
5 ZIELE UND MAßNAHMEN

5.1 Einleitung

Nach dem 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.

Als Grundlage für die Zielformulierung sollen vorweg Zielvorgaben und Grundsätze aus bestehenden Gesetzen und Plänen vorgestellt werden.

5.2 Ziele und Grundsätze übergeordneter Gesetze und Pläne

5.2.1 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Das NNVG beschreibt zu berücksichtigende Grundsätze und Ziele für den ÖPNV :

- Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der ÖPNV zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV beitragen.
- Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
- 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.
- Das Bedienungsangebot soll sich nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen richten.
- Anzustreben sind sichere und leichte Verknüpfungen zwischen Motorisiertem Individualverkehr und ÖV.
- Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich und bequem sein.
- Bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen und der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen (Behinderte, Kinder, ältere Menschen u.a.) zu berücksichtigen. Maßnahmen aus diesen Bereichen sollen vorrangig von den Zuwendungsgebern gefördert werden.
- Bei der Gestaltung von baulichen Anlagen und dem Bedienungsangebot sollen die Belange von Frauen besonders berücksichtigt werden.

5.2.2 Niedersächsischen Schulgesetz (NSchG)

Nach §109 des Niedersächsischen Schulgesetzes 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.

5.2.3 Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP)

Auch das Landesraumordnungsprogramm beschreibt anzustrebende Zielsetzungen des ÖPNV:

- Der ÖPNV ist zu einer attraktiven Alternative zum Motorisierten Individualverkehr auszugestalten. Die Verkehrsbedienung und die vorhandene und angestrebte Siedlungsstruktur sind hierauf abzustimmen. Die Verkehrsbedienung durch den ÖPNV soll vor dem Motorisierten Individualverkehr Vorrang erhalten.
- Die Zusammenfassung der Träger des ÖPNV zu verkehrlichen und tariflichen Einheiten wird angestrebt. Auf den Zusammenschluss zu Verkehrsgemeinschaften oder Verkehrsverbänden ist - auch grenzüberschreitend - hinzuwirken.
- Die Schülerbeförderung ist in den ÖPNV zu integrieren.
- Die Verlagerung von Individualverkehr auf den ÖPNV ist durch städtebauliche, verkehrliche und ordnungspolitische Maßnahmen zu unterstützen.
- Den spezifischen Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnissen der verschiedenen Bevölkerungsgruppen (Kinder, Frauen, Behinderte u.a.) ist Rechnung zu tragen.
- In den Ordnungsräumen sind Verbesserungen im regional bedeutsamen Straßennetz mit den Belangen des ÖPNV abzustimmen:
- Konkurrierende Parallelverkehre zum ÖPNV sind zu vermeiden und
 - ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen im Straßenraum zu fördern.
 - Verlagerung vom Motorisierten Individualverkehr zum ÖPNV ist durch städtebauliche, verkehrliche und ordnungspolitische Maßnahmen zu unterstützen.
 - An Haltestellen des SPNV sind ausreichende P+R- und B+R-Flächen zu sichern und entsprechende Angebote zu schaffen oder zu verbessern.
- In den ländlichen Räumen ist der ÖPNV zu sichern, zu verbessern und auszubauen. Eine qualitativ angemessene Verkehrsbedienung sowie eine bedarfsgerechte Linienführung und Fahrplangestaltung ist sicherzustellen; dies gilt auch für die Flächenerschließung dünn besiedelter Teilräume. Ein auf den Schienenverkehr abgestimmtes und auf die Siedlungsstruktur ausgerichtetes Bussystem ist vorzuhalten.
- Die Anbindung von Erholungsgebieten sowie Sport- und Freizeitanlagen ist durch den ÖPNV zu sichern und nach Möglichkeit zu verbessern.

5.2.4 Verordnungsentwurf zur Änderung der Verordnung über das LROP

Das Land Niedersachsen will das derzeitige LROP an den sich geänderten Gegebenheiten anpassen und hat deshalb einen Verordnungsentwurf erstellt, der sich gegenwärtig im Beteiligungsverfahren befindet. Die Aussagen im Änderungsentwurf zu den Themenbereichen ÖPNV und SPNV weichen vom derzeit gültigen LROP z.T. deutlich ab und werden deshalb nachfolgend zusammenfassend dargestellt.

Der „Verordnungsentwurf zur Änderung der Verordnung über das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen – Teil II -“ für das Beteiligungsverfahren zum Entwurf einer Änderung und Ergänzung sieht im Artikel 1 unter Kapitel 4 „Ziele und Grundsätze zur Entwicklung der technischen Infrastruktur und der raumstrukturellen Standortpotenziale“, Unterkapitel 4.1.2 „Schienenverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Fahrradverkehr“ zum Thema ÖPNV folgende Textfassung vor:

- „Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen.
-

- 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.“ (a.a.O., S. 23)

Zum Schienenverkehr wird u.a. ausgeführt:

- „Der Schienenverkehr soll sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr verbessert und so entwickelt werden, dass er größere Anteile am Verkehrsaufkommen als bisher übernehmen kann.
- Das Eisenbahnnetz soll in allen Landesteilen erhalten und auf ein sicheres, leistungsfähiges, dem Stand der Technik entsprechendes ... Niveau gebracht werden. (...)
- Höhengleiche Bahnübergänge sollen beseitigt werden.
- Die Angebotsqualität im Personenverkehr soll durch ein abgestimmtes und vertaktetes System von Fern-, Regional- und Nahverkehrszügen weiter erhöht werden.“ (a.a.O., S.21f)

Laut Entwurf sind für den konventionellen Eisenbahnverkehr im europäischen Netz u.a. die Strecke Langwedel – Uelzen – Stendal zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Damit wäre diese Strecke als Vorranggebiet Haupteisenbahnstrecke festgelegt. Zu den „übrigen als Vorranggebiete sonstiger Eisenbahnstrecken festgelegten Strecken“ zählt auch die Verbindung Lüneburg – Dannenberg. Diese Strecken sind laut Entwurfstext in „ihrer Zubringerfunktion zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen.“ (a.a.O., S. 22). Weitergehende Festlegungen zum ÖPNV bzw. SPNV enthält der Textentwurf nicht.

5.2.5 Regionales Entwicklungs-Konzept 2000 für die Metropolregion Hamburg (REK)

Für die Metropolregion Hamburg beschreibt das REK einige Zielsetzungen:

- Verbesserung des Leistungsangebots auf der Straße und der Schiene als Voraussetzung für die Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens - hin zum ÖPNV
- Bessere Verknüpfung zwischen Motorisiertem Individualverkehr und ÖPNV
- Schaffung attraktiver Tarife und Umsteigemöglichkeiten
- Verbesserung von Sicherheit und Sauberkeit im ÖPNV
- Stärkere finanzielle Förderung des ÖPNV

Anmerkung: Das REK findet derzeit keine Anwendung mehr.

5.2.6 Niedersachsen ist am Zug

Im Jahre 2001 hat das Land unter dem Titel „Niedersachsen ist am Zug“ Strategien für den SPNV in Niedersachsen veröffentlicht. Im Einzelnen werden folgende Ziele genannt:

- Modernisierung des Fahrzeugparks
 - Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur
 - attraktivere Stationen
 - Verbesserung des Fahrplanangebotes durch Weiterentwicklung des Taktfahrplans
 - Stärkung des Wettbewerbs
 - Ausweitung und Neugründung von Verkehrsverbänden
 - Verbesserung des Marketings
-

5.2.7 Regionales Raumordnungsprogramm für den Lk Lüchow-Dannenberg

Das im Jahre 2004 verabschiedete RROP enthält folgende Vorgaben zum ÖPNV:

- Die Netzdichte, Bedienungshäufigkeit und Leistungsfähigkeit des ÖPNV soll so ausgestaltet werden, dass den Bürgern/Bürgerinnen eine attraktive, umweltschonende Alternative zum MIV angeboten wird. Die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV soll durch begleitende verkehrliche, städtebauliche und organisatorische Maßnahmen unterstützt werden.
- Im Landkreis ist ein Verkehrsverbund mit einem einheitlich gestalteten Verkehrsangebot, einem abgestimmten Gemeinschaftsfahrplan, einem einheitlichen Tarifsystem und einem einheitlich gestalteten Fahrgastinformationssystem anzustreben.
- Die Schülerbeförderung ist in den ÖPNV zu integrieren. Die Schulanfangs- und die Schulendzeiten sind zu staffeln und mit den Umlaufplänen des ÖPNV abzustimmen.
- Auf regional bedeutsamen Busverkehrslinien ist ein im Fahrplan vertakteter Bus zu betreiben, der in Uelzen, Salzwedel, Dömitz bzw. Ludwigslust und in Schnega/Bahnhof funktionsgerecht mit dem SPNV und SPFV verknüpft ist.
- Abseits der Zentralen Orte soll eine Mindestbedienung durch ein nachfrageorientiertes ÖPNV-Angebot sichergestellt werden.
- Anzustreben ist, die Elbfähren und Anlegestellen in Neu Darchau, Hitzacker, Pevestorf und Schnackenburg durch den Straßen-ÖPNV zu bedienen.
- In der Fremdenverkehrssaison sind in den Fahrplänen der regional bedeutsamen Busverkehrslinien Umläufe mit Fahrradmitnahmemöglichkeiten vorzusehen.
- An den Haltepunkten des SPNV und den zentralen Omnibusbahnhöfen in den Zentralen Orten sollen PKW-Parkplätze und Fahrrad-Abstellplätze vorgesehen werden.

Schienerverkehr

- Die Anbindung des Landkreises, insbesondere des Mittelzentrums Lüchow, an das überregionale Schienennetz im Bereich des Personen- und Güterverkehrs ist zu gewährleisten. Die Erreichbarkeit der Oberzentren Hannover, Braunschweig, Magdeburg, Schwerin, Berlin, Hamburg und Lüneburg ist in zumutbarer Zeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln sicherzustellen.
- Der Streckenabschnitt Uelzen – Schnega – Salzwedel ist durchgehend elektrifiziert, zweigleisig mit einem Halt für RE und RB in Schnega Bhf. auszubauen.
- Die Strecke Uelzen – Dannenberg – Dömitz – Ludwigslust – Schwerin ist elektrifiziert, zweigleisig, mit einem Halt für IR, RE und RB im Bahnhof Dannenberg und einem Halt für RE/RB in Zernien auszubauen mit einem Ausbaustandard für eine möglichst durchgehende Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h.
- Auf der Strecke Lüneburg – Hitzacker – Dannenberg – Lüchow soll ein attraktiver Regionalbahnverkehr im Zweistundentakt mit einem Ausbaustandard von min. 80 km/h betrieben werden, der in Schwachlastzeiten und am Wochenende gebrochen werden kann.
- Der SPNV ist auf den Relationen
 - Dannenberg – Wustrow,
 - Dannenberg – Dömitz – Ludwigslust,
 - Dannenberg – Uelzen,
 - Wustrow – Salzwedel

wieder aufzunehmen mit einem Ausbaustandard von min. 80 km/h.

- Mit der Reaktivierung des SPNV sollen über die festgelegten Haltepunkte hinaus siedlungsnaher Nahverkehrshalte vorgesehen werden.

5.2.8 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)

Im Mai 2002 ist das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen in Kraft getreten. Es beinhaltet eine Anpassung des PBefG und wird zu Ergänzungen der Nahverkehrsgesetze der Länder führen. Das Gesetz fordert die Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen mit dem Ziel, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Im Nahverkehrsplan sollen Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen enthalten sein.

5.2.9 Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung

Im Bereich des Umweltrechts wird gegenwärtig das Beteiligungsverfahren zum „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung und zur Einführung einer strategischen Umweltprüfung durch Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG“ durchgeführt. Nach diesem Entwurf ist für Nahverkehrspläne nach § 6 Abs. 1 NNVG eine strategische Umweltprüfung erforderlich, sofern ein Rahmen für Projekte nach Anlage 1 Nr. 14.10 oder 14.11 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP) gesetzt wird. In der Liste UVP-pflichtiger Vorhaben, Anlage 1, Nr. 14.10 und 14.11, sind folgende Projekte genannt:

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

5.3 Zielvorstellungen und Maßnahmen des Aufgabenträgers

5.3.1 Vorbemerkungen

(1) Allgemeine Zieldefinition

Zwischen den im NNVG genannten Zielen und der derzeitigen und zukünftig zu erwartenden Haushaltslage des Aufgabenträgers besteht ein grundsätzlicher Zielkonflikt. Den möglicherweise erforderlichen ÖPNV-Verbesserungsmaßnahmen, die zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV beitragen können, sind durch den zur Verfügung stehenden finanziellen Rahmen enge Grenzen gesetzt. **Generell müssen deshalb alle Prüfungen und Umsetzungen von Verbesserungen unter den Vorbehalt der Finanzierbarkeit gestellt werden.**

Für den Landkreis Lüchow-Dannenberg kommt es zukünftig vorrangig darauf an, die derzeitige Angebotsqualität zu erhalten. Verbesserungen werden nur partiell in ausgewählten Bereichen möglich sein. Können diese nicht kostenneutral realisiert werden, dann kann die Umsetzung dieser Verbesserungsmaßnahmen kurz- und mittelfristig nur erfolgen bei:

- Kostenträgerschaft nutznießender Dritter
 - Einsatz von Mitteln aus Optimierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen
 - Einsatz von Bundes- und Landesmitteln (GVFG, Regionalisierungsmittel).
-

(2) Maßnahmenkonzeption

Der Landkreis Lüchow-Dannenberg ist seit vielen Jahren bemüht, den ÖPNV als eine umweltfreundliche Säule der Mobilität seiner Bürger/innen und für den Tourismussektor zu fördern. Gleichwohl ist zu beachten, dass die Umsetzungsmöglichkeiten der Maßnahmen vor dem Hintergrund der angespannten Finanzsituation des Landkreises sehr eingeschränkt sind. Eine komplette Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmenkonzeptionen wird deshalb kurz- oder mittelfristig nicht möglich sein. Der Landkreis strebt an, zunächst zu prüfen, welche einzelnen Maßnahmen geeignet sind, vordringliche Mängel in der Bedienung und Erschließung zu beseitigen.

Unbeschadet der fehlenden Zuständigkeit für den SPNV sieht es der Landkreis weiterhin als wichtig an, sich auch für die Umsetzung von relevanten SPNV-Maßnahmen bei den zuständigen Stellen einzusetzen. Der SPNV bildet das Grundgerüst des ÖPNV.

(3) Vorgehensweise

Die Zielvorstellungen des Landkreises werden analog zur Gliederung von Kapitel 3 (Bewertung und Mängeldarstellung) den entsprechenden Abschnitten Verkehrsangebot (mit Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität, Beförderungsqualität), Fahrgastbedienung (mit Tarifangebot, Fahrgastinformation, Fahrpersonal), Fahrwege, Haltestellen und Fahrzeuge zugeordnet. Außerdem werden, die Möglichkeiten zur Vergabe von ÖPNV-Verkehrsleistungen sowie die Entwicklung im Schienenverkehr thematisiert.

Ausgehend von den Ergebnissen der Bewertung und Mängeldarstellung werden, unter Beachtung der Zielvorstellungen, Maßnahmen entwickelt, die kurz- und mittelfristig zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV beitragen. Im Kap. 3 aufgezeigte und derzeit nicht zu beseitigende Mängel im ÖPNV-Angebot werden einer genaueren Prüfung mit dem Ziel unterzogen, langfristig anzusetzende Verbesserungsmaßnahmen durchzuführen.

Die bislang nicht umgesetzten Maßnahmen aus dem ersten Nahverkehrsplan des Landkreises Lüchow-Dannenberg für den Zeitraum 2001 bis 2006 werden, sofern deren Umsetzung nach wie vor als sinnvoll erachtet wird, erneut als Maßnahmen aufgenommen. Die nicht umgesetzten Maßnahmen des 1. Nahverkehrsplans werden als Anlage (Anlage 21) im neuen Nahverkehrsplan aufgenommen. Der Landkreis führt ein Controlling ein. Er wird einmal jährlich darstellen, ob die Maßnahmen umgesetzt wurden bzw. welchen Bearbeitungsstand sie haben.

Festlegungen zur Finanzierung und zur zeitlichen Umsetzung der einzelnen Maßnahmen sind den anschließenden Kapiteln 6 „Kosten- und Finanzierungsübersicht“ und 7 „Umsetzungskonzeption“ zu entnehmen.

5.3.2 Erschließungsqualität

Ziele

Der Landkreis strebt eine flächendeckende ÖPNV-Erschließung an. In allen Orten mit über 50 Einwohnern soll eine Haltestelle des allgemein zugänglichen ÖPNV in zumutbarer Entfernung von den Wohnstandorten vorhanden und mindestens mit einem Fahrtenpaar pro Tag ggf. mit flexiblen bedarfsorientierten Angeboten wie AST oder Rufbus an das Grundzentrum angebunden sein.

Bei neuen Wohn- und Gewerbegebieten ist grundsätzlich eine ÖPNV-Erschließung vorzusehen.

Maßnahmen

- Einbindung des ÖPNV in die Regional- und Bauleitplanung
-

Siedlungsentwicklung und ÖPNV sollen sich im Hinblick auf die Schaffung einer ÖPNV-orientierten Siedlungsstruktur gegenseitig stärken. Bei der Ausweisung neuer Wohn- und Gewerbegebiete, insbesondere von großflächigen Einzelhandelsstandorten, ist eine ÖPNV-Erschließung in die Gesamtplanung einzubeziehen. Entsprechend sollen in der Bauleitplanung Aussagen zum ÖPNV (nächstgelegene Haltestelle) getroffen und bei der Planung auf ÖPNV-Tauglichkeit des Straßenquerschnitts bzw. der Trassierung geachtet werden.

- Erreichbarkeit spezieller Orte

Im Kapitel 3 (Bewertung und Mängeldarstellung) wurde festgestellt, dass der Landkreis Lüchow-Dannenberg an Schultagen über eine gute Erschließungsqualität verfügt, während in der schulfreien Zeit eine Vielzahl von Orten vom ÖPNV nicht erschlossen wird. In der folgenden Tabelle sind diese Orte, aufgeschlüsselt nach Untersuchungsbereichen, aufgeführt.

Clenze	Dannenberg	Lüchow	Gartow
Belau	Bellahn	Belitz	Lanze
Beseland	Breese i.B.	Beutow	Lomitz
Besem	Breese i.d.M.	Dünsche	Nienwalde
Bösen	Damnatz	Göttien	Prezelle
Bülitz	Fließau	Jabel	
Bussau	Groß Heide	Karmitz	
Dickfeitzen	Gülden	Klein Witzeetze	Hitzacker
Gistenbeck	Gümse	Kolborn	Harlingen
Gledeberg	Klein Heide	Krummasel	Sammatz
Gohlau	Landsatz	Künsche	Sarenseck
Groß Sachau	Mützingen	Liepe	Tiesmesland
Groß Wittfeitzen	Penkefitz	Nemitz	
Klein Wittfeitzen	Pisselberg	Pannecke	
Kussebode	Riekau	Ranzau	Wustrow
Luckau	Riskau	Reetze	Blütlingen
Maddau	Siemen	Rehbeck	Königshorst
Nienbergen	Volkfien	Reitze	
Oldendorf	Wibbese	Sallahn	
Prießbeck	Zadrau	Seerau i.d.L.	
Proitze		Tarmitz	
Püggen		Tüschau / Saggrian	
Zebelin		Vasenthien	
		Weitsche	

Tab. 23: Orte ohne ÖPNV-Erschließung an schulfreien Tagen im Lk Lüchow-Dannenberg

Zu prüfen wäre für die aufgeführten Orte, ob und ggf. durch welche Maßnahmen diese Mängel für die genannten Orte behoben werden können.

Da für die meisten der betroffenen Orte nur eine sehr schwache ÖPNV-Nachfrage vorhanden ist, erscheint eine Ausweitung des zeitlichen Bedienungsangebots im Linienverkehr aus wirtschaftlichen und verkehrlichen Gründen wenig sinnvoll. Eine Angebotsverbesserung im straßengebundenen ÖPNV könnte eher durch die Einführung von nachfrageorientierten Bedienungsformen wie Anruf-Sammel-Taxi (AST) oder Rufbus erfolgen. Zu klären wäre dabei, ob eine Verbesserung von den betroffenen Gemeinden tatsächlich gewünscht und ggf. auch finanziert werden könnte.

- **ÖPNV-Erschließung an Sonn- und Feiertagen**

Es ist zu prüfen, welche Bereiche ein Fahrgast-Aufkommen aufweisen könnten, das ggf. die Einrichtung von Rufbus-Angeboten rechtfertigt. Wenn keine ausreichenden Fahrgeldeinnahmen für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr zu erwarten sind und der Landkreis aufgrund seiner finanziellen Möglichkeiten eine Bezuschussung nicht oder nur in Teilen ermöglichen kann, ist die (Mit-)Finanzierung von dritter Seite für solche Angebote unumgänglich.

5.3.3 Bedienungsqualität und Verbindungsqualität (Bezugsebenen I – III)

In Kapitel 3 (Bewertung und Mängelanalyse) erfolgte eine gemeinsame Bewertung der Bedienungs- und der Verbindungsqualität gemäß der Überlegung, dass eine ausreichende Anzahl von Fahrten auf einer bestimmten Relation nur dann insgesamt als gutes ÖPNV-Angebot gelten kann, wenn auch der Fahrzeitvergleich mit dem Pkw (Verbindungsqualität) eine genügende bzw. gute Qualität ergibt. Auch im Maßnahmenkapitel wird diese Zusammenschau fortgesetzt, denn Maßnahmen zur Erhöhung der Bedienungsqualität (Verbesserung des Fahrtenangebotes) können die Reisezeit bei Umsteigebeziehungen erheblich reduzieren und damit die Verbindungsqualität erhöhen. Ebenso können Maßnahmen zur Verbesserung der Verbindungsqualität auch die Bedienungsqualität erhöhen, da z.B. verbesserte Umsteigeverbindungen die Gesamtreisezeit so verbessern, dass zusätzliche Fahrtmöglichkeiten in die Bewertung einfließen können.

Ziele

Ziel des Landkreises ist es, alle im Kapitel 3 mit „ungenügend“ bewerteten Verbindungen in den Bereichen Bedienungs- und Verbindungsqualität in eine zumindest genügende Qualität zu überführen, soweit dies verkehrlich sinnvoll und wirtschaftlich darstellbar ist. Sollte der Landkreis aufgrund seiner Haushaltslage nicht zur Finanzierung in der Lage sein, können Maßnahmen nur über eine Finanzierung durch Fahrgeldeinnahmen oder durch Kostenübernahme von Dritten umgesetzt werden.

(1) Landkreisweite Maßnahmen

In einem engen Zusammenhang zu den im nächsten Abschnitt dargestellten lokalen Einzelmaßnahmen stehen landkreisweite Maßnahmen, durch die die generellen Voraussetzungen zur Verbesserung der Bedienungs- und Verbindungsqualität geschaffen werden.

- **Regionallinien**

Die örtliche und regionale Erschließung übernehmen Regionalbuslinien. Sie verkehren auf möglichst direktem und schnellem Weg zwischen den Zentralen Orten des Landkreises sowie der Nachbarkreise, haben also primär Verbindungsaufgaben. Für diese Hauptrelationen sind möglichst vertaktete und direkte Fahrten einzurichten bzw. zu erhalten und attraktive Fahrzeiten sicherzustellen. Auch wenn auf den Regionalbuslinien wegen einer Reihe von Zwangspunkten keine durchgängige Vertaktung möglich ist, sollten Fahrpläne soweit möglich mit wiederkehrenden, gleichen und damit einprägsamen Abfahrtszeiten versehen werden.

Die Vertaktung des Bedienungsangebotes und/oder Verbesserungen der Bedienungshäufigkeit auf den Regionallinien würden für eine deutliche Hebung der Angebotsqualität sorgen. Dort, wo es für die Verkehrsunternehmen wirtschaftlich und verkehrlich sinnvoll ist, sollten Anstrengungen unternommen werden, das zeitliche Bedienungsangebot auszudehnen.

Neben der Verbindungsaufgabe zu den Zentralen Orten übernehmen diese Linien Zubringerfunktionen zum Schienenverkehr. Innerhalb des Landkreises bezieht sich dies auf

die Bahnhöfe Dannenberg Schnega, und untergeordnet Hitzacker, außerhalb des Landkreises auf die Bahnhöfe Salzwedel, Lüneburg und Uelzen. Anzustreben ist hierbei eine Optimierung der Anschlusssicherheit / zeitlichen Verknüpfung an den Bahnhöfen Dannenberg (verschiedene Linien), Schnega (Linie 1947), Lüneburg (Linie 304), Salzwedel (Linie 1937) sowie insbesondere Uelzen (Linien 1936, 1948 und 1949).

Bei den Linien, die zwischen dem Landkreis Lüchow-Dannenberg und Uelzen verkehren, ist zu dem zu berücksichtigen, dass Auszubildende die Berufsschule in Uelzen besuchen und die Berufsschule rechtzeitig erreichen. Wenn dies nicht gewährleistet ist, sollten die betreffenden Fahrpläne an die Bedürfnisse der Berufsschüler/-innen entsprechend angepasst werden.

- Erschließungslinien

Die (vielfach auf die Interessen des Schülerverkehrs ausgerichteten) lokalen Linien sorgen für die Erschließung in der Fläche und fungieren als Zubringer zu Regionallinien. Hierbei treten häufig Mängel bei der Verknüpfung auf. Durch eine Optimierung von Verknüpfungen sollte sowohl die Bedienungs- als auch die Verbindungsqualität im Einzelfall deutlich verbessert werden. Inwieweit bestehende Zwangspunkte (u.a. Schulbedienung) einer Verbesserung der Verknüpfungen entgegenstehen, müsste im Einzelnen überprüft werden. Wichtige Anschlussverbindungen sind hinsichtlich ihrer Verbesserungsmöglichkeiten im Zuge von Fahrplanänderungen zu überprüfen.

- Differenzierte Bedienungsangebote

Häufig ermöglichen die nur in geringem Umfang gebündelten Nachfrageströme unter wirtschaftlichen Aspekten keine zusätzlichen Linienangebote. Hier kann die Anwendung bedarfsorientierter Bedienungsformen (z.B. AST-Verkehr, Rufbus) in Frage kommen, um vorhandene Linienverkehre zu ergänzen.

Allerdings muss dabei berücksichtigt werden, dass der Linienverkehr im Landkreis derzeit eigenwirtschaftlich durchgeführt wird und der Landkreis als Aufgabenträger für ÖPNV-Leistungen – mit Ausnahme von Zahlungen zur Aufrechterhaltung der Qualität des jetzigen Angebotes - keine Zuschüsse leistet. Bei AST-/Rufbus-Verkehren muss der Landkreis dagegen die Differenz zwischen Einnahmen und Kosten tragen, was im Vergleich zum Ist - Zustand eine erhebliche zusätzliche finanzielle Belastung darstellt.

Ferner ist zu beachten, dass differenzierte Angebote keine Konkurrenz zum regulären Linienverkehr darstellen sollen. Insbesondere ist auf einen ausreichenden Abstand sowohl im zeitlichen als auch im tariflichen Angebot zu bestehenden Busverkehren zu achten, um diesen nicht durch Abwanderung von Fahrgästen die Grundlage zu entziehen.

Der Landkreis Lüchow-Dannenberg hat zunächst probeweise für einen Zeitraum von 1 Jahr (Oktober 2006 - September 2007) zwischen Dannenberg – Dömitz einen Rufbusverkehr eingerichtet. Die Erkenntnisse aus diesem Projekt werden für die Prüfung weiterer Rufbusverkehre eine wichtige Grundlage bilden.

Das Bedienungsangebot im straßengebundenen ÖPNV endet montags bis freitags auch auf den regional bedeutsamen Linien spätestens zwischen 19 und 21 Uhr. Nach 21 Uhr existieren im Landkreis keine Angebote im straßengebundenen Linienverkehr. Ähnliches gilt für das zeitliche Bedienungsangebot an den Wochenenden: Sonnabends endet mit Ausnahmen der Linien 304, 1936, 1948 und 1949 das Fahrplanangebot des ÖPNV zwischen 14 und 16 Uhr. Das Angebot an Sonn- und Feiertagen beschränkt sich überwiegend auf wenige Fahrtenpaare.

Die Verkehrsunternehmen sollten insbesondere mit den Tourismuseinrichtungen prüfen, ob auf den regionalen Hauptlinien ein Bedarf für eine Ausweitung des Bedienungsangebotes an den Wochenenden besteht. Eine Ausweitung des Bedienungsangebotes wäre vor dem Hintergrund der bestehenden Finanzlage des Landkreises allerdings nur möglich, wenn eine

Finanzierung der Betriebskostenzuschüsse aus Regionalisierungsmitteln oder durch die Beteiligung Dritter möglich ist.

In den Abendstunden und an den Wochenenden, also in Zeiten schwacher Nachfrage, ist eine Ausweitung des zeitlichen Bedienungsangebots im Linienverkehr – wie dargestellt - aus wirtschaftlichen und verkehrlichen Gründen im Landkreis häufig nicht sinnvoll. Eine Angebotsverbesserung im straßengebundenen ÖPNV könnte durch die Einführung von nachfrageorientierten Bedienungsformen wie Anruf-Sammel-Taxi oder Rufbus erfolgen. Derartige Angebotsverbesserungen stehen jedoch unter dem Finanzierungsvorbehalt.

(2) Bezugsebene I (Ortschaften - Grundzentrum)

Die kleinräumige, lokale ÖPNV-Versorgung in der Fläche wird durch Angebote geprägt, die vorrangig auf die Schülerbeförderung ausgerichtet sind. Dies hat zur Folge, dass das Bedienungsangebot in schulfreien Zeiträumen deutlich geringer ausfällt als an Schultagen. So wurden im Landkreis Lüchow-Dannenberg an schulfreien Tagen rd. 47% aller Relationen mit „ungenügend“ bewertet, während es an Schultagen lediglich 1% waren (vgl. Kapitel 3).

Davon abgesehen gibt es aufgrund der überwiegend fehlenden gebündelten Nachfrageströme nur wenige gerichtete Pendlerströme, die sich für einen attraktiven und zugleich wirtschaftlichen ÖPNV anbieten. Insofern könnten, ergänzend zu den bestehenden Angeboten im schulbezogenen ÖPNV, bedarfsorientierte Verkehrsformen, wie AST- oder Rufbus-Verkehre, eingerichtet werden, um die Bedienungsqualität zu verbessern. Ein möglicher Bedarf ist durch die Gemeinden zu ermitteln. Die Kostenübernahme ist zwischen Gemeinden und Landkreis zu klären.

Die Bedürfnisse der Schülerbeförderung führen im ÖPNV dazu, dass die Busse zur Bedienung von wohnortnahen Haltestellen häufig nicht die direkten Wege zwischen zwei Orten befahren. Diese auf die Interessen der Hauptnutzergruppe abgestellten indirekten Linienführungen verlängern im Regelfall die Beförderungszeiten und mindern damit die Verbindungsqualität. Insbesondere innerhalb ländlich strukturierter Gemeinden sind der Verringerung der Beförderungszeiten daher enge Grenzen gesetzt. Dennoch sollte überall dort, wo im Zuge der Bewertung und Mängeldarstellung ungenügende Verbindungsqualitäten festgestellt worden sind, Verbesserungen der Verbindungsqualität angestrebt werden, sofern sie wirtschaftlich und verkehrlich sinnvoll sind.

Maßnahmen Bezugsebene I (Ortschaften – Grundzentrum)

- Verbindungen, die derzeit eine ungenügende Qualität aufweisen

Im Kapitel 3 (Bewertung und Mängeldarstellung) wurde auf der Relation Ortschaften - Grundzentrum für verschiedene ÖPNV-Anbindungen die Bedienungs- bzw. die Verbindungsqualität mit „ungenügend“ bewertet. In der folgenden Tabelle sind diese Verbindungen, untergliedert nach Untersuchungsbereichen, aufgeführt.

Clenze			
Orte	Bed.-Qualität (S)	Bed.-Qualität (F)	Verb.-Qualität
Belau		X	
Beseland		X	
Besem		X	X
Billerbeck		X	
Bösen		X	
Bülitz		X	X
Bussau		X	
Dommatzen		X	

Clenze (Fortsetzung)			
Orte	Bed.-Qualität (S)	Bed.-Qualität (F)	Verb.-Qualität
Diahren		X	
Dickfeitzen		X	
Gistenbeck		X	
Gledeberg		X	
Gohlau		X	
Groß Sachau		X	
Groß Wittfeitzen		X	X
Kiefen		X	
Klein Gaddau		X	
Klein Wittfeitzen		X	
Külitz		X	
Kussebode		X	
Luckau		X	X
Maddau		X	X
Nienbergen		X	
Oldendorf		X	X
Prießbeck		X	
Proitze		X	
Püggen		X	X
Salderatzen		X	
Schäpingen		X	
Spithal			X
Waddeweitz		X	
Warpke		X	
Winterweyhe			X
Zebelin		X	

Dannenberg			
Orte	Bed.-Qualität (S)	Bed.-Qualität (F)	Verb.-Qualität
Bellahn		X	
Breese i.d.M.		X	
Damnatz		X	
Fließau		X	
Groß Heide		X	
Gülden		X	
Gümse		X	
Kacherien			X
Klein Heide		X	
Landsatz		X	
Mützingen		X	
Penkefitz		X	X
Pisselberg		X	
Quickborn			X
Riekau	X	X	X
Riskau		X	
Siemen		X	
Volkfien		X	
Wibbese		X	
Zadrau		X	

Gartow			
Orte	Bed.-Qualität (S)	Bed.-Qualität (F)	Verb.-Qualität
Brünkendorf		X	
Lanze		X	X
Lomitz		X	
Nienwalde		X	
Prezelle	X	X	

Hitzacker			
Orte	Bed.-Qualität (S)	Bed.-Qualität (F)	Verb.-Qualität
Harlingen		X	
Katemin		X	
Klein Kühren			
Neu Darchau		X	
Sammatz		X	
Sarenseck		X	
Tiesmesland		X	
Tießau		X	

Lüchow			
Orte	Bed.-Qualität (S)	Bed.-Qualität (F)	Verb.-Qualität
Bockleben			X
Belitz		X	X
Beutow		X	X
Dünsche		X	
Göttien		X	
Groß Witzeetze			X
Jabel		X	
Karmitz		X	
Klein Witzeetze		X	
Kolborn		X	X
Krummasel		X	
Künsche		X	
Küsten/Süthen		X	
Liepe		X	
Lübbow			X
Nemitz		X	
Pannecke		X	
Ranzau		X	
Reetze		X	
Rehbeck		X	X
Reitze		X	X
Sallahn		X	
Schletau			X
Seerau i.d.L.		X	
Simander			X
Tarmitz		X	
Trabuhn			
Trebel		X	
Tüschau/Saggrian		X	
Vasenthien		X	
Weitsche		X	

Wustrow			
Orte	Bed.-Qualität (S)	Bed.-Qualität (F)	Verb.-Qualität
Blütlingen		X	
Königshorst		X	X

Tab. 24.: Ungenügende Bewertungen Bedienungs- / Verbindungsqualität I (Orte - Grundzentren)

Ziele

Ziel des Landkreises ist es, möglichst alle im Kapitel 3 mit „ungenügend“ bewerteten Verbindungen in den Bereichen Bedienungsqualität und Verbindungsqualität in eine zumindest genügende Qualität zu überführen, soweit dies verkehrlich und wirtschaftlich darstellbar ist. Sollte der Landkreis aufgrund seiner Haushaltslage nicht zur Finanzierung in der Lage sein, können Maßnahmen nur über eine Finanzierung durch Fahrgeldeinnahmen oder durch Kostenübernahme von Dritten umgesetzt werden.

Maßnahmen

Der vorangehenden Tabelle ist unmittelbar zu entnehmen, das für alle Bereiche der weitaus überwiegende Anteil der ungenügenden Bewertungen im Bereich der **Bedienungsqualität** außerhalb der Schulzeit liegt. Ursache ist die weitgehende Ausrichtung der Fahrpläne der Erschließungslinien und zum Teil auch der Regionallinien auf die Hauptnutzergruppe der Schüler/innen. Für diese Verbindungen wäre zu prüfen, wie durch lokale Maßnahmen bestimmte Relationen / Räume in eine mindestens genügende Qualität überführt werden könnten.

Da es aus wirtschaftlichen Gründen kaum möglich sein wird, auf allen Linien ein über den gesamten Bedienungszeitraum gleichbleibendes Angebot vorzuhalten, sollte geprüft werden, wo und inwieweit es wirtschaftlich und verkehrlich sinnvoll erscheint, das zeitliche Bedienungsangebot an schulfreien Tagen zu erweitern. Dies gilt in erster Linie für die regional bedeutsamen Linien. Im Einzelfall ist zu untersuchen, ob eine Verbesserung tatsächlich notwendig ist oder ob die vorhandenen Möglichkeiten vor dem Hintergrund einer evtl. sehr geringen Nachfrage auf diesen Relationen akzeptabel sind.

Abzuwägen ist außerdem, ob die Einrichtung zusätzlicher Fahrten im Linienverkehr oder eher das Angebot von differenzierten Bedienungsangeboten (AST oder Rufbus) gewählt werden soll. Ferner ist zu klären, ob eine Verbesserung von den betroffenen Gemeinden tatsächlich gewünscht und ggf. auch finanziert werden könnte.

Ungenügende Bewertungen bei der **Verbindungsqualität** treten vorzugweise bei Orten auf, die abseits der großen Verkehrsachsen liegen und lediglich von schulbezogenen Erschließungslinien bedient werden. Charakterisch ist hier eine umweghafte Linienführung, damit eine möglichst optimale Flächenerschließung erreicht wird. Hierdurch weichen die ÖPNV-Routen in vielen Fällen erheblich von den im MIV benutzen direkteren Routen ab und haben dadurch deutlich längere Fahrtzeiten. Im konkreten Einzelfall ist zu prüfen, inwieweit sich diese Fahrtzeiten z.B. durch veränderte Linienführungen optimieren lassen. Dabei ist jedoch folgender potenzieller Zielkonflikt zu beachten: Mögliche Verbesserungen des Fahrzeitverhältnisses dürfen nicht zu Lasten einer bislang guten/genügenden Flächenerschließung erfolgen.

Um die Anbindung des Freibades Bergen durch den ÖPNV zu verbessern, wird sich der Landkreis bei der RBB für die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle „Freibad Bergen“ im Zuge der Linien 1947 bzw. 1948 einsetzen.

(3) Bezugsebene II (Grundzentrum – Mittelzentrum) Bezugsebene III (Grundzentrum – Oberzentrum)

Ziele

Für die Hauptrelationen zwischen den Zentralen Orten (Grundzentren des Landkreises) zu den Mittelzentren (außerhalb des Kreisgebiets) sowie zum Oberzentrum Lüneburg sind, soweit verkehrlich sinnvoll, möglichst vertaktete und direkte Fahrten einzurichten bzw. zu erhalten.

Die Fahrtenanzahl soll - in Absprache mit den benachbarten Landkreisen - auf den Hauptrelationen von den Verkehrsunternehmen möglichst auf eigenwirtschaftlicher Basis angebotsorientiert ausgebaut werden. Sollte dies den Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich nicht möglich sein und eine Finanzierung durch den Landkreis ebenfalls nicht leistbar sein, dann können Gemeinden durch eigene Finanzierungsmöglichkeiten Verbesserungsmaßnahmen zur Erhöhung der Bedienungsqualität durchführen.

Auch wenn für wichtige Regionallinien aufgrund einer Reihe von Zwangspunkten unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten keine durchgängige Vertaktung möglich ist, sollten Fahrpläne – soweit möglich – mit wiederkehrend gleichen und damit einprägsamen Abfahrtszeiten versehen werden.

Die Anschlüsse von Buslinien untereinander und von Bussen zum Schienenverkehr sind weiter zu verbessern.

Maßnahmen Bezugsebene II

- Verbindungen, die derzeit eine ungenügende Qualität aufweisen

Die Analyse der Relationen zwischen bestimmten Grundzentren im Landkreis und Mittelzentren in benachbarten Landkreisen zeigt für folgende Relationen ein ungenügendes Ergebnis:

Grundzentren (Mittelzentr.)	Mittelzentren (Grundzentr.)	Bedienungsqualität II Schultage	Bedienungsqualität II schulfreie Tage	Verbindungsqualität II
Hitzacker	Lüchow			ungenügend
Dannenberg Hitzacker	Uelzen	ungenügend ungenügend	ungenügend ungenügend	ungenügend
Clenze	Salzwedel			ungenügend

Tab. 25: Ungenügende Bewertungen Bedienung – und Verbindungsqualität II (Grundzentren – Mittelzentren)

Hitzacker – Lüchow:

Ursache für eine nicht zureichende Verbindungsqualität ist der Zeitaufwand der Linie 304 für die Bedienung des Streckenabschnitts Dannenberg, ZOB – Dannenberg, Ostbahnhof – Dannenberg, ZOB (10 - 11 Min. Fahrtzeit). Zu prüfen wäre, inwieweit bestimmte Kurse lediglich den ZOB in Dannenberg anfahren, während andere die alte Linienführung beibehalten.

Dannenberg / Hitzacker – Uelzen:

Für die Anbindung von Dannenberg und Hitzacker nach Uelzen ist zu prüfen, ob auf der Linie 1936 über die jetzigen fünf Fahrtenpaare pro Tag hinaus weitere Fahrten angeboten werden können, um die Bedienungsqualität zu verbessern. Ferner ist die Verknüpfung zwischen den Linien 304 und 1936 in Dannenberg zu optimieren.

Clenze – Salzwedel:

Um die Fahrtzeiten zwischen Clenze und Salzwedel zu verkürzen, sind die Umsteigezeiten in Bergen zwischen den Regionallinien 1947/48 und der Rufbuslinie 411 zu optimieren.

Maßnahmen Bezugsebene III

- Überprüfung der Verbindungen, die derzeit eine ungenügende Qualität aufweisen

Auf dieser Bezugsebene weist lediglich die Relation Clenze – Lüneburg eine ungenügende Verbindungsqualität auf, die durch eine bessere Verknüpfung zwischen Bus und Bahn in Uelzen behoben werden kann.

5.3.4 Beförderungsqualität

- **Nachfrage und Platzangebot**

Platzangebot, Auslastung und Wirtschaftlichkeit im ÖPNV stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang. Insbesondere bei Linien mit hohem Schüleraufkommen ergibt sich häufig eine hohe Konzentration von Fahrgästen innerhalb kurzer Zeitabschnitte in den Hauptverkehrszeiten morgens und mittags.

Ziele

Trotz der oben erwähnten Schwierigkeiten ist es Ziel des Landkreises, die maximal zulässige Fahrgastbesetzung nur in Ausnahmefällen bei starken Spitzenbelastungen ausnutzen zu müssen.

Maßnahmen

Bezüglich der einleitend aufgeführten zeitweise auftretenden Kapazitätsengpässe und sonstiger im Busverkehr auftretender Mängel sollte gebündelt an einer Stelle (z.B. bei einem der Verkehrsunternehmen) ein einfaches Erfassungsverfahren entwickelt werden, um dem Landkreis in regelmäßigen Abständen ein standardisiertes Mängelprotokoll (z.B. einfache Tabelle) zukommen zu lassen.

- **Verknüpfungspunkte**

Die starke Ausrichtung des ÖPNV-Angebots auf die Bedürfnisse des Schulverkehrs hat zur Folge, dass fahrplanmäßige Abstimmungen und damit zumutbare Umsteigezeiten an den Verknüpfungspunkten im Landkreis nur teilweise gegeben sind.

Ziele

Trotz der oben erwähnten Schwierigkeiten strebt der Landkreis im Bereich des Busverkehrs weiterhin die Verbesserung der Anschlussverbindungen Bus / Bus an. Ebenso wird er sich für eine Verbesserung der Übergänge zur Schiene verwenden.

Maßnahmen

Der Landkreis wird in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen prüfen, inwiefern und ggf. mit welchem Aufwand eine fahrplanmäßige Abstimmung an den Verknüpfungspunkten des Busverkehrs optimiert werden kann und welcher zusätzliche Aufwand ggf. notwendig wäre, die Wünsche nach einer Anschlussoptimierung umzusetzen.

Insbesondere ist sowohl am Bhf. Lüneburg als auch besonders am ZOB in Uelzen zu prüfen, inwieweit die aus dem Landkreis Lüchow-Dannenberg dorthin verkehrenden Buslinien durch leichte Fahrplanänderungen eine bessere Verknüpfung - insbesondere mit dem Metronom - erreichen können.

Bezüglich der Verknüpfungspunkte Lüchow, Busbahnhof, Dannenberg, ZOB und Schnega, Bhf. ist eine generelle Überprüfung aller dort verkehrenden (Regional-) Linien hinsichtlich einer besseren Verknüpfung vorzusehen.

- **Verknüpfungsanlagen**

Besonders gekennzeichnete und ausgebaute P+R-Anlagen für PKW an Bushaltestellen im Landkreis Lüchow-Dannenberg sind bisher noch nicht eingerichtet worden. In mittel- bis langfristiger Perspektive gilt die Gestaltung der Parkplätze als P+R-Anlage am Bahnhof Dannenberg-Ost als sinnvoll. Für die geplante P+R-Anlage am Bahnhof Schnega ist aufgrund eines gescheiterten Grunderwerbs eine Überplanung notwendig. Dieses Vorhaben sollte in Abstimmung mit der Gemeinde prioritär umgesetzt werden.

Darüber hinaus ist an eine Verbesserung der Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad gedacht. Bike+Ride-Anlagen sollen an den Bahnhöfen Dannenberg-Ost, Hitzacker, Schnega und (im Falle der Wiederaufnahme des SPNV) in Lüchow für eine Verbesserung des Zugangs zum ÖPNV/SPNV sorgen. Die anzustrebenden Ausstattungsmerkmale sind jeweils festzulegen (u.a. Kundeninformation, behindertengerechte Ausstattung, Fahrradbügel).

- **Verknüpfung mit den Elbfähren**

Für die verkehrlichen Verbindungen zwischen dem Landkreis Lüchow-Dannenberg und den östlichen Bundesländern Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg sind auch die Elbfähren von Bedeutung. In der Bestandsdarstellung wurde bereits darauf hingewiesen, dass von den vier Elbfähren Neu Darchau, Hitzacker, Pevestorf und Schnackenburg lediglich Neu Darchau mit dem ÖPNV verknüpft ist. Zur Förderung der Nutzung des ÖPNV insbesondere im Freizeit- und Ausflugsverkehr verfolgt der Landkreis das Interesse, eine Bedienung der Elbfähren durch den ÖPNV zu erreichen.

- **Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit**

Die Anschlusssicherung (auch im Verspätungsfall) ist für die Fahrgäste ein wichtiges Kriterium für die Zuverlässigkeit des ÖPNV. Der kontinuierliche Informationsfluss über leistungsfähige Kommunikationsmittel zwischen Bussen und Betriebsleitstellen ist eine wesentlich Voraussetzung für Zuverlässigkeit / Pünktlichkeit und damit der Anschlusssicherung im Betriebsablauf.

Ziele und Maßnahmen

Der Landkreis wird sich bei den Verkehrsunternehmen – insbesondere bei der RBB und der LSE – für ein einheitliches Funksystem bzw. für kompatible Funksysteme einsetzen, die einen verkehrsunternehmenübergreifenden direkten Informationsaustausch ermöglichen und die Kommunikationsmöglichkeiten mit den Zügen im Schienenpersonennahverkehr verbessern. Dies kann auch über die Ausrüstung aller Fahrer mit betriebseigenen Handys geschehen.

- **Ausstieg zwischen Haltestellen**

In den vergangenen Jahren hat es sich bewährt, unter bestimmten Bedingungen (Sicherheit, Pünktlichkeit) den Ausstieg auch zwischen den Haltestellen zuzulassen. Besonders in dünner besiedelten ländlichen Räumen führt dies wegen der größeren Haltestellenabstände zu kürzeren Fußwegen zwischen Haltestelle und Haustür und verbessert dadurch die Erschließungsqualität bzw. verkürzt die Gesamtreisezeit deutlich.

Ziele und Maßnahmen

Der Ausstieg außerhalb von Haltestellen auf dem Linienweg sollte überall dort ermöglicht werden, wo dies im Einklang mit Aspekten der Sicherheit und der Pünktlichkeit steht. Der Landkreis wird sich für eine einheitliche Regelungen in dem Sinne einsetzen, dass auch die LSE diese Vorgabe zumindest außerhalb der Schülerbeförderung übernimmt. Die

Maßnahmeumsetzung ist im Zuge der Einführung des Gemeinschaftstarifs und der Angleichung der Tarif- und Beförderungsbedingungen vorgesehen. Wichtig ist dabei, dass eine entsprechende Vermarktung der Gesamtmaßnahme (z.B. im Fahrplanbuch der RBB) sichergestellt wird.

- **Mitnahme von Fahrrädern**

Zur Stärkung der Verknüpfung zwischen Fahrrad und ÖPNV ist eine möglichst unkomplizierte Form der Fahrradmitnahme eine wesentliche Forderung.

Ziele und Maßnahmen

Der Landkreis sieht die Mitnahme von Fahrrädern besonders unter Berücksichtigung touristischer Aspekte als einen wichtigen Bestandteil zur Verbesserung des Serviceangebotes im Busbetrieb an. Daher strebt er eine einheitliche Regelung bei der Fahrradmitnahme in Bussen sowie eine angemessene Vermarktung des Angebots (z.B. im Fahrplanbuch der RBB) an. Die Mitnahme von Fahrrädern in den Fahrzeugen – zumindest außerhalb der Hauptverkehrszeiten – ist die einfachste Form der Fahrradmitnahme. Anspruch auf Fahrradmitnahme kann dabei nur dann bestehen, wenn genügend Platz vorhanden ist, da Fahrgäste ohne Fahrräder, Rollstuhlfahrer und Personen mit Kinderwagen weiterhin Vorrang haben sollen.

Inwieweit die Fahrradmitnahme mittels spezieller Fahrradanhänger oder auch durch Umrüstung von Fahrzeugen ermöglicht werden kann und wirtschaftlich darstellbar ist, bedarf einer genaueren Prüfung der Kosten und ggf. einer Regelung der Kostenübernahme. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass die RBB um das Jahr 2000 für zwei Fahrplanperioden sonnabends und sonntags die Linienfahrten von Uelzen über Clenze – Wustrow – Lüchow – Dannenberg – Vietze mit Fahrradanhängern durchgeführt hat und dieses Projekt mangels Nachfrage nach der vereinbarten Probezeit wieder eingestellt hat.

5.3.5 Tarifangebot

Die gegebenen und zukünftigen Rahmenbedingungen des ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg haben grundsätzliche Überlegungen über die Weiterentwicklung einer sinnvollen Tarifstruktur erfordert. Im Kapitel 3 wurde bereits aufgeführt, dass bei Bus und Bahn bis zum 31.03.2007 vier verschiedene Tarife (RBB, LSE, VNN und DB) und Tarifbestimmungen galten.

Um in diesem Bereich eine deutliche Verbesserung für die Fahrgäste zu erreichen, wurde politisch beschlossen und mit den Verkehrsunternehmen abgestimmt, dass zum 01.04.2007 für Busfahrten im Landkreis Lüchow-Dannenberg ein einheitlicher Tarif gilt. Dieser Gemeinschaftstarif gilt auch für Fahrten auf der Linie 304 von/nach Lüneburg sowie auf der Linie 1937 von/nach Salzwedel. Allgemeine Voraussetzung ist, dass dem Landkreis die notwendigen Finanzmittel zur Verfügung stehen.

Ziele

Zielsetzung bei der Einführung eines Gemeinschaftstarifs sind die Vereinheitlichung von Tarifstrukturen und -bestimmungen, die folgende Aspekte beinhalten:

- Im ganzen Landkreis soll für alle Busfahrten innerhalb des Landkreises ein Tarif gelten (Prinzip „ein Tarif / ein Fahrschein“).
 - Der Gemeinschaftstarif gilt auch für Fahrten von/nach Lüneburg und Salzwedel.
 - Das neue Tarifangebot soll für die Kunden übersichtlich und begreifbar sein.
 - Das neue Tarifangebot wird für Schüler und allgemeinen Fahrgästen spezielle Sondertarife beinhalten (Schülerfreizeitkarte, Tageskarte).
 - Preishärten im Vergleich zu heutigen Tarifen sollen nach Möglichkeit vermieden werden.
-

- Degressive Preisgestaltung für längere Reiseweiten.
- Vereinheitlichung der Tarifbestimmungen der einzelnen Unternehmen
- Zu benachbarten Tarifgebieten (HVV, RBB-Tarif im Landkreis Uelzen) und in Bezug auf den SPNV sollen in langfristiger Perspektive Möglichkeiten für Übergangstarife geprüft werden

Maßnahmen

Die notwendigen Maßnahmen sind bei allen Beteiligten umgesetzt worden, so dass am 01.04.2007 der Gemeinschaftstarif („Wendland-Tarif“) eingeführt werden konnte.

Es muss abgewartet werden, wie sich die Fahrgastnachfrage entwickelt und ob die Höhe der errechneten (und notwendigen) Zuschusszahlungen eingehalten wird. Erst wenn belastbare Zahlen nach mindestens einem Jahr Gültigkeit des Wendland-Tarifes vorliegen, kann über eine Erweiterung des Tarifangebotes nachgedacht werden. Tarifstrukturen sind nutzerfreundlich weiter zu entwickeln, tarifliche Anreizstrukturen mit besonderem Augenmerk auf umweltpolitische Gesichtspunkte sind auszubauen. Es wäre vor dem Hintergrund der Erfahrungen und der finanziellen Daten u.a. zu prüfen, ob eine Familien-/Gruppenkarte auch in der Woche eingeführt (und finanziert) werden kann.

5.3.6 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation ist eine wichtige Einflussgröße bei der Verkehrsmittelwahl. Bestimmte Elemente sind für den Landkreis bereits realisiert worden, die jedoch insgesamt immer noch verbesserungsbedürftig sind.

Ziele

Allgemeine Zielvorstellung ist ein durchgängiges Fahrgastinformationssystem, in dem sich die Einzelinformationen, die der Kunde vor und während seiner Reise benötigt, lückenlos aneinanderreihen.

Im Einzelnen ist es Ziel des Landkreises, die Fahrgastinformationen in den Bereichen gedruckte Fahrpläne, elektronische Fahrplanauskunft, Telefonauskunft und Basisinformationen, wie z.B. Tarifinformationen, weiter zu verbessern. Hierbei unterstützt der Aufgabenträger die Verkehrsunternehmen in ihren Anstrengungen zur Verbesserung der Fahrgastinformationen. Die Kundeninformation soll sukzessive vereinheitlicht, vereinfacht und im Hinblick auf einen weitgehend barrierefreien ÖPNV (nach BGG) überarbeitet und ergänzt werden.

Weiterhin ist es das Ziel des Landkreises, sich bei kommunalen Werbe- und Informationsaktivitäten, z.B. im Bereich der Tourismuswerbung, für eine Integration der ÖPNV-Information einzusetzen.

Maßnahmen

- Fahrpläne und Fahrplanheft

Fahrpläne und Fahrplanheft sind für die Fahrgäste grundlegende Informationselemente über das ÖPNV-Angebot auf Straße und Schiene. Der RBB-Fahrplan bietet bereits eine gute Übersicht über das ÖPNV-Angebot im Landkreis Lüchow-Dannenberg. Der Landkreis strebt an, durch Aufnahme der Fahrpläne der Schienenstrecken Dannenberg – Lüneburg, Uelzen – Schnega - Salzwedel und Dannenberg – Lüchow – Wustrow in den Fahrplan der RBB eine umfassende Information über den ÖV im Landkreis zu bieten.

- Elektronische Fahrplanauskunft „Connect“

In Zeiten der ständigen Ausweitung von Haushalten mit PC und Internetzugang erhalten elektronische Informationsquellen immer größere Bedeutung. Die VNN war am Aufbau der

niedersachsenweiten elektronischen Fahrplanauskunft „Connect“ (Internetadresse: www.vnn.de) beteiligt. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg unterstützt das Projekt „Connect“ und wird weiterhin auf den Homepages des Landkreises und der Samtgemeinden auf diese Serviceleistung aufmerksam machen. Ferner wird er sich dafür einsetzen, dass der Rufbus-Fahrplan Dannenberg – Dömitz sowie die LSE-Linien vollständig in die elektronische Fahrplanauskunft aufgenommen werden.

- Betrieb einer zentralen telefonischen Fahrplanauskunft

Fahrgäste, die über keinen Internetanschluss verfügen, benutzen vielfach das Telefon, um sich über öffentliche Verkehrsmittel zu informieren. Die Verkehrsunternehmen RBB, KVG und LSE bieten jeweils eigene Servicenummern an, über die Fahrgastinformationen erteilt werden.

Zu prüfen ist, inwieweit die Mobiz zu einer unternehmensübergreifenden zentralen telefonischen Stelle für Fahrgastinformationen ausgebaut werden kann. Durch einen solchen Ausbau könnte zudem das Beschwerdemanagement im Bereich des ÖPNV vereinheitlicht werden.

- GIS-gestütztes Haltestelleninformationssystem

Zu prüfen ist die Einführung eines GIS-gestützten Haltestelleninformationssystems:

1. Stufe: Haltestellenkataster im Intranet des Landkreises für die interne Nutzung von Landkreis und Samtgemeinden.
2. Stufe: Verknüpfung des Katasters mit den Fahrplänen und Bereitstellung für den externen Nutzer im Internet.

- Informationen am und im Fahrzeug

Ein weiterer, wichtiger Aspekt im Bereich der Fahrgastinformation sind Informationselemente an und in den Fahrzeugen. Gute und vereinheitlichte Informationselemente erleichtern den Fahrgästen die Nutzung des ÖPNV und erhöhen so die Akzeptanz des Verkehrsmittels. In den Fahrzeugen wird eine elektronische Haltestellenanzeige und auch eine elektronische Haltestellenansage angestrebt. Ferner sind die Möglichkeiten bzw. Notwendigkeiten zu prüfen, für sehbehinderte und blinde Fahrgäste eine Liniennummern- und Zielansage über Außenlautsprecher an den Fahrzeugen einzurichten.

Wichtige Kriterien sind dabei eine (vereinheitlichte) Liniennummerierung und die Information über Fahrtziel und Fahrtweg. Verantwortlich sind hierfür die Verkehrsunternehmen.

5.3.7 Fahrpersonal

Die Qualität der Dienstleistung ÖPNV wird im besonderen Maße vom Personal der Verkehrsunternehmen getragen.

Ziele

Der Aufgabenträger dringt darauf, dass das Fahrpersonal im Sinne der Fahrgäste über die folgenden Qualitäten / Kenntnisse verfügt:

- hinreichende Orts- und Tarifkenntnisse,
 - ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache,
 - angemessenes Erscheinungsbild,
 - Pflicht zur Schulung und Weiterbildung,
 - freundlicher, hilfsbereiter und zielgruppenorientierter Umgang mit Fahrgästen (insbesondere im Umgang mit mobilitätsbehinderten Personen).
-

Maßnahmen

Der Aufgabenträger erwartet, dass das Fahrpersonal regelmäßig geschult wird, um die Kunden stets aktuell informieren zu können und um dauerhaft die Kundenansprache zu verbessern. Ferner werden die Anforderungen an das Personal mit Kundenkontakt und die Einhaltung der Kriterien Bestandteil zukünftiger Verkehrsverträge zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sein.

5.3.8 Haltestellen

Die ansprechende, funktionale und informative Gestaltung der Haltestellen ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass der ÖPNV von den Fahrgästen angenommen wird. Entsprechend hat der Landkreis in den vergangenen Jahren zahlreiche Haltestellenumbaumaßnahmen finanziell gefördert.

Ziele

Der Landkreis setzt sich im Sinne eines möglichst kundenfreundlichen und attraktiven ÖPNV weiter dafür ein, dass Haltestellen gewisse Grundanforderungen erfüllen. Da hierbei z.B. der Wiedererkennungseffekt ein wichtiges Element des Marketings ist, wird eine Einheitlichkeit im Sinne eines Corporate Design angestrebt.

Ferner sind zukünftige Umgestaltungsmaßnahmen an Haltestellen so auszuführen, dass sie dem Haltestellenkonzept des Landkreises entsprechen und die Interessen mobilitätseingeschränkter Personen gemäß Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) vom Mai 2002 umsetzen.

Maßnahmen

Der Landkreis wird in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Verkehrsunternehmen weiterhin prüfen, inwiefern und mit welchem Aufwand die Ausstattung und Gestaltung der Haltestellen im Landkreis weiter vereinheitlicht und verbessert werden kann.

Ferner wird der Landkreis bei allen Haltestellenneubauten und -umbauten in seinem Zuständigkeitsbereich auf die Beachtung der Grundsätze einer barrierefreien Gestaltung achten. Haltestellenveränderungen sind nur dann zu befürworten, wenn das VNO/VNN-Haltestellenkonzept beachtet wird und insbesondere folgende Grundsätze eingehalten werden:

- Höhenunterschiede zwischen Fahrzeugen und Aufstellfläche sind weitgehend minimiert (Warteflächen weisen eine Höhe von mindestens 16 cm auf),
 - die Warteflächen sind ausreichend dimensioniert (insbesondere für Rollstuhlfahrer/innen und Personen mit Kinderwagen),
 - Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfelder für sehbehinderte oder blinde Fahrgäste sind vorgesehen,
 - das Informationsangebot an der Haltestelle beachtet die Grundsätze der Lesbarkeit für Menschen mit Sehbehinderungen.
-

5.3.9 Fahrwege

Generelle Schwachstellen im Betriebsablauf, die auf Straßenschäden oder spezielle Behinderungen hervorgerufen werden, sind laut Kap. 3 von den Verkehrsunternehmen im Landkreis nicht gemeldet worden.

Ziele

Allgemeine Zielsetzung ist es, sicherzustellen, dass die von den Bussen befahrenen Straßen des Landkreises auch für Niederflurbusse tauglich sind und möglichst keine Behinderungen während der Fahrten, insbesondere während der Winterzeit, entstehen.

Maßnahme

Um in der Winterzeit die Pünktlichkeit sicherzustellen, setzt sich der Landkreis dafür ein, dass die Straßen, auf denen ÖPNV durchgeführt wird, die höchste Priorität der Streudienste erhalten.

Der Landkreis als Aufgabenträger wird bei den zuständigen Straßenbaulastträgern die Beseitigung von Hindernissen einfordern, sofern der Einsatz von Niederflurfahrzeugen auf wichtigen ÖPNV-Routen behindert wird.

Ferner wird sich der Landkreis bei den zuständigen Stellen dafür einsetzen, dass Planungen die ÖPNV-Tauglichkeit der Straßen berücksichtigen. Insbesondere sollten auch bei der Planung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (z.B. Tempo-30-Zonen) die Belange des ÖPNV berücksichtigt und die betroffenen Verkehrsunternehmen frühzeitig in die Anhörungen einbezogen werden.

5.3.10 Fahrzeuge

Das allgemeine Erscheinungsbild und die funktionale Ausstattung der Fahrzeuge ist eine entscheidende Einflussgröße für die Akzeptanz des ÖPNV.

Ziele

- Die vorhandene Qualität der Fahrzeuge soll gesichert und ggf. verbessert werden.
- Die Fahrzeuge müssen generell einem zeitgemäßen Technik- und Ausstattungsstandard entsprechen und die gesetzlichen Bestimmungen erfüllen.
- Das Platzangebot muss der Nachfrage entsprechen. Die Fahrzeuge sollen einen möglichst hohen Sitzplatzanteil aufweisen.
- Bei zukünftigen Fahrzeuganschaffungen sind die Belange von Personen mit Behinderungen zu berücksichtigen.

Maßnahmen

Um insbesondere älteren Menschen, Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit, Personen mit Kindern und Kindern die ÖPNV-Nutzung zu erleichtern bzw. zu ermöglichen, wird sich der Landkreis bei den Verkehrsunternehmen dafür einsetzen, dass bei Neuanschaffungen so weit als möglich Niederflurfahrzeuge gewählt werden.

In diesem Zusammenhang setzt sich der Landkreis für folgende Komfort- und Servicemerkmale bei neue Fahrzeugen ein:

- stufenloser Ein-/Ausstieg durch Niederflurtechnik und Einstiegshilfe (manuell), Ausnahmen bei Neubeschaffungen sind nur in begründeten Einzelfällen möglich,
 - Stellfläche(n) für Kinderwagen / Rollstühle / Fahrräder,
 - Platzangebot gemäß StVZO, möglichst viele Sitzplätze,
-

- kontrastreiche Gestaltung der Fahrzeuginnenausstattung (insbesondere für Sehbehinderte wichtig),
- Sitzplätze mit ausreichender Breite und Beinfreiheit,
- Festhaltungsmöglichkeiten in ausreichender Zahl (auch für Kinder und Jugendliche),
- Fahrgastinformationen (Linienverlauf, Haltestellenansage/-anzeige),
- Haltewunschtafeln in ausreichender Zahl im gesamten Fahrzeug,

Der Einsatz von Niederflurfahrzeugen genießt für den Aufgabenträger dann Vorrang, wenn die Gegebenheiten des Fahrweges bzw. die Anforderungen an die Zahl der notwendigen Plätze nicht dagegen sprechen.

5.3.11 Schienenverkehr

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bildet das Grundgerüst für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Der Landkreis Lüchow-Dannenberg sieht es als seine kommunale Gestaltungsaufgabe an, den SPNV zu erhalten, zu aktivieren und mittel- und langfristig auszubauen. Der Landkreis sieht es als weiteres Ziel an, sich bei den zuständigen Stellen für Verbesserungen im Bereich des Schienenverkehrs einzusetzen.

Ziele

Unbeschadet der fehlenden Verantwortung für den SPNV wird sich der Landkreis bei den zuständigen Stellen für den Erhalt und für Verbesserungen im Bereich des Schienenverkehrs, wie sie im RROP niedergelegt worden sind, einsetzen. Die Verantwortung für den SPNV auf den KBS 112 Lüneburg – Dannenberg und 305 Uelzen – Schnega – Salzwedel – Stendal obliegt der LNVG als Aufgabenträgerin und der DB AG als Betreiberin. Die DRE hat die Schieneninfrastruktur der Strecke Dannenberg – Lüchow – Wustrow von der DB AG erworben. In Anbetracht der Bedeutung, die die Schienenstrecken für den Landkreis Lüchow-Dannenberg besitzen, unterstützt der Landkreis alle Maßnahmen der LNVG, der DB AG und der DRE, ein attraktives und wirtschaftliches SPNV-Angebot anzubieten.

Der Landkreis Lüchow-Dannenberg hält die Besetzung der Bahnhöfe Dannenberg und Hitzacker mit Personal für den Fahrkartenverkauf und für die Erteilung von Auskünften für grundsätzlich notwendig. In Dannenberg könnte dies weiterhin durch die Mobiz geleistet werden.

Maßnahmen

- Kbs 112 Dannenberg – Lüneburg

Der Erhalt und die Erhöhung der Attraktivität des SPNV-Angebots auf der Strecke Dannenberg - Lüneburg hat für den Landkreis hohe Bedeutung. Auf Grund zahlreicher ungesicherter Bahnübergänge ist die Streckengeschwindigkeit zu gering. Zur Verbesserung des Angebots soll die Strecke für eine Geschwindigkeit von 80 km/h ertüchtigt werden, damit im Zwei-Stunden-Takt gefahren werden kann. Die tatsächlichen Kosten hierfür sind zu ermitteln.

- Kbs 305 Uelzen – Schnega – Salzwedel –Stendal

Der zweigleisige Ausbau des Streckenabschnitts Uelzen – Schnega – Salzwedel ist aus Sicht des Landkreis Lüchow-Dannenberg in mittelfristiger Perspektive notwendig, um die Attraktivität des SPNV auf der Kbs weiter zu verbessern.

- Kbs 113 Dannenberg – Lüchow (- Wustrow)

Die DRE hat die Schienenstrecke von der DB AG erworben und hat an bestimmten Tagen Fahrten zwischen den beiden Städten durchgeführt. Der Landkreis begrüßt diese Maßnahme, kann jedoch dem Unternehmen keine Zuschüsse leisten. Um den SPNV auf dieser Strecke attraktiv zu gestalten und den Fahrgästen sichere Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten zu bieten, sind u.a. Instandsetzungen bzw. Verbesserungen der Infrastruktur von Haltepunkten und die Einrichtung von zusätzlichen siedlungsnahen Haltepunkten notwendig. Die Kosten für diese Maßnahmen müssten von den Gemeinden und der DRE getragen werden.

- Strecke Lüchow – Wustrow – Salzwedel

Durch eine Wiederherstellung dieser Strecke hätte der Landkreis eine zusätzliche Schienenanbindung nach Salzwedel. Die Wiederherstellung könnte in zwei Abschnitten erfolgen: Zunächst für den Streckenabschnitt Lüchow – Wustrow, dann der Abschnitt Wustrow – Salzwedel.

Angemerkt sei in diesem Zusammenhang, dass die DRE bereits den Betrieb auf dem Streckenabschnitt Lüchow – Wustrow im Jahr 2006 aufnehmen wollte, aber auf Grund von Brückenschäden im Stadtgebiet Dannenberg auf der gesamten Strecke im Jahr 2006 kein Schienenverkehr durchgeführt wurde. Nach Auskunft der DRE gegenüber dem Fahrgast-Rat ist es vorgesehen, nach Beendigung der notwendigen Sanierungsarbeiten den Fahrbetrieb zum Juni 2008 wieder aufzunehmen.

- Strecke Uelzen – Dannenberg (– Dömitz – Ludwigslust)

Die Sanierung der Strecke zwischen Dannenberg und Uelzen und die Wiederaufnahme des SPNV zwischen den beiden Städten ist aus Sicht des Landkreises langfristig zur Verbesserung der Anbindung an den überregionalen Schienenverkehr notwendig. Dies gilt ebenso für den Neubau der Strecke zwischen Dannenberg und Dömitz, der jedoch wegen des notwendigen Baus einer Elbbrücke sehr kostenintensiv ist. Anzumerken ist jedoch, dass im Entwurf des neuen LROP das Land Niedersachsen diese Strecke, die im LROP 1994 noch als Haupteisenbahnstrecke dargestellt war, als Ziel der Raumordnung aufgegeben hat.

- Einrichtung von P+R- und B+R-Anlagen an Bahnhöfen und Haltepunkten

Zur Erhöhung der Nutzung des SPNV trägt eine bessere Verknüpfung zwischen ÖPNV und SPNV bei. Auf Grund der Siedlungsstruktur im Landkreis haben nicht alle Siedlungsbereiche (ausreichende) ÖPNV-Anbindungen. Daher ist die Verknüpfung zwischen IV und SPNV durch ausreichend dimensionierte und ansprechende Anlagen mittelfristig notwendig. P+R- und B+R-Anlagen sind vorzusehen für die Bahnhöfe Dannenberg–Ost und insbesondere Schnega. Für Hitzacker sollte eine Erneuerung der Fahrradabstellanlage vorgesehen werden.

5.3.12 Barrierefreiheit im ÖPNV/SPNV

Aufgrund der Verabschiedung des Behindertengleichstellungsgesetzes im Mai 2002 ist der Landkreis als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV gehalten, Maßnahmen zu benennen, die zur Erreichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im ÖPNV des Landkreises führen. Für die Umsetzung dieser Maßnahmen ist ein Zeitplan zu erstellen. Bei der Aufstellung der Maßnahmenliste und des Zeitplans ist die Behindertenvertretung des Landkreises sowie der Fahrgast-Rat zu beteiligen.

Ziel

Der Landkreis strebt im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten die schnellstmögliche Verwirklichung einer weitgehenden Barrierefreiheit im straßengebundenen ÖPNV an.

Maßnahme

- Barrierefreiheit im ÖPNV

Maßnahmen zur Barrierefreiheit im ÖPNV, die aus heutiger Sicht unstrittig sind, werden in den vorliegenden Nahverkehrsplan so weit wie möglich integriert. Sie finden sich in den Abschnitten Fahrgastinformation, Haltestellen, Fahrweg und Fahrzeuge.

Die Aufstellung eines detaillierten Katalogs weiterer Maßnahmen sowie die Ausarbeitung eines entsprechenden Zeitplans ginge über die Aufgabenstellung dieses NVP hinaus. Unter Federführung des Landkreises wird mit Behindertenbeauftragten und dem Fahrgast-Rat eine Gesprächsrunde durchgeführt, die Maßnahmen und Umsetzungsschritte (Zeitpläne) festlegt.

- Barrierefreiheit im SPNV

Für die Umsetzung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit in den Zügen des Schienenpersonennahverkehrs, auf den Bahnhöfen und Umsteigeanlagen vom Bus in den Zug sind die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG), die Verkehrsunternehmen des SPNV aber auch die Städte und Kommunen verantwortlich. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg wird in seiner Funktion als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV bei den zuständigen Stellen für den SPNV (LNVG und Eisenbahnunternehmen) darauf dringen, dass die Barrierefreiheit in den Bereichen Bahnhofsinfrastruktur, Schienenfahrzeuge und Fahrgastinformation umgesetzt wird. Die Städte und Kommunen werden in ihrem Bemühen unterstützt, Umsteigeanlagen vom ÖPNV auf den SPNV und die Zugänge zu den Bahnhöfen und Haltepunkten barrierefrei zu gestalten.

5.3.13 Wettbewerb im ÖPNV

Im Landkreis Lüchow-Dannenberg steht zum 01.10.2008 die Neuerteilung der nach dem Nahverkehrsplan gebündelten Liniengenehmigungen für die Teilnetze 1 und 2 an.

Unter der Berücksichtigung der momentan geltenden europäischen und nationalen Rechtslage ist zu entscheiden, ob die Finanzierung der im Landkreis Lüchow-Dannenberg erbrachten ÖPNV-Leistungen auch zukünftig auf die bisher praktizierte Art und Weise erfolgen kann oder ob die damit verbundenen rechtlichen und finanziellen Risiken so groß sind, dass eine Ausschreibung erforderlich ist. Von einer gewissen Bedeutung ist dabei eine aktuelle Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes, nach der die im Personenbeförderungsgesetz vorgenommene Abgrenzung zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen rechtswirksam ist und eine Zuschussbedürftigkeit nicht zur Ausschreibung zwingt. Gleichwohl wird aber die Berechtigung zur Ausschreibung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen durch den Aufgabenträger nicht in Frage gestellt.

Für den Landkreis Lüchow-Dannenberg ergeben sich daraus folgende Handlungsoptionen:

1. Der rechtlich sicherste Weg der ÖPNV-Finanzierung durch den Landkreis Lüchow-Dannenberg liegt in der Durchführung einer **Ausschreibung** und damit verbunden dem Abschluss eines Verkehrsvertrages sowie der Genehmigung der Verkehrsleistungen nach §13a PBefG. Gegenstand der Ausschreibung sollte der Gesamtverkehr im Landkreis inklusive der FVO-Verkehre, die auf der Grundlage des NVP in den allgemeinen Linienverkehr integrierbar sind, sein. Ebenso sollte ein landkreisweit einheitlicher Tarif vereinbart werden.
2. Die in Deutschland verbreitete **Direktvergabe** eines Zuschusses ist mit vergabe- und beihilferechtlichen Risiken behaftet. Die beihilferechtlichen Risiken lassen sich allerdings durch eine Finanzierung reduzieren, die sich an die sog. vier Kriterien des EuGH anlehnt. Eine solche **Betraugung** sollte insbesondere die folgenden Bedingungen beachten:
 - Genaue Beschreibung der zu erbringenden Leistung (ggf. mit Vorgabe von Mindeststandards) und des anzuwendenden Tarifs,

- Ansatz von Kostensätzen eines durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens, der eine transparente Vorabfestlegung der Parameter für den Kostenausgleich und Vermeidung von Überkompensationen beinhaltet.

Die mit der Betrauung bzw. der Direktvergabe verbundene notwendige Beschreibung der Verkehrsleistungen und der Kostenausgleichsparameter entspricht im Wesentlichen den Erfordernissen eines Verkehrsvertrages, wie er auch im Rahmen einer Ausschreibung zur Anwendung kommt. Mit dem Abschluss eines solchen Vertrages ohne vorherige Ausschreibung ist durch die aktuelle Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts das Vergaberechtsrisiko minimiert.

Im Hinblick auf den zu erzielenden Preis dürfte eine Betrauung der bisherigen Unternehmen nicht unbedingt zu dem bei einer Ausschreibung erzielbaren Ergebnis führen. Allerdings sind aufgrund der besonderen Strukturen im Landkreis (wie z.B. extrem dünne Besiedelung, stark reduziertes ÖPNV-Angebot in schulfreien Zeiten) die Einsparpotenziale als relativ gering einzustufen. Eine Trennung betrieblicher Abläufe von Verkehrsangeboten in benachbarten Landkreisen – wie sie durch eine Ausschreibung im Landkreis Lüchow-Dannenberg u.U. erfolgen könnte – könnte ggf. sogar zu höheren Kosten führen.

3. Neben den oben beschriebenen Möglichkeiten kann der Landkreis Lüchow-Dannenberg seine Interessen bezüglich Kostenreduzierung, Integration der FVO-Verkehre in den allgemeinen Linienverkehr sowie weiterer Einzelaspekte auch mit Hilfe eines **Kooperationsvertrages**, den der Landkreis mit den im Kreis konzessionierten Verkehrsunternehmen abschließt, realisieren. Die Grundzüge der Finanzierung blieben bei diesem Modell so wie bisher praktiziert erhalten. Wesentlich beim Abschluss eines Kooperationsvertrages ist allerdings der Wille der Verkehrsunternehmen, diesen auch substanziell mitzutragen und insbesondere ihn vor Genehmigungsbeantragung zu unterzeichnen, denn nach Genehmigungserteilung besteht auf Seiten der Verkehrsunternehmen erfahrungsgemäß wenig Bereitschaft, sich auf unbequeme Vertragsbedingungen einzulassen.

Zusammenfassend sind bei der Abwägung der drei aufgeführten Handlungsoptionen somit folgende Risiken zu beachten:

Eine **Ausschreibung** ist grundsätzlich mit dem Risiko verbunden, dass die bisherigen Betreiber nicht mehr zum Zuge kommen. Zudem muss aufgrund der Strukturen im ÖPNV des Landkreises Lüchow-Dannenberg die Möglichkeit in Betracht gezogen werden, dass eine Ausschreibung höhere finanzielle Aufwendungen für den Landkreis als Aufgabenträger als gegenwärtig nach sich ziehen kann.

Nach Auffassung der VNN können Ausschreibungsverfahren folgende Konsequenzen nach sich ziehen:

Im Falle des Ausscheidens der örtlichen Unternehmen sind in jedem Fall die Qualität (Lohnniveau, Ausbildungsstand etc.), möglicherweise auch die Quantität der vor Ort verfügbaren Arbeitsplätze bedroht.

Vor Ort vorhandene Kompetenzen und Overheadfunktionen können in fremde Regionen verlagert werden; auch Unternehmensentscheidungen werden u.U. nicht mehr vor Ort getroffen.

Nach Verdrängung der örtlichen Unternehmen durch Dumpingangebote international operierender Konzerne zum Zweck der Marktberreinigung sind, wie Erfahrungen aus dem Ausland zeigen, Oligopolbildung und langfristig deutlich steigende Marktpreise zu erwarten.

Die **Betrauung / Direktvergabe** gewährleistet keine vollständige Beseitigung des Vergaberechtsrisikos, es ist allerdings nach einem aktuellen Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes minimiert.

Ein **Kooperationsvertrag**, in dem lediglich einzelne Aspekte der Kooperation zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen geregelt werden, ist rechtlich zulässig, minimiert jedoch weder die beihilferechtlichen noch die vergaberechtlichen Risiken.

6 KOSTEN- UND FINANZIERUNGSÜBERSICHT

6.1 Einleitung

Nach dem NNVG ist im Nahverkehrsplan u. a. aufzuführen, wie die vom Aufgabenträger angestrebten Maßnahmen zur Verwirklichung der formulierten Zielvorstellungen finanziert werden sollen. Insbesondere soll dargestellt werden:

- welche Anteile der maßnahmenbezogenen geplanten Investitionen auf den SPNV und auf den sonstigen Personennahverkehr entfallen,
- welcher Finanzbedarf sich für diese Investitionen einschließlich ihrer Folgekosten ergibt,
- welcher Finanzbedarf für Betriebskostendefizite sich aus dem vorhandenen Bedienungsangebot und aus der Verwirklichung der angestrebten Maßnahmen ergibt und
- wie der Finanzbedarf für die Investitionen (einschließlich Folgekosten) und die Betriebskostendefizite gedeckt werden soll.

In der Bestandsdarstellung (Kap. 2 des NVP) ist im Kapitel 5 bereits aufgelistet worden, welche Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes bislang vom Landkreis sowie den Städten und Gemeinden veranlasst / bestellt und welche Finanzmittel hierfür aufgewendet worden sind. Des Weiteren wurde dargelegt, in welcher Höhe dem Land Niedersachsen Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz und dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zur Verfügung stehen und wofür diese Mittel verwendet werden sollen. Beschrieben wurden ferner die zur Verfügung stehenden Quellen zur Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV (Fahrgelder, Mittel nach § 45 a PBefG etc.). Ebenso wurde auf den generellen Finanzierungsvorbehalt für alle Planungen und Umsetzungen hingewiesen. Um Aussagen zu Kosten und Finanzierung der in Baustein V enthaltenen Maßnahmen treffen zu können, ist zusammenfassend vorzuschicken, dass die

- Bestellung und Finanzierung der Leistungen im SPNV der LNVG,
- Finanzierung von Investitionen (Bau, Ausbau, Ersatzinvestitionen) in die Schienenwege von Eisenbahnen dem Bund bzw. für die Strecke Dannenberg – Lüchow – Wustrow von der DRE,
- Finanzierung von Straßenbaumaßnahmen dem jeweiligen Straßenbaulastträger,
- bauliche Einrichtung und Gestaltung von Haltestellenbereichen und Verknüpfungsanlagen dem jeweils zuständigen kommunalen Straßenbaulastträger

obliegen.

Zur Übersicht sollen zunächst die verschiedenen Finanzierungsquellen und anschließend die wesentlichen Kostenfaktoren der vorgeschlagenen Maßnahmen beschrieben werden.

6.2 Finanzierungsquellen des ÖPNV

6.2.1 Finanzmittel 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%. Für den Landkreis Lüchow-Dannenberg reduzieren sich die Mittel von rd. 330.250,- € (2005) auf 329.900,- € (2006) und 310.000,- € (2007).

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

Folgende ÖPNV-Vorhaben sind u. a. nach den gesetzlichen Vorgaben förderfähig:

- ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen (z.B. rechnergestützte Betriebsleitsysteme, technische Maßnahmen zur Sicherung von Lichtsignalanlagen)
- Bau oder Ausbau von besonderen Fahrspuren für Omnibusse
- Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz oder dem Bundeswasserstraßengesetz
- Bau oder Ausbau von zentralen Omnibusbahnhöfen und Haltestelleneinrichtungen
- Bau oder Ausbau von Verknüpfungspunkten (P+R und B+R)
- Bau oder Ausbau von Betriebshöfen und Werkstätten für ÖPNV-Fahrzeuge

Der Fördersatz beträgt in der Regel bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten. Die verbleibenden Anteile sind in der Regel vom Antragsteller (z.B. Verkehrsunternehmen, Kommunen oder Privatinvestoren) aufzubringen.

6.2.3 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, die das Land nach dem Regionalisierungsgesetz erhält, an die SPNV-Aufgabenträger.

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. Eine Ausnahme bilden die Mittel nach Abs. 4.

6.2.4 Finanzmittel aus dem Förderfonds Hamburg / Niedersachsen

Gefördert werden Vorhaben im niedersächsischen Teil der Metropolregion Hamburg, u.a. im Landkreis Lüchow-Dannenberg, die der Zielsetzung des Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) für die Metropolregion Hamburg entsprechen. Hierzu zählen insbesondere die im Handlungsrahmen des REK genannten Leitprojekte und Vorhaben, die zur Stärkung der Zusammenarbeit in der Metropolregion führen. Die Förderung des ÖPNV wird als eines von sechs Förderbereichen explizit in der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus dem Förderfonds Hamburg/Niedersachsen genannt.

Die Mittel des Förderfonds werden als Zuwendungen zur Projektfinanzierung grundsätzlich als Anteilsfinanzierung gewährt. Die Mittel sollen den Eigenanteil des Antragsstellers an der Gesamtfinanzierung entlasten. Im Gegensatz zum GVFG besteht beim Förderfonds auch die Möglichkeit der Bezuschussung von vorbereitenden Gutachten.

6.2.5 Finanzmittel aus Eigenerträgen des ÖPNV

Dem Verkehrsangebot im straßengebundenen ÖPNV stehen folgende Finanzierungsquellen zur Verfügung:

- Beförderungsentgelte (Tariferträge nach § 39 PBefG, Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG und nach § 148 SGB IX)
- sonstige Erträge im handelsrechtlichen Sinne.

Es sollte prinzipiell angestrebt werden, das Verkehrsangebot eigenwirtschaftlich zu betreiben. In den Fällen, in denen ein vom Aufgabenträger oder von Städten und Gemeinden gewünschtes oder definiertes Verkehrsangebot auf einzelnen Linien oder auch im gesamten Netz nicht kostendeckend betrieben werden kann, ist dem Verkehrsunternehmen ein entsprechender Zuschuss zu gewähren. Dieser Ausgleich erfolgt entweder unmittelbar durch den Aufgabenträger oder durch die nutznießende Stadt bzw. Gemeinde (Mischfinanzierung von Landkreisen und Gemeinden ist denkbar).

6.2.6 Weiterentwicklung der ÖPNV-Förderung in Niedersachsen

Es hatte sich in den ersten Jahren des seit 1996 regionalisierten ÖPNV erwiesen, dass ohne eine entsprechende finanzielle Unterstützung der Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV durch das Land diese nicht in der Lage sind, ihrer Aufgabenverantwortung angemessen gerecht zu werden. Eine Vielzahl der in den Nahverkehrsplänen verankerten Vorschläge zur Verbesserung des ÖPNV scheiterte bislang an den begrenzten finanziellen Spielräumen der kommunalen Gebietskörperschaften.

Das Land Niedersachsen hat in Anbetracht dieser Problemlage zum 01.01.2005 das NNVG geändert und die ÖPNV-Aufgabenträger mit zusätzlichen RegMitteln ausgestattet. Damit haben sich für die Aufgabenträger finanzielle Spielräume ergeben, die der Landkreis Lüchow-Dannenberg z.B. für die Einführung des Gemeinschaftstarifs nutzt.

Entscheidend für den Landkreis wird sein, wie sich ab 2008 die Mittelzuschneidung nach dem NNVG entwickelt.

6.2.7 Public-Private-Partnership

Public-Private-Partnership, die Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und privaten Akteuren, hat in den vergangenen Jahren an Bedeutung gewonnen. Das zunehmende Interesse an solchen Partnerschaften erklärt sich zum einen mit den schrumpfenden finanziellen Spielräumen öffentlicher Kassen und zum anderen aus der Tendenz, bürgerschaftliches Engagement zu mobilisieren. Im Bereich ÖPNV ist dies noch ein wenig genutztes Finanzierungsinstrument.

Als Beispiele einer solchen Zusammenarbeit im Bereich des ÖPNV sind die 19 Buslinien aus den Landkreisen Harburg, Lüneburg und Stade zum Airbus-Werk Hamburg-Finkenwerder und der Bürgerbus Weyhe (Landkreis Diepholz) zu nennen. Denkbar sind aber auch Kooperationen z. B. im Bereich Tourismus oder bei Veranstaltungen. Zu diesem Finanzierungsinstrument sind auch die sog. Jobtickets (auch Großkundenabo) zu zählen, die größere Gewerbebetriebe bei Verkehrsunternehmen ordern können.

6.2.8 Ziel 1-Förderfonds des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE)

Eine weitere Finanzierungsquelle für ÖPNV-Maßnahmen könnte dann zur Verfügung stehen, wenn die Richtlinien für die Verwendung von Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) die Förderung von Maßnahmen im ÖPNV zulassen. Dies setzt allerdings auch voraus, dass der Landkreis die vorgesehene, komplementäre Finanzierung

leisten kann. Da die endgültigen Förderrichtlinien derzeit noch nicht vorliegen, können genauere Aussagen über ggf. vorhandene ÖPNV-Fördermöglichkeiten nicht getroffen werden.

6.3 Kosten und Finanzierung von Verbesserungsmaßnahmen

6.3.1 Einleitung

Die auf Basis der durchgeführten Bestands- und Mängeldarstellung, vorliegender Anregungen, vom Aufgabenträger formulierter Zielvorstellungen und Rahmenbedingungen der künftigen Verkehrsentwicklung abgeleiteten Verbesserungsmaßnahmen erstrecken sich auf die Bereiche der Erschließungs-, Bedienungs-, Verbindungs- und Beförderungsqualität, auf das Tarifangebot, die Fahrgastinformation, den Fahrweg, die Haltestellen, die Fahrzeuge und das Fahrpersonal.

Kostenumfang und Nutzen jeder einzelnen Maßnahme sind erst nach detaillierter Prüfung und Klärung verschiedener Fragen (Genehmigungsrecht, Leistungsumfang usw.) ermittel- und darstellbar. Dies kann und soll ein NVP, der als Rahmenplan definiert ist, nicht erfüllen. In Ableitung aus dem NVP wird es vielmehr darum gehen, die definierten Maßnahmen in Abhängigkeit von den finanziellen Möglichkeiten auf Machbarkeit und Finanzierbarkeit zu prüfen.

6.3.2 Erschließungsqualität

- Einbindung des ÖPNV in die Regional- und Bauleitplanung

Die Beachtung der Grundsätze einer ÖPNV-orientierten Siedlungsplanung ist bei der Aufstellung der Bauleitpläne sicherzustellen. Die Maßnahme „Einbindung des ÖPNV in die Regional- und Bauleitplanung“ verursacht keine Kosten.

Erreichbarkeit spezieller Orte

Die Kosten- und Finanzierungsübersicht dieser Maßnahmen wird den Ausführungen im Abschnitt „Bedienungsqualität und Verbindungsqualität“ zugeordnet.

6.3.3 Bedienungsqualität und Verbindungsqualität

(1) Landkreisweite Maßnahmen

- Regionallinien

Der Landkreis Lüchow-Dannenberg strebt eine fortlaufende Weiterentwicklung und Verbesserung des ÖPNV-Liniennetzes im Landkreis an, soweit dies finanziell tragbar ist.

Die Verdichtung der Taktfrequenzen führt zu höheren Betriebsleistungen und damit verbunden zu höheren Betriebskosten. Inwieweit eine Aufwandserhöhung bei den Verkehrsunternehmen durch die erwirtschafteten Eigeneträge des ÖPNV abgedeckt werden kann, wäre zu untersuchen.

Die Vereinheitlichung der Taktzeiten sowie die Optimierung der Verknüpfungen erfordert einen gewissen Planungsaufwand bei den Verkehrsunternehmen. Die dadurch entstehenden Kosten sollten im Rahmen der operativen Zuständigkeit von den Unternehmen getragen werden.

- Erschließungslinien

Ebenso wie bei den Regionallinien erfordert die Optimierung der Verknüpfungen einen gewissen Planungsaufwand bei den Verkehrsunternehmen. Die dadurch entstehenden

Kosten sollten im Rahmen der operativen Zuständigkeit von den Unternehmen getragen werden.

- Differenzierte Bedienungsangebote

Die Einrichtung von bedarfsorientierten Bedienungsformen (AST/Rufbus) kann aus verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht eine wirksame Ergänzung des Linienverkehrsangebotes darstellen. Diese Bedienungsform kann, wie im Kapitel „Ziele und Maßnahmen“ beschrieben, zu Angebotsverbesserungen beitragen.

Eine Ausweitung des AST-/Rufbusangebots verursacht neben Planungskosten in erster Linie laufende Betriebskostenzuschüsse. Planerische Kosten wären ebenso vom Aufgabenträger zu tragen wie Zuschüsse zu den Betriebskosten. Die Höhe der Zuschusszahlungen hängt dabei vom Umfang des Angebots, der jeweiligen Nachfrage und von den Kosten für durchgeführte Fahrten ab und kann daher an dieser Stelle nicht angegeben werden. Inwieweit Kommunen bereit (und finanziell in der Lage) wären, sich an den Betriebskosten ganz oder teilweise zu beteiligen, müsste geklärt werden.

Grundsatz muss es aus Sicht des Landkreises sein, dass (eigenwirtschaftliche) Leistungen des Linienverkehrs so weit wie möglich erhalten werden und nachfrageorientierte Angebote die Linienverkehre auf einzelnen Relationen ergänzen (nicht ersetzen). Maßgebend für ergänzende Verkehrsleistungen sind die finanziellen Möglichkeiten der Kommunen.

Einzelne Maßnahmen Bezugsebene I – III

- Verbindungen, die derzeit eine ungenügende Qualität aufweisen

Die Untersuchung der einzelnen in der Bedienungs- und Verbindungsqualität I - III mit „ungenügend“ bewerteten Verbindungen, wird zu Planungsaufwendungen beim Aufgabenträger führen, die i.d.R. aus Mitteln nach § 7 Abs. 5 NNVG abgedeckt sind. Der bei den Verkehrsunternehmen ebenfalls entstehende Planungs- und Prüfungsaufwand sollte im Rahmen der operativen Zuständigkeit von diesen getragen werden.

Die aus der Prüfung resultierenden Maßnahmen können zu einer Verlagerung oder Erhöhung von Betriebsleistungen führen. Inwieweit eine Aufwandserhöhung bei den Verkehrsunternehmen durch die zuvor beschriebenen Finanzierungsmittel abgedeckt ist, wäre ebenfalls zu klären. Eventuell auftretende Einsparungen der Verkehrsunternehmen sind gegenzurechnen.

Die Ausweitung bedarfsorientierter Verkehrsformen im Landkreis ist bezüglich Kosten, Finanzierung und mögliche Umsetzung im jeweiligen Einzelfall zwischen den betroffenen Kommunen und dem Landkreis näher abzuklären.

6.3.4 Beförderungsqualität

- Nachfrage und Platzangebot

Die Sicherung des geltenden Standards verursacht keine zusätzlichen Kosten.

- Verknüpfungspunkte

Die Verbesserung der Anschlussverbindungen vom straßengebundenen ÖPNV mit dem SPNV sowie die fahrplanmäßige Beachtung von wichtigen Anschlussverbindungen im Busverkehr gehört zum operativen Geschäft der Verkehrsunternehmen, die ein originäres Interesse daran haben, ihren Fahrgästen gute Anschlüsse zwischen den einzelnen Buslinien zu bieten, um so das Umsteigen zu erleichtern. Die bei der Überprüfung der Anschlussverbindungen vom Bus auf die Schiene entstehenden Planungskosten sind demnach von den ÖPNV-Unternehmen zu tragen. Die Umsetzung von Fahrplananpassungen verursachen i.d.R. keine zusätzlichen Kosten, die über das normale Maß bei den turnusgemäßen Fahrplanwechseln hinausgehen.

Für eine Verbesserung der Verknüpfungen zwischen ÖPNV/Fähren und u.U. auch zwischen ÖPNV/SPNV können zusätzliche Betriebskilometer anfallen. Ob eine Verbesserung von Verknüpfungen möglich ist und wie hoch der Aufwand für Verbesserungsmaßnahmen ist, muss in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen festgestellt werden.

Die Einrichtung und der Ausbau von Verknüpfungsanlagen fällt nach dem NNVG nicht in die finanzielle Zuständigkeit des Aufgabenträgers, sondern in jene der örtlichen Gebietskörperschaften. Für Bahnhöfe und Haltepunkte liegt die Zuständigkeit auf den Kbs 112 und 305 bei der DB AG, auf der Kbs 113 bei der DRE bzw. bei den Kommunen. Die finanzielle Förderung solcher Anlagen ist nach dem GVFG möglich.

- Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Die technische Sicherung der Anschlüsse zwischen den Verkehrssystemen ist grundsätzlich Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Die Beschaffung unternehmensübergreifender Funk-systeme bzw. die punktuelle technische Erweiterung vorhandener Systeme oder die Aus-rüstung mit betriebseigenen Handys fällt ebenso in die Zuständigkeit der Verkehrs-unternehmen.

Verkehrsleitsysteme, die zur Beschleunigung des ÖPNV beitragen, sind nach dem GVFG förderfähig. Nicht nur ortsfeste Anlagen, sondern auch die notwendigen Steuergeräte in den Fahrzeugen werden bezuschusst. Der Investitionsbedarf für solche Maßnahmen ist nicht abschätzbar.

- Ausstieg zwischen Haltestellen

Der Ausstieg zwischen den Haltestellen verursacht nur geringe Kosten für die evtl. erforderliche Marketingarbeit, die von den Verkehrsunternehmen zu tragen sind.

- Mitnahme von Fahrrädern

Die Mitnahme in den Bussen verursacht nur geringe Kosten für die evtl. erforderliche Marketingarbeit, diese Kosten sind von den Verkehrsunternehmen zu tragen und können ggf. durch zusätzliche Fahrgeldeinnahmen ausgeglichen werden. Höhere Kosten verursachen dagegen die Beschaffung von Fahrradanhängern oder der Umbau von Fahrzeugen.

6.3.5 Tarifangebot

- Verbesserungen des Tarifangebotes

Nach der Einführung des landkreisweit im Busverkehr geltenden Wendland-Tarifs am 01.04.2007 wird es langfristig Aufgabe sein, die Möglichkeiten von Übergangstarifen zu benachbarten Tarifgebieten zu prüfen.

Weiterhin ist langfristig zu prüfen und mit LNVG und DB AG zu klären, ob und in welcher Form ein Übergangstarif auch zum SPNV eingerichtet werden kann.

Nach einer mindestens einjährigen Einführungsphase und der Vorlage belastbarer Daten ist zu prüfen, ob die Planzahlen im Hinblick auf den finanziellen Zuschussbedarf eingehalten werden. Vor dem Hintergrund dieser Analyse sind mögliche Ergänzungen des Tarifan-gebotes (z.B. Familien-/Gruppenkarte in der Woche) und deren Finanzierung einer Prüfung zu unterziehen.

Kosten für mögliche Planungen sind von den Beteiligten im Rahmen ihrer jeweiligen Zustän-digkeit zu tragen. Eine eventuell notwendige Finanzierung von Übergangstarifen könnte ggf. durch Regionalisierungsmittel erfolgen.

6.3.6 Fahrgastinformation

- Fahrpläne und Fahrplanheft

Die Herausgabe und die fortlaufende Weiterentwicklung von Fahrplänen sind originäre Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Auftretende zusätzliche Kosten sind von diesen zu tragen.

- Elektronische Fahrplanauskunft „Connect“

Die Kosten für den dauerhaften Betrieb der elektronischen Fahrplanauskunft betragen für den Bereich Niedersachsen und Bremen zusammen rund 460.000 € pro Jahr. Das Land Niedersachsen hat zugesichert, ein Drittel dieser Kosten zu tragen. Für den Bereich Nord-Ost-Niedersachsen verbleiben jährliche Kosten in Höhe von rund 47.000 €. Diese Kosten werden von den Verkehrsunternehmen und den acht VNO-Landkreisen anteilig finanziert. Für jeden VNO-Landkreis verbleibt ein Anteil von 3.579,- € pro Jahr. Durch diesen finanziellen Beitrag werden die Kosten für die laufende Datenintegration, die Datenpflege und unterstützende Werbemaßnahmen gedeckt.

Die Kosten für die vorgeschlagenen Verbesserungsmaßnahmen (Aufnahme der Fahrpläne von Buslinien in Hamburg, Integration von Verbundtarifen) sollten von den Verkehrsunternehmen getragen werden.

- Betrieb einer zentralen telefonischen Fahrplanauskunft

Der Aufbau einer zentralen telefonischen Fahrplanauskunft ist eine wichtige Verbesserungsmaßnahme im Bereich der Fahrgastinformation und könnte ggf. zu einem Instrument für ein Beschwerdemanagement ausgebaut werden. Über die Möglichkeiten einer Realisierung und über Details müssen sich der Landkreis, die Verkehrsunternehmen und die VNN austauschen. Im Falle einer grundsätzlichen Einigung müsste ein Finanzierungsplan erstellt werden.

- GIS-gestütztes Haltestelleninformationssystem

Die Haltestellenkoordinaten kann der Landkreis aufgrund seiner finanziellen Beteiligung an der elektronischen Fahrplanauskunft „Connect“ erhalten. Die übrigen Kosten (Erstellung des Systems, Einpflege und laufende Aktualisierung der Daten) sind vom Landkreis zu tragen. Das erforderliche elektronische Kartenmaterial steht dem Landkreis aus anderen Anwendungen z.T. zur Verfügung.

- Informationen am und im Fahrzeug

Die Kosten für die ggf. notwendigen Umrüstungen in den Fahrzeugen sind von den Verkehrsunternehmen zu tragen.

6.3.7 Fahrpersonal

Die Festschreibung der im Kapitel 5 genannten Anforderungen an das Fahrpersonal der Verkehrsunternehmen wird keine zusätzlichen Kosten verursachen, da die gute Ausbildung des Fahrpersonals auch heute schon im originären Interesse der Verkehrsunternehmen liegt. Inwieweit höhere Kosten durch die Anhebung des Anforderungsniveaus bei Fortbildungen zukünftig entstehen, lässt sich derzeit nicht abschätzen.

6.3.8 Haltestellen

Das PBefG verpflichtet die Verkehrsbetriebe, die Haltestelle mit einem Haltestellenmast und einem Haltestellenschild zu kennzeichnen und einen Fahrplan auszuhängen. Alle weiteren kundenorientierten Ausstattungs- und Gestaltungsmerkmale an den Haltestellen fallen in den Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Straßenbaulastträgers.

Verkehrsunternehmen und Kommunen können mit Förderung nach dem GVFG Verbesserungen der Haltestellen vornehmen. Weitere Aus- und Umbaumaßnahmen im Landkreis sollten in Absprache mit den Verkehrsunternehmen nach einheitlichen Standards – insbesondere in Bezug auf die Barrierefreiheit - vorgenommen werden.

6.3.9 Fahrweg

Die vorgeschlagenen Maßnahmen (Winterdienst auf ÖPNV-Fahrwegen, Beseitigung von Hindernissen für Niederflurfahrzeuge, Berücksichtigung von ÖPNV-Interessen bei Verkehrsberuhigungsmaßnahmen) schlagen sich beim Landkreis als Straßenbaulastträger nieder. Als ÖPNV-Aufgabenträger treten, abgesehen vom personellen Einsatz, keine weiteren Kosten auf.

Der Erhalt und der Ausbau der Straßen als Fahrwege für den ÖPNV unterliegt dem jeweiligen Straßenbaulastträger. Die Beseitigung von Konfliktstellen sind auch über das GVFG förderbar. Da hierüber in der Regel nur ein Teil der Gesamtkosten abgedeckt wird, muss von Seiten des Antragstellers die Komplementärfinanzierung sichergestellt werden.

6.3.10 Fahrzeuge

Im Gebiet des Lk Lüchow-Dannenberg sollen neu anzuschaffende Fahrzeuge die im Kapitel 5 genannten Kriterien erfüllen. Die Kosten sind von den Verkehrsunternehmen zu tragen. Fördermöglichkeiten bestehen gegenwärtig nicht, da das Land Niedersachsen die Förderung ausgesetzt hat.

6.3.11 Schienenverkehr

- Angebotsverbesserungen auf den Kursbuchstrecken 112, 305 und 113

Das SPNV-Angebot auf den Kbs 112 und 305 wird von der LNVG bestellt und finanziert. Angebotsverbesserungen können deshalb nur umgesetzt werden, wenn die LNVG diese auch bestellt. Auf der Kbs 113 (Dannenberg – Lüchow – Wustrow) ist die DRE für das Angebot betrieblich und finanziell zuständig.

6.3.12 Barrierefreiheit im ÖPNV / SPNV

- Barrierefreiheit im ÖPNV / Gesprächsrunde mit Behindertenbeauftragten

Für die Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV sind in erster Linie Verkehrsunternehmen und Straßenbaulastträger zuständig. Kosten entstehen im Zuge von Haltestellenmaßnahmen im Bereich der Warteflächen und Zuwegungen. Maßnahmen müssen vom Straßenbaulastträger übernommen werden. Nur Großmaßnahmen ab 35.000 EUR können durch GVFG-Mittel gefördert werden.

Die Durchführung einer Gesprächsrunde mit Behindertenbeauftragten verursacht für den Aufgabenträger - abgesehen von Personalaufwendungen und Fahrtkosten der beteiligten Vertreter/innen - keine zusätzlichen Kosten. Für die Umsetzung von Maßnahmen sind die Kosten zu ermitteln.

- **Barrierefreiheit im SPNV**

Für die Umsetzung der Barrierefreiheit im SPNV sind in erster Linie die LNVG sowie die Eisenbahnunternehmen zuständig. Kosten für Kommunen entstehen im Bereich der Zugänge zu Haltepunkten und Bahnhöfen des SPNV sowie im Bereich von Umsteigeanlagen Bus/Schiene. Vorhaben, die zur Förderung der weitreichenden Barrierefreiheit beitragen, werden durch GVFG-Mittel gefördert.

6.3.13 Wettbewerb im ÖPNV

Im vorangegangenen Kapitel wurden die 3 Handlungsoptionen zur Vergabe von Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV Ausschreibung/Betrauung-Direktvergabe/Kooperationsvertrag aufgeführt. Für die letztlich gewählte Variante sind personelle Aufwendungen für die Vorbereitung und Durchführung sowie evtl. auftretende höhere Kosten bei den zu erbringenden Verkehrsleistungen vom Aufgabenträger zu übernehmen.

7 UMSETZUNGSKONZEPTION

7.1 Einleitung

Die Kosten- und Finanzierungsübersicht zeigt auf, dass die Umsetzung fast aller vorgeschlagener Maßnahmen genauerer Untersuchungen und der Durchführung von Abstimmungsgesprächen bedarf. Von den Ergebnissen dieser Prüfungen und der Festlegung einer Dringlichkeitsstufung wird die zeitliche Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen abhängen. Die detaillierte Untersuchung von Verbesserungsmaßnahmen im straßengebundenen ÖPNV sollte daher grundsätzlich unter der Federführung des Aufgabenträgers erfolgen, der sich dabei seiner Managementgesellschaft VNO bedienen kann. Die Beteiligung betroffener Städte und Gemeinden und zuständiger Genehmigungs- und Fachbehörden sowie der Verkehrsunternehmen ist selbstverständlich.

Nachstehend wird aufgezeigt, welche zeitlichen und methodischen Vorstellungen bezüglich der aufgezeigten Maßnahmen vorgesehen sind. Die zeitliche Realisierung orientiert sich dabei insbesondere an den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln des Landkreises.

Kurzfristig umsetzbar (2007/2008) sind daher nur Maßnahmen, die die zur Verfügung stehenden Mittel nicht überschreiten. Eine **mittelfristige** Umsetzung (ab etwa 2008 bis 2012) ist direkt abhängig von den ab 2008 zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmitteln.

Langfristig umsetzbare Vorhaben beziehen sich perspektivisch auf den Zeitraum ab 2013.

7.2 Erschließungsqualität

Einbindung des ÖPNV in die Regional- und Bauleitplanung	
Realisierungszeitraum:	fortlaufend
Vorgehensweise:	Aussagen zur ÖPNV-Erschließung bei anstehenden Planungen durch die jeweilige Gebietskörperschaft. Der ÖPNV-Aufgabenträger nimmt ggf. Stellung als Träger öffentlicher Belange.
Beteiligte:	Lk Lüchow-Dannenberg, Städte/Gemeinden, Verkehrsunternehmen, VNO
Federführung:	Jeweilige Gebietskörperschaft

Erreichbarkeit spezieller Orte / Erschließung an Sonn- und Feiertagen	
Realisierungszeitraum:	kurz- bis mittelfristig
Vorgehensweise:	<p>Klärung zwischen Landkreis, Kommunen und Verkehrsunternehmen, wie die aufgeführten Mängel in der Erschließungsqualität behoben und finanziert werden können.</p> <p>Prüfung, welche Orte an Sonn- und Feiertagen ggf. eine Fahrgastnachfrage erwarten lassen, die die Einführung von Rufbus-Angeboten rechtfertigt.</p> <p>Falls die Qualitätsverbesserung durch die Einführung nachfrageorientierter Angebote als verkehrlich sinnvoll (und als finanziell möglich) erscheint, werden im Zuge einer Grobplanung die wesentlichen Rahmenbedingungen des flexiblen Angebotes abgesteckt und die zu erwartenden Kosten aufgezeigt.</p>
Beteiligte:	Kommunen, Landkreis Lüchow-Dannenberg, Verkehrsunternehmen, VNO
Federführung:	Landkreis Lüchow-Dannenberg / VNO

7.3 Bedienungs- und Verbindungsqualität

7.3.1 Landkreisweite Maßnahmen

Regionallinien	
Realisierungszeitraum:	kurz- bis mittelfristig
Vorgehensweise:	<p>Überprüfung von Verbesserungsvorschlägen durch den Landkreis bzw. durch die Verkehrsunternehmen. Erstellung einer Prioritätenliste für erforderliche Maßnahmen im Bereich Taktfrequenz, Taktzeiten und Optimierung der Verknüpfungen. Klärung der Finanzierung und sukzessive Realisierung, z.B. Überprüfung der Fahrpläne nach Uelzen auf die Belange der Berufsschüler/-innen.</p>
Beteiligte:	Genehmigungsbehörde, Landkreis Lüchow-Dannenberg, Verkehrsunternehmen, VNO
Federführung:	Landkreis Lüchow-Dannenberg / VNO

Erschließungslinien	
Realisierungszeitraum:	kurz- bis mittelfristig
Vorgehensweise:	<p>Überprüfung von wichtigen Anschlussverbindungen durch den Landkreis und Erstellung einer Prioritätenliste für erforderliche Maßnahmen im Bereich Optimierung der Verknüpfungen.</p> <p>Ermittlung der Kosten für Verbesserungsmaßnahmen, Klärung der Finanzierung und sukzessive Realisierung.</p>
Beteiligte:	Genehmigungsbehörde, Landkreis Lüchow-Dannenberg, Verkehrsunternehmen, VNO
Federführung:	Landkreis Lüchow-Dannenberg / VNO

7.3.2 Einzelne Maßnahmen Bezugsebene I – III

Verbindungen, die derzeit eine ungenügende Qualität aufweisen	
Realisierungszeitraum:	kurz- bis mittelfristig
Vorgehensweise:	<p>Prüfung aller Verbindungen mit ungenügender Qualität, ob Handlungsbedarf besteht. Festlegung einer Prioritätenliste. Für diese Vorgehensweise sind Absprachen zwischen den Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Landkreis / VNO notwendig.</p> <p>Falls die Qualitätsverbesserung durch die Einführung nachfrageorientierter Angebote als verkehrlich sinnvoll (und als finanziell tragbar) erscheint, sollten im Zuge einer Grobplanung die wesentlichen Rahmenbedingungen des flexiblen Angebotes abgesteckt und die zu erwartenden Kosten aufgezeigt werden.</p>
Beteiligte:	Genehmigungsbehörde, Landkreis Lüchow-Dannenberg, Kommunen, Verkehrsunternehmen, VNO
Federführung:	Landkreis Lüchow-Dannenberg / VNO

7.4 Beförderungsqualität

Nachfrage und Platzangebot	
Realisierungszeitraum:	fortlaufend
Vorgehensweise:	Standardisierte Mängelprotokolle werden nach einem einfachen Erfassungsverfahren in regelmäßigen Abständen von den jeweiligen Verkehrsunternehmen erstellt, die dann an einer noch festzulegenden Stelle ausgewertet werden.
Beteiligte:	Verkehrsunternehmen, Landkreis Lüchow-Dannenberg
Federführung:	Verkehrsunternehmen

Verknüpfungspunkte	
Realisierungszeitraum:	kurz- / mittelfristig bzw. fortlaufend
Vorgehensweise:	Die Verkehrsunternehmen ermitteln Schwachpunkte im Bereich der Anschlusssicherung und beheben diese durch möglichst kostenneutrale, pragmatische Lösungen. Im Rahmen der Fahrplanwechsel soll eine weitgehende Berücksichtigung der fahrplanmäßigen Abstimmung und Optimierung der Umsteigezeiten zwischen den Verkehrsmitteln erfolgen bzw. Begründungen gegeben werden, warum diese u.U. nicht möglich sind. In mittelfristiger Perspektive ist die schrittweise Realisierung von Maßnahmen, die teilweise eine Ausweitung der Bedienung voraussetzen, unter Vorbehalt der Finanzierungsmöglichkeiten zu prüfen.
Beteiligte:	Landkreis Lüchow-Dannenberg, LNVG, Verkehrsunternehmen, VNO
Federführung:	Verkehrsunternehmen

Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit	
Realisierungszeitraum:	kurzfristig
Vorgehensweise:	Die Verkehrsunternehmen ermitteln Schwachpunkte im Bereich der unternehmensübergreifenden Anschlusssicherung und beheben diese durch möglichst kostenneutrale, pragmatische Lösungen (z.B. auch durch die Anschaffung von Handys). Falls generell ein neues System erforderlich sein sollte, ist eine Realisierung nur mittel- bis langfristig möglich.
Beteiligte:	Verkehrsunternehmen, Landkreis Lüchow-Dannenberg, VNO
Federführung:	Verkehrsunternehmen

Ausstieg zwischen Haltestellen	
Realisierungszeitraum:	kurzfristig
Vorgehensweise:	Eine Vereinheitlichung der Bestimmungen ist in den Beförderungsbestimmungen des Gemeinschaftstarifs erfolgt. Entsprechende Umsetzung und Vermarktung des Angebots durch die Verkehrsunternehmen.
Beteiligte:	Verkehrsunternehmen, Landkreis Lüchow-Dannenberg, VNO
Federführung:	Verkehrsunternehmen

Mitnahme von Fahrrädern	
Realisierungszeitraum:	Kurz- bis mittelfristig
Vorgehensweise:	Die Verkehrsunternehmen vereinheitlichen ihre Regelungen zur Mitnahme von Fahrrädern, stimmen sie untereinander ab und vermarkten diese entsprechend.
Beteiligte:	Verkehrsunternehmen, Landkreis Lüchow-Dannenberg, VNO
Federführung:	Verkehrsunternehmen

7.5 Tarifangebot

Verbesserungen des Tarifangebots	
Realisierungszeitraum:	Kurz- bis langfristig
Vorgehensweise:	Nach Einführung des Gemeinschaftstarifs mit einheitlichen Tarifstrukturen und –bestimmungen für den gesamten Landkreis im Jahr 2007 ist – nach mindestens einjähriger Laufzeit des Wendland-Tarifs und Vorlage belastbarer Zahlen – eine Prüfung zur Erweiterung des Tarifangebotes (z.B. Familien-/Gruppenkarte in der Woche) vorzunehmen. In mittel- bis langfristiger Perspektive ist eine Prüfung möglicher Kooperationsverfahren zur Schaffung von Übergangstarifen zu benachbarten Tarifbereichen sowie zum SPNV vorzunehmen.
Beteiligte:	LNVG, DB AG, Landkreis Lüchow-Dannenberg, Landkreis Uelzen, HVV, VNN, Verkehrsunternehmen, VNO.
Federführung:	Landkreis Lüchow-Dannenberg

7.6 Fahrgastinformation

Fahrpläne und Fahrplanheft	
Realisierungszeitraum:	Kurzfristig
Vorgehensweise:	Die RBB klärt die Möglichkeiten zur weiteren Vervollständigung und Vereinheitlichung des Fahrplans im Sinne eines Kreisfahrplans und setzt diese zur nächsten Fahrplanausgabe um.
Beteiligte:	Verkehrsunternehmen, Landkreis Lüchow-Dannenberg
Federführung:	RBB

Betrieb einer zentralen telefonischen Fahrplanauskunft

Realisierungszeitraum:	kurz- bis mittelfristig
Vorgehensweise:	Gespräche zwischen Landkreis / VNO und den Verkehrsunternehmen über die Möglichkeiten der Einrichtung einer zentralen telefonischen Auskunft. Prüfung, ob die Mobiz als zentrale telefonische Anlaufstelle in Frage kommt. Erstellung eines Finanzierungskonzeptes.
Beteiligte:	Landkreis Lüchow-Dannenberg, Mobiz, Verkehrsunternehmen, VNO
Federführung:	Lk Lüchow-Dannenberg / VNO, Verkehrsunternehmen

GIS - gestütztes Haltestelleninformationssystem

Realisierungszeitraum:	Kurzfristig
Vorgehensweise:	Zweistufig: <ol style="list-style-type: none"> 1. Haltestellenkataster im Intranet des Landkreises für die interne Nutzung für Landkreis und Samtgemeinden; 2. Verknüpfung des Katasters mit den Fahrplänen im Internet zur Nutzung durch die Öffentlichkeit.
Beteiligte:	Landkreise Lüchow-Dannenberg , Verkehrsbetriebe, VNO
Federführung:	Landkreis Lüchow-Dannenberg

Informationen am und im Fahrzeug

Realisierungszeitraum:	kurz- bis mittelfristig
Vorgehensweise:	Die Verkehrsunternehmen erarbeiten einen Entwurf zur Neuordnung und Vereinheitlichung der Liniennummerierung unter überregionalen Aspekten sowie eine Kostenanalyse für die Umrüstungsmaßnahmen an den Haltestellen, den Fahrzeuganzeigen und den Verkaufsgeräten.
Beteiligte:	Verkehrsunternehmen, Landkreis Lüchow-Dannenberg, VNO
Federführung:	Verkehrsunternehmen

7.7 Fahrpersonal

Sicherung des Qualitätsniveaus	
Realisierungszeitraum:	kurzfristig
Vorgehensweise:	Der Landkreis wird bei künftigen Ausschreibungen / Betrauungen / Kooperationsverträgen im ÖPNV des Landkreises auf die Einhaltung der im Kapitel 5 beschriebenen Mindestkriterien für das im ÖPNV beschäftigte Fahrpersonal dringen.
Beteiligte:	Landkreis Lüchow-Dannenberg, Verkehrsunternehmen, VNO
Federführung:	Landkreis Lüchow-Dannenberg

7.8 Haltestellen

Gestaltung der Haltestellen	
Realisierungszeitraum:	kurz- bis langfristig
Vorgehensweise:	Auf Anforderung von Straßenbaulastträgern, insbesondere Kommunen, wird der Landkreis Finanzierungsmöglichkeiten ausloten. Ferner wird der Landkreis bei allen Haltestellenneu- und -umbauten beratend tätig und wird auf die Beachtung der Grundsätze einer möglichst barrierefreien Gestaltung achten.
Beteiligte:	Gemeinden, Landkreis Lüchow-Dannenberg, Verkehrsunternehmen, VNO
Federführung:	Straßenbaulastträger, Landkreis Lüchow-Dannenberg

7.9 Fahrweg

Fahrwege	
Realisierungszeitraum:	kurz- bis mittelfristig
Vorgehensweise:	Der Landkreis wird in Absprache mit den Verkehrsunternehmen die Konfliktstellen bezüglich der Niederflurtauglichkeit der Straßen in seinem Gebiet benennen. Nachfolgend wird eine Prioritätenliste zur Behebung der Konfliktstellen erarbeitet. Der Landkreis wird dann an die Straßenbaulastträger der betreffenden Straßen herantreten und auf eine Beseitigung der Konfliktstellen dringen. Umsetzung der notwendigen Maßnahmen je nach Verfügbarkeit von Finanzmitteln.
Beteiligte:	Landkreises Lüchow-Dannenberg, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, VNO
Federführung:	Landkreis Lüchow-Dannenberg, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen

7.10 Fahrzeuge

Ausstattung der Fahrzeuge	
Realisierungszeitraum:	kurzfristig, fortlaufend
Vorgehensweise:	Der Landkreis erörtert mit den Verkehrsunternehmen die Vorstellungen des Aufgabenträgers im Hinblick auf die ÖPNV-Fahrzeuge (Niederflurfahrzeuge, behindertengerechte Ausstattung, Möglichkeiten der Mitnahme von Fahrrädern u.a.). Die Verkehrsunternehmen entscheiden über Beschaffung und Einsatz der Fahrzeuge.
Beteiligte:	Landkreis, Genehmigungsbehörde, Verkehrsunternehmen, VNO
Federführung:	jeweiliges Verkehrsunternehmen

7.11 Schienenverkehr

Angebotserhaltung/-verbesserungen auf den Kursbuchstrecken 112, 305 / Reaktivierung der Kursbuchstrecke 113 Dannenberg – Lüchow (- Wustrow)	
Realisierungszeitraum:	kurzfristig / mittelfristig / langfristig
Vorgehensweise:	Über die Aufrechterhaltung und die Möglichkeit der Umsetzung von Verbesserungen im SPNV haben letztlich die LNVG, die DB AG und die DRE zu befinden. Der Landkreis / die VNO werden sich bei den zuständigen Stellen dafür einsetzen, dass diese die in der Maßnahmenkonzeption aufgeführten Projekte/Maßnahmen umsetzen. Dazu sollen kontinuierliche Abstimmungsgespräche zwischen Landkreis/VNO, LNVG, DB AG und DRE geführt werden. Für die Kbs 113, für deren Sanierung und für die Wiederinbetriebnahme des Schienenverkehrs, ist die DRE zuständig.
Beteiligte:	Landkreis Lüchow-Dannenberg, LNVG, DB AG, DRE, VNO
Federführung:	LNVG, Landkreis Lüchow-Dannenberg

7.12 Barrierefreiheit im ÖPNV/SPNV

Barrierefreiheit im ÖPNV	
Realisierungszeitraum:	kurzfristig / mittelfristig / langfristig
Vorgehensweise:	<p>Der Landkreis erstellt in Absprache mit den Behindertenbeauftragten, SG-Vertreter/innen und Fahrgast-Rat in einer Gesprächsrunde einen Maßnahmenkatalog zur möglichst weitreichenden Barrierefreiheit im ÖPNV und arbeitet einen Zeitplan zur Umsetzung aus.</p> <p>Es wird eine Prioritätenliste mit den für notwendig befundenen Maßnahmen erstellt, die sukzessive von den zuständigen Straßenbauasträgern/Verkehrsunternehmen im Rahmen ihrer finanziellen Möglichkeiten abgearbeitet wird.</p>
Beteiligte:	Landkreis Lüchow-Dannenberg, Straßenbauasträger, Behindertenbeauftragte, Fahrgast-Rat, Verkehrsunternehmen, VNO
Federführung:	Landkreis Lüchow-Dannenberg

Barrierefreiheit im SPNV	
Realisierungszeitraum:	kurz- bis mittelfristig
Vorgehensweise:	<p>Der Landkreis dringt bei der LNVG, den Verkehrsunternehmen des SPNV sowie bei den Städten und Kommunen auf die möglichst schnelle und weitreichende Umsetzung der Barrierefreiheit der Zugänge zu den Bahnhöfen / Haltepunkten und der Umsteigeanlagen Bus/Schiene</p>
Beteiligte:	Landkreis Lüchow-Dannenberg, Behindertenbeauftragte, Fahrgast-Rat, LNVG, Verkehrsunternehmen des SPNV, zuständige Gebietskörperschaften, VNO
Federführung:	Landkreis Lüchow-Dannenberg, LNVG

7.13 Wettbewerb im ÖPNV

Ausschreibung – Betrauung/Direktvergabe – Kooperationsvertrag	
Realisierungszeitraum:	kurz- bis mittelfristig
Vorgehensweise:	<p>Im Falle einer Betrauung/Direktvergabe bzw. des Abschlusses eines Kooperationsvertrags zwischen dem Landkreis und den Verkehrsunternehmen wird der Landkreis mit den betreffenden Verkehrsunternehmen in unmittelbaren Kontakt treten, um bis zum Oktober 2008 eine einvernehmliche Regelung zu erreichen.</p> <p>Im Falle der Entscheidung für eine Ausschreibung wird der Landkreis / die VNO die Verdingungsunterlagen erstellen und die notwendigen Maßnahmen zur Durchführung des Verfahrens in Angriff nehmen und dabei das heutige Angebotsniveau im ÖPNV des Landkreises als Mindeststandard definieren.</p>
Beteiligte:	Landkreis Lüchow-Dannenberg, Verkehrsunternehmen, LNVG, VNO
Federführung:	Landkreis Lüchow-Dannenberg / VNO

ANLAGEN

ANLAGE 1: LINIENVERKEHR NACH § 42 PBefG

Linien-Nr.	Genehmigungsnummer	Genehmigungsinhaber	Linienführung	Linienlänge im Lk (km) (Gesamtlänge)	Genehmigungsdauer	Teilnetz im LK DAN	Beginn Gen.-Laufdauer	Anmerkungen
304 (5304)	KVG 304 RBB 304	KVG/ RBB	Lüchow – Dannenbg. – Hitzacker – Dahlenburg – Lüneburg Hitzacker - Neu Darchau	116,96 (Lü-LG 81,5)	30.09.2008 31.08.2008	1	01.10.2008	Linienlänge inkl. Fahrten Schüler- beförderung
306	LSE 306	LSE	Göhrde – Metzingen – Sarenseck - Hitzacker	102,25		1	01.10.2008	
307	LSE 307	LSE	Kähmen – Hitzacker	s.L.306		1	01.10.2008	
308	LSE 308	LSE	Bahrendorf – Neu Darchau	s.L.306		1	01.10.2008	
411	PVGS 411	PVGS	Bergen – Salzwedel	2,10 (16,86)	09.07.2009	2		Rufbus
1935	LSE 1935	LSE	Zienitz – Riebrau – Sellien – Zernien	s.L.306		1	01.10.2008	
1936	RBB 1936	RBB	Dannenberg – Zernien – Uelzen	71,33 (Dbg- UE 52,7)	30.09.2008	1	01.10.2008	Linienlänge inkl. Fahrten Schüler- beförderung
1937 (1945)	RBB 1937 RBB 1945	RBB/ PVGS	Lüchow – Wustrow – Lüchow Lüchow – Wustrow – Salzwedel	36,23 (Lü-Slz 17,66)	30.09.2008	2	01.10.2008	Linienlänge inkl. Fahrten Schüler- beförderung
1938	LSE 1938	LSE	Lüchow – Schmarsau – Lüchow	261,95	30.09.2001	2	01.10.2008	
1939	LSE 1939	LSE	Hohenvolkfen – Satemin – Lüchow	s.1938	30.09.2001	2	01.10.2008	
1940	LSE 1940	LSE	Schülerverkehr Trebel	s.1938	30.09.2008	2	01.10.2008	
1941	LSE 1941	LSE	Ortsverkehr Dannenberg	s.L.306	30.09.2008	1	01.10.2008	
1943	RBB 1943	RBB	Dannenbg – Damnatz – Dannenbg	26,69	30.09.2001	1	01.10.2008	Linienlänge inkl. Fahrten Schüler- beförderung
1944	RBB 1944	RBB	Dannenberg – Gusborn – Langen- dorf – Gorleben – Gartow – Schnackenburg	82,57	31.08.2008	1	01.10.2008	Linienlänge inkl. Fahrten Schüler- beförderung
1946	RBB 1946	RBB	Lüchow – Woltersdorf - Trebel – Gorleben – Gartow – Vietze	93,78	31.08.2008	2	01.10.2008	Linienlänge inkl. Fahrten Schüler- beförderung

Linien-Nr.	Genehmigungsnummer	Genehmigungsinhaber	Linienführung	Linienlänge im Lk (km) (Gesamtlänge)	Genehmigungsdauer	Teilnetz im Lk DAN	Beginn Gen.-Laufdauer	Anmerkungen
1947	RBB 1947	RBB	Lüchow – Wustrow - Clenze – Bergen – Schnega – Schäpingen	94,76	31.08.2008	2	01.10.2008	Linienlänge inkl. Fahrten Schülerbeförderung
1948	RBB 1948	RBB	Lüchow – Wustrow – Clenze – Bergen – Spithal – Uelzen	34,23 (60,5)	30.09.2008	2	01.10.2008	
1949	RBB 1949	RBB	Lüchow – Küsten – Waddeweitz – Rosche – Suhlendorf – Uelzen	20,25 (45,1)	30.09.2008	2	01.10.2008	
1951	LSE 1951	LSE	Predöhsau/Seedorf – Pisselbg. – Dannenberg / Dannenberg – Pisselberg – Predöhsau – Seedorf - Seybruch	s.L.306	30.09.2008	1	01.10.2008	
1952	LSE 1952	LSE	Nemitz – Prezelle – Gartow	s.1938	30.09.2008	1	01.10.2008	
1966	LSE 1966	LSE	Thurau – Loge – Woltersdorf	s.1938	30.09.2008	2	01.10.2008	
1967	LSE 1967	LSE	Rebenstorf – Dangenstorf – Schweskau	s.1938	30.09.2008	2	01.10.2008	
1969	LSE 1969	LSE	Schwiepke – Reitze – Küsten – Gollau – Plate / Küsten – Reitze – Plate – Gollau - Lübeln	s.1938	30.09.2008	2	01.10.2008	
1980	LSE 1980	LSE	Clenze – Gollau – Clenze	s.1938	30.09.2008	2	01.10.2008	
1981	LSE 1981	LSE	Clenze – Gaddau – Clenze	s.1938	30.09.2008	2	01.10.2008	
1982	LSE 1982	LSE	Clenze – Püggen – Clenze	s.1938	30.09.2008	2	01.10.2008	
1983	LSE 1983	LSE	Clenze – Quartzau – Bergen – Clenze	s.1938	30.09.2008	2	01.10.2008	
1985	LSE 1985	LSE	Schnega – Solkau – Schnega	s.1938	30.09.2008	2	01.10.2008	
1986	LSE 1986	LSE	Schnega – Schäpingen – Schnega	s.1938	30.09.2008	2	01.10.2008	
5101	VOG 5101	VOG	Neu Darchau – Walmsburg – Bleckede	1,9 (17,5)	31.03.2008	-		TN Lk Lüneburg
5300	KVG 5300	KVG	Neu Darchau – Dahlenbg – Lünebg	4,8 (42,5)	31.10.2007	-		TN Lk Lüneburg

ANLAGE 2: RUFBUSVERKEHR NACH § 49 I.V.M. § 2 PBEFG

Linien-Nr.	Genehmigungsnummer	Genehmigungsinhaber	Linienführung	Linienlänge im Lk (km) (Gesamtlänge)	Genehmigungsdauer	Teilnetz im Lk DAN	Beginn Gen.-Laufdauer	Anmerkungen
Rufbus		LSE	Dannenberg – Nebenstedt – Breesse i.d.M. – Gümse – Seedorf – Damnatz - Quickborn – Dömitz	20,44 (24,94)	30.09.2007	1		Probetrieb vom 01.10.2006 – 30.09.2007

ANLAGE 3: Bewertung des Verkehrsangebotes

Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grundzentrum)						
Grundzentrum Clenze						
Ort	Ortskategorie [Einwohner]	Soll-Bed. [Fahrtenpaare / Tag]	Ist-Bedienung	Ist-Bedienung	Bewertung	
			an Schultagen	in den Ferien	an Schultagen	in den Ferien
Belau	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Bergen	1.000-3.000	3-6	14	9	gut	gut
Beseland	50-200	1;2	4	0	gut	ungenügend
Bessem	50-200	1;2	4	0	gut	ungenügend
Billerbeck	50-200	1;2	3	1	gut	ungenügend
Bösen	50-200	1;2	4	0	gut	ungenügend
Bülitz	50-200	1;2	4	0	gut	ungenügend
Bussau	50-200	1;2	4	0	gut	ungenügend
Dammätzen	50-200	1;2	4	0	gut	ungenügend
Dahren	50-200	1;2	4	0	gut	ungenügend
Dickfeitzen	50-200	1;2	4	0	gut	ungenügend
Gistenbeck	50-200	1;2	4	0	gut	ungenügend
Gledeberg	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Gohlau	50-200	1;2	4	0	gut	ungenügend
Groß Sachau	50-200	1;2	4	0	gut	ungenügend
Groß Wittfeitzen	50-200	1;2	4	0	gut	ungenügend
Jiggel	50-200	1;2	14	9	gut	gut
Kassau	50-200	1;2	16	10	gut	gut
Kiefen	50-200	1;2	4	0	gut	ungenügend
Klein Gaddau	50-200	1;2	4	0	gut	ungenügend
Klein Wittfeitzen	50-200	1;2	4	0	gut	ungenügend
Köhlen	50-200	1;2	15	10	gut	gut
Külitz	50-200	1;2	3	1	gut	ungenügend
Kussebode	50-200	1;2	4	0	gut	ungenügend
Leisten	50-200	1;2	3	3;1	gut	genügend
Luckau	50-200	1;2	4	0	gut	ungenügend
Maddau	50-200	1;2	4	0	gut	ungenügend
Nienbergen	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Oldendorf	50-200	1;2	4	0	gut	ungenügend
Prießbeck	50-200	1;2	4	0	gut	ungenügend
Proitze	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Püggen	50-200	1;2	4	0	gut	ungenügend
Salderätzen	50-200	1;2	4	0	gut	ungenügend
Schäpingen	50-200	1;2	3	1	gut	ungenügend
Schnega	200-1.000	3	8	3	gut	genügend
SchnegaBhf.	50-200	1;2	3	2	gut	gut
Spithal	50-200	1;2	13	9	gut	gut
Steine	50-200	1;2	15	10	gut	gut
Waddewitz	50-200	1;2	4	0	gut	ungenügend
Warpke	50-200	1;2	3	1	gut	ungenügend
Winterweyhe	50-200	1;2	11	7	gut	gut
Wöhningen	50-200	1;2	11	9	gut	gut
Zebelin	50-200	1;2	4	0	gut	ungenügend

ANLAGE 4: Bewertung des Verkehrsangebotes

Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grundzentrum)						
Grundzentrum Dannenberg						
Ort	Ortskategorie [Einwohner]	Soll-Bedienung [Fahrtenpaare / Tag]	Ist-Bedienung an Schultagen	Ist-Bedienung in den Ferien	Bewertung	
					an Schultagen	in den Ferien
Bellahn	50-200	1;2	1;4	0	genügend	ungenügend
Braasche	50-200	1;2	5	6	gut	gut
Breese i.B.	50-200	1;2	1;2	0	gut	gut
Breese i.d.M.	200-1.000	3	5	0	gut	ungenügend
Breselenz	200-1.000	3	13	11	gut	gut
Damnatz	200-1.000	3	7	0	gut	ungenügend
Fließbau	50-200	1;2	1;4	0	genügend	ungenügend
Glieneitz	50-200	1;2	5	5	gut	gut
Grippel	50-200	1;2	7	4	gut	gut
Groß Gusborn	200-1.000	3	9	4	gut	gut
Groß Heide	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Gülden	50-200	1;2	1;3	0	genügend	ungenügend
Gümse	50-200	1;2	5	0	gut	ungenügend
Jameln	200-1.000	3	13	11	gut	gut
Kacherien	200-1.000	3	3	3	genügend	genügend
Karwitz	50-200	1;2	5	6	gut	gut
Klein Gusborn	200-1.000	3	7	4	gut	gut
Klein Heide	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Laase	50-200	1;2	7	4	gut	gut
Landsatz	50-200	1;2	6	0	gut	ungenügend
Langendorf	200-1.000	3	3	3	genügend	genügend
Lenzen	50-200	1;2	5	6	gut	gut
Lüggau	50-200	1;2	7	7	gut	gut
Mützingen	50-200	1;2	1;4	0	genügend	ungenügend
Nausen	50-200	1;2	5	6	gut	gut
Nebenstedt	200-1.000	3	7	4	gut	gut
Penkefitz	50-200	1;2	6	0	gut	ungenügend
Pisselberg	50-200	1;2	1;3	0	genügend	ungenügend
Platenlaase	50-200	1;2	13	11	gut	gut
Prisser	1.000-3.000	3-6	8	7	gut	gut
Pudripp	50-200	1;2	5	6	gut	gut
Quickborn	200-1.000	3	4	3	gut	genügend
Riekau	200-1.000	3	1;3	0	ungenügend	ungenügend
Riskau	50-200	1;2	1;4	0	genügend	ungenügend
Schaafhausen	200-1.000	3	13	11	gut	gut
Siemen	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Splietau	200-1.000	3	7	4	gut	gut
Streetz	50-200	1;2	7	7	gut	gut
Thunpadel	50-200	1;2	5	6	gut	gut
Timmeitz	50-200	1;2	5	5	gut	gut
Tramm	200-1.000	3	13	11	gut	gut
Volkfien	50-200	1;2	1;2	0	genügend	ungenügend
Wibbese	50-200	1;2	1;2	0	genügend	ungenügend
Zadrau	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Zernien	200-1.000	3	5	6	gut	gut

ANLAGE 5: Bewertung des Verkehrsangebotes

Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grundzentrum)						
Grundzentrum Gartow						
Ort	Ortskategorie	Soll-Bedienung	Ist-Bedienung		Bewertung	
			an Schultagen	in den Ferien	an Schultagen	in den Ferien
	[Einwohner]	[Fahrtenpaare / Tag]				
Brünkendorf	200-1.000	3	4	1	gut	ungenügend
Gorleben	200-1.000	3	9	6	gut	gut
Holtorf	50-200	1;2	5	4	gut	gut
Kapern	50-200	1;2	9	6	gut	gut
Lanze	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Lomitz	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Meetschow	50-200	1;2	8	5	gut	gut
Nienwalde	200-1.000	3	3	0	genügend	ungenügend
Pevestorf	50-200	1;2	4	3;1	gut	genügend
Prezelle	200-1.000	3	2	0	ungenügend	ungenügend
Restorf	50-200	1;2	4	3;1	gut	genügend
Schnackenburg	200-1.000	3	9	6	gut	gut
Vietze	200-1.000	3	6	3	gut	genügend

ANLAGE 6: Bewertung des Verkehrsangebotes

Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grundzentrum)						
Grundzentrum Hitzacker						
Ort	Ortskategorie	Soll-Bedienung	Ist-Bedienung		Bewertung	
			an Schultagen	in den Ferien	an Schultagen	in den Ferien
	[Einwohner]	[Fahrtenpaare / Tag]				
Bahrendorf	200-1000	1;2	7	2	gut	gut
Bredenbock	50-200	1;2	8	5	gut	gut
Drethem	50-200	1;2	4	2;1	gut	genügend
Glienitz	50-200	1;2	4	2;1	gut	genügend
Harlingen	200-1.000	3	3	0	genügend	ungenügend
Kähmen	50-200	1;2	11	7	gut	gut
Katemin	200-1.000	3	4	2	gut	ungenügend
Klein Kühren	50-200	1;2	4	2;1	gut	genügend
Metzingen	50-200	1;2	9	5	gut	gut
Meudelfitz	50-200	1;2	9	2	gut	gut
Neu Darchau	200-1.000	3	4	2	gut	ungenügend
Pussade	50-200	1;2	10	5	gut	gut
Sammatz	50-200	1;2	3	0	gut	ungenügend
Sarenseck	50-200	1;2	3	0	gut	ungenügend
Schmessau	50-200	1;2	8	5	gut	gut
Schutschur	50-200	1;2	4	2;1	gut	genügend
Seerau	50-200	1;2	11	7	gut	gut
Teismesland	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Tießau	200-1.000	3	4	2	gut	ungenügend
Tollendorf	50-200	1;2	8	5	gut	gut
Wietzetze	50-200	1;2	7	2	gut	gut

ANLAGE 7: Bewertung des Verkehrsangebotes

Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grundzentrum)						
Mittelzentrum Lüchow in seiner Funktion als Grundzentrum						
Ort	Ortskategorie [Einwohner]	Soll-Bedienung [Fahrtenpaare / Tag]	Ist-Bedienung an Schultagen	Ist-Bedienung in den Ferien	Bewertung	
					an Schultagen	in den Ferien
Bockleben	50-200	1;2	5	4	gut	gut
Belitz	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Beutow	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Bösel	200-1.000	3	4	3	gut	genügend
Broß Breese	50-200	1;2	3	1;2	gut	genügend
Dangenstorf	200-1.000	3	5	4	gut	gut
Dünsche	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Gledelitz	50-200	1;2	3	1;3	gut	genügend
Gollau/Lüsen	200-1.000	3	10	7	gut	gut
Göttien	50-200	1;2	1;2	0	genügend	ungenügend
Grabow	200-1.000	3	10	7	gut	gut
Groß Witzeetze	50-200	1;2	6	4	gut	gut
Jabel	50-200	1;2	1;3	0	genügend	ungenügend
Jeetzel	50-200	1;2	15	15	gut	gut
Karmitz	50-200	1;2	1;2	0	genügend	ungenügend
Klein Breese	50-200	1;2	4	2	gut	gut
Klein Witzeetze	50-200	1;2	1;2	0	genügend	ungenügend
Kolborn	200-1.000	3	3	0	genügend	ungenügend
Kriwitz	50-200	1;2	7	4	gut	gut
Krummasel	50-200	1;2	1;2	0	genügend	ungenügend
Künsche	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Küsten/Süthen	200-1.000	3	4	2	gut	ungenügend
Lichtenberg	200-1.000	3	5	3	gut	genügend
Liepe	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Lübbow	200-1.000	3	12	12	gut	gut
Lübeln	50-200	1;2	3	2	gut	gut
Marleben/Klautze	50-200	1;2	3	1;3	gut	genügend
Müggenburg	200-1.000	3	10	7	gut	gut
Nemitz	50-200	1;2	1;2	0	genügend	ungenügend
Pannecke	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Plate	50-200	1;2	12	9	gut	gut
Predöhl	50-200	1;2	6	4	gut	gut
Prezier	50-200	1;2	6	4	gut	gut
Puttball	50-200	1;2	5	3;1	gut	genügend
Ranzau	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Rebenstorf	50-200	1;2	6	5	gut	gut
Reetze	50-200	1;2	3	0	gut	ungenügend
Rehbeck	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Reitze	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Saaße	50-200	1;2	3	3	gut	gut
Sallahn	50-200	1;2	1;2	0	genügend	ungenügend
Schletau	50-200	1;2	5	4	gut	gut
Schmarsau	200-1.000	3	5	4	gut	gut
Schweskau	200-1.000	3	4	2;1	gut	genügend
Seerau i.d.L.	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Simander	200-1.000	3	7	4	gut	gut
Tarmitz	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Thurau	50-200	1;2	5	2;1	gut	genügend
Tobringen	50-200	1;2	4	2	gut	gut
Trabuhn	50-200	1;2	6	2	gut	gut
Trebel	200-1.000	3	4	2	gut	ungenügend
Tüschau/Saggriar	50-200	1;2	1;2	0	genügend	ungenügend
Vasenthien	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Volzendorf	50-200	1;2	6	4	gut	gut
Weitsche	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Woltersdorf	200-1.000	3	10	5	gut	gut

ANLAGE 8: Bewertung des Verkehrsangebotes**Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grundzentrum)****Grundzentrum Wustrow**

Ort	Ortskategorie [Einwohner]	Soll-Bedienung [Fahrtenpaare / Tag]	Ist-Bedienung	Ist-Bedienung	Bewertung	
			an Schultagen	in den Ferien	an Schultagen	in den Ferien
Blütingen	200-1.000	3	3	0	genügend	ungenügend
Dolgow	50-200	1;2	19	16	gut	gut
Güstritz	50-200	1;2	10	8	gut	gut
Klennow	50-200	1;2	19	16	gut	gut
Königshorst	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Lensian/Ganse	50-200	1;2	10	8	gut	gut
Schreyahn	50-200	1;2	10	7	gut	gut
Teplingen	50-200	1;2	10	8	gut	gut

ANLAGE 9: Bewertung des Verkehrsangebotes								
Verbindungsqualität I (Fahrzeit in das zugeordnete Grundzentrum)								
Grundzentrum Clenze								
Ort	mittlere Fahrzeit [min]			Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung	Bem.
	MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV		
Belau	10	15	17	1	0	1	genügend	
Bergen	7	11	12	14	0	1	gut	u
Beseland	5	8	9	4	0	0	gut	g
Bessem	6	9	10	1	0	4	ungenügend	u
Billerbeck	13	20	22	1	0	2	genügend	
Bösen	3	5	7	1	2	0	genügend	g
Bülitz	7	11	12	1	0	4	ungenügend	u
Bussau	5	8	9	0	4	0	genügend	u
Dammätzen	11	17	19	0	4	0	genügend	g
Diahren	10	15	17	1	4	0	genügend	u
Dickfeitzen	10	15	17	3	1	0	gut	g
Gistenbeck	5	8	9	1	4	0	genügend	u
Gledeberg	14	21	24	1	0	0	gut	
Gohlau	16	24	27	4	0	0	gut	u
Groß Sachau	5	8	9	4	0	0	gut	g
Groß Wittfeitzen	13	20	22	0	0	4	ungenügend	u
Jiggel	5	8	9	14	0	1	gut	
Kassau	3	5	5	16	0	0	gut	
Kiefen	10	15	17	0	4	0	genügend	g
Klein Gaddau	8	12	14	0	4	0	genügend	g
Klein Wittfeitzen	12	18	20	0	4	0	genügend	g
Köhlen	8	12	14	14	0	4	gut	g
Külitz	14	21	24	1	0	2	genügend	
Kussebode	6	9	10	1	4	0	genügend	u
Leisten	13	20	22	4	2	0	gut	
Luckau	8	12	14	1	0	4	ungenügend	u
Maddau	12	18	20	0	0	4	ungenügend	g
Nienbergen	12	18	20	1	0	1	genügend	
Oldendorf	9	14	15	1	0	3	ungenügend	u
Prießbeck	5	8	9	0	4	0	genügend	g
Proitze	14	21	24	1	0	0	gut	
Püggen	8	12	14	0	2	2	ungenügend	g
Salderätzen	11	17	19	0	4	0	genügend	u
Schäpingen	16	24	27	1	1	0	genügend	
Schnega	8	12	14	4	0	5	genügend	u
Schnega Bahnhof	12	18	20	2	2	3	genügend	
Spithal	6	9	10	2	0	13	ungenügend	u
Steine	7	11	12	14	0	4	gut	g
Waddewitz	11	17	19	0	4	0	genügend	g
Warpke	13	20	22	2	1	0	gut	
Winterweyhe	8	12	14	0	0	11	ungenügend	g
Wöhningen	7	11	12	0	9	3	genügend	u
Zebelin	12	18	20	0	4	0	genügend	u

u = in ungeraden Mon. g = in geraden Mon.

ANLAGE 10: Bewertung des Verkehrsangebotes							
Verbindungsqualität I (Fahrzeit in das zugeordnete Grundzentrum)							
Grundzentrum Dannenberg							
Ort	mittlere Fahrzeit [min]			Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung
	MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	
Bellahn	16	24	27	0	1	0	genügend
Braasche	18	27	31	6	0	0	gut
Breese i.B.	12	18	20	1	0	0	gut
Breese i.d.M.	5	8	9	1	5	1	genügend
Breselenz	12	18	20	13	0	0	gut
Damnatz	11	17	19	1	5	0	genügend
Fließau	17	26	29	1	0	0	gut
Glieneitz	23	35	39	5	0	0	gut
Grippel	18	27	31	4	4	0	genügend
Groß Gusborn	11	17	19	9	0	2	gut
Groß Heide	12	18	20	2	0	1	genügend
Gülden	22	33	37	1	0	0	gut
Gümse	6	9	10	1	5	1	genügend
Jameln	10	15	17	13	0	0	gut
Kacherien	12	18	20	0	0	4	ungenügend
Karwitz	9	14	15	7	0	0	gut
Klein Gusborn	10	15	17	9	0	0	gut
Klein Heide	10	15	17	2	0	1	genügend
Laase	20	30	34	4	4	0	genügend
Landsatz	15	23	26	6	0	0	gut
Langendorf	15	23	26	0	4	0	genügend
Lenzen	10	15	17	7	0	0	gut
Lüggau	3	5	5	9	0	0	gut
Mützingen	18	27	31	1	0	0	gut
Nausen	10	15	17	7	0	0	gut
Nebenstedt	4	6	7	0	8	0	genügend
Penkefitz	6	9	10	0	0	7	ungenügend
Pisselberg	5	8	9	1	0	0	gut
Platenlaase	12	18	20	13	0	0	gut
Prisser	4	6	7	0	8	0	genügend
Pudripp	15	23	26	6	0	0	gut
Quickborn	10	15	17	0	0	5	ungenügend
Riekau	7	11	12	0	0	1	ungenügend
Riskau	7	11	12	1	0	0	gut
Schaafhausen	6	9	10	13	0	0	gut
Siemen	15	23	26	3	0	0	gut
Splietau	5	8	9	0	8	0	genügend
Streetz	6	9	10	9	0	0	gut
Thunpadel	7	11	12	7	0	0	gut
Timmeitz	21	32	36	5	0	0	gut
Tramm	7	11	12	13	0	0	gut
Volkfien	15	23	26	1	0	0	gut
Wibbese	18	27	31	1	0	0	gut
Zadrau	15	23	26	2	1	0	gut
Zernien	19	29	32	6	0	0	gut

ANLAGE 11: Bewertung des Verkehrsangebotes							
Verbindungsqualität I (Fahrzeit in das zugeordnete Grundzentrum)							
Grundzentrum Gartow							
Ort	mittlere Fahrtzeit [min]			Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung
	MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5 -1,7 MIV	>1,7 MIV	
Brünkendorf	5	8	9	0	6	0	genügend
Gorleben	10	15	17	9	0	1	gut
Holtorf	5	8	9	5	0	0	gut
Kapern	6	9	10	9	0	0	gut
Lanze	18	27	31	0	0	2	ungenügend
Lomitz	14	21	24	2	0	0	gut
Meetschow	7	11	12	4	1	0	gut
Nienwalde	3	5	5	2	0	1	genügend
Pevestorf	6	9	10	6	0	0	gut
Prezelle	12	18	20	2	0	0	gut
Restorf	3	5	5	6	0	0	gut
Schnackenburg	11	17	19	9	0	0	gut
Vietze	8	12	14	2	4	0	genügend

ANLAGE 12: Bewertung des Verkehrsangebotes							
Verbindungsqualität I (Fahrzeit in das zugeordnete Grundzentrum)							
Grundzentrum Hitzacker							
Ort	mittlere Fahrtzeit [min]			Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung
	MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	
	[min]	[min]	[min]				
Bahrendorf	11	17	19	6	1	0	gut
Bredenbock	9	14	15	4	2	2	genügend
Drethem	12	18	20	3	3	1	genügend
Glienitz	13	20	22	3	3	1	genügend
Harlingen	6	9	10	1	1	0	genügend
Kähmen	6	9	10	8	0	1	gut
Katemin	22	33	38	7	0	0	gut
Klein Kühren	17	26	29	5	2	0	gut
Metzingen	9	14	15	5	1	2	genügend
Meudelfitz	5	8	9	3	6	1	genügend
Neu Darchau	21	32	36	7	1	0	gut
Pussade	6	9	10	4	2	2	genügend
Sammatz	13	20	22	2	1	0	gut
Sarenseck	5	8	9	1	0	1	genügend
Schmessau	11	17	19	6	0	2	genügend
Schutschur	15	23	26	5	2	0	gut
Seerau	5	8	9	8	0	1	gut
Teismesland	9	14	15	2	0	1	genügend
Tießau	8	12	14	6	1	1	gut
Tollendorf	7	10	12	4	2	2	genügend
Wietetze	11	17	19	6	1	0	gut

ANLAGE 13: Bewertung des Verkehrsangebotes							
Verbindungsqualität I (Fahrzeit in das zugeordnete Grundzentrum)							
Mittelzentrum Lüchow in seiner Funktion als Grundzentrum							
Ort	mittlere Fahrtzeit [min]			Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung
	MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	
Belitz	10	15	17	0	0	2	ungenügend
Beutow	10	15	17	0	0	2	ungenügend
Bockleben	20	30	34	0	1	4	ungenügend
Bösel	6	9	10	4	0	0	gut
Broß Breese	11	17	19	1	1	1	genügend
Dangenstorf	12	18	20	2	0	3	genügend
Dünsche	14	21	24	1	1	0	genügend
Gledelitz	18	27	31	3	2	0	gut
Gollau/Lüsen	6	9	10	3	7	0	genügend
Göttien	11	17	19	1	0	0	gut
Grabow	8	12	14	3	7	0	genügend
Groß Wetzeetze	18	27	31	0	2	5	ungenügend
Jabel	11	17	19	0	1	0	genügend
Jeetzel	5	8	9	8	12	0	genügend
Karmitz	11	17	19	0	1	0	genügend
Klein Breese	10	15	17	4	0	0	gut
Klein Witzeetze	17	26	29	0	1	0	genügend
Kolborn	4	6	7	0	0	2	ungenügend *)
Kriwitz	18	27	31	2	0	5	genügend
Krummasel	12	18	20	0	1	0	genügend
Künsche	6	9	10	2	0	0	gut
Küsten/Süthen	9	14	15	3	0	1	genügend
Lichtenberg	11	17	19	2	3	1	genügend
Liepe	13	20	22	1	1	0	genügend
Lübbow	8	12	14	0	2	10	ungenügend
Lübeln	7	11	12	3	0	0	gut
Marleben/Klautze	17	26	29	4	1	0	gut
Müggenburg	5	8	9	3	7	2	genügend
Nemitz	19	29	32	1	0	0	gut
Pannecke	11	17	19	1	1	0	genügend
Plate	5	8	9	6	7	0	genügend
Predöhl	18	27	31	2	4	1	genügend
Prezier	19	29	32	2	0	5	genügend
Puttball	13	20	22	2	4	0	genügend
Ranzau	9	14	15	1	0	1	genügend
Rebenstorf	10	15	17	4	0	2	genügend
Reetze	5	8	9	1	1	1	genügend
Rehbeck	6	9	10	0	1	1	ungenügend
Reitze	9	14	15	0	0	2	ungenügend
Saaße	4	6	7	0	3	0	genügend
Sallahn	18	27	31	0	1	0	genügend
Schletau	20	30	34	0	2	3	ungenügend
Schmarsau	22	33	37	1	1	3	genügend
Schweskau	14	21	24	1	4	0	genügend
Seerau i.d.L.	6	9	10	1	0	1	genügend
Simander	17	26	29	0	0	7	ungenügend
Tarmitz	3	5	5	0	3	0	genügend
Thurau	11	17	19	5	0	0	gut
Tobringen	13	20	22	6	0	0	gut
Trabuhn	17	26	29	3	3	0	genügend
Trebel	17	26	29	6	0	0	gut
Tüschau/Saggrian	15	23	26	0	1	0	genügend
Vasenthien	13	20	22	2	0	0	gut
Volzendorf	19	29	32	2	4	1	genügend
Weitsche	10	15	17	1	1	0	genügend
Woltersdorf	6	9	14	6	0	0	gut

*) Umweg Tamitz

ANLAGE 14: Bewertung des Verkehrsangebotes							
Verbindungsqualität I (Fahrzeit in das zugeordnete Grundzentrum)							
Grundzentrum Wustrow							
Ort	mittlere Fahrtzeit [min]			Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung
	MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	
Blütingen	2	3	3	2	0	0	gut
Dolgow	3	5	5	20	2	0	gut
Güstritz	4	6	7	9	1	0	gut
Klennow	4	6	7	22	0	0	gut
Königshorst	3	5	5	0	0	2	ungenügend
Lensian/Ganse	6	9	10	9	1	0	gut
Schreyahn	6	9	10	8	1	1	gut
Teplingen	4	6	7	13	1	0	gut

ANLAGE 15: Bewertung des Verkehrsangebotes						
Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare vom Grundzentrum zum Mittelzentrum)						
Mittelzentrum Lüchow / Dannenberg *)						
	Ortskategorie	MZ	Soll- Bedienung	Ist-Bedienung		Ergebnis
	[Einwohner]			Schultage	Ferien	
			[Fahrtenpaare / Tag]			
Clenze	1.000-3.000	Lüchow	3-6	11	9	gut
Dannenberg	3.000-6.000		6-12	13	12	S: gut, F: genügend
Gartow	1.000-3.000		3-6	5	3	genügend
Hitzacker	3.000-6.000		6-12	7	6	genügend
Wustrow	1.000-3.000		3-6	14	14	gut
Hitzacker	3.000-6.000	Dannenberg. *)	6-12	14	12	S: gut, F: genügend
Gartow	1.000-3.000		3-6	5	5	genügend

*) übernimmt als Grundzentrum z.T. mittelzentrale Funktionen.

ANLAGE 16: Bewertung des Verkehrsangebotes						
Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare vom Grund- zum Mittelzentrum außerhalb d. Landkreises)						
Mittelzentrum Uelzen / Salzwedel						
	Ortskategorie	MZ	Soll- Bedienung	Ist-Bedienung		Bewertung
	[Einwohner]			Schultage	Ferien	
			[Fahrtenpaare / Tag]			
Clenze	1.000-3.000	Uelzen	3-6	7	7	gut
Dannenberg	3.000-6.000		6-12	5	5	ungenügend
Gartow	1.000-3.000		3-6	4	4	genügend
Hitzacker	3.000-6.000		6-12	3	3	ungenügend
Lüchow	3.000-6.000		6-12	9	9	genügend
Wustrow	1.000-3.000		3-6	7	7	gut
Clenze	1.000-3.000	Salzwedel	3-6	3	3	genügend
Lüchow	3.000-6.000		6-12	5	5	ungenügend
Wustrow	1.000-3.000		3-6	5	5	genügend

ANLAGE 17: Bewertung des Verkehrsangebotes								
Verbindungsqualität II (Fahrzeit vom Grundzentrum zum Mittelzentrum)								
Mittelzentrum Lüchow / Dannenberg *)								
GZ	MZ	mittlere Fahrzeit [min]			Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung
		MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	
Clenze	Lüchow	20	30	34	2	8	1	genügend
Dannenberg.		20	30	34	13	0	0	gut
Gartow		29	44	49	5	0	0	gut
Hitzacker		29	44	49	1	2	5	ungenügend
Wustrow		9	14	15	7	7	0	genügend
Hitzacker	Dannenberg.)*	11	17	19	14	2	0	gut
Gartow		32	48	54	2	3	0	genügend

*) übernimmt als Grundzentrum z.T. mittelzentrale Funktionen.

ANLAGE 18: Bewertung des Verkehrsangebotes								
Verbindungsqualität II (Fahrzeit vom Grund- zum Mittelzentrum außerhalb des Landkreises)								
Mittelzentrum Uelzen / Salzwedel								
GZ	MZ	mittlere Fahrzeit [min]			Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung
		MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	
Clenze	Uelzen	32	48	54	0	6	1	genügend
Dannenberg.		47	71	80	5	0	0	gut
Gartow		74	111	126	2	0	2	genügend
Hitzacker		49	74	83	0	1	3	ungenügend
Lüchow		47	71	80	3	1	6	genügend
Wustrow		51	77	87	7	1	0	gut
Clenze	Salzwedel	25	38	43	0	0	3	ungenügend
Lüchow		17	26	29	0	5	1	genügend
Wustrow		15	23	26	5	0	0	gut

ANLAGE 19: Bewertung des Verkehrsangebotes						
Bedienungsqualität III (Fahrtenpaare vom Grundzentrum zum Oberzentrum)						
Oberzentrum Lüneburg / Hamburg / Magdeburg						
GZ	Ortskategorie [Einwohner]	OZ	Soll- Bedienung	Ist-Bedienung		Bewertung
				Schultage	Ferien	
			[Fahrtenpaare / Tag]			
Clenze	1.000-3.000	Lüneburg	3-6	7	7	gut
Dannenberg	3.000-6.000		6-12	10	10	genügend
Gartow	1.000-3.000		3-6	4	5	genügend
Hitzacker	3.000-6.000		6-12	10	10	genügend
Lüchow	3.000-6.000		6-12	7	7	genügend
Wustrow	1.000-3.000		3-6	7	7	gut
Clenze	1.000-3.000	Hamburg	3-6	7	7	gut
Dannenberg	3.000-6.000		6-12	10	10	genügend
Gartow	1.000-3.000		3-6	4	5	genügend
Hitzacker	3.000-6.000		6-12	10	10	genügend
Lüchow	3.000-6.000		6-12	7	7	genügend
Wustrow	1.000-3.000		3-6	7	7	gut
Clenze	1.000-3.000	Magdeburg	3-6	5	4	genügend
Dannenberg	3.000-6.000		6-12	5	5	ungenügend
Gartow	1.000-3.000		3-6	3	3	genügend
Hitzacker	3.000-6.000		6-12	2	2	ungenügend
Lüchow	3.000-6.000		6-12	5	5	ungenügend
Wustrow	1.000-3.000		3-6	5	5	genügend

ANLAGE 20: Bewertung des Verkehrsangebotes								
Verbindungsqualität III (Fahrzeit vom Grundzentrum zum Oberzentrum)								
Oberzentrum Lüneburg / Hamburg / Magdeburg								
GZ	OZ	mittlere Fahrtzeit [min]			Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung
		MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	
Clenze	Lüneburg	71	107	121	1	0	7	ungenügend
Dannenberg		55	83	94	7	3	0	gut
Gartow		86	129	146	2	3	0	genügend
Hitzacker		53	80	90	10	1	0	gut
Lüchow		72	108	122	0	6	1	genügend
Wustrow		80	120	136	1	0	7	ungenügend
Clenze	Hamburg	103	155	175	1	7	0	genügend
Dannenberg		87	131	148	8	1	0	gut
Gartow		118	177	201	3	2	0	gut
Hitzacker		85	128	145	10	0	0	gut
Lüchow		104	156	177	0	6	1	genügend
Wustrow		112	168	190	1	7	0	genügend
Clenze	Magdeburg	142	213	241	5	1	0	gut
Dannenberg		154	231	262	5	0	0	gut
Gartow		151	227	257	2	2	0	genügend
Hitzacker		163	245	277	4	1	0	gut
Lüchow		133	200	226	4	1	0	gut
Wustrow		127	191	216	4	1	0	gut

ANLAGE 21:**Übersicht über die umgesetzten / nicht umgesetzten Maßnahmen des 1. Nahverkehrsplanes**

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick, über den Umsetzungsstand der Maßnahmen aus dem 1. Nahverkehrsplans des Landkreises Lüchow-Dannenberg. Nicht umgesetzte Maßnahmen sind in den Maßnahmenkatalog des 2. Nahverkehrsplans 2007 – 2012 aufgenommen worden.

Maßnahme	Umsetzung erfolgt			Anmerkung
	ja	teilw.	nein	
Bildung von Teilnetzen	X			
Neuorganisation der Schülerbeförderung: Umwandlung von Schülerbeförderung nach Freistellungsverordnung in Linienverkehre	X			
Vertaktung des Angebotes auf regional bedeutsamen Linien		X		
Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Bedienung in den Abendstunden und an Wochenenden: <ul style="list-style-type: none"> • Einführung von nachfrageorientierten Bedienungsformen wie AST/Rufbus 			X	
<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von Diskobuslinien (Prüfauftrag) 	X			Prüfung hat einen gewissen Bedarf ergeben. Die Umsetzung nur auf privatwirtschaftlicher Basis möglich. Derzeit fahren Diskobusse auf Privatinitiative einzelne Diskotheken an.
<ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung des Bedienungsangebotes auf regionalen Hauptlinien (Prüfauftrag) 	X			Eine Ausweitung des Angebotes ist aus Kostengründen nicht möglich.
Sicherstellung einer Mindestbedienung von Orten abseits der Zentralen Orte <ul style="list-style-type: none"> • Umwandlung von freigestellten Schülerverkehren in Linienverkehre 	X			
<ul style="list-style-type: none"> • Einführung von nachfrageorientierten Bedienungsformen wie AST/Rufbus 			X	Probetrieb Rufbus Dannenberg – Dömitz.
Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfungsqualität <ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV/ÖPNV: Fahrplanmäßige Abstimmung an Verknüpfungspunkten (Prüfauftrag) 		X		Verbesserungsmöglichkeiten weiterhin prüfen.
<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV/SPNV [SPFV]: Fahrplanmäßige Abstimmung zwischen Bussen und Bahnen (Prüfauftrag) 		X		Verbesserungsmöglichkeiten weiterhin prüfen.
<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV/Fähren: Bedienung durch den ÖPNV 			X	Nur sinnvoll, wenn auch in den Nachbarlandkreisen Busanschlüsse vorhanden sind, was überwiegend nicht der Fall ist.

Maßnahme	Umsetzung erfolgt			Anmerkung
	ja	teilw.	nein	
<ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV/IV: <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Einrichtung von P+R-Anlagen ⇒ Einrichtung von Bike+Ride-Anlagen ⇒ Fahrradbügel an ausgewählten Haltestellen 			X	Zuständigkeit bei den Kommunen.
		X		Zuständigkeit bei den Kommunen. Umsetzung am ZOB Lüchow erfolgt.
		X		Im Zuge des Haltestellenprogramms teilweise erfolgt.
<ul style="list-style-type: none"> • SPNV/SPFV [SPNV]: Optimierung von Übergängen in Lüneburg, Uelzen und Stendal. Einsatz seitens des Landkreises bei den zuständigen Stellen (LNVG, DB) 	X	X		Landkreis/VNO weisen LNVG/DB regelmäßig auf die Notwendigkeit hin, Umsetzung erfolgt durch LNVG/DB jedoch nur teilweise.
<ul style="list-style-type: none"> • SPNV/IV: P+R-Anlagen an den Bahnhöfen Dannenberg-Ost, Hitzacker und Schnega 			X	Zuständigkeit liegt bei den Kommunen. Planung für eine P+R-Anlage am Bahnhof Schnega wurde erstellt. Eine Umsetzung konnte wegen Eigentumsfragen bislang nicht erfolgen.
Verbesserung der Verkehrswege: <ul style="list-style-type: none"> • Erfassung von Konfliktstellen 			X	Dem Landkreis sind von den Verkehrsunternehmen keine größeren Konfliktpotenziale gemeldet worden.
<ul style="list-style-type: none"> • Berücksichtigung der ÖPNV-Tauglichkeit bei Planungen, insbesondere auch bei Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Einsatz des Landkreises bei den zuständigen Stellen) 	X			
Maßnahmen zur Verbesserung der Beförderungsqualität: <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung von Umsteigezeiten 		X		Weiterhin Verbesserungsbedarf.
<ul style="list-style-type: none"> • Ausstieg außerhalb von Haltestellen (einheitliche Regelung) 	X			In den Beförderungsbedingungen des Wendland-Tarifs enthalten und vereinheitlicht.
Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit: <ul style="list-style-type: none"> • Anschlusssicherung 		X		
<ul style="list-style-type: none"> • Vereinheitlichung der Funksysteme 			X	Zuständigkeit liegt bei den Verkehrsunternehmen.

Maßnahme	Umsetzung erfolgt			Anmerkung
	ja	teilw.	nein	
Beförderungskomfort: <ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeuge <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Niederflurfahrzeuge: Der Landkreis setzt sich bei den Unternehmen dafür ein, dass so weit als möglich Niederflurfahrzeuge beschafft werden. ⇒ Mitnahme von Fahrrädern in den Bussen ⇒ Mitnahme von Fahrrädern: Anhänger / Umrüstung von Fahrzeugen 	X	X		<p>Auftrag vom Landkreis abgearbeitet. Die Umsetzung liegt bei den Unternehmen.</p> <p>In den Beförderungsbedingungen des Wendland-Tarifs enthalten und vereinheitlicht.</p> <p>Zuständigkeit liegt bei den Verkehrsunternehmen. Die RBB hat vor einigen Jahren nach einem zweijährigen Versuchsbetrieb mit Fahrradanhänger auf der Strecke Uelzen – Lüchow – Gartow diesen mangels Nachfrage wieder eingestellt.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Haltestellen <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Erarbeitung Haltestellen-Konzept ⇒ Haltestellen-Maßnahmen 	X	X		<p>Haltestellenprogramm des Landkreises mit 67 Maßnahmen insbesondere an Haltestellen regionaler Hauptlinien durchgeführt. Überwiegend erfolgte eine behindertengerechte Gestaltung.</p>
Fahrgastinformation: <ul style="list-style-type: none"> • Fahrpläne / Kreisfahrplan 		X		<p>Integration der Fahrpläne von LSE und Rufbus in das RBB-Fahrplanheft ist erfolgt. Ergänzung der Fahrpläne des SPNV ist noch erforderlich.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Elektronische Fahrplanauskunft „Connect“ mit anderen Auskunftsdateien verknüpfen 	X			
<ul style="list-style-type: none"> • Vereinheitlichung der Informationen an Fahrzeugen 		X		<p>Zuständigkeit liegt bei den Verkehrsunternehmen.</p>
Tarif- und Vertriebssystem: <ul style="list-style-type: none"> • Vereinheitlichung der Tarifstrukturen und der Tarifbestimmungen 	X			<p>Wendland-Tarif</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Übergangstarife zum HVV, Verkehrsgemeinschaft West-Mecklenburg, Sachsen-Anhalt, RBB-Tarif Uelzen 		X		<p>Wendland-Tarif ist bis Lüneburg und Salzwedel gültig. Verhandlungen mit dem HVV dauern an.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Übergangstarife zum SPNV 			X	

Maßnahme	Umsetzung erfolgt			Anmerkung
	ja	teilw.	nein	
Serviceangebote: Mitnahme von Fahrrädern (einheitliche Regelung bei den Unternehmen)	X			Durch Wendland-Tarif einheitlich geregelt.
Kommunikation: • Maßnahmen im Bereich Werbung/Öffentlichkeitsarb.		X		Für Wendland-Tarif und Rufbus erfolgt.
• Verkehrserziehung an Schulen: Erstellung eines regionsbezogenen Unterrichtspakets	X			RBB und KVG halten Unterrichtsmaterialien vor. Auf Anforderung der Schulen kommen die Unternehmen auch zu den Schulen.
Beschwerdemanagement: Einrichtung eines Fahrgastbeirates	X			Fahrgast-Rat Wendland auf privater Initiative gegründet.
Maßnahmen zur Verbesserung des SPNV-Angebotes: • Strecke Dannenberg – Lüneburg: ⇒ Erhalt ⇒ Angebotsverbesserung / Attraktivitätssteigerung	X		X	. Bildung einer Arbeitsgruppe. Erhalt der Strecke und des Angebotes derzeit gesichert. Zuständigkeit liegt bei LNVG/DB. Vorschläge der AG und des Landkreises blieben bislang erfolglos.
• Strecke Uelzen – Schnega – Salzwedel – Stendal: Zweigleisiger Ausbau			X	Zuständigkeit liegt bei der DB AG und dem Bund.
• Strecke Dannenberg – Lüchow: ⇒ Verlagerung der Schülerbeförderung von der Straße auf die Schiene bei Kostenneutralität ⇒ Instandsetzung von Haltepunkten / Einrichtung von siedlungsnahen Haltepunkten			X	Da keine Kostenneutralität erzielt werden kann, erfolgt keine Umsetzung. Zuständigkeit liegt bei den Kommunen und der DRE.
• Strecke Lüchow – Wustrow - Salzwedel: ⇒ Streckenabschnitt Lüchow – Wustrow ⇒ Streckenabschnitt Wustrow – Salzwedel			X	Zuständigkeit liegt bei der DRE. Diese hat den Streckenabschnitt noch nicht wieder hergerichtet. Zuständigkeit liegt bei der DRE. Die Kreisverwaltung hat Planungshindernisse im Landkreis ermittelt.
• Strecke Uelzen – Dannenberg (- Dömitz – Ludwigslust): Sanierung bzw. Neubau			X	Zuständigkeit liegt bei der DB AG und dem Bund.
• Einrichtung von P+R- / B+R-Anlagen an den Bahnhöfen Dannenberg-Ost, Hitzacker, Schnega			X	Zuständigkeit liegt bei den Kommunen. P+R-Anlage Bahnhof Schnega, s. Anmerkung S. 222 „SPNV/IV“.

Literaturverzeichnis

- BGS Ingenieursozietät, Abteilung Verkehr:
Neuordnung des ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg, Frankfurt/Main 1998
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen:
Verkehrsprognose 2015 für die Bundesverkehrswegeplanung (FE-Nr. 96.578/1999)
- Gemeinsame Landesplanung Hamburg / Niedersachsen / Schleswig-Holstein (Hrsg.):
Metropolregion Hamburg. Regionales Entwicklungskonzept 2000. Leitbild und Handlungsrahmen, 2000
- Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz), 2002
- Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz), 1993 (zuletzt geändert 29.06.2006)
- Hensen, A. / Otto, E.: Bedienungsstandards für den ÖPNV, in:
Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Nr. 3.4.8.1 - 15. Ergänzungslieferung, 11/1996
- Landkreis Lüchow-Dannenberg:
Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Lüchow-Dannenberg, Lüchow 2004
- Landkreis Lüchow-Dannenberg, Amt für Wirtschaftsförderung (Hrsg.): Statistische Information. Bevölkerung – Wirtschaft – Finanzen, Lüchow 2002
- Landkreis Lüchow-Dannenberg, Hauptamt / Schulabteilung: Schulentwicklungsplan Landkreis Lüchow-Dannenberg, Lüchow, 1997
- Landkreis Lüchow-Dannenberg, Hauptamt / Schulabteilung:
Entwicklung der Schüler- und Klassenzahlen in den Schuljahren 1999/00 bis 2011/12, Lüchow, September 1999
- Land Niedersachsen:
Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz, 1995
- Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH – LNVG:
Zeit für Bahnhöfe, Hannover, 2001
- Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen:
Niedersachsen ist am Zug, Strategien für den Schienenpersonennahverkehr in Niedersachsen, 2001
- Niedersächsisches Landesamt für Statistik:
Statistische Berichte. Regionale Vorausschätzung der Bevölkerung Niedersachsens unter Berücksichtigung von Wanderungen bis 2016, Hannover 2000
- RBB Regionalbus GmbH, Geschäftsstelle Uelzen (Hrsg.):
Regionalfahrplan 2005/6 für die Landkreise Uelzen und Lüchow-Dannenberg, Uelzen,
- Socialdata Institut für Verkehrs- und Infrastrukturforschung GmbH, München: Nahverkehr in der Fläche, 1994 (im Auftrag des VDV)
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV):
Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schriften 4, 6/2001
- Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN):
Elektronische Fahrplanauskunft „Connect“, Fahrplandaten 2005/2006
- Folgende Internetseiten wurden als Informationsquellen benutzt:
www.landkreis-Lüchow-Dannenberg.de (Homepage des Lk Lüchow-Dannenberg)
www.nls.niedersachsen.de (Homepage des Niedersächsischen Landesamtes für Statistik)
-