



Mobilität	Vorlagenart	Vorlagennummer
Verantwortlich: Harlfinger-Düpow, Mareike Datum: 20.03.2025	Beschlussvorlage	2025/099
	Öffentlichkeitsstatus: öffentlich	

Beratungsgegenstand:

Vorstellung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Lüneburg und Bericht über weiteres Vorgehen

Produkt/e:

Beratungsfolge:

Status	Datum	Gremium
Ö	03.04.2025	Ausschuss für Mobilität

Anlage/n:

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss nimmt die dargestellten Grundzüge zur Aufstellung des 5. Nahverkehrsplans für den Landkreis Lüneburg zur Kenntnis.

Die Verwaltung wird beauftragt, den anliegenden Entwurf des Nahverkehrsplans in das formelle Beteiligungsverfahren zu geben.

Sachlage:

Der Fachdienst 45 Mobilität ist aktuell dabei, den 5. Nahverkehrsplan für den Landkreis Lüneburg aufzustellen. In seiner Funktion als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nach § 6 Abs. 1 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) ist der Landkreis dazu verpflichtet. Es ist vorgesehen, dass der Nahverkehrsplan (NVP) für einen Zeitraum von 5 Jahren aufgestellt wird, in diesem Fall für die Jahre von 2026 – 2030.

Der Beginn der Laufzeit des 5. NVP wurde bewusst gewählt, da er mit dem Betriebsstart der neuen MOIN Mobilitätsinfrastruktur und –betriebs GmbH Landkreis Lüneburg (MOIN) einhergeht und so die strukturelle Neugestaltung des ÖPNV im Landkreis Lüneburg mit abbilden kann. Der alte 4. NVP (Laufzeit 2018-2023) wurde zu diesem Zweck bis zum 31.12.2024 fortgeschrieben. 2025 wurde der 4.NVP von der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) weiterhin geduldet.

Neben der Darstellung und Bewertung des heutigen Angebots werden im NVP auf übergeordneter Ebene

Ziele und Leitlinien für die Weiterentwicklung des regionalen ÖPNVs benannt, die den Rahmen für Umfang und Qualität des ÖPNV in den folgenden 5 Jahren setzen, § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG).

Die LNVG hat als Genehmigungsbehörde für den ÖPNV den vom Aufgabenträger beschlossenen NVP zu berücksichtigen. Dies gilt z.B. bei der Erteilung von Liniengenehmigungen oder der Genehmigung von Bedarfsverkehren. Die Genehmigungsbehörde kann eine Genehmigung verweigern, wenn der beantragte Verkehr nicht im Einklang mit dem Nahverkehrsplan steht.

Der neue Nahverkehrsplan 2026 – 2030 für den Landkreis Lüneburg besteht aus vier Hauptkapiteln:

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen
2. Bestandsdarstellung
3. Bewertung des aktuellen Angebots
4. Ziele und Maßnahmen.

Eine Grundlage für die Bewertung der aktuellen Situation des ÖPNV bildet das Mobilitätsgutachten für die Zukunft des ÖPNV im Landkreis Lüneburg (Fertigstellung Jan. 2025).

Ebenso bildet das Gutachten eine Grundlage für die im neu aufzustellenden Nahverkehrsplan definierten Maßnahmen. Im Nahverkehrsplan strebt der Landkreis Lüneburg eine zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV an. Zur Erhöhung der Attraktivität als Wohn- und Wirtschaftsstandort und zur Sicherung der Mobilität der Landkreisbevölkerung soll der ÖPNV unter Wahrung eines angemessenen Kosten-/Nutzenverhältnisses und unter Berücksichtigung der begrenzten finanziellen Haushaltsmittel gestärkt und ausgebaut werden.

Um die Fahrgastnachfrage und damit auch die Wirtschaftlichkeit des Busverkehrs stärken zu können, setzt sich der Landkreis Lüneburg in besonderem Maße für eine Verbesserung des Verkehrsangebotes ein. Die Maßnahmen hierfür sind wie folgt im NVP benannt:

1. Optimierung RufMobil
2. Optimierung Nachtverkehr
3. Optimierung Schulverkehr
 - a. Raum 1 – Samtgemeinde Dahlenburg und Südteil der Stadt Bleckede
 - b. Raum 2 – Samtgemeinde Scharnebeck und Nordteil der Stadt Bleckede
4. Optimierung Stadtbusverkehr
5. Angebotsverbesserungen und Potentialgebiete für einen On-Demand-Verkehr im Verflechtungsraum der Hansestadt Lüneburg
6. Einrichtung einer Landesbedeutsamen Buslinie nach Bergedorf/Geesthacht
7. Baustellenmanagement
8. Weiterbetrieb und Förderung der elektronischen Fahrplanauskunft „connect“
9. Aufbau eines Haltestellenkatasters
10. Aufbau einer dynamischen Fahrgastinformation (DFI)
11. Mobilitätsstation / hvv switch
12. B&R - Umstiegspunkte ÖPNV und Radverkehr
13. Ausbau der Mobilitätszentrale am Lüneburger Bahnhof
14. Entwicklung eines Zielsystems als Bemessungsgrundlage für den ÖPNV
15. Neues Liniennummernkonzept
16. Fahrgastzählsysteme in den Bussen
17. Unterstützung der Netzwerke für Mobilität in und für die Region
18. Qualitätsinitiative 2026 Hamburg – Hannover (KBS110) und Generalsanierung 2029
19. Reaktivierung von Bahnstrecken im Landkreis Lüneburg
20. SPNV-Konzept 2030+ und 2040+ der LNVG
21. Einrichtung eines Fahrgastrates und eines Mobilitätszirkels
22. Erstellung und Umsetzung eines Awareness-Konzepts für den ÖPNV

In einem Beteiligungsverfahren werden ab Anfang April Akteure im ÖPNV wie auch Fahrgäste dazu

aufgerufen, zum NVP Stellung zu nehmen. Der Beteiligungszeitraum dauert vom 04.04.2025 bis zum 06.06.2025. Die Stellungnahmen werden anschließend von der Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO) bewertet und gegebenenfalls in den NVP aufgenommen.

Der Fachdienst 45 Mobilität plant, nach der Einarbeitung der Stellungnahmen, die finale Version des 5.NVP im September 2025 den Gremien zum Beschluss vorzulegen.

Finanzielle Auswirkungen:

a) für die Umsetzung der Maßnahmen: _____ €

b) an Folgekosten: _____ €

c) Haushaltsrechtlich gesichert:

im Haushaltsplan veranschlagt

durch überplanmäßige/außerplanmäßige Ausgabe

durch Mittelverschiebung im Budget

Begründung:

Sonstiges:

d) mögliche Einnahmen:

wenn ja, umsatzsteuerliche Relevanz der Einnahmen:

ja

nein

klärungsbedürftig

Klimawirkungsprüfung:

Hat das Vorhaben eine Klimarelevanz?

keine wesentlichen Auswirkungen

positive Auswirkungen (Begründung)

negative Auswirkungen (Begründung)

Begründung:



Entwurf:

**5. Nahverkehrsplan
Landkreis Lüneburg
2026 – 2030**

Impressum

Herausgeber: Landkreis Lüneburg
Der Landrat
Auf dem Michaeliskloster 4
21335 Lüneburg

Ansprechpartner/in: Fachdienst 45 - Fachdienst Mobilität

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in dem folgenden Text eine binäre Sprache verwendet. Dies impliziert jedoch keine Einschränkung auf männliche oder weibliche Geschlechteridentitäten. Alle Menschen - unabhängig von Geschlecht, Identität oder Ausdruck - sind gleichermaßen angesprochen und gemeint.

Inhaltsverzeichnis

I.	Abbildungsverzeichnis	5
II.	Tabellenverzeichnis	6
III.	Abkürzungsverzeichnis	7
1	Rahmenbedingungen und Grundlagen	9
1.1	Bedeutung des Nahverkehrsplans	10
1.2	Inhalt des Nahverkehrsplan	11
1.3	Gesetzliche Grundlagen	12
1.3.1	EU-Verordnung 1370/2007	12
1.3.2	Öffentliche Dienstleistungsaufträge	12
1.3.3	Allgemeine Vorschriften	13
1.3.4	EU-Berichtspflichten	14
1.3.5	Regionalisierungsgesetz (RegG)	14
1.3.6	Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	14
1.3.7	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG), Clean Vehicles Directive (CVD)	16
1.3.8	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)	17
1.3.9	Niedersächsisches Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Minderung der Folgen des Klimawandels (NKlimaG)	17
1.3.10	Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)	18
1.3.11	Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG)	18
1.3.12	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)	19
1.4	Organisation des ÖPNV im Landkreis Lüneburg	20
1.4.1	Vertragliche Struktur Landkreis Lüneburg	20
1.4.2	Akteure	20
1.5	Netzwerke und Mitgliedschaften	23
1.5.1	Metropolregion	23
1.5.2	FAG Verkehr	24
1.5.3	MOBILOTSIN	24
1.5.4	Süderelbe AG	25
1.5.5	Mobilitätsallianz	26
2	Bestandsdarstellung	27
2.1	Raum- und Wirtschaftsstruktur	28
2.2	Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur	32
2.2.1	Einwohnerinnen und Einwohner	32
2.2.2	Motorisierung	35
2.2.3	Berufspendlerinnen und Berufspendler	38
2.3	Schülerinnen und Schüler, Schülerbeförderung und Schulstruktur	41
2.3.1	Entwicklung Schülerinnen und Schülerzahlen	41
2.3.2	Schulstruktur und Schulentwicklung	41
2.3.3	Schülerbeförderung	43
2.4	Verkehrsinfrastruktur	47
2.4.1	Straßennetz	47
2.4.2	Schienennetz	47
2.4.3	Wasserwege	49
2.5	Ergänzende Mobilitätsangebote	49
2.5.1	Mobilitätszentrale	49
2.5.2	Mobilitätsstationen / hvv switch	50

2.5.3	StadtRad	51
2.6	Öffentlicher Personennahverkehr	51
2.6.1	ÖPNV-Angebot nach rechtlicher Differenzierung	51
2.6.2	Allgemeiner Linienverkehr nach §42 PBefG	51
2.6.3	Sonderlinienverkehr nach §43 PBefG	51
2.6.4	Linienbedarfsverkehr nach §44 PBefG	52
2.6.5	Gebündelter Bedarfsverkehr nach §50 PBefG	52
2.6.6	Verkehr nach Freistellungsverordnung (FVO)	52
2.7	ÖPNV-Angebot nach struktureller Differenzierung	52
2.7.1	Regionalbusverkehr	53
2.7.2	Stadtbusverkehr der Hansestadt Lüneburg	53
2.7.3	Bedarfsorientierte Bedienungsformen	54
2.7.4	Bürgerbusse / kommunale Fahrdienste	54
2.7.5	Schulbezogener Verkehr	54
2.8	ÖPNV-Linienbündel im Landkreis Lüneburg	55
2.9	Verkehrsunternehmen	61
2.10	Fahrzeugqualität	61
2.11	Bushaltestellen	64
2.12	Verknüpfung der Verkehre	65
2.12.1	Verknüpfung Bus / Bus	65
2.12.2	Verknüpfung Bus / Rufbus	66
2.12.3	Verknüpfung Bus / Bahn	67
2.12.4	Verknüpfung Bahn / Bahn	67
2.12.5	Verknüpfung P+R, B+R, Mobilitätsangebote	68
2.13	hvv-Tarif	69
3	Bewertung	70
3.1	Einleitung	71
3.2	RufMobil	72
3.2.1	RufMobil – Bewertung mit Hilfe von ioki Verkehrssimulationen	75
3.3	On-Demand-Verkehr	78
3.4	Schulbezogener Verkehr im Pilotgebiet Bleckede/Dahlenburg	80
3.4.1	Datenbasis und Methodik bzw. Vorgehen	81
3.4.2	Erschließungsqualität	81
3.4.3	Auslastung der schulbezogenen Fahrten	82
3.5	Stadtbusverkehr	82
3.6	Angebotsanpassung an Haltestellen ZOB und „Am Sande“	86
3.7	Busbeschleunigung im Stadtverkehr	87
3.8	ASM – Nachtverkehr	88
3.9	Verknüpfung P+R, B+R, Mobilitätsangebote	89
3.10	Bewertung des Linienangebots der MOIN GmbH durch die VNO	90
3.10.1	Regionalbusverkehr regionale Hauptlinien:	90
3.10.2	Regionalbusverkehr neue Querverbindungen (Midibus-Linien):	90
3.10.3	Stadtbusverkehr:	91
4	Ziele und Maßnahmen	92
4.1	Übergeordnete Ziele	93
4.1.1	Alternative Antriebe	94
4.2	Mobilitätswende	95

4.2.1	Entwicklungstendenzen	95
4.2.2	Klimaneutrale Mobilität	96
4.2.3	Anzustrebende ÖPNV-Angebotsplanung im ländlichen Raum	96
4.2.4	Ergänzende Mobilitätsangebote	96
4.3	Maßnahmenübersicht	97
4.3.1	Optimierung RufMobil	99
4.3.2	Optimierung Nachtbusverkehr	106
4.3.3	Optimierung Schulverkehr	108
4.3.4	Optimierung Stadtbusverkehr	113
4.3.5	Angebotsverbesserung im Verflechtungsraum der Hansestadt Lüneburg	114
4.3.6	Landesbedeutsame Buslinien	120
4.3.7	Baustellenmanagement	123
4.3.8	Weiterbetrieb und Förderung der elektronischen Fahrplanauskunft „Connect“	124
4.3.9	Haltestellenkataster	125
4.3.10	Ausbau Dynamischer Fahrgastinformationssysteme	127
4.3.11	Mobilitätsstationen / hvv switch	128
4.3.12	B & R – Umstiegspunkte ÖPNV und Radverkehr	129
4.3.13	Ausbau der Mobilitätszentrale	131
4.3.14	Entwicklung eines Zielsystems	132
4.3.15	Neues Liniennummernkonzept	133
4.3.16	Fahrgastzählssysteme	135
4.3.17	Unterstützung der Netzwerke	137
4.3.18	Qualitätsoffensive 2026 Hamburg – Hannover (KBS110) und Generalsanierung 2029	138
4.3.19	Reaktivierung von Bahnstrecken im Landkreis Lüneburg	139
4.3.20	SPNV-Konzept 2030+ und 2040+ der LNVG	143
4.3.21	Erstellung und Umsetzung eines Awareness-Konzepts für den ÖPNV	145
4.3.22	Fahrgastbeirat und Mobilitätszirkel	148
5	Finanzierung des ÖPNV	149
5.1	Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG)	150
5.2	Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)	150
5.3	Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz	152
5.4	Ausgaben für den ÖPNV im Landkreis Lüneburg	152
6	Literaturverzeichnis	155

I. Abbildungsverzeichnis

<i>Abbildung 2-1: Landkreis Lüneburg mit den umliegenden Landkreisen</i>	29
<i>Abbildung 2-2: Zentralörtliche Gliederung des Landkreises Lüneburg</i>	31
<i>Abbildung 2-3: Entwicklung der Einwohnerzahlen im Landkreis Lüneburg 2002 – 2022</i>	32
<i>Abbildung 2-4: Motorisierungsgrad je 1.000 Einwohner</i>	35
<i>Abbildung 2-5: Modal Split im Landkreis Lüneburg</i>	36
<i>Abbildung 2-6: Modal Split 2017 – Vergleich Landkreise</i>	36
<i>Abbildung 2-7: Modal Split 2017 – Nutzung Busse und Bahnen in der Region</i>	37
<i>Abbildung 2-8: Modal Split 2017 Quell- und Zielort.</i>	38
<i>Abbildung 2-9: Einpendelnde in den Landkreis Lüneburg.</i>	39
<i>Abbildung 2-10: Auspendelnde aus dem Landkreis Lüneburg</i>	40
<i>Abbildung 2-11: Schienennetz und Bahnhöfe bzw. Haltepunkte im Landkreis Lüneburg</i>	48
<i>Abbildung 2-12: Mobilitätszentrale am Bahnhof Lüneburg</i>	49
<i>Abbildung 2-13: Liniennetzplan Stadtverkehr Lüneburg</i>	60
<i>Abbildung 3-1: Unterteilung des Landkreises in acht Sektoren</i>	72
<i>Abbildung 3-2: Auswertung Buchungszahlen KVG 2023</i>	73
<i>Abbildung 3-3: Bewegungsströme im Landkreis Lüneburg</i>	76
<i>Abbildung 3-4: Feederstops und Feedertrips im Landkreis Lüneburg</i>	77
<i>Abbildung 3-5: ioki-Feedertrips ohne Start- und Zielhaltestellen (>500 m) außerhalb von Rufmobil-Gebieten</i>	78
<i>Abbildung 3-6: Schulverkehrsanalyse - Übersicht Pilotgebiet</i>	80
<i>Abbildung 3-7: Erschließung des ÖPNV im Verflechtungsraum (300 Meter-Radius)</i>	84
<i>Abbildung 3-8: Vorschlag zum Linienverlauf der neuen Stadtverkehrslinie</i>	85
<i>Abbildung 3-9: Verkehrsrelationen in den Nachtstunden nach Gemarkung, Simulation von ioki</i>	89

II. Tabellenverzeichnis

<i>Tabelle 2-1: Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden des Landkreises Lüneburg</i>	34
<i>Tabelle 2-2: Altersstruktur im Landkreis Lüneburg 2011 – 2017</i>	34
<i>Tabelle 2-3: Einpendelnde nach Lüneburg</i>	39
<i>Tabelle 2-4: Auspendelnde aus Lüneburg</i>	40
<i>Tabelle 2-5: Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Lüneburg</i>	41
<i>Tabelle 2-6: Schulstandorte und Schultypen im Landkreis Lüneburg</i>	42
<i>Tabelle 2-7: Vorgaben für die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg</i>	44
<i>Tabelle 2-8: Anzahl der ausgegebenen Schülerzeitkarten im Landkreis Lüneburg</i>	46
<i>Tabelle 2-9: Betriebs- und Streckencharakteristika der Schienenwege im Landkreis Lüneburg</i>	47
<i>Tabelle 2-10: Linien im Landkreis Lüneburg</i>	56
<i>Tabelle 2-11: Linien im Teilnetz 4</i>	59
<i>Tabelle 2-12 : Übersicht von Linien in/aus anderen Landkreise die im Landkreis Lüneburg Verkehren</i>	59
<i>Tabelle 2-13: Verkehrsunternehmen und Zahl der eingesetzten Fahrzeuge im Landkreis Lüneburg</i>	61
<i>Tabelle 2-14: Fahrzeugqualität der Busse im Landkreis Lüneburg</i>	61
<i>Tabelle 2-15: Anzahl der Haltestellen in den Kommunen</i>	64
<i>Tabelle 2-16: Orte der dynamischen Fahrgastinformationssysteme</i>	64
<i>Tabelle 2-17: Verknüpfungspunkte im Liniennetz (Bus/Bus)</i>	66
<i>Tabelle 2-18: Verknüpfungspunkte im Liniennetz (Bus/Rufbus)</i>	66
<i>Tabelle 2-19: Bestand an den Achsen und Haltestellen im SPNV</i>	68
<i>Tabelle 3-1: Meistgenutzte Verbindungen je Sektor</i>	73
<i>Tabelle 3-2: Meistgenutzte RufMobil-Verbindungen insgesamt</i>	74
<i>Tabelle 3-3: RufMobil-Buchungen je Monat</i>	75
<i>Tabelle 3-4: Vergleich der bisherigen und geplanten Taktung auf den Stadtverkehrslinien</i>	83
<i>Tabelle 3-5: Bedienung der Haltestelle „Am Sande“ durch den bisherigen und optimierten Stadtverkehr</i> ..	86
<i>Tabelle 3-6: Top 15 Haltestellen mit Verspätungen mit mehr als 5 Minuten im Jahr 2023</i>	87
<i>Tabelle 4-1: übergeordnete Ziele</i>	93
<i>Tabelle 4-2: Nachtbusverkehr im Landkreis Lüneburg</i>	107
<i>Tabelle 4-3: neues Liniennummernkonzept</i>	133
<i>Tabelle 5-1: Finanzmittel nach dem NNVG für den ÖPNV im Landkreis Lüneburg 2024 - 2031</i>	153
<i>Tabelle 5-2: Übersicht Zahlungen des Landkreises Lüneburg im Bereich ÖPNV 2024</i>	154

III. Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
ASM	Anruf-Sammel-Mobil
aV	allgemeine Vorschriften
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
B&R	bike and ride
DB AG	Deutsche Bahn AG
EAV	Einnahmeverteilungungsverfahren
EntflechtG	Entflechtungsgesetz
EW	Einwohner
FHH	Freie und Hansestadt Hamburg
FÖS	Förderschule
FVO	Freistellungsverordnung
GaFöG	Gesetz zur ganztägigen Förderung von Kindern im Grundschulalter
Gem.	Gemeinde
GS	Grundschule
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GY	Gymnasium
GZ	Grundzentrum
HS	Hauptschule
hvv	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
IGS	Integrierte Gesamtschule
IV	Individualverkehr
KBS	Kursbuchstrecke
Kfz	Kraftfahrzeug
KVG	Kraftverkehr Stade GmbH & Co. KG
LK	Landkreis
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LROP	Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen
LSN	Landesamt für Statistik Niedersachsen
ME	metronom Eisenbahngesellschaft mbH
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOIN	MOIN Mobilitätsinfrastruktur und -betriebs GmbH
MW NDS	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
NBGG	Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz

NSchG	Niedersächsisches Schulgesetz
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
OBS	Oberschule
öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
OHE	Osthannoversche Eisenbahn AG
OT	Ortsteil
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PKW	Personenkraftwagen
P&R	park and ride
RegG	Regionalisierungsgesetz
REK	Regionales Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Lüneburg
RS	Realschule
Sek I	Sekundarstufe I
Sek II	Sekundarstufe II
SG	Samtgemeinde
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
SVG	Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft
Tab.	Tabelle
TN	Teilnetz
VBN	Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VLP	Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim
VNN	Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen
VNO	Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH
VO	Verordnung
VOG	Verkehrsbetrieb Osthannover GmbH
VU	Verkehrsunternehmen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Rahmenbedingungen und Grundlagen

ENTWURF

1.1 Bedeutung des Nahverkehrsplans

Nach § 6 Abs. 1 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) ist es Aufgabe der kommunalen Aufgabenträger, für ihren Bereich einen Nahverkehrsplan (NVP) für einen Zeitraum von jeweils fünf Jahren aufzustellen. Kommunale Aufgabenträger sind im straßenengebundenen ÖPNV grundsätzlich die Landkreise und kreisfreien Städte bzw. deren Zusammenschlüsse.

Grundsätzliche Aussagen zur Bedeutung des Nahverkehrsplans im Zusammenwirken der am ÖPNV beteiligten Aufgabenträger, Genehmigungsbehörden und Verkehrsunternehmen enthält § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Danach hat die Genehmigungsbehörde im Zusammenwirken mit den Aufgabenträgern des ÖPNV und den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung sowie unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten für eine Integration des Verkehrsangebotes zu sorgen. Die Genehmigungsbehörde hat dabei einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen. Dies gilt z.B. bei der Erteilung von Genehmigungen: Die Genehmigungsbehörde kann eine Genehmigung verweigern, wenn der beantragte Verkehr nicht im Einklang mit dem Nahverkehrsplan steht. Die Genehmigung ist außerdem nach § 13 Abs. 2 Nr. 3d PBefG zu versagen, wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im NVP festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

Der Nahverkehrsplan erzielt aber auch in anderer Hinsicht Außenwirkung. Er dient gemäß § 7 Abs. 8 NNVG als Grundlage für Zuwendungen für Investitionen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und den dem Land Niedersachsen gemäß § 5 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz (RegG) zufließenden Mitteln.

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 NVP mit Gültigkeit bis 31.12.2024 wird neu aufgestellt (§ 6 Abs. 1 S. 3 NNVG). Mit dieser Neuaufstellung des NVP werden die verkehrlichen, ökologischen, wirtschaftlichen und konzeptionellen Ziele des ÖPNV überprüft. Anlass der Neuaufstellung ist eine Änderung der Daten und die Anpassung der Maßnahmen im Vergleich zum Stand des Nahverkehrsplans von 2018 bis 2023 (Fortschreibung bis 2024).

1.2 Inhalt des Nahverkehrsplan

Nach § 6 Abs. 1 NNVG soll im Nahverkehrsplan

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

dargestellt werden.

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 Straßenbaulastträger und Interessenverbände der Fahrgäste zu erstellen. Die Beteiligten haben gemäß § 6 Abs. 4 S. 4 NNVG für ihre Stellungnahme in Bezug auf den Nahverkehrsplan zwei Monate Zeit.

1.3 Gesetzliche Grundlagen

1.3.1 EU-Verordnung 1370/2007

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

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

Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte dürfen nach der EU-VO 1370/2007 grundsätzlich nur gewährt werden über

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

1.3.2 Öffentliche Dienstleistungsaufträge

Ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag liegt immer dann vor, wenn eine zuständige Behörde einem Unternehmen einvernehmlich oder einseitig/hoheitlich vorgibt, Verkehrsleistungen nach bestimmten Vorgaben zu erbringen und dem Unternehmen dafür eine Kompensation gewährt.

Die VO 1370/2007 enthält Regeln über bestimmte Mindestinhalte, die jeder öffentliche Dienstleistungsauftrag aufweisen muss.

Erforderlich sind u. a.:

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

- Eine klare Regelung für die Durchführung der Aufteilung der mit der Dienstleistung in Verbindung stehenden Kosten (insbesondere für Personal, Infrastruktur, Energie, Wartung und Instandsetzung, sonstige Anlagen, Fixkosten, angemessene Kapitalrendite).
- Eine klare Regelung der Einnahmeaufteilung bzw. -anrechnung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.
- Eine Darstellung der verbindlichen Qualitätsstandards, sofern solche vereinbart wurden.
- Die Laufzeit von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen ist im Busbereich in der Regel auf höchstens 10 Jahre beschränkt. Bei einem hohen Investitionsanteil auf Seiten der Betreiber, z. B. durch den Aufbau von Infrastruktur für E-Mobilität, kann die Laufzeit des öDA um höchstens 50 %, d. h. auf 15 Jahre, verlängert werden (VO 1370/2007, Art. 4 Abs. 4).

In Art. 5 Abs. 1 S. 1 der EU-VO 1370/2007 ist festgelegt, dass öffentliche Dienstleistungsaufträge grundsätzlich nach Maßgabe dieser Verordnung zu vergeben sind. Allerdings wird im Satz 2 eine Ausnahme von dieser Vorgabe definiert: Handelt es sich um Dienstleistungsaufträge gemäß den EU-Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG (wie dies z. B. bei Bruttoverkehrsverträgen mit genau definiertem Leistungsinhalt der Fall ist), so ist das in diesen Richtlinien verankerte allgemeine Vergaberecht anzuwenden. In Deutschland entspricht dies den Vorgaben aus dem Allgemeinen Vergaberecht des GWB und der VOL/A.

Neben dem Regelfall, Dienstleistungsaufträge nach Maßgabe der EU-VO 1370/2007 oder des allgemeinen Vergaberechts über ein wettbewerbliches Verfahren zu vergeben, sieht die Verordnung unter bestimmten Voraussetzungen auch die Möglichkeiten für eine Direktvergabe oder Unterschwellenvergabe vor.

1.3.3 Allgemeine Vorschriften

Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen durch die Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen können auch über den Erlass einer allgemeinen Vorschrift geregelt werden. Bei der allgemeinen Vorschrift handelt es sich um eine rechtsverbindliche Maßnahme (in Form eines Vertrages, einer Richtlinie oder einer Satzung), die

- diskriminierungsfrei (= für alle Unternehmen gilt das gleiche methodische Verfahren),
- für alle Personenverkehrsdienste derselben Art (= z. B. regionale Buslinien, Stadtbus, Straßenbahn),
- in einem bestimmten geografischen Gebiet (= z. B. in einem Landkreis oder in Teilnetzen eines Landkreises), das sich im Zuständigkeitsbereich einer zuständigen Behörde befindet

Anwendung findet.

Werden über die Regelungen einer allgemeinen Vorschrift Ausgleichsleistungen gewährt, so müssen hierfür die in der EU-VO 1370/2007 genannten Grundsätze (Art. 4 und 6) beachtet werden. Dies betrifft insbesondere die Pflicht zur Durchführung einer Überkompensationsprüfung.

Allgemeine Vorschriften können grundsätzlich in zwei Rechtsformen erlassen werden. Meist wird eine Satzung erlassen. Aber auch ein Vertrag ist möglich. Der Aufgabenträger bietet in diesem Fall einen Mustervertrag an, der von jedermann unterzeichnet werden kann, der die Vertragsbedingungen erfüllt.

1.3.4 EU-Berichtspflichten

Zur Erhöhung der Transparenz im ÖPNV enthält die 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, die für deren Erfüllung ausgewählten Betreiber und die diesen gewährten Ausgleichsleistungen und ausschließlichen Rechte ergeben. 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 sind Interessierte auf Antrag über die Gründe zu informieren.

1.3.5 Regionalisierungsgesetz (RegG)

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

1.3.6 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz vom 21.03.1961 mit der letzten Änderung vom 11.04.2024 befasst sich mit der entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsbussen und mit Kraftfahrzeugen. 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 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.

Im § 62 Abs. 1 „Übergangsbestimmung“ legt das PBefG fest, dass öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Art. 3 Abs. 1 der EU-VO 1370/2007 bis zum 31. Dezember 2013 abweichend von Art. 5 Abs. 2 bis 4 der EU-VO 1370/2007 vergeben werden dürfen. Genehmigungen, die vor dem 1. Januar 2013 erteilt wurden, bleiben bis zum Ablauf der in

der Genehmigungsurkunde enthaltenen Geltungsdauer wirksam. Die Geltung und Wirksamkeit von sonstigen Rechtsverhältnissen, insbesondere öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der EU-VO 1370/2007, die vor dem 1. Januar 2013 zustande gekommen sind, werden durch die Änderung des Gesetzes nicht berührt.

1.3.6.1 PBefG Novelle 2021

Mit der Zustimmung des Bundesrates ist im August 2021 die Novellierung des PBefG in Kraft getreten. Durch diese Novellierung sollten rechtssichere Regelungen gefunden werden für plattformbasierte Mobilitätsdienste. Zugunsten neuerer Verkehrsformen wird mit der Novellierung der Linienbedarfsverkehr, bei dem eine Beförderung von Fahrgästen ohne vorgegebenen Linienweg zwischen festen Einstiegs- und Ausstiegspunkten stattfindet, und der gebündelte Bedarfsverkehr, bei dem mehrere Fahrgäste mit verschiedenen Aufträgen mit ähnlicher Wegstrecke zusammen in einem Personenkraftwagen befördert werden, eingeführt. Ein weiterer Punkt der Novellierung ist die Erweiterung der „Experimentierklausel“ auf fünf Jahre für Genehmigungen, die sich darauf stützen (Karl & Werner, 2022).

1.3.6.2 Liniengenehmigungen im Landkreis Lüneburg

Nach § 18 Abs. 1 PBefG 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 S. 1 oder Abs. 6 S. 1 PBefG gestellt werden kann. Abs. 5 bezieht sich dabei auf Fristen für die Beantragung von eigenwirtschaftlichen Verkehren, während Abs. 6 die Regelung für eigenwirtschaftliche Anträge beschreibt, wenn die zuständige Behörde die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages beabsichtigt und dies durch eine Vorabbekanntmachung veröffentlicht hat.

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

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

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

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

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

1.3.8 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

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

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

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

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

1.3.10 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 dazu gehörigen Betriebsanlagen;
- Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlage, Untergrundbahnen oder Hängebahnen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes, jeweils mit den dazugehörigen Betriebsanlagen.

Da der Landkreis Lüneburg 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.

1.3.11 Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG)

Das Niedersächsische Schulgesetz (NSchG) bestimmt laut § 109 das die Landkreise und kreisfreie Städte mit dem vorhandenen ÖPNV den Schülerinnen und Schüler hinreichend Rechnung getragen wird. In § 114 Abs. 1 des NSchG wird beschrieben, 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 allgemein bildenden Schulen,
- die 11. und 12. Schuljahrgänge der Förderschulen G (geistige Behinderungen),
- die Berufseinstiegsschule,
- die erste Klasse von Berufsfachschulen, soweit die Schülerinnen und Schüler diese ohne Sekundarabschluss I – Realschulabschluss – besuchen

Die Schülerbeförderung gehört zum eigenen Wirkungskreis der Landkreise. Die finanzielle Verantwortung und Ausgestaltung liegt somit beim Landkreis Lüneburg. Die Mindestentfernung hinsichtlich des Anspruchs auf Beförderung zur Schule bzw. auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg, die zu benutzenden Verkehrsmittel und das Verfahren zur Fahrtkostenerstattung sind in der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg geregelt (siehe auch 2.3.3).

1.3.12 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)

Das Ziel des zum 01.05.2002 in Kraft getretenen Gesetzes ist es, „die Benachteiligung von behinderten Menschen zu beseitigen [...] sowie die gleichberechtigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen“ (§ 1 BGG). Zusätzlich ist die UN-Behindertenrechtskonvention seit 2009 in Kraft getreten. Insbesondere die Art. 9 „Zugänglichkeit“, Art. 20 „Persönliche Mobilität“ und Art. 30 „Teilhabe am kulturellen Leben sowie an Erholung, Freizeit und Sport“ sind hier zu nennen.

Diese Vorgaben beziehen sich auch auf den Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs und sind deshalb zwischenzeitlich in das PBefG integriert worden. In § 8 Abs. 3 S. 3 - 7 PBefG heißt es dazu: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmen frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

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

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

1.4 Organisation des ÖPNV im Landkreis Lüneburg

1.4.1 Vertragliche Struktur Landkreis Lüneburg

Der Kreistag des Landkreises Lüneburg hat die Allgemeine Vorschrift am 05.11.2018 in Form eines Vertrages beschlossen. In dem Vertrag ist eine dreijährige Kündigungsfrist vorgesehen. Von der Option zur Kündigung der Verträge mit der KVG wurde durch den Landkreis Gebrauch gemacht. Die Kündigung für bestimmte Teilnetze beruht auf einem Beschluss des Kreistages am 22.12.2022. Im Teilnetz 4 läuft diese mit der VLP weiter.

Der Kreistag des Landkreises Lüneburg hat am 20.04.2023 beschlossen, den Vorschlägen des Strukturgutachtens zu folgen und den ÖPNV zukünftig anders zu strukturieren. Als Modell ist eine Verkehrsmanagementgesellschaft mit der Vergabe von Subunternehmerverträgen geplant. Die Funktion der Verkehrsmanagementgesellschaft wird durch die MOIN Mobilitätsinfrastruktur und -betriebs GmbH Lüneburg (MOIN GmbH) übernommen werden. Nach Art. 5 Abs. 1 S. 1 EU-VO 1370/2007 i. V. m. § 108 GWB ist eine Direktvergabe an die MOIN GmbH ab dem 01.01.2026 für eine Laufzeit von zehn Jahren mit der Erbringung der Verkehrsleistung im ÖPNV im Landkreis durch den Kreistag erfolgt. Unter der MOIN wird somit die vertragliche und genehmigungsrechtliche Situation zum 01.01.2026 vereinheitlicht.

1.4.2 Akteure

1.4.2.1 MOIN Mobilitätsinfrastruktur und -betriebs GmbH Landkreis Lüneburg (MOIN)

Der Landkreis Lüneburg hat am 27. Juli 2022 die Mobilitätsinfrastruktur und -betriebs GmbH Lüneburg gegründet.

Ab dem 1. Januar 2026 wird die MOIN Mobilitätsinfrastruktur und -betriebs GmbH Landkreis Lüneburg, als 100%ige Tochter des Landkreises Lüneburg, den regionalen Nahverkehr im rechtselbischen Teil des Landkreises und den Stadtverkehr in Lüneburg übernehmen – und so die Mobilität der Region nachhaltig gestalten.

Weitere Informationen unter: <https://moin-lg.de/>

1.4.2.2 Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim (VLP)

Die Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH (VLP) ist das kommunale Verkehrsunternehmen des Landkreises Ludwigslust-Parchim und betreibt den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr mit Omnibussen im Landkreis Ludwigslust-Parchim (Mecklenburg-Vorpommern) sowie für den Landkreis Lüneburg im Amt Neuhaus.

Weitere Informationen unter: <https://www.vlp-lup.de/>

1.4.2.3 Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO)

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

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

- die Erarbeitung, Fortschreibung und Koordinierung der Nahverkehrspläne sowie die Bearbeitung der Prüfaufträge aus den Nahverkehrsplänen,
- die Planung, Koordinierung und Umsetzung von Nahverkehrskonzepten für die Gesellschafter,
- die Erarbeitung von Vorschlägen für die Einführung einheitlicher Tarife,
- die Koordinierung und Kooperation mit Verkehrsverbänden (Hamburger Verkehrsverbund GmbH (hvv), Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)),
- die Vertretung der Gesellschafterlandkreise Harburg, Lüneburg und Stade in den Gremien des hvv,
- die Durchführung der Verfahren für den Abschluss von Verträgen oder die Erteilung von Auflagen bei gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen nach § 4 Abs. 4 NNVG und sonstigen Verkehren und
- die Wahrung der Nahverkehrsinteressen der Gesellschafter gegenüber den Aufgabenträgern für den SPNV in Niedersachsen und in den angrenzenden Bundesländern.

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

1.4.2.4 Hamburger Verkehrsverbund GmbH (hvv)

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

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

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

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

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

1.4.2.5 Zentrale Verkehrsunternehmen im hvv-Gebiet

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

1.4.2.6 Fahrgastbeirat für den Landkreis Lüneburg

Der Fahrgastbeirat für den Landkreis Lüneburg ist ein Gremium des Landkreises und wurde im Sommer 2025 gegründet. Zu den Mitgliedern gehören Vertreterinnen und Vertreter von Verbänden und Organisationen, die der Bereich ÖPNV betrifft. Dazu gehören unter anderem der Behindertenbeirat von Hansestadt und Landkreis Lüneburg, der Seniorenbeirat, der VCD Regionalverband Elbe-Heide, der ADFC Kreisverband Lüneburg und andere. Darüber hinaus wirken in dem Gremium Bewohnerinnen und Bewohner aus allen Teilen des Landkreises mit, die Busse und Bahnen regelmäßig nutzen und einen möglichst breiten Querschnitt der Gesellschaft widerspiegeln.

Der Fahrgastbeirat trägt dazu bei, dass die Interessen der Fahrgäste bei Ausgestaltung und Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Landkreis Lüneburg stärker berücksichtigt werden. Der Fahrgastbeirat regt Verbesserungen des ÖPNV im Landkreis Lüneburg an. Als Bindeglied zwischen dem Aufgabenträger des lokalen ÖPNV, dem Verkehrsunternehmen und den Fahrgästen trägt der Fahrgastbeirat zur Verbesserung von Image und Qualität des ÖPNV im Kreisgebiet bei. Bei den regelmäßig stattfindenden Sitzungen ist auch der Landkreis Lüneburg vertreten.

INFO: Der Prozess der Fahrgastbeiratsgründung ist noch nicht abgeschlossen. Die konstituierende Sitzung wird voraussichtlich Ende August 2025 stattfinden. Geplant ist außerdem eine Website für den Fahrgastbeirat, auf der sich Bürgerinnen und Bürger des Landkreises über das Gremium und dessen Arbeit informieren können.

1.5 Netzwerke und Mitgliedschaften

1.5.1 Metropolregion

Mehr als 1.000 Orte sowie 20 Landkreise und kreisfreie Städte bilden gemeinsam die Metropolregion Hamburg. Träger sind die vier Bundesländer Freie und Hansestadt Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Der Landkreis Lüneburg ist integrativer Bestandteil der Metropolregion Hamburg und aktiver Partner.

Als gleichberechtigte Partnerinnen und Partner kooperieren die Mitglieder der Metropolregion Hamburg unter anderem wirtschaftlich, im Bereich Verkehr, Klimaschutz sowie Tourismus und können so von der guten Infrastruktur und den Fachkräften der gesamten Region profitieren. Die Metropolregion Hamburg gilt nicht nur als wirtschaftliches Zentrum Norddeutschlands, sondern ist für etwa fünf Millionen Menschen Heimat in einer vielfältigen und lebendigen Region mit hoher Lebensqualität. Die Metropolregion Hamburg ist gemeinsam aktiv und setzt Projekte zur Verbesserung der innerregionalen Zusammenarbeit oder zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit um. Die Metropolregion Hamburg fördern dabei Projekte, die die wirtschaftliche, technologische, räumliche, soziale und kulturelle Entwicklung der Metropolregion als gemeinsamen Wirtschafts- und Lebensraum voranbringen.

An den folgenden aufgeführten Projekten der Metropolregion Hamburg ist der Landkreis Lüneburg aktuell beteiligt bzw. hat die Trägerschaft des Projektes übernommen:

Leitprojekt Biosphäre.Regional-Nachhaltig: Die Niedersächsische Elbtalau, Teil des UNESCO-Biosphärenreservats Flusslandschaft Elbe, und das UNESCO-Biosphärenreservat Schaalsee sollen überregional ausstrahlende Aushängeschilder der Nachhaltigkeit werden. Dieses Ziel unterstützt die Metropolregion Hamburg mit dem Leitprojekt „Biosphäre.Regional-Nachhaltig“. Damit nimmt sie eine Empfehlung der OECD auf, dass Potenzial dieser Regionen besser zu nutzen. Im Projekt „Biosphäre.Regional-Nachhaltig“ werden Wege gesucht, den Menschen vor Ort Perspektiven für ein gutes Leben zu geben, ohne die Vielfalt von Natur und Landschaft zu zerstören. Denn der anhaltende Strukturwandel im ländlichen Raum erfordert Ideen und Konzepte, um diese Regionen langfristig zukunftsfähig zu machen. Ziel ist es, die Biosphären-Regionen zu Modellregionen der Nachhaltigkeit in ökonomischer, sozialer sowie ökologischer Hinsicht zu entwickeln.

Leitprojekt Radschnellwege: Von 2018 bis 2021 hat die Metropolregion Hamburg in neun Machbarkeitsstudien untersucht, auf welchen Routen Radschnellwege geführt werden können. Die Studien enthalten konkrete Maßnahmenvorschläge und sind eine wichtige Grundlage zur Beantragung von Fördergeldern. Die darauf aufbauenden Detailplanungen werden aktuell im nächsten Projektteil durchgeführt. Der Landkreis Lüneburg hat sich mit

der Strecke Lüneburg- Winsen- Hamburg am Projekt beteiligt. Eine Umsetzung wird in den nächsten Jahren Stück für Stück realisiert.

1.5.2 FAG Verkehr

Für die vertiefende Arbeit an den Projekten der Metropolregion setzt der Lenkungsausschuss Facharbeitsgruppen ein. Für den Mobilitätsbereich wurde entsprechend die Facharbeitsgruppe Verkehr der Metropolregion Hamburg eingesetzt. Akteurinnen und Akteure aus Kommunen, Verkehrsunternehmen, Handelskammern und weiteren Interessensvertretungen mit Sitz im Gebiet der Metropolregion engagieren sich gemeinschaftlich für die Erreichung der Mobilitätsziele aus den im räumlichen Leitbild der MRH beschriebenen Maßnahmen. Im Rahmen von regelmäßigen Sitzungen einigen sich alle Beteiligten auf eine Zielvorstellung und erarbeiten eine Herangehensweise, um das gemeinsame Zielbild auf die Regionen übertragen zu können.

Auch der Landkreis Lüneburg engagiert sich als verlässlicher Partner an den Facharbeitsgruppen der Metropolregion Hamburg, so auch an der FAG Verkehr. Die im Landkreis erarbeiteten Mobilitätsthemen werden eingebracht und eine Vernetzung mit weiteren Akteurinnen und Akteure vertieft.

1.5.3 MOBILOTSIN

Die MOBILOTSIN ist die Initiative für neue Mobilität in Niedersachsen. Sie ist eine Beratungseinheit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH und führt Akteurinnen und Akteure zusammen, zeigt Förderchancen auf und bietet Weiterbildungsmöglichkeiten an. Das Leistungsspektrum der MOBILOTSIN fokussiert sich auf die drei Schwerpunkte: Beratung - Qualifizierung - Veranstaltungen.

MOBILOTSIN unterstützt Akteure vor Ort dabei, vorhandene Konzepte zu bewerten und weitere Möglichkeiten für bessere Mobilität zu erkennen. Mit persönlicher Beratung, fachlicher Qualifizierung und informativen Veranstaltungen leistet sie einen Beitrag dafür, die mobile Zukunft in Niedersachsen mitzugestalten und Menschen vor Ort auf neue Art und Weise zu verbinden – in Metropolregionen genauso wie in ländlichen Räumen.

Die Arbeit für Kommunen wird von einer breiten Initiative getragen. Netzwerkpartnerinnen und Netzwerkpartner sind der Niedersächsische Landkreistag, der Niedersächsische Städtetag, der Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund, die Arbeitsgemeinschaft der Niedersächsischen -Aufgabenträger, die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH und das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung. Grundsätzlich richtet sich das Angebot an niedersächsische Kommunen, Landkreise, ÖPNV-Aufgabenträger und gesellschaftliche Initiativen, die sich für ein nachhaltiges Mobilitätsangebot engagieren.

Die Vision: Neue Mobilität vor Ort in Niedersachsen. Die MOBILOTSIN ist davon überzeugt, dass die Verknüpfung neuer und etablierter Mobilitätsangebote ein Erfolgsfaktor für die kommunale und regionale Ebene darstellt. Durchdachter, verknüpfter ÖPNV sowie Sharing- und On-Demand-Angebote sollen auch in ländlichen Räumen Alternativen zum eigenen Auto bieten. Aufgabe ist, Kommunen in Niedersachsen bei ihren Aktivitäten im

Bereich des ÖPNV und der Mobilität vor Ort besser zu beraten und zu unterstützen sowie gemeinsam neue Initiativen anzustoßen. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der Steigerung der Attraktivität der ländlichen Gebiete in Niedersachsen.

Die Angebote der MOBILOTSIN orientieren sich hierbei an den Bedürfnissen der Zielgruppe:

Beratung

Zu den Kernkompetenzen zählt die Vermittlung der Grundlagen für die ÖPNV-Organisation und -finanzierung. Auf dieser Basis lassen sich individuelle Konzepte vor Ort entwickeln. Ein besonderer Schwerpunkt liegt in der Vorstellung und Aufbereitung von Erfolgsbeispielen. So lassen sich anhand von guten Beispielen aus ganz Deutschland mögliche Umsetzungen für Niedersachsen aufzeigen. Aktuelle Fördermöglichkeiten behält die MOBILOTSIN im Blick und berät gerne dazu.

Qualifizierung

Der Lehrgang Kommunales Mobilitätsmanagement unterstützt Interessierte beim Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements in der eigenen Kommune. Zur Etablierung von Mobilitätsmanagement in der eigenen Kommune sind nicht nur verkehrsfachliches Verständnis, sondern auch sozial-kommunikative Kompetenzen notwendig. Ziel des Lehrgangs ist es, Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf aktuelle Herausforderung im Mobilitätsbereich vorzubereiten.

Neu ist der Lehrgang „Schulisches Mobilitätsmanagement“, der ab 2025 angeboten wird und ergänzend zum kommunalen Mobilitätsmanagement die Fähigkeit des Aufbaues eines schulischen Mobilitätsmanagements vor Ort vermittelt.

Veranstaltungen

Ob online oder vor Ort – die MOBILOTSIN vernetzt Akteurinnen und Akteure und vermittelt Fachwissen mit unterschiedlichen Veranstaltungsformaten. Dabei reicht das Themenspektrum von den ÖPNV-Basiswissen, der Aufbereitung relevanter Fördermöglichkeiten bis hin zu schulischem oder touristischem Mobilitätsmanagement. Unter Einbeziehung von Expertinnen und Experten aus Forschung und Praxis werden praxisnah Themen vorgestellt.

Der Landkreis Lüneburg beteiligt sich bereits seit dem Jahr 2020 am Netzwerk der MOBILOTSIN und profitiert seither vom Erfahrungsaustausch und dem Schulungsangebot. Das Lehrgangsangebot „Kommunales Mobilitätsmanagement“, sowie „Schulisches Mobilitätsmanagement“ wurde genutzt und brachte bereits mehrere Mobilitätsmanagerinnen und Mobilitätsmanager aus dem Team hervor, die fortan die Ansätze der MOBILOTSIN in ihre Arbeit einbringen und den Landkreis Lüneburg im Bereich der Mobilität so zukunftsorientiert und bedarfsgerecht aufstellen.

1.5.4 Süderelbe AG

Die Süderelbe AG ist der zentrale Partner für Wirtschafts- und Regionalentwicklung südlich der Elbe. Schwerpunkte der Gesellschaft liegen in der Förderung des Wirtschaftsstandorts Süderelbe, der Stärkung der Leit- und Zukunftsbranchen sowie in den Unternehmensservices. Mit der Entwicklung und Umsetzung grenzübergreifender Konzepte und Projekte stärkt die Süderelbe AG die südliche Metropolregion Hamburg. Die Freie und Hansestadt Hamburg und die niedersächsischen Landkreise Harburg, Lüneburg und Stade sowie die Hansestadt Lüneburg gehören ebenso zu den insgesamt 112 Aktionären wie die Sparkassen der Region und zahlreiche private Unternehmen.

1.5.5 Mobilitätsallianz

Hamburg und Niedersachsen haben gemeinsam mit den Süderelbe-Landkreisen Harburg, Lüneburg und Stade eine länderübergreifende Initiative zur Förderung der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in der Süderelbe-Region unterzeichnet. Die "Mobilitätsallianz für die Süderelbe-Region" wurde auf Initiative der Süderelbe AG ins Leben gerufen. Die Freie und Hansestadt Hamburg, die Landkreise Lüneburg, Harburg und Stade haben gemeinsam im Februar 2025 das Memorandum of Understanding (MoU) unterzeichnet.

Die Allianz soll unter dem Leitbild einer zukunftsorientierten und nachhaltigen Mobilität agieren, sowie bestehende Herausforderungen im Verkehrsbereich länderübergreifend adressieren und Lösungsansätze schaffen. Der Ausbau der Infrastruktur soll diese Leistungsfähigkeit sichern und ausbauen. Die Allianz ist sich der aktuellen und langfristigen Herausforderungen, wie täglichen Pendlerverkehren, steigenden Mobilitätsbedürfnissen, Kapazitätsengpässen im Schienenverkehr und einer ausbaufähigen Radinfrastruktur, bewusst.

Die Sanierung von A1 und A7 mit entsprechenden Einschränkungen der Leistungsfähigkeit spielen ebenso eine Rolle, wie fehlende Alternativen im öffentlichen Nahverkehr. Dem möchte die Mobilitätsallianz für die Süderelbe-Region mit der Schaffung einer zukunftsfähigen Infrastruktur und entsprechender Mobilitätsangebote entgegenen, um die wirtschaftlichen Erfolge dauerhaft aufrechtzuerhalten.

2 Bestandsdarstellung

ENTWURF

2.1 Raum- und Wirtschaftsstruktur

Der Landkreis Lüneburg (Abbildung 2-1) liegt mit seinen 188.618 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand: 30.06.2024, (Lüneburg, 2024)) im Norden Niedersachsens und erstreckt sich von der Lüneburger Heide im Westen bis zur Elbe im Osten (Abbildung 2-2). Er ist der Teil Metropolregion Hamburg und setzt sich aus zwei Städten (auch Einheitsgemeinden), zwei weiteren Einheitsgemeinden, sieben Samtgemeinden und 39 samtgemeindeangehörigen Gemeinden zusammen. Die Hansestadt Lüneburg stellt mit circa 77.000 Einwohnerinnen und Einwohnern die einwohnerstärkste Gemeinde im Landkreis dar und fungiert als Verwaltungssitz (Lüneburg, 2024). Der Landkreis Lüneburg wird einerseits geprägt durch die Hansestadt Lüneburg sowie die umliegenden, dichter besiedelten Kommunen, andererseits auch durch die ansonsten vorherrschenden ländlichen Strukturen. Eine Sonderstellung nimmt die Gemeinde Amt Neuhaus ein, die durch die Elbe vom übrigen Kreisgebiet getrennt und nur über zwei Fähren erreichbar ist.

ENTWURF

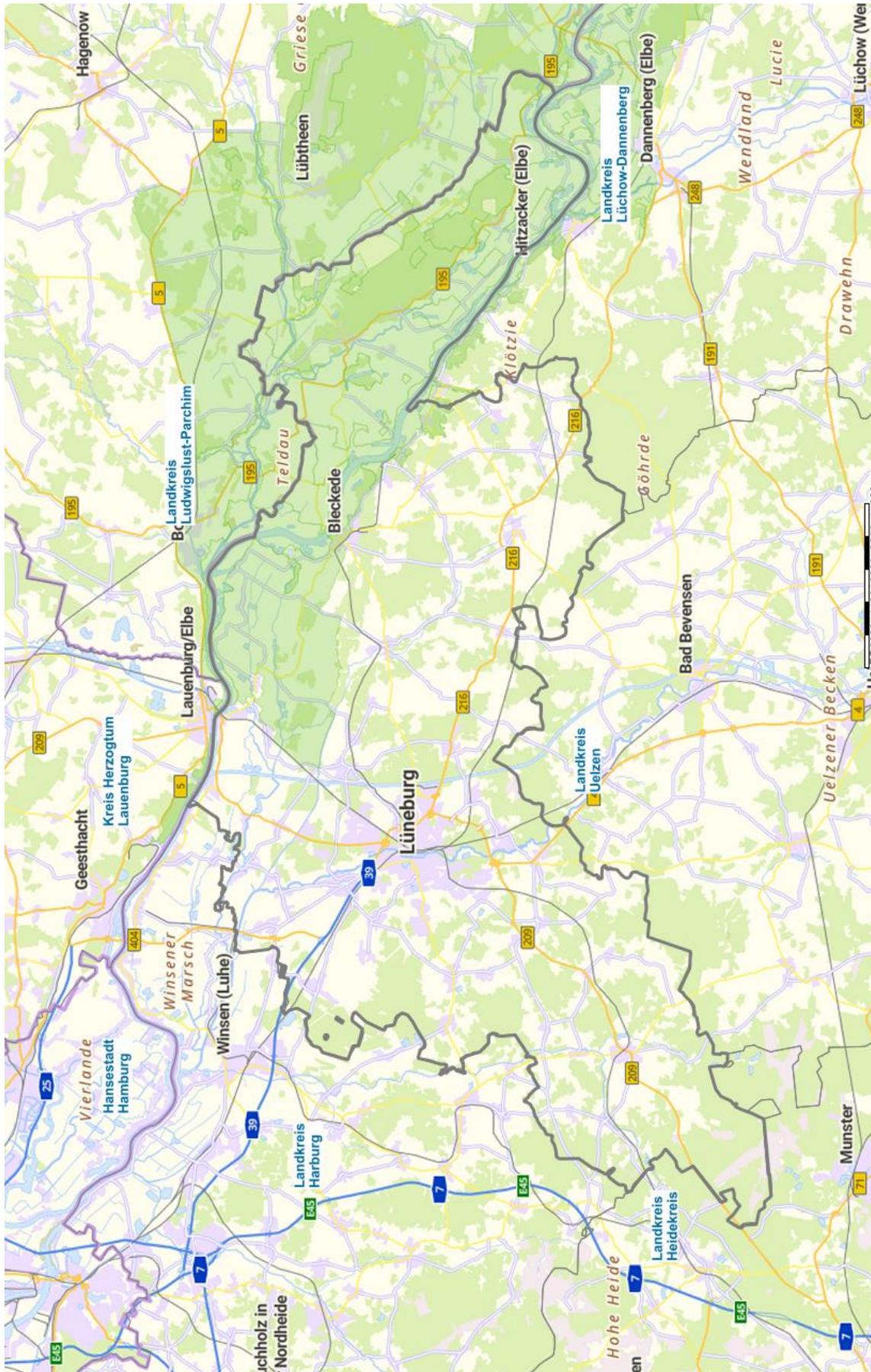


Abbildung 2-1: Landkreis Lüneburg mit den umliegenden Landkreisen (Landkreis Lüneburg, 2025).

Im aktuellen Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) 2003 in der Fassung der 1. Änderung 2010 ist im Landkreis Lüneburg folgende siedlungsstrukturelle Gliederung definiert:

- Die Hansestadt Lüneburg bildet das **Oberzentrum** für einen über den Landkreis hinausgehenden Versorgungsraum
- Die Stadt Bleckede ist ein **Grundzentrum mit mittelzentralen Teilfunktionen**.
- Die Orte Adendorf, Amelinghausen, Bardowick, Barendorf, Dahlenburg, Embsen / Melbeck, Neetze, Neuhaus, Reppenstedt und Scharnebeck werden als **Grundzentren** definiert.
- Darüber hinaus sind im RROP einzelne Orte und Grundzentren als **Standorte mit Schwerpunktaufgaben** bestimmt. Dies bezieht sich z. B. auf die Sicherung und Entwicklung von Wohn- oder Arbeitsstätten, die Sicherung vorhandener Infrastruktur und auf Standorte mit besonderen Entwicklungsaufgaben ("Tourismus", "Ländliche Siedlung", etc.).

Der Landkreis Lüneburg zeichnet sich durch eine heterogene Wirtschaftsstruktur aus. Vor allem in der Hansestadt Lüneburg hat der Dienstleistungssektor – neben einigen Betrieben des produzierenden Gewerbes – die größte Bedeutung. Er wird u.a. geprägt durch die zahlreichen Behörden des öffentlichen Dienstes. Darüber hinaus ist die Leuphana Universität Lüneburg mit ca. 10.000 Studierenden und 1.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu nennen (Lüneburg, 2022). In den elbnahen Gebieten sowie im westlichen Bereich des Landkreises, der zum Naturpark Lüneburger Heide gehört, spielt der Tourismus eine wichtige Rolle.

Neuaufstellung des Regionalen Raumordnungs-Programms 2025

2025 findet die Neuaufstellung des Regionalen Raumordnungsprogramms 2025 (RROP) statt. Diese dient der Anpassung an die umfangreichen Änderungen des Niedersächsischen Landes-Raumordnungsprogramms (LROP), gesetzlicher Novellierungen u. a. für die Windenergie und den Bundesraumordnungsplan für den Hochwasserschutz (BRPH) sowie der Festlegung eigener Zielsetzungen für die zukünftige Entwicklung des Landkreises im RROP.

Das LROP gibt die für die Gesamtentwicklung des Landes wichtigen Ziele und Grundsätze vor, die im RROP für den jeweiligen Planungsraum konkretisiert werden müssen.

Das Regionale Raumordnungsprogramm wird im Landkreis Lüneburg von Kreistag als Satzung beschlossen und von der oberen Landesplanungsbehörde, dem Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg, genehmigt. Der Beschluss und die anschließende Veröffentlichung des RROP 2025 ist noch in 2025 geplant.

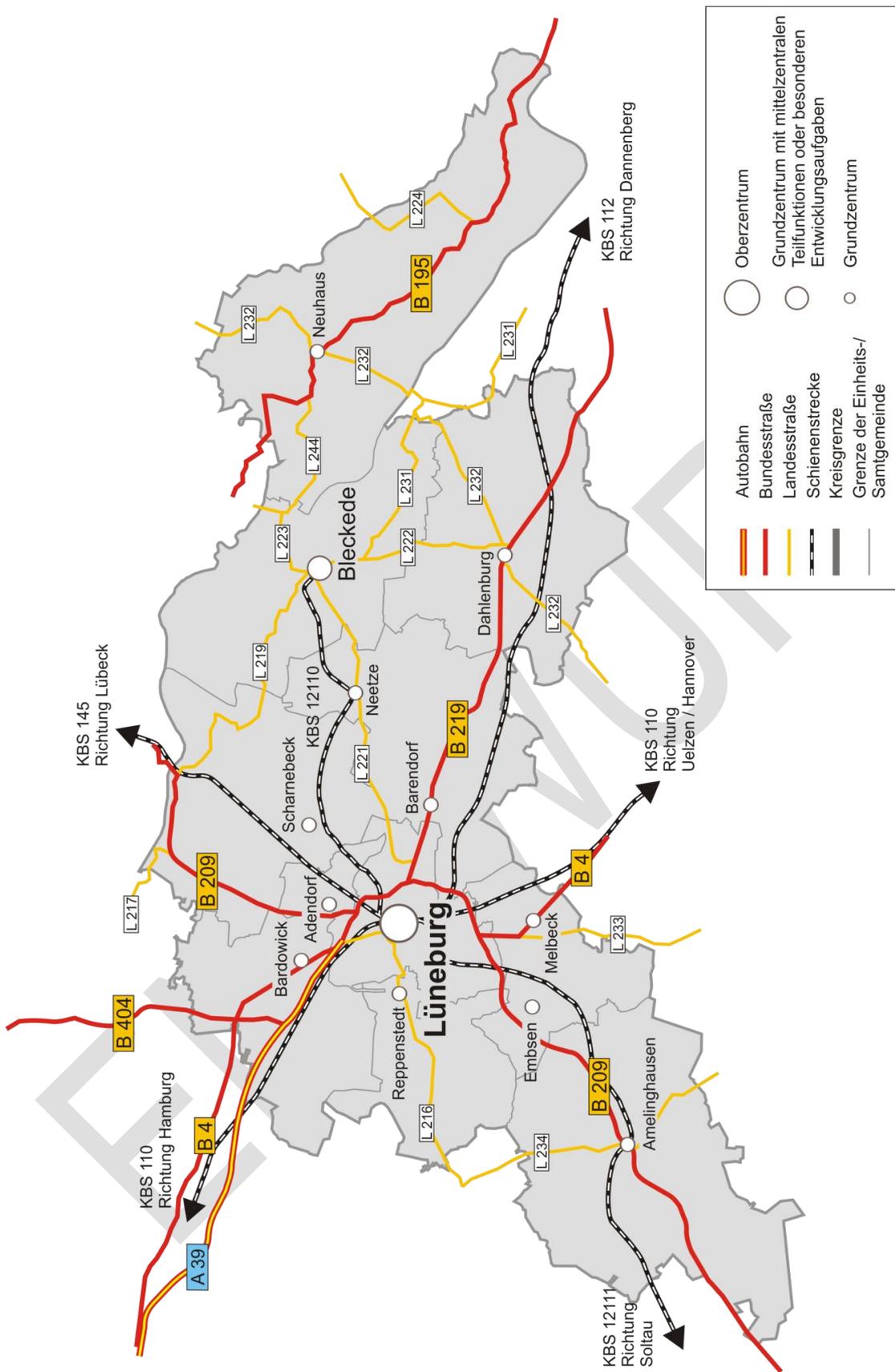


Abbildung 2-2: Zentralörtliche Gliederung des Landkreises Lüneburg (VNO, 2025).

2.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

2.2.1 Einwohnerinnen und Einwohner

Die Einwohnerzahl des Landkreises Lüneburg hat sich in den letzten Jahren stetig erhöht (Abbildung 2-3). In dem Zeitraum von 2011 bis 2017 ist die Bevölkerung um 7 % von rund 171.800 auf rund 183.000 angestiegen und bis 2024 weiter auf 186.618 Einwohnerinnen und Einwohner gewachsen. Da die natürliche Bevölkerungsentwicklung deutlich negativ war, ist das Bevölkerungswachstum einzig auf einen positiven Wanderungssaldo zurückzuführen.

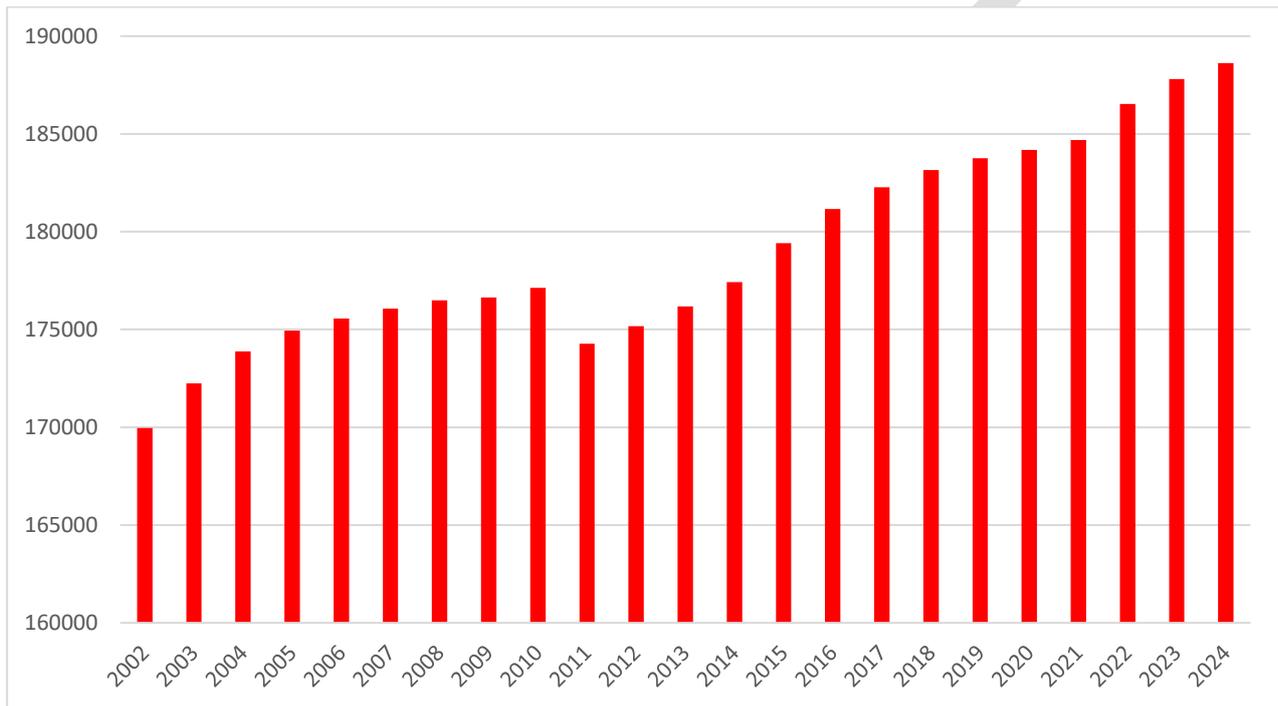


Abbildung 2-3: Entwicklung der Einwohnerzahlen im Landkreis Lüneburg 2002 – 2022 (Landkreis Lüneburg, 2025).

Auf Ebene der Gemeinden im Landkreis Lüneburg wird ein räumliches Muster deutlich. Es zeigt sich, dass insbesondere die Hansestadt Lüneburg sowie einige der umliegenden Gemeinden – insbesondere die Gemeinden Adendorf und Westergellersen – in den letzten Jahren die stärksten Bevölkerungsgewinne verzeichnen konnten. In den Gemeinden im Nordosten, Osten sowie im Südwesten fällt der Bevölkerungsanstieg prozentual geringer aus. In einzelnen Gemeinden war die Bevölkerungszahl sogar rückläufig. Dazu gehören die Gemeinden Hittbergen und Echem der Samtgemeinde Scharnebeck sowie die Gemeinden Soderstorf und Betzendorf der Samtgemeinde Amelinghausen. Zusammengefasst ist festzuhalten, dass der Landkreis Lüneburg in den letzten Jahren von einer Veränderung der Bevölkerungsstruktur gekennzeichnet ist, die sich kleinräumig unterscheidet.

Die positive Bevölkerungsentwicklung des Landkreises Lüneburg ist in erster Linie auf die günstige Lage zur Hansestadt Hamburg zurückzuführen. Vor allem die Hansestadt Lüneburg sowie einige der umliegenden Gemeinden profitieren von der Zuwanderung von Fa-

milien, da im Vergleich zu Hamburg die Immobilienpreise für etliche Familien noch erschwinglich sind. Der Bevölkerungsanstieg der letzten Jahre ist neben der Zuwanderung von Schutzsuchenden auch in der dynamischen Entwicklung soziodemographischer Rahmenbedingungen begründet. In den letzten Jahren konnte ein Anstieg der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sowie der Kaufkraft pro Haushalt festgestellt werden. Ein weiteres Indiz für die positive wirtschaftliche Entwicklung ist der Rückgang der Arbeitslosenzahlen. Dabei ist aber anzumerken, dass im Landkreis ein West-Ost-Gefälle besteht. Während die westlichen Gemeinden des Landkreises größtenteils überdurchschnittliche Entwicklungsdynamiken hinsichtlich der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und der Kaufkraft aufweisen, sind die östlichen Gemeinden von unterdurchschnittlichen bzw. sogar negativen Raten gekennzeichnet.

Das räumliche Muster der vergangenen Bevölkerungsentwicklung wird sich gemäß der Bevölkerungsprognose des Demographiekonzeptes für den Landkreis Lüneburg in ähnlicher Weise bis zum Jahr 2035 fortsetzen. Vor allem die Hansestadt Lüneburg (5 % in der Basisvariante) und einige der angrenzenden Gemeinden in den Samtgemeinden Bardowick und Gellersen werden die größten Bevölkerungsgewinne verzeichnen. Damit einher geht, dass Wohnraum für unterschiedliche Zielgruppen benötigt wird. Die Gemeinden der Samtgemeinden Ilmenau und Ostheide südlich bzw. östlich der Hansestadt Lüneburg werden laut der Prognose nun aber von einer stagnierenden bis rückläufigen Entwicklung der Einwohnerzahl gekennzeichnet sein. Darüber hinaus sind zukünftig höhere Bevölkerungsverluste in den östlichen Gemeinden (Gemeinde Amt Neuhaus, Stadt Bleckede, Samtgemeinde Dahlenburg) sowie in einigen südwestlichen Gemeinden in den Samtgemeinden Amelinghausen Ilmenau zu erwarten (GEWOS, 2018).

In der Tabelle 2-1 und Tabelle 2-2 sind für den Landkreis sowie für die einzelnen (Samt-)Gemeinden die Einwohnerzahlen sowie die jeweilige Bevölkerungsdichte zusammengestellt.

Auffällig ist, dass die (Samt-)Gemeinden mit relativ hohen Zuwachsraten und hoher Einwohnerdichte unmittelbar an die Hansestadt Lüneburg angrenzen (Tabelle 2-1). Entferntere Bereiche des Landkreises verzeichnen dagegen geringe oder keine Zuwächse, wie dies z. B. in der Stadt Bleckede und der Samtgemeinde Dahlenburg, aber auch in Teilen der Samtgemeinde Ilmenau zu beobachten ist. In der Gemeinde Amt Neuhaus ist der Bevölkerungsrückgang am stärksten ausgeprägt: Er betrug im Zeitraum von 2007 bis 2022 gut 15 %.

Tabelle 2-1: Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden des Landkreises Lüneburg (Landkreis Lüneburg, 2025).

	Einwohnerzahlen		Entwicklung 2015 - 2024		Einw. / km ² 2024	
	2015	2024	absolut	in %	km ²	Ew./km ²
Hansestadt Lüneburg	74.072	77.516	3.444	4,65	70,5	1.100
Gem. Adendorf	10.724	11.058	316	2,95	16,08	688
SG Amelinghausen	8.353	8.492	139	1,66	195,48	43
Gem. Amt Neuhaus	5.127	5.277	150	2,93	237,96	22
SG Bardowick	17.313	18.509	1.196	6,91	100,32	184
Stadt Bleckede	9.439	9.667	228	2,42	140,65	69
SG Dahlenburg	6.121	6.243	122	1,99	156,52	40
SG Gellersen	13.142	14.326	1.184	9,01	73,83	194
SG Ilmenau	10.434	10.929	495	4,74	70,19	156
SG Ostheide	10.456	10.722	266	2,54	130,24	82
SG Scharnebeck	15.538	15.879	341	2,19	135,91	117
Landkreis Lüneburg ges.	180.719	188.618	7.899	4,37	1327,68	142

Trotz der insgesamt positiven Einwohnerentwicklung lassen sich im gesamten Landkreis die Auswirkungen des demographischen Wandels beobachten: So ist die natürliche Bevölkerungsentwicklung negativ, d. h. die Anzahl der Sterbefälle liegt über der Anzahl der Geburten. Ausgeglichen wird dieser Effekt nur über den Zuzug von jungen Erwachsenen/Familien und in Lüneburg zusätzlich durch Studierende. Auch die Altersstruktur der Bevölkerung entwickelt sich entsprechend des demographischen Wandels (Tabelle 2-2). Die nachfolgende Abbildung aus dem Demographiekonzept des Landkreises verdeutlicht, dass der Anteil älterer Menschen zunimmt.

Tabelle 2-2: Altersstruktur im Landkreis Lüneburg 2011 – 2017 (Landesamt für Statistik Niedersachsen, 2025).

Altersgruppe	Bevölkerungszahl		Veränderung	
	2015	2023	absolut	in %
0 bis unter 3 Jahre	4.936	4.882	54	1,09
3 bis unter 6 Jahre	4.792	5.421	629	13,13
6 bis unter 10 Jahre	6.714	7.575	861	12,82
10 bis unter 18 Jahre	15.044	14.468	576	3,83
18 bis unter 30 Jahre	26.475	26.444	31	0,12
30 bis unter 50 Jahre	48.870	46.798	2.072	4,24
50 bis unter 65 Jahre	38.847	43.560	4.713	12,13
65 bis unter 85 Jahre	30.703	33.937	3.234	10,53
85 Jahre und mehr	4.338	5.774	1.436	33,10
Gesamt	180.719	188.859	8.140	4,50

2.2.2 Motorisierung

Eine wichtige Einflussgröße für die potenzielle Nutzung des ÖPNV-Angebotes ist der Motorisierungsgrad, der sich aus dem Verhältnis des Kraftfahrzeugbestandes (Pkw und Kraft-räder) zur Gesamteinwohnerzahl einer Gebietskörperschaft ergibt. Je höher der Motorisierungsgrad ist, desto mehr Menschen haben einen eigenen Pkw zur freien Verfügung. Ein hoher Motorisierungsgrad zeigt somit an, dass der ÖPNV den Ansprüchen der Einwohnerinnen und Einwohner noch nicht gerecht wird.

Im Landkreis Lüneburg lag der Motorisierungsgrad am 01.01.2022 bei 577 Kraftfahrzeugen (Kfz) je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner (siehe Abbildung 2-4).

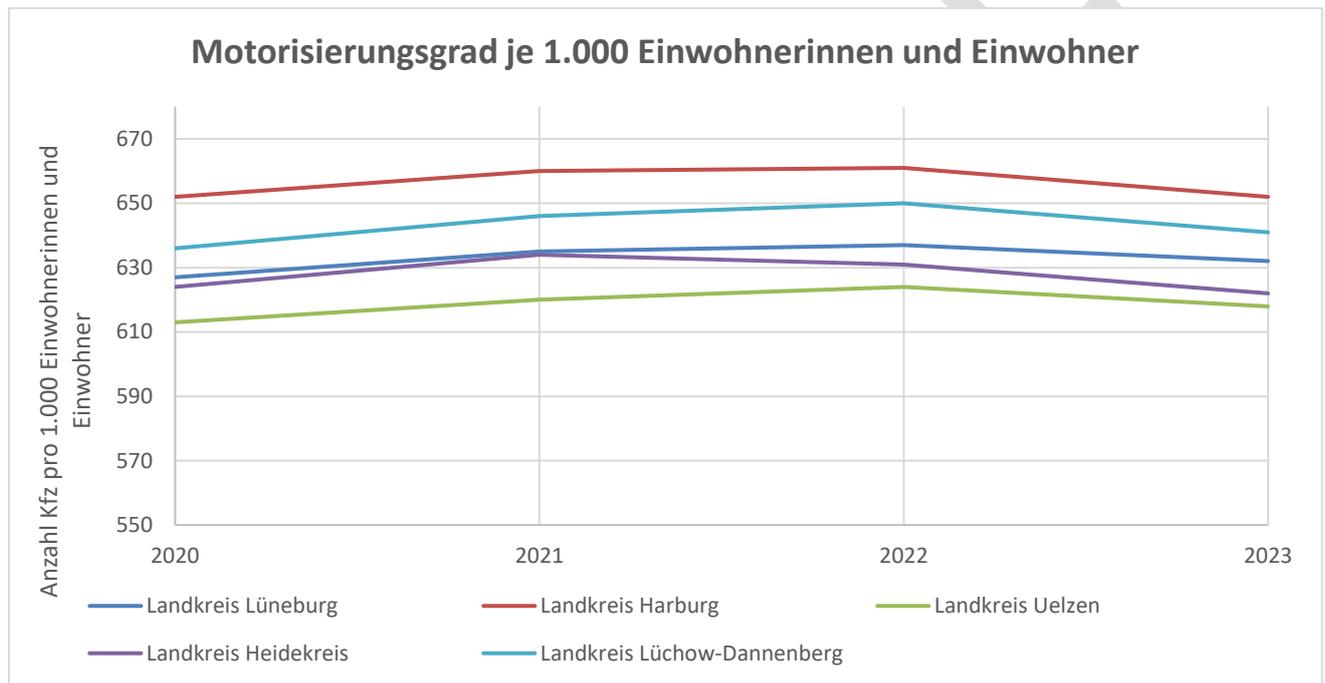


Abbildung 2-4: Motorisierungsgrad je 1.000 Einwohner (LSN, 2024).

Die "Mobilität in Deutschland (MiD)" ist eine bundesweite Befragung von Bürgerinnen und Bürger zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie zahlreicher regionaler Partner. Damit liefert die Studie nicht nur Ergebnisse für ganz Deutschland, sondern auch für Bundesländer und einzelne Regionen. Sie wurde bereits in den Jahren 2002 und 2008 erhoben. Die aktuelle Studie wurde 2017 durchgeführt.

Im Raum Hamburg erfolgte die Aufstockung der befragten Haushalte im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg selbst sowie - gefördert durch die Förderfonds der Metropolregion Hamburg. Insgesamt wurden im Hamburger Stadtgebiet 7.780 Haushalte befragt. Das entspricht 14.660 Personen. In der Region wurden insgesamt 20.250 Haushalte und damit 38.680 Personen befragt.

Die Studie liefert repräsentative und verlässliche Informationen zum Alltagsverkehr von Personen und Haushalten und zu ihren soziodemographischen Merkmalen (z.B. Alter, Einkommen). Die Daten bilden eine wichtige Grundlage für die Ableitung und die Bewertung

von Maßnahmen im Verkehrs- und Mobilitätsbereich und Investitionsentscheidungen und sind für die Verkehrsplanung unverzichtbar.

Der Modal Split ist eine Kenngröße zur Verteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel. Er gibt somit die Anteile der einzelnen Verkehrsarten an den gesamten zurückgelegten Wegestrecken pro Zeitraum wider (Tabelle 2-5, Tabelle 2-6). Aus dem Regionalbericht für die Metropolregion Hamburg und den Hamburger Verkehrsverbund GmbH lassen sich folgende Ergebnisse ableiten:

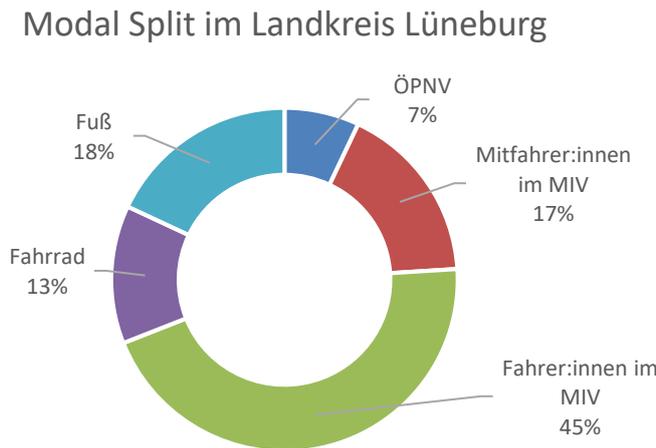


Abbildung 2-5: Modal Split im Landkreis Lüneburg (infas, DLR, IVT und infas360, 2019).

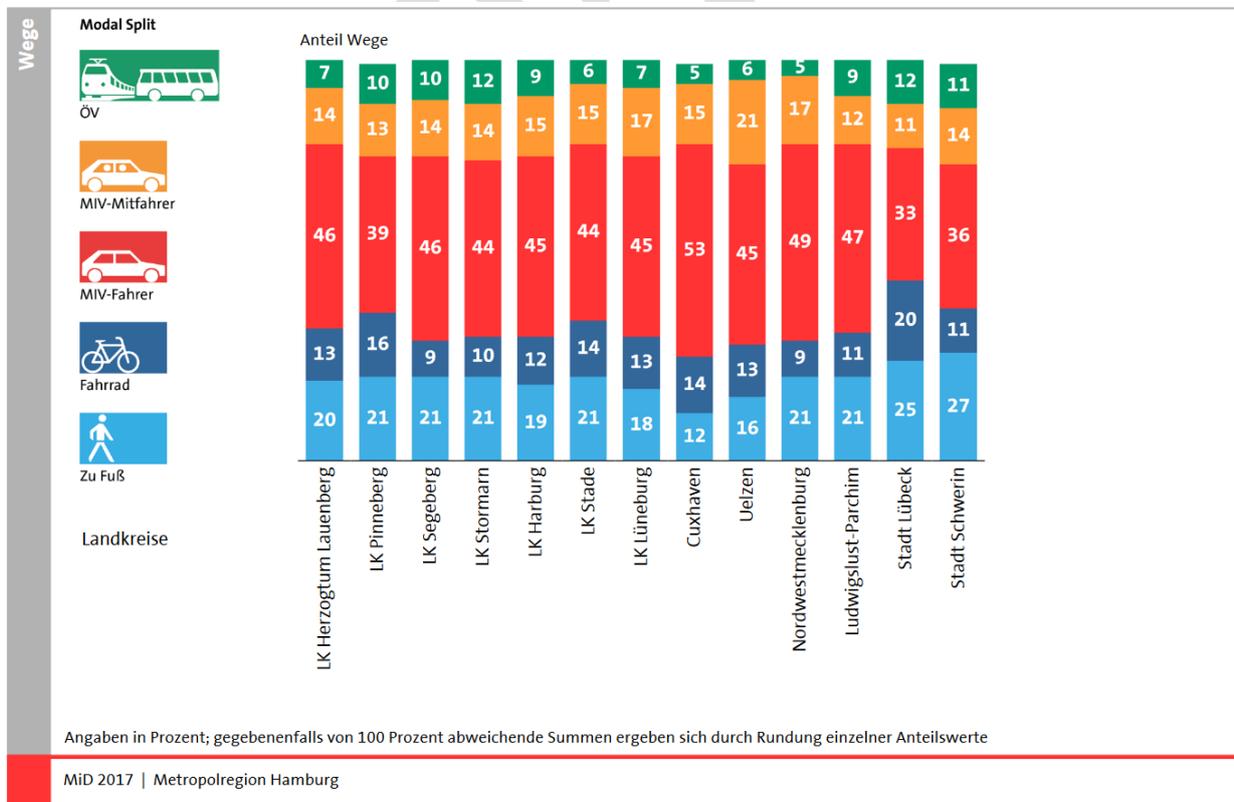


Abbildung 2-6: Modal Split 2017 – Vergleich Landkreise (infas, DLR, IVT und infas360, 2019).

Aus der Abbildung 2-7 geht hervor, dass 39% der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises Lüneburgs mindestens einmal monatlich den Bus oder die Bahn nutzen. Hierbei ist zu beachten, dass nur Personen ab 14 Jahren berücksichtigt wurden. Des Weiteren ist zu erkennen, dass 11% der Bürgerinnen und Bürger das Angebot von Bus und Bahn fast täglich nutzen.

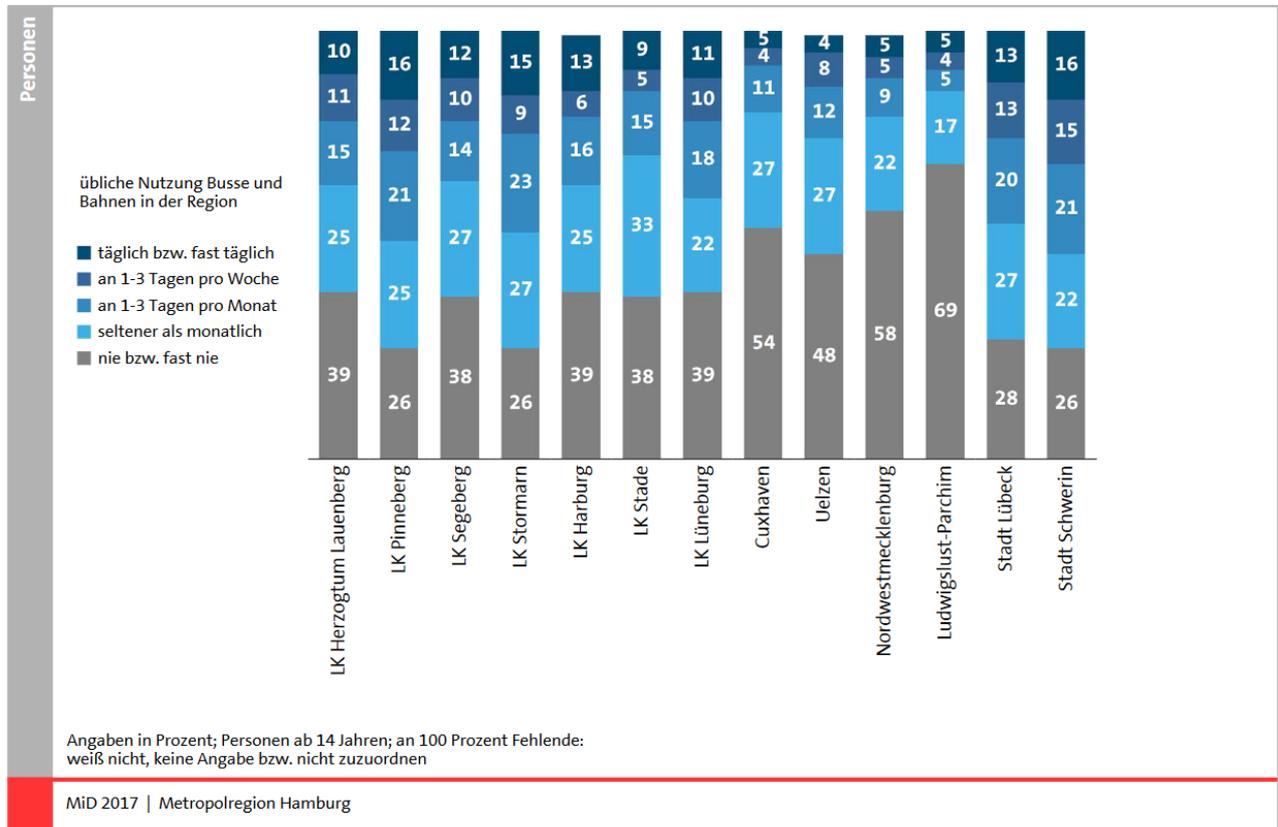


Abbildung 2-7: Modal Split 2017 – Nutzung Busse und Bahnen in der Region (infas, DLR, IVT und infas360, 2019).

Die Hansestadt Hamburg als Quell- und Zielort der Pendelnden wurde von 2% der Befragten angegeben (Tabelle 2-8).

Region	%
HVV-Umland gesamt	8
darunter Landkreise	
Herzogtum Lauenburg	7
Pinneberg	12
Segeberg	8
Stormarn	12
Harburg	9
Stade	3
Lüneburg	2
Metropolregion außerhalb Hamburgs	3
Metropolregion außerhalb des HVV	1

*nur Wege mit eindeutiger vorhandener Zielangabe auf Gemeindeebene

MiD 2017 | Metropolregion Hamburg

Abbildung 2-8: Modal Split 2017 Quell- und Zielort (infas, DLR, IVT und infas360, 2019).

2.2.3 Berufspendlerinnen und Berufspendler

Für die Betrachtung der Pendlerinnen und Pendlerbeziehungen wird auf Daten der Bundesagentur für Arbeit zurückgegriffen mit Werten vom Juni 2023 (<https://statistik.arbeitsagentur.de>).

Aus den gegebenen Daten geht hervor, dass insgesamt 17.260 Personen, die in einem anderen Landkreis ansässig sind, für eine sozialversicherungspflichtige Beschäftigung in den Landkreis Lüneburg pendeln (Abbildung 2-9).

Hauptziel der Pendlerinnen und Pendler innerhalb des Landkreises ist die Hansestadt Lüneburg. Pendlerinnen und Pendlerbeziehungen zwischen den anderen Gemeinden sind kaum zu verzeichnen. Die einzigen Ausnahmen bilden die Relationen Dahlenburg - Bleckede und Bardowick - Adendorf, auf denen jeweils über 100 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte zur Arbeit pendeln.

Die wichtigsten Ziel- und Quellregionen außerhalb des Landkreises sind die Freie und Hansestadt Hamburg sowie die angrenzenden (Land-)Kreise Harburg, Uelzen, Herzogtum Lauenburg, Ludwigslust-Parchim und Lüchow-Dannenberg (Tabelle 2-3).



Abbildung 2-9: Einpendelnde in den Landkreis Lüneburg (Quelle: Bundesagentur für Arbeit).

Tabelle 2-3: Einpendelnde nach Lüneburg (Arbeit, 2024).

Quellregion	Gesamt
Uelzen	3.860
Harburg	3.710
Hamburg, Freie und Hansestadt	1.740
Ludwigslust-Parchim	1.110
Lüchow-Dannenberg	910
Herzogtum Lauenburg	830
Heidekreis	450
Stade	400
Region Hannover	450

Aus dem Landkreis Lüneburg pendeln 28.270 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte in andere Kreise (Abbildung 2-10, Tabelle 2-4).



Abbildung 2-10: Auspendelnde aus dem Landkreis Lüneburg (Quelle: Bundesagentur für Arbeit).

Tabelle 2-4: Auspendelnde aus Lüneburg (Arbeit, 2024).

Zielregion	Gesamt
Hamburg, Freie und Hansestadt	11.260
Harburg	4.920
Herzogtum Lauenburg	1.760
Uelzen	1.730
Ludwigslust-Parchim	740
Region Hannover	590
Stormarn	500
Heidekreis	450
Lüchow-Dannenberg	390
Celle	260

2.3 Schülerinnen und Schüler, Schülerbeförderung und Schulstruktur

2.3.1 Entwicklung Schülerinnen und Schülerzahlen

Für den ÖPNV im Landkreis Lüneburg haben die Schulstandorte, die Schülerinnen und Schülerzahlen und deren weitere Entwicklung eine besondere Bedeutung, da ein wesentlicher Teil des straßengebundenen ÖPNV durch eine Integration der schulbezogenen Verkehre in den Linienverkehr ermöglicht und finanziert wird.

Im Schuljahr 2024/2025 besuchten 26.909 Schülerinnen und Schüler die allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Lüneburg (Tabelle 2-5). Die Entwicklung der Schülerzahlen an den Grundschulen zeigt, dass diese in den letzten Jahren leicht ansteigend waren. Dieser Trend wird zukünftig nicht rückläufig sein.

Einen Überblick zur Entwicklung der Schülerzahlen gibt folgende Tabelle:

Tabelle 2-5: Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Lüneburg (Landkreis Lüneburg, 2025).

Schulart	SJ 2021/2022	SJ 2022/2023	SJ 2023/2024	SJ2024/2025
Grundschulen	6.827	7.047	7.183	7.354
Hauptschulen	212	207	208	207
Realschulen	363	363	372	382
Oberschulen	2.900	2.818	2.746	2.737
Gesamtschulen IGS	2.375	2.499	2.635	2.751
Gymnasien	6.297	6.294	6.287	6.089
Förderschulen	330	351	373	366
Privatschulen	1.175	1.226	1.248	1.145
BBS, Teilzeitschüler	3.907	3.832	3.909	4.040
BBS, Vollzeitschüler	2.192	2.057	1.943	1.838
Gesamt	27.578	26.694	26.904	26.909

2.3.2 Schulstruktur und Schulentwicklung

Der Landkreis weist ein flächendeckendes Angebot von Schulen auf:

- **Grundschulen** finden sich in allen Samt- und Einheitsgemeinden. Es gibt im Landkreis Lüneburg 40 öffentliche Grundschulen und vier private Schulen mit Primarbereich (Freie Schule Adendorf, Rudolf-Steiner-Schule und Montessorischule Lüneburg, Freie Waldorfschule Lernort Nieperfitz).
- Insgesamt gibt es acht öffentliche **Oberschulen** in den Gemeinden Adendorf und Amt Neuhaus, in den Samtgemeinden Bardowick, Dahlenburg und Scharnebeck sowie zwei im Gebiet der Hansestadt Lüneburg. In Adendorf hat zum Schuljahr 2024/25 zudem eine freie Oberschule den Betrieb aufgenommen. Gemäß § 149 Abs. 1 NSchG gewährt das Land den Trägern der Ersatzschulen von besonderer pädagogischer Bedeutung nach Ablauf von drei Jahren seit der Aufnahme des Schulbetriebs der Schule auf Antrag Finanzhilfe als Zuschuss zu den laufenden Betriebskosten.

- Eine **Hauptschule** und eine **Realschule** befinden sich in der Stadt Bleckede.
- Drei **Integrierte Gesamtschulen** (IGS) mit gymnasialen Oberstufen gibt es an den Standorten Embsen in der Samtgemeinde Ilmenau und in der Hansestadt Lüneburg die IGS Lüneburg im Stadtteil Kaltenmoor und die IGS Kreideberg im gleichnamigen Stadtteil.
- Vier der staatlichen **Gymnasien** sind im Stadtgebiet von Lüneburg gelegen, zwei weitere befinden sich in Scharnebeck und in Bleckede. Darüber hinaus gibt es drei **Privatschulen** mit gymnasialer Oberstufe in Lüneburg, Dahlenburg und Melbeck.
- Im Landkreis Lüneburg gibt es zwei **Waldorfschulen**. Eine Waldorfschule befindet sich in der Hansestadt Lüneburg, eine weitere in Nahrendorf-Nieperfitz.
- Insgesamt drei öffentliche **Förderschulen** befinden sich in Lüneburg und in Bleckede. Davon läuft die Lüneburger Johannes-Rabeler-Förderschule mit dem Förderschwerpunkt „Lernen“ zum Schuljahr 2027/2028 aus. Die weiteren zwei Förderschulen in Lüneburg und Bleckede laufen mit dem Förderschwerpunkt „Geistige Entwicklung“ weiter. Außerdem gibt es eine private Förderschule in der Gemeinde Wendisch Evern (Förderschulzweig der Rudolf-Steiner-Schule).
- Die drei **Berufsbildenden Schulen** haben ihren Standort in Lüneburg.

Genauere Angaben zu den Schulstandorten finden sich in der folgenden Tabelle 2-6:

Tabelle 2-6: Schulstandorte und Schultypen im Landkreis Lüneburg (Landkreis Lüneburg, 2025).

Schulstandorte	Schultypen								
	GS	HS	RS	OBS	PS	FÖS	GY	BBS	IGS
Hansestadt Lüneburg	X			X	X	X	X	X	X
Stadt Bleckede	X	X	X			X	X		
Gemeinde Adendorf	X			X	X				
Gemeinde Amt Neuhaus	X			X					
SG Amelinghausen	X								
SG Bardowick	X			X					
SG Dahlenburg	X			X	X				
SG Gellersen	X								
SG Ilmenau	X				X				X
SG Ostheide	X				X	X			
SG Scharnebeck	X			X			X		
GS: Grundschule		HS: Hauptschule		RS: Realschule		OBS: Oberschule			
PS: Privatschule		FÖS: Förderschule		GY: Gymnasium					
BBS: Berufsbildende Schule		IGS: integrierte Gesamtschule							

Die öffentlichen Grundschulen befinden sich in der Trägerschaft der jeweiligen Samt- oder Einheitsgemeinde. Die Trägerschaft für die öffentlichen weiterführenden Schulen liegt beim Landkreis Lüneburg, die Hansestadt Lüneburg ist für ihre weiterführenden Schulen selbst Schulträgerin. Eine Ausnahme stellt das Schulzentrum Oedeme dar, das auf dem Gebiet der Hansestadt Lüneburg liegt, die Schulträgerschaft für die dortigen Schulen liegt

aus historischen Gründen jedoch beim Landkreis Lüneburg. Die Privatschulen befinden sich in der Hand verschiedener privater Trägerinnen und Träger.

Zum Schuljahr 2026/27 führt das Land Niedersachsen einen Rechtsanspruch auf eine achtstündige Ganztagesbetreuung im Primarbereich ein. Dieser Anspruch besteht für Schülerinnen und Schüler, die zu jenem Schuljahr eingeschult werden und wächst dann bis zur Klassenstufe vier auf. Gegenwärtig haben 17 der 40 öffentlichen Grundschulen bereits ein Ganztagsangebot, für weitere bestehen freiwillige Nachmittagsangebote in Form von Horten u. ä.

Der Landkreis und die Hansestadt Lüneburg planen erstmalig einen gemeinsamen Schulentwicklungsprozess, der von einer externen Firma begleitet wird. Der Prozess soll partizipativ mit allen an Schule beteiligten Akteurinnen und Akteure umgesetzt werden. Es sollen zunächst alle allgemeinbildenden Schulen betrachtet werden, erst dann die Förder- und berufsbildenden Schulen. Es ist geplant, für die allgemeinbildenden Schulen den Prozess 2026 abzuschließen. Sowohl Landkreis als auch Hansestadt haben eine Software für die zukünftige Schulentwicklung beschafft, so dass in Zukunft genauere Prognosen erstellt werden können.

Ergänzend sei angeführt, dass die Hansestadt Lüneburg Standort der Leuphana-Universität Lüneburg ist. Im Sommersemester 2024 waren dort rund 10.000 Studierende eingeschrieben (Pez, 2024). Die Universität verfügt über zwei Standorte: den Campus an der Universitätsallee und den Campus Rotes Feld (Wilschenbrucher Weg).

2.3.3 Schülerbeförderung

§ 114 Abs. 1 Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG) regelt, 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. Ein Anspruch auf Schülerbeförderung besteht nach § 114 NSchG für alle Kinder, die einen Schulkindergarten besuchen sowie Schülerinnen und Schüler bis zur Erreichung des Realschulabschlusses (Abschluss Sekundarstufe I). Darüber hinaus bietet der Landkreis Lüneburg als freiwillige Leistung Schülerzeitkarten für Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe II an.

Während es in jeder Samt- und Einheitsgemeinde eine oder sogar mehrere Grundschulen gibt, sind die öffentlichen weiterführenden Schulen außerhalb der Hansestadt Lüneburg in Schulzentren konzentriert, die teilweise mehr als 1.000 Schülerinnen und Schüler haben. Schulzentren gibt es in Adendorf (OBS), Bardowick (GS, OBS) Bleckede (FÖS, HS, RS, GY), Dahlenburg (OBS), Embsen (GS, IGS), Lüneburg-Oedeme (FÖS, OBS, GY), Neuhaus (GS, OBS) und Scharnebeck (OBS, GY). Hieraus ergeben sich große Bedarfe in der Schülerbeförderung, die außerhalb der Hansestadt Lüneburg mit ihrem Stadtbusnetz einen Großteil der ÖPNV-Leistungen erbringt. Die Schülerbeförderung ist dabei i. d. R. in

den ÖPNV integriert. Es gibt zwar schulbezogene Fahrten, die sich in ihrem Linienweg und ihren Fahrzeiten an Schulbedarfen orientieren. Diese sind jedoch keine ausschließlichen Schulbusse, sondern stehen genauso anderen Fahrgästen offen. Neben der Schülerbeförderung treten hier also weitere Bedarfe wie z.B. von Pendelnden hinzu, denen ebenfalls Rechnung zu tragen ist. Da der Schulverkehr insgesamt für hohe Anteile des Fahrgastaufkommens verantwortlich ist, hat er auch eine große Bedeutung für die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV. Folgende Rahmenbedingungen sind dabei besonders hervorzuheben:

- Veränderungen in der Schullandschaft: In den letzten Jahren sind viele Haupt- und Realschulen zu Oberschulen fusioniert worden. Auch gibt es mittlerweile drei integrierte Gesamtschulen im Landkreis Lüneburg. In Bleckede bestehen hingegen noch eine Haupt- und eine Realschule. Da i.d.R. ein Anspruch auf Schülerbeförderung zur nächstgelegenen Schule der gewählten Schulform besteht, resultieren hieraus tw. weitgehende Ansprüche auf Schülerbeförderung.
- Ausweitung von Ganztagsunterricht: Zum Schuljahr 2026/27 führt das Land Niedersachsen einen Rechtsanspruch auf eine achtstündige Ganztagesbetreuung im Primarbereich ein (Gesetz zur ganztägigen Förderung von Kindern im Grundschulalter, GaFöG). Dieser Anspruch besteht für Schülerinnen und Schüler, die zu jenem Schuljahr eingeschult werden und wächst dann bis zur Klassenstufe vier auf. Gegenwärtig haben 17 der 40 öffentlichen Grundschulen bereits ein Ganztagsangebot, für weitere bestehen freiwillige Nachmittagsangebote in Form von Horten u. ä. Der Rechtsanspruch auf Ganztagsbetreuung wird dazu führen, dass nachmittags, nach dessen Ende, zusätzliche Abfahrten im Primarbereich eingerichtet werden müssen.
- Durch den generellen Preisanstieg nehmen bei Dieselkraftstoff, Personal- und Fahrzeugkosten Aufwand und Kosten für die Durchführung des ÖPNV im Allgemeinen und hier insbesondere in der Schülerbeförderung zu den Spitzenzeiten zur ersten und nach der sechsten Stunde zu.
- Die quantitativen wie qualitativen Anforderungen an die Schülerbeförderung nehmen von Seiten der Schulen, der Elternschaft und der Gesellschaft fortwährend zu.

Die Schülerbeförderung gehört zum eigenen Wirkungskreis der Landkreise. Die finanzielle Verantwortung und Ausgestaltung liegt somit beim Landkreis Lüneburg. Die Mindestentfernung hinsichtlich des Anspruchs auf Beförderung zur Schule bzw. auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg, die zu benutzenden Verkehrsmittel und das Verfahren zur Fahrtkostenerstattung sind in der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg geregelt (Tabelle 2-7).

Tabelle 2-7: Vorgaben für die Schülerbeförderung im Landkreis Lüneburg (Landkreis Lüneburg, 2025).

Kategorie	Standards / Messgrößen
Einfache Länge des Schulwegs, ab der ein Anspruch auf Schülerbeförderung besteht, aus dem sich ein Anspruch auf Vorhandensein eines ÖPNV-Angebotes ableitet	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schulkindergärten: 2 km ▪ Primarstufe (Klassenstufen 1-4): 2 km ▪ Sekundarstufe I (Klassenstufen 5-6): 3 km ▪ Sekundarstufe I (Klassenstufen 7-10): 4 km ▪ Berufseinstiges- und –fachschiulen: 5 km ▪ Sekundarstufe II (Klassenstufen 11-13): 5 km

Kategorie	Standards / Messgrößen
Zuzahlung für Schülerinnen und Schüler aus dem Landkreis Lüneburg, die die nächstgelegene öffentliche Schule der gewählten Schulform im Landkreis Lüneburg benutzen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sekundarstufe II (Klassenstufen 11-13): 15,00 € monatlich ▪ alle anderen Schülerinnen und Schüler: keine Zuzahlung
Maximale Schulwegzeit (in eine Richtung, ohne Wartezeit) für Schülerinnen und Schüler aus dem Landkreis Lüneburg, die die nächstgelegene öffentliche Schule der gewählten Schulform im Landkreis Lüneburg benutzen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schulkindergärten: 45 Min. ▪ Primarstufe (Klassenstufen 1-4): 45 Min. ▪ Sekundarstufe I (Klassenstufen 5-6): 60 Min. ▪ Sekundarstufe I (Klassenstufen 7-10): 75 Min. ▪ Berufseinstiges- und -fachschulen: 90 Min.
Maximale Schulwegzeit (in eine Richtung, ohne Wartezeit) für Schülerinnen und Schüler aus dem Landkreis Lüneburg, die eine andere Schule besuchen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 90 Min.
Ausnahmen von der maximal zulässigen Schulwegzeit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schülerinnen und Schüler von Förderschulen, die im freigestellten Schülerverkehr gebracht bzw. von der Schule abgeholt werden ▪ Schülerinnen und Schüler, die bei Ausfall der Fähren Darchau-Neu Darchau oder Bleckede-Neu Bleckede den Fährersatzverkehr nutzen
Maximale Wartezeit am Schulstandort jeweils vor und nach Unterrichtsbeginn	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schulkindergärten: 30 Min. ▪ Primarstufe (Klassenstufen 1-4): 30 Min. ▪ alle anderen Schülerinnen und Schüler: 45 Min.
Maximale Wartezeit beim Umstieg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ soll 15 Min. nicht überschreiten.
Anzahl der Umstiege (in eine Richtung) für Schülerinnen und Schüler aus dem Landkreis Lüneburg, die die nächstgelegene öffentliche Schule der gewählten Schulform im Landkreis Lüneburg benutzen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schulkindergärten und Primarstufe (Klassenstufen 1-4): Schülerbeförderung soll nach Möglichkeit ohne Umstieg erfolgen. ▪ alle anderen Schülerinnen und Schüler: Schülerbeförderung soll nach Möglichkeit mit höchstens zwei Umstiegen erfolgen.
Anzahl der An- und Abfahrten für Schülerinnen und Schüler aus dem Landkreis Lüneburg, die die nächstgelegene öffentliche Schule der gewählten Schulform im Landkreis Lüneburg benutzen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ eine Anfahrt und zwei Abfahrten ▪ Ganztagschulen erhalten eine weitere Abfahrt im Nachmittagsbereich.

§ 109 NSchG bestimmt, dass Fahrpläne und die Beförderungsleistungen der öffentlichen Verkehrsmittel den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler hinreichend Rechnung tragen sollen. Hierum haben sich die Träger der Schülerbeförderung zu bemühen. Im Gegenzug bestimmt die Satzung über die Schülerbeförderung aber auch, dass die Stundenpläne der Schulen auf die Fahrpläne abzustimmen sind. Um die Nachfrage in der Hauptverkehrszeit zu verteilen, ist aus Sicht des ÖPNV eine Staffelung der Unterrichtszeiten zwischen den verschiedenen Schulstandorten anzustreben. Schulen, die sich am selben

Standort befinden, sollen ihre Unterrichtszeiten harmonisieren. Ein für den Unterrichtsbeginn zumutbares Zeitfenster liegt zwischen 07:30 Uhr und 08:30 Uhr. Um eine Schulzeitenstaffelung zu erreichen, ist ein gezielter Abstimmungsprozess zwischen den Verkehrsunternehmen und den anderen Beteiligten erforderlich. Durch eine Staffelung der Unterrichtszeiten und damit einer Entzerrung von Anfangs- und Endzeiten können Belastungsspitzen im ÖPNV abgeflacht und Kosten verringert werden.

Zum Stichtag 15.08.2024 besuchten im Landkreis Lüneburg 19.886 Schülerinnen und Schüler eine öffentliche Schule und 1.145 Schülerinnen und Schüler eine Privatschule. Insgesamt wurden vom Landkreis Lüneburg als Träger der Schülerbeförderung 10.666 Schülerzeitkarten ausgegeben, die sich wie folgt auf die einzelnen Stufen verteilen (Tabelle 2-8):

Tabelle 2-8: Anzahl der ausgegebenen Schülerzeitkarten im Landkreis Lüneburg (Landkreis Lüneburg, 2025).

Stufe	Anzahl
Primarstufe (Klassenstufen 1-4)	1.788
Sekundarstufe I (Klassenstufen 5-10)	7.654
Sekundarstufe II (Klassenstufen 11-13)	1.224
gesamt	10.666

Die tatsächliche Zahl der beförderten Schülerinnen und Schüler wird jedoch deutlich höher sein, da eine nicht bekannte Zahl von Schülerinnen und Schüler, für die keine Beförderungspflicht besteht, den ÖPNV auf eigene Kosten nutzt.

Der Landkreis Lüneburg hat im November 2021 einen Auslastungstest bei schulbezogenen Fahrten durchgeführt. Ziel war, die Kapazität bei zugrundelegenen verschiedener Szenarien zu ermitteln, da die genehmigte Anzahl an Sitz- und Stehplätzen sich durch das Mitführen von Schulranzen, Rucksäcken usw. oft als nur bedingt praxistauglich erwiesen hat. Ziel war auch, vor dem Hintergrund einer zunehmenden Anzahl von Beschwerden zu überfüllten schulbezogenen Fahrten eine objektive maximale Auslastung zu ermitteln. Der Auslastungstest hat ergeben, dass die Höchstkazität für einen Solobus (12 m) bei rund 70 Schülerinnen und Schüler liegt, für einen Gelenkbus (18 m) bei etwa 100 Schülerinnen und Schüler liegt.

2.4 Verkehrsinfrastruktur

2.4.1 Straßennetz

Das Straßennetz (siehe Abbildung 2-2) gewährleistet leistungsfähige Verbindungen zwischen dem Oberzentrum Lüneburg und den Grundzentren im Landkreis sowie gute Anbindungen zu den benachbarten Landkreisen. Aufgrund seiner Lage ist der westliche Teil des Landkreises sehr gut an das Fernstraßennetz (A 39, A 7) angeschlossen, so dass Hamburg wie auch Hannover mit dem Auto schnell zu erreichen sind. Allerdings wird diese gute Erreichbarkeit in der Hauptverkehrszeit durch eine Überlastung des Straßennetzes in den Ballungsräumen und den damit verbundenen Verkehrsstaus wieder stark eingeschränkt.

2.4.2 Schienennetz

Durch den Landkreis Lüneburg verlaufen mehrere Schienenstrecken (Abbildung 2-11), die sowohl für den Schienenpersonennah- und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) wie auch für den (über-)regionalen Güterverkehr genutzt werden (Tabelle 2-9).

Eine Kursbuchstrecke (KBS) bezeichnet eine bestimmte Strecke, auf der mehrere Bahnlinien verlaufen. Strecken ohne Personenverkehr erhalten keine Kursbuchnummer. Auf der KBS 110 verlaufen zum Beispiel die Linie RE3 und RB31.

Tabelle 2-9: Betriebs- und Streckencharakteristika der Schienenwege im Landkreis Lüneburg (Auskünfte von DB AG, SInON und LNVG, 2025).

Strecke	Verkehrsart	Ausbaustandard	elektrifiziert
KBS 110 Hamburg – Winsen (L.) – Lüneburg – Uelzen – Hannover	Fernverkehr, SPNV, Güterverkehr	Zweigleisig	ja
KBS 112 Lüneburg – Dannenberg	SPNV, Güterverkehr	Eingleisig	nein
KBS 145 Lüneburg – Lübeck – Kiel	SPNV, Güterverkehr	Eingleisig	nein
12110 (SInON-Strecke) Lüneburg – Bleckede - Waldfrieden	Güter- und Personenangelegen- heitsverkehr	Eingleisig	Nein
12111 (SInON-Strecke) Lüneburg – Hützel – Soltau	Güter- und Personenangelegen- heitsverkehr	Eingleisig	Nein

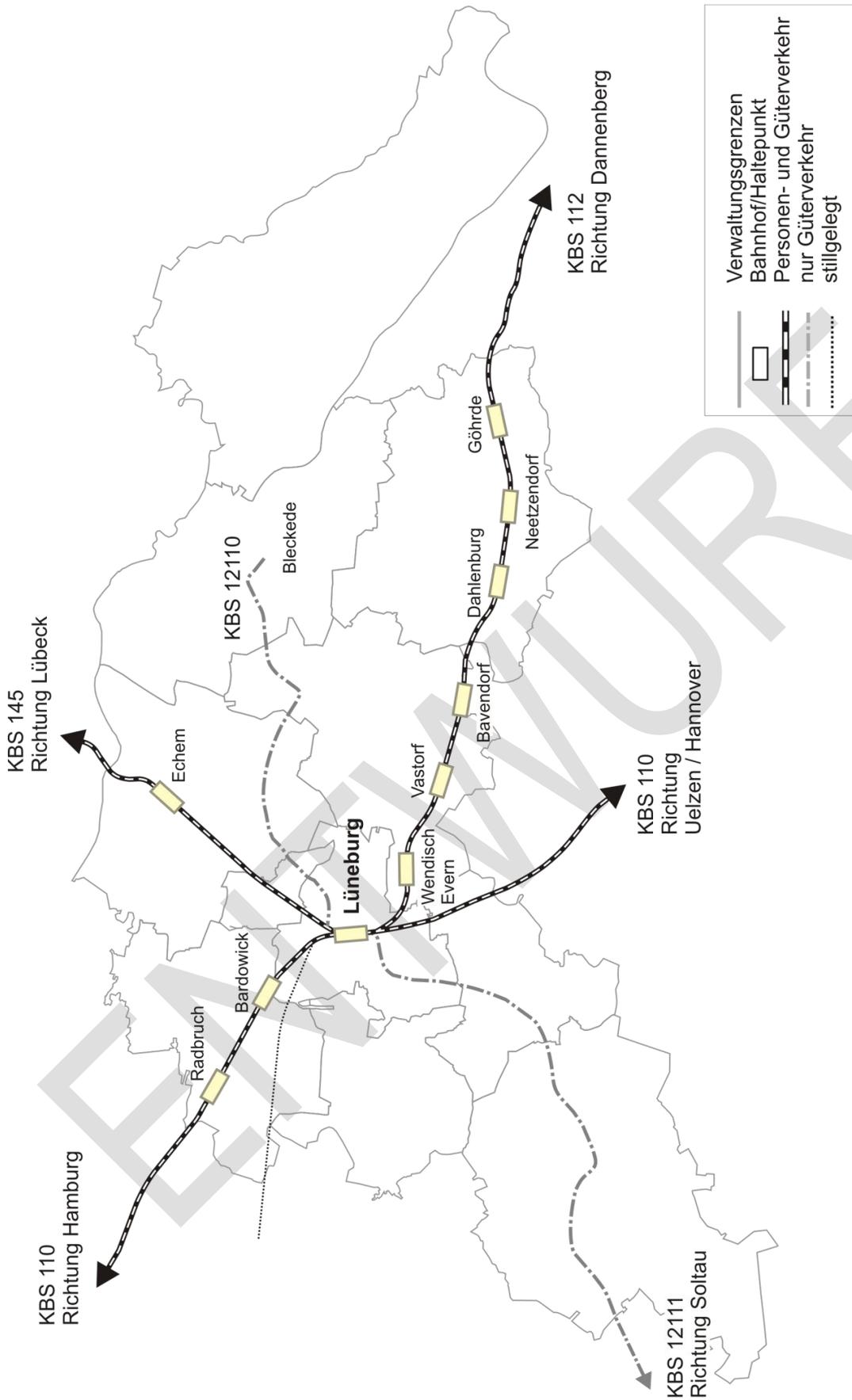


Abbildung 2-11: Schienennetz und Bahnhöfe bzw. Haltepunkte im Landkreis Lüneburg (VNO, 2025).

2.4.3 Wasserwege

Die beiden Elbfähren Bleckede – Neu Bleckede (Fähre „Amt Neuhaus“) und Darchau – Neu Darchau (Fähre „Tanja“) verbinden die durch die Elbe vom Kreisgebiet abgetrennte Gemeinde Amt Neuhaus direkt mit dem übrigen Landkreis. Auf den Pendelfähren erfolgt ganzjährig eine regelmäßige Beförderung von Personen und Fahrzeugen. Die Fähre in Bleckede wird ab dem 01.01.2026 von der MOIN GmbH im Auftrag des Landkreis Lüneburg betrieben. Bis 31.12.2025 wurde die Fähre vom Fährbetrieb Wilhelm im Auftrag des Landkreis Lüneburgs betrieben. Die Fähre in Darchau wird von dem Eigenbetrieb „Fähre Tanja“ von der Gemeinde Neu Darchau betrieben. Die Fährpreise werden vom Landkreis subventioniert. Neben dem Fährverkehr wird touristischer Schiffsverkehr zwischen den Elbgemeinden betrieben.

2.5 Ergänzende Mobilitätsangebote

2.5.1 Mobilitätszentrale

Der Bahnhof Lüneburg besteht aus zwei ehemals eigenständigen Bahnhöfen mit separaten Gebäuden, die sich am Bahnhofsvorplatz gegenüberstehen. Als Bahnhof genutzt wird heute nur noch das ehemalige Ost-Gebäude (Abbildung 2-12).



Abbildung 2-12: Mobilitätszentrale am Bahnhof Lüneburg (Landkreis Lüneburg, 2025).

Der Vorplatz dient als Verkehrsfläche für Auto-, Rad- und Lieferverkehr. Eine Taxi-Station befindet sich ebenfalls dort. Direkt neben dem Bahnhofsvorplatz befindet sich in der Bahnhofstraße der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB). Neben dem Bahnhofsgebäude Lüneburg-Ost befindet sich ebenfalls der „Radspeicher“, ein kostenpflichtiges Parkhaus für 1333 Fahrräder nebst Fahrradmiet- und –reparaturmöglichkeit sowie ein kostenfreies Parkhaus für 800 Fahrräder am Westbahnhof. Das Bike-Sharing-Angebot „StadtRAD Lüneburg“ bietet auch eine Station am Bahnhof an. Neben dem Bahnhofsvorplatz befindet sich eine P+R-Anlage für PKW und Motorräder, anschließend im Osten ein Parkhaus mit 700 Plätzen, Carsharing (cambio) und Ladesäulen.

Das Bahnhofsgelände stellt damit eine der wichtigsten Mobilitätseinrichtungen der Hansestadt Lüneburg dar und dient Geschäftsreisenden, Touristinnen und Touristen, aber auch ca. 40.000 Pendlerinnen und Pendler (ca. 25.000 Auspendlerinnen und Auspendler, 15.000 Einpendlerinnen und Einpendler; <https://www.landeszeitung.de/lueneburg/39329-pendler-lueneburg>) täglich als Zwischenstation der persönlichen Reise.

Seit Januar 2025 befindet sich dort in einem Teilbereich des Ostgebäudes eine Mobilitätszentrale, die gemeinsam von der Hansestadt Lüneburg und dem Landkreis Lüneburg eingerichtet und finanziert wird. Die Kosten werden gleichermaßen geteilt.

Die Mobilitätszentrale wurde im Reisezentrum der Deutschen Bahn AG untergebracht. Das Reisezentrum wurde im Jahr 2022 geschlossen. Anschließend wurde diese Fläche durch die Hansestadt Lüneburg und den Landkreis Lüneburg übernommen. Die Räumlichkeiten des ehemaligen Reisezentrums wurden umfangreich neugestaltet.

2026 ist die landkreiseigene Gesellschaft MOIN in die Mobilitätszentrale eingezogen und ersetzt das bis dahin dort angebotene Beratungs- und Buchungsangebot der KVG.

Auch der Sharinganbieter Cambio stellt in der Mobilitätszentrale Informationsmaterial über Buchungsmöglichkeiten, Stationen und Fahrzeugflotte in der Mobilitätszentrale bereit. Darüber hinaus ist die Lüneburg Marketing GmbH in digitaler Form präsent und gibt über eine Info-Stele Auskunft über viele Angebote für Touristinnen und Touristen, die vielfach am Bahnhof ankommen und von dort ihren Aufenthalt in Lüneburg starten.

Geöffnet ist die Mobilitätszentrale von Montag bis Freitag von 9.30 - 17 Uhr und steht somit mobilitätsinteressierten Menschen während dieser Zeit zur Verfügung.

2.5.2 Mobilitätsstationen / hvv switch

Mobilitätsstationen ermöglichen intermodales- und multimodales Verkehrsverhalten und erleichtern den Umstieg innerhalb des Umweltverbundes mit seinen verschiedenen Mobilitätsangeboten (Bahn, Bus, CarSharing, Leihräder etc.). Durch einheitliche und auffällige Gestaltung im öffentlichen Raum werden die Angebote deutlich sichtbar gemacht.

Im Tarifgebiet der Stadt Hamburg besteht das Konzept der „hvv switch Punkte“. Diese verknüpfen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gut sichtbar (Beschilderung, Bodenplatte und Bodennägel) und bieten ein verkehrsträgerübergreifendes Ticketing zwischen ÖPNV, Carsharing und Bike-Sharing, gebündelt in einer APP.

Als erster Landkreis im hvv Gebiet hat der Landkreis Lüneburg 2024 eine Kooperationsvereinbarung mit der Hochbahn und der Hansestadt Lüneburg geschlossen um den Aufbau von hvv switch Punkten auch im Landkreis Lüneburg voranzutreiben. Ab 2025 werden 16 Stationen mit der Kombination aus ÖPNV, Carsharing und Stadtrad eingerichtet.

2.5.3 StadtRad

Seit 2013 gibt es in Lüneburg und den stadtrandgelegenen Samt- bzw. Einheitsgemeinden (Adendorf, Gellersen, Bardowick) das StadtRad. Dies ist ein Bikesharing-System mit rund 150 Tourenrädern und 25 Lastenrädern. Der Anbieter ist DB Connect.

Das Ausleihen der Räder ist an mehr als 20 Standorten möglich und funktioniert über die StadtRad Lüneburg-App. Ebenso ist eine Buchung über die DB App 'Call a bike' möglich. Je nach Tarifmodell kosten die geliehenen Räder 8 bzw. 10 Cent/Minute (8 Cent im HVV-Tarif). Die maximale Gebühr für einen Tag (24 Stunden) beträgt 9 Euro bei den Tourenrädern. Die Lastenräder kosten 24 Euro am Tag.

2025 hat die Stadt Lüneburg die Verträge mit DB Connect für das StadtRad bis 2028 verlängert.

2.6 Öffentlicher Personennahverkehr

2.6.1 ÖPNV-Angebot nach rechtlicher Differenzierung

Der straßengebundene ÖPNV im Landkreis Lüneburg wird nach den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) betrieben.

2.6.2 Allgemeiner Linienverkehr nach §42 PBefG

Nach § 42 PBefG ist unter dem Begriff „Linienverkehr“ eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung zu verstehen, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Im Landkreis erfüllt der allgemeine Linienverkehr nach § 42 PBefG Aufgaben bei der lokalen, regionalen und auch überregionalen Erschließung des Landkreises. Es werden Fahrten für den Berufs-, Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr durchgeführt. Geprägt wird das Angebot in den meisten Fällen allerdings von der Schülerbeförderung.

2.6.3 Sonderlinienverkehr nach §43 PBefG

Nach § 43 PBefG gilt auch der Verkehr als Linienverkehr, der unter Ausschluss anderer Fahrgäste der regelmäßigen Beförderung von

- Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle (Berufsverkehr),
- Schülerinnen und Schüler zwischen Wohnung und Lehranstalt (Schülerfahrten),
- Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten) und
- Theaterbesuchern

dient. Die Regelmäßigkeit wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass der Ablauf der Fahrten wechselnden Bedürfnissen der Beteiligten angepasst wird. Sonderlinienverkehre können für die Allgemeinheit geöffnet werden.

2.6.4 Linienbedarfsverkehr nach §44 PBefG

Nach § 44 PBefG gilt auch der Verkehr als Linienverkehr, der der Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten dient (Linienbedarfsverkehr). Es kommen ausschließlich Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen im Rahmen der Vorgaben des Aufgabenträgers im NVP, im öDA oder der Vorabbekanntmachung zur Anwendung. Für Beförderungen im Linienbedarfsverkehr können Zuschläge nur nach Maßgabe von Satz 2 erhoben werden.

2.6.5 Gebündelter Bedarfsverkehr nach §50 PBefG

Gebündelter Bedarfsverkehr ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen (PKW), bei der mehrere Beförderungsaufträge entlang ähnlicher Wegstrecken gebündelt ausgeführt werden. Der Unternehmer darf die Aufträge ausschließlich auf vorherige Bestellung ausführen. Die Genehmigungsbehörde kann, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern, bestimmen, dass Fahrzeuge des gebündelten Bedarfsverkehrs nach Ausführung der Beförderungsaufträge unverzüglich zum Betriebssitz oder zu einem anderen geeigneten Abstellort zurückkehren müssen, es sei denn, die Fahrerinnen und Fahrer haben vor oder während der Fahrt neue Beförderungsaufträge erhalten. Im gebündelten Bedarfsverkehr dürfen Personen nur innerhalb der Gemeinde befördert werden, in der der Unternehmer seinen Betriebssitz hat. Die Genehmigungsbehörde kann zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen Einzelheiten zur Rückkehrpflicht und weitere Anforderungen an den gebündelten Bedarfsverkehr in Bezug auf die Festsetzung von Bündelungsquoten, Barrierefreiheit und Emissionsvorgaben regeln.

2.6.6 Verkehr nach Freistellungsverordnung (FVO)

§ 57 Abs. 1 Nr. 8 PBefG ermöglicht es, bestimmten, im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht besonders ins Gewicht fallende Beförderungsfälle eine Befreiung von den Vorschriften des PBefG zu erteilen. Die Einzelheiten werden in der so genannten Freistellungsverordnung geregelt. So kann u. a. in bestimmten Fällen die Beförderung von Schülerinnen und Schüler mit Kraftfahrzeugen durch oder für Schulträger zum und vom Unterricht von den Vorgaben des PBefG freigestellt werden (FVO § 1, Nr. 4d).

2.7 ÖPNV-Angebot nach struktureller Differenzierung

Der für die Allgemeinheit zugängliche straßengebundene ÖPNV besteht im Landkreis Lüneburg aus einer Vielzahl von Buslinien und sonstigen Verkehrsangeboten, die unterschiedliche Funktionen erfüllen und wie folgt differenziert werden können:

2.7.1 Regionalbusverkehr

Der Regionalbusverkehr lässt sich in folgende Kategorien unterteilen:

- **Regionale Hauptlinien** verbinden auf möglichst direktem Weg die Grundzentren im Landkreis mit der Hansestadt Lüneburg. Das Fahrplanangebot erfüllt die Bedürfnisse des Berufs-, Schüler-, Einkaufs- und Versorgungsverkehrs. In der Regel wird montags bis freitags je Stunde eine Verbindung angeboten, teilweise mit zusätzlichen Fahrten in den Hauptverkehrszeiten. Um weiterführende Verbindungen, insbesondere nach Hamburg, zu ermöglichen, sind die Fahrpläne der Busse vor allem zu den Hauptverkehrszeiten auf die Fahrpläne des SPNV am Bahnhof Lüneburg abgestimmt.
- **Regionallinien** haben sowohl eine verbindende wie auch erschließende Funktion. Ihr Angebot orientiert sich überwiegend an den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler, bietet aber auch im Berufs- und Einkaufsverkehr ein Grundangebot. Sie weisen werktags drei bis sieben verfügbare Fahrtenpaare auf.
- **rein schulbezogene Verkehre** dienen in erster Linie dem Transport von Schülerinnen und Schülern zwischen den Wohnorten und der Schule. Die Angebote sind auf die Bedürfnisse der Schüler und Schülerinnen ausgerichtet.
- **Rufbusverkehre** haben in vielen Bereichen im Landkreis Fahrten aus den Regionallinien abgelöst, indem Fahrten ohne Schulbezug aus dem originären Linienverkehr auf Rufbusverkehre umgestellt wurden. Der Rufbus ist ein Bedarfsverkehr im ländlichen Raum und verkehrt nach einstündiger Voranmeldung. Der Rufbus hat einen Fahrplan und der Fahrzeugeinsatz erfolgt bedarfsorientiert. Rufbusverkehre knüpfen an die Regionalen Hauptlinien an und haben grundsätzlich einen Zweistundentakt.

2.7.2 Stadtbusverkehr der Hansestadt Lüneburg

Der sogenannte Stadtbusverkehr in der Hansestadt Lüneburg besteht aus 22 Linien, die das gesamte Stadtgebiet erschließen und teilweise auch in die Umlandgemeinden Adendorf, Bardowick, Deutsch Evern, Mechtersen, Reppenstedt, Vögelsen und Wendisch Evern hineinfahren. Fünf der insgesamt 22 Linien sind schulbezogene Linien, deren Linienwege und Betriebszeiten auf die Anforderungen der Schülerbeförderung abgestimmt sind. Alle anderen Linien bedienen den Bahnhof/ZOB. Auch die zentrale Innenstadthaltestelle „Am Sande“ wird mit Ausnahme der Linien X51, 5004, 5006 und 5010 von allen Stadtbussen bedient, um Umsteigezwänge am ZOB weitgehend zu vermeiden. Am Bahnhof/ZOB bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen den Stadtbussen, zu den Regionalbussen sowie zu den Zügen des Nah- und Fernverkehrs.

Die Busse verkehren auf allen Linien montags bis freitags überwiegend im 15- oder 30-min-Takt. An Samstagen wird auf den meisten Linien bis ca. 16:30 Uhr ein 30-min-Takt angeboten, an den sich danach bis zum Betriebsschluss ein 60-min-Takt anschließt. Sonntags fahren die Busse ab ca. 9.00 Uhr auf allen Linien im Stundentakt. Die Linie X51 die einen besonderen Verkehrszweck erfüllen (Anbindung der Leuphana an den Bahnhof für Studierende), verkehrt samstags und sonntags nicht. Die fünf schulbezogenen Linien 5918, 5919, 5920, 5921 und 5922 verkehren nur an Schultagen. Die Linie 5080 ist ein

Theaterverkehr, der die LKH-Arena bei Veranstaltungen mit dem Bahnhof/ZOB verbindet. Sie verkehrt bei Bedarf und hat keinen festgelegten Fahrplan.

2.7.3 Bedarfsorientierte Bedienungsformen

Das Anruf-Sammel-Mobil (ASM) als bedarfsorientierte Bedienungsform im ÖPNV ergänzt den klassischen Linienverkehr zu Zeiten, in denen es kein Busangebot gibt. So bietet das ASM Montag bis Donnerstag von 22.15 – 00:15 Uhr, Freitag von 22.15 – 03.15 Uhr, Samstag von 21.15 – 03.15 Uhr sowie Sonntag von 20.15 bis 00.15 Uhr stündliche Fahrtmöglichkeiten zu allen Zielen im Stadtgebiet und im übrigen Landkreis.

Die ASM-Fahrten werden nur bei tatsächlicher Nachfrage durchgeführt, um die Kosten gering zu halten. Der Fahrgast muss daher seinen Fahrtwunsch vorab telefonisch anmelden. Er wird dann von der gewünschten Haltestelle abgeholt und direkt bis zu seinem Ziel befördert. Das ASM besitzt einen eigenständigen, entfernungsabhängigen Tarif, der zwischen dem normalen Taxi-Tarif und dem hvv-Tarif liegt.

2.7.4 Bürgerbusse / kommunale Fahrdienste

In mehreren Kommunen des Landkreises (u. a. Amelinghausen, Ostheide und Bleckede) gibt es den ÖPNV ergänzende Mobilitätsangebote. Hierzu zählen z. B. ehrenamtlich betriebene Bürgerbusse und kommunale Fahrdienste, die zumeist auf Vereinsbasis organisiert sind. Sie bieten für Vereinsmitglieder und/oder ausgewählte Zielgruppen (Jugendliche, Seniorinnen und Senioren, etc.) Fahrten innerhalb der jeweiligen Gemeinde, teilweise auch bis Lüneburg, an. Eine telefonische Voranmeldung ist erforderlich, da nur bei tatsächlicher Nachfrage gefahren wird.

Da diese ergänzenden Mobilitätsangebote jedoch nicht nach einem festgelegten Fahrplan verkehren, nicht für jede Person geöffnet sind und der Fahrgast keinen Beförderungsanspruch hat, werden sie nicht zum ÖPNV gezählt. Dennoch unterstützt der Landkreis diese Angebote, da sie auf lokaler Ebene die Mobilität verbessern.

2.7.5 Schulbezogener Verkehr

Die Schülerbeförderung stellt im Landkreis Lüneburg außerhalb der Hansestadt Lüneburg und deren Verflechtungsbereich mit ihren schulbezogenen Fahrten einen überwiegenden Teil des ÖPNV-Angebots sicher. Hierbei gilt es, sowohl die schulbezogenen Bedarfe als auch die weiteren Bedarfe zu berücksichtigen.

Die Schülerbeförderung ist ein sehr dynamischer Bereich des ÖPNV. In den letzten Jahren wurden mit der Freien Waldorfschule Lernort Nieperfitz und mit der Freien Schule Adendorf zwei Privatschulen im Landkreis Lüneburg neu gegründet. Die Integrierte Gesamtschule Kreideberg in Lüneburg hat zum Schuljahr 2025/26 eine Sekundarstufe II erhalten. Solche Veränderungen der Schullandschaft sind in der Schülerbeförderung laufend zu berücksichtigen.

Veränderungen in der Schülerbeförderung sind auch in Folge von Neufassungen von Einzugsbereichen und Schulbezirken notwendig. So beabsichtigt z. B. die Samtgemeinde Amelinghausen eine Überplanung ihrer Schulbezirke zum Schuljahr 2026/27. Regelmäßig sind Veränderungen von Unterrichtszeiten zu berücksichtigen, die Anpassungen in der Schülerbeförderung nach sich ziehen. Auch führt das Land Niedersachsen zum Schuljahr 2026/27 einen Rechtsanspruch auf Ganztagsbetreuung im Primarbereich ein, nach dem GaFöG. Dies führt in der Schülerbeförderung zum Bedarf zusätzlicher Abfahrten an den Nachmittagen.

Änderungsbedarfe können sich auch aus der Geographie und Infrastruktur des Landkreises Lüneburg ergeben. So besuchen Schülerinnen und Schüler aus der Gemeinde Amt Neuhaus und dem rechtselbischen Teil der Stadt Bleckede das Schulzentrum Bleckede. Hierfür ist im Zuge der Schülerbeförderung die Elbe zu queren. Dies ist aktuell nur über die beiden Fähren zwischen Bleckede und Neu Bleckede sowie Darchau und Neu Darchau möglich. Durch den Neubau einer Haltestelle am Fähranleger in Neu Bleckede besteht die Möglichkeit, neben der Fährverbindung Darchau – Neu Darchau auch die Fährverbindung Bleckede – Neu Bleckede vermehrt in der Schülerbeförderung zu nutzen. Die vom Landkreis Lüneburg geplante feste Elbquerung bei Neu Darchau wiederum würde es ermöglichen, die Schülerbeförderung im ÖPNV über diese Brücke durchzuführen und ebenso einen Änderungsbedarf in der Schülerbeförderung nach sich ziehen.

Die Schülerbeförderung soll insgesamt laufend weiter an die sich ändernden Möglichkeiten und Erfordernisse angepasst werden. Neben diesem grundsätzlichen Erfordernis soll im Raum Dahlenburg/Bleckede eine grundsätzliche Überplanung der Schülerbeförderung durchgeführt werden. Daher wurde der Raum vom Mobilitätsgutachten für die Zukunft des ÖPNV im Landkreis Lüneburg (Januar 2025) als Pilotgebiet detailliert analysiert und auf Mängel und Potentiale überprüft.

2.8 ÖPNV-Linienbündel im Landkreis Lüneburg

Die Buslinien in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Lüneburg waren bis Ende 2025 jeweils einem der insgesamt sieben ÖPNV-Teilnetze zugeordnet. In den Teilnetzen sind die Genehmigungslaufzeiten für die einzelnen Linien harmonisiert worden. Mit der MOIN ändert sich das Vorgehen und die Verkehre werden in einem Linienbündel für 10 Jahre beantragt werden. Lediglich in Teilnetz 4 Amt Neuhaus läuft die aV bis auf weiteres weiter. Auch hier gibt es Überlegungen zur Harmonisierung.

Die Bedarfsverkehre werden als §44 Verkehre für 10 Jahre als Einzelgenehmigung beantragt. Die Midibus-Linien werden für 2 Jahre beantragt und die Nachtbuslinien für 5 Jahre. Beide jeweils als Einzelgenehmigungen (Tabelle 2-10, Tabelle 2-11, Tabelle 2-12, Abbildung 2-13).

Tabelle 2-10: Linien im Landkreis Lüneburg (Landkreis Lüneburg, 2025).

Linie	Linienweg	Bedienungszeitraum			genehmigt nach
		Mo - Fr	Sa	So	
5100	Lüneburg – Bleckede	X	X	X	§ 42
5100	Bleckede - Lüneburg	X	X	X	§ 42
5101	Bleckede – Neu Darchau	X	X	X	§ 42
5101	Neu Darchau- Bleckede	X	X	X	§ 42
5102	Hittbergen - Bleckede	X			§ 42
5102	Bleckede - Hittbergen	X			§ 42
5103	Bleckede - Dahlenburg	X			§ 42
5103	Dahlenburg - Bleckede	X			§ 42
5104	Scharnebeck - Bleckede	X			§ 42
5104	Bleckede - Scharnebeck	X			§ 42
5110	Scharnebeck - Bleckede	X	X	X	§ 42
5110	Bleckede - Scharnebeck	X	X	X	§ 42
5111	Neetze - Bleckede	X			§ 42
5111	Bleckede - Neetze	X			§ 42
5112	Neu Neetze – Neetze	X			§ 42
5112	Neetze – Neu Neetze	X			§ 42
5114	Wiecheln - Neetze	X			§ 42
5114	Neetze - Wiecheln	X			§ 42
5115	Lüneburg - Neetze	X			§ 42
5115	Neetze – Lüneburg	X			§ 42
5120	Lüneburg – SZ Scharnebeck	X			§ 42
5120	SZ Scharnebeck - Lüneburg	X			§ 42
5130	Bleckede - Dahlenburg	X			§ 42
5130	Dahlenburg – Bleckede	X			§ 42
5131	Bleckede – Neu Darchau	X			§ 42
5131	Neu Darchau - Bleckede	X			§ 42
5151	Bleckede - Göddingen		RB		§ 44
5151	Göddingen - Bleckede		RB		§ 44
5152	Hittbergen - Bleckede		RB		§ 44
5152	Bleckede - Hittbergen		RB		§ 44
5200	Lüneburg - Salzhausen	X	X	X	§ 42
5200	Salzhausen - Lüneburg	X	X	X	§ 42
5201	Lüneburg - Salzhausen	X			§ 42
5201	Salzhausen - Lüneburg	X			§ 42
5202	Lüneburg - Wulfsen	X			§ 42
5202	Wulfsen - Lüneburg	X			§ 42
5203	Heiligenthal - Embsen	X			§ 42
5203	Embsen - Heiligenthal	X			§ 42
5222	Reppenstedt - Amelinghausen	X			§ 42
5222	Amelinghausen - Reppenstedt	X			§ 42
5251	Gellersen - Bardowick		RB		§ 44
5251	Bardowick - Gellersen		RB		§ 44
5300	Lüneburg – Neu Darchau	X	X	X	§ 42
5300	Neu Darchau - Lüneburg	X	X	X	§ 42
5301	Dahlenburg - Pommoissel	X			§ 42
5301	Pommoissel - Dahlenburg	X			§ 42
5302	Dahlenburg – Seedorf - Dahlenburg	X			§ 42
5303	Bavendorf - Nieperfitz	X			§ 42

Linie	Linienweg	Bedienungszeitraum			genehmigt nach
		Mo - Fr	Sa	So	
5303	Nieperfitz - Bavendorf	X			§ 42
5315	Lüneburg - Ventschau	X			§ 42
5315	Ventschau - Lüneburg	X			§ 42
5333	Dahlenburg - Kovahl		RB		§ 44
5333	Kovahl - Dahlenburg		RB		§ 44
5335	Dahlenburg - Bleckede		RB		§ 44
5335	Bleckede - Dahlenburg		RB		§ 44
5351	Barendorf - Neetze		RB		§ 44
5351	Neetze - Barendorf		RB		§ 44
5352	Bavendorf - Neetze		RB		§ 44
5352	Neetze - Bavendorf		RB		§ 44
5355	Dahlenburg - Dahlenburg		RB		§ 44
5356	Dahlenburg - Bavendorf		RB		§ 44
5356	Bavendorf - Dahlenburg		RB		§ 44
5361	Lüneburg - Bavendorf	X			§ 42
5361	Bavendorf - Lüneburg	X			§ 42
5362	Lüneburg - Dahlenburg	X			§ 42
5362	Dahlenburg - Lüneburg	X			§ 42
5402	Winsen - Lüneburg	X			§ 42
5402	Lüneburg – Winsen	X			§ 42
5403	Bardowick - Radbruch	X			§ 42
5403	Radbruch - Bardowick	X			§ 42
5404	Bardowick - Mechtersen	X			§ 42
5404	Mechtersen - Bardowick	X			§ 42
5405	Lüneburg - Niedermarschacht	X	X		§ 42
5405	Niedermarschacht - Lüneburg	X	X		§ 42
5451	Wittorf – Barum		RB		§ 44
5451	Barum - Wittorf		RB		§ 44
5600	Lüneburg - Barnstedt	X	X	X	§ 42
5600	Barnstedt - Lüneburg	X	X	X	§ 42
5606	Lüneburg – Deutsch Evern	X			§ 42
5606	Deutsch Evern - Lüneburg	X			§ 42
5607	Barnstedt - Embsen	X			§ 42
5607	Embsen - Barnstedt	X			§ 42
5651	Melbeck - Embsen		RB		§ 44
5651	Embsen - Melbeck		RB		§ 44
5700	Lüneburg - Schwindebeck	X	X	X	§ 42
5700	Schwindebeck - Lüneburg	X	X	X	§ 42
5701	Rolfen - Amelinghausen	X			§ 42
5701	Amelinghausen - Rolfen	X			§ 42
5702	Amelinghausen - Drögennindorf	X			§ 42
5702	Drögennindorf - Amelinghausen	X			§ 42
5703	Amelinghausen - Amelinghausen	X			§ 42
5705	Schwindebeck – Lüneburg SZ Oedeme	X			§ 42
5705	Lüneburg SZ Oedeme - Schwindebeck	X			§ 42
5706	Amelinghausen - Salzhausen	X			§ 42
5706	Salzhausen - Amelinghausen	X			§ 42
5707	Lüneburg - Schwindebeck	X			§ 42
5707	Schwindebeck - Lüneburg	X			§ 42
5751	Amelinghausen - Amelinghausen		RB		§ 44

Linie	Linienweg	Bedienungszeitraum			genehmigt nach
		Mo - Fr	Sa	So	
5752	Rehlingen – Neu Oerzen		RB		§ 44
5752	Neu Oerzen - Rehlingen		RB		§ 44
5753	Betzendorf – Amelinghausen		RB		§ 44
5753	Amelinghausen - Betzendorf		RB		§ 44
5900	Lauenburg - Lüneburg	X	X	X	§ 42
5900	Lüneburg – Lauenburg	X	X	X	§ 42
5901	Lüneburg - Hohnstorf	X			§ 42
5901	Hohnstorf - Lüneburg	X			§ 42
5902	Scharnebeck - Hohnstorf	X			§ 42
5902	Hohnstorf - Scharnebeck	X			§ 42
5903	Scharnebeck - Artlenburg	X			§ 42
5903	Artlenburg - Scharnebeck	X			§ 42
5904	Horburg - Scharnebeck	X			§ 42
5904	Scharnebeck - Horburg	X			§ 42
5917	Wendewisch - Hohnstorf	X			§ 42
5918	Ebensberg – Schule Lüne	X			§ 42
5918	Schule Lüne - Ebensberg	X			§ 42
5919	Schulen am Kreideberg	X			§ 42
5920	Oedeme – Hasenburger Schule	X			§ 42
5920	Hasenburger Schule - Oedeme	X			§ 42
5921	Häcklingen – Oedeme Schulzentrum	X			§ 42
5921	Oedeme Schulzentrum - Häcklingen	X			§ 42
5922	Häcklingen – Kaltenmoor Schulzentrum	X			§ 42
5922	Kaltenmoor Schulzentrum - Häcklingen	X			§ 42
5925	Scharnebeck - Adendorf	X			§ 42
5925	Adendorf - Scharnebeck	X			§ 42
5952	Bullendorf - Neetze		RB		§ 44
5952	Neetze - Bullendorf		RB		§ 44
5953	Echem - Lüdersburg		RB		§ 44

Linien in/aus anderen Landkreisen

Linie in ein anderes Bundesland

Tabelle 2-11: Linien im Teilnetz 4 (VNO; VLP; Landkreis Lüneburg, 2025).

Teilnetz 4: Amt Neuhaus			
Linie	Linienführung	Genehm.-dauer bis	genehmigt nach PBefG
506	Kaarßen – Laave / Privelack – Herrenhof – Tripkau	30.11.2029	§ 42
508	Kaarßen – Neuhaus – Darchau (mit Fährersatzverkehr: Kaarßen – Neuhaus – Hohnstorf (– Bleckede / Lüneburg))	30.11.2029	§ 42
509	Groß Kühren – Konau – Neuhaus	30.11.2029	§ 42
512	Neuhaus – Niendorf – Neu Bleckede	30.11.2029	§ 42
513	Neuhaus – Preten – Hühnerbusch	30.11.2029	§ 42
5504	Darchau – Neuhaus – Neu Bleckede – Boizenburg (mit Fährersatzverkehr: Darchau – Neuhaus – Neu Bleckede – Boizenburg – Lauenburg)	30.11.2029	§ 42
5505	Brahlstorf – Neuhaus – Darchau – Kaarßen – Dömitz	30.11.2029	§ 42
507	Dömitz – Kaarßen – Neuhaus	31.10.2026	§ 42
510	Boizenburg – Neuhaus – Zeetze (– Kaarßen)	31.10.2026	§ 42
514	Hagenow – Brahlstorf – Neuhaus	31.10.2026	§ 42
565	Hagenow – Pritzier – Lübtheen – Jessenitz – Kaarßen	31.10.2026	§ 42

Der Liniennetzplan des Teilnetzes 4 ist im Internet unter folgendem Link zugänglich:
<https://www.netzplan-vlp.de/>

Tabelle 2-12 : Übersicht von Linien in/aus anderen Landkreise die im Landkreis Lüneburg Verkehren (VNO; VLP; Landkreis Lüneburg, 2025).

Linie	Linienführung	Genehm. bis	genehmigt nach
4410	Winsen – Pattensen – Vierhöfen – Westergellersen – Putensen	31.07.2029	§ 42
4618	Garstedt – Vierhöfen – Lübberstedt – Salzhausen	31.07.2029	§ 42
7062	Rieste – Melbeck – Bienenbüttel – Wichmannsburg – Bad Bevensen	31.07.2026	§ 42
7076	Bad Bevensen – Altenmedingen – Bostelwiebeck – Bhf. Dahlenburg	31.07.2026	§ 42
507	Dömitz – Kaarßen – Neuhaus	31.10.2026	§ 42
510	Boizenburg – Neuhaus – Zeetze (– Kaarßen)	31.10.2026	§ 42
514	Hagenow – Brahlstorf – Neuhaus	31.10.2026	§ 42
516	Boizenburg – Lauenburg – Brietlingen – Adendorf – Lüneburg	31.10.2026	§ 42
565	Hagenow – Pritzier – Lübtheen – Jessenitz – Kaarßen	31.10.2026	§ 42
4406	Evendorf – Egestorf – Salzhausen – Toppenstedt – Winsen (L.)	31.07.2029	§ 42

Linienplan Verkehrsraum Stadtverkehr Lüneburg



Linienetzplan | Stadtverkehr Lüneburg

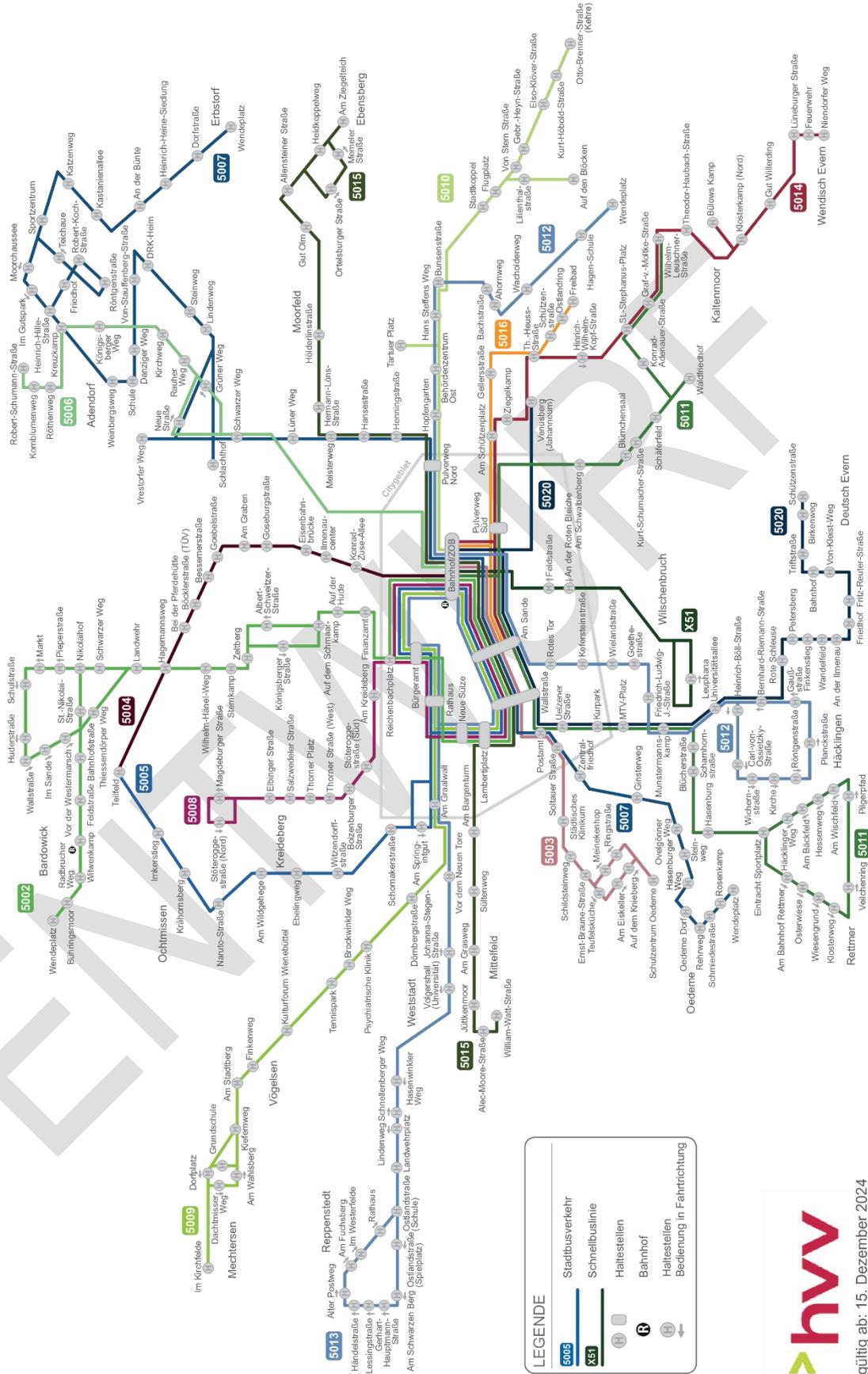


Abbildung 2-13: Liniennetzplan Stadtverkehr Lüneburg (Landkreis Lüneburg, 2025).

2.9 Verkehrsunternehmen

Im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags werden die Verkehre im linkselbischen Bereich ab dem 01.01.2026 von der hundertprozentigen Landkreis Lüneburg Tochter MOIN GmbH durchgeführt. Die MOIN wird bei der Durchführung von Subunternehmen unterstützt. Folgende Subunternehmen sind im Landkreis Lüneburg tätig:

** Auflistung der Subunternehmen folgt nach erfolgter Vergabe nach Ende der Subunternehmerausschreibung*

Im rechtselbischen Bereich (Amt Neuhaus) werden die Verkehre von der VLP über eine Allgemeine Vorschrift gefahren (Tabelle 2-13).

Tabelle 2-13: Verkehrsunternehmen und Zahl der eingesetzten Fahrzeuge im Landkreis Lüneburg (Quelle: VLP, Stand 03.04.2023 eigene Angaben).

Verkehrsunternehmen	Unternehmenssitz	Betriebssitz	Zahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge (einschließlich Subunternehmen)
Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim	Hagenow	Boizenburg	4
MOIN Mobilitätsinfrastruktur und -betriebs GmbH Landkreis Lüneburg ab 2026	Lüneburg	Lüneburg	180

2.10 Fahrzeugqualität

Grundsätzlich gelten für alle Fahrzeuge die in den hvv-Standards „Straße Umland“ festgelegten Anforderungen. Zusätzliche Vorgaben werden im Folgenden definiert (Tabelle 2-14):

Tabelle 2-14: Fahrzeugqualität der Busse im Landkreis Lüneburg (Landkreis Lüneburg, 2025).

Lfd. Nr.	Merkmal	Solo- und Gelenkbus Kategorie A	Solo- und Gelenkbus Kategorie B	Rufbusse
Bauart				
1	Zulassung als Fahrzeug Klasse I nach EU-Richtlinie 2001/85/EG	x	x	x
2	Mindestsitzplatzanzahl (einschl. Klappsitze)	35 im Solobus 45 im Gelenkbus	35 im Solobus 45 im Gelenkbus	5
3	Maximale Fahrzeughöhe	3,80m	3,80m	3,00m
Barrierefreiheit				
4	Maximale Einstiegs- höhe	320mm	320mm	320mm
5	Niederfluriger, ebener Fahrzeugboden	Bei Solobussen mindestens zwischen der ersten und zweiten	Bei Solobussen mindestens zwischen der ersten und zweiten Tür.	Durchgängig ebener Fahrzeugboden

Lfd. Nr.	Merkmal	Solo- und Gelenkbus Kategorie A	Solo- und Gelenkbus Kategorie B	Rufbusse
		Tür. Bei Gelenkbussen mindestens zwischen der ersten und dritten Tür.	Bei Gelenkbussen mindestens zwischen der ersten und dritten Tür.	
6	Podestfreie Sitze im Niederflurbereich	Mindestens 6 (ohne Klappsitze)	Mindestens 6 (ohne Klappsitze)	-
7	Barrierefreier Zugang für Rollstuhlfahrende	x	x	Mind. 50% der Fahrzeuge mit kompletter barrierefreier Ausstattung
8	Kneeling-Funktion	x	x	-
9	Rollstuhlplatz gem. ECE-Norm R107	x	x	-
10	Mehrzweckfläche zur Beförderung eines weiteren Rollstuhls/ Kinderwagens/ Rollators	x	x	-
Komfort/ besondere Innenausstattung				
11	Leistungsfähige Klimaanlage für den gesamten Fahrgastraum	x	x	x
12	WLAN	x	x	-
13	Lüftung, Heizung	x	x	x
Fahrgastinformationen - Innen				
14	Akustische Haltestellen- und Umsteigeansage (automatisiert)	x	x	-
15	Bordmikrofon und Lautsprecher für Ansagen (manuell)	x	x	-
16	Optische „Wagen hält“-Anzeige	x	x	x
17	Optische Anzeige der nächsten Haltestelle	x	x	x
18	Dynamische Haltestellenanzeige (Anzeige der nächsten 3 Haltestellen und Darstellung von Anschlussverbindungen (mind. Mit Angabe der Liniennummern))	x	x	-
Fahrgastinformationen – Außen				
19	Anzeige von Liniennummer und Fahrtziel an der Fahrzeugfront	x	x	x
20	Anzeige von Liniennummer und Fahrtziel sowie -verlauf an der Einstiegsseite	x	x	-

Lfd. Nr.	Merkmal	Solo- und Gelenkbus Kategorie A	Solo- und Gelenkbus Kategorie B	Rufbusse
21	Anzeige von Liniennummer am Heck	x	x	x
22	Anzustrebende Größe der angezeigten Liniennummer	26 x 216 dots an der Frontseite 26 x 216 dots an der Einstiegsseite 26 x 144 dots am Heck	26 x 216 dots an der Frontseite 26 x 216 dots an der Einstiegsseite 26 x 144 dots am Heck	200mm an der Frontseite 170mm am Heck
23	Alle Anzeigen können vierstellige Liniennummern darstellen	x	x	x
24	Das Fahrtziel muss an der Front- und Einstiegsseite ein- und zweizeilig darstellbar sein	x	x	-
Sicherheit				
25	Videoüberwachung	x	x	-
26	Elektronisches Abbiege-Assistenz-System (Totwinkel – Assistent)	x	-	-
Alter				
27	Durchschnittsalter	Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge darf maximal 6 Jahre sein. Das Alter des Fahrzeugs wird anhand der eingetragenen Erstzulassung im Fahrzeugschein berechnet.		
28	Das Höchstalter der eingesetzten Fahrzeuge beträgt zu jedem Zeitpunkt: Das Alter des Fahrzeugs wird anhand der eingetragenen Erstzulassung im Fahrzeugschein berechnet.	maximal 10 Jahre.	maximal 16 Jahre.	maximal 10 Jahre.
Umwelt				
29	Euro – Abgasnorm	Alle ab dem 01.01.2026 eingesetzten Fahrzeuge müssen mindestens die Euro-6 Abgasnorm erfüllen.		

2.11 Bushaltestellen

Dem Landkreis ist im Sinne eines möglichst kundenfreundlichen und attraktiven ÖPNV daran gelegen, dass Haltestellen Grundanforderungen erfüllen. Neben der Grundausstattung mit ausreichenden Informationen wie Name der Haltestelle, Fahrplänen, Tarifinformationen und ein einheitliches Erscheinungsbild sind insbesondere eine barrierefreie Gestaltung wichtig für die Zugänglichkeit von allen Menschen.

Derzeit sind im Landkreis Lüneburg insgesamt 1282 Haltepunkte auf 813 Haltestellen verteilt (Tabelle 2-15). Hiervon fallen rund 50 Haltestellen in die Zuständigkeit des Landkreises und rund 30 Haltestellen liegen in der Zuständigkeit des Landes und des Bundes. Der Stand des barrierefreien Ausbaus im Landkreis Lüneburg ist je nach Samtgemeinde unterschiedlich, insbesondere im ländlichen Bereich mit vielen Haltestellen die nur von Schülerinnen und Schüler genutzt werden. Für einzelne Kinder ist ein barrierefreier Ausbau nur mit unverhältnismäßigen Kosten/ Aufwand möglich.

Tabelle 2-15: Anzahl der Haltestellen in den Kommunen (Landkreis Lüneburg, 2025).

Kommune	Anzahl Haltestellen
Adendorf	44
Amelinghausen	51
Amt Neuhaus	65
Bardowick	59
Bleckede	76
Dahlenburg	77
Gellersen	39
Ilmenau	44
Lüneburg	221
Ostheide	57
Scharnebeck	80

Gemeinsam mit den Landkreisen Stade und Harburg wurde 2025 in Kooperation mit der Verkehrsgesellschaft Nord-Ost Niedersachsen (VNO) ein landkreisübergreifendes Projekt zu dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI) umgesetzt (Tabelle 2-16).

Tabelle 2-16: Orte der dynamischen Fahrgastinformationssysteme.

Ort und Haltestellenname	Einrichtung des Anzeigers
Lüneburg, Graalwall	beidseitig
Lüneburg, Thorner Platz	stadteinwärts
Lüneburg, Reichenbachplatz	beidseitig
Lüneburg, Bürgeramt	stadteinwärts
Lüneburg, Rathaus	stadtauswärts
Lüneburg, Neu Sülze	stadteinwärts
Lüneburg, Lambertiplatz	stadteinwärts
Lüneburg, Postamt	beidseitig

Ort und Haltestellenname	Einrichtung des Anzeigers
Lüneburg, Wallstraße -Theater	beidseitig
Lüneburg , Am Sande	beidseitig
Lüneburg, ZOB	Übersichtsanzeiger
Scharnebeck Schulzentrum	Übersichtsanzeiger
Bleckede, Bahnhof	Übersichtsanzeiger
Dahlenburg, Markt	beidseitig
Barendorf Lüneburger Str.	stadteinwärts
Lüneburg, St.-Stephanus-Platz	stadteinwärts
Lüneburg, Universitätsallee	stadteinwärts
Lüneburg, Leuphana	stadteinwärts
Reppenstedt Landwehrplatz	stadteinwärts
Amelinghausen, Bahnhof	Übersichtsanzeiger

Hierbei wurden zunächst Haltestellen mit mindestens 150 Einsteigenden, gemäß LNVG Förderbedingungen, berücksichtigt. Neben den Übersichtsanzeigern sind die DFI-Masten mit einem Abruf-Taster zur Sprachausgabe der Abfahrtszeiten ausgestattet.

Detailliertere Vorgaben zu Qualität und Ausstattung der Haltestellen sind im Anhang im VNO-Haltestellenkonzept enthalten und Bestandteil dieses Nahverkehrsplan.

2.12 Verknüpfung der Verkehre

2.12.1 Verknüpfung Bus / Bus

Das Liniennetz im Landkreis Lüneburg weist eine hierarchische Struktur auf: Entlang der wichtigsten Siedlungs- und Verkehrsachsen gibt es regionale Hauptlinien, die schnelle Verbindungen nach Lüneburg herstellen. Dieses Grundnetz wird durch eine Vielzahl von Regionallinien und dem Rufbus ergänzt, die hauptsächlich den ländlich geprägten Raum erschließen und an bestimmten Verknüpfungspunkten auf die Hauptlinien abgestimmt sind. Als Verknüpfungspunkte werden Haltestellen bezeichnet, an denen fahrplanmäßige Anschlüsse zwischen verschiedenen Linien bestehen. Hierzu zählen im Wesentlichen folgende Haltestellen (Tabelle 2-17):

Tabelle 2-17: Verknüpfungspunkte im Liniennetz (Bus/Bus) (VNN, 2025).

Verknüpfungspunkte im Liniennetz (Bus / Bus)		
Kreisweite Bedeutung	Regionale Bedeutung	Lokale Bedeutung
Lüneburg, Am Sande	Amelinghausen, Bahnhof	Bardowick, Schulzentrum
Lüneburg, Bf. Lüneburg (ZOB)	Barendorf, Lüneburger Straße	Barendorf, Schule
	Bleckede, Bahnhof	Dahlenburg, Schulzentrum
	Dahlenburg, Markt	Embsen, Schulzentrum
	Darchau, Fähre	Hittbergen, Kirche
	Drögnendorf, Celler Lanstraße	Kirchgellersen, Im Dorfe
	in Kombination mit:	Melbeck, Hohe Luft
	Drögnendorf, Ortsmitte (B 209)	Neuhaus, ZOB
	Neetze, Am Dorfplatz	Oedeme, Schulzentrum
	Scharnebeck, Schulzentrum	Reppenstedt, Landwehrplatz

2.12.2 Verknüpfung Bus / Rufbus

Die Rufbusse müssen so geplant werden, dass die Busse auf die regionalen Hauptlinien, Fähren und Bahnverknüpfungspunkte angepasst sind. Die Umstiegszeiten sind so anzupassen, dass der Umstieg in den Auskunftsmedien berücksichtigt wird. Die Umstiege sind als Anschlusszweige zu verstehen.

Im Stadtverflechtungsraum soll geprüft werden, ob die Rufbusse direkt an den Stadtverkehr anbinden können bzw. an Haltestellen an denen das StadtRad vorhanden ist (Tabelle 2-18).

Tabelle 2-18: Verknüpfungspunkte im Liniennetz (Bus/Rufbus) (Landkreis Lüneburg, 2025).

Verknüpfungspunkte im Rufbussystem		
Gebiet	Linie	Haltestelle
Bleckede	5101	Bleckede, Bahnhof
		Neu Darchau, Fähre
	5151	Bleckede, Bahnhof
		5152
Gellersen/Bardowick	5251	Bleckede, Bahnhof
		Lüneburg, Oedeme Dorf
		Südergellersen, Im Alten Dorfe
	5451	Bardowick, Feldstraße
		Bardowick, Bahnhofstraße
		Bardowick, Feldstraße
Amelinghausen	5751	Amelinghausen, Bahnhof
	5752	Neu Oerzen, Ort
	5753	Amelinghausen, Bahnhof
Scharnebeck	5952	Scharnebeck, Hauptstr.
		Scharnebeck, Adendorfer Str.

Verknüpfungspunkte im Rufbussystem		
Gebiet	Linie	Haltestelle
		Neetze, Am Dorfplatz
	5953	Echem, Dorfstraße
Ostheide	5351	Barendorf, Schule
		Vastorf, Gifkendorf
		Vastorf, Abzw. Bahnhof (RB32)
		Neetze, Am Dorfplatz
	5352	Bavendorf, Bahnhof (RB32)
		Bavendorf, Im Dorfe
		Neetze, Am Dorfplatz
Dahlenburg	5333	Dahlenburg, Markt
	5335	Dahlenburg, Markt
		Bleckede, Auf dem Kamp
	5356	Dahlenburg, Markt
		Neetendorf, Ort (RB32)
		Dahlenburg, Bahnhof (RB32)
		Bavendorf, Bahnhof (RB32)
		Bavendorf, Mitte

2.12.3 Verknüpfung Bus / Bahn

Die regionalen Hauptlinien sowie die Regionallinien erfüllen eine Zubringerfunktion zur Schiene. Sie sind am Bahnhof Lüneburg vorrangig mit dem SPNV auf der KBS 110 in Richtung Hamburg verknüpft.

2.12.4 Verknüpfung Bahn / Bahn

In Lüneburg bestehen im SPNV Umsteigemöglichkeiten zwischen folgenden Kursbuchstrecken:

- KBS 110: Hamburg – Winsen (L.) – Lüneburg – Uelzen – Hannover
- KBS 112: Lüneburg – Dannenberg
- KBS 145: Lüneburg – Lübeck – Kiel

Ferner besteht im Bahnhof Lüneburg eine Umsteigemöglichkeit zwischen dem SPNV und dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV). Außerhalb des Kreisgebietes besitzen die Bahnhöfe Hamburg-Harburg, Hamburg-Hauptbahnhof, Hannover Hbf, Uelzen und Büchen als Umsteigepunkte eine hervorgehobene Bedeutung.

2.12.5 Verknüpfung P+R, B+R, Mobilitätsangebote

Ein wichtiger Aspekt bei der Förderung des ÖPNV, insbesondere im ländlichen Raum, ist die Verknüpfung über Abstellflächen für Bike and Ride (B+R) und Park and Ride (P+R) mit Individualverkehren sowie ergänzenden Mobilitätsangeboten. Von multimodalen Fahrten profitieren alle Akteurinnen und Akteure innerhalb des Mobilitätsverbundes. Berufspendlerinnen und Berufspendler, Schülerinnen und Schüler sowie der Freizeitverkehr gelangen mit dem ÖPNV in die Stadtbereiche. Mobilitäts- sowie Sharingangebote ergänzen den ÖPNV („letzte Meile“) flexibel und nach den Bedürfnissen des Fahrgasts.

Der Bahnhof Lüneburg stellt einen der wichtigsten Verknüpfungspunkte dar mit dem „Rad-speicher“, einem kostenpflichtigen Parkhaus für 1333 Fahrräder nebst Fahrradmiet- und –reparaturmöglichkeit, einem kostenfreien Parkhaus für 800 Fahrräder am Westbahnhof, einer westlichen P+R-Anlage für PKW und Motorräder, einem Parkhaus mit 700 Plätzen sowie den Angeboten Bike-Sharing „StadtRAD Lüneburg“ und Carsharing „Cambio“. Die hvv-switch-Punkte in Hansestadt und Landkreis bieten zusätzlich einen guten Verknüpfungspunkt des ÖPNV mit weiteren Mobilitätsangeboten.

In der Tabelle 2-19 ist der Bestand von P+R und B+R Anlagen aufgeführt:

Tabelle 2-19: Bestand an den Achsen und Haltestellen im SPNV.

	P+R	B+R ungesichert	B+R gesichert
KBS 110			
Radbruch	54	60	30
Bardowick	148, Auslastung hoch	92	24
Lüneburg	700, Auslastung 95%	833 (West), 800 (Ostbahnhof), 100 (Gleis 5)	500 (Westbahnhof)
KBS 145			
Lüneburg	s.o.	s.o.	s.o.
Adendorf	2-3 (in Planung)	(in Planung)	(in Planung)
Echem	5	31	-
KBS 112			
Lüneburg	s.o.	s.o.	s.o.
Vastorf	Im Umfeld	4	-
Bavendorf	Im Umfeld	0	-
Dahlenburg	8	8	-
Göhrde	Im Umfeld	0	-
Nahrendorf	Im Umfeld	0	-
Reaktivierungs- strecke Soltau – Lüneburg			
Amelinghausen	16	20	20

	P+R	B+R ungesichert	B+R gesichert
Reaktivierungsstrecke Bleckede – Lüneburg			
Bleckede	Im Umfeld	18	-
Neetze	8	-	-

Bestand an B&R an Haltestellen im ÖPNV: Es sind die Haltestellen der Regionalbuslinien und der regionalen Hauptlinien sowie Einstiegspunkte für Schülerinnen und Schüler- und Pendlerinnen und Pendlerverkehre und die Grundzentren im Landkreis Lüneburg teilweise in unterschiedlichem Umfang mit Abstellanlagen für B+R mit und ohne Überdachung ausgestattet.

Mobilitätsangebote an Haltestellen:

Mobilitätsangebote wie Bike- und Carsharing sind außerhalb des Verdichtungsraums der Hansestadt Lüneburg in Reppenstedt, Adendorf, Deutsch Evern, Südergellersen, Bardowick-Bahnhof, Bardowick-Ortzentrum sowie den peripher liegenden Stadtteilen Rettmer, Häcklingen, Ebensberg, Ochtmissen vorhanden. Im Rahmen des Ausbaus von hvv-switch-Punkten werden die Angebote sichtbar gemacht und die Hürde der Nutzung abgebaut.

2.13 hvv-Tarif

Innerhalb des Landkreis Lüneburgs gilt seit der Verbunderweiterung 2004 im gesamten Nahverkehr (Bus und Bahn) der hvv-Tarif. Für das ASM gilt ein eigener Tarif, der entfernungsabhängig gestaltet ist.

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

Vereinfacht dargestellt sind die Preise für Fahrausweise im Einzelkartenbereich im Wesentlichen nach durchfahrenen *Ringen* gestaffelt (im Nahbereich auch nach *Zonen* und linienbezogenen *Zahlgrenzen*).

Jegliche zusätzlichen Informationen können auf der Internetseite des HVV nachgelesen werden: <https://www.hvv.de/>

3 Bewertung

ENTWURF

3.1 Einleitung

Der Landkreis Lüneburg hat in den vergangenen Jahren verstärkt die Weichen für eine nachhaltige Mobilität gestellt, um seinen Beitrag für die Reduktion des CO₂ –Ausstoßes und das Erreichen die Ziele der Agenda 2030 der Bundesregierung zu leisten. Zu diesem Zweck hat der Aufgabenträger unterschiedliche Konzepte erarbeiten lassen. Dazu gehören unter anderem ein integriertes Mobilitätskonzept (2018) und ein ÖPNV-Strukturgutachten (2023) zur Neuaufstellung und Modernisierung des Nahverkehrs. Letzteres empfahl dem Landkreis die Gründung eines eigenen Verkehrsunternehmens, der MOIN GmbH.

Um die Ziele aus diesen Untersuchungen zu verwirklichen, wurde auf Grundlage des „Lüneburg-Vertrags 2020-2029“ gemeinsam von Stadt und Landkreis zwei weitere Gutachten in Auftrag gegeben. Es handelt sich dabei um den Nachhaltigen urbanen Mobilitätsplan NUMP (2024) für die Hansestadt Lüneburg und ein Mobilitätsgutachten (2025) für die Zukunft des ÖPNVs für den Landkreis Lüneburg.

Das „Mobilitätsgutachten für die Zukunft des ÖPNV im Landkreis Lüneburg“ bildet hier die Grundlage für die Bewertung des ÖPNVs im Landkreis Lüneburg. In die Ergebnisse des Gutachtens fließen Betrachtungen der Hansestadt und Schnittstellen zum NUMP mit ein.

Im Folgenden wird sich die Bewertung des ÖPNV darum auf die im Mobilitätsgutachten erarbeitete Beurteilungen ausgesuchter Teilbereiche des öffentlichen Nahverkehrs fokussieren. Diese sind in Auszügen dargestellt. Betrachtet werden die Bereiche

- 3.2 Rufbusverkehr im Landkreis Lüneburg
- 3.3 On-Demand-Verkehr
- 3.4 Schulverkehr (hier speziell eine Untersuchung des Pilotraums Dahlenburg/Bleckede) Stadtbusverkehr in der Hansestadt und den Stadtbusverkehr betreffende Angebotsverbesserungen.
- 3.5 Stadtbusverkehr
- 3.6 Angebotsanpassung an Haltestellen ZOB und Sande
- 3.7 Busbeschleunigung Stadtverkehr
- 3.8 ASM Nachtverkehr
- Nachtverkehr in Hansestadt und Landkreis Lüneburg

Vertiefende Informationen zum Mobilitätsgutachten finden sich unter:

<https://www.landkreis-lueneburg.de/fuer-unsere-buergerinnen-und-buerger/mobil-im-landkreis/bus-und-bahn/mobile-zukunft.html>

3.2 RufMobil

Eine Datenbasis für die Bewertung des „Mein RufMobil“-Systems stellen alle RufMobil-Fahrten dar, die bei der KVG im Jahr 2023 gebucht wurden. Die Fahrten wurden dabei den jeweiligen Einsatzgebieten der Rufbusse zugeordnet. Da diese zum Teil Gemeindegrenzen überschreiten wurde der Landkreis für eine bessere Betrachtung in 8 Sektoren unterteilt, die in Teilen nicht den Gemeindegrenzen entsprechen (Abbildung 3-1).

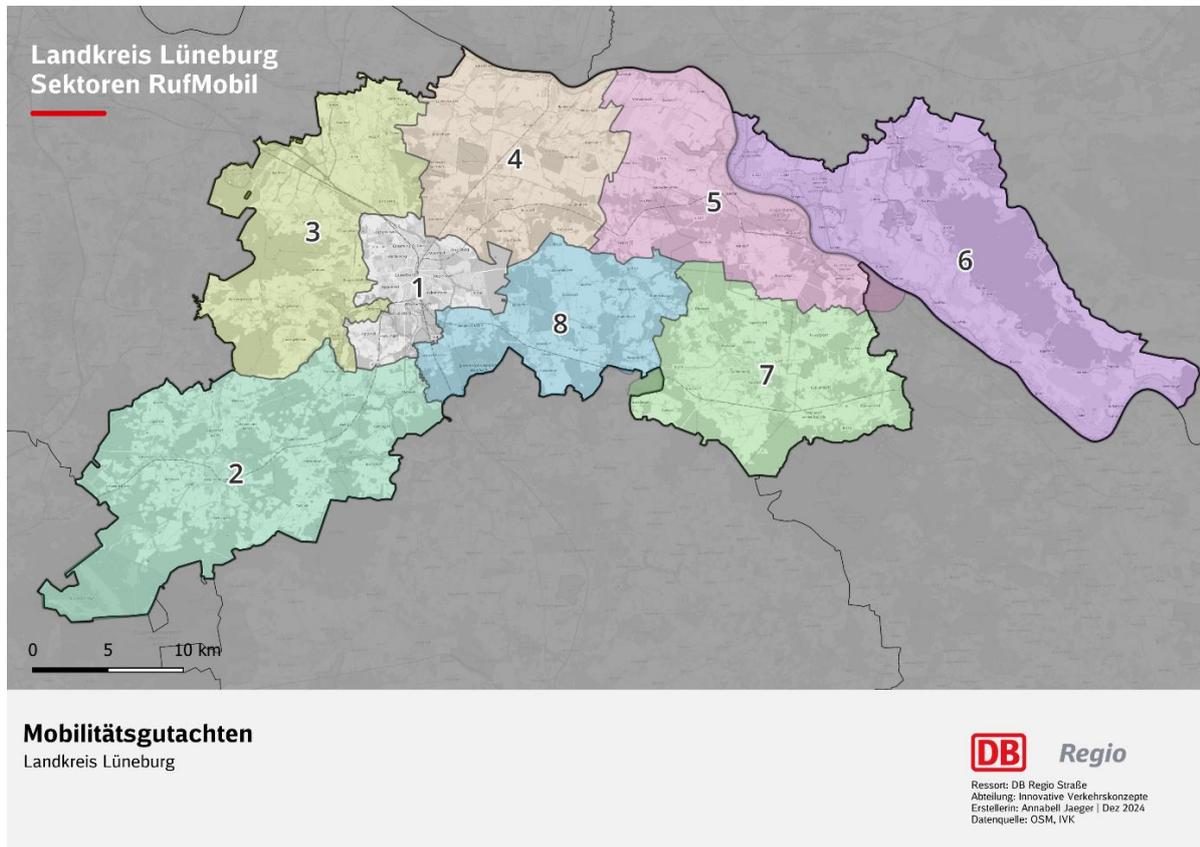


Abbildung 3-1: Unterteilung des Landkreises in acht Sektoren (DB Regio Bus, 2025).

Durch Zählung der Fahrten innerhalb der 8 Sektoren konnten die stärksten und die schwächsten Verbindungen ermittelt werden. Dabei betrachtet wurden lediglich die Fahrten der KVG. Buchungsdaten für das durch die VLP bediente Amt Neuhaus wurden in diesem Bericht nicht betrachtet. In der Hansestadt Lüneburg ist das RufMobil-System nicht im Einsatz. Die stärksten Verbindungen zeigt die folgende Grafik (Abbildung 3-2).

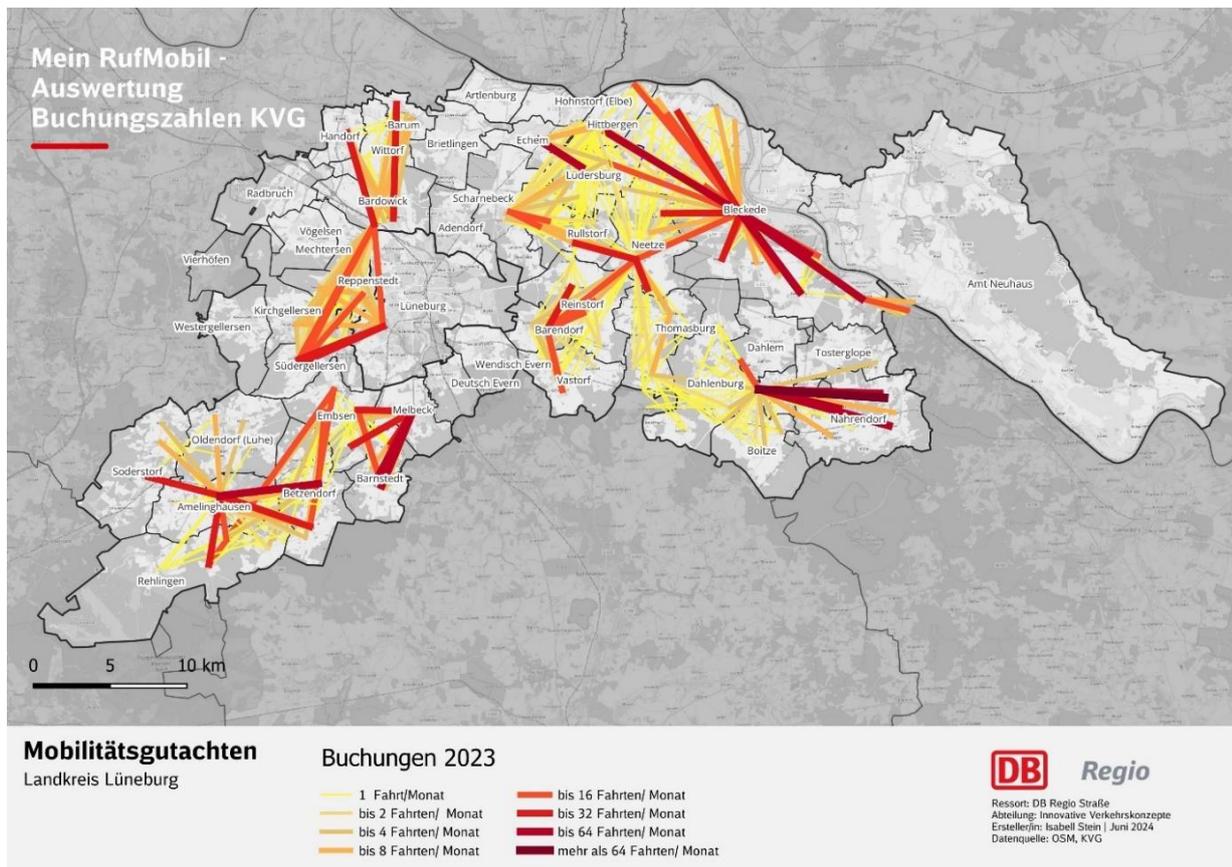


Abbildung 3-2: Auswertung Buchungszahlen KVG 2023 (DB Regio Bus, 2025).

Insgesamt wurden im Jahr 2023 38.298 Personen mit den Rufmobilen befördert. Weiterhin lassen sich räumliche Bewegungsmuster analysieren und interpretieren. Die am stärksten genutzten Verbindungen je Sektor sind (Tabelle 3-1):

Tabelle 3-1: Meistgenutzte Verbindungen je Sektor (DB Regio Bus, 2025).

Sektor	Verbindung	Gebuchte Fahrten im Jahr 2023
2	Barnstedt, Bauerholzweg – Melbeck, Grundschule	625
3	Südergellersen, Im Alten Dorfe – Oedeme, Dorf	268
4	Lüdersburg, Kirchtwiete – Echem, Dorfstraße	515
5	Barskamp, Markt – Bleckede, Bahnhof	736
7	Dahlenburg, Markt – Neestahl, Kleinmoor	1.068
8	Süttorf, Ort – Neetze, Am Dorfplatz	248

Die Buchungen verteilen sich nicht gleichmäßig über die Sektoren. Daher erfolgt hier zusätzlich die Darstellung der insgesamt am stärksten genutzten Verbindungen (Tabelle 3-2):

Tabelle 3-2: Meistgenutzte RufMobil-Verbindungen insgesamt (DB Regio Bus, 2025).

Sektor	Verbindung	Gebuchte Fahrten im Jahr 2023
7	Dahlenburg, Markt – Neestahl, Kleinmoor	1.068
7	Neestahl, Kleinmoor – Dahlenburg, Markt	822
7	Kovahl, Alter Rundling – Dahlenburg, Markt	759
5	Barskamp, Markt – Bleckede, Bahnhof	736
5	Bleckede, Bahnhof – Barskamp, Markt	668
7	Dahlenburg, Markt – Pommoissel, Pommoisseler Straße	660
7	Pommoissel, Pommoisseler Straße – Dahlenburg, Markt	655
2	Barnstedt, Bauerholzweg – Melbeck, Grundschule	625
7	Dahlenburg, Markt – Kovahl, Alter Rundling	621
5	Bleckede, Bahnhof – Walmsburg, Kateminer Weg	585
5	Walmsburg, Kateminer Weg – Bleckede, Bahnhof	584
7	Nahrendorf, Tangsehler Weg – Dahlenburg, Markt	578
5	Lüdersburg, Kirchtwiete – Echem, Dorfstraße	515

Prinzipiell zeigt sich bei der Analyse eine starke Nutzung in Sektor 7 in der Gegend rund um Dahlenburg. Insbesondere die Verbindungen zwischen Dahlenburg und dem östlichen Gebiet des Sektors sind stark gebucht (1.068 Buchungen im Jahr 2023). Im Schnitt sind dies etwa drei Fahrten pro Tag. Es zeigt sich zusätzlich ein Nutzungsppeak für die Nachmittagsfahrten. Die Verbindung in die gegensätzliche Richtung wurde vergleichsweise stärker vormittags gebucht.

Die Fahrten in die Grundzentren der Gemeinden werden stärker vormittags gebucht, während die Fahrten aus den Grundzentren heraus in die Umgebung stärker nachmittags gefragt sind. Dieses Buchungsmuster spiegelt sich im Großteil der Buchungen in Sektor 7 wider. Hier sollte ein entsprechendes zeitliches Angebot sichergestellt sein.

In Sektor 5 dagegen zeigen sich keine ausgeprägten zeitlichen Buchungsspeaks, da die RufMobil-Linie 5101, deren Verbindungen hier als stark genutzt aufgeführt sind, als reines RufMobil nur am Wochenende verkehrt. Hier sollte ein durchgehendes Angebot für die Wochenenden sichergestellt sein.

Zeitlich zeigt sich im gesamten Landkreis eine recht gleichmäßige Verteilung der Buchungen über das Jahr verteilt mit den meisten Buchungen im Juli und Dezember und den geringsten Buchungszahlen im Februar und März (Tabelle 3-3).

Tabelle 3-3: RufMobil-Buchungen je Monat (DB Regio Bus, 2025).

Monat	Buchungsanteil	Monat	Buchungsanteil
Januar	7,35 %	Juli	10,42 %
Februar	6,32 %	August	9,28 %
März	6,77 %	September	7,57%
April	8,42 %	Oktober	9,92 %
Mai	8,51 %	November	7,55 %
Juni	7,82 %	Dezember	10,04 %

Eine konkrete saisonale Nutzung des Rufmobilangebotes lässt sich nicht erkennen, weshalb auch eine saisonale Bedienung nicht empfohlen wird. Dennoch zeigt die Auswertung der KVG-Buchungszahlen eine grobe Verdichtung während der niedersächsischen Schulferien. Darum empfiehlt es sich in diesen Zeiträumen, das Angebot auf gering erschlossene Gebiete mit weiteren Bedarfshaltestellen auszuweiten, um so ein umfassenderes RufMobil-System bieten zu können.

Außerdem kann ein Monitoring der Auslastungskennzahlen dabei helfen, mittel- und langfristig die Ressourcen wie Fahrzeuganzahl pro Sektor bedarfsoptimiert einzusetzen.

3.2.1 RufMobil – Bewertung mit Hilfe von ioki Verkehrssimulationen

3.2.1.1 Verkehrssimulation ioki Ganzttag Hansestadt und Landkreis

Eine zweite Datenbasis für die Bewertung des „Mein RufMobil“-Systems, sind Verkehrssimulationen, die von ioki erstellt wurden. Hierfür wurde ein beispielhafter Werktag abgebildet. Die Simulation auf Gemarkungsebene ermöglicht es, relevante Verkehrsbeziehungen zu identifizieren. In der RufMobil-Analyse wurden alle Verbindungen mit mindestens 100 Bewegungen pro Tag betrachtet. Die Verkehrssimulation von ioki ergibt dabei das folgende Bild über die Bewegungen der Verkehre in das Oberzentrum Lüneburg und die Grundzentren des Landkreises (Abbildung 3-3):

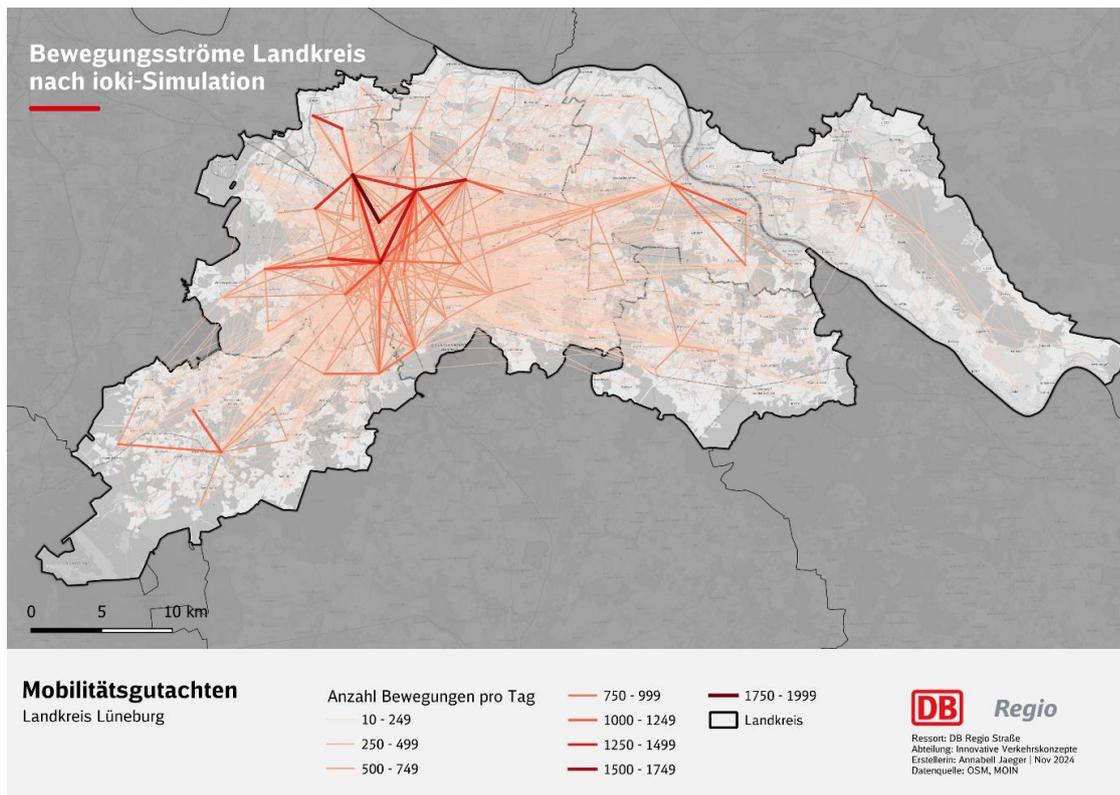


Abbildung 3-3: Bewegungsströme im Landkreis Lüneburg (DB Regio Bus, 2025).

3.2.1.2 Simulation Feederpotenzial ioki

Neben der übergreifenden Simulation aller Bewegungsströme führte ioki weiterhin eine Analyse der Feederpotenziale durch. Dafür wurden alle Wege eines Werktages simuliert und anschließend für jeden simulierten Weg ein Vergleich der Wegezeit vom MIV, ÖPNV und der sogenannten Feeder-Option durchgeführt.

Oft gibt es dabei Wege, für die der Großteil der Strecke effizient mit dem ÖPNV zurückgelegt werden kann, die erste oder letzte Meile (Feeder-Trip), also der Weg von oder zur nächstgrößeren Haltestelle zum Start- oder Zielpunkt aber nicht gut erschlossen ist. Jene Verbindungen werden mittels der Simulation identifiziert.

Außerdem bildet die Simulation dabei die Bedarfe von Verbindungen abseits der Hauptachsen besonders gut ab und stellt die Notwendigkeit zur Anbindung und von Übergabepunkten heraus.

Für die Identifikation der Feeder-Trips wurden vorab die ausreichend häufig frequentierten Übergabehaltestellen (Feederstops) festgelegt. Dafür wurden alle aktiv bedienten Bahnhöfe sowie die am häufigsten frequentierten Bushaltestellen im und knapp um den Landkreis ausgewählt. Die Auswertung der Feedertrips erfolgte gemäß der bereits vorgestellten Sektoren 1 bis 8. Auch das Feederpotenzial der Hansestadt Lüneburg ist in der Simulation abgebildet, fällt aber bei der weiteren Analyse zu „Mein RufMobil“-System nicht in Betracht, da das System nur für den Landkreis gilt (Abbildung 3-4).

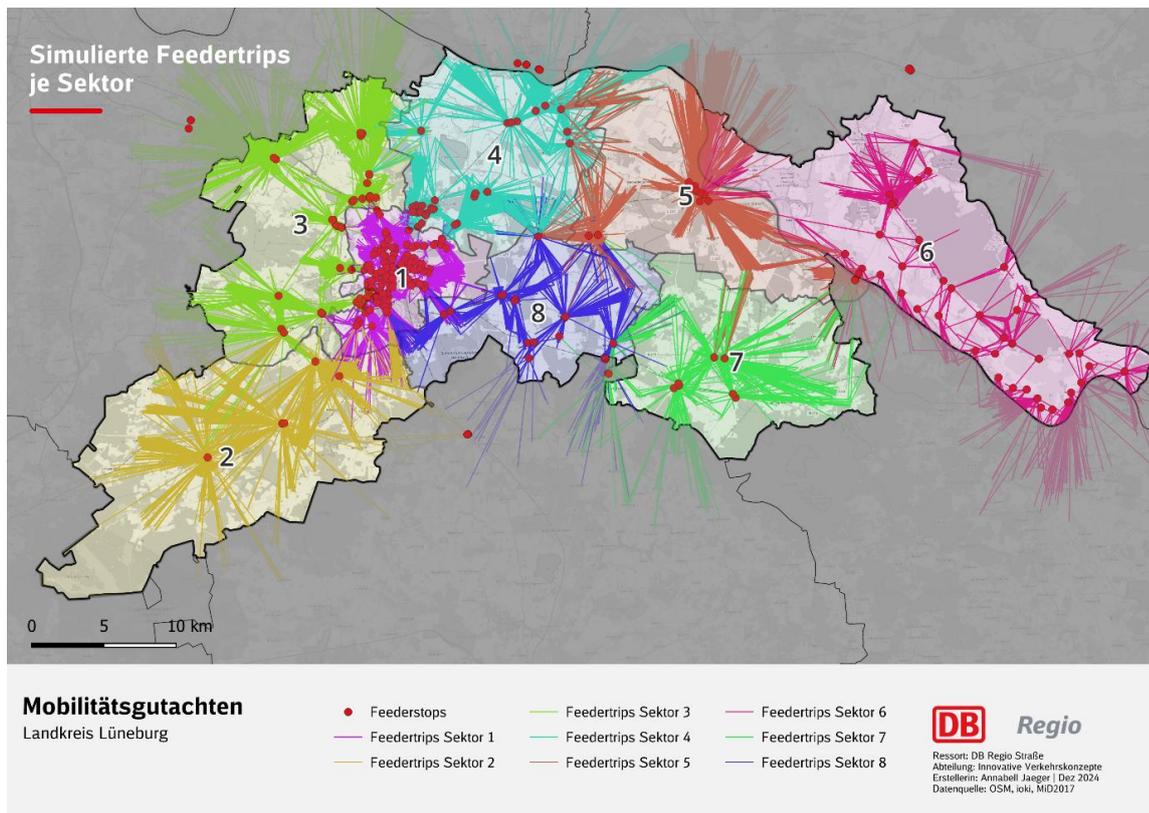


Abbildung 3-4: Feederstops und Feedertrips im Landkreis Lüneburg (DB Regio Bus, 2025).

Die Simulation zeigt Gebiete mit höherem und geringerem Feederpotenzial und entsprechend Mängeln beziehungsweise Potenzialen für die RufMobile.

In der weiteren Analyse galt es vor allem, die Gebiete heraus zu finden, die unzureichend vom „RufMobil“-System abgedeckt werden. Zunächst wurde dafür untersucht, welche Start – und Zielpunkte von Feedertrips räumlich bislang nicht von einer Haltestelle abgedeckt werden. Anschließend wurde jede Rufmobillinie mit einem Puffer von 2 km um jede Haltestelle dargestellt und über die Feedertrip-Start- bzw. Zielpunkte, die keine Haltestelle im Umkreis von 500 m Luftlinie haben, gelegt. So konnten unter anderem jene Gebiete identifiziert werden, die gar nicht von den RufMobilen abgedeckt werden. Wie Abbildung 26 zeigt, sind dies vor allem die Gemeinden Radbruch, Brietlingen, Deutsch Evern, Wendisch Evern, Tosterglope und der Flecken Artlenburg betroffen. Auf diese Gebiete wurde hinsichtlich möglicher Linienverlaufsanpassungen unter Berücksichtigung weiterer Bestands-Linienverkehre ein besonderes Augenmerk gelegt (Abbildung 3-5).

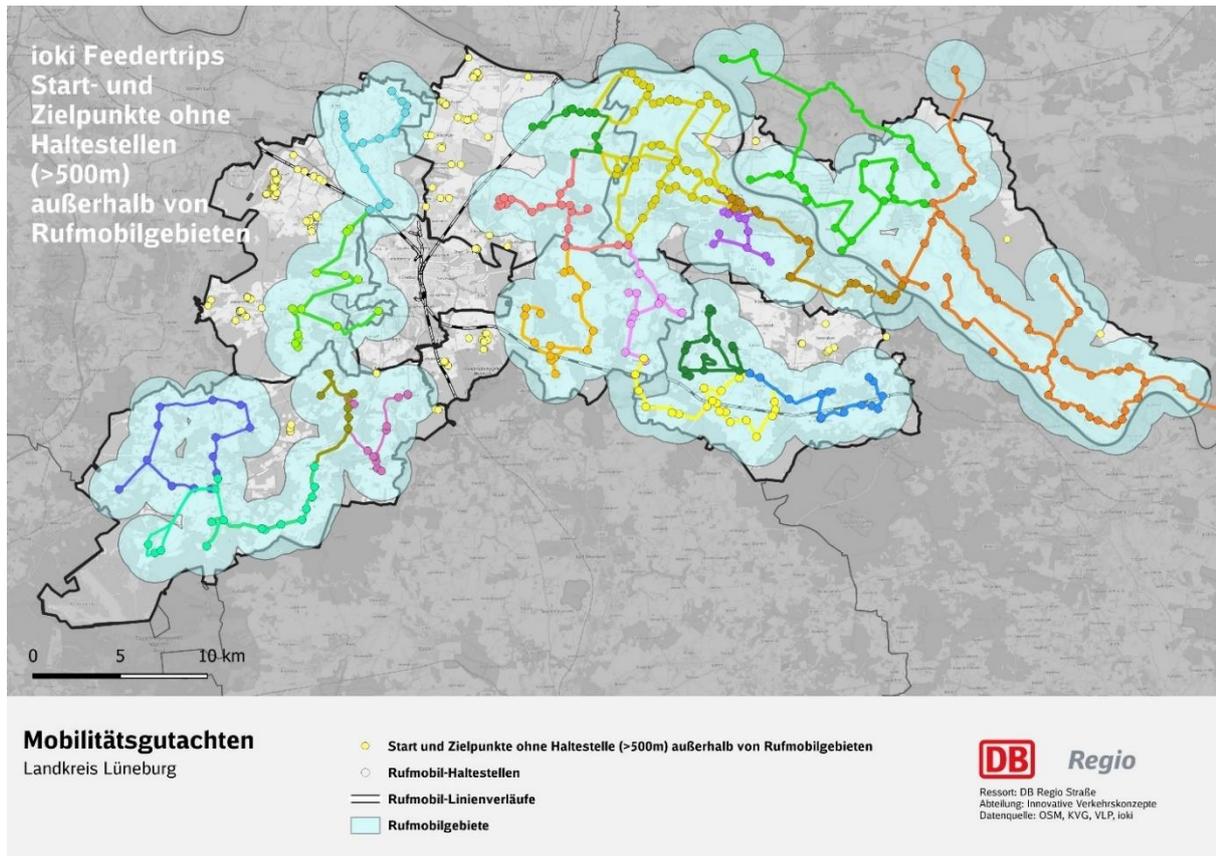


Abbildung 3-5: ioki-Feedertrips ohne Start- und Zielhaltestellen (>500 m) außerhalb von Rufmobil-Gebieten (DB Regio Bus, 2025).

Insgesamt empfiehlt das Mobilitätsgutachten eine leichte Anpassung des RufMobil-Systems hinsichtlich der Linienverläufe und Taktung sowie die Hinzunahme von Haltepunkten zur besseren räumlichen Erschließung des Landkreises Lüneburg und die Steigerung der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem MIV.

3.3 On-Demand-Verkehr

Laut des Mobilitätsgutachtens für den Landkreis Lüneburg erscheint es sinnvoll, Siedlungsgebiete, die bisher nicht oder kaum durch den ÖPNV erschlossen sind, auch durch den Einsatz von On-Demand-Verkehren zu bedienen. Dies gilt für Gebiete im ländlichen und städtischen Raum.

Unter dem Begriff On-Demand-Verkehr soll ein flächendeckender Bedarfsverkehr verstanden werden, der in einem festgelegtem Bediengebiet zu definierten Betriebszeiten unterwegs ist. Statt großer Linienbusse sind für den Verkehr kleinere Fahrzeuge (meist Kleinbusse mit 8 Sitzplätzen) vorgesehen, welche auch die Bedienung von Haltestellen ermöglichen, die innerhalb von Siedlungsgebieten liegen und die mit Linienbussen bisher nicht erreichbar sind. Die Buchung des Verkehrs soll größtenteils über eine digitale Buchungsplattform (Mobilitäts-App) erfolgen und die Dispositionssoftware, die im Hintergrund für die

Disposition, Zuteilung und Bündelung der Fahrtwünsche zuständig ist, sollte zudem eventuelle Parallelbedienungen von On-Demand-Verkehren und Linienverkehren ausschließen können.

Für den städtischen Raum hat die ioki-Analyse des Mobilitätsgutachtens ergeben, dass sich vor allem für die Lüneburger Stadtteile Wilschenbruch, Häcklingen und (Alt-)Hagen ein Potential für einen On-Demand-Verkehr identifizieren lässt. Um das Fahrgastpotential anzuheben ist eine Ausweitung der potenziellen Bediengebiete sinnvoll. Mögliche Erweiterungen wären die gemeinsame Bedienung von Häcklingen und Rettmer, Hagen zusammen mit dem Hafen und Neu-Hagen sowie Wilschenbruch mit Teilen von Kaltenmoor (rund um den Deutsch-Evern-Weg). Die Ausweitung der Bediengebiete könnte dort gemeinsam mit einer Reduzierung des Linienverkehrs geplant werden.

Alle drei oben genannten Gebiete würden sich aufgrund der vorliegenden Siedlungsstrukturen für den Einsatz von On-Demand-Verkehren eignen. Allerdings ist ein wirtschaftlicher Betrieb begrenzt auf die genannten Stadtteile wegen des geringen Grundpotenzial an Einwohnerinnen und Einwohner nicht gegeben. Um das Fahrgastpotential anzuheben ist eine Ausweitung der potenziellen Bediengebiete sinnvoll. Mögliche Erweiterungen wären die gemeinsame Bedienung von Häcklingen und Rettmer, Hagen zusammen mit dem Hafen und Neu-Hagen sowie Wilschenbruch mit Teilen von Kaltenmoor (rund um den Deutsch-Evern-Weg). Die Ausweitung der Bediengebiete könnte dort gemeinsam mit einer Reduzierung des Linienverkehrs geplant werden.

Eine weitere Potentialanalyse von ioki (siehe Maßnahme Ö3 im NUMP) ergab mit Goseburg-Zeltberg neben dem Hafen ein weiteres potenzielles On-Demand-Verkehr-Gebiet. Durch die aktuelle Linienführung der Stadtbuslinien ist dieses Gebiet jedoch gut erschlossen. Eine Einführung von On-Demand-Verkehren in diesem Bereich muss auf jeden Fall die Anpassung und Beschleunigung der bestehenden ÖPNV-Linien zur Folge haben. Gleiches gilt auch für Adendorf, wo sich durch die Bündelung der Linienwege auf eine Fahrstrecke erkennbare Potenziale für On-Demand-Verkehre ergeben.

3.4 Schulbezogener Verkehr im Pilotgebiet Bleckede/Dahlenburg

Im Pilotgebiet Bleckede/Dahlenburg gibt es zum Stand der Daten im Schuljahr 2024/2025 1.108 Schülerinnen und Schüler aus neun Schulen, welche den schulbezogenen Verkehr nutzen. Zu den neun Schulen gehören die Grundschule Barskamp, Elbtalgrundschule Bleckede, Realschule Bleckede, Hauptschule Jörg-Immendorf-Schule Bleckede, Förderschule Kurt-Löwenstein-Schule Bleckede, Gymnasium Bleckede, Fürstenwall-Grundschule Dahlenburg, Oberschule Dahlenburg und das Internatsgymnasium Marienau. Diese umfassen alle Schulen in staatlicher Trägerschaft. Im Pilotgebiet befinden sich zwei Schulen in privater Trägerschaft, welche in der Betrachtung Besonderheiten aufweisen: das Internatsgymnasium Marienau hat einen sehr großen Einzugsbereich, daher greift hier § 3 II statt mit § 3 Abs. I da nicht die vorgesehene nächste Schule zum Wohnort, sondern diese Schule aufgrund ihrer Besonderheiten gewählt wurde. Zudem gibt es die freie Waldorfschule „Lernort Nieperfitz“, die sich seit 2021 im Aufbau befindet und perspektivisch von der ersten bis zur 12. Klasse gehen soll. Zu dieser Schule lagen keine Schulverkehrsdaten vor, weswegen diese in den Auswertungen dieses Kapitels nicht weiter auftauchen wird. Auch hier wird ein verhältnismäßig großes Einzugsgebiet der Schule und somit einige nicht mit dem ÖPNV abbildbare Verbindungen vermutet (Abbildung 3-6).

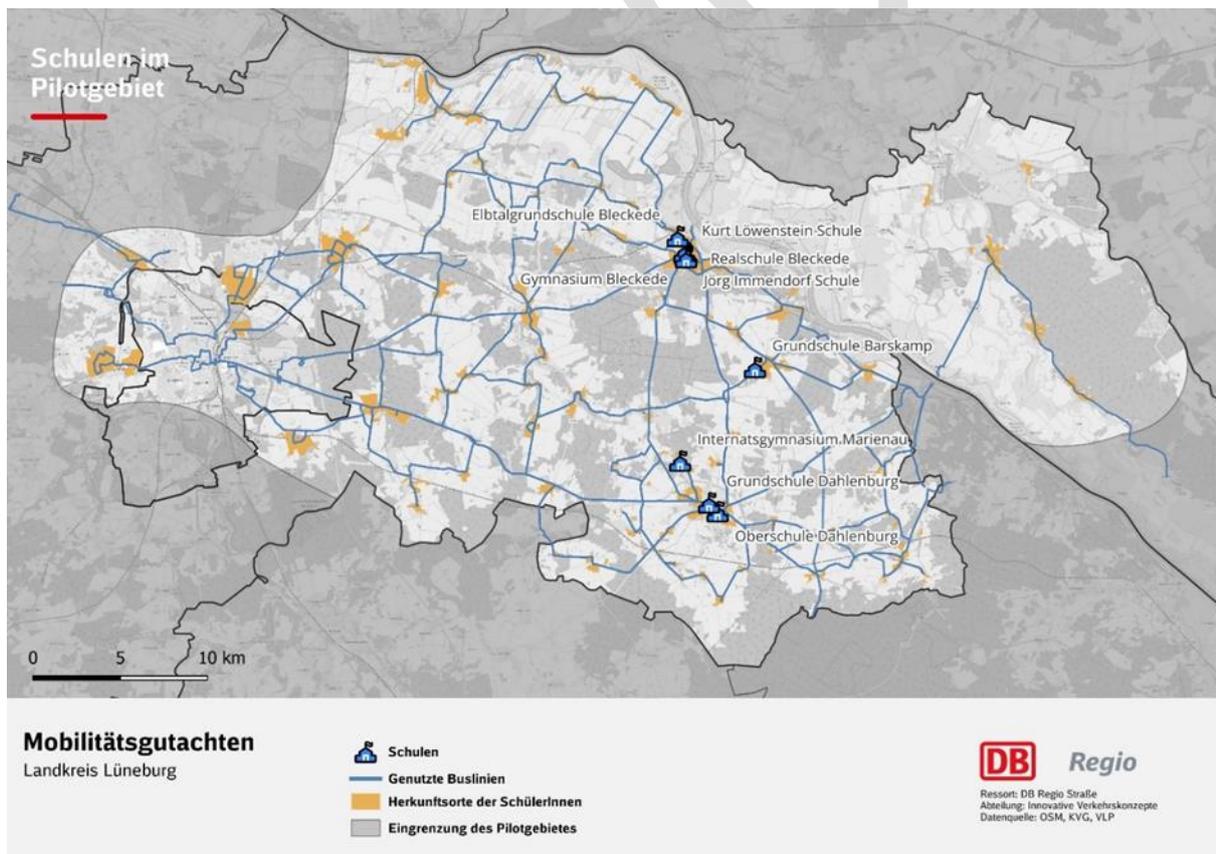


Abbildung 3-6: Schulverkehrsanalyse - Übersicht Pilotgebiet (DB Regio Bus, 2025).

Das Einzugsgebiet der Schülerinnen und Schüler der genannten Schulen, die den Schulverkehr registriert nutzen, reicht über den Großteil des Landkreises von Reppenstedt und Bardowick im Westen bis Sückau in Amt Neuhaus im Osten. Die Wohnorte sind als orange Flächen in Abbildung 32 dargestellt. Die blauen Linien geben zudem die Linienverläufe der von den Schülerinnen und Schüler insgesamt genutzten Linien an. Im Zuge der Maßnahme werden der Hinweg zur Schule, für welchen jeder:m Schülerinnen und Schüler eine Schulbeginnzeit zugeordnet ist, und der Heimweg von der Schule, für den pro Schülerinnen und Schüler zwei bis vier verschiedene Endzeiten vorgegeben sind, getrennt analysiert. Betrachtet wird, ob jeder:m berechtigten SuS ein satzungsgetreues Schulfahrtangebot gemacht wird bzw. wo Verbindungen fehlen sowie die Auslastung der Fahrten.

3.4.1 Datenbasis und Methodik bzw. Vorgehen

Die Analyse widmet sich wie angekündigt der Erschließungsqualität und der Auslastung der schulbezogenen Fahrten. Der dafür verwendete Dateninput und umfassende Workflow werden im Folgenden vorgestellt.

Als Datenbasis der Analyse sowohl zur Erschließungsqualität als auch zur Auslastung dient eine anonymisierte Liste der für den schulbezogenen Verkehr berechtigten Schülerinnen und Schüler, welche die Parameter zu Start- und Endhaltestelle, Schule, Klassenstufe sowie Schulbeginn- und Endzeiten, welche sich auf mehrere Zeiten belaufen können, beinhaltet. Dies stellt in der Analyse den Bedarf dar. Außerdem liegen in einer Satzung Vorgaben für jede Klassenstufe zu maximalen Wegezeiten, maximalen Wartezeiten- und Umstiegszeiten vor (siehe Abbildung 33). All diese Informationen wurden den Gutachterinnen und Gutachter durch den Aufgabenträger bereitgestellt. Zusätzlich hat ioki in der Simulation der Schulwege die Umstiegsanzahl als Prüfkriterium festgelegt.

3.4.2 Erschließungsqualität

Die Betrachtung der Schulwege (Hin- und Rückweg) aller Schülerinnen und Schüler im Pilotraum ergab ein überwiegend positives Bild hinsichtlich der Abdeckung. Einige strukturelle Schwächen konnte die Analyse jedoch aufdecken wie die fehlenden Direktverbindungen zur Grundschule Barskamp und die abnehmende Bedienqualität zu den späten Schulendzeiten.

Auch wenn die Bedienung mit 94,6 % der Hinwege und 85,5 % der Rückwege überwiegend zufriedenstellend ausfällt, wird dringend empfohlen, Einzelfälle zu prüfen und einzuordnen. Zudem ist aufgrund der jährlich wechselnden Anforderungen der Bedarfe durch hinzukommende und wegfallende Schülerinnen und Schüler sowie dem Wechsel der Klassenstufen der bestehenden Schülerinnen und Schüler ein kontinuierliches Monitoring bzw. eine Analyse in dieser oder ähnlicher Form zu empfehlen um die Gewährleistung der Aufgaben im Schulverkehr sicherzustellen. Aus der Erschließungsanalyse folgen noch keine direkten Einsparpotenziale aber Grundaufgabe des Schulverkehrs ist die Gewährleistung eines Angebots für Schülerinnen und Schüler auf den geforderten Verbindungen zu den

geforderten Zeiten und die Einhaltung dieser kann hier abgelesen werden. In einigen Fällen können leichte zeitliche Verschiebungen von Fahrten oder die Hinzunahme einzelner Haltestellen auf Bestandslinien die Erschließung ohne hohen Mehraufwand für einige SuS merklich verbessern, sofern sich dies betrieblich umsetzen lässt und dies im Sinne der Satzung der Schülerbeförderung sowie der Vorgabe der nächstgelegenen Schule der jeweiligen Schulform ist.

3.4.3 Auslastung der schulbezogenen Fahrten

Die Auslastungsanalyse zeigt auf, dass, wenn alle Schülerinnen und Schüler die laut Verbindungsauskunft naheliegendste Verbindung wählen, einige Fahrten weit über einem angenehmen Niveau ausgelastet sind, während andere mit nur wenigen Personen verkehren.

So kann vielen, aber nicht allen Schülerinnen und Schüler ein der Satzung entsprechendes ÖPNV-Angebot für ihre Schulwege gemacht werden kann. Besonders betroffen sind jüngere Schülerinnen und Schüler, für die idealerweise Umstiege zu vermeiden sind, die in der Realität aber mindestens einmal umsteigen müssen, sowie Schulwege am späteren Nachmittag, für die kein umfassendes Busangebot mehr besteht. Hier gilt es die Einzelfälle der Nichterschließung zu prüfen und zu bewerten sowie etwaige Maßnahmen zur Verbesserung vorzunehmen.

Hinsichtlich der Auslastung zeigen sich einige klare Tendenzen von zu hoch und sehr gering ausgelasteten Fahrten. Die Einhaltung einer angenehmen Kapazität ist wichtig für die komfortable, einfache und zuverlässige Nutzung des ÖPNV für Schulwege, die eine wichtige durch den Landkreis zu gewährende Dienstleistung darstellen. Viele Fahrten finden im eigens dafür geschaffenen schulbezogenen Verkehr statt, während andere auch die regulären Alltagslinien nutzen. Der Fokus der Analyse lag auf der Untersuchung der schulbezogenen Verkehre.

3.5 Stadtbusverkehr

Die folgende Bewertung basiert auf der Optimierung der MOIN (mit Stand Oktober 2024), die ab dem 01.01.2026 umgesetzt die neue Bestandssituation im Landkreis Lüneburg darstellen soll. Der Schwerpunkt der Optimierung durch die MOIN liegt darin, dass mit den bestehenden Kapazitäten an Fahrzeugen und Fahrern eine möglichst große Verbesserung des ÖPNV-Angebot generiert wird. Folgende Neuerungen im „Teilnetz S“ sind daraus hervorgegangen:

- Vereinheitlichung der Taktung auf einen überwiegenden 20-Minuten-Takt im Verflechtungsraum
- Anpassungen der Linienführungen und Durchbindungen für eine optimierte Umlaufplanung
- Ergänzung der Bestandslinien durch neue Midibuslinien
- Verlängerung der Betriebszeiten auf den Stadtbusverkehren um eine Stunde

Die Vereinheitlichung der Taktung auf den Stadtverkehrslinien hat auf den überwiegenden Teil der Bestandslinien Einfluss. Während sich auf wenigen (Teil-)Linien die Taktung verschlechtert, bleibt das Angebot diesbezüglich auf den anderen Linien gleich oder verbessert sich deutlich (Tabelle 3-4):

Tabelle 3-4: Vergleich der bisherigen und geplanten Taktung auf den Stadtverkehrslinien (KVG; MOIN GmbH, 2025)

Liniennummer	Taktung in Minuten	Liniennummer neu	Taktung neu in Minuten	Angebotsveränderung
5001	60	X51	60	gleichbleibend
5002	20/40 u. 30	5002	20	Verbesserung
5003	15 u. 30	5003	20	HVZ: Verschlechterung NVZ: Verbesserung
5004	30	5004	20	Verbesserung
5005	30	5005	20	Verbesserung
5006	60			Linie fällt weg
5007	30	5007/5017/5027	20	Verbesserung
5008	30	5008	20	Verbesserung
5009	30 u. 60	5009	30	gleichbleibend
5010	30			Linie fällt weg
5011	30	5011	20	Verbesserung
5012	30	5012	20	Verbesserung
5013	30	5013	20	Verbesserung
5014	15 u. 30	5014	20	HVZ: Verschlechterung NVZ: Verbesserung
5015	30	5015	30	gleichbleibend
5016	60	5016	60	gleichbleibend
		5018	20	neue Linie
5020	60	5020	60	gleichbleibend
		5021	60	neue Linie

Diese wird durch die geplante Verlängerung der Betriebszeit um eine Stunde und den zusätzlich geplanten Midibuslinien noch weiter verstärkt. Vor allem durch die Midibuslinien, die vorwiegend als Tangentiallinien geplant sind, wird das Angebot zwischen benachbarten Stadtteilen bzw. Ortschaften verbessert.

In Bezug auf die räumliche Erschließung durch die Stadtverkehrslinien ergeben sich durch die MOIN-Optimierung nur geringfügige Veränderungen. Dies ist insbesondere dadurch zu erklären, dass an den Linienverläufen keine größeren Anpassungen vorgenommen wurden und im Verflechtungsraum nur zwei neue Haltestellen vorgesehen sind („Kaufland“ und „Hanseviertel“). Während die Hinzunahme der Haltestelle „Kaufland“ keine Auswirkungen auf die räumliche Erschließung mit sich bringt, werden durch die Haltestelle „Hanseviertel“ weitere Siedlungsflächen erschlossen, die bisher noch nicht im 300 Meterradius um eine Bestandshaltestelle lagen. Trotz dieser leichten Verbesserung bestehen für einige

Siedlungs- und Stadtteile im Verflechtungsraum Erschließungsdefizite. Die bisherigen größeren Erschließungslücken im Stadtgebiet (Wilschenbruch, Häcklingen sowie Hagen) bleiben weitestgehend bestehen (Abbildung 3-7).

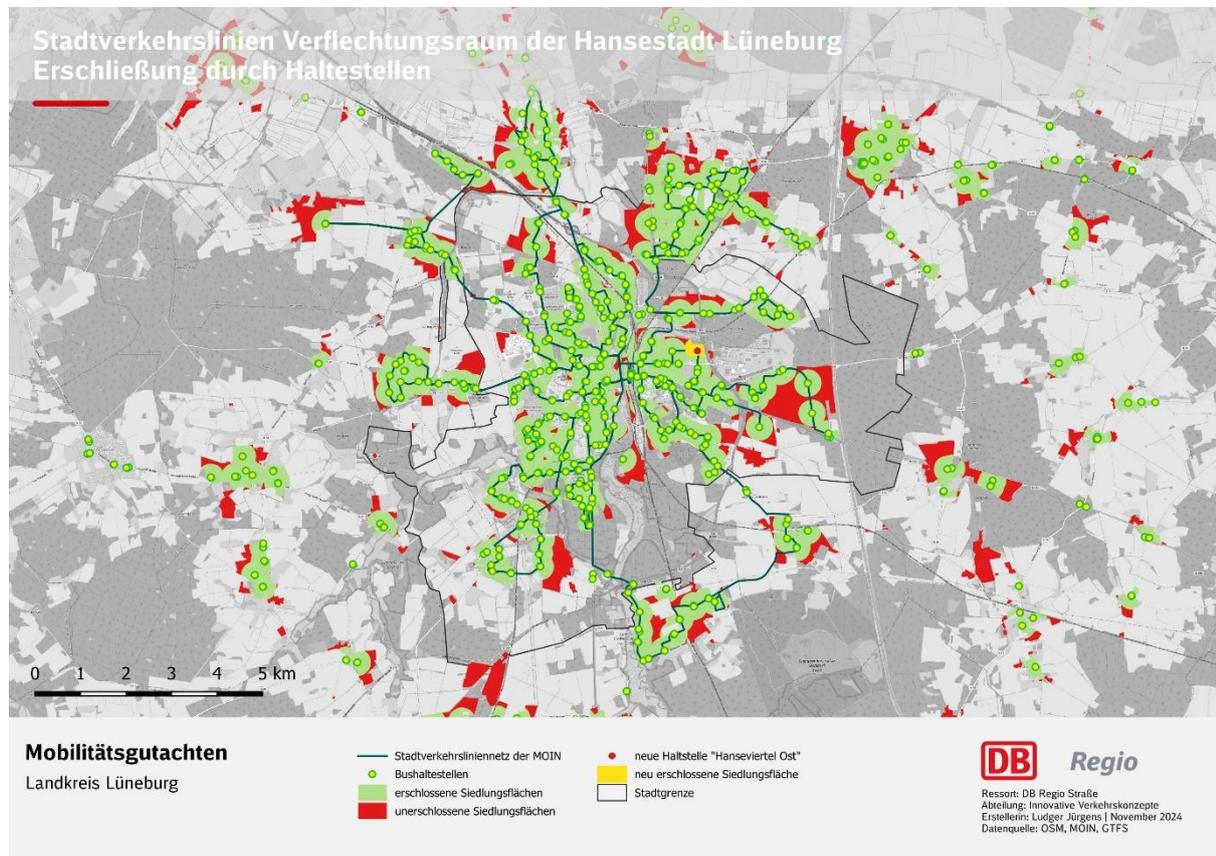


Abbildung 3-7: Erschließung des ÖPNV im Verflechtungsraum (300 Meter-Radius) (DB Regio Bus, 2025).

Zur Bewertung der Stadtverkehrslinien wurden neben der Taktung und räumlichen Erschließung zusätzlich die Start-Ziel-Relationen analysiert. Dazu wurde aus der ioki-Simulation die 50 Start-Ziel-Relationen (Top 50) mit der größten Nachfrage im Landkreis auf Stadtteil/Gemarkungsebene ausgewertet. 41 dieser 50 Verbindungen liegen dabei innerhalb des untersuchten Verflechtungsraums der Hansestadt. Vier weitere haben entweder den Start- oder Endpunkt in dem Verflechtungsraum und lediglich fünf befinden sich gänzlich außerhalb des Verflechtungsraums.

Im nächsten Schritt wurde überprüft, ob die Top 50-Relationen direkt, also ohne Umstieg, vom ÖPNV bedient werden. Dies trifft bei 78 % (39) der untersuchten Relationen zu. Hinzu kommen vier weitere Relationen, die durch die Optimierung der MOIN eine Direktverbindung untereinander erhalten. Diese werden durch die neu geplanten Midibuslinien erschlossen. Weiterhin nicht möglich ist eine Direktverbindung auf sieben der Top 50-Relationen. Die meisten dieser Verbindungen sind dabei Verkehre zwischen zwei benachbarten Stadtteilen und zur Bewältigung der Strecke ist derzeit ein Umweg und Umstieg über die Innenstadt notwendig. Eine Direktverbindung würde diesen Umweg und Umstieg vermeiden und gleichzeitig die Reisezeit verkürzen.

Zur Bedienung der bisher nicht direkt erschlossenen Hauptrelationen wird die Einführung einer zusätzlichen Stadtverkehrslinie Linie empfohlen (Abbildung 3-8):

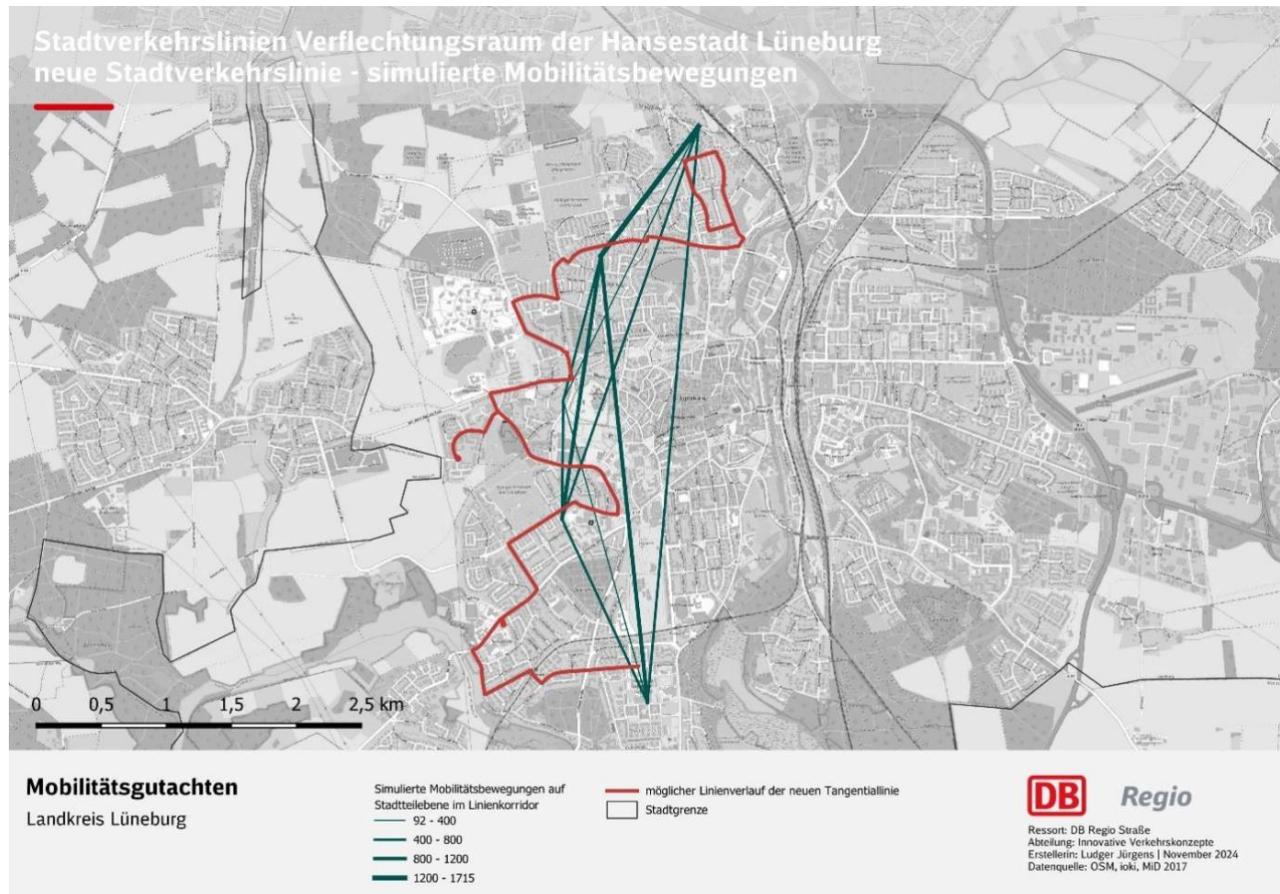


Abbildung 3-8: Vorschlag zum Linienverlauf der neuen Stadtverkehrslinie (DB Regio Bus, 2025).

Laut der ioki-Simulation finden aktuell in dem Korridor von der Leuphana-Universität über Mittelfeld, Kreideberg nach Goseburg-Zeltberg, in dem die neue Stadtverkehrslinie liegt, täglich rund 6.618 Mobilitätsströme insgesamt statt. Runtergebrochen auf einen durchschnittlichen Modal Split im Bereich des ÖPNVs von vier bis sechs Prozent wäre hier ein Potential von ca. 265 bis 400 Fahrgästen pro Tag vorhanden. Da die Leuphana-Universität besser angebunden wird und auch erstmals Direktverbindungen zwischen der Universität und anderen studentischen Einrichtungen in dem Korridor hergestellt werden, kann das tatsächliche Potenzial sogar höher eingeschätzt werden. Um diese Potenziale zu nutzen und die ÖPNV-Reisezeit zwischen den Stadtteilen deutlich zu reduzieren, wird die Einführung der neuen Linie im Stundentakt (mit Anschluss an der Universität an die X51 in Richtung ZOB) empfohlen.

3.6 Angebotsanpassung an Haltestellen ZOB und „Am Sande“

Durch die Optimierung der Stadtverkehrslinien durch die MOIN und die geschickte Durchbindung der einzelnen Buslinien ist bereits eine Reduzierung an (gleichzeitigen) Fahrten zwischen dem ZOB und der Haltestelle „Am Sande“, ohne eine Verschlechterung des Angebots für den Fahrgast, erreicht worden.

Zwischen den beiden genannten Haltestellen „Am Sande“ und ZOB waren 13 Linien des Stadtverkehrs unterwegs. Außerdem hielten fünf regionale Hauptlinien neben dem Halt am ZOB noch mehr oder weniger regelmäßig an der Haltestelle „Am Sande“. Entsprechend sind auf dieser Achse oft mehrere Busse zeitgleich oder mit wenig zeitlichen Versatz unterwegs. Durch die Optimierung der MOIN wurde diese Häufung an Parallelfahrten zwischen den Haltestellen ZOB und „Am Sande“ durch die Anpassung der Linienverläufe sowie der Durchbindung von Linien um vier Stadtverkehrslinien auf neun reduziert. Auf drei der vier Linien, die nun nicht mehr „Am Sande“ halten (Linien 5002, 5008, 5012) ist dadurch keine Verschlechterung der Erreichbarkeit für die Fahrgäste feststellbar, da durch die Durchbindung am ZOB die direkte Weiterfahrt zur Haltestelle „Am Sande“ weiterhin möglich ist, wenn auch unter einer anderen Liniennummer (Tabelle 3-5).

Tabelle 3-5: Bedienung der Haltestelle „Am Sande“ durch den bisherigen und optimierten Stadtverkehr (Landkreis Lüneburg, 2025).

Stadtverkehr bis 31.12.2025 Liniennummer	Bedienung der Haltestelle „Am Sande“	Optimierter Stadtverkehr ab 01.01.2026 Liniennummer	Bedienung der Haltestelle „Am Sande“
5001	nein	X51	nein
5002	ja	5002	Durchbindung mit Linie 5013
5003	ja	5003	ja
5004	nein	5004	nein
5005	ja	5005	ja
5006	nein	-	-
5007	ja	5007/5017/5027	ja
5008	ja	5008	Durchbindung mit Linie 5018
5009	ja	5009	ja
5010	nein	-	-
5011	ja	5011	ja
5012	ja	5012	Durchbindung mit Linie 5003
5013	ja	5013	ja
5014	ja	5014	ja
5015	ja	5015	Umstieg am ZOB
5016	ja	5016	Umstieg am ZOB
-	-	5018	ja
5020	ja	5020	ja
-	-	5021	Nein

3.7 Busbeschleunigung im Stadtverkehr

Bei der technischen Busbeschleunigung im Sinne von Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen (LSA) ist es wichtig, dass die fahrzeugseitige Infrastruktur in den Bussen mit der bestehenden LSA-Infrastruktur kompatibel ist, um diese ansteuern zu können. Darüber hinaus ist für die Wirkung der Busbeschleunigung auch die Anpassung der Verkehrsführung notwendig. Um jene infrastrukturellen Anpassungen zu identifizieren, die den größten Mehrwert bieten, wurden die Verspätungsdaten der Stadtverkehrslinien aus dem Jahr 2023 analysiert. Dabei wurden die Verspätungsmeldungen mit einer Verspätung von mehr als 300 Sekunden (5 Minuten) genauer betrachtet (siehe Tabelle 3-6). Die mit Abstand meisten Verspätungsmeldungen wurden an den Haltestellen „Am Sande“ und am ZOB festgestellt. An diesen beiden Haltestellen sind auch die meisten Ankünfte, bzw. Abfahrten im Landkreis zu verzeichnen. Die Top 15 der Haltestellen mit den meisten Verspätungsmeldungen betrifft fast ausschließlich Haltestellen die nördlich vom Bahnhof und auf der Linie in Richtung Adendorf liegen (Tabelle 3-6).

Tabelle 3-6: Top 15 Haltestellen mit Verspätungen mit mehr als 5 Minuten im Jahr 2023 (Landkreis Lüneburg, 2025).

Haltestelle	Verspätungsmeldungen*
Lüneburg, Am Sande	20.854
Lüneburg, ZOB (Bahnhof)	17.434
Lüneburg, Pulverweg Nord	9.779
Lüneburg, Schwarzer Weg	5.250
Lüneburg, Meisterweg	4.619
Adendorf, Kreuzkamp	4.491
Lüneburg, Hans-Steffens-Weg	4.476
Adendorf, Von-Stauffenberg-Str.	4.412
Lüneburg, Henningstraße	4.349
Adendorf, Weinbergsweg	4.330
Adendorf, Lindenweg	4.308
Adendorf, Danziger Weg	4.266
Adendorf, Weinbergsweg (Schule)	4.265
Lüneburg, Hansestraße	4.180
Adendorf, Steinweg	4.156
* Verspätungsmeldungen größer 5 Minuten im Jahr 2023	

Durch die Verteilung der Haltestellen mit dem größten Verspätungsrisiko lässt sich ableiten, dass im Bereich des östlichen Stadtrings und am Bahnhof in Lüneburg großes Potenzial für eine Busbeschleunigung durch die Anpassung von der Verkehrsinfrastruktur vorhanden ist.

Die im NUMP in den Maßnahmen „Ö5 Busbeschleunigung“ sowie „S1 Optimierung der Verkehrsströme“ (östl. Innenstadt) beschriebenen Busbeschleunigungsmaßnahmen an den Kreuzungen „Reichenbachstraße/ Am Schifferwall/ Bockelmannstraße“, „Altenbrückertorstraße/ Willy-Brandt-Straße/ Schießgrabenstraße“ sowie die stärkere Öffnung des

Bahnhofs in Richtung Norden für den ÖPNV wirken sich stark auf eben diese Stabilisierung der Fahrplanzeiten aus. Insgesamt können durch diese Maßnahmen zehn Stadtverkehrslinien direkt profitieren. Neben einer leichten Verkürzung der Fahrzeiten sind durch die Reduzierung des Staurisikos rund um den Bahnhof deutliche positive Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität der betroffenen Linien zu erwarten.

Für die Verbesserung der Qualität des ÖPNVs im Verflechtungsraum bezogen auf die Punkte Pünktlichkeit, Schnelligkeit und Zuverlässigkeit sind Maßnahmen bezüglich der Busbeschleunigung ein probates Mittel. Daher sollten alle von der MOIN eingesetzten Linienbusse in der Lage sein, die bereits vorhandenen LSA mit Bevorrechtigungsschaltung anzusteuern. Gleichzeitig muss eine Bewertung stattfinden, welche der vorhandenen LSA mit Bevorrechtigungsschaltung tatsächlich einen positiven Effekt auf die Zuverlässigkeit des ÖPNVs erzielen. Der positive Effekt bleibt häufig aus, wenn neben der LSA-Ansteuerung keine bauliche Busbeschleunigung vorhanden ist.

3.8 ASM – Nachtverkehr

Zur Analyse der Bedarfe im Nachtverkehr stand ein Auszug der Nachtverkehrsrelation der ioki-Verkehrssimulation für den Zeitraum 20.30 bis 4 Uhr zur Verfügung. Es handelt sich hier um die Simulation eines durchschnittlichen Wochentages. In Summe wurden von ioki für den genannten Zeitraum gut 12.500 Wege registriert. Bei einem im Nachtverkehr üblichen ÖPNV-Fahrtanteil an der Gesamtmobilität (Modal Split) von 20 % ergibt dies etwa 2.500 Nacht-ÖV-Reisende. Deren Bewegungen teilen sich der Simulation nach so auf, wie in Abbildung 3-9 dargestellt.

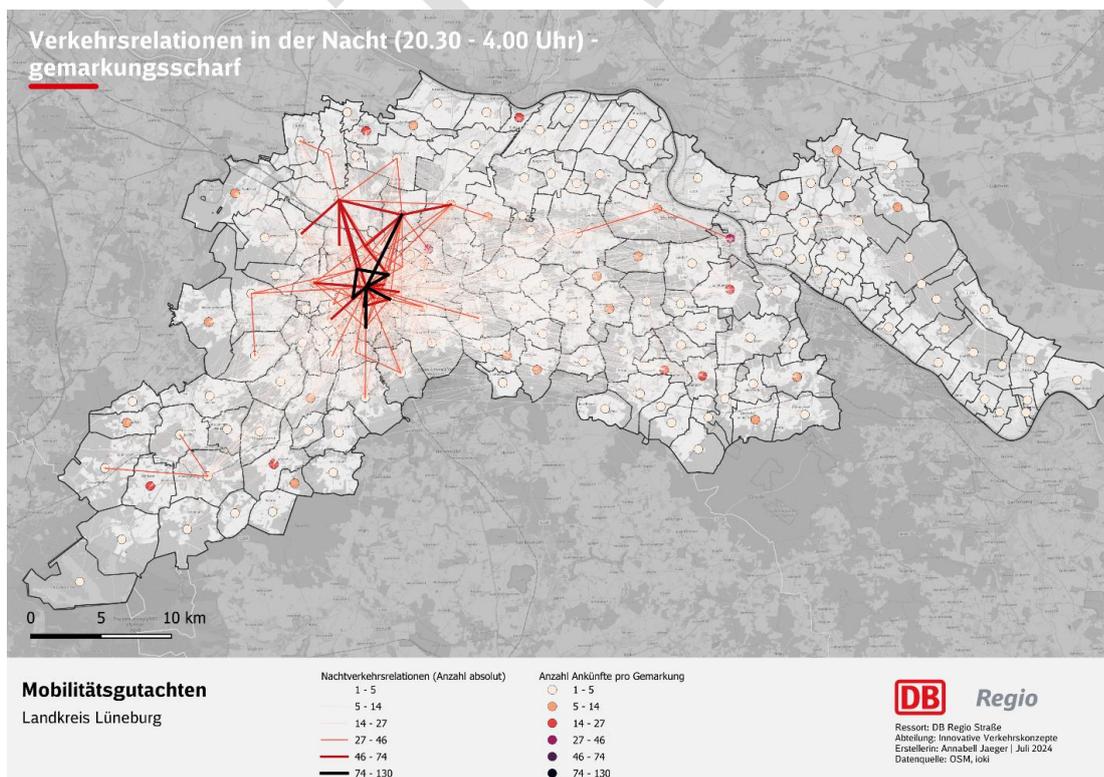


Abbildung 3-9: Verkehrsrelationen in den Nachtstunden nach Gemarkung, Simulation von ioki (DB Regio Bus, 2025).

Durch eine Analyse der Verkehrsströme lässt sich ermitteln, wie viele Bedarfe (simulierte Wegebeziehungen) durch das aktuelle Angebot befriedigt werden können. Mit dem beschriebenen System, nach dem derzeit Wege innerhalb der Hansestadt und von dieser nach außen gebucht werden können, ergibt sich im aktuellen System eine Abdeckung von maximal 69,8 % der simulierten Nachfrage. Da die Simulation auf Gemarkungsebene stattfand, kann es hier zu Unschärfen in der Auswertung kommen. Dies zeigt, dass gut 30 % aller in der Nacht stattfindenden Wege nur mittels privater Mobilisierung, PKW, Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden können, da für diese kein ÖPNV-Angebot besteht.

Die Simulation zeigt eine Häufung von Bewegungsströmen in der Hansestadt und zwischen dieser und dem Verflechtungsraum. Auch im Landkreis finden zahlreiche Bewegungen statt, allerdings sind diese stärker diversifiziert und nicht so stark gebündelt. Es empfiehlt sich daher ein räumlich differenziertes System, welches die hohe Nachfrage auf gebündelten Achsen durch stärkere Taktung und größere Gefäße (Buslinie) und die geringere Nachfrage in weniger dicht besiedelten Gebieten durch bedarfsgetriebene Fahrwege und geringere Taktung berücksichtigt.

3.9 Verknüpfung P+R, B+R, Mobilitätsangebote

P+R und B+R-Anlagen und ergänzenden Mobilitätsangebote, wie Bürgerbusse, kommunale Fahrdienste und Sharing-Angebote werden durch die Kommunen errichtet oder unterstützt bzw. durch Dritte bereitgestellt.

Diese Angebote und Einrichtungen werden meist als Bestandteil des ÖPNV-Angebots wahrgenommen, unterliegen jedoch nicht dem Personenbeförderungsgesetz und werden daher nicht zum ÖPNV gezählt. Dennoch unterstützt der Landkreis diese Angebote, da sie für eine Verknüpfung des SPNV und ÖPNV mit dem Individualverkehr sorgen und auf lokaler Ebene die Mobilität maßgeblich verbessern.

Eine Datenbasis für die Bewertung der Auslastung von P+R und B+R-Anlagen besteht nur in Teilen und größtenteils aus Untersuchungen der Metropolregion aus 2011 und 2019.

Die P+R- und B+R-Anlagen am Bahnhof Lüneburg und Bardowick sind hoch ausgelastet (>90%) und eine Ausweitung ist zu empfehlen. Am Standort Radbruch liegt die Auslastung bei 84% (P+R), die B+R-Anlagen wird eine Ausweitung empfohlen. Am Bahnhof Echem sind die P+R und B+R-Anlagen ausgelastet, eine Ergänzung um abschließbare Anlagen wird empfohlen.

Die P+R und B+R-Anlagen an der Strecke der Wendlandbahn entsprechen nicht den Standard und verfügen lediglich über veraltete B+R-Anlagen.

Beim Mobilitätsangebot StadtRad stehen aktuell 200 StadtRÄDER und 25 Lastenräder an 26 Stationen für die Nutzerinnen und Nutzer zur Verfügung, die sich auf das Stadtgebiet und die Nachbargemeinden Reppenstedt, Bardowick und Adendorf verteilen. Das Angebot wird als Ergänzung zum ÖPNV (hohe Auslastung, Randzeiten etc.) sehr gut angenommen mit einer Auslastung von 1,8 Fahrten je Rad.

Das Mobilitätsangebot Carsharing wird unterschiedlich stark ausgelastet. Die DB mit flinkster bietet zurzeit kein Carsharing an, das als Verein organisierte Carsharing in Deuch Evern lastet ein E-Fahrzeug vollständig aus. Das Carsharingangebot von cambio verfügt im Stadtgebiet über eine gute Auslastung, ca. 3.000 Kunden insbesondere in Lüneburg und Reppenstedt und verfügt im Stadtbereich über eine sehr gute Abdeckung von 0,68 Fahrzeugen/ 1.000 Einwohner.

3.10 Bewertung des Linienangebots der MOIN GmbH durch die VNO

3.10.1 Regionalbusverkehr regionale Hauptlinien:

Durch die Bewertung der VNO im Bereich der regionalen Hauptlinie ist erkannt worden, dass es für ein besseres Busangebot es erstrebenswert ist zusätzliche Fahrten am Abend anzubieten.

Linie	Bewertung
5200	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Anschlüsse an den SPNV RE 3 in beiden Richtungen
5700	<ul style="list-style-type: none"> ▪ keine Anbindung an den SPNV RE 3 Richtung Hamburg ▪ kein Zeitpuffer im Wendebereich bei Steinbeck → ungünstig für die Verspätungen im SPNV
5900	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung der Linie bis Lauenburg mit alternierender Bedienung von Hohnstorf

3.10.2 Regionalbusverkehr neue Querverbindungen (Midibus-Linien):

Linie	Bewertung
5042	<ul style="list-style-type: none"> ▪ die genaue Aufgabe der Linie ist unklar, aufgrund des sehr reduzierten Fahrtenangebots ▪ Anbindung von Ochtmissen an Gewerbegebiet mit Kaufland ▪ Ankunft am Bahnhof für eine Anbindung an den SPNV RE 3 zu knapp
5072	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Fahrzeiten durch Einrichtung eines nördlichen Halbkreises um Lüneburg ▪ Anbindung an den SPNV Richtung Hamburg nicht ideal
5130	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Nachfrage auf dieser Linie wird als gering eingeschätzt. Leistung auf andere Midibus-Linie verteilen
5222	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Streckenabschnitt zwischen Salzhausen und Reppenstedt verläuft parallel zur Linie 5200 ▪ Verknüpfung der Linie 5222 mit der Linie 5700 für ein besseres Angebot

3.10.3 Stadtbusverkehr:

Eine Durchbindung oder Verknüpfung der Buslinien mit dem ZOB bewirken eine Reduzierung der Umsteigezwänge und somit ein besseres Angebot. Durch die Ausweitung des Busangebotes in den Abend hinein erhöht sich die Attraktivität des ÖPNV-Gesamtsystems.

Linie	Bewertung
5002	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Positive Verknüpfung mit der Linie 5013 ▪ Ein 20-Minuten-Takt auf der Linie überdimensioniert ▪ Verkürzung der Fahrtzeit durch die direkte Fahrt zum ZOB
5016	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbindung Schützenstraße/Freibad mit einem 60-Minuten-Takt fällt deutlich hinter den neuen Angebotsstandard zurück
5020	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung der Linie 5020 bis Wendisch Evern gut
5013	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung der Fahrtzeit durch Mitbedienung von Jüttkenmoor macht die Linie unattraktiv ▪ Positive Taktverdichtung auf ein 20-Minuten-Takt
5007	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unübersichtliche Erschließung bzw. Linienführung der Linien im Bereich Adendorf
5017	
5027	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimierung nach Eröffnung des Bahnhaltepunktes sinnvoll

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 einschlägigen Gesetze (PBefG, NNVG, BGG, NBGG), Raumordnungspläne (LROP, RROP) sowie übergeordnete Konzepte wie das Regionale Entwicklungskonzept (REK) der Metropolregion Hamburg, die Mobilitätsallianz Süderelbe: Hamburg und Niedersachsen sowie das Energiepolitische Arbeitsprogramm des Landkreis Lüneburg (EPAP 25) enthalten folgende allgemeine Zielvorgaben und Grundsätze (Tabelle 4-1):

Tabelle 4-1: übergeordnete Ziele.

Nr.	Übergeordnetes Ziel	Grundlage
1	Für Menschen mit Einschränkungen in der Mobilität oder Sensorik soll für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit erreicht werden. Die Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.	PBefG, BGG, NBGG
2	Der ÖPNV soll im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit zu einer Verlagerung des Aufkommens im Motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV beitragen.	NNVG, RROP
3	Dem Ausbau und der Finanzierung des ÖPNV ist gegenüber Maßnahmen für den Motorisierten Individualverkehr der Vorrang einzuräumen, soweit der Nutzen der Maßnahmen für den ÖPNV bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung überwiegt.	NNVG
4	Sichere und leichte Verknüpfungen zwischen Motorisiertem Individualverkehr und Öffentlichem Verkehr sind anzustreben.	NNVG, RROP
5	Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.	NNVG
6	Bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen und der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen (Behinderte, Frauen, Kinder, ältere Menschen u.a.) zu berücksichtigen. Maßnahmen aus diesen Bereichen sollen vorrangig von den Zuwendungsgebern gefördert werden.	NNVG, RROP
7	Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich und bequem sein.	NNVG
8	Der straßengebundene öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen.	LROP, RROP
9	Der Bahnhof/Zentraler Omnibusbahnhof Lüneburg ist in seiner Funktion als zentraler Verknüpfungspunkt zu erhalten und bedarfsgerecht auszubauen.	RROP
10	Zwischen dem Oberzentrum in Lüneburg und den Grundzentren ist – mit Ausnahme des Grundzentrums in Neuhaus – eine direkte ÖPNV-Verbindung zu gewährleisten und zu optimieren.	LROP, RROP
11	Zur Verbesserung der Erschließung ländlicher Räume sowie der Erreichbarkeit der Grundzentren sind bedarfsorientierte Bedienformen des straßengebundenen ÖPNV zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen.	RROP
12	Bessere Verknüpfung von Motorisiertem Individualverkehr und ÖPNV Schaffung attraktiver Tarife und Umsteigemöglichkeiten Verbesserung von Sicherheit und Sauberkeit im ÖPNV.	REK

4.1.1 Alternative Antriebe

Aktuell werden die ÖPNV-Leistungen im Landkreis Lüneburg ausschließlich durch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor durchgeführt. Im „Kommunalen Elektromobilitätskonzept für die Hansestadt und den Landkreis Lüneburg“ wurde dem Landkreis Lüneburg bereits eine etappenweise Umstellung der Linienbusse auf alternative Antriebe angeraten. Die MOIN GmbH hat die im Elektromobilitätskonzept vorgeschlagenen Pilotlinien bereits für sich geprüft und beschäftigt sich aktuell mit der Umsetzungsplanung für die Linien 5003 und 5100.

Im Rahmen des Mobilitätsgutachtens wurden auf Basis der von der MOIN optimierten Fahrpläne für den gesamte Verkehrsraum Stadtverkehr Lüneburg die Umsetzungsmöglichkeit auf Fahrzeuge mit alternativer Antriebstechnik untersucht. Dabei wurden die Tageskilometer je Linie den Fahrplänen entnommen und über Ableitungen der Umläufe der Linien die Fahrzeuganzahl je Linien abgeschätzt. Je nach Linie variieren dabei die Gesamttageskilometer zwischen 85 Kilometern (Linie X51) und 1.065 Kilometern (Linie 5013). Bei den durchschnittlichen Tageskilometern je Fahrzeug liegen die Werte zwischen 43 Kilometern (Linie X51) und 283 Kilometern (Linien 5002 und 5020).

Mit den aktuell von den Fahrzeugherstellern angegebenen Reichweiten für Elektrobusse, die zwischen 450 bis 600 Kilometer pro Ladung liegen, sollten alle Umläufe im Verkehrsraum Stadtverkehr Lüneburg mit Elektrobussen durchgeführt werden können. Vereinzelt könnte es Verstärkerfahrten oder Umläufe geben, bei denen der Einsatz von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor unumgänglich ist.

Durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz, welches die Umsetzung der Clean Vehicles Directive der EU umsetzen soll, ist der Landkreis Lüneburg als Aufgabenträger bereits heute verpflichtet, die darin beschriebenen Mindestziele bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen einzuhalten. Eine schrittweise Umsetzung dieser Ziele solle das mittelfristige Ziel darstellen.

4.2 Mobilitätswende

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

4.2.1 Entwicklungstendenzen

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

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

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

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

4.2.2 Klimaneutrale Mobilität

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

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

4.2.3 Anzustrebende ÖPNV-Angebotsplanung im ländlichen Raum

Insgesamt ist, vor allem in ländlichen Räumen, eine ÖPNV-Angebotsausweitung erforderlich, um den Bedürfnissen der Fahrgäste gerecht zu werden. Jedoch ist zu berücksichtigen, dass je nach Region unterschiedlichste Interessen das Angebot beeinflussen. Neben den Erwartungen und Voraussetzungen der verschiedenen Akteure (Verwaltung, Verkehrsunternehmen, Politik, Fahrgäste, etc.) bestimmen beispielsweise auch Siedlungsstruktur, Pendlerinnen und Pendlerverflechtung, Topographie, Lärmschutz sowie Wirtschaftlichkeit die Angebotsqualität.

4.2.4 Ergänzende Mobilitätsangebote

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

4.3 Maßnahmenübersicht

Maßnahme 1	Optimierung RufMobil
Maßnahme 1.1	Sektor 2 – Amelinghausen / Ilmenau
Maßnahme 1.2	Sektor 3 – Gellersen / Bardowick
Maßnahme 1.3	Sektor 4 – Scharnebeck
Maßnahme 1.4	Sektor 5 – Bleckede
Maßnahme 1.5	Sektor 7 – Dahlenburg
Maßnahme 1.6	Sektor 8 - Osteide
Maßnahme 2	Optimierung Nachtverkehr
Maßnahme 3	Optimierung Schulverkehr
Maßnahme 3.1	Raum 1 – Samtgemeinde Dahlenburg und Südteil der Stadt Bleckede
Maßnahme 3.2	Raum 2 – Samtgemeinde Scharnebeck und Nordteil der Stadt Bleckede
Maßnahme 3.3	Überplanung von schulbezogenen Linien mit geringer Fahrplanbarkeit
Maßnahme 4	Stadtbusverkehr
Maßnahme 5	Angebotsverbesserungen im Verflechtungsraum der Hansestadt Lüneburg
Maßnahme 5.1	Potenzialgebiet Häcklingen, Rettmer
Maßnahme 5.2	Potenzialgebiet Wilschenbruch, Kaltenmoor
Maßnahme 5.3	Potenzialgebiet Hagen, Neu-Hagen, Hafen
Maßnahme 5.4	Potenzialgebiet Goseburg-Zeltberg
Maßnahme 5.5	Potenzialgebiet Adendorf
Maßnahme 5.6	Fahrgastbeirat und Mobilitätszirkel
Maßnahme 6	Landesbedeutsame Buslinie
Maßnahme 6.1	Linie 5400 – Lüneburg – Bardowick – Niedermarschacht – Bergedorf/Geesthacht
Maßnahme 7	Baustellenmanagement
Maßnahme 8	Weiterbetrieb und Förderung der elektronischen Fahrplanauskunft „connect“
Maßnahme 9	Haltestellenkataster
Maßnahme 10	DFI
Maßnahme 11	Mobilitätsstation / hvv switch
Maßnahme 12	B&R – Umstiegspunkte ÖPNV und Radverkehr
Maßnahme 13	Ausbau Mobilitätszentrale
Maßnahme 14	Entwicklung eines Zielsystems
Maßnahme 15	Neues Liniennummernkonzept
Maßnahme 16	Fahrgastzählsysteme
Maßnahme 17	Unterstützung der Netzwerke
Maßnahme 18	Qualitätsoffensive 2026 Hamburg – Hannover (KBS110) und Generalsanierung 2029
Maßnahme 19	Reaktivierung von Bahnstrecken im Landkreis Lüneburg
Maßnahme 20	SPNV-Konzept 2030+ und 2040+ der LNVG

Maßnahme 21

Erstellung und Umsetzung eines Awareness-Konzepts für den ÖPNV

ENTWURF



Maßnahme 1

4.3.1 Optimierung RufMobil

Erläuterung

Die RufMobil-Linien innerhalb des Landkreises werden durch die Kraftverkehr GmbH (KVG) betrieben. Ausnahmen bilden hier die Linien 5504 und 5505, deren Betreiber die Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbh (VLP) ist. Die 18 Linien verkehren zu festen Zeiten auf festen Linienwegen, allerdings fahren sie in der Realität nur dann und nur dorthin, wo eine Buchung tatsächlich erfolgt ist. So werden beispielsweise bei drei Fahrgastbuchungen maximal sechs Haltestellen (je Ein- und Ausstieg) angefahren und dabei die Abfahrtszeit und Reihenfolge gemäß zugrundeliegendem Fahrplan eingehalten.

Gebucht werden können die RufMobil-Fahrten bis eine Stunde vor der Abfahrtszeit über die RufMobil-Zentrale telefonisch, online über die KVG-Bus-Webseite oder über die RufMobil-App (Mein RufMobil). Die Rufbusse der VLP können ebenfalls telefonisch, online über die VLP-Webseite oder eine App (Ruf VLP) bis eine Stunde vor Abfahrt gebucht werden. Da die RufMobil-Fahrten einen Teil des landkreisweiten ÖPNV-Angebots darstellen, sind die Tarife für die RufMobile dieselben wie für die Busverkehre. Es gilt der reguläre hvv-Tarif.

Das RufMobil-System soll, wie in den nachfolgenden Untermaßnahmen aufgeführt, optimiert werden.

Maßnahme 1.1

4.3.1.1 Sektor 2 – Amelinghausen / Ilmenau

Erläuterung

Im Sektor 2 Amelinghausen/Ilmenau verlaufen die vier Rufmobillinien 5751, 5752, 5753 und 5651. Diese Linien fahren überwiegend in einem 2-Stunden-Takt mit unregelmäßigen Betriebszeiten. Werktags fahren die Linien zu den betriebsschwachen Zeiten in den frühen Morgenstunden und nach Betriebsende der Hauptlinien am Abend. Am Wochenende übernimmt das RufMobil im ländlichen Raum die Bedienung und fährt in einem 2- bis 4-Stunden-Takt den ganzen Tag. Innerhalb der Linienverläufe sind keine festen Übergabepunkte an die Hauptlinien vorgesehen, die Abfahrtszeiten sind jedoch teilweise an diese angepasst.

Für eine Verbesserung des Angebotes auf den Linien des RufMobils sollen auf allen vier Linien ein fester Übergabepunkt eingerichtet werden für eine bessere Anbindung an die Hauptlinien 5700 oder 5600. Außerdem sollen die vorhandenen Linienverläufe angepasst werden für eine optimierte Nutzung. Dafür sollen Linien erweitert werden oder auch die Überlappung der Linienverläufe der Linien 5752 und 5753 beseitigt werden. Damit einhergehend werden auf den Linien neue Haltestellen eingerichtet für eine bessere räumliche Erschließung. Durch die geplanten Verbesserungen können die räumliche Erschließung erhöht, mehr Einwohnerinnen und Einwohner erschlossen und die Effizienz des RufMobils gesteigert werden.

Maßnahme 1.2

4.3.1.2 Sektor 3 – Gellersen / Bardowick

Erläuterung

Im Sektor 3 Gellersen / Bardowick fahren neben den regulären Buslinien die zwei RufMobil-Linien 5251 und 5451. Aufgrund der Linienplanung der RufMobile entsteht eine Erschließungslücke in Radbruch, die durch die regulären Buslinien jedoch aufgefangen werden kann. In diesem Sektor gibt es einige Fixpunkte, wie der Bahnhof Bardowick, für eine Übergabe von den RufMobil-Linien zu den Buslinien. Im Allgemeinen fahren die RufMobile einen 2-Stunden-Takt mit einigen Abweichungen an Ferien- und Schultagen sowie teilweise verkürzten Fahrtverläufen. Beide Linien werden abwechselnd durch ein Fahrzeug bedient.

Um eine Optimierung des Angebotes zu erreichen, sollte eine Konstanz im Fahrplan gegeben sein, ohne einen abweichenden Ferien- und Schul-Betrieb. Außerdem sollen auf den Linien zusätzliche Fixpunkte entstehen für eine bessere Übergabe an die Buslinien. Durch neue Haltestellen soll ein größeres Gebiet erschlossen und neue Einwohnerinnen und Einwohner erreicht werden. Dadurch wird das bis jetzt nicht angeschlossene Radbruch mit in den Linienplan aufgenommen. Zusätzlich sollte in Erwägung gezogen werden, ein neues Fahrzeug für die RufMobil-Linie anzuschaffen, um ein stabileres Angebot anbieten zu können. Unabhängig von den beiden RufMobil-Linien soll der Linienverlauf der Buslinie 5009 an das neue Angebot angepasst werden durch eine Rundfahrt durch Mechtersen.

Maßnahme 1.3

4.3.1.3 Sektor 4 - Scharnebeck

Erläuterung

Im Sektor 4 Scharnebeck verlaufen im östlichen Bereich die zwei RufMobil-Linien 5952 und 5953. Im Gebiet zwischen Lüdersburg und Bullendorf kommt es zu einer Überlappung der beiden Linien. Der westliche Teil des Sektors wird durch die Buslinie 5900 abgedeckt. Kleinere Bedienungslücken sind in dem Sektor vorhanden, eine Erschließung wäre jedoch nicht wirtschaftlich rentabel. Die beiden RufMobil-Linien fahren nach einem 2-Stunden-Takt und sind auf die Regionalbahn RB83 und auf die Buslinie 5110 angepasst. Auf den beiden Linien sind mindestens zwei Fahrzeuge unterwegs. Die Linie 5952 hat einige Fahrten, die schul- bzw. ferienabhängig sind.

Für eine Optimierung des Angebotes soll die RufMobil-Linie 5952 nicht mehr abhängig der Schultage fahren, sondern ein Angebot zu Alltagsfahrten in einem 2-Stunden-Takt bekommen. Zudem sollen auf beiden Linien für eine bessere Erschließung neue Haltestellen eingerichtet werden. Insgesamt ist der Sektor 4 Scharnebeck von den RufMobilen am besten aufgestellt.

Maßnahme 1.4

4.3.1.4 Sektor 5 - Bleckede

Erläuterung

In dem Sektor 5 Bleckede gibt es drei RufMobil-Linien (5101, 5151 und 5152). Die Linie 5101 ist eine Kombination aus einer regulären Linie und einem RufMobil, welche in einem 2-Stunden-Takt fährt. Sie dient als eine Verbindung zwischen Bleckede und der Fähre in Neu Darchau mit einer Ausrichtung auf die Hauptlinie 5100. Die RufMobil-Linie 5151 befährt das Stadtgebiet Bleckede und dessen Umland in einem 2-Stunden-Takt. Das gesamte nördliche und westliche Gebiet aus dem Sektor 5 wird von der Linie 5152 bedient mit einem 2-Stunden-Takt. Fixpunkte für alle drei Linien liegen in der Stadt Bleckede, mit Schwerpunkt Bleckede Bahnhof.

Die Linie 5101 soll so angepasst werden, dass diese wochentags als Bestandslinie und am Wochenende als RufMobil verkehrt. Die Linie 5151 soll zukünftig Fahrten für jeden Tag anbieten. Für alle drei RufMobil-Linien sollen neue Haltestellen eingerichtet werden, um eine bessere Erschließung zu erreichen.

Maßnahme 1.5

4.3.1.5 Sektor 7 - Dahlenburg

Erläuterung

In dem Sektor 7 Dahlenburg fahren die drei Rufmobil-Linien 5333, 5355 und 5356. Die Linie 5333 deckt das östliche Gebiet mit einem 2-Stunden-Takt ab. Mittels einem Ringverkehr im westlichen bis nordwestlichen Bereich des Sektors fährt die Linie 5355 in einem 2-Stunden-Takt. Die letzte Linie 5356 fährt im Südwesten des Sektors. Alle drei Linien haben einen Fixpunkt an der Haltestelle Dahlenburg Markt, welche als zentraler Übergabe- und Umstiegspunkt gilt.

Für ein verbessertes Angebot soll die Rufmobil-Linie 5333 bis nach Ventschau erweitert werden. Außerdem soll die angebotene Ferienfahrt an jedem Tag angeboten werden. Für die Linie 5355 soll geprüft werden, ob auch am Sonntag Fahrten angeboten werden können. Die Schul- und Ferienfahrten sollen bei der Linie 5356 überarbeitet werden und als reguläre Fahrten aufgenommen werden. Zusätzlich soll auf dieser Linie der gesamte Linienweg befahren werden. Für einige der Linien sollen neue Haltestellen eingerichtet werden. Durch die beschriebenen Maßnahmen soll sich die räumliche Erschließung verbessern und die Anbindung der neu angeschlossenen Einwohnerinnen und Einwohner erhöhen.

Maßnahme 1.6

4.3.1.6 Sektor 8 – Ostheide

Erläuterung

Im Sektor 7 Ostheide verlaufen die beiden Rufmobil-Linien 5351 und 5351. Im westlichen Teil des Sektors verläuft die Linie 5351 in einem 2-Stunden-Takt. Diese hat eine primäre Anbindung an die Buslinie 5300 und eine sekundäre an die Regionalbahn RB32. Die Linie 5352 fährt in einem 2-Stunden-Takt im östlichen Gebiet mit einer Anbindung an die Buslinien 5300 und 5100 sowie selten an die Regionalbahn RB 32.

Für eine Verbesserung des Angebots soll die Linie 5351 bis nach Wendisch Evern erweitert werden und das eher geringe Angebot an Ferienfahrten auch zu Ferienzeiten in den regulären Fahrplan mit aufgenommen werden. Für die Linie 5352 soll entschieden werden, ob unabhängig von den Ferienzeiten eine ganztägige Bedienung eingeführt werden sollte. Generell sollen für beide Linien neue Haltestellen eingerichtet werden für eine bessere Erschließung des Sektors.

Maßnahme 2

4.3.2 Optimierung Nachtbusverkehr

Erläuterung

Momentan verkehren nachts in der Hansestadt und dem Landkreis Lüneburg Anrufsammel mobil (ASM) –Verkehre. Die Fahrten finden dabei nicht auf festen Routen statt, sondern werden bedarfsbezogen disponiert. Hierdurch ist der Bündelungseffekt geringer und die Kapazitäten des Systems reichen nicht aus um alle Fahrthanfragen zu bedienen. Das ASM bietet somit keine verlässliche Alternative zum PKW. Die Betriebszeit des ASM ist täglich ab ca. 22 Uhr und Fahrtwünsche müssen spätestens 30 min vor der Fahrt bestellt werden.

Die Maßnahme fokussiert sich vor allem auf die Steigerung von Kapazität und Verlässlichkeit sowie landkreisweite Abdeckung zur Gewährleistung eines Mobilitätsangebots für einen überwiegenden Teil der Bevölkerung. Vorgesehen sind Express-Hauptachsen aus der Hansestadt in verschiedene Bereiche des Landkreises, an deren Ende durch einen Flächenverkehr alle Mitfahrenden an ihr Ziel gebracht werden. Dafür soll eine Kombination aus einem Flächen- und Korridorbetrieb angewendet werden. Die Fahrten werden dabei gebündelt und der gesamte Landkreis kann mit sechs bis acht Fahrzeugen abgedeckt werden. Dies soll in einem 2-Stunden-Takt erfolgen. Grundlegend sollen alle größeren Siedlungsflächen an eine Linie angebunden werden, um die räumliche Erschließung auch bei Nacht flächendeckend zu gewährleisten. Zum Buchen der Fahrten soll eine App bereitgestellt werden. Zusätzlich werden drei Nachtbuslinien eingeführt, welche am Freitag und Samstag fahren. Um die Bedienungslücke unter der Woche zu schließen soll eine Bedienung auf dem Weg der Nachtbuslinie im Stundentakt durch Bedarfsverkehre für die Nächte Sonntag bis Donnerstag eingeführt werden. Zudem wird die Einführung einer weiteren Linie geprüft (Tabelle 4-2).

Tabelle 4-2: Nachtbusverkehr im Landkreis Lüneburg.

	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa
HLG	Linien-Bedarfs- verkehre	Linien-Bedarfs- verkehre	Linien-Bedarfs- verkehre	Linien-Bedarfs- verkehre	Linien-Bedarfs- verkehre	Nachtbus- linien	Nachtbus- linien
	4 Fahrten (23-2 Uhr)	4 Fahrten (23-2 Uhr)	4 Fahrten (23-2 Uhr)	4 Fahrten (23-2 Uhr)	4 Fahrten (23-2 Uhr)	4 Fahrten (22:30- 2 Uhr)	4 Fahrten (22:30- 2 Uhr)
LKLK	Korridor- Flächen- Bedarfs- verkehr	Korridor- Flächen- Bedarfs- verkehr	Korridor- Flächen- Bedarfs- verkehr	Korridor- Flächen- Bedarfs- verkehr	Korridor- Flächen- Bedarfs- verkehr	Korridor- Flächen- Bedarfsver- kehr	Korridor- Flächen- Bedarfsver- kehr
	2 Fahrten- paare (23 & 1 Uhr)	2 Fahrten- paare (23 & 1 Uhr)	2 Fahr- tenpaare (23 & 1 Uhr)	2 Fahr- tenpaare (23 & 1 Uhr)	2 Fahr- tenpaare (23 & 1 Uhr)	3 Fahrten- paare (23 - 4 Uhr)	3 Fahrten- paare (23 - 4 Uhr)

ENTWURF

Maßnahme 3

4.3.3 Optimierung Schulverkehr

Erläuterung

Die Schülerbeförderung ist ein sehr dynamischer Bereich des ÖPNV. In den letzten Jahren wurden unter anderem im Landkreis Lüneburg zwei neue Privatschulen gegründet. Andere Schulen wurden erweitert. Veränderungen in der Schülerbeförderung werden auch in Folge von Neufassungen von Einzugsbereichen und Schulbezirken notwendig sein.

Auch der Rechtsanspruch auf Ganztagsbetreuung im Primarbereich, den das Land Niedersachsen zum Schuljahr 2026/27 einführen will, führt an den Nachmittagen zu einem zusätzlichen Bedarf in der Schülerbeförderung.

Die Schülerbeförderung soll darum laufend weiter an die sich ändernden Möglichkeiten und Erfordernisse angepasst werden. Neben diesem grundsätzlichen Erfordernis soll in zwei Teilräumen eine grundsätzliche Überplanung der Schülerbeförderung durchgeführt werden.

Maßnahme 3.1

4.3.3.1 Raum 1 – Samtgemeinde Dahlenburg und Südteil der Stadt Bleckede

Erläuterung

Der Raum der Samtgemeinde Dahlenburg und der Südteil der Stadt Bleckede zeichnen sich durch einige Besonderheiten aus. So befinden sich in der Stadt Bleckede die einzige Realschule und mit der Jörg-Immendorff-Schule die einzige Hauptschule im Landkreis Lüneburg. Weiterhin befinden sich in der Stadt Bleckede ein Gymnasium sowie im Flecken Dahlenburg die Oberschule Am Dorn. Da ein Anspruch auf Schülerbeförderung in der Regel zur nächstgelegenen Schule der gewählten Schulform besteht, resultieren hieraus große Bedarfe in der Schülerbeförderung zwischen diesen beiden Orten. Eine weitere Besonderheit besteht mit den Privatschulen Internatsgymnasium Marienau und der Freien Waldorfschule Lernort Nieperfitz, die ebenfalls jeweils über einen großen Einzugsbereich verfügen. Zu nennen ist ferner die Förderschule Kurt-Löwenstein-Schule in der Stadt Bleckede. Die Schülerinnen und Schüler der Kurt-Löwenstein-Schule werden mittlerweile zum überwiegenden Großteil im freigestellten Schülerverkehr befördert und nutzen nicht den ÖPNV. Dennoch werden diese früheren Bedarfe nach wie vor im Busverkehr in diesem Raum berücksichtigt. Die Umläufe sind in diesem Raum eng miteinander verwoben, sodass Anpassungen an veränderte Bedarfe kaum möglich sind. Schließlich verfügen einige der Fahrten über nicht den Gegebenheiten entsprechende Fahrzeitenprofile, sodass systematische Verspätungen entstehen, die sich im Status quo umlaufbedingt nicht mehr auflösen lassen. Zu berücksichtigen sind neben den genannten Schulen als Grundschulen auch die Grundschule Barskamp, die Elbtalgrundschule Bleckede und die Fürstenwallschule Dahlenburg.

Im Mobilitätsgutachten wurde dieser Raum als Pilotgebiet betrachtet. Untersucht wurde, ob für jede:n Schüler:in ein den Vorgaben entsprechendes Fahrtangebot besteht bzw. wo Verbindungen fehlen. Betrachtet wurde auch die Auslastung der schulbezogenen Fahrten. Die genannten Faktoren führen zu einer Intransparenz der historisch gewachsenen schulbezogenen Linien in diesem Raum. Auch besteht eine Vulnerabilität, da sich aufgrund der eng verwobenen Umläufe Störungen aufschaukeln können. Da Anpassungen kaum noch möglich sind, soll die Schülerbeförderung im Raum Dahlenburg/ Bleckede vollständig überplant werden. Dies betrifft den Verkehrsraum der gegenwärtigen Linien 5103, 5131, 5300, 5301, 5302, 5303, 5315, 5335 und 5362, wobei die Linie 5300 als regionale Hauptlinie als solche zu erhalten ist.

Finanzierung

Die Umsetzung der Maßnahme führt zu einer Effizienzsteigerung, da die vorhandenen Ressourcen zielgerichteter eingesetzt werden. Es ist daher von einer Kostenersparnis auszugehen.

ENTWURF

Maßnahme 3.2

4.3.3.2 Raum 2 – Samtgemeinde Scharnebeck und Nordteil der Stadt Bleckede

Erläuterung

Der Raum der Samtgemeinde Scharnebeck und der Nordteil der Stadt Bleckede zeichnen sich durch einige Besonderheiten aus. So befinden sich in der Stadt Bleckede die einzige Realschule und mit der Jörg-Immendorff-Schule die einzige Hauptschule im Landkreis Lüneburg. Weiterhin befindet sich in der Stadt Bleckede ein Gymnasium. Im Schulzentrum Scharnebeck gibt es das Bernhard-Riemann-Gymnasium sowie die Oberschule am Schiffshebewerk. Da ein Anspruch auf Schülerbeförderung in der Regel zur nächstgelegenen Schule der gewählten Schulform besteht, resultieren hieraus große Bedarfe in der Schülerbeförderung zwischen diesen beiden Orten. Zu nennen ist ferner die Förderschule Kurt-Löwenstein-Schule in der Stadt Bleckede. Die Schülerinnen und Schüler der Kurt-Löwenstein-Schule werden mittlerweile zum überwiegenden Großteil im freigestellten Schülerverkehr befördert und nutzen nicht den ÖPNV. Dennoch werden diese früheren Bedarfe nach wie vor im Busverkehr in diesem Raum berücksichtigt. Die Umläufe sind in diesem Raum eng miteinander verwoben, sodass Anpassungen an veränderte Bedarfe kaum möglich sind. Schließlich verfügen einige der Fahrten über nicht den Gegebenheiten entsprechende Fahrzeitenprofile, sodass systematische Verspätungen entstehen, die sich im Status quo nicht mehr auflösen lassen. Zu berücksichtigen sind neben den genannten Schulen auch die Grundschulen in Artlenburg, Brietlingen, Bleckede, Hohnstorf, Scharnebeck und Neetze.

Die genannten Faktoren führen zu einer Intransparenz der historisch gewachsenen schulbezogenen Linien in diesem Raum. Auch besteht eine Vulnerabilität, da sich aufgrund der eng verwobenen Umläufe Störungen aufschaukeln können. Da Anpassungen kaum noch möglich sind, soll die Schülerbeförderung im Raum Dahlenburg/ Bleckede vollständig überplant werden. Dies betrifft den Verkehrsraum der gegenwärtigen Linien 5100, 5102, 5104, 5110, 5111, 5112, 5114, 5115, 5120, 5901, 5902, 5903, 5904, 5917, wobei die Linien 5100 und 5110 als regionale Hauptlinien als solche zu erhalten sind.

Finanzierung

Die Umsetzung der Maßnahme führt zu einer Effizienzsteigerung, da die vorhandenen Ressourcen zielgerichteter eingesetzt werden. Es ist daher von einer Kostenersparnis auszugehen.

Maßnahme 3.3

4.3.3.3 Überplanung von schulbezogenen Linien mit geringer Fahrplanklarheit

Erläuterung

Einige schulbezogene Linien decken sehr viele verschiedene Bedarfe der Schülerbeförderung ab und binden viele verschiedene Schulen in verschiedenen Orten an. Sie haben oft lange Linienwege, decken einen großen Raum ab und weisen eine geringe Fahrplanklarheit auf. Als Beispiele sind hier die folgenden Linien zu nennen:

- Linie 5361 (Lüneburg – Wendisch Evern – Barendorf – Rohstorf – Bavendorf; Linienlänge ca. 34 km),
- Linie 5362 (Lüneburg – Barendorf – Thomasburg – Dahlenburg; Linienlänge ca. 49 km) oder
- Linie 5606 (Deutsch Evern – Melbeck – Embsen – Lüneburg; Linienlänge ca. 27 km) zu nennen.

Im Stadtverkehr Lüneburg betrifft dies alle schulbezogenen Linien:

- Linie 5918 (Ebensberg - Grundschule Lüne; Linienlänge ca. 12 km)
- Linie 5919 (Schulen am Kreideberg; Linienlänge ca. 6 km)
- Linie 5920 Oedeme - Grundschule Häcklingen - Grundschule Hasenburger Berg – Bockelsberg; Linienlänge ca. 10 km)
- Linie 5921 (Bf. (ZOB) – Am Sande – Häcklingen – SZ Oedeme; Linienlänge ca. 7 km)
- Linie 5922 (Häcklingen – Am Sande – Bf. (ZOB) – Kaltenmoor – Hagen, Schule – Bockelsberg; Linienlänge ca. 13 km)

Die Tatsache, dass diese Linien historisch gewachsen sind und allein in der Schülerbeförderung eine Vielzahl von Bedarfen abdecken, führt zu einer Intransparenz. Auch besteht durch die Verknüpfung von verschiedenen Bedarfen zu einer Linie eine verhältnismäßig große Vulnerabilität. Anpassungen sind oft nur schwer möglich, da die anzupassenden Bedarfe mit weiteren Bedarfen verwoben sind. Diese Linien sollen daher überplant und neu geordnet werden.

Finanzierung

Es handelt sich zum einen um eine organisatorische Maßnahme, bei der die vorhandenen Verkehre neu geordnet werden. Dadurch entstehen keine laufenden Kosten. Zum

anderen führt die Umsetzung der Maßnahme zu einer Effizienzsteigerung, da die vorhandenen Ressourcen zielgerichteter eingesetzt werden. Es ist daher von einer Kostensparnis auszugehen.

Maßnahme 4

4.3.4 Optimierung Stadtbusverkehr

Erläuterung

Bei der Optimierung der ÖPNV-Fahrpläne im Verflechtungsraum der Hansestadt Lüneburg durch die MOIN, wurden im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten bereits wichtige Grundsteine gelegt, um ein gutes ÖPNV-Angebot anzubieten. Durch die Vereinheitlichung der Taktung auf den meisten Linien wurden die Verständlichkeit des Angebots und die Fahrthäufigkeit im Vergleich zu den bestehenden Fahrplänen deutlich gesteigert. Die Neuplanung der Midibuslinien ermöglichen zukünftig auch im Verflechtungsraum die Direktverbindung von benachbarten Orten und Stadtteilen, die bisher noch nicht möglich waren. Hinzu kommt eine Verbesserung der Erschließung durch die neue Haltestelle „Hanseviertel“ im Osten der Hansestadt. Einen Großteil der bestehenden Defizite an Direktverbindungen in der Hansestadt könnte über die Einführung einer weiteren Stadtverkehrslinie behoben werden, die die westlichen Stadtteile von Lüneburg miteinander verbindet. Diese Maßnahme würde dazu beitragen das Reisezeitverhältnis zwischen dem ÖPNV und dem MIV in der Hansestadt Lüneburg zu verbessern.

Maßnahme 5

4.3.5 Angebotsverbesserung im Verflechtungsraum der Hansestadt Lüneburg

Erläuterung

Neben den bereits aufgeführten Maßnahmen bestehen noch weitere Möglichkeiten das ÖPNV-Angebot in Lüneburg zu optimieren und zu ergänzen. Im Fokus der weiteren Maßnahmen steht dabei weitestgehend die Angebotsverbesserung im Verflechtungsraum der Hansestadt Lüneburg.

ENTWURF

Maßnahme 5.1

4.3.5.1 Potenzialgebiet On-Demand-Verkehr Häcklingen und Rettmer

Erläuterung

Die beiden Stadtteile Häcklingen und Rettmer sind an den Stadtverkehr mit der Linie 5018 und einem 20-Minuten-Takt angebunden. Ab der Haltestelle „Eintracht-Sportplatz“ verkehrt die Buslinie in einer Schleife um das zu betrachtende Gebiet.

Für eine bessere Anbindung der Einwohner kann ein On-Demand-Verkehr beitragen. Die ungefähr 5.500 Einwohner können durch ein bis zwei Fahrzeugen mit Platz bis zu acht Personen angebunden werden. Die Stadtbuslinie 5018 wird dafür an der Haltestelle „Am Bahnhof Rettmer“ verkürzt um eine Überlappung der beiden Fahrten zu verhindern.

Maßnahme 5.2

4.3.5.2 Potenzialgebiet On-Demand-Verkehr Wilschenbruch und Kaltenmoor

Erläuterung

Der Stadtteil Wilschenbruch hat zurzeit keine Anbindung an den ÖPNV in Lüneburg. Aufgrund von mehreren baulichen Strukturen ist eine Anbindung mit einem regulären Stadtbusverkehr nicht möglich. Als Lösung für dieses Problem kann eine Rufbuslinie eingerichtet werden. Durch die geringe Einwohnerzahl von ungefähr 750 Einwohnern ist ein wirtschaftlicher On-Demand-Verkehr nicht möglich. Für eine Steigerung des Fahrgastpotenzials könnte die Bedienung auf die benachbarten Stadtteile ausgeweitet werden. Durch die Erweiterung würde die Rufbuslinie ca. 1.850 Einwohner abdecken. Übergabe an die Stadtbuslinie können an den beiden vorhandenen Haltestellen „Goethestraße“ und „Waldfriedhof“ gemacht werden.

Maßnahme 5.3

4.3.5.3 Potenzialgebiet On-Demand-Verkehr (Alt-) Hagen, Neu-Hagen, Hafen

Erläuterung

Im äußersten Osten der Hansestadt Lüneburg befinden sich im Gebiet von Hagen und dem Hafen einige Erschließungslücken. Das Hafengebiet hat die Siedlungsstruktur eines Gewerbegebietes und somit wenige Einwohner, die einen wirtschaftlichen ganztägigen sinnvollen On-Demand-Verkehr nicht gewährleisten. Um das Fahrgastpotenzial zu erweitern sollte das Bedienungsgebiet auf den Stadtteil Neu-Hagen ausgeweitet werden. Dadurch wird die Einwohnerzahl auf ca. 2.500 Einwohner im Gebiet erweitert. Für einen neuen On-Demand-Verkehr müssten zwei Fahrzeuge bereitgestellt werden und in dem Gebiet sind vier mögliche Übergabepunkte an die Buslinien vorhanden.

Maßnahme 5.4

4.3.5.4 Potenzialgebiet On-Demand-Verkehr Goseburg-Zeltberg

Erläuterung

Die von ioki durchgeführte Potenzialanalyse für den On-Demand-Verkehr in der Hansestadt Lüneburg zeigte ein hohes Potenzial für den Stadtteil Goseburg-Zeltberg. Zurzeit werden die ca. 2.500 Einwohner durch die Buslinien 5002 und 5004 in einem 20-Minuten-Takt angebunden. Für einen neuen On-Demand-Verkehr werden ein bis zwei Fahrzeuge benötigt und außerdem muss die Linienführung der Linie 5002 umgelegt werden, da sie das Gebiet nicht über Hauptstraßen, sondern um Wohnstraßen durchquert, um eine Parallelführung der Buslinie und des On-Demand-Verkehrs zu vermeiden.

Maßnahme 5.5

4.3.5.5 Potenzialgebiet On-Demand-Verkehr Adendorf

Erläuterung

Das optimierte ÖPNV-Angebot der im Verflechtungsraum der Hansestadt gelegenen Gemeinde Adendorf ist im Gemeindegebiet sehr verzweigt und uneinheitlich. Dies bietet zwar einerseits die Möglichkeit einen Großteil der Siedlungsfläche zu erschließen und damit flächendeckend ein ÖPNV-Angebot zur Verfügung zu stellen. Andererseits sind dadurch längere Reisezeiten und auch uneinheitliche Fahrpläne die Folge.

Gerade für solche Siedlungsstrukturen sind On-Demand-Verkehre eine gute Möglichkeit, um den ÖPNV zu vereinfachen. Für das Potentialgebiet Adendorf, in dem ca. 10.250 Personen wohnen, könnte man die Linienverläufe der drei Buslinien 5007, 5017 und 5027 vereinheitlichen und über die gesamte Strecke vertakten. In den Bereichen, in denen die bisherigen Linienverläufe wegfallen, könnte das ÖPNV-Angebot über einen On-Demand-Verkehr abgedeckt werden. An definierten Übergabepunkten wird der Umstieg in den bestehenden ÖPNV ermöglicht. Mögliche Übergabepunkte sind die Haltestellen „Robert-Koch-Straße“, „Heinrich Heine Siedlung“, „Robert-Schumann-Straße“, „Danziger Weg“ sowie „Schwarzer Weg“. Aufgrund der Größe des Bediengebiets und der Einwohnerzahl werden voraussichtlich zwei bis drei On-Demand-Fahrzeuge für den Betrieb benötigt.

Maßnahme 6

4.3.6 Landesbedeutsame Buslinien

Erläuterung

Die niedersächsische Landesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, alle Regionen bedarfsgerecht in den ÖPNV einzubeziehen und an die überregional bedeutsamen Bahnknoten anzubinden. Für alle Räume, in denen eine Ausweitung des schienengebundenen Verkehrsangebotes wirtschaftlich nicht vertretbar ist, werden deshalb Möglichkeiten und Konzepte erarbeitet und geprüft, wie das Schienennetz durch Landesbuslinien sinnvoll ergänzt werden kann. Die Landesbuslinien sollen schnelle Verbindungen zwischen Aufkommenschwerpunkten aufbauen. Sie sollen dabei eine mit dem SPNV vergleichbare Bedienqualität aufweisen und in das SPNV-Netz eingebunden werden (Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, 2025). Im Gegensatz zum SPNV, für den das Land Niedersachsen über die LNVG selbst Aufgabenträger ist, befinden sich landesbedeutsame Buslinien (LBB) in der Trägerschaft der Aufgabenträger des straßenengebundenen ÖPNV. Für landesbedeutsame Buslinien gewährt das Land Niedersachsen über die LNVG eine Förderung (Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von landesbedeutsamen Buslinien im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Erl. d. MW v. 6. 4. 2022 — 44-30651/0060 — VORIS 93200 —).

Förderfähig sind insbesondere Linien, die

- Mittelzentren ohne Schienenanschluss an Oberzentren bzw. an Bahnhaltepunkte anbinden,
- Lücken im Schienennetz schließen,
- Verknüpfungen von Fährverbindungen herstellen und die
- Orte von regionaler oder touristischer Bedeutung anbinden.

Die neuen Linien dürfen keine Konkurrenz zu bereits bestehenden Nahverkehrsangeboten im SPNV/ÖPNV darstellen. Möglich ist eine Förderung allerdings auch bei einer deutlichen Aufwertung bestehender Schnellbusangebote (zum Beispiel dichtere Taktung, Einsatz von mehr oder moderneren Bussen). Die Linien müssen bestimmte Qualitätsstandards erfüllen:

- Sie müssen mindestens im Stundentakt verkehren.
- Die Busse müssen an allen Wochentagen von 6 bis 23 Uhr im Einsatz sein.
- Es muss sich um schnelle Verbindungen handeln.
- Es soll sich um direkte Linien mit gesicherten Anschlussmöglichkeiten an den übrigen Nahverkehr handeln.
- Die Busse müssen über Klimaanlage, WLAN-Anschluss, komfortable und sichere Überlandbestuhlung sowie über einen barrierefreien Einstieg verfügen.

Die Förderung erfolgt für maximal fünf Jahre und beträgt je nach Steuerkraft des Aufgabenträgers zwischen 1,12 EUR und 1,46 EUR je Fahrplankilometer. Zusätzlich kann für einen Teil des Bewilligungszeitraums eine Anschubfinanzierung von 0,10 EUR je Fahrplankilometer gewährt werden (Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, 2022).

Ein im Auftrag des damaligen niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr in Auftrag gegebenes Gutachten hat landesweit potenzielle Verbindungen eines Landesbusliniennetzes ermittelt. Von diesen potenziellen Verbindungen berühren drei den Landkreis Lüneburg. Die Verbindung Lüneburg-Soltau ist hier nicht weiter zu betrachten, da die LNVG die Reaktivierung der Bahnstrecke Lüneburg – Amelinghausen – Bispingen – Soltau unter der Liniennummer RB 39 verfolgt. Voraussichtlich wird die Aufnahme dieses Verkehrs noch während der Laufzeit des Nahverkehrsplans erfolgen (vgl. Maßnahme 19). Damit besteht auf dieser Relation kein Bedarf mehr für eine landesbedeutsame Buslinie. Die Verbindung Lüneburg-Buchholz i. d. N. wird hier ebenfalls nicht weiter betrachtet (PTV Transport Consult GmbH, 2016): Die Reisezeit mit dem SPNV (Linien RB 31 und RE 4) mit Umstieg in Hamburg-Harburg liegt mit 64 Minuten deutlich unter der geschätzten Reisezeit einer direkten Busverbindung mit 85 Minuten, sodass eine landesbedeutsame Buslinie keinen Mehrwert brächte und auch nicht förderfähig wäre. Eine derartige Verbindung liegt ebenso nicht im Interesse des Landkreises Harburg, auf dessen Gebiet der Großteil des Linienwegs läge. Durch eine bessere Vertaktung der Linien 5200 (Lüneburg – Hanstedt) und 4207 (Hanstedt – Buchholz i. d. N.) könnte auf dieser Relation auch ohne die Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie eine Verbesserung mit einem Umstieg in Hanstedt erzielt werden.

Maßnahme 6.1

4.3.6.1 Linie 5400 – Lüneburg – Bardowick – Niedermarschacht – Bergedorf/Geesthacht

Erläuterung

Die Linie 5400 könnte als komplett neue Relation als LBB zwischen Lüneburg und Geesthacht oder Hamburg-Bergedorf eingerichtet werden. So würden die SPNV-Halte Lüneburg und Hamburg-Bergedorf direkt miteinander verbunden. Im SPNV sind Lüneburg und Hamburg-Bergedorf nur mit einem Umstieg in Hamburg Hauptbahnhof (Linien RE 3 bzw. RB 31 und RE 1 bzw. S 2) oder in Büchen (Linien RE 83 und RE 1) verbunden. Bei der Stadt Geesthacht handelt es sich um ein Mittelzentrum ohne SPNV-Anschluss, dass so direkt mit dem Oberzentrum Lüneburg verbunden würde. Relevant sind hier auch Pendelbeziehungen zwischen den Orten. Der Bericht Landesbusliniennetz Niedersachsen gibt die Linienlänge Lüneburg – Geesthacht mit 30 km an (PTV Transport Consult GmbH, 2016). Die Einrichtung einer LBB auf dieser Relation soll geprüft werden. Dabei soll auch geprüft werden, ob die LBB nach Geesthacht oder nach Hamburg-Bergedorf geführt wird. Dabei sollen Taktung und Fahrzeit so gewählt werden, dass der Ort, der nicht direkt angeschlossen wird, mit einem Umstieg mit angemessener Umstiegszeit erreicht werden kann. Im Zuge der Prüfung sind die auf dem Linienweg bedienten Haltestellen festzulegen.

Finanzierung

Förderfähig ist bei dieser LBB nur der in Niedersachsen verkehrende Teil der Linie. Diese Kostenabschätzung basiert auf

- durchschnittlichen Kostensätzen, die in unserer Region für die Erbringung von Verkehrsleistungen anfallen,
- einem Vergleich des heute auf einzelnen Abschnitten bereits bestehenden Status Quo-Angebotes (5402 LG – Handorf; 539 Marschacht - Geesthacht) mit dem Angebot, welches auf einer Landesbuslinie gemäß Förderrichtlinie zu leisten wäre und
- den aktuellen Förder-Konditionen (1,12 € Zuschuss für jeden neuen Fpl-km).

Für die Landesbuslinie müssten also unter Berücksichtigung der Förderung von den Aufgabenträgern zusätzliche Mittel bereitgestellt werden in Höhe von:

Landkreis Lüneburg: 333.400 € / Jahr

Maßnahme 7

4.3.7 Baustellenmanagement

Erläuterung

Wie in der gesamten Metropolregion Hamburg steht auch der Landkreis Lüneburg vor großen Herausforderungen in der Bereitstellung einer zukunftsfähigen Infrastruktur. Mit steigenden Pendel- und Wirtschaftsverkehren muss die Verkehrsinfrastruktur laufend in Stand gesetzt, erneuert und ausgebaut werden. Daraus resultieren baustellenbedingte Engpässe, die auch den ÖPNV direkt beeinflussen.

Um diesen Umstand zu berücksichtigen und die Einschränkungen zu minimieren, müssen die Baustellen aufeinander abgestimmt und alle Akteurinnen und Akteure frühzeitig vernetzt werden. Beim Landkreis Lüneburg wird dieses Thema unter dem Begriff Baustellenkoordination subsumiert. Für den ÖPNV müssen Umleitungsstrecken und ggf. Standorte von Ersatzhaltestellen bestimmt werden. Bei größeren Beeinträchtigungen müssen Baustellenfahrpläne erstellt werden und die Kommunikation zu den Maßnahmen abgestimmt werden. Auch soll vermieden werden, dass zeitgleich mehrere zueinander in Beziehung stehende Verkehrsachsen gesperrt werden. Die Abstimmungen müssen verkehrsträgerübergreifend gestaltet werden und Bedenken oder Unsicherheiten müssen offen kommuniziert werden, um mögliche Problemstellungen frühzeitig bearbeiten zu können.

Die Belange des ÖPNVs und sonstiger Verkehre müssen in der Planung und der verkehrsrechtlichen Anordnung der Baustellen ein Hauptaugenmerk darstellen. Der Landkreis Lüneburg hat begonnen, regelhafte Abstimmungstermine der StraßenbaulastTrägerinnen und Träger und Leistungsbetreiberinnen und Leistungsbetreiber zur Baustellenkoordination durchzuführen. Dies muss verstetigt werden. Hierfür sind entsprechende Ressourcen bereitzustellen.

Finanzierung

Mit der Umsetzung der Maßnahme sind keine laufenden Kosten verbunden, es handelt sich um eine organisatorische Maßnahme.

Maßnahme 8

4.3.8 Weiterbetrieb und Förderung der elektronischen Fahrplanauskunft „Connect“

Erläuterung

Das Projekt „Connect“ ist vom Land Niedersachsen initiiert worden und wurde in den Folgejahren kontinuierlich ausgebaut. Da die Abfrage von elektronischen Fahrplanauskünften auf Connect-Daten basiert, wird der Landkreis Lüneburg auch zukünftig den Betrieb von „Connect“ unterstützen.

Finanzierung

Die durch den Betrieb von „Connect“ entstehenden Kosten werden vom Landkreis Lüneburg anteilig über den Beitrag an die VNO übernommen.

Maßnahme 9

4.3.9 Haltestellenkataster

Erläuterung

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

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

Bezüglich der **Vorgaben zur Herstellung der Barrierefreiheit** an Bushaltestellen liegt das VNO-Haltestellenkonzept (s. Anlage) vor.

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

Zur zielgerichteten **Umsetzung der Barrierefreiheit** enthält das VNO-Haltestellenkonzept Vorschläge, auf Basis welcher Kriterien eine Priorisierung von vorrangig auszubauenden Haltestellen vorgenommen werden kann. Außerdem enthält das Konzept einen Abfrageplan zur Begründung von Ausnahmetatbeständen.

Ergänzend dazu soll der aktuelle (Ausbau-)Zustand der Haltestellen im Landkreis in einem Kataster erfasst werden. Hierin sollen nicht nur die Aspekte zur Barrierefreiheit enthalten sein, sondern auch Informationen über weitere Ausstattungsmerkmale und Lage der Haltestelle und der jeweilige Mast. Die hvv Haltestellendatenbank soll hierbei als einzige Basis verwendet werden. Die Erfassung erfolgt dabei sukzessive über die Straßenbaulastträger und den Landkreis.

Finanzierung

Die Gemeinden können pro Jahr bis zu acht Haltestellen unter 100.000€ über das Förderprogramm „Bushaltestellen – vereinfachtes Verfahren“ der LNVG mit bis zu 75% fördern lassen. Zusätzlich können Bushaltestellen über 100.000€ über die LNVG gefördert werden.

ENTWURF

Maßnahme 10

4.3.10 Ausbau Dynamischer Fahrgastinformationssysteme

Erläuterung

Gemeinsam mit den Landkreisen Stade und Harburg wurde 2025 in Kooperation mit der Verkehrsgesellschaft Nord-Ost Niedersachsen (VNO) ein landkreisübergreifendes Projekt zu dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI) umgesetzt. Hierbei wurden zunächst Haltestellen mit mindestens 150 Einsteigenden, gemäß LNVG Förderbedingungen, berücksichtigt. Neben den Übersichtsanzeigern sind die DFI-Masten mit einem Abruf-Taster zur Sprachausgabe der Abfahrtszeiten ausgestattet. Das Projekt wurde über die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) gefördert.

Neben dem Ausbau von App-gestützten Fahrplanauskünften sind weitere Standorte im Landkreis zur Ergänzung der Fahrplanaushänge und zur Verbesserung des Zwei-Sinne-Prinzips zu prüfen.

Finanzierung

Für den weiteren Ausbau der DFI-Anzeiger sollen Fördermittel geprüft und ggf. in Anspruch genommen werden. Es ist dennoch je nach Auftragsumfang mit einem Eigenanteil des Landkreises zu rechnen.

Maßnahme 11

4.3.11 Mobilitätsstationen / hvv switch

Erläuterung

Mobilitätsstationen bieten auf einer Fläche die Verbindung aller relevanter Angebote des Mobilitätsverbunds an: ÖPNV, Car- bzw. Bike-Sharing, neue Angebote. Lüneburg und seine direkten Umlandgemeinden bieten aufgrund der sehr hohen Nutzung von Bike- und Carsharing ein großes Potential für die Einrichtung von Mobilitätsstationen. Das Konzept in der Hansestadt und dem Landkreis Lüneburg sieht den Aufbau von Mobilitätsstationen als hvv switch Punkte vor. Beim Aufbau der hvv switch Punkte werden die vor Ort existierenden Mobilitätsangebote an Haltestellen eingebunden und möglichst auch digital in die hvv switch App integriert, was für eine einfache Nutzung und Zugänglichkeit der Angebote sorgt.

Es werden die Einstiegs- und Übergangspunkte an Haltestellen des SPNV und ÖPNV und ergänzend die Buchungsmöglichkeiten der verschiedenen Mobilitätsangebote so aufeinander abgestimmt, dass nach Möglichkeit ein problemloser Wechsel zwischen ihnen stattfinden kann und bei Bedarf ein Abstellen des eigenen KfZ oder Fahrrads möglich ist (B+R/ P+R).

Die Zusammenarbeit mit den Kommunen und Mobilitätsanbietern für die Etablierung und Integration weiterer Angebote und Stationen (On Demand, Sharing, Taxi, etc.) sowie dem hvv und der Hochbahn wird fortgesetzt.

Finanzierung

Nach Beschluss des Verwaltungsausschusses der Hansestadt Lüneburg (VO/11148/24) vom 28.05.2024 sowie des Kreistages des Landkreis Lüneburgs (VO 2022/304-1) vom 17.06.2024 sollen hvv switch Punkte als Mobilitätsstationen im Landkreis- und Stadtgebiet Lüneburgs errichtet werden.

Der Landkreis Lüneburg übernimmt die Zusammenarbeit der relevanten Akteure innerhalb sowie außerhalb der kommunalen Verwaltungen und stimmt systemübergreifende Kosten mit dem hvv ab.

Die Finanzierung der Mobilitätsangebote übernehmen die Mobilitätsanbieter sowie die Trägerinnen und Träger für die Einführung. Die bauliche Umsetzung von Stationen erfolgt durch die Kommunen in Zusammenarbeit mit dem hvv, den Anbieterinnen und Anbieter und dem Landkreis. Die Ausstattungselemente für die geplanten Stationen stellt die Hamburger Hochbahn AG den Kommunen zum Selbstkostenpreis zur Verfügung.

Maßnahme 12

4.3.12 B & R – Umstiegspunkte ÖPNV und Radverkehr

Erläuterung

Abstellflächen für Bike and Ride (B+R) und Park and Ride (P+R) sorgen für eine Verknüpfung des SPNV und ÖPNV mit dem Individualverkehr. Von den dadurch entstehenden multimodalen Fahrten profitieren alle Akteurinnen und Akteure innerhalb des Mobilitätsverbundes. Berufspendlerinnen und Berufspendler, Schülerinnen und Schüler sowie der Freizeitverkehr gelangen mit dem ÖPNV in die Stadtbereiche und entlasten die Straßen vom KfZ-Verkehr.

Für die Metropolregion Hamburg besteht ein Planungskonzept für Bike and Ride (B+R) und Park and Ride (P+R), für den Landkreis Lüneburg bestehen Zielsetzung in der Regionalplanung (RROP) und in Mobilitätskonzepten (IMK, Radverkehrskonzept, Elektromobilitätskonzept, Mobilitätsallianz Süderelbe) sowie ein Leitfaden für Radabstellanlagen. Neben dem KfZ-Verkehr soll daher insbesondere der Radverkehr in seiner zentralen Bedeutung als Zubringerverkehrsmittel im ländlichen Raum für den ÖPNV durch sichere Abstellanlagen gestärkt werden um das Verlagerungspotential vom PKW zu erschließen. Für die Sicherung der Anschlussmobilität an Ausstiegspunkten im ländlichen Raum soll die Einbindung von flexiblen Angeboten wie On-Demand- und Sharing-Angeboten verfolgt werden (s. Maßnahme Mobilitätsstationen).

Insbesondere bei Neueinrichtung und Umbau von Haltestellen und der Reaktivierung von Verbindungen sollen Abstellflächen für Bike and Ride (B+R) und Park and Ride (P+R) und die Sicherung der Anschlussmobilität vorgesehen werden.

Betroffene Achsen und Haltestellen im SPNV:

KBS 110/ HVV R30 Radbruch, Bardowick, Lüneburg

KBS 145/ HVV R21 o RE83: Lüneburg, Echem, Adendorf

KBS 112/ HVV R31 o RB32: Lüneburg, Vastorf, Bavendorf, Dahlenburg, Gohrde/
Nahrendorf

Betroffene Achsen und Haltestellen im ÖPNV sind, abhängig vom Einzugsgebiet, die Haltestellen der Regionalbuslinien und der regionalen Hauptlinien sowie Einstiegspunkte für Schülerinnen und Schüler- und Pendlerinnen und Pendlerverkehre und die Grundzentren im Landkreis Lüneburg. Insbesondere betrachtet werden sollen die zentralen Umstiegspunkte wie der ZOB in Lüneburg am Lüneburger Bahnhof mit seiner Fernverkehrsfunktion sowie Bardowick, Radbruch, Echem, Amelinghausen, Bleckede, Dahlenburg, Barendorf; Neetze, Kirchgellersen und Adendorf mit ihren hohen Nachfragepotentialen.

Für die Standortwahl und Dimensionierung von B+R/ P+R-Anlagen an Haltestellen von SPNV und ÖPNV sind Bedarfsanalysen, Flächenverfügbarkeiten sowie die Anbindung über das Radverkehrsnetz zu prüfen.

Bahnhof/ZOB Lüneburg/P+R Lüneburg

Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens am zentralen Verknüpfungspunkt sollen die Abstellkapazitäten für Fahrräder und KfZ erweitert und die Zugangs- und Buchungssysteme möglichst optimiert werden. Ebenso wie die Entwicklung der Mobilitätszentrale, sollen ausreichende Informationsangebote insbesondere durch digitale Infrastruktur, die Erweiterung des ZOB und die Weiterentwicklung des Bahnhofsumfeldes, der Zuwege und der zugehörigen Anlagen des Taxi- und Radverkehrs sowie des Bring- und Abholverkehrs optimiert werden. Auf Basis des Mobilitätskonzepts des NUMPs soll die Umsetzbarkeit von P+R-Anlagen zur Entlastung der Innenstadt geprüft werden.

Digitalisierung und Elektrifizierung

Im Rahmen der Metropolregion sollen die Konzepte und Planungen zu B+R/ P+R, die Vorhaben zur verkehrsmittelübergreifenden Zugänglichkeit und Buchbarkeit von B+R/ P+R-Abstellplätzen mit dem ÖPNV-Ticket weiterverfolgt werden. Ladeinfrastruktur an P+R-Anlagen soll zur Förderung der Elektromobilität und zur Netzentlastung nach Möglichkeit ausgebaut werden, ebenso Ladeboxen für E-Bikeakkus an B+R-Anlagen im ländlichen Raum.

Für die Nutzung von B+R/ P+R-Anlagen werden zunehmend Gebühren verlangt, eine digitale Zugänglichkeit der Anlagen über Apps und Plattformen etabliert sich zunehmend. Buchungssysteme des ÖPNV, die über Abstellanlagen bis hin zu Bike-Sharing und On Demand Angebote verknüpft befinden sich in der Entwicklung (hvv switch).

Finanzierung

Grundsätzlich sind die Kommunen für den Bau und den Betrieb von B+R/ P+R-Anlagen zuständig. Gefördert wird der Bau über ÖPNV-Förderungen der Länder, Förderfonds der Metropolregion oder Klimaschutzmittel des Bundes an Haltestellen von SPNV und ÖPNV. B+R-Anlagen können ergänzend über die Radverkehrsrichtlinie des Landkreises gefördert werden.

Maßnahme 13

4.3.13 Ausbau der Mobilitätszentrale

Erläuterung

Das bereits bestehende Angebot der Mobilitätszentrale im Bahnhof Lüneburg soll um weitere Beratungsangebote und Dienstleistungen ergänzt werden.

Mit der Erweiterung des Angebots der Mobilitätszentrale sollen neben den bereits vorhandenen Beratungs- und Informationsleistungen folgende zusätzliche Angebote geschaffen werden:

- Beratung zu allen Mobilitätsthemen des Landkreises: Bus und Bahn, On Demand, Carsharing, Bikesharing, hvv switch, Bürgerbusse, Radverkehr
- Erweiterung der hvv-switch-App um regionale Bikesharing und Carsharing-Angebote im Landkreis Lüneburg
- Entwicklung eines Gästetickets für Touristinnen und Touristen
- Beratung für Unternehmen zu Mobilitätsangeboten für Mitarbeitende und betriebliche Mobilität (Betriebliches Mobilitätsmanagement)
- Buchungs- und Beratungsangebot für On Demand-Leistungen im Landkreis Lüneburg
- Erstellung einer Mobilitätskarte
- Entwicklung von Mitfahrangeboten
- Angebot einer mobilen Beratung zu Mobilitätsthemen im Kreisgebiet
- Beratung und Hilfestellung bei Beantragung Schülerfahrkarte (HVV-Card)
- Mehrsprachige Informationen und Barrierefreiheit bei der Beratung und den Mobilitätsleistungen des Landkreises
- Fundsachenservice
- Beschwerdemanagement

Finanzierung

Es wird mit Gesamtkosten für die Erweiterung der Mobilitätszentrale in Höhe von 600.000 Euro gerechnet. Umfasst sind hier die Personalkosten für zusätzlich einzusetzendes Personal, sowie die Angebotserweiterung und Vernetzung von Mobilitätsangeboten.

Die benötigten Mittel sollen durch die Beantragung der aktuellen Förderung für Mobilitätszentralen der NBank aufgestockt werden. Die Förderquote liegt derzeit bei einem Zuschuss von 60 % (Regionenkategorie ÜR), sowie bis zu weitere 25 % Landesmittel der zuwendungsfähigen Ausgaben in Form einer Anteilfinanzierung.

Maßnahme 14

4.3.14 Entwicklung eines Zielsystems

Erläuterung

Das definierte Ziel des IMK aus dem Jahr 2019 ist es, allen Bevölkerungsgruppen – unabhängig von Einkommen und Alter sowie vom Besitz eines eigenen Fahrzeugs – eine bedarfsgerechte Mobilität zu ermöglichen. Dabei sollen Klimaschutzaspekte, Bezahlbarkeit und Umsetzungsfähigkeit der Angebote gleichermaßen berücksichtigt werden.

Um eine Bewertung des aktuellen Mobilitätsangebots vornehmen zu können, sollen Ziele gesetzt werden, die eine Messbarkeit des ÖPNV und den Grad der Zielerreichung sichtbar machen können. Das Zielsystem soll folgende Perspektiven beinhalten: Erschließungsqualität (z.B. Entfernung zur Haltestelle / Realfußwegdistanz, Anbindung von Grund- Mittel- und Oberzentren, Zielvorstellungen im Schülerinnen und Schülerverkehr, Erreichbarkeiten von Regionalbus- und Schnellbuslinien, Barrierefreiheit) Bedienungsqualität (z.B. Erreichbarkeiten von Grund- Mittel- und Oberzentren, Definiertes Zielangebot auch in kleineren Orten, Anzahl der Abfahrten pro Tag, Barrierefreiheit) und Verbindungsqualität (Fahrzeitdauer, Fahrzeugqualität, Barrierefreiheit).

Maßnahme 15

4.3.15 Neues Liniennummernkonzept

Erläuterung

Die Buslinien im Landkreis Lüneburg sind bereits systematisch nummeriert. Für den westelbischen Teil des Landkreises ist die Liniennummerngruppe 5000 durch den HVV vorgegeben. Die zweite Stelle gibt den Teilraum an, in dem die Linie verkehrt. Die regionalen Hauptlinien haben glatte Hunderterbezeichnungen erhalten.

Dieses Liniennummernkonzept soll für den westelbischen Teil des Landkreises Lüneburg angepasst und weiterentwickelt werden. So soll der Raum Scharnebeck die Liniennummerngruppe 55 erhalten, wodurch die bisherige regionale Hauptlinie 5110 die Liniennummer 5500 erhält (Tabelle 4-3).

Tabelle 4-3: neues Liniennummernkonzept.

Liniennummerngruppe	Verkehrsraum	Regionale Hauptlinie	Linienweg regionale Hauptlinie
50	Stadtverkehr Lüneburg	---	---
51	Ostheide / Bleckede	5100	Lüneburg – Neetze – Bleckede
52	Gellersen (Salzhausen)	5200	Lüneburg – Kirchgellersen – Salzhausen (– Hanstedt)
53	Ostheide / Dahlenburg	5300	Lüneburg – Barendorf – Dahlenburg – Tosterglope – Neu Darchau
54	Bardowick	---	---
55	Scharnebeck	5500	Lüneburg – Scharnebeck – Rullstorf – Boltersen – Neetze
56	Ilmenau	5600	Lüneburg – Melbeck – Embsen
57	Amelinghausen	5700	Lüneburg – Drögnindorf – Amelinghausen – Schwindebeck – Steinbeck
59	Hohnstorf	5900	Lüneburg – Brietlingen – Artlenburg – Hohnstorf – Hittbergen

Die regionalen Nebenlinien, die im Gegensatz zu den rein schulbezogenen Linien auch in den Ferien verkehren, sollen glatte Zehnerbezeichnungen wie z. B. 5420 erhalten. Optimierungen sind bei den Liniennummern im Stadtbusverkehr der Hansestadt Lüneburg möglich, indem etwa durchgebundene Linien benachbarte oder ähnliche Liniennummern erhalten oder Linien mit ähnlichem Linienwegen ähnliche Liniennummern erhalten. Zu prü-

fen ist, wie die Weiterentwicklung in Bezug auf die schulbezogenen Linien in der Hansestadt Lüneburg erfolgen kann (aktuell Liniennummern 5918-5922). Zu prüfen ist auch, ob den Rufbuslinien und eventuell eingeführten Nachtbuslinien jeweils feste Liniennummerngruppen zugewiesen werden, um das Liniennummernkonzept so klar und verständlich wie möglich zu gestalten.

Finanzierung

Mit der Einführung des neuen Liniennummernkonzeptes sind keine laufenden Kosten verbunden, es handelt sich um eine organisatorische Maßnahme.

ENTWURF

Maßnahme 16

4.3.16 Fahrgastzählsysteme

Erläuterung

Bisher sind die im Landkreis Lüneburg eingesetzten Busse nicht mit automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) ausgestattet. Ab 2026 werden alle im ÖPNV des Landkreises Lüneburg eingesetzten Busse mit AFZS auszustatten, um somit

- eine umfassende Datengrundlage für die künftige Angebotsplanung und Fahrplangestaltung im Busverkehr zu erhalten,
- die eingesetzten Fahrzeuggrößen systematisch an die festgestellte Nachfrage anpassen zu können,
- einen präzisen Datenbestand für weitergehende Analysen und Planungen zu erhalten.

Den Einbau der AFZS-Systeme wird die MOIN organisieren, sowohl für die eigenen Busse als auch für die Busse der Subunternehmen. Die AFZS-Systemkomponenten werden Eigentum der MOIN bleiben, damit ein Verbleib im Landkreis Lüneburg auch bei einem Wechsel der im Landkreis eingesetzten Subunternehmen und/oder Busse sichergestellt ist.

Zur Datenprüfung, Datenhaltung, -auswertung und -analyse wird die MOIN im Rahmen dieses Vorhabens ein Hintergrundsystem beschaffen, in dem alle erhobenen Nachfrage- und Planungsdaten zusammenlaufen, geprüft und plausibilisiert werden sowie für alle Auswertungs- und Planungszwecke verfügbar gemacht werden.

Der Landkreis Lüneburg verspricht sich von der Umsetzung der AFZS-Systeme in allen in ihrem Verkehrsgebiet fahrenden Bussen eine umfangreiche und verlässliche Datengrundlage für die künftige ÖPNV-Angebotsplanung sowohl hinsichtlich der Gestaltung des Liniennetzes und der Linienverläufe als auch hinsichtlich des Fahrplans und der Fahrtenfolgen (Takt) je Linie. Auch für die konkrete Betriebsgestaltung mit den auf den jeweiligen Linien und Fahrten eingesetzten Fahrzeuggrößen bilden die AFZS-Daten eine neue, aktuelle Grundlage.

Durch die voll digitalisierte Datenerfassung und -weiterverarbeitung ist es möglich, die Fahrgastnachfrage akkurat zu erfassen, Routineprüfungen auf Plausibilität und Zuverlässigkeit sowie Standardauswertungen vorzunehmen. Durch die kontinuierliche Erfassung und Auswertung der Daten ist eine schnelle Verfügbarkeit der erhobenen Daten sichergestellt. Auch weitergehende Auswertungen und Analysen können auf Basis der umfangreichen Datengrundlage vorgenommen werden.

Dem Hamburger Verkehrsverbund (hvv) werden die für die Einnahmenaufteilung im hvv sowie für dortige Planungszwecke relevanten Daten entsprechend der Anforderungen des hvv bereitgestellt.

ENTWURF

Maßnahme 17

4.3.17 Unterstützung der Netzwerke

Erläuterung

Die verschiedenen Netzwerke wie die FAG Verkehr, die Mobilitätsallianz, der Fahrgastbeirat und die Mobilotsin werden bei der Erreichung ihrer Maßnahmen und Ziele aktiv unterstützt.

ENTWURF

Maßnahme 18

4.3.18 Qualitätsoffensive 2026 Hamburg – Hannover (KBS110) und Generalsanierung 2029

Erläuterung

Als Hauptverbindung zwischen dem Hamburger Hafen und dem südlichen Europa hat die Strecke eine besondere Bedeutung für den Zugverkehr. Jeder vierte Güterwagen in Deutschland fährt ab oder nach Hamburg. Außerdem bindet die Strecke Europas größten Rangierbahnhof in Maschen an. Der Korridor ist sowohl für den innerdeutschen Personenverkehr als auch für den internationalen Güterverkehr von hoher Bedeutung. Aufgrund dieser hohen Belastung muss die Strecke durch die Deutsche Bahn-Tochter DB InfraGo erneuert werden.

Die vormals angekündigte notwendige Generalsanierung wird verschoben und erst in der Zeit von Februar 2029 bis Juli 2029 durchgeführt. Hierfür wird der gesamte Bahnbetrieb auf dem 163 Kilometer langen Abschnitt eingestellt. Um diese Strecke allerdings bis dahin befahrbar zu halten will die DB InfraGo der Generalsanierung eine sogenannte „Qualitätsoffensive“ vorwegschicken. Hierbei sollen im Sommer 2026 zehn Wochen lang Oberbau, Weichen, Bauwerke und vor allem das störungsanfällige Stellwerk in Uelzen erneuert werden – im Zeitraum von Mai bis Mitte Juli 2026. Notwendig ist dafür eine Teilspernung des Bahnbetriebs, nur ein Gleis von dreien wird zwischen Lüneburg und Hamburg noch befahrbar bleiben. Für voraussichtlich zehn Wochen wird es dann Schienenersatzverkehre geben müssen.

Laut Bahn ist die Strecke im Schnitt im Jahr 2025 zu fast 150 Prozent ausgelastet bzw. damit deutlich überlastet. Im Juli 2025 lag die Pünktlichkeitsquote im Schienenpersonenfernverkehr mit 56 % sogar noch unter dem Bundesschnitt von 62 %. Durch die Generalsanierung 2029 soll auf der Bestandsstrecke die Kapazität für sechs Züge zusätzlich am Tag hinzukommen.

Im Zuge der Qualitätsoffensive und der Generalsanierung werden Schienenersatzverkehre (SEV) zu organisieren sein. Hier ist die LNVG als Aufgabenträger für den SPNV zuständig und damit für die Organisation der SEV verantwortlich, Der Landkreis ist in Abstimmung mit der LNVG in den Prozess eingebunden. Hier ist neben der verkehrlichen Organisation insbesondere die Kommunikation über die Maßnahmen und Anpassungen wichtig. Der Landkreis wird trotz der Zuständigkeit der LNVG bei den begleitenden Arbeiten involviert werden. Die Baumaßnahmen haben ebenfalls direkten Einfluss auf das Busystem des Landkreises. Hier sind die Umstiegszeiten entsprechend zu überprüfen und ggf. anzupassen.

Maßnahme 19

4.3.19 Reaktivierung von Bahnstrecken im Landkreis Lüneburg

Erläuterung

Der Landkreis Lüneburg strebt die Verbesserung seiner Verkehrsinfrastruktur an. Ein wesentlicher Bestandteil ist die Schieneninfrastruktur. Zuständig für den schienenbezogenen Nahverkehr (SPNV) ist das Land Niedersachsen bzw. die LNVG als Aufgabenträgerin für den SPNV.

Die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist ein wichtiger Baustein der Verkehrswende in Niedersachsen. Bereits in den Jahren 2013 bis 2015 wurden durch die Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (LNVG) in einem mehrstufigen Verfahren landesweit reaktivierungswürdige Strecken ermittelt.

Darunter auch für die seinerzeit im Eigentum der Osthannoverschen Eisenbahnen AG (OHE) befindlichen Strecken Lüneburg – Bleckede und Lüneburg – Amelinghausen – Soltau. Diese befinden sich nach Ankauf der Schieneninfrastruktur der ehemaligen Infrastruktursparte der OHE durch das Land Niedersachsen seit dem 01. Januar 2022 im Eigentum der SInON GmbH, der Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen GmbH.

Beide Strecken sind schließlich nicht in das Ausbauprogramm 2015 aufgenommen worden, weil sie nicht als reaktivierungsbedürftig eingestuft wurden. Die Strecke Bleckede – Lüneburg schied bereits in der Phase der Nutzwertanalyse aus. Die Strecke Lüneburg – Soltau wurde in die Bewertung nach dem standardisierten Verfahren aufgenommen, erreichte aber keinen der erforderlichen vorderen acht Plätze zur weiteren Untersuchung und Grundlage zur tatsächlichen Umsetzung. Bei der Strecke Lüneburg – Soltau zeigte sich, dass eine Beschränkung auf den Abschnitt bis Amelinghausen das Ergebnis positiv beeinflusst hätte, denn in diesem Bereich ist von einer höheren Nachfrage auszugehen als auf dem Rest der Strecke.

Der Kreistag des Landkreises Lüneburg hat vor dem Hintergrund der Diskussionen eines Integrierten Mobilitätskonzepts (IMK) im Jahre 2019 Mittel bereitgestellt, um mit Hilfe eines Gutachtens das Verfahren erneut aufzugreifen. Damit wurde eine fachliche Grundlage geschaffen, um das Land Niedersachsen zu bewegen, die Ertüchtigung der beiden Strecken in Angriff zu nehmen und entsprechende Planungsschritte zu beauftragen. Das Gutachten wurde der LNVG vorgelegt.

Das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung (MW) startete im Frühjahr 2023 ein neues Reaktivierungsprogramm.

Zur Anwendung kommen soll dabei das seit 2020 verbesserte Förderrecht nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Dieses sieht für Reaktivierungen nun eine Bundesförderung von bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten vor. Auf dieser Grundlage wurde das Verfahren der Standardisierten Bewertung angepasst, mit dem die Wirtschaftlichkeit von Infrastrukturvorhaben untersucht wird. Neben rein verkehrlichen und

wirtschaftlichen Faktoren kommen dort nun auch verstärkt ökologische und soziale Kriterien zum Tragen. Bei dem neuen Reaktivierungsprogramm wird es darum gehen, landesweiten Vorhaben unter veränderten Kriterien erneut eine Chance auf Wiederinbetriebnahme für den SPNV zu geben.

Begleitet wird das neue Reaktivierungsprogramm von einem parlamentarischen Lenkungskreis, dem neben den verkehrspolitischen Sprecherinnen und Sprecher der Landtagsfraktionen Vertreterinnen und Vertreter von Fachorganisationen und kommunalen Spitzenverbänden angehören.

Weitere Informationen zum Lenkungskreis:

https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/verkehr/schiene_und_offentlicher_personenverkehr/reaktivierung_von_bahnstrecken_und_stationen/reaktivierung-von-bahnstrecken-221354.html

Beim neuen Reaktivierungsprogramm werden Realisierungen, die bereits in den vergangenen Jahren angestoßen wurden, prioritär berücksichtigt und nun beschleunigt vorangetrieben. Hierzu zählt die Strecke Lüneburg – Amelinghausen – Soltau auch. Daher wird die Strecke auch nicht in der neuen Reaktivierungsuntersuchung betrachtet, sondern außerhalb bearbeitet.

Dafür wird die Strecke Lüneburg – Bleckede als Reaktivierungskandidat in Stufe 2 des neuen Programms geführt.

Weitere Informationen zum aktuellen Stand: <https://www.lnvg.de/infrastruktur/reaktivierungen-von-stationen-und-strecken/reaktivierung-von-strecken>

Hintergrund zu den Strecken:

Die Eisenbahnstrecke Lüneburg – Bleckede hat eine Länge von 23,8 km und führt ab dem Bahnhof Lüneburg in Richtung Osten durch überwiegend ländlich geprägtes Gebiet zum derzeitigen und geplanten Endpunkt Bleckede. Die Strecke ist ab dem Abzweig des Hafensbahnanschlusses in km 1,218 an die Bleckeder Kleinbahn GmbH verpachtet, eine Tochter der Arbeitsgemeinschaft Verkehrsfreunde Lüneburg (AVL). Diese ist für den Betrieb und die Entwicklung der Strecke mit einer Länge von ca. 22,6 km verantwortlich. Von der Anschlussgrenze DB – NE-Bahn im Bahnhof Lüneburg bis zur Anschlussgrenze der Bleckeder Kleinbahn ist hingegen die SInON GmbH zuständig.

Auf dem ersten Abschnitt der Strecke bis zur Anschlussgrenze der Bleckeder Kleinbahn verkehrt überwiegend Schienengüterverkehr zum und aus dem Hafen Lüneburg.

Auf dem weiteren Verlauf der Bahnstrecke betreiben die Verkehrsfreunde Lüneburg (AVL Lüneburg), teilweise in Zusammenarbeit mit weiteren Partnern, touristischen Verkehr u.a. mit historischen Fahrzeugen (Museumsbahnbetrieb). In aller Regel finden diese Verkehre, von saisonalen Unterbrechungen abgesehen, ganzjährig statt. Die Strecke wird dabei in aller Regel durchgängig genutzt.

In Bleckede befinden sich das Eisenbahnausbesserungswerk der Osthannoverschen Eisenbahnen, welches präventive, korrektive und schwere Instandsetzungen an Schienenfahrzeugen durchführt. Die dort behandelten Schienenfahrzeuge erreichen das Werk zu

einem großen Teil über die Eisenbahnstrecke Lüneburg – Bleckede. Schienengüterverkehr wird in einzelnen Fällen durchgeführt. Neben Kiestransporten zu einem Empfänger in Bleckede werden Anstrengungen unternommen, die Forstwirtschaft wieder für die Verladung von Rundholz zu gewinnen. Im Juni 2023 ist ein Lokführer an einer Weiche falsch abgebogen und ist, statt in den Lüneburger Hafen zu fahren, am Meisterweg in Lüneburg in Richtung Bleckede abgebogen. Da der Triebführer offenbar deutlich zu schnell, die sonst hauptsächlich durch Reisezüge befahrene Strecke, befuhr, sind auf der Strecke Oberbauschäden entstanden.

Haltepunkte neben dem Bahnhof Lüneburg:

- Erbstorf-Ziegelei bei km 3,3 (alte Lage) oder km 3,5 (ggf. in neuer Lage)
- Scharnebeck bei km 7,3
- Rullstorf bei km 8,9
- Neetze bei km 15,95
- Bleckede bei km 23,77

Die eingleisige Strecke Lüneburg – Soltau hat eine Länge von 57,1 km. Sie führt vom Bahnhof Lüneburg-West über Amelinghausen-Sottorf (km 22,4) und Hützel (km 36,2) nach Soltau. In Hützel mündet die (ConTrack; InrosLackner, 2022) ebenfalls eingleisige Strecke von Winsen ein. Die gesamte Strecke führt ebenfalls überwiegend durch das ländlich geprägte Gebiet der Lüneburger Heide, erschließt aber mehrere bedeutende Siedlungsschwerpunkte, insbesondere Lüneburgs Süden, Melbeck-Embsen und Amelinghausen. Weiter in Richtung Soltau folgen Soderstorf und Bispingen mit seinem Freizeitpark. Diese Strecke gehört ebenfalls dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen SInON GmbH, der Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen GmbH, die diese Strecke auch betreibt.

Auch diese Strecke hat einen weitgehend gradlinigen Verlauf und weist nur im Stadtgebiet Lüneburg einige Radien auf, die die Geschwindigkeit im SPNV auf unter 80 km/h beschränken würden. Die Strecke führt vor allem auf dem Abschnitt zwischen Lüneburg und Amelinghausen durch bewegtes Gelände. Die Längsneigungen der Strecke betragen bis zu 17,5 ‰, die aber für den Betrieb von Schienenpersonennahverkehr mit Triebwagen immer noch unproblematisch sind.

Auf der gesamten Strecke zwischen Lüneburg und Soltau sind insgesamt 91 Bahnübergänge zu verzeichnen, auf den Abschnitt zwischen Lüneburg und Amelinghausen entfallen 27 Stück (30%) bei einem Streckenanteil von knapp 40%. Bezogen auf alle Bahnübergänge handelt es sich bei knapp der Hälfte (43 Stück) um „Feld-, Wald- und Wiesenwege“. Auf der Gesamtstrecke gibt es insgesamt 25 Brückenbauwerke, davon 12 (48%) auf dem Abschnitt bis Amelinghausen. Dieser Anteil ist überdurchschnittlich hoch und spiegelt das hügelige Gelände wider, das ab Lüneburg durchquert wird.

Entlang der Strecke sind noch aus vergangenen Zeiten einige Bahnsteige vorhanden, die jedoch ebenfalls nicht den Anforderungen eines modernen SPNV entsprechen.

Wegen der gestiegenen Nachfrage im Schienengüterverkehr ertüchtigt die SInON GmbH die Strecke derzeit auf dem Abschnitt Lüneburg – Amelinghausen grundlegend, um den gewachsenen Anforderungen gerecht zu werden. Kern der Arbeiten ist eine Erneuerung

des Oberbaus für den Betrieb von schweren Güterzügen. In diesem Zusammenhang erfolgt auch die Sanierung von Brücken und Durchlässen soweit erforderlich. Entlang der gesamten Strecke wird für die Kommunikation und Verkehrssteuerung ein Streckenkabel verlegt, gleichzeitig erhalten die Bahnhöfe Melbeck-Embsen, Hützel und Hambostel eine signaltechnische Ausstattung (ConTrack; InrosLackner, 2022).

Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt hauptsächlich durch Landesmittel.

ENTWURF

Maßnahme 20

4.3.20 SPNV-Konzept 2030+ und 2040+ der LNVG

Erläuterung

Das Fahrplanangebot im Nah- und Regionalverkehr auf der Schiene soll im Vergleich zu 2023 deutlich verbessert werden. Bis 2030+ soll ein Viertel mehr Züge fahren, bis 2040+ im Vergleich zu heute sogar die Hälfte mehr Züge. Durch diese Angebotsoffensive der LNVG sollen sich die Fahrgastzahlen im Jahr auf rund 240 Millionen landesweit verdoppeln, 180 Millionen davon entfielen auf den Zuständigkeitsbereich der LNVG. Diese Ausweitung ist eines der Ziele, das auch mit dem „Deutschlandtakt“ politisch gewollt ist. Das „SPNV-Konzept 2030+/2040+“ ist die Grundlage das umzusetzen. Auf fast allen schnellen Regionalexpresslinien und auf S-Bahnstrecken soll ganztags ein Halbstundentakt gefahren werden. Falls die Nachfrage dies nicht rechtfertigen sollte, soll der Halbstundentakt zumindest in der Hauptverkehrszeit gefahren werden. Auf besonders nachfragstarken Linien im Zulauf auf Hamburg und Bremen soll in den Hauptverkehrszeiten sogar ein 15- oder 20-Minutentakt angeboten werden. Ein 30-Minuten-Takt ist auch auf Regionalbahnliesen mit höherer Nachfrage geplant. Durch die Überlagerung von Linien auf den Strecken kommt es zu weiteren Taktverdichtungen. Der SPNV soll zudem weiter mit hochwertigen Landesbuslinien ergänzt werden, die im Stundentakt fahren. Diese angekündigten Optimierungen sind eng an die Finanzierung durch den Bund verknüpft. Der Bund muss mehr Geld in Bahnanlagen investieren und den Ländern zur Finanzierung der Mehrleistungen zusätzliche Regionalisierungsmittel zur Verfügung stellen.

Planerische Grundlage ist der Deutschlandtakt. Kurze Umsteigezeiten in den Eisenbahnknoten zwischen den im Takt verkehrenden Linien im Nah- und Fernverkehr sind eines der Kernziele beim Deutschlandtakt.

Für die beiden Konzepte geht die LNVG davon aus, dass diese Infrastrukturentwicklungen umgesetzt wurden:

- für 2030+ Umsetzung der in Planung befindlichen SPNV-Maßnahmen und „kleinere“ Maßnahmen aus dem Bundesverkehrswegeplan
- für 2040+ Umsetzung von größeren kapazitätssteigernden Projekten nach dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030

Die Umsetzung der Konzepte würde für die Linien im Landkreis Lüneburg folgende Taktoptimierungen zur Folge haben:

RE 3 Lüneburg – Hamburg Hbf 15min Takt

RB 31 Hamburg – Lüneburg 30min Takt

RE 83 Lüneburg – Lübeck 30min Takt

RB 32 Lüneburg – Dannenberg 1h Takt

Somit würden die Forderungen des Landkreises Lüneburg zur Sicherung und Optimierung der Strecken gewährleistet werden. Die Aufgabe für den Landkreis Lüneburg wird vor allem in der Kommunikation liegen.

Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt durch Landes- und Bundesmittel.

ENTWURF

Maßnahme 21

4.3.21 Erstellung und Umsetzung eines Awareness-Konzepts für den ÖPNV

Erläuterung

In der heutigen Gesellschaft ist der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ein zentraler Bestandteil des beruflichen und sozialen Lebens. Er ermöglicht nicht nur die Mobilität und Teilhabe der Bürgerinnen und Bürger, sondern ist auch ein Raum, in dem soziale Interaktionen stattfinden. Leider sind diese Interaktionen nicht immer positiv oder von allen Beteiligten gewollt: Grenzverletzungen, sexuelle Belästigung und rassistische Gewalt sind Probleme, die im ÖPNV häufig vorkommen und das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste und des Fahrpersonals erheblich beeinträchtigen und dadurch Teilhabe beeinflussen können. Marginalisierte Gruppen in unserer Gesellschaft sind diesen Erfahrungen im ÖPNV am häufigsten ausgesetzt und betroffen. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, ist die Erstellung und Umsetzung eines Awareness-Konzepts von entscheidender Bedeutung für ein lösungsorientiertes Vorgehen. Soziale Nachhaltigkeit, dadurch dass z.B. Diskriminierung und sexuelle Belästigung von Frauen aktiv entgegen gewirkt wird, sind im Interesse eines gemeinwohl-orientierten und agierenden ÖPNV.

Bewusstsein für Grenzverletzungen schärfen

Awareness-Arbeit bedeutet, das Bewusstsein für Situationen zu schärfen, in denen die Grenzen anderer überschritten werden. Dies ist besonders wichtig im Kontext des Gender Planning, das darauf abzielt, geschlechtsspezifische Ungleichheiten zu erkennen und abzubauen. Ein Awareness-Konzept im ÖPNV kann dazu beitragen, dass sowohl Fahrgäste als auch das Fahrpersonal sensibilisiert werden für die verschiedenen Formen von Gewalt und Belästigung, die im öffentlichen Raum auftreten können.

„To be aware“ heißt erstmal aufmerksam sein bzw. Bewusstsein haben und für Probleme sensibel sein. Awareness ist dabei ein Konzept, das sich mit respektvollem Verhalten miteinander beschäftigt. Es geht darum, sich gegenseitig zu unterstützen und einen Raum zu schaffen, in dem sich alle wohlfühlen können und keinerlei Übergriffe oder diskriminierendes Verhalten geduldet werden.

Durch gezielte Aufklärung und Schulungen können die Beteiligten lernen, wie sie in kritischen Situationen reagieren können. Dies umfasst nicht nur das Erkennen von Grenzverletzungen, sondern auch das Verständnis für die Auswirkungen solcher Handlungen auf die Betroffenen. Ein solches Bewusstsein ist der erste Schritt zur Prävention.

Schnelle und wirkungsvolle Unterstützung für Betroffene

Ein zentrales Ziel des Awareness-Konzepts ist es, Betroffenen in Situationen, in denen sie sexuell belästigt oder rassistischer Gewalt ausgesetzt sind, schnell und wirkungsvoll zu helfen. Hierbei ist es wichtig, dass das Fahrpersonal und Mitarbeitende der Mobilitätszentrale über die notwendigen Handlungskompetenzen aufgeklärt wurden, um angemessen auf Hilfeersuchende reagieren zu können. Dies kann durch die Entwicklung eines Handlungsleitfadens geschehen, der klare Anweisungen und Handlungsmöglichkeiten bietet.

Darüber hinaus sollten Schulungen angeboten werden, die das Fahrpersonal und Mitarbeitende in der Praxis schulen. Diese Schulungen sollten nicht nur theoretisches Wissen vermitteln, sondern auch Rollenspiele und praktische Übungen beinhalten, um die Handlungskompetenz in realistischen Szenarien zu stärken. So wird das Personal befähigt, in kritischen Momenten sach- und fachgerecht zu handeln.

Sicherheitsgefühl im ÖPNV stärken

Die Sicherheit der Fahrgäste und des Fahrpersonals ist ein zentrales Anliegen, das durch ein Awareness-Konzept adressiert werden kann. Grenzverletzungen und Gewalt führen nicht nur zu einem unmittelbaren Gefühl des Sicherheitsverlusts, sondern haben auch langfristige Konsequenzen: Viele Menschen meiden den ÖPNV oder müssen sich eigene Strategien entwickeln, wie und wann sie sichere Fahrten auf sich nehmen. Dies kann letztlich die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs beeinträchtigen.

Ein effektives Awareness-Konzept kann dazu beitragen, das Sicherheitsgefühl im ÖPNV zu steigern. Wenn Betroffene wissen, dass das Personal sie ernst nimmt und geschult ist und souverän Handlungsmaßnahmen getroffen werden, fühlen sie sich sicherer und sind eher bereit, den ÖPNV zu nutzen. Dies fördert nicht nur die Mobilität, sondern auch die soziale Teilhabe. Eine begleitende Awareness-Kampagne und eine klare Nulltoleranzhaltung gegenüber übergriffigem und grenzverletzenden Verhalten seitens des ÖPNV erhöhen den Erfolg der Maßnahme und das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste.

Interdisziplinäre Zusammenarbeit für nachhaltige Lösungen

Um ein wirkungsvolles Awareness-Konzept zu entwickeln, ist eine enge Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Akteurinnen und Akteure unerlässlich. Verkehrsunternehmen, Fachbehörden, Beratungsstellen der Zivilgesellschaft und Gleichstellungsbeauftragte aus Stadt und Landkreis müssen gemeinsam das Konzept und die Kampagne erarbeiten und die Umsetzung beratend begleiten. Diese interdisziplinäre Zusammenarbeit ermöglicht es, unterschiedliche Perspektiven und Expertisen zu bündeln und Lösungen zu entwickeln, die den spezifischen Herausforderungen im ÖPNV gerecht werden.

Die entwickelten Maßnahmen müssen in Form einer wirkungsorientierten Prävention zum Problem passen. Dies bedeutet, dass sie nicht nur theoretisch fundiert, sondern auch praktisch umsetzbar sein müssen. Die Lösungen sollten auf den spezifischen Kontext des ÖPNV abgestimmt sein und die Bedürfnisse der Fahrgäste sowie des Fahrpersonals berücksichtigen.

Ein Awareness-Konzept, das auf interdisziplinärer Zusammenarbeit basiert, kann dazu beitragen, ein sicheres und respektvolles Umfeld im öffentlichen Personennahverkehr zu schaffen. Es fördert nicht nur das Bewusstsein für Grenzverletzungen, sondern stärkt auch die Gemeinschaft und das Vertrauen zwischen Fahrgästen und Personal. Wenn alle Beteiligten aktiv an der Schaffung eines sicheren Raums mitwirken, können wir gemeinsam die Herausforderungen im ÖPNV angehen und eine Kultur des Respekts und der Sicherheit fördern.

ENTWURF

Maßnahme 22

4.3.22 Fahrgastbeirat und Mobilitätszirkel

Erläuterung

Die Planungen zur Weiterentwicklung des ÖPNV sind Prozesse, in denen sich die unterschiedlichsten individuellen Bedürfnisse von Zielgruppen widerspiegeln. Vor dem Beginn der Planung und Umsetzung von Maßnahmen ist der zielgruppenorientierte Blick erforderlich. Die Landkreisverwaltung wird darum die Arbeit des 2025 gegründeten Fahrgastbeirats weiter fördern. Außerdem will der Landkreis einen Mobilitätszirkel aufbauen und langfristig etablieren. Über diesen können sich interessierte Kommunen im Kreisgebiet regelmäßig zum Thema Mobilität und Mobilitätsplanung austauschen. Mit beiden Gremien soll auch die Erarbeitung des Nahverkehrsplanes 2031 bis 2035 abgestimmt werden.

5 Finanzierung des ÖPNV

Zur Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV stehen folgende Quellen zur Verfügung:

- Die Fahrgeldeinnahmen aus Beförderungsentgelten,
- die Zahlungen des Landes nach § 148 SGB IX als Ausgleichsanspruch des Unternehmers für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten im Personenverkehr,
- die Zuschussleistungen von kommunalen Gebietskörperschaften für gewünschte Verkehre oder Tarife und
- die Finanzhilfen des Bundes und des Landes zur Finanzierung des ÖPNV.

5.1 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG)

Nach dem Regionalisierungsgesetz, das erstmalig am 01.01.1996 in Kraft getreten ist, erhalten die Länder infolge der Übernahme der Aufgabenverantwortung für den ÖPNV einen Anteil der Einnahmen des Bundes aus dem Mineralölsteueraufkommen. Nach dem § 6 Abs. 1 RegG stehen die Mittel den Ländern insbesondere zur Finanzierung von SPNV-Leistungen zur Verfügung. Sie können aber auch für Verbesserungsmaßnahmen im übrigen ÖPNV, d. h. dem straßengebundenen Nahverkehr, eingesetzt werden.

Die Länder erhielten von 2016 bis 2022 jährlich zusammen 8 Mrd. €, die um jährlich 1,8 % angehoben werden (§ 5 Abs. 2 und 3 S. 1 RegG). Von 2023 bis 2031 steigt der jährliche Betrag um 3 % (§ 5 Abs. 3 S. 2 RegG). Im Rahmen der Corona-Pandemie und den Auswirkungen des Ukraine-Kriegs gab es erhebliche Gesetzeserweiterungen. In 2023 erhalten die Länder einen Betrag von rund 467 Mio. €, welcher ebenfalls ab 2024 jährlich um 3 % angehoben wird (§ 5 Abs. 11 RegG). Des Weiteren erhalten die Länder ab 2022 einen Betrag von 1 Mrd. €, welcher ebenfalls ab 2023 jährlich um 3 % angehoben wird (§ 5 Abs. 13 RegG). Mit der Einführung des Deutschlandtickets zum 01.05.2023 erhalten die Länder zudem jährlich 1,5 Mrd. € (§ 9 Abs. 2 RegG). Eine Nachfolgeregelung ab 2026 ist noch unklar.

Die Finanzmittel werden in Niedersachsen von der 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 existiert nicht.

5.2 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)

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

Nach **§ 7 Abs. 4 NNVG** erhalten die Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV, d. h. die Landkreise und kreisfreien Städte, zur Abdeckung von Verwaltungskosten einschließlich der Kosten für die Erstellung von Nahverkehrsplänen, jährlich 1,35 € je Einwohner, mindestens jedoch 135.000 €.

Da die Aufgabenträger alleine mit dieser Verwaltungskostenpauschale nicht in der Lage sind, ihrer Aufgabenverantwortung für den Busverkehr angemessen gerecht zu werden,

stellt das Land Niedersachsen bereits seit 2005 zusätzliche Mittel für den straßengebundenen ÖPNV bereit: Nach **§ 7 Abs. 5 NNVG** erhalten die Aufgabenträger anteilig Finanzmittel, die das Land nach dem Regionalisierungsgesetz erhält. Diese Anteile werden zu zwei Dritteln nach der Einwohnerzahl und zu einem Drittel nach dem Flächenanteil berechnet. Im **Absatz 7** wird festgelegt, für welche Maßnahmen die Mittel verwendet werden können:

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

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

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

Nach **Absatz 9** haben die Aufgabenträger dem Land die zweckentsprechende Verwendung der Finanzmittel nachzuweisen (mit Ausnahme der Leistungen nach Absatz 4).

Nach dem im Jahr 2016 geänderten NNVG erhalten die Aufgabenträger ab dem 01.01.2017 weitere Landesmittel: Der **§ 7a NNVG** verpflichtet die Aufgabenträger zur Gewährleistung einer Rabattierung von Fahrkarten des Ausbildungsverkehrs in Höhe von mindestens 25 % im Vergleich zu den "Jedermann-Fahrkarten". Für den Rabatt erhalten die Aufgabenträger vom Land Ausgleichszahlungen, die das Land aufgrund der bisherigen gesetzlichen Regelung nach § 45a PBefG selbst an die Verkehrsunternehmen geleistet hat. Die Mittel werden dem Aufgabenträger gedeckelt zur Verfügung gestellt, und zwar in der gleichen Höhe, wie sie das Land 2015 an alle Unternehmen geleistet hat, die auf dem Territorium dieses Aufgabenträgers Verkehrsleistungen erbracht haben.

Die Mittel nach § 7a NNVG dienen einerseits dem allgemeinen Kostenausgleich für Rabattierungen, dürfen andererseits aber auch für die Finanzierung weiterer ÖPNV-Verbesserungen 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 Demographiefaktor bemessen ist. Diese Mittel dienen der qualitativen und quantitativen Weiterentwicklung des ÖPNV, insbesondere der Angebotsentwicklung flexibler

Bedienungsformen. Auch hier sind weitgehend die im NNVG festgelegten Verwendungszwecke einzuhalten.

Im **§ 7e NNVG** wird den kommunalen Aufgabenträgern, in deren Zuständigkeitsbereich regionale Schüler- und Azubi-Tickets angeboten werden, ab dem Kalenderjahr 2022 je Kalenderjahr eine weitere Finanzhilfe in Höhe des jeweils in der Anlage 3 aufgeführten Betrages gewährt. Über die jeweilige Mittelverwendung ist jährlich zu berichten und spätestens nach drei Jahren ein Verwendungsnachweis vorzulegen. Alle zwei Jahre haben die Aufgabenträger einen Qualitätsbericht über die erreichten Verbesserungen vorzulegen. Im Landkreis Lüneburg gibt es bislang kein Schüler- und Azubiticket nach den Vorgaben des § 7e NNVG. Eine Einführung wurde aufgrund der Entwicklungen beim Deutschlandticket und der damit verbundenen Diskussionen zu einem landesweit gültigen und rabattierten Schülerticket zunächst nicht weiterverfolgt.

5.3 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 1,33 Mrd. €. Damit stehen den Gemeinden in Niedersachsen jährlich 123,5 Mio. € 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.

5.4 Ausgaben für den ÖPNV im Landkreis Lüneburg

Für die Finanzierung des ÖPNV standen bzw. stehen dem Landkreis Lüneburg im unten genannten Zeitraum nach dem NNVG folgende Finanzmittel (in €) zur Verfügung (Tabelle 5-1):

Tabelle 5-1: Finanzmittel nach dem NNVG für den ÖPNV im Landkreis Lüneburg 2024 - 2031 (Landkreis Lüneburg, 2025).

Jahr	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
§ 7 Abs. 4 NNVG	255.751	256.671*	257.450*	258.055*	258.564*	258.923*	259.180*	259.320*
§ 7 Abs. 5 NNVG	998.140	1.032.271	1.066.507*	1.103.355*	1.141.461*	1.180.713*	1.209.736*	1.238.392*
§ 7a NNVG	2.215.060	2.215.060	2.215.060	2.215.060	2.215.060	2.215.060	2.215.060	2.215.060
§ 7b NNVG	337.028	337.028	337.028	337.028	337.028	337.028	337.028	337.028
Gesamt	3.805.979	3.841.030	3.876.045	3.913.498	3.952.113	3.991.724	4.021.004	4.049.800

* vorläufig bzw. Schätzung, u. a. basierend auf der reg. Vorausberechnung der Bevölkerung Niedersachsens bis 2031

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

Schülerbeförderung

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

1. Kosten für den Kauf von Fahrkarten für ListenSchülerinnen und Schüler, d. h. für alle Schülerinnen und Schüler, für die der Landkreis eine Beförderungspflicht hat.
2. Kosten für Zahlungen im Rahmen des Freistellungsverkehrs, d. h. für sämtliche schulbezogene Fahrten, die nach Freistellungsverordnung (FVO) genehmigt und in der Regel nicht für Dritte zugänglich sind (z. B. Behindertenbeförderung) sowie Kosten für Mietwagenbeförderung (z. B. im Amt Neuhaus).
3. Kostenerstattung bei Privatbeförderung, sofern kein Angebot nach Nr. 1 oder 2 genutzt werden kann.
4. Kosten für Fahrkarten für die Schülerinnen und Schüler aus dem Bereich der Sekundarstufe II.

Ausgleichszahlungen

Der Landkreis Lüneburg gleicht den Verkehrsunternehmen hvv-bedingte Tarifmindereinnahmen aus: Da der früher angewendete VNN-Regionaltarif in der Regel über dem hvv-Tarif lag, reduzierten sich mit der Verbunderweiterung auf Seiten der Verkehrsunternehmen die Fahrgeldeinnahmen. Diese sogenannten Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste, die dauerhaft anfallen, werden den Unternehmen vom Landkreis ausgeglichen.

ASM-Verkehr

Der Landkreis trägt in Teilen die nicht durch Fahrgeldeinnahmen gedeckten Kosten beim landkreisweiten Anruf-Sammel-Mobil (ASM). Das ASM-Konzept wird derzeit überarbeitet und neu aufgestellt.

Subventionierung der Elbfähren

Der Landkreis Lüneburg bietet seit 2016 seinen Einwohnerinnen und Einwohnern vergünstigte Jahreskarten für die Elbfähren "Amt Neuhaus" in Bleckede / Neu Bleckede und "Tanja" in Neu Darchau / Darchau an. Außerdem wird ein Nachlass für Zehnerkarten und Gewerbetreibende gewährt. Die Fährbetreiber erhalten im Gegenzug einen Zuschuss vom Landkreis. In 2023 wurden die Preise für die subventionierten Zehnerkarten angepasst.

Fahrgastinformation

Das Projekt Connect für eine elektronische Fahrplanauskunft wird anteilig finanziert über die VNO.

hvv GmbH und VNO mbH

Bei den Gesellschaften werden die Personal- und Sachkosten anteilig finanziert.

Die Aufwendungen des Landkreises Lüneburg für das Jahr 2024 sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen (Tabelle 5-2).

Tabelle 5-2: Übersicht Zahlungen des Landkreises Lüneburg im Bereich ÖPNV 2024 (Landkreis Lüneburg, 2025).

Position	Summe
Linienverkehr inkl. Schülerbeförderung (6.702.000 € durch Bundes- und Landeszuwendungen gedeckt)	22.705.000 €
ASM-Verkehr	202.000 €
Elbfähren (Subventionierung Zehnerkarten, Ausgleich für Jahreskarten und hvv-Anerkennung)	580.000 €
Beiträge an hvv und VNO	342.00 €
Gesamtaufwendungen	13.907.000 €

6 Literaturverzeichnis

- Arbeit, B. f., 2024. *statistik.arbeitsagentur*. [Online]
Available at: https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendler/Pendler-Nav.html?Thema%3DEinpendler%26DR_Land%3D03000000%26DR_Kreis%3D03355%26DR_Gebiete%3Dall%26togglswitch%3D0
[Zugriff am 02 Oktober 2024].
- Auskünfte von DB AG, SInON und LNvG, 2025. s.l.:s.n.
- ConTrack; InrosLackner, 2022. *Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung von Bahnstrecken*, s.l.: s.n.
- DB Regio Bus, 2025. *Mobilitätsgutachten für die Zukunft des ÖPNV im Landkreis Lüneburg*, Ingolstadt: s.n.
- GEWOS, 2018. *Demographiegutachten für den Landkreis Lüneburg*, s.l.: s.n.
- infas, DLR, IVT und infas360, 2019. *Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Metropolregion Hamburg und*, Bonn: s.n.
- Karl, D. A. & Werner, D. J., 2022. *Personenbeförderungsgesetz - Novelle 2021 Kurzbewertung der Ergebnisse aus Umweltsicht*, Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt.
- KVG; MOIN GmbH, 2025. s.l.:s.n.
- Landesamt für Statistik Niedersachsen, 2025. *nls.niedersachsen.de*. [Online]
Available at: <https://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/html/default.asp>
[Zugriff am 2025].
- Landkreis Lüneburg, 2025. s.l.:s.n.
- LSN, 2024. *statistik.niedersachsen*. [Online]
Available at: <https://www.statistik.niedersachsen.de/themen/kfz-bestand-niedersachsen/verkehrsstatistiken-in-niedersachsen-tabellen-strassenverkehr-175181.html>
[Zugriff am 02 Oktober 2024].
- Lüneburg, H., 2024. *hansesstadt-lüneburg*. [Online]
Available at: <https://www.hansesstadt-lueneburg.de/rathaus/zahlen-daten-fakten.html>
[Zugriff am 02 Oktober 2024].
- Lüneburg, L., 2024. *landkreis-lüneburg*. [Online]
Available at: <https://www.landkreis-lueneburg.de/ueber-den-landkreis/unsere-staedte-und-gemeinden.html>
[Zugriff am 02 Oktober 2024].
- Lüneburg, L. U., 2022. *leuphana*. [Online]
Available at: <https://www.leuphana.de/universitaet/entwicklung.html>
[Zugriff am 02 Oktober 2024].
- Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, 2022. *Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von landesbedeutsamen Buslinien im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)*. s.l.:s.n.
- Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung, 2025. *Förderung landesbedeutsamer Buslinien*. [Online]
Available at: https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/verkehr/schiene_und_offentlicher_personennahverkehr/foerderung_landesbedeutsamer_buslinien/einfuehrung-eines-landesbusliniennetzes-140717.html
[Zugriff am 12 02 2025].
- Pez, P. D., 2024. *Konzeptionelle Vorschläge für eine Verbesserung der Anbindung des Campus über den öffentlichen Personennahverkehr*, Lüneburg: s.n.
- PTV Transport Consult GmbH, 2016. *Bericht Landesbusliniennetz Niedersachsen*, Karlsruhe: s.n.
- VNN, 2025. s.l.:s.n.
- VNO; VLP; Landkreis Lüneburg, 2025. s.l.:s.n.
- VNO, 2025. s.l.:s.n.

VNO-Haltestellenkonzept



erarbeitet von:



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

April 2022

Inhaltsverzeichnis

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

1. Einleitung / Zielsetzung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Zusammenfassung

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

Gesetzliche Grundlagen

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

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

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

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

Barrierefreie Haltestellen > Bauliche Gestaltung

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

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

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

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

Haltestellenbereiche sollten allgemein gut ausgeleuchtet werden.

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

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

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

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

Fahrgastinformation an Bushaltestellen

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

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

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

Priorisierung und zeitlicher Umsetzungsplan

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

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

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

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

Für die jeweilige Kategorisierung/Priorisierung werden folgende Kriterien herangezogen:

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

Auf Basis dieser Kriterien ergibt sich folgende Priorisierungsmatrix:

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

[1] Unabhängig von der Ortslage

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

Haltestellenaufnahme / Haltestellen-Kataster

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

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

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

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

3. Fördermöglichkeiten

3.1 ÖPNV-Förderprogramm 2017ff des Landes Niedersachsen

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

Danach sind die Ziele des vereinfachten Antragsverfahrens für Bushaltestellen:

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

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

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

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

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

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

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

Weitergehende Informationen sind dem LNVG-Merkblatt zu entnehmen.

3.2 Förderung über Mittel nach § 7b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes

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

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

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

4. Barrierefreier ÖPNV: Gesetzliche Grundlagen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

chenden Abstellplatz im Fahrzeug finden. Auch ältere Fahrgäste zählen zur Gruppe der mobilitätseingeschränkten Personen. Ihnen fällt das Treppensteigen, langes Laufen oder langes Stehen zunehmend schwerer und auch die Standsicherheit ist nur noch eingeschränkt vorhanden. Außerdem gehen auch die Fähigkeit zur Erfassung komplexer Sachverhalte sowie auch die Bereitschaft / Fähigkeit zum Umgang mit moderner Technik mit zunehmendem Alter zurück. Entsprechend wird – unter Beachtung des § 8 Abs. 3 PBefG – empfohlen, bei der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV die Belange von Menschen mit körperlichen, sensorischen und kognitiven Beeinträchtigungen insgesamt zu berücksichtigen, ohne bestimmte Teilgruppen auszunehmen. (vgl. HVV, 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 an allen Türen;
- stufenfreier Haltestellenzugang;
- Auffinden des Haltestellen- und Einstiegsbereiches;
- barrierefreie Nutzbarkeit aller Elemente der Haltestellenausstattung;
- visuelle, akustische und taktile Informationen.

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

6.1 Systemische Abstimmung von Haltestelle und Fahrzeug

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

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

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

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

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

6.2 Bewegungsraum auf Haltestellen-Warteflächen

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

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

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

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

6.3 Barrierefreie Zuwegung und Auffindbarkeit von Bushaltestellen

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

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

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

6.4 Sonstige Elemente der Haltestellenausstattung

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

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

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

6.5 Haltestellentypen und Anfahrbarkeit

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

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

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

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

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

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



Abbildung 1: Prinzipskizze Haltestelle am Fahrbahnrand

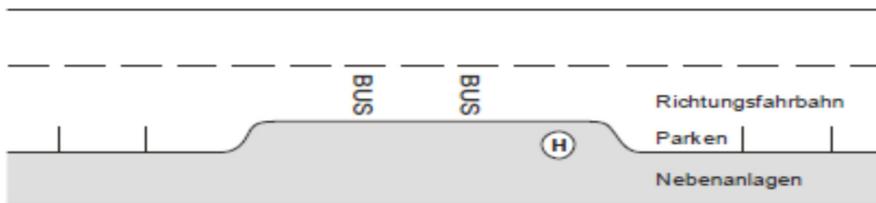


Abbildung 2: Prinzipskizze Buskap

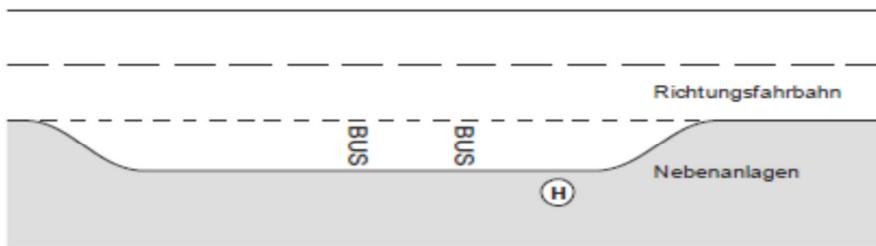


Abbildung 3: Prinzipskizze Busbucht

ZVBN, Haltestellen, S. 6

7. Barrierefreie Haltestellen: Standards und Empfehlungen

7.1 Grundlagen

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

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

7.2 Baulicher Mindeststandard und weitere Empfehlungen

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

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

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

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

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

7.2.1 Mindeststandards

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

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

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

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

Ausstattung / Möblierung				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Haltestellenmast	Mast wird einheitlich aufgestellt und ermöglicht sehbehinderten Menschen das Auffinden der Tür 1.	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mast soll so platziert werden, dass er sich auf Höhe der Fahrzeugfront des haltenden Busses befindet. ○ Mast steht in Fahrtrichtung hinter dem Einstiegsfeld im Schwenkbereich des Langstocks. ○ Abstand zur Bordkante beträgt bis zu 100 cm, mindestens jedoch 50 cm. ○ Position des Mastes darf den Mindestflächenbedarf von Rollstühlen nicht einschränken. ○ Zur eindeutigen Unterscheidung von anderen Masten im Straßenraum haben die Haltestellenmasten eine einheitliche Lackierung. 	Bei Platzmangel, z.B. Gehweg <2,50 m, direkt angrenzender Bebauung oder topografischen Besonderheiten, kann der Mast auf der fahrbahnabgewandten Seite bzw. an der inneren Leitlinie einer Hauswand platziert werden. Wenn auch dann der Mindestflächenbedarf für Rollstuhlfahrer/innen nicht eingehalten werden kann, sollte eine Verlegung der Haltestelle geprüft werden.	DIN 18040-3 H BVA
Aushangkasten / Aushangfahrplan	Aushangfahrplan sollte einheitlich aufgehängt werden und eine akzeptable Lesehöhe für alle Fahrgäste aufweisen.	<ul style="list-style-type: none"> ○ An jeder Haltestelle ist am Haltestellenmast ein Aushangkasten zu befestigen. ○ Höhe zwischen 1 m (Unterkante) und 1,70 m (Oberkante). Mittlere Sichthöhe beträgt dann 1,40 m. ○ Es sollten max. 2 Aushangfahrpläne übereinander angebracht werden. ○ Bei mehr als 2 Fahrplänen ist der Einsatz einer Vitrine oder eines Rondells vorzusehen. In diesem Fall ist zu gewährleisten, dass um den Mast der Mindestflächenbedarf von Rollstühlen von 1,50 m x 1,50 m eingehalten wird. 	An Haltestellen mit Fahrgastunterstand und Informationsvitrine kann der Aushangfahrplan am Mast entfallen. Es ist zu beachten, dass unter dem Aushangfahrplan kein Abfallbehälter angebracht wird.	
Abfallbehälter	Ausstattungs-elemente müssen stufenlos erreichbar sein. Sie sind visuell kontrastreich und 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 Höhevorhanden und barrierefrei gestaltet sein.	<ul style="list-style-type: none"> ○ Sitzgelegenheiten sind mit Arm- und Rückenlehnen ausgestattet. ○ Sitzhöhe 46 – 48 cm. ○ Sitzgelegenheiten sind in einer Hälfte des FGU anzuordnen, um ausreichend Aufstellfläche für Rollstühle vorzuhalten. ○ Vor Informationstafeln sind ausreichende Bewegungsflächen freizuhalten. 	Sitzgelegenheiten sollten möglichst mit dem Langstock ertastbar und visuell kontrastreich gestaltet sein sowie glatte, waagrecht angebrachte Sitzflächen aufweisen.	DIN 18040-3 H BVA
Statische Fahrgastinformation	Freie Zugänglichkeit und akzeptable Lesehöhe für alle Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> ○ Vitrinen im FGU dürfen nicht über bzw. hinter Sitzgelegenheiten angebracht werden. ○ Maße statische Informationen: 1 m (Unterkante) – 1,70 m (Oberkante) ○ In Vitrinen Informationen unmittelbar hinter Glas angeordnet (< 1 cm) ○ Ausreichende Beleuchtung 	Insbesondere bei Informationen mit kleineren Schriftgrößen muss die Möglichkeit der Annäherung gewährleistet sein, um den Einsatz von Lesehilfen zu ermöglichen.	DIN 32975 H BVA
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	DFI-Masten sollten einheitlich aufgestellt werden, damit er von sensorisch eingeschränkten Personen systematisch aufgefunden werden kann	<ul style="list-style-type: none"> ○ Zentrale Anordnung auf der Wartefläche. ○ DFI-Mast darf die einbaufreie Fläche von 2,50 x 2,50 m für den Einsatz von Rampen im Bereich der Tür 2 nicht einschränken. ○ Abstand von 60 cm zu Bodenindikatoren ist zu wahren. ○ Anzeigebildschirm ist in Höhe von mind. 2,50 m (Unterkante) zu befestigen und in Richtung Fahrbahn ausgerichtet. ○ Im Ausnahmefall sind 2,30 m anzuwenden. 	Der DFI-Mast sollte in Höhe der Tür 2 angeordnet werden. Sofern ein FGU vorhanden ist, sollte der DFI-Mast in der gleichen Flucht von der Rückseite des FGU im Abstand von mind. 1,50 m gesetzt werden. Bei Platzmangel kann der DFI-Mast auch direkt neben dem FGU aufgestellt werden. Ein DFI-Display im FGU sollte mittig oberhalb von Infovitrine und Sitzen angebracht werden.	DIN 32984
Fahrkartenautomat	Stufenlose Erreichbarkeit sowie eine visuell kontrastreich und erkennbare Gestaltung.	<ul style="list-style-type: none"> ○ Stufenlose Erreichbarkeit 	Elemente sollten außerhalb der Bewegungsflächen liegen und einen Abstand von mind. 60 cm von Bodenindikatoren aufweisen.	DIN 18040-3 DIN 32984
Telefon-/ Notrufsäule				
Briefkasten				

7.2.3 Kriterien zur Bestimmung von Ausnahmetatbeständen

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

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

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

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

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

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

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

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

7.3 Fahrgastinformation an Bushaltestellen

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

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

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

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

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

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

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

(1) Barrierefreie visuelle Gestaltung statischer Fahrgastinformationselemente

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

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

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

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

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

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

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

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

(2) Akustische Informationen an Bushaltestellen

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

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

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

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

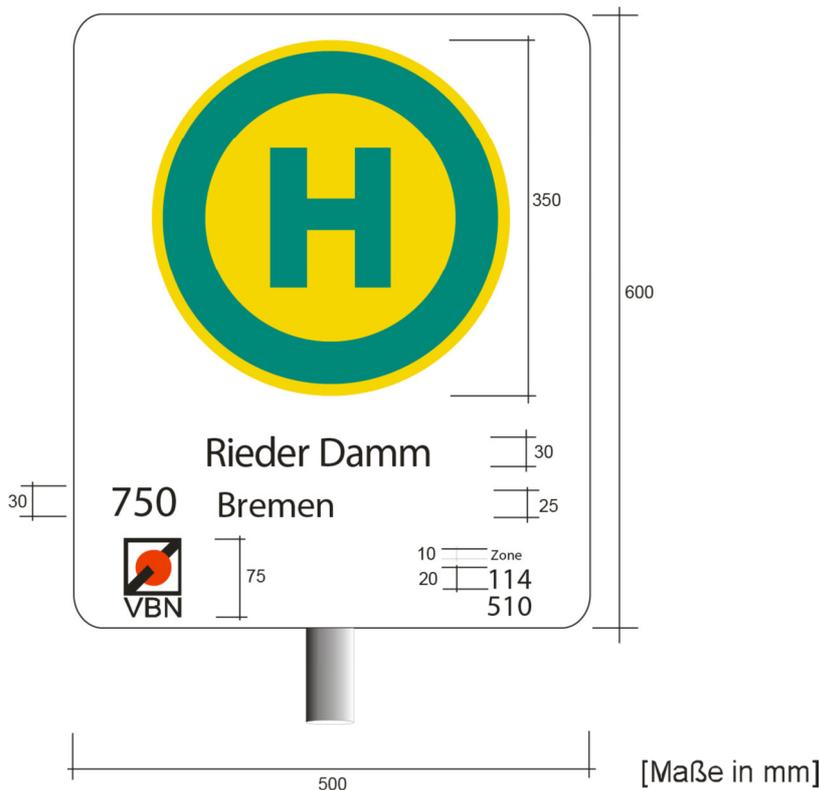
In den ländlich geprägten Räumen der VNO-Landkreise wird – abseits der Städte und Verdichtungsräume - ein hoher Prozentsatz der Haltestellen lediglich von einer Buslinie – häufig mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung – bedient. Die Relation ist eindeutig (Wohnorte – Schulstandort und zurück) und die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

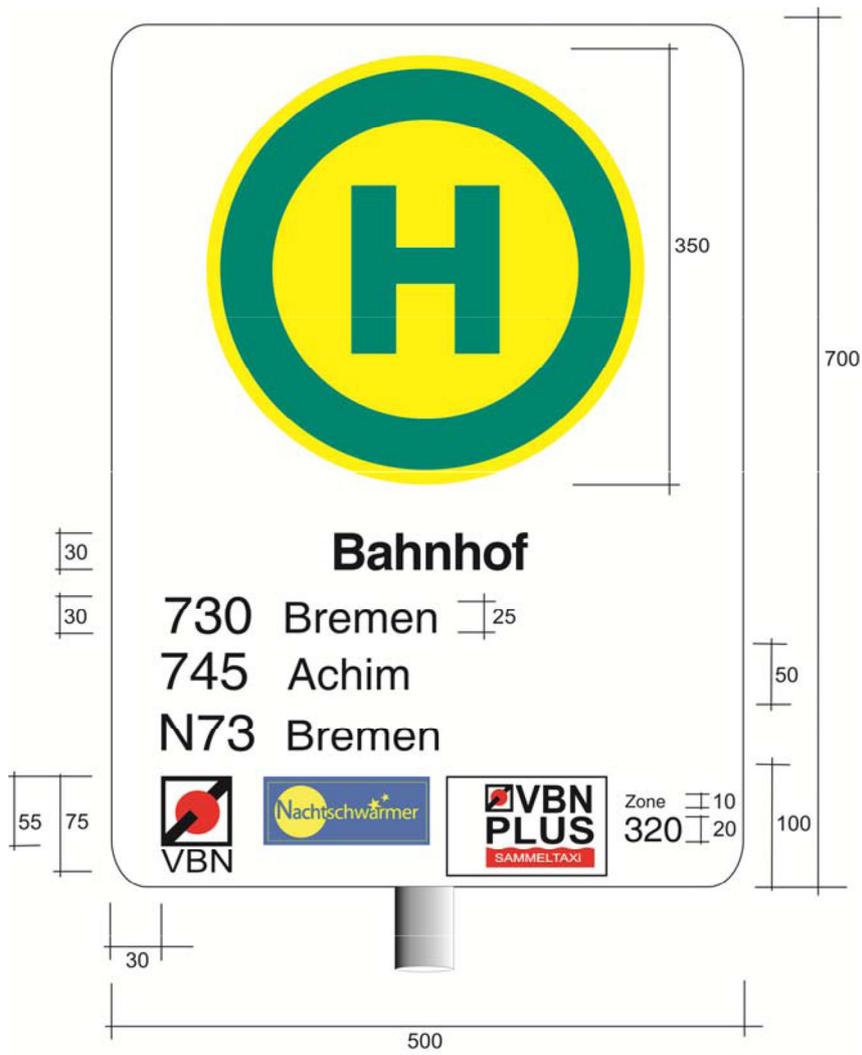
VNO-Gebiet mit Außenlautsprechern ausgestattet werden, die – bei Bedarf - zunächst manuell vom Fahrpersonal bedient werden – bei späteren technischen Entwicklungen bzw. bei Einsatz von App-Lösungen auch für den automatischen Abruf aufgerüstet werden können (s. ebenfalls Kap. 6.3.6).

7.3.3 Haltestellenmast / Haltestellenschild

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

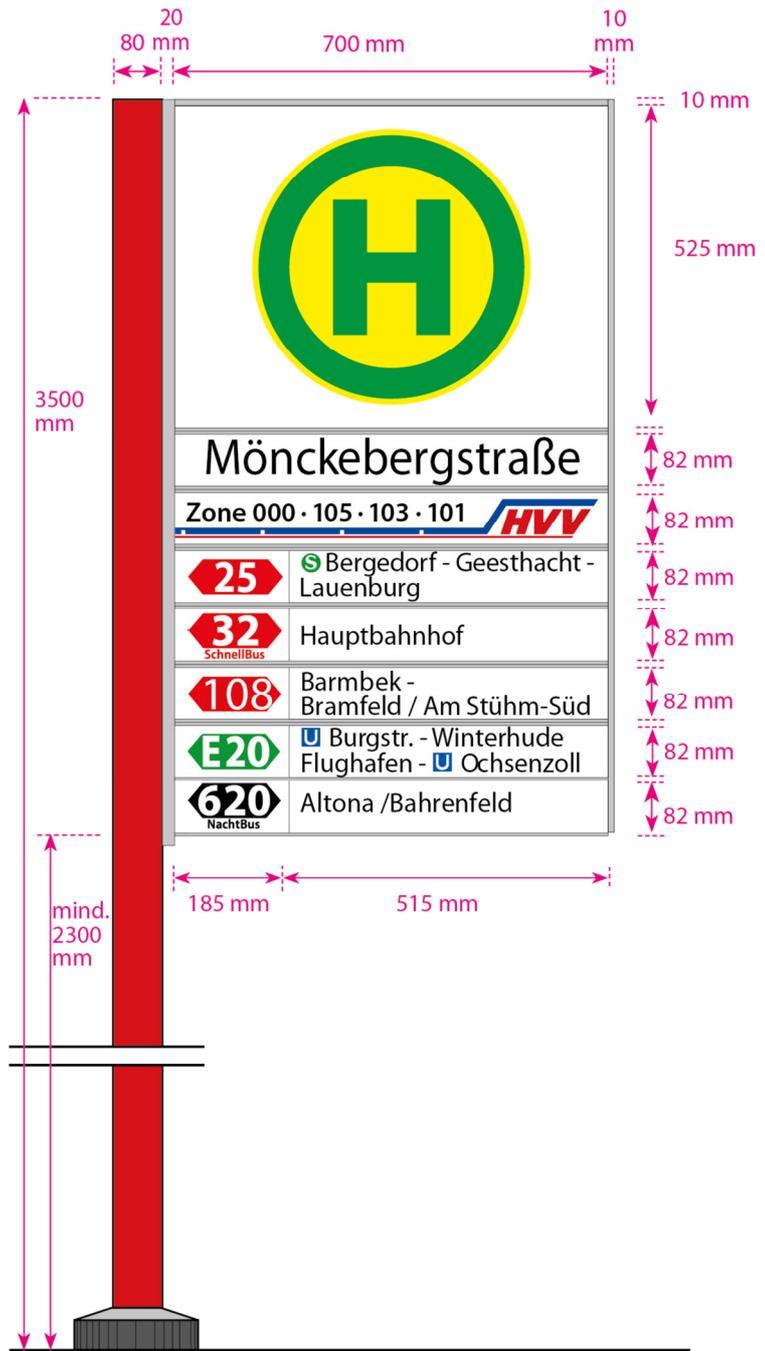
Die nachfolgenden Grafiken zeigen Beispiele für Haltestellenschilder im Bereich des ZVBN/VBN und des HVV, wie sie derzeit in den beiden Verbänden gefordert und wie sie in ähnlicher Gestaltung in den übrigen VNO-Landkreisen verwendet werden.



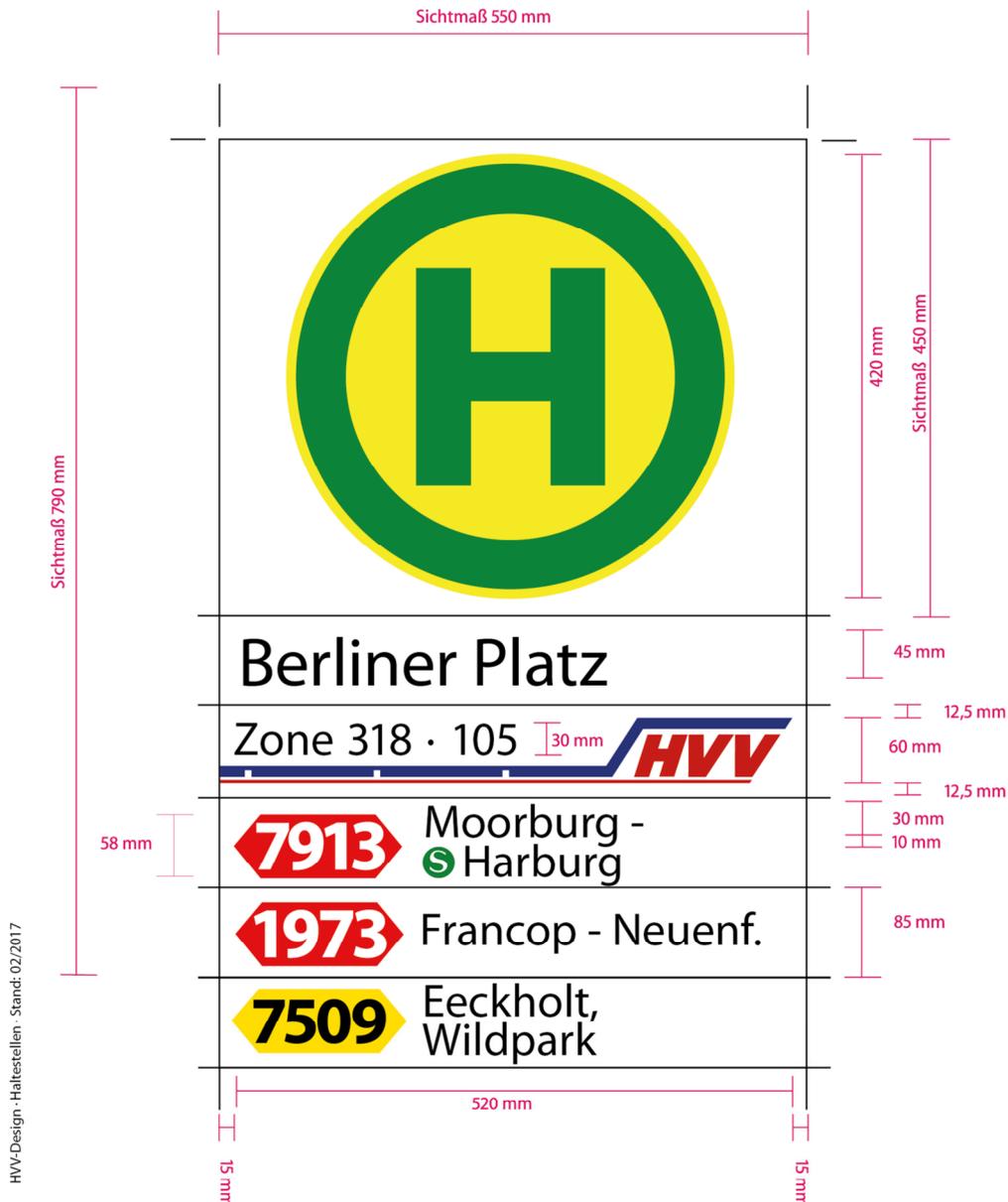


[Maße in mm]

ZVBN/VBN, Haltestellen, S14 und S. 17



HVV-Design · Haltestellen · Stand: 02/2017



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

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

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

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

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



Abbildungen aus LAG-Gutachten, S. 28

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

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

7.3.4 Fahrplanaushänge

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

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

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

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

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

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

Zu Möglichkeiten einer akustischen Übermittlung von Fahrplanaushängen s. unten.

7.3.5 Dynamische Fahrgast-Informationssysteme (DFI)

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

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

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

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

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

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

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

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



ZVBN/VBN, Haltestellen, S. 9

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



Foto: VNO

7.3.6 Informationen an Bushaltestellen: Innovative Assistenzsysteme

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

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

Aus Sicht der sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sollen technische Assistenzsysteme das selbstständige

- Auffinden von Haltestellen,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.4 Weitere Hinweise zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen und deren Umfeld

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

Busaufstellfläche			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Haltestellentyp	Reduzierung von Restspalt und –stufe zwischen Bord und Fahrzeug	Durch eine optimale Anfahrt soll der Spalt zwischen Wartefläche und Fahrzeug minimiert werden. Wenn die örtlichen Rahmenbedingungen es zulassen, ist die Einrichtung von Haltestellenkaps/der Halt am Fahrbahnrand gegenüber der Busbucht vorzuziehen.	RASt 06 DIN 18040-3 EAÖ H BVA
Abmessungen	Ausreichend lange und breite Aufstellfläche	<ul style="list-style-type: none"> ○ Breite 3,50 m im Regelfall, 3,00 m sollten nicht unterschritten werden. ○ Länge richtet sich nach dem Haltestellentyp und ist mit den eingesetzten Fahrzeugen abzustimmen. ○ Bei Busbuchten und Halte am Fahrbahnrand mit ggf. vorgelegertem Parkstreifen ist eine zusätzliche Ein- und Ausfahrlänge von 15 – 25 m zu beachten. ○ Mehrfachhaltestellen: Es ist die max. mögliche Länge der hintereinander stehenden Fahrzeuge zzgl. eines Sicherheitsabstandes zw. den Fahrzeugen von mind. 1 m zu addieren. 	RASt 06 EAÖ

Busaufstellfläche (Fortsetzung)			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Bodenbelag	Aufstellfläche verfügt über einen befestigten und ebenen Bodenbelag	<ul style="list-style-type: none"> ○ Die Aufstellfläche sollte über einen festen und ebenen Oberflächenbelag verfügen. Sie sollte keine Senkungen, Schlaglöcher oder über das für die Entwässerung erforderliche Maß hinausgehende Neigungen aufweisen, damit die Einstiegshöhe dauerhaft gewahrt bleibt, Fahrgäste nicht durch Spritzwasser beschmutzt werden und Schäden am Fahrzeug verhindert werden. ○ Die Aufstellfläche sollte vorzugsweise aus flächigem, verformungsfreiem Baumaterial ausgeführt werden, z.B. Beton oder Asphalt. Bei materialgerechter Planung und fachgemäßer Ausführung ist im Vergleich zu engfugigen Granitpflastersteinen eine hohe Lebensdauer bei geringem Erhaltungsaufwand möglich. ○ Die Aufstellfläche sollte eine farbliche Trennung zur MIV-Fläche aufweisen. Bei Haltestellen am Fahrbahnrand kann auch ein Markierungstreifen vor dem Bord aufgetragen werden. Die Parkverbotszone kann mit Hilfe einer Sperrfläche markiert werden. 	EAÖ
Neigung	Aufstellfläche ist möglichst neigungsarm	<ul style="list-style-type: none"> ○ Max. Längsneigung bzw. das Längsgefälle von Verkehrsflächen sollte 3% betragen. Die Querneigung nicht mehr als 2,5%. ○ Die Entwässerung der Fahrbahn im Haltestellenbereich sollte grundsätzlich nach außen, vom Fahrgast weg, am gegenüberliegenden Fahrbahnrand erfolgen. 	EAÖ

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

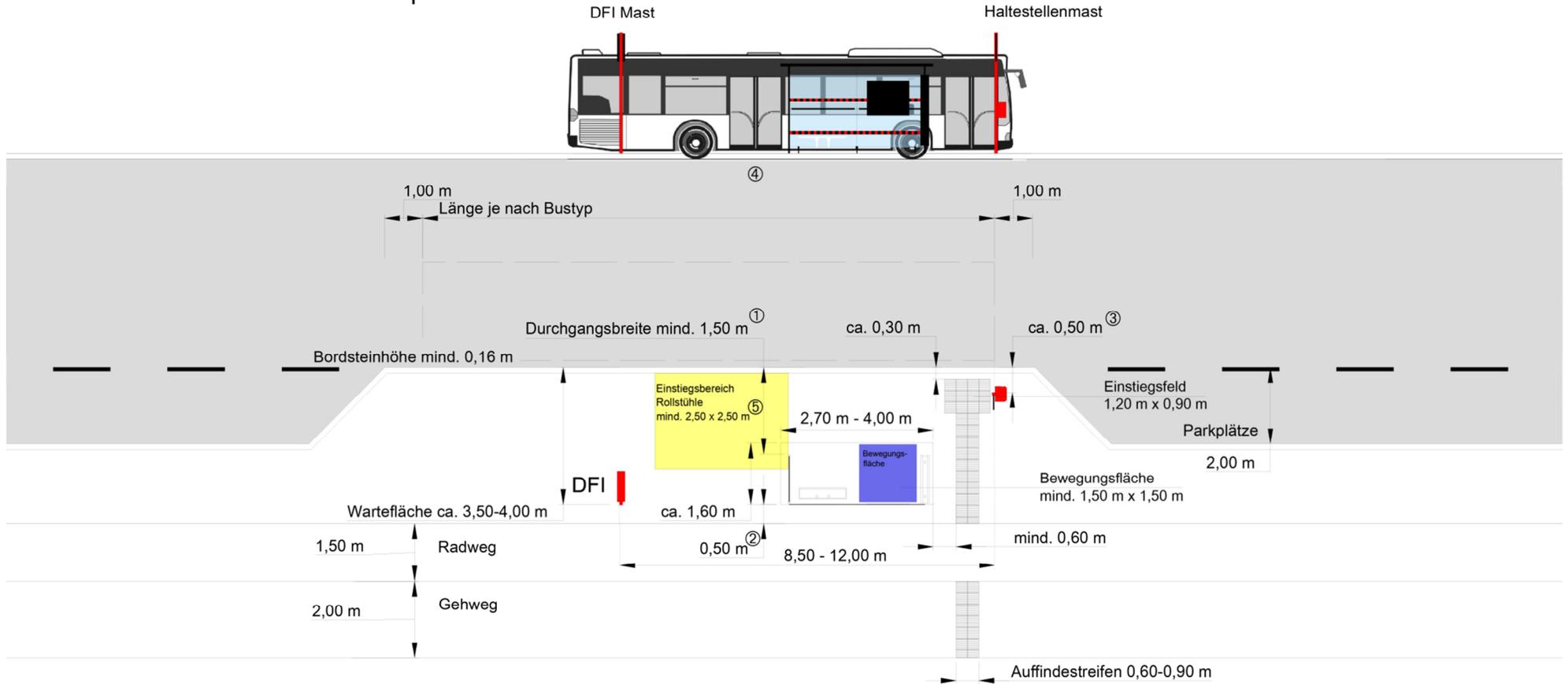
Wege zur Haltestelle (Fortsetzung)			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Lichtraumhöhe	Ausreichender Kopffreiraum auf den Wegen zur Haltestelle	Es ist eine Lichtraumhöhe von mind. 2,50 m zu gewährleisten. Gefahrenbereiche mit einer lichten Höhe unter 2,50 m sollten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

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

7.5 Haltestellen-Skizzen

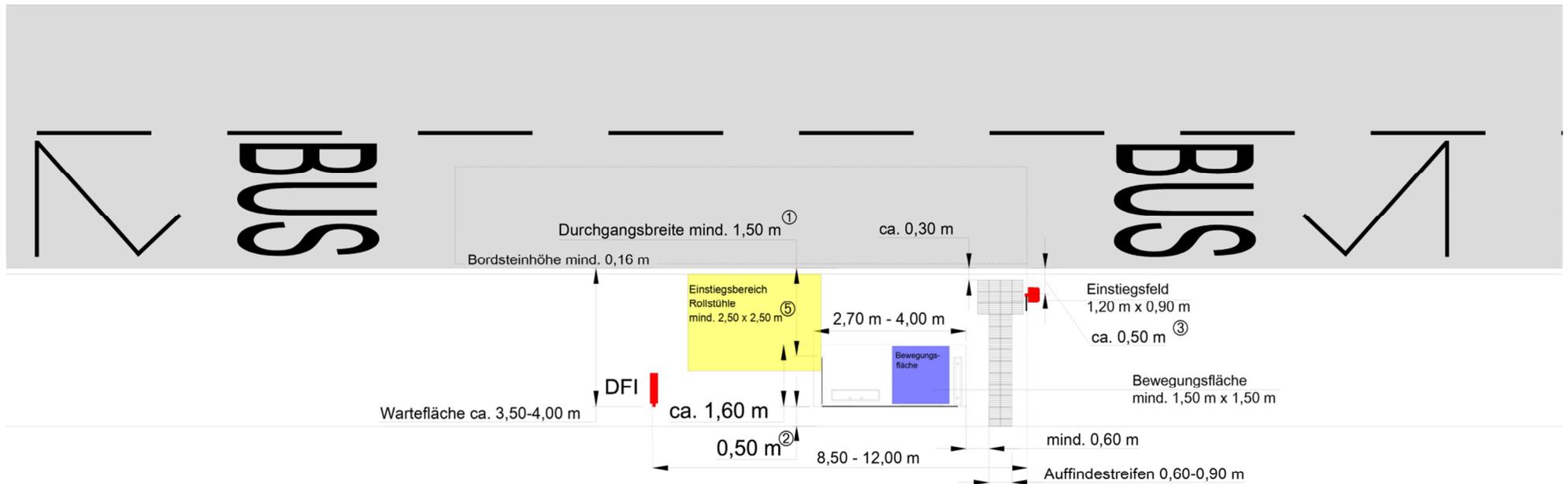
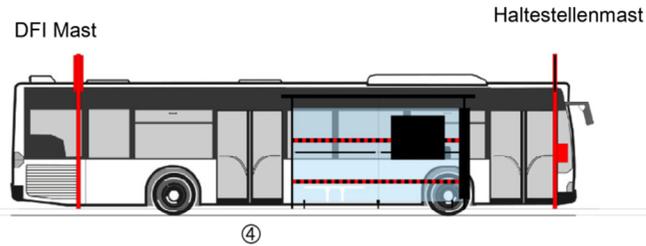
Die nachfolgenden Skizzen sollen die in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Standards und Empfehlungen veranschaulichen. Alle Skizzen wurden dem HVV-Leitfaden (S. 31ff) entnommen und sind vom HVV erstellt worden.

Haltestellenkap



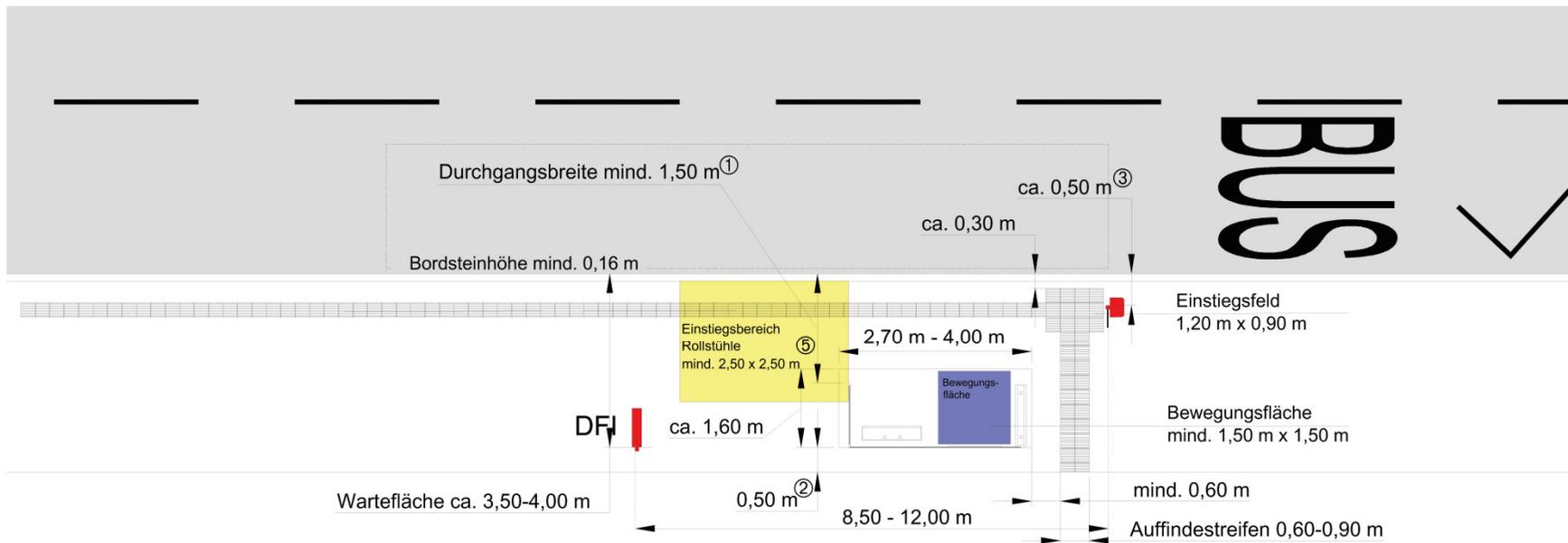
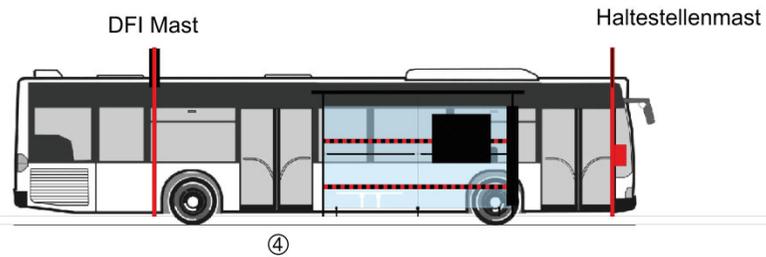
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante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

Haltestelle am Fahrbahnrand



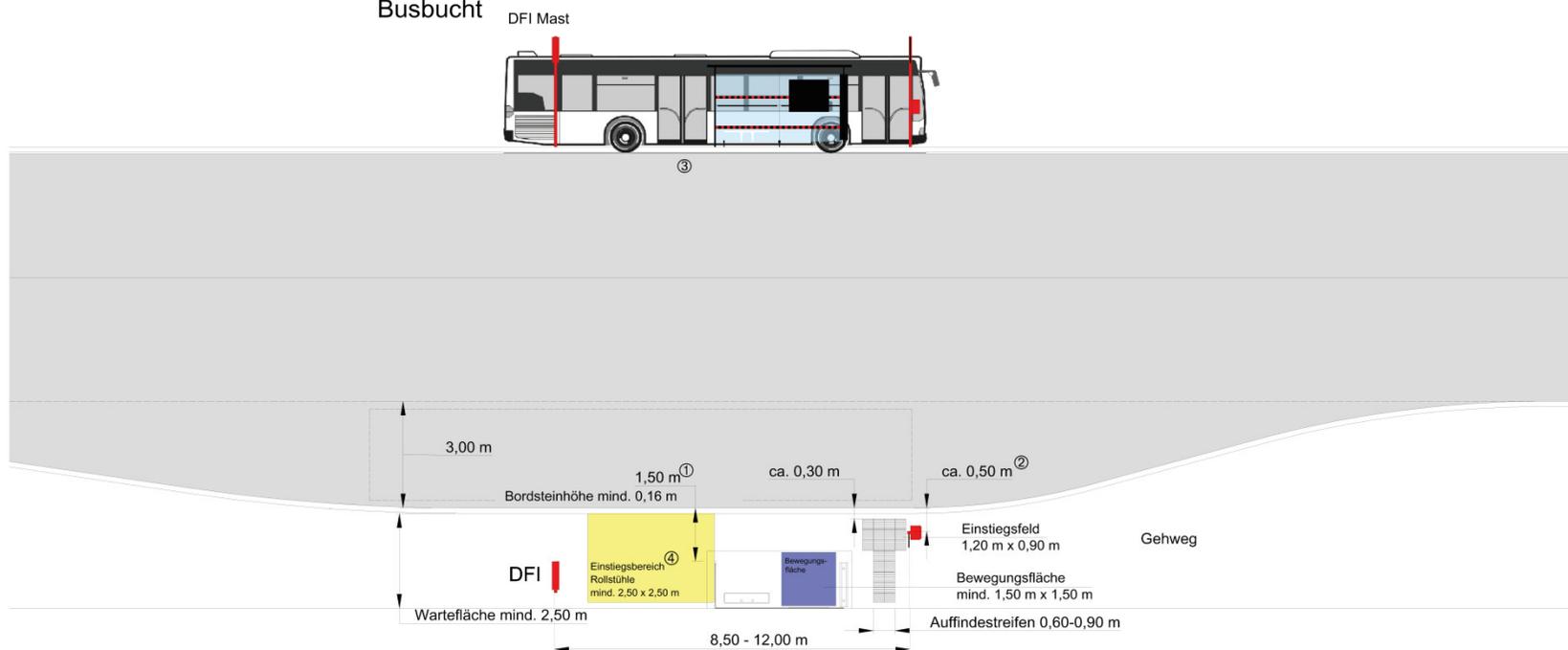
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante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

Mehrfachhaltestelle



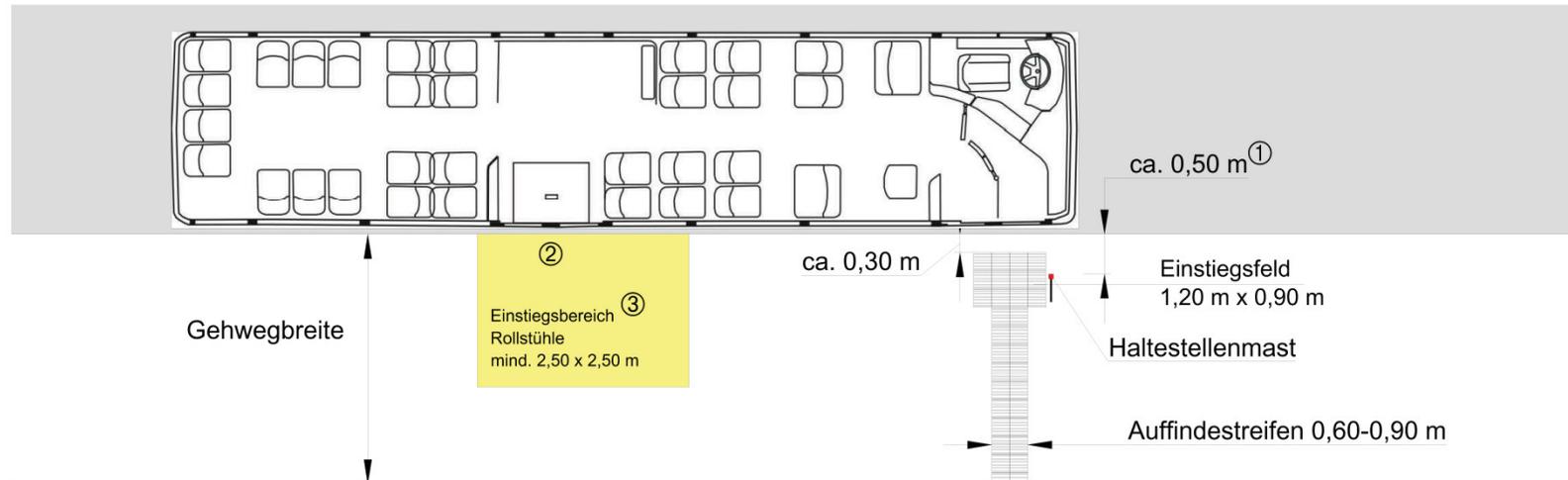
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante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

Busbucht



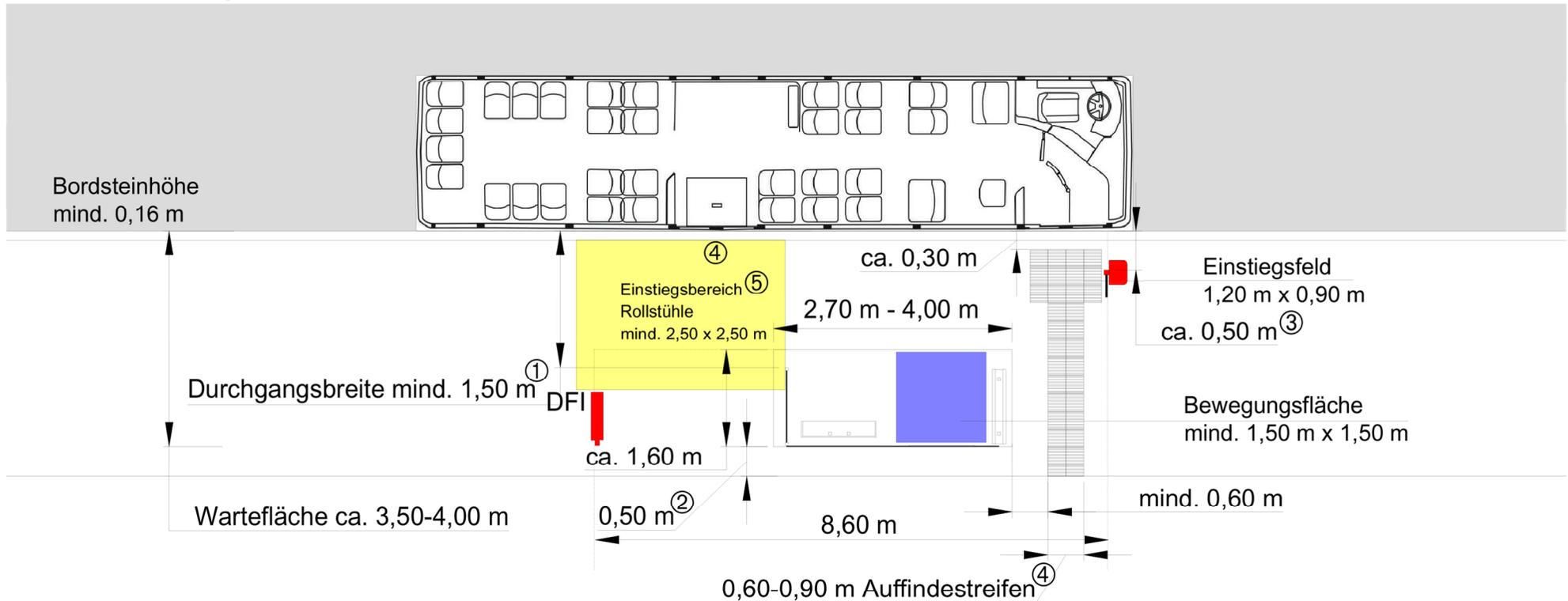
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i. d. R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte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

Haltestelle ohne FGU



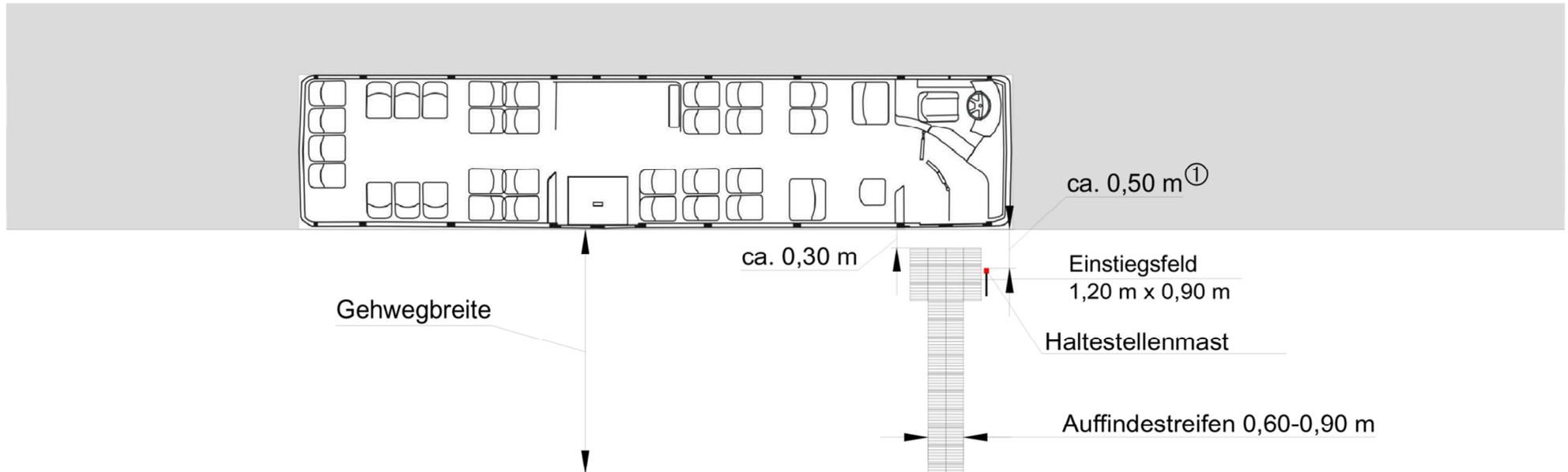
- ① Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.
- ② Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.
- ③ Es sind die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

Ausstattung Haltestelle



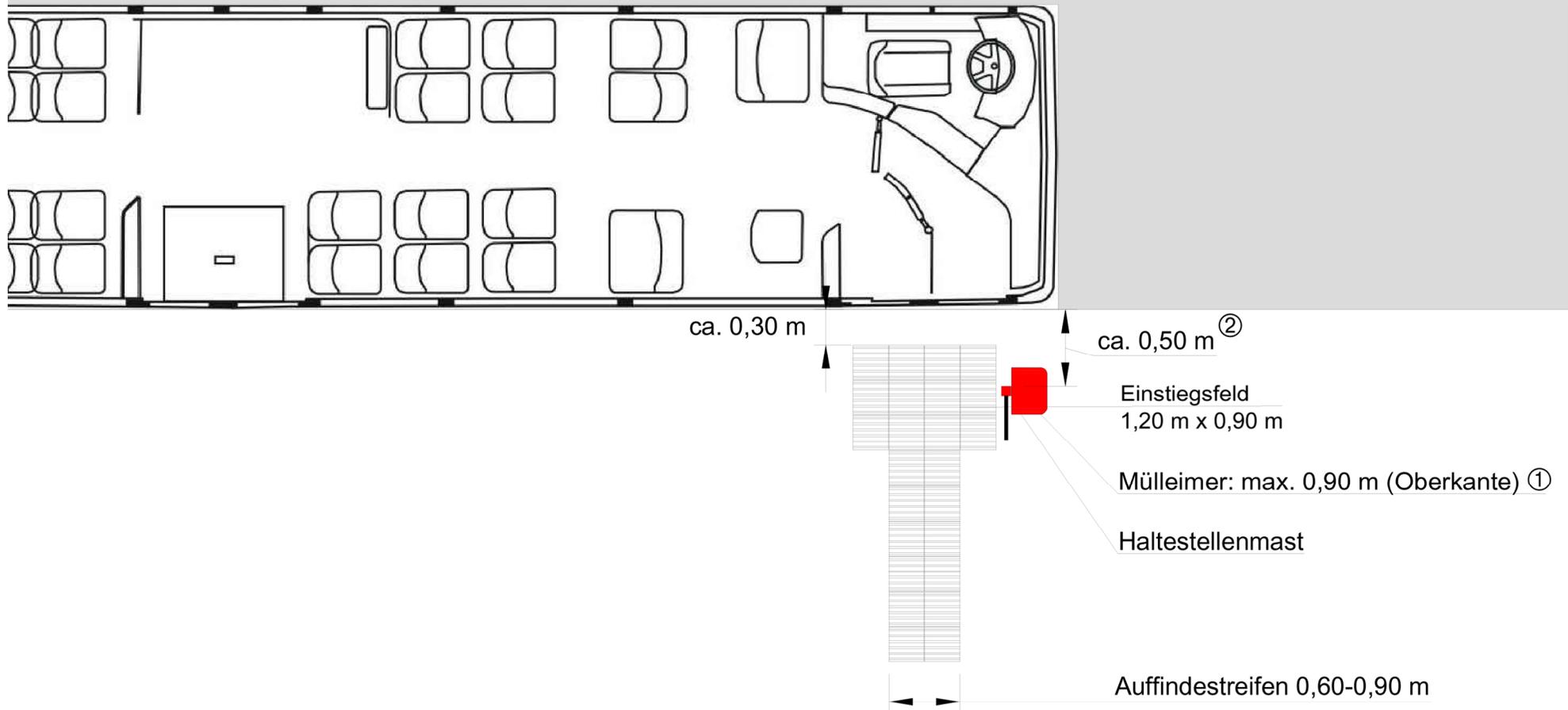
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante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

Auffindestreifen



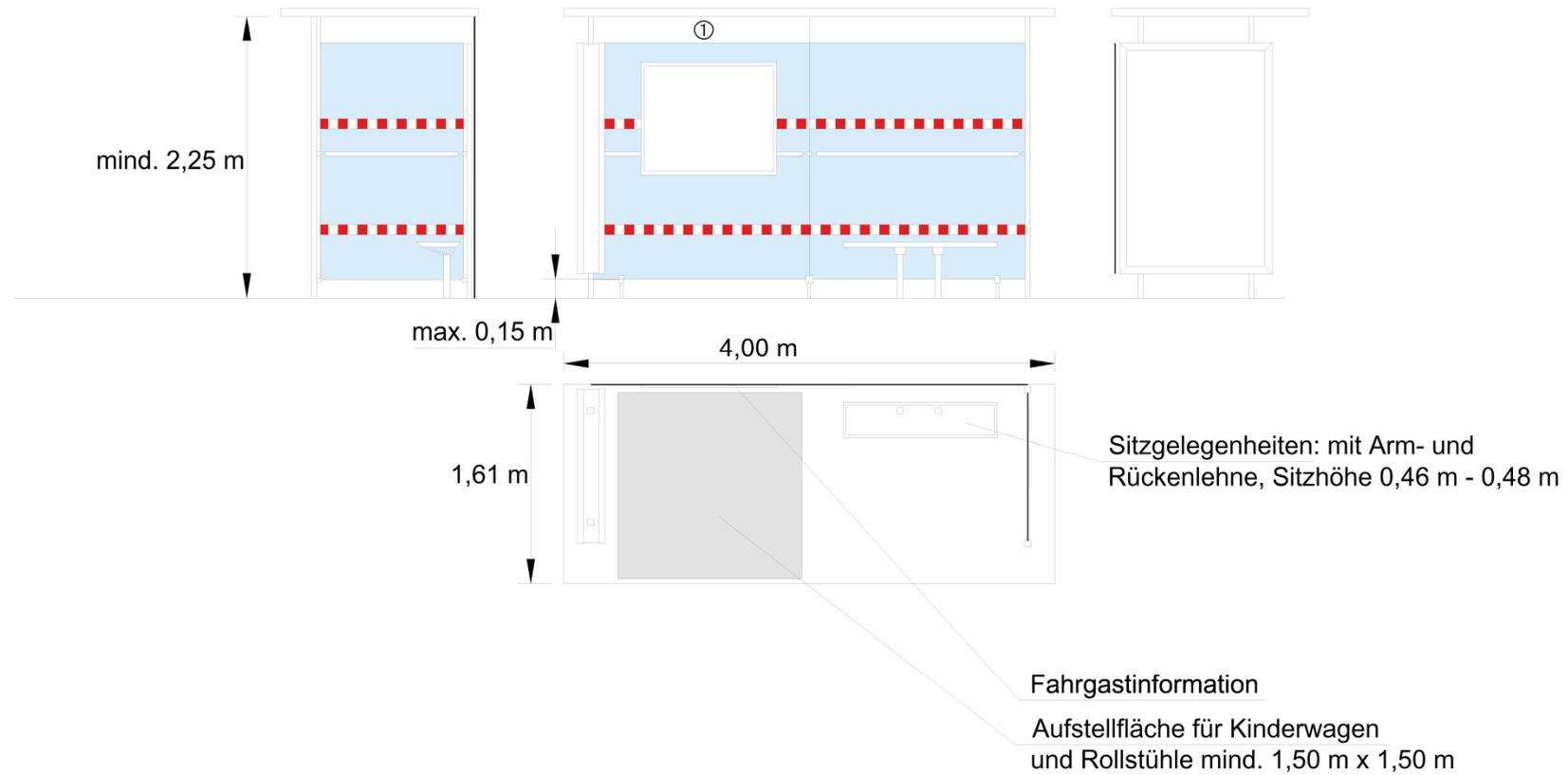
- ① Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.

Einstieg



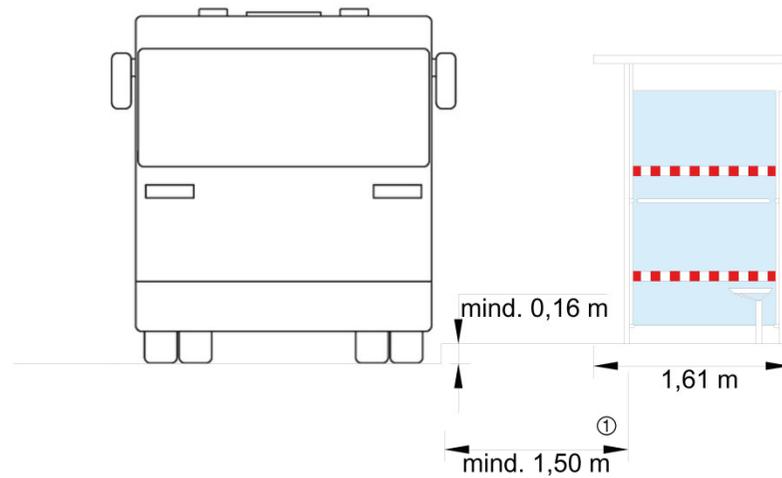
- ① Nur wenn kein anderer betriebs- und kundenfreundlicher Standort möglich ist, sollte der Müllbehälter am Haltestellenmast angebracht werden. Dann ist zu beachten, dass er vom Einstiegsfeld abgewandt montiert wird. Dies geht nur, wenn der Aushangfahrplan im FGU angeordnet ist.
- ② Der Abstand zwischen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

Fahrgastunterstand



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

Abstand Bus - FGU



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

8. Barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen: Priorisierung und zeitlicher Umsetzungsplan

8.1 Rechtlicher Rahmen und Vorgehensweise

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

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

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

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

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

8.2 Barrierefreie Gestaltung als grundsätzliche Anforderung

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

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

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

8.3 Priorisierung der Haltestellen und zeitlicher Umsetzungsplan

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

8.3.1 Einwohnerzahl und Zahl der barrierefreien Haltestellen

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

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

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

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

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

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

Für die jeweilige Kategorisierung/Priorisierung werden folgende Kriterien herangezogen:

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

Auf Basis dieser Kriterien ergibt sich folgende Priorisierungsmatrix:

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

[1] Unabhängig von der Ortslage

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

Bürgerbushaltestelle

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

8.4 Haltestellenaufnahme / Haltestellenkataster

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

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

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

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

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

Kriterium	Attribut Aufnahme / im Haltestellenkataster	Ausstattung		Aufnahme	
		Basis	Erweitert	Pflicht	Optional
Art / 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 Fahrbahnhebung, Bucht, Sonstiges	X		X	
	➤ Bei Hochbord/Kap/Bucht > Gesamtlänge (m)	X			X
	➤ Fotos pro Haltestellenbereich Mind. 1 Foto aus Fahrtrichtung, mind. 1 Foto von gegenüberliegender Seite	X			X

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

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

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

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

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

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

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

Haltestellen Erfassungsbogen

1/4

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

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

Haltestellen Erfassungsbogen

2/4

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

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

Haltestellen Erfassungsbogen

3/4

Haltestellenname: _____

Richtung: _____

Linie(n) / Zielort(e): _____

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

Haltestellen Erfassungsbogen

4/4

Haltestellenname: _____ Richtung: _____ Linie(n) / Zielort(e): _____	
Abfallbehälter	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	
<input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Stufenlos erreichbar <input type="checkbox"/> Stufenlos nicht erreichbar <input type="checkbox"/> Behindertengerecht > ja <input type="checkbox"/> Behindertengerecht > nein	Datum Erhebung: _____ Erfasser/in: _____

9. Handlungsempfehlungen

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

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

2. Haltestellenaufnahme

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

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

3. Planung / Förderantrag

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

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

10. Literaturverzeichnis

- Agentur Barrierefreiheit/Die Beauftragte der Landesregierung für die Belange der Menschen mit Behinderung in Nordrhein-Westfalen
„Definition ‚Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV‘ zum novellierten Personenbeförderungsgesetz, Web-Seite, 2016, S. 7
 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
„Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)“, 2013
 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
„Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA), 2011
 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
„Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL), 2012
 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
„Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen“ (RASt 06), 2006
 - Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. [LAG]
„Barrierefreie Gestaltung von Fahrgastinformationen im HVV im Rahmen des PBefG-Projekts“, 2016
 - Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)
„Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund. Feste bauliche Standards und weitere Empfehlungen. Ein Leitfaden für Baulastträger“, Hamburg 2016
 - Hamburger Verkehrsverbund (HVV)
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
-