



Nahverkehrsplan 2025 – 2029



Nahverkehrsplan

des Heidekreises
für die Jahre 2025 bis 2029

beschlossen durch den Kreistag des
Heidekreises am
13.12.2024

Bearbeitung durch die



*Verkehrsgesellschaft
Nord-Ost-Niedersachsen mbH*

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

Gliederung

Verzeichnisse

Inhaltsverzeichnis	2
Tabellenverzeichnis	4
Abbildungsverzeichnis	5
Anlagenverzeichnis	6
Abkürzungsverzeichnis	6
1. Grundlagen und Rahmenbedingungen	9
2. Bestandsdarstellung	26
3. Bewertung und Mängelanalyse	62
4. Ziele und Maßnahmen	69
Literaturverzeichnis	105

Inhaltsverzeichnis

1.	Grundlagen und Rahmenbedingungen	9
1.1	Gesetzliche Grundlagen	9
1.1.1	Einleitung	9
1.1.2	Bedeutung des Nahverkehrsplans.....	9
1.1.3	Europäisches Recht: EU-Verordnung VO 1370/2007	10
1.1.4	Personenbeförderungsgesetz (PBefG, Kernaussagen)	11
1.1.5	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)	13
1.1.5.1	Inhalt des Nahverkehrsplans	13
1.1.5.2	Finanzmittel aus dem Regionalisierungsgesetz für Aufgabenträger	14
1.1.5.3	Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)	15
1.1.5.4	Berichtspflicht	16
1.1.6	Gesetz zur Gleichstellung von behinderten Menschen (BGG), Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und Barrierefreiheit.....	16
1.1.7	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG), Clean Vehicles Directive	17
1.1.8	Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)	17
1.1.9	Niedersächsisches Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Minderung der Folgen des Klimawandels (NKlimaG)	18
1.2	Organisation des ÖPNV im Heidekreis.....	18
1.2.1	Organisation der Aufgabenträger	18
1.2.2	Organisation der Verkehrsunternehmen, Verkehrsgemeinschaft Heidekreis	19
1.3	Finanzierung des ÖPNV.....	19
1.3.1	Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz.....	20
1.3.2	Finanzmittel für ÖPNV im Landkreis Heidekreis	20
1.4	Mobilitätswende	21
1.4.1	Entwicklungstendenzen.....	21
1.4.2	Klimaneutrale Mobilität	22
1.4.3	Anzustrebende ÖPNV-Angebotsplanung	22
1.4.4	Ergänzende Mobilitätsangebote	24
2.	Bestandsdarstellung.....	26
2.1	Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur	26
2.1.1	Zentralörtliche Gliederung	26
2.1.2	Einwohner	27
2.2	Berufspendler.....	27
2.3	Schüler und Schulen.....	41
2.3.1	Schulstandorte und Schülerzahlen	41
2.3.2	Schülerbeförderung.....	42
2.4	Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene und Straße.....	43

2.4.1	Schienennetz	43
2.4.2	Straßengebundener ÖPNV	44
2.4.2.1	Teilnetze im Landkreis Heidekreis	47
2.4.2.2	Schülerbeförderung nach der Freistellungsverordnung (FrStllgV)	49
2.4.2.3	Verkehrsunternehmen	50
2.4.2.4	Fahrzeuge	50
2.4.3	Verknüpfungspunkte	52
2.4.3.1	ÖPNV - ÖPNV	52
2.4.3.2	ÖPNV - SPNV	52
2.4.3.3	SPNV - Individualverkehr (IV)	52
2.4.3.4	ÖPNV - Individualverkehr (IV)	52
2.5	Tarife	52
2.5.1	VH-Tarif	52
2.5.2	Stadttarife Soltau	54
2.5.3	Niedersachsentarif, (NDS-Tarif)	54
2.5.4	ÜSTRA (bisher GVH)-Regionaltarif	55
2.5.5	Deutschlandticket	56
2.5.6	hvv-Tarif	56
2.5.7	VNN-Regionaltarif	57
2.5.8	Sondertarife der Bürgerbusse	57
2.5.9	AST-Tarif der SG Rethem (Aller)	57
2.5.10	Haus- bzw. Übergangstarife von Regionalbusunternehmen	57
2.5.11	Bewertung des Tarif-Angebots	57
2.6	Fahrgastinformation	59
2.6.1	Gedruckte Fahrpläne	59
2.6.2	Fahrplanauskunft	59
2.6.3	Aushangfahrpläne	60
2.6.4	Fahrgastinformation am und im Fahrzeug	60
2.6.5	Echtzeitinformation	60
2.7	Haltestellen	60
3.	Bewertung und Mängelanalyse	62
3.1	Einleitung	62
3.2	Bedienungsqualität	62
3.2.1	Bemessungsmerkmal	62
3.2.2	Bewertungsraster	62
3.2.3	Örtliche Verkehre	63
3.2.4	Regionale Verkehre	64
3.2.5	Überregionale Verkehre	67
4.	Ziele und Maßnahmen	69
4.1	Übergeordnete Ziele	69
4.2	Ziele des Heidekreises	70

4.2.1	Schülerverkehr	70
4.2.2	Grundversorgung	71
4.2.3	Hauptlinien und Berufsverkehr	71
4.2.4	Freizeitverkehr	72
4.2.5	Allgemeine Standards bei der Planung von ÖPNV-Angeboten.....	72
4.3	Maßnahmenübersicht	73
4.3.1	Örtliche Bedienungsebene	74
4.3.2	Regionale Bedienungsebene	74
4.3.3	Überregionale Bedienungsebene	76
4.3.4	Überprüfung des ÖPNV-Angebots im Landkreis	78
4.3.5	Tarif und Allgemeine Vorschrift.....	86
4.3.6	Fahrgastinformation	88
4.3.7	Haltestellen	90
4.3.8	Fahrzeuge	94
4.3.9	Fahrweg	97
4.3.10	Maßnahmen im Schienenpersonenverkehr	98
4.4	Bewertungskriterien bei Genehmigungsanträgen	103
4.4.1	Schülerverkehr	103
4.4.2	Grundversorgung und Barrierefreiheit	103
4.4.3	Zeitliche Verteilung.....	103
4.4.4	Hauptlinien und Berufsverkehr	104
4.4.5	Freizeitverkehr	104

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1.1-1:	Regionalisierungsmittel bis 2029, bundesweit.....	14
Tabelle 1.1-2:	Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2029.....	14
Tabelle 1.3-1:	Voraussichtliche Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis 2023 – 2029 (geschätzt)	20
Tabelle 1.3-4:	Ausgaben für ÖPNV und die Schülerbeförderung im Heidekreis	21
Tabelle 1.4-1:	Empfehlungen für ein anzustrebendes ÖPNV-Angebot	23
Tabelle 1.4-2:	Weitere Qualitätsmerkmale für das Verkehrsangebot	24
Tabelle 2.1-1:	Einwohnerzahlen, Bevölkerungsdichte und -entwicklung im Heidekreis.....	27
Tabelle 2.2-1:	Auspendlerbeziehungen Gemeinden – Regionen außerhalb	29
Tabelle 2.2-2:	Einpendlerbeziehungen Regionen außerhalb – Gemeinden	29
Tabelle 2.3-1:	Übersicht öffentliche Schule / Standorte / Schülerzahlen / Fahrschüler(innen).....	42
Tabelle 2.4-1:	Schienennetz im Heidekreis, Betriebs- u. Streckencharakteristika	43
Tabelle 2.4-2:	Verzeichnis des Linienverkehrs nach § 42 PBefG.....	46
Tabelle 2.4-3:	Linien im Teilnetz 1 im Heidekreis.....	47

Tabelle 2.4-4:	Linien im Teilnetz 2 im Heidekreis.....	47
Tabelle 2.4-5:	Linien im Teilnetz 3 im Heidekreis.....	48
Tabelle 2.4-6:	Linien im Teilnetz 4 im Heidekreis.....	48
Tabelle 2.4-7:	Linien im Teilnetz 5 im Heidekreis.....	48
Tabelle 2.4-8:	Linien im Teilnetz 6 im Heidekreis.....	49
Tabelle 2.4-9:	Linie im Teilnetz 8 im Heidekreis	49
Tabelle 2.4-10:	Weitere Linien Heidekreis (§43, §44 PBefG).....	49
Tabelle 2.4-11:	Verkehrsunternehmen und Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge	50
Tabelle 2.4-12:	Übersicht der Ausstattungsmerkmale der eingesetzten Fahrzeuge.....	51
Tabelle 3.2-1:	Bewertungsraster für Mindestanzahl Fahrtenpaare pro Tag.....	62
Tabelle 3.2-2:	Örtliche Bedienungsebene (Orte – GZ/MZ).....	63
Tabelle 3.2-3:	Örtliche Bedienungsebene, gegliedert nach Gemeinden	64
Tabelle 3.2-4:	Regionale Bedienungsebene, GZ – MZ im Heidekreis.....	65
Tabelle 3.2-5:	Regionale Bedienungsebene, MZ/ GZ – MZ außerhalb des Heidekreises	66
Tabelle 3.2-6:	Überregionale Bedienungsebene, GZ – OZ	68
Tabelle 4.1-1:	Übergeordnete Ziele (1).....	69
Tabelle 4.1-2:	Übergeordnete Ziele (2).....	70
Tabelle 4.2-1:	Anzustrebende Mindestanzahl für Fahrtenpaare pro Tag	71
Tabelle 4.4-1:	Angestrebte zeitliche Verteilung der Fahrten	104

Abbildungsverzeichnis

Abb. 2.1-1:	Kommunen und zentralörtliche Gliederung im Heidekreis	26
Abb. 2.2-1:	Pendlerbeziehungen Landkreis Heidekreis – Regionen außerhalb	28
Abb. 2.2-2:	Pendlerbeziehungen der Stadt Bad Fallingb.ostel	30
Abb. 2.2-3:	Pendlerbeziehungen der Gemeinde Bispingen	31
Abb. 2.2-4:	Pendlerbeziehungen der Stadt Munster	32
Abb. 2.2-5:	Pendlerbeziehungen der Gemeinde Neuenkirchen	33
Abb. 2.2-6:	Pendlerbeziehungen der Stadt Schneverdingen	34
Abb. 2.2-7:	Pendlerbeziehungen der Stadt Soltau	35
Abb. 2.2-8:	Pendlerbeziehungen der Stadt Walsrode	36
Abb. 2.2-9:	Pendlerbeziehungen der Gemeinde Wietzendorf	37
Abb. 2.2-10:	Pendlerbeziehungen der Samtgemeinde Ahlden	38
Abb. 2.2-11:	Pendlerbeziehungen der Samtgemeinde Rethem (Aller)	39
Abb. 2.2-12:	Pendlerbeziehungen der Samtgemeinde Schwarmstedt	40
Abb. 2.3-1:	Öffentliche Schulstandorte im Heidekreis	41
Abb. 2.4-1:	Schienennetz, Bahnhöfe und Haltepunkte im Heidekreis	44
Abb. 2.4-2:	Linienetz im Heidekreis	45
Abb. 2.5-1:	Tarifzonen der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis	53
Abb. 2.5-2:	Stadttarif Soltau	54
Abb. 2.5-3:	Tarifzonen der ÜSTRA	55
Abb. 2.5-4:	Ausschnitt hvv-Tarifplan	56

Anlagenverzeichnis

Anlage 3-1:	Übersicht der Orte
Anlage 3-2:	Örtliche Bedienungsqualität (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)
Anlage 3-3:	Regionale Bedienungsqualität (Fahrtenpaare zum Mittelzentrum)
Anlage 3-4:	Regionale Verbindungsqualität (Reisezeit zum Mittelzentrum)
Anlage 3-5:	Überregionale Bedienungsqualität (Fahrtenpaare zum Oberzentrum)
Anlage 3-6:	Überregionale Verbindungsqualität (Reisezeit zum Oberzentrum)
Anlage 4-1:	VNO-Haltestellenkonzept
Anlage 4-2:	Haltestellen, deren barrierefreier Ausbau zurückgestellt ist
Anlage 5-1:	Förderrichtlinie für kreisansässige Bürgerbusse
Anlage 5-2:	Allgemeine Vorschrift: Richtlinie zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen im Gebiet des Landkreises Heidekreis

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AST	Anruf-Sammel-Taxi
ASM	Anruf-Sammel-Mobil
BB	Bürgerbus
BBS	Berufsbildende Schule
BEMU	B attery E lectric M ultiple U nit (Batterieelektrischer Triebzug)
Bf.	Bahnhof
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
BMDV	Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr
BO Kraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BQ	Bedienungsqualität
B+R	Bike und Ride
CVD	Clean Vehicles Directive (EU-Richtlinie für saubere Fahrzeuge)
DB AG	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
evb	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, Zeven
EW	Einwohner
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EU VO	Verordnung der Europäischen Union
F	Ferientage
Fös	Förderschule
FSV	Freistellungsverkehr
FVO	Freistellungsverordnung
GS	Grundschule
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GVH	Großraumverkehr Hannover

Gy	Gymnasium
GZ	Grundzentrum
HBB	Haller Busbetrieb GmbH
HK	Landkreis Heidekreis
Hrsg.	Herausgeber
HVO100	H ydrotreated V egetable O ils (mit Wasserstoff behandelte Pflanzenöle)
hvv	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
IV	Individualverkehr
KBS	Kursbuchstrecke
KGS	Kooperative Gesamtschule
KVG	KVG Stade GmbH & Co. KG
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LROP	Landesraumordnungsprogramm
LSN	Landesamt für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen
LTN	Landestarif Niedersachsen
LTS	Niedersächsische Landestreuhandstelle
ME	metronom Eisenbahngesellschaft mbH
Mio. EUR	Millionen Euro
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
MZ	Mittelzentrum
NLS	Niedersächsisches Landesamt für Statistik
NBGG	Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NUVPG	Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
NSchG	Niedersächsisches Schulgesetz
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OS	Oberschule
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OHE	Osthannoversche Eisenbahnen AG
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PKW	Personenkraftwagen
P+R	Park und Ride
RB	Regionalbahn
RegG	Regionalisierungsgesetz
REK	Regionales Entwicklungskonzept
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RS	Realschule
S	Schultage
SaubFahrzeugBeschG	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz
Sek I	Sekundarstufe I
Sek II	Sekundarstufe II

SG	Samtgemeinde
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
SUP	Strategische Umweltprüfung
Tab.	Tabelle
ÜSTRA	Überlandwerke und Straßenbahn, Verkehrsunternehmen und Tarifverbund im Raum Hannover
UVPg	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VBN	Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VGH	Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH
VH	Verkehrsgemeinschaft Heidekreis
VLN	Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg
VNN	Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen
VNO	Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH
VO	Verordnung
VQ	Verbindungsqualität
VU	Verkehrsunternehmen
VWE	Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH
WEB	Weser-Ems Busverkehr GmbH
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZVBN	Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen

1.1 Gesetzliche Grundlagen

1.1.1 Einleitung

Nach § 6 Abs. 1 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) stellen die kommunalen Aufgabenträger für ihren Bereich einen Nahverkehrsplan jeweils für einen Zeitraum von fünf Jahren auf. Kommunale Aufgabenträger sind im straßengebundenen ÖPNV grundsätzlich die Landkreise und kreisfreien Städte bzw. deren Zusammenschlüsse. Der hier vorliegende fünfte Nahverkehrsplan des Landkreises Heidekreis für den Zeitraum 01.01.2025 (0:00 Uhr) – 31.12.2029 (24:00 Uhr) basiert auf Grundlagen und Erfahrungen der vorherigen Fassungen mit dem Ziel, auch den weiterhin in der Entwicklung befindlichen Rahmenbedingungen des ÖPNV gerecht zu werden.

Der Nahverkehrsplan (NVP) 2025 – 2029 gilt einschließlich der vorgenommenen Teilnetzbildung sowie den festgeschriebenen Harmonisierungszeitpunkten bis Inkrafttreten des NVP 2030 – 2034, sofern nicht vorher eine Fortschreibung des NVP 2025 – 2029 erfolgt.

1.1.2 Bedeutung des Nahverkehrsplans

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

Seine ÖPNV-gestaltende Wirkung entfaltet der Nahverkehrsplan durch § 13 Abs. 2a PBefG, wonach die Genehmigungsbehörde eine Genehmigung verweigern kann, wenn der beantragte Verkehr nicht im Einklang mit dem Nahverkehrsplan steht. Die Genehmigungsbehörde hat also den Nahverkehrsplan zu beachten, er stellt einen „abwägungserheblichen Belang“ dar. Aus Sicht des Aufgabenträgers stellen Nahverkehrspläne politische Vorgaben zur ÖPNV-Gestaltung dar. Es handelt sich in erster Linie um eine Selbstbindung des Aufgabenträgers, rechtlich besitzt er jedoch keinen Normencharakter. Der Nahverkehrsplan hat aber auch in anderer Hinsicht Außenwirkung. Er dient gemäß § 7 Abs. 8 NNVG als Grundlage für Zuwendungen für Investitionen und den dem Land Niedersachsen gemäß § 8 des RegG zufließenden Mitteln.

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

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

Des Weiteren ist der Nahverkehrsplan an das derzeitige oder, wenn vorliegend, das geplante SPNV-Angebot sowie an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung anzupassen. Er ist unter Mitwirkung

der Verkehrsunternehmen und Beteiligung der benachbarten Aufgabenträger, der Gemeinden und Samtgemeinden, der Verbandsglieder, der Straßenbaulastträger, Interessenverbände der Fahrgäste und der LNVG zu erstellen.

1.1.3 Europäisches Recht: EU-Verordnung VO 1370/2007

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

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

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

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

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

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

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

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

1.1.4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG, Kernaussagen)

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

- eine eng gefasste Definition der Eigenwirtschaftlichkeit,
- die uneingeschränkte Anwendung der EU-VO 1370/2007 bei der Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehre,
- eindeutige Regelungen bei Direktvergaben,
- Änderungen beim Ablauf der Genehmigungsverfahren,
- Einführung von Übergangsbestimmungen, u. a. für vor dem 01.01.2013 genehmigte Verkehre und
- Vorgaben zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022.

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

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

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

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

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

Liegt kein eigenwirtschaftlicher Antrag vor, so hat der Aufgabenträger die Möglichkeit, seine Vorgaben zum gewünschten Verkehrsangebot durch die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages umzusetzen. Das Verfahren zur Vergabe eines ÖDA ist ebenfalls im PBefG geregelt. Eine besondere Rolle spielt dabei die Vorabbekanntmachung (vgl. Kap 1.1.3) des Aufgabenträgers, die frühestens 27 Monate vor der geplanten Betriebsaufnahme veröffentlicht werden kann und in der die Anforderungen an den zu vergebenden Verkehr zu benennen sind. Nach der Veröffentlichung dieser Vorabbekanntmachung können Unternehmen innerhalb von drei Monaten noch einen eigenwirtschaftlichen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung zur Durchführung der Verkehre stellen. Entscheidend ist dabei, dass dieser Antrag das vom Aufgabenträger in der Vorabbekanntmachung definierte Leistungsangebot beinhalten muss; Abweichungen sind nur im unwesentlichen Bereich zulässig. Als wesentlich gelten Abweichungen von Anforderungen an Linienwege und Haltestellen, an Bedienungshäufigkeiten und Bedienungszeiträume, an die Abstimmung der Fahrpläne und an die Barrierefreiheit. Das Gleiche gilt für Anforderungen zur Anwendung verbundener Tarife, für die ein Ausgleich nach EU-VO 1370/2007 gezahlt werden soll.

Der Landkreis Heidekreis hat sich vor dem Hintergrund der EU-VO 1370/2007 und der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes bereits durch Bildung von Teilnetzen in Form von Linienbündeln auf mögliche Wettbewerbsverfahren vorbereitet. Durch die Bildung von Linienbündeln sollen folgende Ziele erreicht werden:

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

Nach § 18 Abs. 1 Satz 1 PBefG hat die Genehmigungsbehörde ein Verzeichnis aller Genehmigungen, die im ÖPNV im Linienverkehr bestehen, auf ihrer Internetseite zu veröffentlichen. Die Bekanntmachung muss die Linienführung, die Genehmigungsdauer und einen Hinweis enthalten, dass der Antrag auf Genehmigung für den weiteren Betrieb des Verkehrs in den Fristen des § 12 Abs. 5 Satz 1 oder Abs. 6 Satz 1 PBefG gestellt werden kann. Absatz 5 bezieht sich dabei auf Fristen für die Beantragung von eigenwirtschaftlichen Verkehren, während Abs. 6 die Regelung für eigenwirtschaftliche Anträge beschreibt, wenn die zuständige Behörde die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages beabsichtigt und dies durch eine Vorabbekanntmachung veröffentlicht hat. Mit der letzten Novellierung des PBefG (in Kraft getreten am 01.08.2021) sind neu u.a. die §§ 44 (Linienbedarfsverkehr) und 50 (Gebündelter Bedarfsverkehr) hinzugefügt worden.

Der straßengebundene ÖPNV im Heidekreis wird in folgendem rechtlichen Zusammenhang betrieben:

Allgemeiner Linienverkehr nach § 42 PBefG

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

Sonderlinienverkehr nach § 43 PBefG

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

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

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

Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG

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

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

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

Gebündelter Bedarfsverkehr nach § 50 PBefG

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

1.1.5 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) regelt und organisiert im Land u. a. den ÖPNV auf Schiene und Straße. Dazu gehören z. B. die Aufgabenträgerschaft, die Anforderungen an einen Nahverkehrsplan, die Weitergabe von Regionalisierungsmitteln an die Aufgabenträger zur Mitfinanzierung des ÖPNV sowie eine Berichtspflicht über die Verwendung der Mittel an die LNVG.

1.1.5.1 Inhalt des Nahverkehrsplans

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

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

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

1.1.5.2 Finanzmittel aus dem Regionalisierungsgesetz für Aufgabenträger

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

Im Jahr 2015 wurde eine Revision des Gesetzes durchgeführt, bei der die sachgerechte Verteilung und die Höhe der o. g. Finanzmittel überprüft worden ist. Im Rahmen dieser Revision haben der Bund und die Länder sich über die weitere Finanzierung des ÖPNV von 2016 bis einschließlich 2031 verbindlich geeinigt: Nach § 5 RegG erhalten die Länder ab dem Jahr 2016 zusammen 8 Mrd. €, die um jährlich 1,8 % angehoben werden. Die ostdeutschen Bundesländer sowie das Saarland erhalten zusätzlich insgesamt 200 Mio. Euro pro Jahr, ebenfalls mit einer jährlichen Dynamisierung. Nach der COVID 19-Pandemie und infolge der Einführung des 9-Euro-Tickets sowie des Nachfolgers, dem Deutschlandticket, ist das Regionalisierungsgesetz 2023 nochmals angepasst worden. So sind u. a. die bestehenden Regionalisierungsmittel ab 2022 um 1 Milliarde Euro jährlich aufgestockt worden. Zudem werden die zur Verfügung gestellten Mittel ab 2023 mit 3 % pro Jahr stärker dynamisiert als dies bislang vereinbart war. Die weitere Finanzierung des Deutschlandtickets durch Bund und Länder und damit der Verluste der Aufgabenträger für den Zeitraum ab 2026 ist in Klärung.

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

Quelle: eigene Berechnungen nach § 5 RegG (2023)

Tabelle 1.1-1: Regionalisierungsmittel bis 2029, bundesweit

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

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

Quellen: MW und eigene Berechnungen (2023)

Tabelle 1.1-2: Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2029

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

1.1.5.3 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§ 7a NNVG (Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr) verpflichtet die Aufgabenträger zur Gewährleistung einer Rabattierung von Fahrkarten des Ausbildungsverkehrs in Höhe von mindestens 25 %. Mit der letzten Gesetzesänderung stehen einer Reihe von Landkreisen (u. a. auch dem Heidekreis) deutlich mehr Finanzmittel zur Verfügung. Die Mittel nach § 7a NNVG dienen einerseits dem allgemeinen Kostenausgleich für

Rabattierungen, dürfen andererseits aber auch für die Finanzierung weiterer ÖPNV-Ziele nach dem NNVG verwandt werden.

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

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

1.1.5.4 Berichtspflicht

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

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

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

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

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

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

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

Am 15. Juni 2021 trat das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom 9. Juni 2021 (SaubFahrzeugBeschG) zur Umsetzung der EU-Richtlinie (EU) 2019/1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean Vehicles Directive) in Kraft. Das Gesetz setzt hierbei 1:1 die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2019/1161 um. Mit diesem Gesetz werden bei der öffentlichen Auftragsvergabe erstmals verbindliche Mindestziele für die Beschaffung von emissionsarmen und -freien Pkw sowie leichten und schweren Nutzfahrzeugen vorgegeben. Die neuen Vorgaben gelten seit dem 2. August 2021.

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

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

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

1.1.8 Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)

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

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

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

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

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

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

1.2 Organisation des ÖPNV im Heidekreis

1.2.1 Organisation der Aufgabenträger

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

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

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

- Wahrung der Nahverkehrsinteressen der Gesellschafter gegenüber den Aufgabenträgern für den ÖPNV in Niedersachsen und in den angrenzenden Bundesländern.

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

1.2.2 Organisation der Verkehrsunternehmen, Verkehrsgemeinschaft Heidekreis

Die Verkehrsgemeinschaft Heidekreis (VH) wurde 1992 als Gesellschaft des Bürgerlichen Rechts von 13 im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen gegründet. Die VH hat folgende Aufgaben:

- Erstellung eines optimalen, nach einheitlichen Gesichtspunkten gestalteten Busliniennetzes;
- Vorhalten eines einheitlichen und übersichtlichen Tarifsystems;
- Herausgabe von einheitlichen Fahrplänen;
- Betrieb einer Geschäftsstelle für den Kundenverkehr.

Der Landkreis hat mit der VH einen Vertrag zur Erfüllung der genannten Aufgaben abgeschlossen. Eine Bezuschussung der VH durch den Landkreis ist vertraglich geregelt.

Damit hat der Landkreis in der VH einen zentralen Ansprechpartner. Die VH organisiert seit dem 01.08.2018 mit dann vier Verkehrsunternehmen die Erstellung der Verkehrsleistungen. Die VH unterstützt nach ihren Möglichkeiten den Aufgabenträger und die VNO bei der Aufgabenerfüllung und wirkt bei der Erstellung des Nahverkehrsplans mit.

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

1.3 Finanzierung des ÖPNV

Zur Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV stehen folgende Quellen zur Verfügung:

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

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

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

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

1.3.1 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz

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

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

1.3.2 Finanzmittel für ÖPNV im Landkreis Heidekreis

Einnahmen

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

Jahr	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
NNVG § 7 (4) [€]	199.352	199.400	199.400	199.400	199.400	199.400	199.400
NNVG § 7 (5) [€]	969.332	999.800	1.031.100	1.063.200	1.096.300	1.130.400	1.165.500
NNVG § 7a [€]	2.236.630	2.236.630	2.236.630	2.236.630	2.236.630	2.236.630	2.236.630
NNVG § 7b [€]	566.441	566.441	566.441	566.441	566.441	566.441	566.441
NNVG § 7e [€]	345.695	345.695	345.695	345.695	345.695	345.695	345.695
Gesamt [€]	4.317.450	4.347.966	4.379.266	4.411.366	4.444.466	4.478.566	4.513.666

Quelle:

eigene Berechnungen für Mittel § 7 (5), reale

Werte werden abweichen

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

Die Einnahmen aus Landesmitteln für den ÖPNV werden sich bei gleichbleibenden gesetzlichen Rahmenbedingungen von 4,32 Mio. € im Jahr 2023 auf etwa 4,51 Mio. € im Jahr 2029 steigern. Der Anspruch auf Zuweisungen nach § 7e NNVG ist verbunden mit dem Vorhandensein eines regionalen Schüler- und Azubitickets.

Ausgaben

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

- **Finanzierung von Verbundtarifen**

Ausgleich von Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverlusten in der VH

Finanzierung der VH-Geschäftsstelle

- **Finanzierung tarifliche Regelung hvv**

Ausgleich von Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverlusten für die Anerkennung von hvv-Zeitkarten auf der Bahn (RB37 und RB38) auf dem Streckenabschnitt zwischen Handeloh und Soltau sowie Visselhövede – Uelzen

- **Angebotserweiterung**

Auf den Linien 105, 154, 156, 254, 305 und 355 werden zusätzliche Verkehrsangebote mitfinanziert, das AST Rethem (Aller), die Bürgerbusvereine sowie die Rufbuslinie 521 (Walsrode – Bomlitz).

- **Haltestellenförderung**

Mitfinanzierung von Bushaltestellen

- **VNO**

Umlageanteile für Personal- und Sachkosten

- **Freizeitverkehr**

Einrichtung und Betrieb von Buslinien für den Freizeitverkehr (Heide-Shuttle, Erlebnisbus).

Der Landkreis wendet für die ihm gesetzlich zugewiesene Aufgabe der Schülerbeförderung folgende Beträge auf (Schülersammelzeitkarten, Kosten für FVO-Verkehre, Zuschüsse für Zusatzleistungen in der Schülerbeförderung):

	2024 Ansatz	2025 Plan
Gesamt (Mio. EUR)	8,15	8,15

Tabelle 1.3-4: Ausgaben für ÖPNV und die Schülerbeförderung im Heidekreis

Weitergehende Vorhersagen sind in Anbetracht der letzten Jahre mit erheblichen Preissprüngen beim Treibstoff und der Lohnentwicklung schwierig. Eine weitere Steigerung angesichts des Mangels an Fahrpersonal dürfte wahrscheinlich sein.

1.4 Mobilitätswende

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

1.4.1 Entwicklungstendenzen

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

In den letzten Jahren hat der ÖPNV einen deutlichen Anstieg an Fahrgastzahlen zu verzeichnen gehabt. Diese Entwicklung wurde jedoch durch die 2020 eintretende Corona-Pandemie spürbar ge-

¹ Für dieses Kapitel sind aus weiteren Quellen (Pilz, 2021 sowie VDV-Akademie, 2021) Erkenntnisse bzw. Vorschläge abgeleitet worden.
erstellt: VNO (wi), 27.12.2024
S:\LK\HK\NVP 2025\Text\HK NVP 2025 12.2024.docx

dämmt. Der MIV sowie das Fahrrad gewannen an Zuspruch. Auch führte die Corona-Pandemie zu einer Veränderung der individuellen Lebensstile, Kommunikationsformen und Werthaltungen. So gewannen zum Beispiel die Telearbeit und flexible Arbeitsmodelle an Bedeutung.

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

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

1.4.2 Klimaneutrale Mobilität

Um das angestrebte Ziel einer Mobilitätswende zu erreichen, wird eine klima- und umweltfreundliche Grundausrüstung 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.

1.4.3 Anzustrebende ÖPNV-Angebotsplanung

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

Kategorie	Charakterisierung	Anzustrebendes ÖPNV-Angebot
Primäre Hauptlinie	- Anbindung aller zentralen Orte innerhalb eines Landkreises (Grund-, Mittel- und Oberzentrum), auch zu den nächstgelegenen zentralen Orten benachbarter Landkreise - Schaffung einer möglichst direkten und schnellen Verbindung mit einem regelmäßigen Verkehrsangebot zwischen Orten hoher Fahrgastströme - Sicherstellung von sinnvollen Anschlussverbindungen aller Bahnstationen (und Fähren) im Landkreis - Einheitlicher Linienweg	<u>Mo – Fr:</u> - Bedienungszeitraum: - mind. 05:00 – 22:00 Uhr - Permanentfahrten - Takt: 1-Std.-Takt zwischen 06:00 – 20:00 Uhr - In der HVZ auf Achsen mit hoher Fahrgastnachfrage: 30-Min.-Takt <u>Sa:</u> - Bedienungszeitraum: - mind. 07:00 – 22:00 Uhr - Permanentfahrten - Takt: 1-Std.-Takt zwischen 09:00 – 18:00 Uhr <u>So:</u> - Bedienungszeitraum: - mind. 09:00 – 20:00 Uhr - Permanentfahrten - Takt: 2-Std.-Takt Ergänzung durch bedarfsgerechte Bedienung
Sekundäre Hauptlinie	- Anbindung weiterer Orte an übergeordnete Zentren - Eine Anbindung an das primäre Hauptliniennetz muss gewährleistet sein, um die Weiterbeförderung zum nächstgelegenen Ort höherer Zentralität zu ermöglichen - Sicherstellung von sinnvollen Anschlussverbindungen aller Bahnstationen (und Fähren) im Landkreis - Berücksichtigung der schulbezogenen Verkehrsbedürfnisse - Einheitlicher Linienweg	<u>Mo – Fr:</u> - Mind. 6 Fahrtenpaare - Bei hoher Fahrgastnachfrage: 9 Fahrtenpaare <u>Sa & So:</u> - Mind. 4 Fahrtenpaare Überwiegend Permanentfahrten, Ergänzung durch Rufbus-/ On-Demand-Verkehre
Nebenlinie	- Angebotsausweitung für weitere, zielgruppenspezifische Verkehrsbedürfnisse - Abhängig vom Fahrgastpotenzial / der Fahrgastnachfrage	Bedarfsgerechte Bedienung
Ergänzungslinie	- Verkehre sind für das Gesamtangebot bzw. die Grundversorgung nicht zwingend erforderlich	Bedarfsgerechte Bedienung
Stadt-/ Ortsbuslinie	- Einheitlicher Linienweg - Hohe Haltestellendichte	Bedienungsstandards: siehe primäre Hauptlinie

Quelle: Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen 2022

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

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

Fahrgastinformation
Sicherstellung der Zugänglichkeit von sämtlichen Informationen zum Verkehrsangebot (Fahrplan und Tarif) - Visuell und akustisch: persönliche, individuelle Auskunft / Internet / soziale Medien / App / DFI - Dynamisch: Abweichungen vom Regelbetrieb - Informationen über Anschlussverbindungen und Umsteigemöglichkeiten
Einheitliches Erscheinungsbild
Tarif- und Vertriebsstrukturen
Verständliche und transparente Tarifsysteme
Attraktive und leistungsgerechte Preise
Schneller und einfacher Fahrscheinerwerb (über App / im Internet / an Automaten / an örtlichen Verkaufsstellen mit persönlicher Bedienung und Beratung sowie video-gestützte Standorte/ Verkauf im Bus)
Verfügbarkeit und Zugänglichkeit der Verkehrsmittel
Schnelle Erreichbarkeit der Haltestellen (Berücksichtigung der „letzten Meile“)
Schaffung von Verknüpfungen mit den hierarchisch integrierten, weiteren Mobilitätsoptionen
Schnelle und komfortable Zielerreichung (Regelmäßigkeit, Verlässlichkeit)
Ersatzverkehre (für den Notfall) und ein Störungsmanagement sind vorhanden
Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwagen, etc. ist in den Fahrzeugen sicherzustellen
Klima- und Umweltschutz
Verwendung klimaneutraler Energieträger
Lärmminderung
Ergänzende Merkmale
Komfort (Ausstattung Haltestellen und Fahrzeuge)
WLAN-Ausstattung der Fahrzeuge
Sauberkeit (Haltestellen und Fahrzeuge)
Sicherheit
Vollständige Barrierefreiheit
Niederflurfahrzeuge / barrierefrei ausgebaute Haltestellen und Zuwegungen / barrierefreie Fahrgastinformation, Service und Vertrieb

Quelle: Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen 2022

Tabelle 1.4-2: Weitere Qualitätsmerkmale für das Verkehrsangebot

1.4.4 Ergänzende Mobilitätsangebote

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

2. Bestandsdarstellung

2.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

2.1.1 Zentralörtliche Gliederung

In Niedersachsen ist das zentralörtliche Gliederungsprinzip, das seit 1968 in der Raumordnung von Bund und Ländern verankert ist, mit der Gliederung in Ober-, Mittel- und Grundzentren als **Zentrale Orte** ein grundlegendes raumordnerisches Instrument zur Sicherung und Entwicklung der Siedlungsstruktur.

Für den Landkreis haben Bremen, Hamburg, Hamburg-Harburg, Lüneburg, Celle und Hannover oberzentrale Bedeutung. Munster, Soltau und Walsrode sind die im Landkreis bestehenden Mittelzentren. Das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) des Heidekreises 2015 legt als Grundzentren die Kernorte Bismpingen, Bomlitz, Bad Fallingb., Hohenhagen, Neuenkirchen, Rethem (Aller), Schneverdingen, Schwarmstedt und Wietendorf fest.



Abb. 2.1-1: Kommunen und zentralörtliche Gliederung im Heidekreis

2.1.2 Einwohner

Am 31.12.2022 lebten im Heidekreis 145.394 Einwohner. Dies ist ein Zuwachs von 4,0 % gegenüber 2018. Der enorme Zuwachs im gemeindefreien Bezirk Osterheide ist auf die Flüchtlingsunterkunft zurück zu führen. Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte lag bei 77,3 Einwohner/km². Der Vergleichswert für das Land Niedersachsen liegt bei 166,6 Einwohner/km².

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

Kommunen	Einwohnerzahlen am 31.12.					Einw./ km ²	Bevölkerungs- entwicklung 2018-2022	
	2011	2018	2020	2021	2022		absolut	pro- zentual
Heidekreis	136.072	139.755	140.885	142.912	145.394	77,3	5.639	4,0%
Bispingen	6.263	6.464	6.375	6.410	6.494	50,5	30	0,5%
Bad Fallingb., Stadt	10.826	11.852	12.174	12.209	12.340	192,8	488	4,1%
Munster, Stadt	14.688	15.117	15.134	15.059	15.366	79,0	249	1,6%
Neuenkirchen	5.561	5.590	5.625	5.680	5.749	59,2	159	2,8%
Schneverdingen, Stadt	18.750	18.662	18.881	18.964	19.140	81,5	478	2,6%
Soltau, Stadt	21.112	21.317	21.292	21.309	21.808	107	491	2,3%
Walsrode, Stadt	30.372	30.038	30.220	30.370	30.819	91,6	781	2,6%
Wietzenhof	4.099	4.162	4.140	4.156	4.169	38,8	7	0,2%
SG Ahlden	6.967	6.957	6.989	6.961	7.046	82,9	89	1,3%
SG Rethem (Aller)	4.604	4.554	4.525	4.572	4.647	42,5	93	2,0%
SG Schwarmstedt	12.189	12.937	13.067	13.138	13.379	94,5	442	3,4%
Osterheide	641	2.105	2.463	4.084	4.437	24,8	2.332	110,8%

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 2023, eigene Berechnungen

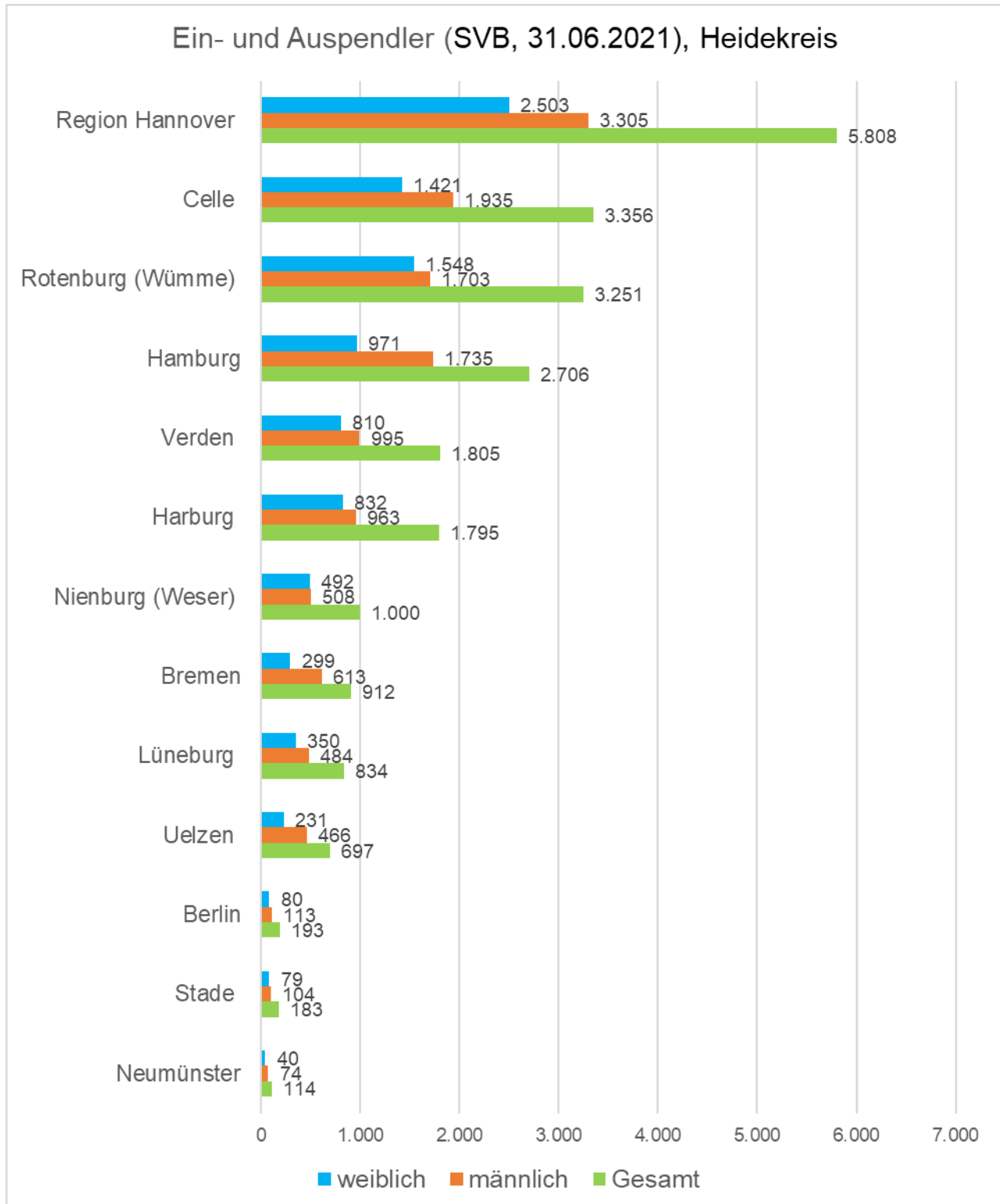
Tabelle 2.1-1: Einwohnerzahlen, Bevölkerungsdichte und -entwicklung im Heidekreis

2.2 Berufspendler

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

Über 16.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SVB) pendeln über Gemeindegrenzen innerhalb des Landkreises zwischen Wohn- und Arbeitsort. Über 18.500 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pendeln aus dem Heidekreis hinaus. Innerhalb von 4 Jahren hat sich die Anzahl um fast 11 % erhöht. Über 11.000 Pendler (+ 5,6 %) kommen von außerhalb in den Landkreis zur Arbeit. Die stärksten Verflechtungen hat der Heidekreis mit der Region Hannover und den Landkreisen Celle und Rotenburg (Wümme) (siehe Abbildung 2.2-1). Über 4.500 Auspendler fahren in die Region Hannover, über 2.000 nach Hamburg sowie jeweils über 1.000 Pendler in die Landkreise Rotenburg (Wümme), Celle, Verden und Harburg. Fast 2.000 Einpendler kommen aus dem Landkreis Celle, im Landkreis Rotenburg (Wümme) und der Region Hannover wohnen jeweils über 1.000 Einpendler.

Die stärksten Zuwächse sind in Richtung Bremen (+23,2 %) und in Richtung Landkreise Verden (+12,7 %) und Celler (+9,7 %) erfolgt. Rückgänge sind in Richtung Landkreise Nienburg (-1,7 %) sowie auf den weiteren Strecken nach Stade (-11,6 %), Neumünster (-14,3 %) und Berlin (-26,1 %) festzustellen.



Dargestellt werden Relationen mit mindestens 100 gerichteten Pendlerbewegungen.

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

Differenziert nach Geschlechtern ist festzustellen, dass überproportional mehr Männer als Frauen über die Landkreisgrenze pendeln. Für weitere Betrachtungen spielt es jedoch keine Rolle, welches Geschlecht ein Berufspendler oder eine Berufspendlerin hat.

Die Tabellen 2.2-1 und 2.2-2 sowie die Abbildungen 2.2-2 bis 2.2-12 verdeutlichen die Pendlerbeziehungen zwischen den Gebietskörperschaften des Landkreises und Regionen außerhalb.

	Auspendler [Pers.]	Anteile der Ziellandkreise											
		HH	H *)	Reg. H**)	NI	CE	WL	LG	ROW	UE	VER	HB	Summe
Heidekreis	18.615	12,1%	13,7%	12,1%	2,3%	7,4%	6,2%	2,0%	8,9%	1,1%	6,7%	4,2%	76,6%
Bispingen	884	29,9%	3,2%	2,0%	k.A.	4,2%	23,9%	9,3%	3,5%	1,6%	k.A.	k.A.	77,5%
Bad Fallingb., Stadt	1.435	9,5%	10,6%	7,0%	0,9%	6,4%	1,5%	1,0%	9,2%	k.A.	8,2%	14,2%	68,6%
Munster, Stadt	1.426	13,8%	5,3%	1,6%	k.A.	19,3%	5,6%	7,2%	1,3%	8,9%	k.A.	1,9%	64,8%
Neuenkirchen	698	12,8%	3,7%	2,1%	k.A.	3,6%	9,3%	1,7%	36,7%	k.A.	5,0%	4,2%	79,1%
Schneverdingen, Stadt	2.906	32,1%	1,5%	1,4%	k.A.	2,3%	19,5%	2,1%	18,1%	k.A.	2,1%	1,9%	81,1%
Soltau, Stadt	1.932	17,7%	6,8%	4,9%	k.A.	11,6%	8,0%	3,5%	10,4%	1,7%	2,6%	3,3%	70,5%
Walsrode, Stadt	3.349	4,1%	11,7%	9,6%	3,9%	4,7%	1,0%	k.A.	13,2%	k.A.	17,7%	8,6%	74,5%
Wietendorf	445	17,1%	6,5%	2,9%	k.A.	29,2%	4,3%	4,0%	4,0%	k.A.	k.A.	k.A.	68,1%
SG Ahlden	1.162	2,0%	29,6%	22,1%	2,5%	10,8%	k.A.	k.A.	2,2%	k.A.	5,7%	1,9%	76,7%
SG Rethem/Aller	825	k.A.	4,7%	10,4%	21,2%	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	36,4%	3,0%	75,8%
SG Schwarmstedt	3.472	1,0%	37,3%	36,3%	2,4%	6,3%	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	83,3%
Osterheide	81	k.A.	k.A.	22,2%	k.A.	18,5%	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	40,7%

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, 2021

*) nur Stadt Hannover **) Region Hannover ohne die Stadt Hannover

k.A.: keine Angaben

Tabelle 2.2-1: Auspendlerbeziehungen Gemeinden – Regionen außerhalb

Bezogen auf den Landkreis sind die Hauptzielräume der Pendler, die die Landkreisgrenze überschreiten (nur Auspendler), die Region Hannover (incl. der Stadt Hannover) mit über 25 % und die Stadt Hamburg mit über 12 %. Vor 4 Jahren waren die Anteile Richtung Hamburg und Hannover noch etwas höher. Auf den weiteren Plätzen folgen die Landkreise Rotenburg (Wümme), Celle, Verden und Harburg.

Erwartungsgemäß unterscheiden sich die Pendleranteile regional stark. Während in den SG Ahlden und Schwarmstedt jeweils über 50 % in die Region Hannover einpendeln, fahren über 50% aller Auspendler in Schneverdingen und Bispingen nach Hamburg oder den Landkreis Harburg. Bemerkenswert sind die relativ hohen Anteile (über 36 %) der SG Rethem (Aller) in den Landkreis Verden, der Gemeinde Neuenkirchen in den Landkreis Rotenburg (Wümme).

	Einpendler [Pers.]	Anteile der Quelllandkreise											
		HH	H *)	Reg. H**)	NI	CE	WL	LG	ROW	UE	VER	HB	Summe
Heidekreis	11.176	4,1%	2,3%	6,7%	5,0%	17,6%	5,8%	4,1%	14,1%	4,3%	4,9%	1,2%	70,0%
Bispingen	548	4,7%	k.A.	k.A.	k.A.	7,1%	22,6%	16,4%	4,2%	7,5%	k.A.	k.A.	62,6%
Bad Fallingb., Stadt	667	2,4%	3,7%	8,2%	5,7%	16,9%	2,1%	1,6%	20,1%	1,5%	9,4%	1,6%	73,5%
Munster, Stadt	1.405	6,6%	0,0%	1,9%	k.A.	27,8%	3,1%	8,3%	2,9%	20,4%	k.A.	0,0%	70,8%
Neuenkirchen	248	0,0%	k.A.	k.A.	k.A.	11,3%	0,0%	k.A.	54,8%	k.A.	k.A.	k.A.	66,1%
Schneverdingen, Stadt	1.364	8,5%	2,2%	1,5%	k.A.	2,8%	14,1%	3,5%	21,6%	1,1%	1,5%	2,4%	59,2%
Soltau, Stadt	2.622	5,3%	1,5%	2,1%	1,0%	28,0%	9,1%	6,0%	14,9%	4,3%	2,1%	1,0%	75,4%
Walsrode, Stadt	2.264	1,9%	3,7%	8,0%	7,2%	7,6%	1,5%	0,8%	23,2%	0,7%	15,0%	2,5%	72,0%
Wietendorf	207	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	45,4%	k.A.	k.A.	0,0%	k.A.	k.A.	k.A.	45,4%
SG Ahlden	540	0,0%	6,7%	16,7%	9,6%	20,2%	k.A.	k.A.	2,6%	k.A.	4,8%	2,0%	62,6%
SG Rethem/Aller	299	k.A.	k.A.	6,0%	38,1%	0,0%	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	15,4%	k.A.	59,5%
SG Schwarmstedt	915	k.A.	5,0%	32,7%	17,5%	21,7%	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	76,9%
Osterheide	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.

Quelle: Bundesagentur für Arbeit, 2021

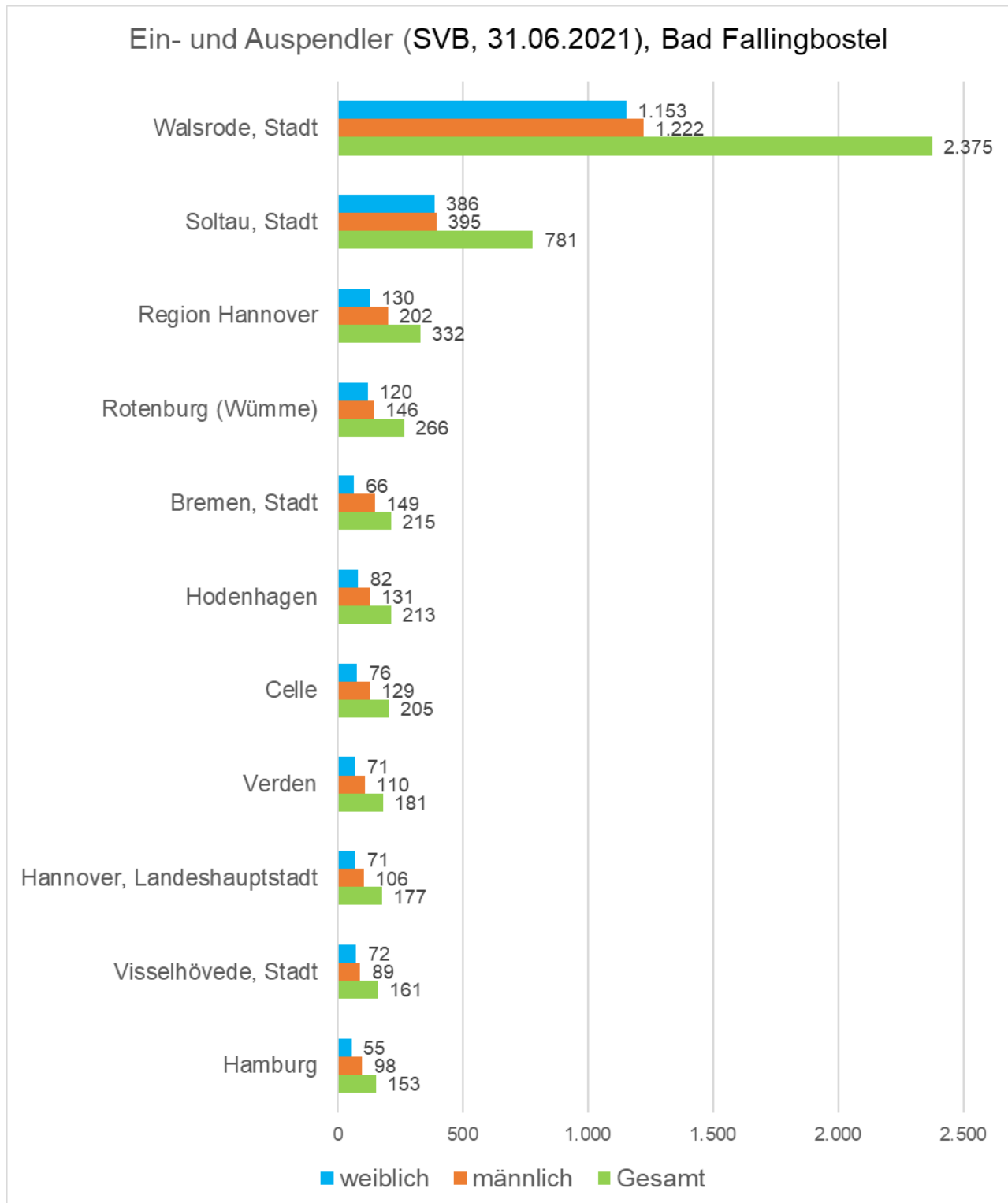
*) nur Stadt Hannover **) Region Hannover ohne die Stadt Hannover

k.A.: keine Angaben

Tabelle 2.2-2: Einpendlerbeziehungen Regionen außerhalb – Gemeinden

Die meisten Einpendler außerhalb des Landkreises wohnen in den Landkreisen Celle und Rotenburg (Wümme). Hauptziel der Einpendler sind die Städte Soltau, Walsrode, Schneverdingen und Munster mit zusammen 68,5 % der Arbeitsstätten.

Im Folgenden finden sich die Gebietskörperschaften alphabetisch sortiert, zunächst nach Gemeinden und Städten (incl. dem gemeindefreien Bezirk), anschließend nach Samtgemeinden.

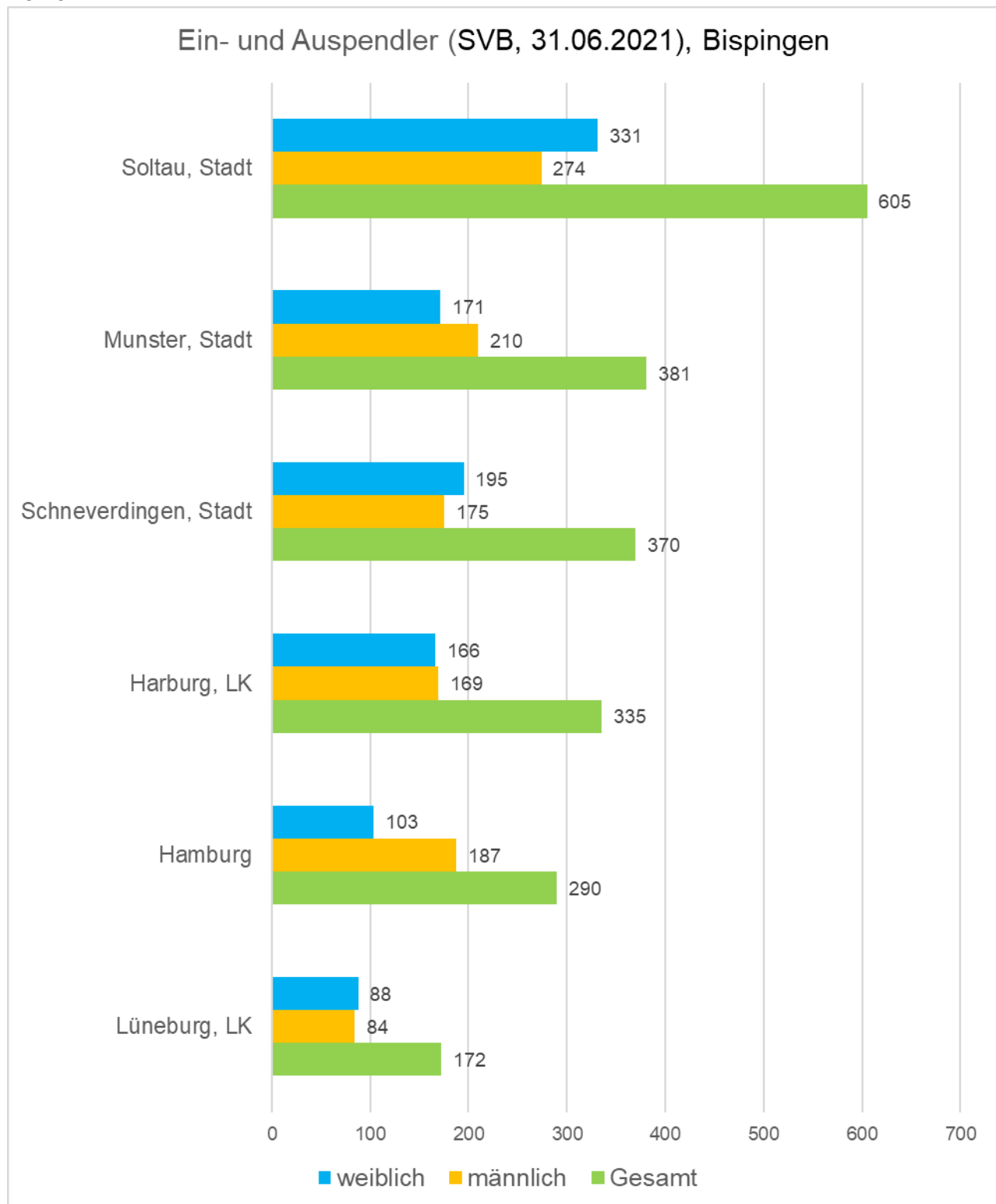


Dargestellt werden Relationen mit mindestens 100 gerichteten Pendlerbewegungen.

Abb. 2.2-2: Pendlerbeziehungen der Stadt Bad Fallingbostal

Die Stadt Bad Fallingbostal hat die stärksten Pendlerbeziehungen mit den benachbarten Städten Walsrode und Soltau sowie der Region Hannover. Jeweils über 1.000 SVB pendeln aus der Stadt Walsrode ein und aus. Etwa über 200 SVB wohnen in Soltau. Über 500 SVB wohnen in Bad

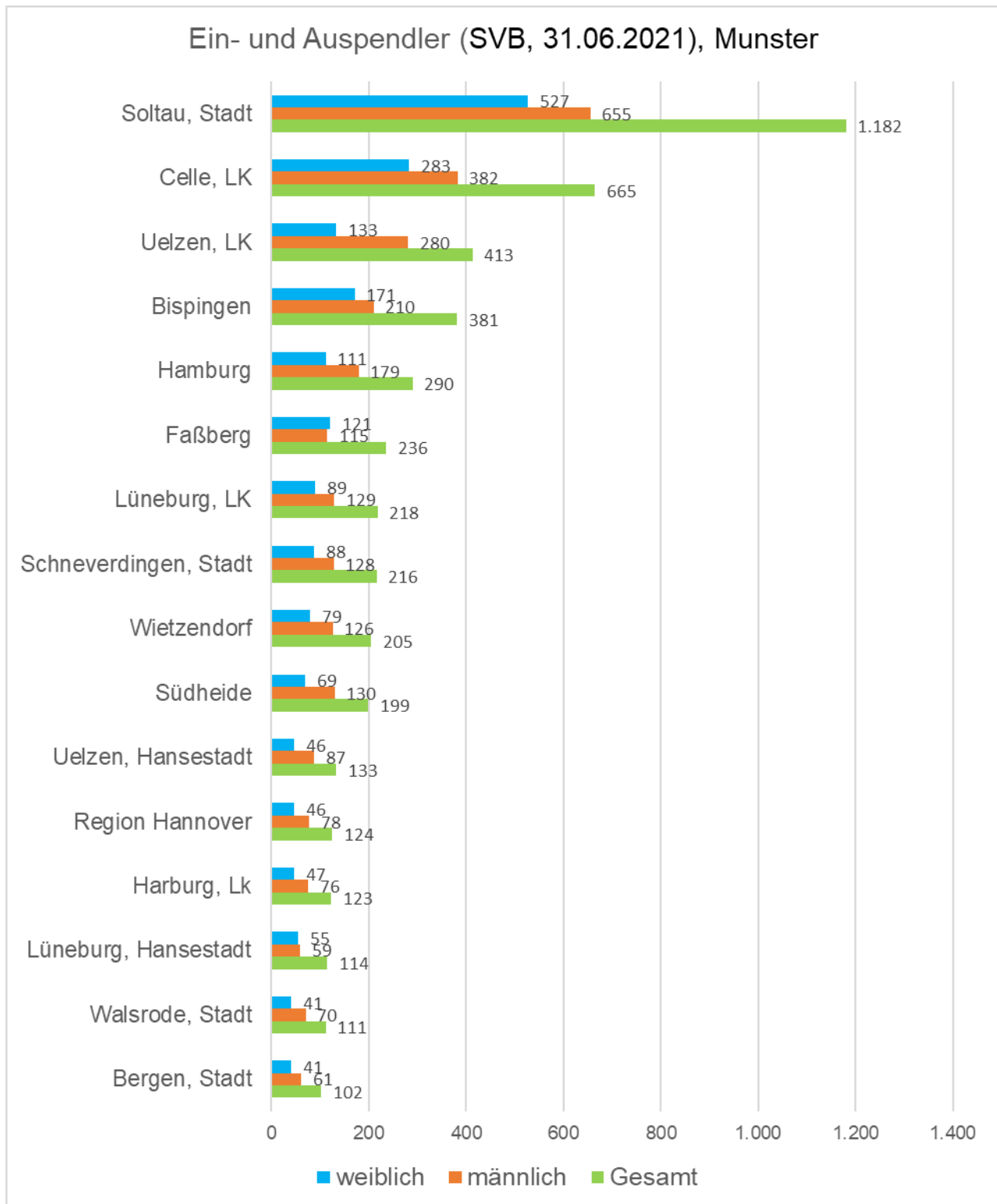
Fallingbostal und arbeiten in Soltau. Jeweils über 200 SVB fahren in die Region Hannover oder nach Bremen.



Dargestellt werden Relationen mit mindestens 100 gerichteten Pendlerbewegungen.

Abb. 2.2-3: Pendlerbeziehungen der Gemeinde Bispingen

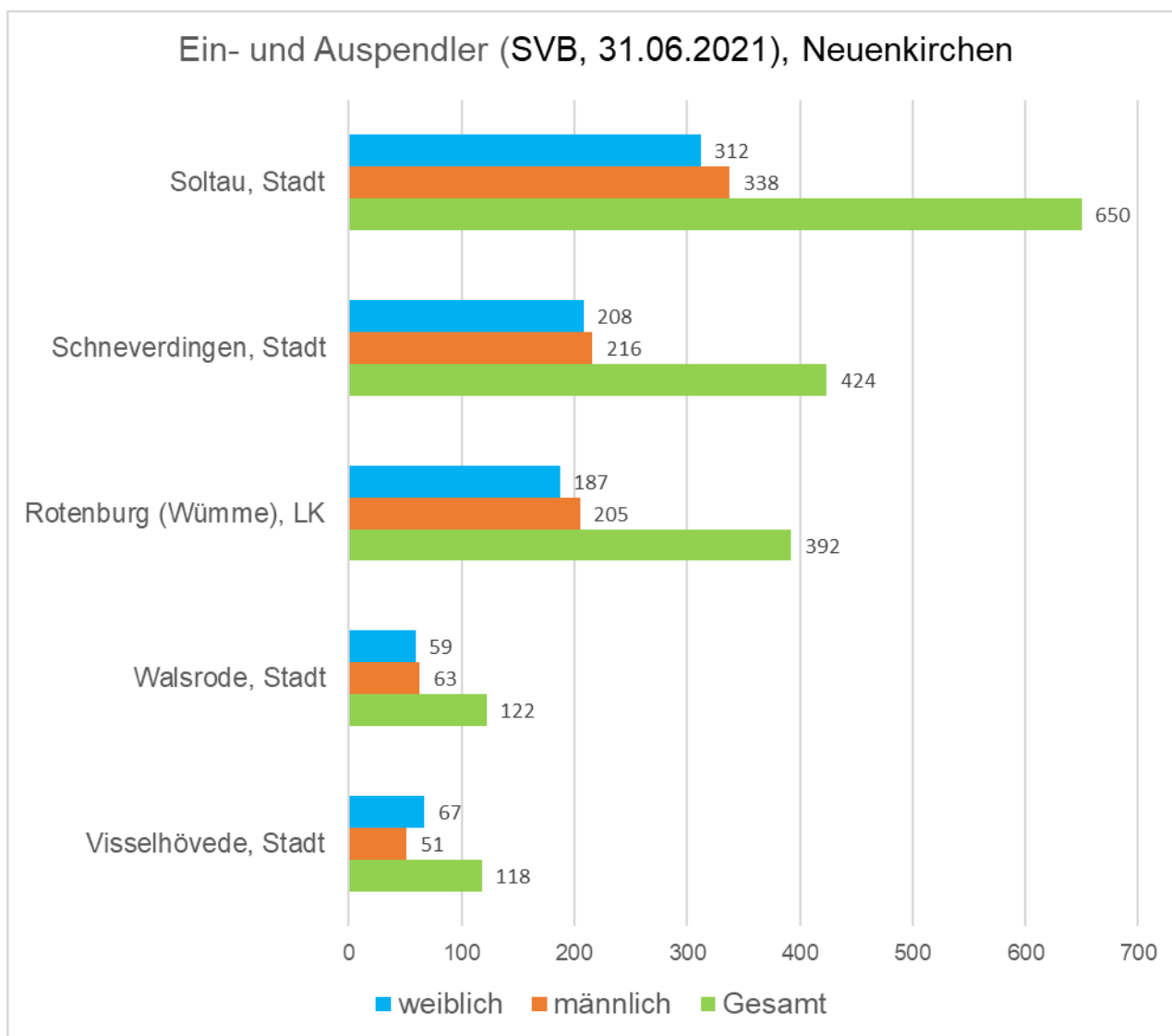
Die Gemeinde Bispingen hat die stärksten Pendlerbeziehungen mit den benachbarten Städten Soltau, Schneverdingen und Munster. Von dort kommen die stärksten Einpendlerströme (jeweils über 200 SVB), während die stärksten Ziele der Auspendler die Städte Soltau (fast 400 SVB) und Hamburg (über 250 SVB) sowie der Landkreis Harburg (über 200 SVB) sind.



Dargestellt werden Relationen mit mindestens 100 gerichteten Pendlerbewegungen.

Abb. 2.2-4: Pendlerbeziehungen der Stadt Munster

Die Stadt Münster ist Ziel von fast 400 Einpendlern aus dem Landkreis Celle. Jeweils fast 300 Einpendler kommen aus der Stadt Soltau und dem Landkreis Uelzen. Mit 900 Auspendlern aus der Stadt Münster in die Stadt Soltau findet sich hier der stärkste Strom. Etwa 250 Pendler kommen aus dem Landkreis Celle und der Gemeinde Bispingen nach Münster.



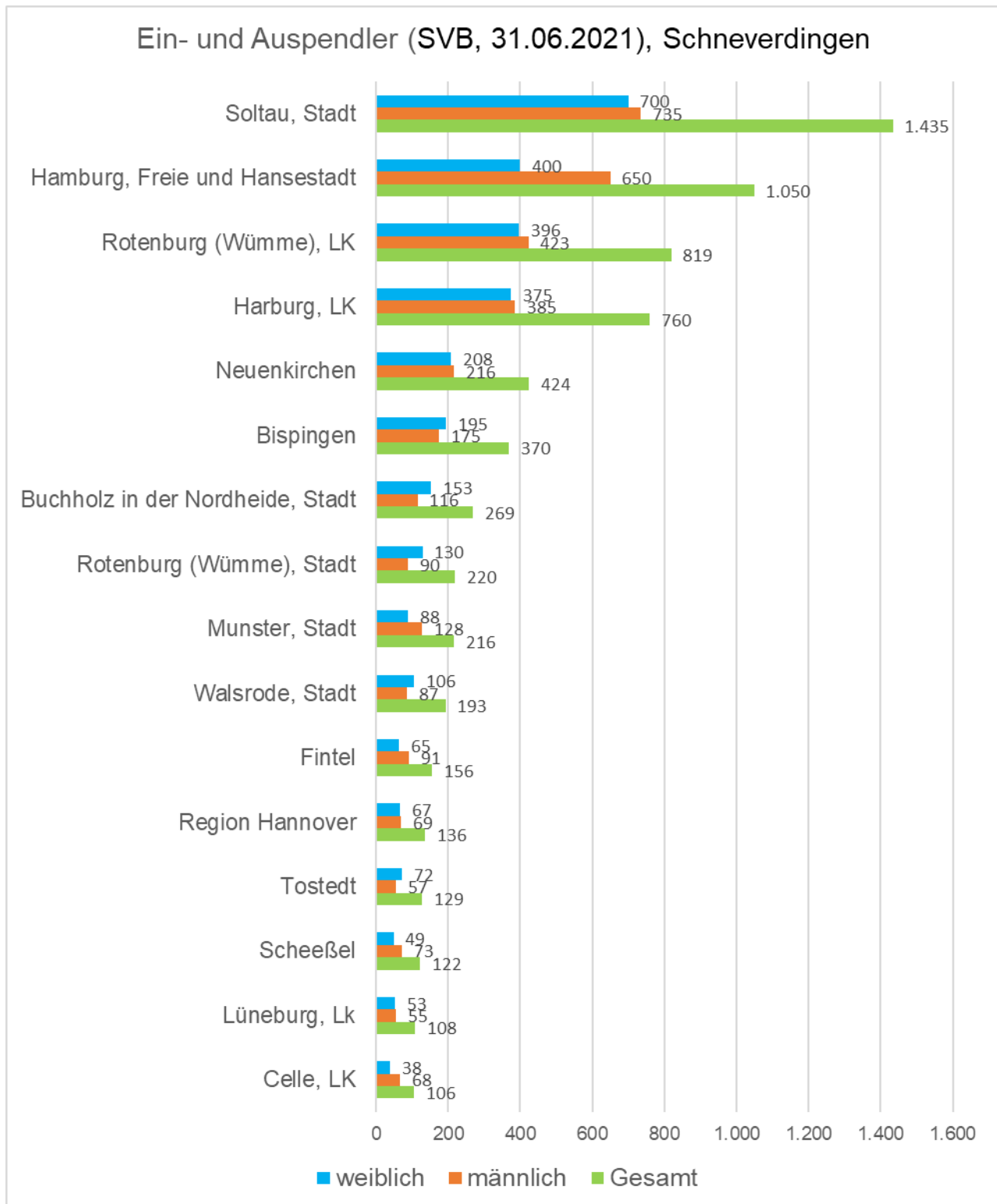
Dargestellt werden Relationen mit mindestens 100 gerichteten Pendlerbewegungen.

Abb. 2.2-5: Pendlerbeziehungen der Gemeinde Neuenkirchen

Fast 200 SVB kommen aus der Stadt Schneverdingen zum Arbeiten in die Gemeinde Neuenkirchen. Das stärkste Ziel der Auspendler der Gemeinde Neuenkirchen ist die Stadt Soltau mit über 500 SVB. Jeweils etwa 250 SVB fahren in den Landkreis Rotenburg (Wümme) oder in die Stadt Schneverdingen.

Gemeindefreier Bezirk Osterheide

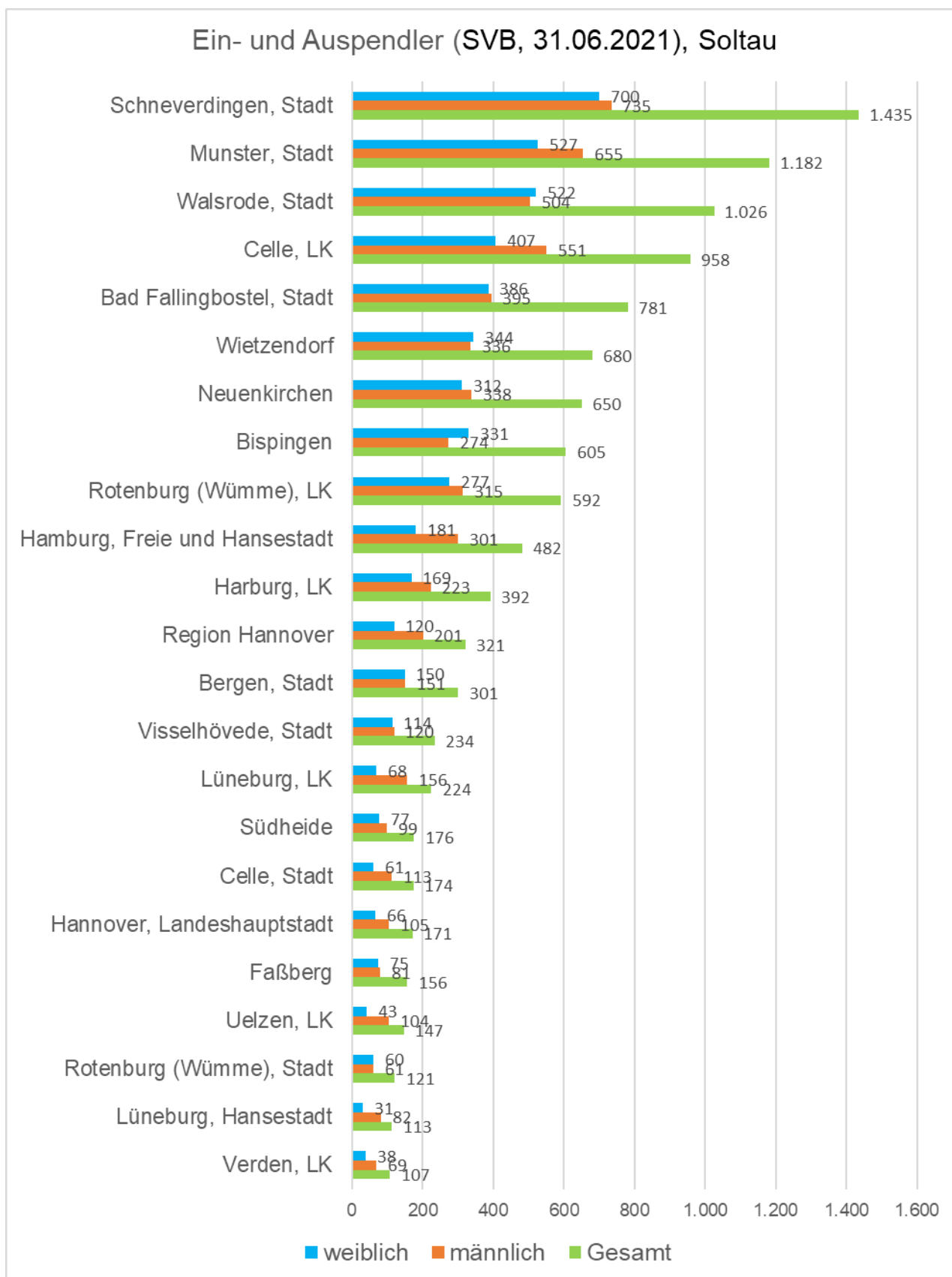
Mit dem gemeindefreien Bezirk Osterheide gibt es keine Pendlerströme mit mehr als 100 SVB. Mit den Städten Bad Fallingb. und Walsrode gibt es jeweils fast 100 Ein- und Auspendler. Mit dem Landkreis Celle sind es über 60 SVB.



Dargestellt werden Relationen mit mindestens 100 gerichteten Pendlerbewegungen.

Abb. 2.2-6: Pendlerbeziehungen der Stadt Schneverdingen

Jeweils etwa 300 SVB kommen aus der Stadt Soltau und dem Landkreis Rotenburg (Wümme) zum Arbeiten in die Stadt Schneverdingen. Aus der Gemeinde Neuenkirchen sind es etwa 250 SVB. Die Ziele der Auspendler sind die Städte Soltau (fast 1.100 SVB), Hamburg (über 900 SVB) sowie die Landkreise Harburg und Rotenburg (Wümme) mit jeweils über 500 SVB, darin enthalten sind etwa 200 SVB, die in die Städte Buchholz i.d.N. und Rotenburg (Wümme) zur Arbeit fahren. Über 250 SVB aus Schneverdingen arbeiten in Bispingen.

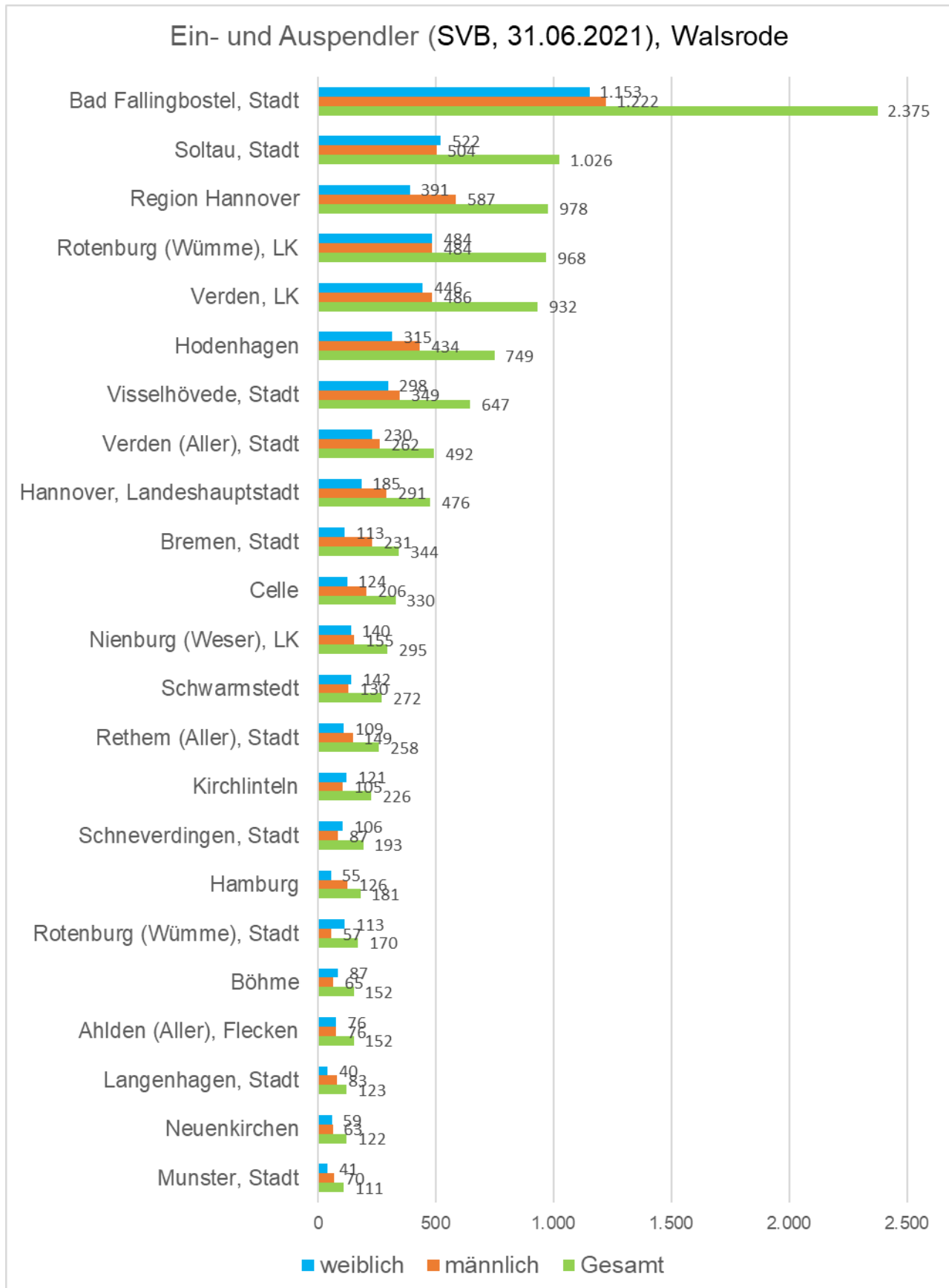


Dargestellt werden Relationen mit mindestens 100 gerichteten Pendlerbewegungen.

Abb. 2.2-7: Pendlerbeziehungen der Stadt Soltau

Über 4.500 SVB pendeln in die Stadt Soltau ein, hauptsächlich aus den benachbarten Kommunen (jeweils zwischen 1.100 und 400 SVB). Aus den Landkreisen Celle, Rotenburg (Wümme) und Harburg fahren jeweils zwischen 700 und 200 SVB zur Arbeit nach Soltau.

Die stärksten Ziele der etwa 1.700 Auspendler aus der Stadt Soltau sind mit jeweils etwa 350 SVB die Städte Schneverdingen, Hamburg und Walsrode.

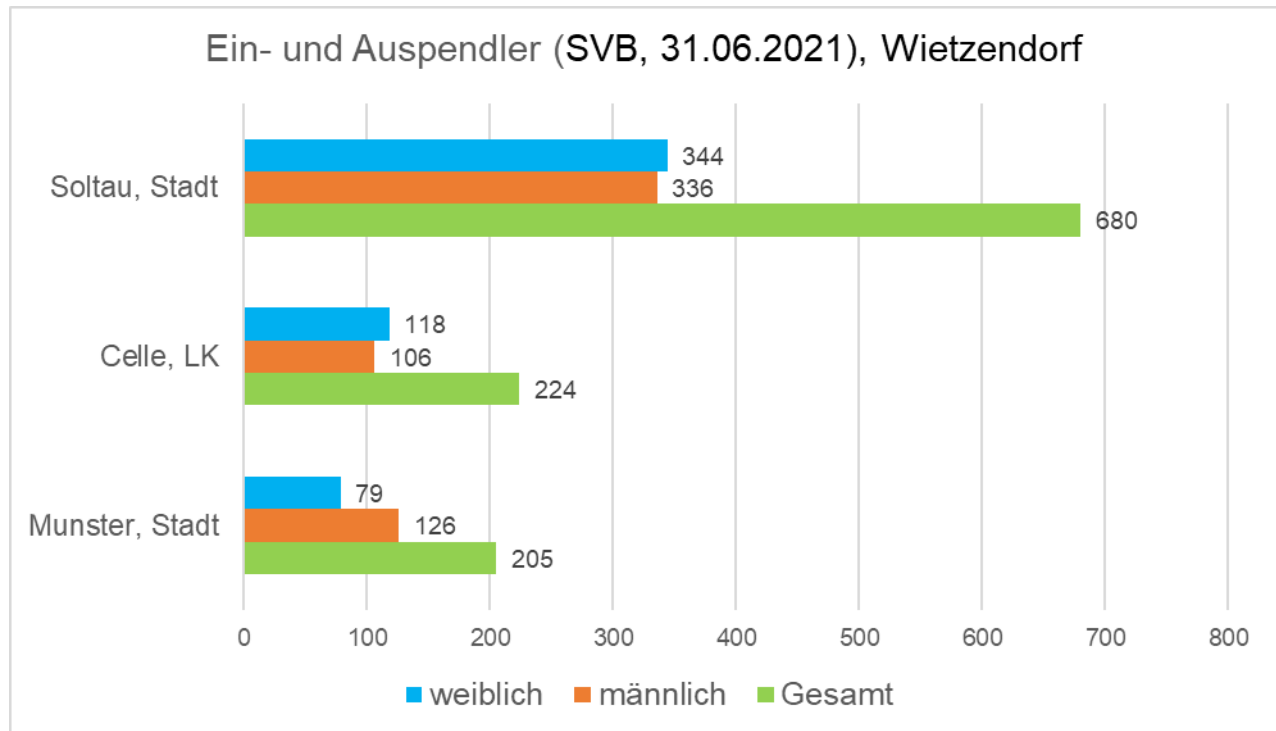


Dargestellt werden Relationen mit mindestens 100 gerichteten Pendlerbewegungen.

Abb. 2.2-8: Pendlerbeziehungen der Stadt Walsrode

In die Stadt Walsrode pendeln mit jeweils über 3.000 SVB genauso viele Menschen ein wie aus. Mit jeweils über 1.000 SVB existiert die stärkste Verflechtung mit der Stadt Bad Fallingbommel. Mit jeweils um 350 SVB folgen die Städte Visselhövede und Soltau sowie der Landkreis Verden.

Die nachfragestärksten Ziele der Auspendler finden sich in der Region Hannover und der Stadt Soltau mit jeweils um 700 SVB sowie dem Landkreis Verden (fast 600 SVB).

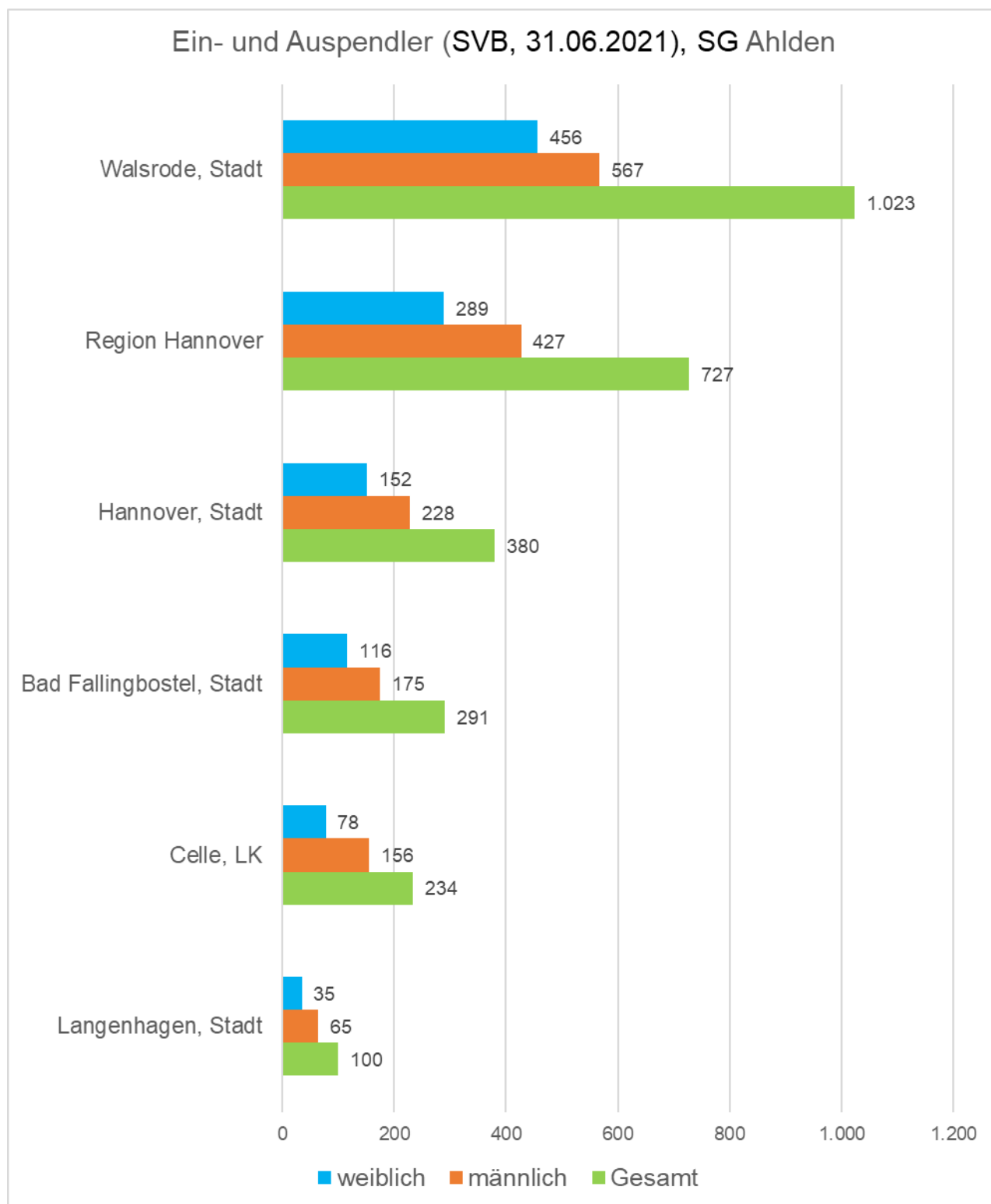


Dargestellt werden Relationen mit mindestens 100 gerichteten Pendlerbewegungen.

Abb. 2.2-9: Pendlerbeziehungen der Gemeinde Wietzendorf

Jeweils etwa 100 SVB kommen aus der Stadt Soltau und dem Landkreis Celle zur Arbeit in die Gemeinde Wietzendorf.

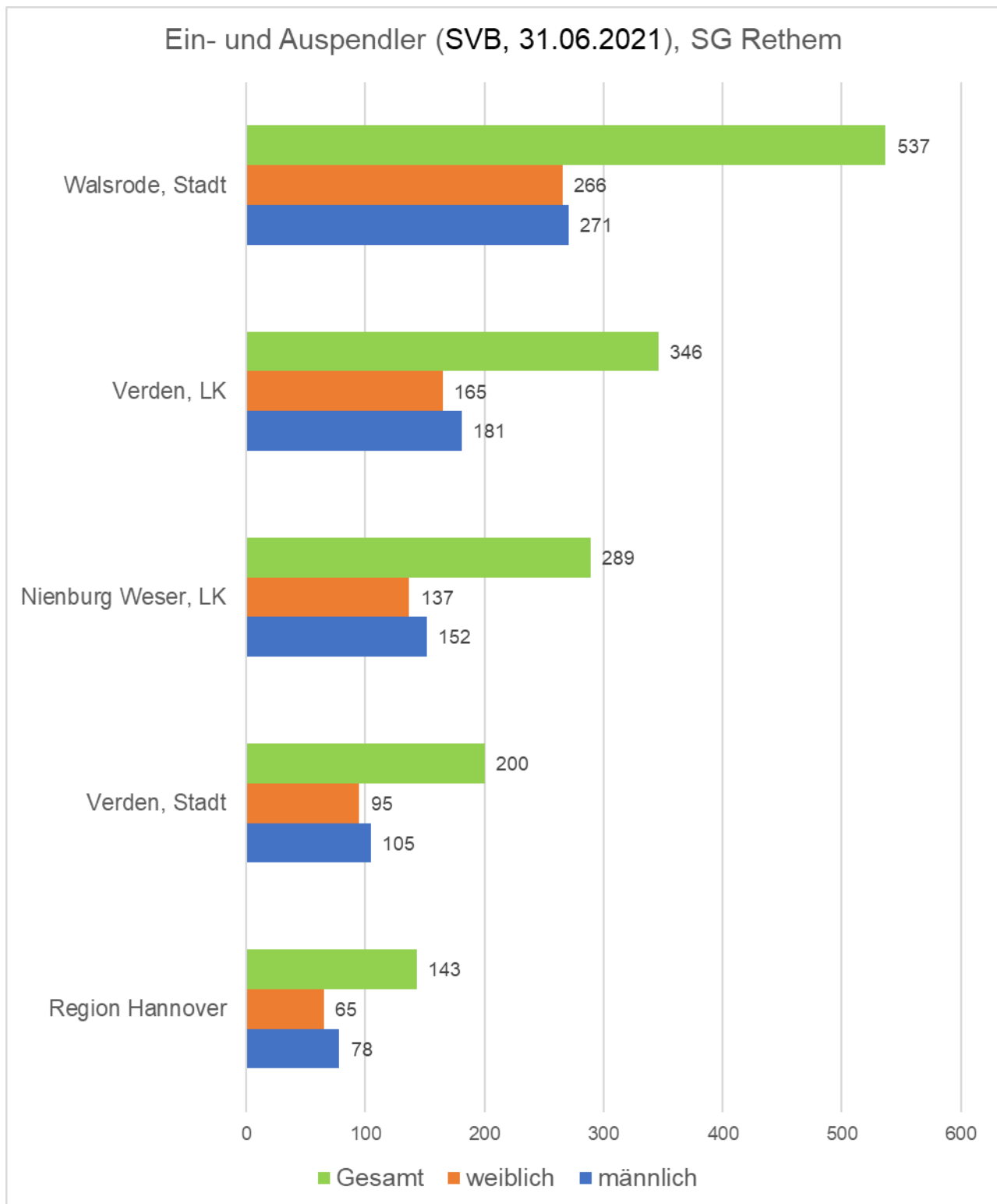
Mit fast 600 Auspendlern aus der Gemeinde Wietzendorf ist die Stadt Soltau das Hauptziel. Es folgen der Landkreis Celle und die Stadt Munster mit jeweils über 100 SVB.



Dargestellt werden Relationen mit mindestens 100 gerichteten Pendlerbewegungen.

Abb. 2.2-10: Pendlerbeziehungen der Samtgemeinde Ahlden

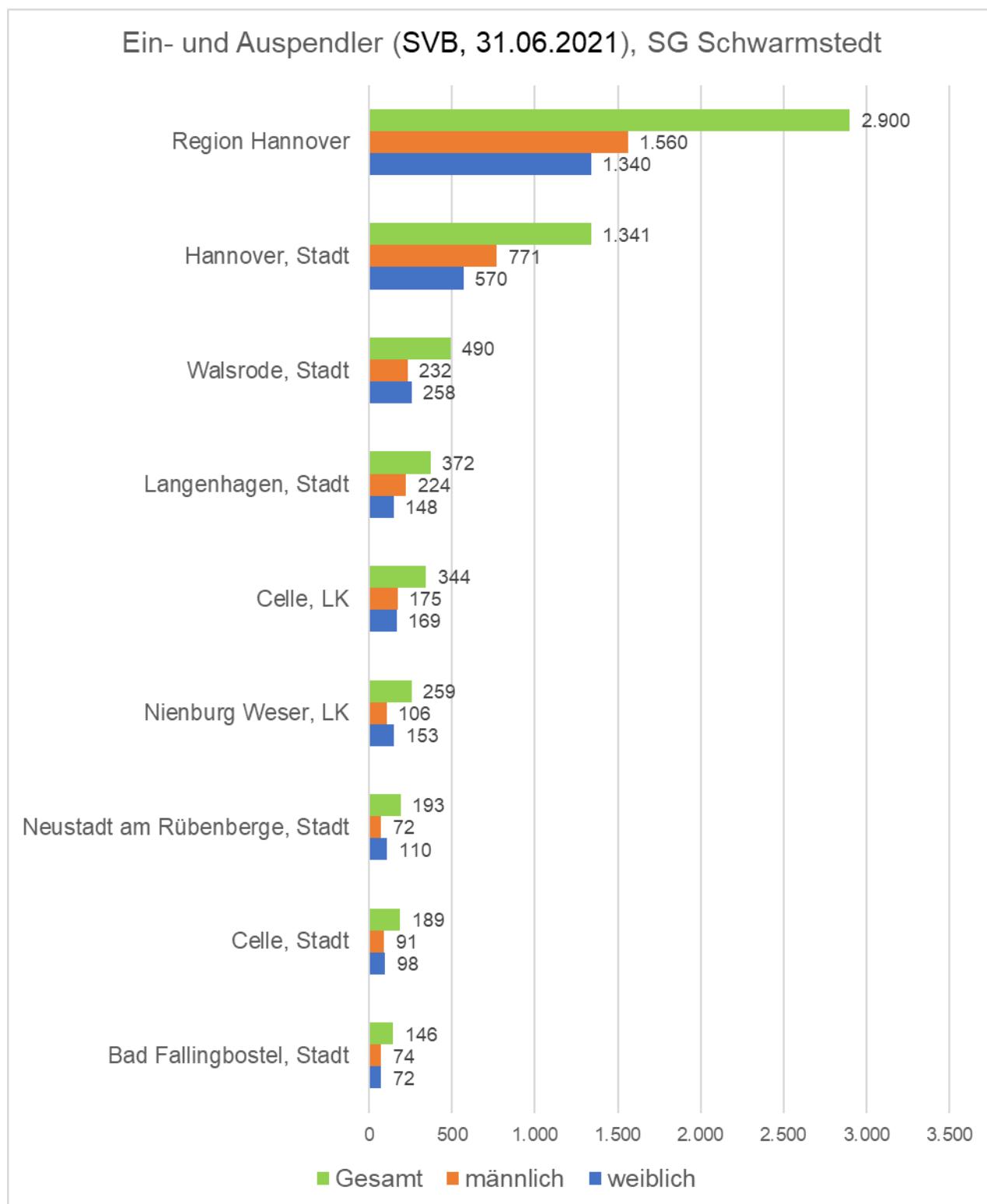
Mit jeweils etwa 500 Ein- und Auspendler gibt es die stärkste Verflechtung der Samtgemeinde Ahlden (Aller) mit der Stadt Walsrode. In die Region Hannover fahren 600 Auspendler, über die Hälfte davon in die Stadt Hannover.



Dargestellt werden Relationen mit mindestens 100 gerichteten Pendlerbewegungen.

Abb. 2.2-11: Pendlerbeziehungen der Samtgemeinde Rethem (Aller)

Jeweils über 100 SVB erreichen aus der Stadt Walsrode und dem Landkreis Nienburg ihre Arbeitsstätten in der Samtgemeinde Rethem (Aller). Mit fast 400 SVB ist die Stadt Walsrode das stärkste Ziel der Auspendler. In die Landkreise Verden und Nienburg fahren 300 bzw. fast 200 SVB.



Dargestellt werden Relationen mit mindestens 100 gerichteten Pendlerbewegungen.

Abb. 2.2-12: Pendlerbeziehungen der Samtgemeinde Schwarmstedt

Mit fast 350 SVB kommt aus der Region Hannover der stärkste Einpendlerstrom. Aus der Stadt Walsrode und dem Landkreis Nienburg fahren jeweils fast 200 SVB in die Samtgemeinde Schwarmstedt zur Arbeit. Über 2.500 SVB pendeln aus der Samtgemeinde in die Region Hannover (davon 1.300 nach Hannover, fast 400 nach Langenhagen), 300 SVB nach Walsrode und über 200 in den Landkreis Celle.

2.3 Schüler und Schulen

2.3.1 Schulstandorte und Schülerzahlen

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

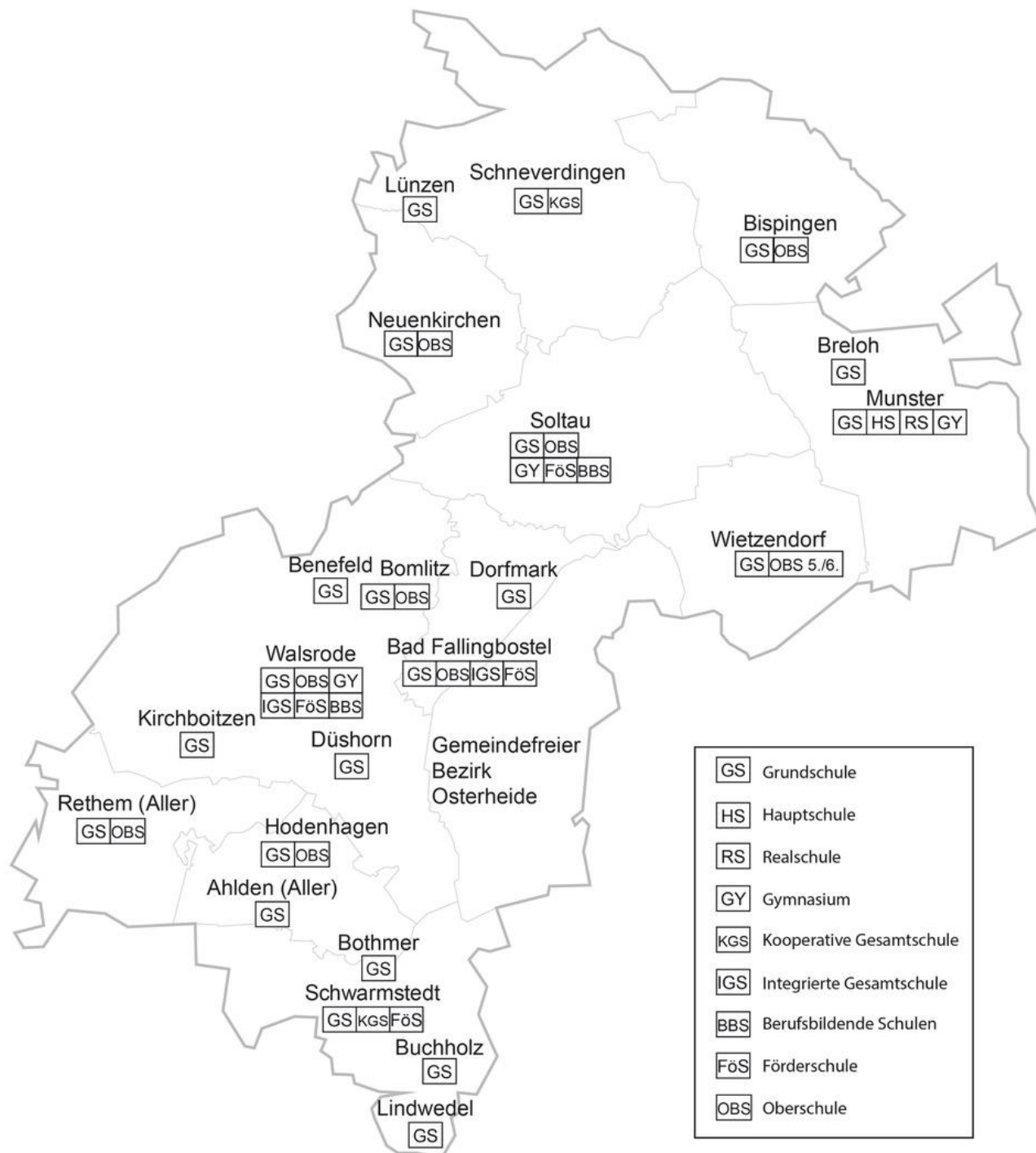


Abb. 2.3-1: Öffentliche Schulstandorte im Heidekreis

Bezüglich der Schulstandorte ist festzustellen, dass der Landkreis ein flächendeckendes Angebot von Schulen aufweist. Alle (Samt-) Gemeinden verfügen über eine oder mehrere Grundschulen sowie - außer Schneverdingen, Munster und die SG Schwarmstedt - über eine Oberschule. In Wietzendorf

existiert für die 5. und 6. Klassen der Wietzendorfer Schülerinnen und Schüler eine Außenstelle der Oberschule Soltau. In Munster besteht eine Haupt- und Realschule. Standorte der Gymnasien sind die Städte Munster, Soltau und Walsrode. In der Stadt Schneverdingen und der SG Schwarmstedt werden Hauptschule (HS) und Realschule (RS) sowie die Sekundarstufe I und II des Gymnasiums als Kooperative Gesamtschule (KGS) geführt. Ab August 2024 gibt es in Bad Fallingbostal und Walsrode jeweils eine Integrierte Gesamtschule.

2.3.2 Schülerbeförderung

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

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

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

Schulort	GS	HS	RS	OBS	GY	KGS	Fös	BBS	Schülerinnen und Schüler gesamt	mit Beförderungs- anspruch (ÖPNV)
Ahlden	X								138	92
Hodenhagen	X			X					345	109
Bispingen	X			X					475	280
Bad Fallingbostal	X			X					909	123
Dorfmark	X								128	14
Munster	X	X	X		X				1.425	189
Breloh	X								305	205
Neuenkirchen	X			X					497	200
Rethem	X			X					418	266
Schneverdingen	X					X			2.078	635
Lünzen	X								83	54
Schwarmstedt	X					X	X		1.502	435
Bothmer	X								76	29
Buchholz	X								117	63
Lindwedel	X								148	33
Soltau	X			X	X		X	X	4.432	793
Walsrode	X			X	X		X	X	4.434	1.111
Bomlitz	X			X					363	72
Benefeld	X								140	51
Düshorn	X								118	58
Kirchboitzen	X								102	79
Wietzendorf	X								170	21
Summe									18.403	4.912

Tabelle 2.3-1: Übersicht öffentliche Schule / Standorte / Schülerzahlen / Fahrschüler(innen)

Die Schülerbeförderung gehört zum eigenen Wirkungskreis der Landkreise. Die finanzielle Verantwortung und Ausgestaltung liegt somit beim Heidekreis.

Die Mindestentfernung hinsichtlich des Anspruchs auf Beförderung zur Schule bzw. auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg, die zu benutzenden Verkehrsmittel und das Verfahren zur Fahrkostenerstattung hat der Landkreis in der Schülerbeförderungssatzung geregelt.

Im Schuljahr 2023/24 nutzten über 4.900 anspruchsberechtigte Schüler an öffentlichen Schulen die Busse der Schülerbeförderung. Dies ist innerhalb von 5 Jahren ein Rückgang von 208 (-4,1 %) Schülerinnen und Schülern. Darüber hinaus nutzt eine nicht bekannte Zahl von Schülern und Schülerinnen, für die keine Beförderungspflicht besteht, den ÖPNV auf eigene Kosten.

2.4 Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene und Straße

2.4.1 Schienennetz

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

Seit Dezember 2016 können Züge auf der KBS 123 (RB38 Heidebahn) mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h zwischen Hannover und Buchholz i.d.N. fahren.

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

Strecke	Verkehrsart	Aus- baustan- dard	Elektrifi- ziert
KBS 116 (RB37) Bremen – Soltau – Uelzen	SPNV (RB37) und Güter- verkehr	Eingleisig	nein
KBS 123 (RB38) Buchholz i. d. N. – Soltau – Hannover	SPNV (RB38) und Güter- verkehr	Eingleisig	nein
Soltau – Bispingen – Hützel – Lüneburg /Winsen	touristischer Personenver- kehr und Güterverkehr	Eingleisig	nein
Soltau – Wietzenhof – Celle	Güterverkehr	Eingleisig	nein
Munster – Beckedorf – Celle	Güterverkehr	Eingleisig	nein
Walsrode – Bomlitz	Güterverkehr	Eingleisig	nein

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

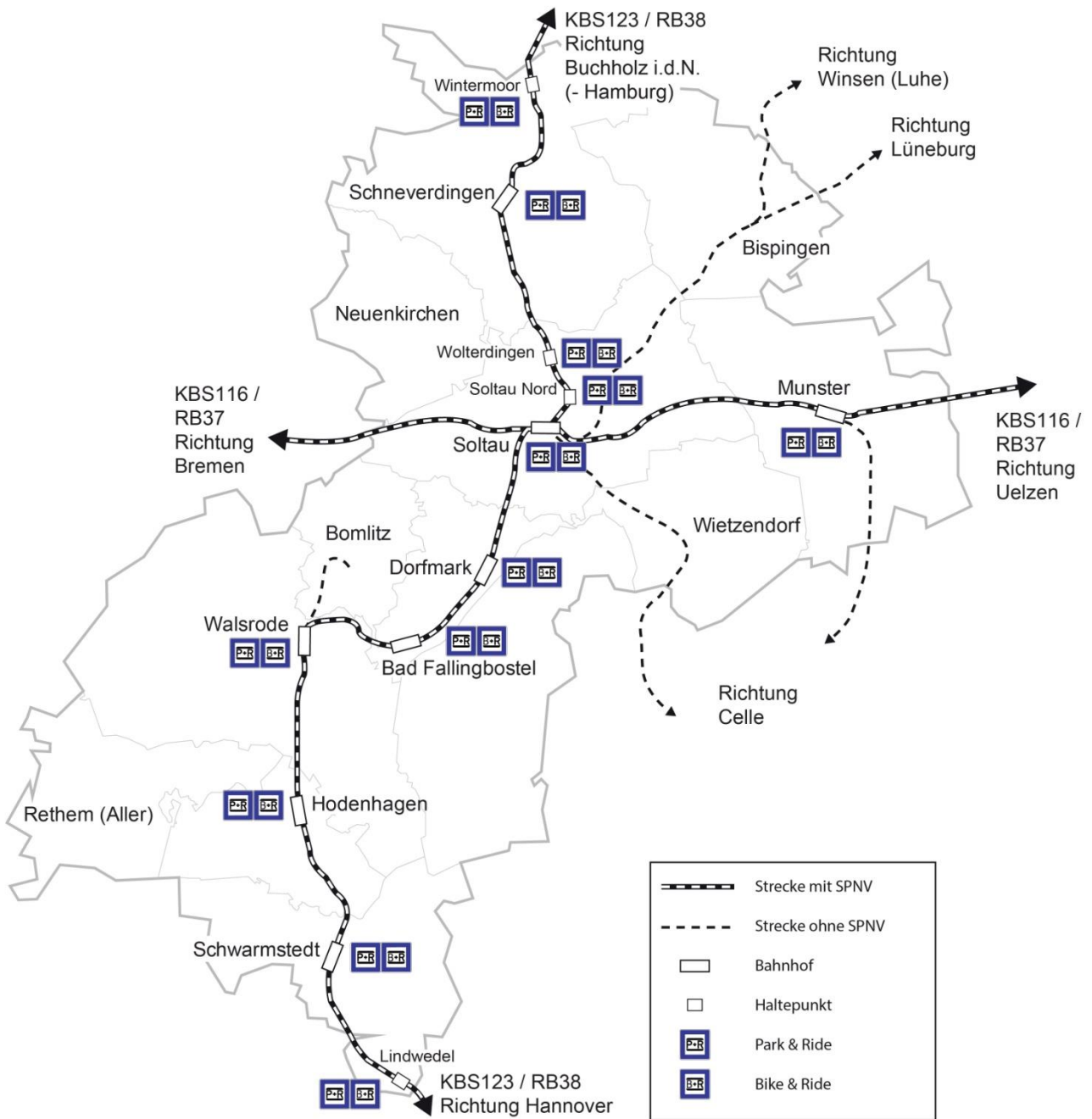


Abb. 2.4-1: Schienennetz, Bahnhöfe und Haltepunkte im Heidekreis

2.4.2 Straßengebundener ÖPNV

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

DAS BUSNETZ IM HEIDEKREIS

ab 01.08.2023

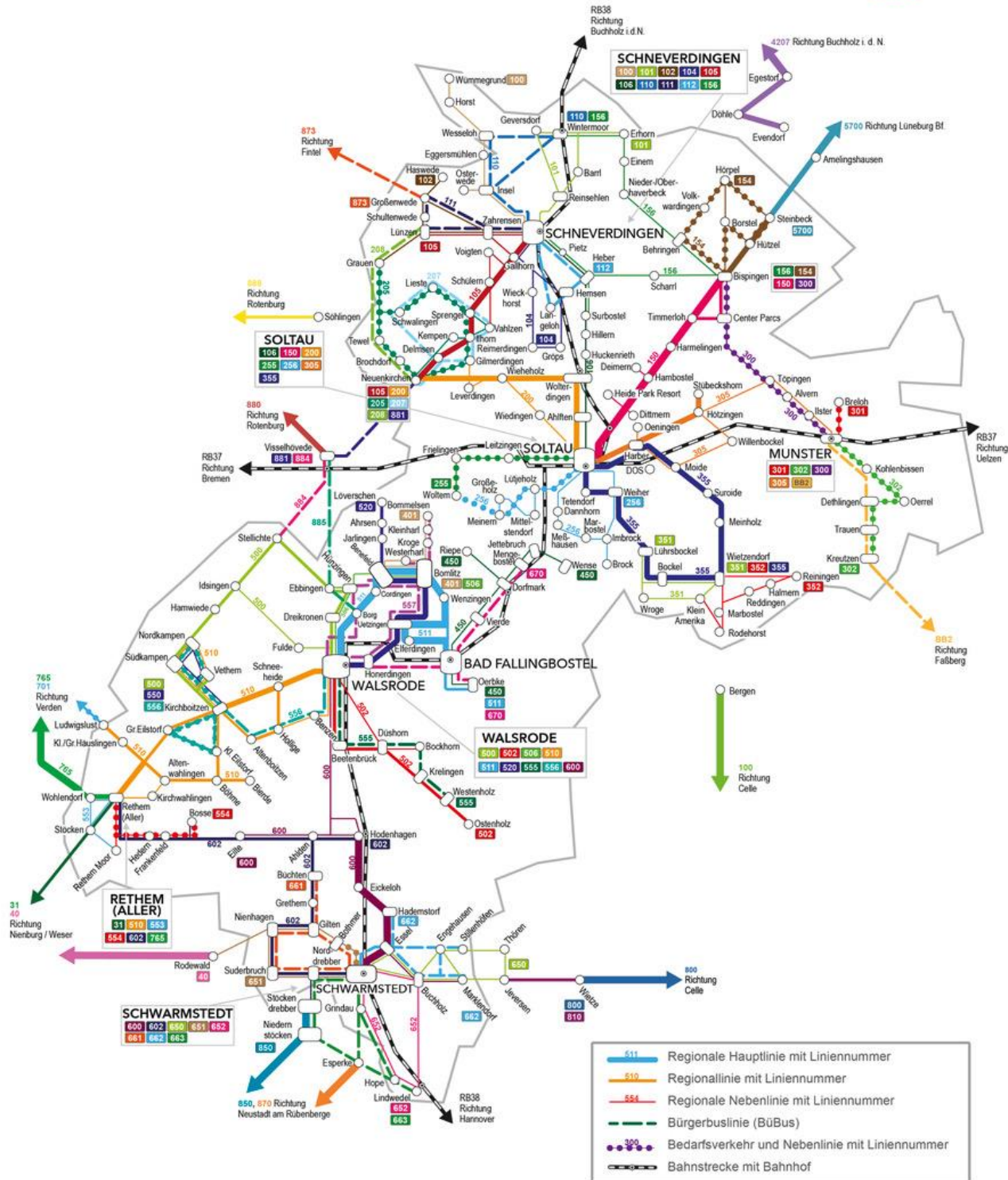


Abb. 2.4-2: Liniennetz im Heidekreis

Verkehrs- unter- nehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK [km]	Genehmi- gungs- dauer	Teilnetz	Anmerkungen
VGH	31	Rethem - Anderten - Drakenburg - Nienburg/W	5,0	31.07.2029	NI 1	Landkreis Nienburg
Prüser	100	Wümmegrund - Wesseloh - Schneverdingen	19,9	31.07.2028	HK 1	
VOG	101	Schneverdingen - Barrl - Ehrhorn - Wintermoor	39,9	31.07.2028	HK 2	Betrieb: KVG Stade
Prüser	102	Haswede - Lünzen - Schneverdingen	22,3	31.07.2028	HK 1	
Prüser	104	Schneverdingen - Wieckhorst - Reimerdingen - Schneverdingen	26,9	31.07.2028	HK 1	
Prüser	105	Schneverdingen - Lünzen - Schülern - Neuenkirchen	33,8	31.07.2028	HK 1	
VOG	106	Schneverdingen - Wolterdingen - Soltau	25,4	31.07.2028	HK 2	Betrieb: KVG Stade
KVG	110	Schneverdingen - Insel - Wesseloh - Wintermoor (Betrieb: BB)	36,0	31.12.2032		BB Schneverdingen
KVG	111	Schneverdingen - Lünzen - Großenwede (Betrieb: BB)	22,0	31.12.2032		BB Schneverdingen
KVG	112	Schneverdingen - Hemsen - Heber (Betrieb: BB)	28,0	31.12.2032		BB Schneverdingen
VOG	150	Soltau - Bispingen	24,2	31.07.2028	HK 2	Betrieb: KVG Stade
VOG	154	Bispingen - Hörpel - Steinbeck - Grevenhof	17,9	31.07.2028	HK 2	Betrieb: KVG Stade
VOG	156	Schneverdingen - Heber - Bispingen	20,3	31.07.2028	HK 2	Betrieb: KVG Stade
Prüser	200	Neuenkirchen - Wolterdingen - Soltau	25,7	31.07.2028	HK 1	
Prüser	205	Neuenkirchen - Grauen - Schwalingen - Neuenkirchen	26,1	31.07.2028	HK 1	
Prüser	207	Neuenkirchen - Srengel - Neuenkirchen (Betrieb: BB)	16,7	31.12.2029		BB Neuenkirchen
Prüser	208	Neuenkirchen - Lünzen - Neuenkirchen (Betrieb: BB)	22,5	31.12.2029		BB Neuenkirchen
VOG	255	Frielingen - Woltem - Soltau	23,9	31.07.2028	HK 2	Betrieb: KVG Stade
VOG	256	Soltau - Bassel - Meinern	35,1	31.07.2028	HK 2	Betrieb: KVG Stade
VOG	300	Bispingen - Alvern - Munster	18,9	31.07.2028	HK 3	Betrieb: KVG Stade
VOG	301	Breloh - Munster	15,8	31.07.2028	HK 3	Betrieb: KVG Stade
VOG	302	Munster - Oerrel - Trauen - Kreutzen	20,2	31.07.2028	HK 3	Betrieb: KVG Stade
VOG	305	Soltau - Harber - Hötzingen - Munster	32,0	31.07.2028	HK 3	Betrieb: KVG Stade
VOG	351	Wietzenhof - Klein Amerika - Lührsbockel	22,2	31.07.2028	HK 3	Betrieb: KVG Stade
VOG	352	Wietzenhof - Reiningen - Rodehorst	19,8	31.07.2028	HK 3	Betrieb: KVG Stade
VOG	355	Soltau - Bassel - Harber - Wietzenhof	25,9	31.07.2028	HK 3	Betrieb: KVG Stade
HBB	401	Bommelsen - Westerharl - Hünzingen - Bomlitz	21,3	31.07.2028	HK 4	
HBB	450	Riepe/Wense - Dorfmark - Bad Fallingbommel	39,3	31.07.2028	HK 4	
VWE	500	Walsrode - Fulde - Hamwiede - Kirchboitzen	20,9	31.07.2028	HK 5	
HBB	502	Walsrode - Düshorn - Ostenholz	26,1	31.07.2028	HK 4	
HBB	506	Bomlitz - Hünzingen - Walsrode	23,6	31.07.2028	HK 4	
VWE	510	Walsrode - Kirchboitzen - Rethem - Ludwigslust	37,0	31.07.2028	HK 5	
HBB	511	Walsrode - Bomlitz - Bad Fallingbommel - Oerbke	31,2	31.07.2028	HK 4	
HBB	520	Löverschen - Bomlitz - Walsrode	30,5	31.07.2028	HK 4	
VWE	550	Kirchboitzen - Nordkampen - Vethem - Kirchboitzen	10,5	31.07.2028	HK 5	
HBB	553	Rethem - Wohlfendorf - Stöcken - Rethem	23,0	31.07.2028	HK 6	
HBB	554	Rethem - Bosse - Hedern - Rethem	22,2	31.07.2028	HK 6	
HBB	555	Krelingen - Walsrode - Bockhorn - Westenholz (Betrieb BB)	62,6	31.07.2028		BB Walsrode
VWE	556	Nordkampen - Kirchboitzen - Walsrode (Betrieb BB)	73,7	31.07.2028		BB Walsrode
HBB	557	Bommelsen - Bomlitz - Benefeld - Löverschen (Betrieb BB)	34,7	30.09.2029		BB Walsrode
HBB	600	Elte - Ahlden - Hodenhagen - Schwarmstedt	26,7	31.07.2028	HK 6	
HBB	602	Hodenhausen - Ahlden - Gilten - Schwarmstedt	44,9	31.07.2028	HK 6	
HBB	650	Schwarmstedt - Buchholz - Engehausen - Jeverßen	21,8	31.07.2028	HK 6	
HBB	651	Schwarmstedt - Gilten - Suderbruch - Schwarmstedt	22,9	31.07.2028	HK 6	
HBB	652	Schwarmstedt - Hope - Lindwedel	20,4	31.07.2028	HK 6	
HBB	661	Schwarmstedt - Grindau - Bothmer - Norddrebber - Grethem - Büchten	28,9	31.03.2029		BB Schwarmstedt
HBB	662	Schwarmstedt - Essel - Buchholz - Markendorf - Engehausen	38,7	31.03.2029		BB Schwarmstedt
HBB	663	Schwarmstedt - Grindau - Esperke - Hope - Lindwedel	39,3	31.03.2029		BB Schwarmstedt
HBB	670	Oerbke - Bad Fallingbommel - Dorfmark - Wense (Betrieb: BB)	47,5	31.12.2028		BB Bad Fallingbommel
v. Rahden	765	Rethem (Aller) - Verden	2,2	31.07.2028	VER-SW	Landkreis Verden
WEB	873	Scheeßel - Lauenbrück - Fintel - Großenwede - Schneverdingen	9,9	31.07.2029	ROW S2	u.a. BB Fintel
WEB	881	Visselhövede - Neuenkirchen	2,8	31.07.2029	ROW S3	u.a. BB
WEB	884	Visselhövede - Stellichte	5,5	31.07.2029	ROW S3	u.a. BB
WEB	885	Rotenburg (Wümme) - Visselhövede - Benefeld	6,1	31.07.2029	ROW S3	u.a. BB
KVG	5700	Steinbeck - Amelinghausen - Lüneburg	1,5	31.12.2025	LG 7	
KVG	6001	Oberhaverbeck - Schneverdingen - Oberhaverbeck	47,9	31.07.2029		Heide-Shuttle 1
KVG	6002	Oberhaverbeck - Handeloh - Oberhaverbeck	20,6	31.07.2029		Heide-Shuttle 2
KVG	6004	Neuenkirchen - Soltau - Bispingen - Oberhaverbeck - Schneverdingen - Neuenkirchen	42,7	31.07.2028	HK 8	Heide-Shuttle 4
CeBus	BB202	Faßberg - Trauen - Munster (Betrieb: BB)	13,1	31.03.2025		BB Faßberg

Tabelle 2.4-2: Verzeichnis des Linienverkehrs nach § 42 PBefG

Die Tabelle 2.4-2 listet alle Linien nach §42 auf. Die Tabellen 2.4-3 bis 2.4-8 geben im Kapitel 2.4.2.1 nach Teilnetzen und Liniennummern sortiert eine Übersicht. Alle Linien werden gemäß Kapitel 1.4.3 in primäre und sekundäre Hauptlinien, sowie Neben-, Erschließungs-, Stadt- oder Ortslinien einsortiert, auch wenn gegenwärtig nicht alle Kriterien (z. B. Verkehrsangebot) erfüllt sind.

2.4.2.1 Teilnetze im Landkreis Heidekreis

Das Liniennetz (siehe Abbildung 2.4-2) im Heidekreis ist in sieben Teilnetze gegliedert. Das **Teilnetz 1** umfasst den Raum der westlichen Stadt Schneverdingen, die Gemeinde Neuenkirchen und reicht bis Soltau. Das **Teilnetz 2** erstreckt sich von der Stadt Soltau in die Gemeinde Bispingen bis in den östlichen Teil der Stadt Schneverdingen. Das **Teilnetz 3** beinhaltet die Linien zwischen den Städten Munster und Soltau und der Gemeinde Wietzendorf. Das **Teilnetz 4** befindet sich in der Gemeinde Bomlitz, der Stadt Bad Fallingb., dem Gemeindefreien Bezirk Osterheide und dem Ostteil der Stadt Walsrode. Das **Teilnetz 5** reicht vom Westteil der Stadt Walsrode bis nach Rethem (Aller). Das **Teilnetz 6** wird von den Samtgemeinden Ahlden und Schwarmstedt gebildet mit einer Achse bis Rethem (Aller). Aufgrund der Besonderheit bei der Nachfrage und im Tarif bildet die Heide-Shuttle-Linie 4 ein eigenes Teilnetz. Auf den Linien des Heide-Shuttles wird kein Tarif erhoben, damit auch nicht auf der Linie 4 (**Teilnetz 8**). Ein Teilnetz 7 ist gegenwärtig nicht vergeben.

Teilnetz 1

Verkehrs- unter- nehmen	Linie	Linienführung	Genehmi- gungs- dauer	PBefG	Teilnetz
Prüser	100	Wümmgrund - Wesseloh - Schneverdingen	31.07.2028	§ 42	HK 1
Prüser	102	Schneverdingen - Wieckhorst - Reimerdingen - Schneverdingen	31.07.2028	§ 42	HK 1
Prüser	104	Schneverdingen - Wieckhorst - Reimerdingen - Schneverdingen	31.07.2028	§ 42	HK 1
Prüser	105	Schneverdingen - Lünzen - Schülern - Neuenkirchen	31.07.2028	§ 42	HK 1
Prüser	200	Neuenkirchen - Wolterdingen - Soltau	31.07.2028	§ 42	HK 1
Prüser	205	Neuenkirchen - Grauen - Schwalingen - Neuenkirchen	31.07.2028	§ 42	HK 1

Tabelle 2.4-3: Linien im Teilnetz 1 im Heidekreis

Im Teilnetz 1 haben die Linien 105 (Schneverdingen – Neuenkirchen) und 200 (Neuenkirchen – Soltau) den Charakter einer primären Hauptlinie, die übrigen sind sekundäre Hauptlinien. Es gibt keine Nebenlinien.

Teilnetz 2

Verkehrs- unter- nehmen	Linie	Linienführung	Genehmi- gungs- dauer	PBefG	Teilnetz
VOG	101	Schneverdingen - Barrl - Ehrhorn - Wintermoor	31.07.2028	§ 42	HK 2
VOG	106	Schneverdingen - Wolterdingen - Soltau	31.07.2028	§ 42	HK 2
VOG	150	Soltau - Bispingen	31.07.2028	§ 42	HK 2
VOG	154	Bispingen - Hörpel - Steinbeck - Grevenhof	31.07.2028	§ 42	HK 2
VOG	156	Schneverdingen - Heber - Bispingen	31.07.2028	§ 42	HK 2
VOG	157	Schneverdingen - Wintermoor/ - Bispingen - Hörpel	31.07.2028	§ 43 Nr. 2	HK 2
VOG	255	Frielingen - Woltem - Soltau	31.07.2028	§ 42	HK 2
VOG	256	Soltau - Bassel - Meinern	31.07.2028	§ 42	HK 2

Tabelle 2.4-4: Linien im Teilnetz 2 im Heidekreis

Im Teilnetz 2 ist Linie 150 (Soltau – Bispingen) eine primäre Hauptlinie, die übrigen sind mit einer Ausnahme sekundäre Hauptlinien. Die Linie 157 ist eine Nebenlinie. Betriebsführerin des Teilnetzes ist die KVG Stade GmbH & Co. KG.

Teilnetz 3

Verkehrs- unter- nehmen	Linie	Linienführung	Genehmi- gungs- dauer	PBefG	Teilnetz
VOG	300	Bispingen - Alvern - Munster	31.07.2028	§ 42	HK 3
VOG	301	Brelöh - Munster	31.07.2028	§ 42	HK 3
VOG	302	Munster - Oerrel - Trauen - Kreutzen	31.07.2028	§ 42	HK 3
VOG	305	Soltau - Harber - Hötzingen - Munster	31.07.2028	§ 42	HK 3
VOG	351	Wietzendorf - Klein Amerika - Lührsbockel	31.07.2028	§ 42	HK 3
VOG	352	Wietzendorf - Reiningen - Rodehorst	31.07.2028	§ 42	HK 3
VOG	355	Soltau - Bassel - Harber - Wietzendorf	31.07.2028	§ 42	HK 3

Tabelle 2.4-5: Linien im Teilnetz 3 im Heidekreis

Die Linie 355 (Soltau – Wietzendorf) ist eine primäre Hauptlinie, die übrigen sind sekundäre Hauptlinien. Es gibt keine Nebenlinien.

Betriebsführerin des Teilnetzes ist die KVG Stade GmbH & Co. KG.

Teilnetz 4

Verkehrs- unter- nehmen	Linie	Linienführung	Genehmi- gungs- dauer	PBefG	Teilnetz
HBB	401	Bommelsen - Westerharl - Hünzingen - Bomlitz	31.07.2028	§ 42	HK 4
HBB	450	Riepe/Wense - Dorfmark - Bad Fallingbostal	31.07.2028	§ 42	HK 4
HBB	502	Walsrode - Düşhorn - Ostenholz	31.07.2028	§ 42	HK 4
HBB	506	Bomlitz - Hünzingen - Walsrode	31.07.2028	§ 42	HK 4
HBB	511	Walsrode - Bomlitz - Bad Fallingbostal - Oerbke	31.07.2028	§ 42	HK 4
HBB	520	Löverschen - Bomlitz - Walsrode	31.07.2028	§ 42	HK 4

Tabelle 2.4-6: Linien im Teilnetz 4 im Heidekreis

Im Teilnetz 4 ist die Linie 511 (Bad Fallingbostal – Bomlitz – Walsrode) eine primäre Hauptlinie.

Die Linien 401, 450, 502 und 520 sind sekundäre Hauptlinien. Die Linie 506 ist eine Nebenlinie, deren Leistungen auf die Linien 500 und 520 verlagert werden können.

Teilnetz 5

Verkehrs- unter- nehmen	Linie	Linienführung	Genehmi- gungs- dauer	PBefG	Teilnetz
VWE	500	Walsrode - Fulde - Hamwiede - Kirchboitzen	31.07.2028	§ 42	HK 5
VWE	510	Walsrode - Kirchboitzen - Rethem - Ludwigslust	31.07.2028	§ 42	HK 5
VWE	550	Kirchboitzen - Nordkampen - Vethem - Kirchboitzen	31.07.2028	§ 42	HK 5

Tabelle 2.4-7: Linien im Teilnetz 5 im Heidekreis

Das Fahrtenangebot auf der Linie 510 zwischen Walsrode, Kirchboitzen und Rethem (Aller) sollte zu einer primären Hauptlinie ausgebaut werden. Die übrigen Abschnitte der Linie 510 (ggf. unter einer anderen Liniennummer) und die Linie 500 haben den Charakter einer sekundären Hauptlinie. Die Linie 550 ist eine Nebenlinie.

Teilnetz 6

Verkehrs- unter- nehmen	Linie	Linienführung	Genehmi- gungs- dauer	PBefG	Teilnetz
HBB	553	Rethem - Wohldorf - Stöcken - Rethem	31.07.2028	§ 42	HK 6
HBB	554	Rethem - Bosse - Hedern - Rethem	31.07.2028	§ 42	HK 6
HBB	600	Elte - Ahlden - Hodenhagen - Schwarmstedt	31.07.2028	§ 42	HK 6
HBB	602	Hodenhausen - Ahlden - Giltten - Schwarmstedt	31.07.2028	§ 42	HK 6
HBB	650	Schwarmstedt - Buchholz - Engehausen - Jeversen	31.07.2028	§ 42	HK 6
HBB	651	Schwarmstedt - Giltten - Suderbruch - Schwarmstedt	31.07.2028	§ 42	HK 6
HBB	652	Schwarmstedt - Hope - Lindwedel	31.07.2028	§ 42	HK 6

Tabelle 2.4-8: Linien im Teilnetz 6 im Heidekreis

Da die RB38 die Verbindungen zwischen den Grund- und Mittelzentren herstellt, sind alle Buslinien im Teilnetz sekundäre Hauptlinien.

Teilnetz 7

Nicht vergeben.

Teilnetz 8

Verkehrs- unter- nehmen	Linie	Linienführung	Genehmi- gungs- dauer	PBefG	Teilnetz
KVG	6004	Neuenkirchen - Soltau - Bispingen - Oberhaverbeck - Schneverdingen - Neuenkirchen	31.07.2028	§ 42	HK 8

Tabelle 2.4-9: Linie im Teilnetz 8 im Heidekreis

Diese Linie ist - wie alle Heide-Shuttle-Linien - eine Ergänzungslinie.

Freizeitverkehre im Heidekreis

Im Heidekreis bestehen eine Reihe von touristischen Angeboten, die auch eine überregionale Ausstrahlung verfügen. Seit langem sind diese Ziele auch mit dem ÖPNV erreichbar. Zum allgemeinen Linienverkehr werden saisonale Verkehrsangebote wie z. B. im Jahr 2024 die 5 Linien des Heide-Shuttles (Busse mit Fahrradanhänger rund um die Lüneburger Heide) und des Erlebnisbus (Hodenhausen – Serengeti-Park – Schwarmstedt) auch landkreisübergreifend angeboten. Sie sind gut mit dem Schienenverkehr vernetzt, für die Fahrgäste kostenlos nutzbar und werden entsprechend vermarktet.

Weitere Linien mit Genehmigung nach §43 und §44 PBefG

Verkehrs- unter- nehmen	Linie	Linienführung	Länge [km]	Genehmi- gungs- dauer	PBefG	Anmerkungen
Maahs	1	Munster - Soltau - Dorfmark - Benefeld	42,9	29.02.2028	§ 43 Nr.	
Maahs	2	Schneverdingen - Neuenkirchen - Benefeld	42,9	29.02.2028	§ 43 Nr.	
KVG	113	Schneverdingen Bahnhof - Theeshof	8,0	31.12.2032	§ 43 Nr. 3	BB Schneverdingen
VOG	157	Schneverdingen - Wintermoor/ - Bispingen - Hörpel	31,4	31.07.2028	§ 43 Nr. 2	im Teilnetz HK2
HBB	521	Walsrode - Uetzingen - Bomlitz - Benefeld - Cordingen - Borg - Walsrode	58,2	30.04.2025	§ 44	Rufbus

Tabelle 2.4-10: Weitere Linien Heidekreis (§43, §44 PBefG)

2.4.2.2 Schülerbeförderung nach der Freistellungsverordnung (FrStllgV)

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

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

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

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

2.4.2.3 Verkehrsunternehmen

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

Verkehrsunternehmen	Unternehmenssitz	Betriebssitz	Anzahl im LK eingesetzter Busse, einschl. Subunternehmen
Bürgerbusse HBB, KVG, Prüser, VWE			8
Haller Busbetrieb GmbH (HBB)	Walsrode	Walsrode	52
KVG Stade GmbH & Co. KG (KVG)	Stade	Soltau	28
Prüser Bus GmbH	Neuenkirchen	Neuenkirchen	10
Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH (VWE)	Verden (Aller)	Walsrode	10

Tabelle 2.4-11: Verkehrsunternehmen und Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge

Darüber hinaus werden landkreisübergreifende Linien im allgemein zugänglichen (straßengebundenen) ÖPNV im Landkreis Heidekreis von Cebus GmbH & Co. KG, der WEB, der Fa. von Rahden und der VGH bedient.

2.4.2.4 Fahrzeuge

Von den 105 Fahrzeugen der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis sowie den Bürgerbussen, die im Landkreis verkehren, sind 80 % Niederflurfahrzeuge. Dies ist eine deutliche und erfreuliche Steigerung innerhalb von 5 Jahren um 30-%-Punkte. Erfreulich ist auch, dass das Durchschnittsalter der Fahrzeuge innerhalb der letzten 5 Jahren leicht um 0,2 auf 8,3 Jahre zurückgegangen ist.

Gesamtzahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge	Linienunternehmen	Subunternehmen
Gesamtzahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge	73	32
Durchschnittsalter der Fahrzeuge (ca.)	8,3 Jahre	
Fahrzeugart	Hochflur-Fahrzeuge (Anzahl)	Niederflur-Fahrzeuge (Anzahl)
⇒ Kleinbus	16	6
⇒ Midibus	0	6
⇒ Solobus	4	66
⇒ 15m-Bus	1	1
⇒ Gelenkzüge	0	5
davon im Gelegenheitsverkehr	3	
Fahrzeuge in der Schülerbeförderung nach Freistellungsverordnung	0	
Fahrzeug-Ausstattung	(Anzahl der Fahrzeuge)	
⇒ Fahrzeuge mit einer Mehrzweckfläche	78	
⇒ Fahrzeuge mit mehr als einer Mehrzweckfläche	3	
Stellplatz für Kinderwagen		
⇒ Fahrzeuge mit Stellplatz für Kinderwagen	75	
⇒ Fahrzeuge ohne Stellplatz für Kinderwagen	3	
Einstieghilfen bei Niederflur-Fahrzeugen		
⇒ Fahrzeuge mit Absenkvorrichtung (Kneeling)	60	
⇒ Fahrzeuge m. elektrisch ausfahrbarer Rampe	1	
⇒ Fahrzeuge mit manuell ausklappbarer Rampe	48	
⇒ Fahrzeuge mit Lift	0	
Zielschilder		
⇒ Fahrzeuge mit Matrixanzeige	75	
⇒ Fahrzeuge mit Rollband	0	
⇒ Fahrzeuge mit Steckschildern	4	
Innenanzeigen		
⇒ Fahrzeuge mit automatischer Haltestelleanzeige	23	

Tabelle 2.4-12: Übersicht der Ausstattungsmerkmale der eingesetzten Fahrzeuge

2.4.3 Verknüpfungspunkte

2.4.3.1 ÖPNV - ÖPNV

Im Landkreis sind einige Haltestellen wichtige Verknüpfungspunkte zwischen Buslinien. Neben regional bedeutenden Umsteigehaltestellen wie an den Bahnhöfen Bad Fallingb., Hodenhagen, Munster, Soltau, Schneverdingen, Schwarmstedt und Walsrode haben die Verknüpfungspunkte in Ahlden (Aller), Bispingen, Bomlitz, Düşhorn, Kirchboitzen, Neuenkirchen, Rethem (Aller) und Wietendorf eine wichtige lokale Bedeutung für den Umstieg zwischen einzelnen Buslinien.

2.4.3.2 ÖPNV - SPNV

Eine Reihe von Regionallinien im Landkreis erfüllen Zubringerfunktionen zur Schiene. Alle Bahnhöfe verfügen über Bushaltestellen.

2.4.3.3 SPNV - Individualverkehr (IV)

Die Verknüpfung zwischen dem Individualverkehr und dem Schienenverkehr ist an allen Bahnhöfen und Haltepunkten gegeben. An der Bahnstation Soltau Nord sind nur provisorische Pkw-Stellplätze vorhanden. Die Abbildung 2.4-1 gibt auf Seite 44 eine grafische Übersicht.

2.4.3.4 ÖPNV - Individualverkehr (IV)

Bei Bushaltestellen mit geringem Fahrgastaufkommen reichen in der Regel die Parkflächen im öffentlichen Straßenraum aus, um Verknüpfungen des IV mit dem ÖPNV zu gewährleisten.

An Bushaltestellen, die einen großen Einzugsbereich haben, sind teilweise Fahrradstellplätze vorhanden.

2.5 Tarife

Die Tarifstruktur im Landkreis setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen:

- Tarif der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis als gemeinsamer Tarif aller Busunternehmen für Fahrten innerhalb des Landkreises (**VH-Tarif**),
- **Stadttarif** Soltau für die Stadt Soltau (Teil des VH-Tarifs),
- **Niedersachsentarif** für die Bahnen im Nahverkehr,
- **ÜSTRA (bisher GVH)-Regionaltarif**, gilt auf der Schienenstrecke Walsrode – Bennemühlen (nur für Zeitkarten) in das Gebiet des Verkehrsverbundes Großraum-Verkehr Hannover hinein,
- **Deutschlandticket** als Zeitkarte für Bus und Bahn im Nahverkehr,
- **hvv-Tarif** auf den Bahnstrecken Munster über Soltau in Richtung Buchholz i.d.N. und auf der Buslinie 5700 (Steinbeck – Lüneburg),
- **VNN-Regionaltarif** nur bei kreisüberschreitenden Linien in die Landkreise Lüneburg, Harburg und Rotenburg (Wümme),
- **Sondertarife** der Bürgerbusse,
- **Haus- bzw. Übergangstarife** von Regionalbusunternehmen bei kreisüberschreitenden Linien in die Landkreise Verden und Nienburg.

2.5.1 VH-Tarif

Das Gebiet der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis umfasst den gesamten Landkreis. Innerhalb dieses Gebiets sind bis auf wenige Ausnahmen (z.B. Bürgerbusse) alle öffentlichen Buslinien in den Tarif der Verkehrsgemeinschaft integriert. Das Tarifgebiet ist in 46 Zonen unterteilt (siehe Abbildung 2.5-

1). Der VH-Tarif bietet Einzel- und Mehrfachfahrkarten für Erwachsene und Kinder sowie Zeitkarten (Monats- und Wochenkarten) für alle und ermäßigt für Schülerinnen und Schüler an. Es gibt sechs Preisstufen. Die allgemeine Monatskarte kann auch als Abonnement bezahlt werden.

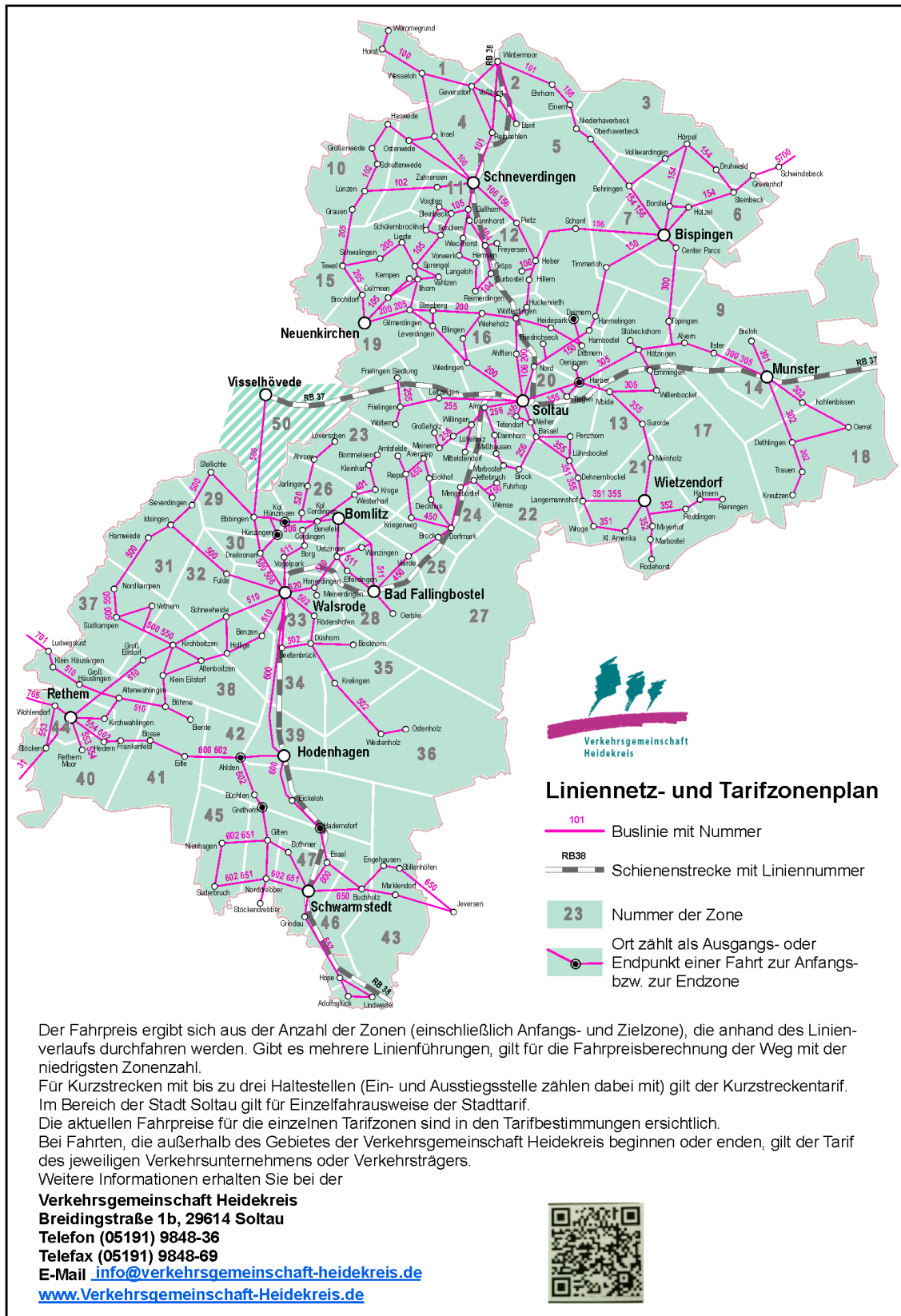


Abb. 2.5-1: Tarifzonen der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis

Bei Fahrten, die außerhalb des Tarifgebietes beginnen oder enden, gilt der Tarif des jeweiligen Verkehrsunternehmens oder des jeweiligen Verkehrsverbundes bzw. der Verkehrsgemeinschaft. In den Zügen gelten die Fahrkarten der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis nicht. Seit dem Fahrplanwechsel 2018 gilt die Anschlussmobilität des Niedersachsentarifs auch im Busverkehr des Heidekreises (Bus-Vor- bzw. Nachlauf zur Fahrt im SPNV). Darüber hinaus bietet der Niedersachsentarif auch Bus-/Schiene-Zeitkarten an. Ab dem Fahrplanwechsel 15.12.2019 wird zum hvv-Tarif ein ähnliches Angebot für Zeitkarten einschl. der Anschlussmobilität eingeführt.

Seit dem 01.08.2022 bietet die VH ein Schüler-Azubi-Jahresabo an, das 15 € pro Monat kostet. Es berechtigt zu beliebig vielen Fahrten an allen Tagen auf dem gesamten Überlandlinienverkehr der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis (Netzkarte).

Seit dem 01.05.2023 bietet der VH-Tarif das Deutschlandticket an.

2.5.2 Stadttarife Soltau

Für das Gebiet der Stadt Soltau gibt es innerhalb der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis einen für Einzelkarten gesonderten Stadttarif. Dieser teilt das Stadtgebiet in drei Zonen auf. Für Fahrten, die über das Stadtgebiet hinausgehen, gilt der Tarif der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis.

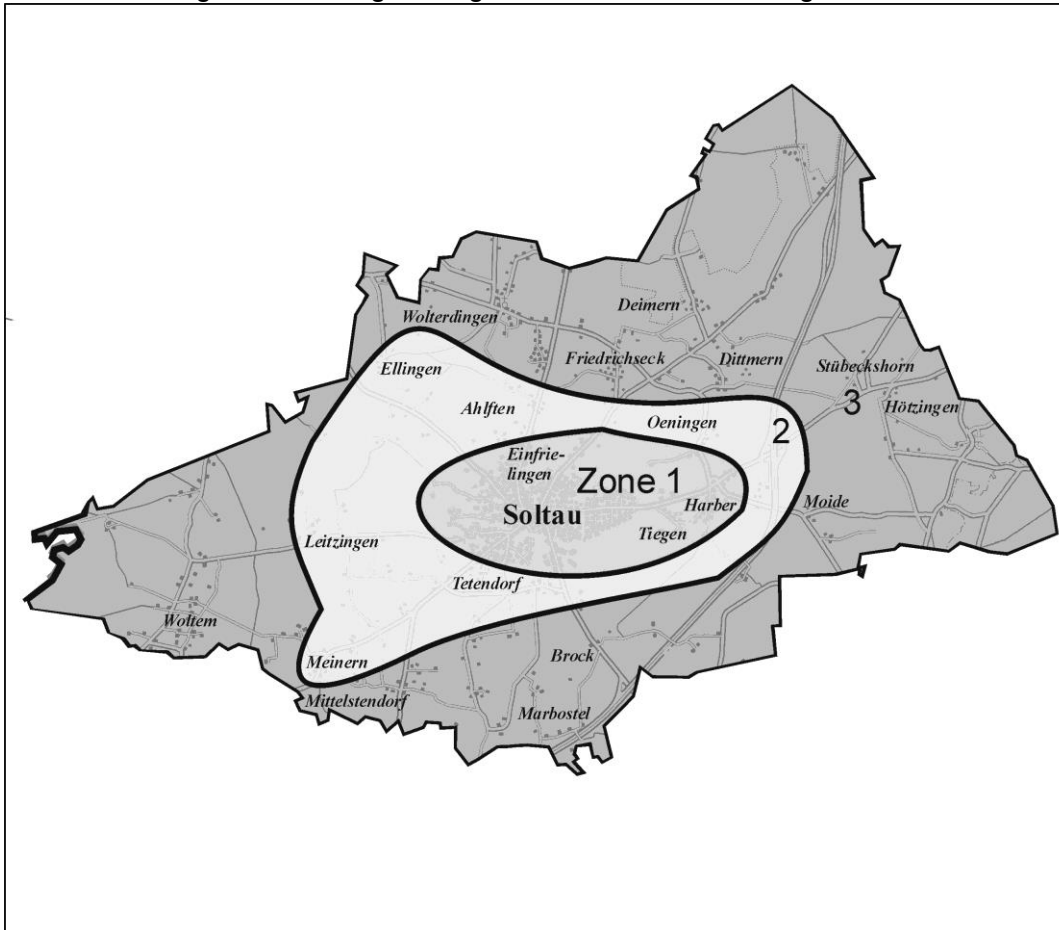


Abb. 2.5-2 Stadttarif Soltau

2.5.3 Niedersachsentarif, (NDS-Tarif)

Der Niedersachsentarif gilt für alle SPNV-Linien Niedersachsens außerhalb der Verbünde sowie für Fahrten im ein- und ausbrechenden Verkehr mit den Verbünden in Niedersachsen, Bremen und Hamburg. Der kilometerbasierte Tarif bietet mit über 500 Preisen ein sehr feingliedriges Angebot. Es werden Einzelfahrkarten (für die einfache Fahrt sowie als Hin- und Rückfahrkarte mit

Ermäßigungen für Kinder sowie Anerkennung der BahnCard), Zeitkarten (Wochen- und Monatskarten, Jahres-Abos und das Abo-XL sowie Schülerzeitkarten und Semestertickets) und Gruppenkarten (für Reisende ab mindestens 6 Personen) angeboten. Die BahnCards der DB ermäßigen die Fahrpreise um 25% oder 50%. Übergangsfahrkarten ermöglichen die Benutzung der 1. Klasse statt der 2. Klasse. Als Tageskarte kann das Niedersachsen-Ticket angesehen werden, das auch im gesamten Busverkehr u. a. im VH-, ÜSTRA (bisher GVH)- und im hvv-Tarif anerkannt wird.

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

2.5.4 ÜSTRA (bisher GVH)-Regionaltarif

Der ÜSTRA (bisher GVH)-Tarif hat in der Region Hannover für Einzelkarten (Tickets) 3 und für Zeitkarten (Monatskarte) neu ab 01.01.2020 ebenfalls 3 (bisher 4) Tarifzonen. Hinzu kommen als Regionaltarif für die Monatskarten 3 Außenringe, in denen z.B. die Bahnstationen von Walsrode bis Lindwedel liegen. Im Regionaltarif werden Monatskarten für alle, für Azubis und Studierende sowie über 63-jährige auch im Abo angeboten. Azubis und Studierende können auch Wochenkarten bekommen. Innerhalb der Region Hannover werden für Großkunden und Firmen preislich abgesenkte MobilCards (Jobtickets) ausgegeben.

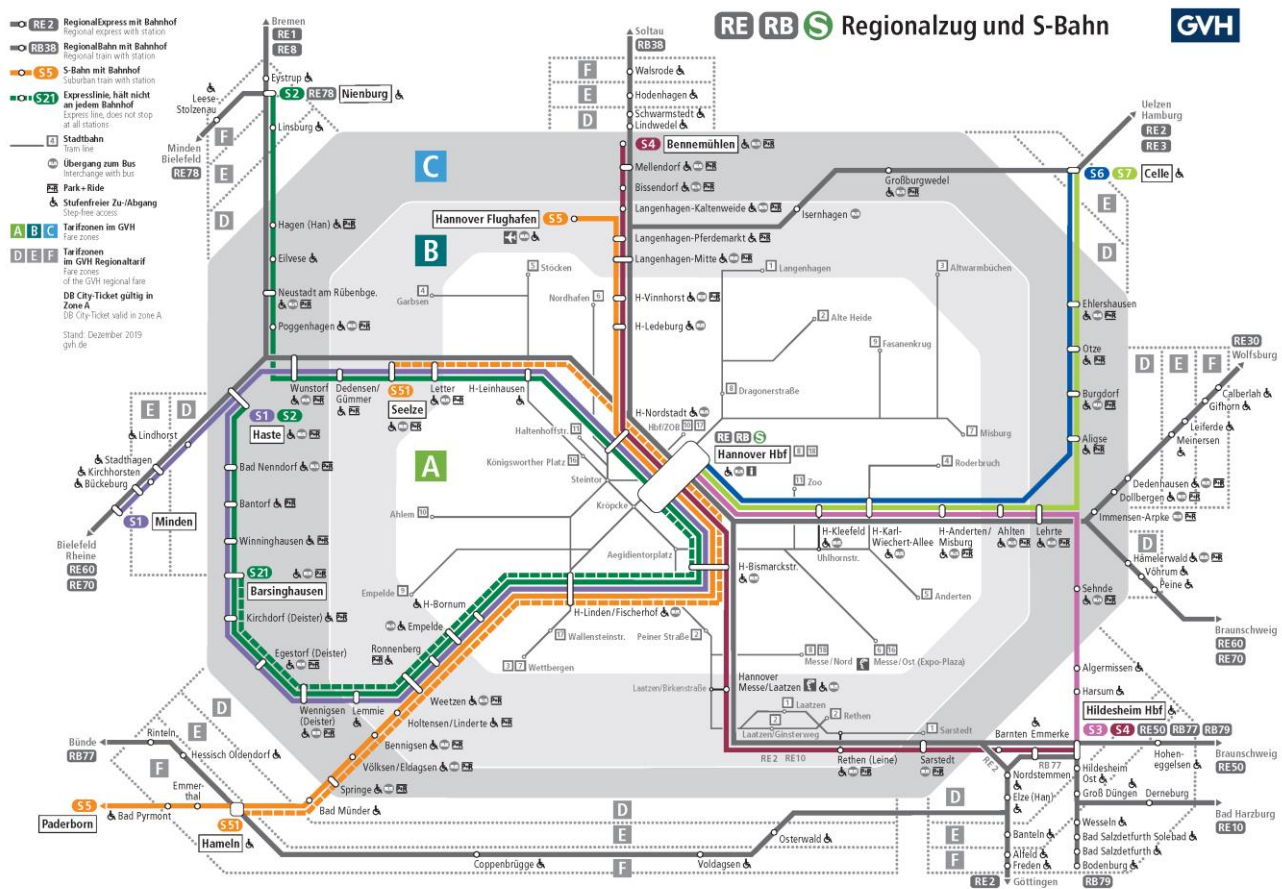


Abb. 2.5-3: Tarifzonen der ÜSTRA

Derzeit werden beim Regionaltarif nur Zeitkarten (Monatskarten) angeboten. Sie können nur für Fahrten in die Region Hannover erworben werden. Sie liegen preislich deutlich unter vergleichbaren

Strecken im Niedersachsentarif. Einzelfahrausweise werden weiterhin im Rahmen des Niedersachsentarifs ausgegeben.

Mit der Einführung des Deutschlandtickets ist der ÜSTRA-Regionaltarif faktisch für den Heidekreis bedeutungslos geworden, da die Fahrpreise z.T. deutlich darüber liegen.

2.5.5 Deutschlandticket

Mit der Einführung des Deutschlandtickets sind viele der beschriebenen Tarife für Zeitkarten überflüssig geworden. Mit Ausnahme einzelner Abo-Karten im Schülerverkehr oder einer Tarifzone unterläuft das Deutschlandticket alle anderen Fahrpreise und bietet eine republikweite Gültigkeit im Nahverkehr, also auch im Landkreis Heidekreis auf längeren Strecken (ab 4 Tarifzonen) im Busverkehr.

Das Land Niedersachsen strebt ein landesweites Schüler- und Azubi-Ticket für monatlich 29 € an.

2.5.6 hvv-Tarif

Der Tarif des Hamburger Verkehrsverbunds (hvv) ist ein Zonentarif, wobei Tarifzonen zu konzentrischen Ringen zusammengefasst werden. Grundsätzlich werden die Fahrpreise mit den Tarifzonen und Tarifrings ermittelt. Es gibt gegenwärtig im Bartarif (Einzel, Gruppen-, und Tageskarten) 8 Preisstufen. Zuschlagsfahrkarten ermöglichen die Fahrt in der 1. Klasse. Als Zeitkarten wird hauptsächlich das Deutschlandticket (als Abo) ausgegeben. Darüber hinaus werden noch Wochenkarten (für 29,- €) und Monatskarten (für 69 €) angeboten, die im gesamten hvv-Netz gelten. Es gibt weiter abgesenkte Zeitkarten-Angebote für Schüler, Azubis, und Studierende (vorausgesetzt die jeweilige Hochschule hat einen Vertrag über ein Semesterticket abgeschlossen).

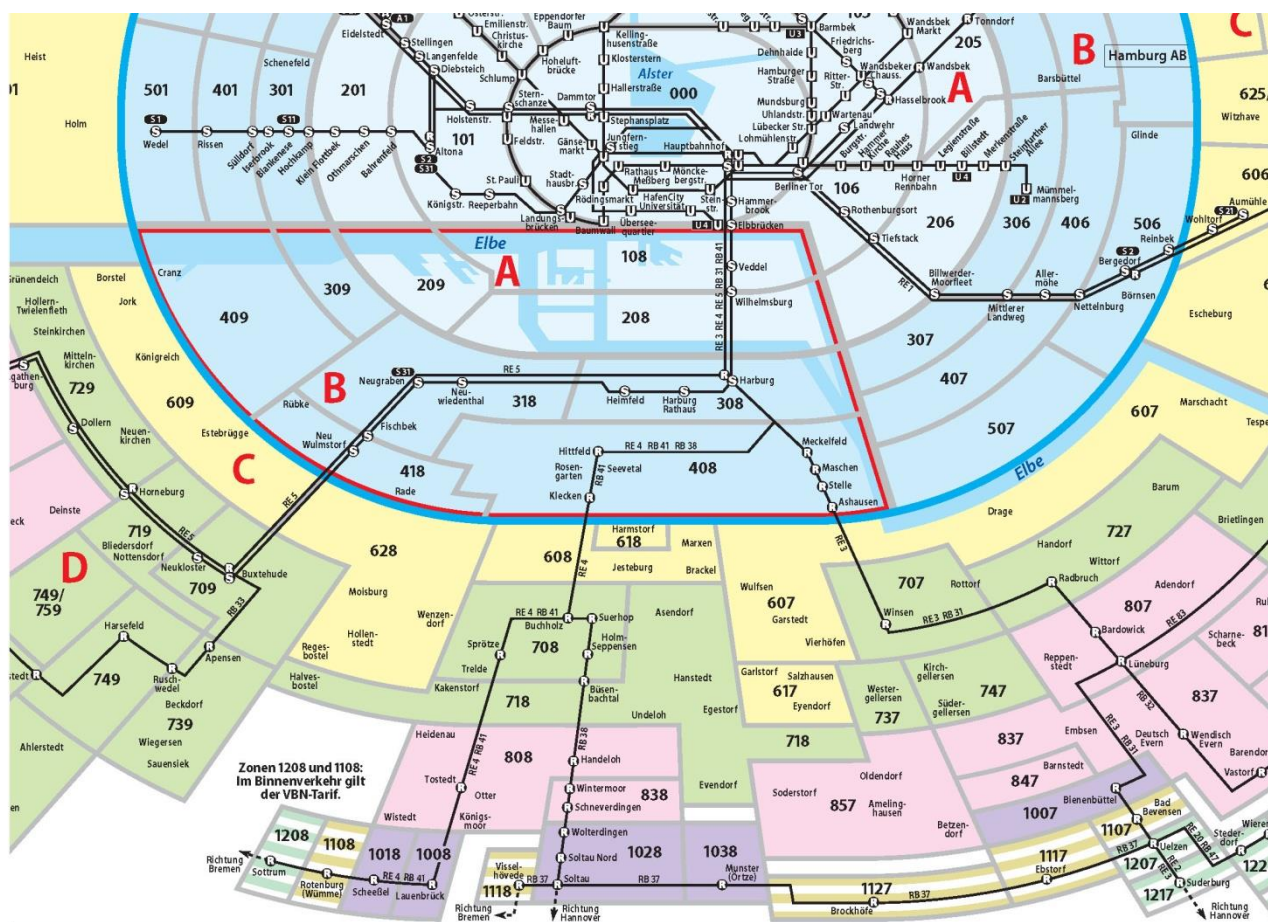


Abb. 2.5-4: Ausschnitt hvv-Tarifplan

Der hvv-Tarif für Einzel, Gruppen-, und Tageskarten gilt im Heidekreis auf den Bahnstrecken RB38 Soltau – Schneverdingen – Handeloh und der Bahnlinie RB37 zwischen Soltau – Munster. Von Soltau Richtung Visselhövede und über Munster hinaus Richtung Uelzen werden nur hvv-Zeitkarten oder eben das Deutschlandticket angeboten.

Aktuell gibt der hvv u.a. mit Beteiligung der Landkreise Heidekreis, Rotenburg (Wümme) und Uelzen, eine Untersuchung in Auftrag, die insbesondere finanzielle Auswirkungen einer hvv-Erweiterung abbilden soll. Im Heidekreis wird dies für den Nordteil (Schneverdingen, Neuenkirchen, Soltau, Wietendorf, Munster und Bispingen) betrachtet.

2.5.7 VNN-Regionaltarif

Der Regionaltarif der Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN) ist ein Teilstreckentarif und ist in 13 Preisstufen gestaffelt. Es gibt Einzel- (für Erwachsene und Kinder), Fünfer-, Familien-/Gruppen-, Wochen- (für jedermann und Schüler) und Monatskarten (für jedermann und Schüler).

Alle regionalen Verkehrsunternehmen des Landkreises sind Mitglied in der Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN). Im Heidekreis gilt der Regionaltarif nur auf kreisüberschreitenden Linien in den Landkreis Lüneburg sowie auf den Linien des Bürgerbusses Visselhövede.

2.5.8 Sondertarife der Bürgerbusse

Auf den Linien der Bürgerbusse in der Samtgemeinde Schwarmstedt, der Städte Walsrode, Schneverdingen und Bad Fallingb. sowie der Gemeinde Neuenkirchen und auf der Linie Munster – Faßberg gelten unterschiedliche Sondertarife. In der Samtgemeinde Schwarmstedt werden die vier Mitgliedsgemeinden in einzelne Zonen unterteilt. In Walsrode gibt es 7 Tarifzonen (mit 3 Tarifstufen), die nicht mit den VH-Tarifzonen übereinstimmen. In Schneverdingen und Neuenkirchen gibt es jeweils 2 Tarifstufen, in Bad Fallingb. einen Einheitstarif, ein Umstieg nach Walsrode kostet mehr. Alle Bürgerbusse verkaufen im Fahrzeug Einzelfahrkarten mit bis zu 3 Preisstufen. Zeitkarten werden nur in Neuenkirchen (Wochenkarte) angeboten. Anerkannt werden in allen Bürgerbussen Zeitkarten der VH und das Deutschlandticket sowie das Niedersachsen-Ticket.

2.5.9 AST-Tarif der SG Rethem (Aller)

In der SG Rethem (Aller) ergänzt das Anruf-Sammel-Taxi (AST) den öffentlichen Personennahverkehr. Es reicht bis zum Bahnhof Hodenhagen und hat einen eigenen Tarif.

2.5.10 Haus- bzw. Übergangstarife von Regionalbusunternehmen

Im kreisüberschreitenden Verkehr in die Landkreise Verden und Nienburg gelten zum Teil Haustarife. Der Haustarif des Reisedienstes v. Rahden GmbH & Co. KG (Linie 765, Rethem (Aller) – Verden) ist in Zonen eingeteilt und hat das VBN-Niveau. Auf der Linie 31 (Rethem (Aller) – Nienburg) der VGH (Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH) gilt der Tarif der VLN (Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg).

Für landkreisübergreifenden Fahrten auf den Linien 510 (Walsrode – Rethem (Aller) – Ludwigslust, Verden-Walsroder Eisenbahn GmbH, VWE) und 701 (Ludwigslust – Neddenaverbergen – Verden, Verdener Verkehrsgesellschaft, VVG bzw. Allerbus) wird ein Additionstarif mit VBN- und VH-Tarif gebildet.

2.5.11 Bewertung des Tarif-Angebots

Im Landkreis gibt es keinen kreisweiten einheitlichen Tarif für alle Angebote des ÖPNV. Es existiert aber im Busverkehr mit dem Tarif der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis (VH) ein kreisweiter Tarif, der auf fast allen Buslinien für Fahrten innerhalb des Landkreises Anwendung findet. Lediglich bei

den Bürgerbussen in Bad Fallingbostal, Schwarmstedt, Walsrode, Neuenkirchen, Schneverdingen und Munster-Faßberg wird der VH-Tarif nicht angewandt. Für Fahrten innerhalb der Stadt Soltau gilt innerhalb des VH-Tarifs der Stadttarif Soltau. Bei den kreisüberschreitenden Verbindungen kommen der VNN-Regionaltarif, die Haustarife der VLN sowie des Reisedienstes v. Rahden zur Anwendung.

Im Bereich der Schiene finden grundsätzlich die Tarifbestimmungen des Niedersachsentarifs Anwendung. Im Norden gilt der komplette hvv-Tarif auf den Schienenstrecken Soltau – Buchholz i.d.N. sowie Soltau – Munster. Mit der Einführung des Deutschlandtickets spielen bei den Zeitkarten die unterschiedlichen Tarife in der Regel jedoch faktisch keine Rolle mehr. Von Soltau in Richtung Visselhövede und von Munster Richtung Uelzen werden hvv-Zeitkarten angeboten. Auf dem Südabschnitt der Heidebahn (RB38) gilt der Regionaltarif Großraum-Verkehr Hannover bis Walsrode, allerdings nur für Zeitkarten. Für die übrigen Bahnhöfe im Heidekreis, die nicht zum ÜSTRA (bisher GVH)-Regionaltarif gehören, gibt es ein rabattiertes Angebot für Abo-Zeitkarten im Niedersachsentarif mit Ziel Hannover.

Alle im Landkreis angewandten Tarife haben eine mehrstufige Preisgestaltung. Der VH-Tarif hat nur eingeschränkt zielgruppenspezifische Angebote, so fehlen beispielsweise Kleingruppenkarten, Familienkarten und Tageskarten. Dieses Sortiment wird insbesondere von Touristen benötigt. Hier bietet der Niedersachsentarif das sogenannte Niedersachsen-Ticket an. Es gilt in allen Bahnen des Regionalverkehrs und u.a. in den Buslinien des VH-Tarifs. Mit einem Niedersachsen-Ticket fahren maximal fünf zahlende Fahrgäste. Zusätzlich können pro Ticket bis zu drei Kinder im Alter zwischen 6 und 14 Jahren mitgenommen werden. Kinder unter 6 Jahren fahren generell kostenfrei. Grundsätzlich gilt das Niedersachsen-Ticket von 0:00 Uhr bis 3:00 Uhr des folgenden Tages.

Wünschenswert wäre dabei auch eine Vereinheitlichung der Fahrpreise, zumindest zwischen dem VH- und Bürgerbus-Tarif. Den Fahrgästen ist es schwierig zu vermitteln, warum auf derselben Relation unterschiedliche Fahrpreise erhoben werden. Für den Fahrgast sollte es egal sein, mit welchem Verkehrsmittel er das Ziel erreicht. Zur Verdeutlichung ist die Relation Wintermoor – Schneverdingen ein extremes Beispiel. Gegenwärtig gelten auf der Relation 3 Tarife (Beispiele für eine Fahrt):

- hvv-Tarif für die Bahn: 2,70 €,
- VH-Tarif für den Regionalbus: 2,20 € und
- Bürgerbus-Tarif: 2,00 €.

Auch zwischen Bad Fallingbostal und Walsrode können Fahrgäste zwischen 3 Tarifen auswählen:

- Niedersachsentarif für die Bahn (ohne BahnCard): 3,20 €,
- VH-Tarif für den Regionalbus: 2,80 € und
- Bürgerbus-Tarif: 2,50 €.

Es lassen sich weitere Beispiele finden, auf denen VH-Busse und Bürgerbusse unterschiedliche Fahrpreise nehmen. Sie liegen preislich nicht weit auseinander, zumal es im VH-Tarif noch 4er-Karten gibt. Dafür geben manche Bürgerbus-Vereine eine Ermäßigung für Vereinsmitglieder. Unterschiede gibt es darüber hinaus auch noch z. B. bei der Festlegung, wann eine Kinder-Fahrkarte gekauft werden muss. Im VH-Tarif müssen 4- bis 12-jährige Kinderfahrkarten kaufen. Bei einigen Bürgerbussen liegt die Altersgrenze zwischen 6 bis 12 Jahren, bei anderen können noch 14-jährige eine Kinderfahrkarte kaufen. Im Niedersachsentarif und im hvv-Tarif können Kinder zwischen 6 bis 14 Jahren vergünstigte Fahrkarten kaufen. Dies ist nur ein Beispiel, wo eine einheitliche Regelung für mehr Transparenz und Klarheit für die Fahrgäste sorgen könnte.

Fazit

Die Tarifstruktur ist in den letzten Jahren kundenfreundlicher geworden. Mit dem Deutschlandticket und dem VH-Schüler-Azubi-Abo existieren attraktive und günstige Zeitkarten-Angebote, um den ÖPNV im Heidekreis zu nutzen. Das Deutschlandticket ersetzt damit faktisch bei den Zeitkarten den Niedersachsentarif und den GVH-Regionaltarif. Der hvv hat seine Zeitkarten-Tarife fast komplett durch das Deutschlandticket abgelöst.

Bei den Einzelkarten bleibt die Situation weiterhin kompliziert. Im Nordkreis werden auf den Schienenstrecken hvv-Einzelkarten angeboten, sonst müssen Fahrkarten des Niedersachsentarifs gekauft werden. Mit den jeweiligen Einzelkarten können Busse der VH zum bzw. vom Bahnhof kostenfrei innerhalb von 2 VH-Tarifzonen genutzt werden.

Grundsätzlich sollte die Tarifstruktur weiter vereinfacht werden. So gibt es bereits Vorschläge, den VH-Tarif zu reformieren und dabei auch die Tarife der Bürgerbusse zu integrieren. Darüber hinaus sollte überprüft werden, ob eine Erweiterung des hvv-Tarifs auf alle Buslinien im nördlichen Heidekreis zumindest für landkreisübergreifende Fahrten sinnvoll sein kann. Gerade vor dem Hintergrund einer Reaktivierung der Bahnstrecke Soltau – Lüneburg sollte eine gute transparente Lösung für den Nordteil des Heidekreis gefunden werden.

2.6 Fahrgastinformation

2.6.1 Gedruckte Fahrpläne

Für den ÖPNV im Landkreis wird von der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis seit Jahren kein Kreisfahrplan mehr herausgegeben.

Auch im Zeitalter der Digitalisierung bietet ein gedruckter Kreisfahrplan Informationen für Menschen ohne Internetzugang oder stabiles WLAN. Idealerweise sollte er in der Regel jährlich erscheinen und einen vollständigen Überblick über die Bus- und Bahnverbindungen sowie Tarife im Landkreis bieten.

Eine weitere Möglichkeit das vorhandene Angebot zu bewerben, wären Falt-Fahrpläne für ausgewählte Linien. Für die Bahnen und den Heide-Shuttle werden solche Linien-Fahrpläne angeboten. Gerade für Linien, die ein über den Schülerverkehr deutlich hinausgehendes Fahrtenangebot haben (z. B. 105, 150, 154, 200, 305, 355, 502 510, 511, 520, 600 oder 602), könnten so weitere Fahrgastpotenziale besonders im Gelegenheitsverkehr erschlossen werden.

2.6.2 Fahrplanauskunft

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

www.vnn.de;

www.verkehrsgemeinschaft-heidekreis.de;

www.hvv.de;

www.uestra.de;

www.vbn.de/fahrplaner;

www.bahn.de

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

Telefonische Informationen können über die zentrale Auskunft der VH (Tel: 051 91 / 98 48 365) abgefragt werden.

Wichtig ist dabei, dass alle Verkehrsangebote auch in den Auskunftssystemen mit dem aktuellen Fahrplan eingepflegt sind. Im März 2024 fehlten die Bürgerbusse Bad Fallingbostal und Schwarmstedt sowie die Bürgerbuslinien 555 und 557 in Walsrode. Auch das AST Rethem (Aller) fand sich nicht in den Auskunftsmedien wieder. Da auch oft keine gedruckten Fahrpläne vorhanden sind, ist es umso wichtiger, in den elektronischen Auskunftsmedien präsent zu sein. Es ist schade, wenn Verbindungen möglich sind, die aber kaum bekannt sind.

2.6.3 Aushangfahrpläne

Ein weiterer wichtiger Träger von Fahrgastinformationen sind die Haltestellen selbst. Hier befindet sich der Aushangfahrplan als wesentliches Element. Die Fahrpläne werden linienbezogen dargestellt. An einigen ausgewählten Haltestellen ist zudem der Liniennetz- und Tarifzonenplan zu finden. Informationen zu den Fahrpreisen gibt es an den Haltestellen nicht. Die Schriftgröße der aufgehängten Fahrpläne ist insbesondere für sehbehinderte Menschen als unzureichend anzusehen. Bezüglich anderer Informationselemente (Beschilderung, Liniennetzpläne, Tarifinformationen, Beleuchtung der Fahrgastinformation und Leitbeschilderung) gibt es keine einheitliche Darstellungsart im Landkreis.

2.6.4 Fahrgastinformation am und im Fahrzeug

Ebenso vielfältig wie die Fahrzeugarten selbst sind auch die Kundeninformationen im und am Fahrzeug. Die unterschiedlichen Fahrzeuginformationselemente (Matrixanzeige) und die damit nicht bei allen Verkehrsunternehmen eindeutige Information über Fahrtverlauf und Fahrtziel wirken auf den Fahrgast oft verwirrend. Durch den verstärkten Einsatz von Matrixanzeigen verbessern sich aber die Zustände.

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

2.6.5 Echtzeitinformation

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

Die Echtzeitinformationen sind über die Fahrplanauskunft (www.fahrplaner.de) und über mobile Dienste wie die Fahrplaner-App oder die an zentralen Bushaltestellen aufgestellten dynamischen Fahrgastinformation-Anzeiger verfügbar.

2.7 Haltestellen

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

Standort und Ausstattung der ÖPNV-Haltestellen haben für die Fahrgäste eine große Bedeutung, da über die Haltestellen der Zugang zum ÖPNV erfolgt. Die Haltestellen im Heidekreis sind in Ausstattung und Gestaltung sehr unterschiedlich. Dabei differiert die Qualität der Halstellenausstattung

zwischen den Gemeinden, aber auch innerhalb von Gemeinden und sogar auf einer Linie. Diese Unterschiede betreffen die bauliche Gestaltung, die Fahrgastinformation, die Aufenthaltsflächen und sonstige Serviceeinrichtungen. Als Minimalstandard sind an allen Linienbushaltestellen neben dem Haltestellenverkehrszeichen auch Fahrplanaushänge zu finden. Weitere Aushänge sind nicht die Regel.

An vielen Haltestellen befinden sich Wartehallen, die zumeist von den Gemeinden aufgestellt worden sind. Nur vereinzelt existieren Fahrradabstellanlagen.

Eine behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen ist derzeit nur bei etwa 3 % aller Haltestelle vorhanden. Nur bei einer entsprechenden Gestaltung der Haltestelle (insbesondere die Höhe der Wartefläche) können Niederflurfahrzeuge (siehe auch Kapitel 2.4.2.4) ihren Vorteil des stufenlosen Ein- und Ausstiegs auch vollständig ausspielen. Als Ziel sollten bei Umbau- und Baumaßnahmen im Straßenraum die Standards des VNO-Haltestellenkonzeptes (siehe Anlage 4-1) angewendet werden.

3. Bewertung und Mängelanalyse

3.1 Einleitung

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

Fokussiert wird die Bewertung auf den Aspekt des **Verkehrsangebotes**, da für den Fahrgast die Einflussgrößen Fahrtenhäufigkeit und Beförderungszeit wesentliche Merkmale für einen attraktiven ÖPNV sind. Für diese Einflussgrößen der Komponente Verkehrsangebot wird eine Untersuchung und Bewertung auf Basis anerkannter Kriterien durchgeführt, dabei untergliedert sich das Verkehrsangebot auf die Bereiche Bedienungs- und Verbindungsqualität. Die Anlage 3-1 gibt eine Übersicht aller Orte und Siedlungen im Landkreis und ihrer ÖPNV-Anbindung.

3.2 Bedienungsqualität

3.2.1 Bemessungsmerkmal

Die Bedienungsqualität beschreibt die quantitative Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes. Untersucht wird, ob die vorgegebene Anzahl an Fahrtmöglichkeiten zwischen den Orten im Landkreis und den zugeordneten Grund-, Mittel- und Oberzentren erreicht wird. Gibt es mehr als ein infrage kommendes Grundzentrum, werden ausgewählte Relationen zusätzlich betrachtet. Die Bewertung erfolgt getrennt nach Gebietskörperschaften.

3.2.2 Bewertungsraster

Der Landkreis Heidekreis hat das angestrebte Mindestangebot in Anlehnung an Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV-Schrift 4, 1/2019) festgelegt. Dieses Mindestangebot wird in vielen Nahverkehrsplänen als Bewertungsraster übernommen. Die Anforderungen an die Bedienungsqualität sind nach Einwohnerzahlen gestaffelt. In allen Fällen soll zumindest eine Anbindung an das jeweils zugeordnete Grundzentrum, an Mittelzentren sowie ein Oberzentrum gewährleistet werden.

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

Tabelle 3.2-1: Bewertungsraster für Mindestanzahl Fahrtenpaare pro Tag

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

- verkehrsüblicher Weg, d.h. ohne Expertenwissen auffindbar
- maximal zwei Umsteigevorgänge
- maximale Gesamtfahrtzeit darf die doppelte übliche Gesamtfahrtzeit nicht überschreiten
- maximale Umsteigewartezeiten 30 Minuten
- zeitlich dicht aufeinanderfolgende Fahrten werden nur einfach gezählt

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

Kategorie +, wenn die Mindestzahlen überschritten werden,

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

Kategorie -, wenn die Mindestzahlen unterschritten werden.

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

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

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

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

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

3.2.3 Örtliche Verkehre

Ortschaft / Siedlungsbereiche (Ort) $\Leftrightarrow$ zugehöriges Grundzentrum

Es werden die ÖPNV-Verbindungen der Siedlungsbereiche zum zugehörigen Grundzentrum untersucht. In Gebietskörperschaften, in denen ein Mittelzentrum die Funktion des Grundzentrums übernimmt, wird anstelle der Verbindung zu einem Grundzentrum die Verbindung zum Mittelzentrum untersucht. Ein Vergleich mit den MIV-Fahrzeiten entfällt, weil die Fahrzeiten mit beiden Verkehrsmitteln auf dieser Betrachtungsebene relativ kurz ausfallen.

Die Ergebnisse im gesamten Umfang sind der Anlage 3-2 zu entnehmen. Insgesamt wurden 109 Relationen untersucht.

Landkreisweit betrachtet ergibt sich folgendes Gesamtbild:

Kategorie	an Schultagen	an schulfreien Tagen
+	100 %	89 %
O	0 %	5 %
-	0 %	6 %

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

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

Gebietskörperschaft	Örtliche Bedienungsqualität					
	an Schultagen			an Ferientagen		
	Kategorie			Kategorie		
	+	o	-	+	o	-
Stadt Bad Fallingbostel	100%	0%	0%	100%	0%	0%
Stadt Schneverdingen	100%	0%	0%	100%	0%	0%
Bispingen	100%	0%	0%	100%	0%	0%
Neuenkirchen	100%	0%	0%	100%	0%	0%
SG Rethem (Aller)	100%	0%	0%	100%	0%	0%
Osterheide	100%	0%	0%	100%	0%	0%
SG Ahlden	100%	0%	0%	33%	67%	0%
Stadt Walsrode	100%	0%	0%	97%	0%	3%
Stadt Soltau	100%	0%	0%	94%	0%	6%
Stadt Munster	100%	0%	0%	50%	25%	25%
SG Schwarmstedt	100%	0%	0%	67%	0%	33%
Heidekreis	100%	0%	0%	89%	5%	6%

Tabelle 3.2-3: Örtliche Bedienungsebene, gegliedert nach Gemeinden

Zusammenfassend ist für den Landkreis festzustellen, dass an Schul- und Ferientagen eine sehr zufriedenstellende Bedienung der untersuchten Orte erfolgt. Alle Orte ab 200 Einwohner verfügen an Schultagen über ein Fahrtenangebot der Kategorie +. An Ferientagen verfügen über 89 % der Orte über ein Fahrtenangebot der Kategorie +, weitere 5 % liegen in der Kategorie o. Lediglich die folgenden Relationen erhalten eine Bewertung der Kategorie -:

- Breloh – Munster an Ferientagen,
- Dittmern (Friedrichseck) – Soltau an Ferientagen,
- Fulde – Walsrode an Ferientagen,
- Grindau – Schwarmstedt an Ferientagen,
- Buchholz/ Aller – Schwarmstedt an Ferientagen,
- Marklendorf– Schwarmstedt an Ferientagen und
- Hope – Schwarmstedt an Ferientagen.

3.2.4. Regionale Verkehre

Grundzentrum ↔ Mittelzentrum

Nun werden die ÖPNV-Verbindungen zwischen Grund- und Mittelzentren untersucht. Zusätzlich zu den Grundzentren werden Orte mit mehr als 1.000 Einwohnern (Ahlden (Aller), Buchholz/ Aller, Dorfmark und Lindwedel) in die Untersuchung mit einbezogen.

Mittelzentrum ↔ Mittelzentrum

Darüber hinaus werden die Verbindungen der Mittelzentren Munster, Soltau und Walsrode untereinander und zu den umliegenden Mittelzentren untersucht.

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

Der Landkreis verfügt über ein relativ dichtes Bahnnetz. Alle Grundzentren mit mehr als 4.000 Einwohnern liegen an SPNV-Strecken. Die 5 Grundzentren ohne Bahnanschluss verfügen über mindestens eine Buslinie, die sie mit dem nächsten Mittelzentrum verbindet. Dorfmark und Lindwedel sind gut mit der RB38 angebunden. Ahlden (Aller) hat mit der Buslinie 602 Verbindungen zum Bahnhof Hodenhagen auch an Ferientagen. Lediglich Fahrgäste aus Buchholz/ Aller sind an Ferientagen auf das Angebot des Bürgerbusses angewiesen. Mit den Fahrplanänderungen ab August 2024 verbessert sich die Verbindung aber auch an Ferientagen auf die Kategorie o.

Bei der Bedienungsqualität (BQ) ergeben sich an Schultagen fast durchgehend Bewertungen der Kategorie +. An Ferientagen wird das Angebot etwas geringer, so dass 3 Verbindungen in die Kategorie o und eine in die Kategorie – (Buchholz/ Aller – Walsrode) fallen.

Grundzentren	Mittel-zentrum	Regionale BQ an Schultagen	Regionale BQ in den Ferien	Regionale VQ
Bispingen	Munster	+	o	o
Wietzendorf	Munster	o	o	-
Bad Fallingb.ostel	Soltau	+	+	+
Bispingen	Soltau	+	+	o
Bomlitz	Soltau	+	+	-
Dorfmark	Soltau	+	+	+
Neuenkirchen	Soltau	+	o	o
Schneverdingen	Soltau	+	+	+
Wietzendorf	Soltau	o	o	o
Ahlden (Aller)	Walsrode	+	o	o
Bad Fallingb.ostel	Walsrode	+	+	+
Buchholz/Aller	Walsrode	+	-	o
Dorfmark	Walsrode	+	+	+
Hodenhagen	Walsrode	+	+	+
Lindwedel	Walsrode	+	+	+
Rethem (Aller)	Walsrode	+	+	o
Schwarmstedt	Walsrode	+	+	+

Tabelle 3.2-4: Regionale Bedienungsebene, GZ – MZ im Heidekreis

Bei der Verbindungsqualität (VQ) liegen 2 landkreisinterne Relation in der Kategorie -: Die ÖV-Fahrzeiten zwischen Wietzendorf und Munster sowie Bomlitz und Soltau Wietze sind deutlich länger als mit Pkw.

Mittelzentrum/ Grundzentren	Mittelzentren	Regionale BQ an Schultagen	Regionale BQ in den Ferien	Regionale VQ
Munster	Soltau	0	0	+
Munster	Walsrode	0	0	+
Munster	Buchholz i.d.N.	+	0	+
Munster	Winsen	0	0	0
Munster	Uelzen	0	0	+
Neuenkirchen	Rotenburg (W.)	+	+	-
Rethem (Aller)	Nienburg	+	+	0
Rethem (Aller)	Verden	+	+	+
Schneverdingen	Buchholz i.d.N.	+	+	+
Schneverdingen	Rotenburg (W.)	+	+	-
Soltau	Walsrode	+	+	+
Soltau	Verden	0	0	0
Soltau	Rotenburg (W.)	+	+	-
Soltau	Buchholz i.d.N.	+	+	+
Soltau	Winsen	+	+	-
Walsrode	Langenhagen	+	+	+
Walsrode	Nienburg	+	+	0
Walsrode	Verden	0	0	-
Walsrode	Rotenburg (W.)	+	+	-

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

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

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

Die Untersuchung zeigt, dass die Bewertungen der Verbindungen bei der Bedienungsqualität (BQ) alle in den Kategorien + und 0 liegen. Die Verbindungsqualität (VQ) ist bei einer Reihe von Relationen in der Kategorie -:

- Alle untersuchten Verbindungen nach Rotenburg (Wümme) aus Neuenkirchen, Schneverdingen, Soltau und Walsrode.
- Soltau – Winsen (Luhe)
- Walsrode – Verden

3.2.5 Überregionale Verkehre

Grundzentrum ↔ Oberzentrum

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

Die Ergebnisse der Untersuchung sind in der Tabelle 3.2-6 aufgeführt, detailliertere Angaben zu den Analysewerten finden sich in den Anlagen 3-5 (Überregionale Bedienungsqualität) und 3-6 (Überregionale Verbindungsqualität).

Die Analyse des ÖPNV-Angebotes zwischen den Grundzentren des Landkreises und den ausgewählten Oberzentren weist bei der Bedienungsqualität (BQ) fast durchgängig die Kategorie + oder o auf. Einzig die Verbindung Buchholz/ Aller – Hannover muss an Ferientagen mit der Kategorie - bewertet werden. Mit den Fahrplanänderungen ab August 2024 verbessert sich die Verbindung auf die Kategorie o.

Ganz anders ist die Lage bei der Verbindungsqualität (VQ). Eine Bewertung der Kategorie + haben nur Verbindungen entlang der RB38 nach Hamburg oder Hannover sowie von Munster nach Lüneburg und Hannover. Die Verbindungen nach Hannover liegen außer für Wietzenhof alle sonst in den Kategorien + und o.

44 % der untersuchten Verbindung in die Oberzentren müssen mit der Kategorie - bewertet werden:

- die Verbindungen zum Oberzentrum Celle mit einer Ausnahme (Munster),
- Bad Fallingb., Bomlitz, Neuenkirchen und Walsrode nach Bremen
- Bispingen, Bomlitz, Harber und Wietzenhof nach Hamburg und
- Bispingen, Soltau und Wietzenhof nach Lüneburg.

Bispingen und Wietzenhof können mit dem ÖV kein umliegendes Oberzentrum mit einer im Vergleich zum MIV attraktiven Fahrzeit erreichen.

Die Reaktivierung der Bahnstrecke Soltau – Lüneburg wird die Verbindungsqualität z. B. von Soltau nach Lüneburg oder Bispingen nach Hamburg deutlich verbessern.

Grundzentren (Mittelzentrum)	Oberzentrum	Überregionale BQ an Schultagen	Überregionale BQ in den Ferien	Überregionale Verbindungsqualität
Bad Fallingbostal	Bremen	+	+	-
Bomlitz		+	+	-
Munster		+	+	0
Neuenkirchen		+	+	-
Rethem (Aller)		+	+	0
Soltau		+	+	0
Walsrode		+	+	-
Bad Fallingbostal	Celle	+	+	-
Bispingen		+	+	-
Bomlitz		+	+	-
Hodenhagen		+	+	-
Munster		0	0	0
Neuenkirchen		+	+	-
Schwarmstedt		+	+	-
Soltau		+	+	-
Walsrode		+	+	-
Wietzendorf		0	0	-
Bad Fallingbostal	Hamburg	+	+	0
Bispingen		+	+	-
Bomlitz		+	+	-
Harber		+	+	-
Hodenhagen		+	+	0
Munster		+	+	0
Neuenkirchen		+	+	0
Schneverdingen		+	+	+
Soltau		+	+	0
Walsrode		+	+	0
Wietzendorf		0	0	-
Wolterdingen		+	+	+
Ahlten (Aller)	Hannover	+	0	0
Bad Fallingbostal		+	+	+
Bomlitz		+	+	0
Buchholz/Aller		0	-	0
Dorfmark		+	+	+
Düshorn		+	+	0
Hodenhagen		+	+	+
Lindwedel		+	+	+
Munster		+	+	+
Rethem (Aller)		+	+	0
Schwarmstedt		+	+	+
Soltau		+	+	+
Walsrode		+	+	+
Wietzendorf		0	0	-
Bispingen	Lüneburg	+	+	-
Munster		0	0	+
Soltau		+	+	-
Walsrode		+	+	0
Wietzendorf		0	0	-

Tabelle 3.2-6: Überregionale Bedienungsebene, GZ – OZ

4. Ziele und Maßnahmen

4.1 Übergeordnete Ziele

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

Übergeordnetes Ziel	Grundlage
Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen mit dem Ziel, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen.	BBG
Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel und Informationsquellen sowie Kommunikationseinrichtungen, wenn sie für Menschen mit Behinderungen ohne Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.	NBGG §2 (3)
Der ÖPNV soll im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit zu einer Verlagerung des Aufkommens im Motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV beitragen.	NNVG §2, (1)
Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.	NNVG §2, (2)
Dem Ausbau und der Finanzierung des ÖPNV ist gegenüber Maßnahmen für den Motorisierten Individualverkehr der Vorrang einzuräumen, soweit der Nutzen der Maßnahmen für den ÖPNV bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung überwiegt.	NNVG §2, (3)
Sichere und leichte Verknüpfungen zwischen Motorisiertem Individualverkehr und Öffentlichem Verkehr sind anzustreben.	NNVG §2, (4) 2.
Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich und bequem sein. Bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen und der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen (Behinderte, Frauen, Kinder, ältere Menschen u.a.) angemessen zu berücksichtigen. Die öffentlichen Zuwendungsgeber werden aufgefordert, Maßnahmen vorrangig zu fördern, die den besonderen Bedürfnissen dieser Nutzergruppen entsprechen.	NNVG §2, (4) 3.
Zielsetzungen der künftigen koordinierten Nahverkehrspolitik für die Metropolregion Hamburg: • Verbesserung des Leistungsangebots auf der Straße und der Schiene als Voraussetzung für die Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens • Bessere Verknüpfung von Motorisiertem Individualverkehr und ÖPNV • Schaffung attraktiver Tarife und Umsteigemöglichkeiten • Verbesserung von Sicherheit und Sauberkeit im ÖPNV • Stärkere finanzielle Förderung des ÖPNV.	REK

Tabelle 4.1-1: Übergeordnete Ziele (1)

Übergeordnetes Ziel	Grundlage
Es sollen Siedlungsstrukturen gesichert und entwickelt werden, in denen die Ausstattung mit und die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge für alle Bevölkerungsgruppen gewährleistet werden; sie sollen in das öffentliche Personennahverkehrsnetz eingebunden werden	LROP, 2.1 01
Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Den öffentlichen Personennahverkehr ergänzende Mobilitätsangebote, wie beispielsweise flexible Bedienformen, sollen, insbesondere zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Grund- und Mittelzentren und zur Erschließung ländlicher Räume, weiterentwickelt und gestärkt werden. In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu treffen; dabei ist sicherzustellen, dass straßen- und schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr aufeinander abgestimmt sind.	LROP 4.1.2 05
Die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr und auf den Fahrradverkehr soll durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen unterstützt werden.	LROP, 4.1.2 07

Tabelle 4.1-2: Übergeordnete Ziele (2)

4.2 Ziele des Heidekreises

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

4.2.1 Schülerverkehr

Der Schülerverkehr stellt wie in vielen ländlich geprägten Gebieten auch im Landkreis das Rückgrat des ÖPNV dar. Auf zahlreichen Linien ist das vorhandene Angebot auch darauf abgestimmt. Folgende übergeordnete Ziele sind zu berücksichtigen:

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

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

- Die nächste Haltestelle sollte innerhalb von 2 km (Schüler bis Jahrgangsstufe 4), 3,5 km (Schüler der Jahrgangsstufen 5 und 6) und 4,5 km (alle übrigen) erreichbar sein.
- Die Mindestentfernung zwischen Wohnort und Schule beträgt für Schülerinnen und Schüler
 - ☐ bis Jahrgangsstufe 4: 2,0 km,
 - ☐ bis Jahrgangsstufe 6: 3,5 km und
 - ☐ bis Jahrgangsstufe 10: 4,5 km.
- Die maximalen Schulwegzeiten ohne Wartezeiten pro Richtung sind grundsätzlich festgelegt auf
 - ☐ 45 Minuten für Schülerinnen und Schüler des Primarbereichs,
 - ☐ 60 Minuten für Schülerinnen und Schüler der Jahrgangsstufen 5 und 6 sowie
 - ☐ 90 Minuten für die übrigen Schülerinnen und Schüler.

- Die maximalen Wartezeiten an der Schule vor Unterrichtsbeginn sind
 - ☐ 25 Minuten für Schülerinnen und Schüler des Primarbereich und
 - ☐ 30 Minuten für die übrigen Schülerinnen und Schüler.
- Die maximalen Wartezeiten an der Schule nach dem Unterrichtsende liegen bei
 - ☐ 20 Minuten für Schülerinnen und Schüler des Primarbereichs,
 - ☐ 30 Minuten für die übrigen Schülerinnen und Schüler,
 - ☐ 60 Minuten, wenn keine unmittelbare Beförderung möglich ist.
- Die Wartezeit für umsteigende Schülerinnen und Schüler soll 15 Minuten nicht überschreiten.

Der Kreistag hat eine Obergrenze der maximalen Fahrgastanzahl in den Bussen festgelegt. Danach dürfen alle Sitzplätze und nur maximal 75 % der zulässigen Stehplätze genutzt werden.

4.2.2 Grundversorgung

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

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

Tabelle 4.2-1: Anzustrebende Mindestanzahl für Fahrtenpaare pro Tag

Folgende Ziele werden definiert:

- Erreichen der oben genannten Mindestfahrtenanzahl auf den Verbindungen zwischen
 - ☐ Orten und dem nächstgelegenen Grund- bzw. Mittelzentrum,
 - ☐ Grundzentrum und benachbartem Mittelzentrum,
 - ☐ Orten ab 1.000 Einwohner und benachbartem Mittelzentrum,
 - ☐ Mittelzentrum und benachbarten Mittelzentren,
 - ☐ Grund- bzw. Mittelzentrum und relevantem Oberzentrum sowie
 - ☐ Orten ab 1.000 Einwohner mit hohem Pendleraufkommen und relevantem Oberzentrum.
- Verbindungen zwischen den Orten und den Grund- bzw. Mittelzentren sollten möglichst umsteigefrei sein. Auf langen Strecken z. B. in die entfernteren Mittel- oder Oberzentren können auch Umsteigeverbindungen angeboten werden. Die Anbindung aller Orte mit nennenswertem Verkehrsaufkommen an Bahnhöfe ist anzustreben.
- Die Reisezeit sollte möglichst nicht länger als das 2,1-fache der durchschnittlichen MIV-Fahrtzeit dauern.

4.2.3 Hauptlinien und Berufsverkehr

Auf Verkehrsbeziehungen mit größerem Pendleraufkommen finden sich in der Regel die Hauptlinien. Diese Linien sollen grundsätzlich alle Verkehrszwecke bedienen. Für die Feinerschließung gerade im Berufsverkehr können weitere Fahrten auch auf anderen Linien hinzukommen, die über die Grundversorgung hinaus gehen.

Da Berufspendler im Allgemeinen eine Wahlfreiheit zwischen dem MIV und dem ÖPNV haben, sollte auf Folgendes geachtet werden:

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

4.2.4 Freizeitverkehr

Die Abwicklung des Freizeitverkehrs ist in der Regel in einer individualisierten Gesellschaft für den ÖPNV eine sehr schwierige Aufgabe. Es ist unmöglich, alle Verkehrsbeziehungen mit dem ÖPNV zu befriedigen, zumal sich die Nachfrage sehr schnell ändern kann. Gleichwohl finden spezielle Angebote wie z.B. die Heide-Shuttle-Linien ihre Nachfrage. Darüber hinaus sollte zumindest auf den Hauptrelationen ein bedarfsorientiertes Grundangebot am Abend und am Wochenende vorgehalten werden.

4.2.5 Allgemeine Standards bei der Planung von ÖPNV-Angeboten

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

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

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

Bei der Planung und dem Betrieb alternativer und **flexibler Bedienformen** sind die Begriffe „**Rufbus**“ und „**Anruf-Sammel-Taxi**“ zu verwenden. Die **Buchung** muss telefonisch (nur während der Betriebszeiten; ohne zusätzliche Gebühren) und online bis zu 60 Minuten vor Fahrtantritt möglich sein. Der Heidekreis strebt an, dass die Bestellung für alle bedarfsorientierte Verkehre möglich wird

- mit einer einheitlichen Telefonnummer (z. B. bei der VH)
- per E-Mail (z. B. an die VH), ggf. mit einem etwas längeren Vorlauf und
- mit einer Buchungsfunktion in den elektronischen Auskunftssystemen.

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

4.3 Maßnahmenübersicht

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

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

Sämtliche Maßnahmen stehen unter Finanzierungsvorbehalt und bemessen sich nach Maßgabe der verfügbaren Haushaltsmittel. Der Landkreis finanziert über den Schülerverkehr hinaus anteilig Angebotsverbesserungen, die die Grundversorgung sicherstellen. Dies gilt auch für die tariflichen Maßnahmen. Maßnahmen, die Buslinien des Grundliniennetzes (siehe Maßnahme 4.2) stärken, werden vom Landkreis ebenfalls anteilig finanziert. Darüber hinaus gehende Finanzierungen sind grundsätzlich von Dritten zu tragen.

Im nachfolgenden Ziel- und Maßnahmenkatalog werden darüber hinaus die Bereiche und die Maßnahmen benannt, in denen nach Auffassung des Landkreises Verbesserungen notwendig sind.

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

4.3.1 Örtliche Bedienungsebene

Maßnahme 1.1: Verbindungen Orte – GZ bzw. MZ werden so verbessert, dass eine Bedienungsqualität zumindest die Kategorie o erreicht wird
Erläuterung In der örtlichen Bedienungsebene werden die Verbindungen zwischen den Orten und den jeweiligen Grund- bzw. Mittelzentren betrachtet. An Schultagen verfügen alle Orte ab 200 Einwohner über mindestens 3 Fahrtenpaare (Montag bis Freitag). Dieses Fahrtenangebot wird auch an Ferientagen angestrebt. Die Einrichtung von Bürgerbuslinien ist dabei eine Möglichkeit. Außerhalb der Schülerbeförderung kann auch ein bedarfsorientiertes Angebot wie Anruf-Sammeltaxi (AST), Rufbus für eine Bedienungsqualität der Kategorie o sorgen. Dabei wird auf die Vorgaben im Kapitel 4.2.5 verwiesen, dass eine Bestellung für ein bedarfsorientiertes Angebot bis zu maximal 60 Minuten vor Abfahrt möglich sein muss. Bei den Anruflinienfahrten (ALF) ist gegenwärtig eine Bestellung nur am Vortag möglich. Künftig sollte der Begriff „ALF“ auch durch „Rufbus“ ersetzt werden und eine Bestellung bis zu 60 Minuten vor Abfahrt möglich sein.
Umsetzung ☐ hohe Priorität ☒ mittlere Priorität ☐ geringere Priorität
Beteiligte VH, Landkreis, VNO
Federführung VH, VNO
Finanzierung Bei zusätzlichen Leistungen werden auch zusätzliche Kosten entstehen. Diese müssen ggf. zwischen Kommunen und Landkreis aufgeteilt werden.

In folgenden Kommunen besteht an Ferientagen Verbesserungsbedarf zwischen Grundzentrum und Orten:

- **Stadt Munster**
Breloh,
- **Stadt Soltau**
Dittmern (Friedrichseck),
- **Stadt Walsrode**
Fulde,
- **Samtgemeinde Schwarmstedt**
Grindau,
Buchholz/ Aller,
Marklendorf und
Hope.

In allen Kommunen bietet es sich an, zusätzliche bedarfsorientierte Angebote wie z. B. Rufbusse anzubieten. Mit dem Fahrplanwechsel voraussichtlich im Herbst .2024 verbessert sich die Bedienungsqualität zwischen Buchholz/Aller und Schwarmstedt auch an Ferientagen auf die Kategorie o.

4.3.2 Regionale Bedienungsebene

Maßnahme 2.1:							
Verbindungen GZ – MZ, sowie MZ – MZ werden zumindest so verbessert, dass eine Bedienungs- und Verbindungsqualität der Kategorie o erreicht wird							
Erläuterung In der regionalen Bedienungsebene werden die Verbindungen zwischen Grundzentren und dem relevanten Mittelzentrum betrachtet. Auch die Handlungsbereiche für die Verbindungen zwischen den Mittelzentren untereinander werden dargestellt. Die Bewertungen finden sich im Kapitel 3.2.4. Eine Reihe von Relationen lassen sich kostenneutral durch einzelne Maßnahmen verbessern, in dem z. B. bessere Anschlüsse zur Bahn hergestellt werden. Der Landkreis erwartet, dass die Relationen grundsätzlich im Buslinienverkehr (ggf. mit Anschluss zur Bahn) bedient werden. In Ausnahmefällen können auch bedarfsorientierte Verkehre angeboten werden.							
Umsetzung <table border="1"> <tr> <td>☐</td><td>hohe Priorität</td></tr> <tr> <td>☒</td><td>mittlere Priorität</td></tr> <tr> <td>☐</td><td>geringere Priorität</td></tr> </table>		☐	hohe Priorität	☒	mittlere Priorität	☐	geringere Priorität
☐	hohe Priorität						
☒	mittlere Priorität						
☐	geringere Priorität						
Beteiligte VH, Kommunen, Landkreis, teilweise Nachbarlandkreise, VNO							
Federführung VH, VNO							
Finanzierung VH, Kommunen und Landkreis							

Die folgenden Relationen sollten mit höherer Priorität untersucht werden, weil sie komplett im Landkreis liegen und Absprachen mit benachbarten Aufgabenträgern nicht erforderlich sind:

- Bomlitz – Soltau: Verbindungsqualität der Kategorie -.
- Buchholz/ Aller – Walsrode: Bedienungsqualität der Kategorie -.
- Wietzendorf – Munster: Verbindungsqualität der Kategorie -.

Mit den Fahrplanänderungen im Teilnetz HK4 (Raum Walsrode – Bad Fallingb.ostel) werden zwischen Bomlitz und Soltau mehr Verbindungen der Kategorie o geschaffen. Mit dem Fahrplanwechsel voraussichtlich im Herbst 2024 verbessert sich die Bedienungsqualität zwischen Buchholz/ Aller und Walsrode auch an Ferientagen auf die Kategorie o.

Das Angebot zwischen Wietzendorf und Munster müsste ausgebaut werden, um zumindest in die Kategorie o zu kommen. Denkbar wäre ein bedarfsorientierter Verkehr (z. B. Rufbus oder AST).

Auf den folgenden Relationen liegt die Verbindungsqualität in der Kategorie -. Da sie nicht allein vom Heidekreis verbessert werden können, wären Absprachen mit benachbarten Aufgabenträgern oder der LNVG erforderlich:

- Soltau – Rotenburg (Wümme),
- Soltau – Winsen,
- Walsrode – Rotenburg (Wümme),
- Walsrode – Verden,
- Neuenkirchen – Rotenburg (Wümme) und
- Schneverdingen – Rotenburg (Wümme).

4.3.3 Überregionale Bedienungsebene

Maßnahme 3.1: Verbindungen GZ – OZ, Orte mit grundzentraler Funktion – OZ sowie MZ – OZ werden zumindest so verbessert, dass eine Bedienungs- und Verbindungsqualität der Kategorie o erreicht wird
Erläuterung Der Landkreis erwartet, dass die Relationen grundsätzlich im Buslinienverkehr (ggf. mit Anschluss zur Bahn) bedient werden. In Ausnahmefällen können auch bedarfsorientierte Verkehre angeboten werden. Das Fahrtenangebot ist aus allen Grundzentren in die Oberzentren mindestens mit der Kategorie o bewertet worden. Dies gilt an Schultagen auch für die übrigen größeren Orte (ab 1.000 Einwohner) mit größerem Pendleraufkommen. An Ferientagen verfügt Buchholz/ Aller als einzige Relation über eine Bedienungsqualität der Kategorie -. Die Verbindungsqualität ist gegenwärtig auf mehreren Relationen der Kategorie - zuzuordnen.
Umsetzung ☐ hohe Priorität ☒ mittlere Priorität ☐ geringere Priorität Beteiligte VH, Kommunen, Landkreis, teilweise Nachbarlandkreise, VNO
Federführung VH, VNO
Finanzierung VH, Kommunen und Landkreis

Auf den folgenden Relationen liegt die Verbindungsqualität in der Kategorie -. Die Fahrzeiten können nur verbessert werden, wenn auf entsprechend günstige Anschlüsse zwischen den Bahnstrecken geachtet wird bzw. Busverbindungen mit benachbarten Landkreisen optimiert werden:

- MZ Soltau – Celle und – Lüneburg
- MZ Walsrode – Bremen und – Celle
- GZ Bad Fallingb. – Bremen und – Celle
- GZ Bispingen – Hamburg und – Lüneburg
- GZ Hodenhagen – Celle
- GZ Schwarmstedt – Celle

Auf den folgenden Relationen liegt die Verbindungsqualität in der Kategorie -. Die Fahrzeiten können im Zusammenspiel mit einer Beschleunigung der Bahnstrecken und verbesserten Anschlüssen bzw. Busverbindungen innerhalb des Landkreises verkürzt werden:

- GZ Bispingen – Celle
- GZ Bomlitz – Bremen, – Celle und Hamburg
- GZ Neuenkirchen – Bremen und – Celle
- GZ Wietzen – Celle, – Hamburg, Hannover und – Lüneburg
- Buchholz/ Aller – Hannover
- Harber – Hamburg

Die Verbindungsqualität von Bomlitz nach Hamburg wird sich mit dem Fahrplanwechsel im Herbst 2024 deutlich verbessern. Auch nach Bremen werden mehr Verbindungen der Kategorie o angeboten.

Die Verbindungen nach Lüneburg werden sich mit einer Reaktivierung der Bahnstrecke Soltau – Lüneburg erheblich verbessern. Dies gilt auch für die Relation Bispingen – Hamburg.

Eine in Untersuchung befindliche Reaktivierung der Bahnstrecke Soltau – Wietzenhof – Celle würde - gute Anschlüsse in Soltau und Celle vorausgesetzt - eine deutliche Steigerung der Verbindungsqualität vom Grundzentrum Wietzenhof in die Oberzentren und logischerweise auch für die Relation Soltau – Celle bedeuten.

Mit dem Fahrplanwechsel im Herbst 2024 verbessert sich die Bedienungsqualität zwischen Buchholz/Aller und Hannover auch an Ferientagen auf die Kategorie o.

4.3.4 Überprüfung des ÖPNV-Angebots im Landkreis

Maßnahme 4.1:

Überprüfung und ggf. Neugestaltung des ÖPNV-Angebots im Heidekreis

Erläuterung

Mit der Vergabe der künftigen Liniengenehmigungen (Betriebsaufnahme am 01.08.2028) bekommt der Nahverkehrsplan die zentrale Rolle für die Festlegung, welchen Rahmen das Angebot erfüllen soll.

Der Landkreis strebt ein optimiertes ÖPNV-Angebot an, das unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Zwänge von folgenden Zielsetzungen ausgeht:

- Sicherstellung der Belange des Schülerverkehrs und ggf. Anpassung an veränderte Schulzeiten
 - ☐ ggf. Staffelung der Schulzeiten/ mehr Vorgaben durch Fahrplan
 - ☐ ggf. größeres Zeitfenster für Beginn und Ende der Schulzeiten
 - ☐ stärkere Rahmenvorgaben für Unterrichtsgestaltung z.B. Anfahrt zur 1. Stunde, ggf. zur 3. Stunde, Rückfahrten nur noch nach 6., 8., ggf. 10. Schulstunde
- Überplanung des gesamten Netzes mit ggf. Schaffung eines primären Hauptliniennetzes (Maßnahme 4.2)
 - ☐ möglichst Beseitigung der in den Maßnahmen 1.1, 2.1 und 3.1 beschriebenen Mängel
 - ☐ Verbesserung der Anschlüsse Bus ↔ Bahn
 - ☐ ggf. schrittweise Umsetzung des AST-Konzepts unter Berücksichtigung der Einrichtung weiterer Bürgerbusse.

Für den Heidekreis ist im Rahmen der Untersuchung „Demografischer Wandel – Modellprojekt Sicherung der Mobilität auf dem Land“ ein Konzept erarbeitet worden zur „Einrichtung eines flächendeckenden Anruf-Sammeltaxi (AST) - Angebots im Heidekreis unter besonderer Berücksichtigung von Patientenverkehren“.

Dabei sind Vorschläge unterbreitet worden, wie u.a. die Defizite in den Bedienungsebenen im Landkreis durch Anruf-Sammeltaxi-Verkehre abgebaut werden können.

 - ☐ Angebot für Pendler auch an schulfreien Tagen

Mit dieser Maßnahme wird ein Zielangebot für das Vergabeverfahren definiert. Es ist dabei vorgesehen, dass Schulen und Kommunalpolitik mit einbezogen werden.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| ☒ | hohe Priorität |
| ☐ | mittlere Priorität |
| ☐ | geringere Priorität |

Beteiligte

Landkreis, VNO, Schulen, Kommunen

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreis

Maßnahme 4.2:	
Schaffung und Ausbau eines primären Hauptliniennetzes	
Erläuterung	
Im Landkreis sind Ansätze eines primären Hauptliniennetzes zu erkennen. Diese sind weiter auszubauen. Linien, die zu einem solchen Netz verknüpft werden, sollten folgende Vorgaben erfüllen:	
• Grund-/ Mittelzentrum wird mit Mittel- bzw. Oberzentrum verbunden, • mindestens eine Fahrt innerhalb von 2 Stunden, möglichst vertaktet, • aufkommensstarke Pendlerbeziehungen werden bedient, • möglichst gradlinige Verbindungen, • gute Verknüpfungen untereinander, • Betriebszeit Montag bis Freitag ca. 6:00 bis 20:00 Uhr, • Fahrtenangebot am Wochenende (zumindest Sonnabend als Buslinie ca. 8:00 bis 15:00 Uhr).	
Umsetzung	
☐	hohe Priorität
☒	mittlere Priorität
☐	geringere Priorität
Beteiligte	
VH, Landkreis, LNVG, VNO	
Federführung	
Landkreis, LNVG	
Finanzierung	
Landkreis	

Im Heidekreis erfüllen diese Kriterien nahezu die

- Bahnlinie RB37 Uelzen – Soltau – Bremen,
- Bahnlinie RB38 Buchholz i.d.N. – Soltau – Hannover,
- Buslinie 150 Bispingen – Soltau,
- Buslinie 200 Neuenkirchen – Soltau,
- Buslinie 355 Wietzenhof – Soltau,
- Buslinie 511 Walsrode – Bomlitz – Bad Fallingb. und
- Buslinie 765 Rethem (Aller) – Verden.

Diese Strecken sind damit bereits Bestandteil des primären Hauptliniennetzes für den Landkreis. Damit das Netz vervollständigt werden kann, sollte auf folgenden Relationen ein besseres Angebot untersucht und ggf. angestrebt werden:

- Rethem (Aller) – Walsrode,
- Walsrode – Landkreis Rotenburg (W.) in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Rotenburg (W.),
- Walsrode – Landkreis Verden. Der Heidekreis wird auf den Landkreis Verden sowie den ZVBN zugehen und Möglichkeiten von Angebotsverbesserungen besprechen.

Folgende Relationen werden darüber hinaus angestrebt:

- Verknüpfung der Linien 150 (Soltau – Bispingen), 154 und 5700 nach Lüneburg

Maßnahme 4.3:**Weiterer Ausbau des Verkehrsangebots, welches über das Grundangebot hinausgeht****Erläuterung**

Die in den Maßnahmen 4.1 und 4.2 beschriebenen Verbesserungsvorschläge bilden das Grundangebot ab, welches der Landkreis allein finanziert. In der Maßnahme 4.3 sind weitere Ideen aufgelistet, wie der Busverkehr im Heidekreis weiter ausgebaut werden könnte. Die Vorschläge sind im Rahmen einer Vorab-Beteiligung von der VNO überprüft worden und zusammen mit dem Landkreis mit Prioritäten versehen worden.

- Priorität 1 ist obligatorisch.
- Priorität 2a beinhaltet Vorschläge, die mit relativ wenig Aufwand einen hohen Nutzen stiften.
- Priorität 2b sind Vorschläge, die einen verhältnismäßig hohen Aufwand verursachen, um einen hohen Nutzen zu erhalten.
- Priorität 3 bedeutet, dass der finanzielle Aufwand hoch ist, der Nutzen aber überschaubar bleibt.

Letztendlich ist es aber eine politische Entscheidung, wieviel Geld für welche Maßnahme bereitgestellt werden kann. Grundsätzlich wäre dabei auch ein Modell denkbar, für das eine z. B. hälftige Beteiligung der betroffenen Kommunen einfordert wird, wenn Angebotsverbesserungen über das Verkehrsangebot der Maßnahmen 1.1, 2.1, 3.1, 4.1 und 4.2 hinausgehen.

Grundsätzlich können Buslinien als landesbedeutsame Buslinie gefördert werden. Dafür müssen aber Anforderungen zu Geschwindigkeit, Reisezeit (im Vergleich zum vorhandenen Angebot) und Taktung (1-Stunden-Takt Montag-Sonntag, 2-Stunden-Takt am Sonntag) erfüllt sein sowie ein Öffentlicher Dienstleistungsauftrag für den Busverkehr vorliegen. Linienverkehr, der mit einer allgemeinen Vorschrift finanziert wird, wäre somit nicht förderfähig. Nach einer ersten groben Abschätzung kämen zur Förderung des Landes weitere nicht unerhebliche Kosten auf den Landkreis zu.

Neben der Einrichtung zusätzlicher Fahrten mit Bussen, könnte in vielen Fällen auch die Schaffung bedarfsorientierter Verkehre eine zumeist kostengünstigere Lösung sein.

Für die nachfolgenden Vorschläge ist - nach Prioritäten sortiert - eine sehr grobe finanzielle Abschätzung vorgenommen worden. Hierbei wird mit dem Einsatz von Standardbussen gerechnet.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| ☐ | hohe Priorität |
| ☒ | mittlere Priorität |
| ☐ | geringere Priorität |

Beteiligte

VH, Landkreis, VNO

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreis, ggf. Kommunen

Priorität 1

- neue Buslinie Bad Fallingbommel Bahnhof – Heidekreis-Klinik im 30-Minuten-Takt (ca. 250 T€/Jahr)

Priorität 2a

- Ausbau und Verknüpfung Linien 150 und 5700 (Soltau – Bispingen – Steinbeck – Amelinghausen – Lüneburg) im 2-Stunden-Takt (ca. 125 T€/Jahr)
Gerade im Vorfeld einer Reaktivierung der Bahnstrecke Soltau – Lüneburg wäre ein Ausbau des

Busverkehrs auf der Achse ein positives Signal.

Eine Förderung als landesbedeutsame Buslinie Soltau – Lüneburg kann nicht erfolgen, weil die Fahrzeit der Buslinie zu lang wäre zur bestehenden Verbindung Soltau – Uelzen – Lüneburg. Nach der Reaktivierung der Bahnstrecke sollte ein Zu- und Abbringerverkehr zwischen Bispingen, Hützel, Steinbeck, Soderstorf und Amelinghausen als Busverkehr angeboten werden.

- Ausbau Linie 150 (Soltau – Bispingen) in HVZ zum 1-Stunden-Takt (ca. 75 T€/Jahr)
Mit einer Reaktivierung der Bahnstrecke Soltau – Bispingen – Lüneburg werden Busverkehre (mit Ausnahme des Schülerverkehrs) überflüssig. Die freigewordenen Verkehrsleistungen könnten für Zu- und Abbringerverkehre in Bispingen und Amelinghausen verwendet werden.
- Ausbau Linie 200 (Soltau – Neuenkirchen) in HVZ zum 1-Stunden-Takt (ca. 75 T€/Jahr)
- Ausbau Linie 355 (Soltau – Wietzenhof) in HVZ zum 1-Stunden-Takt (ca. 125 T€/Jahr)
- Ausbau Linie 600 (Hodenhagen – Eickeloh – Schwarmstedt) um 1 Fahrtenpaar am Nachmittag (ca. 25 T€/Jahr)
- Ausbau Linie 602 (Hodenhagen – Ahlden (Aller) – Suderbruch – Schwarmstedt) um 1 Fahrtenpaar am Nachmittag (ca. 50 T€/Jahr)

Priorität 2b

- Neueinrichtung Stadtbus Schneverdingen im 1-Stunden-Takt (ca. 400 T€/Jahr)
- Ausbau Linie 106 (Soltau – Heber – Schneverdingen) in HVZ zum 1-Stunden-Takt (ca. 75 T€/Jahr)
- Neueinrichtung Stadtbus Soltau (Bahnhof – Gewerbegebiet Ost) im 1-Stunden-Takt (ca. 350 T€/Jahr)
Um das Gewerbegebiet Soltau Ost ggf. alternativ besser anzubinden:
Ausbau Linie 305 (Soltau – Harber – Stübeckshorn) in HVZ zum 1-Stunden-Takt (ca. 75 T€/Jahr)
- Verlängerung der VBN-Linie 701 (Verden – Luttm – Neddenaverbergen) über Hamwiede nach Walsrode im 2-Stunden-Takt (ca. 200 T€/Jahr)
- Verlängerung der CE-Bus-Linie 100 (Celle – Bergen) bis Wietzenhof (dort Anschluss zur Linie 355) im 2-Stunden-Takt (ca. 150 T€/Jahr)
Eine Förderung als landesbedeutsame Buslinie Soltau – Celle wäre grundsätzlich denkbar. Die CE-Bus-Linie 100 könnte im Landkreis Celle als Kompensation dienen, genauso wie theoretisch Teile der Linie 355 im Heidekreis. Problematisch ist dabei aber, dass bei einer Linienführung über Wietzenhof die Fahrzeit für eine Landesbus-Förderung zu lang werden würde. Eine landesbedeutsame Buslinie Celle – Bergen – Soltau (ohne Wietzenhof) würde insgesamt über 1,4 Mio. kosten, mit der Landes-Förderung sind es ca. 600 T€ weniger pro Jahr.
- Verlängerung der CE-Bus-Linie 800 (Celle – Hambühren – Wietze) über Jeversen und Buchholz/Aller bis nach Schwarmstedt im 2-Stunden-Takt (ca. 175 T€/Jahr)

Priorität 3

- Neue Landesbuslinie Soltau – Neuenkirchen – Hemslingen – Rotenburg (Wümme) im 1-Stunden-Takt (ca. 1.100 T€/Jahr, davon Förderung ca. 450 T€/Jahr)
Als Kompensation könnten im Heidekreis die Linie 200 (Soltau – Neuenkirchen) und im Landkreis Rotenburg (Wümme) Fahrten der gegenwärtigen VBN-Linie 888 (Söhlingen – Hemslingen – Bothel – Rotenburg (Wümme)) dienen. Trotzdem wäre nach wie vor auf beiden Seiten ein hoher 6-stelliger Finanzbedarf vorhanden.
Deutlich kostengünstiger wäre dagegen eine Verlängerung entweder der Linie 200 (Soltau –

Neuenkirchen) über Tewel nach Söhlingen oder der VBN-Linie 888 bis Neuenkirchen (ca. 100 T€/Jahr für 6 Fahrtenpaare pro Tag).

- Neue Landesbuslinie Walsrode – Visselhövede – Rotenburg (Wümme) im 1-Stunden-Takt (ca. 1.200 T€/Jahr, davon Förderung ca. 500 T€/Jahr)

Als Kompensation könnte im Landkreis Rotenburg (Wümme) die VBN-Linie 880 (Rotenburg (Wümme)) – Bothel – Visselhövede – Jeddigen) dienen. Trotzdem wäre nach wie vor auf beiden Seiten ein größerer 6-stelliger Finanzbedarf vorhanden.

Deutlich kostengünstiger wäre dagegen eine Verlängerung der Linie VBN-880 z. B. über Stellichte nach Walsrode im 2-Stunden-Takt (ca. 200 T€/Jahr). Diese Verlängerung fiel dann in die Priorität 2b.

- Verlängerung Linie 300 (Munster – Bispingen) über Heber nach Schneverdingen im 2-Stunden-Takt (ca. 350 T€/Jahr)
- Verlängerung Linie 105 (Schneverdingen – Neuenkirchen) über Bommelsen nach Bad Fallingb. im 2-Stunden-Takt (ca. 375 T€/Jahr)
- Neue Linie Bad Fallingb. – Wietzenhof – Munster im 2-Stunden-Takt (ca. 450 T€/Jahr)
Die Nachfrage ist zwischen Wietzenhof und Munster deutlich größer als Richtung Bad Fallingb. Daher könnte eine neue Linie Wietzenhof – Suroide – Alvern – Munster das Angebot im 2-Stunden-Takt verbessern (ca. 225 T€/Jahr)
- Neue Linie Munster – Wietzenhof – Faßberg – Unterlüß – Munster im 2-Stunden-Takt (ca. 750 T€/Jahr)
Zur Relation Munster – Wietzenhof finden sich Ausführungen bei der vorherigen Idee. Zwischen Wietzenhof und Faßberg pendeln weniger als 100 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Um zumindest die Verbindung Munster – Faßberg auszubauen, wäre auch eine Verlängerung der gegenwärtigen Linie 302 (Munster – Kreutzen) zumindest bis nach Faßberg möglich. Von dort pendelt die CE-Bus-Linie 261 zwischen Faßberg und Unterlüß. Eine Verlängerung der Linie 302 mit 6 Fahrtenpaaren pro Tag (Montag bis Freitag) verursacht Kosten von etwa 75 T€/Jahr und läge dann in der Priorität 2b.
- Verlängerung ÜSTRA-Linie 695 (Mellendorf – Berkhof) nach Lindwedel im verdichteten 2-Stunden-Takt (HVZ im 1-Stunden-Takt) (ca. 75 T€/Jahr)
- Verlängerung ÜSTRA-Linie 850 (Neustadt a. R. – Stöckendrebber) nach Schwarmstedt im 1-Stunden-Takt (ca. 150 T€/Jahr)
- Verlängerung ÜSTRA-Linie 870 (Neustadt a. R. – Esperke) nach Schwarmstedt im 1-Stunden-Takt (ca. 150 T€/Jahr)
- Wiedereinrichtung der Bus-Verbindung Soltau – Schneverdingen – Hamburg-Finkenwerder mit 2 Fahrtenpaaren pro Tag (ca. 250 T€/Jahr). Angesichts der immer differenzierteren Arbeitszeiten gerade beim Hamburger Airbus-Werk haben es allerdings einzelne Fahrten schwer, genug Fahrgastpotenzial zu finden. Sinnvoller ist es, das vorhandene Angebot der RB38 zu nutzen und idealerweise den Bahnhof Hamburg-Harburg zu erreichen. Von dort gibt es eine hvv-Linie X46, die in der Hauptverkehrszeit im 20-Minuten-Takt zum Airbus-Werk Finkenwerder pendelt.
- Verlängerung der hvv-Linie 4207 (Buchholz i.d.N. – Hanstedt – Egestorf) über Hörpel und Behringen nach Bispingen im 2-Stunden-Takt (ca. 175 T€/Jahr)
Mit der Reaktivierung der Bahnstrecke Soltau – Bispingen – Lüneburg könnte diese Verlängerung zumindest aus touristischer Sicht interessanter werden.
- Ausbau der ROW-Linie 873 Lauenbrück – Fintel – Schneverdingen im 2-Stunden-Takt (ca. 250 T€/Jahr)

Maßnahme 4.4:**Beibehaltung und Ausbau der VH-Geschäftsstelle zur Mobilitätszentrale****Erläuterung**

Die VH-Geschäftsstelle organisiert und koordiniert seit 1992 den Busverkehr im Heidekreis. Sie bietet dazu bereits gegenwärtig Auskünfte (Telefon, E-Mail oder persönlich) rund um Bus, Bahn und Tarife an. Es liegt daher auf der Hand, auch die Buchungszentrale für einen AST-Verkehr dort anzusiedeln. Ein Ausbau der Auskunfts- und ggf. Buchungsmöglichkeiten für Bahn, Bürgerbusse sowie Bahn-, hvv- und ÜSTRA-Tarife könnten die Aufgaben der neuen Mobilitätszentrale abrunden. Über den weiteren Ausbau des Beschwerdemanagements können wichtige Hinweise für ÖPNV-Maßnahmen gewonnen werden. Darüber hinaus könnten dort weitere Dienstleistungen angeboten werden, wie z.B. Verkehrsberatung (für Schulen, Verwaltungen, Firmen/ Betriebe), vermehrte Öffentlichkeitsarbeit, Bildung (z.B. Mobilitätserziehung in Schulen, Schulung ehrenamtlicher Mobilitätspaten als regionale Ansprechpartner und Botschafter für den ÖPNV) sowie die Vermittlung von Anbietern für Carsharing, Fahrradverleih und Tourismusangeboten.

Eine Mobilitätszentrale, in der

- Information und Beratung
- Beschwerdemanagement
- Verkauf und Reservierung
- Öffentlichkeitsarbeit, Wahrnehmung und Bildung
- Transportorganisation und -koordination

stattfindet, bietet für Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, Auskünfte über Mobilität von Haustür zu Haustür zu erhalten. Dabei kann auch die Vernetzung bzw. Kombination verschiedener Verkehrsmittel zur Mobilitätssicherung dienen.

In der Maßnahme 4.1 wird die Einrichtung bedarfsorientierter Verkehre (z.B. AST) vorgeschlagen. In dem AST-Konzept wird angeregt, eine zentrale Buchungsstelle bei der VH-Geschäftsstelle zu schaffen.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| ☐ | hohe Priorität |
| ☒ | mittlere Priorität |
| ☐ | geringere Priorität |

Beteiligte

VH, Landkreis

Federführung

Landkreis

Finanzierung

VH, Landkreis

Maßnahme 4.5:**Erhalt und Förderung der Bürgerbusverkehre im Heidekreis****Erläuterung**

Im Heidekreis existieren seit langem Bürgerbusse. Es geht hierbei um ein Verkehrsangebot nach § 42 PBefG, das allen als Linienverkehr zugänglich ist. Es kann besonders für die Bedienungsebene I (Orte – Grundzentrum) eine wichtige Ergänzung des ÖPNV (vgl. Maßnahme 1.1) darstellen. Trotz des großen ehrenamtlichen Engagements im Fahrbetrieb fallen Kosten (z.B. für Fahrzeuge) an, die über die Leistungsfähigkeit von Bürgerbusvereinen und Kommunen hinaus gehen.

Der Heidekreis möchte auf Antrag die Bürgerbusvereine auch finanziell unterstützen. Dabei regelt der Landkreis das Zusammenwirken von Bürgerbussen, dem Verkehrsunternehmen, Landkreis und Kommunen z.B. in Richtung Finanzierung, Fahrplangestaltung, kreiseinheitlicher Tarif (vgl. Kapitel 2.5.8) und elektronische Fahrplanauskunft (vgl. Kapitel 2.6.2).

Grundsätzlich hat sich die Förderrichtlinie (siehe Anlage 5-1) für Bürgerbusverkehre bewährt. Allerdings sind die Fahrten nicht in den elektronischen Auskunftssystemen zu finden. Bei den Bürgerbussen gilt nicht der kreiseinheitliche VH-Tarif. Immerhin werden Deutschlandtickets anerkannt. Im Sinne eines einheitlichen Verkehrssystems sollten Zeitkarten des VH-, hvv- und Niedersachsentarifs, die die entsprechende Gültigkeit haben, auch in den Bürgerbussen anerkannt werden.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| ☐ | hohe Priorität |
| ☒ | mittlere Priorität |
| ☐ | geringere Priorität |

Beteiligte

Kommunen, Bürgerbusverein, Verkehrsunternehmen, Landkreis

Federführung

Kommunen, Landkreis

Finanzierung

Kommunen, LNVG, Landkreis

Maßnahme 4.6:**Berufsschulen gut erreichen****Erläuterung**

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

Umsetzung
☐

hohe Priorität

☒

mittlere Priorität

☐

geringere Priorität

Beteiligte

VH, Kommunen, Landkreis, VNO

Federführung

Landkreis, VNO

Finanzierung

VH

4.3.5 Tarif und Allgemeine Vorschrift

Maßnahme 5.1:

Erhalt und Weiterentwicklung VH-Tarif u.a. mit Schaffung von Übergangstarifen von ausgewählten VH-Buslinien zu den vorhandenen Verbundfahrkarten

Erläuterung

Der gegenwärtige kreiseinheitliche Tarif für den Busverkehr der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis (VH) wird grundsätzlich beibehalten.

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

Eine Weiterentwicklung des VH-Tarifs sollte dabei regelmäßig z.B. vor dem Hintergrund des Deutschlandtickets sowie der Ausdehnung von Verbundtarifen entlang der Heidebahn oder bei der Vergünstigung von Schülerfahrkarten betrachtet werden. Für die Zeitkarten gibt es gegenwärtig gute Lösungen,

bei den Einzelkarten bleibt die Situation weiterhin kompliziert. Im Nordkreis werden auf den Schienenstrecken hvv-Einzelkarten angeboten, sonst müssen Fahrkarten des Niedersachsentarifs gekauft werden. Mit den jeweiligen Einzelkarten können Busse der VH zum bzw. vom Bahnhof kostenfrei innerhalb von 2 VH-Tarifzonen genutzt werden.

Grundsätzlich sollte die Tarifstruktur weiter vereinfacht werden. So gibt es bereits Vorschläge (nur Kurzstrecke und Gesamtnetz), den VH-Tarif zu reformieren und dabei auch die Tarife der AST- und Bürgerbusverkehre zu integrieren. Des Weiteren wird eine Überprüfung der Altersgrenzen im VH-Tarif erfolgen.

Darüber hinaus sollte überprüft werden, ob eine Erweiterung des hvv-Tarifs auf alle Buslinien im nördlichen Heidekreis zumindest für landkreisübergreifende Fahrten sinnvoll sein kann. Gerade vor dem Hintergrund einer Reaktivierung der Bahnstrecke Soltau – Lüneburg sollte eine gute transparente Lösung für den Nordteil des Heidekreises gefunden werden. Ein Gutachten wird die Kosten für eine hvv-Erweiterung in den gesamten Nordkreis ermitteln.

Innerhalb des VH-Tarifs sollen künftig von jeder Bushaltestelle im Heidekreis vergünstigte Fahrkarten Richtung hvv-, GHV- oder Niedersachsentarif angeboten werden. Darüber hinaus strebt der Heidekreis an, dass der VH-Tarif auch über elektronische Auskunftssysteme vertrieben werden kann.

Um den Touristen im Heidekreis ein gutes Angebot zu machen, sollte die ÖPNV-Nutzung mit der ErlebnisCard möglich sein. Es gibt Urlaubsregionen, in denen jeder Tourist während seines Aufenthalts eine ÖPNV-Fahrkarte erhält. Letztendlich wird dort der ÖPNV über etwas höhere Einnahmen (z.B. der Kurtaxe) finanziert. Für die VH-Buslinien wäre hierfür eine Lösung innerhalb des Heidekreises möglich. Wünschenswert ist darüber hinaus auch die Nutzung der RB37 und RB38, zumindest innerhalb des Heidekreises. Dies bedeutet allerdings, dass weitere Akteure wie die NI-TAG, LNVG oder hvv beteiligt werden müssen.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| ☒ | hohe Priorität |
| ☐ | mittlere Priorität |
| ☐ | geringere Priorität |

Beteiligte

Landkreis, VH, VNO

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreis

Maßnahme 5.2:**Fortentwicklung der Allgemeinen Vorschrift****Erläuterung**

Im Kapitel 1.1.3 sind die Möglichkeiten dargestellt, die für die künftige Gestaltung der Finanzierung des Linienverkehrs in Frage kommen. Der Kreistag hat sich dafür entschieden, den Linienverkehr im Heidekreis über eine allgemeine Vorschrift zu finanzieren.

Eine **allgemeine Vorschrift** ist eine Maßnahme, die „diskriminierungsfrei für alle öffentlichen Personenverkehrsdienste derselben Art in einem bestimmten geografischen Gebiet, das im Zuständigkeitsbereich der zuständigen Behörde liegt, gilt“. Sie kann als Vertrag gestaltet sein oder als Satzung durch den Aufgabenträger erlassen werden. Die allgemeine Vorschrift gewährt einen finanziellen Ausgleich für die Auferlegung von Höchsttarifen und die daraus entstehenden Nachteile für die Verkehrsunternehmen:

- Höchsttarife sind jene Tarife, die aus politischen Erwägungen gewünscht sind (z. B. VH-Tarif)
- Die Nachteile lassen sich aus der Differenz der Höhe der Tarife bemessen

Es erfolgt eine jährliche Kontrolle zur Vermeidung einer Überkompensation, die im Falle der betroffenen Landkreise nicht nur von ihnen selbst, sondern auch von einer Regiegesellschaft oder einem Dritten (z.B. Wirtschaftsprüfer) wahrgenommen werden kann.

Für die Berechnung des Ausgleichsbetrages bestehen mehrere Möglichkeiten. Unter anderem ist auch eine Abrechnung denkbar, welche sich an dem heutigen Verfahren in den bestehenden Verkehrsverträgen orientiert. Zudem kann über die jährliche Überkompensationskontrolle eine Vorabrechnung des zukünftigen Ausgleichsbetrages erfolgen. Dieser Ausgleich kann gedeckelt werden, so dass besondere wirtschaftliche Risiken vom Unternehmen alleine zu tragen wären.

Die heute existierenden Qualitätsstandards können Bestandteil der allgemeinen Vorschrift sein. Auch weitere Standards können aufgenommen werden, sofern sie keine Zuschusszahlungen des Aufgabenträgers erforderlich machen. In eine allgemeine Vorschrift können Leistungsänderungsklauseln aufgenommen werden, um Zu- und Abbestellungen auch unterjährig zu ermöglichen.

Die allgemeine Vorschrift findet sich als Anlage 5-2.

Grundsätzlich kämen durch eine Neuvergabe (Betriebsaufnahme 01.08.2028) ein oder mehrere **Öffentliche Dienstleistungsaufträge** (ÖDA) in Frage. Dabei gibt der Landkreis das Verkehrsangebot, den anzuwendenden Tarif und (Qualitäts-)Standards verbindlich vor. Bei einer erforderlichen Ausschreibung geben interessierte Verkehrsunternehmen ihre Angebote ab und der Bewerber mit dem günstigsten Angebot erhält den Zuschlag. Eine weitere Möglichkeit wäre im Landkreis Heidekreis auch eine **Direktvergabe** an ein eigenes kommunales Verkehrsunternehmen wie z. B. der VWE. Auch hierbei wird ein Öffentlicher Dienstleistungsauftrag abgeschlossen, der Verkehrsangebot, Tarif und Standards in einem oder mehreren Teilnetzen regelt.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| ☒ | hohe Priorität |
| ☐ | mittlere Priorität |
| ☐ | geringere Priorität |

Beteiligte

Landkreis, VH, VNO

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreis

4.3.6 Fahrgastinformation

Maßnahme 6.1:							
Analoge Fahrgast-Informationen herausgeben							
Erläuterung Die VH gibt gegenwärtig keinen Kreisfahrplan heraus. Trotz wachsender Bedeutung elektronischer Medien kann ein solcher Gesamtfahrplan in Papierform auch künftig sinnvoll sein. Eine weitere Möglichkeit das vorhandene Angebot zu bewerben, wären Falt-Fahrpläne für ausgewählte Linien. Für die Bahnen und den Heide-Shuttle werden solche Linien-Fahrpläne angeboten. Gerade für Linien, die ein über den Schülerverkehr deutlich hinausgehendes Fahrtenangebot haben (z. B. 105, 150, 154, 200, 305, 355, 502 510, 511, 520, 600 oder 602), könnten sich so weitere Fahrgastpotenziale besonders im Gelegenheitsverkehr erschließen. Fahrgäste, die über keinen Internetanschluss verfügen, benutzen vielfach das Telefon, um sich über öffentliche Verkehrsmittel zu informieren. Dies ist im Landkreis kundenfreundlich mit einer Telefonnummer bei der VH gelöst. Dieser Service sollte auch weiter angeboten werden.							
Umsetzung <table border="1"> <tr> <td>☐</td><td>hohe Priorität</td></tr> <tr> <td>☒</td><td>mittlere Priorität</td></tr> <tr> <td>☐</td><td>geringere Priorität</td></tr> </table>		☐	hohe Priorität	☒	mittlere Priorität	☐	geringere Priorität
☐	hohe Priorität						
☒	mittlere Priorität						
☐	geringere Priorität						
Beteiligte VH, Landkreis							
Federführung VH							
Finanzierung VH, Landkreis							

Maßnahme 6.2:**Internet-Auftritt und Anschlusssicherung verbessern. App-Auskünfte und Echtzeitauskunft sowie DFI-Anzeiger dauerhaft erhalten****Erläuterung**

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

Es sind verstärkte Anstrengungen zu unternehmen, dass die elektronische Fahrplanauskunft ständig aktuell bleibt. Die Verkehrsunternehmen müssen dafür sorgen, dass immer aktuelle Fahrplandaten zur Verfügung gestellt werden.

Die Homepage der VH (www.verkehrsgemeinschaft-heidekreis.de) stellt das ÖPNV-Angebot im Heidekreis umfassend dar. Auf diese Seite sollte auf den Internet-Auftritten des Landkreises und der Kommunen an prominenter Stelle (z.B. Startseite) verlinkt werden. Als weiterer Baustein wird die Einbindung in bestehende Apps angestrebt. Dazu hat die VH eine Kooperationsvereinbarung mit dem VBN abgeschlossen. Insgesamt sollte in den elektronischen Auskunftsmedien auch im Vorhinein über zum Beispiel Fahrplanänderungen, Ausfälle von Fahrten und zeitlich begrenzten Linienwegsänderungen informiert werden.

Die elektronischen Fahrplandaten werden zunehmend wichtiger, weil sie mit den realen Fahrzeiten (Echtzeitdaten) abgeglichen werden können. Im Heidekreis verfügen bereits die DB-Start-Züge und fast alle Busse der VH über die Möglichkeit, Echtzeitdaten in die elektronische Auskunft einzuspeisen. Für die Anschlusssicherung zwischen Bahn/ Bus sind elektronische Echtzeitdaten wichtig. Im Heidekreis sind mit Unterstützung des Landes an ausgewählten Haltestellen DFI-Anzeiger (Dynamische Fahrgastinformation) aufgestellt worden. Dies möchte der Heidekreis dauerhaft verankern. Für die nächste Vergabe der Genehmigung (Betriebsaufnahme voraussichtlich am 01.08.2028) werden die technischen Einrichtungen (inkl. Hintergrundsystem) bei den Verkehrsunternehmen vorausgesetzt. Dies wird rechtzeitig in die Vergabevorgaben (z. B. allgemeine Vorschrift) einfließen.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| ☒ | hohe Priorität |
| ☐ | mittlere Priorität |
| ☐ | geringere Priorität |

Beteiligte

VH, Verkehrsunternehmen, Landkreis, VBN, VNN, VNO, Kommunen

Federführung

VH, VNN

Finanzierung

Verkehrsunternehmen, Heidekreis, Land Niedersachsen

4.3.7 Haltestellen

Maßnahme 7.1:

Barrierefreie Gestaltung von Haltestellen/ Fahrgastinformation an Haltestellen

Erläuterung

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

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

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

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

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

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

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

Dennoch muss ein barrierefreier Ausbau nicht an allen Standorten immer sinnvoll sein. Das PBefG gibt dem Aufgabenträger in §8 (3) die Gelegenheit, Ausnahmen konkret zu benennen und zu begründen. In der Anlage 4-2 sind die Haltestellen aufgelistet, deren barrierefreier Ausbau zurückgestellt wird. Diese Haltestellen weisen folgende Kriterien auf, die im Einzelfall abgewogen werden müssen:

1. Haltestelle liegt im Ort mit weniger als 200 Einwohner und

Haltestelle wird mit Linienbussen ausschließlich im schulbezogenen Verkehr bedient und Haltestelle hat eine geringe Nachfrage (durchschnittlich unter 10 Einsteiger pro Tag).

2. Haltestelle liegt in der Nähe (500 m Fußweg) einer anderen Haltestelle, die barrierefrei ausgebaut bzw. dafür vorgesehen ist.

3. Weitere Begründungen für die Aufnahme in die Liste zurückgestellter Haltestellen sind

- ☐ Längerer Zeitbedarf für konkrete Planung, Baurecht, Abstimmung und Ausführung
- ☐ Es bestehen noch Bindefristen, die nicht zu umgehen sind
- ☐ Bündelung mit weiteren Baumaßnahmen
- ☐ Ausnahmen von der Regelhöhe
- ☐ Lage der Haltestelle ist nicht langfristig im Bestand gesichert (Bedienung erfolgt sehr unregelmäßig oder die Haltestelle liegt auf einem Linienweg, der in absehbarer Zeit aus unterschiedlichen Gründen geändert werden soll)
- ☐ Haltestelle befindet sich in einer Kurvenlage
- ☐ Provisorische Haltestelle bei Baumaßnahmen (Einzelfallprüfung, abhängig von der Nutzungsdauer), dies sollte nicht für Haltestellen mit hoher Fahrgastnachfrage gelten
- ☐ Topographische Gründe (z.B. nicht barrierefreie Längsneigung der Fahrbahn und Seitenräume, beengter Straßenraum, etc.)
- ☐ Reine Rufbus-, Bürgerbus- bzw. AST-Haltestelle
- ☐ (Langfristig) nicht barrierefreie Zuwegung
- ☐ Unverhältnismäßig hoher finanzieller Aufwand (Einzelfallprüfung)

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

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| ☒ | hohe Priorität |
| ☐ | mittlere Priorität |
| ☐ | geringere Priorität |

Beteiligte

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

Federführung

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

Finanzierung

Straßenbaulastträger, ggf. Zuschüsse durch LNVG möglich

Maßnahme 7.2:**Einrichten von zentrumsnahen Haltestellen sowie regional bedeutsamen Einrichtungen und Arbeitsstätten****Erläuterung**

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

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

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

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| ☒ | hohe Priorität |
| ☐ | mittlere Priorität |
| ☐ | geringere Priorität |

Beteiligte

VH, Kommunen, Landkreis, VNO

Federführung

Landkreis, VNO

Finanzierung

VH

Maßnahme 7.3:**Ausstieg zwischen Haltestellen****Erläuterung**

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

Umsetzung

- ☐ hohe Priorität
☒ mittlere Priorität
☐ geringere Priorität

Beteiligte

VH, VNN, VNO

Federführung

VNN

Finanzierung

Für Marketing: VH, VNN

Maßnahme 7.4:**Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen und Bahnhöfen ausbauen****Erläuterung**

Zur Verbesserung der Intermodalität Fahrrad ⇔ Bus und Fahrrad ⇔ Bahn sollten vermehrt Fahrradabstellanlagen (B+R) an Bushaltestellen und Bahnhöfen ausgebaut bzw. neu errichtet werden.

Im ersten Schritt ist die Qualität und Dimensionierung von bestehenden B+R-Anlagen an Bahnhöfen und Haltestellen zu prüfen. Darüber hinaus könnte in Absprache mit Kommunen und Verkehrsunternehmen geprüft werden, ob weitere Bushaltestellen mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden. Die Anforderungen von Pedelecs und E-Bikes an Gestaltung und Sicherheit der Abstellanlagen sind dabei zu berücksichtigen.

Umsetzung

- ☐ hohe Priorität
☒ mittlere Priorität
☐ geringere Priorität

Beteiligte

Landkreis, Kommunen, VH, DB AG (InfraGo)

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreis, Kommunen

4.3.8 Fahrzeuge

Maßnahme 8.1: Mindeststandards zur Fahrzeugqualität		
Erläuterung Noch stärker als die Haltestellen spielen die Fahrzeuge eine große Rolle in der Außenwahrnehmung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Nicht nur Fahrgäste, sondern auch vermeintlich unbeteiligte Verkehrsteilnehmer erhalten so einen Eindruck des Qualitäts- und Serviceniveaus. Es ist unbestritten wichtig, einen guten ÖPNV auch zielgemäß zu vermarkten und gewonnene Neukunden durch hohe und gleichbleibende Qualität zu überzeugen. Bei der künftigen Neuvergabe der Regionalverkehre (Betriebsaufnahme zum 01.08.2028) sollten, für klare und einheitliche Fahrzeugstandards im Heidekreis, daher folgende Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale Anwendung finden (ggf. auch in einem Stadtbusverkehr):		
Ausstattungsmerkmal	Vorgabe	Hinweise
Abbiegeassistent	Pflicht	Alle Neufahrzeuge verfügen über ein Abbiegeassistentensystem.
AFZS-Ausrüstungsquote	10 Prozent	Die gewonnenen Daten werden fortlaufend dem Landkreis und der VNO zur Verfügung gestellt. Auf Anforderung muss auch die Zählung von an Subunternehmen vergebenen Fahrten, z.B. durch einen Fahrzeugtausch, ermöglicht werden.
Durchschnittsalter	9 Jahre	Ab dem Jahr der Erstzulassung; Stichtag: 31.12.
Emissionsfreie Busse	Saub-Fahrzeug-BeschG	Um das Ziel der Mobilitätswende zu erreichen, wird eine klima- und umweltfreundliche Grundausrichtung benötigt. Hierfür bedarf es tiefgreifender Veränderungen. Demzufolge gewinnt die Umstellung von fossilen Brennstoffen auf klimaneutrale Energieträger im Regionalbusverkehr an Bedeutung. Die Energieversorgung des Elektromotors kann zum einen über eine Batterie als Energiespeicher oder zum anderen über eine Brennstoffzelle, in der mit Hilfe von Wasserstoff Energie erzeugt wird, erfolgen. Der Einsatz von HVO100 (Hydrotreated Vegetable Oils = mit Wasserstoff behandelte Pflanzenöle) ist dabei eine weitere Option zur CO₂-Verringerung. Für die Neuvergabe der Regionalverkehre sollten, neben einer möglichen Antriebsumstellung einzelner Fahrzeuge, auch weitere Schritte betrachtet werden: • Ermittlung der entsprechend benötigten Infrastrukturbedarfe und -anforderungen • Optimierung der Fahrpläne, Fahrzeugumläufe sowie der Fahrzeugeinsatzplanung • Betriebswirtschaftliche und umweltbilanzielle Betrachtung und Umsetzungsstrategie
Fahrgastinformation		Alle Fahrzeuge müssen mit einem Echtzeitinformationssystem ausgestattet sein, über Haltestelleninnenanzeigen und elektronische Fahrtzielanzeigen sowie eine akustische Fahrgastinformation verfügen. Zur Verbreitung von gedruckten Informationen sind in allen Fahrzeugen Prospekthalter (mind. 2 x DIN lang) vorhanden.
Haltewunschtaster		Haltewunschtaster sollen von jedem Sitzplatz aus einfach erreichbar sein.

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

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

Maßnahme 8.2:**Mitnahme von Fahrrädern in Bussen****Erläuterung**

Die Kombination von Fahrrad und ÖPNV kann den Einzugsbereich von Haltestellen deutlich erweitern. Dabei dient das Fahrrad hauptsächlich als Zubringer zu den öffentlichen Verkehrsmitteln, an der Einstiegshaltestelle (in Wohnortnähe) wird dann das Fahrrad abgestellt (Bike+Ride). In vielen Fällen ist aber auch die Fahrradmitnahme in Bahn und Bus eine sinnvolle Kombination, z.B. wenn an der Zielhaltestelle ebenfalls ein Fahrrad benötigt wird.

Der Aufgabenträger begrüßt diese kundenfreundliche Maßnahme und plädiert dafür, dass alle Verkehrsunternehmen einheitliche Tarifbestimmungen für die Fahrradmitnahme einführen sollten.

Anspruch auf die Fahrradmitnahme soll dabei nur bestehen, wenn genügend Platz vorhanden ist. Fahrgäste ohne Fahrräder, Personen im Rollstuhl und mit Kinderwagen sollen weiterhin Vorrang haben.

Umsetzung
☐

hohe Priorität

☐

mittlere Priorität

☒

geringere Priorität

Beteiligte

VH

Federführung

VH

Finanzierung

Ggf. für Marketing: VH

4.3.9 Fahrweg

Maßnahme 9.1:

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

Erläuterung

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

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

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

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

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

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

- Einrichten von gesonderten ÖPNV-Fahrspuren,
- Bevorzugung des ÖPNV an Kreuzungen durch eigene Lichtsignalgeber bzw. Vorrangschaltungen oder geänderte Vorfahrtsregelungen,
- Verkehrslenkende Maßnahmen (z. B. Linksabbiegeverbot),
- Zügige Behebung von Straßenschäden.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| ☐ | hohe Priorität |
| ☒ | mittlere Priorität |
| ☐ | geringere Priorität |

Beteiligte

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

Federführung

Straßenbaulastträger

Finanzierung

Straßenbaulastträger, Kommunen, GVFG-Förderung, ggf. Förderung durch Landkreis

4.3.10 Maßnahmen im Schienenpersonenverkehr

Maßnahme 10.1: Verlässlichkeit und Pünktlichkeit der RB37 und RB38 erhöhen							
Erläuterung	Unbeschadet der fehlenden Verantwortung für den SPNV sieht es der Heidekreis als ein wichtiges Ziel an, sich bei den zuständigen Stellen für Verbesserungen im Bereich des Schienenverkehrs einzusetzen. Die Verlässlichkeit und Pünktlichkeit der Regionalbahnen im Heidekreis ließen in der Vergangenheit zu wünschen übrig. Zugausfälle, Verspätungen und verpasste Anschlüsse sind an der Tagesordnung und schrecken Fahrgäste ab. Der Heidekreis hat die Erwartung, dass diese Zustände schnellstmöglich verbessert werden. Ein vom Heidekreis beauftragtes „Gutachten zum Ausbau der Heidebahn“ (Inros Lackner, HaCon, ConTrack, 2022) hat dafür Vorschläge entwickelt. Mittelfristig sollte dazu auch die Infrastruktur der eingleisigen Strecken so ausgebaut werden, dass sich Verspätungen nicht sofort auf die Gegenrichtung auswirken. Dazu könnten an den Kreuzungsbahnhöfen die zweigleisigen Abschnitte verlängert werden. Das Gutachten sieht in einem ersten Schritt einen hohen Nutzen bei der Erhöhung der Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit in Buchholz i.d.N. und Soltau.						
Umsetzung	<table border="1"> <tr> <td>☒</td><td>hohe Priorität</td></tr> <tr> <td>☐</td><td>mittlere Priorität</td></tr> <tr> <td>☐</td><td>geringere Priorität</td></tr> </table> Beteiligte LNVG, start Niedersachsen	☒	hohe Priorität	☐	mittlere Priorität	☐	geringere Priorität
☒	hohe Priorität						
☐	mittlere Priorität						
☐	geringere Priorität						
Federführung	LNVG						
Finanzierung	Bund, LNVG						

Maßnahme 10.2:**Neuer Bahnhaltepunkt Bad Fallingbostel Krankenhaus****Erläuterung**

Unbeschadet der fehlenden Verantwortung für den SPNV sieht es der Heidekreis als ein wichtiges Ziel an, sich bei den zuständigen Stellen für Verbesserungen im Bereich des Schienenverkehrs einzusetzen.

Der Heidekreis wird in Bad Fallingbostel etwa 2 km westlich vom Bahnhof ein neues Krankenhaus direkt an der Bahn bauen. Um das Krankenhaus für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie die Besucherinnen und Besucher gut an den ÖPNV anzubinden, wäre ein zusätzlicher Haltepunkt der RB38 sehr wünschenswert. Dieser sollte idealerweise mit der Neuvergabe der Strecke (Betriebsaufnahme Dezember 2029) in Betrieb genommen werden. Voraussetzung ist dafür auch, dass neue spurtstarke Elektro-Fahrzeuge (mit Batterie) auf der Strecke eingesetzt werden. Andernfalls gibt es nicht genug Zeitreserven, um den zusätzlichen Halt zu bedienen. Vor dem Hintergrund begrüßt und unterstützt der Heidekreis die Planungen der LNVG, batterieelektrische Triebzüge (BEMU, **B**attery **E**lectric **M**ultiple **U**nit) ab 2029 im Heidekreuz (RB37, RB38 und neu RB 39 Soltau – Lüneburg) einzusetzen. Dazu gehört auch die Errichtung einer sog. Strominsel (Oberleitungen auf einem kurzen Abschnitt) im Bahnhof Soltau.

Mit der Eröffnung des Krankenhauses wird der Heidekreis eine neue Buslinie zwischen dem Bahnhof Bad Fallingbostel und dem Krankenhaus einrichten.

Umsetzung

- ☒ hohe Priorität
☐ mittlere Priorität
☐ geringere Priorität

Beteiligte

LNVG, DB AG

Federführung

LNVG

Finanzierung

LNVG, ggf. Bund

Maßnahme 10.3:**Verlängerung der RB38 (Heidebahn) über Buchholz i.d.N. nach Norden bis Hamburg und Taktverdichtungen****Erläuterung**

Unbeschadet der fehlenden Verantwortung für den SPNV sieht es der Heidekreis als ein wichtiges Ziel an, sich bei den zuständigen Stellen für Verbesserungen im Bereich des Schienenverkehrs einzusetzen.

Der Südb Abschnitt der Heidebahn (RB38, gegenwärtig Hannover – Walsrode – Soltau – Buchholz i.d.N. – *Hamburg-Harburg am Wochenende*) wird mit allen Zügen zum Hauptbahnhof Hannover befahren. Die deutlich steigende Nachfrage unterstreicht das attraktive Angebot. Nach Hamburg muss dagegen außer am Wochenende regelhaft in Buchholz i.d.N. in die Züge der RE4 oder RB41 umgestiegen werden. Eine solche Verbindung ist nicht so attraktiv, wie eine umsteigefreie Anbindung nach Hamburg. Sie hält Fahrgäste ab, die Bahn zu nutzen. Verpasste Anschlüsse führen zu einer langen Wartezeit in Buchholz i.d.N.. Da die Fahrzeiten des MIV auf vielen Relationen aus dem Landkreis nach Hamburg im Vergleich zur Bahn immer noch recht gut sind, würde die Durchbindung der RB38 zum Hamburger Hauptbahnhof den SPNV im Wettbewerb mit dem MIV stärken.

Wie eine **Resolution zum Ausbau der Heidebahn** (einstimmig im Kreistag beschlossen am 26.06.2020) bekräftigt, ist Ziel des Heidekreises die Verlängerung der RB38 bis zum Hamburger Hauptbahnhof. Kurz- bis mittelfristig ist der Endpunkt Hamburg-Harburg an allen Tagen ein wichtiger Zwischenschritt. Dort kann eine Reihe von Zielen in der Stadt Hamburg mit einem einmaligen Umsteigen auf die S-Bahn erreicht werden.

Falls eine Reaktivierung der Strecke Buchholz i.d.N. – Jesteburg – Harburg erfolgen sollte, ist ebenfalls darauf zu achten, dass die zusätzliche Fahrzeit für die RB38 nicht zu lang wird und so die Erfolge der Streckenbeschleunigung nutzlos machen würde.

Darüber hinaus wäre es zur weiteren Steigerung der Attraktivität der Strecke sinnvoll, Taktverdichtungen zumindest in den Hauptverkehrszeiten einzurichten. Morgens bietet der gegenwärtige Fahrplan im Norden mehr Fahrten an als im Süden Richtung Hannover, obwohl die Nachfrage im Süden etwa doppelt so hoch ist wie im Norden. Taktverdichtungen z.B. zwischen Walsrode und Hannover könnten das Angebot genauso abrunden wie zusätzliche Züge am Nachmittag zumindest von Buchholz i.d.N. nach Soltau. Daher begrüßt der Heidekreis, die Planungen der LNVG voraussichtlich ab 2036 einen 30-Minuten-Takt zwischen Hannover und Soltau (mit Verlängerung nach Lüneburg) einzurichten.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| ☒ | hohe Priorität |
| ☐ | mittlere Priorität |
| ☐ | geringere Priorität |

Beteiligte

LNVG, Hamburg

Federführung

LNVG

Finanzierung

LNVG, Hamburg

Maßnahme 10.4:**Ertüchtigung der Amerikalinie (RB37) Uelzen – Soltau – Bremen****Erläuterung**

Unbeschadet der fehlenden Verantwortung für den SPNV sieht es der Heidekreis als ein wichtiges Ziel an, sich bei den zuständigen Stellen für Verbesserungen im Bereich des Schienenverkehrs einzusetzen.

Der Heidekreis begrüßt auch auf dieser Strecke den Einsatz modernen Wagenmaterials. Allerdings sollte auch auf dieser Strecke möglichst rasch im Rahmen der aktuellen Planungen (alpha-E) eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf dem Abschnitt Soltau – Langwedel auf mindestens 100 km/h erfolgen und ein 1-Stunden-Takt auf der RB37 angestrebt werden. Nach einer Elektrifizierung der Strecke, wäre auch ein ICE-Verkehr z.B. zwischen Bremen und Berlin möglich. In diesem Falle sollte auch ein ICE-Halt in Soltau angestrebt werden. Darüber hinaus müssen für stark frequentierte Bahnübergänge (z.B. in Soltau) und die Lärmproblematik stadtverträgliche Lösungen gefunden werden.

Ein weiterer Halt in Kirchlinteln sollte insgesamt nicht zu einer Verschlechterung der Fahrzeit Richtung Bremen führen. Wünschenswert wären darüber hinaus gute Busanschlüsse Richtung Verden. So ließen sich attraktive Verbindungen zwischen Soltau und Verden schaffen.

Umsetzung
☐

hohe Priorität

☒

mittlere Priorität

☐

geringere Priorität

Beteiligte

DB AG

Federführung

DB AG

Finanzierung

Bund

Maßnahme 10.5:**Reaktivierung der Bahnstrecke Soltau – Bismpingen – Lüneburg umsetzen****Erläuterung**

Der Heidekreis begrüßt das Bestreben des Landes, die Bahnstrecke Soltau – Bismpingen – Lüneburg ab dem Jahr 2029 zu reaktivieren. Wichtig sind dabei kurze Fahrzeiten und gute Anschlüsse z. B. in Lüneburg (Richtung Hamburg), um attraktive Fahrzeiten zu erreichen. Der Heidekreis wird zusammen mit den Nachbar-Landkreisen den Busverkehr neu strukturieren, um gute Zu- und Abbringerverkehre anzubieten.

Umsetzung
☒

hohe Priorität

☐

mittlere Priorität

☐

geringere Priorität

Beteiligte

LNVG, Land Niedersachsen, SinON

Federführung

LNVG

Finanzierung

LNVG und Land Niedersachsen

Maßnahme 10.6:**Reaktivierung der Bahnstrecken Soltau – Wietzenhof – Celle sowie Munster – Celle untersuchen****Erläuterung**

Der Heidekreis unterstützt die laufenden Untersuchungen zur Reaktivierung der Bahnstrecken Soltau – Wietzenhof – Celle und Munster – Celle. Die Untersuchung der LNVG in den Jahren 2013/2014 ergab für diese Bahnstrecke keinen günstigen Nutzen-Kosten-Faktor. Mit der erneuten Untersuchung sollen mit veränderten Randbedingungen die Chancen einer Reaktivierung ausgelotet werden. Bei einem günstigen Nutzen-Kosten-Faktor würden sich - im Falle einer Realisierung - die Verbindungen in den Landkreis Celle deutlich verbessern.

Umsetzung

- ☐ hohe Priorität
☒ mittlere Priorität
☐ geringere Priorität

Beteiligte

LNVG, Land Niedersachsen

Federführung

LNVG

Finanzierung

LNVG und Land Niedersachsen

Maßnahme 10.7:**Aufwertung der Bahnhöfe und ihres Umfeldes****Erläuterung**

Unbeschadet der fehlenden Verantwortung für den SPNV sieht es der Heidekreis als ein wichtiges Ziel an, sich bei den zuständigen Stellen für Verbesserungen im Bereich des Schienenverkehrs einzusetzen. Dabei muss auch auf barrierefreie Zuwege geachtet werden.

Der Heidekreis begrüßt die Bemühungen von Kommunen, LNVG und der DB AG, die Bahnhöfe und deren Umfeld aufzuwerten. Besonders positiv ist, dass im Zuge der Ertüchtigung des Mittelabschnitts der Heidebahn auch noch die restlichen Bahnstationen einschl. Wintermoor barrierefrei umgestaltet wurden, sowie der Bahnhof Munster im Landesprogramm "Niedersachsen ist am Zug III" ebenso umgebaut werden soll.

Umsetzung

- ☒ hohe Priorität
☐ mittlere Priorität
☐ geringere Priorität

Beteiligte

Kommunen, DB AG, LNVG

Federführung

Kommunen für das Bahnhofsumfeld, DB AG, SinON

Finanzierung

Kommunen, DB AG, SinON, LNVG

4.4 Bewertungskriterien bei Genehmigungsanträgen

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

Bei der Beurteilung eigenwirtschaftlicher Anträge (Genehmigungswettbewerb) erfolgt eine Prüfung der im Nahverkehrsplan festgelegten Ziele. Wenn das zuletzt genehmigte Fahrtenangebot über die Mindestanforderungen hinausgeht, so ist jenes maßgeblich. Die Berücksichtigung der Fahrzeugstandards (siehe Maßnahme 8.1) sind verbindlich zuzusichern.

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

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

4.4.1 Schülerverkehr

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

Die erforderlichen Schulstunden, zu denen an- bzw. abgefahren werden soll, legt der Landkreis fest. Grundschüler und Grundschülerinnen sowie Schüler und Schülerinnen von Förderschulen müssen möglichst umsteigefrei zwischen Schul- und Wohnort befördert werden.

Die übrigen Schüler und Schülerinnen sollen möglichst umsteigefrei unterwegs sein.

Möglichst kurze Fahrzeiten sind wünschenswert.

Die Besetzung der Fahrzeuge sollte nicht über die Anzahl der Sitzplätze und 75 % der zulässigen Stehplätze hinaus gehen.

4.4.2 Grundversorgung und Barrierefreiheit

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

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

4.4.3 Zeitliche Verteilung

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

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

Tabelle 4.4-1: Angestrebte zeitliche Verteilung der Fahrten

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

4.4.4 Hauptlinien und Berufsverkehr

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

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

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

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

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

Je mehr Teile der Maßnahmen 4.1 und 4.2 umgesetzt werden, ist dem entsprechenden Anbieter der Vorzug zu geben.

4.4.5 Freizeitverkehr

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

Darüber hinausgehende Verkehrsangebote wie touristische Saisonverkehre (z.B. Heide-Shuttle) werden begrüßt.

Literaturverzeichnis

Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) (2019), zuletzt geändert 2021

Daten des Niedersächsischen Landesamtes für Statistik

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

Europäisches Klimagesetz (2021)

Gesetz zur Gleichstellung von Behinderten (BGG), 2002

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

Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) (2021)

Haltestellenkonzept Nord-Ost-Niedersachsen, VNO

Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung; Nr. 3.4.8.1 – 15 Ergänzungslieferung 11/1996: Bedienungsstandards für den ÖPNV, Hensen, A. und Otto, E.

Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen, Land Niedersachsen 1994, zuletzt geändert 2017

LTS-Bevölkerungsprognose, 2006, Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (NIW)

Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, 2007

Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG), 1995, zuletzt geändert 2022

Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG) 1998, zuletzt geändert 2007

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) 1990, zuletzt geändert 2017

Pilz, Gerald (2021): Mobilität im 21. Jahrhundert? Frag doch einfach! Klare Antworten aus erster Hand, München

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

Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Heidekreis

VDV-Akademie (Hrsg.) (2021): Grundwissen – Personenverkehr und Mobilität, Leverkusen

Verkehrerschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV, VDV Schrift 4, 01/2019

Anlagen

- Anlage 3-1: Übersicht der Orte
- Anlage 3-2: Örtliche Bedienungsqualität (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)
- Anlage 3-3: Regionale Bedienungsqualität (Fahrtenpaare zum Mittelzentrum)
- Anlage 3-4: Regionale Verbindungsqualität (Reisezeit zum Mittelzentrum)
- Anlage 3-5: Überregionale Bedienungsqualität (Fahrtenpaare zum Oberzentrum)
- Anlage 3-6: Überregionale Verbindungsqualität (Reisezeit zum Oberzentrum)
- Anlage 4-1: VNO-Haltestellenkonzept
- Anlage 4-2: Haltestellen, deren barrierefreier Ausbau zurückgestellt ist
- Anlage 5-1: Förderrichtlinie für kreisansässige Bürgerbusse
- Anlage 5-2: Allgemeine Vorschrift: Richtlinie zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen im Gebiet des Landkreises Heidekreis

Bewertung des Verkehrsangebotes Erschließungsqualität

Anlage 3-1 (1 von 3)

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung		Bewertung
			Schultag	Ferientag	
Stadt Bad Fallingbostel, Stand der Einwohnerzahlen: 25.01.2024					
Bad Fallingbostel	9.059	>3.000	ja	ja	ja
Dorfmark	3.231	>3.000	ja	ja	ja
Jettebruch	117	<200	ja	ja	keine
Mengebostel	217	200-1.000	ja	ja	ja
Riepe	77	<200	ja	nein	keine
Vierde	212	200-1.000	ja	ja	ja

Stadt Munster, Stand der Einwohnerzahlen: 29.01.2024					
Munster	10.409	>3.000	ja	ja	ja
Alvern	101	<200	ja	ja	keine
Breloh	3.052	>3.000	ja	ja	ja
Ilster	606	200-1.000	ja	ja	ja
Oerrel	509	200-1.000	ja	ja	ja
Töpingen	121	<200	ja	ja	keine
Trauen	553	200-1.000	ja	ja	ja

Stadt Schneverdingen, Stand der Einwohnerzahlen: 30.01.2024					
Schneverdingen	13.675	>3.000	ja	ja	ja
Ehrhorn	619	200-1.000	ja	ja	ja
Großenwede	282	200-1.000	ja	ja	ja
Heber	702	200-1.000	ja	ja	ja
Insel	733	200-1.000	ja	ja	ja
Langeloh	647	200-1.000	ja	ja	ja
Lünzen	714	200-1.000	ja	ja	ja
Schülern	502	200-1.000	ja	ja	ja
Wesseloh	569	200-1.000	ja	ja	ja
Wintermoor	452	200-1.000	ja	ja	ja
Zahrensen	416	200-1.000	ja	ja	ja

Stadt Soltau, Stand der Einwohnerzahlen: 29.01.2024					
Soltau	17.516	>3.000	ja	ja	ja
Ahlften	545	200-1.000	ja	ja	ja
Brock	149	<200	ja	nein	keine
Deimern	175	<200	ja	nein	keine
Dittmern	658	200-1.000	ja	nein	ja
Harber	1.070	1.000-3.000	ja	ja	ja
Hötzingen	297	200-1.000	ja	ja	ja
Leitzingen	60	<200	ja	ja	keine
Marbostel	107	<200	ja	nein	keine
Meinern	265	200-1.000	ja	ja	ja
Mittelstendorf	108	<200	ja	nein	keine
Moide	32	<200	ja	ja	keine
Oeningen	160	<200	ja	nein	keine
Tetendorf	196	<200	ja	ja	keine
Wiedingen	112	<200	ja	ja	keine
Woltem	247	200-1.000	ja	ja	ja
Wolterdingen	1.169	1.000-3.000	ja	ja	ja

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden

nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

**Bewertung des Verkehrsangebotes
Erschließungsqualität**
Anlage 3-1 (2 von 3)

Ort	Einwohner	Ortskategorie	Bedienung		Bewertung
		[Einwohner]	Schultag	Ferientag	
Stadt Walsrode, Stand der Einwohnerzahlen: 31.12.2023					
Walsrode	15.090	>3.000	ja	ja	ja
Ahrsen	90	<200	ja	ja	keine
Altenboitzen	389	200-1.000	ja	ja	ja
Benefeld	2.287	1.000-3.000	ja	ja	ja
Benzen	259	200-1.000	ja	ja	ja
Bockhorn	227	200-1.000	ja	ja	ja
Bomlitz	3.051	>3.000	ja	ja	ja
Bommelsen	269	200-1.000	ja	ja	ja
Borg	578	200-1.000	ja	ja	ja
Düshorn	2.090	1.000-3.000	ja	ja	ja
Ebbingeen	151	<200	ja	ja	keine
Fulde	250	200-1.000	ja	nein	ja
Groß Eilstorf	326	200-1.000	ja	ja	ja
Hamwiede	213	200-1.000	ja	ja	ja
Hollige	213	200-1.000	ja	ja	ja
Honerdingen	831	200-1.000	ja	ja	ja
Hünzingen	458	200-1.000	ja	ja	ja
Idsingen	129	<200	ja	ja	keine
Jarlingen	217	200-1.000	ja	ja	ja
Kirchboitzen	628	200-1.000	ja	ja	ja
Klein Eilstorf	131	<200	ja	ja	keine
Krelingen	698	200-1.000	ja	ja	ja
Kroge	238	200-1.000	ja	ja	ja
Nordkampen	430	200-1.000	ja	ja	ja
Schneeheide	423	200-1.000	ja	ja	ja
Sieverdingen	122	<200	ja	ja	keine
Stellichte	543	200-1.000	ja	ja	ja
Südkampen	374	200-1.000	ja	ja	ja
Uetzingen	440	200-1.000	ja	ja	ja
Vethem	274	200-1.000	ja	ja	ja
Westenholz	229	200-1.000	ja	ja	ja

Gemeinde Bispingen, Stand der Einwohnerzahlen: 30.01.2024					
Bispingen	2.704	1.000-3.000	ja	ja	ja
Behringen	992	200-1.000	ja	ja	ja
Borstel	307	200-1.000	ja	ja	ja
Haverbeck	82	<200	ja	ja	keine
Hörpel	436	200-1.000	ja	ja	ja
Hützel	980	200-1.000	ja	ja	ja
Steinbeck	776	200-1.000	ja	ja	ja
Volkwardingen	174	<200	ja	ja	keine
Wilsede	33	<200	nein	nein	keine

Gemeinde Neuenkirchen, Stand der Einwohnerzahlen: 29.01.2024					
Neuenkirchen	2.776	1.000-3.000	ja	ja	ja
Behningen	84	<200	nein	nein	keine
Brochdorf	263	200-1.000	ja	ja	ja
Delmsen	720	200-1.000	ja	ja	ja
Gilmerdingen	204	200-1.000	ja	ja	ja
Grauen	332	200-1.000	ja	ja	ja
Ilhorn	180	<200	ja	ja	keine
Schwalingen	330	200-1.000	ja	ja	ja
Sprengel	317	200-1.000	ja	ja	ja
Tewel	498	200-1.000	ja	ja	ja

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden

nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

Bewertung des Verkehrsangebotes Erschließungsqualität

Anlage 3-1 (3 von 3)

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung		Bewertung
			Schultag	Ferientag	
Gemeinde Wietzendorf, Stand der Einwohnerzahlen: 01.01.2024					
Wietzendorf	3.740	>3.000	ja	ja	ja
Bockel	129	<200	ja	ja	keine
Marbostel	44	<200	ja	nein	keine
Meinholz	102	<200	ja	ja	keine
Reddingen	83	<200	ja	nein	keine
Suroide	108	<200	ja	ja	keine

Samtgemeinde Ahlden, Stand der Einwohnerzahlen: 29.01.2024					
Hodenhagen	3.147	>3.000	ja	ja	ja
Ahlden (Aller)	1.216	1.000-3.000	ja	ja	ja
Eilte	395	200-1.000	ja	ja	ja
Eickeloh	790	200-1.000	ja	ja	ja
Büchten	318	200-1.000	ja	ja	ja
Grethem	335	200-1.000	ja	ja	ja
Hademstorf	836	200-1.000	ja	ja	ja

Samtgemeinde Rethem (Aller), Stand der Einwohnerzahlen: 25.01.2024					
Rethem (Aller)	1.840	1.000-3.000	ja	ja	ja
Rethem-Moor	181	<200	ja	ja	keine
Wohlendorf	117	<200	ja	ja	keine
Stöcken	267	200-1.000	ja	ja	ja
Bosse	235	200-1.000	ja	ja	ja
Frankenfeld	157	<200	ja	ja	keine
Hedern	123	<200	ja	ja	keine
Groß Häuslingen	726	200-1.000	ja	ja	ja
Klein Häuslingen	68	<200	ja	ja	keine
Altenwahlen	214	200-1.000	ja	ja	ja
Bierde	323	200-1.000	ja	ja	ja
Böhme	203	200-1.000	ja	ja	ja
Kirchwahlen	35	<200	ja	ja	keine
Rethemer Fähre	175	<200	ja	ja	keine

Samtgemeinde Schwarmstedt, Stand der Einwohnerzahlen: 26.01.2024					
Schwarmstedt	4.776	>3.000	ja	ja	ja
Bothmer	985	200-1.000	ja	ja	ja
Grindau	334	200-1.000	ja	ja	ja
Buchholz/Aller	1.463	1.000-3.000	ja	ja	ja
Marklendorf	728	200-1.000	ja	ja	ja
Engelhausen	162	<200	ja	ja	keine
Essel	1.047	1.000-3.000	ja	ja	ja
Giltten	379	200-1.000	ja	ja	ja
Nienhagen	266	200-1.000	ja	ja	ja
Norddrebber	288	200-1.000	ja	ja	ja
Suderbruch	297	200-1.000	ja	ja	ja
Hope	494	200-1.000	ja	ja	ja
Lindwedel	2.343	1.000-3.000	ja	ja	ja

Gemeindefreier Bezirk Osterheide, Stand der Einwohnerzahlen: 25.01.2024					
Oerbke	298	200-1.000	ja	ja	ja
Oerbke-Lager	1	<200	ja	ja	keine
Ostenholz	152	<200	ja	ja	keine
Wense	21	<200	ja	ja	keine

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden

nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

Anlage 3-2 (1 von 2)

Ort	Orts- kategorie	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung an Schul- tagen	in den Ferien
	[Einwohner]	[Fahrtenpaare / Tag]		
Stadt Bad Fallingbostal				
Dorfmark	>3.000	6-12	+	+
Mengebostal	200-1.000	3	+	+
Vierde	200-1.000	3	+	+

Stadt Schneverdingen				
Ehrhorn	200-1.000	3	+	+
Großenwede	200-1.000	3	+	+
Heber	200-1.000	3	+	+
Insel	200-1.000	3	+	+
Langeloh	200-1.000	3	+	+
Lünzen	200-1.000	3	+	+
Schülern	200-1.000	3	+	+
Wesseloh	200-1.000	3	+	+
Wintermoor	200-1.000	3	+	+
Zahrensen	200-1.000	3	+	+

Stadt Walsrode				
Altenboitzen	200-1.000	3	+	+
Benefeld	1.000-3.000	3-6	+	+
Benzen	200-1.000	3	+	+
Bockhorn	200-1.000	3	+	+
Bomlitz	>3.000	6-12	+	+
Bommelsen	200-1.000	3	+	+
Borg	200-1.000	3	+	+
Düshorn	1.000-3.000	3-6	+	+
Fulde	200-1.000	3	+	-
Groß Eilstorf	200-1.000	3	+	+
Hamwiede	200-1.000	3	+	+
Hollige	200-1.000	3	+	+
Honerdingen	200-1.000	3	+	+
Hünzingen	200-1.000	3	+	+
Jarlingen	200-1.000	3	+	+
Kirchboitzen	200-1.000	3	+	+
Krelingen	200-1.000	3	+	+
Kroge	200-1.000	3	+	+
Nordkampen	200-1.000	3	+	+
Schneeheide	200-1.000	3	+	+
Stellichte	200-1.000	3	+	+
Südkampen	200-1.000	3	+	+
Uetzingen	200-1.000	3	+	+
Vethem	200-1.000	3	+	+
Westenholz	200-1.000	3	+	+

Bewertung des Verkehrsangebotes**Anlage 3-2 (2 von 2)****Örtliche Bedienstungsqualität** (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)

Ort	Orts- kategorie	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung an Schul- tagen	in den Ferien
	[Einwohner]	[Fahrtenpaare / Tag]		
zum Grundzentrum Bomlitz				
Benefeld	1.000-3.000	3-6	+	+
Bommelsen	200-1.000	3	+	+
Borg	200-1.000	3	+	+
Jarlingen	200-1.000	3	+	+
Kroge	200-1.000	3	+	+
Uetzingen	200-1.000	3	+	+

Gemeinde Bispingen				
Behringen	200-1.000	3	+	+
Borstel	200-1.000	3	+	+
Hörpel	200-1.000	3	+	+
Hützel	200-1.000	3	+	+
Steinbeck	200-1.000	3	+	+

+ : Soll < Ist O : Soll = Ist - : Soll > Ist

Gemeinde Neuenkirchen				
Brochdorf	200-1.000	3	+	+
Delmsen	200-1.000	3	+	+
Gilmerdingen	200-1.000	3	+	+
Grauen	200-1.000	3	+	+
Schwalingen	200-1.000	3	+	+
Sprengel	200-1.000	3	+	+
Tewel	200-1.000	3	+	+

Samtgemeinde Ahlden (GZ Hodenhagen)				
Ahlden (Aller)	1.000-3.000	3-6	+	O
Eilte	200-1.000	3	+	O
Eickeloh	200-1.000	3	+	+
Büchten	200-1.000	3	+	O
Grethem	200-1.000	3	+	O
Hademstorf	200-1.000	3	+	+

Samtgemeinde Rethem (Aller)				
Stöcken	200-1.000	3	+	+
Bosse	200-1.000	3	+	+
Groß Häuslingen	200-1.000	3	+	+
Altenwahlen	200-1.000	3	+	+
Bierde	200-1.000	3	+	+
Böhme	200-1.000	3	+	+

Samtgemeinde Schwarmstedt				
Bothmer	200-1.000	3	+	+
Grindau	200-1.000	3	+	-
Buchholz/Aller	1.000-3.000	3-6	+	-
Marklendorf	200-1.000	3	+	-
Essel	1.000-3.000	3-6	+	+
Giltlen	200-1.000	3	+	+
Nienhagen	200-1.000	3	+	+
Norddrebber	200-1.000	3	+	+
Suderbruch	200-1.000	3	+	+
Hope	200-1.000	3	+	-
Lindwedel	1.000-3.000	3-6	+	+

Gemeindefreier Bezirk Osterheide nach Bad Fallingb. b. Osterheide				
Oerbke	200-1.000	3	+	+

+ : Soll < Ist O : Soll = Ist - : Soll > Ist

Bewertung des Verkehrsangebotes**Anlage 3-4****Regionale Bedienungsqualität (Fahrtenpaare zum Mittelzentrum)**

Ort	Orts- kategorie	MZ	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung an Schul- tagen	in den Ferien	Bewertung					
						an Schultagen			in den Ferien		
	[Einwohner]					Kategorie			Kategorie		
			[Fahrtenpaare / Tag]			+	O	-	+	O	-
Ahlden (Aller)	1.000-3.000	Walsrode	3-6	7	4	x				x	
Bad Fallingb.ostel	>3.000	Soltau	6-12	20	19	x			x		
Bad Fallingb.ostel	>3.000	Walsrode	6-12	21	20	x			x		
Bispingen	1.000-3.000	Soltau	3-6	12	11	x			x		
Bispingen	1.000-3.000	Munster	3-6	9	6	x				x	
Bomlitz	>3.000	Soltau	6-12	14	13	x			x		
Buchholz/Aller	1.000-3.000	Walsrode	3-6	7	2	x					x
Dorfmark	>3.000	Soltau	6-12	20	19	x			x		
Dorfmark	>3.000	Walsrode	6-12	20	19	x			x		
Hodenhausen	1.000-3.000	Walsrode	3-6	20	19	x			x		
Lindwedel	1.000-3.000	Walsrode	3-6	20	19	x			x		
Neuenkirchen	1.000-3.000	Soltau	3-6	10	6	x				x	
Neuenkirchen	1.000-3.000	Rotenburg (W.)	3-6	10	10	x			x		
Rethem (Aller)	1.000-3.000	Walsrode	3-6	12	7	x			x		
Rethem (Aller)	1.000-3.000	Nienburg	3-6	9	8	x			x		
Rethem (Aller)	1.000-3.000	Verden	3-6	9	8	x			x		
Schneverdingen	>3.000	Soltau	6-12	19	19	x			x		
Schneverdingen	>3.000	Buchholz i.d.N.	6-12	19	19	x			x		
Schneverdingen	>3.000	Rotenburg (W.)	6-12	19	19	x			x		
Schwarmstedt	>3.000	Walsrode	6-12	19	19	x			x		
Wietzendorf	>3.000	Soltau	6-12	11	6		x			x	
Wietzendorf	>3.000	Munster	6-12	9	6		x			x	

+ : Soll < Ist

O : Soll = Ist

- : Soll > Ist

Regionale Bedienungsqualität (Fahrtenpaare vom Mittelzentrum zum Mittelzentrum)

Ort	Orts- kategorie	MZ	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung an Schul- tagen	in den Ferien	Bewertung					
						an Schultagen			in den Ferien		
	[Einwohner]					Kategorie			Kategorie		
			[Fahrtenpaare / Tag]			+	O	-	+	O	-
Munster	>3.000	Soltau	6-12	9	9		x			x	
Munster	>3.000	Walsrode	6-12	11	8		x			x	
Munster	>3.000	Buchholz i.d.N.	6-12	13	10	x				x	
Munster	>3.000	Winsen	6-12	9	9		x			x	
Munster	>3.000	Uelzen	6-12	9	9		x			x	
Soltau	>3.000	Walsrode	6-12	19	19	x			x		
Soltau	>3.000	Verden	6-12	11	11		x			x	
Soltau	>3.000	Rotenburg (W.)	6-12	19	19	x			x		
Soltau	>3.000	Buchholz i.d.N.	6-12	19	19	x			x		
Soltau	>3.000	Winsen	6-12	19	19	x			x		
Walsrode	>3.000	Langenhagen	6-12	20	20	x			x		
Walsrode	>3.000	Nienburg	6-12	20	20	x			x		
Walsrode	>3.000	Verden	6-12	12	12		x			x	
Walsrode	>3.000	Rotenburg (W.)	6-12	20	20	x			x		

+ : Soll < Ist

O : Soll = Ist

- : Soll > Ist

Bewertung des Verkehrsangebotes**Anlage 3-5****Regionale Verbindungsqualität (Reisezeit zum Mittelzentrum)**

Ort	MZ	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	2,1 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung Kategorie		
					<1,5 MIV	1,5-2,1 MIV	>2,1 MIV	+	0	-
		[min]	[min]	[min]						
Ahlden (Aller)	Walsrode	16	24	34	4	1	2		x	
Bad Fallingb.ostel	Soltau	19	29	40	20	0	0	x		
Bad Fallingb.ostel	Walsrode	9	14	19	21	0	0	x		
Bispingen	Soltau	17	26	36	3	6	4		x	
Bispingen	Munster	17	26	36	2	5	2		x	
Bomlitz	Soltau	19	29	40	0	0	14			x
Buchholz/Aller	Walsrode	21	32	44	0	4	3		x	
Dorfmark	Soltau	12	18	25	20	0	0	x		
Dorfmark	Walsrode	16	24	34	20	0	0	x		
Hodenhagen	Walsrode	11	17	23	20	0	0	x		
Lindwedel	Walsrode	28	42	59	20	0	0	x		
Neuenkirchen	Soltau	10	15	21	0	7	3		x	
Neuenkirchen	Rotenburg (W.)	26	39	55	0	0	10			x
Rethem (Aller)	Walsrode	17	26	36	3	4	6		x	
Rethem (Aller)	Nienburg	30	45	63	1	6	2		x	
Rethem (Aller)	Verden	24	36	50	10	0	0	x		
Schneverdingen	Soltau	18	27	38	20	0	0	x		
Schneverdingen	Buchholz i.d.N.	32	48	67	20	0	0	x		
Schneverdingen	Rotenburg (W.)	30	45	63	0	0	20			x
Schwarmstedt	Walsrode	22	33	46	20	0	0	x		
Wietzendorf	Soltau	16	24	34	3	1	7		x	
Wietzendorf	Munster	23	35	48	0	0	9			x

+: ÖV < 1,5*MIV 0: ÖV <= 2,1*MIV > 1,5*MIV -: ÖV > 2,1*MIV

Regionale Verbindungsqualität (Reisezeit vom Mittelzentrum zum Mittelzentrum)

Ort	MZ	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	2,1 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung Kategorie		
					<1,5 MIV	1,5-2,1 MIV	>2,1 MIV	+	0	-
		[min]	[min]	[min]						
Munster	Soltau	20	30	42	11	0	0	x		
Munster	Walsrode	36	54	76	8	3	0	x		
Munster	Buchholz i.d.N.	54	81	113	9	3	1	x		
Munster	Winsen	47	71	99	0	8	2		x	
Munster	Uelzen	34	51	71	10	0	0	x		
Soltau	Walsrode	24	36	50	20	0	0	x		
Soltau	Verden	41	62	86	4	6	2		x	
Soltau	Rotenburg (W.)	40	60	84	2	5	12			x
Soltau	Buchholz i.d.N.	46	69	97	21	0	0	x		
Soltau	Winsen	45	68	95	0	7	15			x
Walsrode	Langenhagen	36	54	76	20	0	0	x		
Walsrode	Nienburg	47	71	99	0	20	2		x	
Walsrode	Verden	28	42	59	0	1	11			x
Walsrode	Rotenburg (W.)	39	59	82	0	0	22			x

+: ÖV < 1,5*MIV 0: ÖV <= 2,1*MIV > 1,5*MIV -: ÖV > 2,1*MIV

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

Ort	Orts- kategorie	OZ	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung an Schul- tagen	in den Ferien	Bewertung					
						an Schultagen			in den Ferien		
	[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]			+	O	-	+	O	-
Ahlden (Aller)	1.000-3.000	Hannover	3-6	12	6	x				x	
Bad Fallingb.ostel	>3.000	Bremen	6-12	22	22	x			x		
Bad Fallingb.ostel	>3.000	Celle	6-12	26	26	x			x		
Bad Fallingb.ostel	>3.000	Hamburg	6-12	19	19	x			x		
Bad Fallingb.ostel	>3.000	Hannover	6-12	20	20	x			x		
Bispingen	1.000-3.000	Celle	3-6	10	9	x			x		
Bispingen	1.000-3.000	Hamburg	3-6	12	12	x			x		
Bispingen	1.000-3.000	Lüneburg	3-6	9	8	x			x		
Bomlitz	>3.000	Bremen	6-12	14	14	x			x		
Bomlitz	>3.000	Celle	6-12	16	16	x			x		
Bomlitz	>3.000	Hamburg	6-12	14	14	x			x		
Bomlitz	>3.000	Hannover	6-12	15	14	x			x		
Buchholz/Aller	1.000-3.000	Hannover	3-6	6	2		x				x
Dorfmark	1.000-3.000	Hannover	3-6	20	20	x			x		
Düshorn	1.000-3.000	Hannover	3-6	11	10	x			x		
Harber	1.000-3.000	Hamburg	3-6	14	7	x			x		
Hodenhagen	1.000-3.000	Celle	3-6	20	19	x			x		
Hodenhagen	1.000-3.000	Hamburg	3-6	18	18	x			x		
Hodenhagen	1.000-3.000	Hannover	3-6	20	20	x			x		
Lindwedel	1.000-3.000	Hannover	3-6	20	20	x			x		
Neuenkirchen	1.000-3.000	Bremen	3-6	10	9	x			x		
Neuenkirchen	1.000-3.000	Celle	3-6	9	7	x			x		
Neuenkirchen	1.000-3.000	Hamburg	3-6	10	10	x			x		
Rethem (Aller)	1.000-3.000	Bremen	3-6	9	9	x			x		
Rethem (Aller)	1.000-3.000	Hannover	3-6	13	13	x			x		
Schneverdingen	>3.000	Hamburg	6-12	19	19	x			x		
Schwarmstedt	>3.000	Celle	6-12	20	20	x			x		
Schwarmstedt	>3.000	Hannover	6-12	20	19	x			x		
Wietzendorf	>3.000	Celle	6-12	7	6		x			x	
Wietzendorf	>3.000	Hamburg	6-12	10	6		x			x	
Wietzendorf	>3.000	Hannover	6-12	9	6		x			x	
Wietzendorf	>3.000	Lüneburg	6-12	9	6		x			x	
Wolterdingen	1.000-3.000	Hamburg	3-6	19	19	x			x		

+ : Soll < Ist

O : Soll = Ist

- : Soll > Ist

Überregionale Bedienungsqualität (Fahrtenpaare Mittelzentrum - Oberzentrum)

Ort	Orts- kategorie	OZ	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung an Schul- tagen	in den Ferien	Bewertung					
						an Schultagen			in den Ferien		
	[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]			+	O	-	+	O	-
Munster	>3.000	Bremen	6-12	13	13	x			x		
Munster	>3.000	Celle	6-12	10	10		x			x	
Munster	>3.000	Hamburg	6-12	17	17	x			x		
Munster	>3.000	Hannover	6-12	17	17	x			x		
Munster	>3.000	Lüneburg	6-12	9	9		x			x	
Soltau	>3.000	Bremen	6-12	13	13	x			x		
Soltau	>3.000	Celle	6-12	17	17	x			x		
Soltau	>3.000	Hamburg	6-12	19	19	x			x		
Soltau	>3.000	Hannover	6-12	19	19	x			x		
Soltau	>3.000	Lüneburg	6-12	20	20	x			x		
Walsrode	>3.000	Bremen	6-12	21	21	x			x		
Walsrode	>3.000	Celle	6-12	28	28	x			x		
Walsrode	>3.000	Hamburg	6-12	18	18	x			x		
Walsrode	>3.000	Hannover	6-12	19	19	x			x		
Walsrode	>3.000	Lüneburg	6-12	22	22	x			x		

+ : Soll < Ist

O : Soll = Ist

- : Soll > Ist

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

Ort	OZ	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	2,1 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung Kategorie		
					<1,5 MIV	1,5-2,1 MIV	>2,1 MIV	+	O	-
		[min]	[min]	[min]						
Ahlden (Aller)	Hannover	47	71	99	3	5	4		x	
Bad Fallingb.ostel	Bremen	55	83	116	0	10	17			x
Bad Fallingb.ostel	Celle	44	66	92	0	1	29			x
Bad Fallingb.ostel	Hamburg	63	95	132	0	18	1		x	
Bad Fallingb.ostel	Hannover	43	65	90	20	0	0	x		
Bispingen	Celle	58	87	122	0	1	9			x
Bispingen	Hamburg	47	71	99	0	0	12			x
Bispingen	Lüneburg	40	60	84	0	2	7			x
Bomlitz	Bremen	57	86	120	0	0	17			x
Bomlitz	Celle	53	80	111	0	0	17			x
Bomlitz	Hamburg	69	104	145	0	0	14			x
Bomlitz	Hannover	53	80	111	8	6	3		x	
Buchholz/Aller	Hannover	33	50	69	1	5	0		x	
Dorfmark	Hannover	44	66	92	19	1	0	x		
Düshorn	Hannover	44	66	92	1	8	2		x	
Harber	Hamburg	50	75	105	0	0	14			x
Hodenhagen	Celle	43	65	90	1	1	18			x
Hodenhagen	Hamburg	73	110	153	0	18	0		x	
Hodenhagen	Hannover	40	60	84	20	0	0	x		
Lindwedel	Hannover	32	48	67	20	0	0	x		
Neuenkirchen	Bremen	67	101	141	1	1	8			x
Neuenkirchen	Celle	56	84	118	0	0	11			x
Neuenkirchen	Hamburg	64	96	134	1	6	4		x	
Rethem (Aller)	Bremen	48	72	101	4	4	1		x	
Rethem (Aller)	Hannover	51	77	107	0	11	2		x	
Schneverdingen	Hamburg	55	83	116	19	0	0	x		
Schwarmstedt	Celle	35	53	74	1	0	19			x
Schwarmstedt	Hannover	35	53	74	20	0	0	x		
Wietzen.ort	Celle	42	63	88	0	0	9			x
Wietzen.ort	Hamburg	60	90	126	0	0	10			x
Wietzen.ort	Hannover	58	87	122	0	4	6			x
Wietzen.ort	Lüneburg	49	74	103	0	1	10			x
Wolterdingen	Hamburg	55	83	116	20	1	0	x		

+: ÖV < 1,5*MIV O: ÖV <= 2,1*MIV > 1,5*MIV -: ÖV > 2,1*MIV

Überregionale Verbindungsqualität (Mittelzentrum - Oberzentrum)

Ort	OZ	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	2,1 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung Kategorie		
					<1,5 MIV	1,5-2,1 MIV	>2,1 MIV	+	O	-
		[min]	[min]	[min]						
Munster	Bremen	70	105	147	7	5	1		x	
Munster	Celle	50	75	105	1	9	0		x	
Munster	Hamburg	60	90	126	0	20	0		x	
Munster	Hannover	65	98	137	16	4	2	x		
Munster	Lüneburg	48	72	101	9	2	1	x		
Soltau	Bremen	58	87	122	11	0	8		x	
Soltau	Celle	45	68	95	0	10	12			x
Soltau	Hamburg	56	84	118	4	18	0		x	
Soltau	Hannover	52	78	109	19	1	0	x		
Soltau	Lüneburg	52	78	109	0	9	11			x
Walsrode	Bremen	53	80	111	0	10	11			x
Walsrode	Celle	49	74	103	1	0	29			x
Walsrode	Hamburg	65	98	137	0	18	1		x	
Walsrode	Hannover	43	65	90	20	0	0	x		
Walsrode	Lüneburg	66	99	139	0	15	8		x	

+: ÖV < 1,5*MIV O: ÖV <= 2,1*MIV > 1,5*MIV -: ÖV > 2,1*MIV

VNO-Haltestellenkonzept



erarbeitet von:



November 2022

Vorgaben zur baulichen
Gestaltung finden Sie
ab Seite 17!

Inhaltsverzeichnis

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

1. Einleitung / Zielsetzung

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

Mit 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 Straßenbulasträgern, für die sich aus dem PBefG keine konkrete Umsetzungspflicht der Barrierefreiheit ergibt. Letzteren kommt aber bei der Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV eine Schlüsselrolle zu, weil sie die Planungshoheit innehaben und für die Umsetzung von Straßenbau- und Haltestellenmaßnahmen verantwortlich sind. Das Konzept beschreibt Handlungsoptionen, die die Beteiligten vor Ort unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten umsetzen können.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Zusammenfassung

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

Gesetzliche Grundlagen

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

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

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

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

Barrierefreie Haltestellen > Bauliche Gestaltung

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

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

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

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

Haltestellenbereiche sollten allgemein gut ausgeleuchtet werden.

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

Bei den Empfehlungen für die barrierefreie, bauliche Gestaltung von Haltestellen wird auf die aktuellen DIN-Normen und Richtlinien zurückgegriffen. Von der Definition gestaffelter Ausbaukategorien wird abgesehen. Dafür wird ein **Mindeststandard** für die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen definiert, der nur Vorgaben für die wesentlichen baulichen Merkmale einer barrierefreien Haltestelle umfasst und grundsätzlich an jeder Haltestelle umgesetzt werden soll: Der **erweiterte Standard** umfasst den Mindeststandard zuzüglich betrieblicher oder fahrgastbezogener Zusatzausstattungen wie z.B. Fahrgastunterstände (FGU), dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI) oder Bügel zum sicheren Anschließen von Fahrrädern. Inwieweit Zusatzausstattungen vorgesehen werden, bleibt den zuständigen 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 Haltstelle
- Ort/Stadtteil 1.000 – 3.000 Einw. > 2 barrierefreie Haltestellen
- Ort/Stadtteil 3.000 – 6.000 Einw. > 3 barrierefreie Haltestellen
- Ort/Stadtteil >6.000 Einwohner > je weitere 3.000 Einw. jeweils 1 weitere barrierefreie Haltestelle

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

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

Für die jeweilige Kategorisierung/Priorisierung werden folgende Kriterien herangezogen:

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

Auf Basis dieser Kriterien ergibt sich folgende Priorisierungsmatrix:

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

[1] Unabhängig von der Ortslage

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

Haltestellenaufnahme / Haltestellen-Kataster

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

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

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

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

3. Fördermöglichkeiten

3.1 ÖPNV-Förderprogramm 2017ff des Landes Niedersachsen

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

Danach sind die Ziele des vereinfachten Antragsverfahrens für Bushaltestellen:

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

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

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

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

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

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

Dem Antragsschreiben sind folgende Unterlagen beizufügen:

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

Weitergehende Informationen sind dem LNVG-Merkblatt zu entnehmen.

3.2 Förderung über Mittel nach § 7b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes

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

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

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

4. Barrierefreier ÖPNV: Gesetzliche Grundlagen

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

Das novellierte und seit dem 01.01.2022 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	Erreichbarkeit von Bedienelementen, Automaten, Entwertern, Sprechereinrichtungen und Festhaltungsmöglichkeiten
Blinde Fahrgäste	- 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	Je nach Schwere der Beeinträchtigung ähnliche Probleme wie bei blinden Fahrgästen
Gehörlose / ertaubte Fahrgäste	- Verstehen von Informationen, die nur akustisch erfolgen - Gefährdungen, da akustische Signale nicht wahrgenommen werden - Verstehen komplexer schriftlicher Texte
Schwerhörige Fahrgäste	Je nach Schwere der Beeinträchtigung ähnliche Probleme wie bei gehörlosen Fahrgästen
Rollstuhlnutzende Fahrgäste	- Zugang zur Haltestelle, Bahnsteigen - Einstieg in die Fahrzeuge - Aufstellung in den Fahrzeugen - Erreichbarkeit von Bedienelementen
Rollatornutzende Fahrgäste	- 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	Je nach Schwere der Beeinträchtigung ähnlich Probleme wie Rollstuhlnutzende
Greifbehinderte Fahrgäste	- Bedienung von Tastern, Entwertern, Automaten - Benutzung der Festhaltungsmöglichkeiten
Fahrgäste mit Konzentrations- u. Orientierungsbeeinträchtigung	Nichtverstehen von Fahr- und Liniennetzplänen, statischen und dynamischen Informationen sowie von Orientierungshilfen und Warnhinweisen

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

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

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

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

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

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

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

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

6.1 Systemische Abstimmung von Haltestelle und Fahrzeug

Für einen möglichst niveaugleichen Ein- und Ausstieg in das Fahrzeug sind Haltestellen und Fahrzeuge auf Basis örtlicher Gegebenheiten aufeinander abzustimmen. Entsprechend der DIN 18040-3 sollte die Reststufe und Spaltbreite zwischen Fahrzeugboden und Bussteigkante grundsätzlich nicht mehr als 5 cm betragen. Größere 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: 22 cm, ausnahmsweise auch 18 cm) über Fahrbahnniveau betragen, da diese auch von Niederflurbussen mit ihren Überhängen problemlos befahrbar sind. Auch Bordsteinhöhen von 18, 20 oder 22 cm können zielführend sein. Letzteres ist abhängig vom Fahrzeugeinsatz und setzt optimale Bedingungen im Straßenraum mit ausreichend langen und störungsfreien Anfahrmöglichkeiten voraus. Analog ist auch auf eine möglichst gradlinige Ausfahrt des Fahrzeugs aus dem Haltestellenbereich sicherzustellen. Bei reinen Bürger-

bushaltestellen kann von diesen Empfehlungen abgewichen werden, allerdings könnte dann die Förderfähigkeit verloren gehen.

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

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

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

6.2 Bewegungsraum auf Haltestellen-Warteflächen

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

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

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

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

6.3 Barrierefreie Zuwegung und Auffindbarkeit von Bushaltestellen

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

6.4 Sonstige Elemente der Haltestellenausstattung

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

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

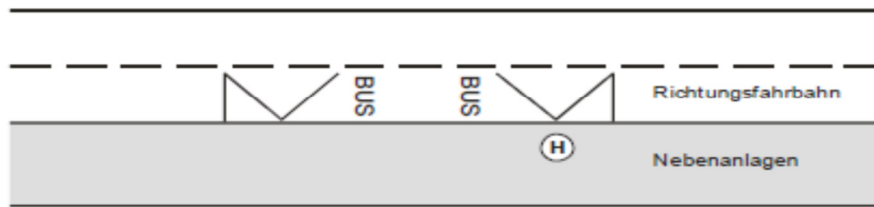


Abbildung 1: Prinzipskizze Haltestelle am Fahrbahnrand

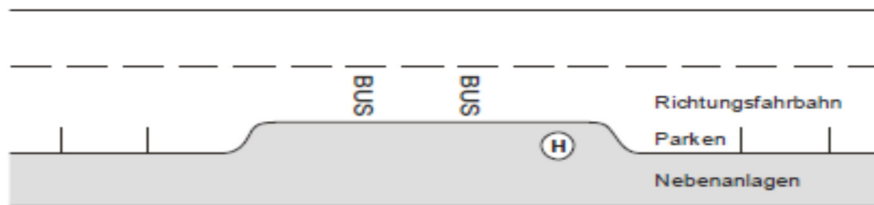


Abbildung 2: Prinzipskizze Buskap

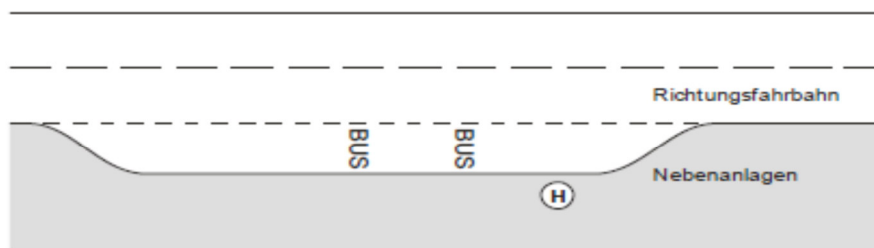


Abbildung 3: Prinzipskizze Busbucht

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 Straßenbausträgern 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	- 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	- 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	- Max. Längsneigung 3%. - Querneigung soll lotrecht zur Gehrichtung nicht mehr als 2,5% betragen.	Beträgt die Längsneigung zwischen 3 und 6% sollten im Abstand von max. 10 m ebene Bereiche zum Ausruhen/Abbremsen vorgesehen werden.	DIN 18040-3 H BVA EAÖ
Bodenbelag	Wartefläche verfügt über einen befestigten Belag, der leicht, erschütterungsarm und gefahrlos begehen- und befahrbar ist.	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 Rangieviorgänge	- 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.	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. 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.	DIN 18040-3 H BVA RASt EAÖ
Bewegungsfläche	Ausreichende Sicherheitsabstände zu anderen Verkehrsflächen	- 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 Fahrzeugaufstieg. Ein-/Ausstieg mit Rollstuhl/Rollator soll ohne besondere Erschwernis möglich sein	- Bordsteinhöhe mind. 16 cm (VBN: 22 cm, ausnahmsweise auch 18 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.	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. 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.	RASt H BVA EAÖ

Wartefläche (Fortsetzung)				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Boden-indikatoren	Der Einstiegsbereich (Tür 1) ist mittels taktiler und visuell kontrastierender Bodenindikatoren auffindbar	- Warteflächen sind mit Bodenindikatoren auszustatten. Mindestmaße gem. DIN. Einfachhaltestellen: - 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. Mehrfachhaltestellen - 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.	○ 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.	○ 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.	○ 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	○ 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	○ 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	○ 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	○ FGU ist so zu beleuchten, dass Fahrgastinformation in der Vitrine und bei davor stehenden Fahrgästen lesbar ist.	Beleuchtung des FGU sollte keine Schattenbildung hervorrufen	DIN 32975

Ausstattung / Möblierung (Fortsetzung)				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Fahrgast-Unterstand (FGU)	Sitzgelegenheiten sollten in angemessener Höhe vorhanden und barrierefrei gestaltet sein.	○ 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	○ 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	○ Zentrale Anordnung auf der Wartefläche. ○ DFI-Mast darf die einbaufreie Fläche von 2,50 x 2,50 m für den Einsatz von Rampen im Bereich der Tür 2 nicht einschränken. ○ Abstand von 60 cm zu Bodenindikatoren ist zu wahren. ○ Anzeigebildschirm ist in Höhe von mind. 2,50 m (Unterkante) zu befestigen und in Richtung Fahrbahn ausgerichtet. ○ Im Ausnahmefall sind 2,30 m anzuwenden.	Der DFI-Mast sollte in Höhe der Tür 2 angeordnet werden. Sofern ein FGU vorhanden ist, sollte der DFI-Mast in der gleichen Flucht von der Rückseite des FGU im Abstand von mind. 1,50 m gesetzt werden. Bei Platzmangel kann der DFI-Mast auch direkt neben dem FGU aufgestellt werden. Ein DFI-Display im FGU sollte mittig oberhalb von Infovitrine und Sitzen angebracht werden.	DIN 32984
Fahrkarten-automat	Stufenlose Erreichbarkeit sowie eine visuell kontrastreich und erkennbare Gestaltung.	○ 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: ○ Ist das Bord mit den eingesetzten Fahrzeugen kompatibel? ○ Ist eine gerade, störungsfreie Anfahrt gewährleistet? ○ Kann die Höhenzonierung umgesetzt werden, d.h. dass Überstreifungsflächen mit einem 16 cm-Sonderbord und der Haltebereich an Tür 2 mit einem 22 cm-Sonderbord ausgestattet werden. Diese Prüfung ist erforderlich, wenn das Überstreichen des Wagenkastens bei der Anfahrt nicht ausgeschlossen werden kann.
4	22 cm-Sonderbord kann nicht eingesetzt werden	Zukauf von Grundstücken > Kann mit vertretbarem Aufwand durch Zukauf angrenzender Flächen die erforderliche Haltestellentiefe erzielt werden?

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

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

7.3 Fahrgastinformation an Bushaltestellen

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

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

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

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

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

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

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

(1) Barrierefreie visuelle Gestaltung statischer Fahrgastinformationselemente

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

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

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

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

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

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

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

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

(2) Akustische Informationen an Bushaltestellen

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

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

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

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

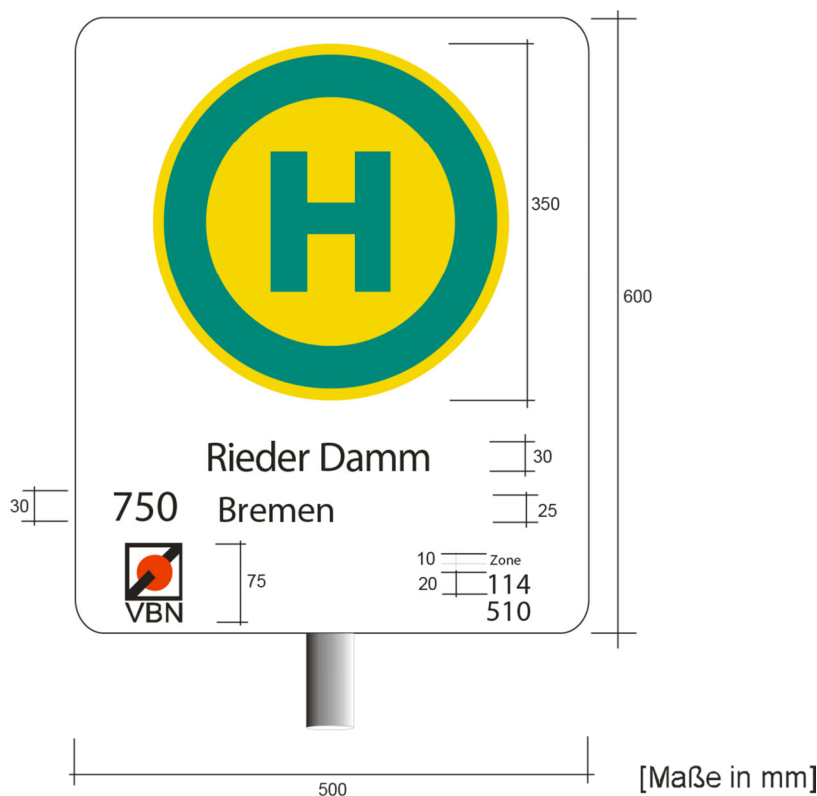
In den ländlich geprägten Räumen der VNO-Landkreise wird – abseits der Städte und Verdichtungsräume - ein hoher Prozentsatz der Haltestellen lediglich von einer Buslinie – häufig mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung – bedient. Die Relation ist eindeutig (Wohnorte – Schulstandort und zurück) und die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

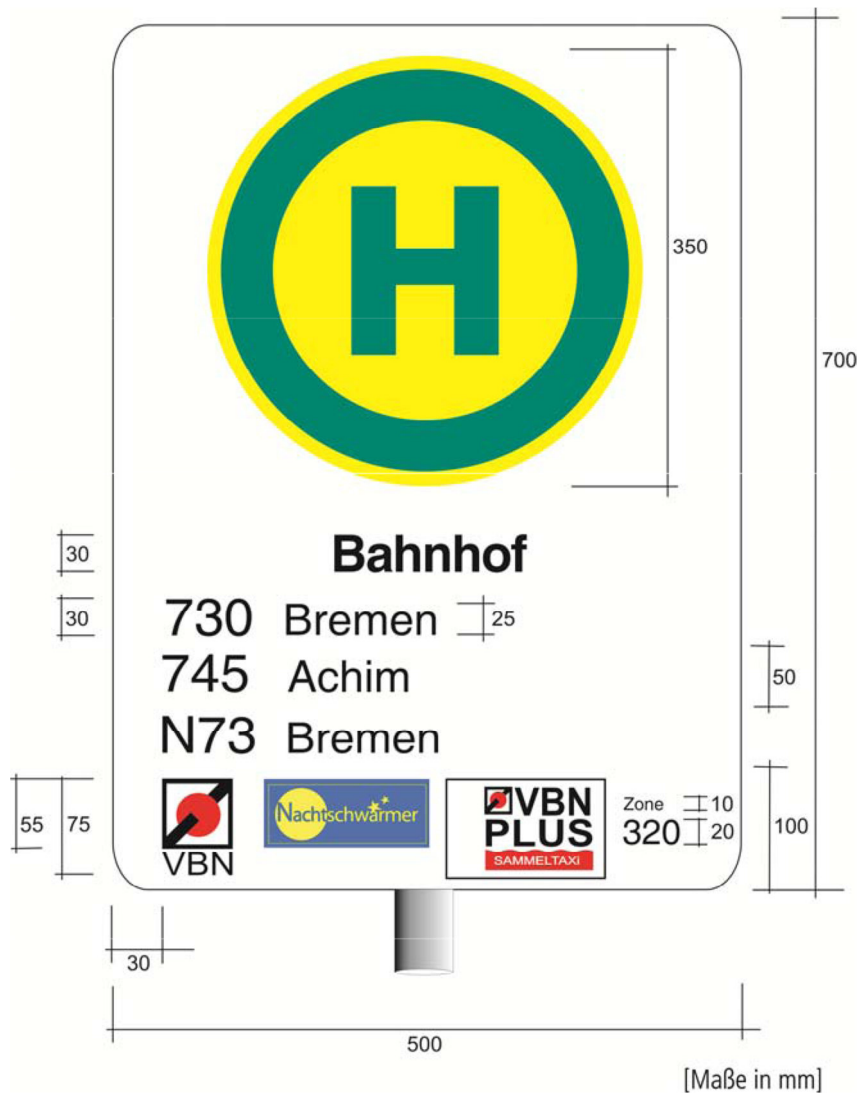
VNO-Gebiet mit Außenlautsprechern ausgestattet werden, die – bei Bedarf - zunächst manuell vom Fahrpersonal bedient werden – bei späteren technischen Entwicklungen bzw. bei Einsatz von App-Lösungen auch für den automatischen Abruf aufgerüstet werden können (s. ebenfalls Kap. 6.3.6).

7.3.3 Haltestellenmast / Haltestellenschild

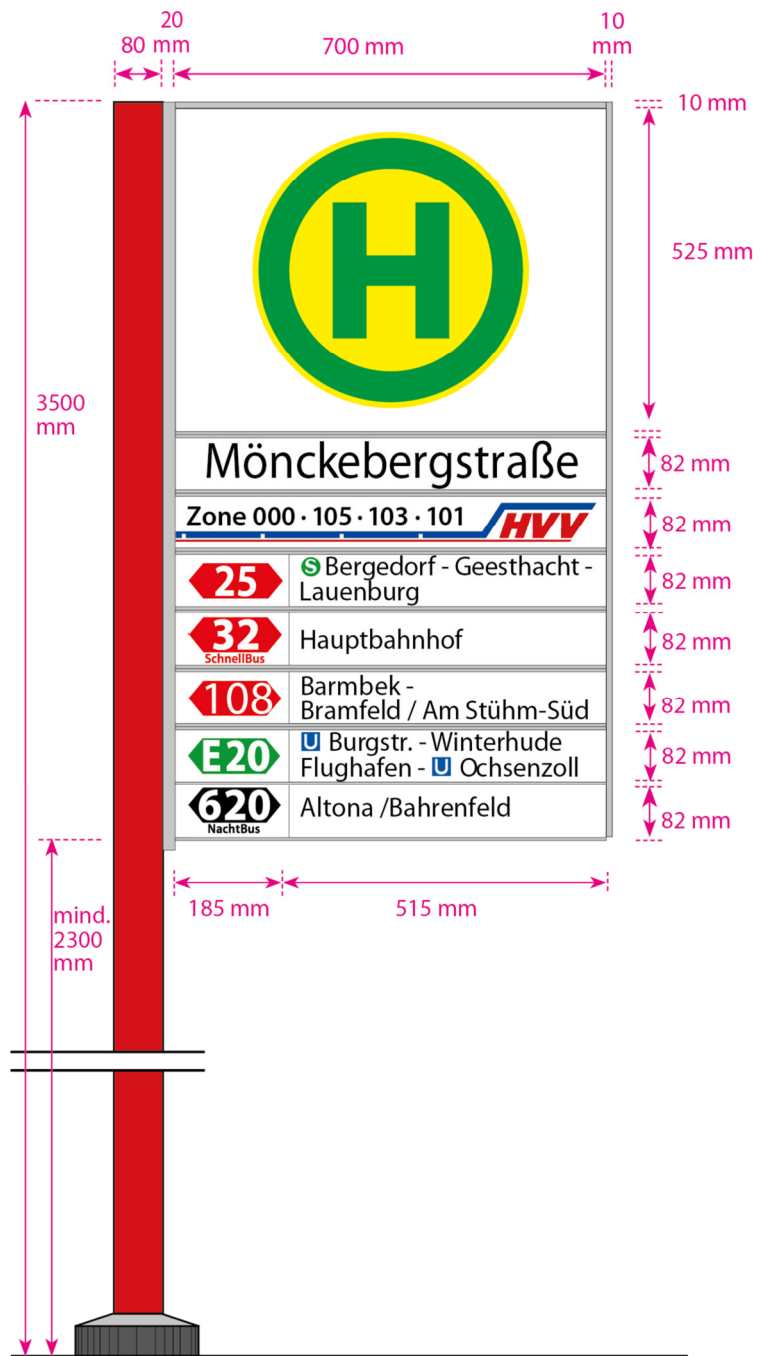
Auch für Haltestellenschilder an Haltestellenmasten gelten die Vorgaben der DIN 32975. Entsprechend müssen auch hier die Schrift- und Bildzeichengrößen im Verhältnis zum Betrachtungsabstand und zur Anbringungshöhe stehen. Wird der in der DIN 32975 festgelegte Referenzwert einer Sehschärfe von Visus 0,1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

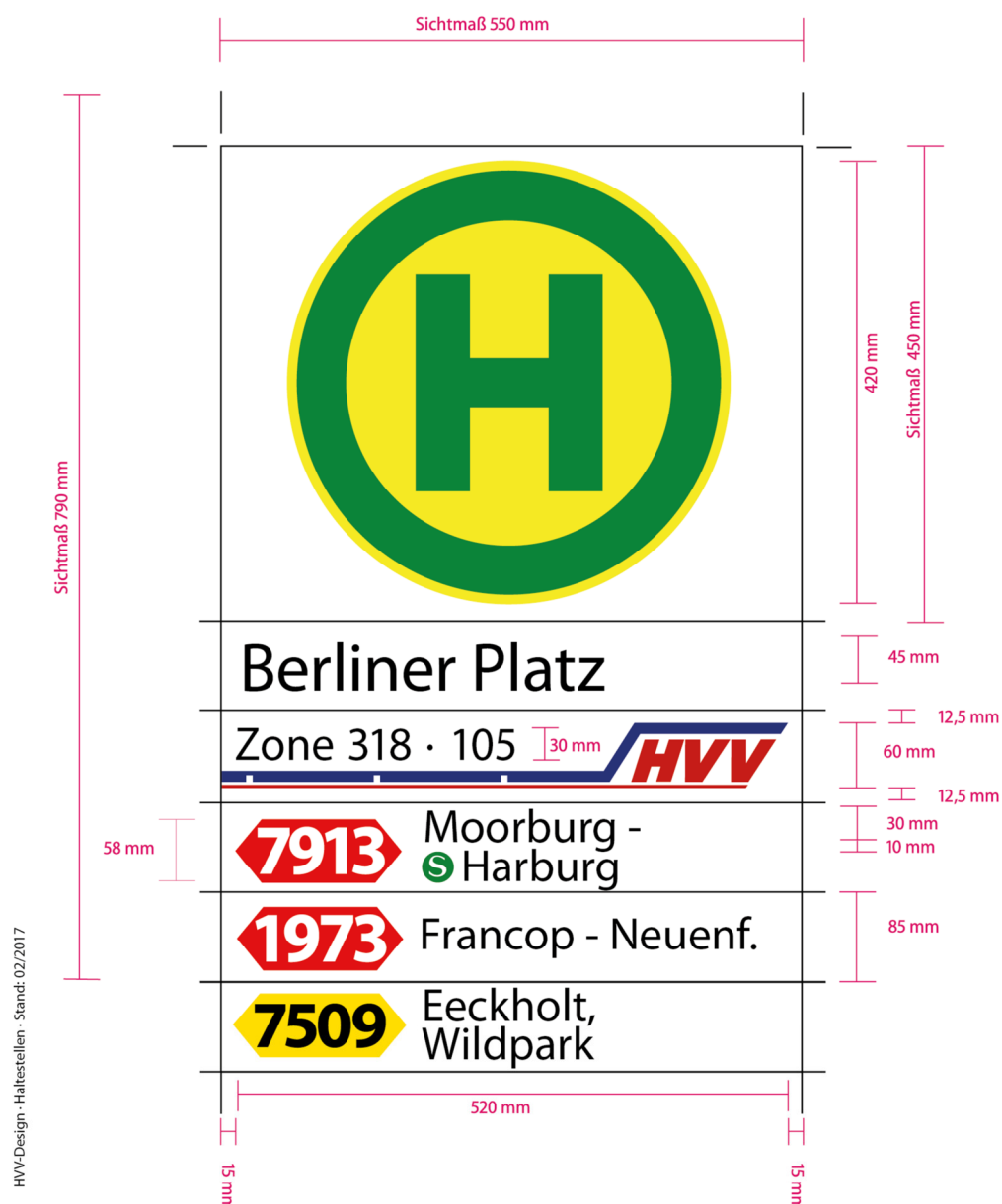
Die nachfolgenden Grafiken zeigen Beispiele für Haltestellenschilder im Bereich des ZVBN/VBN und des hvv, wie sie derzeit in den beiden Verbünden gefordert und wie sie in ähnlicher Gestaltung in den übrigen VNO-Landkreisen verwendet werden.





ZVBN/VBN, Haltestellen, S14 und S. 17





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

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

Allerdings kommt das LAG-Gutachten aufgrund der im hvv-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	- Vitrinen im FGU dürfen nicht über bzw. hinter Sitzgelegenheiten angebracht werden. - Maße statische Informationen: 1 m (Unterkante) – 1,70 m (Oberkante) - In Vitrinen Informationen unmittelbar hinter Glas angeordnet (< 1 cm) - Ausreichende Beleuchtung	Insbesondere bei Informationen mit kleineren Schriftgrößen muss die Möglichkeit der Annäherung gewährleistet sein, um den Einsatz von Lesehilfen zu ermöglichen.	DIN 32975 H BVA

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

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

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

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

Zu Möglichkeiten einer akustischen Übermittlung von Fahrplanaushängen s. unten.

7.3.5 Dynamische Fahrgast-Informationssysteme (DFI)

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

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

Ausstattung / Möbilierung				
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	○ 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

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

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

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

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

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



ZVBN/VBN, Haltestellen, S. 9

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



Foto: VNO

7.3.6 Informationen an Bushaltestellen: Innovative Assistenzsysteme

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

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

Aus Sicht der sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sollen technische Assistenzsysteme das selbstständige

- Auffinden von Haltestellen,

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

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

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

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

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

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

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

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

Die dargestellten technischen Möglichkeiten von App-Lösungen sowie das vorgestellte Projekt im Kreis Soest weisen einen ganzheitlichen Ansatz auf, der die eigenständige Mobilität für Menschen mit Einschränkungen sicherstellen würde. Allerdings setzt dies – insbesondere für die Lieferung von Echtzeitdaten - auch die 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	○ Breite 3,50 m im Regelfall, 3,00 m sollten nicht unterschritten werden. ○ Länge richtet sich nach dem Haltestellentyp und ist mit den eingesetzten Fahrzeugen abzustimmen. ○ Bei Busbuchten und Halte am Fahrbahnrand mit ggf. vorgelegtem Parkstreifen ist eine zusätzliche Ein- und Ausfahrlänge von 15 – 25 m zu beachten. ○ Mehrfachhaltestellen: Es ist die max. mögliche Länge der hintereinander stehenden Fahrzeuge zzgl. eines Sicherheitsabstandes zw. den Fahrzeugen von mind. 1 m zu addieren.	RASt 06 EAÖ

Busaufstellfläche (Fortsetzung)			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Bodenbelag	Aufstellfläche verfügt über einen befestigten und ebenen Bodenbelag	- 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	- Max. Längsneigung bzw. das Längsgefälle von Verkehrsflächen sollte 3% betragen. Die Querneigung nicht mehr als 2,5%. - Die Entwässerung der Fahrbahn im Haltestellenbereich sollte grundsätzlich nach außen, vom Fahrgast weg, am gegenüberliegenden Fahrbahnrand erfolgen.	EAÖ

Wege zur Haltestelle			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Bordsteinabsenkung	Wege sind schwellenlos und die Bordsteinabsenkungen sind taktil erfassbar	Barrierefreie Querungsstellen können mit einheitlicher oder differenzierter Bordhöhe ausgeführt werden. Bei einheitlicher Bordhöhe sind die Borde auf 3 cm abzusenken, bei der differenzierten Bordhöhe auf 0 bzw. 6 cm.	DIN 18040-3 DIN 32984
Straßenquerung	Bodenindikatoren als taktiler Signalgeber	Querungsstellen, z.B. an Fußgängerfurten, Fußgängerüberwegen oder Straßeneinmündungen sollten mit visuell und taktil kontrastierenden Bodenindikatoren gemäß DIN gesichert werden: mit differenzierter Bordhöhe: Dabei wird ein Querungsbereich mit 6 cm Bordhöhe für Sehbehinderte und einer Kombination aus Auffindestreifen mit Noppenprofil (mind. 60 cm tief, vorzugsweise 90 cm, quer über die Gehbahn) und Richtungsfeld mit Rippenprofil in Gehrichtung (mind. 60 cm tief, mind. so breit wie der Auffindestreifen, vorzugsweise die gesamte Furt) ausgestattet. - Im Abstand von mind. 50 cm wird ein weiterer Querungsbereich mit einem auf Fahrbahnniveau abgesenkten Bord (Nullabsenkung) von max. 1 m Breite und einem Sperrfeld mit Rippenprofil parallel zum Bord (mind. 60 cm tief, vorzugsweise 90 cm) über die gesamte Breite der Absenkung ausgestattet. Bei einer LSA-gesicherten Furt würde der Ampelmast mittig stehen. mit einheitlicher Bordhöhe: Der Querungsbereich wird mit 3 cm Bordhöhe (Bordkantenausrundung max. 10 – 15 mm) und einer Kombination aus Auffindestreifen mit Noppenprofil (mind. 60 cm tief, vorzugsweise 90 cm, quer über die Gehbahn) und Richtungsfeld mit Rippenprofil in Gehrichtung (mind. 60 cm tief, mind. so breit wie Auffindestreifen, vorzugsweise die gesamte Furt) ausgestattet.	DIN 18040-3 DIN 32984
	Informationen über Hilfsmittel bei Straßenquerungen: LSA	Lichtsignalanlagen sollten visuell kontrastierend gestaltet werden. Sie sollten mit einem akustischen Auffindesignal ausgestattet und/oder durch Bodenindikatoren taktil auffindbar sein.	DIN 18040-3 H BVA
Straßenquerung	Konfliktvermeidung zwischen Fußgängern und Radfahrern	An Querungsstellen sollten Konflikte zwischen auf Gehwegniveau geführten Radfahrern und blinden/sehbehinderten Personen vermieden werden, z.B. Bevorrechtigung der Fußgänger durch Verlängerung des Fußgängerüberweges über den Radweg.	

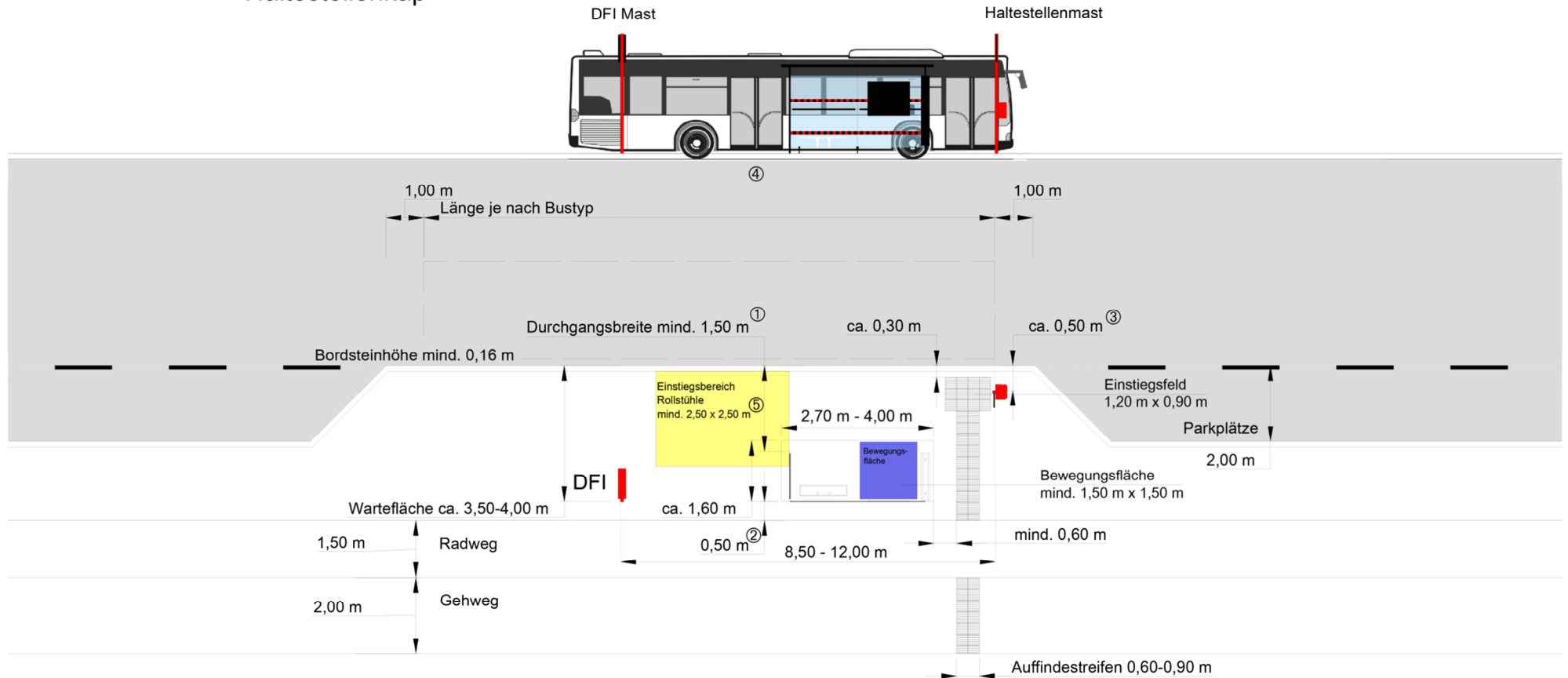
Wege zur Haltestelle (Fortsetzung)			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Lichtraumhöhe	Ausreichender Kopffreiraum auf den Wegen zur Haltestelle	Es ist eine Lichtraumhöhe von mind. 2,50 m zu gewährleisten. Gefahrenbereiche mit einer lichten Höhe unter 2,50 m sollten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

Wege zur Haltestelle (Fortsetzung)			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Fahrrad-Verkehr/ Fahrradab- stellung	Radabstellanlagen beeinträchtigen nicht Bewegungs- u. Sicherheitsräume	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. 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.	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

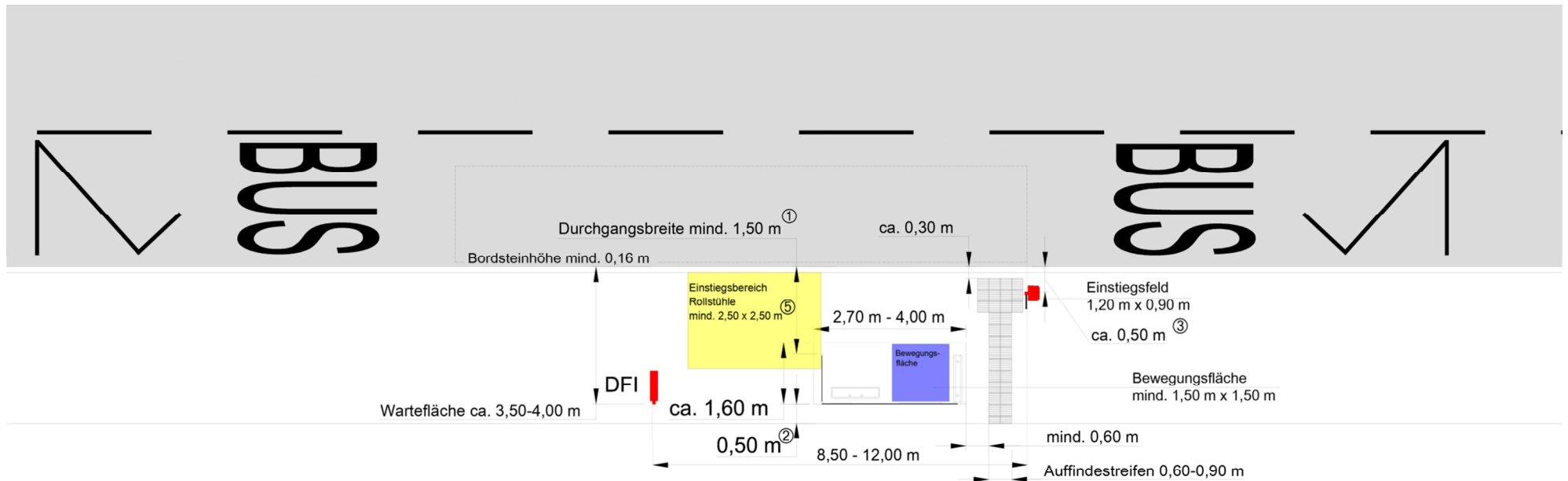
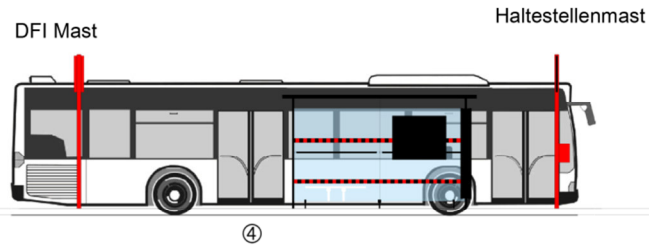
Die nachfolgenden Skizzen sollen die in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Standards und Empfehlungen veranschaulichen. Alle Skizzen wurden dem hvv-Leitfaden (S. 31ff) entnommen und sind vom hvv erstellt worden.

Haltestellenkap



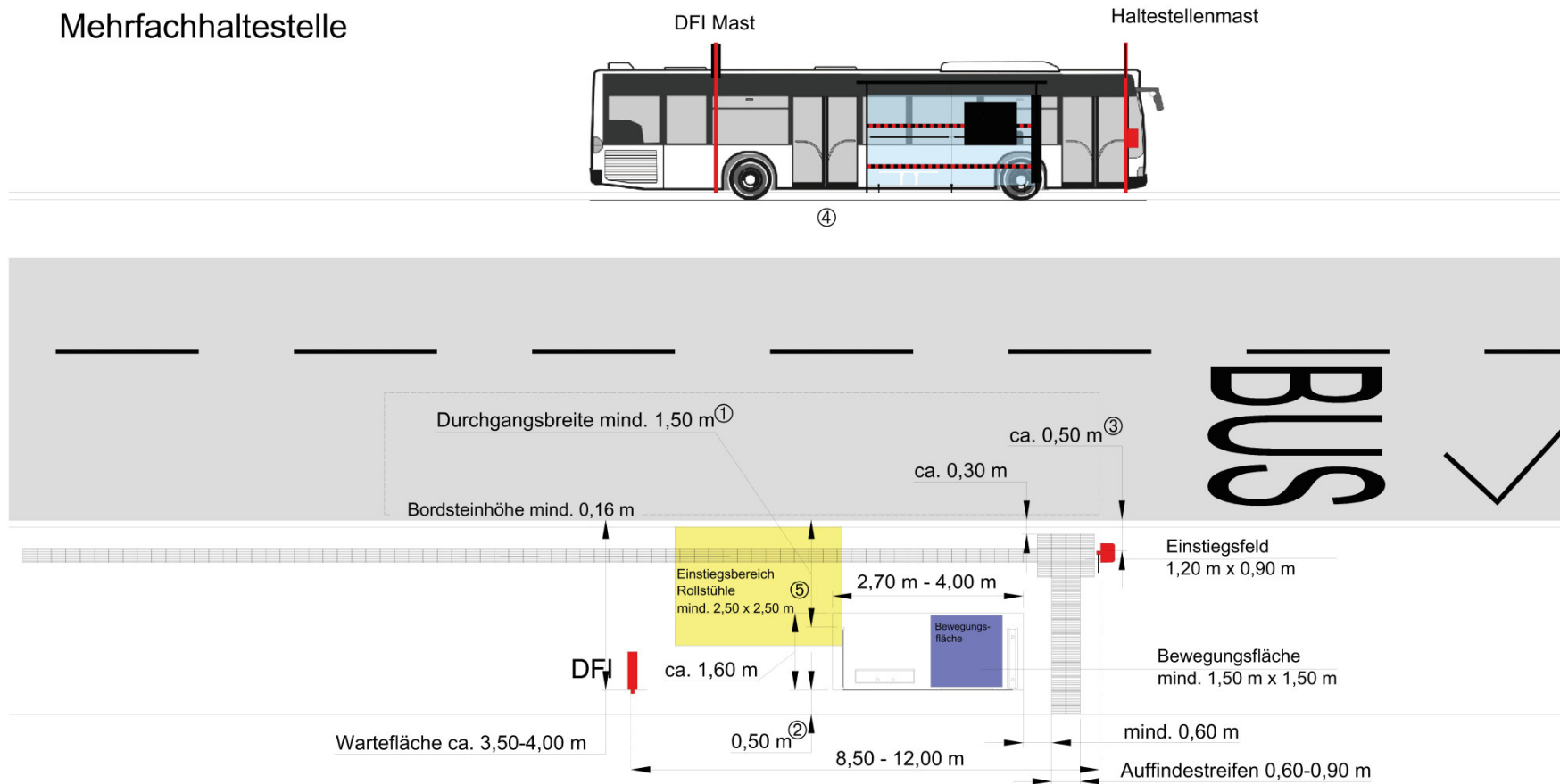
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante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



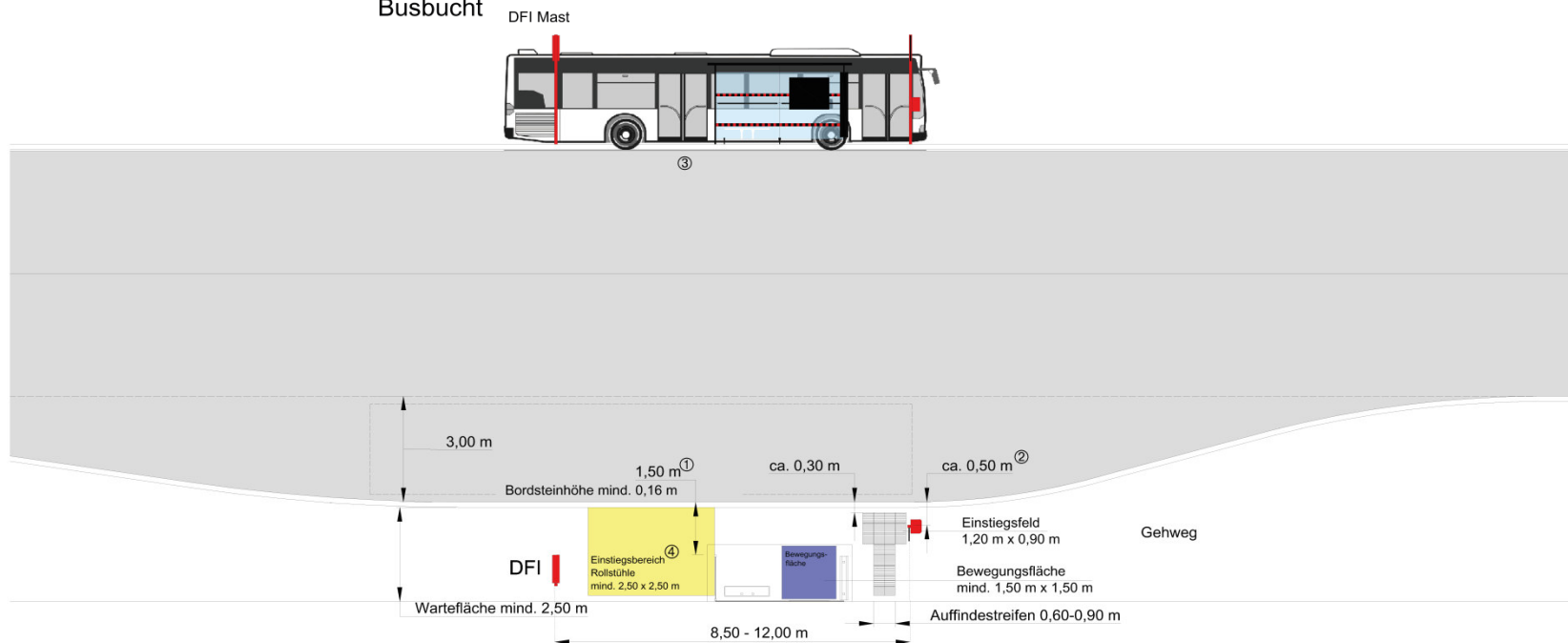
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante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



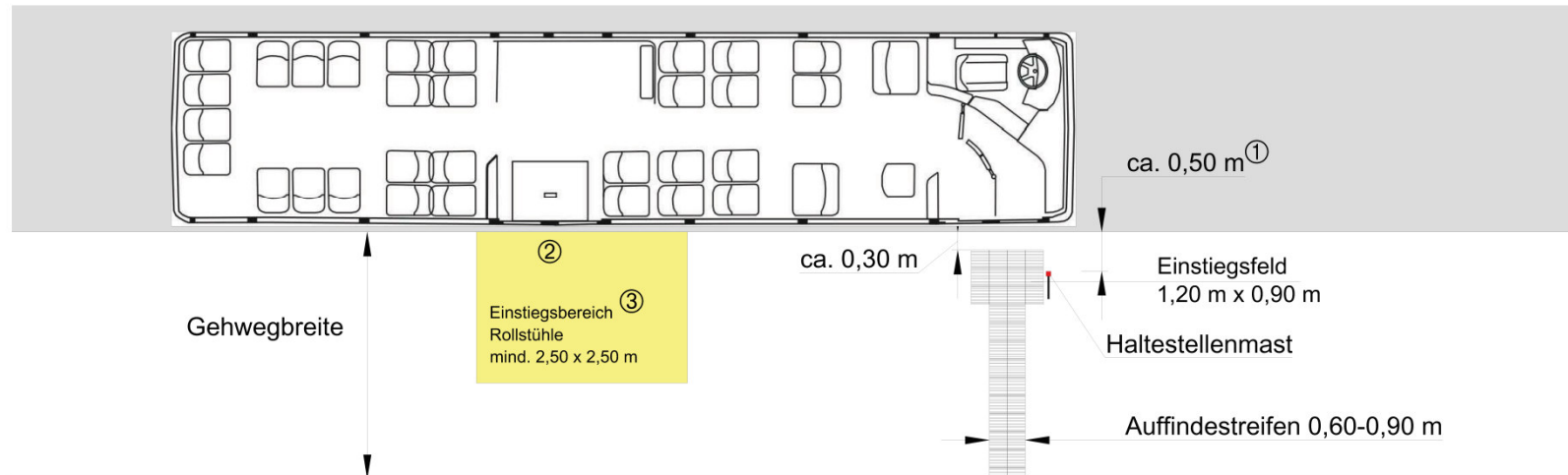
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante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



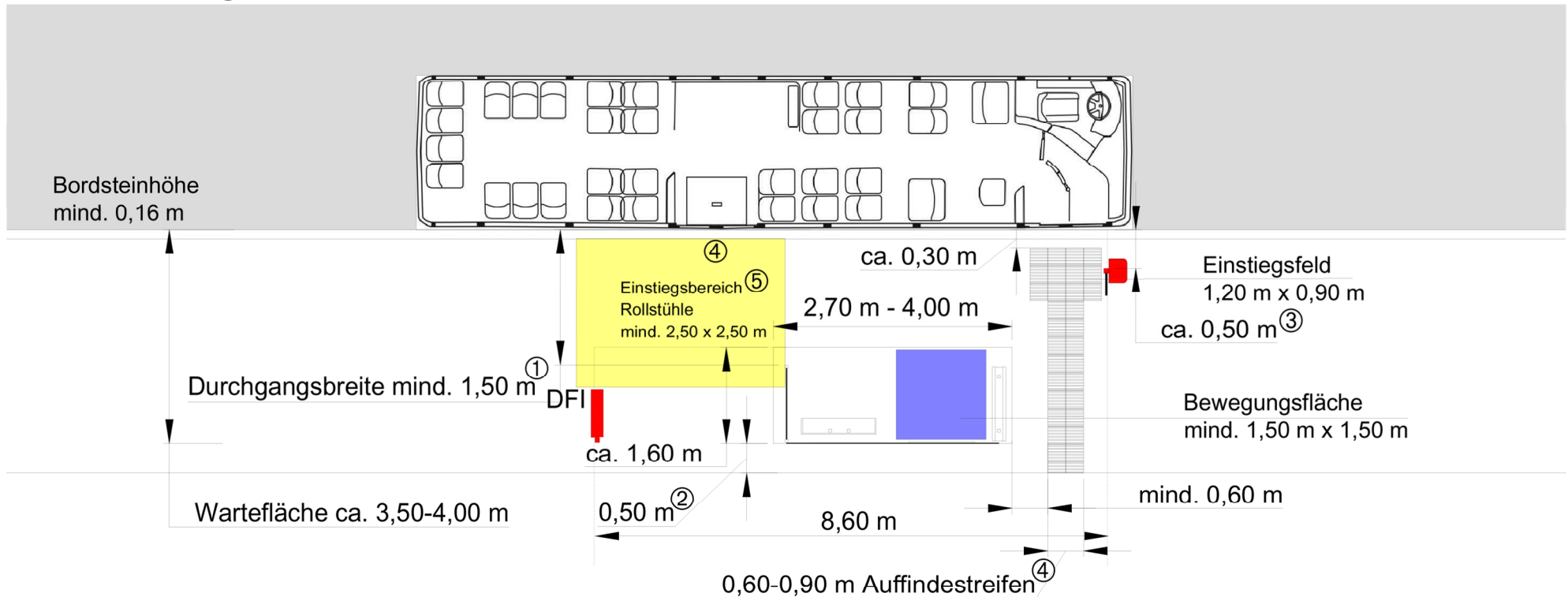
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte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



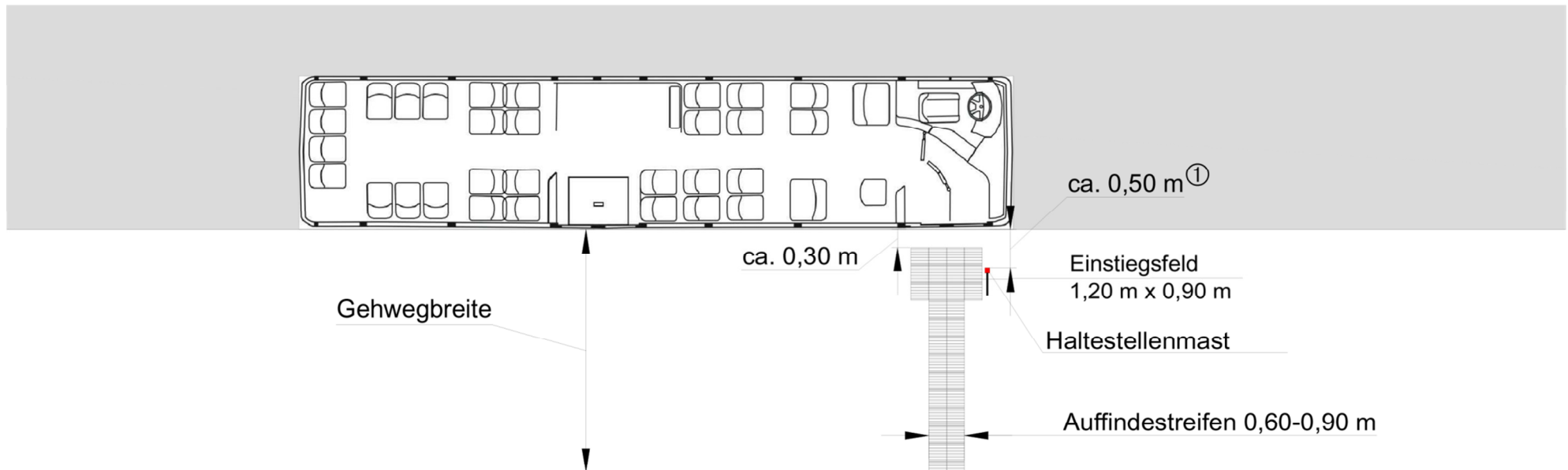
- ① Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.
- ② Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.
- ③ Es sind die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

Ausstattung Haltestelle



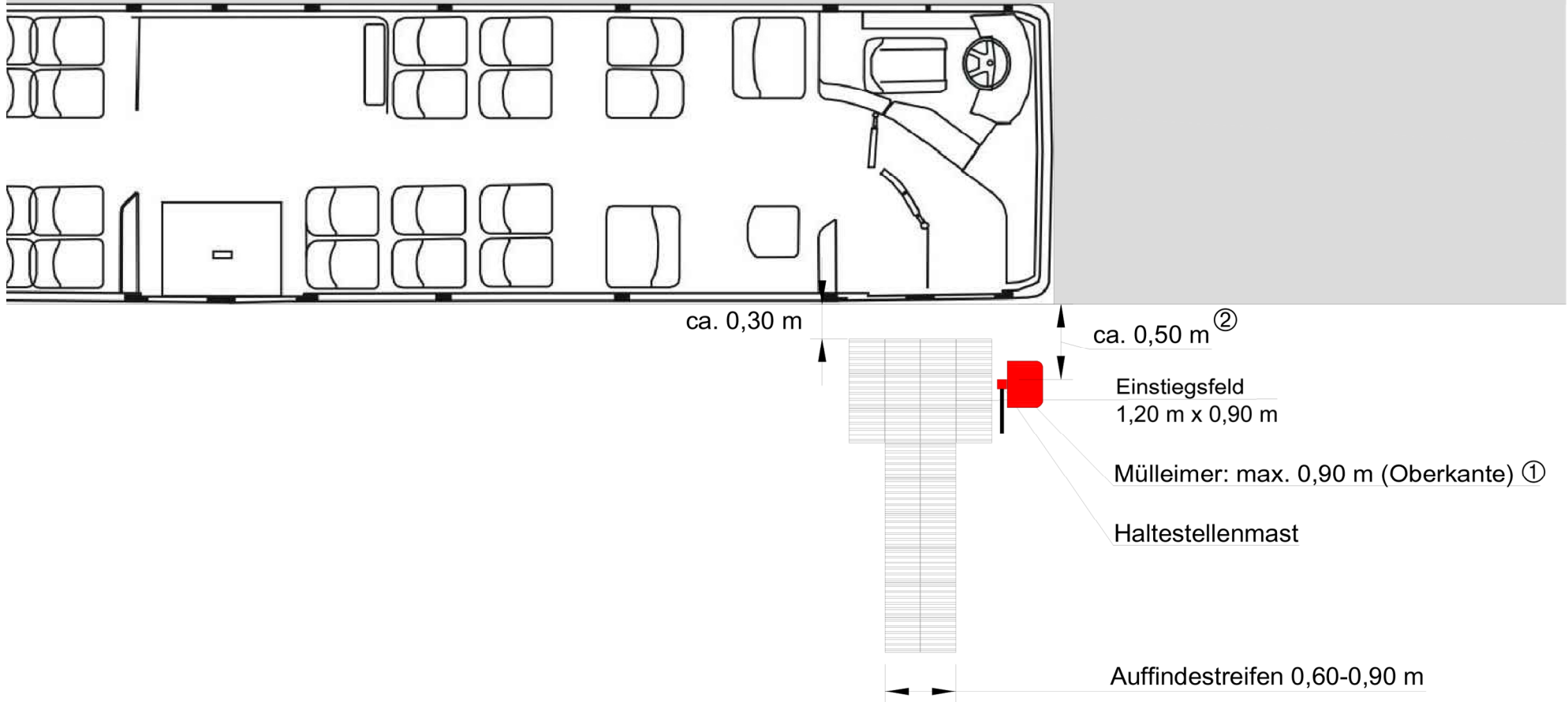
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante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

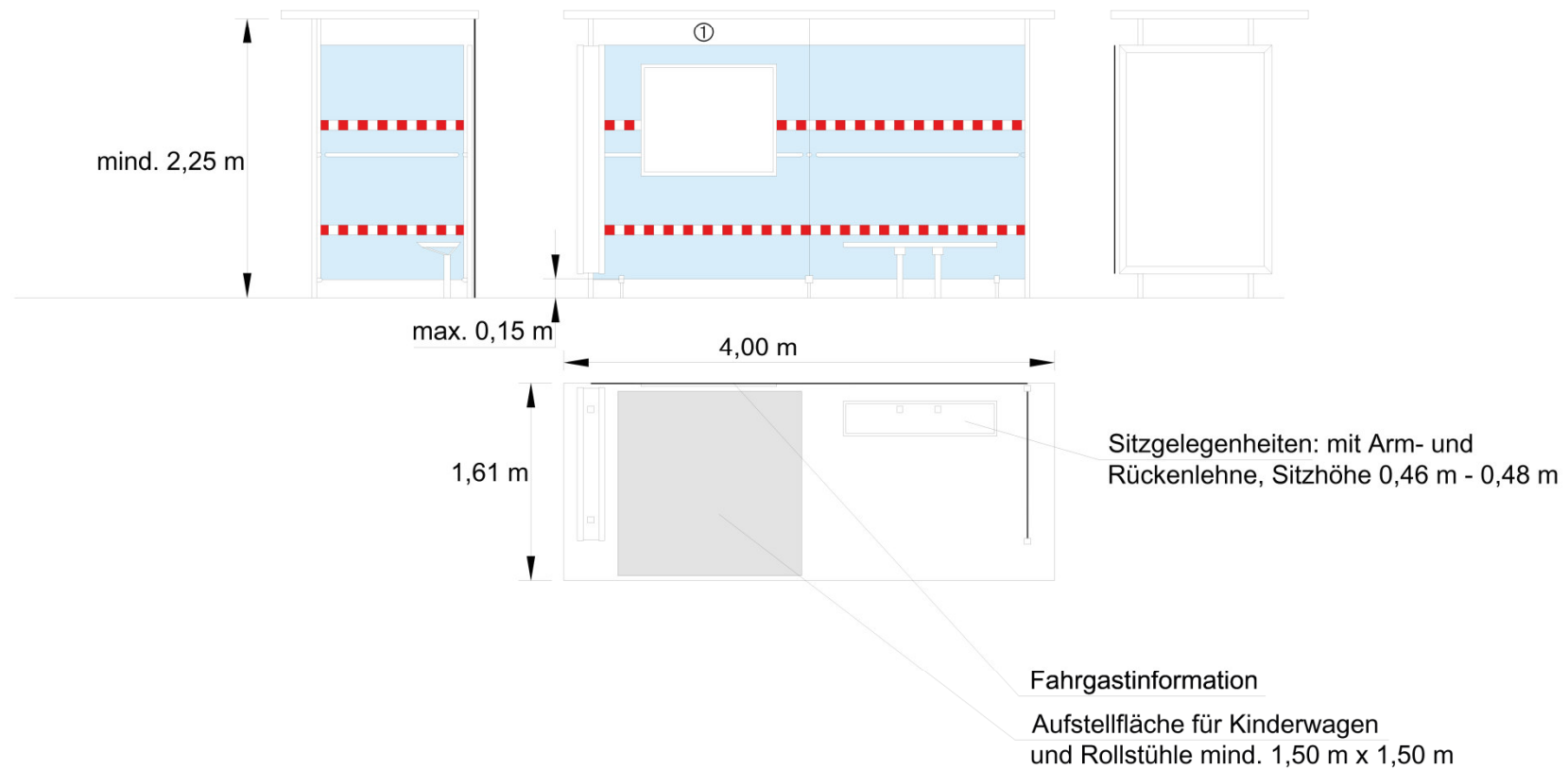
Einstieg



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.

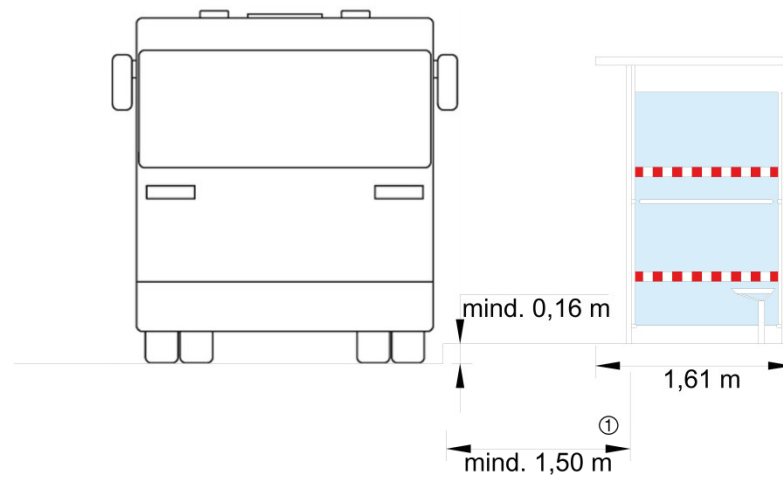
② Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.

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

8.2 Barrierefreie Gestaltung als grundsätzliche Anforderung

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

- Bordhöhe mindestens 16 cm, bei reinen Bürgerbushaltestellen kann hiervon abgewichen werden, allerdings könnte dies die Förderfähigkeit ausschließen;
- taktile und visuell kontrastierende Bodenindikatoren, die zum Einstiegsbereich führen sowie
- eine Wartefläche, die eine ausreichend große Bewegungsfläche für Rollstuhlfahrer zum Rangieren und für den Ein-/Ausstieg aufweist (vgl. Kap. 6.2.1, S. 12-14).

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

8.3 Priorisierung der Haltestellen und zeitlicher Umsetzungsplan

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

8.3.1 Einwohnerzahl und Zahl der barrierefreien Haltestellen

Aus Sicht des ÖPNV-Aufgabenträgers sollten alle Orte/Stadtteile mit mehr als 200 Einwohnern 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

Bei der Beantwortung der Frage, welche Haltestelle(n) zunächst barrierefrei gestaltet werden soll(en), wäre aus Sicht des ÖPNV-Aufgabenträgers die Orientierung an der ganzjährigen Bedienungshäufigkeit zielführend (s. Kapitel 8.3.2).

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

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

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

Für die jeweilige Kategorisierung/Priorisierung werden folgende Kriterien herangezogen:

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

Auf Basis dieser Kriterien ergibt sich folgende Priorisierungsmatrix:

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

[1] Unabhängig von der Ortslage

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

8.4 Haltestellenaufnahme / Haltestellenkataster

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

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

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

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

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

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

	➤ stufenlose Zugänglichkeit ○ ja / nein ○ falls nicht stufenfrei: Höhe der Stufe/des Bordsteins in cm	X		X	X
	➤ lichte Durchgangsbreite im Zugang von mind. 90 cm ○ ja / nein ○ falls < 90 cm: Maß der lichten Breite	X		X	X
	➤ Zugangselemente zum Haltestellenbereich: ○ Zugang befestigt / unbefestigt ○ Gehweg / kombinierter Geh-/Radweg ○ Rampe/geneigter Gehweg ja/nein, falls vorhanden + Neigung in % + Länge / Breite + Umlaufsperr + Auffindestreifen am Gehweg + Querung Radweg ○ Querung Straße notwendig ja/nein + Querungshilfen: Bordsteinabsenkung, doppelte Querungsstelle, LSA, LSA mit Zusatzeinrichtungen: akustisch und/oder taktil, Zebrastreifen, Fahrbahnteiler/Fahrbahnverengungen ○ tangierende Radwege ja/nein, + Radwegeführung zwischen Wartefläche und Gehweg, zwischen Wartefläche und Einstiegsbereich, im Straßenraum, Sonstiges + Vermessung von Abständen: Beschreibung und Maße (ggf. Skizze)	X		X X X X X X	X X
Eigenschaften der Wartefläche	➤ Art des Bodenbelags: befestigt / unbefestigt ○ Art: Asphalt, Beton, Betonplatten, Pflaster, Sonstiges	X		X	X
	➤ Nutzbare Breite der Wartefläche (in cm) <i>Vermessene Mindestbreite muss über mind. 1,50 m Länge gegeben sein, Defaultwert von 4 m bei nicht abgrenzbarer Breite</i>	X		X	
	➤ Länge der Wartefläche	X			X
	➤ 2 Fotos	X			X
	➤ Sonstiges (u.a. Sonderfälle wie z.B. Wartefläche nicht in Mastnähe)	X			X
Bordstein	➤ Höhe Bordstein in cm	X		X	
	➤ Länge Bordsteinkante	X			X
	➤ Bordsteinart (Buskapstein, Kasseler Sonderbord, Kasseler Sonderbord plus, Typ Berding angeschrägt, Rundbordstein, sonstiger Formstein, kein Bordstein, Sonstiges)	X			X
	➤ Material Busaufstellfläche: Asphalt, Beton, Pflaster	X			X
	➤ Zustand Spurrillen	X			X
	➤ Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung	X			X

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

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

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

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

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

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

Haltestellen Erfassungsbogen

1/4

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

Haltestellen Erfassungsbogen

2/4

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

Haltestellen Erfassungsbogen

3/4

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

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

Haltestellen Erfassungsbogen

4/4

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

9. Handlungsempfehlungen

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

1. Prioritätskriterium Einwohnerzahl (unter Berücksichtigung des Kriterium „Bedienungshäufigkeit“)

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

2. Haltestellenaufnahme

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

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

3. Planung / Förderantrag

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

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

10. Literaturverzeichnis

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

Anlage 4-2: Haltestellen-Liste Heidekreis, Stand 01.11.2024

Stand: 13.12.2024

Kreis	SG	Gemeinde	Ortsname	Name	über 200 Ein
Heidekreis	Ahlden (Aller)	Hademstorf	Hademstorf	Campingplatz	nein
Heidekreis	Bad Fallingb.	Bad Fallingbostel	Amtsfelde		nein
Heidekreis	Bad Fallingb.	Bad Fallingbostel	Avenriep		nein
Heidekreis	Bad Fallingb.	Bad Fallingbostel	Bad Fallingbostel	Abzw. Klingt	nein
Heidekreis	Bad Fallingb.	Bad Fallingbostel	Bad Fallingbostel	Abzw. Düshorner Straße	nein
Heidekreis	Bad Fallingb.	Bad Fallingbostel	Brock		nein
Heidekreis	Bad Fallingb.	Bad Fallingbostel	Diekhus		nein
Heidekreis	Bad Fallingb.	Bad Fallingbostel	Dorfmark	Kriegerweg	nein
Heidekreis	Bad Fallingb.	Bad Fallingbostel	Dorfmark	Rieper Straße 12	nein
Heidekreis	Bad Fallingb.	Bad Fallingbostel	Dorfmark	Rieper Straße 22	nein
Heidekreis	Bad Fallingb.	Bad Fallingbostel	Eickhof		nein
Heidekreis	Bad Fallingb.	Bad Fallingbostel	Fuhrhop		nein
Heidekreis	Bad Fallingb.	Bad Fallingbostel	Jettebruch	Bahnhof	nein
Heidekreis	Bad Fallingb.	Bad Fallingbostel	Jettebruch	Kreuzung	nein
Heidekreis	Bad Fallingb.	Bad Fallingbostel	Jettebruch	Schule	nein
Heidekreis	Bad Fallingb.	Bad Fallingbostel	Lührsbockel	Abzw. Lührsbockel	nein
Heidekreis	Bad Fallingb.	Bad Fallingbostel	Riepe		nein
Heidekreis	Bad Fallingb.	Bad Fallingbostel	Winkelhausen(Bad	Fallingbostel)	nein
Heidekreis	Bispingen	Bispingen	Behringen(Bispingen)	Ostende	
Heidekreis	Bispingen	Bispingen	Bispingen	Jugendherberge	nein
Heidekreis	Bispingen	Bispingen	Bispingen	Wilhelmshöhe	nein
Heidekreis	Bispingen	Bispingen	Hörpel	Bahnhof	nein
Heidekreis	Bispingen	Bispingen	Hörpel	Haus Druhwald	nein
Heidekreis	Bispingen	Bispingen	Hörpel	Mühle	nein
Heidekreis	Bispingen	Bispingen	Hützel	Adolfshausen Ort	nein
Heidekreis	Bispingen	Bispingen	Niederhaverbeck	Nord	nein
Heidekreis	Bispingen	Bispingen	Niederhaverbeck	Ortsmitte	nein
Heidekreis	Bispingen	Bispingen	Oberhaverbeck	Ortsmitte	nein
Heidekreis	Bispingen	Bispingen	Volkwardingen	Ort	nein
Heidekreis	Munster	Munster	Alvern(Munster)	Heidkrug	nein
Heidekreis	Munster	Munster	Alvern(Munster)	Hermannseck	nein
Heidekreis	Munster	Munster	Alvern(Munster)	Ortsmitte	nein
Heidekreis	Munster	Munster	Dethlingen	B 71	nein
Heidekreis	Munster	Munster	Dethlingen	L 240	nein
Heidekreis	Munster	Munster	Kohlenbissen	Bahnhof	nein
Heidekreis	Munster	Munster	Kohlenbissen	Kreuzung	nein
Heidekreis	Munster	Munster	Munster	Kläranlage	nein
Heidekreis	Munster	Munster	Munster-Kreutzen	Ortsmitte	nein
Heidekreis	Munster	Munster	Töpingen	Ortsmitte	nein
Heidekreis	Neuenkirchen	Neuenkirchen	Ilhorn	Ortsmitte	nein
Heidekreis	Neuenkirchen	Neuenkirchen	Kempen(Neuenkirchen)	Abzw. Ilhorn	nein
Heidekreis	Neuenkirchen	Neuenkirchen	Leverdingen	Ortsmitte	nein
Heidekreis	Neuenkirchen	Neuenkirchen	Leverdingen	Ost	nein
Heidekreis	Neuenkirchen	Neuenkirchen	Leverdingen	West	nein
Heidekreis	Neuenkirchen	Neuenkirchen	Lieste	Kreuzung	nein
Heidekreis	Osterheide	Osterheide	Oerbke	Birkenweg	
Heidekreis	Osterheide	Osterheide	Oerbke	Gillweg	
Heidekreis	Osterheide	Osterheide	Ostenholz	Am Katzenhagen	nein
Heidekreis	Osterheide	Osterheide	Ostenholz	Kirche	nein
Heidekreis	Osterheide	Osterheide	Ostenholz	Schule	nein
Heidekreis	Osterheide	Osterheide	Wense(Oerbke)	Krug	nein
Heidekreis	Rethem (Aller)	Böhme	Altenwahlen	Wehrberg	nein
Heidekreis	Rethem (Aller)	Böhme	Kirchwahlen	Ortsmitte	nein
Heidekreis	Rethem (Aller)	Frankenfeld(Aller)	Frankenfeld(Aller)	Abzw. L 157	nein

Anlage 4-2: Haltestellen-Liste Heidekreis, Stand 01.11.2024

Stand: 13.12.2024

Kreis	SG	Gemeinde	Ortsname	Name	über 200 Ein
Heidekreis	Rethem (Aller)	Frankenfeld(Aller)	Frankenfeld(Aller)	Abzw. Ort	nein
Heidekreis	Rethem (Aller)	Frankenfeld(Aller)	Frankenfeld(Aller)	Denkmal	nein
Heidekreis	Rethem (Aller)	Frankenfeld(Aller)	Hedern	Alte Schule	nein
Heidekreis	Rethem (Aller)	Frankenfeld(Aller)	Hedern	Ortsmitte	nein
Heidekreis	Rethem (Aller)	Häuslingen	Kirchlinteln-Otersen	Ludwigslust	nein
Heidekreis	Rethem (Aller)	Häuslingen	Klein Häuslingen	Heidekrug	nein
Heidekreis	Rethem (Aller)	Häuslingen	Klein Häuslingen	Schwarzer Weg	nein
Heidekreis	Rethem (Aller)	Rethem (Aller)	Rethem(Aller)	Abzw. Wohlendorf	nein
Heidekreis	Rethem (Aller)	Rethem (Aller)	Rethem(Aller)	Fähre	nein
Heidekreis	Rethem (Aller)	Rethem (Aller)	Rethem-Moor	Leseberg	nein
Heidekreis	Rethem (Aller)	Rethem (Aller)	Rethem-Moor	Rodewalder Straße 221	nein
Heidekreis	Rethem (Aller)	Rethem (Aller)	Rethem-Moor	Schule	nein
Heidekreis	Rethem (Aller)	Rethem (Aller)	Rethem-Moor	Weber	nein
Heidekreis	Rethem (Aller)	Rethem (Aller)	Stöcken(Rethem)	In der Heide 2	nein
Heidekreis	Rethem (Aller)	Rethem (Aller)	Stöcken(Rethem)	Kuhbrücke	nein
Heidekreis	Rethem (Aller)	Rethem (Aller)	Stöcken(Rethem)	Reinhardt	nein
Heidekreis	Rethem (Aller)	Rethem (Aller)	Stöcken(Rethem)	Schützenhalle	nein
Heidekreis	Rethem (Aller)	Rethem (Aller)	Stöcken(Rethem)	Stelter	nein
Heidekreis	Rethem (Aller)	Rethem (Aller)	Stöcken(Rethem)	Stöckener Straße 305	nein
Heidekreis	Rethem (Aller)	Rethem (Aller)	Stöcken(Rethem)	Weißer Graben	nein
Heidekreis	Rethem (Aller)	Rethem (Aller)	Wohlendorf	K 111	nein
Heidekreis	Rethem (Aller)	Rethem (Aller)	Wohlendorf	Peters	nein
Heidekreis	Rethem (Aller)	Rethem (Aller)	Wohlendorf	Schule	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Barrl	Am Walde	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Barrl	Hotel Hof Barrl	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Dannhorst	Ort	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Eggersmühlen	Ort	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Ehrhorn	Abzw. Heimbuch	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Ehrhorn	Behringer Straße 107	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Einem	Ortsmitte	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Freyersen	Ort	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Gallhorn	Hemsener Weg	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Gallhorn	Wieckhorster Straße 35	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Geversdorf(Schneverdingen)	Fintautal	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Geversdorf(Schneverdingen)	Flattweg	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Gröps	Ort	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Hasselhof	Ort	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Haswede	Ort	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Heber(Schneverdingen)	Scharrlar Straße	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Heber(Schneverdingen)	Seehorst	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Hemsen(Schneverdingen)	Hemsen, Hemsener Weg 89	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Hillern	Ort	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Höpen(Schneverdingen)	Mitte	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Horst(Schneverdingen)	Maatheide 19	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Horst(Schneverdingen)	Ort	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Insel(Schneverdingen)	Hauptstraße 37	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Insel(Schneverdingen)	Riethchaussee	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Lünzen	Lünzenbrockhof	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Lünzen	Rieper Weg	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Lünzen	Siedlung	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Osterwede	Ort	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Pietz		nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Reimerdingen	Nord	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Reimerdingen	Ost	nein

Anlage 4-2: Haltestellen-Liste Heidekreis, Stand 01.11.2024

Stand: 13.12.2024

Kreis	SG	Gemeinde	Ortsname	Name	über 200 Ein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Reinsehlen	Ort	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Scharrl	Kreuzung	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Schneverdingen	Reinsehlener Weg	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Schülern	Schülernbrokhof	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Schultenwede	Ort	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Schultenwede	Siedlung	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Steinbeck(Schneverdinge)	Ortsmitte	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Surbostel	B 3/Abzw. Surbostel	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Surbostel	Ort	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Voigten	Nr. 3	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Vorwerk(Schneverdingen)	Abzw. Langeloh	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Vorwerk(Schneverdingen)	Reimerdinger Straße	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Vorwerk(Schneverdingen)	Wieckhorster Straße	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Wesseloh	Abzw. Schiel	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Wesseloh	Friedhof	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Wieckhorst	West	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Wintermoor	Voßbarg	nein
Heidekreis	Schneverdinge	Schneverdingen	Wümmegrund	Ort	nein
Heidekreis	Schwarmstedt	Buchholz(Aller)	Buchholz(Aller)	Alte Mühle	nein
Heidekreis	Schwarmstedt	Buchholz(Aller)	Buchholz(Aller)	K160 Abzweig Buchholz	nein
Heidekreis	Schwarmstedt	Buchholz(Aller)	Marklendorf	Zum Hohen Ufer	nein
Heidekreis	Schwarmstedt	Essel(Aller)	Engehausen		nein
Heidekreis	Schwarmstedt	Essel(Aller)	Essel(Aller)	Hannoversche Straße 33	nein
Heidekreis	Schwarmstedt	Essel(Aller)	Stillenhöfen		nein
Heidekreis	Schwarmstedt	Gilten	Gilten	Abzw. Hörem	nein
Heidekreis	Schwarmstedt	Gilten	Grethem	Bahnhof	nein
Heidekreis	Schwarmstedt	Gilten	Suderbruch	Nienhagener Weg	nein
Heidekreis	Schwarmstedt	Lindwedel	Hope(Lindwedel)	Bahnhof	nein
Heidekreis	Schwarmstedt	Lindwedel	Lindwedel	Adolfsglück	nein
Heidekreis	Schwarmstedt	Lindwedel	Lindwedel	Am Schacht	nein
Heidekreis	Schwarmstedt	Lindwedel	Lindwedel	Brauner Kamp	nein
Heidekreis	Schwarmstedt	Lindwedel	Lindwedel	Lust	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Bassel	Abzw. B 3	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Bassel	Bundesstraße 3	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Brock(Soltau)	Abzw. Fuhrhop	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Brock(Soltau)	BAB-Brücke	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Brümmerhof(Soltau)	Ort	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Dannhorn	Ort	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Deimern	Ort	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Einfrielingen(Soltau)		nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Ellingen(Soltau)	Abzw. Wolterdingen	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Ellingen(Soltau)	Geflügelfarm	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Ellingen(Soltau)	Nord	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Emmingen(Soltau)	Bahnübergang	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Frielingen(Soltau)	Bahnhof	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Frielingen(Soltau)	Ortsmitte	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Frielingen(Soltau)	Siedlung Nr. 35	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Frielingen(Soltau)	Siedlung Nr. 39	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Großholz	Ortsmitte	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Hambostel	Abzw. Deimern	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Hambostel	Ort	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Harber(Soltau)	Abzweig Oeningen	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Harber(Soltau)	Bahnhof	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Hebenbrock	Ort	nein

Kreis	SG	Gemeinde	Ortsname	Name	über 200 Ein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Hötzingen	Neue Welt	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Huckenrieth	Ort	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Imbrock	Abzw. Campingplatz	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Imbrock	Ort	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Königskrug(Soltau)	Ort	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Leitzingen	Hof von Wieding	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Leitzingen	Johmshof	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Leitzingen	Post	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Lütjeholz	Ort	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Marbostel(Soltau)	Ortsmitte	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Meßhausen	Ort	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Mittelstendorf	Schule	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Mittelstendorf	Weißer Kamp I	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Mittelstendorf	Weißer Kamp II	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Moide	K 42	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Moide	Ort	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Oeningen	Ort	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Penzhorn	Ortsmitte	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Soltau	Alm Gasthaus	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Soltau	Grüne Aue	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Soltau	Heidenhof	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Soltau	K 2/Fuchsfarm	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Soltau	Menkenhof	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Soltau	Scandinavia	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Tetendorf	Ort	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Timmerloh		nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Weiher(Soltau)	Ort	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Wiedingen	Abzw. Ellingen	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Wiedingen	Abzw. Falshorn	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Wieheholz	Abzw. Ellingen	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Wieheholz	Ort	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Willenbockel	Ort	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Willingen(Soltau)	Abzw. L 163	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Willingen(Soltau)	Abzw. Weißenkamp	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Woltem	Buchhop	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Woltem	Hof Alvermann	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Woltem	Stöckmann	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Woltem	Upn Kiesbarg	nein
Heidekreis	Soltau	Soltau	Wolterdingen(Soltau)	K1/Abzw. Wolterdingen	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Ahrsen	Denkmal	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Ahrsen	Geetz	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Ahrsen	Hof Becker	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Ahrsen	Hof Gehrke	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Beetenbrück	Fuhrenkamp	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Borg(Bomlitz)	Siedlung	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Dreikronen	Kolonie	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Dreikronen	Ortsmitte	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Dreikronen	Ortsrand	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Ebbing	Kreuzung	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Ebbing	Ortsmitte	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Elferdingen		nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Fulde	Gakenhof	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Fulde	Ortsende	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Hünzingen	Alte Schule	nein

Kreis	SG	Gemeinde	Ortsname	Name	über 200 Ein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Idsingen	Brammer	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Idsingen	Friedhof	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Idsingen	Nr. 21	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Idsingen	Schmiede	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Jarlingen	Brammer	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Jarlingen	Großer Kamp	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Klein Eilstorf	Ortsmitte	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Kleinharl	Gasthaus Witt	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Krelingen	Süd	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Kroge(Bomlitz)	Am Riesbach	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Löverschen		nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Meinerdingen	Spritzenhaus	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Nordkampen	Mühle	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Rödershöfen	Abzw.	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Schneeheide	Brandstraße	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Schneeheide	Schulstraße	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Sieverdingen	Ortsmitte	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Stellichte	Abzw. Jeddigen	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Stellichte	Abzw. Walsrode	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Uetzingen	Lönsgrab	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Vethem	Blankemühlen	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Walsrode	Verdener Straße 83	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Walsrode-Benzen	Wartehalle	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Wenzingen	Abzw.	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Wenzingen	Idinger Weg	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Wenzingen	Katzengrund	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Westerharl	Hasberg	nein
Heidekreis	Walsrode	Walsrode	Westerharl	Ortsmitte	nein
Heidekreis	Wietzen	Wietzen	Bockel(Wietzen)	Abzw. Wietzen	nein
Heidekreis	Wietzen	Wietzen	Bockel(Wietzen)	Ort	nein
Heidekreis	Wietzen	Wietzen	Dehnerbockel	Abzw. Dehnerbockel	nein
Heidekreis	Wietzen	Wietzen	Dehnerbockel	Ort	nein
Heidekreis	Wietzen	Wietzen	Flottwedel	Ort	nein
Heidekreis	Wietzen	Wietzen	Halmern	Ort	nein
Heidekreis	Wietzen	Wietzen	Klein Amerika	Borchers	nein
Heidekreis	Wietzen	Wietzen	Klein Amerika	Nr. 137	nein
Heidekreis	Wietzen	Wietzen	Klein Amerika	Nr. 85	nein
Heidekreis	Wietzen	Wietzen	Klein Amerika	Prelle	nein
Heidekreis	Wietzen	Wietzen	Lührsbockel	Bahnhof	nein
Heidekreis	Wietzen	Wietzen	Lührsbockel	Laderampe	nein
Heidekreis	Wietzen	Wietzen	Marbostel(Wietzen)	Meyerhof	nein
Heidekreis	Wietzen	Wietzen	Marbostel(Wietzen)	Ort	nein
Heidekreis	Wietzen	Wietzen	Meinholz	Nord	nein
Heidekreis	Wietzen	Wietzen	Meinholz	Ortsmitte	nein
Heidekreis	Wietzen	Wietzen	Reddingen	Ort	nein
Heidekreis	Wietzen	Wietzen	Reiningen(Wietzen)	Ort	nein
Heidekreis	Wietzen	Wietzen	Suroide	Hexenreihe	nein
Heidekreis	Wietzen	Wietzen	Suroide	Ort	nein
Heidekreis	Wietzen	Wietzen	Wietzen-Rodehorst	Ort	nein
Heidekreis	Wietzen	Wietzen	Wroge	B 3/Abzw. Klein Amerika	nein
Heidekreis	Wietzen	Wietzen	Wroge	Ort	nein

Förderrichtlinie für kreisansässige Bürgerbusvereine

1. Präambel

- 1.1 Als Bürgerbus gilt der mit Kleinbussen nach § 42 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) durchgeführte öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), soweit der Betrieb von einem zu diesem Zweck gegründeten Verein mit ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern organisiert wird. Es besteht eine Betriebs- und Beförderungspflicht sowie eine Pflicht zur Anwendung der genehmigten Beförderungsentgelte (§§ 21, 22 und 39 PBefG).
- 1.2 Der Bürgerbus ergänzt den ÖPNV in Zeiten und Räumen, in denen kein hinreichendes Verkehrsangebot besteht oder sehr unwirtschaftlich ist. Bei der Linienführung und Auswahl der Ziele sind die Belange benachteiligter Personen, alter Menschen und anderer Personen mit Mobilitätseinschränkungen in besonderer Weise zu berücksichtigen, z. B. Bedienung von Altenheimen, Gesundheitseinrichtungen usw. (Patientenverkehre). Die Anerkennung der Zeitfahrausweise der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis (VH) wird für vereinbarte Fahrten gewährleistet. Die Aufnahme in ein Echtzeitsystem der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis bzw. des zuständigen Teilnetzbetreibers wird angestrebt.
- 1.3 Für die Liniengenehmigung nach § 42 PBefG benötigt der Bürgerbusverein ein Verkehrsunternehmen, das als Konzessionsträger auftritt. Ein Vertrag zwischen Bürgerbusverein und Verkehrsunternehmen regelt die Einzelheiten.
- 1.4 Ferner wird erwartet, dass die Kommune, in der der Bürgerbusverein seinen Betriebssitz hat, die nicht gedeckten Kosten des Bürgerbusvereines mitträgt.

2. Zuwendungszweck

Der Landkreis gewährt nach Maßgabe dieser Förderrichtlinie auf Antrag und nach Vorlage der notwendigen Nachweise Zuwendungen für die im Kreisgebiet ansässigen Bürgerbusvereine. Ein Anspruch der Antragsteller auf Gewährung der Zuwendung besteht nicht. Die Bewilligung geschieht nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Dem Erstantrag muss der Bürgerbusverein die Vereinssatzung, den Vertrag nach Nr. 1.3 sowie eine Kosten- und Ertragsschätzung beifügen.

2.1 Beschaffung eines Niederflur-Bürgerbusses

Der Landkreis fördert die Beschaffung eines Bürgerbusfahrzeugs mit bis zu 20.000 €. Diese Förderung setzt voraus, dass die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen nach den Bestimmungen über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von neuen Bürgerbusfahrzeugen in Niedersachsen des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung dem Bürgerbusverein für den Bus ebenfalls eine Zuwendung gewährt. Diese Bestimmungen gelten auch für die Förderung des Landkreises.

2.2 Betriebskostenzuschuss

Auf Antrag gewährt der Landkreis einen jährlichen Betriebskostenzuschuss.

Die Höhe des Betriebskostenzuschusses richtet sich nach den aufgewendeten Kraftstoffkosten für die vom Bürgerbusverein im genehmigten Linienverkehr eingesetzten Busse. Hierzu zählen auch Ersatzbusse, wenn sie im genehmigten Linienverkehr eingesetzt wurden und als Ersatz für einen sich sonst im Einsatz befindlichen Hauptbus dienten.

Der Betriebskostenzuschuss für das laufende Jahr beträgt 80 % des Zuschusses des vergangenen Jahres als Vorschuss (Berechnungsjahr) und wird auf Antrag ausgezahlt.

Die Auszahlung des Vorschusses erfolgt in drei Raten zum Stichtag 15.02., 15.06. und 15.10. des Berechnungsjahres. Um eine Überzahlung des Betriebskostenzuschusses im Berechnungsjahr zu vermeiden, wird jeweils zum 30. des Vormonats des Stichtages eine Überprüfung der Kostenentwicklung der Kraftstoffpreise lt. ADAC – Kraftstoffpreisentwicklung vorgenommen. Sollte erkennbar sein, dass die Raten des Vorschusses zu einer Überzahlung im Berechnungsjahr führen, werden diese entsprechend der Entwicklung angepasst.

Nach Vorlage des Nachweises der aufgewendeten Kraftstoffkosten des Vorjahres (Berechnungsjahr) wird der Differenzbetrag zum Vorschuss ausgezahlt.

Die Berechnung des Betriebskostenzuschusses für das Jahr 2023 erfolgt auf Basis der nachgewiesenen Kraftstoffkosten aus dem Jahr 2022. Hiervon kommen 80 % als Vorschuss für das Jahr 2023 (Berechnungsjahr) in zwei Raten zum Stichtag 15.08. und 15.11. zur Auszahlung. Das Vorgehen aus 2.2 Satz 3 bis 5 wird ergänzend angewandt.

Beim Einsatz eines Elektrobusses, dessen Anschaffung vom Landkreis bezuschusst wurde und der vom Bürgerbusverein im genehmigten Linienverkehr eingesetzt wird, übernimmt der Landkreis die nachgewiesenen Kosten für den Stromverbrauch. Die Auszahlung erfolgt wie in 2.2 Satz 2 bis 4 beschrieben.

2.3 Reparaturkostenzuschuss

Bei außerordentlichen und umfangreichen Reparaturen an den vom Landkreis bezuschussten Bürgerbussen, die einen wesentlichen Einfluss auf den Bürgerbusbetrieb und/oder die Existenz des Vereins haben (sog. „Härtefall“) haben, kann der betroffene Verein einen gesonderten Antrag auf Zuschuss zu den Reparaturkosten bei der jeweils zuständigen Kommune stellen.

Die Kommune entscheidet nach Prüfung der Reparaturrechnung über einen Zuschuss oder eine Kostenübernahme. Der Landkreis wird sich nach Befürwortung des Zuschusses oder

der Kostenübernahme der Kommune mit einem Drittel der von der Kommune übernommenen Gesamtnettokosten beteiligen.

Die Abrechnung des Reparaturkostenzuschusses erfolgt ausschließlich über die Kommune des antragstellenden Bürgerbusvereins.

3. Anerkennung von Zeitfahrkarten der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis in Bürgerbussen

Unter Verweis auf Ziffer 1.2 der Präambel sind gültige VH-Zeitkarten, Schüler- und Azubi-Jahres- oder Monatskarten und das Deutschlandticket anzuerkennen und ermöglichen den Fahrgästen die kostenlose Nutzung der Bürgerbusse. Die Tarifbestimmungen der Vereine müssen um eine entsprechende Ausnahmeregelung ergänzt werden.

4. Inkrafttreten

Die Förderrichtlinie tritt rückwirkend ab 01.01.2023 in Kraft und ersetzt die Richtlinie vom 01.01.2020.

Richtlinie

zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen im Gebiet des Landkreises Heidekreis

Der Kreistag hat am 15.12.2017 die Allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2, Art. 2 lit. I) Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zur Anwendung von Höchsttarifen und der Gewährung von Ausgleichsleistungen für die finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen, die auf die Erfüllung der tariflichen Verpflichtung nach dieser allgemeinen Vorschrift zurückzuführen sind, beschlossen.

Präambel

Der Landkreis Heidekreis ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV gemäß § 4 Abs. 1 Ziffer 3 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG). Der Landkreis verfolgt das Ziel, in seinem Gebiet die Anwendung einheitlicher Höchsttarife und rabattierter Zeitfahrpreise für den Ausbildungsverkehr auf sämtlichen Linienverkehren des straßengebundenen öffentlichen Personenverkehrs verbindlich vorzuschreiben. Hierzu hat der Landkreis diese allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2, Art. 2 lit. I) VO (EG) Nr. 1370/2007 als Richtlinie erlassen. Die allgemeine Vorschrift regelt die Anwendung der Höchsttarife. Diese umfasst auch die Rabattierungspflicht im Ausbildungsverkehr. Der Landkreis gewährt einen begrenzten Ausgleich für die – positiven oder negativen – finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen der Unternehmen, die auf die Erfüllung der in der allgemeinen Vorschrift festgelegten tariflichen Verpflichtungen zurückzuführen sind. Mit der allgemeinen Vorschrift wird eine transparente, diskriminierungsfreie und beihilferechtskonforme Gewährung von Ausgleichsleistungen für die Anwendung von Höchsttarifen sichergestellt. Die allgemeine Vorschrift erfüllt zugleich die Anforderungen nach § 7a NNVG.

Die allgemeine Vorschrift setzt den Beschluss des Landkreises vom 10.02.2016 zur Erstellung einer allgemeinen Vorschrift und den Eckpunktebeschluss vom 16.06.2017 zur Ausgestaltung der Anforderungen nach der allgemeinen Vorschrift um.

1. Regelungsgegenstand

- 1.1 Rechtsgrundlagen sind die am 03.12.2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370) über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz, zuletzt geändert durch das Gesetz zur Neuregelung der Ausgleichszahlungen für Auszubildende im öffentlichen Personennahverkehr und zur Ersetzung der bundesrechtlicher Ausgleichsregelungen vom 27.10.2016 (Nds. GVBl. Nr. 16/2016).
- 1.2 Die **gemeinwirtschaftliche Verpflichtung** besteht in der verbindlichen Anwendung, der vom Landkreis vorgegebenen maßgeblichen Tarife als verbindliche Höchsttarife (**Anlage 2**). Den Unternehmen ist es verwehrt, höhere Tarife (z.B. Haus- und/oder Übergangstarife) als die maßgeblichen Höchsttarife für die Erbringung der maßgeblichen Verkehrsleistung im Gebiet des Landkreises anzuwenden. Der Landkreis aktualisiert die **Anlage 2** entsprechend seiner Tariffestlegungen.
- 1.3 Die **Gruppe der Auszubildenden** definiert sich gemäß § 1 Abs. 1 der Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr vom 02.08.1977 (BGBl. I S. 1460), zuletzt geändert durch Art. 5 Nr. 3 des Gesetzes vom 23.03.2005 (BGBl. IS. 931, 965). Neben den Schülern und Auszubildenden sind auch die Studierenden Auszubildende im Sinne dieser allgemeinen Vorschrift.

- 1.4 Der **maßgebliche Höchsttarif** ist der vom Landkreis Heidekreis nach Ziffer 1.2 vorgegebene Tarif. Der Höchsttarif wird vom Landkreis festgelegt und fortgeschrieben. Dieser umfasst die Zeitfahrausweise und Einzelkarten im Jedermannverkehr und die rabattierten Zeitfahrausweise für die Gruppe der Auszubildenden. Die Rabattierungspflicht der Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr beträgt mindestens 25 von Hundert im Vergleich zu den Zeitfahrausweisen im Nichtausbildungsverkehr. Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs, bestehend aus den Schülerjahres-/ -sammelzeitkarten, Schülermonats- / bzw. Schülerwochenkarten und Semestertickets für Studierende (siehe Ergebnisvermerk der niedersächsischen Bezirksregierungen vom 16.05.1994, Az. 405.1-51.05, 12.14.00/3/4). Nach den Vorgaben des Nahverkehrsplans des Landkreises findet im Gebiet des Landkreises einheitlich der Tarif der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis (HK-Tarif) Anwendung.
- 1.5 Die **maßgebliche Verkehrsleistung** sind sämtliche genehmigten Linienverkehre nach §§ 42, 43 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Verbindung mit § 2 Abs. 6 PBefG, § 1 Abs. 3 NNVG im straßengebundenen Linienverkehr (**Anlage 1**), für die der maßgebliche Tarif (**Anlage 2**) im Gebiet des Landkreises Anwendung findet und auf für die, denen die qualitativen Mindestanforderungen nach **Anlage 3** Anwendung finden, sog. Basisverkehrsleistung. Alternative Bedienungsformen, welche als Gelegenheitsverkehre genehmigt sind sowie Linienverkehr, die mit ehrenamtlich tätigen Fahrern durchgeführt werden (Bürgerbusse) unterfallen nicht dem Anwendungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift. Neu genehmigte Linienverkehre fallen in den Anwendungsbereich der allgemeinen Vorschrift, wenn sie mit dem Nahverkehrsplan im Einklang stehen. Sie werden nach Maßgabe Ziffer 7 in die **Anlage 1** aufgenommen.
- 1.6 Der Landkreis gewährt für die verbindliche Anwendung der maßgeblichen Höchsttarife Ausgleichsleistungen in begrenzter Höhe an die Unternehmen. Der Ausgleich bemisst sich anhand der positiven und negativen finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen gemäß Art. 3 Abs. 2 S. 2, Anhang VO 1370, die auf die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zurückzuführen sind (Kosten-Preis-Vergleich).
- 1.7 Der Gesamtausgleich, bestehend aus Mitteln nach 7a NNVG und dem Zuschuss des Landkreises, beträgt das erste Ausgleichsjahr (2018 gesamt) insgesamt 3.606 Mio. Euro. Für den Geltungszeitraum im ersten Ausgleichsjahr vom 01.08. – 31.12.2018 (87/190 Schultage) entfällt ein Anteil in Höhe von 1,651 Mio. Euro (dies entspricht 45,79%). Der Eigenanteil des Landkreises (Zuschuss 2018 gesamt) in Höhe von jährlich 2,523 Mio. Euro wird entsprechend der durchschnittlichen Preissteigerungsrate (siehe **Anlage 1**) jährlich fortgeschrieben. Die Verteilung des Gesamtausgleichs 2018 je Linienbündel (bestehend aus 7a NNVG und Zuschuss) ergibt sich aus **Anlage 1**. Ein Anspruch der Unternehmen auf Vollaussgleich besteht nicht. Überschreitet die Summe aller rechnerischen Ausgleichsleistungen die maximal vom Landkreis zur Verfügung gestellte Ausgleichsleistung als maßgeblichen Gesamtausgleich, erfolgt eine anteilige Kürzung der Ausgleichsleistungen der antragsberechtigten Unternehmen auf den Wert des maßgeblichen Gesamtausgleichs. Der Landkreis trägt dafür Sorge, dass der rechnerische Gesamtausgleich die Summe der bereit gestellten Mittel nicht um mehr als 7,5% überschreiten soll. Hierzu hat der Landkreis gegebenenfalls (weitere) eigene Mittel bereitzustellen. Das oben beschriebene Verfahren findet bis zur Umsetzung der Ergebnisse aus der gesetzlichen Revision für die Verteilung der 7a-Mittel Anwendung. Danach gestaltet der Landkreis in Abhängigkeit zur gesetzlichen Neuregelung die Mittelverteilung neu, wobei für die Unternehmen die Notwendigkeit einer auskömmlichen eigenwirtschaftlichen Finanzierung berücksichtigt wird. Dies soll spätestens zum Jahr 2020 erfolgen.
- 1.8 Der Landkreis und die antragsberechtigten Unternehmen wirken bei der Entwicklung der rabattierten Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr und der Vergleichstarife im Nichtausbildungsverkehr zusammen. Der Landkreis legt die maßgeblichen Tarife fest und zeigt diese bei der Genehmigungsbehörde an. Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, den Höchsttarif den eigenen Anträgen auf Tarifizierung (§ 39 PBefG) zugrunde zu legen. Abweichend Tarife dürfen nicht beantragt werden. Dem Landkreis sind entsprechende Anträge oder Anzeigen auf Tarifizierung und Genehmigungen unverzüglich vorzulegen.

2. **Ausgleichsvoraussetzungen**

- 2.1 Voraussetzung der Ausgleichsgewährung ist die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß Ziffer 1.2.

- 2.2 Der Ausgleich kann nur unter der Voraussetzung erfolgen, dass das Unternehmen den jeweils geltenden maßgeblichen Höchsttarif sowie etwaige vom Landkreis anerkannte Übergangstarife entsprechend den in **Anlage 2** dargestellten Vorgaben anwendet. Wendet das Unternehmen andere Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr oder im Nichtausbildungsverkehr im Gebiet des Landkreises an, welche diese Anforderungen nicht erfüllen, ist das Unternehmen vom Anwendungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift insgesamt ausgeschlossen.
- 2.3 Ein Ausgleich nach dieser allgemeinen Vorschrift wird nur gewährt, wenn der Ausgleichsbetrag für das einzelne Unternehmen im Jahr mindestens 1.000,- € beträgt.
- 2.4 Sofern das Unternehmen über einen anderen Rechtsgrund (zum Beispiel ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag gemäß Art. 3 Abs. 1 VO 1370) Ausgleichsleistungen für die Anwendung der maßgeblichen Tarife erhält, erfolgt die ex post-Überkompensationskontrolle vorrangig und abschließend auf der anderen Rechtsgrundlage.
- 2.5 Erbringt das Unternehmen Verkehre zwischen zwei oder mehr Aufgabenträgergebieten (sog. interkommunale Verkehre), bestimmt sich die Höhe des Ausgleich für diese Verkehre nach einem vereinfachten Ausgleichsverfahren, sofern hierzu zwischen dem Landkreis und dem angrenzenden Aufgabenträger eine interkommunale Vereinbarung geschlossen wurde, vgl. Ziffer 4.10.

3. Art, Umfang und Bemessung von Vorauszahlungen (ex ante-Ausgleich)

- 3.1 Für die ersten drei Ausgleichsjahre (2018 – 2020) ergibt sich die Vorauszahlung (ex ante-Ausgleich) aus Anlage 1.
- 3.2 In den Folgejahren (ab 2021) bestimmt sich der ex ante-Ausgleich grundsätzlich anhand einer Vergleichsbetrachtung zwischen der wirtschaftlichen Situation des Unternehmens vor dem Ausgleichsjahr ($n - 1$) (Ausgangswert) mit der erwarteten wirtschaftlichen Situation im Ausgleichsjahr ($n + 1$) (Soll-Wert) bei gleicher Verkehrsleistung (Basisverkehrsleistung) unter Anwendung der Höchsttarife. Ausgleichsfähig ist der Differenzbetrag zwischen dem Ausgangswert und dem Soll-Wert (siehe Beispielsrechnung Anlage 4 Anhang 6).
 - Die Bestimmung des Ausgangswertes erfolgt anhand der maßgeblichen Kosten und maßgeblichen Einnahmen grundsätzlich anhand der Wirtschaftsdaten, des dem Antragsjahr (n) vorangegangene Wirtschaftsjahres ($n - 1$). Die Kosten sind auf den Wert zu begrenzen, den ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Produktionsmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind (Angemessenheitsprüfung). Sind die Kosten des Unternehmens niedriger als die Kosten eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens, ist der geringere Wert maßgeblich. Die Angemessenheitsprüfung nimmt der Landkreis oder eine von ihm gestellte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft im Rahmen der Überkompensationsprüfung auf der Grundlage der Trennungsrechnung der Unternehmen für das Ausgleichsjahr 2019 vor. Für die Folgejahre erfolgt die Angemessenheitsprüfung nur auf Verlangen des Landkreises.
 - Die Bestimmung des Soll-Wertes ergibt sich aus der Fortschreibung der Ausgangswerte. Dabei ist grundsätzlich auf die im Rahmen der ex post-Kontrolle (Ziffer 5) ermittelten maßgeblichen Kosten und maßgeblichen Einnahmen abzustellen.¹ Der Soll-Wert ergibt sich aus den fortgeschriebenen maßgeblichen Kosten und maßgeblichen Einnahmen zuzüglich eines Wagnisaufschlages in Höhe von 4,75 Prozent, bezogen auf die Kosten die ein durchschnittlich, gut geführtes Unternehmen hätte.
- 3.3 Nicht ausgleichsfähig sind strukturelle Defizite.

¹ Siehe Begriffsdefinition Ziffer 4.3.

- 3.4 Berücksichtigungsfähig sind nur die maßgeblichen Kosten und die maßgeblichen Einnahmen des jeweiligen Ausgangswertes auf der Grundlage der testierten Gewinn- und Verlustrechnung des Unternehmens. Kosten und Einnahmen im Linienverkehr des straßengebundenen öffentlichen Personenverkehrs, die außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des Landkreises erbracht werden und Kosten von und Einnahmen aus anderen Leistungen des Unternehmens, für die die Vorgaben des Höchstattarifs keine Anwendung finden, sind in der Trennungsrechnung (**Anlage 4**) auszuweisen. Das Verfahren zur Erstellung der Trennungsrechnung ist in den Durchführungsvorschriften verbindlich festgelegt.
- 3.5 Die maßgeblichen Kosten sind die Kosten der maßgeblichen Verkehrsleistung, auf die die maßgeblichen Höchstattarife im Gebiet des Landkreises Anwendung finden. Dies umfasst die Ist-Kosten der für die Erbringung der fahrplanmäßigen Verkehrsleistung definierten Leistungsvolumina hinsichtlich Art, Umfang (**Anlage 1**) und Qualität (**Anlage 3**). Dies gilt auch im Fall des Betreiberwechsels oder im Fall neu hinzukommender Verkehre. Das Mengengerüst ist in Anlage 1 als Basisverkehrsleistung dokumentiert. In dieser Anlage sind die veröffentlichten fahrplanmäßig erbrachten Betriebsleistungen im Busverkehr berücksichtigt. Die Kosten für regelmäßige Einsatzfahrten, Verstärkungsfahrten und Zusatzangebote im Geltungsbereich der Regelung der §§ 42, 43 PBefG in Verbindung mit § 1 Abs. 3 NNVG werden ebenfalls berücksichtigt. Nicht berücksichtigungsfähig sind die Kosten des Unternehmens, die für Nahverkehrsleistungen entstehen, für die die HK-Tarife keine Gültigkeit besitzen oder die vom Unternehmen eingeführt wurden, ohne dass diese Leistungen als ausreichende Verkehrsbedienung in **Anlage 1 und 3** dokumentiert sind oder der Landkreis diesen zusätzlichen Leistungen zugestimmt hat.
- 3.6 Als maßgebliche Einnahmen sind die Einnahmen aus Tarifentgelten und alle anderen Einnahmen zu berücksichtigen, die im Rahmen der zeitlichen und räumlichen Geltung der Tarife in Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß Ziffer 1.2 erzielt werden. Die maßgeblichen Einnahmen sind alle Einnahmen des Betreibers (insbesondere Fahrscheineinnahmen, öffentliche Zuwendungen, Werbung), die im Rahmen der Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung auf der Grundlage der maßgeblichen Verkehrsleistung erzielt werden. Das Unternehmen stellt sicher, dass die Ermittlung der maßgeblichen Einnahmen im Rahmen eines transparenten und nachvollziehbaren Verfahrens der Einnahmenaufteilung erfolgt, welches auch die Anforderungen der Sachgerechtigkeit und Stetigkeit erfüllt. Das Verfahren der Einnahmenaufteilung wird zum 31.12.2018 einer Revision durch den Landkreis unterzogen. Sofern zum 01.01.2019 kein geeignetes Einnahmenverfahren für alle im Landkreis tätigen Unternehmen sichergestellt ist, wird der Landkreis seinerseits ein Verfahren etablieren, welches sodann rückwirkend zum 01.08.2018 gilt. In diesem Fall kann die Auszahlung der Ausgleichsmittel für das Jahr 2018 nur als unverbindliche Vorauszahlung geleistet werden.
- 3.7 Aus der Indizierung der maßgeblichen Kosten und maßgeblichen Einnahmen ergeben sich ab dem Ausgleichsjahr 2021 die Soll-Kosten und Soll-Einnahmen. Der Fortschreibung der Aufwandspositionen (Kosten) und Ertragspositionen (Einnahmen) liegen die in **Anlage 4** festgehaltenen Indizes zu Grunde. Auf der Grundlage der Soll-Kosten und Soll-Einnahmen ermittelt sich der ex ante-Ausgleichswert wie folgt:
- Ex ante-Wert =
- [Indiziertes Betriebsergebnis (ausgehend von den einzelnen Einnahmen- und Kostenpositionen im jeweiligen Basisjahr, indiziert gemäß **Anlage 4** auf das jeweilige Ausgleichsjahr);
 - Betriebsergebnis (im jeweiligen Basisjahr)]
 - + Wagnisaufschlag (4,75% der Kosten eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens, für die Erbringung der maßgeblichen Verkehrsleistung)
 - Betriebsergebnis (im jeweiligen Basisjahr, sofern dies positiv ist)
- 3.8 Der ex ante-Ausgleich darf nicht zu einer Überzahlung führen. Diese liegt vor, wenn der Ausgleichsbetrag zu einem positiven indizierten Betriebsergebnis für das Ausgleichsjahr führt, welches den Wagnisaufschlag übersteigt. In diesem Fall ist der ex ante-Ausgleich zu begrenzen.
- 3.9 Der ex ante-Ausgleichswert ist als maximaler Ausgleichsbetrag in **Anlage 1** dokumentiert und nach Linienbündel (maßgeblich sind die Fahrplankilometer) zugeordnet. Der Ausgleichsbetrag steht dem jeweils konzessionierten Unternehmen zu. Die Basisverkehrsleistung (Anlage 1) ergibt sich aus den genehmigten Liniengenehmigungen je Teilnetz. Dabei sollen übermäßige ex ante-Ausgleichszahlungen vermieden werden.

- 3.10 Verändert der Landkreis die verbindlichen Höchsttarife für das Ausgleichsjahr in Abweichung zu dem Verfahren zur Ermittlung des ex ante Soll-Wertes (ex ante Soll-Einnahmen) - und kommt es hierdurch zu Mindererträgen, die das Verkehrsunternehmen nicht zu vertreten hat - so gleicht der Landkreis die durch die Tarifveränderung bedingten Mindererträge zusätzlich zu dem ermittelten ex ante-Ausgleich aus.
- 3.11 Sofern der indizierte ex ante-Betrag um mehr als 5 % von dem des Vorjahres abweicht, erläutert und erklärt das Unternehmen die hierfür relevanten Ursachen in einer schriftlichen Stellungnahme gegenüber dem Landkreis.
- 3.12 Der Anstieg des ermittelten ex ante-Ausgleichsbetrages ist je Unternehmen auf maximal 5% Punkte zum Vorjahreswert (Deckelung des ex ante-Ausgleichs) ohne Berücksichtigung von Leistungsveränderungen gem. Ziffer 7 begrenzt.
- 3.13 Sofern außenstehende Ereignisse, auf die weder die Unternehmen noch der Aufgabenträger Einfluss haben, zu einer Erhöhung der maßgeblichen Kosten oder einer Reduzierung der maßgeblichen Einnahmen von mehr als 10% in Bezug auf die jeweiligen indizierten Soll-Kosten bzw. Soll-Einnahmen führen, soll eine Anpassung des zulässigen Ausgleichs im Nachhinein unter Berücksichtigung des maßgeblichen Gesamtausgleichs erfolgen.

4. Antragsverfahren

- 4.1 Der Ausgleich wird nur auf schriftlichen Antrag gewährt. Für die Antragsstellung sind die in den Anlagen vorgegebenen Muster zu verwenden. Hierfür müssen alle nach **Anlage 4 Anhang 1** genannten Antragsdaten vorliegen.
- 4.2. Antragsberechtigt sind alle Unternehmen, die über Liniengenehmigungen nach §§ 42, 43 PBefG; § 1 Abs. 3 NNVG im Gebiet des Landkreises verfügen. Im Falle von GemeinschaftskonzeSSIONen erfolgt der Antrag durch das betriebsführende Unternehmen. Werden Betriebsleistungen durch Auftragsunternehmen erbracht, sind diese von den Auftragsunternehmen zu bescheinigen und vom antragsstellenden Unternehmen dem Antrag beizufügen.
- 4.3 Antragsjahr (n) ist das Jahr vor dem Ausgleichsjahr (n + 1). Der Antrag muss ab dem vierten Ausgleichsjahr (2021) den Überkompensationsnachweis und die Trennungsrechnung des Basisjahres (n – 1) enthalten.
- 4.4 Für die ersten drei Antragsjahre (2018 – 2020) findet ein vereinfachtes Antragsverfahren Anwendung. Maßgeblich sind die Antragsunterlagen nach **Anlage 4 Anhang 1**. Für das erste Ausgleichsjahr müssen die Anträge bis spätestens 30.06.2018 vorliegen. Die für die folgenden Ausgleichsjahre müssen bis spätestens 30.06. des jeweiligen Antragsjahres beim Landkreis oder einer vom Landkreis benannten Stelle oder Person vorliegen (Ausschlussfristen).
- 4.5. Ab dem vierten Ausgleichsjahr (2021) müssen die vollständigen Antragsdaten bis spätestens zum 30.06. des Antragsjahres (n) (z.B. 2020) beim Landkreis oder einer vom Landkreis benannten Stelle oder Person vorliegen (Antragsfrist). Der ex ante Antrag umfasst die testierte ex post-Kontrolle des Basisjahres gemäß Ziffer 5 einschließlich der ex post-Trennungsrechnung (**Anlage 4 Anhang 3**). Der Unternehmer übergibt die Antragsunterlagen zusätzlich als elektronische Datei (Excel). Eine Weitergabe der Daten an Dritte ist nur mit Zustimmung des Unternehmens zulässig.
- 4.6. Werden dem Unternehmen erstmals Liniengenehmigungen im Anwendungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift für das laufende Ausgleichsjahr erteilt, hat das Unternehmen den Antrag einen Monat nach Genehmigungserteilung für das laufende Ausgleichsjahr und für das folgende Ausgleichsjahr zu stellen.
- 4.7 Der Landkreis kann auf Antrag des Unternehmens einmalig eine Verlängerung der Antragsfrist gewähren. Die Verlängerung umfasst sodann zugleich die Nachweispflicht der ex post-Kontrolle (Ziffer 5).
- 4.8 Erfolgt der Antrag einschließlich der für die Berechnung des ex ante -Ausgleichs notwendigen Bescheinigungen des Wirtschaftsprüfers des Unternehmens nicht fristgerecht und/oder nicht

prüffähig, ist ein ex ante-Ausgleich für das auf das Antragsjahr folgende Ausgleichsjahr ($n + 1$) ausgeschlossen. Werden die Unterlagen nicht fristgerecht und prüffähig vorgelegt, führt dies zugleich zur Feststellung der Überkompensation des Vorjahres ($n - 1$). Die gewährten Ausgleichsmittel sind vollständig zurückzufordern, es gilt die Regelung gemäß Ziffer 8.

- 4.9 Dem Unternehmer obliegt eine Mitwirkungspflicht. Er trägt die Darlegungs- und Nachweispflicht für sämtliche in dieser Richtlinie geregelten Voraussetzungen und Anforderungen an die Gewährung des Ausgleichs. Er ist verpflichtet, sämtliche für die Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Angaben vollständig und wahrheitsgemäß zu machen und diese dem Landkreis oder einer vom Landkreis benannten Person oder Stelle prüffähig zugänglich zu machen. Er erfüllt diese Verpflichtungen insbesondere im Zuge des ex ante-Antragsverfahrens und der ex post-Überkompensationskontrolle.
- 4.10 Bei interkommunalen Verkehren (Linienverkehre, die die Kreisgebietsgrenzen überschreiten) strebt der Landkreis für die Ausgleichsermittlung eine Verständigung mit den angrenzenden ausgleichsgewährenden Behörden an, in der weitere Regelungen getroffen werden. Die Einzelheiten ergeben sich aus Anlage 4, **Anhang 5**.
- 4.11 Die im Antrag (einschließlich beigefügter Unterlagen) gemachten Angaben sowie die Angaben in den abzugebenden Erklärungen und Mitteilungen sind subventionserhebliche Tatsachen im Sinne des § 264 Strafgesetzbuch. Insofern wird auf die Erklärung (**Anlage 4 Anhang 1**) verwiesen. Subventionserheblich sind auch sämtliche Angaben, die im Zusammenhang mit der Beantragung der Auszahlung und dem Verwendungsnachweis gemacht werden. Nach § 3 des Subventionsgesetzes trifft den Subventionsnehmer eine sich auf alle subventionserheblichen Tatsachen erstreckende Offenbarungspflicht. Danach ist der Zuwendungsempfänger verpflichtet, dem Landkreis oder einer von ihm benannten Stelle oder Person alle Tatsachen, die der Bewilligung, Inanspruchnahme oder dem Belassen der Zuwendung entgegenstehen oder die für die Rückforderung der Zuwendung erheblich sind, unverzüglich mitzuteilen. Dies betrifft z. B. den Verlust einer oder mehrerer Genehmigungen, die Beantragung eines Insolvenzverfahrens gegen den Zuwendungsempfänger, usw.
- 4.12 Der ex ante-Ausgleich wird als vorläufiger Ausgleich gewährt. Die Bestimmung des abschließenden ex ante-Ausgleichs erfolgt im Rahmen der Prüfung des Überkompensationsnachweises nach Abschluss des Ausgleichsjahres durch den Landkreis.

5. Vermeidung der Überkompensation und Überzahlung (ex post)

- 5.1 Die Bestätigung eines Wirtschaftsprüfers über die Einhaltung der Regelung des Anhangs nach der VO (EG) Nr. 1370/2007 in Bezug auf die Erstellung einer Trennungsberechnung, die Angemessenheit des Gewinns sowie die Richtigkeit der Abrechnung legt der Unternehmer dem Landkreis oder einer vom Landkreis benannten Person oder Stelle bis spätestens zum 30. April des auf das Ausgleichsjahr folgenden Jahres ($n + 2$) zur Prüfung vor (ex post-Kontrolle).
- 5.2 Die Vorauszahlung steht dem Unternehmen nur in der Höhe zu, die nicht zu einer Überkompensation im Sinne Ziffer 2 Anhang VO 1370 beim Unternehmen führt. Hierzu führt das Unternehmen gegenüber dem Landkreis jährlich eine Überkompensationskontrolle durch, die den Landkreis in die Lage versetzt, die Vermeidung einer Überkompensation und die Beachtung der landesrechtlichen Nachweispflichten gemäß § 7a NNVG zu erfüllen.
- 5.3 Die Ausgleichsleistung darf gemäß Ziffer 2 Anhang VO 1370 den Betrag nicht überschreiten, der dem finanziellen Nettoeffekt der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers eines öffentlichen Dienstes entspricht. Die Auswirkungen werden beurteilt anhand des Vergleichs der Situation bei Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung mit der Situation, die vorläge, wenn die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nicht erfüllt worden wäre.
- 5.4 Der finanzielle Nettoeffekt ergibt sich aus folgender Berechnung: Kosten, die in Verbindung mit der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung aus Ziffer 1.2 im Hinblick auf Busverkehre entstehen, abzüglich aller quantifizierbaren positiven finanziellen Auswirkungen, die innerhalb des Netzes durch jene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung entstehen, abzüglich Einnahmen aus Tarifentgelten und aller anderen Einnahmen, die in Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen

Verpflichtung erzielt werden, zuzüglich eines angemessenen Gewinns. Ziffer 6 bleibt unberührt. Bei der Bestimmung des finanziellen Nettoeffektes berücksichtigt der Wirtschaftsprüfer die Regelung nach Ziffer 7.5 für ausgefallene Fahrten.

- 5.5 Das Unternehmen ist verpflichtet, die Regeln des Anhangs VO 1370 einzuhalten und darüber eine entsprechende Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers oder einer vom Landkreis anerkannten Stelle oder Person vorzulegen. Hierfür sind die Vorlagen gemäß **Anlage 4** zu verwenden, sofern diese nicht als Muster ausgewiesen sind.
- 5.6 Zur Erfüllung der europarechtlichen Transparenzvorgaben ist von dem Unternehmen eine Trennungsrechnung auf der Grundlage des internen Rechnungswesens vorzuhalten (**Anlage 4 Anhang 3**). Bei der Aufstellung der Trennungsrechnung sind die Durchführungsvorschriften nach **Anlage 4 Anhang 4** anzuwenden und deren Anwendung vom Wirtschaftsprüfer oder Steuerberater zu bescheinigen. Für alle Unternehmen gelten die Standards zur Kontentrennung gemäß VO 1370. Die Unternehmen, die einen Ausgleich für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erhalten, weisen in ihrer Rechnungslegung getrennt aus, welche Kosten ihnen durch die Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß Ziffer 1.2 entstanden sind, welche zusätzlichen Einnahmen, die nicht schon in den Parametern berücksichtigt wurden, sie aufgrund der Erfüllung dieser Verpflichtung erzielt haben und welche Ausgleichsleistungen erfolgt sind.
- 5.7 Im Rahmen der Ausgleichsleistung steht den Unternehmen ein angemessener Gewinnaufschlag gemäß Ziffer 6 Anhang VO 1370 zu. Für die beiden ersten Ausgleichsjahre geht der Landkreis davon aus, dass eine Umsatzrendite in Höhe von 4,75 % angemessen ist. Als Umsatz ist der Gesamtumsatz im Sinne der Trennungsrechnung zu verstehen, der sich zusammensetzt aus Tarifeinnahmen, Schwerbehindertenausgleichszahlungen, Zuschuss des Landkreises und sonstige Einnahmen. Ab dem dritten Ausgleichsjahr (2020) kann der Landkreis eine Überprüfung der Höhe des Gewinnaufschlages vornehmen, um sicherzustellen, dass die festgelegte Rendite marktüblich sei.
- 5.8 Die Ausgleichsleistung darf zugleich den ex ante-Ausgleich nicht übersteigen (Verbot der Überzahlung). Ergibt sich aus der ex post-Kontrolle ein höherer ausgleichsfähiger Betrag als der gemäß Ziffer 4 ermittelte ex ante-Ausgleich, besteht im jeweiligen Ausgleichsjahr kein Anspruch des Unternehmens auf Ausgleich des Differenzbetrages. Ziffer 6 bleibt unberührt.
- 5.9 Zur Vermeidung einer Überkompensation (Ziffer 5.2) oder einer Überzahlung (Ziffer 5.8) ist der Ausgleich auf den Wert zu begrenzen, der nominell den geringeren Ausgleich ergibt.
- 5.10 Im Falle einer Überkompensation oder Überzahlung sind die Ausgleichsmittel einschließlich entstandener Zinseinnahmen oder ersparter Zinsaufwendungen an den Landkreis (gemäß Ziffer 9.4) zurück zu erstatten.
- 5.11 Nach Abschluss der ex post-Kontrolle durch den Landkreis erfolgt der endgültige Zuwendungsbescheid.

6. Anreizsystem für eine wirtschaftliche Geschäftsführung

- 6.1 Der im Rahmen der ex post-Betrachtung ermittelte maximal zulässige Ausgleichsbetrag (Ziffer 3) entspricht dem beihilferechtlichen Maßstab, wonach eine Überkompensation auszuschließen ist. In Ausführung von Ziffer 7 Anhang VO 1370 ist zur Sicherstellung einer wirtschaftlichen Geschäftsführung der beihilferechtliche Ausgleichsbetrag durch eine Soll-Kosten- und Soll-Erlösbetrachtung zu ergänzen, wonach grundsätzlich die Ausgleichsleistung den Differenzbetrag zwischen den Soll-Kosten und Soll-Einnahmen nicht übersteigen darf.
- 6.2 Liegen die Kosten eines Unternehmens höher als die nach Ziffer 3 indizierten Kosten, werden im Rahmen der nach Ziffer 5 erforderlichen ex post-Kontrolle nur die indizierten Kosten zu Grunde gelegt. Ein Ausgleich auf Grundlage der höheren Kosten erfolgt nicht.
- 6.3 Liegen die Kosten eines Unternehmens niedriger als die nach Ziffer 3 indizierten Kosten, werden im Rahmen der nach Ziffer 5 erforderlichen ex post-Kontrolle die tatsächlichen Kosten zu Grunde gelegt. Ein Ausgleich erfolgt nur auf Grundlage der niedrigeren Kosten. Als Bonus ver-

bleiben dem Unternehmen 50 % der Differenz zwischen seinen tatsächlich niedrigeren Kosten und den indizierten Kosten.

- 6.4 Liegen die Einnahmen eines Unternehmens niedriger als die nach Ziffer 3 indizierten Einnahmen, werden im Rahmen der nach Ziffer 5 erforderlichen ex post-Kontrolle nur die indizierten Einnahmen zu Grunde gelegt. Ein Ausgleich auf Grundlage der niedrigeren Einnahmen erfolgt nicht.
- 6.5 Liegen die Einnahmen eines Unternehmens höher als die nach Ziffer 3 indizierten Einnahmen, werden im Rahmen der nach Ziffer 5 erforderlichen ex post-Kontrolle nur die höheren Einnahmen zu Grunde gelegt. Ein Ausgleich erfolgt nur auf Grundlage der höheren Einnahmen. Als Bonus verbleiben dem Unternehmen 50 % der Differenz zwischen seinen tatsächlich höheren Einnahmen und den indizierten Einnahmen.
- 6.6 Die Summe der Boni-Zahlungen gemäß Ziffer 6.3 und 6.5 ist auf einen Wert von maximal 5 % des Ausgleichs nach dieser allgemeinen Vorschrift ohne Berücksichtigung des Bonus/der Boni begrenzt, um eine etwaige Überkompensation zu vermeiden. Etwaige Boni werden für die ex ante-Berechnung nicht berücksichtigt.

7 Leistungsänderungen und ausgefallene Fahrten

- 7.1 Die Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot ergeben sich aus dem jeweils gültigen Nahverkehrsplan des Landkreises und aus **Anlage 1 und 3**. Die Einhaltung der qualitativen und quantitativen Anforderungen nach **Anlage 1 und 3** gewährleistet die Berücksichtigung von Verkehrsleistungen einer Art im Anwendungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift. Deren Beachtung und Einhaltung ist daher Bedingung (Mindestvoraussetzung) für die Inanspruchnahme eines Ausgleichs nach dieser allgemeinen Vorschrift. Ein Ausgleich für verkehrliche oder qualitative Standards erfolgt nach dieser allgemeinen Vorschrift nicht.
- 7.2 Sofern ab dem zweiten Ausgleichsjahr (2019) Leistungsänderungen zum Vorjahr eintreten, die zu einer Veränderung der ausreichenden Verkehrsbedienung nach Anlage 1 definierten Fahrplankilometer (Basisverkehrsleistung) beim Unternehmen von +/- 2 % zum Vorjahr führen werden, kann eine Neubestimmung der vorherigen Verteilung der maximal gewährten Ausgleichsleistungen erfolgen. Maßgeblich ist eine unternehmensbezogene Betrachtung im Geltungsbereich der allgemeinen Vorschrift. Leistungsänderungen bestehen insbesondere bei unternehmensinitiierten Veränderungen der Leistungsmenge und bei Betreiberwechseln auf Linien oder Verkehrsnetzen. Die Unternehmen haben dem Landkreis die Veränderung nachvollziehbar, glaubhaft und rechtzeitig vor dem folgenden Wirtschaftsjahr zur Prüfung vorzulegen. Für unternehmensinitiierte Veränderungen, denen der Landkreis zuvor zugestimmt hat, erfolgt eine Anpassung des Ausgleichs. Die Anpassung bemisst sich an dem Wert, der sich als durchschnittlicher Tarifausgleich je Fahrplankilometer für die Erbringung der Basisverkehrsleistung im jeweiligen Ausgleichsjahr für alle Verkehrsleistungen im Geltungsbereich der allgemeinen Vorschrift (EUR je Fpl-km je Anlage 1) ergibt, multipliziert mit der veränderten Leistungsmenge (Fpl-km).
- 7.3 Wechselt im Laufe des Ausgleichsjahres der Inhaber einer Linienverkehrsgenehmigung, ist das einzelne Unternehmen berechtigt, für den Zeitraum des Bestandes und der Nutzung der Genehmigung (einschließlich Unterbeauftragung) Ausgleichsmittel nach dieser allgemeinen Vorschrift zu erhalten, soweit diese nicht schon nach Ziffer 8.1 verausgabt worden sind. In diesem Fall ist der frühere Inhaber der Linienverkehrsgenehmigung verpflichtet, die Mittel an den Landkreis anteilig zurückzuerstatten. Der Landkreis stellt dem neuen Inhaber der Linienverkehrsgenehmigung den anteiligen Betrag zur Verfügung. Der anteilige Tarifausgleich ergibt sich aus EUR je Fpl-km je Linien.
- 7.4 Werden im Ausgleichsjahr neue Verkehrsleistungen erbracht, welche in Übereinstimmung mit dem Nahverkehrsplan sind und nicht über das Maß der ausreichenden Verkehrsbedienung hinausgehen, erfolgt eine Anpassung der Basisverkehrsleistung nach **Anlage 1**. Der Landkreis nimmt hierzu eine Neuverteilung der Ausgleichsmittel nach Ziffer 1.7 vor. Der Ausgleichsbetrag für den neuen Verkehr ermittelt sich anhand des durchschnittlichen Ausgleichs je Fahrplankilometer für die Basisverkehrsleistung im Geltungsbereich der allgemeinen Vorschrift (durchschnittlicher Tarifausgleich/Fpl-km) multipliziert mit dem Fahrplankilometern im Ausgleichsjahr. Der so ermittelte neue Ausgleich kann zu einer (linearen) Kürzung des Ausgleichs je Linienbün-

del im Landkreis führen, sofern nicht eine Veränderung des Gesamtausgleichs nach Ziffer 1.7 erfolgt. Der in Anlage 1 ausgewiesene ex ante Betrag je Linie bildet den maximal zulässigen Ausgleich.

- 7.5 Werden im Ausgleichsjahr Verkehrsleistungen nach Anlage 1 nicht erbracht, erfolgt im Rahmen der ex post-Kontrolle eine anteilige Kürzung des gewährten ex ante-Ausgleichs unter Berücksichtigung der nicht erbrachten Verkehrsleistung und des Tarifausgleich je Fahrplankilometer (EUR je Fpl-km je Anlage 1) gemäß Ziffer 7.2.

8. Erklärungen

- 8.1 Der Wirtschaftsprüfer des Unternehmers prüft und erklärt im Rahmen des Überkompensationsnachweises, inwiefern die Vorgaben gemäß Ziffer 5, 6 eingehalten worden sind. Die Erklärung umfasst die Einhaltung oder Nichteinhaltung der Vermeidung einer Überkompensation (Ziffer 5.1) und einer Überzahlung (Ziffer 5.7). Der Wirtschaftsprüfer weist den Betrag der Überkompensation und/oder Überzahlung aus. Die Erklärung umfasst auch Reduzierungen des Ausgleichs aufgrund ausgefallener Fahrten (Ziffer 7.5) und die Ausweisung etwaiger Boni (Ziffern 6.3, 6.5). Entspricht die Geschäftsführung nicht den Vorgaben der Ziffer 6, ermittelt der Wirtschaftsprüfer den relevanten Ausgleichsbetrag anhand der Vorgaben nach dieser allgemeinen Vorschrift und gemäß **Anlage 4**. Die für die Bestimmung der ex ante Ausgleichserforderlichen Angaben legt der Wirtschaftsprüfer dem Landkreis offen, ebenso alle Zahlen, welche der Landkreis für die Kontrolle der Überkompensationsprüfung benötigt.
- 8.2 Der Unternehmer erklärt im Rahmen des Überkompensationsnachweises, in welchem Umfang die qualitativen Anforderungen der Basisverkehrsleistung (**Anlage 1**) eingehalten wurden, Abweichungen aufgrund von Leistungsveränderungen in Fahrplankilometern eingetreten sind (Ziffer 7), ob die Tarifvorgaben (**Anlage 2**) und die Qualitätsvorgaben (**Anlage 3**) eingehalten worden sind. Die Erklärung umfasst eine Glaubhaftmachung der unternehmensinitiierten Leistungsveränderungen.
- 8.3 Der Unternehmer legt die vom Wirtschaftsprüfer gemäß Ziffer 8.1, 8.2 erstellten Erklärungen und Bescheinigungen (**Anlage 4**) dem Landkreis zur Prüfung vor.

9. Auszahlung, Kontrollrechte und Rückzahlungsverpflichtungen

- 9.1 Der Landkreis leistet 95 % der Vorauszahlungen (ex ante-Zahlungen) monatlich in gleicher Höhe Raten. Die Auszahlung der verbleibenden 5 % erfolgt nach der Überkompensationskontrolle. Erster Auszahlungstermin ist der 15.09.2018. Eine Verrechnung von Überzahlungen mit den Vorauszahlungen des Folgejahres ist möglich.
- 9.2 Die Endabrechnung durch den Landkreis gegenüber den Unternehmen soll bis zum 15.06. des auf das Ausgleichsjahr folgenden Jahres (n + 2) erfolgen.
- 9.3 Sofern seitens des Landkreises begründete Zweifel bestehen, dass eine Überkompensation und/oder Überzahlung des Unternehmens (Ziffer 5) nicht ausgeschlossen werden kann, oder begründete Zweifel an der wirtschaftlichen Geschäftsführung des Unternehmens (Ziffer 6) bestehen, ist der Landkreis berechtigt, einen Wirtschaftsprüfer seiner Wahl zu beauftragen, um über die Vorlage der Trennungsrechnung und der Nettoeffektberechnung hinaus, auch die Bücher, Belege und sonstige Geschäftsunterlagen des Unternehmens einzusehen und in diesem Sinne zu prüfen. Unberührt bleiben die Aufgaben und Befugnisse der Rechnungsprüfungsämter.
- 9.4 Eine Rückzahlung des Überzahlungsbetrages (Ziffer 5.2 und 5.8) ist mit zwei Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz gemäß § 247 BGB jährlich zu verzinsen. Für die Verzinsung ist auf den Zeitpunkt der ersten Überzahlung abzustellen. Die Verzinsung ist auf den Wert der Überzahlung begrenzt. Eine Verzinsung erfolgt auch im Falle einer Verrechnung im Folgejahr. Die Rückzahlung kann in angemessenen Raten einschließlich Zinsen zurück gewährt werden.

10. Umsatzsteuer

- 10.1 Der Ausgleich erfolgt als nicht steuerpflichtiger Zuschuss. Der Landkreis geht davon aus, dass der Ausgleich nach dieser allgemeinen Vorschrift nicht der Umsatzsteuer unterliegt. Der Landkreis stützt sich auf die Beschlüsse der Finanzministerkonferenz vom 23.06.1994 und der Verkehrsministerkonferenz vom 16./17.11.1995, wonach davon ausgegangen werden kann, dass die für die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten geregelten Vergütungszahlungen nicht der Umsatzsteuer unterliegen. .
- 10.2 Sollte im Einzelfall eine Umsatzsteuer festgelegt werden, so kann diese auf Antrag einschließlich nicht verschuldeter Verspätungszuschläge und Säumniszinsen zusätzlich erstattet werden. Die Unternehmen werden auf Aufforderung des Landkreises gegen derartige Umsatzsteuerbescheide außergerichtlich und gerichtlich vorgehen. Die Kosten für Rechtsschutzverfahren (Gebühren für Einspruchsverfahren, Gerichtskosten und etwaige Anwaltskosten) trägt der Landkreis im marktüblichen Umfang

11. Schlussbestimmungen

- 11.1 Sollten gesetzliche Normen abweichende Regelungen zu dieser allgemeinen Vorschrift treffen, die nicht dispositiv sind, gehen diese den Regelungen dieser allgemeinen Vorschrift vor.
- 11.2 Auf die gemäß Art. 7 Abs. 1 VO 1370 erforderliche Veröffentlichung von bestimmten Daten des Unternehmen wird hingewiesen. Die Unternehmen können sich insoweit nicht auf eine Vertraulichkeit seiner Angaben berufen. Insbesondere liegt der Detaillierungsgrad der von dem LK im Rahmen der nach Art. 7 Abs. 1 VO 1370 zu machenden Angaben in deren Ermessen. Die Unternehmen haben an der ordnungsgemäßen Veröffentlichung nach Art. 7 Abs. 1 VO 1370 durch die Bereitstellung der erforderlichen Daten (auch im Nachhinein) mitzuwirken.
- 11.3 Den Unternehmen ist bekannt, dass der Landkreis allen anspruchsberechtigten Unternehmen gleichmäßig und diskriminierungsfrei Zugang zu den Leistungen nach der Allgemeinen Vorschrift gewähren muss. Dies gilt auch im Falle von Neubetreibern und Leistungsänderungen. Die Anforderung an einen diskriminierungsfreien Marktzugang beinhaltet auch die Auskunft über mögliche Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr.
- 11.4 Die allgemeine Vorschrift wird nach Ihrer Verabschiedung durch den Kreistag im EU-Amtsblatt bekannt gemacht. Darüber hinaus wird die allgemeine Vorschrift auf der Internetseite des Landkreises eingestellt.
- 11.5 Die allgemeine Vorschrift tritt als Richtlinie am 01.08.2018 in Kraft.
- 11.6 Die Richtlinie ist unbefristet. Sie kann mit einem Vorlauf von zwei Jahren zum Jahresende aufgehoben werden. Änderungen sind jederzeit für die Zukunft möglich.

Anlagen

Anlage 1: Liniennetzverzeichnis, Ausgleichsbetrag und Fortschreibung

Anlage 2: Maßgeblicher Tarif in seiner jeweiligen Fassung

Anlage 3: Leistungsverzeichnis / Qualität

Anlage 4: Kalkulation

Anhang 1: Antragsunterlagen ex ante

Anhang 2: Nachweis zur Vermeidung einer Überzahlung/Überkompensation

Anhang 3: Trennungsrechnung

Anhang 4: Durchführungsvorschriften

Anhang 5: Antragsverfahren interkommunale Verkehre

Anhang 6: Berechnung der Vorauszahlungen an die Verkehrsunternehmen