

Nahverkehrsplan

des Landkreises Uelzen
für den Zeitraum 2020 bis 2024

beschlossen durch den Kreistag des
Landkreises Uelzen am
17.12.2019

Bearbeitung durch die



*Verkehrsgesellschaft
Nord-Ost-Niedersachsen mbH*

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

Gliederung

Verzeichnisse

Inhaltsverzeichnis.....	2
Tabellenverzeichnis.....	4
Abbildungsverzeichnis.....	5
Anlagenverzeichnis	5
Abkürzungsverzeichnis.....	6
1. Grundlagen und Rahmenbedingungen	8
2. Bestandsdarstellung.....	19
3. Bewertung und Mängelanalyse.....	41
4. Ziele und Maßnahmen.....	64
Literaturverzeichnis.....	88

Anlagen

Inhaltverzeichnis

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen	8
1.1 Gesetzliche Grundlagen	8
1.1.1 Einleitung	8
1.1.2 Europäisches Recht: EU-Verordnung VO 1370/2007	8
1.1.3 Nahverkehrsplan	9
1.1.3.1 Bedeutung des Nahverkehrsplans	9
1.1.3.2 Inhalt des Nahverkehrsplans	10
1.1.4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG, Kernaussagen)	10
1.1.5 Gesetz zur Gleichstellung von behinderten Menschen (BGG) Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und Barrierefreiheit	12
1.1.6 Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)	13
1.2 Organisation des ÖPNV im Landkreis Uelzen	13
1.2.1 Organisation der Aufgabenträger	13
1.2.2 Organisation der Verkehrsunternehmen in Nord-Ost-Niedersachsen	14
1.3 Finanzierung des ÖPNV	14
1.3.1 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz	15
1.3.2 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)	16
1.3.3 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz	17
1.3.4 Finanzmittel für ÖPNV im Landkreis Uelzen	17
2. Bestandsdarstellung	19
2.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur	19
2.1.1 Zentralörtliche Gliederung	19
2.1.2 Einwohner	20
2.1.3 Motorisierung	20
2.2 Pendler	20
2.3 Schüler und Schulen	26
2.3.1 Schulstandorte und Schülerzahlen	26
2.3.2 Schülerbeförderung	27
2.4 Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene und Straße	28
2.4.1 Schienennetz	28
2.4.2 Straßengebundener ÖPNV	29
2.4.2.1 ÖPNV in rechtlicher Differenzierung	29
2.4.2.2 Verkehrsunternehmen	36
2.4.2.3 Fahrzeuge	37
2.4.3 Verknüpfung der Verkehre	38
2.4.3.1 ÖPNV - SPNV / SPFV	38
2.4.3.2 SPNV - Individualverkehr (IV)	38
2.4.3.3 ÖPNV - Individualverkehr (IV)	38
2.5 Tarife	38
2.5.1 RBB-Tarif	38
2.5.2 Pluspunkt Tarif der Stadtwerke Uelzen	38

2.5.3	Niedersachsentarif	38
2.5.4	Übergangstarif metronom/ HVV	39
2.5.5	Tarif der Entdecker-Busse	39
2.6	Fahrgastinformation	40
2.6.1	Gedruckte Fahrpläne	40
2.6.2	Fahrplanauskunft	40
2.6.3	Aushangfahrpläne	40
3.	Bewertung und Mängelanalyse.....	41
3.1	Einleitung.....	41
3.2	Verkehrsangebot.....	41
3.2.1	Erschließungsqualität.....	41
3.2.1.1	Bemessungsmerkmal.....	42
3.2.1.2	Bewertungsraster	42
3.2.1.3	Bewertungsergebnisse.....	42
3.2.2	Bedienungsqualität	42
3.2.2.1	Bemessungsmerkmal.....	42
3.2.2.2	Bewertungsraster	42
3.2.3	Verbindungsqualität	43
3.2.3.1	Bemessungsmerkmal.....	43
3.2.3.2	Bewertungsraster	44
3.2.4	Ergebnisse Bedienungsqualität und Verbindungsqualität.....	45
3.2.4.1	Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Orte – Grundzentrum	45
3.2.4.2	Bedienungs- und Verbindungsqualität II, Grundzentren – Mittelzentren.....	53
3.2.4.3	Bedienungs- und Verbindungsqualität III, Grundzentren – Oberzentren	56
3.3	Fahrgastbedienung.....	60
3.3.1	Tarifangebot.....	60
3.3.1.1	Tarifabstimmung	60
3.3.1.2	Tarifstruktur	61
3.3.1.3	Verbundtarife / Übergangstarife	61
3.3.2	Fahrgastinformation	62
3.3.2.1	Informationen im Fahrplan-Heft	62
3.3.2.2	Informationen an den Haltestellen	62
3.3.2.3	Informationen am und im Fahrzeug	62
3.4	Haltestellen	62
3.5	Fahrwege	63
3.6	Fahrzeuge	63
4.	Ziele und Maßnahmen.....	64
4.1	Übergeordnete Ziele	64
4.2	Ziele des Landkreises Uelzen	66
4.2.1	Schülerverkehr	66
4.2.2	Grundversorgung	66
4.2.3	Berufsverkehr.....	67
4.2.4	Freizeitverkehr	67

4.3 Maßnahmenübersicht	67
4.3.1 Bedienungsebene I	69
4.3.2 Bedienungsebene II	70
4.3.3 Bedienungsebene III	71
4.3.4 Vergabeverfahren im Landkreis Uelzen.....	72
4.3.5 Tarifentwicklung im Landkreis Uelzen.....	73
4.3.6 Fahrgastinformation	76
4.3.7 Haltestellen	77
4.3.8 Fahrzeuge.....	81
4.3.9 Fahrweg	82
4.3.10 Maßnahmen im Schienenpersonenverkehr	83
4.3.11 Erhalt und Ausbau der Stadt- und Ortsverkehre	84
4.4 Bewertungskriterien bei Genehmigungsanträgen	86
4.4.1 Schülerverkehr	86
4.4.2 Grundversorgung	87
4.4.3 Zeitliche Verteilung	87
4.4.4 Berufsverkehr.....	87
4.4.5 Freizeitverkehr	87

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1.3-1: Regionalisierungsmittel bis 2025, bundesweit	15
Tabelle 1.3-2: Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2025	15
Tabelle 1.3-3: Voraussichtliche Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis 2019 – 2025	17
Tabelle 1.3-4: Ausgaben ÖPNV (einschließlich Schülerbeförderung ohne Entdecker-Bus).....	18
Tabelle 2.1-1: Einwohnerzahlen 1996 – 2018, Bevölkerungsdichte 2018 und -entwicklung im Landkreis Uelzen.....	20
Tabelle 2.2-1: Pendlerbeziehungen Gemeinden – Regionen außerhalb	21
Tabelle 2.2-2: Pendlerbeziehungen Regionen außerhalb – Gemeinden	21
Tabelle 2.3-1: Übersicht Schulstandorte / Schülerzahlen / Fahrschüler.....	27
Tabelle 2.4-1: Schienennetz im Landkreis Uelzen, Betriebs- u. Streckencharakteristika	29
Tabelle 2.4-2: Verzeichnis des Teilnetzes Stadtverkehr Uelzen	30
Tabelle 2.4-3: Verzeichnis Regionallinien Teilnetz Uelzen Nord.....	31
Tabelle 2.4-4: Verzeichnis Regionallinien Teilnetz Uelzen Südwest.....	32
Tabelle 2.4-5: Verzeichnis Regionallinien Teilnetz Uelzen Ost.....	33
Tabelle 2.4-6: Verzeichnis Entdecker-Buslinien	35
Tabelle 2.4-5: Verzeichnis des FVO-Verkehrs	36
Tabelle 2.4-6: Verkehrsunternehmen und Anzahl der eingesetzten Busse	36
Tabelle 2.4-7: Übersicht der Ausstattungsmerkmale der eingesetzten Fahrzeuge.....	37
Tabelle 3.2-1: Bewertungsraster für Fahrtenpaare pro Tag	42
Tabelle 3.2-2: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, gegliedert nach Gemeinden	45
Tabelle 3.2-3: Bedienungs- und Verbindungsqualität II, GZ – MZ Uelzen	54

Tabelle 3.2-4:	Bedienungs- und Verbindungsqualität II, MZ Uelzen/ GZ – MZ außerhalb.....	54
Tabelle 3.2-5:	Bedienungs- und Verbindungsqualität III, GZ – OZ	57
Tabelle 4.2-1:	Anzustrebende Mindestanzahl für Fahrtenpaare pro Tag	66
Tabelle 4.4-1:	Angestrebte zeitliche Verteilung der Fahrten	87

Abbildungsverzeichnis

Abb. 2.1-1:	Gebietskörperschaften und zentralörtliche Gliederung im Landkreis Uelzen.....	19
Abb. 2.2-1:	Pendlerbeziehungen Gemeinde Bienenbüttel und SG Bevensen-Ebstorf	22
Abb. 2.2-2:	Pendlerbeziehungen SG Aue und SG Rosche.....	23
Abb. 2.2-3:	Pendlerbeziehungen SG Suderburg und Hansestadt Uelzen	24
Abb. 2.2-4:	Pendlerbeziehungen Landkreis Uelzen – Regionen außerhalb	25
Abb. 2.3-1:	Schulstandorte im Landkreis Uelzen	26
Abb. 2.4-1:	Schienennetz, Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis Uelzen.....	28
Abb. 2.4-2:	Linienetz Stadtverkehr Uelzen	30
Abb. 2.4-3:	Linienetz im Landkreis Uelzen	34
Abb. 3.2-1:	Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare/ Tag Orte – GZ/MZ), Landkreis Uelzen.....	46
Abb. 3.2-2:	Verbindungsqualität I (Reisezeit Orte – GZ/MZ), Landkreis Uelzen.....	47
Abb. 3.2-3:	Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Samtgemeinde Aue	48
Abb. 3.2-4:	Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Samtgemeinde Bevensen-Ebstorf.....	49
Abb. 3.2-5:	Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Bienenbüttel.....	50
Abb. 3.2-6:	Bedienungs- und Verbindungsqualität I, SG Rosche	51
Abb. 3.2-7:	Bedienungs- und Verbindungsqualität I, SG Suderburg	52
Abb. 3.2-8:	Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Hansestadt Uelzen	53
Abb. 3.2-9:	Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare/ Tag GZ – MZ und MZ – MZ)	55
Abb. 3.2-10:	Verbindungsqualität II (Reisezeit GZ – MZ und MZ – MZ)	56
Abb. 3.2-11:	Bedienungsqualität III (Fahrtenpaare/ Tag GZ – OZ und MZ – OZ).....	58
Abb. 3.2-12:	Verbindungsqualität III (Reisezeit GZ – OZ und MZ – OZ)	59

Anlagenverzeichnis

Anlage 3-1:	Erschließungsqualität
Anlage 3-2:	Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)
Anlage 3-3:	Verbindungsqualität I (Reisezeit in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)
Anlage 3-4:	Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare zum Mittelzentrum)
Anlage 3-5:	Verbindungsqualität II (Reisezeit zum Mittelzentrum)
Anlage 3-6:	Bedienungsqualität III (Fahrtenpaare zum Oberzentrum)
Anlage 3-7:	Verbindungsqualität III (Reisezeit zum Oberzentrum)
Anlage 3-8:	Haltestellen-Konzept

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
B+R	Bike und Ride
DB AG	Deutsche Bahn AG
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
FVO	Freistellungsverordnung
GS	Grundschule
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVH	Großraumverkehr Hannover
Gy	Gymnasium
GZ	Grundzentrum
HBB	Haller Busbetrieb GmbH
Hrsg.	Herausgeber
HR	Haupt- und Realschule
HS	Hauptschule
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
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
OBS	Oberschule
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
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
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
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 vierte Nahverkehrsplan des Landkreises Uelzen für den Zeitraum 2020 - 2024 basiert auf Grundlagen und Erfahrungen der vorherigen Fassungen mit dem Ziel, auch den weiterhin in der Entwicklung befindlichen Rahmenbedingungen des ÖPNV gerecht zu werden.

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

1.1.2 Europäisches Recht: EU-Verordnung VO 1370/2007

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

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

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

- Eine klare Definition der vom Betreiber zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.
 - Eine objektive und transparente Aufstellung der Parameter, anhand derer eine Ausgleichsleistung berechnet wird, sowie eine Darstellung der Art und des Umfangs der gewährten Ausschließlichkeit.
 - Übermäßige Ausgleichsleistungen sind zu vermeiden, insbesondere bei allen direkt vergebenen Verkehren.
-

- Eine klare Regelung für die Durchführung der Aufteilung der mit der Dienstleistung in Verbindung stehenden Kosten (insbesondere für Personal, Infrastruktur, Energie, Wartung und Instandsetzung, sonstige Anlagen, Fixkosten, angemessene Kapitalrendite).
- Eine klare Regelung der Einnahmearbeitung bzw. -anrechnung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.
- Eine Darstellung der verbindlichen Qualitätsstandards, sofern solche vereinbart wurden.
- Die Laufzeit von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen ist im Busbereich in der Regel auf höchstens 10 Jahre beschränkt.

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

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

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

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

1.1.3 Nahverkehrsplan

1.1.3.1 Bedeutung des Nahverkehrsplans

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

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

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

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

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

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

1.1.3.2 Inhalt des Nahverkehrsplans

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

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

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

1.1.4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG, Kernaussagen)

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

- eine eng gefasste Definition der Eigenwirtschaftlichkeit,
- die uneingeschränkte Anwendung der EU-VO 1370/2007 bei der Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehre,

- eindeutige Regelungen bei Direktvergaben,
- Änderungen beim Ablauf der Genehmigungsverfahren,
- Einführung von Übergangsbestimmungen, u. a. für vor dem 01.01.2013 genehmigte Verkehre und
- Vorgaben zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022.

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

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

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

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

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

Liegt kein eigenwirtschaftlicher Antrag vor, so hat der Aufgabenträger die Möglichkeit, seine Vorgaben zum gewünschten Verkehrsangebot durch die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages umzusetzen. Das Verfahren zur Vergabe eines ÖDA ist ebenfalls im PBefG geregelt. Eine besondere Rolle spielt dabei die Vorabkennzeichnung 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 Vorabkennzeichnung 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 Vorabkennzeichnung 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 zentralen Mittelzentren und der einzelnen Schulen zu beachten.

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

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

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

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

Weiter heißt es, dass der Auftrag auf Erteilung einer Genehmigung auf alle Fälle „eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantrag-

ten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan“ enthalten soll (§ 12 Abs. 1 Nr. 1c PBefG).

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

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

1.1.6 Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)

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

1.2 Organisation des ÖPNV im Landkreis Uelzen

1.2.1 Organisation der Aufgabenträger

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

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

- Erarbeitung, Fortschreibung und Koordinierung der Nahverkehrspläne sowie die Bearbeitung der Prüfaufträge aus den Nahverkehrsplänen;

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

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

1.2.2 Organisation der Verkehrsunternehmen in Nord-Ost-Niedersachsen

Die Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN), der 20 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. Die Weiterentwicklung des Regionaltarifs ist ebenso Aufgabe wie die Schaffung von Übergangstarifen zu den benachbarten Kooperationsräumen wie z. B. des Hamburger Verkehrsverbundes, des Großraumverkehrs Hannover und zum schienengebundenen Personennahverkehr. Vertreten wird die Gemeinschaft durch den Vorstand, der sich aus Delegierten von derzeit vier Unternehmen zusammensetzt. Wichtigstes Organ der VNN ist die Gesellschafterversammlung, in der jedes Unternehmen das gleiche Stimmrecht besitzt. Die Geschäftsstelle der VNN befindet sich im Hause der KVG in Stade.

1.3 Finanzierung des ÖPNV

Zur Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV stehen folgende Quellen zur Verfügung:

- Fahrgeldeinnahmen aus Beförderungsentgelten,
- Zahlungen des Landkreises nach § 7a des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) als Ausgleichszahlungen für die Gewährleistung der Rabattierung von Zeitfahrausweisen für den Ausbildungsverkehr und zur Sicherstellung des Verkehrsangebotes im Ausbildungsverkehr,
- Finanzielle Unterstützung des Landes für die Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV gemäß §7b NNVG an die Aufgabenträger, die diese Mittel wiederum für Leistungsausweitungen einsetzen und damit an die Verkehrsunternehmen weiterreichen können,
- Zahlungen des Landes nach § 148 SGB IX als Ausgleichsanspruch für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten im Personenverkehr,
- Zuschussleistungen von kommunalen Gebietskörperschaften für gewünschte Verkehre oder Tarife.
- Landesbusförderung des Landes,
- Förderrichtlinie zur Einrichtung und zum Betrieb von Mobilitätszentralen des Landes,
- Klimaschutzmittel des Bundes für Maßnahmen im Verkehrssektor

Die Finanzierung von Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV soll regelmäßig vor dem Hintergrund sparsamer, wirtschaftlicher Haushaltsführung erfolgen.

1.3.1 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz

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

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

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

Tabelle 1.3-1: Regionalisierungsmittel bis 2025, bundesweit

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

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

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

Quellen: MW und eigene Berechnungen

Tabelle 1.3-2: Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2025

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

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

1.3.2 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Bereits in den ersten Jahren des seit 1996 regionalisierten ÖPNV zeigte sich, dass die 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 01.01.2005 hat darum das Land Niedersachsen das NNVG geändert und die ÖPNV-Aufgabenträger mit zusätzlichen RegG-Mitteln ausgestattet, aus denen sich für die Aufgabenträger neue finanzielle Spielräume ergeben haben.

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

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

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

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

- Investitionen in die Verbesserung des 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 straßengebundenen 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 2017 zusätzlich Mittel:

§ 7a NNVG verpflichtet die Aufgabenträger zur Gewährleistung einer Rabattierung von Fahrkarten des Ausbildungsverkehrs in Höhe von mindestens 25 %. Dafür bekommen sie Mittel in derselben

Höhe, wie sie aufgrund der bis dahin geltenden Regelungen für das Jahr 2015 für alle Verkehrsunternehmen zusammen, die im jeweiligen Aufgabenträgergebiet Leistung erbracht haben, ermittelt sind. Diese Regelung ersetzt die frühere Regelung nach § 45a PBefG. Die Mittel nach § 7a NNVG dienen einerseits dem allgemeinen Kostenausgleich für Rabattierungen, dürfen andererseits aber auch für die Finanzierung weiterer ÖPNV-Ziele nach dem NNVG verwandt werden.

Darüber hinaus ist im § 7b NNVG festgelegt, dass die Aufgabenträger eine zusätzliche Unterstützung für die Weiterentwicklung des ÖPNV erhalten, die nach Einwohnerzahl, Fläche und Demografiefaktor bemessen ist. Diese Mittel dienen der qualitativen und quantitativen Weiterentwicklung des ÖPNV und insbesondere der Angebotsentwicklung flexibler Bedienformen. Auch hier sind weitgehend die im NNVG festgelegten Verwendungszwecke einzuhalten.

Über die Mittelverwendung ist jährlich zu berichten und spätestens nach 3 Jahren ein Verwendungsnachweis vorzulegen. Alle zwei Jahre haben die Aufgabenträger einen Qualitätsbericht über die erreichten Verbesserungen vorzulegen, bis Ende 2021 erfolgt eine Evaluierung der Neuregelung, bei der auch das Erfordernis einer Dynamisierung der Landesmittel geprüft wird.

1.3.3 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz

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

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

1.3.4 Finanzmittel für ÖPNV im Landkreis Uelzen

Einnahmen

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

Jahr	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
NNVG § 7 (4) [€]	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
NNVG § 7 (5) [€]	544.683	554.864	565.264	575.036	584.980	595.139	605.479
NNVG § 7a [€]	620.466	620.466	620.466	620.466	620.466	620.466	620.466
NNVG § 7b [€]	508.431	508.431	508.431	508.431	508.431	508.431	508.431
Gesamt [€]	1.773.580	1.783.761	1.794.161	1.803.933	1.813.877	1.824.036	1.834.376

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

Die Einnahmen aus Landesmitteln für den ÖPNV steigern sich von rund 1.773 T€ im Jahr 2019 auf voraussichtlich ca. 1.834 T€ im Jahr 2025. Die Landesregierung sieht bis zum 31.12.2021 eine Überprüfung der Auswirkungen der §§ 7a und 7b vor und wird dies dem Landtag berichten.

Ausgaben

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

- **Finanzierung des ÖPNV**
Zuschusszahlungen für das ÖPNV-Angebot nach der Vergabe 2016
- **Finanzierung Übergangstarif metronom-HVV**
Ausgleich von Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverlusten für den Übergangstarif in Richtung HVV
- **Haltestellenmaßnahmen**, Ausbau von Haltestellen in mehreren Orten
- **Förderung der Barrierefreiheit**, Zuschüsse für die Anschaffung u.a. von Niederflurfahrzeugen
- **Fahrgast-Information**, Marketingmaßnahme zur Einführung Übergangstarif metronom-HVV
- **VNO**, Gesellschafteranteile für Personal- und Sachkosten
- **Freizeitverkehr**, Einrichtung und Betrieb von Buslinien für den Freizeitverkehr (Entdeckerbus)

Insgesamt wendet der Landkreis laut Haushaltsplan für die ihm gesetzlich zugewiesene Aufgabe der Schülerbeförderung und den ÖPNV in den nächsten Jahren folgende Beträge auf (Schüler-sammelzeitkarten, Kosten für FVO-Verkehre, Zuschüsse für Zusatzleistungen in der Schülerbeförderung). Die Mittel, die dem Landkreis aus den §§ 7a und 7b zufließen sind in der folgenden Übersicht nicht enthalten:

	2019 Ansatz	2020 Plan	2021 Plan	2022 Plan	2023 Plan	2024 Plan
Gesamt (Mio. EUR)	7,200	7,400	7,500	7,500	7,500	7,500

Tabelle 1.3-4: Ausgaben ÖPNV (einschließlich Schülerbeförderung ohne Entdecker-Bus)

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 Einwohner

Zum 31.12.2018 verzeichnete der Landkreis Uelzen eine Einwohnerzahl von 92.572. 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 am 31.12.					Einw./ km ²	Bevölkerungsentwicklung 2012-2018	
	1996	2001	2006	2012	2018	2018	absolut	prozentual
Landkreis Uelzen	96.176	97.635	96.458	93.333	92.572	63,3	-761	-0,8%
Uelzen, Hansestadt	35.382	35.215	34.758	34.005	33.614	245,6	-391	-1,1%
Bienenbüttel	5.966	6.672	6.713	6.573	6.728	67,6	155	2,4%
SG Aue	13.421	13.504	13.338	12.702	12.446	44,2	-256	-2,0%
SG Bevensen-Ebstorf	26.775	27.399	27.157	26.229	26.369	54,7	140	0,5%
SG Rosche	7.298	7.489	7.259	6.899	6.629	31,4	-270	-3,9%
SG Suderburg	7.334	7.356	7.233	6.925	6.786	27,0	-139	-2,0%

Tabelle 2.1-1: Einwohnerzahlen 1996 – 2018, Bevölkerungsdichte 2018 und -entwicklung im Landkreis Uelzen

2.1.3 Motorisierung

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

Am 01.01.2018 betrug die Motorisierungsdichte im Landkreis Uelzen 561 Pkw/1.000 Einwohner. Als Vergleichswerte seien angeführt: Für das Land Niedersachsen sind es 534 Pkw/1.000 Einwohner, für den ehemaligen Regierungsbezirk Lüneburg 572 Pkw/1.000 Einwohner. Von allen Landkreisen des Bezirks Lüneburg hat lediglich der Landkreis Lüneburg eine geringere Motorisierungsdichte als der Landkreis Uelzen.

(Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt, 2018, eigene Berechnungen)

2.2 Pendler

In diesem Kapitel werden Verkehrsverflechtungen der Berufspendler dargestellt. Grundlage für die Pendlerbeziehungen sind die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Stand 30.06.2017). Es wird nicht zwischen Voll- und Teilzeitbeschäftigten unterschieden. Sie enthalten aber die Auszubildenden. Zu den Pendlern kommt eine unbekannte Anzahl weiterer Berufstätiger wie Beamte oder Selbstständige. Die Verkehrsbeziehungen der Schüler finden sich im Kapitel 2.3.

Über 10.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pendeln innerhalb des Landkreises Uelzen über Gemeindegrenzen zwischen Wohn- und Arbeitsort. Die Abbildungen 2.2-1 bis 2.2-4 zeigen auf dem Ring 1 die Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises.

Fast 11.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pendeln aus dem Landkreis Uelzen hinaus. Dies ist innerhalb der letzten 5 Jahren eine Steigerung um fast 15 %. Über 7.000 Pendler kommen von außerhalb in den Landkreis zur Arbeit. Der Zuwachs beträgt somit 19 %. Die Tabellen 2.2-1 und 2.2-2 sowie die Abbildungen 2.2-1 bis 2.2-4 verdeutlichen die Pendlerbeziehungen zwischen den Gebietskörperschaften des Landkreises und Regionen außerhalb. Auf dem Ring 2 sind die Pendlerströme mit anderen Städten, Samtgemeinden oder Einheitsgemeinden zu entnehmen. Der Ring 3 summiert alle Pendler mit den jeweiligen Kreisfreien Städten bzw. Landkreisen auf.

	Auspendler [Pers.]	Anteile der Ziellandkreise									
		LG	WL	HH	CE	H*)	GF	WOB	HK	DAN	Summe
Uelzen, Landkreis	10.914	31,1%	3,5%	14,4%	6,7%	5,3%	4,8%	3,1%	4,6%	5,6%	79,0%
Uelzen, Hansestadt	3.100	23,5%	2,6%	14,9%	8,4%	9,0%	4,6%	3,5%	4,1%	7,7%	78,2%
SG Aue	1.263	10,0%	1,4%	7,7%	8,6%	4,0%	21,0%	13,8%	2,0%	3,6%	72,0%
SG Bevensen-Ebstorf	3.186	39,1%	3,5%	16,4%	2,8%	2,7%	0,0%	0,0%	6,3%	3,3%	74,1%
Bienenbüttel	1.579	56,7%	6,1%	19,4%	1,2%	1,0%	0,6%	0,0%	1,3%	0,9%	87,3%
SG Rosche	650	18,5%	0,0%	9,1%	5,1%	3,7%	2,5%	3,5%	0,0%	19,4%	61,7%
SG Suderburg	751	15,0%	1,6%	12,4%	23,7%	6,5%	4,9%	1,6%	6,3%	4,1%	76,2%

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 2017

*) H: Region Hannover

Tabelle 2.2-1: Pendlerbeziehungen Gemeinden – Regionen außerhalb

Bezogen auf den Landkreis sind die Hauptzielräume der Pendler, die die Landkreisgrenze überschreiten (nur Auspendler), 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 Pendler. Bemerkenswert sind die relativ hohen Anteile (über 30 %) der Gemeinde Bienenbüttel und der Samtgemeinde Bevensen-Ebstorf in den Landkreis Lüneburg.

	Einpendler [Pers.]	Anteile der Quelllandkreise									
		LG	WL	HH	CE	GF	SAW	HK	DAN	Summe	
Uelzen, Landkreis	7.116	23,5%	1,9%	4,0%	5,9%	7,3%	13,6%	2,5%	19,1%	78,0%	
Uelzen, Hansestadt	4.056	18,2%	0,0%	4,8%	7,3%	6,2%	11,7%	2,3%	22,0%	72,5%	
SG Aue	729	3,6%	0,0%	0,0%	3,4%	17,3%	42,8%	0,0%	4,0%	71,1%	
SG Bevensen-Ebstorf	1.337	44,1%	7,9%	5,0%	0,0%	1,2%	5,7%	2,8%	10,2%	76,9%	
Bienenbüttel	318	63,2%	0,0%	3,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	7,9%	74,5%	
SG Rosche	391	5,9%	0,0%	0,0%	4,1%	5,4%	19,4%	0,0%	38,4%	73,1%	
SG Suderburg	227	8,4%	0,0%	0,0%	13,7%	7,9%	11,5%	0,0%	0,0%	41,4%	

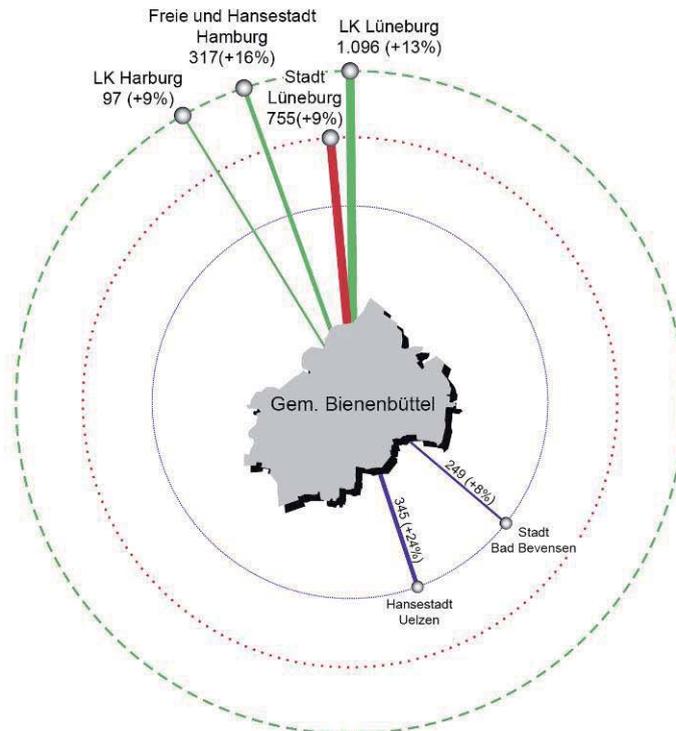
Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 2017

Tabelle 2.2-2: Pendlerbeziehungen Regionen außerhalb – Gemeinden

Die meisten der Einpendler in den Landkreis Uelzen wohnen in den Landkreisen Lüneburg und Lüchow-Dannenberg sowie im Altmarkkreis Salzwedel mit zusammen fast 60 % aller Einpendler. Hauptziel der Einpendler ist die Hansestadt Uelzen mit 57 % der Arbeitsstätten, anschließend folgt mit großem Abstand die SG Bevensen-Ebstorf, davon liegen über 900 Arbeitsstätten in der Stadt Bad Bevensen.

Pendlerbeziehungen Gem. Bienenbüttel

Ein- und Auspendler 30.06.2017



Pendlerbeziehungen SG Bevensen-Ebstorf

Ein- und Auspendler 30.06.2017

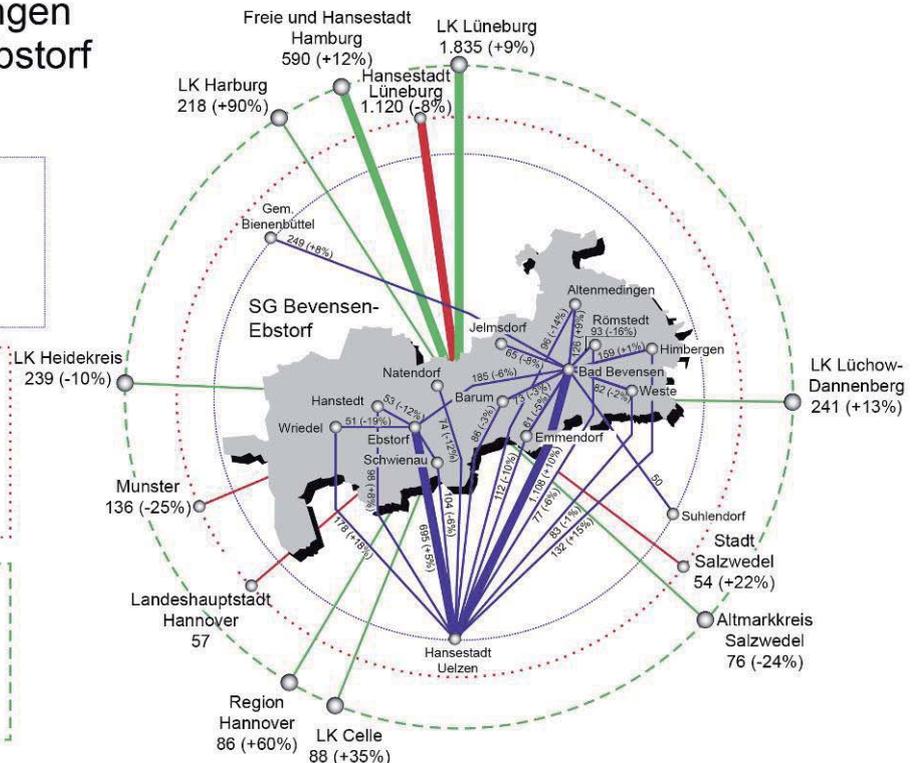


Abb. 2.2-1: Pendlerbeziehungen Gemeinde Bienenbüttel und SG Bevensen-Ebstorf

Pendlerbeziehungen SG Aue

Ein- und Auspendler 30.06.2017

Ring 1:
Binnenpendler im
Landkreis Uelzen

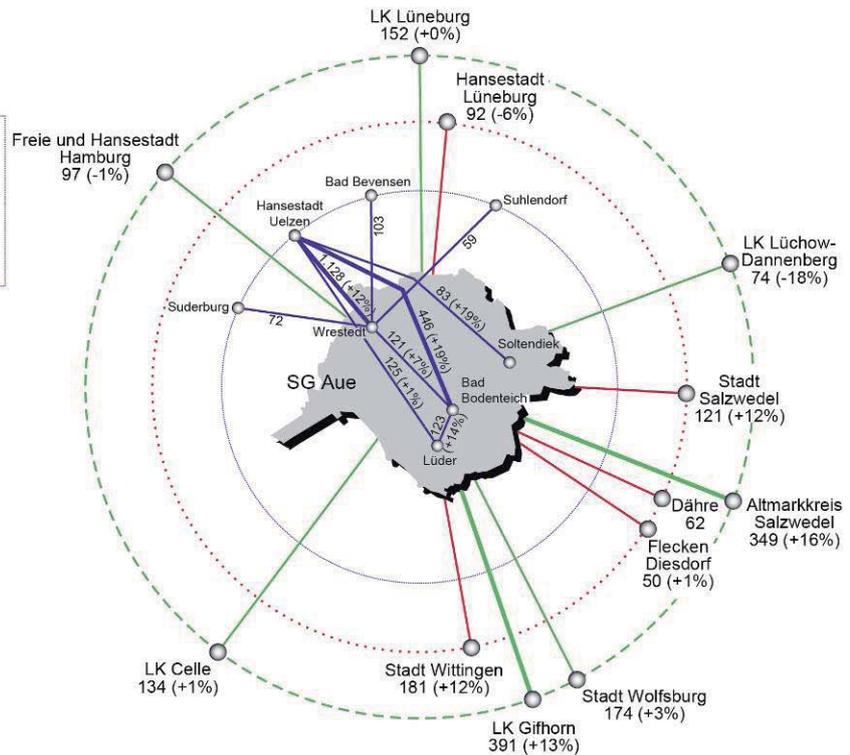
- 50- 249 Pendler
- 250 - 499 Pendler
- ab 500 Pendler

Ring 2:
Pendler zw. Gemeinde und
anderen Kommunen
außerhalb des Landkreises

- 50- 249 Pendler
- 250 - 499 Pendler
- ab 500 Pendler

Ring 3:
Pendler zw. Gemeinde
und anderen Landkreisen

- 50- 249 Pendler
- 250 - 499 Pendler
- ab 500 Pendler



Pendlerbeziehungen SG Rosche

Ein- und Auspendler 30.06.2017

Ring 1:
Binnenpendler im
Landkreis Uelzen

- 50- 249 Pendler
- 250 - 499 Pendler
- ab 500 Pendler

Ring 2:
Pendler zw. Gemeinde und
anderen Kommunen
außerhalb des Landkreises

- 50- 249 Pendler
- 250 - 499 Pendler
- ab 500 Pendler

Ring 3:
Pendler zw. Gemeinde
und anderen Landkreisen

- 50- 249 Pendler
- 250 - 499 Pendler
- ab 500 Pendler

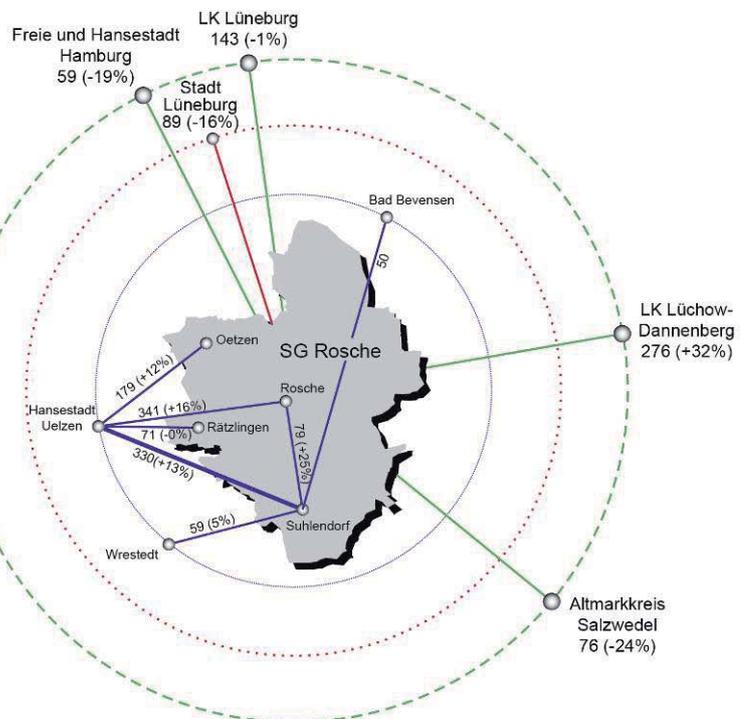


Abb. 2.2-2: Pendlerbeziehungen SG Aue und SG Rosche

Insgesamt überqueren über 18.000 Beschäftigte die Grenze des Landkreises (Ein- und Auspendler, siehe Abbildung 2.2-4). Innerhalb von 5 Jahren entspricht das einem Zuwachs von über 16 %. Die aufkommensstarken Pendlerrelationen (über 1.000 Pendler) bestehen mit den Landkreisen Lüneburg, Lüchow-Dannenberg, der Freien und Hansestadt Hamburg, dem Altmarkkreis Salzwedel sowie den Landkreisen Celle und Gifhorn. Die Zuwächse auf diesen starken Relationen sind mit z.T. über 25 % enorm. In Richtung Hamburg war die Steigerung mit +8,1 % eher unterdurchschnittlich. Richtung Hannover gab es einen Anstieg von über 20 %. Zwischen dem Landkreis Uelzen und der Stadt Braunschweig verringerte sich innerhalb von 5 Jahren die Pendleranzahl um 13 %.

Neu mit mehr als 50 Pendlern sind Relationen mit langen Reiseweiten wie Berlin, Göttingen oder dem Kreis Schleswig-Flensburg. Hier ist fraglich, ob diese Wege täglich zurückgelegt werden.

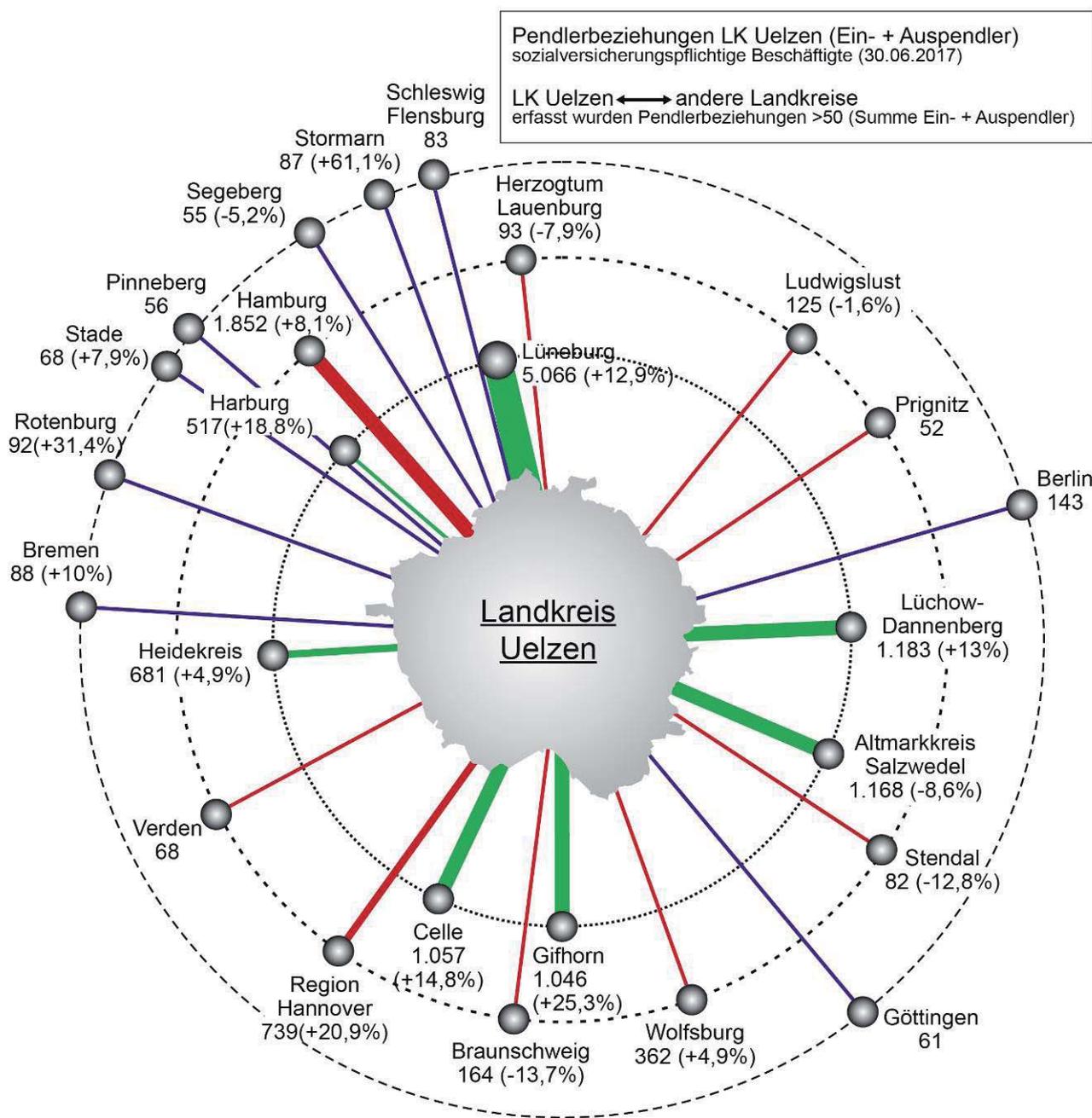


Abb. 2.2-4: Pendlerbeziehungen Landkreis Uelzen – Regionen außerhalb

2.3 Schüler und Schulen

2.3.1 Schulstandorte und Schülerzahlen

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

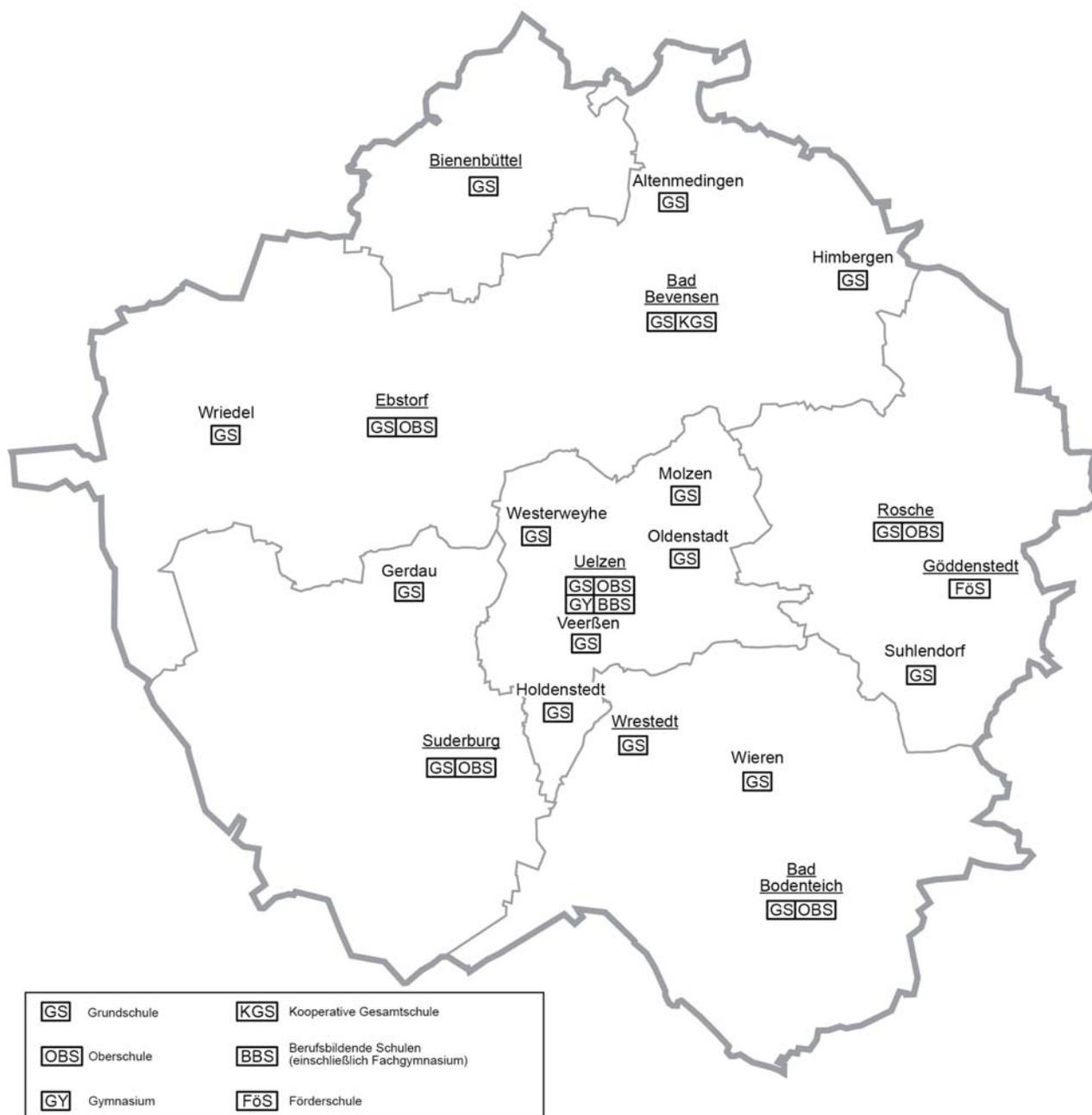


Abb. 2.3-1: Schulstandorte im Landkreis Uelzen

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. Standort 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 Schüler. Nach Bad Bevensen fahren fast 1.500 anspruchsberechtigte Schüler, nach Uelzen sind es 100 Schülerinnen und Schüler weniger.

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	5.853	1.383
Holdenstedt	x						96	23
Oldenstadt	x						205	41
Molzen	x						52	36
Veerßen	x						90	29
Westerweyhe	x						134	30
Bad Bodenteich	x	x					455	240
Wrestedt	x						112	36
Wieren	x						103	71
Bad Bevensen	x			x			2.197	1.483
Altenmedingen	x						54	33
Ebstorf	x	x					715	433
Himbergen	x						102	64
Wriedel	x						94	47
Bienenbüttel	x						256	142
Rosche	x	x					444	239
Suhldorf	x						86	26
Göddenstedt					x		30	30
Sudenburg	x	x					294	138
Gerdau	x						77	64
Summe							11.449	4.588

Tabelle 2.3-1: Übersicht Schulstandorte / Schülerzahlen / Fahrschüler

Die Schülerbeförderung gehört zum eigenen Wirkungskreis der Landkreise. Die finanzielle Verantwortung und Ausgestaltung liegt 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 Fahrkostenerstattung hat der Landkreis in der Schülerbeförderungssatzung geregelt.

Im Schuljahr 2018/19 nutzten rund 4.600 anspruchsberechtigte Schüler die Schülerbeförderung. Dies ist ein Rückgang um über 600 anspruchsberechtigte Schüler (-12 %) gegenüber dem Schuljahr 2013/14. Darüber hinaus nutzt eine nicht bekannte Zahl von Schülern und Schülerinnen, für die keine Beförderungspflicht besteht, den ÖPNV auf eigene Kosten.

2.4 Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene und Straße

2.4.1 Schienennetz

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

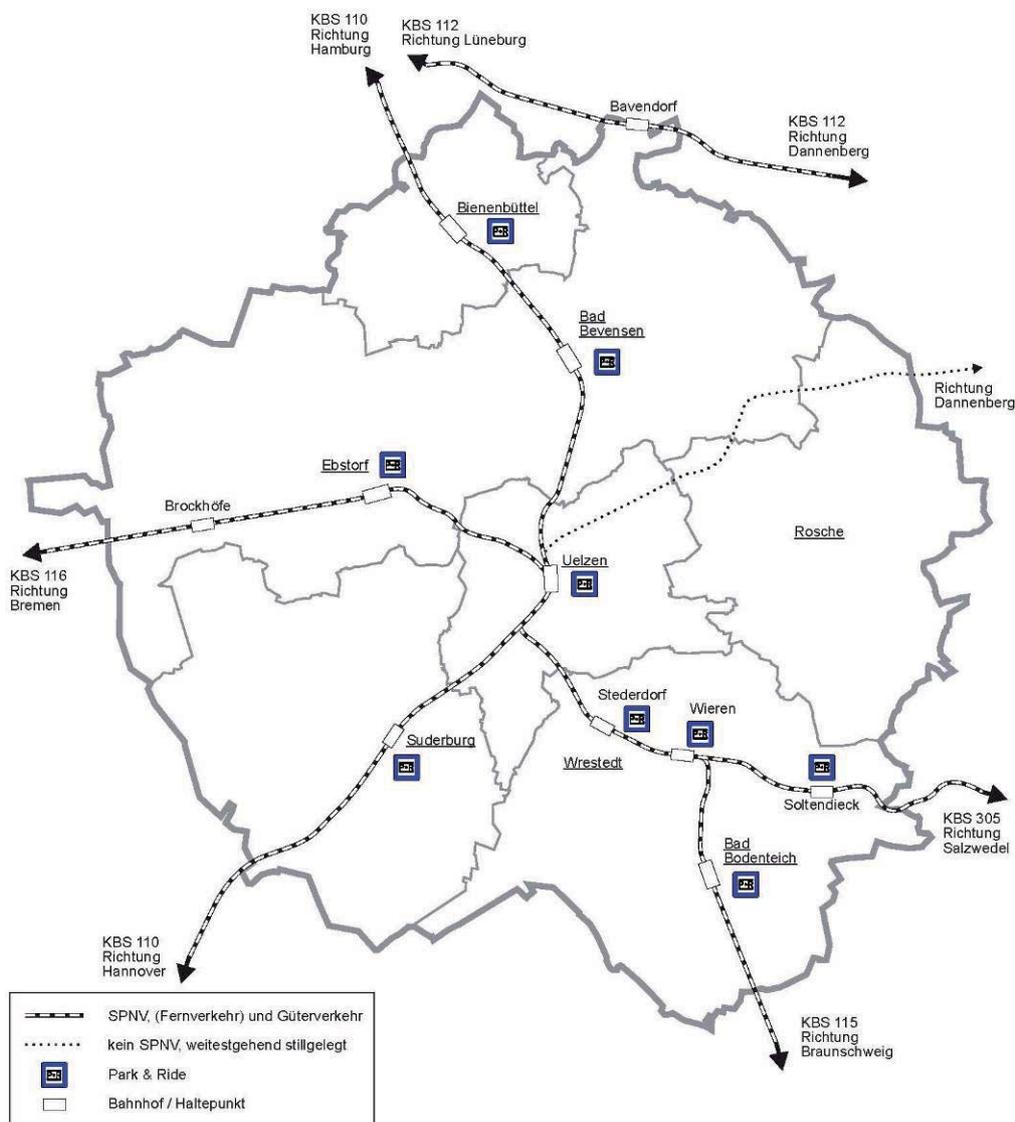


Abb. 2.4-1: Schienennetz, Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis Uelzen

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

Strecke	Verkehrsart	Ausbau- standard	Elektri- fiziert	SPNV- Betreiber
KBS 110 (RE2, RE3, RB31) Hamburg – Hannover	Fernverkehr, SPNV und Güterverkehr	Zwei- gleisig	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	erixx GmbH
KBS 305 (RE20) Uelzen –Salzwedel	Fernverkehr, SPNV und Gü- terverkehr	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

2.4.2.1 ÖPNV in rechtlicher Differenzierung

Rechtliche Differenzierung

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

Allgemeiner Linienverkehr nach § 42 PBefG

Diese Verkehre dienen der lokalen, regionalen und auch überregionalen Erschließung. Sie erfüllen Aufgaben im Berufs-, Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr. Geprägt wird das Angebot im Landkreis überwiegend vom Ausbildungs- und Schülerverkehr. Die Tabellen 2.4-2 (Teilnetz Stadtverkehr Uelzen), 2.4-3 (Teilnetz Uelzen Nord), 2.4-4 (Teilnetz Uelzen Südwest) und 2.4-5 (Teilnetz Uelzen Ost) geben hierzu eine Übersicht, die jeweils nach Liniennummern sortiert ist. Die Abbildung 2.4-2 zeigt das Liniennetz in der Hansestadt Uelzen, das Liniennetz im Landkreis Uelzen ist der Abbildung 2.4-3 zu entnehmen. Die Linien des Entdecker-Busses finden sich in der Tabelle 2.4-6.

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.

Teilnetz Stadtverkehr Uelzen

VU	Linie	Linienführung	Länge (km)	Genehmigung bis	PBefG
mycity	1	Rathaus – Oldenstadt – Rathaus	54,5	31.12.2019	§42
mycity	2	Rathaus – Stern – Klinikum – Zehn Eichen – Rathaus		31.12.2019	§42
mycity	3	Rathaus – Königsberg – Eschenkamp – Rathaus		31.12.2019	§42
mycity	4	Rathaus – Westerweyhe – Veerßen – Rathaus		31.12.2019	§42
mycity	71	Westerweyhe – Rathaus – Berufsschule		31.12.2019	§42

Tabelle 2.4-2: Verzeichnis des Teilnetzes Stadtverkehr Uelzen

mycity mobil Liniennetz (Gültig ab 26.04.2008)

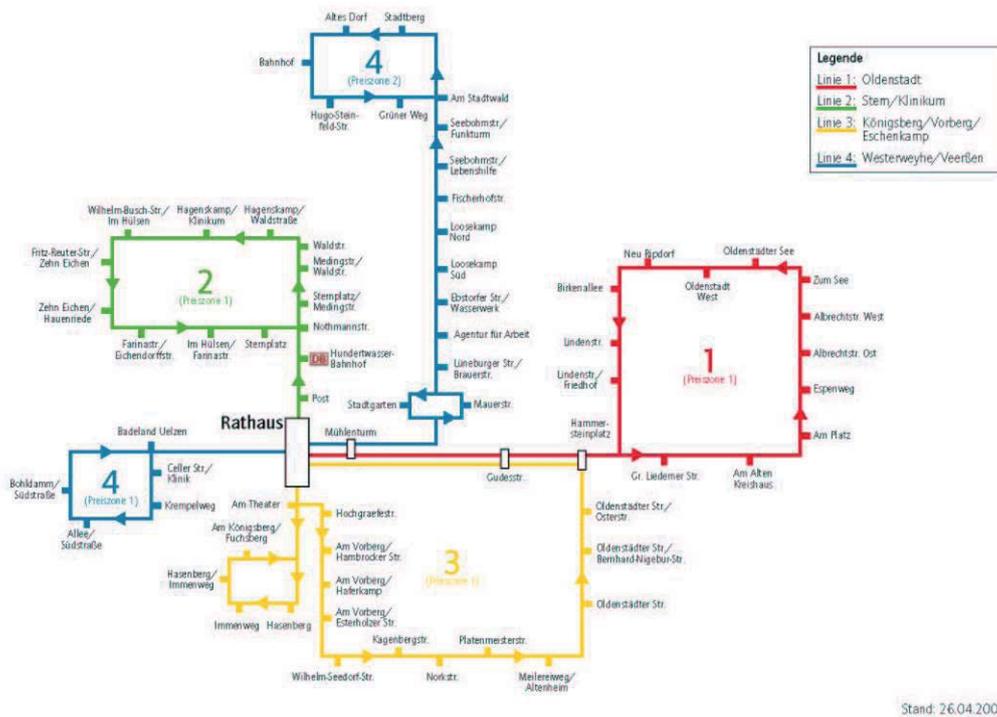


Abb. 2.4-2: Liniennetz Stadtverkehr Uelzen

Die Hansestadt Uelzen strebt eine Direktvergabe an mycity auch ab dem 01.01.2020 an. Dabei wird das Netz um 2 weitere Linien ausgedehnt.

Definition der Hauptlinien im Landkreis Uelzen

Im Landkreis Uelzen haben Hauptlinien folgende Aufgaben:

- Verbindung Grundzentrum – Mittelzentrum.
- Erschließung größerer Fahrgastpotenziale (ab ca. 1.000 Einwohner) ohne der Bahnanschluss,
- ggf. Verbindung Grundzentrum – Grundzentrum.

Die Hauptlinien sollen möglich vertaktet von Montag bis Freitag an Schul- und Ferientagen verkehren. Werden Bahnhöfe bedient, so sollen gute Anschlüsse zu den Zügen erreicht werden. In der Regel haben die Hauptlinien am Ende die Ziffer „0“, wobei die Verkehrsachsen auch durch weitere Linien ergänzt werden können. Auf diesen Linien sollen verstärkt neuere Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

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	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

Die Linien 7050, 7060 und 7070 gehören zum Grundliniennetz.

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	Suhlendorf - Soltendieck - Heuerstorf - Kattien - Thielitz - Müssingen - Bockholt - Soltendieck - Suhlendorf	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	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 2.4-4: Verzeichnis Regionallinien Teilnetz Uelzen Südwest

Die Linien 7020, 7030 und 7040 (zusammen mit der Linie 7041) gehören zum Grundliniennetz.

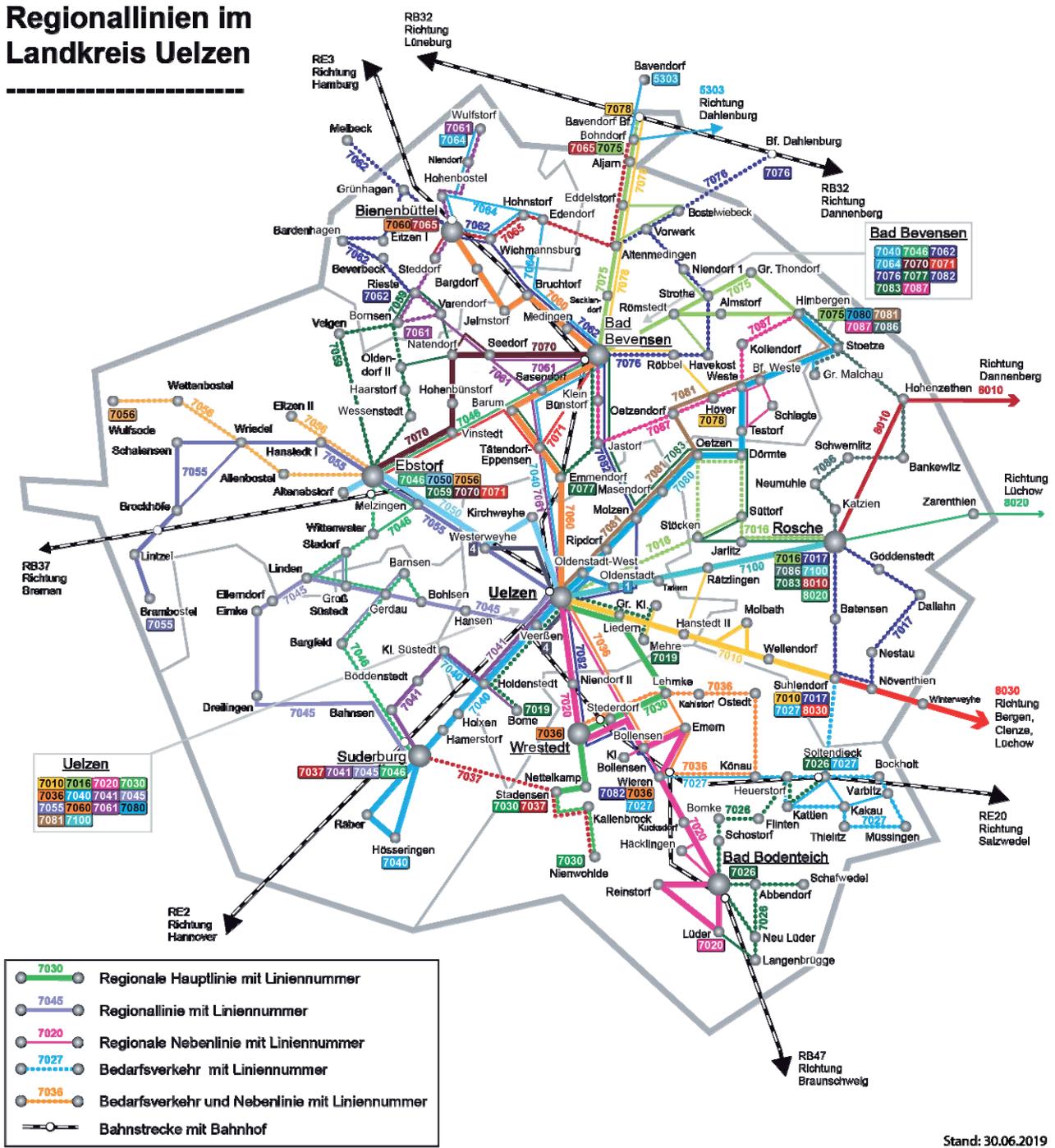
Teilnetz Uelzen Ost (Suhldorf / Himbergen / Bad Bevensen)**Laufzeit der Genehmigung: 31.07.2026**

VU	Linie	Linienführung	Länge (km)	Genehmigung bis	PBef G
RBB	7010	Uelzen - Gr. Liedern - Suhldorf	22	31.07.2026	§42
RBB	7016	Uelzen - Stöcken - Oetzen - Süttorf - Jarlitz - Rosche	27	31.07.2026	§42
RBB	7017	Rosche - Suhldorf - Dalldorf - Rosche	24	31.07.2026	§42
RBB	7019	Mehre - Klein Liedern - Uelzen - Borne	17	31.07.2026	§42
RBB	7075	Bohndorf - Altenmedingen - Bad Bevensen - Römstedt - Himbergen	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	7086	Rosche - Schwemlitz - Hohenzethen - Stoetze - Himbergen	32	31.07.2026	§42
RBB	7087	Bad Bevensen - Jastorf - Weste - Himbergen	28	31.07.2026	§42
RBB	7100	Uelzen - Rosche	17	31.07.2026	§42

Tabelle 2.4-5: Verzeichnis Regionallinien Teilnetz Uelzen Ost

Die Linien 7010, 7080 (zusammen mit der Linie 7081) und 7100 gehören zum Grundliniennetz.

Regionallinien im Landkreis Uelzen



Stand: 30.06.2019

Abb. 2.4-3: Liniennetz im Landkreis Uelzen

Die Linien 7010, 7020, 7030, 7040 (zusammen mit 7041), 7050, 7060, 7070, 7080 (zusammen mit 7081) und 7100 bilden gemeinsam mit den Bahnlinien das Grundliniennetz im Landkreis Uelzen.

Weitere Linienverkehre nach Personenbeförderungsgesetz §42

Im Landkreis Uelzen verkehren weitere Linien, die nach dem PBefG §42 genehmigt sind. Diese Linien dienen hauptsächlich touristischen Zwecken, wie der Entdecker-Bus.

VU	Linie	Linienführung	Länge (km)	Genehmigung bis	PBefG
HBB	1	Uelzen – Bad Bevensen – Bienenbüttel – Ebstorf – Uelzen	64	30.09.2019	§42
HBB	2	Uelzen – Hösseringen – Suderburg – Uelzen	79	30.09.2019	§42
HBB	3	Uelzen – Bad Bodenteich – Suhlendorf – Uelzen	71	30.09.2019	§42

Tabelle 2.4-6: Verzeichnis Entdecker-Buslinien

Schülerbeförderung nach der Freistellungsverordnung (FVO)

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

Bedienungsorte	Verkehr für
Gr. Liedern, Halligdorf, Hambrock, Hansen, Holdenstedt, Klein Süstedt, Riestedt, Westerweyhe	GS Hermann-Löns-Schule
Borne, Klein Süstedt	GS Holdenstedt
Hanstedt II, Gansau, Kl. Liedern, Gr. Liedern, Tatern, Oldenstadt-West, Ripdorf	GS Oldenstadt
Masendorf, Riestedt, Woltersburg, Pieperhöfen, Holdenstedt	GS Molzen
Hansen, Häcklingen, Rosche, Bad Bevensen	GS Veerßen
Kölauf, Gauel, Stütensen, Lintzel, Holthusen, Allenbostel, Wessenstedt, Ellerndorf, Linden, Gr. Süstedt, Melzingen, Stadorf, Ebstorf	KGS Bad Bevensen
Hanstedt, Lintzel, Wriedel, Bode, Brockhöfe, Oechtringen, Holthusen, Allenbostel, Eitzen II, Barum, Vinstedt, Hohenbünstorf, Natendorf, Gut Golste, Nienbüttel Velgen, Haarstorf, Luttmissen, Wessenstedt, Wittenwater, Stadorf, Linden, Melzingen, Verhorn	GS Ebstorf
Medingen, Vorwerk, Neu-Steddorf, Natendorf, Sasendorf, Tätendorf-Eppensen, Vinstedt, Eitzen II, Bode, Bargfeld, Allenbostel, Velgen, Bornsen, Luttmissen, Haarstorf	OBS Ebstorf
Wriedel, Brockhöfe, Schatensen, Brambostel, Wettenbostel, Arendorf, Holthusen, Lintzel, Wulfsode	GS Wriedel
Nienwohlde, Kallenbrock, Stadensen, Nettelkamp, Wieren, Gr. u. Kl. Bollensen, Drohe, Könau, Ostedt, Kroetze, Gavendorf, Gr. u. Kl. Pretzier, Kahlstorf, Lehmke, Emern, Esterholz, Stederdorf/Wrestedt, Röhrsen, Lüder, Langenbrügge, Schafwedel, Abbendorf, Thielitz, Müssingen, Kakau, Varbitz, Bockholt, Soltendieck, Kattien, Heuerstorf, Flinten, Bomke	OBS Bad Bodenteich
Bad Bodenteich, Häcklingen, Kuckstorf, Schostorf, Bomke, Flinten, Heuerstorf, Soltendieck, Kattien, Thielitz, Kakau, Müssingen, Varbitz, Bockholt	GS und OBS Bad Bodenteich

Bedienungsorte	Verkehr für
Kl. Bollensen, Esterholz, Nettelkamp, Nienwohlde, Stadensen, Niendorf II, Kallenbrock und Hamburg	GS Wrestedt
Schwemlitz, Bankewitz, Schmölauf, Retzien, Polau, Hohenweddrin, Gauer, Zarenthien, Bruchwedel, Dörnte, Oetzen, Oetzmühle, Rätzlingen, Stöcken, Süttoorf, Jarlitz, Probien, Gr. Malchau, Törwe, Stoetze, Zieritz, Hohenzethen, Nievelitz, Stütensen, Borg, Katzien, Neumühle, Boecke, Hof Rohrstorf, Kolau, Güstau, Növenthien, Suhlendorf, Batensen, Gr. Ellenberg, Wellendorf, Schliekau, Rassau, Molbath, Kl. Malchau, Suhlendorf, Nestau, Grabau, Dalldorf, Dallahn, Göddenstedt, Teyendorf, Nateln Bad Bodenteich, Lüder, Wieren, Lehmke, Emern, Kahlstorf, Drohe, Bockholt, Esterholz, Höver, Römstedt, Havekost, Almstorf, Himbergen, Gr. Thondorf, Weste, Weste Bhf., Testorf	GS+OBS Rosche
Kölauf, Güstau, Növenthien, St. Omer, Batensen, Gr. u. Kl. Ellenberg, Nestau, Grabau, Dalldorf, Dallahn, Schliekau, Rassau, Molbath, Wellendorf, Kl. Malchau	GS Suhlendorf
Schülerinnen und Schüler aus gesamten Landkreis	FÖS Göddenstedt
Bahnsen, Böddenstedt, Hamerstorf, Holxen, Hösseringen, Räber, Graulingen	GS Suderburg
Hösseringen, Räber, Böddenstedt, Holxen, Hamerstorf, Bahnsen	OBS Suderburg
Bargfeld, Barnsen	GS Gerdau

Tabelle 2.4-7: Verzeichnis des FVO-Verkehrs

Flexible Betriebsformen (bedarfsorientierte Verkehre)

Anruf-Sammeltaxi (AST) (§ 49 in Verbindung mit § 2 PBefG) werden als alternative Bedienungsformen oder Bedarfsverkehre bezeichnet. Sie nutzen die taxieigenen Vorteile der flächenhaften Bedienung auf Relationen mit niedrigem Fahrgastaufkommen und werden nur dann eingesetzt, wenn wirklich eine Nachfrage vorliegt. Ein Fahrtwunsch muss in der Regel telefonisch mindestens 60 Minuten vor der geplanten Fahrt telefonisch angemeldet werden.

Ein Anruf-Sammeltaxi-Verkehr am Abend, der Rückfahrten von den Bahnhöfen in den gesamten Landkreis Uelzen anbietet, existiert erfolgreich seit 2015.

Seit 2016 werden auf einer Reihe von Linien Rufbusfahrten angeboten.

2.4.2.2 Verkehrsunternehmen

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

Verkehrsunternehmen	Unternehmenssitz	Betriebs-sitz	Anzahl im LK eingesetzter Busse, einschl. Subunternehmen
Haller Busbetrieb GmbH (HBB); ab 01.08. 2019 Regionalbus Braunschweig (RBB)	Uelzen	Uelzen	89
Stadtwerke Uelzen GmbH (mycity)	Uelzen	Uelzen	6

Tabelle 2.4-8: Verkehrsunternehmen und Anzahl der eingesetzten Busse

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

2.4.2.3 Fahrzeuge

Gesamtzahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge	Linienunternehmen	Subunternehmen
Gesamtzahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge	39	56
Durchschnittsalter der Fahrzeuge (ca.)	7,6 Jahre	
Fahrzeugart	Hochflur-Fahrzeuge (Anzahl)	Niederflur-Fahrzeuge (Anzahl)
⇒ Kleinbus	1	5
⇒ Midibus		2
⇒ Solobus	1	86
⇒ 15m-Bus		
⇒ Gelenkzüge		
davon im Gelegenheitsverkehr	3	
Fahrzeuge in der Schülerbeförderung nach Freistellungsverordnung		
Fahrzeug-Ausstattung	(Anzahl der Fahrzeuge)	
Stellplatz für Kinderwagen		
⇒ Fahrzeuge mit Stellplatz für Kinderwagen	89	
⇒ Fahrzeuge ohne Stellplatz für Kinderwagen	6	
Einstieghilfen bei Niederflur-Fahrzeugen		
⇒ Fahrzeuge mit Absenkvorrichtung (Kneeling)	86	
⇒ Fahrzeuge m. elektrisch ausfahrbarer Rampe		
⇒ Fahrzeuge mit manuell ausklappbarer Rampe	82	
⇒ Fahrzeuge mit Lift		
Zielschilder		
⇒ Fahrzeuge mit Matrixanzeige	86	
⇒ Fahrzeuge mit Rollband		
⇒ Fahrzeuge mit Steckschildern	6	

Tabelle 2.4-9: Übersicht der Ausstattungsmerkmale der eingesetzten Fahrzeuge

Von den 95 Fahrzeugen, die im Landkreis verkehren, sind 93 Niederflurfahrzeuge. Dies entspricht einem sehr guten Anteil von 98 %. Vor 5 Jahren lag der Anteil bei 39 %. Es sind 58 mehr Niederflurfahrzeuge im Landkreis Uelzen im Einsatz als vor 5 Jahren. Ebenfalls erfreulich ist das um über 2,5 Jahre geringere Durchschnittsalter der Fahrzeuge von nun 7,6 Jahren. Soweit Platz vorhanden ist, können Fahrräder mitgenommen werden. Fahrgäste ohne Fahrräder, Rollstuhlfahrer und Eltern mit Kinderwagen haben Vorrang. Auf den Linien des Entdecker-Busses können Fahrräder auf speziellen Anhängern 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 28).

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

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

- RBB-Tarif
- Pluspunkt-Tarif (Gemeinschaftstarif der Stadtwerke Uelzen (Stadtverkehr Uelzen) und RBB)
- Niedersachsentarif (NITA; Tarif für den Schienenpersonennahverkehr in Niedersachsen, Bremen und Hamburg)
- Übergangstarif Uelzen
- AST-Tarif.

2.5.1 RBB-Tarif

Auf den RBB-Linien gilt der entfernungsabhängige RBB-Tarif. Die Tarif-km werden in sog. Tariftafeln geführt, wobei die Tarif-km nicht unbedingt mit den realen Streckenentfernungen korrespondieren müssen. Die Preisstaffelung bei Einzel- bzw. Zeitkarten unterscheidet sich jedoch. Die RBB erkennt die BahnCard der DB AG an und gewährt 25% Preisnachlass bei Einzelkarten. Fahrausweise der DB AG werden teilweise anerkannt. Der RBB-Tarif ist verhältnismäßig intransparent und hat relativ hohe Fahrpreise.

2.5.2 Pluspunkt Tarif der Stadtwerke Uelzen

Im Kerngebiet der Hansestadt Uelzen gibt es einen Flächentarif mit 2 Preisstufen. Angeboten werden neben Einzelfahrkarten Mehrfahrtenkarten, Monatskarten sowie Schülerzeitkarten (Monat / Woche).

2.5.3 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. Die BahnCards der DB ermäßigen die Fahrpreise für Einzelkarten um 25% oder 50%. Als Tageskarte kann das Niedersachsen-Ticket angesehen werden. Es gilt seit dem Fahrplanwech-

sel 09.12.2018 in Niedersachsen fast flächendeckend in allen Bahnen und Bussen auch im gesamten Landkreis Uelzen.

Seit dem 09.12.2018 gelten Einzel- bzw. Hin- und Rückfahrkarten im Niedersachsentarif (NITA) auch für die Anschlussmobilität von bzw. zu den Bahnhöfen mit Ausnahme der Hansestadt Uelzen. Dabei dürfen die Busse innerhalb von bis zu 5 Tarif-km vom Bahnhof entfernt genutzt werden. In Braunschweig, Hamburg oder Hannover kann jeweils im gesamten Stadtgebiet (z.T. auch darüber hinaus) weiter gefahren werden.

Perspektivisch soll auch für die Stadt Uelzen eine Anschlussmobilität im Bartarif (z.B. Einzelkarten) eingerichtet werden.

Bei den Zeitkarten ist die Nutzung der Anschlussmobilität nicht wie im Bartarif obligatorisch. Hier kann sie für die Hälfte des normalen Fahrpreises (bis zu 4 Tarif-km) erworben werden. Diese Regelung greift nicht in Richtung HVV, weil dorthin der Übergangstarif bis zur HVV-Erweiterung größere Ermäßigungen anbietet.

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

Mit der Einführung des HVV-Tarifs auf der Schiene im gesamten Landkreis am 15.12.2019 verliert der Niedersachsentarif bei den Zeitkarten und für Einzelkarten von Bienenbüttel Richtung Norden an Bedeutung.

2.5.4 Übergangstarif Uelzen

Seit Januar 2014 wird auf der KBS 110 (RE3) von den Bahnhöfen Uelzen, Bad Bevensen und Bienenbüttel ein Übergangstarif für Zeitkarten in Richtung HVV angeboten. Der Fahrkartenpreis liegt zwischen 5 und 10 € über dem reinen Bahnpreis des Niedersachsentarifs, beinhaltet dafür die weitere Nutzung von HVV-Linien am Zielort; somit ist der frühere notwendige Erwerb einer zweiten Zeitkarte für die Anschlussfahrt im HVV-Gebiet nicht mehr nötig. Bei Zeitkarten ab Uelzen ist die Nutzung des Stadtverkehrs Uelzen in Preisstufe 1 inklusive.

Die Einführung des HVV-Tarifs auf der Schiene im gesamten Landkreis am 15.12.2019 ersetzt den Übergangstarif.

2.5.5 Tarif der Entdecker-Busse

Auf den Entdeckerbuslinien wird gegenwärtig kein Tarif erhoben.

2.5.6 AST-Tarif

Für die AST-Fahrten existiert gegenwärtig ein eigener Tarif mit 3 Preisstufen, der auch Ermäßigungen z.B. für Zeitkarten-Kunden versieht.

2.6 Fahrgastinformation

2.6.1 Gedruckte Fahrpläne

Ein von HBB (ab 01.08.2019 RBB) 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.

DB – Streckenfahrpläne in Form kleiner Faltpläne informieren über alle den Landkreis betreffende Schienenverkehre.

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

Jeweils zum Fahrplanwechsel erscheint in der örtlichen Tageszeitung eine Beilage mit Angaben zum Schienen-, Regional- und Stadtbusverkehr sowie zu den Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Züge am Bahnhof Uelzen.

2.6.2 Fahrplanauskunft

Deutschlandweit können ÖPNV-Verbindungen über zahlreiche Fahrplanauskunftssysteme abgerufen werden, beispielsweise über die Internetadresse:

www.vnn.de.

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

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

Die DB AG hat zudem eigene zentrale telefonische Auskunftsstellen (Fahrplanauskunft der Bahn) eingerichtet.

Darüber hinaus sind RBB, die Stadtwerke Uelzen und die Bahn über folgende Internetadressen zu erreichen:

www.bahn.de/heidebus;

www.mycity.de;

www.bahn.de

2.6.3 Aushangfahrpläne

Haltestellenbezogene Aushangfahrpläne finden sich an den Haltestellenmasten des Regionalverkehrs von RBB und des Stadtbusverkehrs.

3. Bewertung und Mängelanalyse

3.1 Einleitung

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

Grundsätzlich besteht der ÖPNV aus folgenden 6 Komponenten:

- Verkehrsangebot
- Fahrgastbedienung
- Haltestelle
- Fahrweg
- Betrieb
- Fahrzeug

Diese Komponenten sind Ausgangsbasis für die Bewertung des ÖPNV im Landkreis Uelzen. Fokussiert wird die Bewertung auf den Aspekt des **Verkehrsangebotes**, da für den Fahrgast die Einflussgrößen

- Fahrtenhäufigkeit und
- Beförderungszeit

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

- Erschließungsqualität,
- Bedienungsqualität,
- Verbindungsqualität.

Die Bewertung für die Komponenten **Fahrgastbedienung**, **Haltestelle**, **Fahrweg** und **Fahrzeug** erfolgt beschreibend ohne Bewertungsraster.

Die Komponente **Betrieb** wird im Rahmen dieses NVP nicht weiter betrachtet, da es sich hierbei um Aspekte im Aufgabenfeld der Verkehrsunternehmen handelt.

3.2 Verkehrsangebot

3.2.1 Erschließungsqualität

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

3.2.1.1 Bemessungsmerkmal

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

3.2.1.2 Bewertungsraster

Alle Orte mit mehr als 200 Einwohnern sollten zumindest eine Haltestelle aufweisen.

Spezielle Mängel im Bereich der Erschließungsqualität, die sich bei bestimmten Orten aus der Lage der Haltestelle am „Abzweig“ von der Hauptstraße zum Ort ergeben (Entfernung der Haltestellen zu den einzelnen Wohnstandorten), bleiben unberücksichtigt.

3.2.1.3 Bewertungsergebnisse

Insgesamt wurden im Landkreis Uelzen 75 Orte mit mehr als 200 Einwohnern untersucht. Kreisweit betrachtet entspricht die Erschließungsqualität an Schultagen und an schulfreien Tagen auch dank des Rufbusangebots in allen Orten ab 200 Einwohner des Landkreises dem oben genannten Kriterium, dass mindestens dreimal pro Tag eine Haltestelle durch ein Fahrtenpaar des allgemein zugänglichen ÖPNV bedient wird. Der Erschließungsgrad (Verhältnis von erschlossenen Orten zu allen betrachteten Orten) beträgt somit 100%.

3.2.2 Bedienungsqualität

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

3.2.2.1 Bemessungsmerkmal

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

3.2.2.2 Bewertungsraster

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

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

Tabelle 3.2-1: Bewertungsraster für Fahrtenpaare pro Tag

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

Die Ermittlung der Fahrtenzahlen erfolgt anhand des Fahrplanbuchs 2019 von HBB und des Kursbuchs der DB (www.vnn.de).

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

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

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

- **Kategorie A**, wenn die Mindestzahlen überschritten werden,
- **Kategorie B**, wenn die Werte im Bereich der Mindestzahlen liegen,
- **Kategorie C**, wenn die Mindestzahlen unterschritten werden.

Bedienungsqualität I

Ortschaft / Siedlungsbereiche (Ort) \Leftrightarrow zugehöriges Grundzentrum

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

Bedienungsqualität II

Grundzentrum \Leftrightarrow Mittelzentrum

In der Bedienungsqualität II wird die Verbindung zwischen Grund- und Mittelzentren untersucht. Im Landkreis Uelzen werden auch die Verbindungen zwischen den Orten mit grundzentraler Teilfunktion und dem Mittelzentrum bewertet.

Mittelzentrum \Leftrightarrow Mittelzentrum

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

Bedienungsqualität III

Grundzentrum \Leftrightarrow Oberzentrum

Gegenüber der Bedienungsqualität II werden hier die Verbindungen zwischen Grund- und Oberzentren und Mittel- und Oberzentren analysiert. Auch die Verbindungen der Orte mit grundzentraler Bedeutung mit den Oberzentren werden untersucht.

3.2.3 Verbindungsqualität

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

3.2.3.1 Bemessungsmerkmal

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

3.2.3.2 Bewertungsraster

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

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

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

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

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

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

Verbindungsqualität I

Ortschaft / Siedlungsbereiche (Ort) \Leftrightarrow zugehöriges Grundzentrum

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

Verbindungsqualität II

Grundzentrum \Leftrightarrow Mittelzentrum

In der Verbindungsqualität II wird die Verbindung zwischen Grund- und Mittelzentren analysiert. Im Landkreis Uelzen werden auch die Verbindungen zwischen den Orten mit grundzentraler Teilfunktion und dem Mittelzentrum bewertet.

Mittelzentrum \Leftrightarrow Mittelzentrum

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

Verbindungsqualität III

Grundzentrum \Leftrightarrow Oberzentrum

Hierbei werden die Verbindungen zwischen Grund- und Oberzentren sowie Mittel- und Oberzentren definiert und bewertet. Auch die Verbindungen der Orte mit grundzentraler Bedeutung mit den Oberzentren werden untersucht.

3.2.4 Ergebnisse Bedienungsqualität und Verbindungsqualität

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

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

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

3.2.4.1 Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Orte – Grundzentrum

Die Qualität des Bedienungs- und Verbindungsangebotes zwischen den einzelnen Orten und den jeweils zugehörigen Grundzentren wurde auf insgesamt 68 Relationen im Landkreis Uelzen untersucht. In den Anlagen 3-2 (Bedienungsqualität I) und 3-3 (Verbindungsqualität I) sind die Einzelheiten dargestellt. Eine Zusammenschau der Ergebniswerte für die einzelnen Gebietskörperschaften und den gesamten Landkreis findet sich in der folgenden Tabelle 3.2-2.

Gebietskörperschaft mit Anzahl der untersuchten Relationen	Bedienungsqualität I						Verbindungsqualität I			
	an Schultagen			an Ferientagen			Kategorie			
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	
SG Aue	14	93%	0%	7%	93%	0%	7%	43%	50%	7%
SG Bevensen-Ebstorf	23	91%	9%	0%	70%	30%	0%	48%	48%	4%
Bienenbüttel	8	100%	0%	0%	100%	0%	0%	38%	63%	0%
SG Rosche	5	100%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	100%	0%
SG Suderburg	7	100%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	100%	0%
Hansestadt Uelzen	11	100%	0%	0%	100%	0%	0%	73%	27%	0%
Landkreis	68	97%	3%	1%	88%	10%	1%	41%	56%	3%

Tabelle 3.2-2: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, gegliedert nach Gemeinden

Zusammenfassend ist für den Landkreis festzustellen, dass an Schul- und Ferientagen eine sehr zufriedenstellende Bedienung der untersuchten Orte erfolgt. Mit dem neuen Liniennetz (inkl. der Rufbusfahrten) konnte die Bewertung der Kategorie A an Schultagen um 10 %-Punkte, an Ferientagen sogar um 21 %-Punkte im Vergleich zum Nahverkehrsplan 2014-2019 gesteigert werden.

Lediglich für die Relation Häcklingen – Bad Bodenteich liegt eine Bedienung in der Kategorie C vor.

In den folgenden Abbildungen werden die Untersuchungsergebnisse der Bedienungsqualität I und der Verbindungsqualität I grafisch dargestellt.

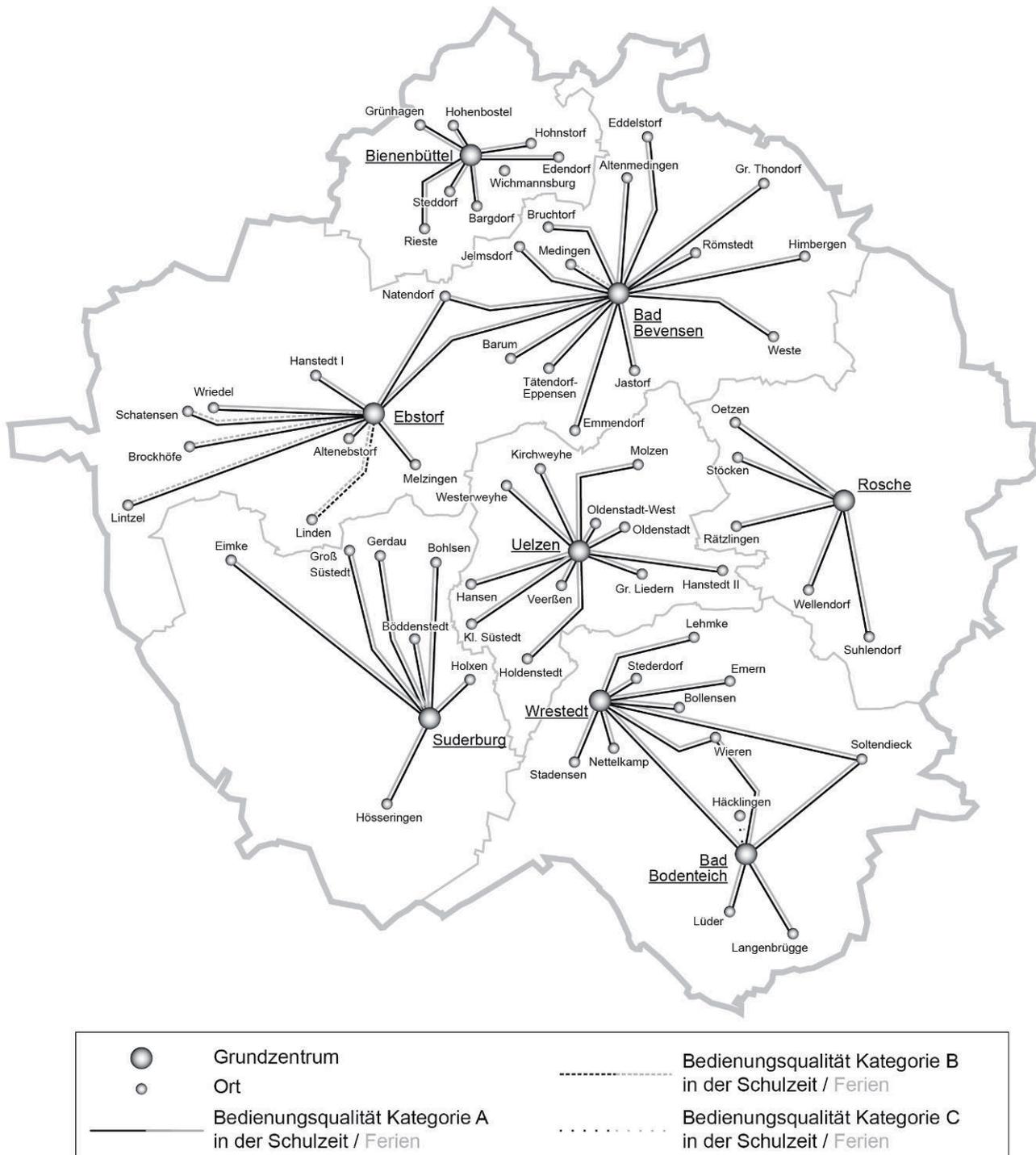


Abb. 3.2-1: Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare/ Tag Orte – GZ/MZ), Landkreis Uelzen

Im Vergleich zu 2014 konnte auch die Verbindungsqualität deutlich verbessert werden. Die Kategorie B hat um 29 %-Punkte zu Lasten der Kategorie C zugelegt. Die Analyse zeigt, dass im Landkreis nur zwei Relationen zu lange ÖPNV-Fahrtzeiten im Vergleich zu Pkw-Fahrtzeiten aufweisen. Dies liegt an der indirekten Linienführung auf den Relationen Hücklingen – Bad Bodenteich und Emmendorf – Bad Bevensen

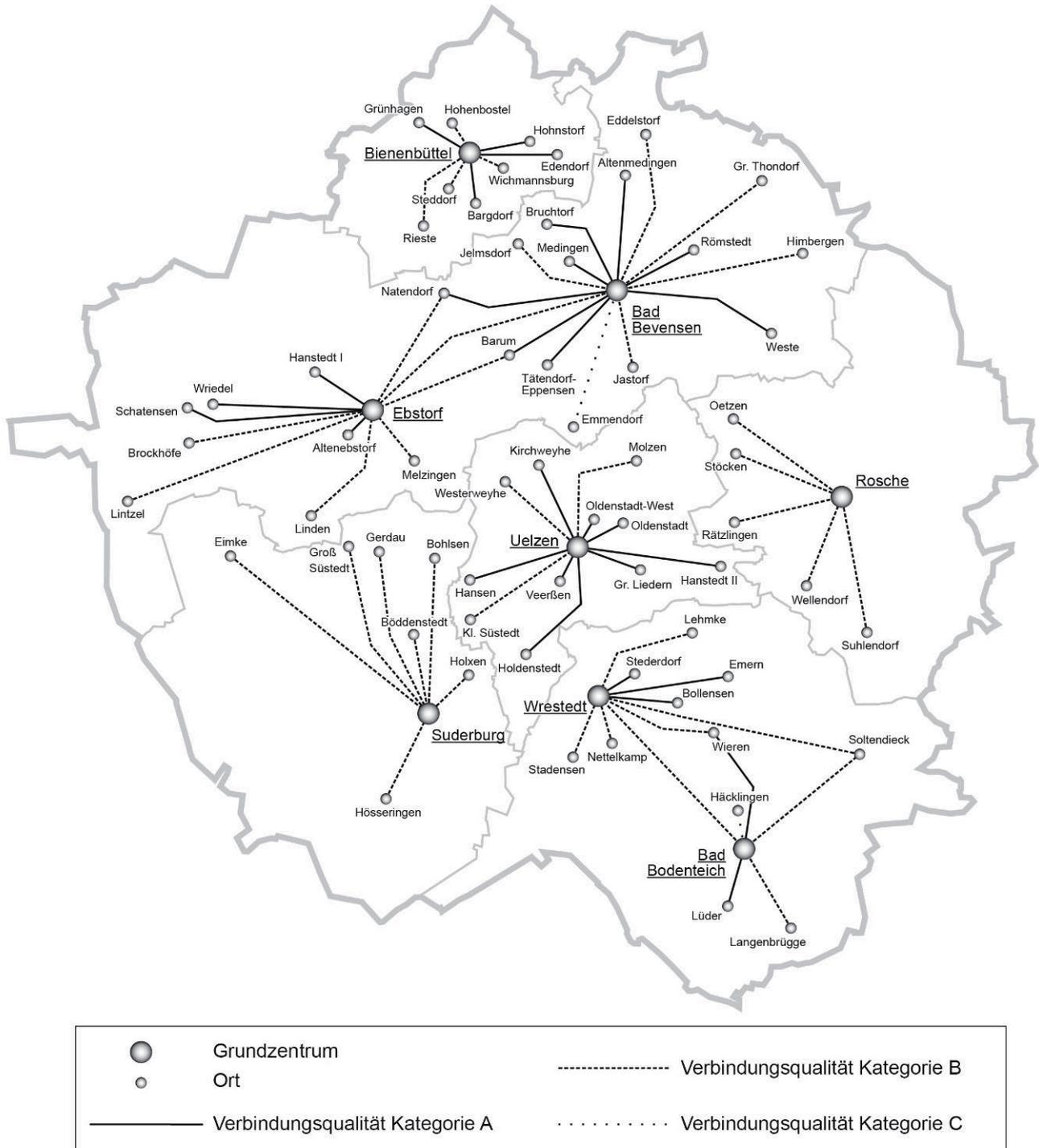


Abb. 3.2-2: Verbindungsqualität I (Reisezeit Orte – GZ/MZ), Landkreis Uelzen

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Samtgemeinde Aue

In der Samtgemeinde Aue liegen die beiden Grundzentren Bad Bodenteich und Wrestedt. Für die Analyse wird das Gemeindegebiet entsprechend in zwei Bedienungsbereiche aufgeteilt und getrennt untersucht. Da Wieren und Soltendieck verkehrliche Beziehungen zu beiden Grundzentren haben, werden Relationen zu beiden Grundzentren untersucht. Das Gesamtergebnis sieht wie folgt aus:

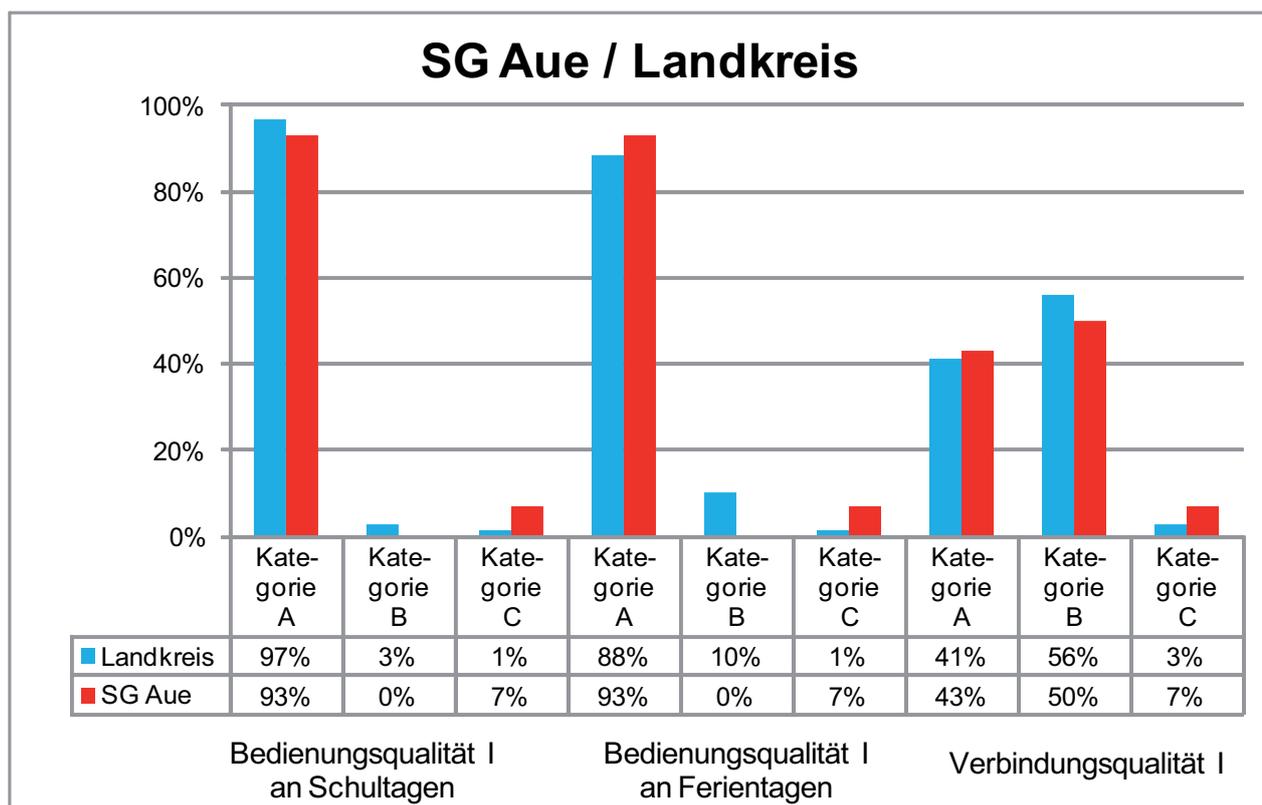


Abb. 3.2-3: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Samtgemeinde Aue

Die Werte für die SG Aue liegen leicht unter dem Landkreisdurchschnitt. Für die beiden Grundzentren sehen die Ergebnisse wie folgt aus:

Gebietskörperschaft mit Anzahl der untersuchten Relationen	Bedienungsqualität I						Verbindungsqualität I		
	an Schultagen			an Ferientagen			Kategorie		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
GZ Wrestedt 9	100%	0%	0%	100%	0%	0%	44%	56%	0%
GZ Bad Bodenteich 5	80%	0%	20%	80%	0%	20%	40%	40%	20%
SG Aue 14	93%	0%	7%	93%	0%	7%	43%	50%	7%

Einzig die Relation Häcklingen – Bad Bodenteich fällt in die Kategorie C. Hierfür könnte mit der Einrichtung von zumindest 3 Rufbusfahrten pro Richtung die Kategorie B erreicht werden.

Alle übrigen untersuchten Relationen erhalten die Kategorien A und B.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Samtgemeinde Bevensen-Ebstorf

In der Samtgemeinde Bevensen-Ebstorf liegen die beiden Grundzentren Bad Bevensen und Ebstorf. Für die Analyse wird das Gemeindegebiet entsprechend in zwei Bedienungsbereiche aufgeteilt und getrennt untersucht. Da Natendorf verkehrliche Beziehungen zu beiden Grundzentren hat, werden diese auch untersucht. Das Gesamtergebnis sieht wie folgt aus:

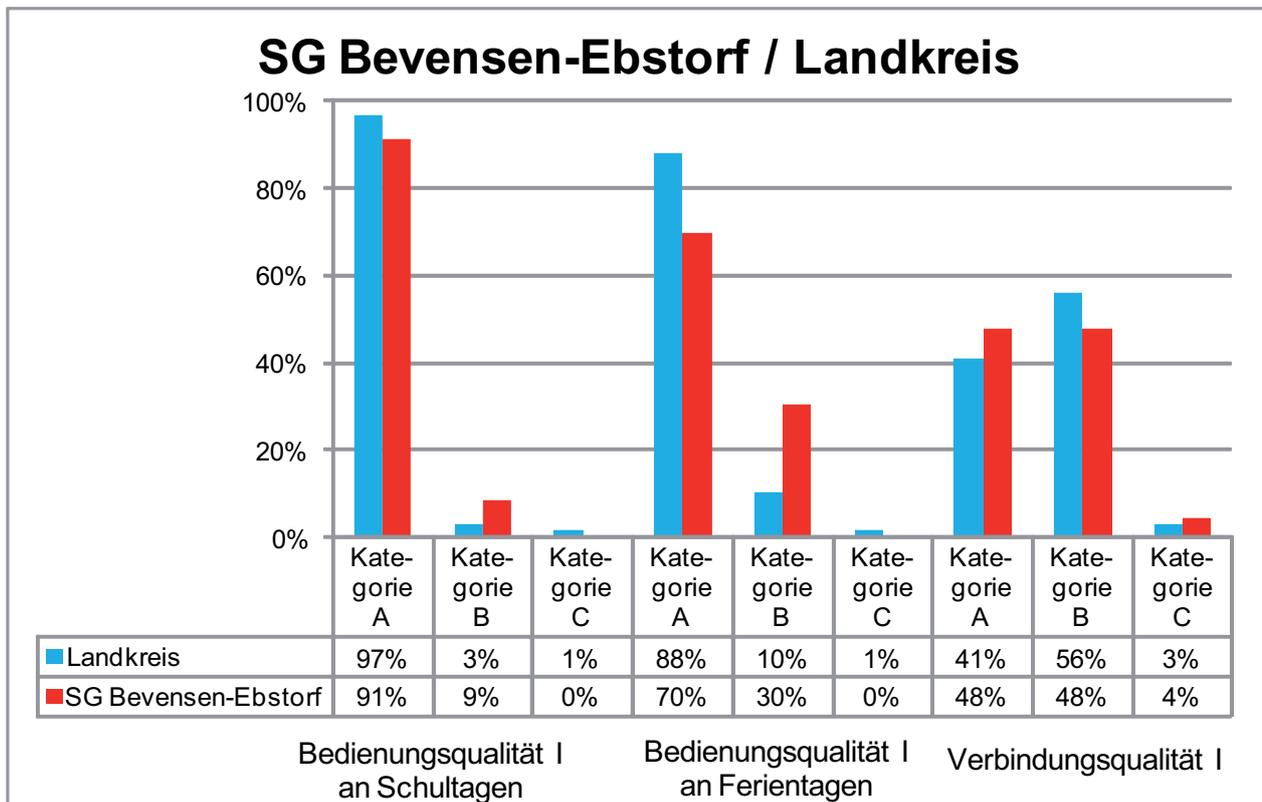


Abb. 3.2-4: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Samtgemeinde Bevensen-Ebstorf

Die Werte für die SG Bevensen-Ebstorf liegen leicht unter dem Landkreisdurchschnitt. Sie liegen aber bei der Verbindungsqualität deutlich über den Werten des letzten NVP. Für die beiden Grundzentren sehen die Ergebnisse wie folgt aus:

Gebietskörperschaft mit Anzahl der untersuchten Relationen	Bedienungsqualität I						Verbindungsqualität I		
	an Schultagen			an Ferientagen			Kategorie		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C
GZ Bad Bevensen 14	93%	7%	0%	86%	14%	0%	50%	43%	7%
GZ Ebstorf 9	89%	11%	0%	44%	56%	0%	44%	56%	0%
SG Bevensen-Ebstorf 23	91%	9%	0%	70%	30%	0%	48%	48%	4%

Lediglich die Relation Emmendorf – Bad Bevensen weist bei der Verbindungsqualität eine Bewertung der Kategorie C auf. Dafür würde die Relation Emmendorf – Uelzen in die Kategorie A fallen, so dass eine gut erreichbare Grundversorgung gewährleistet ist.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Bienenbüttel

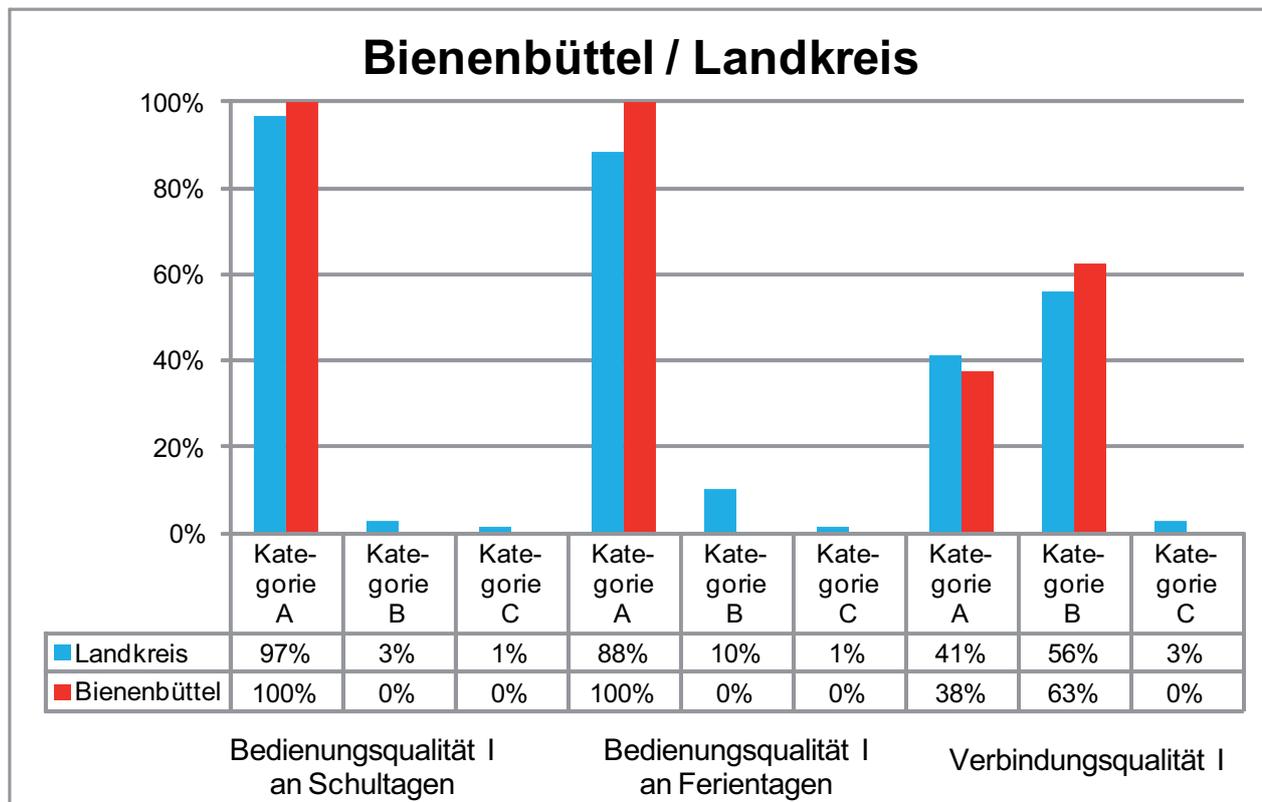


Abb. 3.2-5: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Bienenbüttel

In der Gemeinde Bienenbüttel haben nun alle untersuchten Relationen eine Bewertung der Kategorien A und B. In der Gemeinde Bienenbüttel konnte die stärkste Steigerung erreicht werden. Dank des neuen Netzes können alle Orte zu ihrem Grundzentrum mit angemessenem Fahrtenangebot und Fahrzeiten gelangen.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, SG Rosche

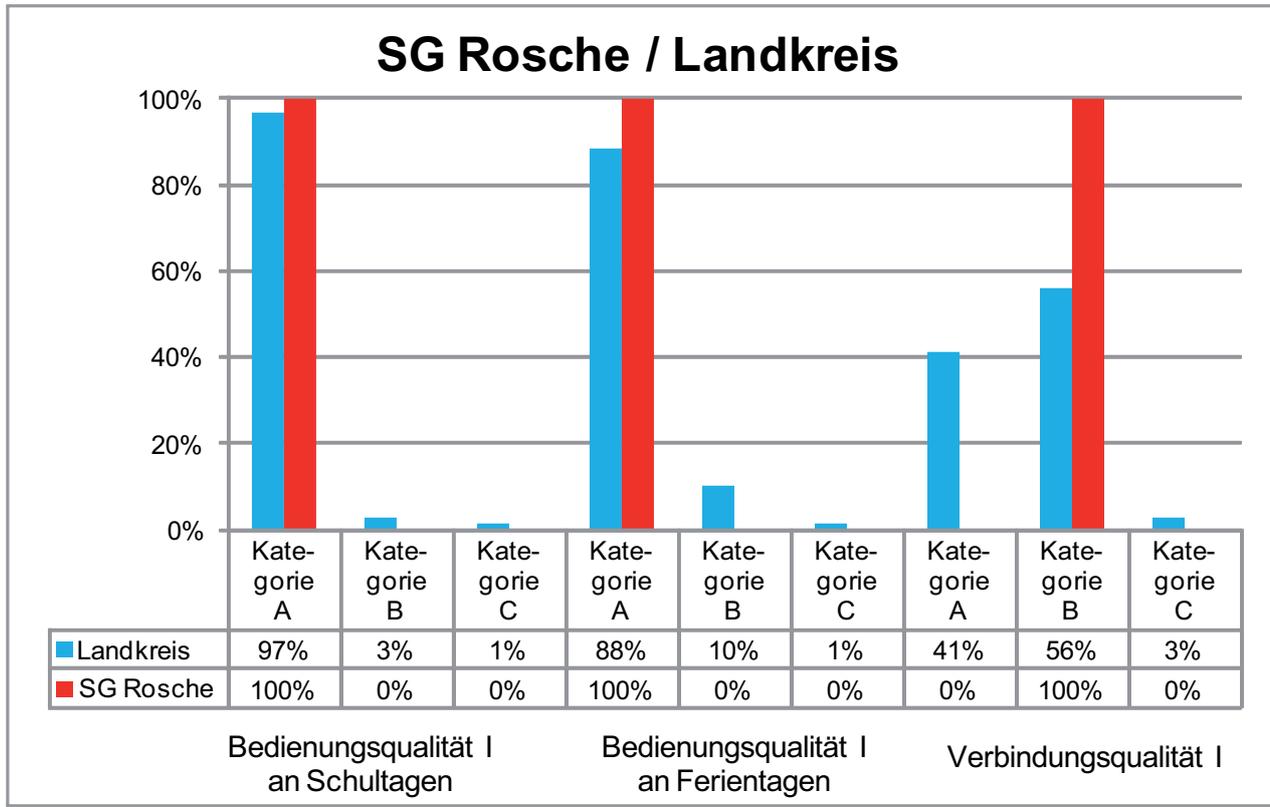


Abb. 3.2-6: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, SG Rosche

Die Analyseergebnisse der Samtgemeinde liegen über denen des gesamten Landkreises. Mit dem neuen Netz kann das Grundzentrum Rosche von allen Orten gut erreicht werden. Dies war zuvor nicht aus allen untersuchten Orten gegeben.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, SG Suderburg

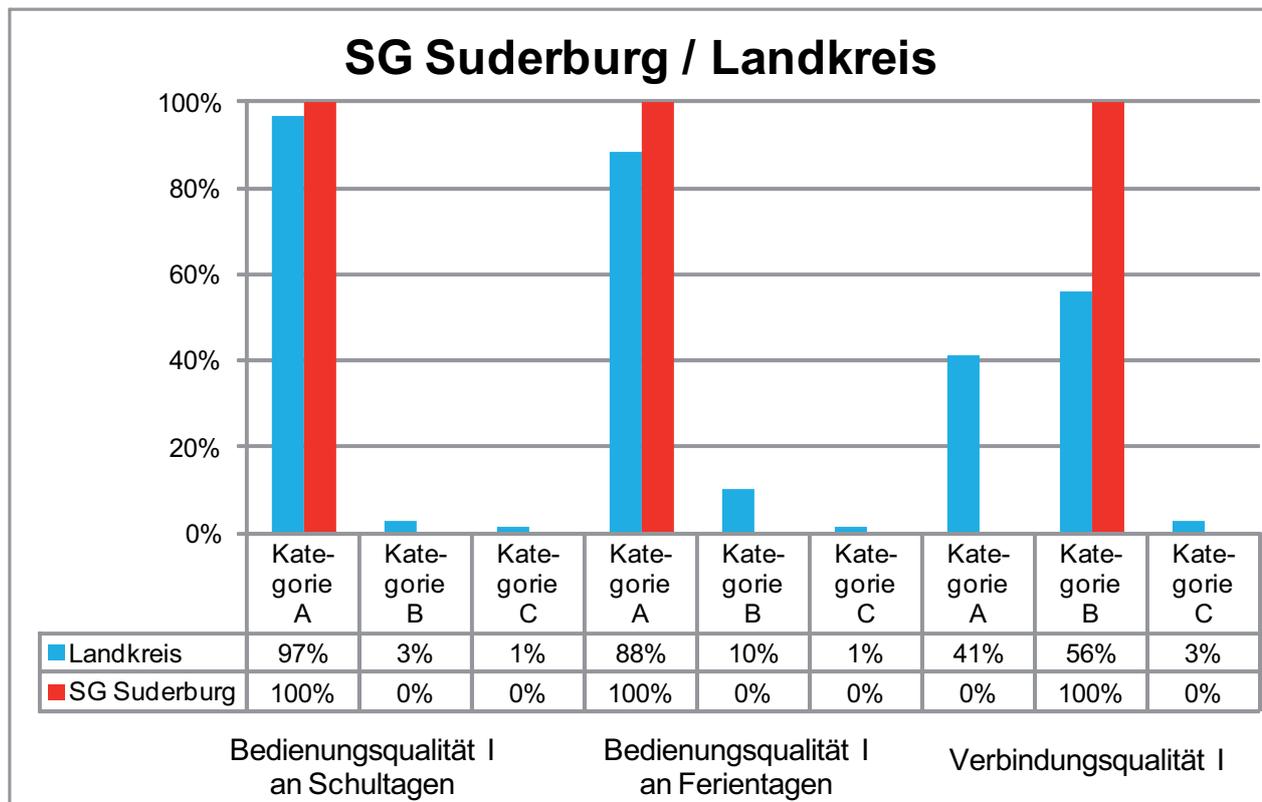


Abb. 3.2-7: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, SG Suderburg

Bereits im letzten Nahverkehrsplan konnte die Bedienungsqualität (Fahrtenangebot) auf allen Relationen mit der Kategorie A bewertet werden. Mit dem neuen Netz liegt auch die Verbindungsqualität (Fahrzeiten) vollständig für alle Relationen in Kategorie B, zuvor mussten 38 % in die Kategorie C einsortiert werden.

Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Hansestadt Uelzen

Analog zu dem Vorgehen in den einzelnen Samtgemeinden wird an dieser Stelle zusätzlich auch für den Busverkehr im Stadtgebiet von Uelzen eine Analyse durchgeführt. Untersucht werden jeweils die Relationen zwischen den einzelnen Stadtteilen von Uelzen und der Kernstadt.

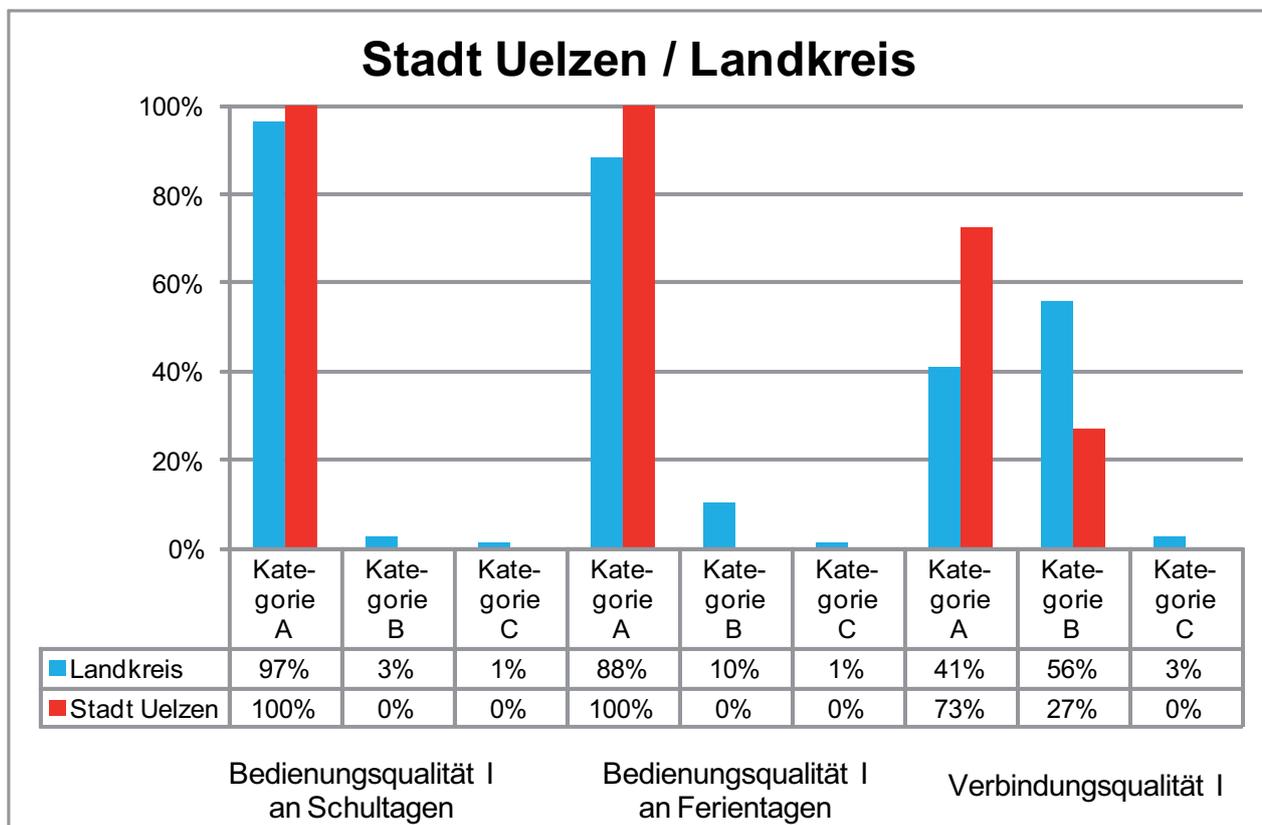


Abb. 3.2-8: Bedienungs- und Verbindungsqualität I, Hansestadt Uelzen

Die Analyseergebnisse für die Stadt Uelzen liegen über denen des Landkreises. Bezüglich der Bedienungsqualität weisen alle untersuchten Relationen wie im letzten NVP eine Qualität der Kategorie A auf. Die Verbindungsqualität hat sich etwas verschlechtert (die Kategorie B ist um 9 %-Punkte angestiegen), weil mehr Fahrten zwischen Westerweyhe und Uelzen über Kirchweyhe geführt werden.

3.2.4.2 Bedienungs- und Verbindungsqualität II, Grundzentren – Mittelzentren

Grundzentren – Mittelzentrum Uelzen

Auf der Bedienungs- und Verbindungsebene II werden nun die Relationen zwischen den Grundzentren des Landkreises und dem Mittelzentrum Uelzen 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. Die Tabelle 3.2-3 gibt eine Übersicht, den Anlagen 3-4 (Bedienungsqualität II) und 3-5 (Verbindungsqualität II) sind die Einzelheiten zu entnehmen. Eine grafische Darstellung ist in den Abbildungen 3.2-9 und 3.2-10 enthalten.

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 Regio-

nallinien 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 ergeben sich fast durchgehend Bewertungen der Kategorie A. Bei der Verbindungsqualität überwiegen die Bewertungen der Kategorie A.

Grundzentren	Mittelzentrum	Bedienungsqualität II an Schultagen	Bedienungsqualität II in den Ferien	Verbindungsqualität II
Bad Bevensen	Uelzen	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Bad Bodenteich		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie B
Bienenbüttel		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Ebstorf		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Rosche		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Sudenburg		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Wrestedt		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie B
Suhldorf	Uelzen	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie B
Wieren		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie A
Wriedel		Kategorie A	Kategorie B	Kategorie B
Himbergen	Uelzen	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie B
Medingen		Kategorie A	Kategorie A	Kategorie B

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

Mittelzentrum Uelzen/ Grundzentren – Mittelzentren außerhalb des Landkreises

Mittelzentrum/ Grundzentren	Mittelzentren	Bedienungsqual. II an Schultagen	Bedienungsqual. II in den Ferien	Verbindungsqualität II
Uelzen, Hansestadt	Lüchow	Kategorie B	Kategorie B	Kategorie C
Rosche		Kategorie B	Kategorie B	Kategorie B
Uelzen, Hansestadt	Salzwedel	Kategorie B	Kategorie B	Kategorie A
Uelzen, Hansestadt	Wittingen	Kategorie B	Kategorie B	Kategorie A
Bad Bodenteich		Kategorie B	Kategorie B	Kategorie A
Uelzen, Hansestadt	Gifhorn	Kategorie A	Kategorie A	Kategorie B
Bad Bodenteich		Kategorie B	Kategorie B	Kategorie A
Uelzen, Hansestadt	Munster	Kategorie B	Kategorie B	Kategorie A
Ebstorf		Kategorie B	Kategorie B	Kategorie A
Uelzen, Hansestadt	Soltau	Kategorie B	Kategorie B	Kategorie A
Ebstorf		Kategorie B	Kategorie B	Kategorie A

Tabelle 3.2-4: Bedienungs- und Verbindungsqualität II, MZ Uelzen/ GZ – MZ außerhalb

Bei der Analyse der Bedienungs- und Verbindungsqualität II werden über das vorgegebene Grundschema „Grundzentren ↔ Mittelzentren im Landkreis“ hinausgehend eine Reihe weiterer Relatio-

nen 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 3.2-4. Detailliertere Angaben zu den Analysewerten sind im Anhang 3-4 (Bedienungsqualität II) bzw. 3-5 (Verbindungsqualität II) zu finden. Zusätzlich sind die einzelnen Ergebnisse grafisch in den Abbildungen 3.2-9 und 3.2-10 dargestellt.

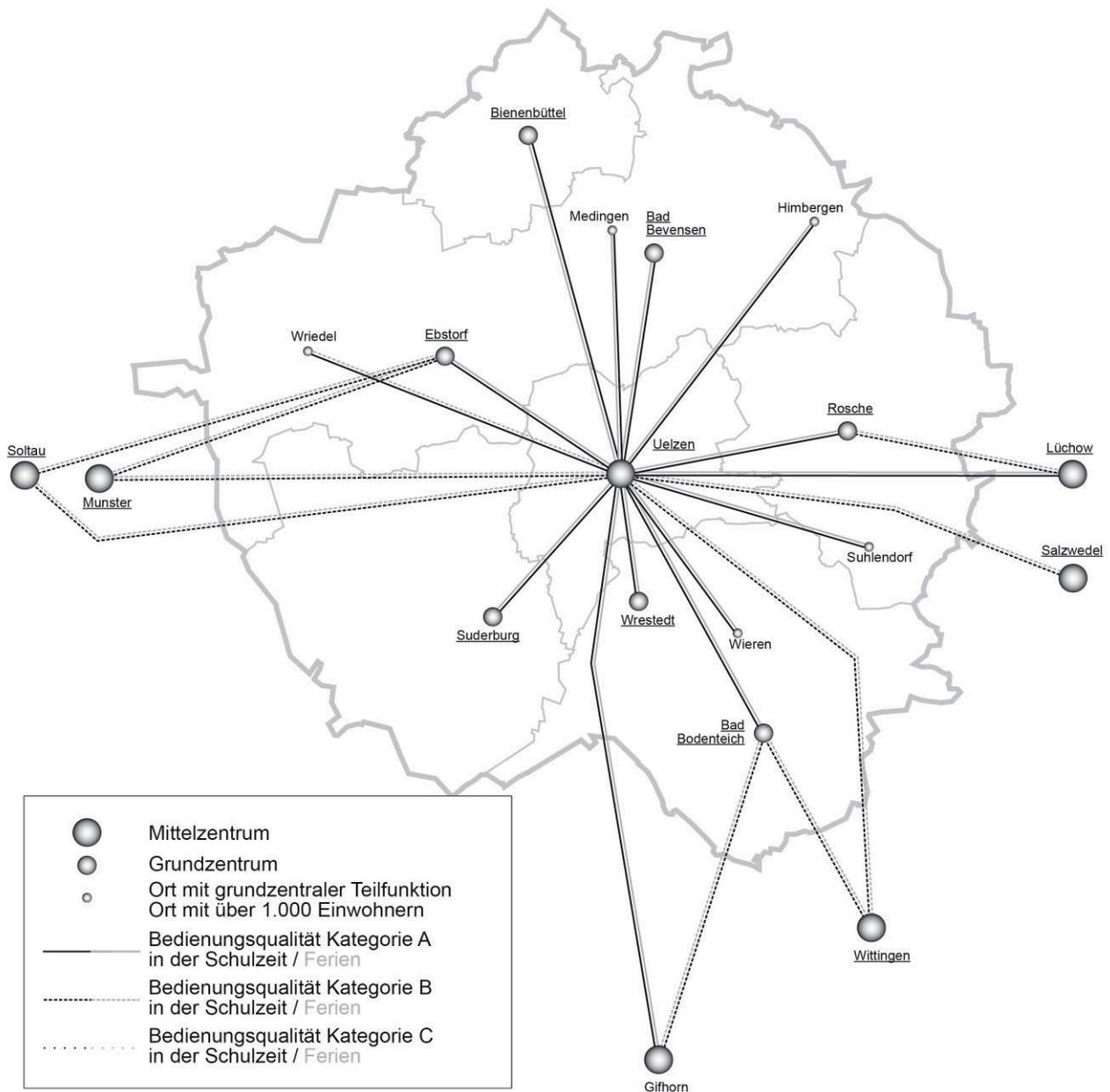


Abb. 3.2-9: Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare/ Tag GZ – MZ und MZ – MZ)

Die Untersuchung zeigt, dass die Bewertungen der Verbindungen (siehe Abbildung 3.2-10) weitgehend in den Kategorien A und B liegen, mit Ausnahme der Relation Uelzen – Lüchow. Auf den Verbindungen nach Lüchow sind die Fahrtzeiten zu lang, da grundsätzlich umgestiegen werden muss. Ein weiterer Aspekt ist, dass nur wenige zeitlich günstige Verbindungen über Rosche vorhanden sind.

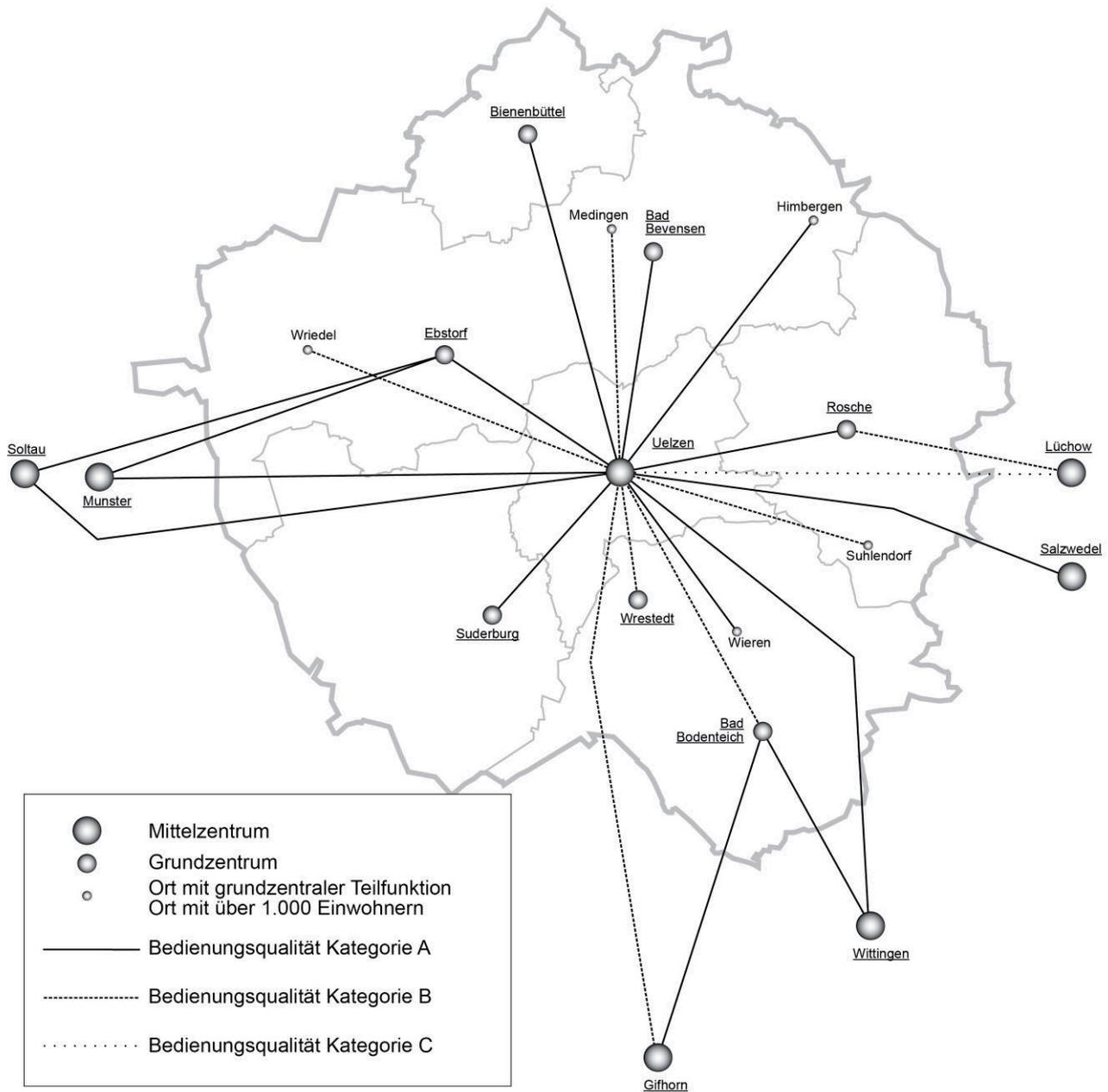


Abb. 3.2-10: Verbindungsqualität II (Reisezeit GZ – MZ und MZ – MZ)

3.2.4.3 Bedienungs- und Verbindungsqualität III, Grundzentren – Oberzentren

Auf der Ebene Bedienungs- und Verbindungsqualität III Grundzentren – Oberzentren werden für den Landkreis Uelzen diejenigen Verbindungen, auch für 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 3.2-5 aufgeführt, detailliertere Angaben zu den Analysewerten finden sich in den Anhängen 3-6 (Bedienungsqualität III) und 3-7 (Verbindungsqualität III). Zusätzlich sind die einzelnen Ergebnisse grafisch in den Abbildungen 3.2-11 (Bedienungsqualität III) und 3.2-12 (Verbindungsqualität III) dargestellt.

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

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

- Suhlendorf – Wolfsburg.

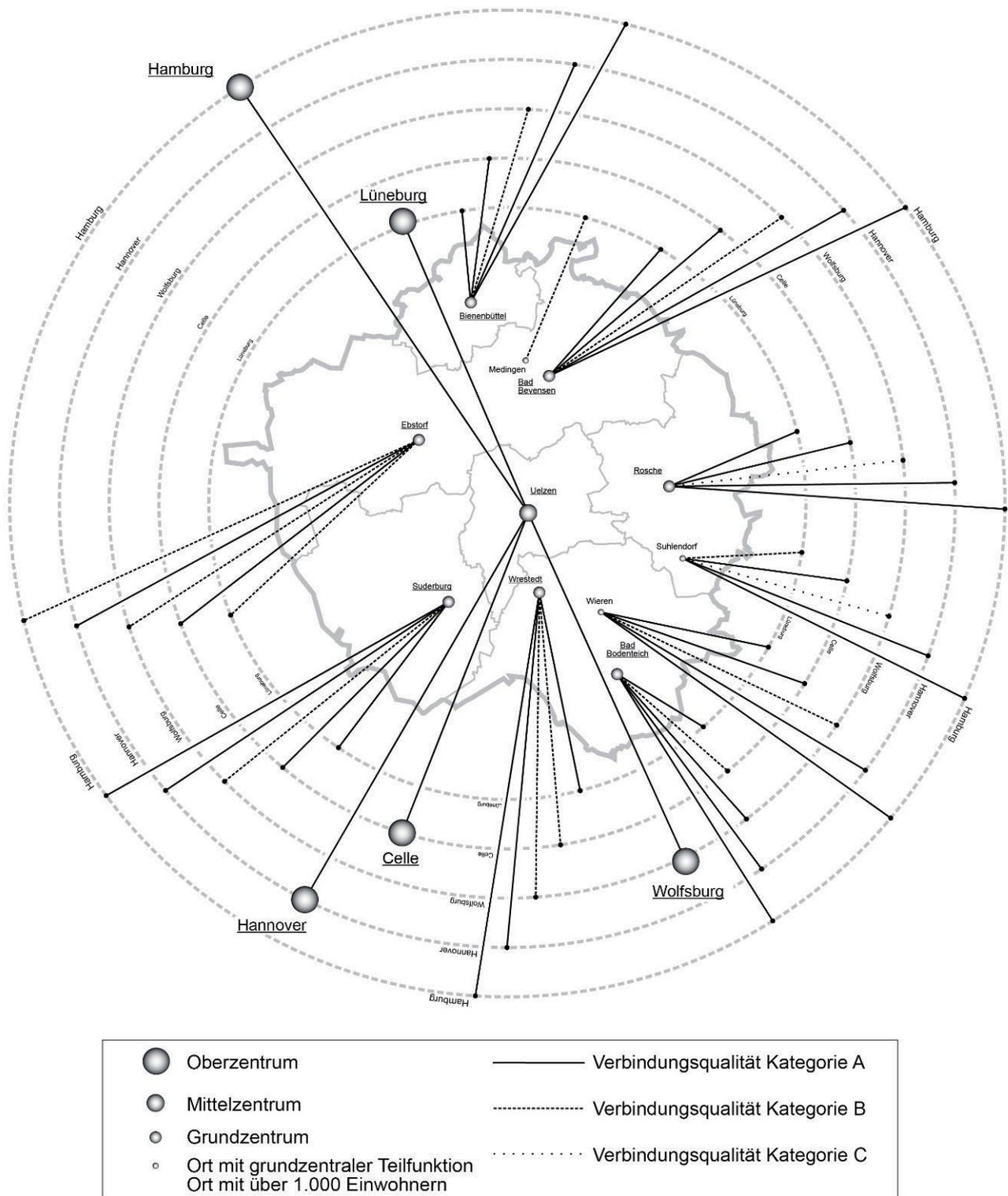


Abb. 3.2-12: Verbindungsqualität III (Reisezeit GZ – OZ und MZ – OZ)

Die insgesamt zu langen ÖPNV-Fahrtzeiten aus Rosche und Suhlendorf nach Wolfsburg beruhen auf der Wegeführung über die Bahnhöfe Uelzen und Gifhorn. Die Pkw-Strecken verlaufen gradliniger Richtung Wolfsburg.

3.3 Fahrgastbedienung

3.3.1 Tarifangebot

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.

Eine Bewertung nach dem Kriterium des Preis-Leistungsverhältnisses kann im Rahmen dieses Nahverkehrsplans nicht vorgenommen werden, da hier die subjektiven Faktoren (Finanzbudget, Pkw-Verfügbarkeit, persönliche Einstellung zum Pkw / ÖPNV) eine zu große Rolle spielen. Daher konzentriert sich die Bewertung lediglich auf die Kriterien

- Tarifabstimmung
- Tarifstruktur.

Von einer gänzlichen Tarifabstimmung kann gesprochen werden, wenn die Fahrgäste mit einem Fahrschein sämtliche Verkehrsmittel des ÖPNV in ihrer Region benutzen können. Dieser Zustand ist in der Regel nur in Verkehrsverbänden bzw. in Tarifgemeinschaften gegeben, in denen alle Verkehrsunternehmen denselben Tarif anwenden.

Eine teilweise Tarifabstimmung ist dann gegeben, wenn verschiedene Tarife zur Anwendung kommen und der Übergang von einem Tarif auf den anderen mit Übergangstarifen möglich ist. Die Fahrgäste können dann für bestimmte Verbindungen und bestimmte Fahrscheinkategorien einen die Tarifsysteme übergreifenden Fahrschein lösen.

Bei der Tarifstruktur sind aus Sicht der Kunden ein einfaches, übersichtliches Tarifsystem und eine flexible, zielgruppenorientierte Tarifgestaltung von besonderer Wichtigkeit. Die Fahrgäste wünschen verständlich strukturierte Tarife, die aber auch preiswerte, auf Nutzergruppen gezielt zugeschnittene Angebote enthalten (Jobtickets, Schülerzeitkarten, Gruppenkarten, Familienkarten).

Übersichtlichkeit und Einfachheit stehen dabei in einem Spannungsverhältnis zum Kriterium der flexiblen, zielgruppenorientierten Tarifgestaltung, die der optimalen Abschöpfung des Marktes dient. Aus Sicht des Landkreises erfolgt keine eindeutige Favorisierung einer der Zielsetzungen. Es wird daher analysiert, welche Tarifabstimmungen existieren, welcher Art die Tarifstruktur ist und welche Zielsetzung die vorhandenen Tarife erfüllen.

3.3.1.1 Tarifabstimmung

Bei der Tarifabstimmung gibt es keinen kreisweit einheitlichen Tarif für alle Angebote des ÖPNV, sondern drei unterschiedliche Tarife (RBB, Stadtverkehr Uelzen sowie den Niedersachsentarif für den Bahnverkehr).

Zwischen den Bustarifen und dem Schienentarif gibt es für Einzelkarten keinen durchgängigen Tarif. Die RBB erkennt jedoch auf Streckenabschnitten zwischen Schienentarifpunkten einen Teil einzelner Fahrausweise der DB AG an. Fahrausweise des Niedersachsentarifs (inkl. der Anschlussmobilität) gelten im reinen Schienennahverkehr sowie von bzw. bis zu den so genannten Schienentarifpunkten. Im Landkreis Uelzen zählen dazu u.a. Ebstorf, Wriedel, Suderburg, Hösseringen, Wrestedt und Bad Bodenteich. Außerdem gewährt die RBB auf die BahnCard der DB AG einen

Preisnachlass von 25% bei Einzelkarten. Im Niedersachsentarif wird die BahnCard mit 25% und 50% anerkannt. Für Zeitkarten-Nutzer stehen ebenfalls Bus/ Schiene-Fahrkarten zur Verfügung.

In der Hansestadt Uelzen wird der Gemeinschaftstarif für den Stadtverkehr Uelzen (Pluspunkt-Tarif) angewandt. Fahrgäste, die von außerhalb der Hansestadt Uelzen mit dem RBB-Tarif nach Uelzen hineinfahren, können dort umsteigen und alle Busse in der Zone 1 (Kernstadt Uelzen mit z.B. Oldenstadt und Veerßen) weiter benutzen. Faktisch besteht damit ein kreiseinheitlicher Tarif auf allen ganzjährig fahrenden Buslinien.

Der HVV-Tarif gilt im Landkreisgebiet 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.

Auf den touristischen saisonal fahrenden Entdecker-Buslinien wird gegenwärtig kein Tarif erhoben.

3.3.1.2 Tarifstruktur

Bezüglich der Tarifstruktur ist festzustellen, dass alle angewandten Tarife eine mehrstufige Preisgestaltung haben. Darüber hinaus weisen alle Tarife zielgruppenspezifische Tarifangebote aus. Trotz eines inzwischen vereinheitlichten Systems der Tarifstruktur dürfte es dem Fahrgast nicht immer leichtfallen, den von ihm zu entrichtenden Fahrpreis selbst zu ermitteln. Die vorliegenden Tarifinformationen sind für die Fahrgäste nur schwer nachvollziehbar.

3.3.1.3 Verbundtarife / Übergangstarife

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. Aus dem Landkreis Uelzen fahren über 5.600 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit allen Verkehrsmitteln in das HVV-Gebiet, Richtung GVH sind fast 600 Pendler unterwegs und über 1.000 Personen pendeln in den VRB-Bereich. Die Entfernungen in die Kernstädte der Verkehrsverbände sind 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 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 incl. ICE-Nutzung 247,- €, nach Hannover 251,- €, während allein die Kraftstoffkosten eines Pkw auf den Relationen bei jeweils über 400,- € monatlich liegen. Eine Weiterfahrt in die Verkehrsverbände in Hamburg oder Hannover kostet im Abo ca. 50,- €. Die Anzahl der Nutzer mit 2 Fahrkarten (Bahn + Verbundkarte) dürfte nach Erfahrungen aus anderen Landkreisen mit solchen Fahrtweiten sehr gering sein.

In Richtung HVV wurde Anfang 2014 ein Übergangstarif Landkreis Uelzen/HVV geschaffen, der für Zeitkartennutzer eine günstige Anschlussmobilität in Hamburg sicherstellt. Ab dem 15.12.2019 gilt der HVV-Tarif auf den Schienenstrecken im Landkreis Uelzen.

Der Landkreis strebt darüber hinaus auch weiterhin eine Verbesserung der verkehrstechnischen Anbindung im Bereich des SPNV an die benachbarten Verkehrs- und Tarifverbände Hamburg, Braunschweig und Hannover an. Ab dem 15.12.2019 wird der HVV-Tarif auf den Schienenstrecken ausgedehnt. Weiteres siehe Maßnahme 5.1.

3.3.2 Fahrgastinformation

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

Ein Orientierungsaspekt ist die Liniennummerierung im Landkreis Uelzen, die weitestgehend noch historisch gewachsen aus den Zeiten einer deutschlandweiten Regelung der Bahnbusgesellschaften stammt. Für gelegentliche Nutzer des ÖPNV ist eine Orientierung anhand der derzeitigen Liniennummern nicht einfach. Hier könnte eine regional maßgeschneiderte Lösung Abhilfe schaffen, die sowohl Hinweise auf den Bedienungsbereich (z.B. Landkreis oder Gemeinde) als auch auf die verkehrliche Bedeutung (z.B. Hauptlinien) ermöglicht.

3.3.2.1 Informationen im Fahrplan-Heft

Das Fahrplanheft von HBB (ab 01.08.2019 RBB) gibt über das regionale Busverkehrsangebot im Landkreis Uelzen einen guten Überblick. Allerdings werden keine vollumfänglichen Tarifinformationen gegeben.

3.3.2.2 Informationen an den Haltestellen

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.

3.3.2.3 Informationen am und im Fahrzeug

Ebenso vielfältig wie die Fahrzeugarten selbst sind auch die Kundeninformationen im und am Fahrzeug. Die unterschiedlichen Fahrzeuginformationselemente (Matrixanzeige, Rollband, Steckschilder) 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.

3.4 Haltestellen

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

Standort und Ausstattung der ÖPNV-Haltestellen haben für die Fahrgäste eine große Bedeutung, da über die Haltestellen der Zugang zum ÖPNV erfolgt. Die Haltestellen im Landkreis 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 Wartehallen, die zumeist von den Gemeinden aufgestellt worden sind. Nur vereinzelt existieren Fahrradabstellanlagen.

Eine behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen ist derzeit nur vereinzelt vorhanden. Nur bei einer entsprechenden Gestaltung der Haltestelle (insbesondere die Höhe der Wartefläche) können Niederflurfahrzeuge (siehe auch Kapitel 3.6) ihren Vorteil des stufenlosen Ein- und Ausstiegs auch vollständig ausspielen. 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 3-8) angewendet werden.

3.5 Fahrwege

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

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

3.6 Fahrzeuge

Der Standard der eingesetzten Fahrzeuge bestimmt die Beförderungsqualität und den Beförderungskomfort. Maßgeblich für den Beförderungskomfort ist das Alter der Fahrzeuge (moderne Fahrzeuge erfüllen in der Regel zeitgemäße Anforderungen) bzw. der Zeitpunkt und Umfang von Modernisierungsmaßnahmen und der Anteil von Fahrzeugen mit Niederflurtechnik, die mobilitätsbehinderten Fahrgästen (Fahrgäste mit Rollstuhl, Gehbehinderung, Kinderwagen, etc.) die Benutzung des ÖPNV erleichtert. Im Landkreis Uelzen sind 98 % aller Fahrzeuge Niederflurfahrzeuge. Dies ist - auch im Vergleich zu anderen Landkreisen - ein sehr guter Wert, der der Vorgabe aus dem (100 % barrierefreie Fahrzeuge) PBefG schon fast entspricht.

Niederflurfahrzeuge haben allerdings den Nachteil des geringeren Anteils an Sitzplätzen, darüber hinaus werden die Sitze von Niederflurbussen von Fahrgästen als unbequemer bewertet. Für die Verkehrsunternehmen weisen Niederflurbusse kaum höhere Anschaffungs- und Wartungskosten auf.

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:

- Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der ÖPNV zu einer Verlagerung des Aufkommens im Motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV beitragen (aus NNVG).
- Dem Ausbau und der Finanzierung des ÖPNV ist gegenüber Maßnahmen für den Motorisierten Individualverkehr der Vorrang einzuräumen, soweit der Nutzen der Maßnahmen für den ÖPNV bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung überwiegt (aus NNVG).
- Anzustreben sind sichere und leichte Verknüpfungen zwischen Motorisiertem Individualverkehr und Öffentlichem Verkehr (aus NNVG).
- Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge (aus NNVG).
- Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen (aus LROP, Ziffer 4.1.2 05 Satz 1). 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.
- In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu treffen; dabei ist sicherzustellen, dass straßen- und schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr aufeinander abgestimmt sind (aus LROP, Ziffer 4.1.2 05 Satz 3).
- Es sollen Siedlungsstrukturen gesichert und entwickelt werden, in denen die Ausstattung mit und die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge für alle Bevölkerungsgruppen gewährleistet werden; sie sollen in das öffentliche Personennahverkehrsnetz eingebunden werden (aus LROP, Ziffer 2.1. 02).
- Die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr und auf den Fahrradverkehr soll durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen unterstützt werden (aus LROP, Ziffer 4.1.2 07).
- 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 (aus RROP, Ziffer 4.1.2 06 Satz 1 und 2).

-
- 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 (aus RROP, Ziffer 4.1.2 07 Satz 1 und 2).
 - Die Erreichbarkeit des Mittelzentrums von der Mehrzahl der Orte des Landkreises mit dem öffentlichen Busverkehr ist zu erhalten und bedarfsgerecht zu verbessern (aus RROP, Ziffer 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 (aus RROP, Ziffer 4.1.2 09 Satz 1 und 2).
 - 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. (aus RROP, Ziffer 1.1. 10 Satz 1 und 2).
 - Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich und bequem sein (aus NNVG).
 - Bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen und der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen (Behinderte, Kinder, ältere Menschen u.a.) zu berücksichtigen. Maßnahmen aus diesen Bereichen sollen vorrangig von den Zuwendungsgebern gefördert werden (aus NNVG).
 - Bei der Gestaltung von baulichen Anlagen und dem Bedienungsangebot sollen die Belange von Frauen besonders berücksichtigt werden (aus NNVG).
 - Das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BBG) fordert die Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen mit dem Ziel, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan sollen Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen enthalten sein.
 - Nach dem Niedersächsischen Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG) gelten bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel und Informationsquellen sowie Kommunikationseinrichtungen als barrierefrei, wenn sie für Menschen mit Behinderungen ohne Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.
 - Für die Metropolregion Hamburg beschreibt das Regionale Entwicklungs-Konzept (REK) einige Zielsetzungen der künftigen koordinierten Nahverkehrspolitik:
 - Verbesserung des Leistungsangebots auf der Straße und der Schiene als Voraussetzung für die Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens - hin zum ÖPNV
 - Bessere Verknüpfung von Motorisiertem Individualverkehr und ÖPNV
 - Schaffung attraktiver Tarife und Umsteigemöglichkeiten
 - Verbesserung von Sicherheit und Sauberkeit im ÖPNV
 - Stärkere finanzielle Förderung des ÖPNV.
-

4.2 Ziele des 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 gemäß Kapitel 4.2.2 seiner Bevölkerung 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 auch darauf abgestimmt. Folgende übergeordnete Ziele sind zu berücksichtigen:

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

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

- Die Mindestentfernung zwischen Wohnort und Schule beträgt für 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 Schüler des Primarbereichs und
 - 90 Minuten für die übrigen Schüler.
 - Die Zeiten beinhalten Fußwege von/ zur Wohnung, von/ zur Schule, Wartezeiten und Busfahrzeiten.

Grundsätzlich sollten die Verbindungen für die Primarschüler umsteigefrei sein.

4.2.2 Grundversorgung

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

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

Tabelle 4.2-1: Anzustrebende Mindestanzahl für Fahrtenpaare pro Tag

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 möglichst nicht länger als das 1,7-fache der durchschnittlichen MIV-Fahrtzeit dauern.

4.2.3 Berufsverkehr

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

- zeitliche Flexibilität für Pendler (morgens und nachmittags jeweils in Lastrichtung mehrere Fahrmöglichkeiten),
- 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 ist in der Regel in einer individualisierten Gesellschaft für den ÖPNV eine sehr schwierige Aufgabe. Es ist unmöglich, alle Verkehrsbeziehungen mit dem ÖPNV zu befriedigen, zumal sich die Nachfrage sehr schnell ändern kann. Gleichwohl finden spezielle Angebote wie z.B. die Entdeckerbuslinien ihre Nachfrage. Darüber hinaus sollte zumindest auf den Hauptrelationen ein bedarfsorientiertes Grundangebot am Abend und am Wochenende vorgehalten werden.

4.3 Maßnahmenübersicht

In diesem Kapitel werden Handlungsfelder dargestellt, mit denen der ÖPNV im 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 A oder B, und Umsetzung der Vorschläge aus der Netzüberplanung,
 - Sicherung und Weiterentwicklung der Tarife,
 - Sicherstellung der Finanzierung
 - des beschriebenen Verkehrsangebots,
 - der Fahrzeugstandards,
 - der Fahrgastinformation,
 - Umsetzung der Barrierefreiheit.
-

Sämtliche Maßnahmen stehen unter Finanzierungsvorbehalt und bemessen sich nach Maßgabe der verfügbaren Haushaltsmittel. Der Landkreis finanziert über den Schülerverkehr hinaus anteilig Angebotsverbesserungen, die die Grundversorgung sicherstellen. Dies gilt auch für die tariflichen Maßnahmen.

Der Landkreis Uelzen nutzt ab dem Jahr 2017 die Ausgleichszahlungen nach § 7a NVVG in Höhe von 620.466,- € pro Jahr, um eine Rabattierung der Schülerzeitkarten um mindestens 25 % gegenüber Jedermann-Zeitkarten sicherzustellen (vgl. Maßnahme 5.3).

Die Mittel nach §7b des NNVG in Höhe von 508.431,- € pro Jahr möchte der Landkreis Uelzen schwerpunktmäßig für Verbesserungen im Angebot (vgl. Maßnahmen 1.1, 2.1 und 3.1) verwenden. Darüber hinaus wird die Finanzierung der Ausweitung der Verbund-Tarife (HVV ab 15.12.2019 und ggf. GVH, vgl. Maßnahmen 5.1 und 5.2) sichergestellt.

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 Bedienungsebene I

Maßnahme 1.1:

Verbindungen Orte – GZ bzw. MZ werden so verbessert, dass bei Bedienungs- und Verbindungsqualität zumindest die Kategorie B angestrebt wird

Erläuterung

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

Einige Verbindungen können durch die Integration des bisher Freigestellten Schülerverkehrs in Linienfahrten deutlich verbessert werden.

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

Der Landkreis geht davon aus, dass durch den Kauf von Schülersammelzeitkarten durch den Landkreis und Fahrkarteneinnahmen von Dritten die umgewandelten FVO-Verkehre im Regelfall eigenwirtschaftlich betrieben werden können.

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

Umsetzung

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

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Landkreis, VNO

Federführung

Verkehrsunternehmen, VNO

In der Hansestadt Uelzen, der Gemeinde Bienenbüttel sowie den Samtgemeinden Rosche und Suderburg gibt keine Verbindungen der Kategorie C.

In folgenden Gemeinden besteht Verbesserungsbedarf vom Grundzentrum zu den Orten:

- **Samtgemeinde Aue**

- zum **Grundzentrum Wrestedt**

- keine Verbindungen der Kategorie C

- zum **Grundzentrum Bad Bodenteich**

- Häcklingen (zu geringes Fahrtenangebot und lange Fahrzeiten),

- **Samtgemeinde Bevensen-Ebstorf**

- zum **Grundzentrum Bad Bevensen**

- Emmendorf hat eine zu lange Fahrzeit nach Bad Bevensen

- zum **Grundzentrum Ebstorf**

- keine Verbindungen der Kategorie C

4.3.2 Bedienungsebene II

Maßnahme 2.1:

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

Erläuterung

In der Bedienungsebene II werden die Verbindungen zwischen Grundzentren und dem relevanten Mittelzentrum betrachtet. Auch die Handlungsbereiche für die Verbindungen zwischen den Mittelzentren untereinander werden dargestellt. Die Bewertungen finden sich im Kapitel 3.2.4.2.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Landkreis, Nachbarlandkreis, VNO

Federführung

Verkehrsunternehmen, VNO

Einzig auf den folgenden Relationen ist die Reisezeit zu lang:

- Uelzen – Lüchow und
- Rosche – Lüchow.

Die Verbindungen nach Lüchow können nicht allein vom Landkreis Uelzen verbessert werden, es sind Absprachen mit dem benachbarten Aufgabenträger erforderlich. Mehr direkte Fahrtmöglichkeiten zwischen Rosche und Lüchow würde die Bewertung verbessern. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg beabsichtigt, einen Förderantrag bei der LNVG für eine landesbedeutsame Buslinie zwischen Lüchow und Uelzen zu stellen. Hierzu hat es bereits einen Fahrplanentwurf der VNO und Vorabstimmungen mit der LNG gegeben. Sollten sich die finanziellen Mehrbelastungen für den Landkreis Uelzen in Grenzen halten, ist eine Mitfinanzierung dieser durchgängigen Buslinie denkbar.

4.3.3 Bedienungsebene III

Maßnahme 3.1:

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

Erläuterung

Das Fahrtenangebot ist aus allen Grundzentren und Orten mit grundzentraler Funktion in die Oberzentren mindestens mit der Kategorie B bewertet worden. Lediglich die Verbindungsqualität III hat gegenwärtig auf mehreren Relationen die Kategorie C.

Eine Reihe von Relationen lassen sich kostenneutral durch einzelne Maßnahmen verbessern, in dem z. B. bessere Anschlüsse zur Bahn hergestellt werden.

Umsetzung

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

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Landkreis, teilweise Nachbarlandkreise, VNO

Federführung

Verkehrsunternehmen, VNO

Grundsätzlich besteht auf folgenden Relationen Handlungsbedarf, um die sehr langen Reisezeiten zu verkürzen:

- GZ Rosche – Wolfsburg und
- Suhlendorf – Wolfsburg,

In Richtung Wolfsburg sollte eine weitere Taktverdichtung und Beschleunigung der KBS-Strecke 115 (RB47 Uelzen – Gifhorn – Braunschweig) angestrebt werden.

4.3.4 Vergabeverfahren im Landkreis Uelzen

Maßnahme 4.1:

Vergabeverfahren im Landkreis Uelzen rechtzeitig vorbereiten

Erläuterung

Die Liniengenehmigungen 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:

- Sicherstellung der Belange des Schülerverkehrs und ggf. Anpassung an veränderte Schulzeiten;
- möglichst 2-Stunden-Takt auf allen regionalen Hauptlinien;
- Taktverkehr zwischen 8 und 18 Uhr unter Berücksichtigung der Belange der Schülerbeförderung;
- Angebot für Pendler auch an schulfreien Tagen;
- möglichst Beseitigung der in den Maßnahmen 1.1, 2.1 und 3.1 beschriebenen Mängel;
- Verbesserung der Anschlüsse Bus ↔ Bahn (insbesondere auch in Uelzen);
- Ergänzung des Linienangebotes durch bedarfsorientierte Verkehre (z.B. Rufbus oder Anruf-Sammeltaxi).

Der Landkreis strebt eine Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (ÖDA) an, soweit ein den Vorgaben dieses Nahverkehrsplans entsprechendes Angebot nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden kann.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Landkreis, VNO

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreis

4.3.5 Tarifentwicklung im Landkreis Uelzen

Im Kapitel 3.3.1 ist die gegenwärtige Situation der Tarife für Bus und Bahn beschrieben. Der Landkreis Uelzen liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Verkehrs- und Tarifverbänden HVV (Hamburger Verkehrsverbund), GVH (Großraumverkehr Hannover) und VRB (Verkehrsverbund Region Braunschweig). Es bestehen Pendlerbeziehungen in alle Richtungen, wobei die Orientierung in den HVV-Bereich am stärksten ist. Es ist daher folgerichtig, dass in einem ersten Schritt ein Übergangstarif auf der Schiene in den HVV für Zeitkarten erfolgt ist. Ab dem 15.12.2019 wird der HVV-Tarif auf der Schiene u.a. auch in den Landkreis Uelzen erweitert. Bienenbüttel erhält das gesamte Fahrkartenangebot, für alle übrigen Bahnstationen können HVV-Zeitkarten erworben werden.

Langfristige Ziele des Landkreises Uelzen sind ein Beitritt zum HVV und bessere tarifliche Lösungen in Richtung GVH und VRB. Gegenwärtig müssen Fahrgäste bis zu 2 Fahrkarten lösen, wenn sie mit dem Bus im Landkreis Uelzen starten, mit dem Zug in einen Verkehrsverbund hinein und dort mit einem Verbundverkehrsmittel (z.B. U-Bahn oder Straßenbahn) weiterfahren möchten.

Maßnahme 5.1:

Einführung des HVV-Tarifs im Landkreis Uelzen auf Schienenstrecken, auch für Einzelkarten

Erläuterung

Mit dem Fahrplanwechsel am 15.12.2019 wird der HVV-Tarif auf die Bahnstrecken u.a. im Landkreis Uelzen ausgedehnt. Das Ziel des Landkreises alle Bahnstationen in den HVV-Tarif einzubeziehen, wird dabei nur für Zeitkarten erreicht. Einzig am Bahnhof Bienenbüttel können für Fahrten Richtung Norden z.B. auch HVV-Einzelkarten gekauft werden.

Als weiteren Schritt strebt der Landkreis Uelzen an, dass auf allen Bahnstationen das gesamte HVV-Fahrkartensortiment angeboten wird. Dieses Ziel wird auch von der Freien und Hansestadt Hamburg verfolgt, wie anlässlich der HVV-Erweiterung betont wurde.

Langfristig wird als weiterer Schritt die Ausdehnung des HVV-Tarifs auch auf den Busverkehr innerhalb des Landkreis Uelzen angestrebt. Dazu müssen dann Verhandlungen zwischen Landkreis, HVV und den betroffenen Busunternehmen aufgenommen werden.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis, LNVG, HVV, VNO

Federführung

HVV, Landkreis

Finanzierung

Land Niedersachsen, Landkreis

Maßnahme 5.2:**Einführung von Übergangstarifen Richtung GVH und VRB****Erläuterung**

Da der Landkreis Uelzen zwischen den Verkehrs- und Tarifverbänden HVV (Hamburger Verkehrsverbund), GVH (Großraumverkehr Hannover) und VRB (Verkehrsverbund Region Braunschweig) liegt, ist es nötig, nach einer HVV-Ausdehnung auch bessere Übergänge mit günstigeren Tarifen in Richtung GVH und VRB zu ermöglichen. Besonders mit dem neuen Verkehrsangebot auf der KBS 115 (RB47 Uelzen – Braunschweig) könnte der Wunsch für einen durchgängigen Verbundtarif stärker werden.

Die Schaffung von Übergangstarifen zumindest für Zeitkarten in die genannten Verbünde bietet vor allem Berufspendlern Vorteile, die im Verbund weitere Verkehrsmittel (z.B. Straßenbahn) benutzen. Mit dem Niedersachsentarif (NITA) bestehen gute Angebote. So können beispielsweise Pendler optional vergünstigte Zeitkarten an ihren Zielbahnhof (z.B. in Celle, Hannover oder Braunschweig) für die Weiterfahrt erwerben. Mit dem neuen UE-Tarif werden vergünstigte Ergänzungs-Fahrkarten im Landkreis Uelzen angeboten. Bei den Einzelkarten des NITA können Anschlussverkehrsmittel obligatorisch fast überall (eine Ausnahme ist der Stadtverkehr Uelzen) mitbenutzt werden. Der Landkreis unterstützt die Bestrebungen der Hansestadt Uelzen und der NITA auch im Stadtverkehr die obligatorische Anschlussmobilität herzustellen.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis, LNVG, HVV, GVH, VRB, VNO

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreis

Maßnahme 5.3:**Weiterentwicklung des kreiseinheitlichen Tarifs im Landkreis Uelzen zu einem Zonentarif****Erläuterung**

Im Busbereich existiert bereits seit Jahren ein kreiseinheitlicher Tarif, der allerdings intransparent ist und relativ hohe Fahrpreise hat, da er nicht bezuschusst wird. Aber er ist leistungsgerecht, weil er entfernungsabhängig basiert ist. Mit der Einführung des HVV-Tarifs auf der Schiene besteht ein guter Zeitpunkt, auch den Bus-Tarif im Landkreis in einen Zonentarif weiter zu entwickeln. Dabei können Elemente und auch das Preisniveau des HVV-Tarifs eine Vorlage sein. Dieser Zonentarif könnte später auch an den HVV-Tarif angegliedert werden.

Wichtig ist dabei zunächst, dass auf jeden Fall ein Übergangstarif zwischen Bus und HVV eingeführt wird als Ersatz für die entfallenden Bus-/Schienekarten des Niedersachsentarifs.

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

Die Umsetzung eines neuen Uelzen-Tarifs ist zum 15.12.2019 vorgesehen. Von Struktur und Preisniveau ist er dem HVV-Tarif angelehnt. Im UE-Tarif können Ergänzungskarten erworben werden, wenn eine entsprechende HVV-Fahrkarte vorliegt. Damit wird ein Ersatz für die Bus-/Schienekarten geschaffen. Darüber hinaus wird angestrebt, dass der neue UE-Tarif auch über elektronische Auskunftssysteme vertrieben werden kann.

Der gegenwärtige AST-Tarif kann perspektivisch an den neuen UE-Tarif mit seinen Tarifzonen angelehnt werden. Denkbar wären dabei nach wie vor 3 Preisstufen z.B. für eine Tarifzone 3,50 €, für 2 Tarifzonen 7,- € sowie 3 und mehr 10,50 €. Tendenziell können sich die Einnahmen leicht verringern, weil die UE-Tarifzonen größer sind als gegenwärtigen Kurzstrecken. Der Fahrgast könnte dann zum selben Preis eine längere Strecke mit dem AST fahren.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis, HVV, VNO

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreis

4.3.6 Fahrgastinformation

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

Maßnahme 6.1:

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

Erläuterung

Für den Landkreis Uelzen gibt die RBB (bis 31.07.2019 HBB) einmal jährlich ein Fahrplan-Heft heraus. Das Fahrplan-Heft soll auch künftig neben den Bus-Fahrplänen auch alle den Landkreis Uelzen betreffenden Bahn-Fahrpläne, die Liniennetze der Hansestadt und des Landkreises Uelzen sowie Tarifinformationen beinhalten. Trotz wachsender Bedeutung elektronischer Medien soll ein solcher Gesamtfahrplan in Papierform auch künftig veröffentlicht werden.

Der Landkreis unterstützt den landesweiten elektronischen Datenpool „Connect“ der Länder Niedersachsen und Bremen, der von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen (z. B. VNN) entwickelt, betrieben und finanziert wird. Dieser Datenpool versorgt aktuell die elektronischen Fahrplanauskünfte (z.B. www.vnn.de 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 RBB (www.rbb-bus.de) oder der VNN (www.vnn.de) stellen das ÖPNV-Angebot im Landkreis Uelzen umfassend dar. Auf eine diese Seiten sollte auf den Internet-Auftritten des Landkreises und der Kommunen an prominenter Stelle (z.B. Startseite) verlinkt werden. Ein weiterer Baustein der Fahrgastinformation ist eine Fahrplan-App, wie sie z.B. im Landkreis Uelzen angeboten wird: WOHIN·DU·WILLST-App.

Die elektronischen Fahrplandaten werden zunehmend wichtiger, weil sie mit den realen Fahrzeiten (Echtzeitdaten) abgeglichen werden können. Dies ist u.a. für die Anschlusssicherung zwischen Bahn/ Bus sowie Bus/ Bus wichtig. Im Landkreis Uelzen verfügen bereits die Züge über die Möglichkeit. Mit der Vergabe 2016 wurde auch verankert, dass auch die Regionalbusse die technischen Voraussetzungen im Fahrzeug haben. Dieser Standard sollte auch in die nächste Vergabe der Genehmigung (Betriebsaufnahme voraussichtlich am 1.08.2026) einfließen.

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 und stellen vielfach nur Informationen über das eigene Unternehmen zur Verfügung, so dass ein Fahrgast für eine Fahrt mit Umsteigenotwendigkeit auch mehrmals telefonieren muss.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis, VNN, VNO

Federführung

Verkehrsunternehmen, VNN

4.3.7 Haltestellen

Maßnahme 7.1:**Erstellung eines Haltestellen-Katasters****Erläuterung**

Um über den allgemeinen Zustand, den Ausstattungsstand und über die Frage nach der Barrierefreiheit von Haltestellen informiert zu sein, hält es der Landkreis für notwendig, ein Haltestellen-Kataster zu erstellen und dauerhaft vorzuhalten.

Umsetzung

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

Beteiligte

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

Federführung

Landkreis

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

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

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

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

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

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

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

Hervorzuheben ist, dass Errichtung und Umstrukturierungen von Haltestellen häufig von Städten oder Gemeinden wahrgenommen werden. Diese sind damit auch für die Finanzierung

verantwortlich. Es bleibt abzuwarten, ob das Land ggf. die Mittel für Umbaumaßnahmen an Haltestellen aufstockt und/oder den Förderanteil erhöht.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 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:

Einrichten von zentrumsnahen Haltestellen bei schulbezogenem Linienverkehr

Erläuterung

Schulbezogene Linienverkehre sind intensiv auf die Hauptnutzergruppe ausgerichtet. Nachteilig für übrige Nutzer ist häufig die nicht vorhandene Haltestelle im Bereich des Ortszentrums (stattdessen eine Haltestelle an der Schule). Insbesondere dort, wo Schulen am Ortsrand liegen, ist die fehlende Haltestelle im Ortszentrum für andere Personengruppen ein Mangel. Die Einrichtung einer zentrumsnahen Haltestelle ist für jede Linie näher zu prüfen. Hierbei ist zu beachten, dass es durch die Einrichtung einer weiteren Haltestelle zur Verlängerung des Linienweges und damit zu einer Fahrzeitverlängerung kommen kann. Diese Fahrzeitverlängerungen können unter Umständen betrieblich ein Problem darstellen, da bei einigen Fahrzeugumläufen hierfür keine zeitlichen Reserven vorhanden sind. Ebenfalls kann diese Maßnahme zu einer zeitlichen Verlängerung der Schülerbeförderungszeit führen, hier ist eine Abwägung im Einzelfall erforderlich.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Landkreis, LNVG, VNO

Federführung

Landkreis, VNO

Maßnahme 7.4:**Ausstieg zwischen Haltestellen****Erläuterung**

In den vergangenen Jahren hat es sich insbesondere in ländlichen Regionen bewährt, unter bestimmten Bedingungen (Sicherheit, Pünktlichkeit) den Ausstieg auch zwischen den Haltestellen zuzulassen. Besonders außerhalb von Städten kann dies wegen der größeren Haltestellenabstände zu kürzeren Fußwegen zwischen Haltestelle und Haustür führen und somit die Erschließungsqualität verbessern. Dieses nach der BOKraft bereits heute mögliche Verfahren soll vereinheitlicht und entsprechend vermarktet werden. Vorbild kann dabei das von der VNN vereinheitlichte Verfahren sein, welches den Ausstieg während des ganzen Tages (mit Ausnahme der Schülerbeförderungszeiten) gestattet. Ausgenommen von der Regelung sind die Stadtverkehre und Schnellbuslinien.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, VNN, VNO

Federführung

VNN

4.3.8 Fahrzeuge

Maßnahme 8.1:

A: Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen im Linienverkehr.

B: Langfristig sind emissionsfreie Fahrzeugantriebsarten anzustreben.

Erläuterung

Erscheinungsbild und Ansehen des ÖPNV werden entscheidend durch den Standard der eingesetzten Fahrzeuge geprägt. Die vorhandene Qualität der Fahrzeuge soll gesichert und verbessert werden. Die Fahrzeuge müssen generell einem zeitgemäßen Technik- und Ausstattungsstandard entsprechen. Bei zukünftigen Fahrzeugbeschaffungen sind die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen, Bis auf 2 Fahrzeuge (von 95) sind alle im Landkreis Uelzen eingesetzten Busse Niederflurfahrzeuge.

Bei einer künftigen Neuvergabe der Regionalverkehre (Betriebsaufnahme 1.08.2026) sollte angestrebt werden, dass Fahrzeuge mit möglichst emissionsfreien Antriebsarten (z.B. mit Elektromobilität oder Wasserstoffantriebe) zum Einsatz kommen. Hier muss aber bei der Vorbereitung der Vergabe rechtzeitig abgewogen werden, welche technischen Möglichkeiten zu welchen finanziellen Bedingungen für den Landkreis Uelzen in Frage kommen.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis

Federführung

Verkehrsunternehmen

4.3.9 Fahrweg

Maßnahme 9.1:

Berücksichtigung des ÖPNV u.a. bei der Infrastrukturplanung und Siedlungsentwicklung

Erläuterung

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

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

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

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

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

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

- Verkehrslenkende Maßnahmen (z. B. Linksabbiegeverbot)
- Zügige Behebung von Straßenschäden

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

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

Federführung

Straßenbaulastträger

4.3.10 Maßnahmen im Schienenpersonenverkehr

Maßnahme 10.1:

Erhalt und ggf. Ausbau des Schienenpersonenverkehrs im Landkreis Uelzen

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 neben dem Erhalt und Ausbau der KBS 116 (RB37 Uelzen – Bremen, Ziel: Elektrifizierung und Höchstgeschwindigkeit 120 km/h) und 305 (Uelzen – Salzwedel, Ziel: zweigleisiger Ausbau) auch die Verbesserung des SPNV-Angebotes auf diesen Strecken wie zum Beispiel eine durchgängige Vertaktung (gilt besonders für KBS 305, RE20) mit guten Anschlüssen (gilt besonders für KBS 115, RB47) zu den Zügen auf der KBS 110 (RE 2 und RE3) Richtung Hamburg und Hannover.

Auf der KBS 110 (RE 2 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.

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, sowie eine weitere Taktverdichtung erfolgt. Ein weiteres Ziel ist eine bessere Verteilung der Züge zwischen Uelzen und Wieren (KBS 115, RB47 und 305, RE20).

Eine weiterer wichtiger Aspekt sind die Verbindungen zwischen Uelzen und Berlin. Gegenwärtig fahren über Uelzen ein bis zwei IRE-Zugpaare täglich zwischen Hamburg und Berlin.

Dies wird vom Landkreis grundsätzlich begrüßt. Das gesamte Angebot zwischen dem Landkreis Uelzen und Berlin sollte eher weiter ausgebaut werden, auch unter dem Aspekt umsteigefreier Verbindungen zwischen Berlin und Bad Bevensen.

Umsetzung

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

Beteiligte

LNVG, DB AG

Federführung

Für Gestaltung des SPNV-Angebots: LNVG; für Gestaltung des SPNV-Angebots: DB Fernverkehr; für Ausbaumaßnahmen der Infrastrukturanlagen: DB Netz 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 4 Linien von mycity und die einbrechenden RBB-Linien. Die Linien 1 bis 3 fahren gegenwärtig im 30-Minuten-Takt, während die Linie 4 im 1-Stunden-Takt verkehrt. Die übrigen Linien verbinden die Uelzener Ortsteile seltener mit dem Zentrum. Trotzdem fallen alle Verbindungen zwischen den Orten und dem Stadtzentrum in die Kategorien A und B (vgl. Kapitel 3.2.4.1). Gleichwohl sind Defizite festzustellen.

- Die Stadtbuslinien 1 und 4 erreichen nicht regelmäßig den Bahnhof. Morgens wird den Pendlern, die mit den Zügen nach Hannover oder Hamburg fahren wollen, eine Anfahrt angeboten. Am Nachmittag müssen sie zunächst mit der Linie 2 zur zentralen Haltestelle (Rendezvouspunkt) am Rathaus und dann dort in ihre Linien umsteigen.
- Die Bedienungszeiten des Stadtverkehrs sind für Pendler relativ kurz. Mit den Linien des Stadtverkehrs Uelzen erreichen Berufstätige Hamburg frühestens um 7:30 Uhr, Hannover erst um 8:00 Uhr. Um 16:58 Uhr müssen sie Hannover (Hamburg um 17:28 Uhr) spätestens wieder verlassen, um mit dem Stadtverkehr nach Hause zu kommen.

Mit dem Ausbau des Stadtverkehrs und guten Anschlüssen von/ zur Bahn können mehr Berufspendler mit dem ÖV ihre Arbeitsstätten erreichen. Der Ausbau von weiteren P+R-Plätzen am Uelzener Bahnhof kann damit entbehrlich werden.

Die Hansestadt Uelzen wird mit der Neuvergabe (Betriebsaufnahme 1.01.2020) 2 neue Buslinien in Betrieb nehmen, die die bisher nicht an den Stadtverkehr angebotenen Ortsteile in den Stadtverkehr integrieren. Es wird vorgeschlagen, die Liniennummern in den „7000“-Bereich der übrigen Buslinien im Landkreis Uelzen zu überführen.

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
71	7007	Westerweyhe – Kirchweyhe – Uelzen

Diese Liniennummern wären nicht nur in der Metropolregion Hamburg einmalig, sondern auch in Nord- und Ostdeutschland.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis, Stadt Uelzen, VNO

Federführung: Landkreis, Stadt Uelzen

Maßnahme 11.2:**Prüfung zur Einführung eines Stadtverkehrs Bad Bevensen****Erläuterung**

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.

Gegenwärtig fahren die Regionalbuslinien 7060, 7070 und 7075 im Stadtgebiet Bad Bevensen. Auf der Linie 7075 sind aufgrund der Erkenntnisse des integriertes Mobilitätskonzepts (IMK der Stadt Bad Bevensen) zusätzliche Fahrten zwischen Bahnhof und dem Herz- und Gefäß-Zentrum (HGZ) eingerichtet worden. Hinzu kommen noch weitere Linien, die schulbezogene Fahrten und Rufbusfahrt anbieten. Immer wieder wird der Verlust der sog. „Kurbahn“ beklagt (vgl. IMK). Auch sind Initiativen für die Einführung eines Bürgerbusses in Bad Bevensen bislang nicht erfolgreich gewesen. Im Südwesten der Kernstadt gibt es Wohngebiete (inkl. Altenheim), die weite Wege zu einer Bushaltestelle haben. Ob eine Überplanung der vorhandenen Buslinien (z.B. durch zusätzliche Haltestellen) 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 am Bahnhof Priorität haben sollen.

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

Maßnahme 11.3:**Evaluierung der Förderung der Bürgerbusverkehre im Landkreis Uelzen****Erläuterung**

In der SG Suderburg wird im 1. Quartal 2020 ein Bürgerbus auf 4 Linien seinen Betrieb aufnehmen. Zumindest in der Stadt Bad Bevensen bestehen darüber hinaus Überlegungen und Planungen für neue Bürgerbusse. Es geht hierbei um ein Verkehrsangebot nach § 42 PBefG, das allen als Linienverkehr zugänglich ist. Es kann 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.

Der Landkreis Uelzen möchte auf Antrag die Bürgerbusvereine auch finanziell unterstützen. Dabei regelt der Landkreis das Zusammenwirken von Bürgerbussen, dem Verkehrsunternehmen (z.B. RBB), Landkreis und Kommunen z.B. in Richtung Finanzierung, Fahrplangestaltung, kreiseinheitlicher Tarif (vgl. Kapitel 2.5.7) und elektronische Fahrplanauskunft (vgl. Kapitel 3.3.2.3). Mittelfristig strebt der Landkreis Uelzen die Evaluierung der Förderrichtlinie für Bürgerbusverkehre an unter der Betrachtung der genannten Zielerreichung.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Landkreis, Bürgerbusverein, Verkehrsunternehmen

Federführung

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 Berufsverkehr, das Grundliniennetz und der Freizeitverkehr. Dabei ist für den Landkreis unerheblich, mit welcher Angebotsform (Linienbus oder bedarfsorientierte Verkehre) die Leistungen erbracht werden.

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.

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

Die übrigen Schüler sollen möglichst umsteigefrei unterwegs sein.

Möglichst kurze Fahrzeiten sind wünschenswert.

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

4.4.2 Grundversorgung

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

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

4.4.3 Zeitliche Verteilung

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

Zeitliche Verteilung

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

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

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

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

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

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

4.4.5 Freizeitverkehr

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

Darüber hinausgehende Verkehrsangebote wie touristische Saisonverkehre werden begrüßt.

Literaturverzeichnis

Bevölkerung der Gemeinden am 31.12.2018 in Niedersachsen, Bericht des LSN

Daten des Niedersächsischen Landesamtes für Statistik

Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im öffentlichen Personennahverkehr, VÖV, Reihe Technik VÖV 1.41.1, 1981

Gesetz zur Gleichstellung von Behinderten (BGG), 2002

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

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

Haltestellenkonzept Nord-Ost-Niedersachsen, VNO, 2018

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, 2017

Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, 2007

Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG), 1995, zuletzt geändert 2017

Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG) 1998, zuletzt geändert 2007

Personenbeförderungsgesetz 1990, zuletzt geändert 2013

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

Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Uelzen 2019

Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV Schriften 4, 6/2001

Anlagen

- Anlage 3-1: Erschließungsqualität
 - Anlage 3-2: Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)
 - Anlage 3-3: Verbindungsqualität I (Reisezeit in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)
 - Anlage 3-4: Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare zum Mittelzentrum)
 - Anlage 3-5: Verbindungsqualität II (Reisezeit zum Mittelzentrum)
 - Anlage 3-6: Bedienungsqualität III (Fahrtenpaare zum Oberzentrum)
 - Anlage 3-7: Verbindungsqualität III (Reisezeit zum Oberzentrum)
 - Anlage 3-8: Haltestellen-Konzept
-

Bewertung des Verkehrsangebotes

Erschließungsqualität

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung		Bewertung
			Schultag	Ferientag	
Samtgemeinde Aue, Stand der Einwohnerzahlen: 1.01.2019					
Wrestedt	1.595	1.000-3.000	ja	ja	ja
Abbdorf	51	<200	ja	ja	keine
Bad Bodenteich	2.965	1.000-3.000	ja	ja	ja
Bockholt	73	<200	ja	ja	keine
Bollensen	321	200-1.000	ja	ja	ja
Bomke	38	<200	ja	ja	keine
Breitenhees	11	<200	nein	nein	keine
Drohe	146	<200	ja	ja	keine
Emern	204	200-1.000	ja	ja	ja
Esterholz	79	<200	ja	ja	keine
Flinten	33	<200	ja	ja	keine
Gavendorf	43	<200	ja	ja	keine
Groß Pretzier	44	<200	ja	ja	keine
Häcklingen	306	200-1.000	ja	nein	ja
Hamborg	25	<200	nein	nein	keine
Heuerstorf	66	<200	ja	ja	keine
Kahlstorf	57	<200	ja	ja	keine
Kakau	47	<200	ja	ja	keine
Kallenbrock	49	<200	ja	ja	keine
Kattien	90	<200	ja	ja	keine
Klein Bollensen	66	<200	ja	ja	keine
Klein Pretzier	28	<200	ja	ja	keine
Könau	67	<200	ja	ja	keine
Kroetze	49	<200	ja	ja	keine
Kuckstorf	42	<200	nein	nein	keine
Langenbrügge	341	200-1.000	ja	ja	ja
Lehmke	485	200-1.000	ja	ja	ja
Lüder	677	200-1.000	ja	ja	ja
Müssingen	61	<200	ja	ja	keine
Nettelkamp	425	200-1.000	ja	ja	ja
Niendorf II	195	<200	ja	ja	keine
Nienwohlde	146	<200	ja	ja	keine
Ostedt	185	<200	ja	ja	keine
Overstedt	39	<200	ja	ja	keine
Reinstorf	180	<200	ja	ja	keine
Röhren	71	<200	ja	ja	keine
Schafwedel	185	<200	ja	ja	keine
Schostorf	99	<200	ja	ja	keine
Soltendieck	509	200-1.000	ja	ja	ja
Stadensen	533	200-1.000	ja	ja	ja
Stederdorf	505	200-1.000	ja	ja	ja
Thielitz	68	<200	ja	ja	keine
Varbitz	88	<200	ja	ja	keine
Wieren	1.145	1.000-3.000	ja	ja	ja

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden

nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

Bewertung des Verkehrsangebotes

Erschließungsqualität

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung		Bewertung
			Schultag	Ferientag	
Samtgemeinde Bevensen-Ebstorf, Stand der Einwohnerzahlen: 9.05.2019					
Bad Bevensen	6.993	>3.000	ja	ja	ja
Addenstorf	52	<200	ja	ja	keine
Aljarn	114	<200	ja	ja	keine
Allenbostel	147	<200	ja	ja	keine
Almstorf	105	<200	ja	ja	keine
Altenebstorf	479	200-1.000	ja	ja	ja
Altenmedingen	614	200-1.000	ja	ja	ja
Arendorf	110	<200	ja	ja	keine
Barum	457	200-1.000	ja	ja	ja
Bode	61	<200	ja	ja	keine
Bohdorf	124	<200	ja	ja	keine
Bostelwiebeck	47	<200	ja	ja	keine
Brambostel	45	<200	ja	ja	keine
Brauel	15	<200	ja	ja	keine
Brockhimbergen	68	<200	ja	ja	keine
Brockhöfe	519	200-1.000	ja	ja	ja
Bruchtorf	195	<200	ja	ja	keine
Drögennotorf	84	<200	ja	ja	keine
Ebstorf	4.870	>3.000	ja	ja	ja
Eddelstorf	328	200-1.000	ja	ja	ja
Eitzen II	48	<200	ja	ja	keine
Emmendorf	552	200-1.000	ja	ja	ja
Gollern	89	<200	ja	ja	keine
Gr. Hesebeck	155	<200	ja	ja	keine
Gr. Thondorf	310	200-1.000	ja	ja	ja
Haarstorf	27	<200	ja	ja	keine
Haaßel	50	<200	ja	ja	keine
Hagen	39	<200	ja	ja	keine
Hanstedt I	453	200-1.000	ja	ja	ja
Havekost	68	<200	ja	ja	keine
Heitbrack	47	<200	ja	nein	keine
Himbergen	932	200-1.000	ja	ja	ja
Hohenbünstorf	139	<200	ja	ja	keine
Hohenfier	8	<200	nein	nein	keine
Holthusen I	99	<200	ja	ja	keine
Höver	195	<200	ja	ja	keine
Jastorf	324	200-1.000	ja	ja	ja
Jelmstorf	519	200-1.000	ja	ja	ja
Kettelstorf	59	<200	ja	ja	keine
Kl. Bünstorf	155	<200	ja	ja	keine
Kl. Hesebeck	72	<200	ja	ja	keine
Kl. Thondorf	74	<200	ja	ja	keine
Kollendorf	36	<200	ja	ja	keine
Linden	208	200-1.000	ja	ja	ja
Lintzel	218	200-1.000	ja	ja	ja
Luttmissen	19	<200	ja	ja	keine
Masbrock	58	<200	ja	ja	keine
Medingen	1.114	1.000-3.000	ja	ja	ja
Melzingen	243	200-1.000	ja	ja	ja
Nassennotorf	40	<200	ja	ja	keine
Natendorf	286	200-1.000	ja	ja	ja
Niendorf I	122	<200	ja	ja	keine

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden

nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

Bewertung des Verkehrsangebotes

Erschließungsqualität

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung		Bewertung
			Schultag	Ferientag	
Fortsetzung Samtgemeinde Bevensen-Ebstorf					
Oechtringen	4	<200	nein	nein	keine
Oetzendorf	172	<200	ja	ja	keine
Oetzfelde	19	<200	ja	ja	keine
Oldendorf II	30	<200	ja	ja	keine
Reisenmoor	20	<200	nein	nein	keine
Röbbel	114	<200	ja	ja	keine
Rockenmühle	5	<200	ja	ja	keine
Rohrstorf	54	<200	ja	ja	keine
Römstedt	461	200-1.000	ja	ja	ja
Sasendorf	77	<200	ja	ja	keine
Schatensen	423	200-1.000	ja	ja	ja
Schier	18	<200	ja	ja	keine
Schlagte	23	<200	ja	ja	keine
Secklendorf	153	<200	ja	ja	keine
Seedorf	182	<200	ja	ja	keine
Stadorf	155	<200	ja	ja	keine
Strothe	59	<200	ja	ja	keine
Tätendorf-Eppensen	311	200-1.000	ja	ja	ja
Teendorf	36	<200	ja	ja	keine
Testorf	116	<200	ja	ja	keine
Velgen	123	<200	ja	ja	keine
Vinstedt	116	<200	ja	ja	keine
Vorwerk	36	<200	ja	ja	keine
Walmstorf	54	<200	ja	ja	keine
Wessenstedt	122	<200	ja	ja	keine
Weste	232	200-1.000	ja	ja	ja
Weste-Bahnhof	149	<200	ja	ja	keine
Wettenbostel	83	<200	ja	ja	keine
Wittenwater	76	<200	ja	ja	keine
Wriedel	842	200-1.000	ja	ja	ja
Wulfsode	72	<200	ja	ja	keine

Gemeinde Bienenbüttel, Stand der Einwohnerzahlen: 2.05.2019					
Bienenbüttel	2.634	1.000-3.000	ja	ja	ja
Bargdorf	282	200-1.000	ja	ja	ja
Beverbeck	152	<200	ja	ja	keine
Bornsen	86	<200	ja	ja	keine
Edendorf	288	200-1.000	ja	ja	ja
Eitzen I	188	<200	ja	ja	keine
Grünhagen	390	200-1.000	ja	ja	ja
Hohenbostel	806	200-1.000	ja	ja	ja
Hohnstorf	207	200-1.000	ja	ja	ja
Niendorf	81	<200	ja	ja	keine
Rieste	261	200-1.000	ja	ja	ja
Steddorf	792	200-1.000	ja	ja	ja
Varendorf	112	<200	ja	ja	keine
Wichmannsburg	410	200-1.000	ja	ja	ja
Wulfstorf	81	<200	ja	ja	keine

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden

nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

Bewertung des Verkehrsangebotes Erschließungsqualität

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung		Bewertung
			Schultag	Ferientag	
Samtgemeinde Rosche, Stand der Einwohnerzahlen: 31.12.2018					
Rosche-Prielip	1.180	1.000-3.000	ja	ja	ja
Bankewitz	142	<200	ja	ja	keine
Batensen	76	<200	ja	ja	keine
Boecke	59	<200	ja	ja	keine
Borg	59	<200	ja	ja	keine
Bruchwedel	50	<200	ja	ja	keine
Dallahn	43	<200	ja	ja	keine
Dalldorf	84	<200	ja	ja	keine
Dörmte	80	<200	ja	ja	keine
Gauel	22	<200	ja *)	ja *)	keine
Göddenstedt	77	<200	ja	ja	keine
Gr. Ellenberg	74	<200	ja	ja	keine
Gr. Malchau	67	<200	ja	ja	keine
Grabau	141	<200	ja	ja	keine
Güstau	31	<200	ja	ja	keine
Gut Göddenstedt	38	<200	ja	ja	keine
Hof Rohrstorf	7	<200	ja	nein	keine
Hohenweddrien	37	<200	ja	ja	keine
Hohenzethen	119	<200	ja	ja	keine
Jarlitz	103	<200	ja	ja	keine
Katzien	44	<200	ja	ja	keine
Kl. Ellenberg	11	<200	nein	nein	keine
Kl. Malchau	18	<200	ja	ja	keine
Körlau	53	<200	ja	ja	keine
Molbath	88	<200	ja	ja	keine
Nateln	168	<200	ja	ja	keine
Nestau	92	<200	ja	ja	keine
Neumühle	27	<200	ja	ja	keine
Nievelitz	22	<200	ja	ja	keine
Növenthien	96	<200	ja	ja	keine
Oetzen	497	200-1.000	ja	ja	ja
Polau	28	<200	ja	ja	keine
Probien	15	<200	nein	nein	keine
Rassau	35	<200	ja	ja	keine
Rätzlingen	471	200-1.000	ja	ja	ja
Retzien	19	<200	nein	nein	keine
Schlankau	10	<200	nein	nein	keine
Schlieckau	62	<200	ja	ja	keine
Schmörlau	23	<200	ja	nein	keine
Schwemlitz	100	<200	ja	ja	keine
St. Omer	8	<200	nein	nein	keine
Stöcken	282	200-1.000	ja	ja	ja
Stoetze	125	<200	ja	ja	keine
Stütensen	87	<200	nein	nein	keine
Suhlendorf	1.269	1.000-3.000	ja	ja	ja
Süttorf	156	<200	ja	ja	keine
Teyendorf	64	<200	ja	ja	keine
Törwe	16	<200	ja	ja	keine
Wellendorf	221	200-1.000	ja	ja	ja
Zarenthien	17	<200	ja	ja	keine
Zieritz	38	<200	ja	ja	keine

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

nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

Bewertung des Verkehrsangebotes

Erschließungsqualität

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung		Bewertung
			Schultag	Ferientag	
Samtgemeinde Suderburg, Stand der Einwohnerzahlen: 1.05.2019					
Suderburg	2.794	1.000-3.000	ja	ja	ja
Bahnsen	128	<200	ja	ja	keine
Bargfeld	157	<200	ja	ja	keine
Barnsen	128	<200	ja	ja	keine
Böddenstedt	485	200-1.000	ja	ja	ja
Bohlsen	474	200-1.000	ja	ja	ja
Dreilingen	173	<200	ja	ja	keine
Eimke	392	200-1.000	ja	ja	ja
Ellerndorf	132	<200	ja	ja	keine
Gerdau	367	200-1.000	ja	ja	ja
Groß Süstedt	216	200-1.000	ja	ja	ja
Hamerstorf	103	<200	ja	ja	keine
Holthusen II	55	<200	ja	ja	keine
Holxen	213	200-1.000	ja	ja	ja
Hösseringen	580	200-1.000	ja	ja	ja
Räber	197	<200	ja	ja	keine
Wichtenbeck	148	<200	ja	ja	keine

Stadt Uelzen, Stand der Einwohnerzahlen: 14.05.2019					
Uelzen, Kernstadt	20.797	>3.000	ja	ja	ja
Borne	69	<200	ja	ja	keine
Groß Liedern	1.221	1.000-3.000	ja	ja	ja
Halligdorf	90	<200	ja	ja	keine
Hambrock	58	<200	ja	ja	keine
Hansen	201	200-1.000	ja	ja	ja
Hanstedt II	304	200-1.000	ja	ja	ja
Holdenstedt	2.072	1.000-3.000	ja	ja	ja
Kirchweyhe	865	200-1.000	ja	ja	ja
Klein Liedern	75	<200	ja	ja	keine
Klein Süstedt	293	200-1.000	ja	ja	ja
Masendorf	142	<200	ja	ja	keine
Mehre	44	<200	ja	ja	keine
Molzen	855	200-1.000	ja	ja	ja
Oldenstadt	2.554	1.000-3.000	ja	ja	ja
Oldenstadt-West	337	200-1.000	ja	ja	ja
Pieperhöfen	55	<200	ja	ja	keine
Riestedt	90	<200	ja	ja	keine
Ripdorf	53	<200	ja	ja	keine
Tatern	102	<200	ja	ja	keine
Veerßen	1.801	1.000-3.000	ja	ja	ja
Westerweyhe	2.430	1.000-3.000	ja	ja	ja
Woltersburg	83	<200	ja	nein	keine

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden

nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

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

Ort	Orts- kategorie	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung an Schul- tagen	in den Ferien	Bewertung						
					an Schultagen			in den Ferien			
					Kategorie			Kategorie			
	[Einwohner]	[Fahrtenpaare / Tag]				A	B	C	A	B	C
Samtgemeinde Aue, Stand der Einwohnerzahlen: 1.01.2019											
zum Grundzentrum Wrestedt											
Bad Bodenteich	1.000-3.000	3-6	10	9	x				x		
Bollensen	200-1.000	3	8	4	x				x		
Emern	200-1.000	3	8	4	x				x		
Lehmke	200-1.000	3	10	7	x				x		
Nettelkamp	200-1.000	3	6	5	x				x		
Soltendieck	200-1.000	3	7	6	x				x		
Stadensen	200-1.000	3	6	5	x				x		
Stederdorf	200-1.000	3	15	11	x				x		
Wieren	1.000-3.000	3-6	10	9	x				x		
zum Grundzentrum Bad Bodenteich											
Häcklingen	200-1.000	3	2	0				x			x
Langenbrügge	200-1.000	3	10	7	x				x		
Lüder	200-1.000	3	10	6	x				x		
Soltendieck	200-1.000	3	5	4	x				x		
Wieren	1.000-3.000	3-6	17	14	x				x		
Samtgemeinde Bevensen-Ebstorf, Stand der Einwohnerzahlen: 9.05.2019											
zum Grundzentrum Bad Bevensen											
Altenmedingen	200-1.000	3	6	4	x				x		
Barum	200-1.000	3	11	8	x				x		
Ebstorf	>3.000	6-12	10	7			x			x	
Eddelstorf	200-1.000	3	9	6	x				x		
Emmendorf	200-1.000	3	11	11	x				x		
Gr. Thondorf	200-1.000	3	8	4	x				x		
Himbergen	200-1.000	3	9	9	x				x		
Jastorf	200-1.000	3	11	8	x				x		
Jelmstorf	200-1.000	3	9	8	x				x		
Medingen	1.000-3.000	3-6	9	6	x					x	
Natendorf	200-1.000	3	9	6	x				x		
Römstedt	200-1.000	3	7	6	x				x		
Tätendorf-Eppensen	200-1.000	3	10	7	x				x		
Weste	200-1.000	3	7	4	x				x		
zum Grundzentrum Ebstorf											
Altenebstorf	200-1.000	3	7	5	x				x		
Brockhöfe	200-1.000	3	7	3	x					x	
Hanstedt I	200-1.000	3	8	3	x					x	
Linden	200-1.000	3	3	3			x			x	
Lintzel	200-1.000	3	7	3	x					x	
Melzingen	200-1.000	3	10	8	x				x		
Natendorf	200-1.000	3	10	6	x				x		
Schatensen	200-1.000	3	7	3	x					x	
Wriedel	200-1.000	3	12	5	x				x		

Kategorie A: Soll < Ist

Kategorie B: Soll = Ist

Kategorie C: Soll > Ist

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

Ort	Orts- kategorie	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung an Schul- tagen in den Ferien		Bewertung					
					an Schultagen			in den Ferien		
					Kategorie			Kategorie		
[Einwohner]	[Fahrtenpaare / Tag]		A	B	C	A	B	C		
Gemeinde Bienenbüttel, Stand der Einwohnerzahlen: 2.05.2019										
Bargdorf	200-1.000	3	9	6	x			x		
Edendorf	200-1.000	3	6	5	x			x		
Grünhagen	200-1.000	3	13	9	x			x		
Hohenbostel	200-1.000	3	9	6	x			x		
Hohnstorf	200-1.000	3	8	4	x			x		
Rieste	200-1.000	3	10	8	x			x		
Steddorf	200-1.000	3	10	6	x			x		
Wichmannsburg	200-1.000	3	8	4	x			x		
Samtgemeinde Rosche, Stand der Einwohnerzahlen: 31.12.2018										
Oetzen	200-1.000	3	6	4	x			x		
Rätzlingen	200-1.000	3	7	5	x			x		
Stöcken	200-1.000	3	6	4	x			x		
Suhldorf	1.000-3.000	3-6	10	7	x			x		
Wellendorf	200-1.000	3	5	5	x			x		
Samtgemeinde Suderburg, Stand der Einwohnerzahlen: 1.05.2019										
Böddenstedt	200-1.000	3	6	4	x			x		
Bohlsen	200-1.000	3	9	9	x			x		
Eimke	200-1.000	3	8	8	x			x		
Gerdau	200-1.000	3	10	10	x			x		
Groß Süstedt	200-1.000	3	9	8	x			x		
Holxen	200-1.000	3	6	5	x			x		
Hösseringen	200-1.000	3	7	7	x			x		
Stadt Uelzen, Stand der Einwohnerzahlen: 14.05.2019										
Groß Liedern	1.000-3.000	3-6	10	8	x			x		
Hansen	200-1.000	3	7	5	x			x		
Hanstedt II	200-1.000	3	9	6	x			x		
Holdenstedt	1.000-3.000	3-6	12	11	x			x		
Kirchweyhe	200-1.000	3	7	7	x			x		
Klein Süstedt	200-1.000	3	8	5	x			x		
Molzen	200-1.000	3	9	4	x			x		
Oldenstadt	1.000-3.000	3-6	24	24	x			x		
Oldenstadt-West	200-1.000	3	24	24	x			x		
Veerßen	1.000-3.000	3-6	13	13	x			x		
Westerweyhe	1.000-3.000	3-6	15	15	x			x		

Kategorie A: Soll < Ist

Kategorie B: Soll = Ist

Kategorie C: Soll > Ist

Bewertung des Verkehrsangebotes**Verbindungsqualität I (Reisezeit in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)**

Ort	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung		
				<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	Kategorie		
	[min]	[min]	[min]				A	B	C
Samtgemeinde Aue, Stand der Einwohnerzahlen: 1.01.2019									
zum Grundzentrum Wrestedt									
Bad Bodenteich	17	26	29	4	4	2		x	
Bollensen	7	11	12	6	1	1	x		
Emern	11	17	19	6	1	1	x		
Lehmke	7	11	12	6	0	4		x	
Nettelkamp	4	6	7	0	6	0		x	
Soltendieck	16	24	27	2	2	6		x	
Stadensen	6	9	10	6	0	0	x		
Stederdorf	3	5	5	18	0	0	x		
Wieren	9	14	15	3	1	6		x	
zum Grundzentrum Bad Bodenteich									
Häcklingen	4	6	7	0	0	3			x
Langenbrügge	5	8	9	6	0	8		x	
Lüder	5	8	9	7	0	0	x		
Soltendieck	9	14	15	4	0	2		x	
Wieren	7	11	12	17	0	0	x		
Samtgemeinde Bevensen-Ebstorf, Stand der Einwohnerzahlen: 9.05.2019									
zum Grundzentrum Bad Bevensen									
Altenmedingen	10	15	17	6	0	0	x		
Barum	9	14	15	10	0	1	x		
Ebstorf	16	24	27	2	5	9		x	
Eddelstorf	13	20	22	6	0	3		x	
Emmendorf	8	12	14	0	3	8			x
Gr. Thondorf	16	24	27	4	3	4		x	
Himbergen	14	21	24	5	2	6		x	
Jastorf	8	12	14	6	2	3		x	
Jelmstorf	8	12	14	0	8	1		x	
Medingen	4	6	7	9	0	0	x		
Natendorf	10	15	17	9	1	0	x		
Römstedt	9	14	15	10	0	1	x		
Tätendorf-Eppensen	9	14	15	10	0	0	x		
Weste	15	23	26	6	0	1	x		
zum Grundzentrum Ebstorf									
Altenebstorf	4	6	7	7	0	0	x		
Brockhöfe	13	20	22	2	6	0		x	
Hanstedt I	5	8	9	9	0	2	x		
Linden	9	14	15	4	2	1		x	
Lintzel	18	27	31	1	7	0		x	
Melzingen	4	6	7	5	0	5		x	
Natendorf	8	12	14	0	8	2		x	
Schatensen	12	18	20	9	0	0	x		
Wriedel	9	14	15	12	0	0	x		

Kategorie A: ÖV<1,5*MIV

Kategorie B: ÖV <=1,7*MIV>1,5*MIV

Kategorie C: ÖV>1,7*MIV

Bewertung des Verkehrsangebotes**Verbindungsqualität I (Reisezeit in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)**

Ort	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung		
				<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	Kategorie		
	[min]	[min]	[min]				A	B	C
Gemeinde Bienenbüttel, Stand der Einwohnerzahlen: 2.05.2019									
Bargdorf	4	6	7	9	0	0	x		
Edendorf	8	12	14	6	0	0	x		
Grünhagen	4	6	7	13	0	0	x		
Hohenbostel	5	8	9	6	1	5		x	
Hohnstorf	7	11	12	6	0	3		x	
Rieste	7	11	12	0	6	4		x	
Steddorf	5	8	9	7	0	3		x	
Wichmannsburg	4	6	7	7	1	2		x	
Samtgemeinde Rosche, Stand der Einwohnerzahlen: 31.12.2018									
Oetzen	7	11	12	4	0	4		x	
Rätzlingen	4	6	7	0	6	2		x	
Stöcken	7	11	12	3	2	1		x	
Suhlendorf	8	12	14	6	2	3		x	
Wellendorf	12	18	20	2	2	1		x	
Samtgemeinde Suderburg, Stand der Einwohnerzahlen: 1.05.2019									
Böddenstedt	8	12	14	4	0	2		x	
Bohlsen	12	18	20	5	0	4		x	
Eimke	13	20	22	3	4	1		x	
Gerdau	9	14	15	6	0	4		x	
Groß Süstedt	17	26	29	2	3	4		x	
Holxen	7	11	12	6	0	2		x	
Hösseringen	6	9	10	0	4	3		x	
Stadt Uelzen, Stand der Einwohnerzahlen: 14.05.2019									
Groß Liedern	8	12	14	10	0	0	x		
Hansen	9	14	15	7	0	0	x		
Hanstedt II	12	18	20	8	1	1	x		
Holdenstedt	10	15	17	12	0	0	x		
Kirchweyhe	8	12	14	7	0	0	x		
Klein Süstedt	12	18	20	0	7	3		x	
Molzen	8	12	14	5	1	3		x	
Oldenstadt	7	11	12	23	0	1	x		
Oldenstadt-West	5	8	9	23	0	1	x		
Veerßen	6	9	10	16	0	0	x		
Westerweyhe	9	14	15	6	8	1		x	

Kategorie A: ÖV<1,5*MIV

Kategorie B: ÖV <=1,7*MIV>1,5*MIV

Kategorie C: ÖV>1,7*MIV

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

Ort	Orts- kategorie	MZ	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung		Bewertung					
				an Schul- tagen	in den Ferien	an Schultagen			in den Ferien		
						Kategorie			Kategorie		
	[Einwohner]			[Fahrtenpaare / Tag]		A	B	C	A	B	C
Bad Bevensen	>3.000	Uelzen	6-12	21	21	x			x		
Bad Bodenteich	>3.000	Gifhorn	6-12	10	10		x			x	
Bad Bodenteich	>3.000	Uelzen	6-12	14	13	x			x		
Bad Bodenteich	>3.000	Wittingen	6-12	10	10		x			x	
Bienenbüttel	1.000-3.000	Uelzen	3-6	21	21	x			x		
Ebstorf	>3.000	Munster	6-12	9	9		x			x	
Ebstorf	>3.000	Soltau	6-12	9	9		x			x	
Ebstorf	>3.000	Uelzen	6-12	15	15	x			x		
Himbergen	200-1.000	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	4	3		x			x	
Rosche	1.000-3.000	Uelzen	3-6	10	8	x			x		
Sudenburg	1.000-3.000	Uelzen	3-6	21	21	x			x		
Suhlendorf	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	200-1.000	Uelzen	3	10	3	x				x	

Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare vom Mittelzentrum zum Mittelzentrum)

Uelzen	>3.000	Gifhorn	6-12	14	14	x			x		
Uelzen	>3.000	Lüchow	6-12	9	8		x			x	
Uelzen	>3.000	Munster	6-12	9	9		x			x	
Uelzen	>3.000	Salzwedel	6-12	11	11		x			x	
Uelzen	>3.000	Soltau	6-12	9	9		x			x	
Uelzen	>3.000	Wittingen	6-12	10	10		x			x	

Kategorie A: Soll < Ist

Kategorie B: Soll = Ist

Kategorie C: Soll > Ist

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

Ort	MZ	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung Kategorie		
					<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	A	B	C
		[min]	[min]	[min]						
Bad Bevensen	Uelzen	18	27	31	21	0	0	x		
Bad Bodenteich	Gifhorn	43	65	73	9	0	1	x		
Bad Bodenteich	Uelzen	24	36	41	10	1	4		x	
Bad Bodenteich	Wittingen	14	21	24	10	0	0	x		
Bienenbüttel	Uelzen	19	29	32	21	0	0	x		
Ebstorf	Munster	28	42	48	9	0	0	x		
Ebstorf	Soltau	44	66	75	9	0	0	x		
Ebstorf	Uelzen	14	21	24	11	2	2	x		
Himbergen	Uelzen	26	39	44	2	2	7		x	
Medingen	Uelzen	18	27	31	4	0	7		x	
Rosche	Lüchow	26	39	44	0	3	2		x	
Rosche	Uelzen	18	27	31	8	0	2	x		
Suderburg	Uelzen	18	27	31	18	0	2	x		
Suhldorf	Uelzen	19	29	32	1	6	2		x	
Wieren	Uelzen	15	23	26	14	0	4	x		
Wrestedt	Uelzen	13	20	22	8	0	4		x	
Wriedel	Uelzen	25	38	43	3	1	7		x	

Verbindungsqualität II (Reisezeit vom Mittelzentrum zum Mittelzentrum)

Uelzen	Gifhorn	56	84	95	9	0	4		x	
Uelzen	Lüchow	40	60	68	0	0	15			x
Uelzen	Munster	32	48	54	9	0	0	x		
Uelzen	Salzwedel	42	63	71	11	0	0	x		
Uelzen	Soltau	49	74	83	9	0	0	x		
Uelzen	Wittingen	34	51	58	10	0	0	x		

Kategorie A: ÖV<1,5*MIV

Kategorie B: ÖV <=1,7*MIV>1,5*MIV

Kategorie C: ÖV>1,7*MIV

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

Ort	Orts- kategorie	OZ	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung		Bewertung					
						an Schultagen			in den Ferien		
						Kategorie			Kategorie		
[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]	A	B	C	A	B	C			
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	9	9		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	11	10		x			x	
Ebstorf	>3.000	Hamburg	6-12	17	17	x			x		
Ebstorf	>3.000	Hannover	6-12	17	17	x			x		
Ebstorf	>3.000	Lüneburg	6-12	11	11		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	9	8	x			x		
Rosche	1.000-3.000	Hamburg	3-6	10	8	x			x		
Rosche	1.000-3.000	Hannover	3-6	9	8	x			x		
Rosche	1.000-3.000	Lüneburg	3-6	10	8	x			x		
Rosche	1.000-3.000	Wolfsburg	3-6	8	7	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	11	10	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 A: Soll < Ist

Kategorie B: Soll = Ist

Kategorie C: Soll > Ist

Bewertung des Verkehrsangebotes**Verbindungsqualität III (Reisezeit zum Oberzentrum)**

Ort	OZ	mittlere Reisezeit MIV [min]	1,5 * MIV [min]	1,7 * MIV [min]	Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung Kategorie		
					<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	A	B	C
Bad Bevensen	Celle	59	89	100	19	0	0	x		
Bad Bevensen	Hamburg	57	86	97	24	0	0	x		
Bad Bevensen	Hannover	94	141	160	19	0	0	x		
Bad Bevensen	Lüneburg	26	39	44	24	0	0	x		
Bad Bevensen	Wolfsburg	79	119	134	8	8	5		x	
Bad Bodenteich	Celle	49	74	83	10	0	3		x	
Bad Bodenteich	Hamburg	78	117	133	12	1	1	x		
Bad Bodenteich	Hannover	79	119	134	16	1	0	x		
Bad Bodenteich	Lüneburg	48	72	82	10	2	2	x		
Bad Bodenteich	Wolfsburg	49	74	83	9	0	0	x		
Bienenbüttel	Celle	59	89	100	19	0	0	x		
Bienenbüttel	Hamburg	50	75	85	22	0	0	x		
Bienenbüttel	Hannover	91	137	155	21	0	0	x		
Bienenbüttel	Lüneburg	17	26	29	22	0	0	x		
Bienenbüttel	Wolfsburg	79	119	134	2	12	5		x	
Ebstorf	Celle	56	84	95	10	0	1	x		
Ebstorf	Hamburg	56	84	95	9	4	6		x	
Ebstorf	Hannover	88	132	150	18	0	0	x		
Ebstorf	Lüneburg	26	39	44	0	8	6		x	
Ebstorf	Wolfsburg	76	114	129	1	7	7		x	
Medingen	Lüneburg	25	38	43	4	1	6		x	
Rosche	Celle	54	81	92	8	0	1	x		
Rosche	Hamburg	74	111	126	9	0	1	x		
Rosche	Hannover	89	134	151	9	0	0	x		
Rosche	Lüneburg	43	65	73	9	0	1	x		
Rosche	Wolfsburg	75	113	128	0	1	7			x
Suderburg	Celle	42	63	71	21	0	0	x		
Suderburg	Hamburg	75	113	128	19	0	1	x		
Suderburg	Hannover	77	116	131	26	0	0	x		
Suderburg	Lüneburg	45	68	77	19	0	1	x		
Suderburg	Wolfsburg	71	107	121	8	2	13		x	
Suhlendorf	Celle	55	83	94	6	2	1	x		
Suhlendorf	Hamburg	74	111	126	8	1	0	x		
Suhlendorf	Hannover	89	134	151	9	0	0	x		
Suhlendorf	Lüneburg	44	66	75	6	1	2		x	
Suhlendorf	Wolfsburg	66	99	112	0	0	11			x
Uelzen	Celle	47	71	80	22	0	0	x		
Uelzen	Hamburg	65	98	111	39	0	0	x		
Uelzen	Hannover	82	123	139	22	0	0	x		
Uelzen	Lüneburg	35	53	60	39	0	0	x		
Uelzen	Wolfsburg	66	99	112	17	1	3	x		
Wieren	Celle	47	71	80	12	1	3	x		
Wieren	Hamburg	71	107	121	16	1	0	x		
Wieren	Hannover	82	123	139	16	0	0	x		
Wieren	Lüneburg	40	60	68	14	1	2	x		
Wieren	Wolfsburg	55	83	94	9	0	4		x	
Wrestedt	Celle	46	69	78	7	4	2		x	
Wrestedt	Hamburg	72	108	122	12	0	2	x		
Wrestedt	Hannover	81	122	138	13	0	0	x		
Wrestedt	Lüneburg	41	62	70	10	2	2	x		
Wrestedt	Wolfsburg	68	102	116	4	2	6		x	

Kategorie A: ÖV<1,5*MIV

Kategorie B: ÖV <=1,7*MIV>1,5*MIV

Kategorie C: ÖV>1,7*MIV

VNO-Haltestellenkonzept



erarbeitet von:



April 2018

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung / Zielsetzung.....	3
2.	Zusammenfassung.....	5
3.	Fördermöglichkeiten.....	7
3.1	ÖPNV-Förderprogramm 2017ff des Landes Niedersachsen.....	7
3.2	Förderung über Mittel nach § 7b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes.....	8
4.	Barrierefreier ÖPNV: Gesetzliche Grundlagen.....	9
5.	Personengruppen mit eingeschränkter Mobilität und ihre spezifischen Probleme bei der Nutzung des ÖPNV.....	10
6.	Anforderungen an die barrierefreie Planung, Gestaltung und Ausstattung von 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, 5. Aufl. 2014. Dieses Papier wird gegenwärtig vom ZVBN/VBN überarbeitet und aktualisiert, so dass in dem vorliegenden VNO-Haltestellenkonzept lediglich elementare Anforderungen aus dem derzeit gültigen Qualitätspapier des ZVBN/VBN aufgenommen wurden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Zusammenfassung

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

Gesetzliche Grundlagen

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

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

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

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

Barrierefreie Haltestellen > Bauliche Gestaltung

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

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

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

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

Haltestellenbereiche sollten allgemein gut ausgeleuchtet werden.

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

Bei den Empfehlungen für die barrierefreie, bauliche Gestaltung von Haltestellen wird auf die aktuellen DIN-Normen und Richtlinien zurückgegriffen. Von der Definition gestaffelter Ausbaukategorien wird abgesehen. Dafür wird ein **Mindeststandard** für die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen definiert, der nur Vorgaben für die wesentlichen baulichen Merkmale einer barrierefreien 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 Straßenbauverantwortern vorbehalten.

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

Fahrgastinformation an Bushaltestellen

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

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

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

Priorisierung und zeitlicher Umsetzungsplan

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

- Ort/Stadtteil 200 – 1.000 Einw. > 1 barrierefreie Haltestelle
 - Ort/Stadtteil 1.000 – 3.000 Einw. > 2 barrierefreie Haltestellen
-

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

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

- Kategorie A > hohe Priorität > bis 2024
- Kategorie B > mittlere Priorität > bis 2026
- Kategorie C > geringere Priorität > nach 2026

Für die jeweilige Kategorisierung/Priorisierung werden folgende Kriterien herangezogen:

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

Auf Basis dieser Kriterien ergibt sich folgende Priorisierungsmatrix:

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

[1] Unabhängig von der Ortslage

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

Haltestellenaufnahme / Haltestellen-Kataster

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

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

Die Haltestellenerfassung selbst hat sich dabei an das Gutachten des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) „Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster in Niedersachsen“ (2017) und der dortigen 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 Verfah-

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

Danach sind die Ziele des vereinfachten Antragsverfahrens für Bushaltestellen:

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

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

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

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

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

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

Dem Antragschreiben sind folgende Unterlagen beizufügen:

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

Weitergehende Informationen sind dem LNVG-Merkblatt zu entnehmen.

3.2 Förderung über Mittel nach § 7b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes

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

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

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

4. Barrierefreier ÖPNV: Gesetzliche Grundlagen

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

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

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

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

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

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

„Vollständige Barrierefreiheit“ stellt einen unbestimmten Rechtsbegriff dar. In der Praxis ist die Umsetzung nicht für alle Gruppen von Menschen mit Beeinträchtigungen im gleichen Maße erreichbar, weil sich die Anforderungen der jeweiligen Personengruppe an die Barrierefreiheit unterscheiden und z.T. sogar widersprechen (s. Kap. 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, Sprechrichtungen 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, Leitfaden, S. 7-8).

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

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

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

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

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

6.1 Systemische Abstimmung von Haltestelle und Fahrzeug

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

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

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

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

Beim Einbau von Sonderborden ist darauf zu achten, dass der Versatz zwischen den normal hohen Borden und den Sonderborden durch Übergangsteine ausgeglichen wird. Sofern in die Sonderbordordnung 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 seheingeschränkten Fahrgästen die Orientierung zu erleichtern und den selbstständigen Einstieg in das Fahrzeug zu ermöglichen, muss eine Haltestelle mit taktilen Bodenindikatoren ausgestattet sein. Diese Bodenindikatoren sollten einheitlich gestaltet sein und einen hohen taktilen, visuellen und möglichst auch akustischen Kontrast zum angrenzenden Bodenbelag aufweisen. An Bushaltestellen kommen i.d.R. Auffindestreifen, Einstiegsfelder und ggf. Leitstreifen zum Einsatz.

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

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

6.4 Sonstige Elemente der Haltestellenausstattung

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

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

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

6.5 Haltestellentypen und Anfahrbarkeit

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

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

Die **Haltestelle am Fahrbahnrand** (Abb. 1, S. 9) ermöglicht i.d.R. eine gerade Anfahrbarkeit der Haltestelle durch die Busse. Probleme können entstehen, wenn Kraftfahrzeuge unmittelbar vor oder hinter der Haltestelle parken und dadurch das direkte Anfahren des Haltestellenbordes verhindern. Mit der Markierung einer Parkverbotszone, der Anordnung von Halteverbotsschildern oder einer gesicherten Fußgängerquerung (Lichtsignalanlage, Zebrastreifen) kann dieser Nachteil gemindert werden.

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

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

Innerorts sollte daher der 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]

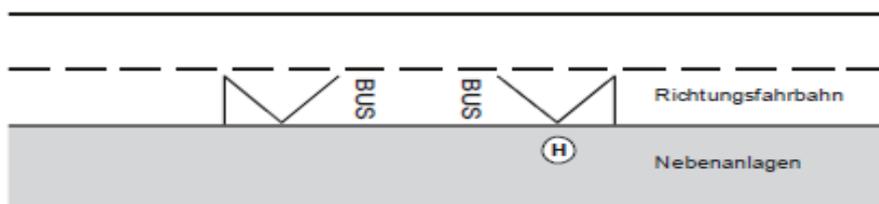


Abbildung 1: Prinzipskizze Haltestelle am Fahrbahnrand

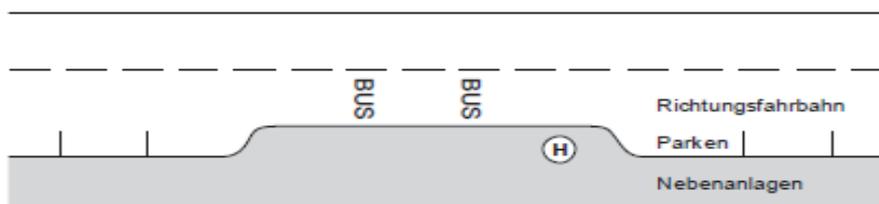


Abbildung 2: Prinzipskizze Buskap

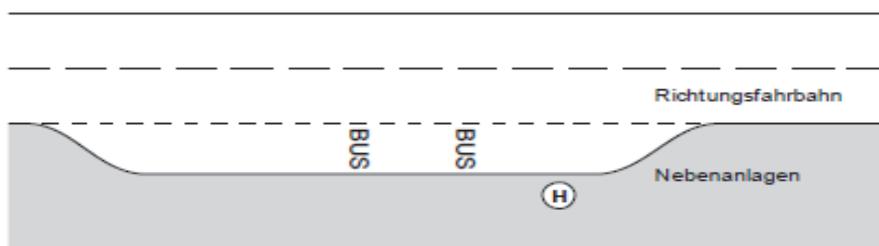


Abbildung 3: Prinzipskizze Busbucht

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. 	<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 i.d.R. 50 cm (wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt). Ist die Fahne Richtung Fahrbahn ausgerichtet, dann solle der Abstand erhöht werden. ○ Position des Mastes darf den Mindestflächenbedarf von Rollstühlen nicht einschränken. ○ Zur eindeutigen Unterscheidung von anderen Masten im Straßenraum haben die Haltestellenmasten eine einheitliche Lackierung. 	Bei Platzmangel, z.B. Gehweg <2,50 m, direkt angrenzender Bebauung oder topografischen Besonderheiten, kann der Mast auf der fahrbahnabgewandten Seite bzw. an der inneren Leitlinie einer Hauswand platziert werden. Wenn auch dann der Mindestflächenbedarf für Rollstuhlfahrer/innen nicht eingehalten werden kann, sollte eine Verlegung der Haltestelle geprüft werden.	DIN 18040-3 H BVA
Aushangkasten / Aushangfahrplan	Aushangfahrplan sollte einheitlich aufgehängt werden und eine akzeptable Lesehöhe für alle Fahrgäste aufweisen.	<ul style="list-style-type: none"> ○ An jeder Haltestelle ist am Haltestellenmast ein Aushangkasten zu befestigen. ○ Höhe zwischen 1 m (Unterkante) und 1,70 m (Oberkante). Mittlere Sichthöhe beträgt dann 1,40 m. ○ Es sollten max. 2 Aushangfahrpläne übereinander angebracht werden. ○ Bei mehr als 2 Fahrplänen ist der Einsatz einer Vitrine oder eines Rondells vorzusehen. In diesem Fall ist zu gewährleisten, dass um den Mast der Mindestflächenbedarf von Rollstühlen von 1,50 m x 1,50 m eingehalten wird. 	An Haltestellen mit Fahrgastunterstand und Informationsvitrine kann der Aushangfahrplan am Mast entfallen. Es ist zu beachten, dass unter dem Aushangfahrplan kein Abfallbehälter angebracht wird.	
Abfallbehälter	Ausstattungs-elemente müssen stufenlos erreichbar sein. Sie sind visuell kontrastreich und taktil erkennbar zu gestalten.	<ul style="list-style-type: none"> ○ An jeder Haltestelle soll ein Abfallbehälter aufgestellt werden. ○ Befestigungshöhe max. 90 cm (Oberkante) ○ Behälter sollten taktil frühzeitig erkennbar sein. 	Abfallbehälter sollten außerhalb der Bewegungsflächen liegen und der Abstand von mind. 60 cm von Bodenindikatoren sollte eingehalten werden. Nur wenn kein anderer Standort möglich ist, sollte der Behälter am Mast angebracht werden. In diesem Fall sind sie vom Einstiegsfeld abgewandt zu montieren. Dies geht allerdings nur, wenn der Aushangfahrplan im FGU angeordnet ist.	BO Kraft §32 DIN 18040-3 H BVA

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

7.2.2 Erweiterte Standards

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

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

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

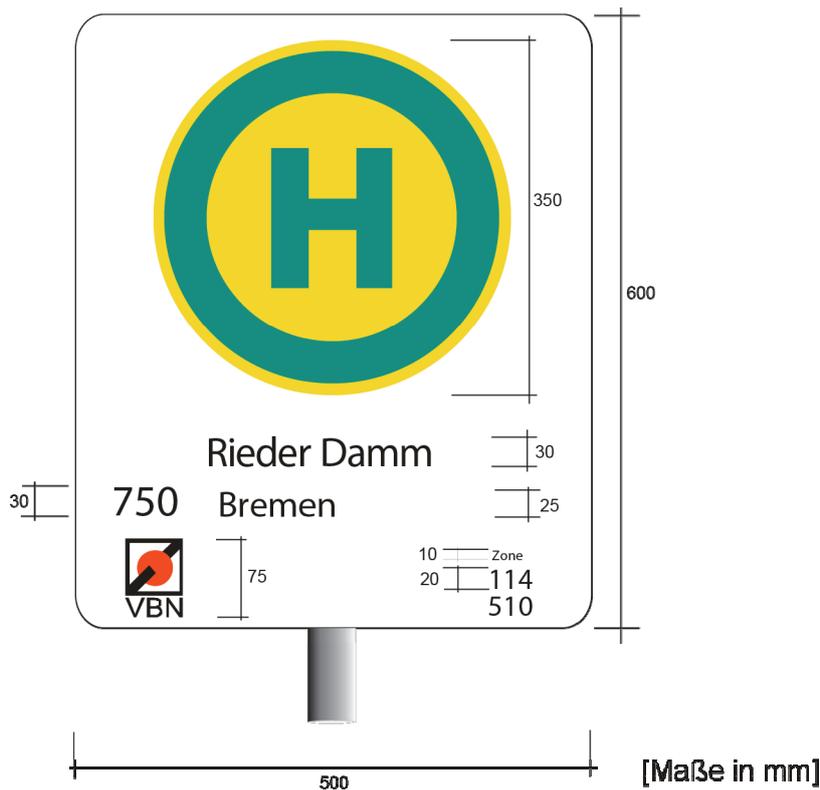
In den ländlich geprägten Räumen der VNO-Landkreise wird – abseits der Städte und Verdichtungsräume - ein hoher Prozentsatz der Haltestellen lediglich von einer Buslinie – häufig mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung – bedient. Die Relation ist eindeutig (Wohnorte – Schulstandort und zurück) und die 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

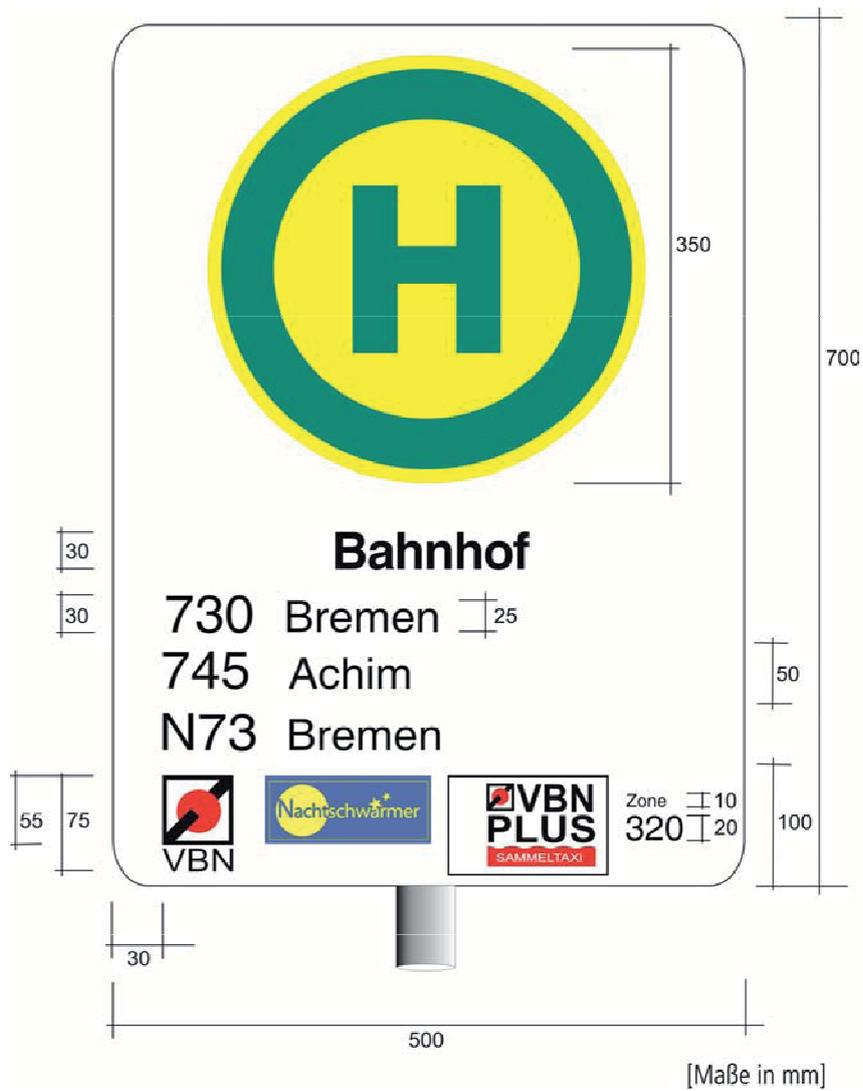
VNO-Gebiet mit Außenlautsprechern ausgestattet werden, die – bei Bedarf - zunächst manuell vom Fahrpersonal bedient werden – bei späteren technischen Entwicklungen bzw. bei Einsatz von App-Lösungen auch für den automatischen Abruf aufgerüstet werden können (s. ebenfalls Kap. 6.3.6).

7.3.3 Haltestellenmast / Haltestellenschild

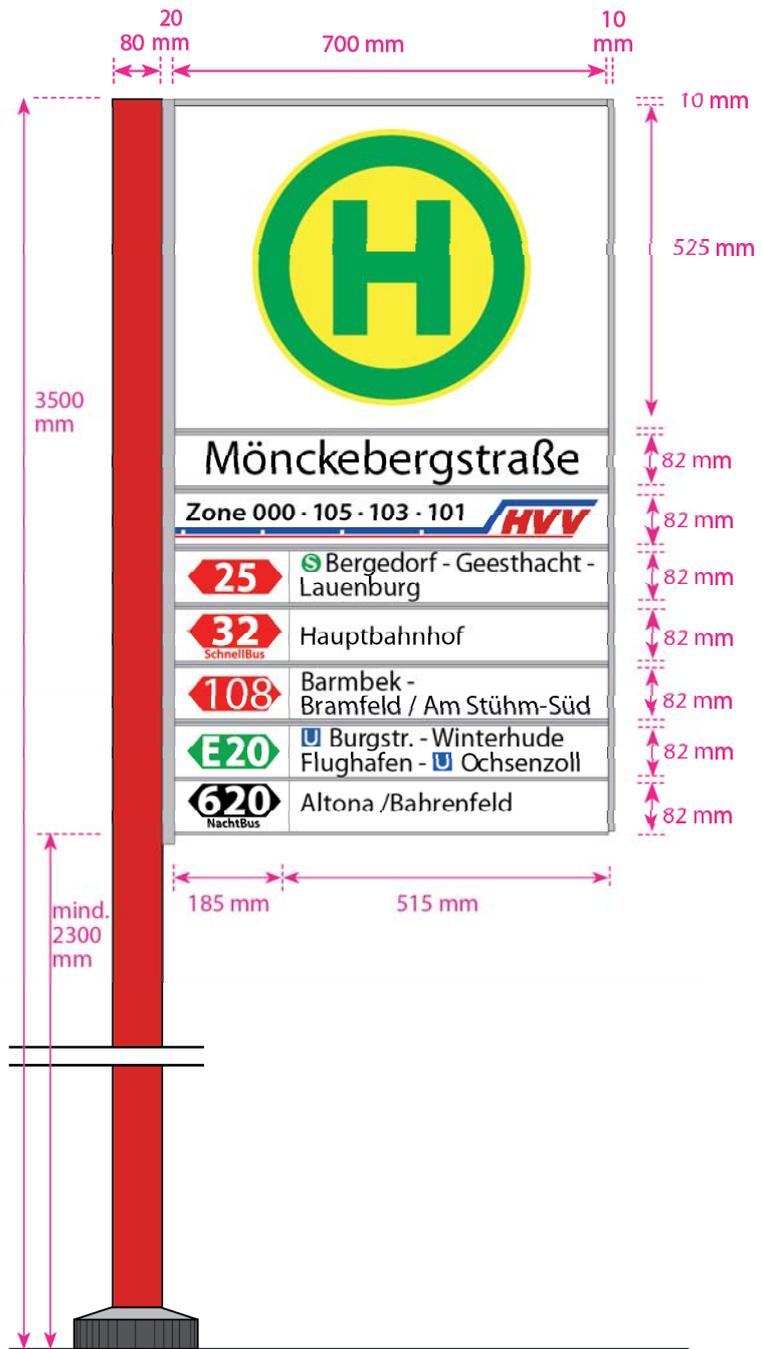
Auch für Haltestellenschilder an Haltestellenmasten gelten die Vorgaben der DIN 32975. Entsprechend müssen auch hier die Schrift- und Bildzeichengrößen im Verhältnis zum Betrachtungsabstand und zur Anbringungshöhe stehen. Wird der in der DIN 32975 festgelegte Referenzwert einer Sehschärfe von Visus 0,1 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.

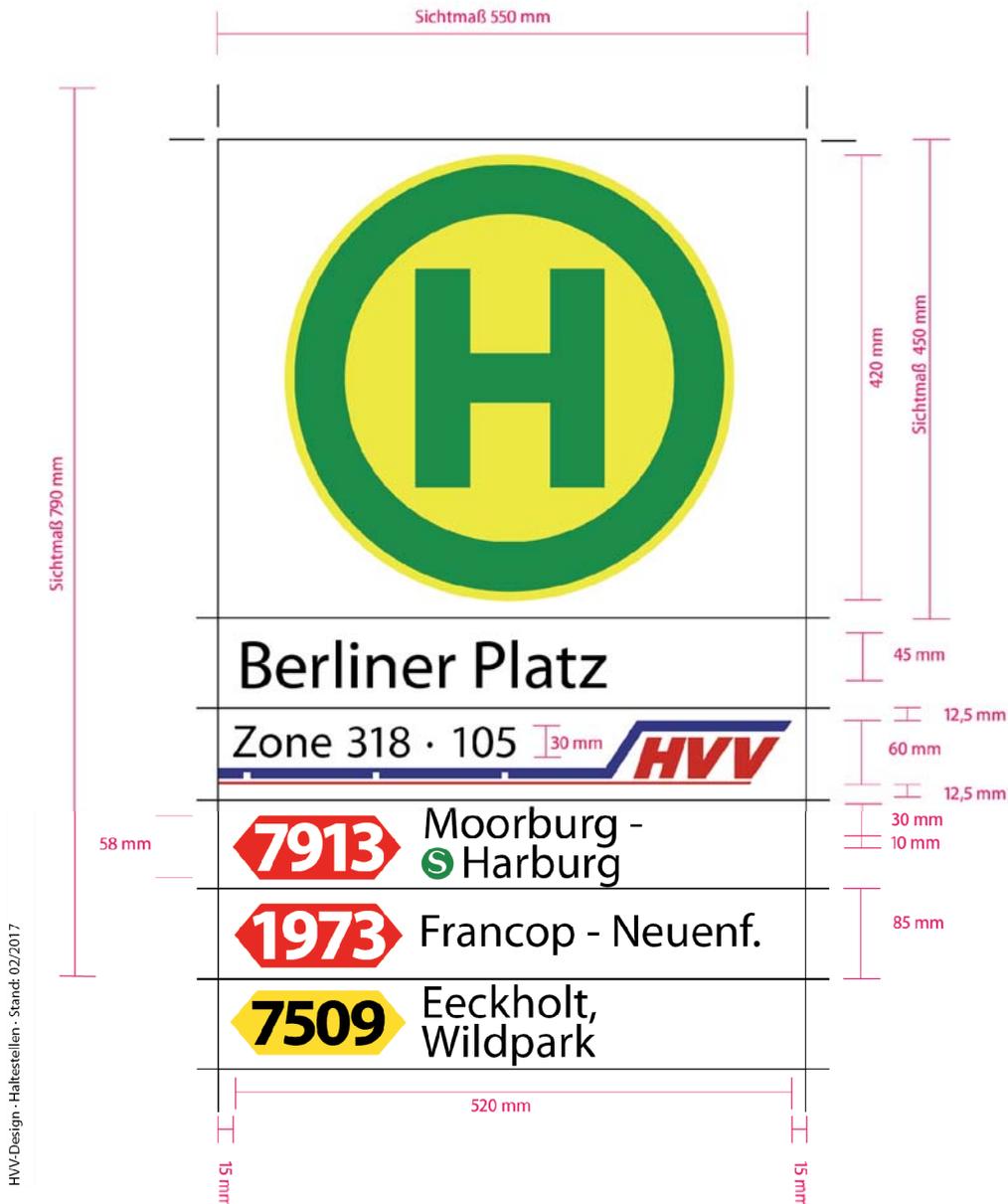




ZVBN/VBN, Haltestellen, S14 und S. 17



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 Haltstellenmast installiert wird. Nachfolgend ein Beispiel aus Bremen:



ZVBN/VBN, Haltestellen, S. 9

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



Foto: VNO

7.3.6 Informationen an Bushaltestellen: Innovative Assistenzsysteme

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

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

Aus Sicht der sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sollen technische Assistenzsysteme das selbstständige

- Auffinden von Haltestellen,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.4 Weitere Hinweise zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen und deren Umfeld

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

Busaufstellfläche			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Haltestellentyp	Reduzierung von Restspalt und –stufe zwischen Bord und Fahrzeug	Durch eine optimale Anfahrt soll der Spalt zwischen Wartefläche und Fahrzeug minimiert werden. Wenn die örtlichen Rahmenbedingungen es zulassen, ist die Einrichtung von Haltestellenkaps/der Halt am Fahrbahnrand gegenüber der Busbucht vorzuziehen.	RASt 06 DIN 18040-3 EAÖ H BVA
Abmessungen	Ausreichend lange und breite Aufstellfläche	<ul style="list-style-type: none"> ○ Breite 3,50 m im Regelfall, 3,00 m sollten nicht unterschritten werden. ○ Länge richtet sich nach dem Haltestellentyp und ist mit den eingesetzten Fahrzeugen abzustimmen. ○ Bei Busbuchten und Halte am Fahrbahnrand mit ggf. 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 Einstieghöhe dauerhaft gewahrt bleibt, Fahrgäste nicht durch Spritzwasser beschmutzt werden und Schäden am Fahrzeug verhindert werden. ○ Die Aufstellfläche sollte vorzugsweise aus flächigem, verformungsfreiem Baumaterial ausgeführt werden, z.B. Beton oder Asphalt. Bei materialgerechter Planung und fachgemäßer Ausführung ist im Vergleich zu engfugigen Granitpflastersteinen eine hohe Lebensdauer bei geringem Erhaltungsaufwand möglich. ○ Die Aufstellfläche sollte eine farbliche Trennung zur MIV-Fläche aufweisen. Bei Haltestellen am Fahrbahnrand kann auch ein Markierungstreifen vor dem Bord aufgetragen werden. Die Parkverbotszone kann mit Hilfe einer Sperrfläche markiert werden. 	EAÖ
Neigung	Aufstellfläche ist möglichst neigungsarm	<ul style="list-style-type: none"> ○ Max. Längsneigung bzw. das Längsgefälle von Verkehrsflächen sollte 3% betragen. Die Querneigung nicht mehr als 2,5%. ○ Die Entwässerung der Fahrbahn im Haltestellenbereich sollte grundsätzlich nach außen, vom Fahrgast weg, am gegenüberliegenden Fahrbahnrand erfolgen. 	EAÖ

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

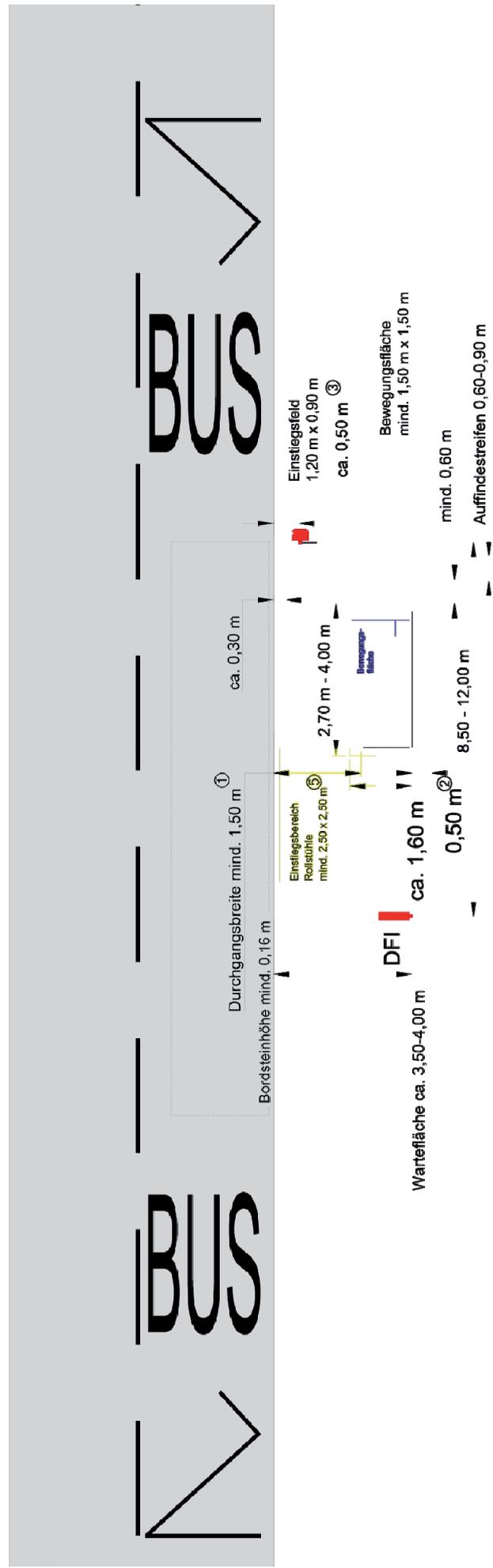
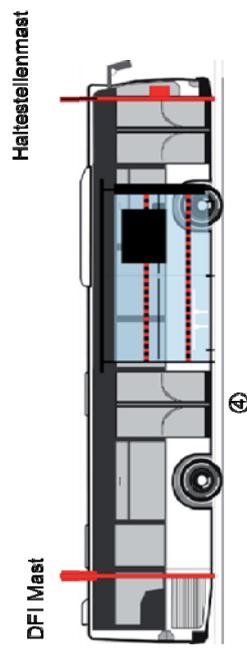
Wege zur Haltestelle (Fortsetzung)			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Lichtraumhöhe	Ausreichender Kopffreiraum auf den Wegen zur Haltestelle	Es ist eine Lichtraumhöhe von mind. 2,50 m zu gewährleisten. Gefahrenbereiche mit einer lichten Höhe unter 2,50 m sollten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

Wege zur Haltestelle (Fortsetzung)			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Fahrrad-Verkehr/ Fahrradab- stellung	Radabstellanlagen beeinträchtigen nicht Bewegungs- u. Sicherheitsräume	<p>Fahrradabstellanlagen an Haltestellen (z.B. Fahrradständer, Anlehnbügel, überdachte B+R-Anlagen) sollten so angeordnet werden, dass die den direkten Weg zur Haltestelle nicht verstellen. Ebenso sollte das Verstellen von Verkehrs- und Sicherheitsräumen sowie von Bodenindikatoren vermieden werden. Für Rollstühle sollte ausreichend Platz zum Rangieren vorhanden sein, sehbehinderte Menschen sollten vor scharfen Kanten oder dem Unterlaufungen 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

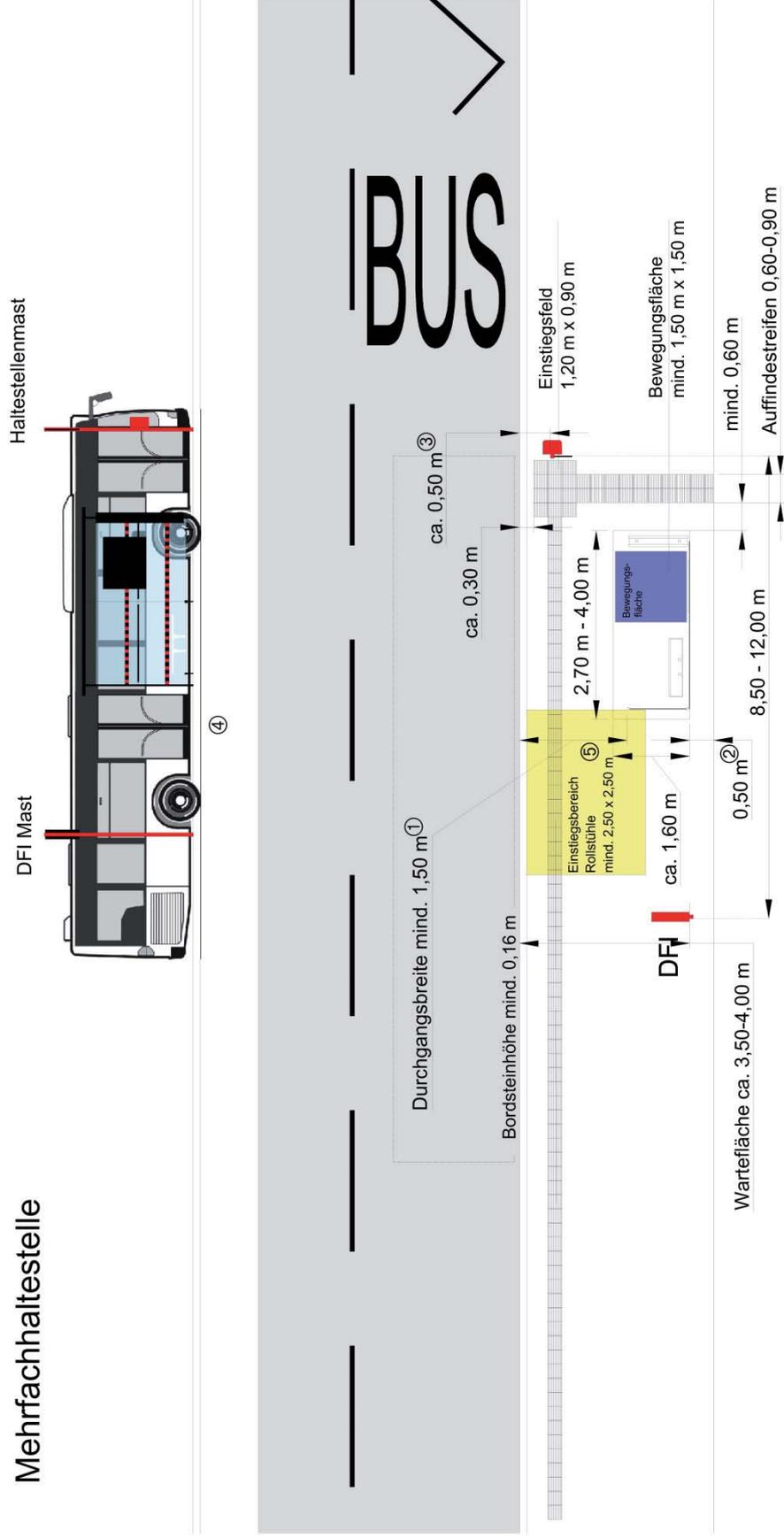
Die nachfolgenden Skizzen sollen die in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Standards und Empfehlungen veranschaulichen. Alle Skizzen wurden dem HVV-Leitfaden (S. 31ff) entnommen und sind vom HVV erstellt worden.

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.

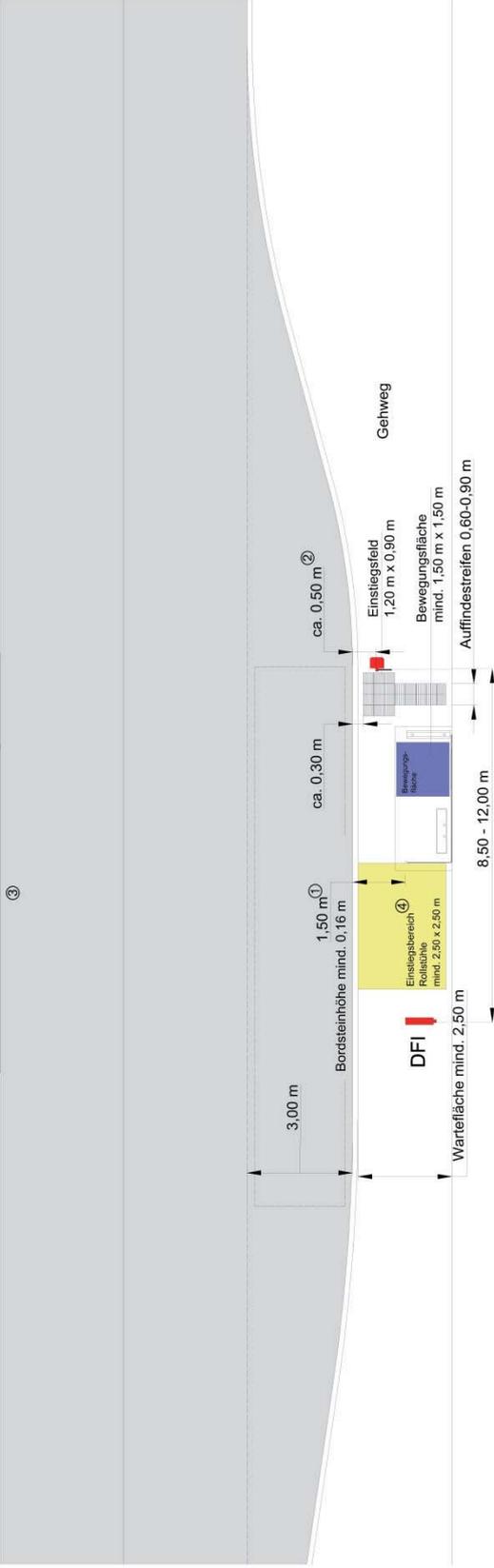
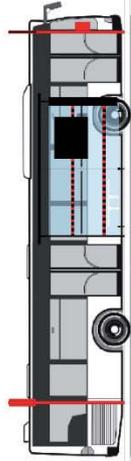
Mehrfachhaltestelle



- 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.

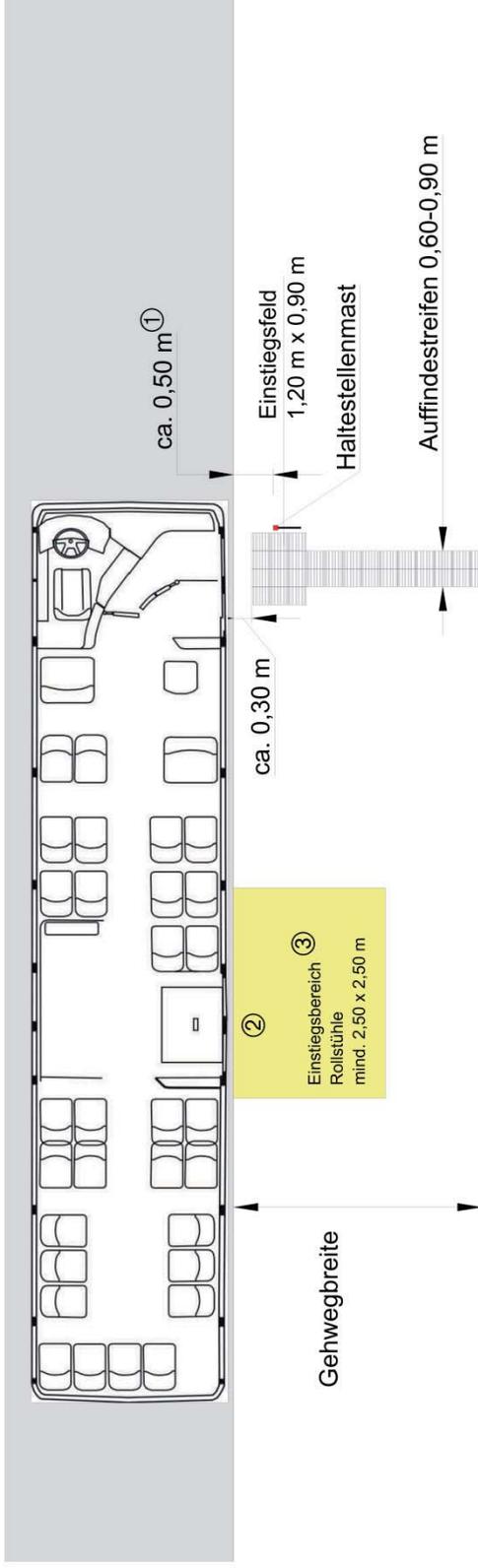
Busbucht

DFI Mast



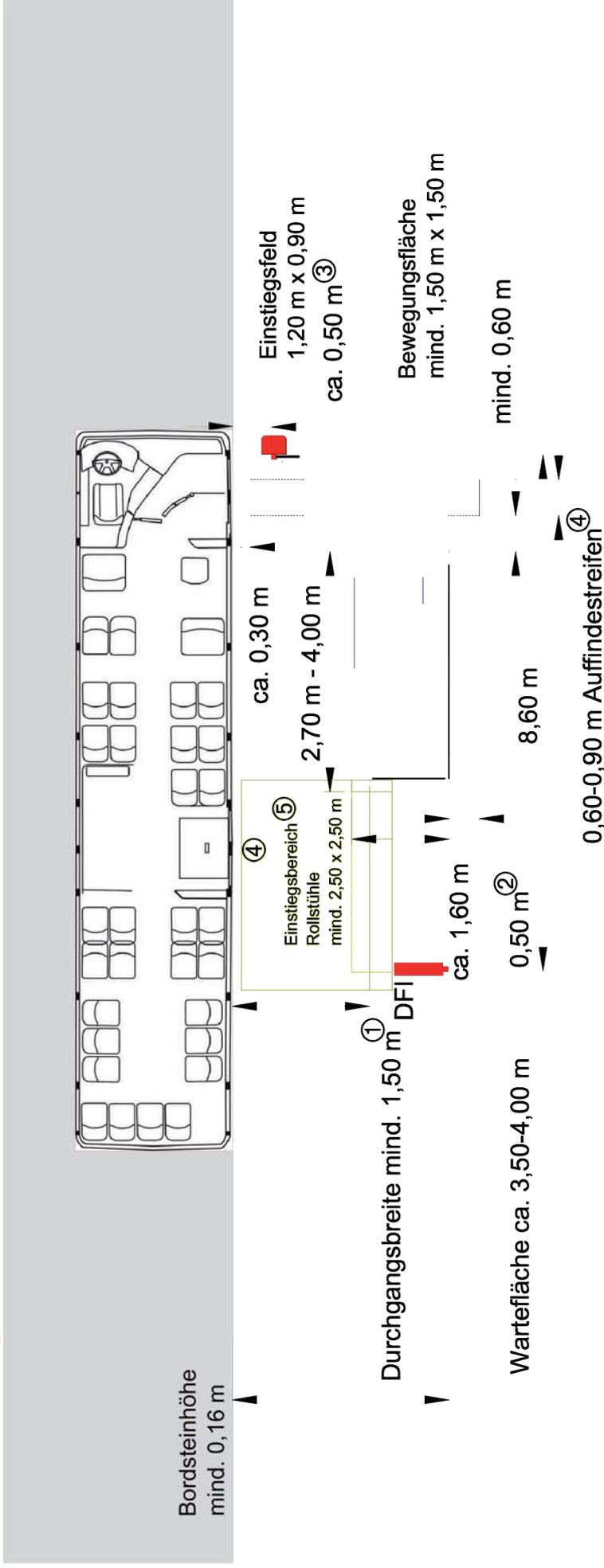
- ① Bei Verzicht auf SeitenscheibemWerbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte 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



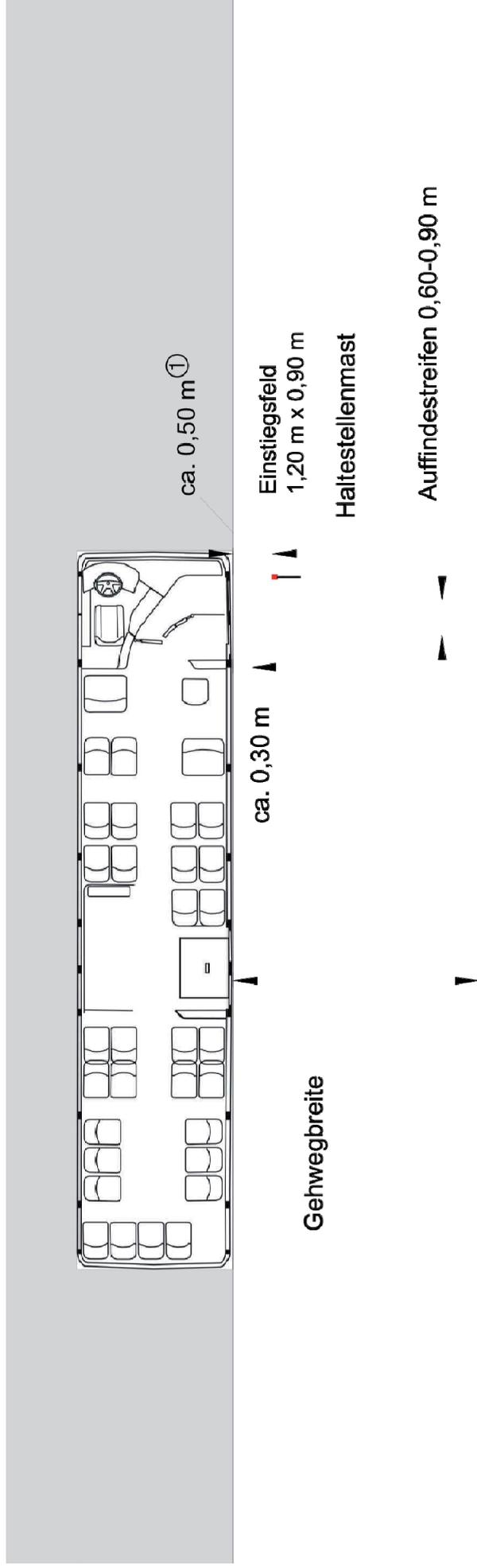
- ① Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.
- ② Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.
- ③ Es sind die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

Ausstattung Haltestelle



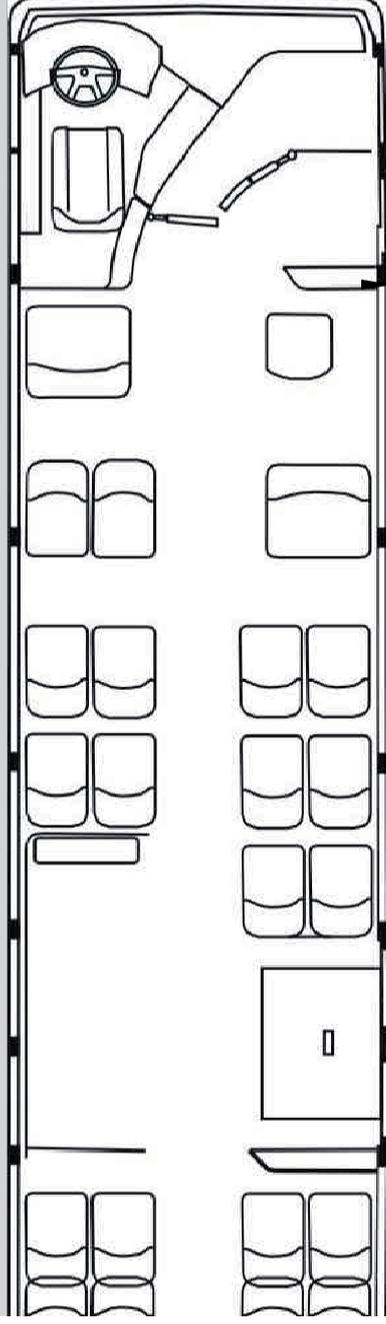
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante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



ca. 0,50 m^②

Einstiegsfeld
1,20 m x 0,90 m

Mülleimer: max. 0,90 m (Oberkante) ①

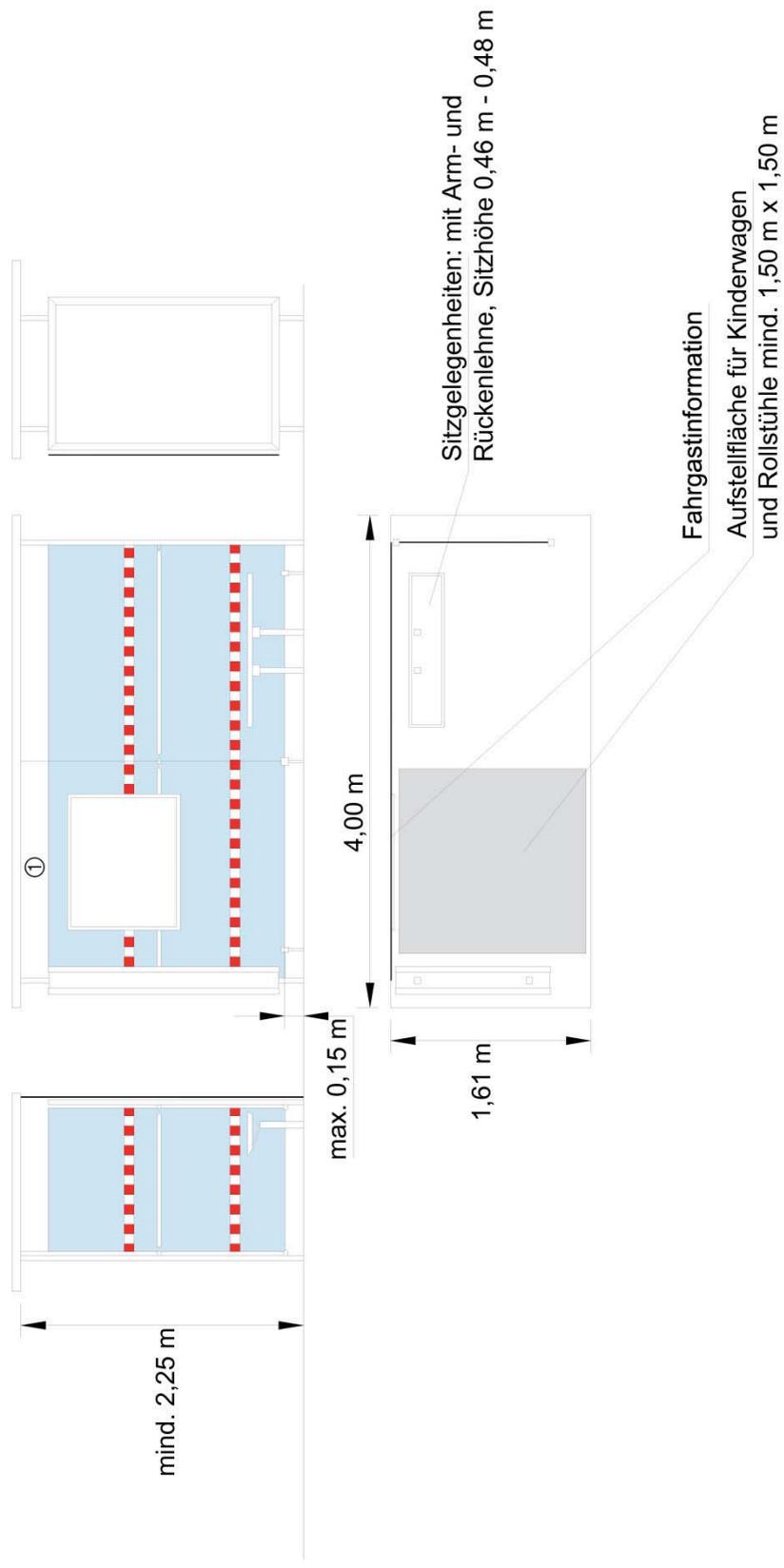
Haltestellenmast

Auffindestreifen 0,60-0,90 m

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.

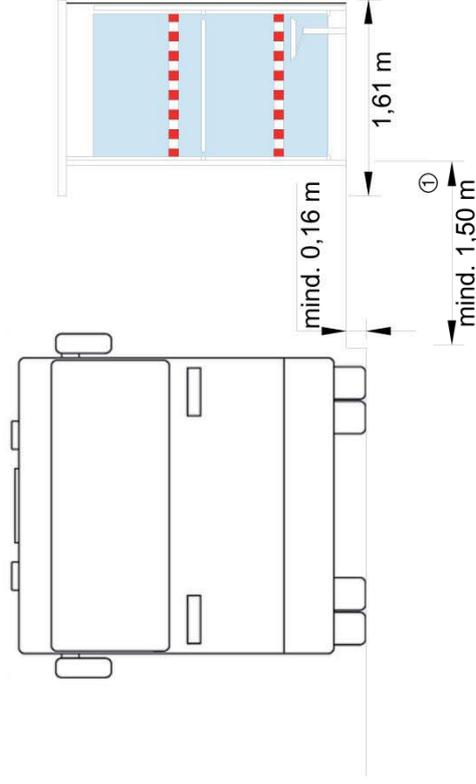
② Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.

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

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

8.3 Priorisierung der Haltestellen und zeitlicher Umsetzungsplan

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

8.3.1 Einwohnerzahl und Zahl der barrierefreien Haltestellen

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

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

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

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

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

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

Für die jeweilige Kategorisierung/Priorisierung werden folgende Kriterien herangezogen:

- Bedienung der Haltestelle gestaffelt nach Zahl der Fahrtenpaare, die montags bis freitags ganzjährig durchgeführt werden. Das hochwertige Angebot von Regional- und Stadtbuslinien und damit die Häufigkeit der Haltestellenbedienung werden durch dieses Kriterium entsprechend abgebildet: Haltestellen an diesen Linien sind höher einzustufen und damit prioritär gegenüber Haltestellen, die von Linien mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung bedient und damit häufig nur an Schultagen angefahren werden.
- Lage der Haltestelle (Ortskern/Stadtzentrum/Stadtteilzentrum / innerorts / außerorts).
- Haltestellen an besonderen Einrichtungen unabhängig von der Ortslage (wie kommunale Verwaltung, Krankenhaus, Arztpraxen/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/Stadtteilen >200 und nach der Bedienungshäufigkeit sowie nach Einrichtungen mit ÖV-Relevanz erstellte, vorläufige Prioritätenliste wird als Anlage beigefügt.

8.4 Haltestellenaufnahme / Haltestellenkataster

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

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

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

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

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

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

Kriterium	Attribut Aufnahme / im Haltestellenkataster	Ausstattung		Aufnahme	
		Basis	Erweitert	Pflicht	Optional
Barrierefreie Erreichbarkeit	➤ Topographie > in Hanglage; sonstiges	X			X
	➤ stufenlose Zugänglichkeit <ul style="list-style-type: none"> ○ ja / nein ○ falls nicht stufenfrei: Höhe der Stufe/des Bordsteins in cm 	X		X	X
	➤ lichte Durchgangsbreite im Zugang von mind. 90 cm <ul style="list-style-type: none"> ○ ja / nein ○ falls < 90 cm: Maß der lichten Breite 	X		X	X
	➤ Zugangselemente zum Haltestellenbereich: <ul style="list-style-type: none"> ○ Zugang befestigt / unbefestigt ○ Gehweg / kombinierter Geh-/Radweg ○ Rampe/geneigter Gehweg ja/nein, falls vorhanden <ul style="list-style-type: none"> + Neigung in % + Länge / Breite + 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	X		X	
	○ Auffindestreifen ja / nein Art: Rippe, Rille, Noppe, Sonstiges	X		X	
	○ Einstiegsfeld ja / nein Art: Rippe, Rille, Noppe, Sonstiges	X		X	
	○ Leitstreifen parallel zum Bord ja / nein Art: Rippe, Rille, Noppe, Sonstiges		X		X
	➤ Sonstiges / Anmerkungen	X	X		X
	➤ erfüllt den örtlichen Standard ja / nein	X	X		X
	➤ Maße Auffindestreifen/Einstiegsfeld/Leitstreifen	X	X		X
Bewegungsflächen	➤ Bei Bedarf: Abstände Bodenindikatoren zu Einbauten (z.B. Mast); ggf. Haltestellenskizze	X	X		X
	➤ Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung	X			X
	➤ Maße der einbaufreien Bewegungsflächen an Ein-/Ausstiegshaltestellen bzw. vor Fahrzeugtüren (mindestens für eine Tür zu erheben)	X		X	
	○ Regelfall Tür 2: Vermessung Tiefe x Breite				X
	○ Bedarf Tür 1: Vermessung Tiefe x Breite				X
	○ bei Bedarf: Anlage weiterer Bewegungsflächen (Benennung/Lage + Maße)				X
	➤ Mast vorhanden ja /nein	X		X	
	➤ ID Mast (einheitliche Mastnummer)	X		X	
Haltestellenmast	➤ Koordinaten des Mastes	X		X	
	○ X- / Y-Koordinate				X
	○ z-Koordinate				X
	➤ Foto pro Masten mit Haltestellenschild	X			X
Haltestellenschild	➤ Angaben: Haltestellenname, Linien-Nummer(n) Ziele der Linie(n), Verbundlogo bzw. Logo des/der Verkehrsunternehmen, Nummer Tarifpunkt/Tarifzone vorhanden ja / nein	X		X	
	➤ Sonstiges	X			X
Statische Fahrgastinformation	➤ Aushangfahrplan vorhanden: ja / nein	X		X	
	➤ Anbringung: am Mast, separater Fahrplankasten, im FGU (ggf. mit Foto)	X			X
	➤ Art: Aushangkasten, Vitrine, Rondell	X			X
	➤ Stufenfrei erreichbar: ja / nein	X		X	
	➤ frei erreichbar: ja / nein				X
	➤ Maße Höhe Unterkante und Höhe Oberkante des Aushangkastens/der Vitrine <i>Bei zwei übereinander angebrachten Kästen sind die oberste und die unterste Kante relevant</i>	X			X
	➤ Bei Bedarf: Elektronische Aushänge		X		X
	➤ Ausstattung: Liniennetzplan, Tarifinformation, Umgebungsplan, Sonstiges		X		X
	➤ separate Beleuchtung Vitrine		X		X
	➤ Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor der FGI: ja / nein		X		X

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

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

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

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

Der Erfassungsbogen kann in jedem Fall - auch bei Verwendung einer App-Lösung - für die Schulung des Aufnahmepersonals genutzt werden, um die zu erhebenden Haltestellenattribute eindeutig zu fixieren. Die in der MW-Studie als „optional“ genannten Erhebungsmerkmale werden im Erfassungsbogen aufgenommen und durch Kursivdruck gekennzeichnet. Bei Haltestellen-Erfassungen in den Gebieten des ZVBN bzw. des HVV 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
Höhe Bordstein in cm: _____ Länge Bordsteinkante in cm: _____	<input type="checkbox"/> Erfüllt den örtlichen Standard ja <input type="checkbox"/> Erfüllt den örtlichen Standard nein Maße Auffindestreifen in cm _____ Maße Einstiegsfeld in cm _____ Maße Leitstreifen in cm _____ Bei Bedarf: Abstände Bodenindikatoren zu Einbauten _____ <input type="checkbox"/> Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung
<input type="checkbox"/> Bordsteinart > Buskapstein <input type="checkbox"/> Bordsteinart > Kasseler Sonderbord <input type="checkbox"/> Bordsteinart > Kasseler Sonderbord plus/Typ Berding <input type="checkbox"/> Bordsteinart > Rundbordstein <input type="checkbox"/> Bordsteinart > sonstiger Formstein <input type="checkbox"/> Sonstiges <input type="checkbox"/> Kein Bordstein <input type="checkbox"/> Material Busaufstellfläche > Asphalt <input type="checkbox"/> Material Busaufstellfläche > Beton <input type="checkbox"/> Material Busaufstellfläche > Pflaster <input type="checkbox"/> Zustand > Spurrillen <input type="checkbox"/> Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung	Bewegungsflächen
	Vermessung einbaufreie Fläche Tür 2 Tiefe x Breite _____ Tür 1 > Tiefe x Breite _____ Bei Bedarf: Vermessung weiterer Flächen (Benennung) _____ _____
Optisch-taktiler Leitsystem / Bodenindikatoren	Haltestellenmast
<input type="checkbox"/> Optisch-taktile Bodenindikatoren vorhanden <input type="checkbox"/> Optisch-taktile Bodenindikatoren nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Auffindestreifen vorhanden <input type="checkbox"/> Auffindestreifen nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Rippe <input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Rille <input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Noppe <input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Sonstiges <input type="checkbox"/> Einstiegsfeld vorhanden <input type="checkbox"/> Einstiegsfeld nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Rippe <input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Rille <input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Noppe <input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Sonstiges <input type="checkbox"/> Leitstreifen parallel zum Bord vorhanden <input type="checkbox"/> Leitstreifen parallel zum Bord nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Rippe <input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Rille <input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Noppe <input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Sonstiges <input type="checkbox"/> Sonstiges / Anmerkungen	<input type="checkbox"/> Mast vorhanden <input type="checkbox"/> Mast nicht vorhanden <input type="checkbox"/> ID Mast X-Koordinate _____ Y-Koordinate _____ Z-Koordinate _____ <input type="checkbox"/> Foto pro Mast (mit Haltestellenschild)
	Haltestellenschild (Angaben)
	<input type="checkbox"/> Haltestellenname vorhanden <input type="checkbox"/> Haltestellenname nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Liniennummer(n) vorhanden <input type="checkbox"/> Liniennummer(n) nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Verbundlogo bzw. Logo des/der VU vorhanden <input type="checkbox"/> Verbundlogo bzw. Logo des/der VU nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Nummer Tarifpunkt/Tarifzone vorhanden <input type="checkbox"/> Nummer Tarifpunkt/Tarifzone nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Sonstiges

Haltestellen Erfassungsbogen

3/4

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

Statische Fahrgastinformation (FGI)	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	Lautsprecher / induktive Höranlagen
<input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Stufenlos erreichbar <input type="checkbox"/> Stufenlos nicht erreichbar	<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	Uhr
<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>	<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	P+R / Kiss + Ride (K+R)
<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	<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	B+R / Fahrradabstellanlage
<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	<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	Taxen-Stand
<input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Stufenlos erreichbar <input type="checkbox"/> Stufenlos nicht erreichbar	<input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden <u>Falls vorhanden Zahl der Plätze</u> <u>Entfernung von der Haltestelle (Mast)</u>
Toilette	Datum Erhebung: _____ Erfasser/in: _____
<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	

9. Handlungsempfehlungen

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

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

2. Haltestellenaufnahme

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

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

3. Planung / Förderantrag

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

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

10. Literaturverzeichnis

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