

## 2.3.4 Verknüpfung der Verkehre

### (1) ÖPNV / ÖPNV

Eine Reihe von Haltestellen im Liniennetz des ÖPNV haben die Funktion von Verknüpfungspunkten, an denen das Umsteigen zwischen verschiedenen Linien ermöglicht wird. In der folgenden Tabelle sind diese Haltestellen, unterschieden nach ihrer Bedeutung, aufgeführt:

Verknüpfungspunkte im Liniennetz		
kreisweit/überregional	regional	lokal
Dannenberg, ZOB	Bergen, Post	Küsten, Bhf.
Lüchow, Busbhf.	Clenze, Kirche	Satemin
	Gartow, Kirche	Schnega, Gartenweg
	Hitzacker, Drawehner Torstr.	Trebel
	Neu Darchau, Post/Hafen	Woltersdorf
	Wustrow, Markt	Zernien, Bhf.

Tab. 11: Verknüpfungspunkte im ÖPNV-Liniennetz des Landkreises Lüchow-Dannenberg

### (2) ÖPNV – SPNV / SPFV

Eine Reihe von Regionallinien im Landkreis erfüllen Zubringerfunktionen zur Schiene. Übergangsmöglichkeiten zwischen Bus und Bahn bieten dabei die Verknüpfungspunkte Dannenberg, Ost und Hitzacker, Bhf. an der Kbs 112 sowie Schnega, Bhf. an der Kbs 305.

Die weitere Verknüpfung zwischen dem SPNV sowie mit dem Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) erfolgt außerhalb des Kreisgebietes an den Bahnhöfen Lüneburg, Salzwedel und Uelzen.

### (3) SPNV - Individualverkehr (IV)

Zur Verknüpfung des SPNV mit dem IV stehen an den Bahnhöfen und Haltepunkten im Landkreis im Regelfall Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Dabei handelt es sich im Landkreis Lüchow-Dannenberg jedoch nicht um eigens eingerichtete P+R-Anlagen.

### (4) ÖPNV - Individualverkehr (IV)

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

### (5) ÖPNV / Fähren

Von den vier im Landkreis betriebenen Elbfähren hat lediglich die Fähre Neu Darchau – Darchau eine Verknüpfung mit den dort verkehrenden Buslinien.

## 2.3.5 Tarife

### (1) Tarifstruktur

Die Tarifstruktur im Landkreis Lüchow-Dannenberg setzte sich bis zum 31.03.2007 aus folgenden Komponenten zusammen:

- Tarif der RBB
- Tarif der LSE

- Regionaltarif (VNN-Tarif)
- HVV-Tarif
- BB DB der Deutschen Bahn AG

Seit dem 01.04.2007 gilt für den straßengebundenen ÖPNV ein Gemeinschaftstarif (Wendland-Tarif), der im Landkreis die Tarife der RBB, LSE und den Regionaltarif abgelöst hat.

## **(2) Wendland-Tarif**

Der Wendland-Tarif gilt für alle Fahrten innerhalb des Landkreises und darüber hinaus für Fahrten nach Lüneburg und Salzwedel. Der Wendland-Tarif ist ein entfernungsabhängiger Tarif mit 7 Preisstufen. Die Einteilung der Preisstufen ist für Einzel- und für Zeitkarten identisch. Die Preisstufe 7 gilt ab 31 Kilometern. Fahrten mit längeren Reiseweiten werden ebenfalls dieser Preisstufe zugeordnet. Die BahnCard der DB AG wird anerkannt und ein 25-prozentiger Preisnachlass gewährt.

## **(3) Tarif der RBB**

Für Fahrten, die aus dem Landkreis Lüchow-Dannenberg in den Landkreis Uelzen führen, gilt auf den von der RBB bedienten Linien der entfernungsabhängige RBB-Tarif. Es existierten unterschiedliche Entfernungstrecken für Einzelfahrscheine bzw. 5er-Karten und Zeitkarten. Die RBB erkennt die BahnCard der DB AG an und gewährt 25% Preisnachlass bei Einzelkarten für Erwachsene und Kinder. Auf Streckenabschnitten zwischen Schienentarifpunkten werden Fahrausweise der DB AG anerkannt.

## **(4) Regionaltarif**

Seit der HVV-Ausweitung gilt der VNN-Regionaltarif, abgesehen von einzelnen in die Verbünde HVV und VBN einbrechenden Linien, nur noch in Teilen der Landkreise Cuxhaven und Rotenburg (Wümme). Bis zum 31.03.2007 hatte der Regionaltarif auch auf der Linie 304 Lüchow – Dannenberg – Lüneburg/Neu Darchau Gültigkeit.

## **(5) HVV-Tarif**

Der HVV-Tarif findet Anwendung auf der Kbs 112 ab dem Haltepunkt Göhrde in Richtung Lüneburg sowie auf den Buslinien 5101 und 5300 zwischen Neu Darchau und dem Landkreis Lüneburg.

## **(6) Beförderungsbedingungen der DB (BB DB)**

Bei dem auf allen Strecken der Deutschen Bahn AG gültigen Tarif handelt es sich um einen relationsbezogenen Kilometer-Tarif mit Zuschlägen je nach Zugart. Zwischen der DB AG und den Busunternehmen RBB und KVG existieren Tarifabkommen. Auf der Buslinie 304, die parallel zur Kbs 112 fährt, werden DB-Fahrausweise von der KVG und RBB anerkannt. Außerdem werden DB-Fahrausweise von bzw. bis zu den so genannten Schienenthaltepunkten anerkannt. Schienenthaltepunkte sind Orte, in denen die DB AG einen Bahnhof bedient oder bedient hat. Im Landkreis Lüchow-Dannenberg zählen dazu u.a. Dannenberg, Hitzacker und Lüchow.

### **2.3.6 Fahrgastinformation**

#### **(1) Bedeutung der Fahrgastinformation**

Fahrgäste haben verschiedene Informationsbedürfnisse bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Wichtige Elemente sind:

- Ermittlung der Fahrgelegenheit  
(Welche Verbindung besteht von A nach B?)

- Ermittlung der Fahrtenangebote  
(Wann bestehen die nächsten ÖPNV-Verbindungen?)
- Zielfindung  
(Wo ist die Starthaltestelle und wie erreicht man von der Zielhaltestelle das Reiseziel?)
- Fahrpreisfindung  
(Welcher Fahrpreis muss entrichtet werden?)
- Hinweis zur Fahrgeldentrichtung  
(Wo muss der Fahrschein gekauft und ggf. entwertet werden?).

Die optimale Erfüllung dieser Bedürfnisse ist eine Grundvoraussetzung für die Benutzerfreundlichkeit und damit auch für die Nutzung des Verkehrssystems.

## (2) Fahrgastinformation im Landkreis Lüchow-Dannenberg

- **Fahrplanhefte**  
Ein von der RBB herausgegebenes Fahrplanheft informiert über das regionale Verkehrsangebot der Landkreise Lüchow-Dannenberg, Lüneburg und Uelzen inkl. der Angebote von KVG und LSE. Ferner übermittelt die RBB beim regulären Fahrplanwechsel bzw. bei größeren Fahrplanänderungen der Elbe-Jeetzel-Zeitung die aktuellen Fahrplandaten. Die EJZ veröffentlicht diese Daten als Zeitungsbeilage.
- **Städteverbindungen**  
Eine ausführliche Aufstellung von Städteverbindungen mit Bus und Bahn von Lüchow bzw. Dannenberg zu verschiedenen Städten außerhalb des Landkreises enthält die vom Fahrgast-Rat e.V. im Jahr 2005 herausgegebene Broschüre „Vom Wendland aus in die Welt“.
- **Fahrplanauskunft**  
Seit dem Jahr 2000 steht die elektronische Fahrplanauskunft „Connect“ (Internetadresse: [www.vnn.de](http://www.vnn.de)) zur Verfügung, die deutschlandweit ÖPNV-Verbindungen enthält.  
Telefonische Informationen können jeweils über die einzelnen Verkehrsunternehmen abgefragt werden. Die DB AG hat dazu eine eigene Anschlussnummer (Fahrplanauskunft der Bahn) eingerichtet; darüber hinaus ist die Bahn über das Internet zu erreichen.
- **Mobiz Wendland**  
Seit April 2004 bieten außerdem die Diakonischen Einrichtungen e.V. mit der Mobilitätszentrale Wendland (Mobiz) ihren Service an. Eine Aufgabe der Mobilitätszentrale ist es, durch mehr Information und Kommunikation auf die Möglichkeiten der Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsarten und Verkehrssystemen im Landkreis hinzuweisen und (potenzielle) Fahrgäste über die ÖPNV/SPNV-Fahrmöglichkeiten im Landkreis Lüchow-Dannenberg zu informieren. Für Seniorinnen und Senioren, Jugendliche, Touristen und alle, die nicht mit dem eigenen Auto unterwegs sein können oder wollen, soll es dadurch einfacher werden, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen.
- **Fahrgast-Rat Wendland**  
Der auf privater Initiative gegründete Fahrgast-Rat unterstützt den Landkreis in Fragen zum ÖPNV. Durch den Fahrgast-Rat ergibt sich für die Bürger/-innen im Landkreis die Möglichkeit, sowohl Informationen zu erhalten als auch an den Rat zu übermitteln, die dieser wiederum bündelt und im Sinne einer Verbesserung des ÖPNV an den Landkreis weitergibt.
- **Aushangfahrpläne**  
Ein weiterer wichtiger Träger von Fahrgastinformationen sind die Haltestellen selbst. We-

sentliches Element sind die Aushangfahrpläne an den Haltestellenmasten. Sie werden im Regionalverkehr linienbezogen (RBB: haltestellenbezogen) dargestellt. Die weitere Ausstattung ist sehr unterschiedlich.

## **2.4 Verkehrsnachfrage**

Aktuelle Daten zur Verkehrsnachfrage und Verkehrsmittelwahl, bezogen auf den Landkreis, liegen derzeit nicht vor, so dass an dieser Stelle lediglich eine Zusammenfassung der im NVP 2001 aufgeführten Ergebnisse erfolgt.

Bei der Verkehrsmittelwahl im Hamburger Umland hatte 1991 der ÖPNV einen Anteil von 9%. Im Landkreis Lüchow-Dannenberg lag nach einer BGS-Erhebung dieser Wert im Jahre 1997 mit 4,7% deutlich darunter. Ohne Schülerbeförderung ergab sich sogar nur ein Anteil zwischen 1 und 1,5%.

Die Analyse der Nachfragestruktur im ÖPNV ergab für den Ausbildungsverkehr einen Anteil von über 80%, während der Berufsverkehr unter 9 % und der Einkaufs-, Versorgungs-, Freizeitverkehr unter 11 % lag. Diese starke Dominanz des Schülerverkehrs als tragende Säule der heutigen Nachfrage lässt sich im Wesentlichen auf folgende Entwicklungen zurückführen:

In dünn besiedelten ländlichen Bereichen wie dem Landkreis Lüchow-Dannenberg finden sich kaum gebündelte Nachfragepotenziale. Für die Verkehrsunternehmen bedeutet dies, dass angesichts einer hohen Verfügbarkeit von PKW und damit einer wachsenden Verkehrsmittelwahl zugunsten des MIV ein wirtschaftlicher ÖPNV in Netzgestaltung und Fahrtenangebot zwangsläufig überwiegend auf die Schülerbeförderung ausgerichtet sein muss. Andere Verkehrszwecke können dementsprechend nur teilweise oder gar nicht abgedeckt werden. Dies verstärkt dann wiederum die Verkehrsmittelwahl hin zum MIV und führt letztendlich zu der vorliegenden Nachfragestruktur.

## **2.5 Organisation und Finanzierung des ÖPNV**

### **2.5.1 Organisation des ÖPNV**

#### **(1) Organisation der Aufgabenträger**

Zur Erfüllung der nach dem NNVG bestehenden Aufgaben haben 1996 die Landkreise Cuxhaven, Harburg, Lüneburg, Rotenburg (Wümme), Soltau-Fallingb. 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.

## (2) Organisation der Verkehrsunternehmen in Nordost-Niedersachsen

Die Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN), der 26 Verkehrsunternehmen in den Landkreisen Cuxhaven, Harburg, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Rotenburg (Wümme), Soltau-Fallingb., Stade und Uelzen angehören, hat sich im Oktober 1995 als Gesellschaft bürgerlichen Rechts konstituiert.

Wichtigste Ziele der VNN sind die Sicherung und der Ausbau des ÖPNV im nordostniedersächsischen Verkehrsraum. Die Weiterentwicklung des Regionaltarifs ist ebenso Aufgabe wie die Schaffung von Übergangstarifen zu den benachbarten Kooperationsräumen des Hamburger Verkehrsverbundes, des Verkehrsverbundes Bremen / Niedersachsen und zum schienengebundenen Personennahverkehr. Vertreten wird die Gemeinschaft durch den Vorstand, der sich aus Delegierten von derzeit vier Unternehmen zusammensetzt. Wichtigstes Organ der VNN ist die Gesellschafterversammlung, in der jedes Unternehmen das gleiche Stimmrecht besitzt. Geschäftsstellen der VNN befinden sich im Hause der KVG in Stade und im Hause der EVB in Zeven.

## (3) Drei-Ebenen-Modell

Der Erhalt bzw. die Verbesserung des bestehenden ÖPNV-Angebots auf der Straße ist nur durch eine gute Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten auf den folgenden drei Ebenen zu erreichen.

I. Auf der **Besteller-Ebene** hat der **Landkreis** als Aufgabenträger u.a.

- im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit eine ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sicherzustellen,
- den NVP zu beschließen, d.h. den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV zu geben,
- ggf. Verkehrsleistungen zu bestellen und zu finanzieren.

II. Auf der **Regie-Ebene** hat die **VNO** u.a.

- für die Abstimmung und Koordinierung des ÖPNV-Angebotes zu sorgen,
- bei entsprechendem Auftrag den NVP zu erstellen bzw. fortzuschreiben,
- im Auftrag des Aufgabenträgers Verkehrsleistungen bei den Verkehrsunternehmen zu bestellen und abzurechnen.

III. Auf der **Ersteller-Ebene**:

Die **Verkehrsunternehmen (VNN)** als Partner des Aufgabenträgers und der VNO

- unterstützen nach ihren Möglichkeiten den Aufgabenträger und die VNO bei der Aufgabenerfüllung,
  - wirken bei der Erstellung des NVP mit,
  - erbringen die Verkehrsleistungen.
-

## 2.5.2 Finanzierung des ÖPNV

Zur Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV stehen folgende Quellen zur Verfügung:

- Fahrgeldeinnahmen aus Beförderungsentgelten, die der Zustimmung der Genehmigungsbehörde unterliegen und die die betriebswirtschaftlichen Belange des Unternehmens, die technische Entwicklung, die öffentlichen Verkehrsinteressen sowie das Gemeinwohl berücksichtigen,
- Zahlungen des Landes nach § 45a PBefG als Ausgleichsanspruch des Unternehmers für Beförderungsleistungen im Ausbildungsverkehr,
- Zahlungen des Landes nach § 148 SGB IX als Ausgleichsanspruch des Unternehmers für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten im Personenverkehr,
- Zuschussleistungen, die sich aus Eigentümerfunktionen ergeben (hier: LSE),
- freiwillige Zuschussleistungen von kommunalen Gebietskörperschaften für gewünschte Verkehre oder Tarife,
- Finanzhilfen des Landes zur Finanzierung des ÖPNV.

### (1) Finanzmittel für den ÖPNV nach dem Regionalisierungsgesetz

Nach dem Regionalisierungsgesetz erhalten die Länder infolge der Übernahme der Aufgabenverantwortung für den SPNV einen Anteil der Einnahmen des Bundes aus dem Mineralölsteueraufkommen für den ÖPNV. Nach der bis zum Juni 2006 geltenden Fassung des Gesetzes setzten sich diese Mittel aus einem **Sockelbetrag** nach § 8 Abs. 1 RegG, der die Fehlbeträge der Leistungen der DB AG im SPNV abdecken soll, und dem so genannten **X-Betrag** nach § 8 Abs. 2 RegG zusammen. Nach § 7 RegG ist mit den Mitteln insbesondere der SPNV zu finanzieren. Sie können aber auch für Verbesserungsmaßnahmen im übrigen ÖPNV eingesetzt werden.

Bezüglich der Höhe der Regionalisierungsmittel wurden gesetzliche Revisionen vorgenommen, die im Jahr 2002 zu einer Neufestlegung der Mittel führten. Ab 2003 war eine Steigerung der für 2002 fixierten Mittel um 1,5% jährlich vorgesehen. Danach erhielt Niedersachsen im Jahr 2002 579,6 Mio. EUR. Dieser Betrag sollte durch die vorgesehene Dynamisierung bis zum Jahr 2006 auf 615,1 Mio. EUR steigen.

Aufgrund der schwierigen Haushaltslage des Bundes haben sich Bundesregierung und Länder im Jahr 2006 auf eine Revision des Regionalisierungsgesetzes geeinigt. Durch Änderung des Art. 13 Haushaltsbegleitgesetz, beschlossen am 29.06.2006, wurde das Regionalisierungsgesetz in den §§ 5 und 8 geändert. Der § 5 „Finanzierung“ hat nun folgenden Wortlaut:

„Den Ländern stehen für den öffentlichen Personennahverkehr aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes jährlich folgende Beträge zur Verfügung:

2006: 7.053,1 Mio. EUR

2007: 6.709,9 Mio. EUR

ab 2008: 6.609,9 Mio. EUR.“

Die bisherige Unterscheidung nach Sockelbetrag und X-Betrag ist im § 8 entfallen. Dort wird in der neuen Fassung im Absatz 1 festgelegt, wie hoch der prozentuale Anteil jedes Bundeslandes an den im § 5 fixierten Mitteln ist. Der Anteil Niedersachsens beläuft sich auf 8,59%. Die Auswirkungen der Änderung des Regionalisierungsgesetzes für das Land Niedersachsen verdeutlicht die folgende Tabelle:

Jahr	2002	2003	2004	2005	2006 (alt)	2006 (neu)	2007*	ab 2008*
<b>Sockelbetrag</b>	373,20	378,80	384,48	390,25	396,10	↓	↓	↓
<b>X-Betrag</b>	206,37	209,46	212,60	215,79	219,03	↓	↓	↓
<b>Gesamt</b>	<b>579,57</b>	<b>588,26</b>	<b>597,08</b>	<b>606,04</b>	<b>615,13</b>	<b>605,86</b>	<b>576,38</b>	<b>567,79</b>

Quelle: 2002/2006alt LNVG, ab 2006neu Berechnung VNO \* Mittelzuscheidung gegenwärtig in der Diskussion

Tab. 12: Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen 2002 – 2008

## (2) Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)

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

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

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

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

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

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

- Zuwendungen für Investitionen aus den Investitionshilfen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und
- Zuwendungen, insbesondere zur Investitionsförderung, aus den Finanzmitteln, die das Land nach dem ReG erhält, soweit diese nicht nach Abs. 5 verteilt werden.

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

## (3) Finanzmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Der Bund gewährt den Ländern im Rahmen des Art. 104a GG Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden im Bereich des kommunalen Straßenbaus und des öffentlichen Personennahverkehrs. Auf Grundlage des GVFG stehen dem Land Niedersachsen jährlich rund 121 Mio. € für Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV und des Straßenbaus zur Verfügung. Dabei ist eine Aufteilung der GVFG-Mittel zwischen den Bereichen ÖPNV und Straßenbau von 50:50 für die Jahre 2002 – 2006 vorgese-

hen, allerdings kann der Gesetzgeber jederzeit im Rahmen der Haushaltsaufstellung die Aufteilung der Mittel ändern.

Darüber hinaus hat der Bund im Rahmen von Bundesprogrammen den ÖPNV in Niedersachsen in den Jahren 2002 – 2006 mit insgesamt 59 Mio. EUR (Stand 2002) gefördert. Förderfähig nach dem GVFG sind ausschließlich investive Maßnahmen. Für Förderungen von Investitionen nach dem GVFG gelten entsprechende Förderrichtlinien.

#### (4) Ausgaben für den ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Für die Finanzierung im Bereich des ÖPNV standen dem Landkreis im Zeitraum von 2001 bis 2006 folgende Finanzmittel zur Verfügung:

	2001 (DM)	2002 (EUR)	2003 (EUR)	2004 (EUR)	2005 (EUR)	2006 (EUR)
<b>RegG §7 (4)</b>	200.000	102.258	102.258	102.258	100.000	100.000
<b>RegG §7 (5)</b>	---	---	---	---	330.254 <sup>1)</sup>	334.985 <sup>2)</sup>
<b>Gesamt</b>	<b>200.000</b>	<b>102.258</b>	<b>102.258</b>	<b>102.258</b>	<b>430.254</b>	<b>434.985</b>
<b>GVFG <sup>3)</sup></b>	X	X	20.000	360.000	114.000	31.000 <sup>4)</sup>

1) Finanzmittel nach Änderung des NNVG zum 01.01.2005

2) Betrag vor der Änderung des RegG; neuer Betrag: 329.938 EUR

3) GVFG-Mittel für das Haltestellenprogramm

4) Restzahlung aus GVFG-Mitteln (noch offen)

Quelle: Lk Lüchow-Dannenberg, Fachdienst Kreisentwicklung, Regional- u. Verkehrsplanung

Tab. 13: Finanzmittel für den ÖPNV im Lk Lüchow-Dannenberg 2001 – 2006

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

	2001 (EUR)	2002 (EUR)	2003 (EUR)	2004 (EUR)	2005 (EUR)	2006 (EUR)
<b>Gesamt</b>	<b>1.721.318</b>	<b>1.863.499</b>	<b>2.019.815</b>	<b>2.522.600</b>	<b>2.589.140</b>	<b>2.720.000 <sup>1)</sup></b>

1) Planungsansatz

Quelle: Lk Lüchow-Dannenberg, Fachdienst Schulen und Bildung

Tab. 14: Ausgaben für die Schülerbeförderung im Landkreis Lüchow-Dannenberg

In seiner Eigentümer- bzw. Gesellschafterfunktion wendet der Landkreis darüber hinaus Mittel für die LSE zur Aufrechterhaltung der Verkehre und für die VNO auf. Für die Aufrechterhaltung der Verkehre der RBB in der gegenwärtigen Qualität wird ein jährlicher Zuschuss von rd. 98.000 EUR gewährt.

Für die einjährige Testphase des Rufbusses Dannenberg – Dömitz wird der Landkreis im Zeitraum Oktober 2006 bis September 2007 die Kosten, die durch Fahrgeldeinnahmen nicht gedeckt werden, übernehmen. Weiterhin ist von den zuständigen Gremien des Landkreises beschlossen worden, im Jahr 2007 einen Gemeinschaftstarif für den straßengebundenen ÖPNV einzuführen, dieser kommt seit dem 01.04.2007 zur Anwendung. Der Landkreis wird die Mindereinnahmen zu den heute bestehenden Tarifen den Verkehrsunternehmen erstatten.

---

## **3 BEWERTUNG UND MÄNGELDARSTELLUNG**

---

### **3.1 Einleitung**

Ausgehend von dem Bestreben des Landkreises, das bestehende ÖPNV-Angebot zu erhalten und im Rahmen seiner Möglichkeiten zu verbessern, soll in diesem Kapitel das ÖPNV-Angebot im Landkreis Lüchow-Dannenberg einer qualitativen Analyse und Bewertung aus Sicht der Fahrgäste unterzogen werden.

Hierzu werden zunächst insbesondere die Aspekte des Verkehrsangebotes beurteilt, die einen direkten Einfluss auf die Attraktivität des ÖPNV haben. Wesentliche Einflussgrößen dabei sind:

- die Fahrtenhäufigkeit
- die Beförderungszeit
- der Komfort
- der Fahrpreis
- die Fahrgastinformation.

Für diese Einflussgrößen wird eine Untersuchung und Bewertung bezüglich der folgenden fünf Komponenten durchgeführt (vgl.: BMV u.a.: Handbuch zur Einführung des Busverkehrsystems, 1992):

#### **(1) Verkehrsangebot**

- Erschließungsqualität
- Bedienungsqualität
- Verbindungsqualität
- Beförderungsqualität

#### **(2) Fahrgastbedienung**

- Tarife
- Fahrgastinformation
- Fahrpersonal

#### **(3) Haltestellen**

- Ausstattung / Gestaltung

#### **(4) Fahrweg**

- Behinderungen für den ÖPNV

#### **(5) Fahrzeuge**

- Ausstattung, Alter, Nutzbarkeit durch mobilitätseingeschränkte Personen.

Für die im Rahmen des Nahverkehrsplans gewünschte Rahmenplanung ist bei einigen der o.g. Komponenten eine Betrachtung des Gesamtangebotes notwendig, bei anderen genügt eine beispielhafte Untersuchung, um den Charakter des Angebotes hinreichend zu beschreiben.

---

## 3.2 Verkehrsangebot

Die ersten drei Unterpunkte der Komponente „Verkehrsangebot“ werden jeweils nach einem einheitlichen Schema bearbeitet:

1. Nennung des **Merkmals** (Bewertungskriterium),
2. Festlegung des **Bewertungsrasters** mit den Standards und Sollwerten,
3. Formulierung des **Ergebnisses**, in dem auf der Basis der durchgeführten Untersuchungen eine Bewertung gegeben wird, die die wesentlichen Schwächen und Probleme des heutigen ÖPNV- Angebots aufzeigt.

### 3.2.1 Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität wird üblicherweise bestimmt durch die Lage der Haltestellen in der vorhandenen Siedlungsstruktur. Dabei wird der Frage nachgegangen, wie weit es der Fahrgast des ÖPNV zur Haltestelle hat. Da im Rahmen der Aufstellung dieses Nahverkehrsplans keine Kompletterfassung aller Haltestellen im Landkreis erfolgen kann, wird im Folgenden mit einer Hilfskonstruktion gearbeitet:

Das **Beurteilungsmerkmal** der Erschließungsqualität ist demnach die Existenz bzw. das Fehlen einer Haltestelle im jeweiligen Ort, die mindestens eine Hin- und Rückfahrt pro Tag zum Grundzentrum durch den allgemein zugänglichen ÖPNV ermöglicht.

Das **Bewertungsraster** beinhaltet, dass lediglich Orte mit mehr als 50 Einwohnern betrachtet werden. Ferner wird überprüft, inwieweit die Haltestellen sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen von Linienverkehren bedient werden (vgl. S. 118). Zusätzlich wird die Erschließungsqualität an Sonn- und Feiertagen in die Bewertung einbezogen.

Speziellen Mängeln im Bereich der Erschließungsqualität, die sich bei bestimmtem Orten aus der Lage der Haltestelle am „Abzweig“ von der Hauptstraße zum Ort ergeben (Entfernung der Haltestellen zu den einzelnen Wohnstandorten), wird nicht weiter nachgegangen.

### Ergebnis

Die Untersuchung der Erschließungsqualität wurde für 186 Orte des Landkreises, die mehr als 50 Einwohner zählen, durchgeführt.

Kreisweit betrachtet entspricht die Erschließungsqualität an Schultagen in allen Orten des Landkreises dem oben genannten Kriterium, dass mindestens einmal pro Tag eine Haltestelle durch ein Fahrtenpaar des allgemein zugänglichen ÖPNV bedient wird.

In den Schulferien reduziert sich das Fahrtenangebot und damit die Flächenerschließung auf die Fahrten der Regionallinien. Dies führt dazu, dass dann im Landkreis 74 Orte, dies entspricht 40%, keine ÖPNV-Anbindung haben.

Die Ergebnisse für schulfreie Tage zeigt im Einzelnen die folgende Tabelle:

<b>Bereich Clenze</b>		
<b>Erschließung</b>	<b>ja</b>	<b>nein</b>
Belau		X
Besem		X
Bergen	X	
Beseland		X
Billerbeck	X	
Bösen		X
Bülitz		X
Bussau		X
Dommatzen	X	
Diahren	X	
Dickfeitzen		X
Gistenbeck		X
Gledeberg		X
Gohlau		X
Gr. Sachau		X
Gr. Wittfeitzen		X
Jiggel	X	
Kassau	X	
Kiefen	X	
Kl. Gaddau	X	
Kl. Wittfeitzen		X
Köhlen	X	
Külitz	X	
Kussebode		X
Leisten	X	
Luckau		X
Maddau		X
Nienbergen		X
Oldendorf		X
Prießeck		X
Proitze		X
Püggen		X
Salderatzen	X	
Schäpingen	X	
Schnega	X	
Schnega Bhf	X	
Spithal	X	
Steine	X	
Waddewitz	X	
Warpke	X	
Winterweyhe	X	
Wöhningen	X	
Zebelin		X
<b>Bereich Gartow</b>		
Brünkendorf	X	
Gorleben	X	
Holtorf	X	
Kapern	X	
Lanze		X
Lomitz		X
Meetschow	X	
Nienwalde		X
Pevestorf	X	
Prezelle		X
Restorf	X	
Schnackenburg	X	
Vietze	X	
<b>Bereich Wustrow</b>		
Blütlingen		X
Dolgow	X	
Güstritz	X	
Klennow	X	
Königshorst		X
Lensian/Ganse	X	
Schreyahn	X	
Teplingen	X	

<b>Bereich Dannenberg</b>		
<b>Erschließung</b>	<b>ja</b>	<b>nein</b>
Bellahn		X
Braasche	X	
Breese i.B.		X
Breese i.d.M.		X
Breselenz	X	
Damnatz		X
Fließau		X
Glieneitz	X	
Grippe	X	
Gr. Gusborn	X	
Gr. Heide		X
Gülden		X
Gümse		X
Jameln	X	
Kacherien	X	
Karwitz	X	
Kl. Gusborn	X	
Kl. Heide		X
Laase	X	
Landsatz		X
Langendorf	X	
Lenzen	X	
Lüggau	X	
Mützingen		X
Nausen	X	
Nebenstedt	X	
Penkefitz		X
Pisselberg		X
Platenlaase	X	
Prisser	X	
Pudripp	X	
Quickborn	X	
Riekau		X
Riskau		X
Schaafhausen	X	
Siemen		X
Splietau	X	
Streetz	X	
Thunpadel	X	
Timmeitz	X	
Tramm	X	
Volkfien		X
Wibbese		X
Zadrau		X
Zernien	X	
<b>Bereich Hitzacker</b>		
Bahrenndorf	X	
Bredenbock	X	
Drethem	X	
Glienitz	X	
Harlingen		X
Kähmen	X	
Katemin	X	
Kl. Kühren	X	
Metzingen	X	
Meudelfitz	X	
Neu Darchau	X	
Pussade	X	
Sammatz		X
Sarenseck		X
Schmessau	X	
Schutschur	X	
Seerau	X	
Tiesmesland		X
Tießau	X	
Tollendorf	X	
Wietzete	X	

<b>Bereich Lüchow</b>		
<b>Erschließung</b>	<b>ja</b>	<b>nein</b>
Belitz		X
Beutow		X
Bockleben	X	
Bösel	X	
Gr. Breese	X	
Dangenstorf	X	
Dünsche		X
Gedelitz	X	
Gollau/Lüsen	X	
Göttien		X
Grabow	X	
Gr. Witzeetze	X	
Jabel		X
Jeetzel	X	
Karmitz		X
Kl. Breese	X	
Kl. Witzeetze		X
Kolborn		X
Kriwitz	X	
Krummasel		X
Künsche		X
Küsten/Süthen	X	
Lichtenberg	X	
Liepe		X
Lübbow	X	
Lübeln	X	
Marleben/Klautze	X	
Müggenburg	X	
Nemitz		X
Pannecke		X
Plate	X	
Predöhl	X	
Prezier	X	
Puttball	X	
Ranzau		X
Rebenstorf	X	
Reetze		X
Rehbeck		X
Reitze		X
Saaße	X	
Sallahn		X
Schletau	X	
Schmarsau	X	
Schweskau	X	
Seerau i.d.L.		X
Simander	X	
Tarmitz		X
Thurau	X	
Tobringen	X	
Trabuhn	X	
Trebel	X	
Tüschau/Saggrian		X
Vasenthien		X
Volzendorf	X	
Weitsche		X
Woltersdorf	X	

Tab. 15:  
Erschließungsqualität der  
Orte im Lk Lüchow-  
Dannenberg an  
schulfreien Tagen

Die Differenzierung nach Bereichen ergibt für schulfreie Tage folgendes Bild:

- **Bereich Clenze**

Erschließungsgrad 49%.

Im zentralen Bereich Clenzes (Köhlen – Clenze – Bergen – Schnega) erfolgt die Erschließung durch die Regionallinien 1947 und 1948. Hierdurch werden in den Gemeinden Luckau und Clenze von den 15 untersuchten Orten lediglich die vier an der L261 gelegenen Orte erschlossen.

In den Gemeinden Bergen und Schnega sorgt die in der Linienführung stark auf den Schülerverkehr ausgerichtete Linie 1947 für eine recht gute Flächenerschließung, so dass lediglich die Orte Belau und Nienbergen sowie Oldendorf, Proitze und Gledeberg nicht erschlossen werden.

Im nördlichen Bereich (Gemeinde Waddewitz) tangiert die Regionallinie 1949 das Gebiet und sorgt dort entlang der B493 für die Erschließung von sechs der zwölf Orte.

- **Bereich Dannenberg**

Erschließungsgrad 58%.

Die Erschließung der Siedlungsbereiche im Bereich Dannenberg wird wesentlich durch deren Lage zu den Hauptverkehrsachsen bestimmt.

Durch die Linie 304 werden längs der Nord-Süd-Verkehrsachse von Hitzacker nach Lüchow alle Orte mit Ausnahme von Riskau und Breese i. Br. erschlossen.

Die Linie 1936 erschließt die Orte nach Westen entlang der B191. Im südlich davon gelegenen Bereich finden sich sechs Orte, die über keine Erschließung verfügen.

Im östlichen Teil bedient die Regionallinie 1944 die Orte im Korridor Dannenberg – Langendorf/Gusborn – Laase. Nördlich davon werden sieben Orte, darunter auch Damnatz, nicht bedient, südlich davon sind es vier Orte.

- **Bereich Gartow**

Erschließungsgrad 69%.

Im Bereich Gartow sorgen die Regionallinien 1944 und 1946 für eine flächendeckende Erschließung im nördlichen Bereich zwischen Gartow und der Elbe. Südlich der B493 werden dagegen die vier Orte Nienwalde, Prezelle, Lomitz und Lanze nicht erschlossen.

- **Bereich Hitzacker**

Erschließungsgrad 81%.

Die Linie 304 mit ihren zwei Linienästen nach Lüneburg bzw. Neu Darchau sorgt für eine flächenhafte Erschließung. Lediglich die Orte Sarenseck, Harlingen, Sammatz und Tiesmesland, die abseits der Hauptlinienführung liegen, werden nicht erschlossen.

- **Bereich Lüchow**

Erschließungsgrad 59%.

Im Bereich Lüchow erfolgt die Erschließung der Orte durch die sieben Regionallinien 304, 1937, 1938, 1946, 1947, 1948 und 1949. Trotz dieser Vielzahl von Linien werden außerhalb der Schulzeit insgesamt 23 Orte nicht bedient.

Zwölf dieser Orte finden sich im nordöstlichen Bereich, weitgehend nördlich der B493. Die dort verkehrende Linie 1946 verzichtet in den Ferien auf die Bedienung der schulbezogenen zweiten Linienführung und verkehrt dann ausschließlich über die B493.

Ein weiterer räumlicher Schwerpunkt liegt im Bereich der Gemeinde Küsten. Die hier verkehrende Regionallinie 1949 bedient lediglich die direkt an der B493 gelegenen Orte Küsten, und Lübeln. Für elf weitere Orte fehlt eine Bedienung.

- **Bereich Wustrow**

Erschließungsgrad 75%.

Im Gebiet der Stadt Wustrow sorgen die Linien 1937 sowie 1947/48 für eine nahezu flächendeckende ÖPNV-Erschließung. Lediglich die in unmittelbarer Nähe von Wustrow gelegenen Orte Blütlingen und Königshorst werden nicht erschlossen.

- **Sonn- und feiertags (alle Bereiche)**

An Sonn- und Feiertagen weisen lediglich 35 Orte mit mehr als 50 Einwohnern im Landkreis Lüchow-Dannenberg (von 186) eine ÖPNV-Anbindung auf. Dies entspricht einem Anteil von 18,8%.

### 3.2.2 Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität beschreibt die quantitative Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots für den Nutzer. Ihr **Bemessungsmerkmal** ist die Bedienungshäufigkeit. Diese gibt an, wie viele ÖPNV-Verbindungen auf einer bestimmten Relation zu einer vorgegebenen Verkehrszeit angeboten werden.

Der VDV hat 1981 eine ÖPNV-Mindestbedienung für den ländlichen Raum definiert und in einer Veröffentlichung aus dem Jahre 2001 erneut bestätigt. Danach werden in Abhängigkeit von der Einwohneranzahl eines Ortes folgende Mindestzahlen von Fahrten im ÖPNV pro Tag in jede Richtung empfohlen:

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

Quelle: VDV: Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im ÖPNV, 1981

Für Orte bis zu 200 Einw. gibt der VDV keine Empfehlung. Um auch Orte von 50 bis 200 Einwohner bewerten zu können, wird ergänzend hierfür als Mindestzahl eine Hinfahrt und zwei Rückfahrten oder umgekehrt angesetzt (kurz 1;2).

50 – 200	1;2
----------	-----

Die oben definierten Standards werden als Kriterium in das **Bewertungsraster** aufgenommen. Dabei wird das Bedienungsangebot eingestuft als:

- **gut**, wenn die Mindestzahlen überschritten werden,
- **genügend**, wenn die Werte im Bereich der Mindestzahlen liegen,
- **ungenügend**, wenn die Mindestzahlen unterschritten werden.

Bei der Untersuchung der Bedienungsqualität werden drei Bezugsebenen der funktionalen Gliederung unterschieden:

#### **Bedienungsqualität I:**

Ortschaften / Siedlungsbereiche (Orte) ⇔ zugehöriges Grundzentrum

#### **Bedienungsqualität II:**

Grundzentren ⇔ Mittelzentren

**Bedienungsqualität III:**

Grundzentren ↔ Oberzentren

Die Auswahl der o.g. Bezüge ergibt sich aus dem Umstand, dass die Fahrgäste ganz überwiegend Ziele in dem ihrem Wohnort zugeordneten Grundzentrum und dem nächstgelegenen Mittel - / Oberzentrum aufsuchen. Um z.B. ins Oberzentrum zu gelangen, muss i.d.R. zuerst das Grundzentrum erreicht werden.

**Erläuterungen zum Verfahren:**

- Die Ermittlung der Fahrtenzahlen erfolgt anhand des Fahrplanbuchs 2005/2006 der RBB, in dem auch die Linien der LSE aufgeführt sind.
- Verkehrstage sind Montag bis Freitag, wobei das Angebot nach Schultagen (S) und schulfreien Tagen (F) differenziert wird.
- Fahrten, die nicht an allen Tagen der Woche erfolgen, werden nur dann gezählt, wenn sie mindestens an drei Tagen in der Woche über das gesamte Jahr stattfinden.
- Nicht gezählt werden Fahrten, die in einem Abstand von weniger als 10 Minuten stattfinden (Verstärkerfahrten), deren Beförderungszeiten mehr als doppelt so lang sind wie die durchschnittlichen auf dieser Relation, die mehr als drei Umsteigevorgänge erfordern und/oder die beim Umstieg Wartezeiten von mehr als 60 Minuten aufweisen.

Die Anwendung eines Bewertungsrasters führt aus Gründen der Praktikabilität zu gewissen Vereinfachungen. Bei der Bewertung des Bedienungsangebotes können deshalb bestimmte Einzelaspekte, wie z.B. die Aufenthaltszeit zwischen Ankunft einer Fahrt und Rückfahrt zum Ausgangsort ebenso wenig berücksichtigt werden wie eine Differenzierung nach Abfahrten zu bestimmten Zeiten (z.B. nach 16 Uhr) oder eine Bewertung, ob das Bedienungsangebot bestimmte Verkehrszwecke (Beruf, Schule, Freizeit, Versorgung) abdeckt. Dennoch liefert das gewählte Verfahren nach Auffassung des Aufgabenträgers eine gute Analyse des gegenwärtigen Leistungsangebotes im ÖPNV.

**3.2.3 Verbindungsqualität**

Die Verbindungsqualität ist eine ganz entscheidende Einflussgröße bei der Verkehrsmittelwahl. Sie gibt Auskunft darüber, in welchem Verhältnis die Beförderungszeit des ÖPNV zur Fahrtzeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf einer bestimmten Relation steht.

Als **Bemessungsmerkmal** wird das Verhältnis zwischen den Beförderungszeiten im ÖPNV und der Fahrtzeit im MIV festgesetzt.

Systembedingt liegen ÖPNV-Beförderungszeiten im Regelfall über den MIV-Fahrtzeiten. Hensen/Otto kommen im Handbuch zur Kommunalen Verkehrsplanung zu dem Ergebnis, dass eine ÖPNV-Beförderungszeit, die im Vergleich zur MIV-Fahrtzeit mehr als das 1,5- bis 1,7-fache beträgt, auch im ländlichen Raum nicht mehr akzeptiert wird.

Im **Bewertungsraster** werden diese rechnerischen Faktoren als Kriterium angesetzt. Dabei wird die ÖPNV-Beförderungszeit eingestuft als:

- **gut**, wenn sie niedriger als das 1,5fache der MIV-Fahrtzeit ist,
- **genügend**, wenn sie im Bereich des 1,5 bis 1,7fachen der MIV-Fahrtzeit liegt,
- **ungenügend**, wenn sie höher als das 1,7fache der MIV-Fahrtzeit ist.

Bei der Untersuchungen der Verbindungsqualität werden wie bereits bei der Bedienungsqualität drei Ebenen unterschieden:

---

**Verbindungsqualität I:**

Ortschaften/Siedlungsbereiche (Orte) ⇒ zugehöriges Grundzentrum

**Verbindungsqualität II:**

Grundzentren ⇒ Mittelzentren

**Verbindungsqualität III:**

Grundzentren ⇒ Oberzentren

**Erläuterungen zum Verfahren:**

- Die Ermittlung der MIV-Fahrtzeiten erfolgt mittels des elektronischen Routenplaners [www.map24.de](http://www.map24.de).
- Die Beförderungszeiten des ÖPNV (inkl. Umsteigezeiten) werden auf allen Relationen nur in der Hinrichtung und nicht in der Gegenrichtung ermittelt, da die Fahrtzeiten i.d.R. deckungsgleich sind.
- Eine Differenzierung nach Schultagen und schulfreien Tagen wird ebenfalls nicht vorgenommen, da die Linienwege i.d.R. identisch sind.
- Bei der Zählung von Fahrten gelten die unter „Bedienungsqualität“ genannten Kriterien. Dabei kann die Zahl der in die Bewertung eingehenden Kurse zwischen Bedienungs- und Verbindungsqualität differieren, da bei der Bedienungsqualität Fahrtenpaare, bei der Verbindungsqualität lediglich Fahrten in Richtung Zentrale Orte bewertet werden.

**Ergebnis**

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

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

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

### 3.2.4 Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte – Grundzentrum

Die Qualität des Bedienungs- und Verbindungsangebotes zwischen den einzelnen Orten und den jeweils zugehörigen Grundzentren wurde auf insgesamt 186 Relationen im Landkreis Lüchow-Dannenberg untersucht. Das folgende Diagramm zeigt die Ergebnisse der Analyse für den gesamten Landkreis.

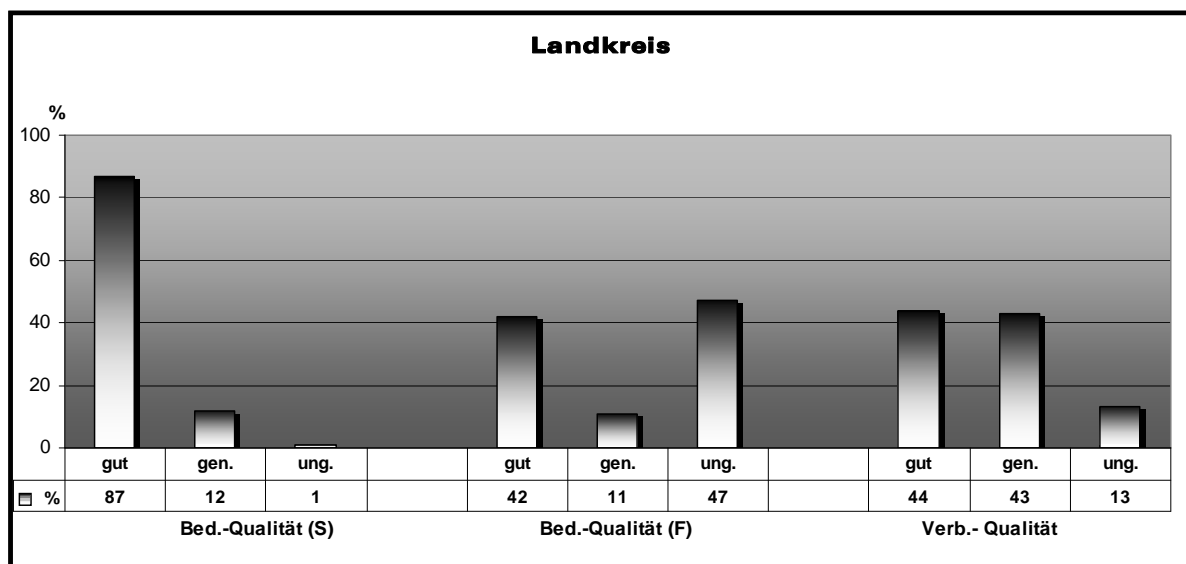


Abb.12: Bedienungs- und Verbindungsqualität I Landkreis Lüchow-Dannenberg

Die Ergebnisse der Untersuchung der Bedienungsqualität I, d.h. der Fahrtenhäufigkeit auf der Relation Ort  $\leftrightarrow$  Grundzentrum, zeigen, dass das Angebot im Landkreis Lüchow-Dannenberg deutlich von der Schülerbeförderung geprägt ist. So ist an Schultagen das Angebot für 87% aller Relationen als „gut“ zu bezeichnen, an schulfreien Tagen halbiert sich dieser Wert und fast die Hälfte aller Relationen müssen mit „ungenügend“ bewertet werden.

Die Analyse der Verbindungsqualität ergibt, dass insgesamt 87% aller Relationen ÖPNV-Fahrtzeiten aufweisen, die im Vergleich zum MIV gut oder zumindest genügend sind. Dies bedeutet, dass die Fahrtzeiten des ÖPNV i.d.R. durchaus mit denen des MIV (gut) konkurrieren können, sofern die Linienführung einigermaßen direkt verläuft. Dies gilt selbst bei einer recht dichten Abfolge der Haltestellen. Nur dann, wenn durch eine flächenhafte Erschließung zu viele Umwege entstehen, werden die Fahrtzeiten unzureichend. Landkreisweit gilt dies lediglich für etwa jede achte Verbindung zum Grundzentrum.

Zusammenfassend ist für den Landkreis festzustellen, dass die gravierendsten Mängel des ÖPNV-Angebotes weniger bei der Verbindungsqualität, als vielmehr bei der Bedienung außerhalb der Schulzeit auftreten.

Ein Überblick der Ergebniswerte für die einzelnen Bereiche gibt die folgende Tabelle:

Bereich (Anzahl der untersuchten Orte)	Bedienungsqualität Schultage (%)				Bedienungsqualität schulfreie Tage (%)				Verbindungsqualität (%)		
	gut	gen.	ung.		gut	gen.	ung.		gut	gen.	ung.
<b>Clenze</b> (43)	100	0	0		21	5	74		30	49	21
<b>Dannenberg</b> (45)	76	22	2		53	7	40		64	27	9
<b>Gartow</b> (13)	84	8	8		38	24	38		69	23	8
<b>Hitzacker</b> (21)	95	5	0		48	19	33		48	52	0
<b>Lüchow</b> (56)	84	16	0		41	16	43		23	59	18
<b>Wustrow</b> (8)	88	12	0		75	0	25		88	0	12
<b>Landkreis</b> (186)	<b>87</b>	<b>12</b>	<b>1</b>		<b>42</b>	<b>11</b>	<b>47</b>		<b>44</b>	<b>43</b>	<b>13</b>

Tab. 16: Bedienungs- und Verbindungsqualität I im Landkreis Lüchow-Dannenberg nach Bereichen

### (1) Bedienungs- und Verbindungsqualität I Grundzentrum Clenze

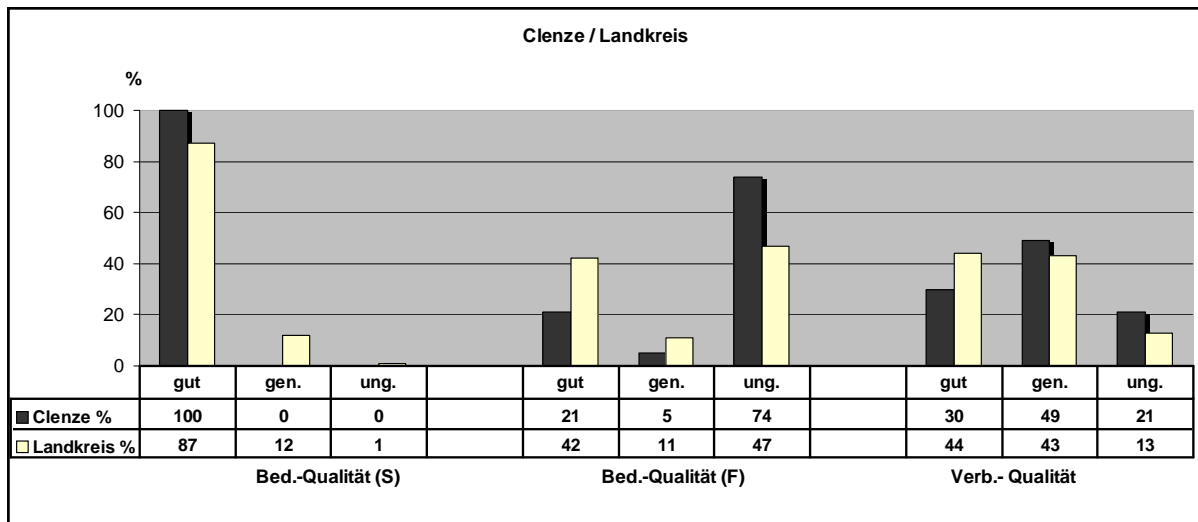


Abb. 13: Bedienungs- und Verbindungsqualität I Grundzentrum Clenze

Der Bereich Clenze weist landkreisweit an Schultagen die beste, an schulfreien Tagen jedoch die schlechteste Bedienungsqualität auf. Dies lässt erkennen, dass das Fahrtenangebot sehr stark von der Schülerbeförderung geprägt wird.

Lediglich ein Viertel aller Orte, und zwar diejenigen, die von den beiden Regionallinien 1947 und 1948 entlang der Route Köhlen – Clenze – Bergen – Schnega/Spithal erschlossen werden, haben in den Ferien eine zufriedenstellende Bedienung. Für insgesamt 32 weitere Orte ist das Grundzentrum Clenze dann im ÖPNV nicht erreichbar, d.h. die Bedienung in der Fläche fehlt außerhalb der Schulzeit weitgehend.

Die Analyse der Verbindungsqualität zeigt, dass die Fahrtzeiten von neun Relationen ungenügend sind. Vier davon entfallen auf die Gemeinde Luckau und betreffen die Orte, die abseits der L261 gelegen sind und lediglich von der Linie 1982 bedient werden. Zwei weitere finden sich im Norden der Gemeinde Waddewitz, bedient von der Linie 1984. Ferner wei-

sen die drei Orte Spithal, Winterweyhe und Oldendorf unzureichende Fahrzeiten wegen der Umwegfahrt der Regionallinien über Bergen auf.



Abb. 14: Bedienungsqualität I Grundzentrum Clenze an Schultagen

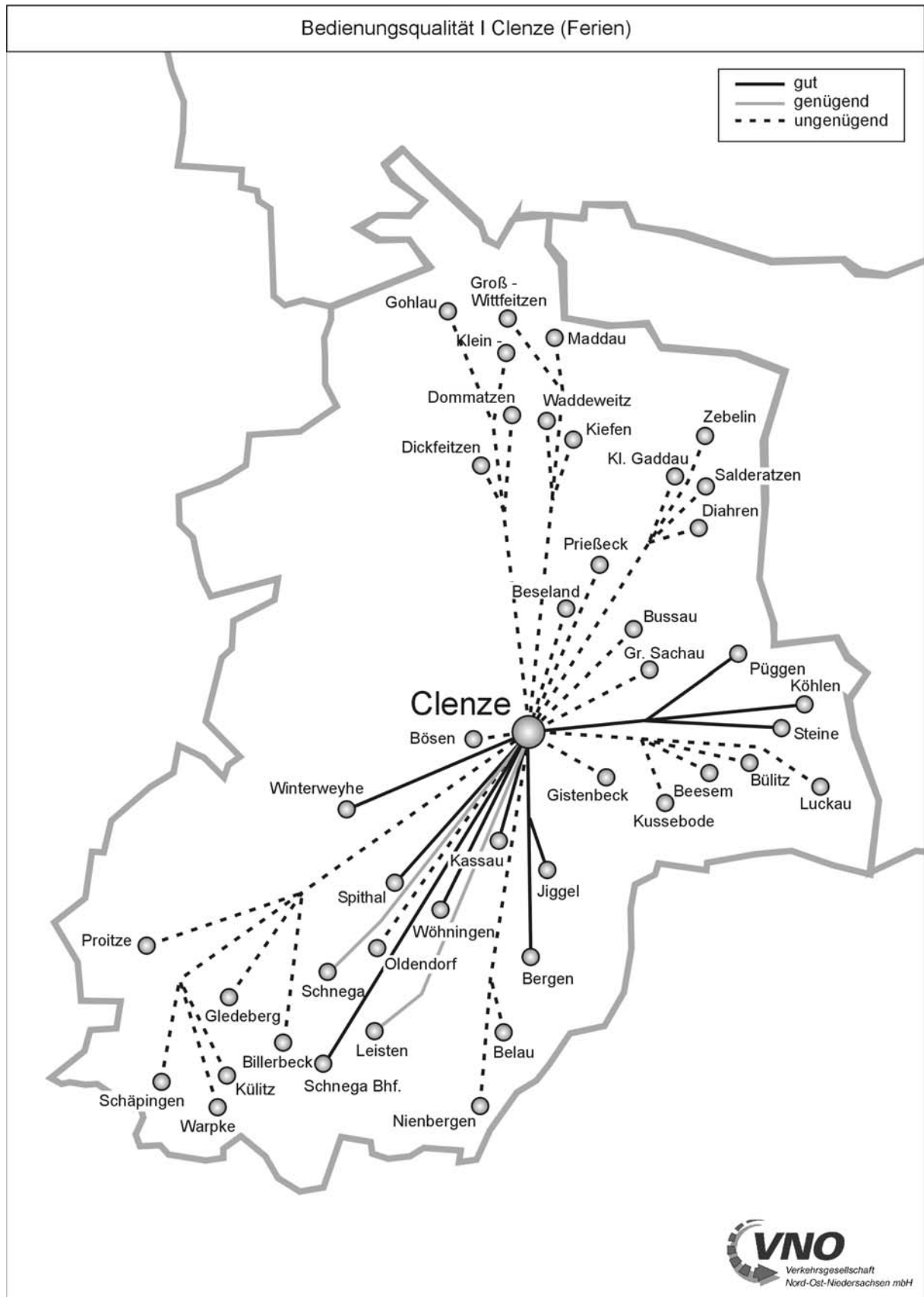


Abb. 15 Bedienungsqualität I Grundzentrum Clenze an schulfreien Tagen

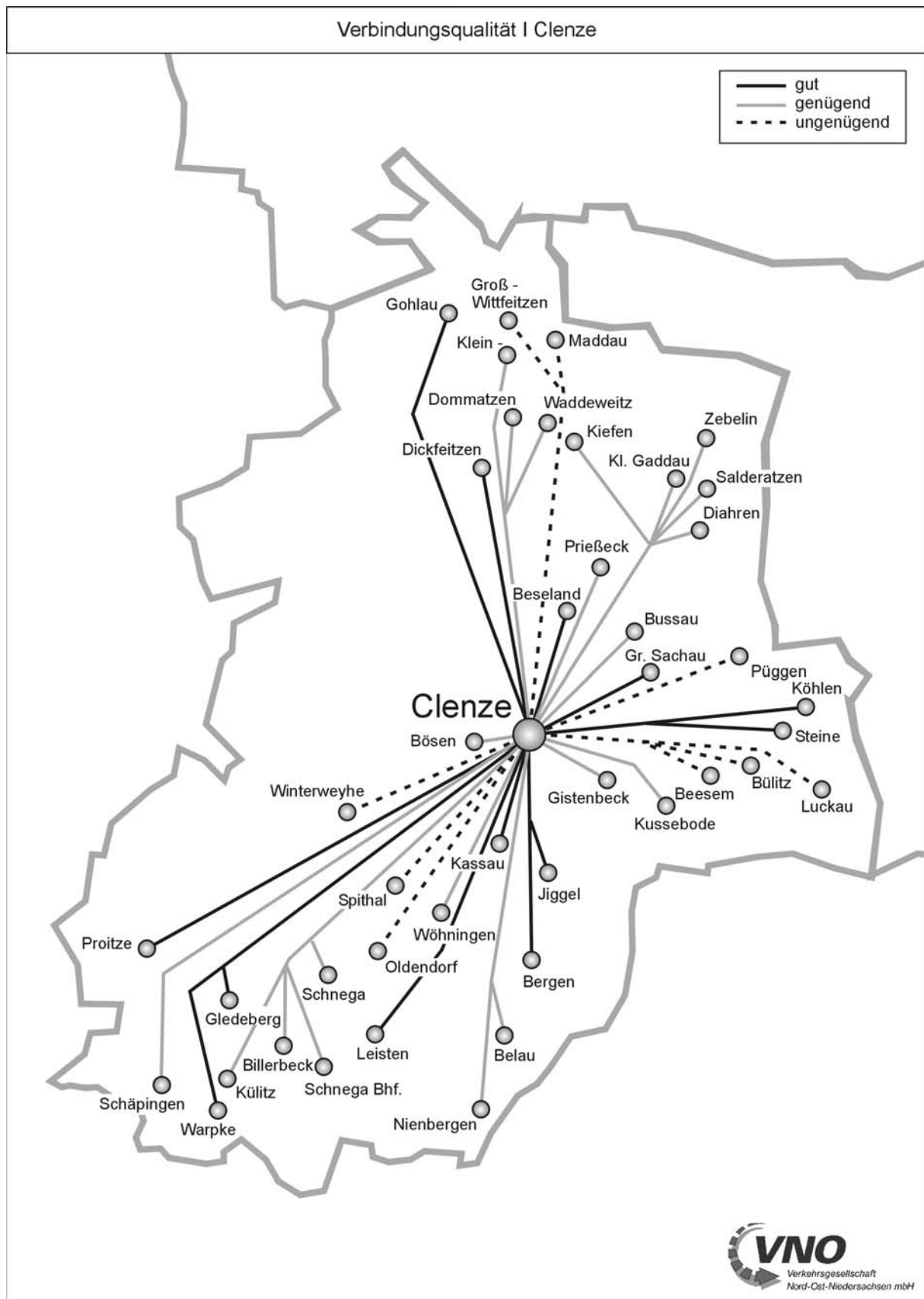


Abb. 16: Verbindungsqualität I Grundzentrum Clenze

## (2) Bedienungs- und Verbindungsqualität I Grundzentrum Dannenberg

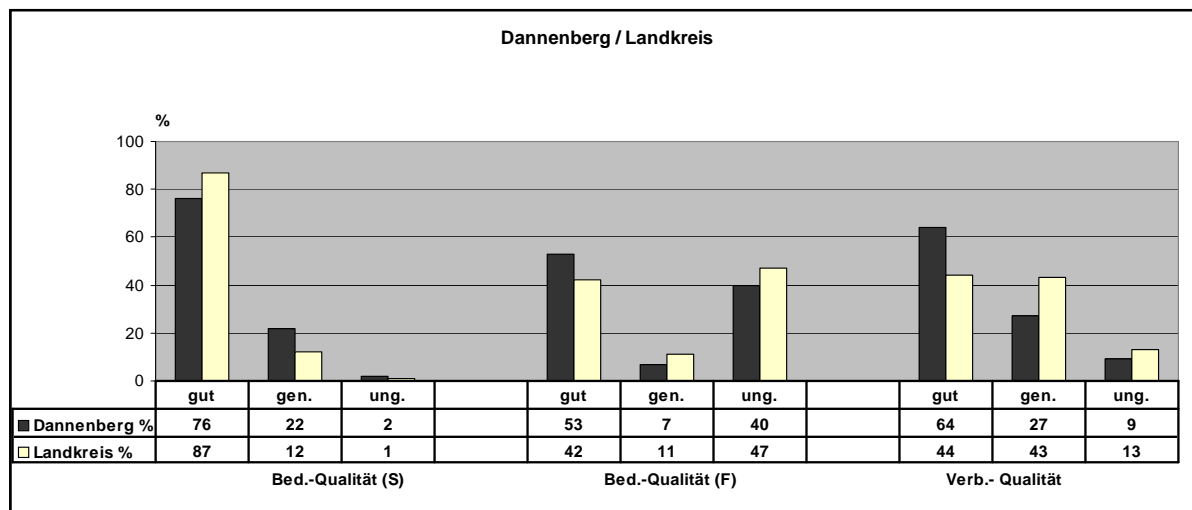


Abb. 17: Bedienungs- und Verbindungsqualität I Grundzentrum Dannenberg

Die Ergebnisse der Bedienungsqualität im Bereich Dannenberg entsprechen etwa dem kreisweiten Durchschnitt, die Werte der Verbindungsqualität liegen deutlich darüber.

Die in den Ferien ungenügend bedienten Orte verteilen sich auf folgende abseits der Hauptverkehrsachsen liegenden Räume:

- Gemeinde Damnatz sowie die nördlichen Ortsteile der Stadt Dannenberg (6 Orte),
- Bereich südlich von Gusborn (4 Orte),
- Korridor von Breselenz bis Zernien südlich der B191 (7 Orte).

Unzureichende Fahrtzeiten zum Grundzentrum Dannenberg weisen folgende Orte auf (Rufbus-Verkehr nicht berücksichtigt):

- Quickborn und Kacherien, wegen der Umwegfahrt der Linie 1944 über Gusborn,
- Penkefitz, da die Ringlinie 1943 nur in einer Richtung befahren wird,
- Riekau, wegen der indirekten Führung der Linie 1941.



Abb. 18: Bedienungsqualität I Grundzentrum Dannenberg an Schultagen

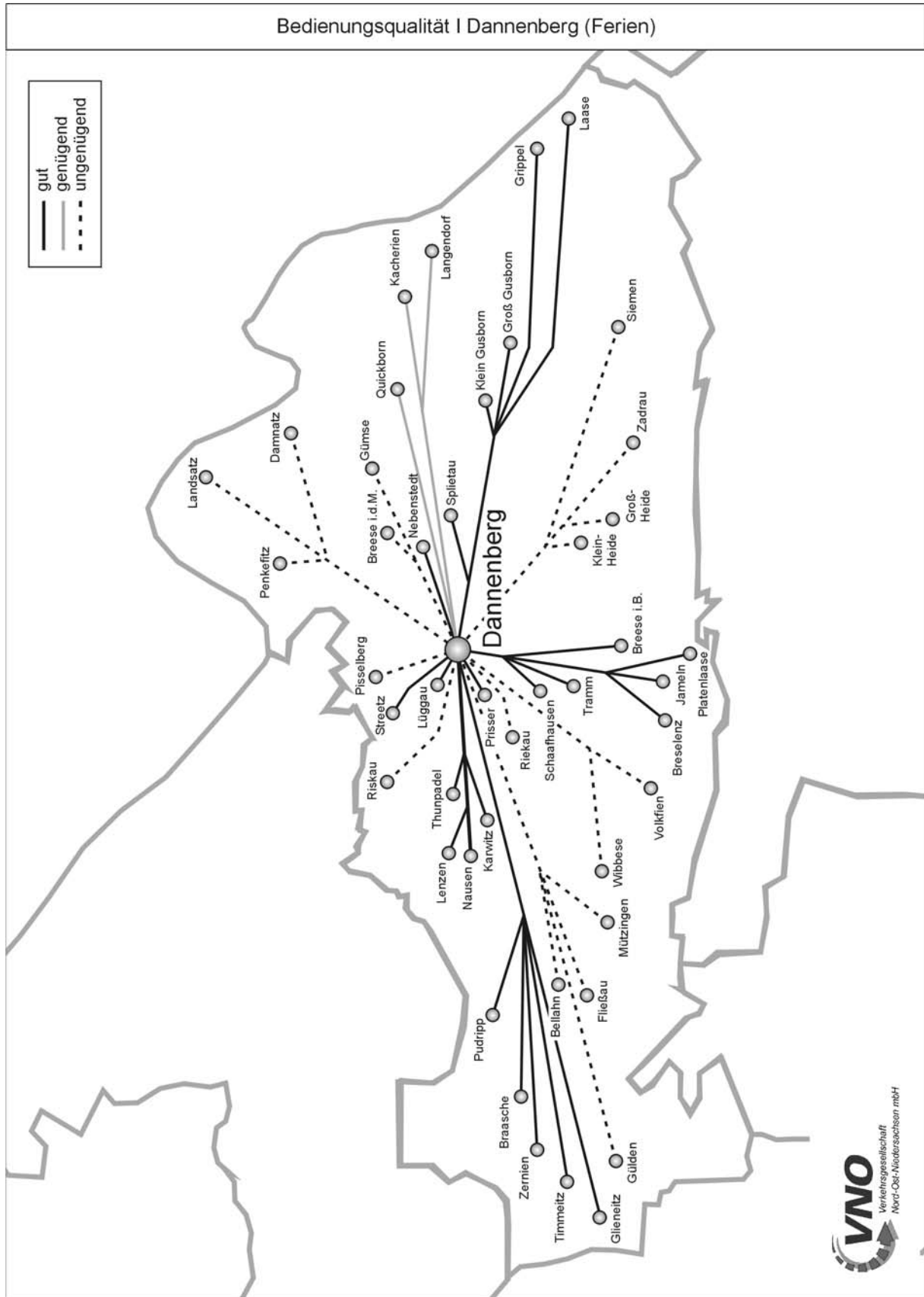


Abb. 19: Bedienungsqualität I Grundzentrum Dannenberg an schulfreien Tagen



### (3) Bedienungs- und Verbindungsqualität I Grundzentrum Gartow

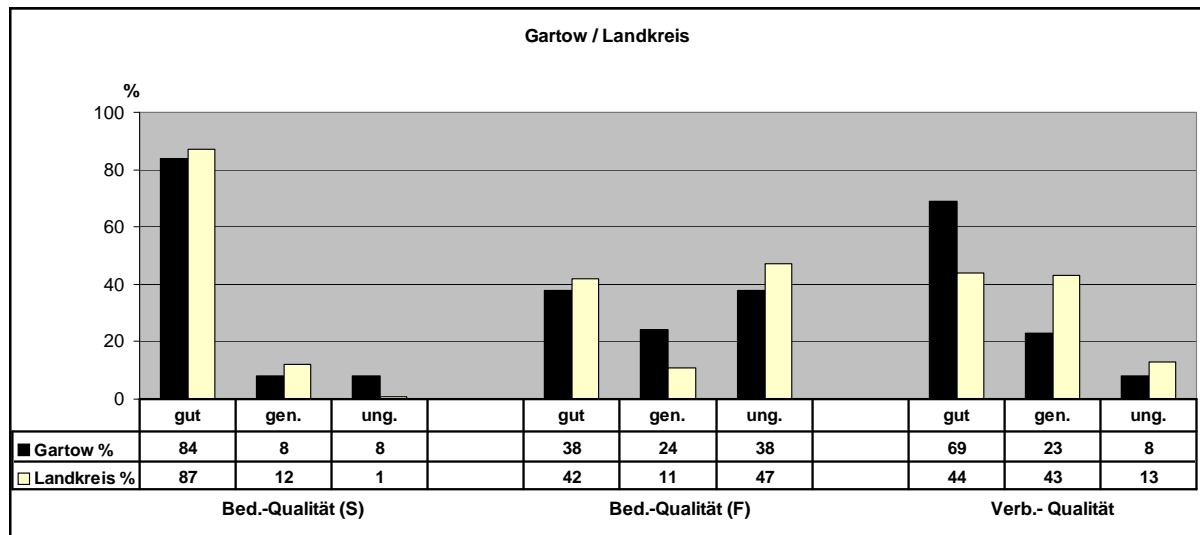


Abb. 21: Bedienungs- und Verbindungsqualität I Grundzentrum Gartow

Die Analysewerte der Bedienungsqualität im Bereich Gartow entsprechen etwa dem Landkreisdurchschnitt, die der Verbindungsqualität liegen darüber.

Deutliche Mängel im ÖPNV-Angebot finden sich bei den Orten im südlichen Bereich des Gebietes, die von der Linie 1952 erschlossen werden. Hier werden Lanze, Lomitz und Nienwalde an schulfreien Tagen, Prezelle sogar insgesamt ungenügend bedient. Lanze weist zudem auch eine ungenügende Verbindungsqualität auf.

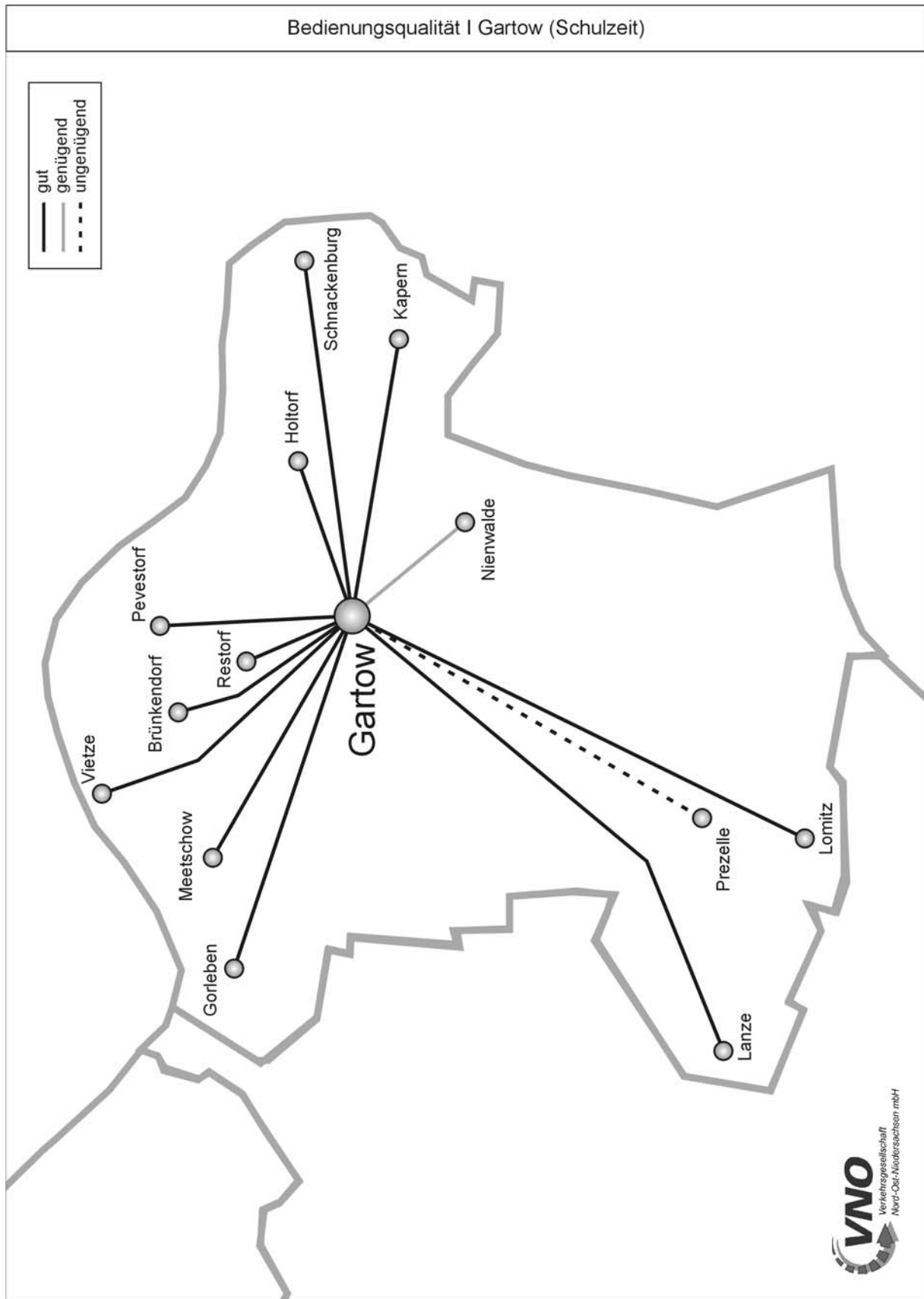


Abb. 22: Bedienungsqualität I Grundzentrum Gartow an Schultagen

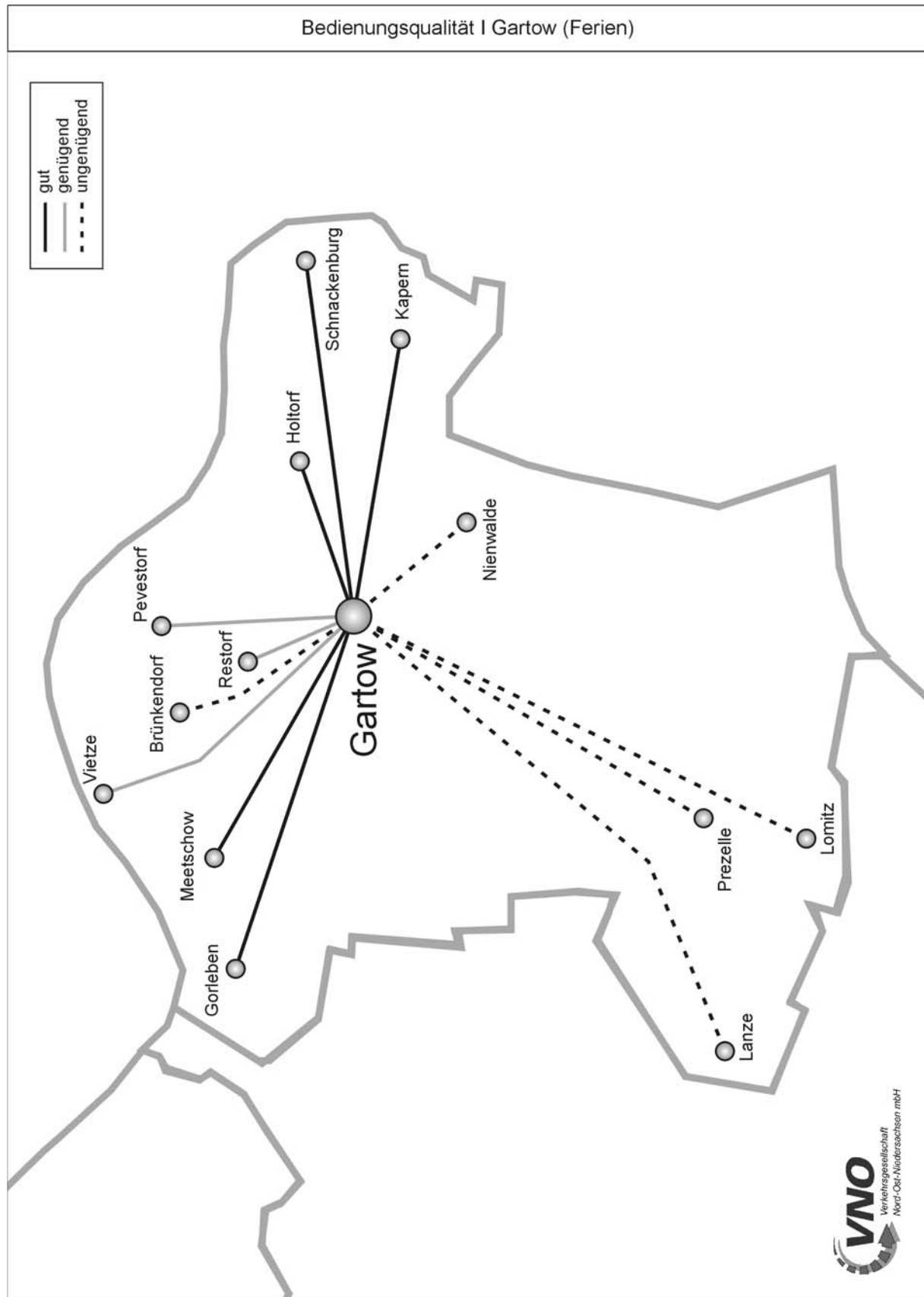


Abb. 23: Bedienungsqualität I Grundzentrum Gartow an schulfreien Tagen

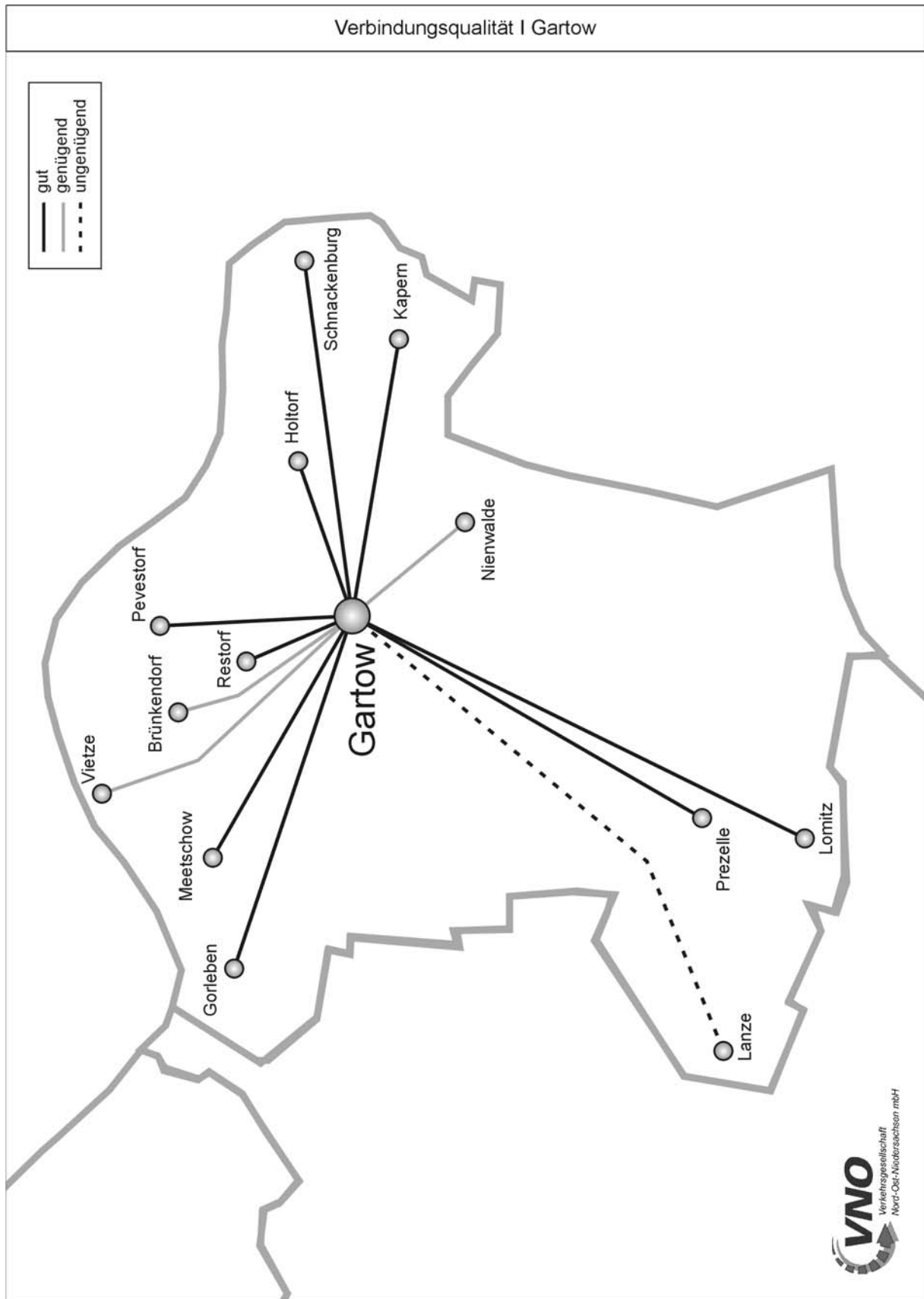


Abb.24: Verbindungsqualität I Grundzentrum Gartow

#### (4) Bedienungs- und Verbindungsqualität I Grundzentrum Hitzacker

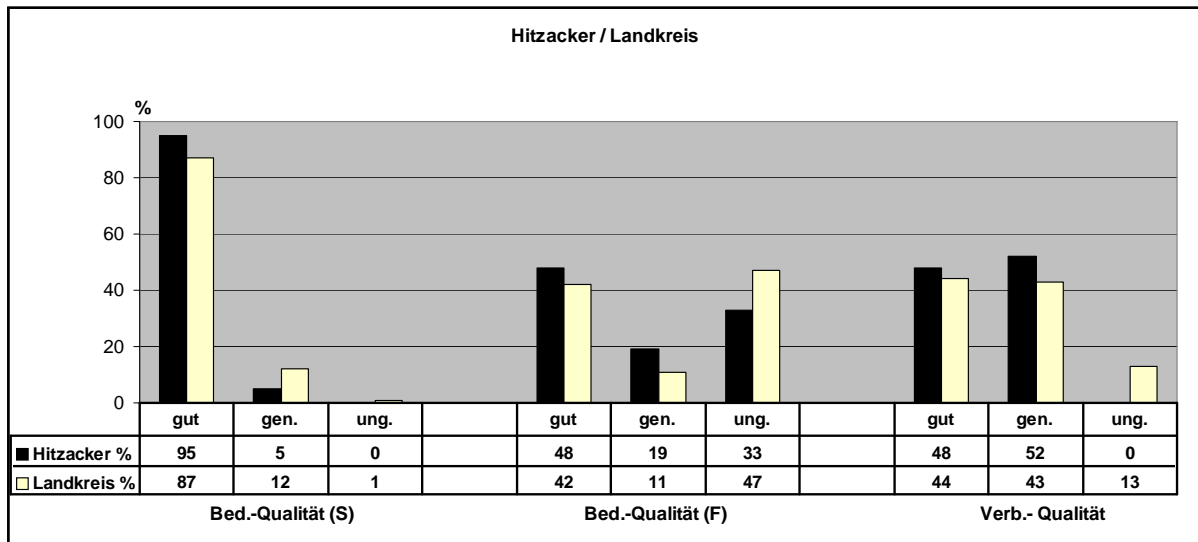


Abb. 25: Bedienungs- und Verbindungsqualität I Grundzentrum Hitzacker

Für den Bereich Hitzacker liegen alle Analysewerte über dem kreisweiten Durchschnitt.

Dieses recht zufriedenstellende Ergebnis ist darauf zurückzuführen, dass die Linie 304 mit ihren zwei Linienästen flächendeckend das Gebiet des Bereiches erschließt, mit Ausnahme von Harlingen und Sarenseck.

Da der Linienast nach Neu Darchau stark auf die Bedürfnisse der Schülerbeförderung ausgerichtet ist, werden hier in den Ferien fünf Orte, darunter Neu Darchau und Katemin, unzureichend bedient.

Anzumerken ist ferner, dass die Orte Bredenbock, Pussade, Schmessau und Tollendorf an schulfreien Tagen von der Linie 304 nur am „Abzweig“ von der Hauptstraße zum Ort bedient werden, der jeweils bis zu 800m vom Ortskern entfernt liegt.

Bezüglich der Verbindungsqualität ist festzustellen, dass die Fahrtzeiten von allen untersuchten Orte zum Grundzentrum hinreichend sind.



Abb. 26 Bedienungsqualität I Grundzentrum Hitzacker an Schultagen



Abb. 27 Bedienungsqualität I Grundzentrum Hitzacker an schulfreien Tagen

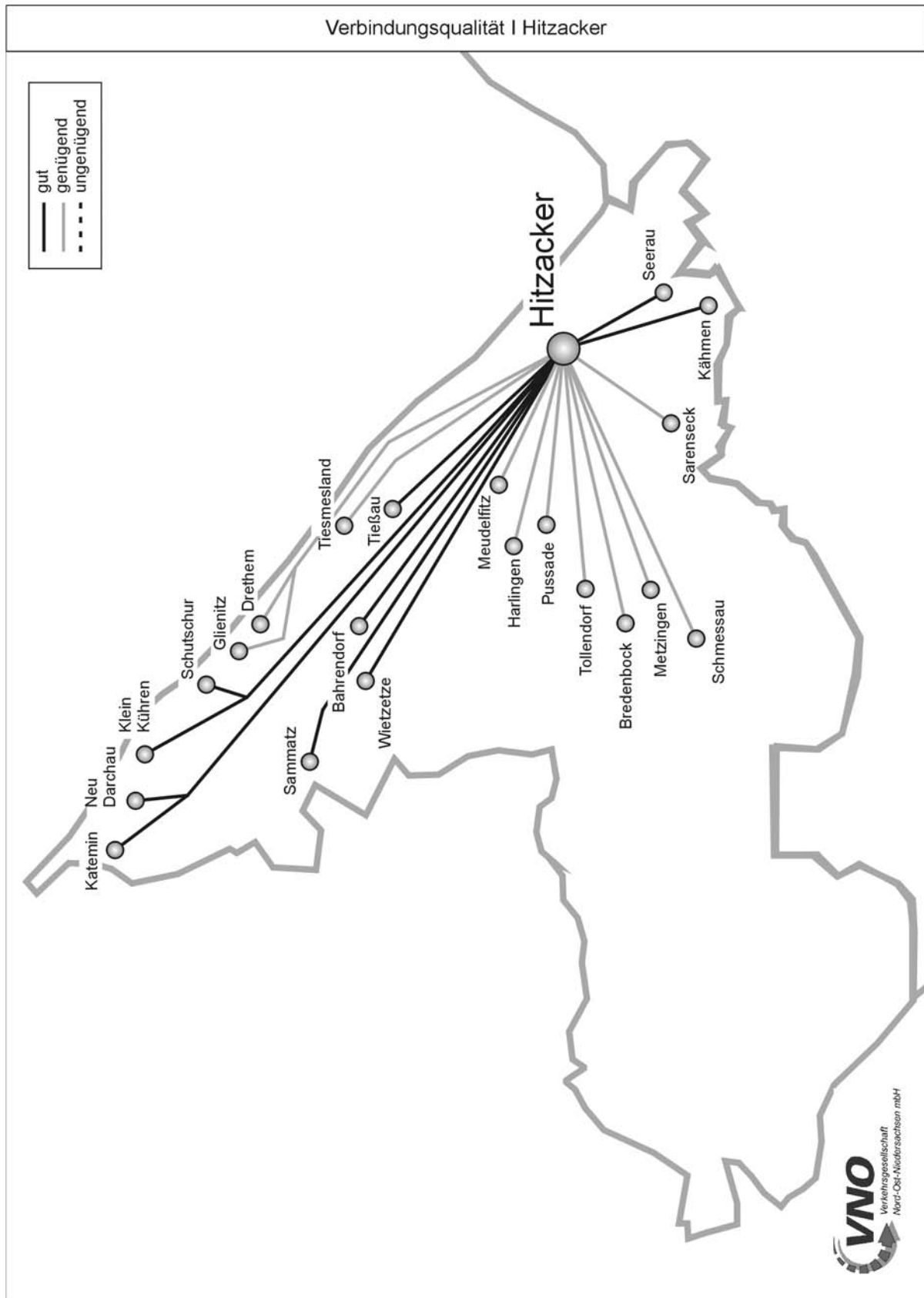


Abb. 28: Verbindungsqualität | Grundzentrum Hitzacker

**(5) Bedienungs- und Verbindungsqualität I Mittelzentrum Lüchow in seiner Funktion als Grundzentrum**

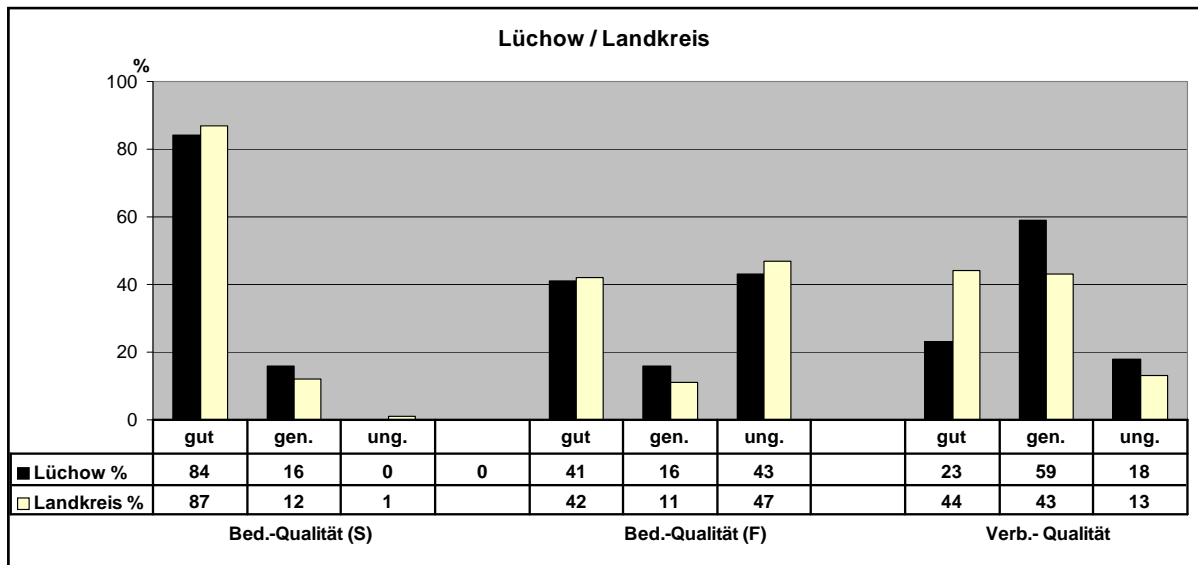


Abb. 29: Bedienungs- und Verbindungsqualität I Mittelzentrum Lüchow in seiner Funktion als Grundzentrum

Im Bereich Lüchow (ohne die Stadt Wustrow, die als Grundzentrum gesondert untersucht wurde) entspricht die Bedienungsqualität etwa dem Durchschnittswert des Landkreises, die Verbindungsqualität liegt etwas darunter.

Obwohl in diesem Gebiet eine Vielzahl von Regionallinien verkehren, werden zahlreiche Orte, die abseits der Hauptverkehrsachsen liegen, nur von schulbezogenen Verkehren bedient. Dies hat zur Folge, dass 24 der untersuchten Orte außerhalb der Schulzeit keine hinreichende Bedienung aufweisen.

Zwölf dieser Orte liegen abseits der B493 in der Gemeinde Trebel sowie im nordöstlichen Randbereich der Stadt Lüchow. Die übrigen verteilen sich auf die Gemeinde Küsten sowie auf den westlichen Randbereich der Stadt Lüchow, jeweils sowohl nördlich als auch südlich der B493.

Die Gemeinden Woltersdorf, Lemgow und Lübbow weisen für alle Orte flächendeckend eine hinreichende Bedienung auf.

Die Analyse der Verbindungsqualität zeigt, dass zehn Orte eine ungenügende Bewertung aufweisen.

Ein räumlicher Schwerpunkt ist der östliche Bereich der Gemeinde Lemgow. Die zu langen Fahrtzeiten ergeben sich daraus, dass die dort verkehrende Linie 1938 einen Rundkurs befährt, auf dem möglichst alle Orte der Gemeinde bedient werden.

Weitere drei Orte (Beutow, Belitz und Reitze) finden sich nördlich von Küsten. Die unzureichende Bewertung resultiert auch hier aus einer indirekten Linienführung.

Bemerkenswert ist schließlich, dass der relativ große Ort Lübbow zu lange Fahrtzeiten nach Lüchow aufweist. Verursacht werden diese dadurch, dass die Linie 1937 nicht die direkte Verbindung über die B 248 befährt.



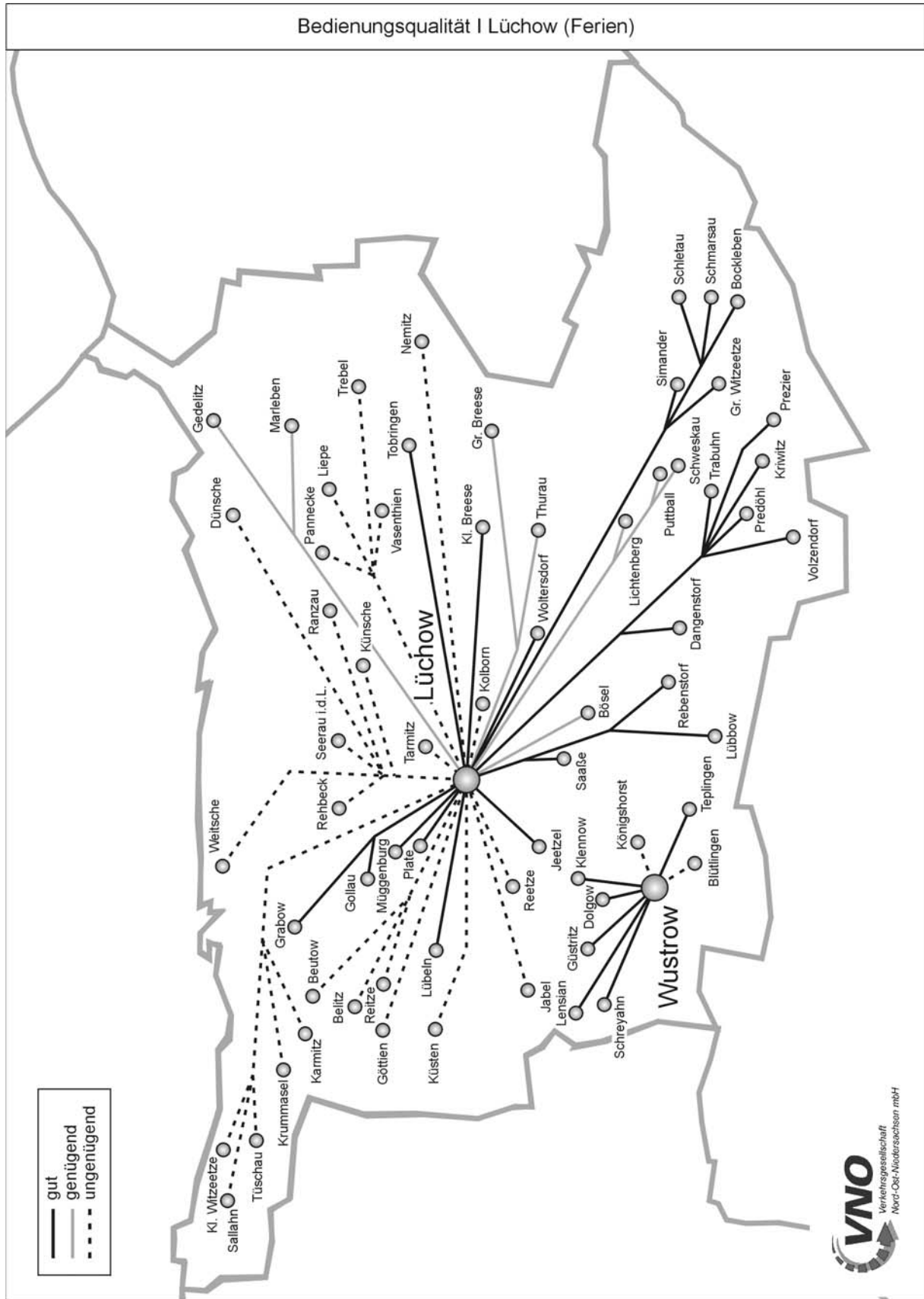


Abb. 31: Bedienungsqualität I Mittelzentrum Lüchow in seiner Funktion als Grundzentrum an schulfreien Tagen

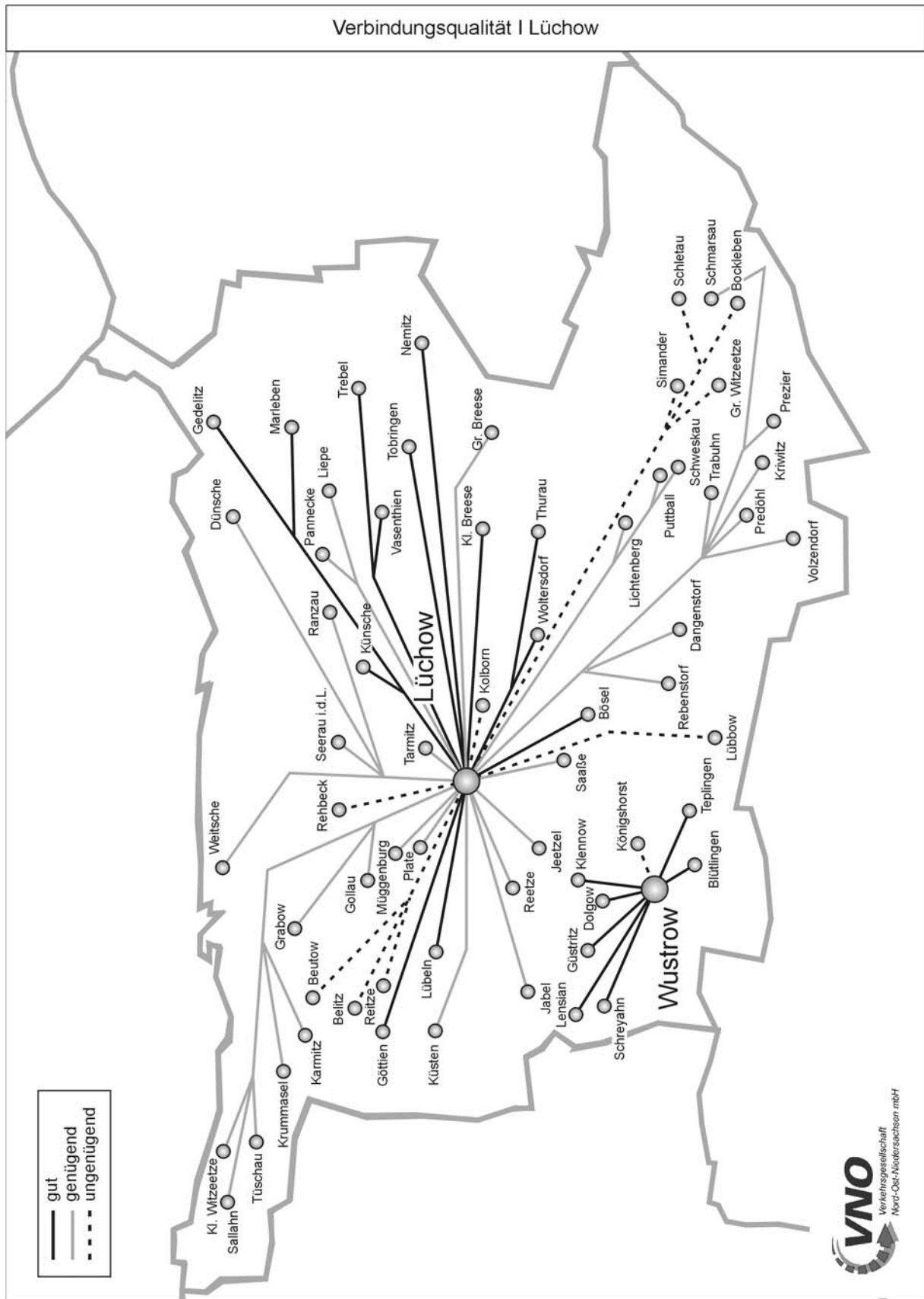


Abb.32: Verbindungsqualität | Mittelzentrum Lüchow in seiner Funktion als Grundzentrum

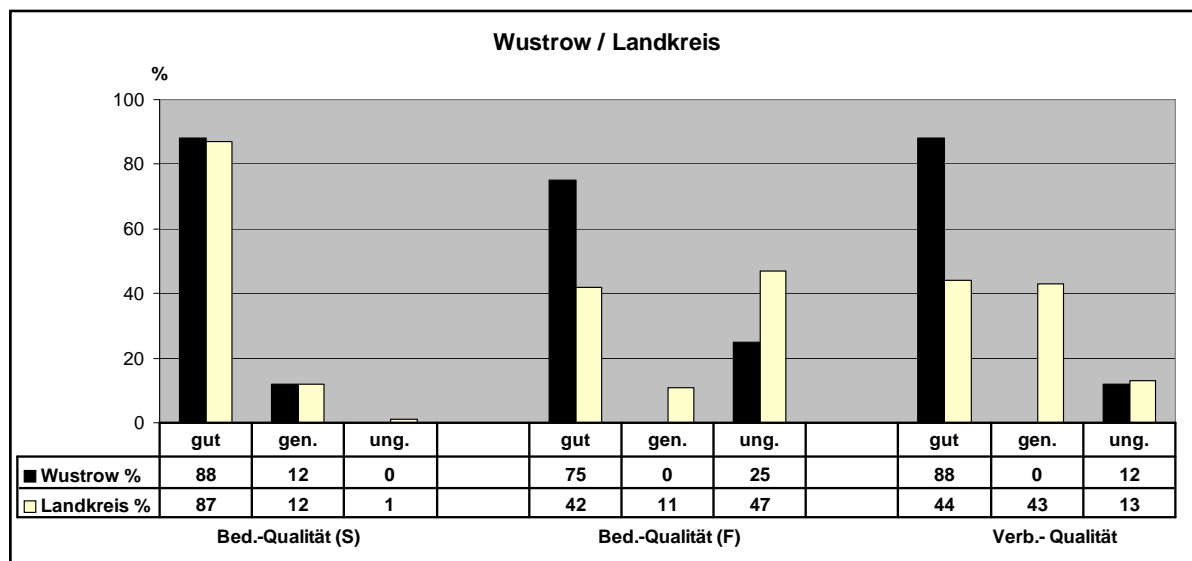
**(6) Bedienungs- und Verbindungsqualität I Grundzentrum Wustrow**

Abb. 33 Bedienungs- und Verbindungsqualität I Grundzentrum Wustrow (siehe Lüchow)

Das ÖPNV-Angebot für die Anbindung der acht untersuchten Orte an das Grundzentrum Wustrow hat insgesamt eine recht gute Bewertung. Lediglich für die Orte Blütlingen und Königshorst ist die Bedienung an schulfreien Tagen unzureichend, für Königshorst gilt dies auch bezüglich der Verbindungsqualität. Diese Mängel sind jedoch insofern zu relativieren, als dass die genannten Orte unmittelbar an Wustrow angrenzen und fußläufig von Wustrow aus zu erreichen sind.

Die graphischen Darstellungen dazu finden sich in den entsprechenden Abbildungen von Lüchow.

### 3.2.5 Bedienungs- und Verbindungsqualität II Grundzentren – Mittelzentren

Bei der Analyse der Bedienungs- und Verbindungsqualität II werden über das vorgegebene Grundschema „Grundzentren  $\leftrightarrow$  Mittelzentren im Landkreis“ hinausgehend eine Reihe weiterer Relationen betrachtet. Zur Erläuterung der Auswahl sei Folgendes angemerkt:

Das RROP 2004 weist für den Landkreis Lüchow-Dannenberg die fünf Grundzentren Clenze, Dannenberg, Gartow, Hitzacker, Wustrow sowie das ihnen zugeordnete Mittelzentrum Lüchow aus. Da Dannenberg, das einwohnermäßig nicht wesentlich kleiner als Lüchow ist, als Grundzentrum z.T. auch mittelzentrale Funktionen für die benachbarten Grundzentren Hitzacker und Gartow übernimmt, werden diese beiden Relationen - abweichend vom vorgegebenen Raster - zusätzlich untersucht.

Weiterhin bestehen wesentliche Verkehrsbeziehungen zu den Mittelzentren Uelzen und Salzwedel außerhalb des Landkreises, die zusätzlich betrachtet werden. Für Uelzen gilt dies für alle Grundzentren des Landkreises, für Salzwedel sind dies die Grundzentren Clenze und Wustrow. Ergänzend werden – ebenfalls abweichend vom vorgegebenen Schema - die Relationen Lüchow – Uelzen sowie Lüchow – Salzwedel untersucht, da auch zwischen diesen Orten relevante Verkehrsbeziehungen vorhanden sind.

Die Bewertungen der untersuchten Relationen sind in der folgenden Tabelle aufgeführt, detailliertere Angaben zu den Analysewerten sind im Anhang zu finden. Zusätzlich sind die einzelnen Ergebnisse graphisch in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Grundzentren (Mittelzentrum)	Mittelzentren (Grundzentrum)	Bed.-Qualität II Schultage	Bed.-Qualität II schulfreie Tage	Verb.-Qualität II
Clenze	<b>Lüchow</b>	gut	gut	genügend
Dannenberg		gut	genügend	gut
Gartow		genügend	genügend	gut
Hitzacker		genügend	genügend	ungenügend
Wustrow		gut	gut	genügend
Gartow	<b>Dannenberg</b>	gut	genügend	gut
Hitzacker		genügend	genügend	genügend
Clenze	<b>Uelzen</b>	gut	gut	genügend
Dannenberg		ungenügend	ungenügend	gut
Gartow		genügend	genügend	genügend
Hitzacker		ungenügend	ungenügend	ungenügend
Lüchow		genügend	genügend	genügend
Wustrow		gut	gut	gut
Clenze	<b>Salzwedel</b>	genügend	genügend	ungenügend
Wustrow		genügend	genügend	gut
Lüchow		genügend	genügend	genügend

Tab. 17: Bedienungs – und Verbindungsqualität II Grundzentren – Mittelzentren

### **Grundzentren – Mittelzentrum Lüchow / Dannenberg**

Die Analyse des ÖPNV-Angebotes zwischen den Grundzentren und dem Mittelzentrum innerhalb des Landkreises ergibt nahezu durchgängig gute bzw. genügende Ergebniswerte.

Insgesamt ist damit festzustellen, dass im Landkreis das Angebot der Regionallinien 304, 1936, 1937, 1938, 1944, 1946, 1947, 1948 und 1949 für eine hinreichend gute Anbindung der fünf Grundzentren an das Mittelzentrum Lüchow sowie an das Grundzentrum Dannenberg sorgt. Dies gilt bei der Bedienung sowohl für die Schulzeit als auch für die schulfreien Tage.

Ebenso sind die ÖPNV-Fahrtzeiten zwischen Grundzentren und Mittelzentrum weitgehend hinreichend. Eine Ausnahme bildet lediglich die Relation Hitzacker – Lüchow. Ursache hierfür sind Zeitverluste auf dem Kurs der Linie 304, die dadurch entstehen, dass innerhalb der Stadt Dannenberg Stichfahrten Dannenberg, ZOB – Dannenberg, Ostbahnhof – Dannenberg, ZOB durchgeführt werden.

### **Grundzentren – Mittelzentrum Uelzen / Salzwedel**

Die Bewertung des ÖPNV-Angebots zwischen den Grundzentren des Landkreises und den Mittelzentren außerhalb des Landkreises zeigt folgende Mängel auf:

Für Dannenberg und Hitzacker ist die Bedienung nach Uelzen unzureichend, da auf der Linie 1936 lediglich fünf Fahrtenpaare pro Tag angeboten werden. Aufgrund ungünstiger Verknüpfungen zwischen den Linien 304 und 1936 in Dannenberg ist für Hitzacker zusätzlich auch die Verbindungsqualität ungenügend.

Bezüglich Salzwedel sind die Fahrtzeiten von Clenze unzureichend, bedingt durch Wartezeiten beim Umsteigen in Bergen zwischen den Regionallinien 1947/48 und der Rufbuslinie 411. Auch die alternative Route über Wustrow mit den Regionallinien 1947/48 und 1937 ergibt keine günstigeren Fahrtzeiten.



Abb. 34: Bedienungsqualität II Grundzentren – Mittelzentren (Grafik)



Abb. 35: Verbindungsqualität II Grundzentren – Mittelzentren (Grafik)

### 3.2.6 Bedienungs- und Verbindungsqualität III Grundzentren – Oberzentren

Auf der Ebene Bedienungs- und Verbindungsqualität III werden für den Landkreis Lüchow-Dannenberg diejenigen Verbindungen untersucht, die aus verkehrlicher Sicht sinnvoll erscheinen und ein nennenswertes Nachfragepotential aufweisen. Hierzu gehört in erster Linie die Verbindung zum Oberzentrum Lüneburg. Da der Landkreis Teil der Metropolregion Hamburg ist, werden zusätzlich auch die Relationen zum Oberzentrum Hamburg untersucht. Aufgrund der hohen Pendlerzahlen zwischen dem Landkreis Lüchow-Dannenberg und Sachsen-Anhalt wurden zudem die Verbindungen zum Oberzentrum Magdeburg analysiert, obwohl die Stadt Magdeburg verkehrlich kein originäres Ziel aus dem Landkreis Lüchow-Dannenberg ist.

Die Ergebnisse der Untersuchung sind in der folgenden Tabelle aufgeführt, detailliertere Angaben zu den Analysewerten finden sich im Anhang. Zusätzlich sind die einzelnen Ergebnisse graphisch in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt.

Grundzentren (Mittelzentrum)	Oberzentrum	Bed.-Qualität III Schultage	Bed.-Qualität III schulfreie Tage	Verb.-Qualität III
Clenze	Lüneburg	gut	gut	ungenügend
Dannenberg		genügend	genügend	gut
Gartow		genügend	genügend	genügend
Hitzacker		genügend	genügend	gut
Lüchow		genügend	genügend	genügend
Wustrow		gut	gut	ungenügend
<b>Hamburg</b>				
Clenze	Hamburg	gut	gut	genügend
Dannenberg		genügend	genügend	gut
Gartow		genügend	genügend	gut
Hitzacker		genügend	genügend	gut
Lüchow		genügend	genügend	genügend
Wustrow		gut	gut	genügend
<b>Magdeburg</b>				
Clenze	Magdeburg	genügend	genügend	gut
Dannenberg		ungenügend	ungenügend	gut
Gartow		genügend	genügend	genügend
Hitzacker		ungenügend	ungenügend	gut
Lüchow		ungenügend	ungenügend	gut
Wustrow		genügend	genügend	gut

Tab. 18: Bedienungs- u. Verbindungsqualität III Grundzentren – Oberzentren Lüneburg / Hamburg / Magdeburg

Die Analyse des ÖPNV-Angebotes zwischen den Grundzentren des Landkreises und den Oberzentren Lüneburg und Hamburg zeigt zufriedenstellende Ergebniswerte. Lediglich die Relationen Clenze – Lüneburg hat zu lange Fahrtzeiten. Ursache ist eine sehr ungünstige Verknüpfung zwischen der Linie 1948 und der Bahn in Uelzen mit Wartezeiten von über 50 Min. Auch die alternative Route über Lüchow mit der Linie 304 liefert keine genügend guten Fahrtzeiten.

Zum Oberzentrum Magdeburg fällt die Bilanz für die Bedienungsqualität nicht so positiv aus, da 3 von 6 Relationen mit „ungenügend“ bewertet werden mussten. Allerdings muss beachtet werden, dass die Relationen zwischen Dannenberg bzw. Lüchow und Magdeburg eine genügende Bewertung in der Bedienungsqualität lediglich um 1 Fahrtenpaar verpassen.



Abb. 36: Bedienungsqualität III Grundzentren – Oberzentren Lüneburg / Hamburg / Magdeburg



Abb. 37: Verbindungsqualität III Grundzentren – Oberzentren Lüneburg / Hamburg / Magdeburg

### 3.2.7 Beförderungsqualität

Unter dem Begriff Beförderungsqualität werden verschiedene Qualitätsaspekte des ÖPNV-Angebots zusammengefasst, die in einem direkten Zusammenhang zur Bedienungsqualität bzw. Verbindungsqualität stehen, jedoch nicht von dem vorgegebenen Bewertungsraster der Analyse erfasst bzw. berücksichtigt wurden.

- **Nachfrage und Platzangebot**

Über die Analyse der Bedienungshäufigkeit hinaus ist genauer zu betrachten, inwieweit das Fahrten- und damit Platzangebot in einem angemessenen Verhältnis zur realisierten Nachfrage steht. Die konkrete Umsetzung einer solchen Untersuchung stößt auf folgende Probleme:

Für eine detaillierte Bewertung würden Zählergebnisse zu allen im Landkreis realisierten Fahrten im ÖPNV benötigt. Diese Daten liegen bisher für den Untersuchungsraum nicht vor. Ferner könnte ein wohldefinierter Sollwert z.B. „ein Fahrgast – (mindestens) ein Sitzplatz“ nur bedingt festgelegt werden. So ist in den Hauptverkehrszeiten auf kurzen, stark belasteten Streckenabschnitten ein gewisser Anteil von stehenden Fahrgästen hinzunehmen, um einen sinnvollen Ausgleich zwischen Qualitätsansprüchen und Wirtschaftlichkeitsüberlegungen zu erzielen. Zudem muss bei Fahrten im Rahmen der Schülerbeförderung häufig das jeweilige Gesamtangebot von Sitz- und Stehplätzen in den Fahrzeugen in Anspruch genommen werden. Andererseits wird außerhalb der Hauptverkehrszeiten ein solcher Sollwert in der Regel mehr als erfüllt.

Aus den genannten Gründen kann an dieser Stelle lediglich festgestellt werden: Die im Linienverkehr zugelassenen Busse haben eine jeweils festgelegte Zahl zugelassener Sitz- und Stehplätze. Der Landkreis setzt als Aufgabenträger voraus, dass die Verkehrsunternehmen die gesetzlichen Bestimmungen einhalten.

- **Verknüpfungspunkte**

Sofern die Fahrtziele nicht über Direktverbindungen erreicht werden können, ist die fahrplanmäßige Abstimmung an den Verknüpfungspunkten des ÖPNV ein wesentlicher Aspekt der Fahrzeitenanalyse, um unnötig lange Wartezeiten zu vermeiden. Dies gilt sowohl innerhalb des straßengebundenen ÖPNV als auch zwischen ÖPNV und SPNV.

Die Verknüpfung zwischen den Buslinien wird ganz entscheidend von zeitlichen Zwangspunkten, die sich z.B. aus der Schülerbeförderung ergeben, beeinflusst. An verschiedenen Verknüpfungspunkten sind deshalb noch keine optimalen fahrplanmäßigen Abstimmungen gewährleistet, dies gilt insbesondere für den Busbahnhof Lüchow und den ZOB Dannenberg.

Verknüpfungspunkte zwischen Bus und Bahn sind im Landkreis Lüchow-Dannenberg die Bahnhöfe Dannenberg (und Hitzacker) an der Kbs 112 sowie der Bahnhof Schnega an der Kbs 305. Die Abstimmung der Fahrpläne zwischen Bus und Bahn ist gegenwärtig für die Bahnhöfe Schnega (Linie 1947) und Dannenberg (Linien 304 und 1944) überwiegend nicht optimiert.

Für den Übergang zum überregionalen Schienenverkehr stellen außerdem die Bahnhöfe Lüneburg und Uelzen an der Kbs 110 sowie Salzwedel an der Kbs 305 für den Landkreis bedeutsame Verknüpfungspunkte dar.

In Lüneburg (Linie 304) und ganz besonders in Uelzen (Linien 1936, 1948, 1949) ist ein optimaler Übergang zum Metronom, der Hamburg bedient, noch nicht erreicht. Die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn in Salzwedel ist dagegen recht zufriedenstellend, kann aber dort, wo der Bus den Anschluss nur um wenige Minuten verpasst, noch verbessert werden.

Bezüglich der vier Elbfähren im Landkreis Lüchow-Dannenberg sei abschließend festgestellt: Ein direkter Übergang zwischen Bussen und Fähren ist in Neu Darchau gegeben. In Hitz-

acker, Pevestorf und Schnackenburg bestehen dagegen keine direkten Übergangsmöglichkeiten zwischen den beiden Verkehrsträgern.

- **Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit**

Ein weiterer bei der Fahrzeitenanalyse unberücksichtigter Aspekt ist die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des ÖPNV-Angebotes. Die Verkehrsbetriebe haben die Aufgabe, im Rahmen der Fahr- und Umlaufplanung und der betrieblichen Reservevorhaltung entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Dabei hat sich der kontinuierliche Informationsfluss per Funk zwischen Bussen und Betriebsleitstellen bewährt, insbesondere für die Anschlusssicherung. Die heutigen technischen Möglichkeiten im Informationsbereich werden hier bisher von den Verkehrsbetrieben jedoch noch nicht voll ausgenutzt. Nachteilig ist insbesondere, dass die unterschiedlichen Funksysteme der Betreiber keinen unternehmensübergreifenden, direkten Informationsaustausch zulassen.

- **Ausstieg außerhalb von Haltestellen**

In den vergangenen Jahren hat es sich bewährt, unter bestimmten Bedingungen (Sicherheit, Pünktlichkeit) den Ausstieg außerhalb von Haltestellen zuzulassen. Besonders im ländlichen Raum kann dies wegen der größeren Haltestellenabstände zu kürzeren Fußwegen zwischen Haltestelle und Haustür und damit zu kürzeren Reisezeiten führen.

Der Wendland-Tarif sieht diese Möglichkeit für alle beteiligten Verkehrsunternehmen in den Beförderungsbedingungen vor.

- **Mitnahme von Fahrrädern**

Ein für den Landkreis aus touristischer Sicht wichtiger Service ist die Möglichkeit der Fahrradmitnahme in den dort verkehrenden Bussen. Dies würde auch zu einer Verbesserung der Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV führen. Gegenwärtig setzen die im Landkreis verkehrenden Unternehmen keine speziellen Fahrradanhänger und Fahrradträger ein. Die RBB weist darauf hin, dass ein entsprechendes Projekt mangels Nachfrage vor einigen Jahren eingestellt worden ist. Daher sind die Kapazitäten der Fahrradmitnahme recht beschränkt.

### **3.3 Fahrgastbedienung**

#### **3.3.1 Tarife**

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

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

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

- **Tarifabstimmung**

Ist ein abgestimmter Tarif / eine Tarifgemeinschaft vorhanden?

- **Tarifstruktur**

Wie ist der Tarif strukturiert bezüglich Einfachheit und Übersichtlichkeit, Flexibilität und Zielgruppenorientierung?

---

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

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

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

Übersichtlichkeit und Einfachheit stehen dabei in einem Spannungsverhältnis zum Kriterium der flexiblen, zielgruppenorientierten Tarifgestaltung, die der optimalen Abschöpfung des Marktes dient. Die politischen Gremien des Landkreises Lüchow-Dannenberg haben im Jahr 2006 beschlossen, dass zum 01.04.2007 im straßengebundenen ÖPNV ein Gemeinschaftstarif gelten soll. Dieser sieht in den Tarifbestimmungen eine deutliche Verbesserung zum bisherigen Stand vor.

## Ergebnis

Nach der Einführung des Wendland-Tarifs zum 01.04.2007 gibt es einen kreisweit einheitlichen Tarif für alle ÖPNV-Angebote innerhalb des Landkreises Lüchow-Dannenberg. Der Wendland-Tarif gilt außerdem für Fahrten von/nach Lüneburg und Salzwedel. Für Fahrten von/nach Uelzen gilt weiterhin der RBB-Tarif und auf der Schiene bleibt der BB DB gültig. Tarifliche Übergänge zwischen dem Bus- und den Schienentarifen existieren nicht.

Ferner findet der HVV-Tarif, der besonders für Pendler in den Landkreis Lüneburg und nach Hamburg von Bedeutung ist, im Landkreisgebiet selbst nur im Bereich Neu Darchau für die in den Landkreis Lüneburg hineinfahrenden Linien 5101 und 5300 Anwendung. Auf der Schiene gilt zwischen Lüneburg und Haltepunkt Görde der HVV-Tarif. Der HVV-Fahrschein für Einzelfahrten kann inzwischen im Zug gelöst werden.

Bezüglich der **Tarifstruktur** ist festzustellen, dass alle angewandten Tarife eine mehrstufige Preisgestaltung haben. Darüber hinaus weisen alle Tarife zielgruppenspezifische Tarifangebote aus. Beispiele zur Fahrpreisermittlung fehlen in den Fahrplanbüchern.

### 3.3.2 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation dient dazu, die Bürgerinnen und Bürger über das Dienstleistungsangebot der Verkehrsbetriebe zu informieren. Sie ist eine wichtige Einflussgröße bei der Verkehrsmittelwahl, die sich jedoch weitgehend einer Bewertung nach festgelegten Kriterien entzieht. Allgemeine Zielvorstellung ist ein durchgängiges Fahrgastinformationssystem, in dem sich die Einzelinformationen, die der Kunde vor und während seiner Reise benötigt, lückenlos aneinander reihen. Bestimmt Elemente dieser Zielvorstellung sind inzwischen für den Landkreis realisiert, jedoch sind sie insgesamt noch verbesserungsbedürftig.

#### • Informationen zum Fahrplan

Der Fahrplan der RBB gibt über das regionale Busverkehrsangebot im Landkreis Lüchow-Dannenberg einen Überblick. Enthalten sind neben den Fahrplänen der RBB die Fahrpläne der LSE sowie die Fahrpläne der Gemeinschaftslinien KVG/RBB 304 und 1937 (RBB/PVGS). Die Fahrplangestaltung ist bezüglich Übersichtlichkeit und Lesbarkeit zum Teil verbesserungsbedürftig. Ein auf den Landkreis bezogener Liniennetzplan, in dem alle dort

verkehrenden Linien verzeichnet sind, fehlt. Außerdem fehlt der Fahrplan der PVGS-Rufbuslinie 411 Bergen – Salzwedel. Fahrpläne zu den für den Landkreis wichtigen Kursbuchstrecken 112 und 305 sind ebenfalls nicht enthalten.

Darüber hinaus können sich Kunden über die elektronische Fahrplanauskunft „Connect“ unter der Internetadresse [www.vnn.de](http://www.vnn.de) über die ÖPNV-Verbindungen deutschlandweit informieren. Auch die DB und die Busunternehmen bieten elektronische Auskünfte an.

Zusätzlich können telefonische Auskünfte bei den einzelnen Verkehrsunternehmen eingeholt werden. Allerdings gibt es derzeit keine Telefonauskunft, die unter einer einheitlichen Telefonnummer erreichbar ist und die umfassend unternehmensübergreifend über Fahrpläne von Straße und Schiene Auskunft gibt.

Die im April 2004 neu eingerichtete Mobilitätszentrale Mobiz Wendland bietet die Möglichkeit neuer Serviceangebote, die jedoch noch besser ausgeschöpft werden könnten. Es fehlt eine gezielte Vermarktung dieser Einrichtung, wie z.B. ein Hinweis auf diese Einrichtung im Regionalfahrplan der RBB. Nach Mitteilung der RBB ist zukünftig eine Aufnahme in den RBB-Fahrplan problemlos möglich, wenn eine rechtzeitige Kontaktaufnahme erfolgt.

Neben diesen notwendigen Vorabinformationen sind weitere Informationen an den Haltestellen sowie am und im Fahrzeug für den Fahrgast von besonderer Bedeutung.

- **Informationen an den Haltestellen**

An den Haltestellen sind Aushangfahrpläne vorhanden, deren Erscheinungsbild je nach Unternehmen unterschiedlich ist. Auch bezüglich anderer Informationselemente (Beschilderung, Liniennetzpläne, Tarifinformationen, Beleuchtung der Fahrgastinformation und Leitbeschilderung) gibt es keine unternehmensübergreifende und einheitliche Darstellungsart im Landkreis.

- **Informationen am und im Fahrzeug**

Ebenso vielfältig wie die Fahrzeugarten selbst sind auch die Kundeninformationen im und am Fahrzeug. Die unterschiedlichen Fahrzeuginformationselemente (Matrixanzeige, Rollband, Steckschilder) und die damit nicht bei allen Verkehrsunternehmen eindeutige Information über Fahrverlauf und Fahrtziel wirken auf den Fahrgast oft verwirrend.

### 3.3.3 Fahrpersonal

Eine explizite Bewertung des Fahrpersonals vorzunehmen, ginge über die Aufgabe des Nahverkehrsplans hinaus. Im Sinne der Fahrgäste ist es jedoch wichtig, dass das Fahrpersonal gewisse Kriterien erfüllt. Dazu gehören:

- genaue Orts- und Tarifkenntnisse,
  - ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache,
  - Freundlichkeit gegenüber den Fahrgästen,
  - Teilnahme an Schulung und Weiterbildung.
-

### 3.4 Haltestellen

Als Zugang zum ÖPNV haben Standort und Ausstattung der Haltestellen für die Fahrgäste eine große Bedeutung. Die Haltestellen im Landkreis Lüchow-Dannenberg sind in Ausstattung und Gestaltung unterschiedlich. Positiv für das Erscheinungsbild der Haltestellen hat sich das im Zeitraum von 2003 bis 2006 umgesetzte Haltestellenprogramm des Landkreises ausgewirkt. So wurden an allen Regionallinien ein Großteil der Haltestellenanlagen inkl. Fahrgastunterstände erneuert und dabei die Grundsätze der Barrierefreiheit beachtet.

### 3.5 Fahrwege

Die Pünktlichkeit des straßengebundenen ÖPNV ist abhängig von der Verkehrssituation auf den Straßen des Landkreises.

Behinderungen durch schlechte Straßenverhältnisse wurden von den Verkehrsunternehmen nicht mitgeteilt. Stauprobleme sind im überwiegend ländlich geprägten Raum Lüchow-Dannenburgs eher die Ausnahme. Behinderungen, die zu Unpünktlichkeiten insbesondere der regionalen Buslinien führen, entstehen im Landkreis eher durch Baustellen, langsame Fahrzeuge, die schlecht überholt werden können, oder durch Unfälle. Weiter Behinderungen treten mitunter aufgrund eingeschränkter Winterdienste auf.

### 3.6 Fahrzeuge

Der Standard der eingesetzten Fahrzeuge bestimmt den Beförderungskomfort des ÖPNV. Maßgeblich ist dabei das Alter und die Ausstattung der Fahrzeuge. Neue Fahrzeuge erfüllen in der Regel zeitgemäße Qualitätsanforderungen, aber auch ältere Fahrzeuge können durch Modernisierungsmaßnahmen den jeweiligen Anforderungen durchaus genügen. Hier spielen Zeitpunkt und Umfang der Modernisierungsmaßnahmen eine wichtige Rolle.

Die im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge entsprechen keinen einheitlichen Standards, vielmehr ist eine breite Palette von Fahrzeugarten, -typen und -ausstattungen zu finden. Einheitliche Vorgaben bezüglich der Ausgestaltungselemente, den speziellen Anforderungen mobilitätsbehinderter Fahrgäste und der Fahrgastinformation sind noch nicht erfolgt.

Auf den regionalen Buslinien werden Fahrzeuge eingesetzt, die auf größere Reiseweiten (mit höherem Sitzplatzangebot) und auf ausgeprägte Verkehrsspitzen im Schülerverkehr ausgelegt sind. Es handelt sich hier um vorwiegend nicht behindertengerechte Überlandbusse mit ca. 50 Sitzplätzen. Kinderwagen- bzw. Rollstuhlplätze sind teilweise vorhanden. Eingesetzt werden aus wirtschaftlichen Gründen auch Reisebusse.

Der Anteil von Niederflurfahrzeugen ist in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen. Die Niederflurtechnik (stufenloser Einstieg, Rampe, Absenkvorrichtung – so genanntes Kneeling-) erleichtert mobilitätseingeschränkten Personen (Rollstuhlfahrer/innen, Personen mit Gehbehinderungen) sowie Fahrgästen mit Kinderwagen oder Gepäck das Ein- und Aussteigen. Allerdings haben Niederflurfahrzeuge den Nachteil der geringeren Anzahl von Sitzplätzen.

Eine Übersicht über die im Linienverkehr des Landkreises eingesetzten Fahrzeuge gibt die nachfolgende Tabelle:

<b>Fahrzeugmerkmale</b>	<b>Eigene Fahrzeuge</b>	<b>Subunternehmen</b>
Gesamtzahl der im Lk eingesetzten Fahrzeuge	40	45
Durchschnittsalter der Fahrzeuge (ca.)	10,0 Jahre	
<b>Fahrzeugart</b>	<b>Hochflur-Fahrzeuge (Zahl)</b>	<b>Niederflur-Fahrzeuge (Zahl)</b>
⇒ Kleinbus (bis 9 Sitzplätze)	15	1
⇒ Kleinbus (üb. 9 Sitzplätze)	15	–
⇒ Midibus	1	–
⇒ Solobus	43	9
15m-Bus	–	1 (nur sa)
Gelenkbus	–	1
Im Gelegenheitsverkehr eingesetzte Fahrzeuge	27	
Eingesetzte Fahrzeuge in der Schülerbeförderung nach Freistellungsverordnung	33	
<b>Fahrzeug-Ausstattung</b>	<b>Anzahl der Fahrzeuge</b>	
<b>Stellplatz für Kinderwagen</b>		
⇒ Fahrzeuge mit Stellplatz für Kinderwagen	66	
⇒ Fahrzeuge ohne Stellplatz für Kinderwagen	19	
<b>Zielschilder</b>		
⇒ Fahrzeuge mit Matrixanzeige	23	
⇒ Fahrzeuge mit Rollband	21	
⇒ Fahrzeuge mit Steckschildern	13	
<b>Einstiegshilfen bei Niederflur-Fahrzeugen</b>		
⇒ Fahrzeuge mit Absenkvorrichtung (Kneeling)	5	
⇒ Fahrzeuge m. elektrisch ausfahrbarer Rampe	–	
⇒ Fahrzeuge mit manuell ausklappbarer Rampe	6	
⇒ Fahrzeuge mit Lift	1	

Quelle: Angaben der Verkehrsbetriebe

Tab. 19: Merkmale der im Linienverkehr des Lk Lüchow-Dannenberg eingesetzten Fahrzeuge

---

## 4. VORAUSSICHTLICHE VERKEHRLICHE ENTWICKLUNG

---

### 4.1 Einleitung

Die verkehrliche Entwicklung wird von einer Vielzahl von Einflussfaktoren bestimmt. Das Spektrum der Variablen ist beispielhaft der folgenden Auflistung zu entnehmen:

#### **Stadt- und Regionalentwicklung**

- Veränderungen in der Zentralität der Gemeinden
- Bevölkerungsentwicklung und Altersstruktur
- Entstehung oder Veränderung von Einrichtungen mit verkehrserzeugendem Charakter
- Veränderung von Verflechtungs- und/oder Einzugsbereichen
- Allgemeine Wirtschaftsentwicklung

#### **Allgemeines Verkehrsverhalten**

- Veränderung der Verkehrsmittelkosten
- Entwicklung des Motorisierungsgrads und Nutzung des Pkw
- Veränderungen beim Verkehrsmittelwahlverhalten
- Wandel der Werte, Verhaltensänderungen infolge Verschiebung individueller Präferenzen

#### **Verkehrssystem und Infrastrukturen**

- Restriktionen oder Bevorzugungen
- Netzgestaltung und Auslegung des Angebots
- Straßenneubau

Im Rahmen der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) wurde im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) eine Verkehrsprognose 2015 für das gesamte Bundesgebiet erstellt. Aktuelle auf den Landkreis Lüchow-Dannenberg bezogene Untersuchungen liegen nicht vor. Nachfolgend wird die bundesweite Prognose dargestellt. Anhand von bekannten, anders gearteten Rahmenbedingungen (z.B. Bevölkerungsentwicklung) erfolgt eine Einschätzung, inwieweit die bundesweite Prognose für den Landkreis Lüchow-Dannenberg übernommen werden kann.

---

## 4.2 Verkehrsprognose 2015 des BMVBS

Die Verkehrsprognose 2015 prognostiziert verkehrliche Veränderungen im Planjahr 2015 bezogen auf das Basisjahr 1997.

### 4.2.1 Rahmenbedingungen

Folgende Rahmenbedingungen für die Verkehrsprognose 2015 wurden dabei unterstellt (Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung, in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung):

<b>Einwohnerentwicklung</b>	+ 1,7 %
<b>Zahl der Einwohner über 18 Jahre</b>	+ 5,6 %
<b>Zahl der Schüler + Auszubildenden</b>	- 14,7 %
<b>Bruttoinlandsprodukt</b>	+ 46,4 % (Jahresdurchschnitt + 2,1 %)
<b>Pkw-Bestand</b>	+ 20,4 %

Tab. 20: Entwicklung der Rahmenbedingungen für die Verkehrsprognose 2015

### 4.2.2. Szenarien

Die Verkehrsprognose 2015 wurde in Abhängigkeit der zukünftigen Verkehrsmittelkosten in vier Szenarien unterteilt:

- **Laissez-faire-Szenario**  
Es werden keine verkehrspolitische Maßnahmen zur Steuerung der Verkehrsentwicklung, die über den Status quo hinausgehen, getroffen. Die gesamten Nutzerkosten des Pkw-Verkehrs sinken um 5 %.
- **Überforderungsszenario**  
Dieses Szenario ist durch eine drastische Kostenbelastung des Straßen- und des Luftverkehrs gekennzeichnet.
- **Integrationsszenario**  
Das Integrationsszenario liegt in etwa in der Mitte der beiden erstgenannten Szenarien. Die gesamten Nutzerkosten des Pkw-Verkehrs steigen um 15 %.
- **Trendszenario**  
Das Trendszenario ist beim Personenverkehr identisch mit dem Laissez-faire-Szenario. Beim Güterverkehr wird eine fahrleistungsbezogene Straßenbenutzungsgebühr für Lkw unterstellt (Lkw-Maut).

Von den aufgeführten Szenarien werden im weiteren lediglich das Trendszenario und das Integrationsszenario näher betrachtet, da das Überforderungsszenario als nicht realistisch anzusehen ist und das Laissez-faire-Szenario beim Personenverkehr identisch mit dem Trendszenario ist.

### 4.2.3 Entwicklung des ÖPNV

Auf Grundlage der einzelnen Szenarien wird folgende Entwicklung bis zum Jahr 2015 für den straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV) angenommen (Basisjahr 1997 = 100%).

	Trend Szenario	Integration Szenario
<b>Bundesweit</b>		
Verkehrsaufkommen (Personen)	- 7,3%	+ 4,6%
Verkehrsleistung (Personenkilometer)	- 5,3%	+ 3,6%
<b>Niedersachsen</b>		
Verkehrsaufkommen (Personen)	- 2,5%	+ 11,8%

Tab. 21: Entwicklung des Verkehrsaufkommens Trend-/Integration Szenario

Es zeigt sich, dass bei Zugrundelegung der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) entwickelten Szenarien, je nach Annahmen, gegensätzliche Entwicklungen der Fahrgastzahlen im ÖPNV errechnet werden. Eine Aussage, welches Szenario das Wahrscheinlichere ist, wird in der Verkehrsprognose nicht gemacht.

Ausgehend von der Erfahrung der letzten Jahre, in denen jährlich eine leichte Zunahme der Fahrgastzahlen im ÖPNV von 1 bis 2% zu verzeichnen war (dies gilt auch für die Jahre seit Erstellung der Prognose), scheint eine weitere leichte Zunahme der Fahrgastzahlen in Niedersachsen zumindest in naher Zukunft plausibel zu sein.

#### 4.3. Abschätzung der Entwicklung des ÖPNV im Lk Lüchow-Dannenberg

Zur Abschätzung der Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg werden die für die bundesweite Prognose 2015 (Basisjahr 1997) angesetzten Rahmenbedingungen mit den Prognosewerten für den Landkreis verglichen.

	bundesweit	Lk Lüchow-Dannenberg
Einwohnerentwicklung	+ 1,7 %	- 6,2%
Zahl der Einwohner über 18 Jahre	+ 5,6 %	- 0,9%
Zahl der Schüler + Auszubildenden	- 14,7 %	- 16,4%
Bruttoinlandsprodukt	+ 46,4 %	keine Angabe
Pkw-Dichte	+ 12,7 %	+ 13,1%

Quellen: Verkehrsprognose 2015 des BMVBW [Ländlicher Raum]; Nds. Landesamt für Statistik, 2005

Tab. 22: Entwicklung der Rahmenbedingungen im Lk Lüchow-Dannenberg

Der Vergleich der Bevölkerungsdaten lässt erkennen, dass die Entwicklung des ÖPNV im Landkreis unter dem Bundesdurchschnitt liegen wird, da hier mit einer negativen Einwohnerentwicklung zu rechnen ist.

Auch der Vergleich der Schülerdaten gibt hierauf einen Hinweis, wenn berücksichtigt wird, dass derzeit ca. 80% aller Fahrgäste im Landkreis Schüler und Auszubildende sind, während bundesweit dieser Anteil lediglich 23 % beträgt. Ein Rückgang um 16,4% hätte zur Folge, dass das gesamte Fahrgastaufkommen um voraussichtlich rund 15% abnehmen würde.

Insgesamt ist daher davon auszugehen, dass - selbst unter Zugrundelegung der niedersächsischen Werte des Integrationsszenarios (+11,8%) - kaum mit einer Steigerung des Fahrgastaufkommens im ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg zu rechnen ist. Erheblich wahrscheinlicher ist ein deutlicher Rückgang der Fahrgastzahlen, der etwa im Größenbereich von bis zu 1% pro Jahr liegen könnte. Für den Zeitraum von 2006 bis 2011 wäre dann mit einer Fahrgastabnahme von ca. 3 bis 4% zu rechnen.