusverkehr an Bedeutung. Die Energieversorgung des Elektromotors kann zum einen über eine Batterie als Energiespeicher oder zum anderen über eine Brennstoffzelle, in der mit Hilfe von Wasserstoff Energie erzeugt wird, erfolgen. Für die Neuvergabe der Regionalverkehre sollten, neben einer möglichen Antriebsumstellung einzelner Fahrzeuge auch weitere Schritte betrachtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Ermittlung der entsprechend benötigten Infrastrukturbedarfe und -anforderungen ● Optimierung der Fahrpläne, Fahrzeugumläufe sowie der Fahrzeugeinsatzplanung ● Betriebswirtschaftliche und umweltbilanzielle Betrachtung und Umsetzungsstrategie
Fahrgastinformation	Pflicht	Alle Fahrzeuge müssen mit einem Echtzeitinformationssystem ausgestattet sein, über Haltestelleninnenanzeigen und elektronische Fahrtzielanzeigen sowie eine akustische Fahrgastinformation verfügen. Zur Verbreitung von gedruckten Informationen sind in allen Fahrzeugen Prospekthalter (mind. 2 x DIN lang) vorhanden.

Ausstattungsmerkmal	Vorgabe	Hinweise		
Haltewunschta- ster	Pflicht	Haltewunschta- ster sollen von jedem Sitzplatz aus einfach erreichbar sein.		
Klimatisierung	Pflicht	Alle Fahrzeuge verfügen über eine Innenraum-Klimatisierung.		
Niederflurtechnik	Pflicht	Es sind ausschließlich Niederflur- / Low-Entry-Busse einzusetzen. Als Reservefahrzeug kann auf den Ergänzungslinien nach Rücksprache mit dem Landkreis auch ein Hochflurbus eingesetzt werden.		
Mehrzweckfläche	ECE R107	In jedem Fahrzeug ist eine Mehrzweckfläche mind. gemäß der ECE R107 (750x1300 mm) vorzusehen. In Bussen mit einer Länge ab 12 Metern soll die Sondernutzungsfläche insgesamt mind. 750x2000 mm messen.		
Sitzplätze (Anzahl) (ausgenommen Stadtbusverkehr)	zzgl. Klapp- sitze	Kürzel	Bauart	Anzahl Sitzplätze (min.)
		PKW	Pkw / Bürgerbus	8
		KLB	Kleinbus	14
		MIB	Midibus	22
NFB	12-Meter-Bus	38		
Sitzplätze (Qualität)		Die Fahrzeug-Bauart NFB (s. o.) soll über eine hochfeste Regionalbusbestuhlung mit einer Sitzrückenhöhe von mindestens 700 mm verfügen. In allen Fahrzeugen sind quer zur Fahrtrichtung verbaute Sitze nur gestattet, wenn es konstruktiv nicht anders möglich ist. Klappsitze dürfen quer zur Fahrtrichtung angeordnet sein.		
Türen	Eignung für Hoch- borde	Um langfristig eine Anfahrbarkeit von Hochborden mit bis zu 22 cm Höhe zu gewährleisten, soll auf Außenschwenktüren verzichtet werden, wenn sie diesem Ziel entgegenstehen.		
USB-Ladebuch- sen, WLAN	Pflicht	Alle Neufahrzeuge (außer Klein- und Midi- Busse) verfügen über WLAN und mindestens 12 USB-Ladebuchsen.		
Verkehrsmittel- werbung		Die flächige Beklebung der seitlichen Fensterflächen ist zu vermeiden. Einzelne Gestaltungselemente dürfen bis zu 30 Prozent der Fensterfläche bedecken.		
Zulassungsklasse	M3 Klasse II erlaubt	Der Landkreis gestattet ausdrücklich auch den Einsatz von Fahrzeugen, die der Zulassungsklasse M3 Klasse II zugeordnet werden, sofern die übrigen Anforderungen erfüllt werden können.		
Umsetzung	<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität	Beteiligte Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO	
	<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität		
	<input type="checkbox"/>	geringere Priorität		
Federführung Landkreis, VNO		Finanzierung Landkreis, Verkehrsunternehmen, ggf. Land und Bund		

Die genannten Standards gelten für den permanenten Linienverkehr. Um den Einsatz von 4-Sitzern im Rufbusverkehr zu ermöglichen, sind im Rufbusverkehr Ausnahmen gestattet. Wird bei der Anmeldung ein barrierefreies Fahrzeug gewünscht, muss es auch die Vorgaben für diese Beförderung erfüllen. Bei den Bürgerbussen sollen die Vorgaben bei einer Neubeschaffung berücksichtigt werden.

4.3.9 Fahrweg

Maßnahme 9.1:							
Berücksichtigung des ÖPNV u.a. bei der Infrastrukturplanung und Siedlungsentwicklung							
Erläuterung							
<p>Ein gut erreichbares und verlässliches ÖPNV-Angebot wird immer mehr zu einem Standortfaktor bei der Ansiedlung von Menschen und Betrieben. Ziel ist, den Betriebsablauf im ÖPNV durch eine weiterhin rechtzeitige Berücksichtigung der Belange des ÖPNV bei Planungen für die Infrastruktur und ggf. bei Siedlungsentwicklungen zu verbessern. In der Vergangenheit ist dies in der Regel von den Straßenbaulastträgern so praktiziert worden; dies soll beibehalten werden.</p> <p>Zur Verbesserung der Situation auf dem Straßennetz bzw. zur Beseitigung von Konfliktstellen soll jeder Einzelfall in enger Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern näher untersucht werden. Um im Winter die Pünktlichkeit im ÖPNV weiter aufrecht erhalten zu können, muss für die Straßen, auf denen ÖPNV durchgeführt wird, die höchste Priorität der Streudienste erhalten bleiben.</p> <p>Es soll angestrebt werden, bei wesentlichen Änderungen der Infrastruktur auf bestehenden Fahrwegen des ÖPNV dessen Belange zu berücksichtigen. Verkehrsordnende Maßnahmen (z.B. Tempo-30-Zonen) sind ÖPNV-verträglich zu gestalten.</p> <p>Entsprechend der Zielsetzung des Behinderten-Gleichstellungsgesetzes soll im Nahverkehrsplan dargestellt werden, wie die Barrierefreiheit im ÖPNV erreicht werden kann. Im Behinderten-Gleichstellungsgesetz werden keine konkreten Maßnahmen zur Realisierung der Barrierefreiheit genannt. Eine Möglichkeit ist der verstärkte Einsatz von Niederflurfahrzeugen. In diesem Zusammenhang ist allerdings zu berücksichtigen, dass aufgrund des geringen Abstandes zwischen Fahrzeugboden und Straße höhere Ansprüche an die Beschaffenheit der Fahrwege (problematisch sind hier z.B. Bodenunebenheiten aufgrund von Straßenmängeln, Neigungswechsel der Straße, Mitbenutzungsnotwendigkeit von Gehwegen) sowie an die Ausgestaltung der Haltestellen bestehen.</p> <p>Der Aufgabenträger des ÖPNV wird in enger Zusammenarbeit mit dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger Möglichkeiten untersuchen, die eine Verbesserung der Situation herbeiführen. Grundsätzlich sind hierbei folgende Möglichkeiten vorhanden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichten von gesonderten ÖPNV-Fahrspuren • Bevorzugung des ÖPNV an Kreuzungen durch eigene Lichtsignalgeber bzw. Vorrangschaltungen oder geänderte Vorfahrtsregelungen • Verkehrslenkende Maßnahmen (z. B. Linksabbiegeverbot) • Zügige Behebung von Straßenschäden 							
Umsetzung	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;">X</td> <td>hohe Priorität</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td>mittlere Priorität</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td>geringere Priorität</td> </tr> </table>	X	hohe Priorität	<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität	<input type="checkbox"/>	geringere Priorität
X	hohe Priorität						
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität						
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität						
Beteiligte							
Verkehrsunternehmen, Straßenbaulastträger bzw. Grundstückseigentümer (sofern es sich beispielsweise um Wendeanlagen handelt), Gemeinden, Landkreis							
Federführung	Finanzierung						
Landkreis, VNO	Landkreis, Verkehrsunternehmen, ggf. Land und Bund						

4.3.10 Maßnahmen im Schienenpersonenverkehr

Maßnahme 10.1:

Erhalt und ggf. Ausbau des Schienenpersonenverkehrs im Landkreis Uelzen; Reaktivierung des Bahnhofpunktes Westerweyhe

Erläuterung

Unbeschadet der fehlenden Verantwortung für den SPNV sieht es der Landkreis Uelzen als ein wichtiges Ziel an, sich bei den zuständigen Stellen für Verbesserungen im Bereich des Schienenverkehrs einzusetzen, wie sie im RROP 2019 niedergelegt worden sind. Dazu gehören zum einen der Erhalt und Ausbau der KBS 116 (RB37 Uelzen – Bremen, Ziel: Elektrifizierung und Erhöhung Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h, zusätzliche Bahnstation Westerweyhe) und der KBS 305 (Uelzen – Salzwedel, Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaus (geplant bis 2029)). Der Landkreis Uelzen befürwortet zum anderen auch die Verbesserung des SPNV-Angebotes auf diesen Strecken, wie zum Beispiel eine durchgängige Vertaktung (gilt besonders für die KBS 305, RE20) mit guten Anschlüssen (gilt besonders für die KBS 115, RB47) zu den Zügen auf der KBS 110 (RE 2 und RE3) Richtung Hamburg und Hannover.

Auf der KBS 110 (RE2 und RE3, Hamburg – Uelzen – Hannover) legt der Landkreis besonderen Wert auf vertaktete, schnelle und möglichst umsteigefreie Verbindungen zwischen Hannover und Hamburg auch mit Fernverkehrszügen unter Beibehaltung bzw. Ausbau des vorhandenen SPNV. Der Landkreis befürwortet die Kapazitätsausweitung zwischen Hamburg und Hannover entsprechend dem Abschlussdokument des Dialogforums Schiene Nord in Celle. Letzteres hat bereits Eingang in das Konzept des Deutschlandtaktes gefunden, in dem ein 30-Min.-Takt für die RE-Züge auf der Relation Hamburg - Hannover vorgesehen ist.

Da der ÖPNV im Landkreis Uelzen besonders im Berufsverkehr in die Oberzentren fast ausschließlich mit der Bahn abgewickelt wird, soll darauf geachtet werden, dass auch die entsprechenden Fahrplanangebote gewährleistet sind. Dies gilt besonders für die morgendlichen Zeitlagen auf den Relationen mit größerem Pendleraufkommen.

Der Landkreis Uelzen erwartet auch weiterhin, dass sich die Fahrzeiten auf der KBS 115 (RB47 Uelzen – Gifhorn – Braunschweig) nach Gifhorn und Braunschweig verkürzen. Der bestehende Stundentakt wird dabei begrüßt.

Ein weiterer wichtiger Aspekt sind die Verbindungen zwischen Uelzen und Berlin. Bis 2020 fuhren täglich ein bis zwei IRE-Zugpaare zwischen Hamburg und Berlin über Uelzen. Der Landkreis Uelzen nahm dies als gute Verbindung wahr und befürwortet eine Angebotsausweitung zwischen dem Landkreis Uelzen und Berlin, auch unter dem Aspekt umsteigefreier Verbindungen zwischen Berlin und Bad Bevensen. Der Landkreis Uelzen begrüßt das Fahrplankonzept 2024 (Altmärker Y), mit dem der lange geforderte 1-Std.-Takt zwischen Uelzen und Magdeburg umgesetzt wird, auch wenn sich die Fahrzeit um einige Minuten verlängert. Wichtig ist hier ebenso eine gute Anbindung nach Berlin. Daher ist auf gute Anschlüsse in Stendal auf die ICE-Linie 13 Richtung Berlin, auch in den Tagesrandzeiten, zu achten. Vor allem in den Abendstunden ist es wünschenswert, dass die RE20-Züge mit Anschluss aus Berlin bis nach Uelzen geführt werden.

Umsetzung

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

Beteiligte

LNVG, DB AG

Federführung/Finanzierung

Für Gestaltung des SPNV-Angebots: LNVG; für Gestaltung des SPFV-Angebots: DB-Fernverkehr; für Ausbaumaßnahmen der Infrastrukturanlagen: DB InfraGO zusammen mit Bund und Ländern

4.3.11 Erhalt und Ausbau der Stadt- und Ortsverkehre**Maßnahme 11.1:****Erhalt und Verbesserung des Stadtverkehrs Uelzen****Erläuterung**

Der Stadtverkehr Uelzen umfasst gegenwärtig 7 Linien von mycity und die einbrechenden RBB-Linien. Die Stadtverkehrs-Linie 1 fährt gegenwärtig im 30-Minuten-Takt, während die Stadtverkehrs-Linien 2 bis 6 im 1-Stunden-Takt fahren. Die Stadtverkehrs-Linie 71 dient hauptsächlich dem Schülerverkehr. Die übrigen Regionalbuslinien verbinden die Uelzener Ortsteile seltener mit dem Zentrum. Trotzdem fallen alle Verbindungen (mit Ausnahme von Tatern) zwischen den Orten und dem Stadtzentrum in die Kategorien + und o (vgl. Kapitel 3.2.4.1).

Gleichwohl sind weitere Defizite festzustellen:

- Die Stadtbuslinien 1, 4, 5 und 6 erreichen nicht regelmäßig den Bahnhof.
Morgens wird den Pendlerinnen und Pendlern, die mit den Zügen nach Hannover (Ankunft 8:15 Uhr) oder Hamburg (Ankunft ca. 8:00 Uhr) fahren wollen, eine Anfahrt angeboten. Am Nachmittag müssen sie vom Bahnhof aus zunächst mit den Linien 2 oder 3 zur zentralen Haltestelle (Rendezvouspunkt) am Rathaus fahren und dann dort in ihre Linien umsteigen. Lediglich gegen 19:45 Uhr bedienen alle Stadtlinien den Bahnhof.
- Durch eine nicht immer zu vermeidende Ringbildung der Linien und Stichfahrten entstehen teilweise relativ lange Fahrzeiten (z. B. von Groß Liedern, Holdenstedt, Molzen oder Westerweyhe jeweils in die Innenstadt). Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Regionalbuslinien sollte der Regional- und Stadtverkehr gemeinsam betrachtet werden. Gegebenenfalls können Anpassungen auf den Linien das Angebot beschleunigen und insgesamt weiter verbessern.

Mit dem Ausbau des Stadtverkehrs und guten Anschlüssen von und zu den Zügen können mehr Berufspendlerinnen und Pendler mit dem ÖPNV ihre Arbeitsstätten erreichen. Der Ausbau von weiteren P+R-Plätzen am Uelzener Bahnhof könnte damit entbehrlich werden.

Es wird vorgeschlagen, die Liniennummern des Stadtverkehrs Uelzen in den „7000er“-Bereich der übrigen Buslinien im Landkreis Uelzen zu überführen. Diese Liniennummern wären nicht nur in der Metropolregion Hamburg einmalig, sondern auch in Nord- und Ostdeutschland. Spätestens bei einem hvv-Beitritt wäre eine Umbenennung der Stadtverkehrslinien notwendig, um Doppelbezeichnungen innerhalb des hvv-Gebietes zu vermeiden.

Linie (bisher)	Linie neu	Verlauf
1	7001	Rathaus – Oldenstadt – Rathaus
2	7002	Rathaus – Stern – Klinikum — Rathaus
3	7003	Rathaus – Groß Liedern – Rathaus – Zehn Eichen – Rathaus
4	7004	Rathaus – Westerweyhe – Kirchweyhe – Rathaus
5	7005	Rathaus – Veerßen – Holdenstedt – Rathaus
6	7006	Rathaus – Molzen – Masendorf – Riestedt – Rathaus

Linie (bisher)	Linie neu	Verlauf
71	7007	Westerweyhe – Kirchweyhe – Uelzen
Umsetzung		<input type="checkbox"/> hohe Priorität <input checked="" type="checkbox"/> mittlere Priorität <input type="checkbox"/> geringere Priorität
Federführung Hansestadt Uelzen, Landkreis		Beteiligte Verkehrsunternehmen, Landkreis, Hansestadt Uelzen, VNO, LNVG, DB AG
		Finanzierung Hansestadt Uelzen

Maßnahme 11.2:	
Prüfung der Einführung eines Stadtverkehrs Bad Bevensen	
Erläuterung	
<p>Für die Stadt Bad Bevensen ist vor dem Hintergrund der Überalterung der Bevölkerung und der zahlreichen Kurgäste zu prüfen, ob ein den örtlichen Gegebenheiten angemessenes Stadtverkehrssystem entwickelt werden kann.</p> <p>Gegenwärtig fahren die Regionalbuslinien 7060, 7070, 7075 und 7085 im Stadtgebiet Bad Bevensen. Seit 2021 erschließt der Bürgerbus Bad Bevensen mit den gegenwärtigen Linien 7072 und 7073 das Stadtgebiet. Auf der Linie 7085 wurden aufgrund der Erkenntnisse des integrierten Mobilitätskonzepts (IMK der Stadt Bad Bevensen) zusätzliche Fahrten zwischen Bahnhof und dem Herz- und Gefäß-Zentrum (HGZ) eingerichtet. Hinzu kommen noch weitere Linien, die schulbezogene Fahrten und Rufbusfahrten anbieten. Immer wieder wird der Verlust der sog. „Kurbahn“ beklagt (vgl. IMK).</p> <p>Ob eine Überplanung der vorhandenen Buslinien (z.B. durch zusätzliche Haltestellen z. B. im Stadtzentrum) eine bessere Bedienung ermöglicht oder zusätzliche Angebote (Stadtbus, Rufbus oder AST) eingerichtet werden müssen, muss eine detaillierte Untersuchung außerhalb des NVP ergeben. Bei dieser Prüfung muss auch geklärt werden, welche Zuganschlüsse (in Richtung Uelzen oder Lüneburg-Hamburg) am Bahnhof Priorität haben sollen.</p>	
Umsetzung	
<input checked="" type="checkbox"/> hohe Priorität <input type="checkbox"/> mittlere Priorität <input type="checkbox"/> geringere Priorität	
Beteiligte Landkreis, Stadt Bad Bevensen, VNO	
Federführung Landkreis, Stadt Bad Bevensen	Finanzierung Stadt Bad Bevensen

Maßnahme 11.3:	
Erhalt und Förderung der Bürgerbusverkehre im Landkreis Uelzen	
Erläuterung	
<p>In der SG Suderburg hat 2020 ein Bürgerbus auf 4 Linien seinen Betrieb aufgenommen. In Bad Bevensen läuft seit 2021 ein weiterer Bürgerbus-Verkehr mit 2 Linien. Es geht hierbei um ein Verkehrsangebot nach § 42 PBefG, das allen als Linienverkehr zugänglich ist. Die Bürgerbus-Angebote können besonders für die Bedienungsebene I (Orte – Grundzentrum) eine wichtige Ergänzung des ÖPNV (vgl. Maßnahme 1.1) darstellen. Trotz des großen ehrenamtlichen Engagements im Fahrbetrieb fallen Kosten (z.B. für Fahrzeuge) an, die über die Leistungsfähigkeit von Bürgerbusvereinen und Kommunen hinaus gehen.</p> <p>Der Landkreis Uelzen möchte die Bürgerbusvereine auf Antrag auch finanziell unterstützen. Dabei regelt der Landkreis das Zusammenwirken von Bürgerbussen, dem/den örtlichen Verkehrsunternehmen, Landkreis und Kommunen z.B. bei den Themen Finanzierung, Fahrplangestaltung, kreiseinheitlicher Tarif (vgl. Kapitel 2.5.6) und elektronische Fahrplanauskunft (vgl. Kapitel 2.6.5).</p> <p>Grundsätzlich hat sich die Förderrichtlinie für Bürgerbusverkehre bewährt. Allerdings sind die Fahrten nicht in den elektronischen Auskunftssystemen zu finden. Bei den Bürgerbussen gilt nicht der kreiseinheitliche UE-Tarif. Immerhin werden Deutschlandtickets anerkannt. Im Sinne eines einheitlichen Verkehrssystems sollen Zeitkarten des UE-, hvv- und Niedersachsentarifs, die die entsprechende räumliche und zeitliche Gültigkeit haben, auch in den Bürgerbussen anerkannt werden.</p>	
Umsetzung	
<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität
Beteiligte	
Kommunen, Bürgerbusverein, Verkehrsunternehmen, Landkreis	
Federführung	Finanzierung
Kommunen, Landkreis	Kommunen, LNVG, Landkreis

4.4 Bewertungskriterien bei Genehmigungsanträgen

Nachfolgend werden Kriterien festgelegt, die für den Landkreis wichtig für eine Bewertung verschiedener Genehmigungsanträge sind. Die höchste Priorität hat dabei die Sicherstellung des Schülerverkehrs, anschließend folgen die Grundversorgung, die zeitliche Verteilung der Fahrten, der Berufsverkehr, das Grundliniennetz und der Freizeitverkehr. Dabei ist für den Landkreis unerheblich, mit welcher Angebotsform (Linienbus oder bedarfsorientierte Verkehre) die Leistungen erbracht werden.

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 Einhaltung der Fahrzeugstandards (siehe Maßnahme 8.1) ist 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 mehrfache nachteilige Abweichungen vom zuletzt gültigen Fahrplan sowie Verstöße gegen die Anforderungen der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Uelzen.

4.4.1 Schülerverkehr

Die Bedienung der Schulen muss den Vorgaben der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Uelzen genügen.

Die erforderlichen Schulstunden, zu denen an- bzw. abgefahren werden soll, legt der Landkreis fest. Der Zeitraum zwischen Busankunft bzw. Busabfahrt und Beginn bzw. Ende der jeweiligen Schulstunde beträgt idealerweise 10 bis 15 Minuten.

Schülerinnen und Schüler der Grundschulen und Förderschulen müssen umsteigefrei zwischen Schul- und Wohnort befördert werden. In Einzelfällen sind hiervon Ausnahmen möglich; solche Ausnahmen sind mit dem Landkreis Uelzen abzustimmen.

Die übrigen Schülerinnen und Schüler sollen möglichst umsteigefrei befördert werden.

Möglichst kurze Fahrzeiten sind anzustreben.

4.4.2 Grundversorgung

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

Anzustreben sind jedoch Verbindungen mit einer Bedienungs- bzw. Verbindungsqualität der Kategorie +.

4.4.3 Zeitliche Verteilung

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

Zeitliche Verteilung

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

Tabelle 4.4-1: Angestrebte zeitliche Verteilung der Fahrten

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

4.4.4 Hauptlinien und Berufsverkehr

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

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

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

In den vorgenannten Hauptverkehrszeiten sollen mindestens einmal pro Stunde Verbindungen vorhanden sein.

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

Je mehr Teile der Maßnahmen 4.1 und 4.2 ein Anbieter umsetzt, desto besser ist sein Angebot im Vergleich zu anderen Angeboten zu bewerten.

4.4.5 Freizeitverkehr

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

Darüber hinausgehende Verkehrsangebote wie touristische Saisonverkehre (z. B. die Freizeitbusse) werden begrüßt.

Literaturverzeichnis

- Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) (2019), zuletzt geändert 2021
- Daten des Niedersächsischen Landesamtes für Statistik
- Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im öffentlichen Personennahverkehr, VÖV, Reihe Technik VÖV 1.41.1, 1981
- Europäisches Klimagesetz (2021)
- Gesetz zur Gleichstellung von Behinderten (BGG), 2002
- Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz) 1993, zuletzt geändert 2016
- Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) (2021)
- Haltestellenkonzept Nord-Ost-Niedersachsen, VNO
- Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung; Nr. 3.4.8.1 – 15 Ergänzungslieferung 11/1996: Bedienungsstandards für den ÖPNV, Hensen, A. und Otto, E.
- Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen, Land Niedersachsen 1994, zuletzt geändert 2017
- LTS-Bevölkerungsprognose, 2006, Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (NIW)
- Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, 2007
- Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG), 1995, zuletzt geändert 2022
- Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG) 1998, zuletzt geändert 2007
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) 1990, zuletzt geändert 2017
- Pilz, Gerald (2021): Mobilität im 21. Jahrhundert? Frag doch einfach! Klare Antworten aus erster Hand, München
- Regionales Entwicklungskonzept (REK) 2000, Gemeinsame Landesplanung Hamburg/ Niedersachsen/ Schleswig-Holstein
- Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen 2019
- VDV-Akademie (Hrsg.) (2021): Grundwissen – Personenverkehr und Mobilität, Leverkusen
- Verkehrerschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV, VDV Schrift 4, 01/2019
-

Anlagen

- Anlage 3-1: Übersicht der Orte
 - Anlage 3-2: Örtliche Bedienungsqualität (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)
 - Anlage 3-3: Regionale Bedienungsqualität (Fahrtenpaare zum Mittelzentrum)
 - Anlage 3-4: Regionale Verbindungsqualität (Reisezeit zum Mittelzentrum)
 - Anlage 3-5: Überregionale Bedienungsqualität (Fahrtenpaare zum Oberzentrum)
 - Anlage 3-6: Überregionale Verbindungsqualität (Reisezeit zum Oberzentrum)
 - Anlage 4-1: VNO-Haltestellenkonzept
 - Anlage 4-2: Haltestellen, deren barrierefreier Ausbau zurückgestellt ist
-

Bewertung des Verkehrsangebotes

Übersicht der Orte

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung		Bewertung
			Schultag	Ferientag	
Samtgemeinde Aue, Stand der Einwohnerzahlen: 1.04.2023					
Wrestedt	1.655	1.000-3.000	ja	ja	ja
Abbdorf	41	<50	ja	ja	keine
Bad Bodenteich	3.005	>3.000	ja	ja	ja
Bockholt	83	50-1.000	ja	ja	ja
Bollensen	308	50-1.000	ja	ja	ja
Bomke	41	<50	ja	ja	keine
Breitenhees	10	<50	nein	nein	keine
Drohe	138	50-1.000	ja	ja	ja
Emern	199	50-1.000	ja	ja	ja
Esterholz	90	50-1.000	ja	ja	ja
Flinten	32	<50	ja	ja	keine
Gavendorf	42	<50	ja	ja	keine
Groß Pretzier	52	50-1.000	ja	ja	ja
Häcklingen	344	50-1.000	ja	ja	ja
Hamborg	24	<50	nein	nein	keine
Heuerstorf	66	50-1.000	ja	ja	ja
Kahlstorf	57	50-1.000	ja	ja	ja
Kakau	47	<50	ja	ja	keine
Kallenbrock	50	<50	ja	ja	keine
Kattien	98	50-1.000	ja	ja	ja
Klein Bollensen	60	50-1.000	ja	ja	ja
Klein Pretzier	39	<50	ja	ja	keine
Könau	74	50-1.000	ja	ja	ja
Kroetze	43	<50	ja	ja	keine
Kuckstorf	44	<50	nein	nein	keine
Langenbrügge	353	50-1.000	ja	ja	ja
Lehmke	494	50-1.000	ja	ja	ja
Lüder	645	50-1.000	ja	ja	ja
Müssingen	59	50-1.000	ja	ja	ja
Nettelkamp	436	50-1.000	ja	ja	ja
Niendorf II	184	50-1.000	ja	ja	ja
Nienwohlde	137	50-1.000	ja	ja	ja
Ostedt	188	50-1.000	ja	ja	ja
Overstedt	44	<50	ja	ja	keine
Reinstorf	175	50-1.000	ja	ja	ja
Röhren	70	50-1.000	ja	ja	ja
Schafwedel	187	50-1.000	ja	ja	ja
Schostorf	101	50-1.000	ja	ja	ja
Soltendieck	552	50-1.000	ja	ja	ja
Stadensen	552	50-1.000	ja	ja	ja
Stederdorf	495	50-1.000	ja	ja	ja
Thielitz	73	50-1.000	ja	ja	ja
Varbitz	82	50-1.000	ja	ja	ja
Wieren	1.168	1.000-3.000	ja	ja	ja

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden

nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

Bewertung des Verkehrsangebotes

Übersicht der Orte

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung		Bewertung
			Schultag	Ferientag	
Samtgemeinde Bevensen-Ebstorf, Stand der Einwohnerzahlen: 20.04.2023					
Bad Bevensen	7.740	>3.000	ja	ja	ja
Addenstorf	37	<50	ja	ja	keine
Aljarn	99	50-1.000	ja	ja	ja
Allenbostel	164	50-1.000	ja	ja	ja
Almstorf	89	50-1.000	ja	ja	ja
Altenebstorf	469	50-1.000	ja	ja	ja
Altenmedingen	614	50-1.000	ja	ja	ja
Arendorf	96	50-1.000	ja	ja	ja
Barum	467	50-1.000	ja	ja	ja
Bode	63	50-1.000	ja	ja	ja
Bohdorf	124	50-1.000	ja	ja	ja
Bostelwiebeck	55	50-1.000	ja	ja	ja
Brambostel	46	<50	ja	ja	keine
Brauel	16	<50	ja	ja	keine
Brockhimbergen	76	50-1.000	ja	ja	ja
Brockhöfe	488	50-1.000	ja	ja	ja
Bruchtorf	200	50-1.000	ja	ja	ja
Drögennotorf	81	50-1.000	ja	ja	ja
Ebstorf	4.982	>3.000	ja	ja	ja
Eddelstorf	311	50-1.000	ja	ja	ja
Eitzen II	49	<50	ja	ja	keine
Emmendorf	586	50-1.000	ja	ja	ja
Gollern	93	50-1.000	ja	ja	ja
Gr. Hesebeck	141	50-1.000	ja	ja	ja
Gr. Thondorf	311	50-1.000	ja	ja	ja
Haarstorf	24	<50	ja	ja	keine
Haaßel	48	<50	ja	ja	keine
Hagen	50	<50	ja	ja	keine
Hanstedt I	448	50-1.000	ja	ja	ja
Havekost	71	50-1.000	ja	ja	ja
Heitbrack	46	<50	ja	nein	keine
Himbergen	936	50-1.000	ja	ja	ja
Hohenbünstorf	132	50-1.000	ja	ja	ja
Hohenfier	7	<50	nein	nein	keine
Holthusen I	96	50-1.000	ja	ja	ja
Höver	188	50-1.000	ja	ja	ja
Jastorf	324	50-1.000	ja	ja	ja
Jelmstorf	518	50-1.000	ja	ja	ja
Kettelstorf	51	50-1.000	ja	ja	ja
Kl. Bünstorf	173	50-1.000	ja	ja	ja
Kl. Hesebeck	78	50-1.000	ja	ja	ja
Kl. Thondorf	69	50-1.000	ja	ja	ja
Kollendorf	30	<50	ja	ja	keine
Linden	211	50-1.000	ja	ja	ja
Lintzel	230	50-1.000	ja	ja	ja
Luttmissen	18	<50	ja	ja	keine
Masbrock	61	50-1.000	ja	ja	ja
Medingen	1.208	1.000-3.000	ja	ja	ja
Melzingen	262	50-1.000	ja	ja	ja
Nassennotorf	42	<50	ja	ja	keine
Natendorf	265	50-1.000	ja	ja	ja
Niendorf I	120	50-1.000	ja	ja	ja

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden

nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

Bewertung des Verkehrsangebotes

Übersicht der Orte

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung		Bewertung
			Schultag	Ferientag	
Fortsetzung Samtgemeinde Bevensen-Ebstorf					
Oechtringen	4	<50	nein	nein	keine
Oetzendorf	166	50-1.000	ja	ja	ja
Oetzfelde	17	<50	ja	ja	keine
Oldendorf II	46	<50	ja	ja	keine
Reisenmoor	18	<50	nein	nein	keine
Röbbel	105	50-1.000	ja	ja	ja
Rockenmühle	5	<50	ja	ja	keine
Rohrstorf	59	50-1.000	ja	ja	ja
Römstedt	464	50-1.000	ja	ja	ja
Sasendorf	70	50-1.000	ja	ja	ja
Schatensen	416	50-1.000	ja	ja	ja
Schier	15	<50	ja	ja	keine
Schlagte	24	<50	ja	ja	keine
Secklendorf	139	50-1.000	ja	ja	ja
Seedorf	178	50-1.000	ja	ja	ja
Stadorf	153	50-1.000	ja	ja	ja
Strothe	67	50-1.000	ja	ja	ja
Tätendorf-Eppensen	308	50-1.000	ja	ja	ja
Teendorf	28	<50	ja	ja	keine
Testorf	125	50-1.000	ja	ja	ja
Velgen	139	50-1.000	ja	ja	ja
Vinstedt	106	50-1.000	ja	ja	ja
Vorwerk	32	<50	ja	ja	keine
Walmstorf	47	<50	ja	ja	keine
Wessenstedt	102	50-1.000	ja	ja	ja
Weste	228	50-1.000	ja	ja	ja
Weste-Bahnhof	153	50-1.000	ja	ja	ja
Wettenbostel	78	50-1.000	ja	ja	ja
Wittenwater	70	50-1.000	ja	ja	ja
Wriedel	859	50-1.000	ja	ja	ja
Wulfsode	69	50-1.000	ja	ja	ja

Gemeinde Bienenbüttel, Stand der Einwohnerzahlen: 17.04.2023					
Bienenbüttel	2.691	1.000-3.000	ja	ja	ja
Bargdorf	296	50-1.000	ja	ja	ja
Beverbeck	138	50-1.000	ja	ja	ja
Bornsen	90	50-1.000	ja	ja	ja
Edendorf	288	50-1.000	ja	ja	ja
Eitzen I	186	50-1.000	ja	ja	ja
Grünhagen	372	50-1.000	ja	ja	ja
Hohenbostel	788	50-1.000	ja	ja	ja
Hohnstorf	216	50-1.000	ja	ja	ja
Niendorf	74	50-1.000	ja	ja	ja
Rieste	260	50-1.000	ja	ja	ja
Steddorf	975	50-1.000	ja	ja	ja
Varendorf	115	50-1.000	ja	ja	ja
Wichmannsburg	392	50-1.000	ja	ja	ja
Wulfstorf	82	50-1.000	ja	ja	ja

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden

nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

Bewertung des Verkehrsangebotes

Übersicht der Orte

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung		Bewertung
			Schultag	Ferientag	
Samtgemeinde Rosche, Stand der Einwohnerzahlen: 31.12.2022					
Rosche-Prielip	1.257	1.000-3.000	ja	ja	ja
Bankewitz	125	50-1.000	ja	ja	ja
Batensen	76	50-1.000	ja	ja	ja
Boecke	55	50-1.000	ja	ja	ja
Borg	61	50-1.000	ja	ja	ja
Bruchwedel	43	<50	ja	ja	keine
Dallahn	43	<50	ja	ja	keine
Dalldorf	84	50-1.000	ja	ja	ja
Dörmte	83	50-1.000	ja	ja	ja
Gauel	33	<50	ja *)	ja *)	keine
Göddenstedt	63	50-1.000	ja	ja	ja
Gr. Ellenberg	74	50-1.000	ja	ja	ja
Gr. Malchau	86	50-1.000	ja	ja	ja
Grabau	141	50-1.000	ja	ja	ja
Güstau	31	<50	ja	ja	keine
Gut Göddenstedt	31	<50	ja	ja	keine
Hof Rohrstorf	9	<50	ja	nein	keine
Hohenweddrien	39	<50	ja	ja	keine
Hohenzethen	108	50-1.000	ja	ja	ja
Jarlitz	103	50-1.000	ja	ja	ja
Katzien	50	<50	ja	ja	keine
Kl. Ellenberg	11	<50	nein	nein	keine
Kl. Malchau	18	<50	ja	ja	keine
Körlau	53	50-1.000	ja	ja	ja
Molbath	88	50-1.000	ja	ja	ja
Nateln	147	50-1.000	ja	ja	ja
Nestau	92	50-1.000	ja	ja	ja
Neumühle	32	<50	ja	ja	keine
Nievelitz	20	<50	ja	ja	keine
Növenthien	96	50-1.000	ja	ja	ja
Oetzen	494	50-1.000	ja	ja	ja
Polau	32	<50	ja	ja	keine
Probien	11	<50	nein	nein	keine
Rassau	35	<50	ja	ja	keine
Rätzlingen	460	50-1.000	ja	ja	ja
Retzien	17	<50	nein	nein	keine
Schlankau	16	<50	nein	nein	keine
Schlieckau	62	50-1.000	ja	ja	ja
Schmörlau	18	<50	ja	nein	keine
Schwemlitz	92	50-1.000	ja	ja	ja
St. Omer	8	<50	nein	nein	keine
Stöcken	287	50-1.000	ja	ja	ja
Stoetze	119	50-1.000	ja	ja	ja
Stütensen	82	50-1.000	nein	nein	ja
Suhlendorf	1.269	1.000-3.000	ja	ja	ja
Süttorf	153	50-1.000	ja	ja	ja
Teyendorf	62	50-1.000	ja	ja	ja
Törwe	16	<50	ja	ja	keine
Wellendorf	221	50-1.000	ja	ja	ja
Zarenthien	14	<50	ja	ja	keine
Zieritz	41	<50	ja	ja	keine

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden bzw. unter 700 m entfernt *)

nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

Bewertung des Verkehrsangebotes Übersicht der Orte

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung		Bewertung
			Schultag	Ferientag	
Samtgemeinde Suderburg, Stand der Einwohnerzahlen: 03.04.2023					
Suderburg	2.828	1.000-3.000	ja	ja	ja
Bahnsen	132	50-1.000	ja	ja	ja
Bargfeld	154	50-1.000	ja	ja	ja
Barnsen	118	50-1.000	ja	ja	ja
Böddenstedt	517	50-1.000	ja	ja	ja
Bohlsen	476	50-1.000	ja	ja	ja
Dreilingen	179	50-1.000	ja	ja	ja
Eimke	388	50-1.000	ja	ja	ja
Ellerndorf	126	50-1.000	ja	ja	ja
Gerdau	391	50-1.000	ja	ja	ja
Groß Süstedt	221	50-1.000	ja	ja	ja
Hamerstorf	108	50-1.000	ja	ja	ja
Holthusen II	52	50-1.000	ja	ja	ja
Holxen	217	50-1.000	ja	ja	ja
Hösseringen	629	50-1.000	ja	ja	ja
Räber	199	50-1.000	ja	ja	ja
Wichtenbeck	72	50-1.000	ja	ja	ja

Stadt Uelzen, Stand der Einwohnerzahlen: 05.06.2023					keine
Uelzen, Kernstadt	21.852	>3.000	ja	ja	ja
Borne	62	50-1.000	ja	ja	ja
Groß Liedern	1.262	1.000-3.000	ja	ja	ja
Halligdorf	88	50-1.000	ja	ja	ja
Hambrock	59	50-1.000	ja	ja	ja
Hansen	212	50-1.000	ja	ja	ja
Hanstedt II	351	50-1.000	ja	ja	ja
Holdenstedt	2.223	1.000-3.000	ja	ja	ja
Kirchweyhe	1.087	1.000-3.000	ja	ja	ja
Klein Liedern	75	50-1.000	ja	ja	ja
Klein Süstedt	300	50-1.000	ja	ja	ja
Masendorf	150	50-1.000	ja	ja	ja
Mehre	58	50-1.000	ja	ja	ja
Molzen	853	50-1.000	ja	ja	ja
Oldenstadt	2.598	1.000-3.000	ja	ja	ja
Oldenstadt-West	347	50-1.000	ja	ja	ja
Pieperhöfen	60	50-1.000	ja	ja	ja
Riestedt	101	50-1.000	ja	ja	ja
Ripdorf	55	50-1.000	ja	ja	ja
Tatern	108	50-1.000	ja	ja	ja
Veerßen	2.016	1.000-3.000	ja	ja	ja
Westerweyhe	2.478	1.000-3.000	ja	ja	ja
Woltersburg	80	50-1.000	ja	nein	ja

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden

nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

Bewertung des Verkehrsangebotes**Örtliche Bedienungsqualität (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)**

Ort	Orts- kategorie	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung		neue Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung	
			an Schul- tagen	in den Ferien		an Schul- tagen	in den Ferien
	[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]			[Fahrtenpaare / Tag]	
Samtgemeinde Aue, Stand der Einwohnerzahlen: 1.04.2023							
zum Grundzentrum Wrestedt							
Bad Bodenteich	>3.000	6-12	O	O	12	O	-
Bockholt	50-1.000	3	O	-	5	-	-
Bollensen	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Drohe	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Emern	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Esterholz	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Groß Pretzier	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Kahlstorf	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Klein Bollensen	50-1.000	3	+	-	5	-	-
Könau	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Lehmke	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Müssingen	50-1.000	3	+	+	5	-	-
Nettelkamp	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Niendorf II	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Nienwohlde	50-1.000	3	+	O	5	O	-
Ostedt	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Soltendieck	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Stadensen	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Stederdorf	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Thielitz	50-1.000	3	+	+	5	-	-
Varbitz	50-1.000	3	+	+	5	-	-
Wieren	1.000-3.000	3-6	+	+	6	+	+
zum Grundzentrum Bad Bodenteich							
Häcklingen	50-1.000	3	+	+	5	-	-
Heuerstorf	50-1.000	3	+	+	5	-	-
Kattien	50-1.000	3	+	+	5	-	-
Langenbrügge	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Lüder	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Reinstorf	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Röhrsen	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Schafwedel	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Schostorf	50-1.000	3	+	+	5	-	-
Soltendieck	50-1.000	3	+	+	5	O	-
Wieren	1.000-3.000	3-6	+	+	6	+	+

Kategorie +: Soll < Ist

Kategorie O: Soll = Ist

Kategorie -: Soll > Ist

Bewertung des Verkehrsangebotes**Örtliche Bedienungsqualität (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)**

Ort	Orts- kategorie	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung		neue Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung	
			an Schul- tagen	in den Ferien		an Schul- tagen	in den Ferien
	[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]			[Fahrtenpaare / Tag]	

Samtgemeinde Bevensen-Ebstorf, Stand der Einwohnerzahlen: 20.04.2023

zum Grundzentrum Bad Bevensen							
Aljarn	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Almstorf	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Altenmedingen	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Barum	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Bohdorf	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Bostelwiebeck	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Brockhimbergen	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Bruchtorf	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Drögennotorf	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Ebstorf	>3.000	6-12	+	+	12	+	+
Eddelstorf	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Emmendorf	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Gollern	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Gr. Hesebeck	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Gr. Thondorf	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Havekost	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Himbergen	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Hohenbünstorf	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Höver	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Jastorf	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Jelmstorf	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Kettelstorf	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Kl. Bünstorf	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Kl. Hesebeck	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Kl. Thondorf	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Masbrock	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Medingen	1.000-3.000	3-6	+	+	6	+	O
Natendorf	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Niendorf I	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Oetzendorf	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Röbbel	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Rohrstorf	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Römstedt	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Sasendorf	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Secklendorf	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Seedorf	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Strothe	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Tätendorf-Eppensen	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Testorf	50-1.000	3	+	-	5	O	-
Weste	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Weste-Bahnhof	50-1.000	3	+	+	5	+	-

Kategorie +: Soll < Ist

Kategorie O: Soll = Ist

Kategorie -: Soll > Ist

Bewertung des Verkehrsangebotes**Örtliche Bedienungsqualität** (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)

Ort	Orts- kategorie	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung		neue Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung	
			an Schul- tagen	in den Ferien		an Schul- tagen	in den Ferien
	[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]			[Fahrtenpaare / Tag]	

zum Grundzentrum Ebstorf

Allenbostel	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Altenebstorf	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Arendorf	50-1.000	3	+	O	5	+	-
Bode	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Brockhöfe	50-1.000	3	+	O	5	+	-
Hanstedt I	50-1.000	3	+	O	5	+	-
Holthusen I	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Linden	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Lintzel	50-1.000	3	+	O	5	+	-
Melzingen	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Natendorf	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Schatensen	50-1.000	3	+	O	5	+	-
Stadorf	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Velgen	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Vinstedt	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Wessenstedt	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Wriedel	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Wettenbostel	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Wittenwater	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Wulfsode	50-1.000	3	+	+	5	+	-

Gemeinde Bienenbüttel, Stand der Einwohnerzahlen: 17.04.2023

Bargdorf	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Beverbeck	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Bornsen	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Edendorf	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Eitzen I	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Hohenbostel	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Hohnstorf	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Niendorf	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Rieste	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Steddorf	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Varendorf	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Wichmannsburg	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Wulfstorf	50-1.000	3	+	+	5	+	+

Kategorie +: Soll < Ist

Kategorie O: Soll = Ist

Kategorie -: Soll > Ist

Bewertung des Verkehrsangebotes**Örtliche Bedienungsqualität** (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)

Ort	Orts- kategorie	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung		neue Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung	
			an Schul- tagen	in den Ferien		an Schul- tagen	in den Ferien
	[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]			[Fahrtenpaare / Tag]	

Samtgemeinde Rosche, Stand der Einwohnerzahlen: 31.12.2022

Bankewitz	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Batensen	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Boecke	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Borg	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Dalldorf	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Dörmte	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Göddenstedt	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Gr. Ellenberg	50-1.000	3	+	+	5	O	O
Gr. Malchau	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Grabau	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Hohenzethen	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Jarlitz	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Körlau	50-1.000	3	-	-	5	-	-
Molbath	50-1.000	3	+	+	5	O	O
Nateln	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Nestau	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Növenthien	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Oetzen	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Rätzlingen	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Schlieckau	50-1.000	3	+	+	5	O	O
Schwemlitz	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Stöcken	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Stoetze	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Stütensen	50-1.000	3	-	-	5	-	-
Suhlendorf	1.000-3.000	3-6	+	+	6	+	+
Süttorf	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Teyendorf	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Wellendorf	50-1.000	3	+	+	5	O	O

Samtgemeinde Suderburg, Stand der Einwohnerzahlen: 03.04.2023

Bahnsen	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Bargfeld	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Barnsen	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Böddenstedt	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Bohlsen	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Dreilingen	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Eimke	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Ellerndorf	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Gerdau	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Groß Süstedt	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Hamerstorf	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Holthausen II	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Holxen	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Hösseringen	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Räber	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Wichtenbeck	50-1.000	3	+	+	5	+	+

Kategorie +: Soll < Ist

Kategorie O: Soll = Ist

Kategorie -: Soll > Ist

Bewertung des Verkehrsangebotes**Örtliche Bedienungsqualität** (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)

Ort	Orts- kategorie	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung		neue Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung	
			an Schul- tagen	in den Ferien		an Schul- tagen	in den Ferien
	[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]			[Fahrtenpaare / Tag]	

Stadt Uelzen, Stand der Einwohnerzahlen: 05.06.2023

Borne	50-1.000	3	+	O	5	-	-
Groß Liedern	1.000-3.000	3-6	+	+	6	+	+
Halligdorf	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Hambrock	50-1.000	3	+	+	5	+	-
Hansen	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Hanstedt II	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Holdenstedt	1.000-3.000	3-6	+	+	6	+	+
Kirchweyhe	1.000-3.000	3-6	+	+	6	+	+
Klein Liedern	50-1.000	3	+	O	5	-	-
Klein Süstedt	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Masendorf	50-1.000	3	+	+	5	O	-
Mehre	50-1.000	3	+	O	5	-	-
Molzen	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Oldenstadt	1.000-3.000	3-6	+	+	6	+	+
Oldenstadt-West	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Pieperhöfen	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Riestedt	50-1.000	3	+	+	5	+	O
Ripdorf	50-1.000	3	+	+	5	+	+
Tatern	50-1.000	3	-	-	5	-	-
Veerßen	1.000-3.000	3-6	+	+	6	+	+
Westerweyhe	1.000-3.000	3-6	+	+	6	+	+

Kategorie +: Soll < Ist

Kategorie O: Soll = Ist

Kategorie -: Soll > Ist

Bewertung des Verkehrsangebotes**Regionale Bedienungsqualität (Fahrtenpaare zum Mittelzentrum)**

Ort	Orts- kategorie	MZ	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung		Bewertung					
				an Schul- tagen	in den Ferien	an Schultagen			in den Ferien		
	[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]			+	O	-	+	O	-
Bad Bevensen	>3.000	Uelzen	6-12	21	21	x			x		
Bad Bodenteich	>3.000	Gifhorn	6-12	18	18	x			x		
Bad Bodenteich	>3.000	Uelzen	6-12	14	13	x			x		
Bad Bodenteich	>3.000	Wittingen	6-12	18	18	x			x		
Bienenbüttel	1.000-3.000	Uelzen	3-6	21	21	x			x		
Ebstorf	>3.000	Munster	6-12	10	10		x			x	
Ebstorf	>3.000	Soltau	6-12	10	10		x			x	
Ebstorf	>3.000	Uelzen	6-12	15	15	x			x		
Himbergen	50-1.000	Uelzen	3	10	6	x			x		
Medingen	1.000-3.000	Uelzen	3-6	12	9	x			x		
Rosche	1.000-3.000	Lüchow	3-6	13	11	x			x		
Rosche	1.000-3.000	Uelzen	3-6	14	12	x			x		
Sudenburg	1.000-3.000	Uelzen	3-6	21	21	x			x		
Suhldorf	1.000-3.000	Uelzen	3-6	7	7	x			x		
Wieren	1.000-3.000	Uelzen	3-6	17	15	x			x		
Wrestedt	1.000-3.000	Uelzen	3-6	12	10	x			x		
Wriedel	50-1.000	Uelzen	3	10	5	x			x		

Regionale Bedienungsqualität (Fahrtenpaare vom Mittelzentrum zum Mittelzentrum)

Uelzen	>3.000	Gifhorn	6-12	14	14	x			x		
Uelzen	>3.000	Lüchow	6-12	18	17	x			x		
Uelzen	>3.000	Munster	6-12	10	10		x			x	
Uelzen	>3.000	Salzwedel	6-12	16	16	x			x		
Uelzen	>3.000	Soltau	6-12	10	10		x			x	
Uelzen	>3.000	Wittingen	6-12	18	18	x			x		

Kategorie +: Soll < Ist

Kategorie O: Soll = Ist

Kategorie -: Soll > Ist

Bewertung des Verkehrsangebotes**Regionale Verbindungsqualität (Reisezeit zum Mittelzentrum)**

Ort	MZ	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	2,1 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung		
					<1,5 MIV	1,5-2,1 MIV	>2,1 MIV	Kategorie		
								+	O	-
		[min]	[min]	[min]						
Bad Bevensen	Uelzen	18	27	38	24	3	0	x		
Bad Bodenteich	Gifhorn	43	65	90	18	0	0	x		
Bad Bodenteich	Uelzen	24	36	50	17	6	0	x		
Bad Bodenteich	Wittingen	14	21	29	19	0	0	x		
Bienenbüttel	Uelzen	19	29	40	20	0	1	x		
Ebstorf	Munster	28	42	59	10	0	0	x		
Ebstorf	Soltau	44	66	92	10	0	0	x		
Ebstorf	Uelzen	14	21	29	15	5	0	x		
Himbergen	Uelzen	26	39	55	4	6	6		x	
Medingen	Uelzen	18	27	38	3	5	5		x	
Rosche	Lüchow	26	39	55	13	1	0	x		
Rosche	Uelzen	18	27	38	13	3	2	x		
Sudenburg	Uelzen	18	27	38	20	4	4	x		
Suhldorf	Uelzen	19	29	40	0	9	1		x	
Wieren	Uelzen	15	23	32	21	1	1	x		
Wrestedt	Uelzen	13	20	27	21	6	4	x		
Wriedel	Uelzen	25	38	53	0	7	5		x	

Regionale Verbindungsqualität (Reisezeit vom Mittelzentrum zum Mittelzentrum)

Uelzen	Gifhorn	56	84	118	18	0	2	x		
Uelzen	Lüchow	40	60	84	12	5	3		x	
Uelzen	Munster	32	48	67	10	0	0	x		
Uelzen	Salzwedel	42	63	88	16	0	0	x		
Uelzen	Soltau	49	74	103	10	0	0	x		
Uelzen	Wittingen	34	51	71	19	0	0	x		

Kategorie +: $\text{ÖV} < 1,5 * \text{MIV}$ Kategorie O: $\text{ÖV} \leq 2,1 * \text{MIV} > 1,5 * \text{MIV}$ Kategorie -: $\text{ÖV} > 2,1 * \text{MIV}$

Bewertung des Verkehrsangebotes**Überregionale Bedienungsqualität (Fahrtenpaare zum Oberzentrum)**

Ort	Orts- kategorie	OZ	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung		Bewertung					
						an Schultagen			in den Ferien		
						Kategorie			Kategorie		
[Einwohner]			[Fahrtenpaare / Tag]			+	O	-	+	O	-
Bad Bevensen	>3.000	Celle	6-12	19	19	x			x		
Bad Bevensen	>3.000	Hamburg	6-12	24	24	x			x		
Bad Bevensen	>3.000	Hannover	6-12	19	19	x			x		
Bad Bevensen	>3.000	Lüneburg	6-12	24	24	x			x		
Bad Bevensen	>3.000	Wolfsburg	6-12	21	21	x			x		
Bad Bodenteich	>3.000	Celle	6-12	13	13	x			x		
Bad Bodenteich	>3.000	Hamburg	6-12	14	14	x			x		
Bad Bodenteich	>3.000	Hannover	6-12	16	16	x			x		
Bad Bodenteich	>3.000	Lüneburg	6-12	14	14	x			x		
Bad Bodenteich	>3.000	Wolfsburg	6-12	16	16	x			x		
Bienenbüttel	1.000-3.000	Celle	3-6	19	19	x			x		
Bienenbüttel	1.000-3.000	Hamburg	3-6	23	23	x			x		
Bienenbüttel	1.000-3.000	Hannover	3-6	21	21	x			x		
Bienenbüttel	1.000-3.000	Lüneburg	3-6	22	22	x			x		
Bienenbüttel	1.000-3.000	Wolfsburg	3-6	19	19	x			x		
Ebstorf	>3.000	Celle	6-12	15	15	x			x		
Ebstorf	>3.000	Hamburg	6-12	21	21	x			x		
Ebstorf	>3.000	Hannover	6-12	21	21	x			x		
Ebstorf	>3.000	Lüneburg	6-12	19	19	x			x		
Ebstorf	>3.000	Wolfsburg	6-12	15	15	x			x		
Medingen	1.000-3.000	Lüneburg	3-6	11	11	x			x		
Rosche	1.000-3.000	Celle	3-6	13	12	x			x		
Rosche	1.000-3.000	Hamburg	3-6	13	12	x			x		
Rosche	1.000-3.000	Hannover	3-6	13	12	x			x		
Rosche	1.000-3.000	Lüneburg	3-6	13	12	x			x		
Rosche	1.000-3.000	Wolfsburg	3-6	13	12	x			x		
Suderburg	1.000-3.000	Celle	6-12	20	20	x			x		
Suderburg	1.000-3.000	Hamburg	6-12	20	20	x			x		
Suderburg	1.000-3.000	Hannover	6-12	26	26	x			x		
Suderburg	1.000-3.000	Lüneburg	6-12	20	20	x			x		
Suderburg	1.000-3.000	Wolfsburg	6-12	23	23	x			x		
Suhldorf	1.000-3.000	Celle	3-6	9	7	x			x		
Suhldorf	1.000-3.000	Hamburg	3-6	9	7	x			x		
Suhldorf	1.000-3.000	Hannover	3-6	9	7	x			x		
Suhldorf	1.000-3.000	Lüneburg	3-6	9	7	x			x		
Suhldorf	1.000-3.000	Wolfsburg	3-6	12	12	x			x		
Uelzen	>3.000	Celle	6-12	20	20	x			x		
Uelzen	>3.000	Hamburg	6-12	36	36	x			x		
Uelzen	>3.000	Hannover	6-12	20	20	x			x		
Uelzen	>3.000	Lüneburg	6-12	36	36	x			x		
Uelzen	>3.000	Wolfsburg	6-12	20	20	x			x		
Wieren	1.000-3.000	Celle	3-6	13	13	x			x		
Wieren	1.000-3.000	Hamburg	3-6	17	16	x			x		
Wieren	1.000-3.000	Hannover	3-6	13	13	x			x		
Wieren	1.000-3.000	Lüneburg	3-6	17	16	x			x		
Wieren	1.000-3.000	Wolfsburg	3-6	13	11	x			x		
Wrestedt	1.000-3.000	Celle	3-6	13	11	x			x		
Wrestedt	1.000-3.000	Hamburg	3-6	14	12	x			x		
Wrestedt	1.000-3.000	Hannover	3-6	13	11	x			x		
Wrestedt	1.000-3.000	Lüneburg	3-6	14	12	x			x		
Wrestedt	1.000-3.000	Wolfsburg	3-6	12	10	x			x		

Kategorie +: Soll < Ist

Kategorie O: Soll = Ist

Kategorie -: Soll > Ist

Bewertung des Verkehrsangebotes

Überregionale Verbindungsqualität (Reisezeit zum Oberzentrum)

Ort	OZ	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	2,1 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung		
					<1,5 MIV	1,5-2,1 MIV	>2,1 MIV	Kategorie		
		[min]	[min]	[min]				+	0	-
Bad Bevensen	Celle	59	89	124	20	0	1	x		
Bad Bevensen	Hamburg	57	86	120	23	0	0	x		
Bad Bevensen	Hannover	94	141	197	25	0	0	x		
Bad Bevensen	Lüneburg	26	39	55	24	0	0	x		
Bad Bevensen	Wolfsburg	79	119	166	16	2	2	x		
Bad Bodenteich	Celle	49	74	103	17	1	2	x		
Bad Bodenteich	Hamburg	78	117	164	19	0	1	x		
Bad Bodenteich	Hannover	79	119	166	19	0	0	x		
Bad Bodenteich	Lüneburg	48	72	101	19	0	1	x		
Bad Bodenteich	Wolfsburg	49	74	103	19	0	0	x		
Bienenbüttel	Celle	59	89	124	18	1	0	x		
Bienenbüttel	Hamburg	50	75	105	23	0	1	x		
Bienenbüttel	Hannover	91	137	191	21	1	0	x		
Bienenbüttel	Lüneburg	17	26	36	20	0	0	x		
Bienenbüttel	Wolfsburg	79	119	166	1	15	3		x	
Ebstorf	Celle	56	84	118	13	1	1	x		
Ebstorf	Hamburg	56	84	118	9	7	10		x	
Ebstorf	Hannover	88	132	185	21	0	0	x		
Ebstorf	Lüneburg	26	39	55	0	11	8		x	
Ebstorf	Wolfsburg	76	114	160	0	13	7		x	
Medingen	Lüneburg	25	38	53	9	1	2	x		
Rosche	Celle	54	81	113	12	0	1	x		
Rosche	Hamburg	74	111	155	13	1	0	x		
Rosche	Hannover	89	134	187	13	0	0	x		
Rosche	Lüneburg	43	65	90	13	1	0	x		
Rosche	Wolfsburg	75	113	158	0	11	2		x	
Suderburg	Celle	42	63	88	20	0	0	x		
Suderburg	Hamburg	75	113	158	19	0	1	x		
Suderburg	Hannover	77	116	162	28	1	0	x		
Suderburg	Lüneburg	45	68	95	19	0	1	x		
Suderburg	Wolfsburg	71	107	149	8	1	19		x	
Suhldorf	Celle	55	83	116	6	2	3		x	
Suhldorf	Hamburg	74	111	155	7	3	2		x	
Suhldorf	Hannover	89	134	187	9	0	2	x		
Suhldorf	Lüneburg	44	66	92	6	1	4		x	
Suhldorf	Wolfsburg	69	104	145	0	6	6			x
Uelzen	Celle	47	71	99	23	0	0	x		
Uelzen	Hamburg	65	98	137	32	0	0	x		
Uelzen	Hannover	82	123	172	25	0	0	x		
Uelzen	Lüneburg	35	53	74	33	0	0	x		
Uelzen	Wolfsburg	66	99	139	17	2	0	x		
Wieren	Celle	47	71	99	13	0	0	x		
Wieren	Hamburg	71	107	149	20	0	0	x		
Wieren	Hannover	82	123	172	18	1	1	x		
Wieren	Lüneburg	40	60	84	21	0	0	x		
Wieren	Wolfsburg	55	83	116	0	19	0		x	
Wrestedt	Celle	46	69	97	18	0	0	x		
Wrestedt	Hamburg	72	108	151	23	0	0	x		
Wrestedt	Hannover	81	122	170	17	1	1	x		
Wrestedt	Lüneburg	41	62	86	23	0	0	x		
Wrestedt	Wolfsburg	68	102	143	18	1	1	x		

Kategorie +: ÖV<1,5*MIV

Kategorie O: ÖV <=2,1*MIV>1,5*MIV

Kategorie -: ÖV>2,1*MIV

VNO-Haltestellenkonzept



erarbeitet von:



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

April 2022

Inhaltsverzeichnis

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

1. Einleitung / Zielsetzung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Zusammenfassung

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

Gesetzliche Grundlagen

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

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

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

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

Barrierefreie Haltestellen > Bauliche Gestaltung

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

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

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

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

Haltestellenbereiche sollten allgemein gut ausgeleuchtet werden.

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

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

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

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

Fahrgastinformation an Bushaltestellen

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

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

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

Priorisierung und zeitlicher Umsetzungsplan

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

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

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

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

Für die jeweilige Kategorisierung/Priorisierung werden folgende Kriterien herangezogen:

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

Auf Basis dieser Kriterien ergibt sich folgende Priorisierungsmatrix:

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

[1] Unabhängig von der Ortslage

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

Haltestellenaufnahme / Haltestellen-Kataster

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

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

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

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

3. Fördermöglichkeiten

3.1 ÖPNV-Förderprogramm 2017ff des Landes Niedersachsen

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

Danach sind die Ziele des vereinfachten Antragsverfahrens für Bushaltestellen:

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

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

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

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

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

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

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

Weitergehende Informationen sind dem LNVG-Merkblatt zu entnehmen.

3.2 Förderung über Mittel nach § 7b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes

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

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

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

4. Barrierefreier ÖPNV: Gesetzliche Grundlagen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

chenden Abstellplatz im Fahrzeug finden. Auch ältere Fahrgäste zählen zur Gruppe der mobilitätseingeschränkten Personen. Ihnen fällt das Treppensteigen, langes Laufen oder langes Stehen zunehmend schwerer und auch die Standsicherheit ist nur noch eingeschränkt vorhanden. Außerdem gehen auch die Fähigkeit zur Erfassung komplexer Sachverhalte sowie auch die Bereitschaft / Fähigkeit zum Umgang mit moderner Technik mit zunehmendem Alter zurück. Entsprechend wird – unter Beachtung des § 8 Abs. 3 PBefG – empfohlen, bei der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV die Belange von Menschen mit körperlichen, sensorischen und kognitiven Beeinträchtigungen insgesamt zu berücksichtigen, ohne bestimmte Teilgruppen auszunehmen. (vgl. HVV, Leitfa- den, S. 7-8).

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

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

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

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

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

6.1 Systemische Abstimmung von Haltestelle und Fahrzeug

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

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

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

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

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

6.2 Bewegungsraum auf Haltestellen-Warteflächen

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

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

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

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

6.3 Barrierefreie Zuwegung und Auffindbarkeit von Bushaltestellen

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

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

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

6.4 Sonstige Elemente der Haltestellenausstattung

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

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

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

6.5 Haltestellentypen und Anfahrbarkeit

Die Wahl des Haltestellentyps und die Lage der Haltestelle im Straßenraum haben entscheidende Auswirkung auf die Barrierefreiheit. Beim Neu-, Um- oder Ausbau von Haltestellen sollte darauf geachtet werden, dass die eingesetzten Fahrzeuge die Haltestelle reibungslos und gerade (d.h. parallel zum Bord) anfahren können. Außerdem ist auf eine ausreichende Flächenaufteilung zwischen ÖPNV und dem (motorisierten) Individualverkehr im Straßenraum zu achten. Es sollte eine An- und 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 Anfahbarkeit der Haltestelle durch die Busse. Probleme können entstehen, wenn Kraftfahrzeuge unmittelbar vor oder hinter der Haltestelle parken und dadurch das direkte Anfahren des Haltestellenbordes verhindern. Mit der Markierung einer Parkverbotszone, der Anordnung von Halteverbotsschildern oder einer gesicherten Fußgängerquerung (Lichtsignalanlage, Zebrastreifen) kann dieser Nachteil gemindert werden.

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

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

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

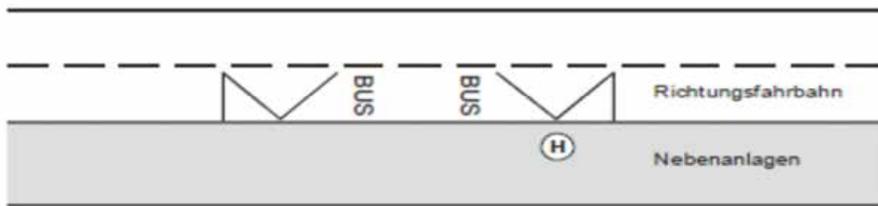


Abbildung 1: Prinzipskizze Haltestelle am Fahrbahnrand

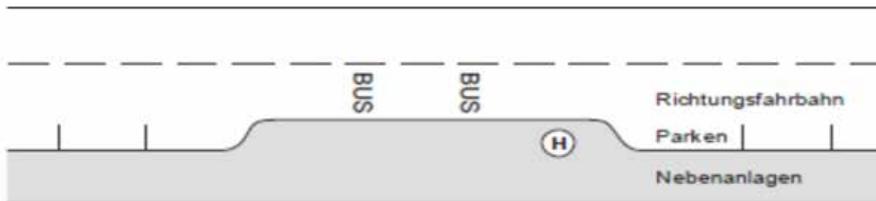


Abbildung 2: Prinzipskizze Buskap

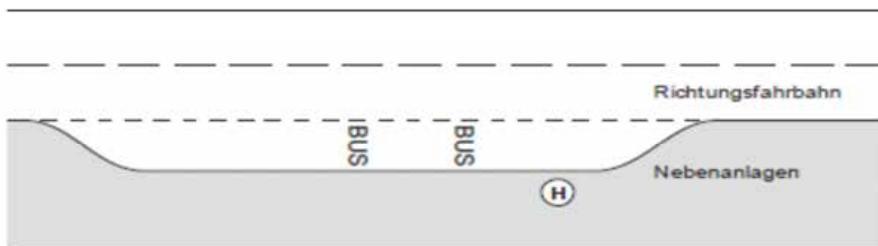


Abbildung 3: Prinzipskizze Busbucht

ZVBN, Haltestellen, S. 6

7. Barrierefreie Haltestellen: Standards und Empfehlungen

7.1 Grundlagen

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

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

7.2 Baulicher Mindeststandard und weitere Empfehlungen

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

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

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

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

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

7.2.1 Mindeststandards

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

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

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

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

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

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

7.2.2 Erweiterte Standards

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

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

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

7.2.3 Kriterien zur Bestimmung von Ausnahmetatbeständen

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

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

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

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

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

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

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

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

7.3 Fahrgastinformation an Bushaltestellen

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

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

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

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

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

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

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

(1) Barrierefreie visuelle Gestaltung statischer Fahrgastinformationselemente

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

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

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

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

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

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

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

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

(2) Akustische Informationen an Bushaltestellen

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

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

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

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

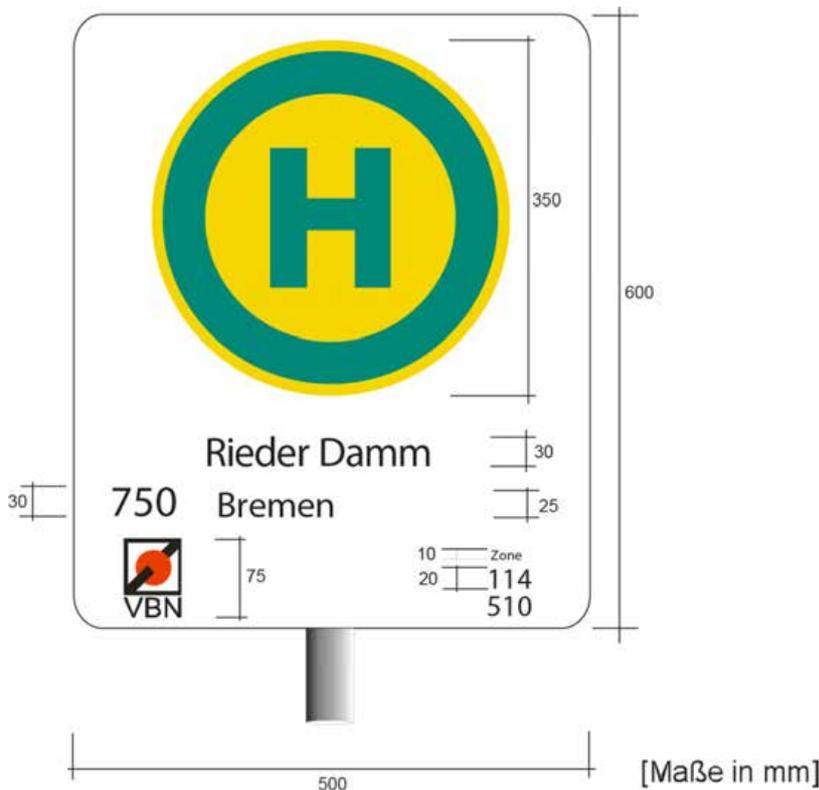
In den ländlich geprägten Räumen der VNO-Landkreise wird – abseits der Städte und Verdichtungsräume - ein hoher Prozentsatz der Haltestellen lediglich von einer Buslinie – häufig mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung – bedient. Die Relation ist eindeutig (Wohnorte – Schulstandort und zurück) und die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

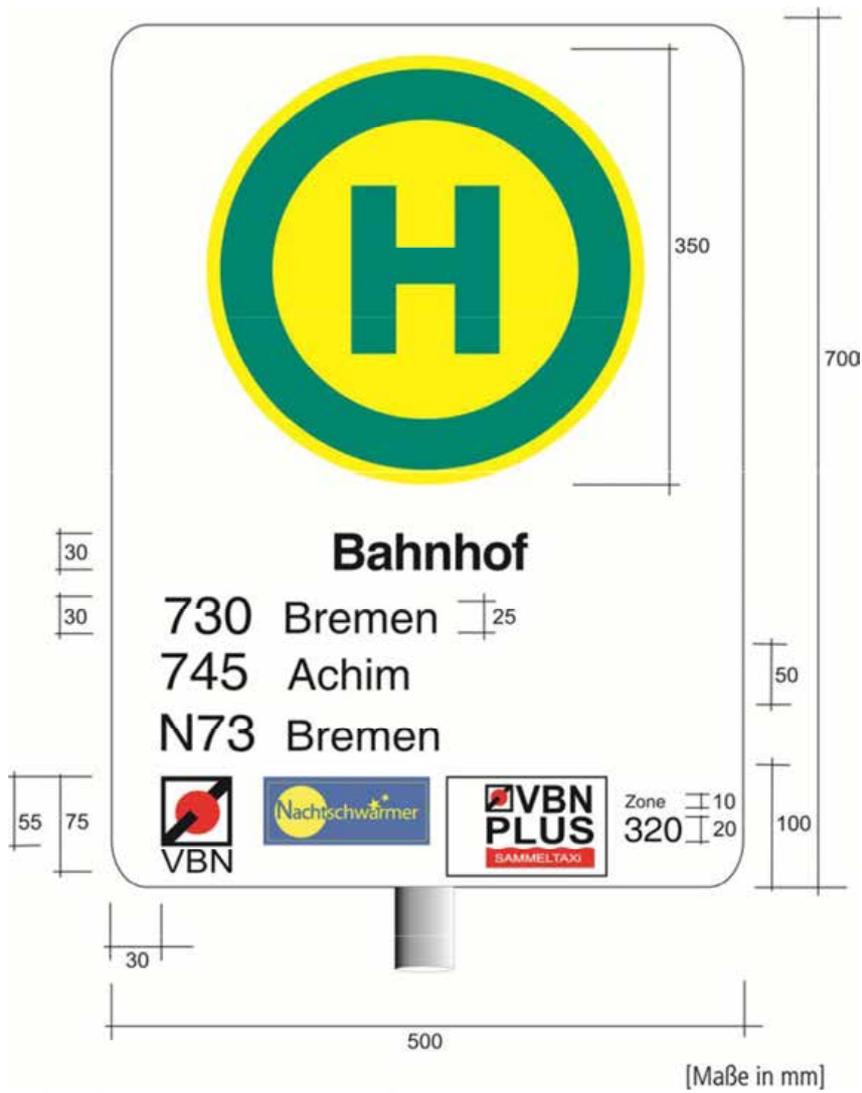
VNO-Gebiet mit Außenlautsprechern ausgestattet werden, die – bei Bedarf - zunächst manuell vom Fahrpersonal bedient werden – bei späteren technischen Entwicklungen bzw. bei Einsatz von App-Lösungen auch für den automatischen Abruf aufgerüstet werden können (s. ebenfalls Kap. 6.3.6).

7.3.3 Haltestellenmast / Haltestellenschild

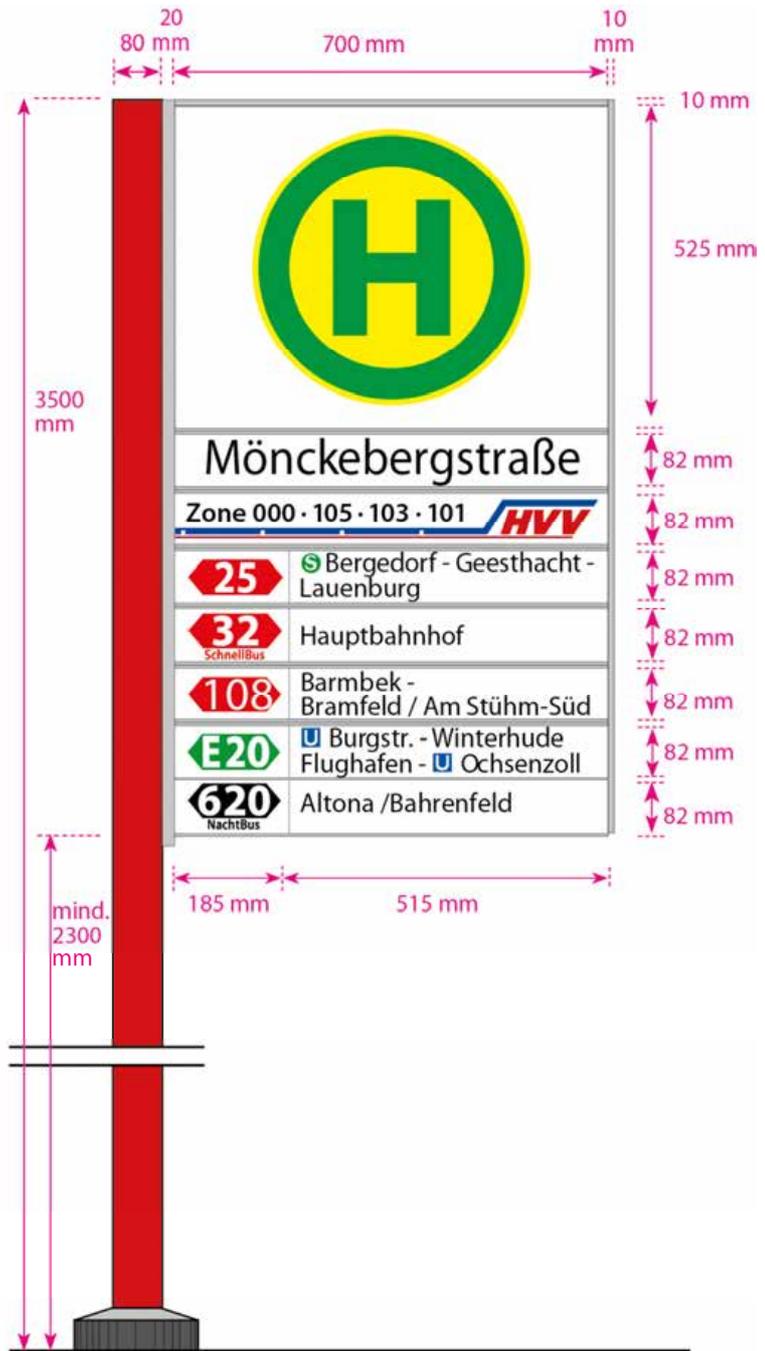
Auch für Haltestellenschilder an Haltestellenmasten gelten die Vorgaben der DIN 32975. Entsprechend müssen auch hier die Schrift- und Bildzeichengrößen im Verhältnis zum Betrachtungsabstand und zur Anbringungshöhe stehen. Wird der in der DIN 32975 festgelegte Referenzwert einer Sehschärfe von Visus 0,1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

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

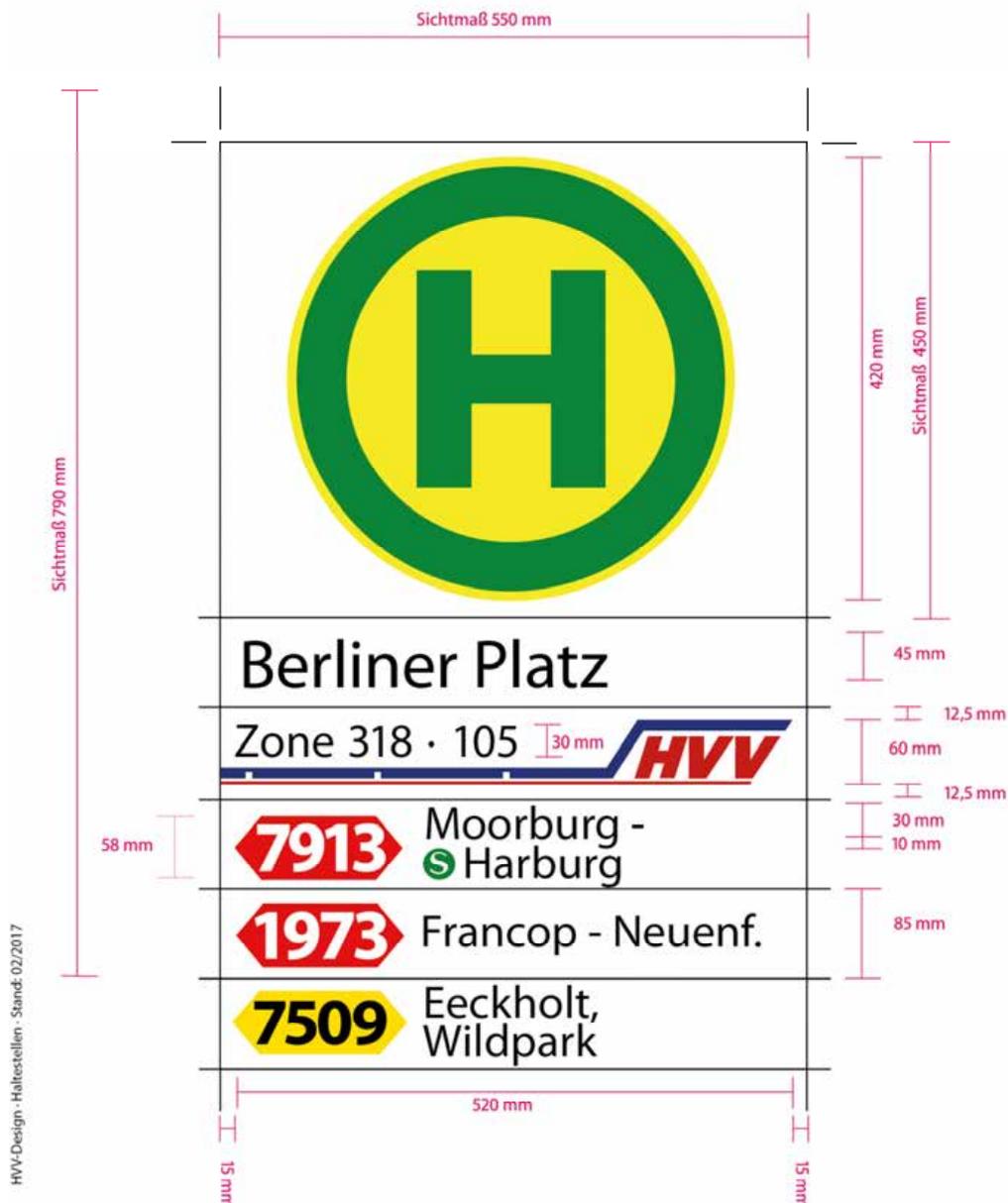




ZVBN/VBN, Haltestellen, S14 und S. 17



HVV-Design · Haltestellen · Stand: 02/2017



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

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

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

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

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



Abbildungen aus LAG-Gutachten, S. 28

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

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

7.3.4 Fahrplanaushänge

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

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

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

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

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

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

Zu Möglichkeiten einer akustischen Übermittlung von Fahrplanaushängen s. unten.

7.3.5 Dynamische Fahrgast-Informationssysteme (DFI)

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

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

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

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

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

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

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

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



ZVBN/VBN, Haltestellen, S. 9

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



Foto: VNO

7.3.6 Informationen an Bushaltestellen: Innovative Assistenzsysteme

Durch technologische Fortschritte in der mobilen Datenübertragung und eine immer größer werdende Verbreitung von Smartphones/iPhones bieten sich schon heute über mobile Apps - neben den baulichen Maßnahmen an Haltestellen – weitergehende Möglichkeiten für eine selbstständige Nutzung des ÖPNV durch sensorisch eingeschränkte Personen. Da die (Weiter-)Entwicklung dieser Assistenzsysteme bei weitem noch nicht abgeschlossen ist, soll an dieser Stelle nur ein cursorischer Überblick über die Möglichkeiten technischer Assistenzsysteme und über interessante, bereits in der Praxis eingeführte und erprobte Lösungen gegeben 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. 10ff].

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

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

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

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

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

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

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

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

7.4 Weitere Hinweise zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen und deren Umfeld

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

Busaufstellfläche			
Merkmals	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Haltestellentyp	Reduzierung von Restspalt und –stufe zwischen Bord und Fahrzeug	Durch eine optimale Anfahrt soll der Spalt zwischen Wartefläche und Fahrzeug minimiert werden. Wenn die örtlichen Rahmenbedingungen es zulassen, ist die Einrichtung von Haltestellenkaps/der Halt am Fahrbahnrand gegenüber der Busbucht vorzuziehen.	RASt 06 DIN 18040-3 EAÖ H BVA
Abmessungen	Ausreichend lange und breite Aufstellfläche	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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.	

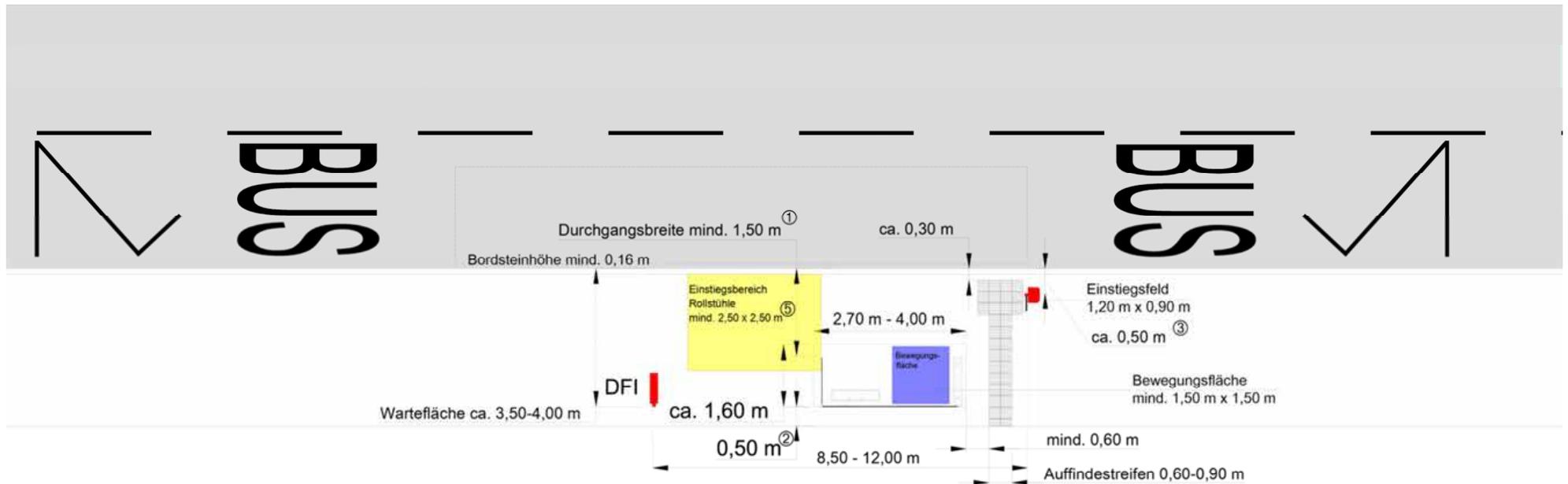
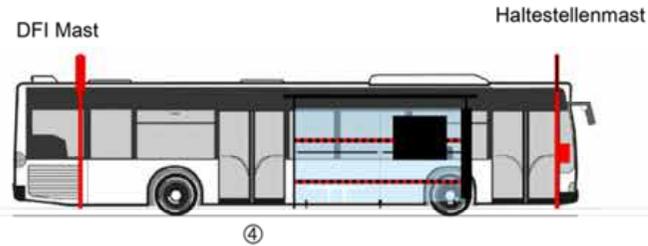
Wege zur Haltestelle (Fortsetzung)			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Lichtraumhöhe	Ausreichender Kopffreiraum auf den Wegen zur Haltestelle	Es ist eine Lichtraumhöhe von mind. 2,50 m zu gewährleisten. Gefahrenbereiche mit einer lichten Höhe unter 2,50 m sollten 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/ Fahrradab- stellung	Konfliktfreie Führung des Radverkehrs an Haltestellen	Es sollte auf eine möglichst konfliktfreie Radwegführung im Bereich von Haltestellen geachtet werden. Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr sollte innerorts möglichst vermieden werden, da Radfahrer/innen akustisch kaum zu orten sind und sich seh- und hörbehinderte Menschen auf diesen Flächen unsicher fühlen. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist die aus Sicht der Barrierefreiheit beste Lösung. Möglich ist auch die Führung des Radverkehrs im Seitenraum, also hinter der Wartefläche und ggf. hinter dem FGU. In diesem Fall sollte ein rückseitiger Sicherheitsstreifen von 0,50 m berücksichtigt werden. Zwischen Wartefläche bzw. FGU und Fahrbahn sollten keine Radwege geführt werden.	H BVA
	Abgrenzung und Querung von Radwegen im Bereich von Haltestellen ist taktil erfassbar.	Niveaugleiche Flächen für den Fuß- und Radverkehr sollten sich v.a. für sehbehinderte Menschen taktil und visuell gut wahrnehmbar voneinander abgrenzen. Möglich ist z.B. ein deutlich unterscheidbarer Oberflächenbelag. Sind auf Gehwegniveau geführte Radwege zu queren, sollte diese Radquerung für sehbehinderte Menschen taktil markiert werden. Hierfür wird der Auffindestreifen mit Noppenprofil (mind. 60 cm tief, vorzugsweise 90 cm, quer über die Gehbahn) am Radweg unterbrochen und die Radwegquerung ggf. durch ein Richtungsfeld mit Rippenprofil in Gehrichtung (mind. 60 cm tief, mind. so breit wie Auffindestreifen) angezeigt. Auf dem Radweg selbst sind keine Bodenindikatoren vorzusehen, da dies eine Gefahrenstelle darstellen würde. Aus den gleichen Gründen sollten Auffangstreifen auch kombinierte Geh-/Radwege nicht queren.	DIN 18040-3 DIN 32975 RASt 06

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

7.5 Haltestellen-Skizzen

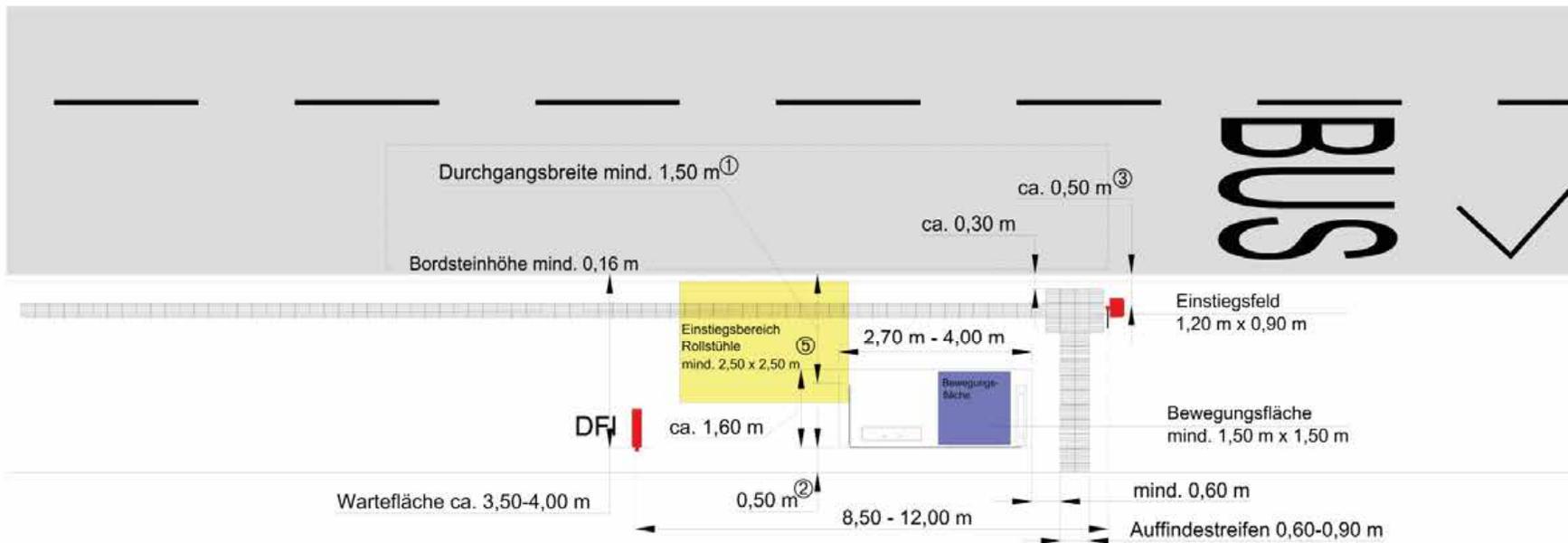
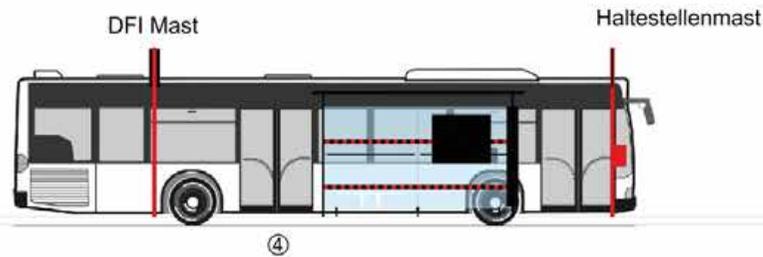
Die nachfolgenden Skizzen sollen die in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Standards und Empfehlungen veranschaulichen. Alle Skizzen wurden dem HVV-Leitfaden (S. 31ff) entnommen und sind vom HVV erstellt worden.

Haltestelle am Fahrbahnrand



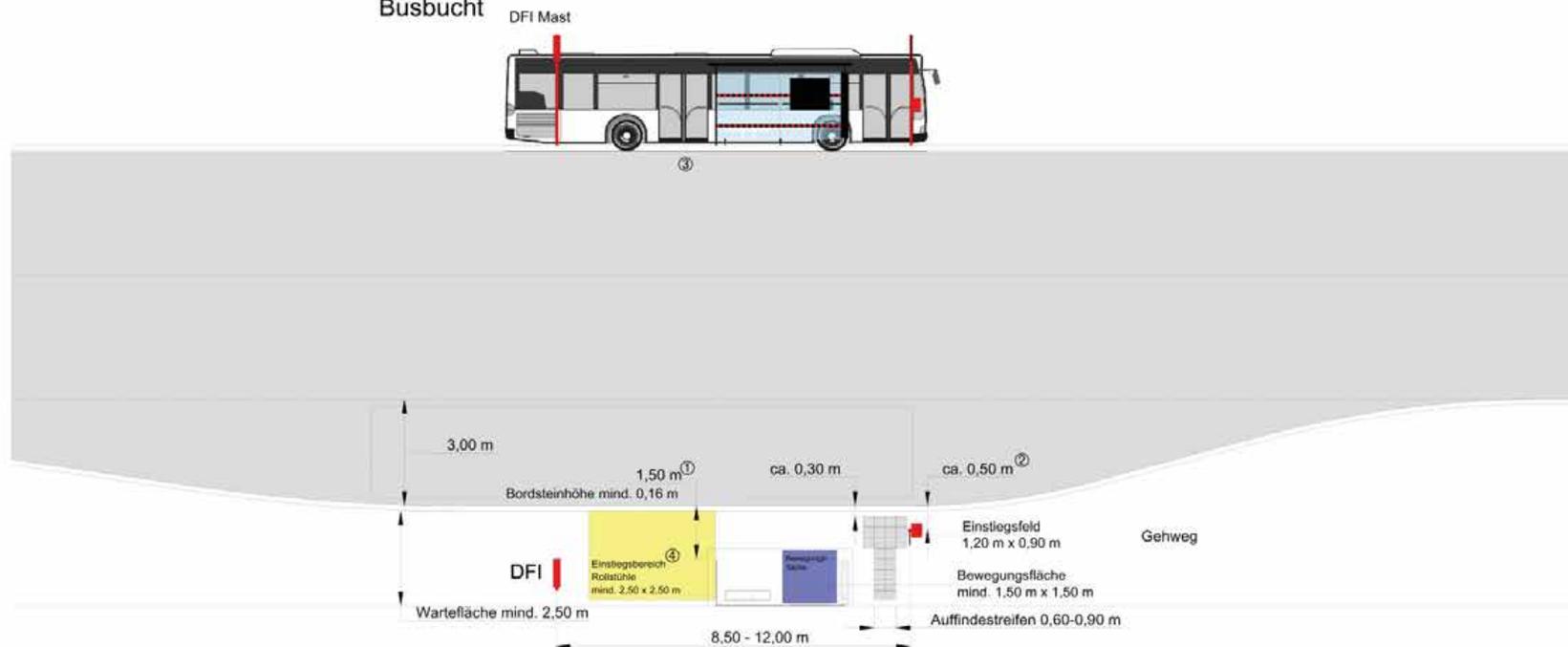
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante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

Mehrfachhaltestelle



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

Busbucht



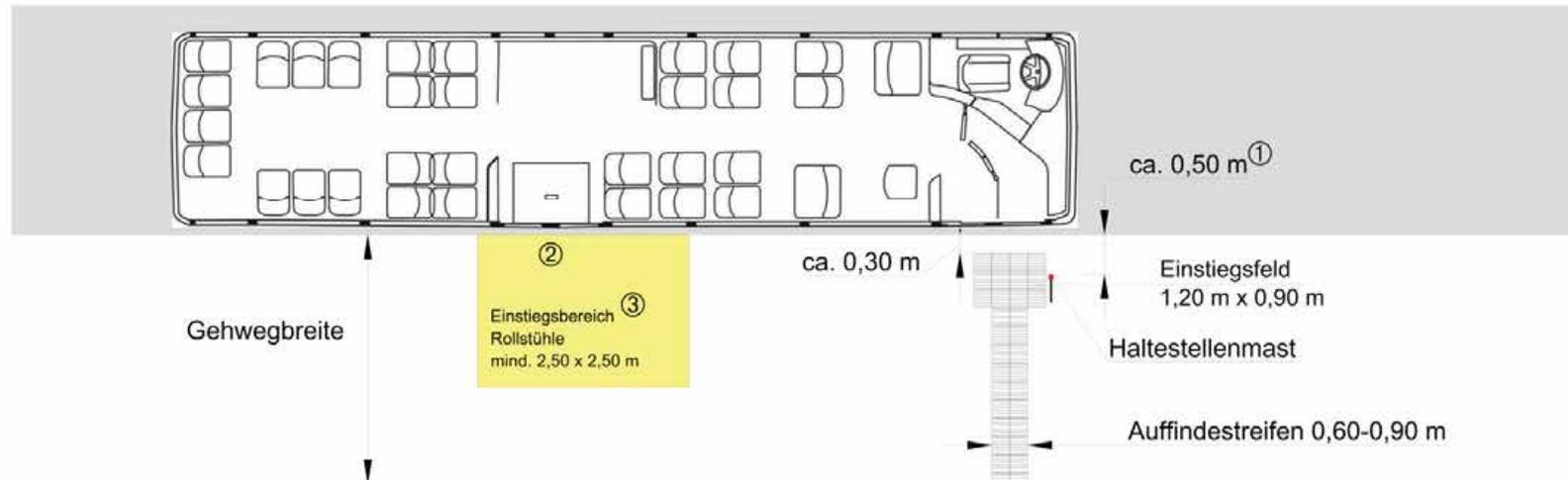
① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.

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

③ Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.

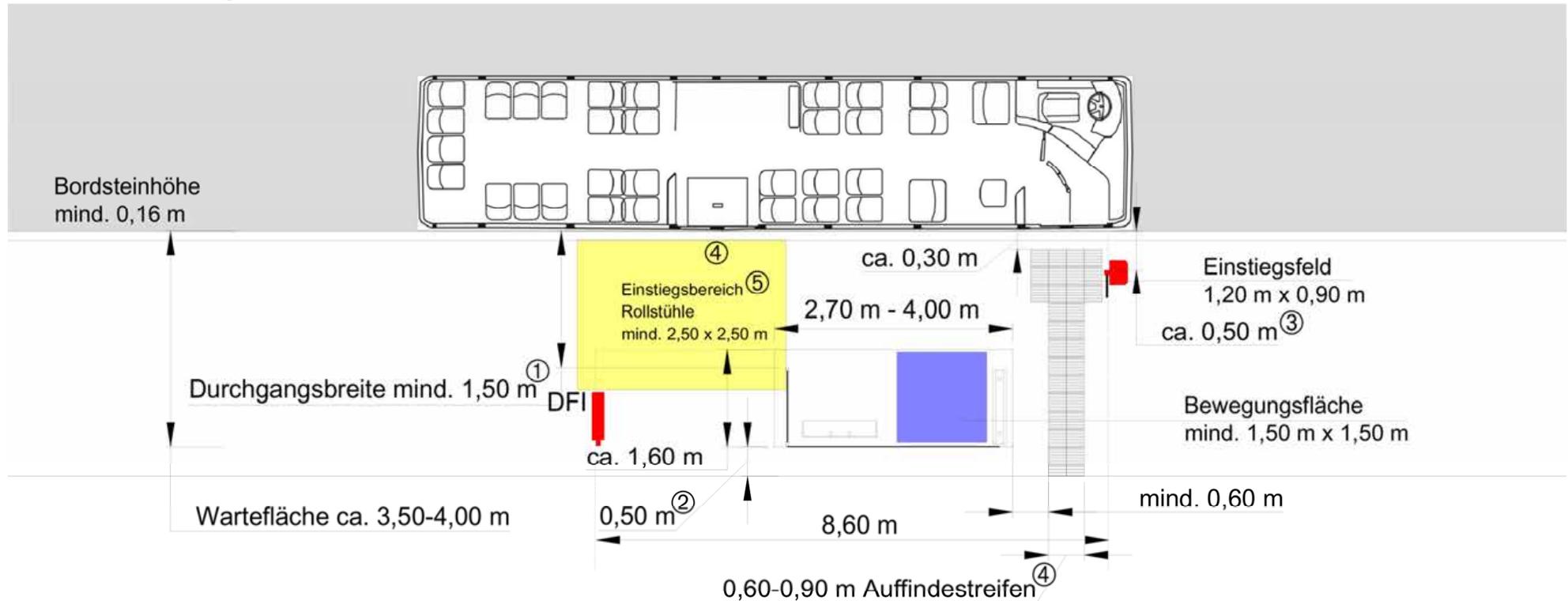
④ Es sind die Türpositionen aller an der Haltestelle eingesetzten Fahrzeugtypen zu berücksichtigen, so dass i.d.R. ein breiteres Feld freizuhalten ist.

Haltestelle ohne FGU



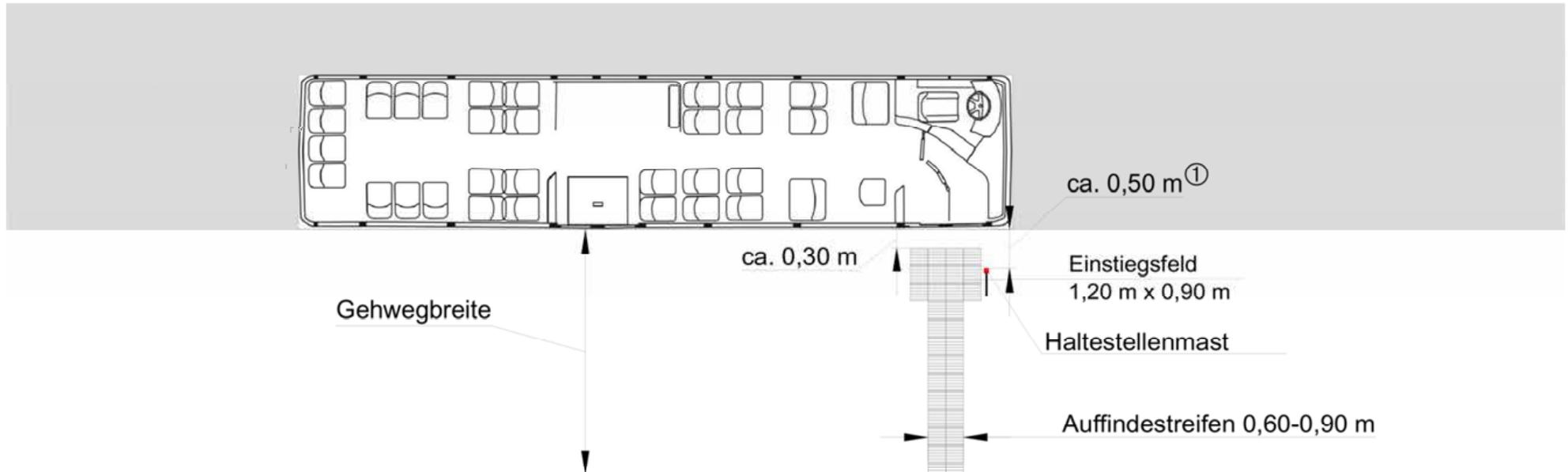
- ① Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.
- ② Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.
- ③ Es sind die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

Ausstattung Haltestelle



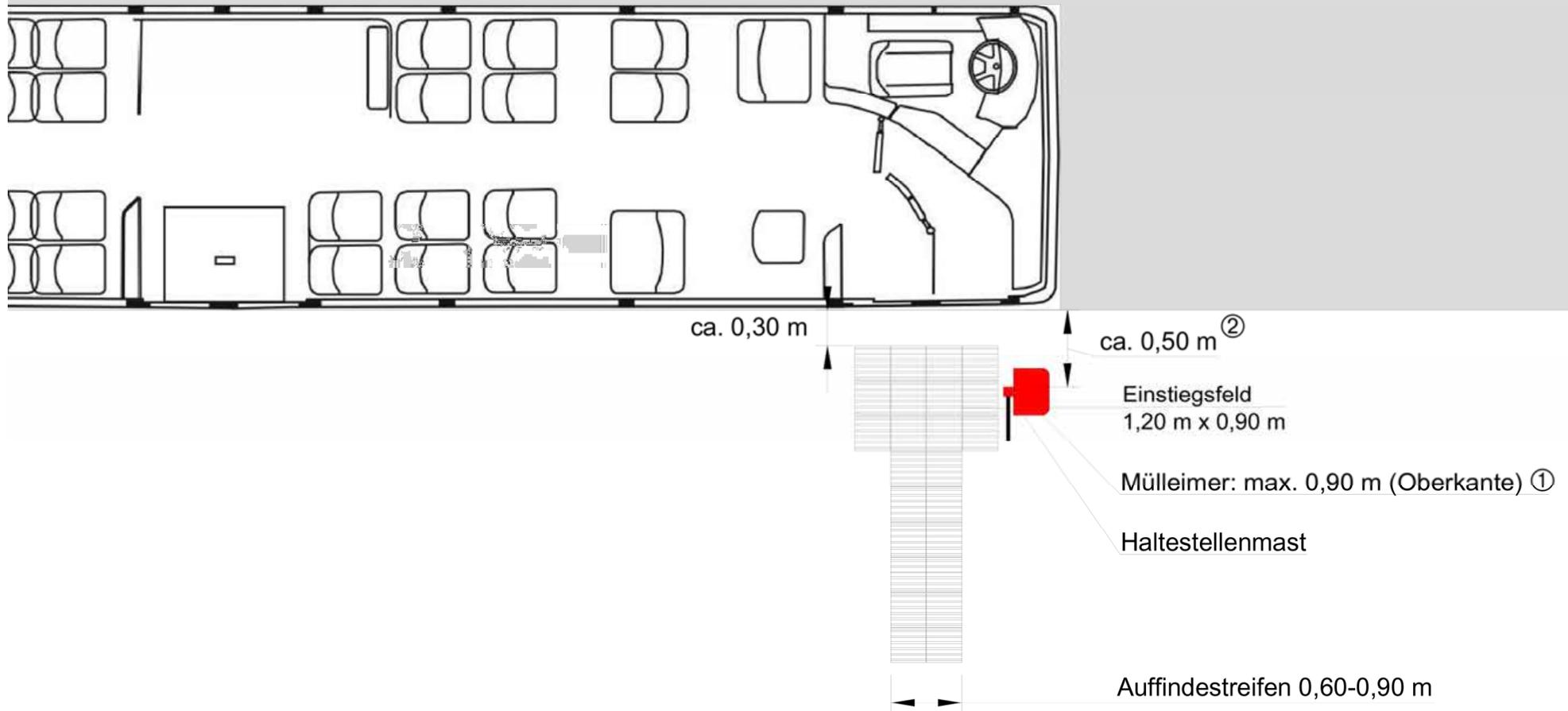
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante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

Auffindestreifen



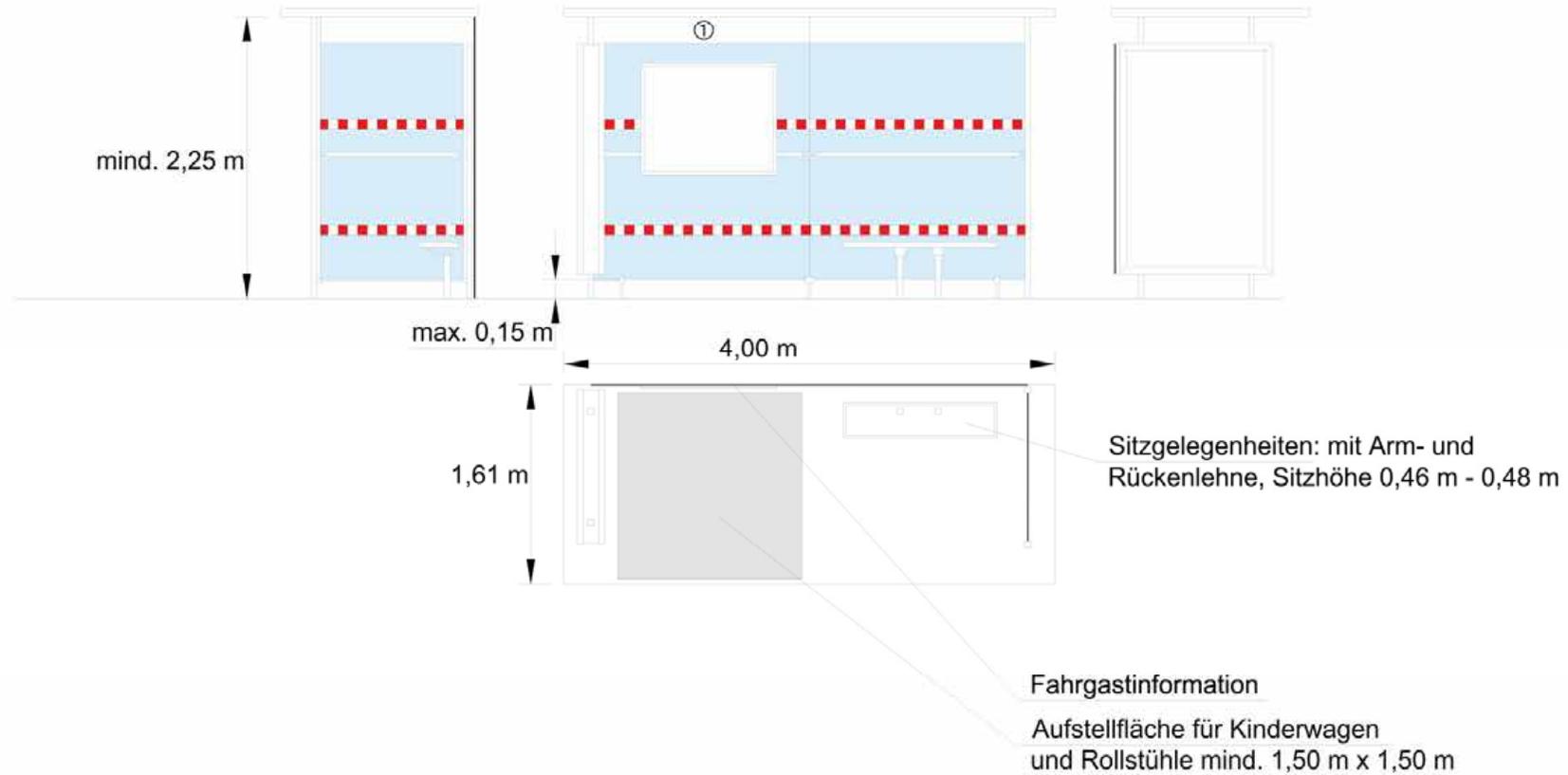
- ① Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.

Einstieg



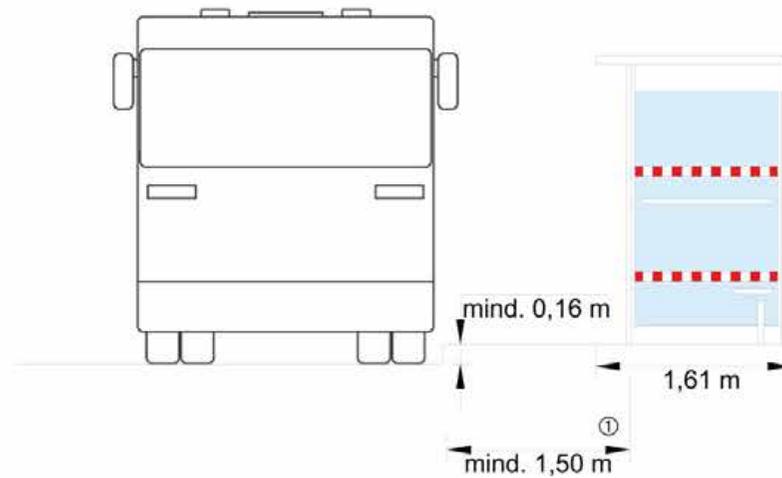
- ① Nur wenn kein anderer betriebs- und kundenfreundlicher Standort möglich ist, sollte der Müllbehälter am Haltestellenmast angebracht werden. Dann ist zu beachten, dass er vom Einstiegsfeld abgewandt montiert wird. Dies geht nur, wenn der Aushangfahrplan im FGU angeordnet ist.
- ② Der Abstand zwischen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

Fahrgastunterstand



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

Abstand Bus - FGU



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

8. Barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen: Priorisierung und zeitlicher Umsetzungsplan

8.1 Rechtlicher Rahmen und Vorgehensweise

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

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

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

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

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

8.2 Barrierefreie Gestaltung als grundsätzliche Anforderung

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

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

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

8.3 Priorisierung der Haltestellen und zeitlicher Umsetzungsplan

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

8.3.1 Einwohnerzahl und Zahl der barrierefreien Haltestellen

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

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

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

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

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

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

Für die jeweilige Kategorisierung/Priorisierung werden folgende Kriterien herangezogen:

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

Auf Basis dieser Kriterien ergibt sich folgende Priorisierungsmatrix:

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

[1] Unabhängig von der Ortslage

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

Bürgerbushaltestelle

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

8.4 Haltestellenaufnahme / Haltestellenkataster

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

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

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

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

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

Kriterium	Attribut Aufnahme / im Haltestellenkataster	Ausstattung		Aufnahme	
		Basis	Erweitert	Pflicht	Optional
Art / Ausbauform der Haltestelle	➤ Art der Haltestelle Einfachhaltestelle, Doppel-/Mehrfachhaltestelle, Busanlage / Busbahnhof, nur Einstieg, nur Ausstieg, Richtungshaltestelle, nur Fernbusse	X		X	
	➤ Ausbauform Haltestelle Im Seitenraum, am Fahrbahnrand, Kap, Haltestelle mit 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 + Umlaufsperr + Auffindestreifen am Gehweg + Querung Radweg ○ Querung Straße notwendig ja/nein <ul style="list-style-type: none"> + Querungshilfen: Bordsteinabsenkung, doppelte Querungsstelle, LSA, LSA mit Zusatzeinrichtungen: akustisch und/oder taktil, Zebrastreifen, Fahrbahnteiler/Fahrbahnverengungen ○ tangierende Radwege ja/nein, <ul style="list-style-type: none"> + Radwegführung zwischen Wartefläche und Gehweg, zwischen Wartefläche und Einstiegsbereich, im Straßenraum, Sonstiges + Vermessung von Abständen: Beschreibung und Maße (ggf. Skizze) 	X		X	X
Eigenschaften der Wartefläche	➤ Art des Bodenbelags: befestigt / unbefestigt <ul style="list-style-type: none"> ○ Art: Asphalt, Beton, Betonplatten, Pflaster, Sonstiges 	X		X	X
	➤ Nutzbare Breite der Wartefläche (in cm) <i>Vermessene Mindestbreite muss über mind. 1,50 m Länge gegeben sein, Defaultwert von 4 m bei nicht abgrenzbarer Breite</i>	X		X	
	➤ Länge der Wartefläche	X			X
	➤ 2 Fotos	X			X
	➤ Sonstiges (u.a. Sonderfälle wie z.B. Wartefläche nicht in Mastnähe)	X			X
Bordstein	➤ Höhe Bordstein in cm	X		X	
	➤ Länge Bordsteinkante	X			X
	➤ Bordsteinart (Buskapstein, Kasseler Sonderbord, Kasseler Sonderbord plus, Typ Berding angeschrägt, Rundbordstein, sonstiger Formstein, kein Bordstein, Sonstiges)	X			X
	➤ Material Busaufstellfläche: Asphalt, Beton, Pflaster	X			X
	➤ Zustand Spurrillen	X			X
	➤ Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung	X			X

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

Kriterium	Attribut Aufnahme / im Haltestellenkataster	Ausstattung		Aufnahme		
		Basis	Erweitert	Pflicht	Optional	
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	➤ DFI vorhanden / nicht vorhanden		X		X	
	➤ Art der DFI: Übersichtstafel, Anzahl der Zeilen, mit Anforderungstaste für akustische Informationen		X		X	
	➤ Bei Bedarf: Standort der DFI, System am Mast / in FGU, Höhe des Anzeigenbildschirms, Abstand zu Bodenindikatoren / FGU / Bordsteinkante			X		X
	➤ Foto(s)		X		X	
Fahrgastunterstand (FGU)	➤ FGU vorhanden / nicht vorhanden		X		X	
	➤ stufenlos erreichbar ja / nein				X	
	➤ FGU beleuchtet / unbeleuchtet				X	
	➤ überdachte, einbaufreie Aufstellfläche mind. 1,50 x 1,50 m vorhanden: ja / nein				X	
	➤ lichte Höhe				X	
	➤ transparente Seitenwände: ja / nein				X	
	➤ Kontrastmarkierung der Seitenwände: ja / nein				X	
	➤ separate Beleuchtung Vitrine		X		X	
	➤ Ausstattung: Liniennetzplan, Tarifinformation, Umgebungsplan, Sonstiges		X		X	
	➤ Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor der FGI: ja / nein		X		X	
	➤ Foto				X	
Sitzgelegenheiten	➤ Sitzgelegenheiten vorhanden: ja / nein		X		X	
	➤ Anzahl der der Sitzplätze insgesamt ○ davon im FGU. Angabe Anzahl ○ davon nicht überdacht: Angabe der Anzahl		X		X	
	➤ Bei Bedarf: Sitzhöhen, Stehhilfen/Anlehnplatten vorhanden ja/nein, falls vorhanden: Anzahl		X		X	
Abfallbehälter	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X	
	➤ stufenlos erreichbar ja / nein				X	
Ausreichende Beleuchtung	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X	
	➤ Art ○ Eigenbeleuchtung ○ Straßenraumbelichtung: + gleiche/gegenüberliegenden Straßenseite + Abstand zwischen Mast und Lichtquelle				X	
Fahrkartenautomat	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X	
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X	
	➤ Lage: Überdacht im FGU/nicht überdacht				X	
Informations-/Notrufsäule	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X	
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X	
	➤ an Leitsystem angeschlossen: ja / nein				X	
Telefon	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X	
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X	
Toilette	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X	
	➤ behindertengerechte Toilette: ja / nein				X	
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X	
Lautsprecher / Induktive Höranlagen	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X	
	➤ induktive Höranlage vorhanden / nicht vorhanden				X	
Uhr	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X	
Barrierefreie Wege zwischen Haltestellenbereichen bzw. im Straßenraum	➤ Barrierefreie Wege vorhanden / nicht vorhanden		X		X	
	➤ Anmerkungen		X		X	

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

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

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

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

Haltestellen Erfassungsbogen

1/4

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

Art / Ausbauf orm der Haltestelle: Art der Haltestelle	Barrierefr. Erreichbarkeit: Zugangselemente zum Haltest.-Bereich
<input type="checkbox"/> Einfachhaltestelle <input type="checkbox"/> Doppelhaltestelle <input type="checkbox"/> Mehrfachhaltestelle <input type="checkbox"/> Busanlage / Busbahnhof <input type="checkbox"/> Richtungshaltestelle <input type="checkbox"/> Nur Einstieg <input type="checkbox"/> Nur Ausstieg <input type="checkbox"/> Nur Fernbusse	<input type="checkbox"/> Falls vorhanden: Umlaufsperre <input type="checkbox"/> Falls vorhanden: Auffindestreifen am Gehweg <input type="checkbox"/> Falls vorhanden: Querung Radweg <input type="checkbox"/> Querung Straße notwendig <input type="checkbox"/> Querung Straße nicht notwendig <input type="checkbox"/> Querungshilfen > Bordsteinabsenkung <input type="checkbox"/> Querungshilfen > doppelte Querungsstelle <input type="checkbox"/> Querungshilfen > Lichtsignalanlage (LSA) <input type="checkbox"/> Querungshilfen > LSA mit Zusatzeinrichtung akustisch <input type="checkbox"/> Querungshilfen > LSA mit Zusatzeinrichtung taktil <input type="checkbox"/> Querungshilfen > Zebrastreifen <input type="checkbox"/> Querungshilfen > Fahrbahnteiler/Fahrbahnverengung <input type="checkbox"/> Tangierender Radweg ja <input type="checkbox"/> Tangierender Radweg nein <input type="checkbox"/> Radwegeführung zwischen Gehweg und Wartefläche <input type="checkbox"/> Radwegeführung zw. Wartefläche u. Einstiegsbereich <input type="checkbox"/> Radführung im Straßenraum <input type="checkbox"/> Sonstiges Vermessung von Abständen ggf. Skizze _____
Art / Ausbauf orm der Haltestelle: Ausbauf orm	
<input type="checkbox"/> Fahrbahnrand <input type="checkbox"/> Kap <input type="checkbox"/> Busbucht <input type="checkbox"/> Im Seitenraum <input type="checkbox"/> Haltestelle mit Fahrbahnanhebung <input type="checkbox"/> Sonstiges Bei Hochbord/Kap/Bucht: Gesamtlänge in m: _____ <input type="checkbox"/> Fotos pro Haltestellenbereich (mind. 1 Foto aus Fahrtrichtung u.1 von gegenüberliegender Seite)	
Barrierefreie Erreichbarkeit: Topografie	
<input type="checkbox"/> In Hanglage <input type="checkbox"/> Sonstiges	
Barrierefreie Erreichbarkeit: Stufenlose Zugänglichkeit	Eigenschaften der Wartefläche: Art des Bodenbelags
<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Falls nicht stufenfrei: Höhe der Stufe in cm _____ <input type="checkbox"/> Lichte Durchgangsbreite im Zugang von mind. 90 cm <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Falls < 90 cm: Maß der lichten Breite in cm _____	<input type="checkbox"/> Befestigt <input type="checkbox"/> Unbefestigt <input type="checkbox"/> Art des Bodenbelags > Asphalt <input type="checkbox"/> Art des Bodenbelags > Beton <input type="checkbox"/> Art des Bodenbelags > Betonplatten <input type="checkbox"/> Art des Bodenbelags > Pflaster <input type="checkbox"/> Art des Bodenbelags > Sonstiges Nutzbare Breite der Wartefläche in cm: _____ Länge der Wartefläche in cm: _____ <input type="checkbox"/> 2 Fotos <input type="checkbox"/> Sonstiges (z.B. Sonderfälle wie Wartefläche nicht in Mastnähe)
Barrierefr. Erreichbarkeit: Zugangselemente zum Haltest.-Bereich	
<input type="checkbox"/> Zugang befestigt <input type="checkbox"/> Zugang unbefestigt <input type="checkbox"/> Gehweg <input type="checkbox"/> Kombiniertes Geh-/Radweg <input type="checkbox"/> Rampe / geneigter Gehweg ja <input type="checkbox"/> Rampe / geneigter Gehweg nein Falls vorhanden: Neigung in % _____ Falls vorhanden: Länge / Breite _____	

Haltestellen Erfassungsbogen

2/4

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

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

Haltestellen Erfassungsbogen

3/4

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

Statische Fahrgastinformation (FGI)	Dynamische Fahrgastinformation (DFI)
<input type="checkbox"/> Aushangfahrplan vorhanden <input type="checkbox"/> Aushangfahrplan nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Anbringung > am Mast <input type="checkbox"/> Anbringung > separater Fahrplankasten <input type="checkbox"/> Anbringung > im Fahrgastunterstand <input type="checkbox"/> Art > Aushangkasten <input type="checkbox"/> Art > Rondell <input type="checkbox"/> Art > Vitrine <input type="checkbox"/> Anbringung / Art > ggf. Foto(s) <input type="checkbox"/> Stufenfrei erreichbar ja <input type="checkbox"/> Stufenfrei erreichbar nein <input type="checkbox"/> Frei erreichbar ja <input type="checkbox"/> Frei erreichbar nein <u>Maß Aushangkasten/Vitrine > Höhe Unterkante</u> <u>Maß Aushangkasten/Vitrine > Höhe Oberkante</u> <input type="checkbox"/> Elektronische Aushänge vorhanden <input type="checkbox"/> Elektronische Aushänge nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Ausstattung > Liniennetzplan vorhanden <input type="checkbox"/> Ausstattung > Liniennetzplan nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Ausstattung > Tarifinformation vorhanden <input type="checkbox"/> Ausstattung > Tarifinformation nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Ausstattung > Umgebungsplan vorhanden <input type="checkbox"/> Ausstattung > Umgebungsplan nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Ausstattung > Sonstiges <input type="checkbox"/> Separate Beleuchtung Vitrine <input type="checkbox"/> Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor FGI ja <input type="checkbox"/> Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor FGI nein	<u>Höhe des Anzeigenbildschirms</u> <u>Abstand zu Bodenindikatoren</u> <u>Abstand zum FGU</u> <u>Abstand zur Bordsteinkante</u> <input type="checkbox"/> Foto(s)
	Fahrgastunterstand (FGU)
	<input type="checkbox"/> Fahrgastunterstand vorhanden <input type="checkbox"/> Fahrgastunterstand nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Stufenlos erreichbar <input type="checkbox"/> Stufenlos nicht erreichbar <input type="checkbox"/> beleuchtet <input type="checkbox"/> unbeleuchtet <input type="checkbox"/> Überdachte, einbaufrei Aufstellfläche 1,50x1,50 m vorhanden <input type="checkbox"/> Überdachte, einbaufrei Aufstellfl. 1,50x1,50 m nicht vorhanden <u>Lichte Höhe</u> <input type="checkbox"/> Transparente Seitenwände > ja <input type="checkbox"/> Transparente Seitenwände > nein <input type="checkbox"/> Kontrastmarkierung Seitenwände > ja <input type="checkbox"/> Kontrastmarkierung Seitenwände > nein <input type="checkbox"/> Vitrine separat beleuchtet > ja <input type="checkbox"/> Vitrine separat beleuchtet > nein <input type="checkbox"/> Ausstattung > Liniennetzplan <input type="checkbox"/> Ausstattung > Tarifinformation <input type="checkbox"/> Ausstattung > Umgebungsplan <input type="checkbox"/> Ausstattung > Sonstiges <input type="checkbox"/> Bewegungsfläche vor der FGI 1,50x1,50 m > ja <input type="checkbox"/> Bewegungsfläche vor der FGI 1,50x1,50 m > nein <input type="checkbox"/> Foto(s)
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	Sitzgelegenheiten
<input type="checkbox"/> DFI vorhanden <input type="checkbox"/> DFI nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Art der DFI > LED-Anzeige <input type="checkbox"/> Art der DFI > TFT-Bildschirm <u>Anzahl der Zeilen</u> <input type="checkbox"/> Mit Anforderungstaste für akustische Informationen <input type="checkbox"/> Standort > System am Mast <input type="checkbox"/> Standort > im Fahrgastunterstand	<input type="checkbox"/> Sitzgelegenheiten vorhanden <input type="checkbox"/> Sitzgelegenheiten nicht vorhanden <u>Zahl der Sitzplätze insgesamt</u> <u>davon im FGU (Zahl)</u> <u>davon nicht überdacht (Zahl)</u> <u>Sitzhöhen</u> <input type="checkbox"/> Stehhilfen/Anlehnplatten vorhanden <u>Falls vorhanden: Zahl</u> <input type="checkbox"/> Stehhilfen/Anlehnplatten nicht vorhanden

Haltestellen Erfassungsbogen

4/4

Haltestellenname: _____ Richtung: _____ Linie(n) / Zielort(e): _____	
Abfallbehälter <input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Stufenlos erreichbar <input type="checkbox"/> Stufenlos nicht erreichbar	Lautsprecher / induktive Höranlagen <input type="checkbox"/> Lautsprecher vorhanden <input type="checkbox"/> Lautsprecher nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Induktive Höranlage vorhanden <input type="checkbox"/> Induktive Höranlage nicht vorhanden
Ausreichende Beleuchtung <input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Art > Eigenbeleuchtung <input type="checkbox"/> Art > Straßenraumbelichtung gleiche Seite <input type="checkbox"/> Art > Straßenraumbelucht. gegenüberliegende Seite <u>Abstand zwischen Mast und Lichtquelle</u>	Uhr <input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden Barrierefr. Wege zw. Haltestellenbereiche / im Straßenraum <input type="checkbox"/> Barrierefreie Wege vorhanden <input type="checkbox"/> Barrierefreie Wege nicht vorhanden <u>Anmerkungen</u>
Fahrkartenautomat <input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Stufenlos erreichbar <input type="checkbox"/> Stufenlos nicht erreichbar <input type="checkbox"/> Lage > Überdacht im Fahrgastunterstand <input type="checkbox"/> Lage > nicht überdacht	P+R / Kiss + Ride (K+R) <input type="checkbox"/> P+R vorhanden <input type="checkbox"/> P+R nicht vorhanden <u>Falls vorhanden Zahl der Plätze:</u> <u>Entfernung von Haltestelle (Mast)</u> <input type="checkbox"/> K+R vorhanden <input type="checkbox"/> K+R nicht vorhanden <u>Falls vorhanden Zahl der Plätze:</u> <u>Entfernung von Haltestelle (Mast)</u>
Informations-/Notrufsäule <input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Stufenlos erreichbar <input type="checkbox"/> Stufenlos nicht erreichbar <input type="checkbox"/> Am Leitsystem angeschlossen <input type="checkbox"/> Am Leitsystem nicht angeschlossen	B+R / Fahrradabstellanlage <input type="checkbox"/> B+R vorhanden <input type="checkbox"/> B+R nicht vorhanden <u>Falls vorhanden Zahl der Plätze:</u> <u>Davon überdacht</u> <input type="checkbox"/> Art der Halterung > Bügel <input type="checkbox"/> Art der Halterung > Felgenhalter <u>Entfernung von Haltestelle (Mast)</u>
Telefon <input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Stufenlos erreichbar <input type="checkbox"/> Stufenlos nicht erreichbar	Taxen-Stand <input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden <u>Falls vorhanden Zahl der Plätze</u> <u>Entfernung von der Haltestelle (Mast)</u>
Toilette <input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Stufenlos erreichbar <input type="checkbox"/> Stufenlos nicht erreichbar <input type="checkbox"/> Behindertengerecht > ja <input type="checkbox"/> Behindertengerecht > nein	<u>Datum Erhebung:</u> <u>Erfasser/in:</u>

9. Handlungsempfehlungen

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

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

2. Haltestellenaufnahme

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

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

3. Planung / Förderantrag

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

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

10. Literaturverzeichnis

- Agentur Barrierefreiheit/Die Beauftragte der Landesregierung für die Belange der Menschen mit Behinderung in Nordrhein-Westfalen
„Definition ‚Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV‘ zum novellierten Personenbeförderungsgesetz, Web-Seite, 2016, S. 7
 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
„Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)“, 2013
 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
„Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA), 2011
 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
„Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL), 2012
 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
„Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen“ (RASt 06), 2006
 - Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. [LAG]
„Barrierefreie Gestaltung von Fahrgastinformationen im HVV im Rahmen des PBefG-Projekts“, 2016
 - Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)
„Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund. Feste bauliche Standards und weitere Empfehlungen. Ein Leitfaden für Baulastträger“, Hamburg 2016
 - Hamburger Verkehrsverbund (HVV)
Corporate Design Manual 6, Kapitel E “Haltestellen“
 - Hamburger Verkehrsverbund (HVV)
Probleme von mobilitäts- und sensorisch eingeschränkten Menschen im ÖPNV. Dokumentation der HVV-Fachveranstaltung am 01.12.2014]
 - Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG)
„ÖPNV-Förderprogramm 2017 ff des Landes Niedersachsen. Vereinfachtes Antragsverfahren für Bushaltestellen mit geringen Investitionskosten von weniger als 50.000 €. Erläuterung und Verfahren“, Stand 03/2017,
 - Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Workshop „Barrierefreiheit im ÖPNV“ am 24.11.2015 in Hannover
 - Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
„Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster. Anforderungen an ein gemeinsames ÖPNV-Haltestellenkataster für Niedersachsen, Bremen und den HVV in Bezug auf einheitlich zu erhebende Haltestellenattribute“, 2017. Erarbeitet durch: Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft (rms GmbH).
 - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, 2013
 - Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen
„Haltestellen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen. Qualitätsanforderungen, Teil 1: Straßengebundener ÖPNV, 5. Aufl. 2014
-

Kreis	SG	Gemeinde	Ortsname	Name	über 200 Ein	Kat.	barrierefrei	Bemerkung	GK-X	GK-Y
Uelzen	Aue	Bad Bodenteich	Bad Bodenteich	Abbendorf	nein	D			4.412,505	5.855,396
Uelzen	Aue	Bad Bodenteich	Bad Bodenteich	Bomke	nein	D			4.413,222	5.859,537
Uelzen	Aue	Bad Bodenteich	Bad Bodenteich	Campingplatz	ja	D			4.409,985	5.857,923
Uelzen	Aue	Bad Bodenteich	Bad Bodenteich	Schostorf	nein	D			4.412,841	5.857,237
Uelzen	Aue	Bad Bodenteich	Flinten	Flinten	nein	D			4.413,897	5.858,963
Uelzen	Aue	Bad Bodenteich	Overstedt	Overstedt	nein	D			4.411,314	5.859,134
Uelzen	Aue	Bad Bodenteich	Schafwedel	Schafwedel	nein	D			4.415,238	5.855,942
Uelzen	Aue	Lüder	Lüder	Kanalbrücke Süd	ja	D			4.410,986	5.853,141
Uelzen	Aue	Lüder	Lüder	Siedlung	nein	D			4.409,018	5.854,001
Uelzen	Aue	Lüder	Lüder-Reinstorf	Am Fahrberg	nein	D			4.409,338	5.856,162
Uelzen	Aue	Lüder	Neu Lüder	Neu Lüder	nein	D			4.412,231	5.854,203
Uelzen	Aue	Lüder	Reinstorf(Lüder)	Bodenteicher Straße	nein	D			4.408,241	5.855,935
Uelzen	Aue	Lüder	Reinstorf(Lüder)	Trafo	nein	D			4.407,770	5.855,522
Uelzen	Aue	Lüder	Röhrsen	Ortsmitte	nein	D			4.407,939	5.853,799
Uelzen	Aue	Soltendieck	Bockholt(Soltendieck)	Ort	nein	D			4.418,482	5.862,348
Uelzen	Aue	Soltendieck	Bockholt(Soltendieck)	Siedlung	nein	D			4.417,184	5.861,467
Uelzen	Aue	Soltendieck	Heuerstorf	Heuerstorf	nein	D			4.414,210	5.860,705
Uelzen	Aue	Soltendieck	Kakau	Kakau	nein	D			4.417,563	5.860,086
Uelzen	Aue	Soltendieck	Kattien	Kattien	nein	D			4.415,631	5.859,585
Uelzen	Aue	Soltendieck	Müssingen(Soltendieck)	Müssingen(Soltendieck)	nein	D			4.420,916	5.859,169
Uelzen	Aue	Soltendieck	Thielitz	Kalauer Berg	nein	D			4.417,560	5.858,727
Uelzen	Aue	Soltendieck	Thielitz	Thielitz	nein	D			4.417,795	5.858,363
Uelzen	Aue	Soltendieck	Varbitz	Ort	nein	D			4.419,394	5.861,432
Uelzen	Aue	Wrestedt	Bollensen(Wieren)	Landesstraße	ja	D			4.408,470	5.864,219
Uelzen	Aue	Wrestedt	Drohe	Drohe	nein	D			4.411,233	5.862,587
Uelzen	Aue	Wrestedt	Esterholz	Kreisstraße	nein	D			4.406,976	5.866,048
Uelzen	Aue	Wrestedt	Esterholz	Landesstraße	nein	D			4.407,116	5.866,139
Uelzen	Aue	Wrestedt	Gavendorf	Abzw.	nein	D			4.413,211	5.866,173
Uelzen	Aue	Wrestedt	Groß Pretzier	Feldscheune	nein	D			4.412,228	5.866,217
Uelzen	Aue	Wrestedt	Kahlstorf(Wieren)	Ort	nein	D			4.411,985	5.867,297
Uelzen	Aue	Wrestedt	Kallenbrock	Kallenbrock	nein	D			4.404,014	5.860,416
Uelzen	Aue	Wrestedt	Klein Bollensen	Dorfmitte	nein	D			4.406,896	5.863,462
Uelzen	Aue	Wrestedt	Klein Pretzier	Klein Pretzier	nein	D			4.412,824	5.867,431
Uelzen	Aue	Wrestedt	Könau	Neue Straße	nein	D			4.413,067	5.862,663
Uelzen	Aue	Wrestedt	Könau	Ortsmitte	nein	D			4.413,201	5.862,870
Uelzen	Aue	Wrestedt	Kroetze	Ortsmitte	nein	D			4.413,282	5.865,516
Uelzen	Aue	Wrestedt	Nienwohlde	Nienwohlde	nein	D			4.403,550	5.858,239
Uelzen	Aue	Wrestedt	Ostedt	Ortsmitte	nein	D			4.414,174	5.864,809
Uelzen	Aue	Wrestedt	Ostedt	Siedlung	nein	D			4.413,824	5.865,153
Uelzen	Bevensen-Eb	Altenmedingen	Aljam	Aljam	nein	D			4.407,668	5.893,850
Uelzen	Bevensen-Eb	Altenmedingen	Altenmedingen-Haafsel	Altenmedingen-Haafsel	nein	D			4.407,737	5.889,897
Uelzen	Bevensen-Eb	Altenmedingen	Altenmedingen-Vorwerk	Altenmedingen-Vorwerk	nein	D			4.408,696	5.890,278
Uelzen	Bevensen-Eb	Altenmedingen	Bavendorf(Altenmedinge	Bahnhof	nein	D			4.408,433	5.895,986
Uelzen	Bevensen-Eb	Altenmedingen	Bohdorf	Fuhrenkamp	nein	D			4.408,353	5.894,456
Uelzen	Bevensen-Eb	Altenmedingen	Bohdorf	Im Dorfe	nein	D			4.408,662	5.894,889
Uelzen	Bevensen-Eb	Altenmedingen	Bostelwiebeck	Bostelwiebeck	nein	D			4.410,544	5.891,355
Uelzen	Bevensen-Eb	Altenmedingen	Eddelstorf	Mühle	nein	D			4.408,418	5.891,470
Uelzen	Bevensen-Eb	Altenmedingen	Seckendorf	Seckendorf	nein	D			4.406,372	5.887,356
Uelzen	Bevensen-Eb	Bad Bevensen	Gollern	Ortsmitte	nein	D			4.409,135	5.884,017
Uelzen	Bevensen-Eb	Bad Bevensen	Groß Hesebeck	An der Himmelhoop	nein	D			4.407,529	5.883,117
Uelzen	Bevensen-Eb	Bad Bevensen	Groß Hesebeck	Siedlung K 41	nein	D			4.408,084	5.883,052
Uelzen	Bevensen-Eb	Bad Bevensen	Klein Bünstorf	Klein Bünstorf	nein	D			4.405,213	5.881,903
Uelzen	Bevensen-Eb	Bad Bevensen	Klein Bünstorf	Siedlung	nein	D			4.405,299	5.881,545
Uelzen	Bevensen-Eb	Bad Bevensen	Klein Hesebeck	Klein Hesebeck	nein	D			4.407,269	5.881,196
Uelzen	Bevensen-Eb	Bad Bevensen	Röbbel	Röbbel	nein	D			4.408,765	5.882,907
Uelzen	Bevensen-Eb	Bad Bevensen	Sasendorf	K 11	nein	D			4.403,776	5.883,364
Uelzen	Bevensen-Eb	Bad Bevensen	Sasendorf	Sasendorf	nein	D			4.403,584	5.883,214
Uelzen	Bevensen-Eb	Barum	Hoystorf	Abzw. B 4	nein	D			4.402,030	5.878,577
Uelzen	Bevensen-Eb	Ebstorf	Tatendorf	Landesstraße	nein	D			3.593,813	5.879,034
Uelzen	Bevensen-Eb	Emmendorf	Emmendorf-Heitbrack	Emmendorf-Heitbrack	nein	D			4.405,853	5.878,731
Uelzen	Bevensen-Eb	Emmendorf	Nassennotorf	Trafo	nein	D			4.404,524	5.879,368
Uelzen	Bevensen-Eb	Emmendorf	Walmstorf	Abzw.	nein	D			4.404,243	5.878,289
Uelzen	Bevensen-Eb	Hanstedt	Allenbostel	Allenbostel	nein	D			3.591,117	5.877,664
Uelzen	Bevensen-Eb	Hanstedt	Bode	Bode	nein	D			3.590,086	5.878,310
Uelzen	Bevensen-Eb	Hanstedt	Brauel(Hanstedt)	Transformator	nein	D			3.590,550	5.879,706
Uelzen	Bevensen-Eb	Hanstedt	Eitzen II	Eitzen II	nein	D			3.591,943	5.881,356
Uelzen	Bevensen-Eb	Hanstedt	Oetzfelde	Oetzfelde	nein	D			3.594,381	5.881,581
Uelzen	Bevensen-Eb	Hanstedt	Teendorf	Landesstraße	nein	D			3.592,989	5.879,347
Uelzen	Bevensen-Eb	Hanstedt	Velgen	Velgen	nein	D			3.593,706	5.885,110
Uelzen	Bevensen-Eb	Himbergen	Almstorf	Ortsmitte	nein	D			4.413,004	5.885,136
Uelzen	Bevensen-Eb	Himbergen	Brockhimbergen	Ortsmitte	nein	D			4.413,255	5.883,695
Uelzen	Bevensen-Eb	Himbergen	Himbergen-Klein	Thondorf	nein	D			4.415,954	5.884,397

Kreis	SG	Gemeinde	Ortsname	Name	über 200 Ein	Kat.	barrierefrei	Bemerkung	GK-X	GK-Y
Uelzen	Bevensen-Eb	Himbergen	Himbergen-Rohrstorf	Nord	nein	D			4.414,207	5.886,612
Uelzen	Bevensen-Eb	Himbergen	Kettelstorf	Ortsmitte	nein	D			4.413,876	5.887,125
Uelzen	Bevensen-Eb	Himbergen	Kollendorf	Kollendorf	nein	D			4.413,959	5.883,273
Uelzen	Bevensen-Eb	Himbergen	Rohrstorf	Rohrstorf	nein	D			4.414,239	5.886,562
Uelzen	Bevensen-Eb	Himbergen	Strothe(Himbergen)	Abzw. Landesstraße	nein	D			4.411,428	5.885,321
Uelzen	Bevensen-Eb	Himbergen	Strothe(Himbergen)	Ortsmitte	nein	D			4.411,848	5.886,689
Uelzen	Bevensen-Eb	Jelmstorf	Addenstorf	Addenstorf	nein	D			4.399,841	5.885,472
Uelzen	Bevensen-Eb	Jelmstorf	Bruchtorf	Feriensiedlung	nein	D			4.402,862	5.887,728
Uelzen	Bevensen-Eb	Jelmstorf	Bruchtorf	Ilmenaustraße	nein	D			4.403,048	5.886,431
Uelzen	Bevensen-Eb	Jelmstorf	Bruchtorf	Ortsmitte	nein	D			4.402,524	5.887,183
Uelzen	Bevensen-Eb	Jelmstorf	Rockenmühle	Rockenmühle	nein	D			3.599,912	5.885,997
Uelzen	Bevensen-Eb	Natendorf	Golste	Gut	nein	D			3.599,643	5.884,178
Uelzen	Bevensen-Eb	Natendorf	Haarstorf(Natendorf)	Ort	nein	D			3.596,976	5.883,241
Uelzen	Bevensen-Eb	Natendorf	Haastorf	Abzw. Luttmissen	nein	D			3.596,634	5.883,487
Uelzen	Bevensen-Eb	Natendorf	Hohenbünstorf	Hohenbünstorf	nein	D			3.599,644	5.881,350
Uelzen	Bevensen-Eb	Natendorf	Luttmissen	Luttmissen	nein	D			3.595,834	5.883,149
Uelzen	Bevensen-Eb	Natendorf	Natendorf	Gut Nienbüttel	nein	D			3.598,134	5.883,952
Uelzen	Bevensen-Eb	Natendorf	Oldendorf II (Natendorf)	Oldendorf II (Natendorf)	nein	D			3.596,959	5.884,576
Uelzen	Bevensen-Eb	Natendorf	Schier(Natendorf)	Schier(Natendorf)	nein	D			3.596,860	5.884,062
Uelzen	Bevensen-Eb	Natendorf	Vinstedt	Vinstedt	nein	D			3.599,450	5.879,440
Uelzen	Bevensen-Eb	Natendorf	Wessenstedt	Mitte	nein	D			3.597,463	5.881,630
Uelzen	Bevensen-Eb	Natendorf	Wessenstedt	Weinberg	nein	D			3.596,960	5.880,905
Uelzen	Bevensen-Eb	Römstedt	Drögennotorf	Drögennotorf	nein	D			4.409,986	5.886,504
Uelzen	Bevensen-Eb	Römstedt	Havkost(Römstedt)	Ort	nein	D			4.411,594	5.884,237
Uelzen	Bevensen-Eb	Römstedt	Masbrock	Feuerwehr	nein	D			4.410,905	5.883,615
Uelzen	Bevensen-Eb	Römstedt	Masbrock	K 31	nein	D			4.410,929	5.883,581
Uelzen	Bevensen-Eb	Römstedt	Niendorf I	Niendorf I	nein	D			4.409,082	5.888,270
Uelzen	Bevensen-Eb	Schwienau	Linden(Schwienau)	Verhorn	nein	D			3.592,289	5.872,217
Uelzen	Bevensen-Eb	Schwienau	Stadorf	Ortsmitte	nein	D			3.593,744	5.874,188
Uelzen	Bevensen-Eb	Schwienau	Wittenwater	L 233	nein	D			3.594,778	5.874,804
Uelzen	Bevensen-Eb	Schwienau	Wittenwater	Ort	nein	D			3.594,859	5.875,097
Uelzen	Bevensen-Eb	Schwienau	Wittenwater	Siedlung	nein	D			3.595,286	5.876,266
Uelzen	Bevensen-Eb	Weste	Hagen(Weste)	Kreisstraße	nein	D			4.415,798	5.881,501
Uelzen	Bevensen-Eb	Weste	Oetzendorf	Oetzendorf	nein	D			4.409,547	5.879,621
Uelzen	Bevensen-Eb	Weste	Schlagte	Schlagte	nein	D			4.415,670	5.880,785
Uelzen	Bevensen-Eb	Weste	Testorf(Weste)	Testorf(Weste)	nein	D			4.414,251	5.880,136
Uelzen	Bevensen-Eb	Weste	Weste	Bahnhof	nein	D			4.414,556	5.881,729
Uelzen	Bevensen-Eb	Weste	Weste	Oetzendorf Nr. 10	nein	D			4.409,761	5.879,970
Uelzen	Bevensen-Eb	Weste	Weste-Hagen	Ortsmitte	nein	D			4.415,756	5.881,332
Uelzen	Bevensen-Eb	Weste	Westersunderberg	Westersunderberg	nein	D			4.412,478	5.882,711
Uelzen	Bevensen-Eb	Wriedel	Arendorf	Ortsmitte	nein	D			3.588,857	5.879,192
Uelzen	Bevensen-Eb	Wriedel	Brambostel	Brambostel	nein	D			3.584,178	5.870,625
Uelzen	Bevensen-Eb	Wriedel	Wettenbostel	Ortsmitte	nein	D			3.586,013	5.883,374
Uelzen	Bevensen-Eb	Wriedel	Wriedel-Wulfstode	Wriedel-Wulfstode	nein	D			3.582,826	5.881,741
Uelzen	Bienenbüttel	Bienenbüttel	Bardenhagen	Ort	nein	D			3.594,020	5.890,111
Uelzen	Bienenbüttel	Bienenbüttel	Bardenhagen	VSE	nein	D			3.594,005	5.889,351
Uelzen	Bienenbüttel	Bienenbüttel	Beverbeck	Beverbeck	nein	D			3.595,403	5.889,030
Uelzen	Bienenbüttel	Bienenbüttel	Bienenbüttel	Hohnstorferstraße	ja	D			4.400,226	5.891,401
Uelzen	Bienenbüttel	Bienenbüttel	Borsen(Bienenbüttel)	Borsen(Bienenbüttel)	nein	D	x		3.596,507	5.885,987
Uelzen	Bienenbüttel	Bienenbüttel	Eitzen I	Eitzen I	nein	D			3.596,005	5.890,308
Uelzen	Bienenbüttel	Bienenbüttel	Grünwald	Grünwald	nein	D			3.596,069	5.888,406
Uelzen	Bienenbüttel	Bienenbüttel	Lietzberg	Lietzberg	nein	D			4.401,445	5.889,918
Uelzen	Bienenbüttel	Bienenbüttel	Neu Rieste	Rieste	nein	D			3.596,516	5.889,282
Uelzen	Bienenbüttel	Bienenbüttel	Niendorf	Niendorf	nein	D			4.399,690	5.893,115
Uelzen	Bienenbüttel	Bienenbüttel	Varendorf	Varendorf	nein	D	x		3.598,300	5.886,054
Uelzen	Bienenbüttel	Bienenbüttel	Wulfstorf	Wulfstorf	nein	D			4.401,384	5.895,078
Uelzen	Rosche	Oetzen	Bruchwedel	Abzw. Testorf	nein	D			4.414,551	5.878,348
Uelzen	Rosche	Oetzen	Bruchwedel	Ort	nein	D			4.414,749	5.878,205
Uelzen	Rosche	Oetzen	Dörnte	Dörnte	nein	D			4.413,610	5.877,188
Uelzen	Rosche	Oetzen	Jarlitz	Jarlitz	nein	D			4.412,752	5.874,279
Uelzen	Rosche	Oetzen	Süttorf (UE)	Süttorf (UE)	nein	D			4.412,964	5.876,555
Uelzen	Rosche	Rosche	Borg(Rosche)	Abzweigung	nein	D			4.415,956	5.876,242
Uelzen	Rosche	Rosche	Borg(Rosche)	Ort	nein	D			4.416,224	5.875,928
Uelzen	Rosche	Rosche	Göddenstedt	Göddenstedt	nein	D			4.419,290	5.871,452
Uelzen	Rosche	Rosche	Göddenstedt	Gut	nein	D			4.419,984	5.871,112
Uelzen	Rosche	Rosche	Hohenweddrien	Abzw. B 493	nein	D			4.422,681	5.874,694
Uelzen	Rosche	Rosche	Katzien	Katzien	nein	D			4.417,143	5.875,092
Uelzen	Rosche	Rosche	Nateln(Rosche)	Nateln(Rosche)	nein	D			4.416,921	5.871,649
Uelzen	Rosche	Rosche	Neumühle(Rosche)	Neumühle(Rosche)	nein	D	x		4.415,038	5.876,573
Uelzen	Rosche	Rosche	Polau	Abzw.	nein	D			4.421,631	5.874,551
Uelzen	Rosche	Rosche	Schmölau(Rosche)	Schmölau(Rosche)	nein	D			4.423,298	5.878,220
Uelzen	Rosche	Rosche	Schwemlitz	Schwemlitz	nein	D	x		4.416,492	5.877,880

Kreis	SG	Gemeinde	Ortsname	Name	über 200 Ein	Kat.	barrierefrei	Bemerkung	GK-X	GK-Y
Uelzen	Rosche	Rosche	Stütensen	Abzw. B 493	nein	D			4.418,731	5.873,966
Uelzen	Rosche	Rosche	Teyendorf	Teyendorf	nein	D			4.418,563	5.872,236
Uelzen	Rosche	Rosche	Zarenthien	Bundesstraße	nein	D			4.424,762	5.874,889
Uelzen	Rosche	Stoetze	Bankewitz	Bankewitz	nein	D			4.419,960	5.878,555
Uelzen	Rosche	Stoetze	Bankewitz	Hof Rohrstorf	nein	D			4.421,446	5.878,413
Uelzen	Rosche	Stoetze	Groß Malchau	Groß Malchau	nein	D			4.418,155	5.881,290
Uelzen	Rosche	Stoetze	Hohenzethen	Ortsmitte	nein	D			4.421,072	5.880,923
Uelzen	Rosche	Stoetze	Hohenzethen	Post	nein	D			4.420,454	5.881,182
Uelzen	Rosche	Stoetze	Nievelitz	Nievelitz	nein	D			4.420,482	5.879,670
Uelzen	Rosche	Stoetze	Stoetze	Bahnhof	nein	D			4.418,427	5.882,020
Uelzen	Rosche	Stoetze	Stoetze	Ortsmitte	nein	D			4.419,014	5.882,188
Uelzen	Rosche	Stoetze	Stoetze-Boecke	Stoetze-Boecke	nein	D			4.417,926	5.882,835
Uelzen	Rosche	Stoetze	Stoetze-Zieritz	Stoetze-Zieritz	nein	D			4.419,459	5.882,483
Uelzen	Rosche	Stoetze	Törwe	Törwe	nein	D			4.417,432	5.881,583
Uelzen	Rosche	Suhldorf	Batensen	Batensen	nein	D			4.416,938	5.869,675
Uelzen	Rosche	Suhldorf	Dallahn	Dallahn	nein	D			4.421,566	5.871,102
Uelzen	Rosche	Suhldorf	Dalldorf(Suhldorf)	Dalldorf(Suhldorf)	nein	D			4.421,207	5.869,401
Uelzen	Rosche	Suhldorf	Grabau(Suhldorf)	Grabau(Suhldorf)	nein	D			4.420,170	5.869,097
Uelzen	Rosche	Suhldorf	Groß Ellenberg	Groß Ellenberg	nein	D			4.416,152	5.867,818
Uelzen	Rosche	Suhldorf	Güstau	Abzw.	nein	D			4.418,465	5.866,246
Uelzen	Rosche	Suhldorf	Klein Malchau	Abzw. B 493	nein	D			4.413,627	5.872,823
Uelzen	Rosche	Suhldorf	Kölaue	Kölaue	nein	D	X		4.417,725	5.865,182
Uelzen	Rosche	Suhldorf	Molbath	Molbath	nein	D			4.413,490	5.870,840
Uelzen	Rosche	Suhldorf	Nestau	Feriensiedlung	nein	D			4.418,876	5.868,859
Uelzen	Rosche	Suhldorf	Nestau	Ort	nein	D	X		4.418,407	5.868,296
Uelzen	Rosche	Suhldorf	Növenthien	Növenthien	nein	D	X		4.418,937	5.866,998
Uelzen	Rosche	Suhldorf	Rassau(Suhldorf)	Rassau(Suhldorf)	nein	D			4.411,891	5.870,148
Uelzen	Rosche	Suhldorf	Schlieckau	Molbather Straße	nein	D			4.413,331	5.869,654
Uelzen	Rosche	Suhldorf	Suhldorf-Güstau	Suhldorf-Güstau	nein	D			4.418,954	5.865,876
Uelzen	Suderburg	Eimke	Dreilingen	Alte Poststraße	nein	D			3.590,322	5.866,294
Uelzen	Suderburg	Eimke	Dreilingen	Schulweg	nein	D			3.590,446	5.865,917
Uelzen	Suderburg	Eimke	Eimke	Ellerndorfer Heide	nein	D			3.587,645	5.874,156
Uelzen	Suderburg	Eimke	Ellerndorf	Ellerndorf	nein	D			3.588,270	5.872,158
Uelzen	Suderburg	Eimke	Niebeck	Abzw.	nein	D			3.591,882	5.866,415
Uelzen	Suderburg	Eimke	Wichtenbeck	Wichtenbeck	nein	D			3.588,888	5.868,750
Uelzen	Suderburg	Gerdau	Bargfeld(Gerdau)	Bargfeld(Gerdau)	nein	D			3.594,119	5.869,612
Uelzen	Suderburg	Gerdau	Barnsen	Ortsmitte	nein	D			3.597,121	5.872,889
Uelzen	Suderburg	Gerdau	Holthusen II (Gerdau)	Holthusen II (Gerdau)	nein	D			3.596,214	5.870,443
Uelzen	Suderburg	Gerdau	Schlieckau	Schlieckau	nein	D			4.413,073	5.869,621
Uelzen	Suderburg	Suderburg	Bahnsen	Böddenstedter Weg	nein	D			3.595,245	5.866,475
Uelzen	Suderburg	Suderburg	Hamerstorf	Transformator	nein	D			3.598,215	5.865,888
Uelzen	Suderburg	Suderburg	Hamerstorf	Zum Wasserwerk	nein	D			3.598,323	5.866,263
Uelzen	Suderburg	Suderburg	Hösseringen	Hardausee	nein	D			3.596,278	5.860,321
Uelzen	Suderburg	Suderburg	Hösseringen	Museumsdorf	nein	D			3.594,760	5.857,710
Uelzen	Suderburg	Suderburg	Räber	Olmsruh	nein	D			3.595,988	5.862,302
Uelzen	Uelzen	Uelzen	Borne(Uelzen)	Ortsmitte	nein	D			4.401,787	5.865,490
Uelzen	Uelzen	Uelzen	Gansau(Uelzen)	Gansau(Uelzen)	nein	D			4.410,795	5.870,782
Uelzen	Uelzen	Uelzen	Halligdorf	Halligdorf	nein	D			4.404,501	5.868,347
Uelzen	Uelzen	Uelzen	Hambrock	Hambrock	nein	D			4.404,202	5.869,644
Uelzen	Uelzen	Uelzen	Holdenstedt(Uelzen)	Hof Schwutke	nein	D			4.399,773	5.866,245
Uelzen	Uelzen	Uelzen	Klein Liedern	Klein Liedern	nein	D			4.407,398	5.871,107
Uelzen	Uelzen	Uelzen	Klein Liedern	Ziegelei	nein	D			4.407,881	5.870,267
Uelzen	Uelzen	Uelzen	Masendorf	Masendorf	nein	D			4.408,223	5.876,471
Uelzen	Uelzen	Uelzen	Mehre	Mehre	nein	D			4.408,515	5.869,396
Uelzen	Uelzen	Uelzen	Pieperhöfen	Pieperhöfen	nein	D			4.407,551	5.873,129
Uelzen	Uelzen	Uelzen	Riestedt(Uelzen)	B 191	nein	D			4.409,774	5.874,808
Uelzen	Uelzen	Uelzen	Riestedt(Uelzen)	Ortsmitte	nein	D			4.409,395	5.874,889
Uelzen	Uelzen	Uelzen	Ripdorf	Ripdorf	nein	D			4.404,210	5.874,214
Uelzen	Uelzen	Uelzen	Tatern	Abzw. B 493	nein	D			4.407,140	5.872,214
Uelzen	Uelzen	Uelzen	Tatern	Ort	nein	D			4.407,672	5.871,949
Uelzen	Uelzen	Uelzen	Woltersburg	Abzw. B 191	nein	D			4.406,977	5.872,805
Uelzen	Uelzen	Uelzen	Woltersburg	Ortsmitte	nein	D			4.406,806	5.873,644