

# Samtgemeinde Salzhausen

<b>Vorlage</b>	<b>Vorlage-Nr:</b> SG/17/347		
Aktenzeichen: Federführend: Fachbereich Ordnung und Soziales	Datum: 10.02.2017 Verfasser: Sachbearbeiter Pott		
<b>4. Nahverkehrsplan 2017 - 2021, 1. Entwurf</b>			
Beratungsfolge:			
Status	Datum	Gremium	Zuständigkeit
Öffentlich	23.02.2017	Ausschuss für Ordnungsangelegenheiten, Soziales, ÖPNV, Touristik	Vorberatung
Nichtöffentlich	23.03.2017	Samtgemeindeausschuss	Vorberatung
Öffentlich	30.03.2017	Rat der Samtgemeinde Salzhausen	Entscheidung

## Sachverhalt:

Der Landkreis Harburg hat gemäß § 6 Abs. 1 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) als kommunaler Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) jeweils für einen Zeitraum von 5 Jahren einen Nahverkehrsplan aufzustellen.

Die Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen (VNO) wurde daher mit der Aufstellung des 4. Nahverkehrsplans für den Zeitraum 2017 – 2021 beauftragt. Der Nahverkehrsplan ist unter Mitwirkung der Nahverkehrsunternehmen aufzustellen. Benachbarte Aufgabenträger, kreisangehörige Gemeinden und Samtgemeinden, die Straßenbaulastträger und Verbände, die die Interessen der Fahrgäste vertreten und die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG), sind zu beteiligen. Vor diesem Hintergrund wurde nun den Mitgliedsgemeinden und der Samtgemeinde am 07.02.2017 der 1. Entwurf (Anlage1) vorgelegt. Die Mitgliedsgemeinden und die Samtgemeinde haben bis zum 13.04.2017 die Möglichkeit eine Stellungnahme abzugeben.

Über die Quantität und Qualität der ÖPNV-Anbindung im Bereich der Samtgemeinde und darüber hinaus, über Anregungen sowie Änderungs- oder Ergänzungswünsche wird den Ausschussmitgliedern Herr Stradtman als zuständiger Sachbearbeiter des Landkreises zum TOP als Ansprechpartner zur Verfügung stehen. Er wird Hintergrundinformationen zum Thema ÖPNV und Nahverkehrsplan, 1. Entwurf geben sowie Aussagen zur Machbarkeit und Umsetzbarkeit eventueller Änderungs- oder Ergänzungswünsche einschl. finanzieller Auswirkungen treffen können.

Vor Erstellung des Beschlussvorschlages soll zunächst die Informationsweitergabe durch Herrn Stradtman und das Ergebnis der Beratung abgewartet werden.

## Finanzielle Auswirkungen:

Sind abhängig vom Ergebnis der Beratungen

## Beschlussvorschlag:

Das Ergebnis der Beratungen wird abgewartet und wenn notwendig, im Beschlussvorschlag für den Samtgemeinderat aufgenommen

**Anlagen:** 4. Nahverkehrsplan 2017 - 2021, 1. Entwurf

# **4. Nahverkehrsplan**

## **für den Landkreis Harburg**

### **2017 - 2021**

**- 1. Entwurf -**

Stand: Januar 2017

Bearbeitung durch die



*Verkehrsmanagementgesellschaft  
der Landkreise Cuxhaven,  
Harburg, Lüchow-Dannenberg,  
Lüneburg, Rotenburg,  
Soltau-Fallingb., Stade, Uelzen*

# Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis .....	7
Tabellenverzeichnis .....	8
Abkürzungsverzeichnis .....	9
<b>1 Der Nahverkehrsplan als Steuerungsinstrument für den ÖPNV</b>	<b>11</b>
1.1 Bedeutung des Nahverkehrsplans .....	11
1.2 Inhalt des Nahverkehrsplans .....	11
1.3 Bilanz des 3. Nahverkehrsplans .....	12
<b>2 Grundlagen und Rahmenbedingungen</b>	<b>19</b>
2.1 Gesetzliche Grundlagen .....	19
2.1.1 Europäisches Recht: EU-Verordnung VO 1370/2007.....	19
2.1.2 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG).....	20
2.1.3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG).....	21
2.1.3.1 Kernaussagen des PBefG.....	21
2.1.3.2 Liniengenehmigungen im Landkreis Harburg .....	22
2.1.4 Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG).....	23
2.2 Organisation des ÖPNV im Landkreis Harburg.....	23
2.2.1 Organisationen der Aufgabenträger.....	23
2.2.1.1 Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO).....	23
2.2.1.2 Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) .....	24
2.2.2 Organisationen der Verkehrsunternehmen.....	24
2.2.2.1 Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN) .....	24
2.2.2.2 Verkehrsunternehmen im HVV-Gebiet .....	25
2.2.3 Fahrgastbeirat für den Landkreis Harburg.....	25
2.3 Finanzierung des ÖPNV .....	25
2.3.1 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG).....	26
2.3.2 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz .....	26
2.3.3 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG) .....	28
2.3.4 Ausgaben für den ÖPNV im Landkreis Harburg.....	28
2.3.4.1 Ausgaben des Landkreises im Bereich ÖPNV .....	28
2.3.4.2 Ausgaben der kreisangehörigen Kommunen im Bereich ÖPNV .....	31
2.4 Bevölkerungsentwicklung und Demografischer Wandel .....	33
2.4.1 Bevölkerungsentwicklung in Niedersachsen und im Landkreis Harburg .....	33
2.4.2 Herausforderungen für Verkehr und Mobilität im Landkreis Harburg .....	35
2.5 Mobilität und Modal Split im HVV-Verbundgebiet.....	37

<b>3</b>	<b>Bestandsdarstellung</b>	<b>38</b>
<b>3.1</b>	<b>Raumstruktur</b> .....	<b>38</b>
<b>3.2</b>	<b>Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur</b> .....	<b>40</b>
3.2.1	Einwohner .....	40
3.2.2	Motorisierung.....	41
3.2.3	Wirtschaft, Arbeit und Bildung .....	41
3.2.3.1	Wirtschaftsstruktur.....	41
3.2.3.2	Berufspendler .....	42
3.2.3.3	Schüler, Schülerbeförderung und Schulstruktur. ....	51
<b>3.3</b>	<b>Verkehrsinfrastruktur</b> .....	<b>55</b>
3.3.1	Straßennetz .....	55
3.3.2	Schienennetz.....	55
3.3.1.2	Straßennetz .....	53
3.3.1.3	Wasserwege.....	53
<b>3.4</b>	<b>Öffentlicher Personennahverkehr</b> .....	<b>57</b>
3.4.1	ÖPNV-Angebot nach rechtlicher Differenzierung .....	57
3.4.2	ÖPNV-Angebot nach struktureller Differenzierung.....	58
3.4.3	ÖPNV-Angebot in den Kommunen des Landkreises .....	59
3.4.3.1	Gemeinde Neu Wulmstorf .....	59
3.4.3.2	Gemeinde Rosengarten .....	59
3.4.3.3	Gemeinde Seevetal .....	60
3.4.3.4	Gemeinde Stelle .....	61
3.4.3.5	Samtgemeinde Elbmarsch .....	61
3.4.3.6	Samtgemeinde Hanstedt.....	61
3.4.3.7	Samtgemeinde Hollenstedt .....	62
3.4.3.8	Samtgemeinde Jesteburg.....	63
3.4.3.9	Samtgemeinde Salzhausen.....	63
3.4.3.10	Samtgemeinde Tostedt .....	64
3.4.3.11	Stadt Buchholz i.d.N. ....	64
3.4.3.12	Stadt Winsen (L.).....	65
3.4.4	ÖPNV-Teilnetze im Landkreis Harburg .....	66
3.4.5	Verkehrsunternehmen .....	73
3.4.6	Fahrzeuge .....	73
3.4.7	Verknüpfung der Verkehre .....	74
3.4.8	HVV-Tarif und Vertrieb .....	76
3.4.8.1	Tarifstruktur .....	76
3.4.8.2	Tarifbemessungsgrundlagen .....	77
3.4.8.3	Vertrieb (e-Ticketing / HVV-Card).....	77
3.4.9	Fahrgastinformation.....	78
3.4.9.1	HVV-Service- und Verkaufsstellen .....	78
3.4.9.2	Internet, Apps .....	78
3.4.9.3	Telefonauskunft, HVV-Fahrplanbuch .....	79

3.4.9.4	Bushaltestellen .....	79
<b>4</b>	<b>Bewertung und Mängelanalyse</b>	<b>80</b>
<b>4.1</b>	<b>Erschließungsqualität</b> .....	<b>80</b>
4.1.1	Grundlagen der Bewertung.....	80
4.1.2	Ergebnisse der Bewertung.....	81
<b>4.2</b>	<b>Bedienungs- und Verbindungsqualität</b> .....	<b>82</b>
4.2.1	Grundlagen der Bewertung.....	82
4.2.1.1	Bedienungsqualität .....	82
4.2.1.2	Verbindungsqualität .....	83
4.2.2	Ergebnisse der Bewertung – Bedienungs- und Verbindungsqualität I.....	84
4.2.2.1	Bedienungs- und Verbindungsqualität I in der Gemeinde Neu Wulmstorf.....	85
4.2.2.2	Bedienungs- und Verbindungsqualität I in der Gemeinde Rosengarten.....	86
4.2.2.3	Bedienungs- und Verbindungsqualität I in der Gemeinde Seevetal .....	87
4.2.2.4	Bedienungs- und Verbindungsqualität I in der Gemeinde Stelle .....	89
4.2.2.5	Bedienungs- und Verbindungsqualität I in der Samtgemeinde Elbmarsch.....	90
4.2.2.6	Bedienungs- und Verbindungsqualität I in der Samtgemeinde Hanstedt .....	91
4.2.2.7	Bedienungs- und Verbindungsqualität I in der Samtgemeinde Hollenstedt.....	93
4.2.2.8	Bedienungs- und Verbindungsqualität I in der Samtgemeinde Jesteburg .....	94
4.2.2.9	Bedienungs- und Verbindungsqualität I in der Samtgemeinde Salzhausen .....	95
4.2.2.10	Bedienungs- und Verbindungsqualität I in der Samtgemeinde Tostedt.....	96
4.2.2.11	Bedienungs- und Verbindungsqualität I in der Stadt Buchholz i.d.N. ....	97
4.2.2.12	Bedienungs- und Verbindungsqualität I in der Stadt Winsen (L.) .....	98
4.2.3	Ergebnisse der Bewertung – Bedienungs- und Verbindungsqualität II.....	100
4.2.4	Ergebnisse der Bewertung – Bedienungs- und Verbindungsqualität III.....	102
<b>4.3</b>	<b>Beförderungsqualität</b> .....	<b>104</b>
4.3.1	Grundlagen der Bewertung.....	104
4.3.2	Ergebnisse der Bewertung.....	104
<b>4.4</b>	<b>Tarif</b> .....	<b>104</b>
4.4.1	Grundlagen der Bewertung.....	104
4.4.2	Ergebnisse der Bewertung.....	105
<b>4.5</b>	<b>Fahrgastinformation</b> .....	<b>106</b>
4.5.1	Grundlagen der Bewertung.....	106
4.5.2	Ergebnisse der Bewertung.....	106
<b>4.6</b>	<b>Haltestellen</b> .....	<b>107</b>
4.6.1	Grundlagen der Bewertung.....	107
4.6.2	Ergebnisse der Bewertung.....	107
<b>4.7</b>	<b>Fahrzeuge</b> .....	<b>108</b>
4.7.1	Grundlagen der Bewertung.....	108
4.7.2	Ergebnisse der Bewertung.....	108

<b>4.8</b>	<b>Fahrpersonal .....</b>	<b>109</b>
4.8.1	Grundlagen der Bewertung .....	109
4.8.2	Ergebnisse der Bewertung .....	109
<b>5</b>	<b>Ziele und Maßnahmen .....</b>	<b>110</b>
<b>5.1</b>	<b>Übergeordnete Ziele.....</b>	<b>110</b>
<b>5.2</b>	<b>Allgemeine Zieldefinitionen des Landkreises Harburg.....</b>	<b>111</b>
5.2.1	Grundsätze und Prioritäten für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes ..	111
5.2.2	Finanzierung von Verbesserungsmaßnahmen.....	113
<b>5.3</b>	<b>Projektübersicht.....</b>	<b>114</b>
5.3.1	Erschließungsqualität .....	114
5.3.2	Bedienungs- und Verbindungsqualität.....	115
5.3.2.1	Bedienungsebene I: Orte / Ortsteile ⇔ zugehöriges Grundzentrum.....	115
5.3.2.2	Bedienungsebene II: Grundzentren / Mittelzentren ⇔ Mittelzentren.....	121
5.3.2.3	Bedienungsebene III: Grundzentren / Mittelzentren ⇔ Oberzentren .....	123
5.3.2.4	Bedienungsebene I - III: Ebenenübergreifende Maßnahmen.....	124
5.3.3	Beförderungsqualität .....	133
5.3.4	Tarif .....	134
5.3.5	Fahrgastinformation.....	135
5.3.6	Haltestellen.....	137
5.3.7	Fahrzeuge .....	140
5.3.8	Fahrpersonal .....	141
5.3.9	Fahrgastbeteiligung.....	142
5.3.10	Vergabe der Leistungen im straßengebundenen ÖPNV .....	143
5.3.11	Bewertungskriterien bei Genehmigungsanträgen .....	144
5.3.12	SPNV.....	146
	Literaturverzeichnis.....	148
	Anlage: Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Harburg .....	150

## Abbildungsverzeichnis

Abb.		Seite
1	Liniennetz in der Gemeinde Seevetal, Stand Dez. 2014.....	13
2	Liniennetz in der Samtgemeinde Elbmarsch, Stand Dez. 2010 .....	16
3	Bevölkerungsentwicklung in Niedersachsen 2013 bis 2035 .....	33
4	prognostizierte Einwohnerentwicklung auf kommunaler Ebene von 2013 bis 2025 .....	34
5	Entwicklung der Altersstruktur im Landkreis Harburg von 2013 bis 2025 .....	34
6	Zentralörtliche Gliederung des Landkreises Harburg.....	39
7	Entwicklung der Einwohnerzahlen im Landkreis Harburg 2000 – 2015 .....	40
8	Entwicklung der Einwohnerzahlen in den Kommunen 2005 – 2015 .....	40
9	Pendlerbeziehungen Gemeinde Neu Wulmstorf .....	44
10	Pendlerbeziehungen Gemeinde Rosengarten .....	44
11	Pendlerbeziehungen Gemeinde Seevetal.....	45
12	Pendlerbeziehungen Gemeinde Stelle.....	45
13	Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Elbmarsch .....	46
14	Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Hanstedt.....	46
15	Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Hollenstedt .....	47
16	Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Jesteburg .....	47
17	Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Salzhausen .....	48
18	Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Tostedt .....	48
19	Pendlerbeziehungen Stadt Winsen (L.).....	49
20	Pendlerbeziehungen Stadt Buchholz i.d.N. ....	49
21	Pendlerbeziehungen Landkreis Harburg (Ein- und Auspendler).....	50
22	Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Harburg 2015/16 – 2021/22.....	53
23	Schulstandorte im Landkreis Harburg .....	54
24	Schienennetz und Bahnhöfe im Landkreis Harburg.....	56
25	Grafische Darstellung der Bedienungsebenen.....	82

## Tabellenverzeichnis

Tab.		Seite
1	Regionalisierungsmittel der Länder bis 2021 .....	26
2	Voraussichtliche Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2021 .....	26
3	Finanzmittel nach dem NNVG für den ÖPNV im Landkreis Harburg 2015 – 2021 .....	28
4	Übersicht Zahlungen des Landkreises Harburg im Bereich ÖPNV .....	30
5	Übersicht Zahlungen der kreisangehörigen Kommunen im Bereich ÖPNV .....	31/32
6	Betriebs- und Streckencharakteristika der Schienenwege im Landkreis Harburg .....	55
7	Teilnetze im Landkreis Harburg .....	66
8	Zuordnung der Linien zu den ÖPNV-Teilnetzen .....	67/68
9	Linien im Teilnetz 1 .....	69
10	Linien im Teilnetz 2 .....	70
11	Linien im Teilnetz 3 .....	71/72
12	Linien im Teilnetz 4 .....	72
13	Verkehrsunternehmen und Zahl der eingesetzten Fahrzeuge im Landkreis Harburg .....	73
14	Fahrzeugmerkmale der im Landkreis Harburg eingesetzten Fahrzeuge .....	73
15	Bus-/Bahn-Verknüpfungen an den SPNV-Haltepunkten im Landkreis Harburg .....	74
16	P&R- und B&R-Stellplätze an SPNV-Haltepunkten im Landkreis Harburg .....	75
17	Orte mit fehlender ÖPNV-Erschließung in den Ferien .....	81
18	Empfehlung Anzahl Fahrtenpaare pro Tag .....	82/112
19	Bedienungs- / Verbindungsqualität I: Übersicht über ungenügende Qualitäten .....	116
20	Bedienungs- / Verbindungsqualität II: Übersicht über ungenügende Qualitäten .....	121
21	Bedienungs- / Verbindungsqualität III: Übersicht über ungenügende Qualitäten .....	123

## Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
ASM	Anruf-Sammel-Mobil
AST	Anruf-Sammel-Taxi
BGG	Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen
B&R	bike and ride
BT	Becker Tours GmbH
DB AG	Deutsche Bahn AG
EAV	Einnahmeaufteilungsverfahren
EntflechtG	Entflechtungsgesetz
EVB	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH
EW	Einwohner
FHH	Freie und Hansestadt Hamburg
FVO	Freistellungsverordnung
Gem.	Gemeinde
GLT	Globetrotter Reisen GmbH
GS	Grundschule
GY	Gymnasium
GZ	Grundzentrum
HHA	Hamburger Hochbahn AG
HS	Hauptschule
HVV	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
IV	Individualverkehr
KBS	Kursbuchstrecke
Kfz	Kraftfahrzeug
KVG	Kraftverkehr Stade GmbH & Co. KG
LK	Landkreis
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LROP	Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen
ME	metronom Eisenbahngesellschaft mbH
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MW NDS	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
NBGG	Niedersächsische Behindertengleichstellungsgesetz
NLS	Niedersächsisches Landesamt für Statistik
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NSchG	Niedersächsisches Schulgesetz
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
OHE	Osthannoversche Eisenbahnen AG
OT	Ortsteil
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr

---

ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P&R	park and ride
RBL	rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RegG	Regionalisierungsgesetz
REK	Regionales Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Harburg
RS	Realschule
RSS	Rudolf-Steiner-Schule
Sek I	Sekundarstufe I
Sek II	Sekundarstufe II
SG	Samtgemeinde
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
SVG	Südholstein Verkehrsservicegesellschaft mbH
Tab.	Tabelle
TN	Teilnetz
VBN	Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VeBu	Verkehrsbetriebe Buchholz i.d.N. GmbH
VHH	Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH
VNN	Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen
VNO	Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH
VOG	Verkehrsbetrieb Osthannover GmbH
VU	Verkehrsunternehmen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

# 1 Der Nahverkehrsplan als Steuerungsinstrument für den ÖPNV

## 1.1 Bedeutung des Nahverkehrsplans

Nach § 6 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) ist es Aufgabe des kommunalen Aufgabenträgers, in diesem Fall des Landkreises Harburg, für seinen Bereich einen Nahverkehrsplan (NVP) für einen Zeitraum von jeweils fünf Jahren aufzustellen. Dieser bleibt ggf. auch über den genannten Zeitraum hinaus gültig, so lange bis eine Fortschreibung erfolgt. Mit der Vorlage zum 4. Nahverkehrsplan schließt der Landkreis Harburg nun an die vorherigen Werke an.

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

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

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

## 1.2 Inhalt des Nahverkehrsplans

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

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

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

barten Aufgabenträger, der Gemeinden und Samtgemeinden, der Straßenbaulastträger und Interessenverbände der Fahrgäste zu erstellen. Soweit kreisangehörige Gemeinden die Aufgabenträgerschaft übertragen bekommen haben, ist ihr Einvernehmen zu den sie betreffenden Inhalten erforderlich.

### 1.3 Bilanz des 3. Nahverkehrsplans

Im 3. Nahverkehrsplan des Landkreises Harburg waren zahlreiche Maßnahmen verankert, die das bestehende ÖPNV-Angebot erweitern und optimieren sollten. Viele dieser Maßnahmen konnten inzwischen umgesetzt werden. Die wichtigsten Projekte aus dem Zuständigkeitsbereich des Landkreises sollen im Folgenden kurz vorgestellt werden:

#### **Maßnahme 4: Überplanung des ÖPNV-Angebotes in der Gemeinde Seevetal**

(Umsetzungszeitpunkt: Dezember 2014)

Grundsätzliches Ziel dieser Überplanung war es, das bereits bestehende, zumeist gute Angebot an die aktuellen Rahmenbedingungen anzupassen und noch klarer zu strukturieren. Da die räumlichen Strukturen und die sich daraus ergebenden Verkehrsbeziehungen in der Gemeinde Seevetal sehr komplex sind und zudem auch Abhängigkeiten vom ÖPNV-Angebot im Bezirk Hamburg-Harburg zu berücksichtigen waren, sind verschiedene Netzkonzeptionen entwickelt und diskutiert worden, aus denen schließlich das neue Liniennetz entstanden ist (s. folgende Seite).

Mit diesem Netz konnten folgende Vorteile realisiert werden:

- optimale Busanbindungen an die Bahnhöfe Hittfeld und Maschen (heute Bf. Meckelfeld):
  - Am Bf. Meckelfeld hat jeder Zug aus / in Richtung Hamburg einen Busanschluss.
  - Der Ort Hittfeld besitzt erstmalig eine regelmäßige Anbindung an seinen Bahnhof.
- Verlängerung der Linie 343 von Fleestedt über Maschen bis nach Meckelfeld
- verbesserte Anbindung des Hittfelder Gewerbegebietes an Hittfeld und den Bf. Hittfeld
- weitere Optimierungen in verschiedenen Bereichen (z. B. Hittfeld (Heubbruch-Siedlung), Maschen-Heide, Woxdorf)
- zielgerichtete Ergänzung des Fahrplanangebotes, z. B. am späteren Abend oder am Wochenende
- soweit möglich Schaffung von klaren Taktfahrplänen

Zur Bekanntmachung und Bewerbung des neuen Angebotes ist vor der Umsetzung ein HVV-Flyer aufgelegt worden.

Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass das Angebot gut angenommen wird und die Fahrgastnachfrage auch auf der Linie 348 erfreulicherweise zunimmt.

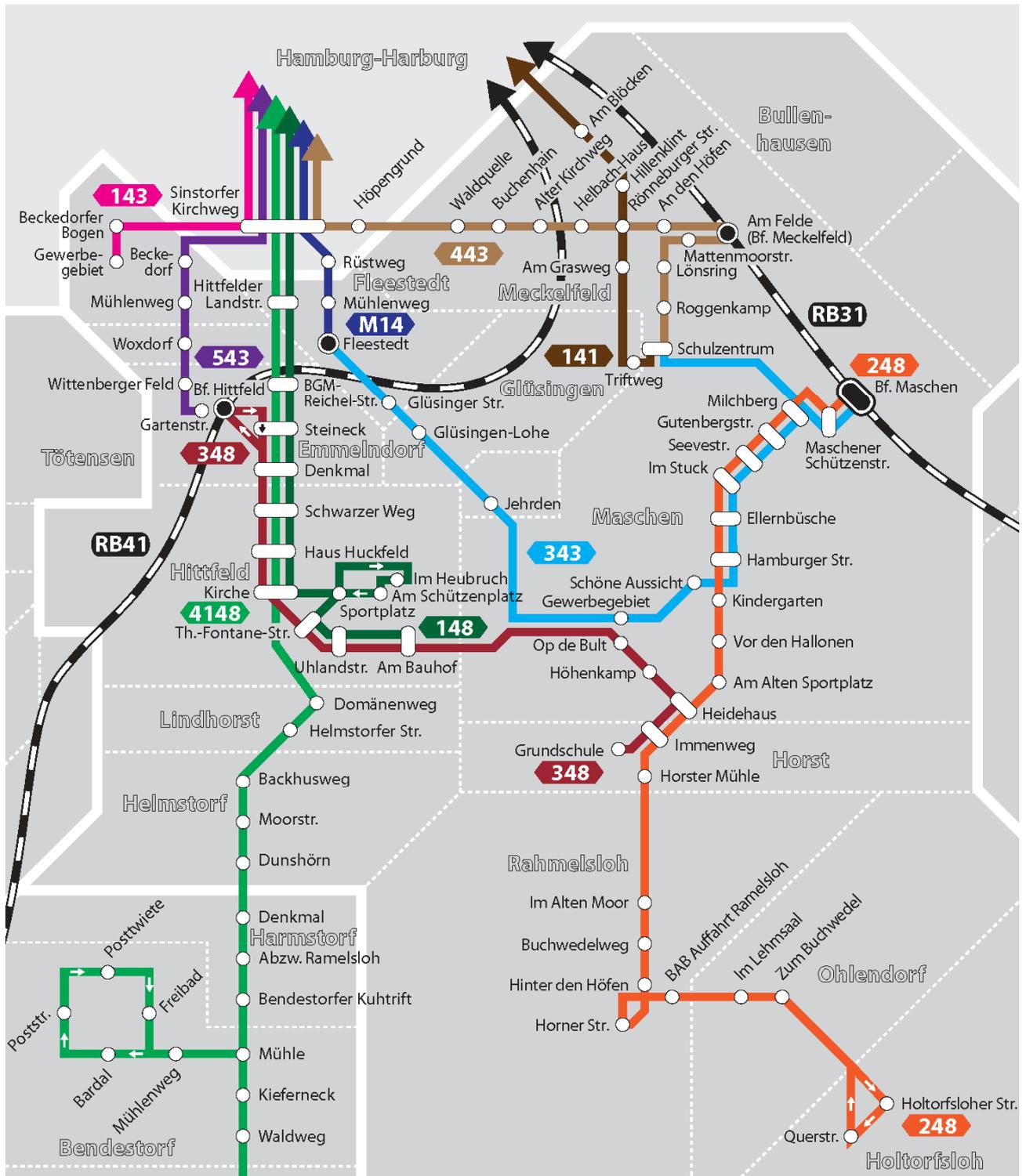


Abb. 1: Liniennetz in der Gemeinde Seevetal, Stand Dez. 2014  
(Quelle: VNO)

### **Maßnahme 5: Überplanung des ÖPNV-Angebotes im Raum Wesel - Undeloh - Egestorf - Döhle - Evendorf**

(Umsetzungszeitpunkte: Dezember 2010 und Mai 2014)

Ziel der Überplanung war es, das früher relativ unstrukturierte ÖPNV-Angebot im genannten Raum klarer zu gestalten und die Anzahl der Fahrtmöglichkeiten zu erhöhen. Allerdings weist insbesondere der Bereich Wesel / Undeloh / Sahrendorf problematische Rahmenbedingungen auf, die die Einrichtung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes erschweren: Neben der geringen Besiedlungsdichte und einer traditionell hohen Pkw-Verfügbarkeit gibt es eine sehr disperse Ausrichtung der Verkehrsbeziehungen: Die Orte weisen neben der Verbindung zum Grundzentrum Hanstedt auch Beziehungen in Richtung Buchholz i.d.N., Egestorf, Salzhausen und Lüneburg auf. Diese Ausgangslage führt dazu, dass - unabhängig von der konkreten Linienführung - nur ein ÖPNV-Grundangebot von einigen Fahrten pro Tag realisiert werden kann, da ansonsten die Kosten in keinem Verhältnis zu der Nachfrage bzw. den Einnahmen stehen würden.

Es wurde daher im Jahr 2010 zunächst versucht, die genannten Orte über die Linie 4206 an Salzhausen und Lüneburg anzubinden. Dieses Angebot wurde jedoch kaum angenommen, so dass die Linienführung 2014 grundlegend verändert wurde: Ab Dezember 2014 fuhr die Linie 4206 von Hanstedt über Sahrendorf, Undeloh und Wesel weiter über Holm bis zum Bf. Holm-Seppensen. Dort bestand Anschluss an die Heide-Bahn. Diese Linienführung sollte einerseits die Anbindung an das Grundzentrum Hanstedt sicherstellen und gleichzeitig die Erreichbarkeit von Buchholz i.d.N. verbessern. Auch mit dieser Linienführung konnte jedoch die Nachfrage nicht gesteigert werden, so dass die Linie 4206 im Dezember 2016 vollständig eingestellt wurde.

Die Anbindung von Wesel, Undeloh und Sahrendorf an Hanstedt ist jedoch trotzdem noch sichergestellt, und zwar über das Anruf-Sammel-Taxi Hanstedt, welches sechsmal täglich die Strecke bedient.

### **Maßnahme 6: Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen von Otter und Königsmoor nach Tostedt**

(Umsetzungszeitpunkt: März 2014)

Otter und Königsmoor verfügten zwar früher mit der Linie 4881, die beide Orte mit Tostedt verband, über ein ÖPNV-Grundangebot, jedoch wurde die umwegige Ringlinienführung sowie die geringe Anzahl an Fahrtmöglichkeiten kritisiert. Nachdem auch aus der Samtgemeinde Fintel der Wunsch geäußert wurde, eine direkte Busverbindung zum Bf. Tostedt einzurichten, um Hamburg-Pendlern eine günstige und schnelle Alternative zum eigenen Pkw anbieten zu können, wurde die Möglichkeit genutzt, um gemeinsam ein verbessertes ÖPNV-Angebot umzusetzen: Nach intensiven Abstimmungen zwischen allen Beteiligten nahm im März 2014 die Linie 4870 den Betrieb auf. Sie verkehrte von Fintel über Königsmoor und Otter direkt zum Bahnhof Tostedt. Das Angebot richtete sich vor allem an Berufspendler und bot morgens sowie gegen Abend drei Hin- und drei Rückfahrten zum bzw. vom Bf. Tostedt im Stundentakt. Nach einer zweijährigen Probephase konnte eine mäßige kontinuierliche Nachfrage auf dem Harburger Abschnitt festgestellt werden, die Inanspruchnahme des Angebotes auf Rotenburger Seite lag jedoch noch darunter. Aus diesem Grunde bestellt die Samtgemeinde Fintel die Leistungen auf ihrem Territorium ab und stieg aus der anteiligen Finanzierung der Linie aus. Auf dem Gebiet der Samtgemeinde Tostedt verkehrt die Linie jedoch weiterhin; es wurden nur kleinere Fahrplananpassungen vorgenommen, u. a. eine Rückverlängerung der Linie bis nach Wistedt und die Einführung einer "Wochenmarktfahrt".

**Maßnahme 8: Verbesserung der Anbindung von Eckel und Klecken an Nenndorf**  
und**Maßnahme 9: Schaffung eines vertakteten Fahrtenangebotes auf der Relation Nenndorf - Dibbersen - Buchholz i.d.N.**

(Umsetzungszeitpunkt beider Maßnahmen: August 2011)

Vor 2011 besaßen die Orte Eckel und Klecken keine ganzjährige ÖPNV-Verbindung zu ihrem Grundzentrum Nenndorf. Gleichzeitig hätte auch Nenndorf von einer Verbindung zum Bf. Klecken profitiert, da die bisherige Busfahrt von Nenndorf nach Hamburg-Harburg länger dauert als eine kombinierte Bus-/Bahnverbindung mit Umstieg in Klecken.

Zur Verbesserung dieser Situation sind die Fahrten der Linie 4244, die aus Hamburg-Harburg kommend über Vahrendorf, Sieversen und Emsen nach Nenndorf führen und früher dort endeten, bis zum Bf. Klecken verlängert worden. Im Rahmen dieser Linienwegsverlängerung ist auch das Verkehrsangebot auf diesem Ast verbessert worden: In den Hauptverkehrszeiten pendeln die Busse im 60min-Takt zum Bf. Klecken, tagsüber alle zwei Stunden. Am Bahnhof bestehen optimale Übergänge zu den metronom-Zügen auf der RB 40 (Bremen - Hamburg), so dass die Fahrzeiten zwischen Nenndorf und Harburg spürbar verkürzt werden konnten.

Auf dem anderen Ast der Linie 4244 (Hamburg-Harburg - Tötensen - Nenndorf - Buchholz i.d.N.) wurde sowohl der Linienweg innerhalb der Stadt Buchholz i.d.N. vereinheitlicht wie auch der Fahrplan selbst: Die Busse verkehren auf diesem Linienast ganztägig im klaren 60min-Takt. Zusätzlich wurde eine Nachtbus-Verbindung am Wochenende eingeführt.

**Maßnahme 13: Verbesserung der pendlerrelevanten ÖPNV-Verbindungen zwischen den Grund- und Mittelzentren im Landkreis und Hamburg**

(Umsetzungszeitpunkt: September 2015)

Auf der Linie 4039 (Neu Wulmstorf - Elstorf - Eversen-Heide - Moisburg - Hollenstedt - Regesbostel) fuhr vor einigen Jahren montags bis freitags der letzte Bus nach Hollenstedt um 19.10 Uhr in Neugraben ab. Nach der Verschwenkung der Linie zum S-Bahnhof Neu Wulmstorf ist das Fahrplanangebot am Nachmittag vertaktet worden und um eine Rückfahrt erweitert worden, so dass nun montags bis freitags um 19.26 Uhr und 20.26 Uhr die letzten Verbindungen nach Hollenstedt bestehen.

Darüber hinaus sind weitere Fahrten, die bislang in Elstorf endeten oder starteten, bis nach Hollenstedt verlängert worden (ab S Neu Wulmstorf: mo-fr 12.26 Uhr u. sa 18.06 Uhr; ab Hollenstedt, Stinnberg: mo-fr 09.04 Uhr und sa 10.54 Uhr).

**Maßnahme 14: Verbesserungen der ÖPNV-Verbindungen aus der westlichen Elbmarsch in Ri. Hamburg über Bergedorf sowie in Ri. Winsen (L.)**

(Umsetzungszeitpunkt: Dezember 2010)

Mit der Neugestaltung der Busverkehre in der Elbmarsch sollte der wachsenden Bedeutung der Verkehrsbeziehungen aus der Elbmarsch in Richtung Hamburg-Bergedorf Rechnung getragen werden. Dazu wurde das frühere Angebot der Linie 431, die die Gemeinden Tespe und Marschacht sowohl mit Hamburg-Bergedorf wie auch mit Geesthacht verbunden hatte, zunächst auf zwei Linien verteilt:

- Linie 4400: Avendorf / Bütlingen - Tespe - Marschacht - Rönne - HH-Bergedorf
- Linie 539: Marschacht - Rönne - Geesthacht

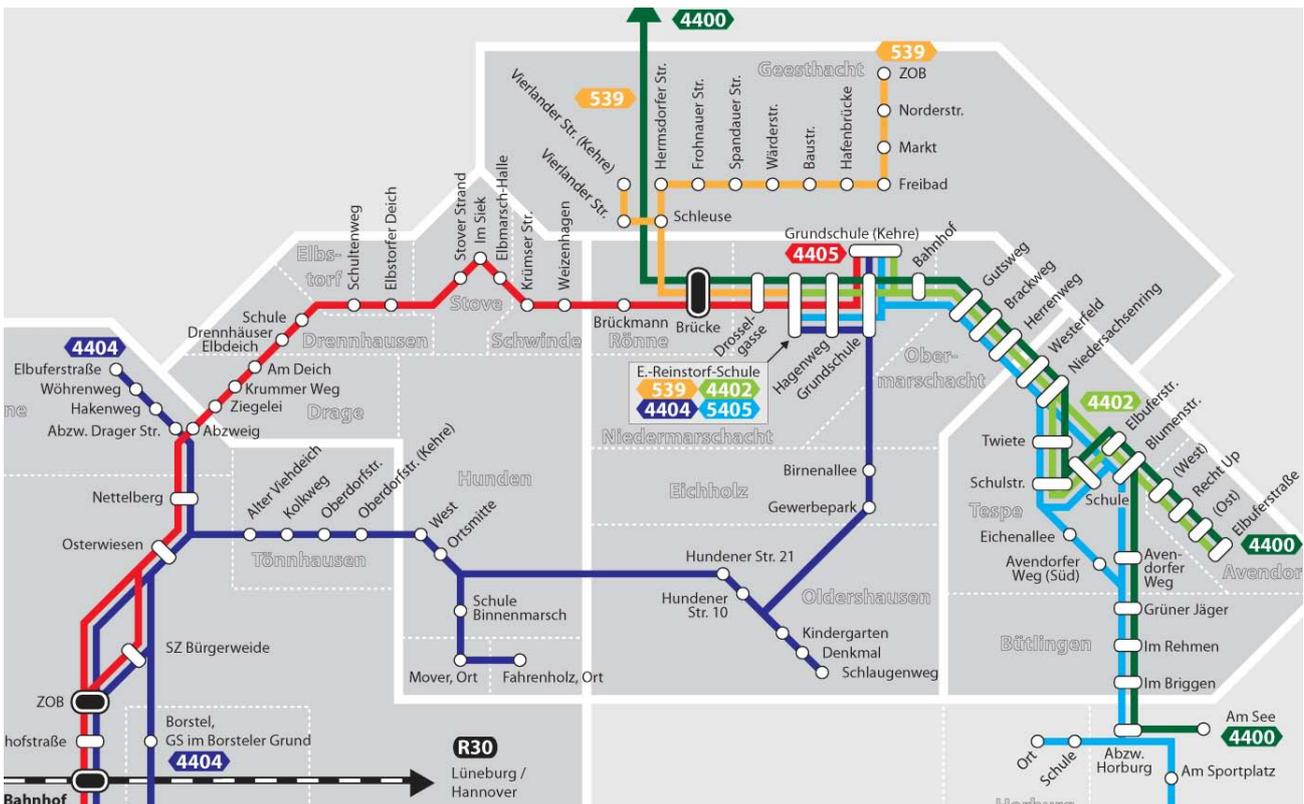


Abb. 2: Liniennetz in der Samtgemeinde Elbmarsch, Stand Dez. 2010  
(Quelle: VNO)

Die Linie 4400, die ihren Ursprung in der alten Eilbuslinie E 32 hat, verkehrt ab Rönne über die Autobahn auf direktem Wege und ohne weitere Zwischenhalte bis zum Bahnhof in Bergedorf, anfangs in der Hauptverkehrszeit alle 60 Minuten, heute aufgrund der hohen Fahrgastnachfrage alle 30 Minuten. An der Haltestelle "Niedermarschacht, E.-Reinstorf-Schule" sind die Linien 4400 und 539 miteinander verknüpft, so dass die Anbindung der Gemeinde Tespe an Geesthacht weiterhin gegeben ist.

Aufgrund des großen Erfolges der Linie 4400 ist in den Folgejahren ab 2010 auch die Gemeinde Drage an Hamburg-Bergedorf angebunden worden: Die Linie 4405 (Winsen (L.) - Marschacht) wurde in mehreren Schritten um zusätzliche Fahrten auf dem Abschnitt Drage - Marschacht ergänzt; der Umstieg zur Linie 4400 in Richtung Bergedorf erfolgt in Rönne. Inzwischen entspricht das Fahrplanangebot auf der Linie 4405 zwischen Drage und Marschacht in den Hauptverkehrszeiten dem Angebot auf der Linie 4400. Infolge dieser Angebotsverbesserungen ist die Nachfrage auf der Linie 4405 zwar angestiegen, liegt jedoch unter der Nachfrage, die auf der Linie 4400 beobachtet werden kann.

### Maßnahme 19: Fortführung und langfristige Sicherung des Heide-Shuttles

An der Fortführung und Sicherung des Heide-Shuttle-Angebotes ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gearbeitet worden. So gibt es regelmäßige Sitzungen des "Arbeitskreises Heide-Shuttle", der sich vor und nach jeder Saison trifft, um praktische Erfahrungen auszuwerten und über Angebotsoptimierungen zu diskutieren.

In den vergangenen Jahren konnte das bestehende Angebot schrittweise immer weiter verbessert werden:

- Erweiterung / Optimierung des Fahrplans (z. B. Erweiterung des Systems um einen 4. Ring im Heidekreis; Erweiterung Ring 2 nach Tostedt (geplant 2017); ständige Optimierung der Anschlüsse)

- Einsatz eines Niederflur-Fahrradanhängers
- Entwurf eines Logos zur Kennzeichnung der Heide-Shuttle-Haltestellen
- Installation eines Ansagesystems in den Bussen unter Einbeziehung touristischer Informationen
- Optimierung des Flyers
- Durchführung einer umfassenden Fahrgastbefragung im Jahr 2016

Der Erfolg dieser Maßnahmen spiegelt sich nicht zuletzt in den seit Jahren hohen Nutzungszahlen des Heide-Shuttles wieder, der inzwischen für Stammgäste der Lüneburger Heide zu einer festen Einrichtung gehört und im Rahmen der genannten Fahrgastbefragung als ein sehr geschätztes Angebot wahrgenommen wurde.

Der im letzten Nahverkehrsplan verankerte Prüfauftrag zur Einführung eines Tarifmodells im Heide-Shuttle-Verkehr ist ebenfalls durchgeführt worden: Dabei wurde zunächst ein Tarifmodell entwickelt, um die Höhe der Fahrgeldeinnahmen abschätzen zu können. Diese Einnahmen sind in einem zweiten Schritt auf alle Partner aufgeteilt worden, entsprechend ihrer jeweiligen prozentualen Mitfinanzierung. Dabei zeigte sich, dass für jeden Partner nur sehr geringe Einsparungen hätten realisiert werden können, die in keinem Verhältnis zu den Gesamtkosten sowie der Außenwirkung einer derartigen Maßnahme gestanden hätten. Aufgrund dieses Ergebnisses entschieden sich die politischen Gremien in beiden Landkreisen gegen die Einführung eines Fahrgeldes.

#### **Maßnahme 20: Erstellung eines Konzeptes zur Einführung eines touristischen Freizeitbus-Angebotes im Regionalpark Rosengarten**

Nach den positiven Erfahrungen mit dem Heide-Shuttle bestand der Wunsch, auch im Regionalpark Rosengarten einen ähnlichen saisonalen Freizeitbusverkehr im Rahmen eines Leitprojektes einzurichten. Nach einer längeren Planungsphase ging der Regionalpark-Shuttle 2011 auf zwei Ringlinien an den Start, die den Raum zwischen Neu Wulmstorf und Buchholz i.d.N. erschlossen und an den Bahnhöfen der genannten Orte Anschlüsse zum SPNV boten. Beide Linien fuhren den zentralen Parkplatz in der Rosengartenstraße an, der den Ausgangspunkt für verschiedene markierte (Wander-)Routen bildet. Die Busse verkehrten an den Wochenenden vom 15. Juli bis zum 15. Oktober.

Die Fahrgastnachfrage blieb jedoch 2011 sowie in den Folgejahren auf einem relativ niedrigen Niveau, weshalb sich die Gemeinden der Samtgemeinde Hollenstedt zum Ausstieg aus dem Projekt entschieden. Daraufhin wurde der Fahrplan des Regionalpark-Shuttles überarbeitet und die Streckenführung verkürzt: Der Bus verkehrt ab 2015 auf einem Ring und bedient - abgesehen von einer Haltestelle in Klauenburg - keine Orte, die in der Samtgemeinde Hollenstedt liegen.

#### **Maßnahme 28: Stärkung des Themas Barrierefreiheit durch Zusammenführung des Fahrgastbeirates und der AG Barrierefreiheit**

Die Zusammenführung der beiden genannten Gremien erfolgte im Jahr 2008 und hat sich im Nachhinein als sinnvolle Entscheidung erwiesen, da das Thema Barrierefreiheit nicht nur für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste wie Rollstuhlfahrer von großer Bedeutung ist, sondern auch für viele der anderen Fahrgastgruppen, wie ältere Menschen oder Eltern, die mit Rollator bzw. Kinderwagen unterwegs sind. Im Fahrgastbeirat kann die Barrierefreiheit zudem mit den anderen, dort behandelten Themen verknüpft werden, um einem gesamtheitlichen Ansatz zur Verbesserung des ÖPNV Rechnung zu tragen.

**Weitere Maßnahmen:**

Neben den oben genannten und explizit im Nahverkehrsplan verankerten Maßnahmen sind in den vergangenen Jahren weitere Angebotsverbesserungen vom Landkreis als Aufgabenträger umgesetzt worden, teilweise auch auf Anregung von kommunaler Seite:

- Linie 340:  
Erweiterung des Angebotes um zusätzliche Fahrten in der Saison, insbesondere zur Anbindung des Museums Kiekeberg, des Wildparks und des Kletterparks
- Linien 440 und 540:  
Erweiterung des Fahrplanangebotes auf den beiden Ortsbuslinien nach 2009 in mehreren Stufen um ausgewählte Fahrten
- Linie 4038:  
Erweiterung des Fahrplanangebotes auf dem Linienabschnitt Neu Wulmstorf - Elstorf - Mienenbüttel zur besseren Anbindung der Gewerbegebiete Mienenbüttel und Wennersdorf sowie der Ortschaften Mienenbüttel und Rade an Neu Wulmstorf
- Linie 4039:  
Erweiterung des Fahrplanangebotes zwischen Neu Wulmstorf und Elstorf, insbesondere an Samstagen (ganztägiger 2h-Takt)
- Linie 4207:  
Verdichtung des Fahrplanangebotes auf einen ganztägigen Studentakt (mo-fr) zwischen Hanstedt und Buchholz i.d.N.
- Linie 4208:  
Neueinrichtung einer direkten Busverbindung zwischen Bendestorf und Buchholz i.d.N. mit 6 - 7 Fahrten täglich (mo-fr), insbesondere für den Einkaufs- und Besorgungsverkehr sowie zur besseren Anbindung des Sportzentrums in Buchholz i.d.N.
- Linie 5200:  
Verlängerung einzelner Fahrten über Salzhausen hinaus bis nach Hanstedt, um die Erreichbarkeit des Wildparks aus Richtung Lüneburg zu verbessern und gleichzeitig Hanstedt mit Salzhausen / Lüneburg zu verbinden
- Einrichtung des sogenannten Elb-Shuttles, eines touristischen Freizeitverkehrs, der von Mai bis Oktober an den Wochenenden und an Feiertagen vom Bf. Bergedorf in die Winsener Elbmarsch und zurück fährt

Für alle genannten Angebotsverbesserungen (ohne die drei Freizeitverkehre) gibt der Landkreis Harburg jährlich insgesamt ca. 950.000 € aus; in vielen Fällen erfolgt zudem eine kommunale Ko-Finanzierung in Höhe von max. 40 % der ermittelten Zusatzkosten.

## 2 Grundlagen und Rahmenbedingungen

### 2.1 Gesetzliche Grundlagen

#### 2.1.1 Europäisches Recht: EU-Verordnung VO 1370/2007

Eine der wesentlichen Grundlagen stellt der Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union dar. Demnach sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar. Diese Grundsätze wurden in Bezug auf den ÖPNV in die Verordnung VO (EG) 1370/2007 aufgenommen, die am 03.12.2009 in Kraft getreten ist und unmittelbar in allen Mitgliedsstaaten gilt.

Die VO 1370/2007 schafft einen klareren ÖPNV-Rechtsrahmen als bisher. So entfällt zukünftig die in der vorherigen VO 1191/69 noch vorgesehene Möglichkeit der Herausnahme des ÖPNV aus dem Anwendungsbereich der Verordnung. Finanzierungs- und Vergabefragen werden nunmehr für den gesamten ÖPNV in Europa weitgehend einheitlich geregelt.

Der Anwendungsbereich der VO 1370/2007 ist sehr weit gefasst. Sie ist immer dann einschlägig, wenn eine zuständige Behörde (im deutschen Verständnis der ÖPNV-Aufgabenträger) einen Betreiber mit gemeinwirtschaftlichen ÖPNV-Diensten und/oder ausschließlichen Rechten betraut. Auf die Rechtsform dieser Betrauung kommt es dabei nicht an. Für alle Formen wird der einheitliche Begriff des öffentlichen Dienstleistungsauftrages verwandt. Verkürzt gesagt eröffnet damit jede Vereinbarung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen über gewünschte Maßnahmen und einen dafür gewährten Ausgleich den Anwendungsbereich der VO 1370/2007.

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

- Definition der vom Betreiber zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen
- objektive und transparente Aufstellung der Parameter, anhand derer eine Ausgleichsleistung berechnet wird, sowie eine Darstellung von Art und Umfang der gewährten Ausschließlichkeit
- Vermeidung von übermäßigen Ausgleichsleistungen, insbesondere bei allen direkt vergebenen Verkehren
- Regelung für die Aufteilung der mit der Dienstleistung in Verbindung stehenden Kosten (insbesondere für Personal, Infrastruktur, Energie, Wartung / Instandsetzung, sonstige Anlagen, Fixkosten, angemessene Kapitalrendite)
- Regelung der Einnahmeaufteilung bzw. -anrechnung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen
- Darstellung der verbindlichen Qualitätsstandards, sofern solche vereinbart wurden

Die Laufzeit von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen ist im Busbereich in der Regel auf höchstens 10 Jahre beschränkt.

Die VO 1370/2007 sieht einen Vorrang des europäischen Vergaberechts vor. Unterliegt die Übereinkunft zwischen zuständiger Behörde und Betreiber dem Europäischen Vergaberecht, so ist dieses anzuwenden. Ist dies nicht der Fall, greift das Vergaberegime der VO 1370/2007. Es sieht als Regelfall die wettbewerbliche Vergabe unter Einhaltung der Grundsätze von Fairness, Transparenz und Antidiskriminierung vor, erlaubt aber unter bestimmten Voraussetzungen auch die direkte Vergabe ohne Durchführung eines vorherigen wettbewerblichen Verfahrens.

Aufgrund der Vorgaben der VO 1370/2007 können Ausgleichsleistungen künftig nur noch über öffentliche Dienstleistungsaufträge (EU-VO 1370/2007, Art. 3, Abs.1) oder allgemeine Vorschriften (EU-VO 1370/2007, Art. 3, Abs. 2) erfolgen. Letztere kann z. B. bei der Festsetzung bei gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zur Festsetzung von Höchsttarifen zur Anwendung kommen.

Von der grundsätzlichen Pflicht zur Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder dem Erlass einer allgemeinen Vorschrift kann nur abgewichen werden:

- bei einer Direktvergabe an einen internen Betreiber (z.B. kommunales Unternehmen),
- bei einer Vergabe unterhalb festgelegter Schwellenwerte oder
- bei einer Notvergabe.

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

### **2.1.2 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)**

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

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

Auch die Pflicht zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans ist im NNVG in § 6 verankert.

### 2.1.3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

#### 2.1.3.1 Kernaussagen des PBefG

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

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

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

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

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

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

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

Liegt kein eigenwirtschaftlicher Antrag vor, so hat der Aufgabenträger die Möglichkeit, seine Vorgaben zum gewünschten Verkehrsangebot durch die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages umzusetzen. Das Verfahren zur Vergabe eines öDA ist ebenfalls im PBefG geregelt. Eine besondere Rolle spielt dabei die Vorabkennzeichnung des Aufgabenträgers, die frühestens 27 Monate vor der geplanten Betriebsaufnahme veröffentlicht

werden kann und in der die Anforderungen an den zu vergebenden Verkehr zu benennen sind. Nach der Veröffentlichung dieser Vorabkennzeichnung können Unternehmen innerhalb von drei Monaten noch einen eigenwirtschaftlichen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung zur Durchführung der Verkehre stellen. Entscheidend ist dabei, dass dieser Antrag das vom Aufgabenträger in der Vorabkennzeichnung definierte Leistungsangebot beinhalten muss; Abweichungen sind nur im unwesentlichen Bereich zulässig. Als wesentlich gelten Abweichungen von Anforderungen an Linienwege und Haltestellen, an Bedienungshäufigkeiten und Bedienungszeiträume, an die Abstimmung der Fahrpläne und an die Barrierefreiheit. Das Gleiche gilt für Anforderungen zur Anwendung verbundener Tarife, für die ein Ausgleich nach EU-VO 1370/2007 gezahlt werden soll.

Im § 62 Abs. 1 „Übergangsbestimmung“ legt das PBefG fest, dass öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bis zum 31. Dezember 2013 abweichend von Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben werden dürfen. Genehmigungen, die vor dem 1. Januar 2013 erteilt wurden, bleiben bis zum Ablauf der in der Genehmigungsurkunde enthaltenen Geltungsdauer wirksam. Die Geltung und Wirksamkeit von sonstigen Rechtsverhältnissen, insbesondere öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die vor dem 1. Januar 2013 zustande gekommen sind, werden durch die Änderung des Gesetzes nicht berührt.

### 2.1.3.2 Liniengenehmigungen im Landkreis Harburg

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

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

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

## **2.1.4 Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG)**

Das Ziel des zum 01.05.2002 in Kraft getretenen Gesetzes ist es, „die Benachteiligung von behinderten Menschen zu beseitigen [...] sowie die gleichberechtigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen“ (§ 1 BGG).

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

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

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

## **2.2 Organisation des ÖPNV im Landkreis Harburg**

### **2.2.1 Organisationen der Aufgabenträger**

#### **2.2.1.1 Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO)**

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

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

- Erarbeitung, Fortschreibung und Koordinierung der Nahverkehrspläne sowie die Bearbeitung der Prüfaufträge aus den Nahverkehrsplänen
- Planung, Koordinierung und Umsetzung von Nahverkehrskonzepten für die Gesellschafter
- Erarbeitung von Vorschlägen für die Einführung einheitlicher Tarife
- Koordinierung und Kooperation mit den benachbarten Verkehrsverbänden (Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV), Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen (VBN))

- Vertretung der Gesellschafterlandkreise Harburg, Lüneburg und Stade in den Gremien des HVV
- Durchführung der Verfahren für den Abschluss von Verträgen oder die Erteilung von Auflagen bei gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen nach § 4 Abs. 4 NNVG und sonstigen Verkehren
- Wahrung der Nahverkehrsinteressen der Gesellschafter gegenüber den Aufgabenträgern für den ÖPNV in Niedersachsen und in den angrenzenden Bundesländern

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

### **2.2.1.2 Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)**

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

Das Verbundgebiet, das sich zunächst überwiegend auf das Staatsgebiet Hamburgs beschränkte, wurde in der Vergangenheit zweimal deutlich erweitert: Zum einen im Dezember 2002 auf die schleswig-holsteinischen Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg, zum anderen im Dezember 2004 auf die niedersächsischen Landkreise Harburg, Lüneburg und Stade. Damit hat sich auch die Anzahl der Gesellschafter erhöht: Neben den genannten (Land-)Kreisen und Hamburg gehören auch die Länder Niedersachsen und Schleswig-Holstein dazu.

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

- Verkehrsplanung
- Vorgaben für das Leistungsangebot
- Finanzverwaltung
- Tarif / Marketing
- Organisation und Verträge

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

## **2.2.2 Organisationen der Verkehrsunternehmen**

### **2.2.2.1 Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN)**

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

Wichtigste Ziele der VNN sind die Sicherung und der Ausbau des ÖPNV im nordostniedersächsischen Verkehrsraum. Die Weiterentwicklung der Fahrgasttarife ist ebenso

Aufgabe wie die Schaffung von Übergangstarifen zu den benachbarten Kooperationsräumen des HVV, des VBN und zum SPNV. Vertreten wird die Gemeinschaft durch den Vorstand, der sich aus Delegierten von derzeit vier Unternehmen zusammensetzt. Wichtigstes Organ der VNN ist die Gesellschafterversammlung, in der jedes Unternehmen das gleiche Stimmrecht besitzt. Die Geschäftsstelle der VNN befindet sich im Hause der Kraftverkehr Stade GmbH & Co. KG (KVG) in Stade.

### 2.2.2.2 Verkehrsunternehmen im HVV-Gebiet

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

### 2.2.3 Fahrgastbeirat für den Landkreis Harburg

Der Fahrgastbeirat, im Jahr 1999 vom Landkreis gegründet, setzt sich für Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes im Landkreises Harburg ein. In dem Gremium wirken auf ehrenamtlicher Basis Bewohnerinnen und Bewohner aus allen Teilen des Landkreises mit, die Busse und Bahnen regelmäßig nutzen und daher häufig sehr schnell Probleme und Verbesserungsbedarfe erkennen. Bei den regelmäßig stattfindenden Sitzungen sind die Verkehrsunternehmen, der Landkreis und die VNO vertreten.

Das Themenspektrum des Fahrgastbeirates ist weit gefächert: So werden von den Mitgliedern Vorschläge für Fahrplanoptimierungen erarbeitet, es werden SPNV-Angebotsplanungen kritisch bewertet und es wird über die Tarifsystematik des HVV diskutiert. Ein weiteres Arbeitsfeld ist die Information anderer Fahrgäste zu sämtlichen Aspekten des regionalen ÖPNV. Hierfür ist eine eigene Homepage eingerichtet worden ([fahrgastbeirat.org](http://fahrgastbeirat.org)).

## 2.3 Finanzierung des ÖPNV

Zur Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV stehen folgende Quellen zur Verfügung:

- Fahrgeldeinnahmen aus Beförderungsentgelten
- Zahlungen des Aufgabenträgers nach § 7a NNVG als Ausgleichsanspruch des Unternehmers für Beförderungsleistungen im Ausbildungsverkehr (ab 01.01.2017)
- Zahlungen des Landes nach § 148 SGB IX als Ausgleichsanspruch des Unternehmers für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten im Personenverkehr
- Zuschussleistungen von kommunalen Gebietskörperschaften für gewünschte Verkehre oder Tarife
- Finanzhilfen des Landes zur Finanzierung des ÖPNV

### 2.3.1 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG)

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

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

Jahr	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Regionalisierungsmittel (gesamt) [Mio. EUR]	7.408,2	8.000,0	8.144,0	8.290,6	8.439,8	8.591,7	8.746,4

Tab. 1: Regionalisierungsmittel der Länder bis 2021  
(Quelle: RegG i. d. F. 2017 und Berechnungen VNO)

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

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

Jahr	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Regionalisierungsmittel [Mio. EUR]	636,4	689,1	703,4	718,0	732,9	748,2	763,7

Tab. 2: Voraussichtliche Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2021  
(Quelle: MW NDS und Berechnungen VNO)

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

### 2.3.2 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz

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

Nach § 7 Abs. 4 NNVG erhalten die Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV, d. h. die Landkreise und kreisfreien Städte, zur Abdeckung von Verwaltungskosten einschließlich der Kosten für die Erstellung von Nahverkehrsplänen jährlich 1,00 € je Einwohner, mindestens jedoch 100.000 €.

Da die Aufgabenträger alleine mit dieser Verwaltungskostenpauschale nicht in der Lage sind, ihrer Aufgabenverantwortung für den Busverkehr angemessen gerecht zu werden, stellt das Land Niedersachsen bereits seit 2005 zusätzliche Mittel für den straßengebundenen ÖPNV bereit: Nach § 7 Abs. 5 NNVG erhalten die Aufgabenträger anteilig Finanzmittel, die das Land nach dem Regionalisierungsgesetz erhält. Diese Anteile werden zu zwei Dritteln nach der Einwohnerzahl und zu einem Drittel nach dem Flächenanteil berechnet. Im Absatz 7 wird festgelegt, für welche Maßnahmen die Mittel verwendet werden können:

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

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

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

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

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

Die Mittel nach § 7a NNVG dienen einerseits dem allgemeinen Kostenausgleich für Rabattierungen, dürfen andererseits aber auch für die Finanzierung weiterer ÖPNV-Verbesserungen nach dem NNVG verwandt werden.

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

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

### 2.3.3 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG)

Im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) hat der Bund bis zum Jahre 2006 den Ländern Finanzhilfen zur Verfügung gestellt, die für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden vorgesehen waren.

Mit den grundsätzlichen Änderungen im Zuge der Föderalismusreform sind auch die Bund-Länder-Mischfinanzierungen, wie früher im Gemeindefinanzierungsgesetz vorhanden, entflochten worden. Daher liefen im GVFG die bislang in die sogenannten „Landesprogramme“ fließenden Bundesfinanzhilfen im Jahr 2006 aus. Stattdessen erhalten die Länder ab 2007 gemäß dem Entflechtungsgesetz Finanzmittel aus dem Bundeshaushalt in Höhe von jährlich 1.335,5 Mio. €; davon erhält Niedersachsen einen Anteil von 9,248 %, so dass den Gemeinden jährlich 123,5 Mio. € zur Verfügung stehen. Bei den Fördermaßnahmen ist eine Komplementärfinanzierung durch Länder und Gemeinden nicht mehr zwingend erforderlich.

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

### 2.3.4 Ausgaben für den ÖPNV im Landkreis Harburg

#### 2.3.4.1 Ausgaben des Landkreises im Bereich ÖPNV

Für die Finanzierung des ÖPNV standen bzw. stehen dem Landkreis Harburg im Zeitraum von 2015 bis 2021 nach dem NNVG folgende Finanzmittel zur Verfügung:

Jahr	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
NNVG § 7(4) [€]	243.967	246.431	247.663*	248.901*	250.146*	251.397*	252.654*
NNVG § 7(5) [€]	840.843	913.453	935.704*	958.289*	981.396*	1.005.035*	1.029.198*
NNVG § 7a [€]			1.670.604	1.670.604	1.670.604	1.670.604	1.670.604
NNVG § 7b [€]			383.168	383.168	383.168	383.168	383.168
Gesamt	1.084.810	1.159.884	3.237.139*	3.260.962*	3.285.315*	3.310.204*	3.335.624*

Tab. 3: Finanzmittel nach dem NNVG für den ÖPNV im Landkreis Harburg 2015 – 2021  
(Quelle: MW NDS, LSN, Landkreis Harburg und Berechnung VNO)

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

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

#### ▪ **Schülerbeförderung**

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

- Kosten für den Kauf von Fahrkarten für Listenschüler, d. h. für alle Schüler, für die der Landkreis eine Beförderungspflicht hat
- Kosten für Zahlungen im Rahmen des Freistellungsverkehrs, d. h. für sämtliche schulbezogene Fahrten, die nach Freistellungsverordnung (FVO) genehmigt und in der Regel nicht für Dritte zugänglich sind (z. B. Behindertenbeförderung)
- Kosten für vom Landkreis bestellte Zusatzfahrten im ÖPNV, die hauptsächlich von Schülerinnen und Schülern genutzt werden

#### ▪ **Linienverkehre im Alt-HVV-Bereich**

Bereits vor der HVV-Süderweiterung 2004 gehörten Teile des Landkreises Harburg seit vielen Jahren zum Verbundgebiet des HVV (z. B. Gemeinde Seevetal); auf den dort verkehrenden Buslinien galt entsprechend schon der HVV-Tarif.

Die Finanzierung der dort verkehrenden Linien erfolgte und erfolgt weiterhin auf der Basis einer nachfrageorientierten Einnahmeaufteilung. Die Kosten und Einnahmen werden territorial zugeordnet. Die Kosten für die erbrachten Leistungen werden auf der Basis eines marktüblichen Kostensatzes ermittelt. Die Einnahmen ergeben sich aus den Fahrgeldeinnahmen sowie den gesetzlichen Ausgleichszahlungen. Der Zuschuss der Aufgabenträger ergibt sich aus der Differenz der Kosten zu den Einnahmen.

Der Landkreis Harburg finanziert auf dieser Basis die Verkehrsleistungen der KVG, der Hamburger Hochbahn AG (HHA) und der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) in seinem Zuständigkeitsbereich.

#### ▪ **Linienverkehre im HVV-Erweiterungsgebiet**

Im Rahmen der HVV-Süderweiterung wurde im gesamten Landkreis Harburg der HVV-Tarif eingeführt. Da der bisherige VNN-Regionaltarif in der Regel über dem HVV-Tarif lag, reduzierten sich auf Seiten der Verkehrsunternehmen mit der Verbunderweiterung die Fahrgeldeinnahmen. Diese Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste, die dauerhaft anfallen, werden den Unternehmen vom Landkreis ausgeglichen.

Daneben werden einzelne Leistungen auf Regionalbuslinien bezuschusst, um das Angebot auf dem gewünschten Niveau zu halten. Diese Zahlungen werden zusammen mit dem Ausgleich der Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste in den jeweiligen Verkehrsverträgen abgerechnet. Dabei werden – analog zu den Regelungen für Linienverkehre im Alt-HVV-Bereich – die Fahrgeldeinnahmen dem finanziellen Anspruch der Unternehmen gegengerechnet; die Differenz wird vom Landkreis ausgeglichen.

#### ▪ **Lokale Stadtverkehre**

Die Städte Buchholz i.d.N. und Winsen (L.) haben die Aufgabenträgerschaft und damit auch die Finanzverantwortung für ihre lokalen Stadtverkehre übernommen. Der Landkreis stellt Finanzmittel zur Bezuschussung dieser Stadtverkehre zur Verfügung.

#### ▪ **AST- / ASM- / Rufbus-Verkehre**

Der Landkreis unterstützt die Einführung und Durchführung von AST- / ASM- / Rufbus-Verkehren nach derzeitiger Beschlusslage mit maximal 0,77 € / Jahr und Einwohner (höchstens jedoch 50 % des entstehenden Zuschussbedarfs).

- **Freizeitverkehre (Heide-Shuttle, Elb-Shuttle, Regionalpark-Shuttle)**  
Der Landkreis übernimmt anteilig die Betriebskosten.\*
- **Fahrgastinformation**
  - Connect (elektronische Fahrplanauskunft) – anteilige Finanzierung
- **HVV GmbH**  
anteilige Finanzierung der Personal- und Sachkosten
- **VNO mbH**  
anteilige Finanzierung der Personal- und Sachkosten

Die Zahlungen des Landkreises Harburg im Jahr 2015 sind folgender Tabelle zu entnehmen:

Gegenstand	Summe im Jahr 2015
Kosten der Schülerbeförderung	8.848.600
Schülerbeförderung: Freistellungsverkehre und Zubringerfahrten mit Taxen und Kleinbussen	236.529
Linienverkehre im Alt-HVV-Bereich (Defizitausgleich)	1.721.970
Linienverkehre im HVV-Erweiterungsgebiet (Ausgleich HVV-bedingter Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste und Zuschusszahlungen f. Angebotsverbesserungen im Regionalbusverkehr)	1.312.200
Lokale Stadtverkehre (Zuschüsse für Stadtbus Buchholz, Stadtbus Winsen)	91.723
AST- / ASM- / Rufbus-Verkehre (AST Buchholz i.d.N., ASM Elbmarsch, AST Hanstedt, AST Hollenstedt, AST Jesteburg / Bendestorf, Rufbus Neu Wulmstorf, AST Rosengarten, ASM Salzhausen AST Seevetal, AST Tostedt, ASM Winsen (L.))	171.879
Heide-Shuttle, Elb-Shuttle, Regionalpark-Shuttle * (Betriebskostenzuschuss)	76.416
Umlagezahlungen HVV GmbH und VNO mbH (einschl. Connect)	170.191
<b>Gesamtausgaben des Landkreises Harburg</b>	<b>12.628.501</b>

Tab. 4: Übersicht Zahlungen des Landkreises Harburg im Bereich ÖPNV  
(Quelle: Landkreis Harburg)

\* Die Mittel stammen nicht aus dem ÖPNV-Etat, sondern aus der Kreisentwicklung / Wirtschaftsförderung.

### 2.3.4.2 Ausgaben der kreisangehörigen Kommunen im Bereich ÖPNV

Die Städte und (Samt-)Gemeinden im Landkreis Harburg stellen ebenfalls Mittel zur Finanzierung des ÖPNV zur Verfügung:

- Die Städte Buchholz i.d.N. und Winsen (L.), die Samtgemeinden Elbmarsch, Hanstedt, Hollenstedt, Jesteburg, Salzhausen, Tostedt und die Gemeinden Neu Wulmstorf, Rosengarten, Seevetal, Stelle beteiligen sich an der Finanzierung von Angebotsverbesserungen im Regionalbusverkehr.
- Die Städte Buchholz i.d.N. und Winsen (L.) haben die lokale Aufgabenträgerschaft für den städtischen ÖPNV übernommen und bestellen und bezuschussen die städtischen Verkehre.
- Die Städte Buchholz i.d.N. und Winsen (L.) sowie viele (Samt-)Gemeinden übernehmen mindestens 50 % der Defizite aus dem Betrieb der AST- / ASM- / Rufbus-Verkehre.
- Die Stadt Buchholz i.d.N., die Samtgemeinden Hanstedt, Jesteburg, Salzhausen und Tostedt sowie die Gemeinden Egestorf und Undeloh beteiligen sich an den Betriebskosten für die Heide-Shuttle-Ringe 2 und 3.
- Die Stadt Winsen (L.), die Samtgemeinde Elbmarsch und die Gemeinden Seevetal und Stelle beteiligen sich an den Betriebskosten für den Elb-Shuttle.
- Die Stadt Buchholz i.d.N. und die Gemeinden Neu Wulmstorf und Rosengarten beteiligen sich an den Betriebskosten für den Regionalpark-Shuttle.
- Auch Investitionen in die Infrastruktur des ÖPNV werden von den Städten und Gemeinden aus Eigenmitteln getätigt, die teilweise durch eine Landesförderung oder Mittel aus dem Entflechtungsgesetz aufgestockt werden.

Eine Übersicht über die Aufwendungen für den ÖPNV im Jahr 2015 durch die kommunalen Gebietskörperschaften im Landkreis Harburg gibt folgende Tabelle:

Stadt, Samtgemeinde, oder Gemeinde	Gegenstand	Summe im Jahr 2015
Stadt Buchholz i.d.N.	Stadtbusverkehr	797.847 €
	Regionalbusverkehr	1.300 €
	AST-Verkehr	81.885 €
	Heide-Shuttle Ring 3	9.015 €
	Regionalpark-Shuttle	4.593 €
	Haltestellenmaßnahmen *	83.777 €
Stadt Winsen (L.)	Stadtbusverkehr	96.252 €
	Regionalbusverkehr	14.894 €
	ASM-Verkehr	125.453 €
	Elb-Shuttle	9.014 €
	Haltestellenmaßnahmen *	128.000 €
Gemeinde Appel	Haltestellenmaßnahmen *	1.125 €
Gemeinde Bendestorf	AST-Verkehr	5.770 €
Gemeinde Egestorf	Heide-Shuttle	4.278 €
Gemeinde Jesteburg	AST-Verkehr	1.935,02 €

\* Hierzu gehören Neubau-, Aus- und Umbaumaßnahmen an der Haltestelle selbst, einschl. Neubau und Pflege von Fahrgastunterständen.

Stadt, Samtgemeinde, oder Gemeinde	Gegenstand	Summe im Jahr 2015
Gemeinde Neu Wulmstorf	Ortsverkehr	20.589 €
	Regionalverkehr	31.738 €
	Rufbus	25.987 €
	Regionalpark-Shuttle	4.593 €
	Haltestellenmaßnahmen *	298.080 €
Gemeinde Rosengarten	Regionalverkehr	23.600 €
	AST-Verkehr	ca. 31.836 €
	Regionalpark-Shuttle	4.593 €
	Haltestellenmaßnahmen *	8.873 €
Gemeinde Seevetal	Stadtbusverkehr	277.073 €
	AST-Verkehr	90.489 €
	Elb-Shuttle	9.014 €
	Haltestellenmaßnahmen *	26.618 €
Gemeinde Stelle	Regionalbusverkehr	5.000 €
	Elb-Shuttle	9.014 €
	Haltestellenmaßnahmen *	59.632 €
Gemeinde Undeloh	Heide-Shuttle	4.278 €
Gemeinde Vierhöfen	Regionalbusverkehr	5.775 €
Samtgemeinde Elbmarsch	Regionalbusverkehr	59.140 €
	ASM-Verkehr	ca. 15.000 €
	Elb-Shuttle	9.014 €
Samtgemeinde Hanstedt	Regionalverkehr	39.000 €
	AST-Verkehr	6.828 €
	Heide-Shuttle	17.577 €
Samtgemeinde Hollenstedt	Regionalverkehr	1.800 €
	AST-Verkehr (Aufgabe der Gem.)	8.973,93 €
Samtgemeinde Jesteburg	Regionalverkehr	29.000 €
	Heide-Shuttle	9.015 €
Samtgemeinde Salzhausen	Regionalbusverkehr	11.375 €
	ASM-Verkehr	5.622 €
	Heide-Shuttle	9.015 €
Samtgemeinde Tostedt	Töster Ring + AST-Verkehr	92.036 €
	Regionalverkehr	52.962 €
	Heide-Shuttle	8.561 €
	Haltestellenmaßnahmen *	40.101 €

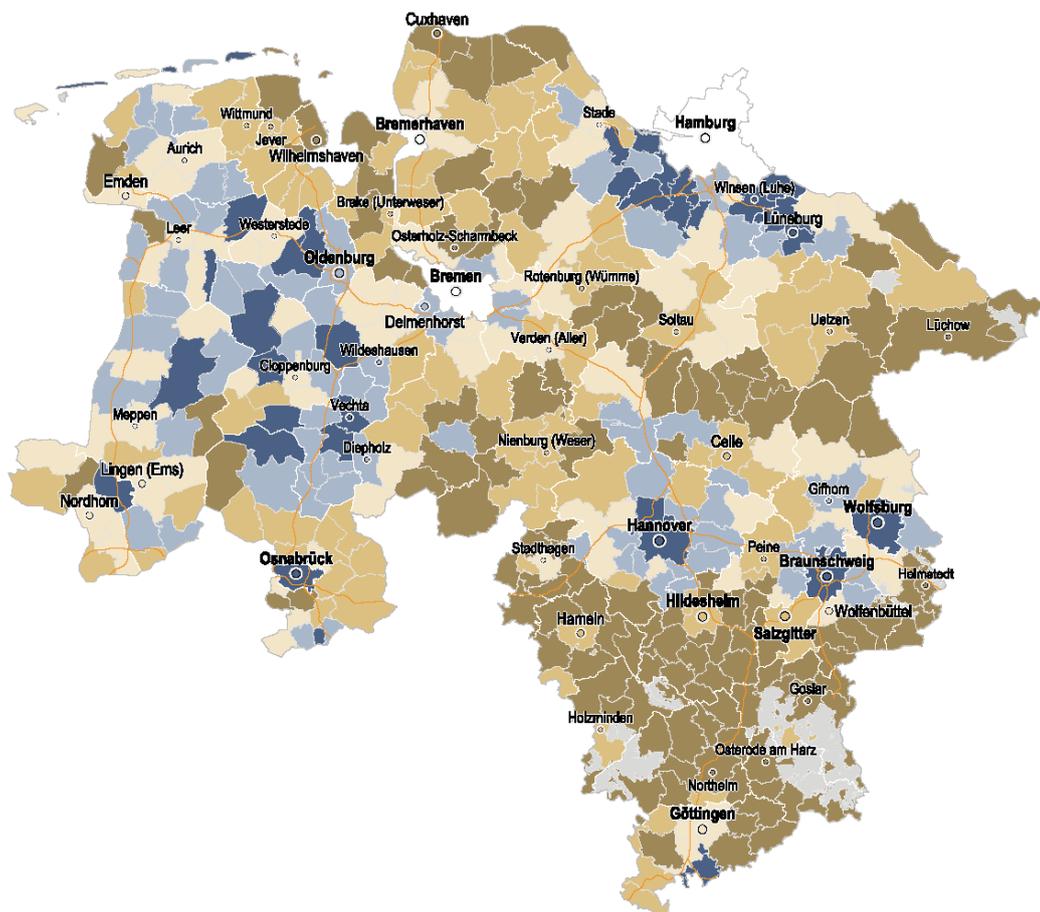
Tab. 5: Übersicht Zahlungen der kreisangehörigen Kommunen im Bereich ÖPNV  
(Quelle: Landkreis Harburg und Kommunen)

## 2.4 Bevölkerungsentwicklung und Demografischer Wandel als Einflussfaktoren auf die Nachfrage im ÖPNV

### 2.4.1 Bevölkerungsentwicklung in Niedersachsen und im Landkreis Harburg

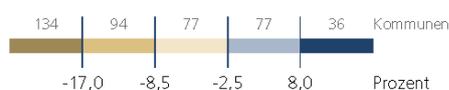
Die aktuelle 13. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung, die auf Länderebene eine Vorausschau bis zum 31.12.2060 ermöglicht, geht - je nach Variante - davon aus, dass die Bevölkerung in Niedersachsen spätestens ab dem Jahr 2017 von dann insgesamt ca. 7,832 Mio. Einwohner bis zum Jahr 2060 kontinuierlich abnimmt auf 6,682 Mio. Einwohner (bei stärkerem Zuzug) bzw. auf 6.222 Mio. Einwohner (bei schwächerem Zuzug).

Diese Tendenz findet sich ebenfalls in der Wohnungsmarktbeobachtung 2014/2015 der NBank: Hier wird auf Basis der Prognosen des Landesamtes für Statistik Niedersachsen (LSN) von einem Bevölkerungsrückgang von 7,790 Mio. Einwohnern im Jahr 2013 auf 7,420 Mio. Einwohner im Jahr 2035 ausgegangen. Allerdings kann sich der Landkreis Harburg von diesem Trend absetzen: die NBank erwartet hier bis 2035 ein Bevölkerungswachstum von 242.871 (2013) auf 266.940 (2035) Einwohner:



Grafik: NBank

Veränderung der Einwohnerzahl vom 31.12.2013 bis 31.12.2035



Niedersachsen: -4,8 %

Abb. 3: Bevölkerungsentwicklung in Niedersachsen 2013 bis 2035  
(Quelle: NBank, Wohnungsmarktbeobachtung 2014/2015)

Innerhalb des Landkreises Harburg stellt sich die Entwicklung ebenfalls unterschiedlich dar: Viele Kommunen werden voraussichtlich weiter wachsen, allerdings in unterschiedlichem Maße: So wird der Bevölkerungszuwachs in den Städten Buchholz i.d.N. und Winsen (L.) am deutlichsten ausfallen, während er in den Gemeinden Stelle und Seevetal sowie der Samtgemeinde Salzhausen deutlich geringer sein wird. In der Samtgemeinde Hanstedt prognostiziert die NBank sogar eine geringfügig sinkende Einwohnerzahl:

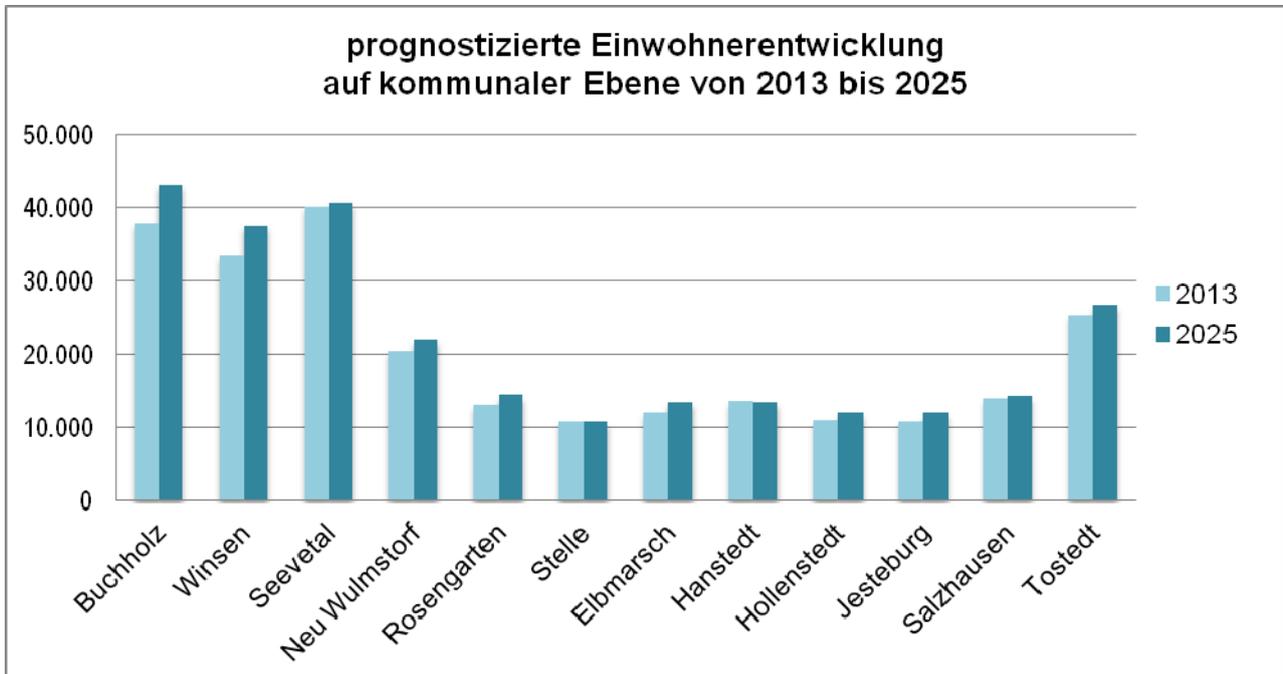


Abb. 4: prognostizierte Einwohnerentwicklung auf kommunaler Ebene von 2013 bis 2025  
(Quelle: NBank, Wohnungsmarktbeobachtung 2014/2015)

Unabhängig von Zu- und Abwanderungstendenzen und der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung wird der Demografische Wandel eine weitere Veränderung mit sich bringen: Der Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung wird kontinuierlich ansteigen. Diese Tendenz lässt sich bereits heute im Landkreis erkennen und wird sich auch in Zukunft fortsetzen:

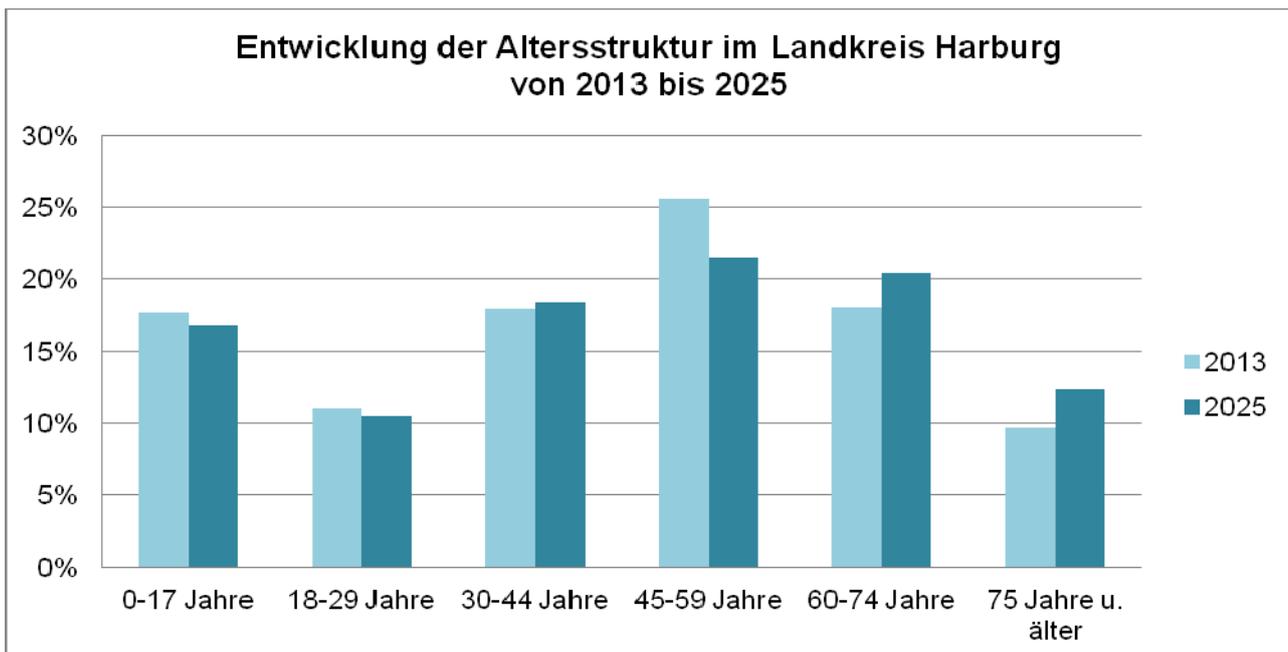


Abb. 5: Entwicklung der Altersstruktur im Landkreis Harburg von 2013 bis 2025  
(Quelle: NBank, Wohnungsmarktbeobachtung 2014/2015)

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die weitere demografische Entwicklung drei Haupteinflussgrößen unterliegen wird:

- einer niedrigen Geburtenhäufigkeit,
- einer hohen und weiter steigenden Lebenserwartung und
- einer Zu- und Abwanderung.

Während die Geburtenhäufigkeit und die Lebenserwartung in den niedersächsischen Kommunen in der Regel sehr ähnliche Tendenzen aufweisen, sind die Wanderungsbewegungen teilweise recht unterschiedlich. Im nördlichen Niedersachsen werden zukünftig nur noch einige Landkreise im südlichen Hamburger sowie im Bremer und Oldenburger Umland vom Suburbanisierungstrend dieser Metropolen profitieren können und vor allem jüngere Bevölkerungsgruppen anziehen. Dagegen haben die weiter von den Arbeitsmarktzentren entfernt liegenden Landesteile eine deutlich ungünstigere demografische Entwicklung zu erwarten, die letztendlich dazu führen wird, dass diese ohnehin bereits strukturschwachen Gebiete noch weiter geschwächt werden.

Schrumpfung und Wachstum liegen auch innerhalb eines Landkreises häufig eng beieinander. Die Ursachen hierfür bestehen zum einen darin, dass einzelne Landkreisteile häufig näher an den Arbeitsmarktzentren gelegen sind und daher eine höhere Zuwanderungsattraktivität für junge Menschen besitzen. Ein weiterer Einflussfaktor ist der Suburbanisierungstrend, der bereits in der Vergangenheit dazu geführt hat, dass sich wohnungsmarktbedingt das Umland vieler kleiner und größerer Zentren sehr viel günstiger entwickelt hat als das Zentrum selbst. Inwieweit sich dieser Trend fortsetzen wird, ist allerdings ungewiss; teilweise gewinnen die Zentren aufgrund der besseren Versorgungsstrukturen wieder vermehrt an Attraktivität als Wohnungsstandort.

#### **2.4.2 Herausforderungen für Verkehr und Mobilität im Landkreis Harburg**

Im Landkreis Harburg wird sich der Demografische Wandel vor allem hinsichtlich der Altersstruktur der Bevölkerung bemerkbar machen. Wie aus Abb. 3 ersichtlich, wird vor allem der Anteil der über 60-Jährigen in den kommenden Jahren kontinuierlich ansteigen. Ein allgemeiner Bevölkerungsrückgang ist dagegen u. a. aufgrund der Nähe des Landkreises zu Hamburg mittelfristig nicht zu erwarten (s. o.).

Wie sich diese Entwicklung auf den ÖPNV auswirkt, kann noch nicht abschließend beurteilt werden, hier gibt es widersprüchliche Thesen:

- Einerseits nimmt der Aktionsradius der Menschen im Alter tendenziell ab, andererseits wird eine starke Zunahme des Freizeitverkehrs auch von Seniorinnen und Senioren erwartet.
- Einerseits wird die Verfügbarkeit privater Pkw in den höheren Altersgruppen zukünftig noch ansteigen, andererseits wird mit der steigenden Zahl hochbetagter Menschen auch die Zahl derer ansteigen, die künftig nicht mehr automobil sind und auf öffentliche Verkehrsangebote angewiesen sein werden.

In der Gesamteinschätzung kann von einem Anstieg von ÖPNV-Nutzern im Rentenalter ausgegangen werden mit der Folge, dass eine möglichst barrierefreie Gestaltung des ÖPNV-Systems weiterhin an Bedeutung gewinnen wird. Zudem sollte auf leicht verständliche Informationsangebote und Auskunftsmedien Wert gelegt werden.

Neben den Entwicklungstendenzen in der Gruppe der Senioren wird das zukünftige ÖPNV-Angebot auch durch die Schülerbeförderung stark beeinflusst. Hier spielen die Entwicklung der Schülerzahlen wie auch die Weiterentwicklung der Schullandschaft im Landkreis Harburg eine wichtige Rolle.

Die Gesamtschülerzahl im Landkreis wird voraussichtlich in den kommenden Jahren weitestgehend konstant bleiben. Zwar wird die Anzahl der Grundschüler leicht sinken, dafür wird es mehr Schülerinnen und Schüler durch die Rückkehr zum G9-Modell an den Gymnasien und die Einrichtung von Oberstufen an den Integrierten Gesamtschulen in Buchholz i.d.N. und Winsen (L.) geben. Es ist daher im schulbezogenen Nahverkehr im Wesentlichen von einer gleichbleibenden Nachfrage auszugehen, so dass das heutige Verkehrsangebot grundsätzlich beibehalten werden kann.

Während der ÖPNV in vielen Regionen des Landkreises Harburg für Fahrten im Berufsverkehr durchaus eine Alternative zur privaten Pkw-Nutzung bildet, können Fahrten im Freizeitverkehr nur streckenweise oder bedingt mit Bus und Bahn bewältigt werden. Die Ursache hierfür liegt in den immer komplexer und umfassender werdenden Wegeketten, die sich jedoch in einem zeitlich vertretbaren Maß nur schwer mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigen lassen. Dadurch gewinnt im Gegenzug der private Pkw immer mehr an Bedeutung. Es ist abzusehen, dass diese Problematik auch in den nächsten Jahren Bestand haben wird und kaum mit dem klassischen Linienverkehr gelöst werden kann, da ein flächendeckendes Leistungsangebot, welches den Wünschen der Nutzer entsprechen würde, nicht finanzierbar ist. Eine Möglichkeit, diese Defizite abzumildern, kann in der Umsetzung von alternativen Bedienungsformen liegen, die nur bei Bedarf verkehren und / oder auf ehrenamtliches Engagement zurückgreifen und damit deutlich kostengünstiger betrieben werden können. Als Beispiele können Anruf-Sammel-Taxis / Anruf-Sammel-Mobile, Rufbusse oder Bürgerbusse genannt werden.

Neben der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung wird das ÖPNV-Angebot in den kommenden Jahren von einer Reihe weiterer externer Rahmenbedingungen beeinflusst. Hierzu zählen neben der allgemeinen Siedlungsentwicklung auch Konzentrationsprozesse bei Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen sowie Arbeitsstätten. Hinzu kommen die sich immer stärker diversifizierenden Arbeitszeiten, die Veränderung gesellschaftlicher Präferenzen bei der Wahl der Verkehrsmittel, die allgemeine Einkommensentwicklung und insbesondere die Entwicklung der Mobilitätskosten, die in den kommenden 10 bis 20 Jahren aller Voraussicht nach deutlich ansteigen werden und damit die ÖPNV-Nutzung tendenziell stärken werden. Je nachdem, wie diese Faktoren im Zusammenspiel wirken, können sie den Ausbau des ÖPNV begünstigen, aber auch hemmen.

Da kompakte und durchmischte Siedlungsstrukturen die Effizienz insbesondere des ÖPNV erhöhen und die Anzahl von Wegen sowie deren Länge reduzieren, wäre es sinnvoll, Siedlungsentwicklung, Versorgungs- und Infrastrukturen sowie Verkehrsentwicklung verstärkt aneinander auszurichten und entsprechende Konzepte in der Praxis konsequenter umzusetzen.

## 2.5 Mobilität und Modal Split im HVV-Verbundgebiet

[Anmerkung: Die nachfolgend genannten Daten aus der Studie "Mobilität in Deutschland" stammen aus dem Jahr 2008. Neuere Erhebungsdaten liegen derzeit nicht vor; zur Zeit (Stand 01.01.2017) wird zwar eine neue Erhebung durchgeführt, allerdings werden die neuen Daten aufgrund der komplexen Auswertung voraussichtlich erst Ende 2017 veröffentlicht werden.

Da sich diese Daten zur ÖPNV-Nutzung durch "eingesüßtes" Mobilitätsverhalten auch über längere Zeiträume häufig nicht gravierend verändern, sollen sie an dieser Stelle als Anhaltspunkte weiterhin aufgeführt werden.]

Die Studie „Mobilität in Deutschland“ analysiert im Teil „Ergebnisbericht Hamburger Verkehrsverbund“ die Nutzung von MIV und ÖPNV im HVV-Verbundgebiet und gibt Aufschluss darüber, wie welche Verkehrsmittel in Hamburg und im Umland von den Bürgerinnen und Bürgern genutzt werden. Die wesentlichen Erkenntnisse der Studie in einem kurzen Überblick:

- In der Stadt Hamburg liegt der durchschnittliche Wert bei 0,8 Autos pro Haushalt, im Umland bei 1,3 Pkw pro Haushalt.
- Rund 25 % der Wege entfallen auf den Bereich Arbeit oder Ausbildung. Gut 30 % der Wege zählen zum Bereich Freizeit, weitere 22 % sind Einkaufswege. Private Erledigungen umfassen einen Anteil von 13 %, während in der Kategorie „Bringen und Holen von Personen“ ein Anteil von 7 % ermittelt wurde.
- Zunahmen in der Verkehrsleistung sind in den Bereichen Einkaufs- und Freizeitverkehr zu verzeichnen.
- In der Stadt Hamburg nutzen rund 30 % der Einwohner (ab 14 Jahre) den ÖPNV fast täglich oder täglich, im Umland dagegen nur 10 %.
- Der modal split zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln stellt sich wie folgt dar: In der Stadt Hamburg werden 19 % aller Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt (einschl. Fußwege), im Landkreis Harburg sind es 9 %, in den Landkreisen Lüneburg und Stade 7 bzw. 6 %.
- Die attraktivere ÖPNV-Versorgung in der Stadt Hamburg führt zu einem deutlich höheren Zeitkartenanteil als im Umland, wo er lediglich bei 12 % liegt, während in Hamburg 34 % erreicht werden.
- Ein deutliches Gefälle zwischen der Stadt Hamburg und dem Umland besteht auch in Bezug auf die Frage nach der Erreichbarkeit der Ziele. Während die üblichen Ziele in der Stadt Hamburg sowohl mit dem ÖPNV wie auch mit dem privaten Pkw zu knapp 80 % gut oder sehr gut zu erreichen sind, stellt sich die Situation im Landkreis Harburg anders dar: Während die Ziele mit dem Pkw fast immer, d. h. zu über 90 %, gut oder sehr gut erreicht werden können, ist dies mit dem ÖPNV nur in knapp 40 % aller Fälle möglich (Landkreis Lüneburg 43 %; Landkreis Stade 38 %).
- Nach Ansicht der Gutachter ist die Entscheidung pro oder contra Auto primär von den Mobilitätsbedürfnissen geprägt, z.B. durch die notwendige Flexibilität bei der Bewältigung des täglichen Arbeitsweges. An zweiter Stelle folgt allerdings die „Eigendynamik“ des Pkw: Einmal angeschafft erleichtert er viele Wege und steigert so die Gesamtmobilität.

## 3 Bestandsdarstellung

### 3.1 Raumstruktur

Der Landkreis Harburg liegt im Norden Niedersachsens und grenzt direkt an die Bundesländer Hamburg und Schleswig-Holstein an. Er gliedert sich in die Städte Buchholz i.d.N. und Winsen (L.), die Samtgemeinden Elbmarsch, Hanstedt, Hollenstedt, Jesteburg, Salzhausen und Tostedt sowie die (Einheits-)Gemeinden Neu Wulmstorf, Rosengarten, Seevetal und Stelle. Der Sitz der Kreisverwaltung befindet sich in der Stadt Winsen (L.).

Die zentralörtliche Gliederung im Landkreis Harburg differenziert zwischen Ober-, Mittel- und Grundzentren. Im aktuellen Entwurf des Regionalen Raumordnungsprogrammes (RROP) 2025 werden folgende zentrale Orte benannt:

- Hamburg, Hamburg-Harburg und Lüneburg haben für den Landkreis Harburg eine oberzentrale Bedeutung.
- Die Städte Buchholz i.d.N. und Winsen (L.) sowie die Gemeinde Seevetal sind als Mittelzentren definiert.
- Zu den Grundzentren gehören folgende Gemeinden bzw. Ortsteile: Hanstedt, Hollenstedt, Jesteburg, Neu Wulmstorf, Rosengarten, Salzhausen, Stelle, Tostedt sowie die Elbmarschgemeinde Marschacht mit den Siedlungsteilen Drage und Tespe.

Die zentralen Orte sollen zur Sicherstellung einer ausgewogenen Siedlungs- und Versorgungsstruktur zielgerichtet weiterentwickelt werden. Hierzu gehört auch die Sicherstellung einer ausreichenden Erreichbarkeit durch den ÖPNV.

Neben dieser Einteilung werden die Gemeinden Neu Wulmstorf und Seevetal zum Verdichtungsraum Hamburg gezählt. Verdichtungsräume sind u. a. durch eine hohe Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte gekennzeichnet und bevorzugte Standorte für Industrie und höherwertige Dienstleistungen. Dementsprechend ist ein überdurchschnittlicher Siedlungsdruck in diesen Räumen festzustellen.

Auch die übrigen Kommunen im Landkreis sind eng mit dem Wirtschaftsraum Hamburg verknüpft; ausschlaggebend hierfür sind die unmittelbare Nähe zur Freien und Hansestadt Hamburg sowie das gute Schienen- und Autobahnnetz, das direkte Verbindungen ermöglicht.

Der Landkreis hat zudem als Naherholungsgebiet für die in der Metropolregion lebenden Menschen eine Bedeutung; wichtige Zielgebiete sind die Nordheide, der Rosengarten, das Estetal sowie die flussnahen Teilgebiete der Elbmarsch.

Weitere Ausführungen zur räumlichen Struktur finden sich im aktuellen RROP 2025.

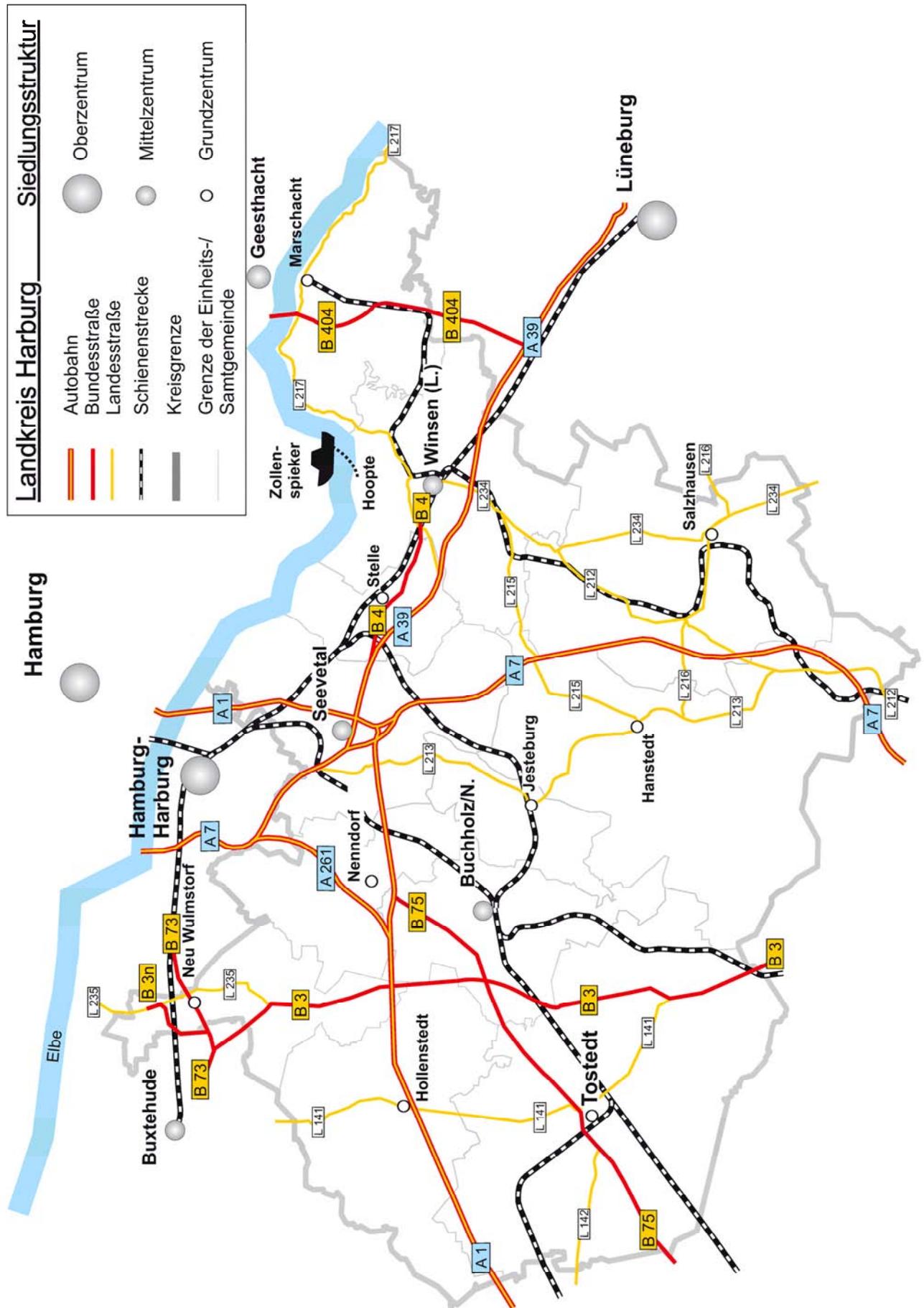


Abb. 6: Zentralörtliche Gliederung des Landkreises Harburg (Quelle: VNO)

### 3.2 Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur

#### 3.2.1 Einwohner

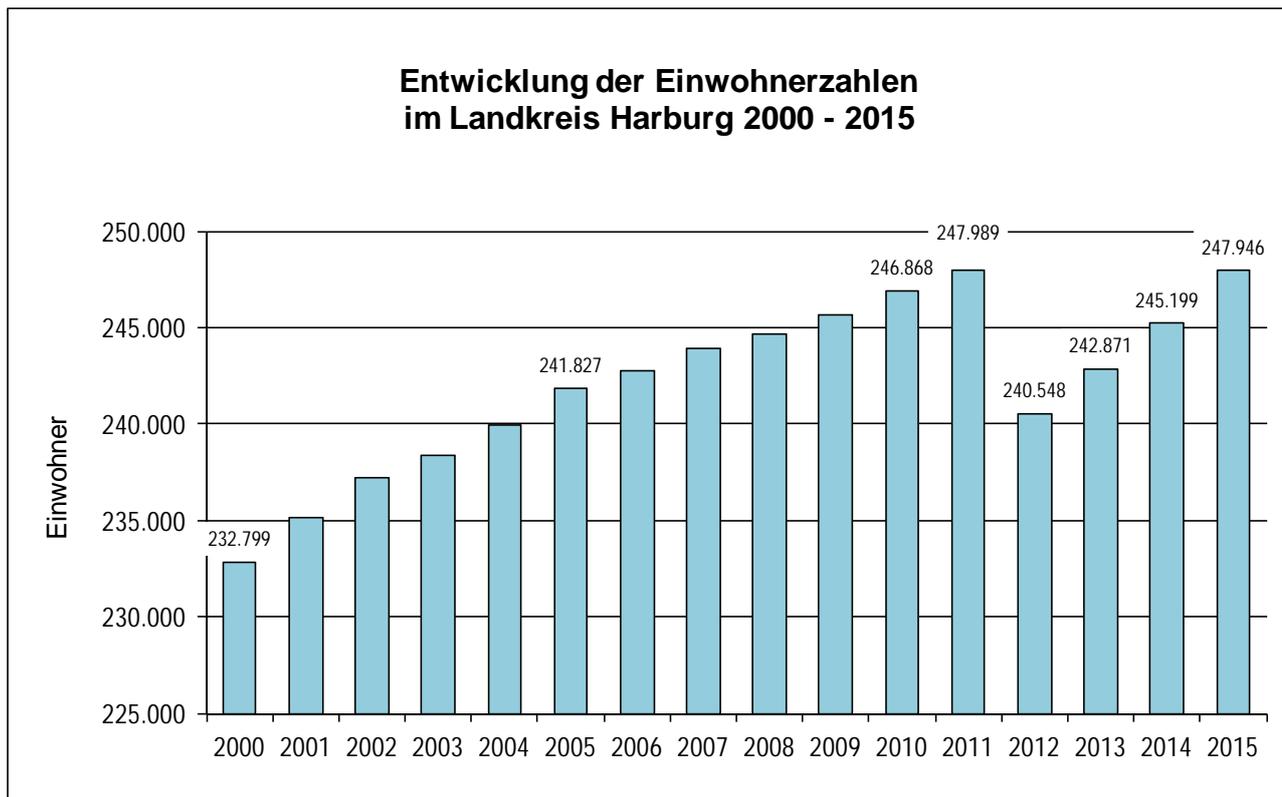


Abb. 7: Entwicklung der Einwohnerzahlen im Landkreis Harburg 2000 – 2015 (Quelle: Landkreis Harburg)

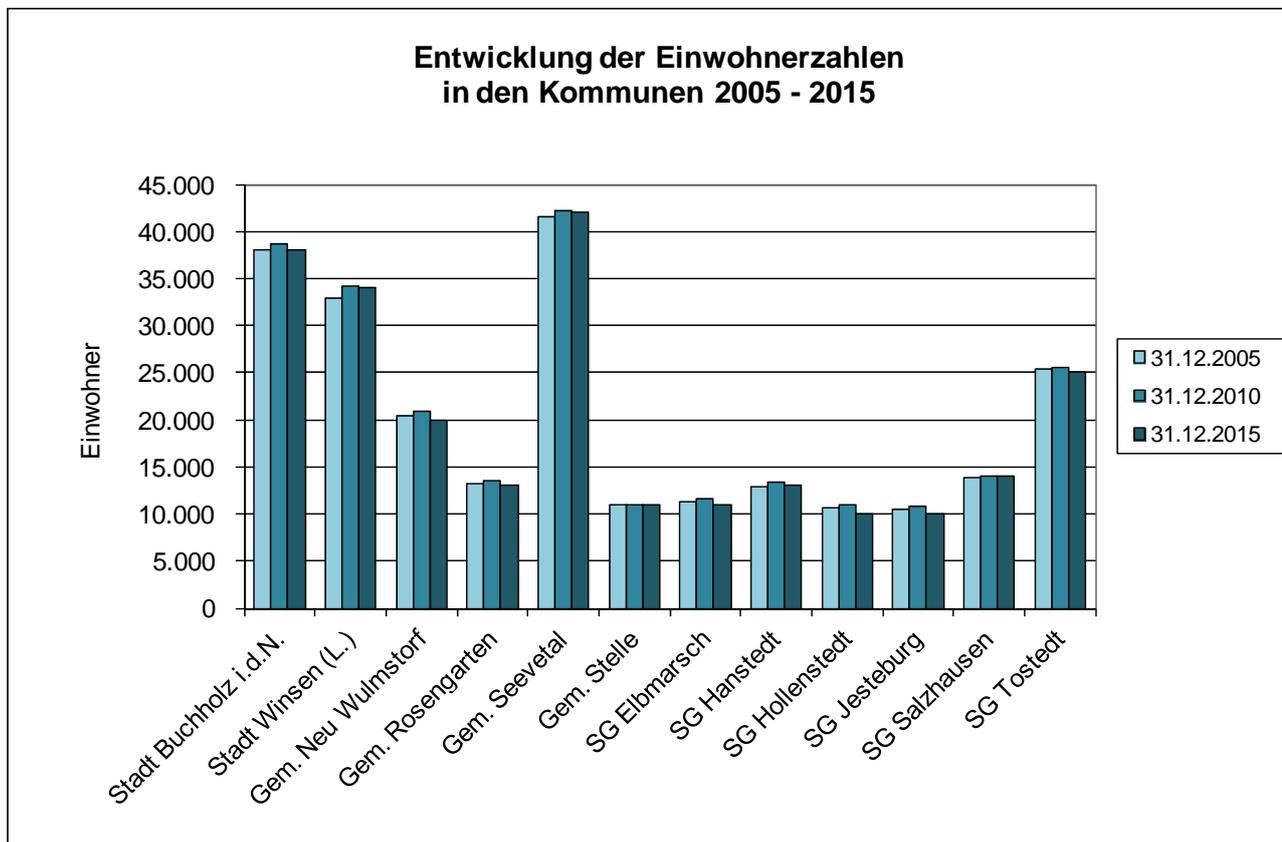


Abb. 8: Entwicklung der Einwohnerzahlen in den Kommunen 2005 – 2015 (Quelle: Landkreis Harburg)

Die Einwohnerzahl des Landkreises Harburg lag zum 01.12.2015 bei 247.946 Personen. In den vergangenen Jahren war in den Städten und (Samt-)Gemeinden des Landkreises zumeist eine positive Bevölkerungsentwicklung festzustellen, einen deutlichen Rückgang gab es in keiner Kommune. Allerdings lassen sich die Zahlen vor 2012 nicht mit den aktuellen Zahlen vergleichen, da der Mikrozensus 2011 zu einem Bruch in der Statistik geführt hat.

Die Bevölkerungsdichte der Einheits- und Samtgemeinden bewegt sich zwischen 69 Einwohnern je km<sup>2</sup> (SG Hanstedt) und 385 Einwohnern je km<sup>2</sup> (Seevetal). Buchholz weist eine Bevölkerungsdichte von 512, Winsen von 306 Einwohnern je km<sup>2</sup> auf. Der Durchschnitt liegt im Landkreis Harburg bei 197 Einwohnern je km<sup>2</sup> (Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Stand: 31.12.2014).

### 3.2.2 Motorisierung

Eine wichtige Einflussgröße für die potenzielle Nutzung des ÖPNV-Angebotes ist der Motorisierungsgrad, der sich aus dem Verhältnis des Kraftfahrzeugbestandes (Pkw und Krafträder) zur Gesamteinwohnerzahl einer Gebietskörperschaft ergibt.

Je höher der Motorisierungsgrad ist, desto mehr Menschen haben einen eigenen Pkw oder ein Kraftrad zur Verfügung. Damit sinkt jedoch in aller Regel die Bereitschaft, ein ÖPNV-Angebot zu nutzen, welches den persönlichen Ansprüchen nicht voll gerecht wird.

Im Landkreis Harburg lag der Motorisierungsgrad am 31.12.2015 bei 687 Kraftfahrzeugen (Kfz) je 1.000 Einwohner. Dieser Wert ist im Vergleich zum Jahr 2007 weiter angestiegen (+ 8,4 %), liegt aber nicht mehr so deutlich über den Werten in den angrenzenden Nachbarlandkreisen wie in der Vergangenheit:

- Landkreis Lüneburg: 591 Kfz / 1.000 Einwohner (+ 7,7 % im Vergl. zu 2007)
- Landkreis Rotenburg (W.): 699 Kfz / 1.000 Einwohner (+ 12,7 %)
- Landkreis Heidekreis: 659 Kfz / 1.000 Einwohner (+ 10,8 %)
- Landkreis Stade: 635 Kfz / 1.000 Einwohner (+ 7,1 %)

(Quellen: Kraftfahrt-Bundesamt u. Landesamt für Statistik Niedersachsen, Stand: 01.01.2016 u. 01.12.2015)

### 3.2.3 Wirtschaft, Arbeit und Bildung

#### 3.2.3.1 Wirtschaftsstruktur

Der Landkreis Harburg ist wirtschaftlich stark durch die unmittelbare Nähe zum Oberzentrum Hamburg geprägt. Insbesondere der Norden des Landkreises mit seinen Gewerbegebieten in Buchholz i.d.N., Winsen (L.) sowie in den Gemeinden Neu Wulmstorf und Seevetal ist durch das enge Autobahnnetz von A 1, A 7, A 39 und A 261 optimal an die überörtliche Verkehrsinfrastruktur angebunden und dementsprechend wirtschaftlich eng verflochten. Da in Hamburg Flächen für Gewerbe und Logistikdienstleistungen nur begrenzt zur Verfügung stehen und zudem zentrale Lagen teilweise unter hohen Verkehrsbelastungen auf den Zufahrtsstraßen leiden, werden Standorte, die etwas peripherer, aber autobahnnah liegen, wie z. B. die Gewerbegebiete Mienenbüttel und Wennerstorf, zunehmend attraktiver. Für den ÖPNV ergibt sich damit die Herausforderung, auch solche Gebiete abseits bestehender Siedlungsstrukturen mit einzubinden und Angebote zu schaffen, die auf die besonderen Bedürfnisse der dort tätigen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer abgestimmt sind (z. B. Schichtzeiten, aber auch flexible Zeiten je nach Arbeitsaufkommen).

Im Süden des Landkreises, im Bereich des Naturparks Lüneburger Heide, spielt in wirtschaftlicher Hinsicht der Tourismus die wichtigste Rolle. Als touristisch relevante Zieldestinationen sind hier u. a. die Orte Undeloh, Egestorf, Hanstedt, Salzhausen und Jesteburg / Bendestorf zu nennen. Für die Naherholung ist zudem die Elbmarsch von hervorgehobener Bedeutung sowie der Regionalpark Rosengarten.

Für die besonderen Mobilitätsbedürfnisse von Touristen und Tagesgästen sind mehrere kostenlose Freizeitverkehre eingerichtet worden, die auf die besonderen Bedürfnisse von Tagesgästen und Urlaubern ausgerichtet sind und die touristisch relevanten Quell- und Zielorte miteinander verbinden: 2006 startete der Heide-Shuttle landkreisübergreifend auf zwei Ringlinien; inzwischen ist das Angebot um zwei zusätzliche Ringe erweitert worden. Aufgrund des großen Erfolges wurden in den darauffolgenden Jahren ähnliche saisonale Freizeitverkehre auch in der Elbmarsch ("Elb-Shuttle") sowie im Regionalpark Rosengarten ("Regionalpark-Shuttle") implementiert.

### 3.2.3.2 Berufspendler

Für die Betrachtung der Pendlerbeziehungen wird auf Daten des Landesamtes für Statistik Niedersachsen zurückgegriffen. Zu beachten ist, dass sich die Angaben auf die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten beziehen. Es wird nicht zwischen Voll- und Teilzeitbeschäftigten unterschieden. Zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten kommt eine unbekannte Anzahl von weiteren Berufstätigen (z. B. Beamte, Selbstständige) hinzu.

Die überwiegende Zahl der ein- und auspendelnden Erwerbstätigen im Landkreis Harburg überquert auf dem täglichen Arbeitsweg die Landkreisgrenze. Die mit Abstand wichtigste Pendlerrelation ist dabei die zwischen dem Landkreis und der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH). Daneben sind größere Pendlerbeziehungen zwischen den Landkreisen Harburg und Stade bzw. zwischen Harburg und Lüneburg festzustellen, die in den letzten Jahren stark an Bedeutung gewonnen haben. Eine Übersicht über die Ein- und Auspendler, die die Landkreisgrenzen überschreiten, gibt die Abbildung 21.

Die Abbildungen 9 - 20 zeigen die Ein- und Auspendlerbeziehungen auf der Ebene der Städte und der (Samt-)Gemeinden. Hier werden für jede Kommune die Pendlerbeziehungen wie folgt dargestellt:

- Pendler zwischen der Kommune (bzw. einzelnen Orten) und Kommunen innerhalb des Landkreises (blau markiert)
- Pendler zwischen der Kommune und Kommunen außerhalb des Landkreises (rot markiert)
- Pendler zwischen der Kommune und anderen Landkreisen sowie Hamburg (grün markiert)

Auch hier wird deutlich, dass die Pendlerverflechtungen in Richtung Hamburg in allen Gemeinden und Städten des Landkreises die dominierenden sind. In den südöstlichen Gemeinden und in Winsen (L.) spielen zusätzlich noch die Pendlerbeziehungen nach Lüneburg eine Rolle, wenngleich auf einem deutlich niedrigeren Niveau als in Richtung Hamburg. Im Westen weisen die Samtgemeinde Hollenstedt und die Gemeinde Neu Wulmstorf zusätzlich nennenswerte Pendlerbeziehungen zum Landkreis Stade auf.

Innerhalb des Landkreises bestehen die wichtigsten Pendlerbeziehungen weiterhin zwischen:

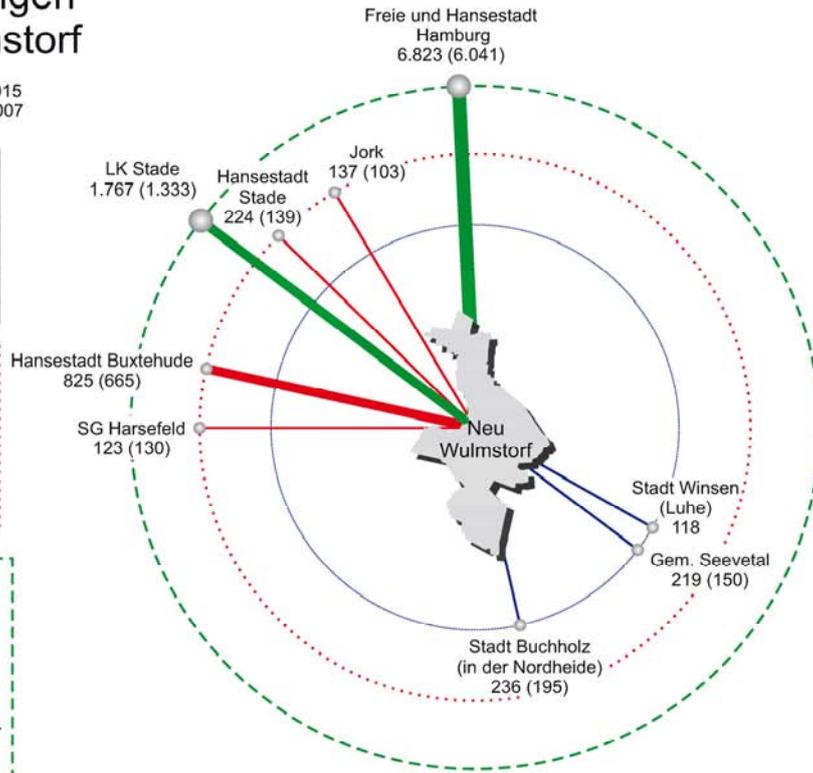
- Seevetal und Winsen (L.) (1.067 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte)
- Seevetal und Buchholz i.d.N. ( 825 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte)
- Stelle und Winsen (L.) ( 996 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte)
- Tostedt und Buchholz i.d.N. ( 806 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte)

Auch auf diesen Relationen hat die Anzahl der pendelnden Personen im Vergleich zum Jahr 2007 teilweise deutlich zugenommen.

Hervorzuheben sind weiterhin die Pendlerbeziehungen von Jesteburg, Rosengarten und Winsen nach Buchholz i.d.N., von Rosengarten und Stelle nach Seevetal sowie von Salzhausen nach Winsen (L.).

## Pendlerbeziehungen Gem. Neu Wulmstorf

165 = Ein- und Auspendler 30.06.2015  
(165) = Ein- und Auspendler 30.06.2007



## Pendlerbeziehungen Gem. Rosengarten

165 = Ein- und Auspendler 30.06.2015  
(165) = Ein- und Auspendler 30.06.2007

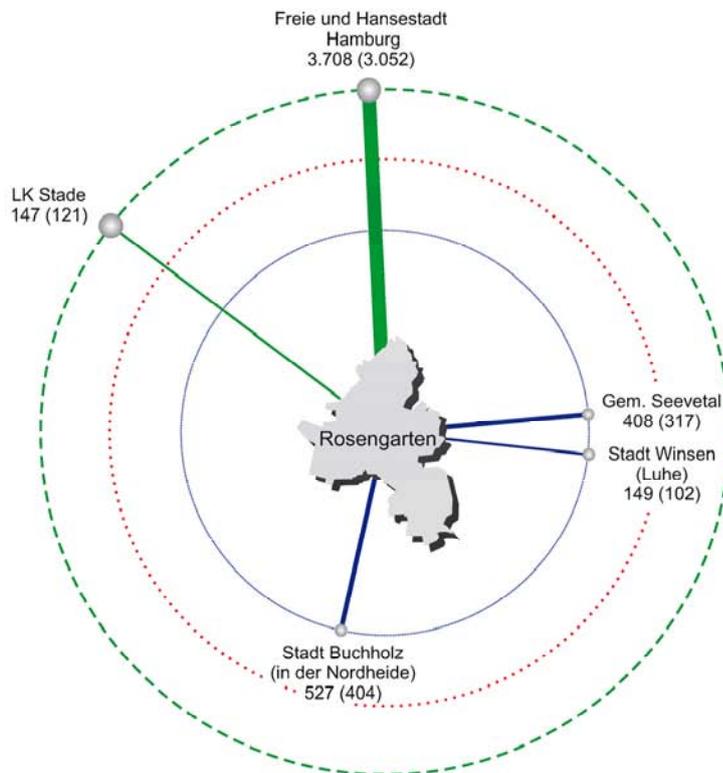
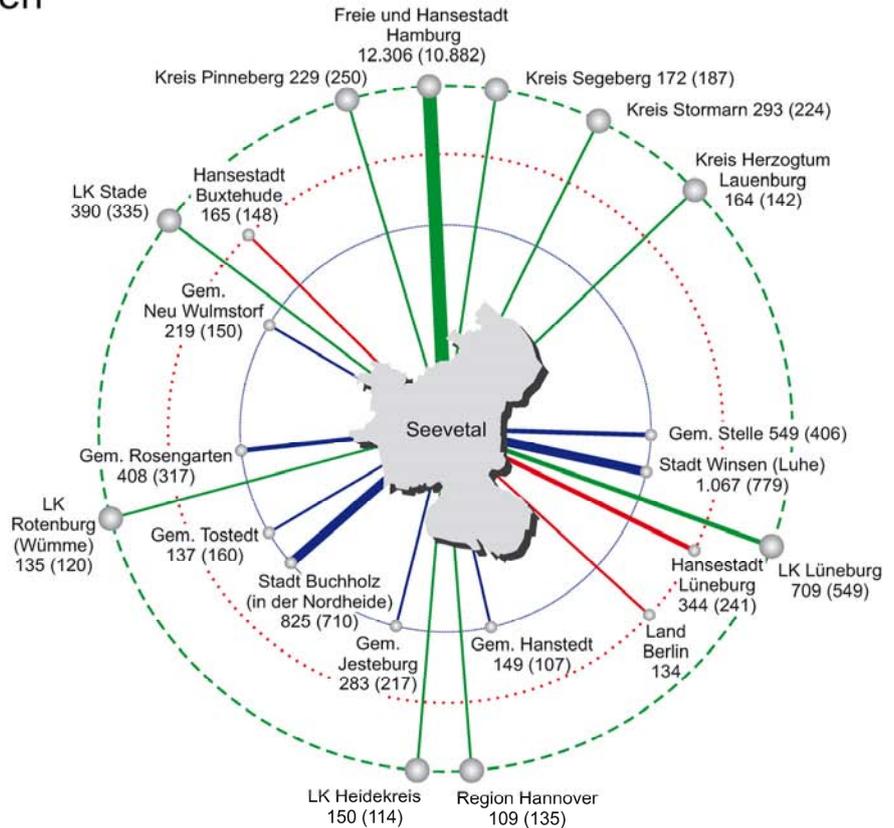


Abb. 9: Pendlerbeziehungen Gemeinde Neu Wulmstorf (Quelle: VNO)

Abb. 10: Pendlerbeziehungen Gemeinde Rosengarten (Quelle: VNO)

## Pendlerbeziehungen Gem. Seevetal

165 = Ein- und Auspendler 30.06.2015  
(165) = Ein- und Auspendler 30.06.2007



## Pendlerbeziehungen Gem. Stelle

165 = Ein- und Auspendler 30.06.2015  
(165) = Ein- und Auspendler 30.06.2007

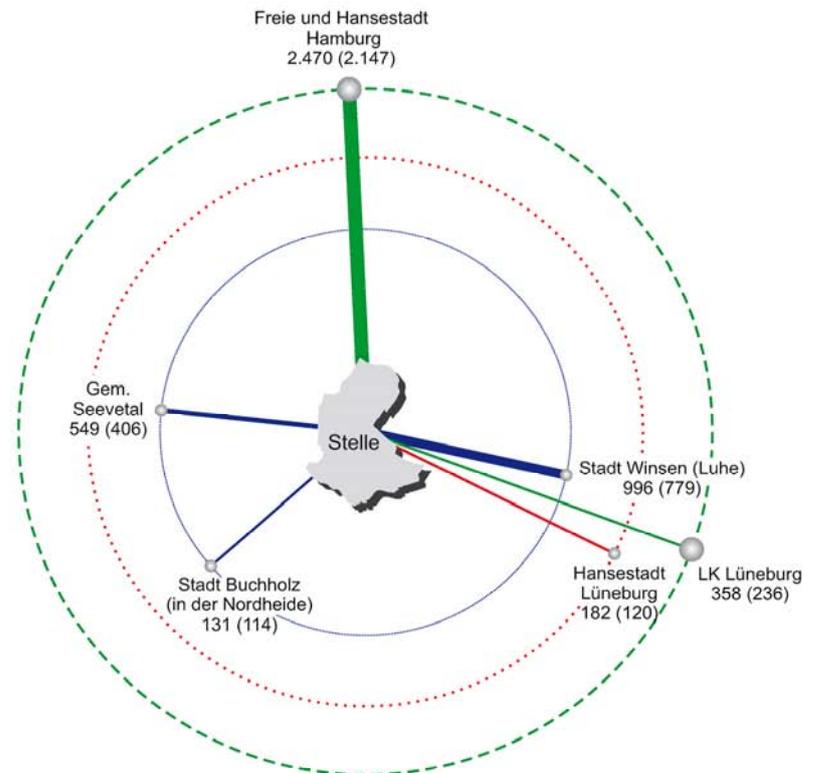
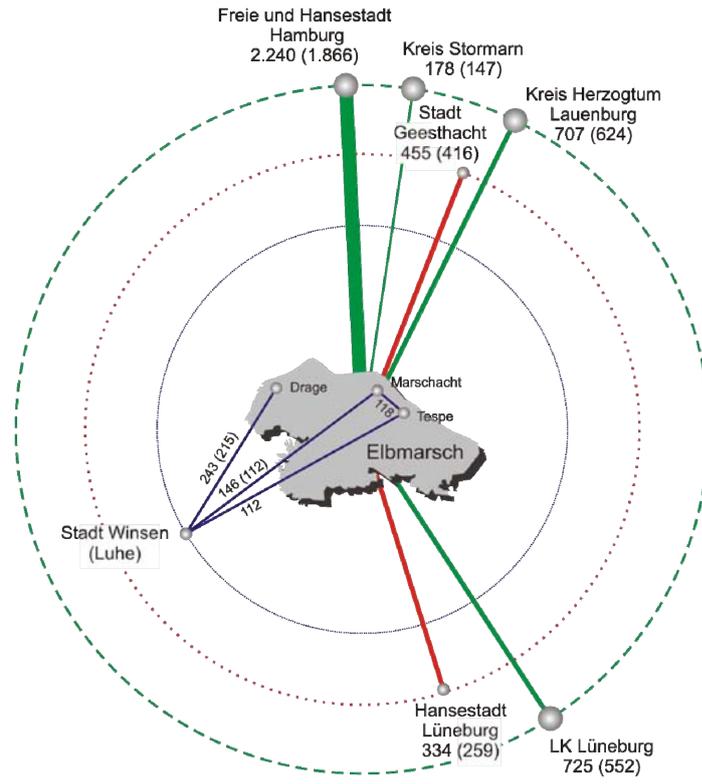


Abb. 11: Pendlerbeziehungen Gemeinde Seevetal (Quelle: VNO)

Abb. 12: Pendlerbeziehungen Gemeinde Stelle (Quelle: VNO)

## Pendlerbeziehungen SG Elbmarsch

165 = Ein- und Auspendler 30.06.2015  
(165) = Ein- und Auspendler 30.06.2007



## Pendlerbeziehungen SG Hanstedt

165 = Ein- und Auspendler 30.06.2015  
(165) = Ein- und Auspendler 30.06.2007

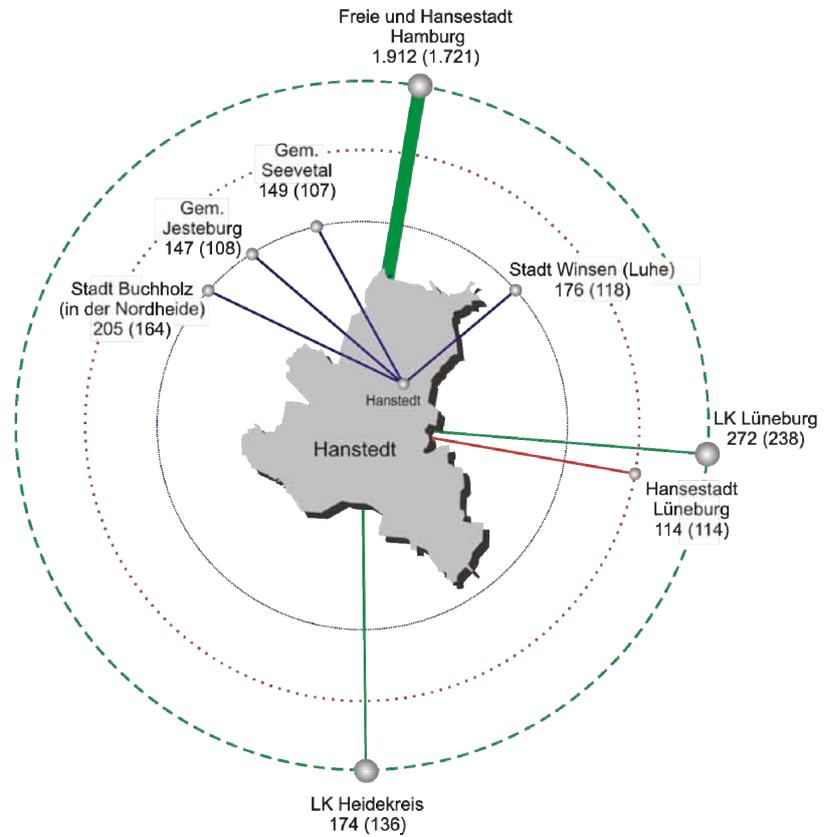
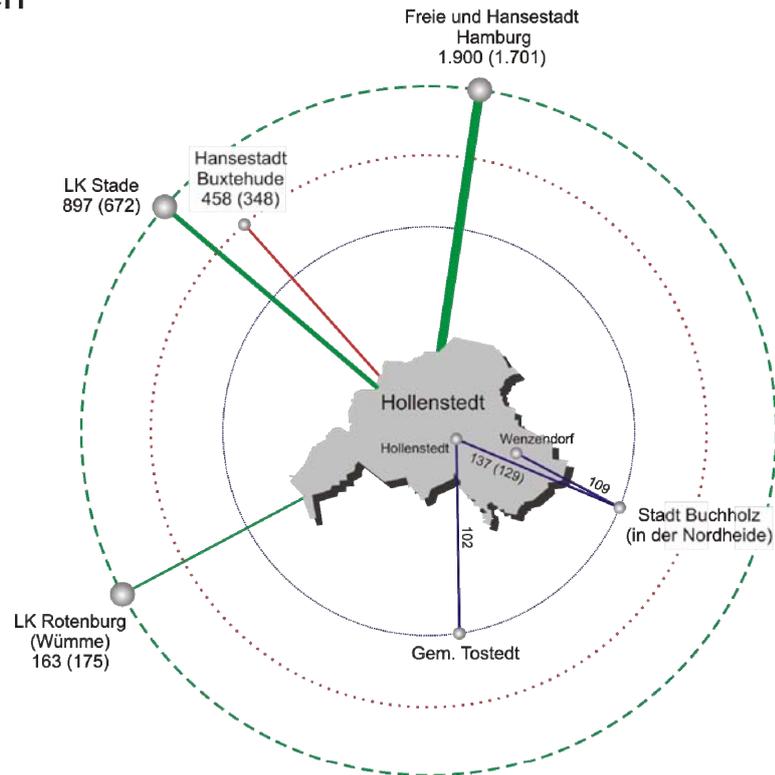
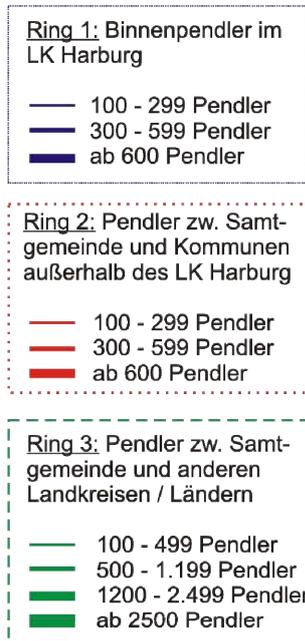


Abb. 13: Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Elbmarsch (Quelle: VNO)

Abb. 14: Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Hanstedt (Quelle: VNO)

## Pendlerbeziehungen SG Hollenstedt

165 = Ein- und Auspendler 30.06.2015  
(165) = Ein- und Auspendler 30.06.2007



## Pendlerbeziehungen SG Jesteburg

165 = Ein- und Auspendler 30.06.2015  
(165) = Ein- und Auspendler 30.06.2007

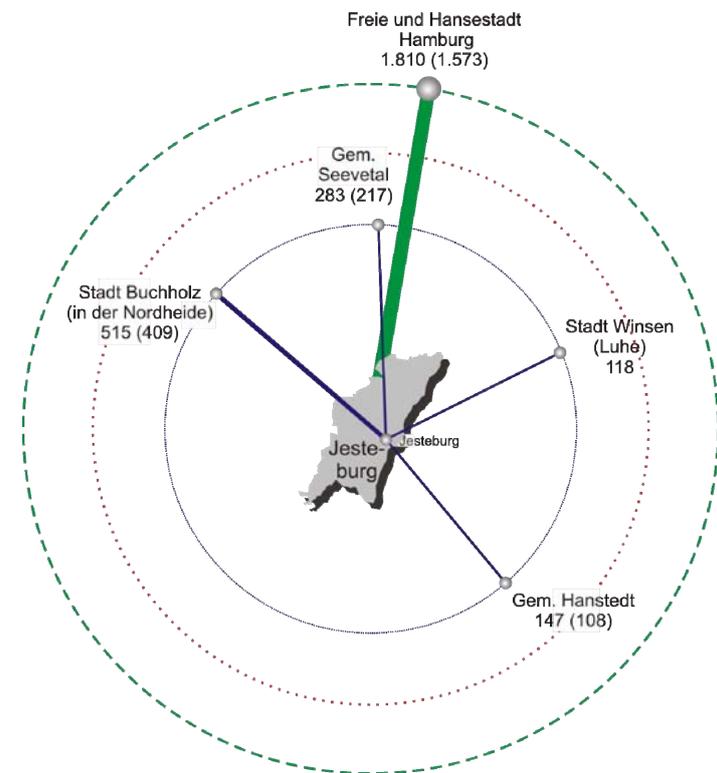
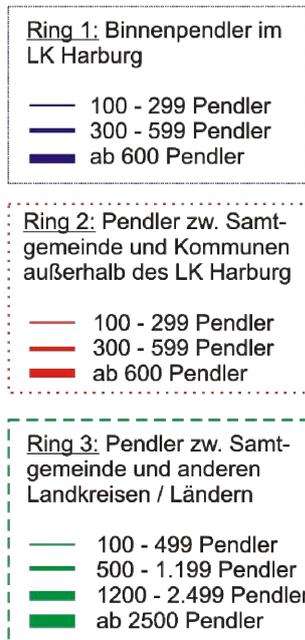
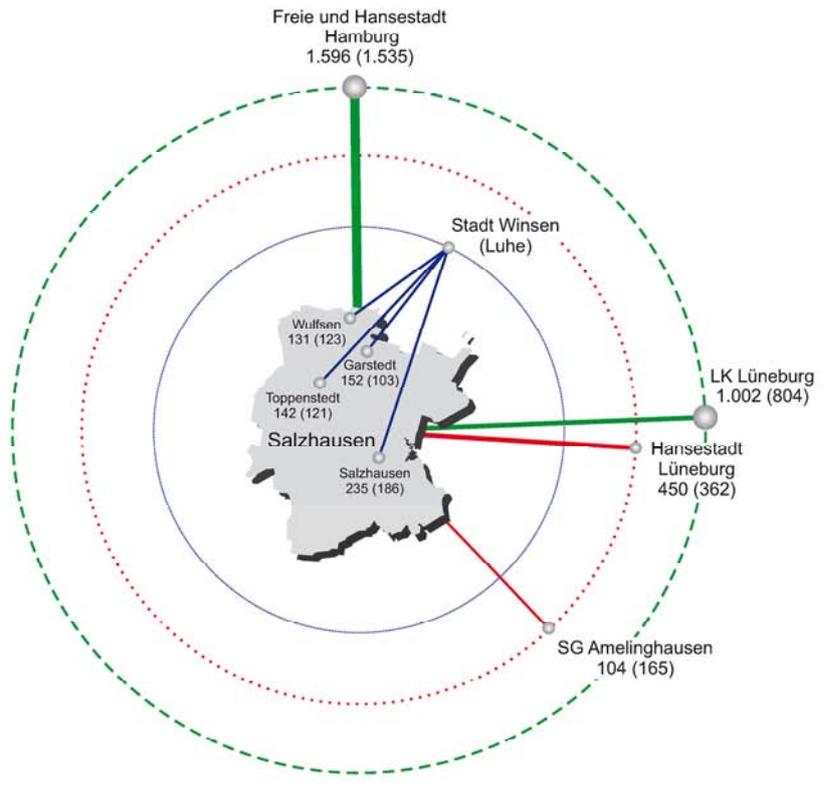


Abb. 15: Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Hollenstedt (Quelle: VNO)

Abb. 16: Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Jesteburg (Quelle: VNO)

## Pendlerbeziehungen SG Salzhausen

165 = Ein- und Auspendler 30.06.2015  
(165) = Ein- und Auspendler 30.06.2007



## Pendlerbeziehungen SG Tostedt

165 = Ein- und Auspendler 30.06.2015  
(165) = Ein- und Auspendler 30.06.2007

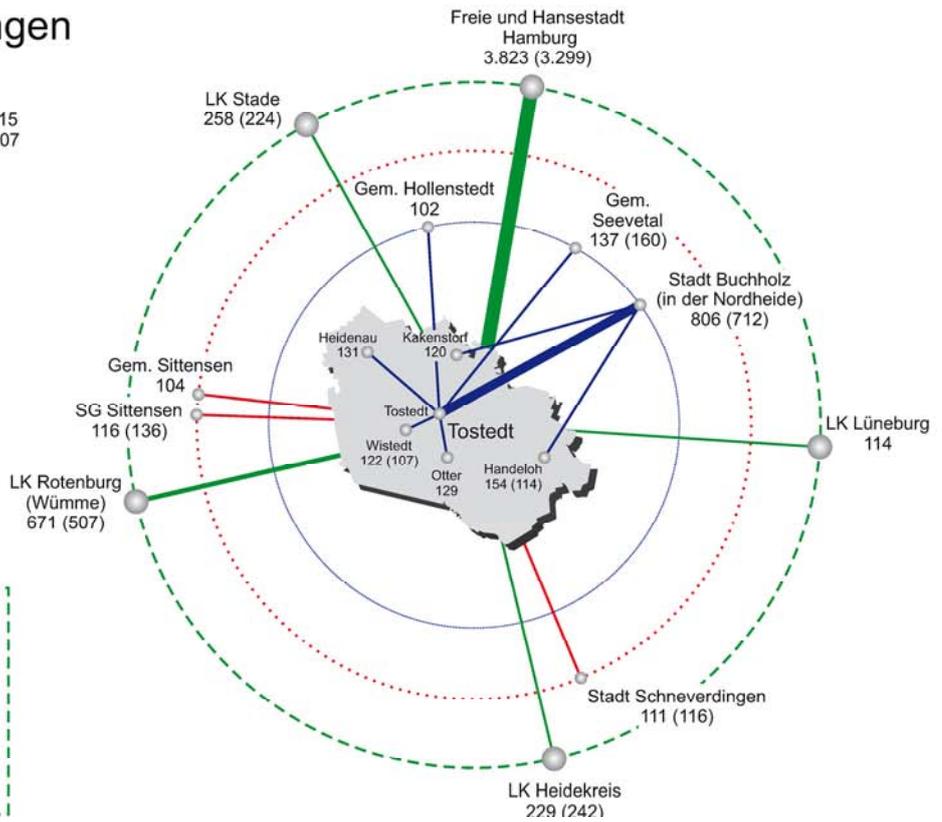
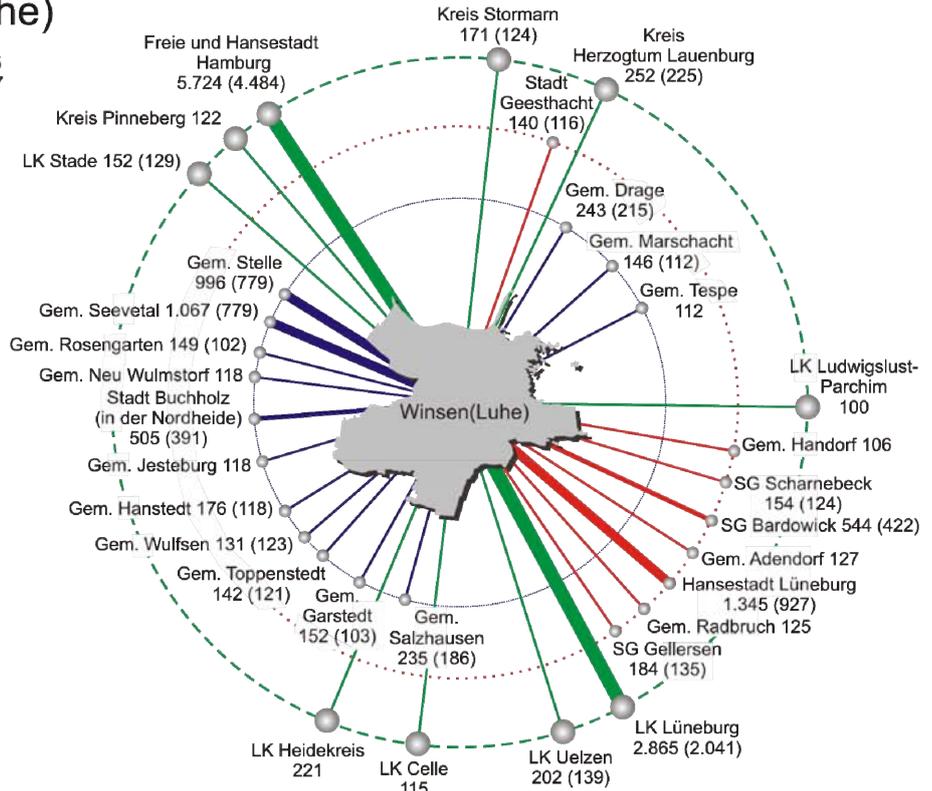


Abb. 17: Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Salzhausen (Quelle: VNO)

Abb. 18: Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Tostedt (Quelle: VNO)

## Pendlerbeziehungen Stadt Winsen (Luhe)

165 = Ein- und Auspendler 30.06.2015  
(165) = Ein- und Auspendler 30.06.2007



## Pendlerbeziehungen Stadt Buchholz i. d. Nordheide

165 = Ein- und Auspendler 30.06.2015  
(165) = Ein- und Auspendler 30.06.2007

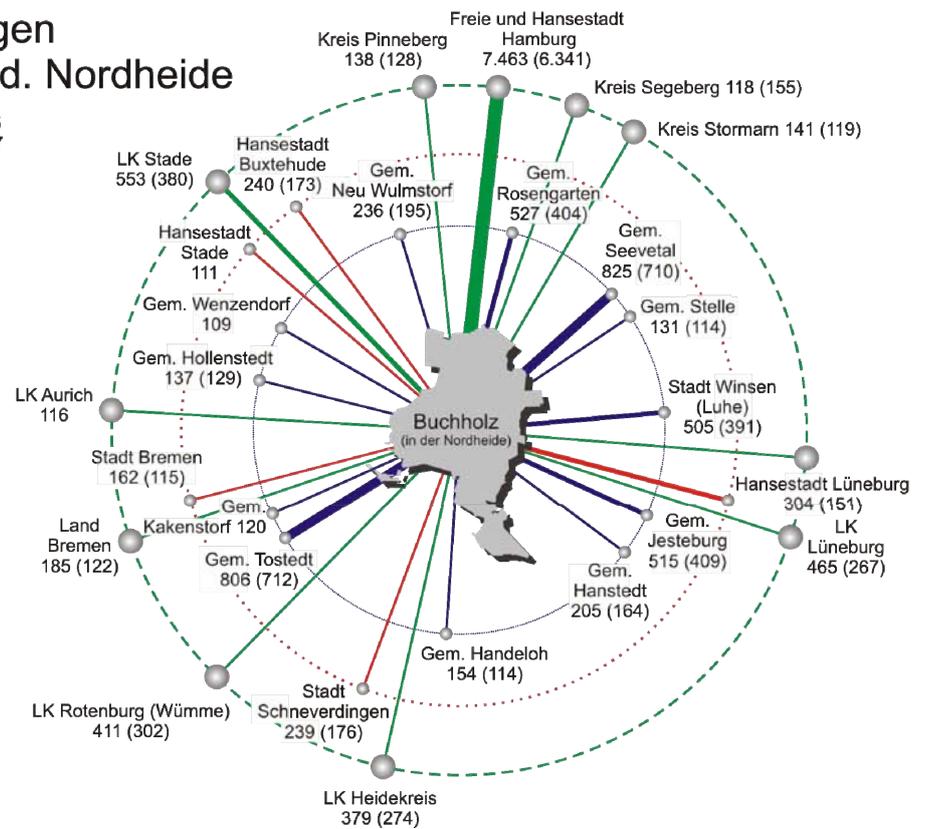


Abb. 19: Pendlerbeziehungen Stadt Winsen (L.) (Quelle: VNO)

Abb. 20: Pendlerbeziehungen Stadt Buchholz i.d.N. (Quelle: VNO)

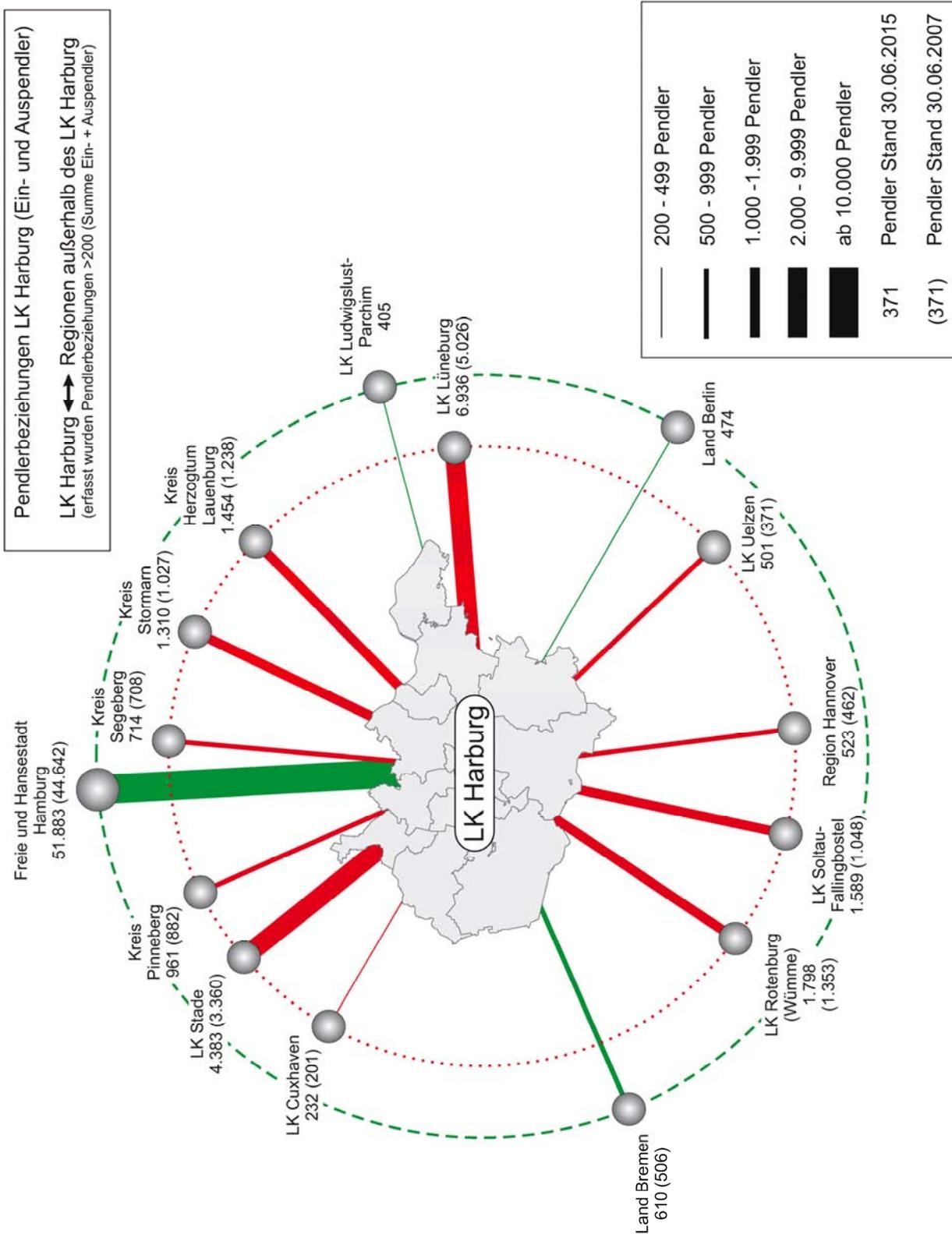


Abb. 21 Pendlerbeziehungen Landkreis Harburg (Ein- und Auspendler) (Quelle: Metropolregion Hamburg)

### 3.2.3.3 Schüler, Schülerbeförderung und Schulstruktur

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

#### Schüler

Im Schuljahr 2015 / 2016 besuchten 31.782 Schülerinnen und Schüler die allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Harburg (Grundschule, Hauptschule, Oberschule, Realschule, Integrierte Gesamtschule, Gymnasium, Berufsbildende Schulen, Privatschulen). Die Gesamtschülerzahl im Landkreis Harburg wird in den kommenden Jahren weitestgehend konstant bleiben. Gründe hierfür sind die Rückkehr zum G9-Modell an den Gymnasien und die Einrichtung von Oberstufen an den Integrierten Gesamtschulen. Leicht rückläufig verhält sich dagegen die Zahl der Grundschüler.

#### Schülerbeförderung

Das Niedersächsische Schulgesetz (NSchG) bestimmt in § 114 Abs. 1, dass die Landkreise und kreisfreien Städte Träger der Schülerbeförderung sind. Sie haben die in ihrem Gebiet wohnenden Kinder der Schulkindergärten, Vorklassen und bei Sprachfördermaßnahmen nach § 54a (2) NSchG sowie die in ihrem Gebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler

- der 1. bis 10. Schuljahrgänge der allgemeinbildenden Schulen,
- der 11. bis 12. Schuljahrgänge der Schulen für geistig Behinderte,
- der Berufseinstiegsklasse und des Berufsvorbereitungsjahres und
- der Klasse I derjenigen Berufsfachschulen, die nicht den Sekundarabschluss I (Realschulabschluss) voraussetzen,

unter zumutbaren Bedingungen zur Schule zu befördern oder ihnen bzw. ihren Erziehungsberechtigten die notwendigen Aufwendungen für den Schulweg zu erstatten. Die Schülerbeförderung gehört zum eigenen Wirkungsbereich der Landkreise und kreisfreien Städte.

Die Mindestentfernung hinsichtlich des Anspruchs auf Beförderung zur Schule bzw. auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg, die Art der Beförderung, den Weg zur Haltestelle, Ansprüche auf Fahrtkosten zum Betriebspraktikum, notwendige Aufwendungen für den Schulweg und die Antragsfrist für Fahrtkostenerstattungsanträge hat der Landkreis in der „Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Harburg“ festgelegt (s. Anlage). Die aktuell gültige Satzung ist am 01.08.2016 in Kraft getreten. Darin sind unter anderem folgende Anspruchsvoraussetzungen für eine Übernahme der Schülerbeförderungskosten durch den Landkreis festgelegt:

#### 1. Mindestentfernungen für den Schulweg:

- |  |          |      |
|--|----------|------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Primarbereich (Klassen 1-4)<br/>einschließlich Schulkindergarten,<br/>Vorklasse und bei Sprachfördermaßnahmen<br/>nach § 54a (2) NSchG</li> </ul> | mehr als | 2 km |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sekundarbereich I (Klassen 5+6)</li> </ul>  | mehr als | 3 km |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sekundarbereich I (Klassen 7-10)</li> </ul>   | mehr als | 4 km |

- Berufseinstiegsklasse, Berufsvorbereitungsjahr und Klasse I der Berufsfachschulen, die nicht den Sekundarabschluss I (Realschulabschluss) voraussetzt
- mehr als 5 km

Sofern der Weg bis zur nächstgelegenen Haltestelle mehr als 2 km beträgt, können zusätzliche Kosten geltend gemacht werden.

## 2. maximale Fahrzeit:

Generell soll die Fahrdauer im öffentlichen Personennahverkehr in eine Richtung bei Beschulung im

- Primarbereich maximal 60 Minuten und
- Sekundarbereich I+II maximal 90 Minuten betragen.

Bei Überschreitung können Fahrtkosten geltend gemacht werden.

Die Schülerinnen und Schüler werden fast ausschließlich im Linienverkehr befördert. Nur in wenigen Ausnahmefällen, d. h. bei sehr peripher gelegenen Streusiedlungen / Einzelgehöften, die vom Bus nicht angefahren werden können, werden die Schüler und Schülerinnen mit Taxen zur Schule gefahren.

Nach der Fahrschülerstatistik des Landkreises Harburg für das Schuljahr 2015 / 2016 sind im Rahmen der Schülerbeförderung insgesamt 11.500 Kinder und Jugendliche per Bus und / oder Bahn zu den von ihnen besuchten Schulen befördert worden. Entsprechend der Gesamtschüleranzahl wurde auch bei den Fahrschülern damit der Höhepunkt überschritten; in den kommenden Jahren ist mit rückläufigen Fahrschülerzahlen zu rechnen.

Darüber hinaus nutzt eine nicht bekannte Zahl von Schülerinnen und Schülern, für die keine Beförderungspflicht besteht, den ÖPNV auf eigene Kosten.

Für Schülerinnen und Schüler, die wegen einer dauernden oder vorübergehenden Behinderung befördert werden müssen, besteht für den Landkreis Harburg in jedem Fall eine Beförderungs- oder Erstattungspflicht. Im Schuljahr 2015 / 2016 sind gut 400 Kinder und Jugendliche mit dauernden oder vorübergehenden Behinderungen von verschiedenen Fahrdiensten und Taxen- bzw. Mietwagenunternehmen zu Schulen im Landkreis Harburg bzw. nach Hamburg befördert worden.

## Schulstruktur

In allen Gemeinden, Samtgemeinden und Städten sind ausreichend Grundschulen vorhanden. Mittlerweile sind 10 Oberschulen in fast allen Einheits- und Samtgemeinden vorhanden. Standorte von Hauptschulen sind nur noch in Tostedt und Neu Wulmstorf. Realschulen befinden sich noch in Winsen (L.), Buchholz i.d.N., Neu Wulmstorf und Tostedt. Standorte der Gymnasien sind Tostedt, Hittfeld, Meckelfeld, Neu Wulmstorf, Salzhausen, Winsen (L.) und Buchholz i.d.N.. In Buchholz i.d.N., Winsen-Roydorf und Hittfeld haben sich anstelle der Realschulen integrierte Gesamtschulen niedergelassen. Berufsbildende Schulen befinden sich in Buchholz i.d.N. und in Winsen (L.). Die Abbildung 23 gibt einen Überblick über alle Schulstandorte im Landkreis (Stand 2016).

Unabhängig von den einzelnen Schulformen gibt es inzwischen im Landkreis Harburg 33 Ganztagschulen verteilt in allen Einheits- und Samtgemeinden.

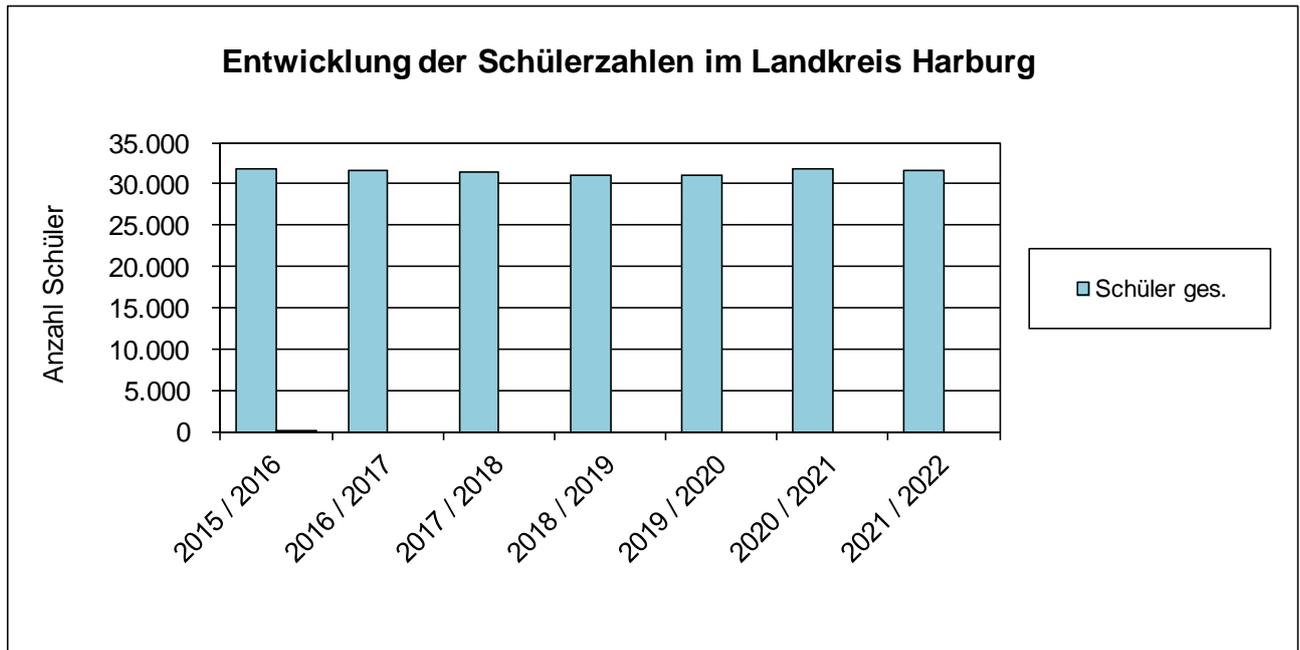


Abb. 22: Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Harburg 2015/16 – 2021/22  
(Quelle: Landkreis Harburg)



### 3.3 Verkehrsinfrastruktur

#### 3.3.1 Straßennetz

Der Landkreis Harburg verfügt über ein engmaschiges Straßennetz, dessen Rückgrat die Bundesautobahnen A 1, A 7, A 39 (Maschener Kreuz – Lüneburg) und A 261 (Eckverbindung Buchholzer Dreieck – Autobahndreieck HH-Südwest) bilden. Ergänzt wird das Netz durch mehrere gut ausgebaute Bundesstraßen (B 3, B 3n, B 4, B 75, B 404) sowie einer Vielzahl von Landes- und Kreisstraßen.

Einen Überblick über das Straßennetz gibt auf Seite 39 die Abbildung 6.

#### 3.3.2 Schienennetz

Durch den Landkreis Harburg verlaufen mehrere Schienenstrecken, die sowohl für den Schienenpersonennah- und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) wie auch für den (über-)regionalen Güterverkehr genutzt werden:

Strecke	Verkehrsart	Ausbau- standard	elektri- fiziert	SPNV- Betreiber
<b>KBS 110:</b> <b>Hamburg</b> – Winsen (L.) – Lüneburg – Uelzen – <b>Hannover</b>	SPNV, SPFV, Güterverkehr	zweigleisig (dreigleisig: Hamburg – Lüneburg)	ja	metronom Eisenbahngesell- schaft mbH
<b>KBS 120:</b> <b>Hamburg</b> – Buchholz i.d.N. – Tostedt – Rotenburg (W.) – <b>Bremen</b>	SPNV, SPFV, Güterverkehr	zweigleisig (dreigleisig: Buchholz i.d.N. – Rotenburg (W.))	ja	metronom Eisenbahngesell- schaft mbH
<b>KBS 121:</b> <b>Hamburg</b> – Neu Wulmstorf – Buxtehude – Stade – <b>Cuxhaven</b>	SPNV, Güterverkehr	zweigleisig (eingleisig: Himmelpforten – Hechthausen)	ja (bis Stade)	S-Bahn Hamburg GmbH, metronom Eisenbahngesell- schaft mbH
<b>KBS 123:</b> <b>Buchholz i.d.N.</b> – Soltau – <b>Hannover</b>	SPNV, Güterverkehr	eingleisig	nein	erixx GmbH
<b>Buchholz i.d.N.</b> – Jesteburg – <b>Maschen</b>	Güterverkehr	zweigleisig	ja	
<b>12111:</b> <b>Winsen (L.)</b> – Hützel – <b>Soltau</b>	Güterverkehr, Personengelegen- heitsverkehr	eingleisig	nein	
<b>12112:</b> <b>Winsen (L.)</b> – <b>Niedermarschacht</b>	Güterverkehr, Personengelegen- heitsverkehr	eingleisig	nein	
<b>Tostedt</b> – Heidenau – Sittensen – <b>Zeven</b>	Güterverkehr	eingleisig	nein	

Tab. 6: Betriebs- und Streckencharakteristika der Schienenwege im Landkreis Harburg  
(Quelle: VNO)

Die einzelnen Streckenführungen und die Lage der Bahnhöfe bzw. Haltepunkte können der nachfolgenden Übersichtskarte entnommen werden.

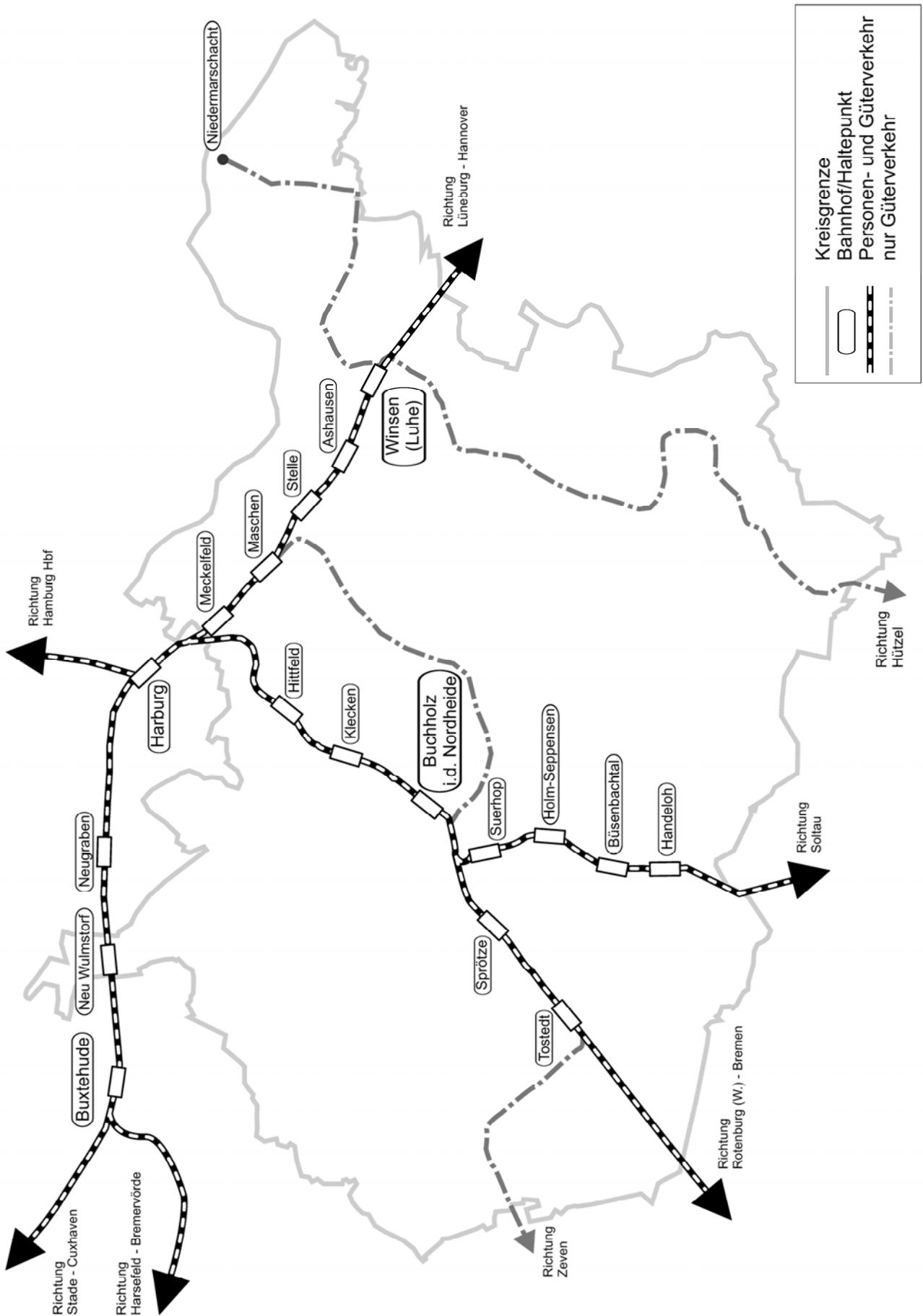


Abb. 24: Schienennetz und Bahnhöfe im Landkreis Harburg (Quelle: VNO)

## 3.4 Öffentlicher Personennahverkehr

### 3.4.1 ÖPNV-Angebot nach rechtlicher Differenzierung

Der straßengebundene ÖPNV im Landkreis Harburg wird nach den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) betrieben:

#### Allgemeiner Linienverkehr nach § 42 PBefG

Nach § 42 PBefG ist unter dem Begriff „Linienverkehr“ eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung zu verstehen, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können.

Im Landkreis erfüllt der allgemeine Linienverkehr nach § 42 PBefG Aufgaben bei der lokalen, regionalen und auch überregionalen Erschließung des Landkreises. Neben der der Schülerbeförderung werden Fahrten für den Berufs-, Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr durchgeführt.

#### Sonderlinienverkehr nach § 43 PBefG

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

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

dient. Auch Diskolinien können nach § 43 PBefG genehmigt werden. Die Regelmäßigkeit wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass der Ablauf der Fahrten wechselnden Bedürfnissen der Beteiligten angepasst wird.

Sonderlinienverkehre können für die Allgemeinheit geöffnet werden.

#### Verkehr nach Freistellungsverordnung (FVO)

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

#### Verkehr mit Taxi- bzw. Mietwagen nach § 49 PBefG i. Verb. mit § 2 Abs. 6 PBefG

Nach § 49 PBefG in Verbindung mit § 2 Abs. 6 PBefG werden häufig so genannte „Bedarfsorientierte Bedienungsformen“ im ÖPNV genehmigt. Dazu zählen u. a. Anruf-Sammel-Taxis (AST), Anruf-Sammel-Mobile (ASM) oder Rufbusse. Sie stellen eine Ergänzung zum allgemeinen Linienverkehr dar und nutzen die taxieigenen Vorteile der flächenhaften Bedienung auf Relationen mit sehr niedrigem Fahrgastaufkommen. AST, ASM und Rufbusse verkehren nur dann, wenn tatsächlich eine Nachfrage besteht.

Die Schülerbeförderung wird im Landkreis Harburg fast ausschließlich im Rahmen des Linienverkehrs nach den §§ 42 und 43 PBefG abgewickelt. Nur in geringem Umfang wird die Schülerbeförderung nach der FVO-Verordnung durchgeführt. Diese Verkehre sind nicht für Dritte geöffnet, ihr Fahrplan wird nicht veröffentlicht und es werden keine Fahrkarten ausgegeben. Die Kosten für diese Verkehrsleistungen trägt der Landkreis Harburg.

### 3.4.2 ÖPNV-Angebot nach struktureller Differenzierung

Der für die Allgemeinheit zugängliche straßengebundene ÖPNV besteht im Landkreis Harburg aus einer Vielzahl von Buslinien und sonstigen Verkehrsangeboten, die unterschiedliche Funktionen erfüllen. Eine klar abgestufte Linienstruktur hat sich im Landkreis bislang nicht durchgängig entwickelt. Dennoch kann eine grobe Einteilung der Linien und Verkehrsangebote in mehrere Kategorien erfolgen:

#### Regionalverkehr

Regionallinien verbinden auf möglichst direktem Weg Grund-, Mittel- und Oberzentren miteinander. Das Fahrplanangebot erfüllt die Bedürfnisse des Berufs-, Schüler-, Einkaufs- und Versorgungsverkehrs. Regionallinien, die ganztägig über ein gutes Fahrtenangebot verfügen, werden im Folgenden als **regionale Hauptlinien** bezeichnet.

#### schulbezogener Regionalverkehr

Der schulbezogene Regionalverkehr ist für jedermann zugänglich, aber in Linienkonzeption, Fahrplangestaltung und Betriebszeiten eng an den Bedürfnissen der Hauptnutzergruppe (Schülerinnen und Schüler) orientiert. Im Ergebnis führt dies für die übrigen Nutzergruppen häufig zu umweghaften Linienführungen, hohen Fahrzeugbesetzungen in den Verkehrsspitzen und Zielhaltestellen außerhalb von Ortskernen bzw. Bahnhöfen. Zudem verkehren derartige Linien nur an Schultagen.

#### Stadtbusverkehr / Ortsbusverkehr

Stadtbusverkehr bzw. Ortsbusverkehr findet im Regelfall nur innerhalb einer Stadt oder Gemeinde statt. Im Landkreis Harburg gibt es derartige Verkehre in den Städten Buchholz i.d.N. und Winsen (L.) sowie in den Gemeinden Neu Wulmstorf und Tostedt. Sie sind gekennzeichnet durch einen klaren Taktfahrplan, eine Verknüpfung der Linien untereinander sowie ein gutes Fahrtenangebot.

Eine ähnliche Angebotsqualität weisen die stadtbusartigen Linien auf, die in den nördlichen Randbereichen des Landkreises bis nach Hamburg-Harburg hineinführen.

#### bedarfsorientierte Bedienungsformen

Bedarfsorientierte Bedienungsformen (AST, ASM, Rufbus) ergänzen im Landkreis den klassischen Linienverkehr dort, wo es Lücken im Busangebot gibt bzw. wo ein geringes Fahrgastaufkommen die Einrichtung einer Buslinie nicht rechtfertigt. Allen Angeboten ist gemein, dass die Fahrten nur bei tatsächlicher Nachfrage durchgeführt werden, um die Kosten möglichst niedrig zu halten.

Der Fahrgast muss seinen Fahrtwunsch bei einer Leitstelle telefonisch vorab anmelden und wird dann von der gewünschten Haltestelle (i. d. R. alle Bushaltestellen im Gemeindegebiet sowie ggf. weitere, extra eingerichtete Haltestellen) abgeholt und direkt bis zu seinem Ziel befördert. Alle bestehenden AST-/ASM-/Rufbus-Verkehre im Landkreis Harburg haben einen eigenständigen Tarif, der größtenteils entfernungsabhängig ist und zwischen dem normalen Taxen-Tarif und dem HVV-Tarif liegt.

### 3.4.3 ÖPNV-Angebot in den Kommunen des Landkreises

#### 3.4.3.1 Gemeinde Neu Wulmstorf

Seit 2009 besitzt der Kernort Neu Wulmstorf einen eigenständigen Ortsbusverkehr, der aus der Linie **440** (Freibad -  Neu Wulmstorf) und der Ringlinie **540** ( Neu Wulmstorf - Querweg -  Neu Wulmstorf) besteht. Die Linien bieten montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit einen 20min-Takt, samstags fahren die Busse alle 30 Minuten, sonntags alle 60 Minuten im Takt. Am Bahnhof bestehen optimale Anschlüsse an die **S 3**. Darüber hinaus wird der südliche Bereich des Kernortes über die Linie **240** direkt mit Hamburg-Neugraben verbunden, montags bis freitags im 60min-Takt.

Im übrigen Gemeindebereich bilden die Linien **4038** und **4039** das Rückgrat des ÖPNV: Die regionale Hauptlinie **4039** verkehrt von Hollenstedt aus kommend über Moisburg, Eversen-Heide nach Elstorf und fährt von dort weiter bis zum S-Bahnhof Neu Wulmstorf; hier besteht Anschluss an die **S 3**. Zwischen Elstorf und Neu Wulmstorf ist das Angebot in den letzten Jahren insbesondere am Samstag erweitert worden; zudem sind montags bis freitags die Fahrten am Nachmittag vertaktet worden. Auf dem gleichen Abschnitt verkehrt zusätzlich die 2010 eingerichtete Regionallinie **4038**, die darüber hinaus auch den südlichen Gemeindebereich (einschließlich der Gewerbegebiete) erschließt und einzelne durchgängige Fahrten bis Buchholz i.d.N. bietet. In die Linie **4038** sind schulbezogene Verbindungen integriert worden, die nur an Schultagen durchgeführt werden.

Zusätzlich gibt es in der Gemeinde mehrere Airbus-Linien (u. a. **4701**, **4710**), die durch Neu Wulmstorf und Rübke in Richtung Finkenwerder fahren sowie einen **Rufbus**, der von montags bis sonntags ganztägig stündlich oder zweistündlich alle Orte und Ortsteile der Gemeinde mit dem Grundzentrum verbindet.

#### 3.4.3.2 Gemeinde Rosengarten

Die Gemeinde Rosengarten wird hauptsächlich durch die regionale Hauptlinie **4244** erschlossen, die aus Hamburg-Harburg kommend auf zwei Linienwegen nach Nenndorf geführt wird und von dort entweder nach Buchholz i.d.N. oder zum Bf. Klecken weiterfährt:

- Linienweg 1: HH-Harburg – Vahrendorf – Sieversen – Emsen – Nenndorf – Klecken
- Linienweg 2: HH-Harburg – Tötensen – Nenndorf – Buchholz i.d.N.

Die Linie **4244** verfügt über ein im Landkreisvergleich überdurchschnittlich gutes und vertaktetes Fahrtenangebot und erschließt viele Orte der Gemeinde. Nach der 2011 erfolgten Verlängerung der Linie zum Bf. Klecken mit guten Umsteigemöglichkeiten zum metronom (**RB 41**) konnten insbesondere für Nenndorf die Reisezeiten Richtung Hamburg spürbar verkürzt werden. Zudem sind Eckel und Klecken damit direkt mit dem Grundzentrum der Gemeinde verbunden worden. Für Ehestorf und Vahrendorf hat die Stadtbuslinie **340** eine große Bedeutung, die häufige Fahrtenmöglichkeiten nach Hamburg-Harburg und zur S-Bahn in Neuwiedenthal und Neugraben bietet.

Daneben gibt es in der Gemeinde weiteren, schulbezogenen Linienverkehr, der hauptsächlich auf die Schulen in Nenndorf ausgerichtet ist.

Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot durch ein **AST**, welches von früh morgens bis spät abends stündlich Verbindungen von allen Orten zu dem Grundzentrum oder jedem anderen gewünschten Ziel bietet.

### 3.4.3.3 Gemeinde Seevetal

Die Gemeinde Seevetal weist im Gegensatz zu den übrigen Kommunen die Besonderheit auf, dass sie in ihrer Gesamtheit mittelzentrale Funktionen übernimmt, die aber nicht in einem Mittelzentrum gebündelt sind, sondern sich polyzentral auf mehrere Siedlungsschwerpunkte verteilen (Hittfeld, Fleestedt, Maschen, Meckelfeld). Durch die räumliche Nähe zur Freien und Hansestadt Hamburg kommen starke verkehrliche Beziehungen in Richtung Hamburg-Harburg hinzu; zudem haben in den letzten Jahren die Einpendler, die in den Seevetaler Gewerbegebieten tätig sind, an Bedeutung zugenommen.

Damit das traditionell gute ÖPNV-Angebot in der Gemeinde auch zukünftig den Ansprüchen der Fahrgäste genügt, erfolgte 2012 eine umfassende Begutachtung, die in konkreten Optimierungsvorschlägen mündete. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 konnte das neue Angebotskonzept umgesetzt werden. Dieses beinhaltete verschiedene Verbesserungsmaßnahmen, die von der Gemeinde gewünscht worden waren, u. a.:

- gantztägige Busanbindung des Bf. Hittfeld im 60min-Takt
- verbesserte gantztägige Busanbindung des Gewerbegebietes Hittfeld im 60min-Takt
- eindeutige Zuordnung der Orte in der Gemeinde zu einem der Bahnhöfe (Hittfeld, Meckelfeld, Maschen)
- klare, möglichst direkte Linienführungen und Taktverkehre
- zusätzliche Fahrten am späten Abend

Die meisten der nachfolgend genannten Stadtbuslinien, die am Bf. Harburg beginnen und bis in die Gemeinde Seevetal fahren, sind im Rahmen der Angebotsüberplanung in ihrem Linienverlauf nicht verändert worden. Es wurden allerdings einzelne Leistungen zusätzlich bestellt, um Angebotslücken zu schließen:

- Linie **14**: Eißendorf – Bf. Harburg – Fleestedt
- Linie **141**: S Neugraben – Bf. Harburg – Meckelfeld
- Linie **148**: Bf. Harburg – Sinstorf – Emmelndorf – Hittfeld
- Linie **149**: Bf. Harburg – Bullenhausen – Over – Hoopte – Winsen (L.)
- Linie **443**: Heimfeld – Eißendorf – Bf. Harburg – Sinstorf – Meckelfeld
- Linie **543**: Eißendorf – Bf. Harburg – Sinstorf – Beckedorf – Emmelndorf (neu)
- Linie **4148**: Bf. Harburg – Hittfeld – Bendestorf – Jesteburg (– Hanstedt)

Die größten Veränderungen im Angebot haben sich auf den Linien ergeben, die ausschließlich auf Seevetaler Gebiet verkehren. Hierzu gehören:

- Linie **248**: Holtorfsloh – Rameloh – Bf. Maschen (ab 2016: Bf. Meckelfeld)
- Linie **343**: Fleestedt - Bf. Maschen / Meckelfeld (ab 2016: nur Bf. Meckelfeld)
- Linie **348**: Horst – Maschen – Bf. Hittfeld

Besonders auf der Linie **248** wird seit Dezember 2014 ein sehr gutes Angebot gefahren: Zwischen Horst und Maschen / Meckelfeld verkehren die Busse montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit im 30min-Takt. Die Anbindung an die Bahn (**RB 31**) erfolgte zunächst über den Bf. Maschen. Nach der Sperrung der Decatur-Brücke im Herbst 2016 fahren die Busse nun die neue Kehre am Bf. Meckelfeld an. Hier besteht gantztägig Anschluss an alle Züge aus / in Richtung Hamburg. Zu gravierenden Verbesserungen hat auch die neu gestaltete Linie **348** geführt, die gantztägig im 60min-Takt verkehrt und sowohl Maschen-Heide wie auch den Ort Hittfeld direkt mit dem Bf. Hittfeld verbindet.

Darüber hinaus existiert in der Gemeinde Seevetal ein **AST**, welches von früh morgens bis spät abends stündlich Verbindungen zwischen allen Orten herstellt, so dass damit Fahrten nach Hittfeld, Fleestedt, Maschen oder Meckelfeld möglich sind.

#### 3.4.3.4 Gemeinde Stelle

Das Rückgrat des ÖPNV in der Gemeinde Stelle bildet die Bahn (KBS 110 Hamburg – Hannover), die Ashausen mit dem Grundzentrum verbindet. Am Bahnhof in Stelle halten ausschließlich die Züge der **RB 31**, die alle Stationen bedienen und tagsüber im 60min-Takt, in den Hauptverkehrszeiten auch häufiger, verkehren.

Daneben gibt es schulbezogenen Buslinienverkehr (u. a. Linien **4632, 4661, 4663**) sowie die Airbus-Linie **4714**, die die Gemeinde durchquert. Wie bereits erläutert, bieten diese Linien für den „normalen“ Fahrgast ein nur teilweise nutzbares Fahrtenangebot.

#### 3.4.3.5 Samtgemeinde Elbmarsch

In der Samtgemeinde Elbmarsch verkehren mehrere Buslinien: Der östliche Bereich wird hauptsächlich von der regionalen Hauptlinie **4400** erschlossen, die auf dem Kernabschnitt über ein sehr gutes Fahrtenangebot verfügt (mo-fr in der HVZ: 30min-Takt) und von Avendorf / Bütlingen über Tespe, Marschacht und Rönne auf direktem Wege zum Bf. Hamburg-Bergedorf fährt. Die Stadtbuslinie **539** verbindet zudem Marschacht mit Geesthacht im 60min-Takt. Beide Linien sind in Rönne miteinander verknüpft.

Im westlichen Bereich der Elbmarsch verkehrt die regionale Hauptlinie **4405** (Winsen – Drage – Stove – Rönne – Niedermarschacht), die in den Hauptverkehrszeiten zwischen Drage und Rönne ebenfalls einen angenäherten 30min-Takt bietet und in Rönne mit der Linie **4400** verknüpft ist.

Weitere Linien, die die Winsener Elbmarsch durchqueren sind die Linie **4404** (Winsen – Laßrönne – Oldershausen – Niedermarschacht) und die Linie **5405** (Niedermarschacht – Tespe – Bütlingen – Lüneburg); beide Linien weisen aber ein geringeres Fahrtenangebot auf.

Insgesamt sind in den vergangenen Jahren vor allem auf der Relation in Richtung Hamburg-Bergedorf deutliche Mehrleistungen auf den Linien **4400** und **4405** bestellt worden.

Das Angebot wird ergänzt durch ein **ASM**, welches zum einen Angebotslücken auf den bestehenden Linien (insbesondere in der Binnenmarsch) schließt und zum anderen eine Grundmobilität für kleinere Siedlungsbereiche / Ortsteile bietet, die nicht an das Buslinien-netz angeschlossen sind (z. B. Krümse).

#### 3.4.3.6 Samtgemeinde Hanstedt

Die Samtgemeinde Hanstedt wird von mehreren Linien erschlossen. Die meisten Orte bedient die regionale Hauptlinie **4207**, die seit Dezember 2008 eine neue Linienführung erhalten hat: Die Linie, die montags bis sonntags verkehrt, beginnt in Buchholz i.d.N. und führt über Jesteburg, Asendorf nach Hanstedt. Von dort wird ein Teil der Fahrten bis nach Egestorf / Evendorf weitergeführt. Die direkte Anbindung der genannten Orte an Buchholz i.d.N. und die dortige, optimale Verknüpfung mit den Zügen des metronoms (**RE 4, RB 41**) hat zu einer deutlichen Steigerung der Fahrgastnachfrage geführt. In den Folgejahren ist daher der Fahrplanumfang auf dieser Linie kontinuierlich erweitert worden, so dass zwischen Hanstedt und Buchholz i.d.N. heute montags bis freitags ganztägig ein angenäherter 60min-Takt besteht.

Auch die Linie **4408** fährt von Winsen (L.) bzw. Brackel nach Buchholz i.d.N. und bedient dabei Marxen, Asendorf und Jesteburg.

Für den südlichen Bereich der Samtgemeinde ist die regionale Hauptlinie **4406** von Bedeutung. Sie verbindet mit bis zu 10 Fahrten täglich die Orte Evendorf, Döhle und Eggestorf mit Salzhausen und Winsen (L.).

Um Hanstedt direkt mit Salzhausen zu verbinden und zudem die Erreichbarkeit des Wildparks aus Richtung Lüneburg zu verbessern, ist die regionale Hauptlinie **5200**, die Lüneburg mit Salzhausen verbindet, mit einzelnen Fahrten bis nach Hanstedt verlängert worden.

Neben den genannten Linien gibt es weitere Linien, die nur an Schultagen verkehren und auf die Belange der Schülerbeförderung zugeschnitten sind (u. a. Linien **4611**, **4615**, **4631**).

Zudem ist im Dezember 2014 wieder ein **AST** eingeführt worden, welches in Ergänzung zum Linienverkehr montags bis sonntags weitere Verbindungen aus den einzelnen Orten der Samtgemeinde zum Zentrum in Hanstedt bietet.

### 3.4.3.7 Samtgemeinde Hollenstedt

Die Samtgemeinde Hollenstedt wird von mehreren Buslinien erschlossen, die alle ihren Start- bzw. Zielpunkt in Hollenstedt haben und Verkehrsverbindungen nach Buxtehude, Neu Wulmstorf und Buchholz i.d.N. schaffen.

Für Fahrten in Richtung Hamburg bietet die regionale Hauptlinie **4039** die schnellsten Verbindungen. Die Linie beginnt in Regesbostel und führt über Hollenstedt, Moisburg, Eversen und Elstorf zum S-Bahnhof Neu Wulmstorf, wo gute Anschlüsse an die S-Bahn bestehen. Auf dem Territorium der Samtgemeinde Hollenstedt bietet die Linie **4039** vor allem am Morgen und gegen Abend Fahrtmöglichkeiten, die auf die Belange von Berufspendlern sowie Schülerinnen und Schülern ausgerichtet sind.

Mit der Linie **2038** sind ebenfalls Fahrten nach Hamburg möglich. Die Linie mit einem guten, ganztägigen Angebot verbindet Hollenstedt, Appel und Moisburg mit dem Mittelzentrum Buxtehude. Sie verkehrt in Buxtehude über den Bahnhof, so dass ein Umstieg auf die Bahn in Richtung Stade oder Hamburg möglich ist.

Die Linie **4037** führt von Hollenstedt nach Buchholz i.d.N.. Sie verkehrt auf dem Territorium der Samtgemeinde über Dierstorf, Wenzendorf und Drestedt, weist aber gerade im weiteren Verlauf verschiedene Linienwege auf, da die Hauptaufgabe der Linie im schulbezogenen Verkehr liegt.

Weiterhin gibt es in der Samtgemeinde schulbezogenen Linienverkehr (u. a. Linien **4623**, **4681**, **4683**), die Verbindungen zu den Schulstandorten in Neu Wulmstorf und Buchholz i.d.N. schaffen bzw. die Schülerinnen und Schüler aus den umliegenden Orten zum Schulzentrum in Hollenstedt befördern. Ebenfalls durchquert die Airbus-Linie **4715** (Tostedt – Finkenwerder) die Samtgemeinde.

Seit April 2015 gibt es in Ergänzung zum klassischen Linienverkehr ein **AST**, welches von allen Orten in der Samtgemeinde Verbindungen zum Hollenstedter Zentrum anbietet sowie Fahrten zu und von den Bahnhöfen Buxtehude und Buchholz i.d.N..

### 3.4.3.8 Samtgemeinde Jesteburg

Aufgrund ihrer räumlichen Lage sind in der Samtgemeinde Jesteburg besonders starke verkehrliche Verflechtungen in Richtung Buchholz i.d.N. und in Richtung Hamburg(-Harburg) festzustellen. Dem trägt auch der ÖPNV Rechnung: Die Anbindung an Buchholz i.d.N. wird über die regionale Hauptlinie **4207** (Evendorf – Hanstedt – Jesteburg – Buchholz) und die Linie **4408** (Winsen – Jesteburg – Buchholz) sichergestellt, die Anbindung an Harburg durch die regionale Hauptlinie **4148** ((Hanstedt –) Jesteburg – Bendestorf – HH-Harburg).

In der Kombination bieten die Linien **4207** und **4408** zwischen Jesteburg und Buchholz i.d.N. montags bis sonntags ein gutes bis sehr gutes Fahrplanangebot. Die Busse fahren dabei teils über Itzenbüttel, teils über Lüllau. Die kontinuierlichen Angebotsverbesserungen auf der Linie **4207** (ganztägiger, angenäherter 60min-Takt) haben die Attraktivität des Angebotes in den letzten Jahren weiter erhöht.

Die Anbindung Jesteburgs und Bendestorfs an Harburg wird wie bisher über die Linie **4148** gewährleistet, die montags bis sonntags ebenfalls über ein überdurchschnittlich dichtes Fahrplanangebot verfügt.

Eine völlig neue Busverbindung ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2016 in Betrieb gegangen: Die Linie **4208** bietet montags bis samstags sechs bis sieben Verbindungen täglich zwischen Bendestorf und Buchholz i.d.N. und bindet innerhalb von Buchholz i.d.N. auch das Sportzentrum mit an. Die Busse fahren bis zur zentralen Haltestelle "Treffpunkt", wo Umsteigemöglichkeiten zu den Linien des Stadtbusses Buchholz bestehen.

Neben diesen Linien gibt es weiteren, schulbezogenen Regionalverkehr (u. a. Linien **4602**, **4630**) in der Samtgemeinde, der vorwiegend Verbindungen zu den Schulstandorten in Buchholz i.d.N., Hittfeld und Jesteburg herstellt.

Abrundet wird das ÖPNV-Angebot durch ein **AST**, welches innerörtliche Fahrten in den Gemeinden Bendestorf und Jesteburg ermöglicht und derzeit (Stand Januar 2017) noch für Fahrten zwischen Bendestorf und Buchholz genutzt werden kann. Das **AST** bietet an Werktagen (mo-fr) einen 60min-Takt für innergemeindliche Jesteburg-Fahrten, ansonsten einen 120min-Takt.

### 3.4.3.9 Samtgemeinde Salzhausen

Das Rückgrat des ÖPNV in der Samtgemeinde Salzhausen bildet die regionale Hauptlinie **4406**. Diese Linie verbindet die meisten Orte der Samtgemeinde mit Winsen (L.): Von Egestorf kommend fährt der Bus über Lübberstedt, Eyendorf nach Salzhausen und von dort weiter über Gödenstorf, Garlstorf, Toppenstedt, Garstedt und Wulfsen nach Winsen (L.). Dort bestehen Anschlüsse an die **metronom**-Züge nach Hamburg. Das Fahrplanangebot kann im Landkreisvergleich als überdurchschnittlich gut bezeichnet werden.

Für Fahrten in Richtung Lüneburg steht die regionale Hauptlinie **5200** (Lüneburg – Kirchzellern – Salzhausen – Hanstedt) zur Verfügung. Diese Linie weist zwischen Lüneburg und Salzhausen ein umfangreiches Fahrplanangebot auf (ganztägig 60min-Takt), auf dem Abschnitt Salzhausen – Hanstedt bietet die Linie dagegen nur ein Grundangebot.

Am ZOB in Salzhausen sind die Linien **4406** und **5200** miteinander verknüpft, so dass z. B. Fahrten von Lüneburg nach Toppenstedt ohne lange Umstiegszeiten möglich sind.

Zur besseren Anbindung der Gemeinde Vierhöfen und Bahlburgs an das Winsener Zentrum bzw. den Bahnhof ist im Dezember 2011 die Linie **4410**, die vorher nur schulbezogene Leistungen beinhaltete, um zusätzliche, ganzjährig verfügbare Fahrten erweitert

worden. Da die Nachfrage jedoch deutlich unter den Erwartungen liegt, ist eine Beibehaltung des erweiterten Angebotes über 2017 hinaus unsicher.

Darüber hinaus verkehren in der Samtgemeinde einige schulbezogene Linien (z. B. **4615**, **4618**, **4631**), die die Schülerinnen und Schüler zum Schulzentrum in Salzhausen bringen bzw. die Schulstandorte in Buchholz i.d.N. anfahren.

Ergänzt wird das Busangebot durch ein **ASM**, welches Fahrten von Tangendorf, Vierhöfen und Wulfsen nach Winsen (L.) und zurück anbietet. Früher bestehende ASM-Verbindungen aus den Ortschaften der Samtgemeinde zum Grundzentrum nach Salzhausen sind zum 01. August 2014 eingestellt worden, nachdem das durchführende Taxiunternehmen den Vertrag gekündigt hatte und eine Fortführung des Angebotes aufgrund der sehr geringen Nutzung als nicht mehr notwendig erachtet wurde.

#### 3.4.3.10 Samtgemeinde Tostedt

In der Samtgemeinde Tostedt verkehren zwei Regionallinien, die den westlichen Teil der Samtgemeinde erschließen: Die Linie **3860** verläuft von Zeven über Sittensen nach Tostedt und dort bis zum Bahnhof. Sie hat auf dem Gebiet der Samtgemeinde hauptsächlich für Vaerloh und Wistedt eine Bedeutung, da sie einen direkten Anschluss an das Tostedter Zentrum sowie an die **metronom**-Züge (**RE 4 / RB 41**) am Bahnhof bietet. Die Linie hat ein überdurchschnittlich gutes Fahrtenangebot mit 12 Fahrtenpaaren pro Tag. Die zweite Linie ist die **4860**, die Heidenau mit Tostedt verbindet; auch diese Linie ist auf die Züge am Tostedter Bahnhof abgestimmt.

Seit März 2014 verbindet die Linie **4870** Königsmoor und Otter auf kurzem Wege mit dem Bahnhof Tostedt. Diese Linie, die den unattraktiven Ringverkehr der Linie 4881 ablöste, ist in erster Linie für Berufstätige eingerichtet worden, die im Großraum Hamburg arbeiten: In den Hauptverkehrszeiten werden drei Hin- und drei Rückfahrten im 60min-Takt angeboten. Alle Fahrten sind auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten des metronoms in Tostedt abgestimmt. Zunächst wurde auch Fintel angefahren, seit März 2016 ist der Linienabschnitt auf Rotenburger Territorium allerdings entfallen. Stattdessen ist die Linie bis nach Wümme / Wistedt verlängert und um eine "Marktfahrt" an Dienstagen erweitert worden.

Ebenfalls hauptsächlich auf Berufstätige ausgerichtet ist das Verkehrsangebot der Linie **4890** (Dohren - Todtglüsing - Bf. Tostedt), aufgrund geringerer Nachfrage derzeit mit zwei Fahrtenpaaren pro Tag.

Innerhalb Tostedts verkehrt zudem der Ortsbus "Töster Ring" (Linie **4801**), der montags bis freitags ein stündliches Angebot bietet und ebenfalls den Bahnhof bedient.

Ergänzend gibt es in der Samtgemeinde ein **AST**, welches Fahrmöglichkeiten aus allen Orten und Ortsteilen zum Zentrum in Tostedt ermöglicht. Das AST verkehrt ganztägig von montags bis samstags zumeist im 60min-Takt.

#### 3.4.3.11 Stadt Buchholz i.d.N.

Die Stadt Buchholz i.d.N. verfügt über ein gut ausgebautes, qualitativ hochwertiges Stadtbus-System, den Buchholz Bus. Dieser besteht aus drei Durchmesserlinien (Linien **4101**, **4102**, **4103**), die große Teile des Stadtgebietes erschließen und in der Innenstadt an der zentralen Haltestelle „Treffpunkt“ miteinander verknüpft sind, so dass ein Umsteigen zwischen allen Linien möglich ist. Alle drei Linien verkehren werktags ganztägig im 30min-Takt von ca. 05.30 – 20.30 Uhr (mo-fr) bzw. von 07.30 – 20.30 Uhr (sa).

Neben dem Buchholz Bus gibt es mehrere Regionalbuslinien, die sternförmig auf Buchholz i.d.N. zulaufen:

- Linie **4037**: Hollenstedt – Kakenstorf – Trelde – Sprötze – Buchholz i.d.N.
- Linie **4207**: Evendorf – Egestorf – Hanstedt – Jesteburg – Buchholz i.d.N.
- Linie **4208**: Bendestorf - Buchholz i.d.N.
- Linie **4244**: HH-Harburg – Tötensen / Vahrendorf – Nenndorf – Buchholz i.d.N.
- Linie **4408**: Winsen (L.) – Pattensen – Marxen – Jesteburg - Buchholz i.d.N.

Von den oben stehenden Linien weisen insbesondere die regionalen Hauptlinien **4207** und **4244** ein im Landkreisvergleich weit überdurchschnittliches Angebot auf. So verkehren die Busse auf der Linie **4244** montags bis freitags zwischen Harburg und Buchholz 17 bzw. in der Gegenrichtung 18 Mal täglich. Auch am Wochenende verfügt die Linie über mehrere Fahrsmöglichkeiten. Eine sehr ähnliche Angebotsqualität bietet die Linie **4207**, die aufgrund der kontinuierlich gestiegenen Fahrgastnachfrage in den vergangenen Jahren inzwischen montags bis freitags einen angenäherten ganztägigen 60min-Takt aufweist und auch am Wochenende ein gutes Angebot besitzt.

Die Regionalbuslinien sind vor allem für diejenigen Ortsteile von Bedeutung, die nicht vom Buchholz Bus angefahren werden. Dazu zählen Dibbersen (Anbindung an Buchholz über die Linie **4244**) sowie Sprötze und Trelde (Anbindung über die Linie **4037**). Nur der Ortsteil Holm wird ausschließlich vom schulbezogenen Regionalverkehr bedient.

Neben den Busverkehren leisten auch die Nahverkehrszüge auf den Bahnstrecken KBS 120 (Hamburg - Bremen) und KBS 123 (Heidebahn) einen Beitrag zur ÖPNV-Erschließung innerhalb der Kommune, da sie Sprötze, Holm-Seppensen und Suerhop direkte Verbindungen zum Buchholzer Stadtzentrum ermöglichen.

Ergänzt wird das ÖPNV-Angebot durch ein **AST**, welches montags bis sonntags von ca. 05.45 bis 00.45 Uhr alle Stunde im gesamten Stadtgebiet verkehrt. Allerdings kann das **AST** nicht genutzt werden, wenn zeitgleich bzw. -nah auf der gewünschten Verbindung eine Fahrt mit dem Buchholz Bus möglich ist.

#### 3.4.3.12 Stadt Winsen (L.)

Auf dem Territorium der Stadt Winsen (L.) verkehren drei Stadtbuslinien, die das engere Stadtgebiet erschließen, und mehrere Regionalbuslinien, die vor allem für die Ortsteile von Bedeutung sind.

Die innerörtliche Erschließung der Stadt Winsen übernehmen drei Stadtbuslinien (**4001**, **4002**, **4003**), die mit einem Kleinbus gefahren werden und ganztägig überwiegend im 60min-Takt verkehren. Alle Linien werden über den ZOB sowie den Bahnhof geführt, wo jedoch nur teilweise Anschlüsse an die metronom-Züge (**RE 3**, **RB 31**) bestehen.

Die Regionalbuslinien laufen sternförmig auf Winsen zu und binden die umliegenden Ortsteile an das Stadtzentrum sowie den Bahnhof an:

- Linie **149**: HH-Harburg – Bullenhausen – Over – **Hoopte** – **Stöckte** – Winsen (L.)
- Linie **4404**: Niedermarschacht – Oldershausen – **Laßrönne** – **Tönnhausen** – Winsen (L.)
- Linie **4405**: Niedermarschacht – Rönne – Drage – **Laßrönne** (Abzw. Drager Str.) – Winsen (L.)
- Linie **4406**: Evendorf – Salzhausen – **Pattensen** – **Luhdorf** – **Roydorf** – Winsen (L.)
- Linie **4407**: Hanstedt – Brackel – **Pattensen** – **Luhdorf** – **Roydorf** – Winsen (L.)

- Linie **5402**: Lüneburg – Bardowick – **Borstel** – Winsen (L.)

Die Linien **4405** und **4406** sind regionale Hauptlinien, die sowohl für den Berufsverkehr wie auch für den Einkaufs- und Gelegenheitsverkehr tagsüber Fahrtmöglichkeiten anbieten. Dagegen weisen die Linien **149**, **4404**, **4407** und **5402** ein mehr oder weniger geringeres Fahrplanangebot auf.

Ergänzt wird das System um schulbezogenen Linienvkehr (Linien **4409**, **4410**), der insbesondere auf Schülerinnen und Schüler aus dem Raum Bahlburg, Pattensen, Scharmbeck, Grevelau und Luidorf ausgerichtet ist. Die Linie **4410** bietet zudem ein kleines, ganzjähriges Fahrtenangebot, das vor allem für Bahlburg zusätzliche Verbindungen in den Ferien schafft.

Um Angebotslücken zu schließen, hält die Stadt zudem ein **ASM** vor, welches – je nach vorhandenem Busangebot – ganztägig im 60min- oder 120min-Takt von montags bis samstags verkehrt.

### 3.4.4 ÖPNV-Teilnetze im Landkreis Harburg

Sämtliche Buslinien im Landkreis Harburg sind bislang sieben Teilnetzen zugeordnet gewesen. Diese Teilnetze werden nun im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans aus betrieblichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Gründen zu vier Teilnetzen zusammengefasst:

Teilnetz	Verkehrsraum	dem Teilnetz zugeordnete Stadtbuslinien und regionale Hauptlinien
1	Winsen (L.) / Stelle / Elbmarsch / Salzhausen / Hanstedt	Stadtbuslinien: 4001, 4002, 4003 reg. Hauptlinien: 4405, 4406
2	Rosengarten / Seevetal	Stadtbuslinien: 148, 248, 340, 343, 348 reg. Hauptlinien: 4148
3	Neu Wulmstorf / Hollenstedt / Buchholz i.d.N. / Tostedt / Jesteburg	Stadtbuslinien: 440, 540 reg. Hauptlinien: 4039, 4207, 4244
4	Buchholz i.d.N. Stadtverkehr	Stadtbuslinien: 4101, 4102, 4103

Tab. 7: Teilnetze im Landkreis Harburg  
(Quelle: VNO)

## Zuordnung der einzelnen Linien zu den Teilnetzen\*:

Linie	Linienführung	TN
14	Eißendorf – Harburg – Fleestedt	keine Zuordn.
141	Neugraben – Hausbruch – Harburg – Meckelfeld	keine Zuordn.
143	Eißendorf – Harburg – Sinstorf – Beckedorf	keine Zuordn.
148	Hittfeld – Emmelndorf – Sinstorf – Harburg	2
149	Harburg – Bullenhausen – Over – Hoopte – Winsen (L.)	1
240	Neu Wulmstorf – Neugraben – Waldfrieden	keine Zuordn.
247	Emmelndorf – Fleestedt – Meckelfeld	2
248	Holtorsloh – Ohlendorf – Ramelsloh – Maschen – Meckelfeld	2
245	Marmstorf – Harburg – Groß Moor	keine Zuordn.
340	Neugraben – Museum Kiekeberg – Ehestorf – Neuwiedenthal – Harburg	2
343	Fleestedt – Maschen – Meckelfeld	2
347	Jehrden – Maschen – Meckelfeld	2
348	Horst – Maschen – Hittfeld	2
440	Neu Wulmstorf, Freibad – S Neu Wulmstorf	3
443	Eißendorf – Harburg – Sinstorf – Meckelfeld	keine Zuordn.
447	Meckelfeld – Fleestedt – Emmelndorf – Hittfeld	2
448	Holtorsloh – Ohlendorf – Marxen – Ramelsloh – Maschen – Hittfeld	2
539	Niedermarschacht – Geesthacht	1 RZ
540	S Neu Wulmstorf – S Neu Wulmstorf	3
543	Emmelndorf – Beckedorf – Sinstorf – Harburg – Eißendorf	keine Zuordn.
548	Horst – Maschen – Hörsten	2
641	Harburg – Neugraben – Neu Wulmstorf (Nachtbus)	keine Zuordn.
2038	Buxtehude – Eilendorf – Moisburg – Eversen / Emmen – Hollenstedt	2 STD
3860	Zeven – Heeslingen – Sittensen – Tostedt	3 ROW
4001	Winsen, Bf. – ZOB – Luhe-Park – ZOB – Winsen, Bf.	1
4002	Winsen, ZOB – Borstel – Winsen, ZOB	1
4003	Winsen, ZOB – Krankenhaus – Ahornweg – Winsen, ZOB	1
4037	Buchholz i.d.N. – Sprötze – Trelde – Kakenstorf – Hollenstedt	3
4038	Neu Wulmstorf – Elstorf – Mienenbüttel – Buchholz i.d.N.	3
4039	Regesbostel – Hollenstedt – Moisburg – Elstorf – Neu Wulmstorf	3
4101	Freudenthalstraße – Treffpunkt – Seppensen (Friedhof)	4
4102	Bäckerstraße – Treffpunkt – Grundschule Steinbeck	4
4103	Möbel Kraft – Treffpunkt – Holm-Seppensen Süd	4
4148	(Hanstedt –) Jesteburg – Bendestorf – Hittfeld – Harburg	2
4207	Evendorf – Egestorf – Hanstedt – Jesteburg – Buchholz i.d.N.	3

Linie	Linienführung	TN
4208	Bendestorf – Buchholz i.d.N.	3
4244	Buchholz i.d.N. / Klecken – Nenndorf – Tötensen / Vahrendorf – Harburg	3
4400	Avendorf / Bütlingen – Tespe – Marschacht – Rönne – Bergedorf	keine Zuordn.
4402	Avendorf – Tespe – Niedermarschacht	1
4404	Winsen (L.) – Laßrönne – Oldershäusen – Niedermarschacht	1
4405	Winsen (L.) – Drage – Stove – Rönne – Niedermarschacht	1
4406	Evendorf – Egestorf – Salzhausen – Toppenstedt – Winsen (L.)	1
4407	Hanstedt – Brackel – Tangendorf – Pattensen – Winsen (L.)	1
4408	Buchholz i.d.N. – Jesteburg – Marxen – Brackel (– Pattensen – Winsen (L.))	3
4409	Bahlburg – Pattensen – Scharmbeck – Grevelau – Luhdorf – Winsen (L.)	1
4410	Winsen (L.) – Luhdorf – Grevelau – Pattensen – Vierhöfen (– Putensen)	1
4602	Jesteburg – Bendestorf – Harmstorf – Hittfeld	2
4603	Eckel – Klecken – Hittfeld	2
4604	Ehestorf – Nenndorf – Hittfeld	2
4608	Ehestorf / Sottorf – Sieversen – Tötensen – Nenndorf	2
4609	Klecken – Eckel – Nenndorf	2
4611	Schülerverkehr Samtgemeinde Hanstedt	1
4613	Buchholz i.d.N. – Hanstedt – Jesteburg	1
4615	Hanstedt – Egestorf – Salzhausen	1
4618	Garstedt – Vierhöfen – Lübberstedt – Salzhausen	1
4620	Buchholz i.d.N. – Steinbeck – Dibbersen – Rosengarten	3
4621	Buchholz i.d.N. – Welle – Tostedt – Königsmoor – Wistedt	3
4623	Buchholz i.d.N. – Trelde – Hollenstedt	3
4624	Buchholz i.d.N. – Eckel – Hittfeld – Meckelfeld	3
4630	Buchholz i.d.N. – Lüllau – Jesteburg – Bendestorf – Harmstorf – Beckedorf	3
4631	Buchholz i.d.N. – Holm-Seppensen – Hanstedt – Evendorf/Salzhausen	3
4632	Buchholz i.d.N. – Jesteburg – Ramelsloh – Maschen – Winsen (L.) - Laßrönne	3
4633	Maschen – Hittfeld – Bendestorf – Jesteburg	3
4640	Todtshorn – Otter – Königsmoor – Wistedt – Tostedt	3
4641	Inzmühlen – Büsenbachtal – Handeloh – Welle – Tostedt – Kakenstorf	3
4642	Drestedt – Kakenstorf – Todtglüsing – Tostedt	3
4643	Rahmstorf – Heidenau – Hollenstedt – Tostedt – Wistedt	3
4650	Buchholz i.d.N. – Holm-Seppensen – Kakenstorf	3
4661	Hittfeld – Maschen – Stelle – Winsen (L.)	1
4662	Rottorf – Borstel – Winsen (L.) – Roydorf	1

Linie	Linienführung	TN
4663	Wuhlenberg – Stelle – Ashausen – Winsen (L.) – Roydorf	1
4664	Buchholz i.d.N. – Schierhorn – Jesteburg – Ohlendorf – Winsen (L.)	1
4681	Halvesbostel – Hollenstedt – Moisburg – Neu Wulmstorf	3
4682	Rübke – Neu Wulmstorf	3
4683	Moisburg – Rahmstorf – Eversen – Wennerstorf – Drestedt – Hollenstedt	3
4684	Moisburg – Rahmstorf – Regesbostel – Holtorfsbostel – Hollenstedt	3
4700	Jesteburg – Buchholz i.d.N. – Tötensen – Finkenwerder	keine Zuordn.
4701	Soltau – Schneverdingen – Sprötze – Finkenwerder	keine Zuordn.
4710	Schneverdingen – Tostedt – Wenzendorf – Neu Wulmstorf – Finkenwerder	keine Zuordn.
4714	Lüneburg – Winsen (L.) – Stelle – Maschen - Finkenwerder	keine Zuordn.
4715	Wistedt – Tostedt – Hollenstedt – Neu Wulmstorf – Finkenwerder	keine Zuordn.
4716	Heidenau – Moisburg – Neu Wulmstorf - Finkenwerder	keine Zuordn.
4717	Tostedt – Buchholz i.d.N. – Nenndorf – Finkenwerder	keine Zuordn.

Linie	Linienführung	TN
4801	Tostedt, Bremer Str. – Bahnhof – Tostedt, Bremer Str. (Töster Ring)	3
4860	Birkenbüschen – Heidenau – Tostedt	3
4870	Wistedt – Königsmoor – Otter – Tostedt	3
4887	Vaerloh / Riepshof / Quellen – Wistedt – Tostedt	3
4888	Bötersheim – Drestedt – Trelde – Langeloh – Neddernhof – Todtglüsing / Tostedt	3
4889	Lohbergen – Sprötze – Kakenstorf (– Tostedt)	3
4890	Dohren – Todtglüsing – Tostedt	3
5200	Lüneburg – Kirchgellersen – Salzhausen (– Hanstedt)	2 LG
5201	Lüneburg – Oedeme – Südergellersen – Kirchgellersen – Salzhausen	2 LG
5202	Lüneburg – Oedeme – Dachtmissen – Kirchgellersen – Wulfsen	2 LG
5402	Lüneburg – Bardowick – Winsen (L.)	9 LG
5405	Lüneburg – Wittorf – Tespe – Niedermarschacht	9 LG
5706	Amelinghausen – Salzhausen	7 LG

Tab. 8: Zuordnung der Linien zu den ÖPNV-Teilnetzen  
(Quelle: VNO)

\* Bei veränderten Rahmenbedingungen kann sich die Zuordnung von einzelnen Linien zu den jeweiligen Teilnetzen noch ändern.

<b>Teilnetz 1: Winsen (L.) / Stelle / Elbmarsch / Salzhausen / Hanstedt</b>					
<b>VU</b>	<b>Linie</b>	<b>Linienführung</b>	<b>Genehm.-dauer bis</b>	<b>genehmigt nach PBefG</b>	<b>TN</b>
KVG	149	Harburg – Bullenhausen – Over – Hoopte – Winsen (L.)	30.09.26	§ 42	1
KVG	4001	Winsen, Bf. – ZOB – Luhe-Park – ZOB – Winsen, Bf.	30.09.26	§ 42	1
KVG	4002	Winsen, ZOB – Borstel – Winsen, ZOB	30.09.26	§ 42	1
KVG	4003	Winsen, ZOB – Krankenhaus – Ahornweg – Winsen, ZOB	30.09.26	§ 42	1
VHH	4402	Avendorf – Tespe – Niedermarschacht	23.11.19	§ 42	1
KVG	4404	Winsen (L.) – Laßrönne – Oldershausen – Niedermarschacht	30.09.26	§ 42	1
KVG	4405	Winsen (L.) – Drage – Stove – Rönne - Niedermarschacht	30.09.26	§ 42	1
KVG	4406	Evendorf – Egestorf – Salzhausen – Toppenstedt – Winsen (L.)	31.07.18	§ 42	1
KVG	4407	Hanstedt – Brackel – Tangendorf – Pattensen – Winsen (L.)	31.07.18	§ 42	1
KVG	4409	Bahlburg – Pattensen – Scharmbeck – Grevelau – Luhdorf – Winsen (L.)	31.07.18	§ 42	1
KVG	4410	Winsen (L.) – Luhdorf – Grevelau – Pattensen – Vierhöfen (– Putensen)	31.07.18	§ 42	1
KVG	4611	Schülerverkehr Samtgemeinde Hanstedt	31.07.18	§ 43 (2)	1
KVG	4613	Buchholz i.d.N. – Hanstedt – Jesteburg	31.03.18	§ 42	1
KVG	4615	Hanstedt – Egestorf – Salzhausen	31.07.18	§ 43 (2)	1
KVG	4618	Garstedt – Vierhöfen – Lübberstedt – Salzhausen	31.07.18	§ 42	1
KVG	4661	Hittfeld – Maschen – Stelle – Winsen (L.)	30.09.26	§ 42	1
KVG	4662	Rottorf – Borstel – Winsen (L.) – Roydorf	30.09.26	§ 43 (2)	1
KVG	4663	Wuhlenberg – Stelle – Ashausen – Winsen (L.) – Roydorf	30.09.26	§ 42	1
KVG	4664	Buchholz i.d.N. – Schierhorn – Jesteburg – Ohlendorf – Winsen (L.)	30.09.26	§ 43 (2)	1
<b>Linien, die im Bereich des TN 1 verkehren, diesem aber nicht zugeordnet sind:</b>					<b>TN</b>
VHH	539	Niedermarschacht – Geesthacht	14.12.25	§ 42	1 RZ
VHH	4400	Avendorf / Bütlingen – Tespe – Marschacht – Rönne – Bergedorf	23.11.19	§ 42	-
KVG	4714	Lüneburg – Winsen (L.) – Stelle – Maschen – Finkenwerder	30.09.24	§ 42	-
KVG	5200	Lüneburg – Kirchgellersen – Salzhausen (– Hanstedt)	31.07.19	§ 42	2 LG
KVG	5201	Lüneburg – Oedeme – Südergellersen – Kirchgellersen – Salzhausen	31.07.19	§ 42	2 LG
KVG	5202	Lüneburg – Oedeme – Dachtmissen – Kirchgellersen – Wulfsen	31.07.19	§ 42	2 LG
KVG	5402	Lüneburg – Bardowick – Winsen (L.)	31.07.19	§ 42	9 LG
KVG	5405	Lüneburg – Wittorf – Tespe - Niedermarschacht	31.07.19	§ 42	9 LG
VOG	5706	Amelinghausen – Salzhausen	31.07.27	§ 42	7 LG

Tab. 9: Linien im Teilnetz 1  
(Quelle: VNO)

<b>Teilnetz 2: Rosengarten / Seevetal</b>					
<b>VU</b>	<b>Linie</b>	<b>Linienführung</b>	<b>Genehm.-dauer bis</b>	<b>genehmigt nach PBefG</b>	<b>TN</b>
KVG	148	Hittfeld – Emmelndorf – Sinstorf – Harburg	30.09.24	§ 42	2
KVG	247	Emmelndorf – Fleestedt – Meckelfeld	30.09.24	§ 42	2
KVG	248	Holtorfsloh – Ohlendorf – Ramelsloh – Maschen – Meckelfeld	30.09.24	§ 42	2
KVG	340	Neugraben – Museum Kiekeberg – Ehestorf – Neuwiedenthal – Harburg	30.11.19	§ 42	2
HHA	343	Fleestedt – Maschen	30.09.19	§ 42	2
KVG	347	Jehrden – Maschen – Meckelfeld	30.09.24	§ 42	2
KVG	348	Horst – Maschen – Hittfeld	30.09.24	§ 42	2
KVG	447	Meckelfeld – Fleestedt – Emmelndorf – Hittfeld	30.09.24	§ 42	2
KVG	448	Holtorfsloh – Ohlendorf – Marxen – Ramelsloh – Maschen – Hittfeld	30.09.24	§ 42	2
KVG	548	Horst – Maschen – Hörsten	30.09.24	§ 42	2
KVG	4148	(Hanstedt –) Jesteburg – Bendestorf – Hittfeld – Harburg	30.09.24	§ 42	2
KVG	4602	Jesteburg – Bendestorf – Harmstorf – Hittfeld	30.09.24	§ 42	2
KVG	4603	Eckel – Klecken – Hittfeld	30.09.24	§ 42	2
KVG	4604	Ehestorf – Nenndorf – Hittfeld	30.09.24	§ 42	2
GLT	4608	Ehestorf / Sottorf – Sieversen – Tötensen – Nenndorf	30.09.19	§ 43 (2)	2
KVG	4609	Klecken – Eckel – Nenndorf	30.09.24	§ 42	2
<b>Linien, die im Bereich des TN 2 verkehren, diesem aber nicht zugeordnet sind:</b>					<b>TN</b>
HHA	14	Eißendorf – Harburg – Fleestedt	26.11.19	§ 42	-
HHA	141	Neugraben – Hausbruch – Harburg – Meckelfeld	26.11.19	§ 42	-
HHA	143	Eißendorf – Harburg – Sinstorf – Beckedorf	31.07.18	§ 42	-
HHA	245	Marmstorf – Harburg – Groß Moor	26.11.19	§ 42	-
HHA	443	Eißendorf – Harburg – Sinstorf – Meckelfeld	26.11.19	§ 42	-
KVG	543	Emmelndorf – Beckedorf – Sinstorf – Harburg – Eißendorf	30.11.19	§ 42	-

Tab. 10: Linien im Teilnetz 2  
(Quelle: VNO)

<b>Teilnetz 3: Neu Wulmstorf / Hollenstedt / Buchholz i.d.N. / Tostedt / Jesteburg</b>					
<b>VU</b>	<b>Linie</b>	<b>Linienführung</b>	<b>Genehm.- dauer bis</b>	<b>genehmigt nach PBefG</b>	<b>TN</b>
HHA	440	Neu Wulmstorf, Freibad – S Neu Wulmstorf	26.11.19	§ 42	3
HHA	540	S Neu Wulmstorf – S Neu Wulmstorf (Ringlinie)	26.11.19	§ 42	3
KVG	4037	Buchholz i.d.N. – Sprötze – Trelde – Kakenstorf – Hollenstedt	31.03.18	§ 42	3
KVG	4039	Regesbostel – Hollenstedt – Moisburg – Elstorf – Neu Wulmstorf	30.09.17	§ 42	3
KVG	4207	Evendorf – Egestorf – Hanstedt – Jesteburg – Buchholz i.d.N.	30.09.24	§ 42	3
KVG	4208*	Bendestorf – Buchholz i.d.N.	31.03.18	§ 42	3
KVG	4244	Buchholz i.d.N. / Klecken – Nenndorf – Tötensen / Vahrendorf – Harburg	30.09.24	§ 42	3
KVG	4408	Buchholz i.d.N. – Jesteburg – Marxen – Brackel (– Pattensen – Winsen (L.))	31.03.18	§ 42	3
KVG	4620	Buchholz i.d.N. – Steinbeck – Dibbersen – Rosengarten	31.03.18	§ 43 (2)	3
KVG	4621	Buchholz i.d.N. – Welle – Tostedt – Königsmoor – Wistedt	31.03.18	§ 43 (2)	3
KVG	4622 (4038)	Neu Wulmstorf – Elstorf – Mienenbüttel – Buchholz i.d.N.	30.09.24	§ 43 (2)	3
KVG	4623	Buchholz i.d.N. – Trelde – Hollenstedt	31.03.18	§ 42	3
KVG	4624	Buchholz i.d.N. – Eckel – Hittfeld – Meckelfeld	31.03.18	§ 43 (2)	3
KVG	4630	Buchholz i.d.N. – Lüllau – Jesteburg – Bendestorf – Harmstorf – Beckedorf	31.03.18	§ 42	3
KVG	4631	Buchholz i.d.N. – Holm-Seppensen – Hanstedt – Evendorf / Salzhausen	31.03.18	§ 42	3
KVG	4632	Buchholz i.d.N. – Jesteburg – Ramelsloh – Maschen – Winsen (L.) -Laßrö.	30.09.26	§ 42	3
KVG	4633	Maschen – Hittfeld – Bendestorf – Jesteburg	31.03.18	§ 42	3
KVG	4640	Todtshorn – Otter – Königsmoor – Wistedt – Tostedt	31.03.18	§ 42	3
KVG	4641	Inzmühlen – Büsenbachtal – Handeloh – Welle – Tostedt – Kakenstorf	31.03.18	§ 42	3
KVG	4642	Drestedt – Kakenstorf – Todtglüsing – Tostedt	31.03.18	§ 42	3
KVG	4643	Rahmstorf – Heidenau – Hollenstedt – Tostedt – Wistedt	31.03.18	§ 42	3
KVG	4650	Buchholz i.d.N. – Holm-Seppensen – Kakenstorf	31.03.18	§ 42	3
KVG	4681	Halvesbostel – Hollenstedt – Moisburg – Neu Wulmstorf	30.09.17	§ 42	3
KVG	4682	Rübke – Neu Wulmstorf	30.09.17	§ 42	3
KVG	4683	Moisburg / Rahmstorf / Eversen / Wennerstorf / Drestedt – Hollenstedt	30.09.17	§ 42	3
KVG	4684	Moisburg – Rahmstorf – Regesbostel – Holtorfsbostel – Hollenstedt	30.09.17	§ 42	3
GLT	4685 (4038)	Mienenbüttel – Eversen – Elstorf – Neu Wulmstorf	30.11.19	§ 42	3
BT	4801	Tostedt – Tostedt (Töster Ring)	31.03.18	§ 42	3
EVB	4860	Birkenbüschen – Heidenau – Tostedt	30.11.19	§ 42	3
KVG	4870	Königsmoor - Otter - Tostedt	30.11.19	§ 42	3
KVG	4887	Vaerloh / Riepshof / Quellen – Wistedt – Tostedt	31.03.18	§ 42	3

VU	Linie	Linienführung	Genehm.-dauer bis	genehmigt nach PBefG	TN
KVG	4888	Langeloh / Todtglüsing / Drestedt – Tostedt	31.03.18	§ 42	3
KVG	4889	Lohbergen – Trelde – Kakenstorf (– Tostedt)	31.03.18	§ 42	3
BT	4890**	Dohren – Todtglüsing – Tostedt	31.03.18*	§ 42	3
<b>Linien, die im Bereich des TN 3 verkehren, diesem aber nicht zugeordnet sind:</b>					<b>TN</b>
HHA	240	Neu Wulmstorf, Freibad – S Neugraben – Waldfrieden, Wendeschleife	26.11.19	§ 42	-
HHA	641	Bf. Harburg – S Neugraben – Neu Wulmstorf, Breslauer Str. (Nachtbus)	26.11.19	§ 42	-
KVG	2038	Buxtehude – Eilendorf – Moisburg – Eversen / Emmen – Hollenstedt	31.07.17	§ 42	2 STD
EVB	3860	Zeven – Heeslingen – Sittensen – Tostedt	31.07.19	§ 42	3 ROW
KVG	4700	Jesteburg – Buchholz i.d.N. – Tötensen – Finkenwerder	30.09.24	§ 42	-
KVG	4701	Soltau – Schneverdingen – Sprötze – Neu Wulmstorf – Finkenwerder	31.09.17	§ 42	-
KVG	4710	Schneverdingen – Tostedt – Wenzendorf – Neu Wulmstorf – Finkenwerder	30.09.17	§ 42	-
KVG	4715	Wistedt – Tostedt – Hollenstedt – Neu Wulmstorf – Finkenwerder	30.09.17	§ 42	-
KVG	4716	Heidenau – Moisburg – Neu Wulmstorf - Finkenwerder	30.09.17	§ 42	-
KVG	4717	Tostedt – Buchholz i.d.N. – Nenndorf – Finkenwerder	30.09.24	§ 42	-

Tab. 11: Linien im Teilnetz 3

(Quelle: VNO)

\* konzessionsrechtlich zugehörig zur Linie 4630

\*\* konzessionsrechtlich zugehörig zur Linie 4801

<b>Teilnetz 4: Buchholz i.d.N. Stadtverkehr</b>					
VU	Linie	Linienführung	Genehm.-Dauer bis	genehmigt nach PBefG	TN
VeBu	4101	Freudenthalstraße – Treffpunkt – Seppensen (Friedhof)	11.10.20	§ 42	4
VeBu	4102	Bäckerstraße – Treffpunkt – Grundschule Steinbeck	11.10.20	§ 42	4
VeBu	4103	Möbel Kraft – Treffpunkt – Holm-Seppensen Süd	11.10.20	§ 42	4

Tab. 12: Linien im Teilnetz 4

(Quelle: VNO)

### 3.4.5 Verkehrsunternehmen

Der allgemeine Linienverkehr im Landkreis wird von folgenden Unternehmen betrieben:

Verkehrsunternehmen	Unternehmenssitz	Betriebs-sitz	Zahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge (einschl. Subunternehmen)
Becker Tours GmbH	Tostedt	Tostedt	4
Eisenbahnen und Verkehrsbe-triebe Elbe-Weser GmbH	Zeven	Zeven	6
Globetrotter Reisen GmbH	Rosengarten	Vahrendorf	11
Hamburger Hochbahn AG	Hamburg	Hamburg	190 *
KVG Stade GmbH & Co. KG	Stade	Hittfeld, Buxte-hude, Lüneburg	102 *
Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH	Hamburg	Hamburg	4
Verkehrsbetriebe Buchholz i.d.N. GmbH	Buchholz i.d.N.	Buchholz i.d.N.	8
Verkehrsbetrieb Osthannover GmbH	Celle	Winsen (L.), Lüneburg	27

Tab. 13: Verkehrsunternehmen und Zahl der eingesetzten Fahrzeuge im Landkreis Harburg (Quelle: VNN)

\* Die Anzahl der Fahrzeuge, die für den direkten Linienbetrieb erforderlich sind, ist geringer, insbesondere bei der Hochbahn. Umlaufbedingt werden jedoch je nach Betriebstag unterschiedliche Fahrzeuge auf den Linien im Landkreis eingesetzt.

### 3.4.6 Fahrzeuge

Anzahl und Alter der Fahrzeuge		
<b>Gesamtanzahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge</b>	<b>352</b>	
⇒ bei Verkehrsunternehmen mit Konzessionen	<b>279</b>	
⇒ bei Subunternehmen	<b>73</b>	
<b>Durchschnittsalter der Fahrzeuge (ca.)</b>	<b>8,8 Jahre</b>	
Fahrzeugart	Hochflur	Niederflur
⇒ Kleinbus	<b>1</b>	<b>0</b>
⇒ 12m-Standardbus	<b>10</b>	<b>268</b>
⇒ 15m-Bus	<b>5</b>	<b>4</b>
⇒ Gelenkbus	<b>0</b>	<b>64</b>
Fahrzeug-Ausstattung		
⇒ Fahrzeuge mit Mehrzweckflächen	<b>347</b>	
⇒ Fahrzeuge mit Innenanzeigen	<b>285</b>	
⇒ Fahrzeuge mit Absenkvorrichtung (kneeling)	<b>322</b>	
⇒ Fahrzeuge mit manuell ausklappbarer Rampe	<b>322</b>	
⇒ Fahrzeuge mit elektrisch ausfahrbarer Rampe	<b>0</b>	

Tab. 14: Fahrzeugmerkmale der im Landkreis Harburg eingesetzten Fahrzeuge (Quelle: VNN)

### 3.4.7 Verknüpfung der Verkehre

#### Verknüpfung Bus / Bus

Da nicht alle Ziele durch Direktverbindungen erreichbar sind, wurden für einige Buslinien Umsteigemöglichkeiten an bestimmten Verknüpfungspunkten eingerichtet. Als Verknüpfungspunkte werden Haltestellen im ÖPNV-Netz bezeichnet, an denen fahrplanmäßige Anschlüsse zwischen verschiedenen Linien bestehen. Hierzu zählen im Wesentlichen folgende Haltestellen:

- Buchholz, Treffpunkt (Linien 4101, 4102, 4103)
- Fleestedt (MetroBus-Linie 14 mit Linie 343)
- Hollenstedt, Am Stinnberg (Linien 2038, 4039 mit Linie 4037)
- Jesteburg, Seevebrücke (Linie 4207 mit Linie 4148)
- Nenndorf, Rathaus (Linie 4244)
-  Neu Wulmstorf; ZOB (Linien 440, 540 mit Linien 4038, 4039)
- Niedermarschacht, Grundschule (Linie 4405 mit Linie 5405)
- Rönne, Brücke (Linie 4400 mit Linien 539, 4405)
- Salzhausen, ZOB (Linie 4406 mit Linie 5200)

Darüber hinaus gibt es zahlreiche Haltestellen, an denen sich zu bestimmten Zeiten einzelne Anschlüsse zwischen verschiedenen Regionallinien ergeben; dies gilt auch für den schulbezogenen Regionalverkehr.

#### Verknüpfung Bus / Bahn

Viele Buslinien im Landkreis, insbesondere die regionalen Hauptlinien und die Stadtbushlinien, binden nicht nur die einzelnen Orte bzw. Ortsteile an ihre jeweiligen Zentren an, sondern haben auch eine wichtige Zubringerfunktion zum SPNV. Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn bestehen im Landkreis an den Bahnhöfen und Haltepunkten Buchholz i.d.N., Hittfeld, Klecken, Meckelfeld, Neu Wulmstorf, Tostedt und Winsen (L.). Die wichtigsten Verknüpfungen sind folgende:

Bahnhof / Haltepunkt	Verknüpfung	
	Bahn	Bus
<b>KBS 110</b>		
Meckelfeld	RB 31	248, 343, 443
Winsen (L.)	RE 3, RB 31	149, 4001, 4002, 4003, 4405, 4406, 4410
<b>KBS 120</b>		
Hittfeld	RB 41	348
Klecken	RB 41	4244
Buchholz i.d.N.	RE 4, RB 41	4101, 4102, 4103, 4207, 4208, 4244, 4408, 4037,
Tostedt	RE 4, RB 41	3860, 4801, 4860, 4870, 4890
<b>KBS 121</b>		
Neu Wulmstorf	S3	240, 440, 540, 4038, 4039, 4682

Tab. 15: Bus-/Bahn-Verknüpfungen an den SPNV-Haltepunkten im Landkreis Harburg  
(Quelle: VNO)

### Verknüpfung Bahn / Bahn

Im Landkreis Harburg dienen folgende Bahnhöfe als Verknüpfungspunkte für den Schienenpersonennahverkehr:

- Bf. Hamburg-Harburg  
(KBS 121 [HH – Cuxhaven] mit KBS 110 [HH – Hannover] und KBS 120 [HH – Bremen])
- Bf. Buchholz i.d.N.  
(KBS 120 [HH – Bremen] mit KBS 123 [Buchholz – Hannover])

Die Verknüpfung des SPNV mit dem Schienenpersonenfernverkehr erfolgt im Hamburger Hauptbahnhof sowie in den Bahnhöfen Hamburg-Harburg und Lüneburg.

### Verknüpfung Individualverkehr (IV) / Bahn

Zur Verknüpfung des Individualverkehrs (hier: Pkw und Fahrrad) mit der Bahn sind an vielen Bahnhöfen und Haltepunkten im Landkreis P&R- sowie B&R-Anlagen mit unterschiedlichen Kapazitäten eingerichtet worden, die in den vergangenen Jahren an zahlreichen Stationen erweitert worden sind.

Bei den B&R-Anlagen gibt es deutliche qualitative Unterschiede: Teilweise können Fahrräder in speziellen Fahrradboxen oder in überdachten Anlagen witterungsgeschützt und weitgehend diebstahlsicher abgestellt werden, teilweise finden sich jedoch nach wie vor einfachste Fahrradbügel, in die das Vorderrad eingeschoben werden muss. Diese sogenannten Vorderradklappen bieten konstruktionsbedingt nur einen sehr geringen Diebstahlschutz und können zudem das Rad verbiegen.

Bahnhof / Haltepunkt	P&R	Anzahl der Plätze		
		gesamt	B&R frei zugängliche Bügel / Halter	Plätze in Boxen u. abschließb. Anlagen
<b>KBS 110</b>				
Meckelfeld	110	46	22	24
Maschen	245	87	75	12
Stelle	182	147	139	8
Ashausen	151	140	100	40
Winsen (L.)	316 (ohne Erweiterung)	663	574	89
<b>KBS 120</b>				
Hittfeld	139	66	56	10
Klecken	199	72	72	0
Buchholz i.d.N.	956	601	468	133
Sprötze	92	60	28	32
Tostedt	721	242	143	99
<b>KBS 121</b>				
Neu Wulmstorf	326	272	212	60
<b>KBS 123</b>				
Suerhop	0	14	14	0
Holm-Seppensen	18	39	34	5
Büsenbachtal	0	24	24	0
Handeloh	16	28	28	0

Tab. 16: P&R- und B&R-Stellplätze an SPNV-Haltepunkten im Landkreis Harburg (Quelle: HVV, Lk WL)

Um die Nutzung des Fahrrades in Kombination mit dem ÖPNV zu stärken, können Fahrräder in der S-Bahn außerhalb der Sperrzeiten in der HVZ kostenlos mitgenommen werden. In den Zügen des Regionalverkehrs (RE, RB) ist dagegen der Kauf einer HVV-Fahrradkarte erforderlich, wenn ein Fahrrad mitgeführt werden soll. Dafür gelten hier keine tageszeitlichen Einschränkungen.

### 3.4.8 HVV-Tarif und Vertrieb

Im Landkreis Harburg gilt seit der Verbunderweiterung 2004 im gesamten Nahverkehr (Bus und Bahn) der HVV-Tarif, abgesehen von folgenden Ausnahmen:

- Zum einen haben alle vorhandenen AST-/ASM- und Rufbus-Verkehre einen eigenen Tarif, der in der Regel entfernungsabhängig gestaltet ist.
- Zum anderen kommt für Fahrgäste, deren Ein- oder Ausstiegsbahnhof nicht im HVV-Verbundgebiet, liegt
  - der Niedersachsentarif zur Anwendung (wenn Start oder Ziel der Fahrt in Niedersachsen liegt) oder
  - der Tarif der Deutschen Bahn AG (wenn Start oder Ziel der Fahrt im übrigen Bundesgebiet liegt).

#### 3.4.8.1 Tarifstruktur

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

Der HVV-Tarif unterscheidet nach Fahrkarten mit kurzfristiger Gültigkeit (= Einzelkarten) für Seltenfahrer

- Einzelkarten
- Tageskarten

und nach längerfristig gültigen Fahrkarten (= Zeitkarten) für Fahrgäste, die Bus und Bahn regelmäßig nutzen (z. B. im Berufs- oder Ausbildungsverkehr)

- Abonnementskarten
- Monatskarten
- Wochenkarten
- Großkundenabonnements (GKA's).

Neben dem Regelfahrkartensortiment gibt es tarifliche Sonderangebote für bestimmte Zielgruppen oder zur Erprobung neuer Tarif- und / oder Vertriebsangebote.

Weiterhin gibt es Kooperations- und Vertragstarife, die mit Großabnehmern abgeschlossen werden. Hierzu gehören das SemesterTicket für Studierende oder die Kombifahrkarte, d. h. eine Eintrittskarte zu einer Veranstaltung, die gleichzeitig auch zur kostenlosen Nutzung des HVV berechtigt.

### 3.4.8.2 Tarifbemessungsgrundlagen

Vereinfacht dargestellt sind die Preise für Fahrausweise im Einzelkartenbereich im Wesentlichen nach durchfahrenen *Ringen* gestaffelt (im Nahbereich auch nach *Zonen*), während die Preise für Zeitkarten nach der Anzahl der durchfahrenen *Zonen* festgelegt werden.

#### Ringe

Der Verbundraum ist unterteilt in fünf (A, B, C, D, E) radial um das Hamburger Stadtzentrum verlaufende Ringe. Die beiden inneren Ringe bilden den Großbereich Hamburg (GH). Er umfasst die gesamte Stadt Hamburg sowie einige angrenzende Städte und Gemeinden.

#### Zonen

Die Ringe sind weiter in Flächenzonen unterteilt. Die Zonen sind im Großbereich radial um die Hamburger Innenstadt angeordnet. Sie haben einen Durchmesser von 3 bis 4 km. Unter Berücksichtigung von Gemeinde- und Stadtgrenzen sowie von lokalen Besonderheiten sind die Zonen außerhalb des Großbereichs oft größer geschnitten.

### 3.4.8.3 Vertrieb (e-Ticketing / HVV-Card)

Das Projekt e-Ticketing beinhaltet eine grundlegende Modernisierung des HVV-Vertriebssystems und umfasst alle Systeme und Geschäftsprozesse, die den Vertrieb und die Benutzung von Tarifprodukten im ÖPNV unter Einsatz elektronischer Medien abwickeln.

Mit dem e-Ticketing sind für die Kunden mehrere Vorteile verbunden:

- Einführung einer einheitlichen elektronischen Kundenkarte (HVV-Card), auf der von der Einzelkarte bis zur Zeitkarte im Abo alle Tarifprodukte des HVV gespeichert werden können,
- bargeldloses Zahlen, Abbuchung am Ende des Monats,
- Kauf von Zeitkarten am Fahrkartenautomaten und
- vollständige Betreuung aller Kunden in allen HVV-Servicestellen, unabhängig davon, ob der Fahrgast seinen Vertrag mit der Hochbahn oder der DB geschlossen hat und

Darüber hinaus bietet das e-Ticketing eine höhere Fälschungssicherheit und ermöglicht Einsparungen in den Vertriebsprozessen.

Nach dem erfolgreichen Abschluss des Pilotprojekts E-Ticketing im Bezirk und Landkreis Harburg (ab 2011) beginnt jetzt schrittweise die verbundweite technische Umsetzung des Gesamtsystems (u. a. mit der Umrüstung aller Vertriebsgeräte, Hintergrundsysteme, Fahrkartenautomaten, Bus-Verkaufssysteme, etc.) und die Einführung der HVV-Card. Damit wird die vollständige Ertüchtigung der Infrastruktur für Nutzer von Bartarif und Zeitkarten sowie Abonnenten bis Ende 2018 angestrebt. Der Kauf sämtlicher Fahrkarten (außer Abo) ohne HVV-Card wird aber auch weiterhin möglich sein.

### 3.4.9 Fahrgastinformation

#### 3.4.9.1 HVV-Service- und Verkaufsstellen

Umfassende Informationen und Beratung zum Nahverkehrsangebot, Tarif und Fahrkartensortiment finden die Fahrgäste in den HVV-Servicestellen. Neben der Erstellung von persönlichen Fahrplanauskünften sowie dem Erwerb von Fahrplanbüchern können hier HVV-Abonnements abgeschlossen und Wertmarken gekauft werden. Zudem werden alle kostenlosen Infoprospekte bereitgehalten. Servicestellen finden sich im Landkreis Harburg in Buchholz i.d.N., Neu Wulmstorf, Tostedt und Winsen (L.).

In Ergänzung dazu gibt es mehrere HVV-Verkaufsstellen, die die wohnortnahe Versorgung sicherstellen sollen und lediglich die gängigen Wertmarken vorhalten sowie ausgewählte Informationsmedien. Verkaufsstellen gibt es in Handeloh, Marschacht und Salzhausen.

#### 3.4.9.2 Internet, Apps

##### mobiles / stationäres Internet

Sämtliche Fahrpläne von im HVV-Verbundgebiet verkehrenden Bussen und Bahnen können über die elektronische Fahrplanauskunft auf der stationären oder mobilen Website des HVV (hvv.de bzw. m.hvv.de) abgerufen werden. Weiterhin besteht die Möglichkeit, mit Hilfe der elektronischen Fahrplanauskunft „Connect“ niedersachsenweit nach ÖPNV-Verbindungen zu suchen (z. B. unter vnn.de oder fahrplaner.de).

Ergänzend stehen die Websites von der metronom Eisenbahngesellschaft mbH (der-metronom.de), der erixx GmbH (erixx.de) und der Deutschen Bahn AG (bahn.de) zur Verfügung. Auf allen genannten Websites lassen sich nicht nur die regulären Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten der Züge abrufen, sondern es werden zusätzlich Echtzeitinformationen zu den einzelnen Verbindungen gegeben, so dass sich der Kunde schon vor Fahrtantritt über eventuelle Verspätungen oder Betriebsstörungen informieren kann.

Auch die KVG Stade GmbH & Co. KG bietet als größtes regionales Busunternehmen im Landkreis eine Website (kvg-bus.de) mit Fahrplänen zum Download, aktuellen Fahrplanabweichungen, Liniennetzen und weiteren Informationen rund um den Busverkehr.

##### Apps für Smartphones

Der HVV bietet seit 2012 eine App für iPhones und Android-Geräte, die kostenlos als Download zur Verfügung steht. Die App bietet unter anderem folgende Funktionalitäten:

- persönliche Verbindungssuche durch Eingabe von Haltestellen, Adressen, besonderen Orten oder dem eigenen Standort (über GPS)
- Beauskunftung der gewünschten Verbindungen in Echtzeit (soweit vorhanden)
- Kauf von Fahrkarten mit 3 % Rabatt
- Umgebungskarten mit der Anzeige der nächstgelegenen Haltestellen
- Abfahrtsmonitor, zoombare Netzpläne, Verspätungsalarme, etc.

Apps mit ähnlichen Funktionalitäten bieten auch die DB ("DB Navigator") und die metronom Eisenbahngesellschaft mbH an, allerdings ohne die Möglichkeit, direkt aus der App HVV-Fahrkarten zu kaufen.

### **3.4.9.3 Telefonauskunft, HVV-Fahrplanbuch**

#### Telefonauskunft

Telefonische Informationen können jeweils über die einzelnen Verkehrsunternehmen oder über den HVV (Tel. 040 / 19449) abgefragt werden. Die Service-Auskunft der Bahn kann unter Tel. 01806 / 99 66 33 erreicht werden, die kostenfreie automatische Fahrplanauskunft der Bahn unter Tel. 0800 / 150 70 90.

#### HVV-Fahrplanbuch

Die Fahrpläne des Bus- und Schienenverkehrs im Landkreis sind im HVV-Fahrplanbuch, Regionalausgabe „Landkreis Harburg“, abgebildet. Zusätzlich sind in dem Buch alle Linien enthalten, die aus dem Landkreis nach Hamburg oder in die Nachbarlandkreise hineinführen.

Darüber hinaus befinden sich im HVV-Fahrplanbuch der Tarifplan, ein Linien- und Ortsregister, Hinweise zu HVV-Service- und Verkaufsstellen sowie weitere Informationen rund um das ÖPNV-Angebot.

### **3.4.9.4 Bushaltestellen**

Ein weiterer Baustein der Fahrgastinformation sind die Haltestellen. Wesentliches Element sind hier die Aushangfahrpläne an den Haltestellenmasten. Die Fahrpläne werden nach HVV-Standard grundsätzlich haltestellenbezogen dargestellt, nur in wenigen Ausnahmefällen sind sie linienbezogen. Zusätzlich finden sich an allen Haltestellen Tarifinformationen, der jeweilige Haltestellenname sowie die Liniennummern der dort verkehrenden Buslinien.

Die Zuständigkeit für die Gestaltung der Haltestellen (Anlage der Wartefläche inkl. Blindenleitstreifen und Hochbord, Installation von Fahrgastunterständen, Papierkörben, Beleuchtung, etc.) liegt bei den Straßenbaulastträgern. Für das Haltestellenschild, den Fahrplan und sonstige Fahrgastinformationen sind die Verkehrsunternehmen zuständig.

## 4 Bewertung und Mängelanalyse

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

Die Qualität des ÖPNV-Angebotes wird durch eine Vielzahl von Einflussfaktoren bestimmt:

- Verkehrsangebot
- Beförderungsqualität
- Tarif
- Information
- Infrastruktur (Haltestellen)
- Fahrzeuge
- Fahrpersonal

Fokussiert wird die Bewertung auf den Aspekt des Verkehrsangebotes, welches auf Kundenseite maßgeblich die Entscheidung darüber beeinflusst, ob Busse und Bahnen tatsächlich genutzt werden oder z. B. aufgrund zu geringer Fahrmöglichkeiten oder langer Fahrtzeiten als unattraktiv abgelehnt werden.

Im Einzelnen wird das Verkehrsangebot analysiert hinsichtlich der **Erschließungsqualität**, der **Bedienungsqualität** und der **Verbindungsqualität**. Bei allen drei Kriterien wird die Bewertung nach folgendem Schema vorgenommen:

- Festlegung eines **Bewertungskriteriums**
- Festlegung eines **Bewertungsrasters** zur qualitativen Einordnung des jeweiligen Kriteriums
- Durchführung der Bewertung und Vergleich der derzeitigen Angebotsqualität mit der gewünschten Qualität

Die Bewertung der übrigen, o. g. Einflussgrößen erfolgt dagegen beschreibend ohne festes Bewertungsraster, da dem Aufgabenträger hierfür nicht alle notwendigen Detailinformationen zur Verfügung stehen.

### 4.1 Erschließungsqualität

#### 4.1.1 Grundlagen der Bewertung

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

Das **Bewertungskriterium** ist die Existenz bzw. das Fehlen einer Haltestelle im jeweiligen Ort, an der es mindestens eine Hin- und Rückfahrmöglichkeit pro Tag zum Grundzentrum (oder zum Mittel- bzw. Oberzentrum) durch den allgemein zugänglichen ÖPNV gibt. In die Beurteilung fließen auch Haltestellen ein, die sich nicht im sonst maßgeblichen Ortskern befinden, sondern an am Ort vorbeiführenden Hauptstraßen. Diese Haltestellen weisen häufig den Namen „Ort X, Abzweig“ auf. Um Berücksichtigung zu finden, müssen diese

Haltestellen allerdings in fußläufiger Entfernung vom zentralen Bereich des Ortes liegen (max. 700 – 1.000 m).

Das **Bewertungsrastrer** beinhaltet, dass lediglich Orte mit mehr als 200 Einwohnern betrachtet werden. Ferner wird überprüft, inwieweit die Haltestellen sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen von Linienverkehren bedient werden. Grundlage der Bewertung ist der Fahrplanstand 2017.

#### 4.1.2 Ergebnisse der Bewertung

Die Untersuchung der Erschließungsqualität wurde für 126 Orte bzw. Ortsteile des Landkreises, die mehr als 200 Einwohner zählen, durchgeführt.

An **Schultagen** gibt es in allen Orten / Ortsteilen eine Haltestelle, an der ÖPNV-Verbindungen zum Grundzentrum (oder zum Mittel- bzw. Oberzentrum) bestehen. Die Erschließungsqualität liegt damit an Schultagen bei 100 %.

An **Ferientagen** verfügen die unten aufgeführten Orte über keine Busverbindungen; die Erschließungsqualität ist dementsprechend mangelhaft.

Orte	fehlende ÖPNV-Erschließung in den Ferien	
	ohne Berücksichtigung von AST / ASM / Rufbus	mit Berücksichtigung von AST / ASM / Rufbus
<b>Gemeinde Seevetal</b>		
Hörsten	X	
Metzendorf	X	
<b>Samtgemeinde Hanstedt</b>		
Sahrendorf	X	
Schierhorn	X	
Undeloh	X	
Wesel	X	
<b>Samtgemeinde Hollenstedt</b>		
Halvesbostel	X	
<b>Samtgemeinde Tostedt</b>		
Kampen	X	
Todtshorn	X	
<b>Stadt Buchholz</b>		
Holm	X	
<b>Stadt Winsen (L.)</b>		
Scharmbeck	X	

Tab. 17: Orte mit fehlender ÖPNV-Erschließung in den Ferien  
(Quelle: VNO)

Insgesamt ist die ÖPNV-Erschließungsqualität im Landkreis Harburg sehr gut. Nur wenige Orte sind an schulfreien Tagen nicht an das ÖPNV-Netz angebunden. Allerdings verfügen diese Orte alle über ergänzende AST- / ASM- / Rufbus-Verkehre, die auch in den Ferien ein Angebot bieten.

## 4.2 Bedienungs- und Verbindungsqualität

### 4.2.1 Grundlagen der Bewertung

#### 4.2.1.1 Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität beschreibt die quantitative Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots für den Nutzer. Ihr **Bewertungskriterium** ist die Bedienungshäufigkeit. Diese gibt an, wie viele Fahrtmöglichkeiten mit Bus und Bahn täglich auf einer bestimmten Strecke angeboten werden.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat 2001 eine ÖPNV-Mindestbedienung für den ländlichen Raum definiert. Danach werden in Abhängigkeit von der Einwohneranzahl eines Ortes folgende Mindestzahlen von ÖPNV-Fahrten pro Tag und Richtung empfohlen:

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

Tab. 18: Empfehlung Anzahl Fahrtenpaare pro Tag  
(Quelle: VDV „Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im ÖPNV, 2001“)

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

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

Bei der Untersuchung der Bedienungsqualität werden drei Bedienungsebenen unterschieden:

- **Bedienungsqualität I:** Orte / Ortsteile  $\leftrightarrow$  zugehöriges Grundzentrum
- **Bedienungsqualität II:** Grundzentren / Mittelzentren  $\leftrightarrow$  Mittelzentren
- **Bedienungsqualität III:** Grundzentren / Mittelzentren  $\leftrightarrow$  Oberzentren

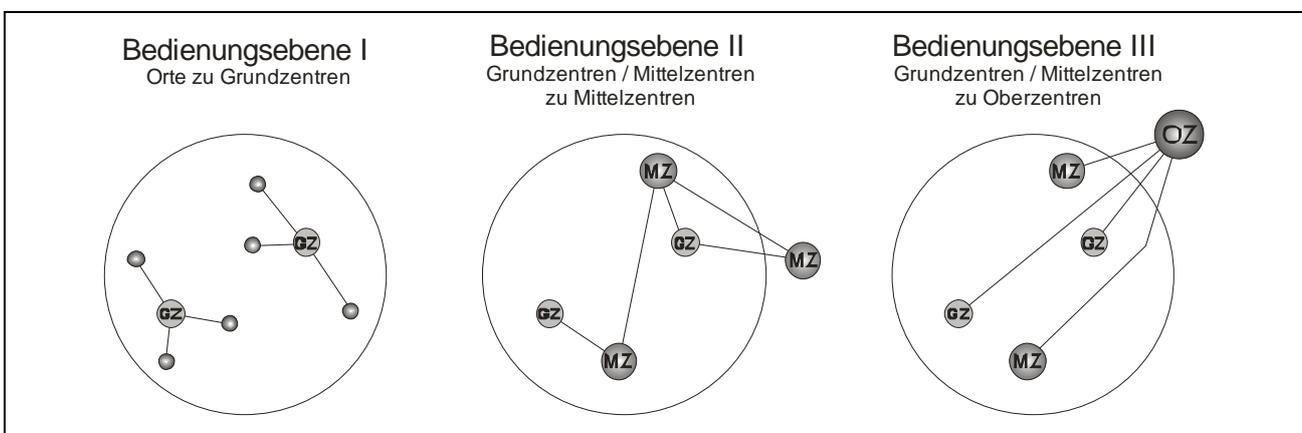


Abb. 25: Grafische Darstellung der Bedienungsebenen  
(Quelle: VNO)

Die Differenzierung auf die drei Bedienungsebenen ergibt sich aus dem Umstand, dass die Fahrgäste ganz überwiegend Ziele in dem ihrem Wohnort zugeordneten Grundzentrum und dem nächstgelegenen Mittel- bzw. Oberzentrum aufsuchen. Auch für Fahrten in das Oberzentrum muss in der Regel zunächst das Grundzentrum erreicht werden.

#### **Erläuterungen zum Verfahren:**

- Die Ermittlung der Fahrtenzahlen erfolgt anhand des HVV-Fahrplans 2017 und der elektronischen Fahrplanauskunft von HVV (hvv.de) und VBN (fahrplaner.de).
- Verkehrstage sind Montag bis Freitag, wobei das Angebot nach Schultagen (S) und schulfreien Tagen (F) differenziert wird.
- Es werden nur Fahrten gezählt, die an vier von fünf Werktagen (mo-fr) verkehren.
- Nicht gezählt werden Fahrten,
  - die in einem Abstand von weniger als 10 Minuten stattfinden (Verstärkerfahrten),
  - deren Beförderungszeiten mehr als doppelt so lang sind wie die kürzesten auf dieser Relation,
  - die mehr als zwei Umsteigevorgänge erfordern und
  - die beim Umstieg Wartezeiten von mehr als 30 Minuten aufweisen.
- Es werden nur Fahrtenpaare bewertet, d. h. werden z. B. 3 Hin- und 6 Rückfahrten angeboten, wird die Bedienungsqualität mit 3 Fahrtenpaaren angegeben.
- In den Bereichen, in denen AST-Fahrten das Linienangebot ergänzen, werden die Bewertungen unterteilt in „Bedienungsangebot ohne AST“ und „Bedienungsangebot mit AST“. Dadurch können die Wirkungen der nachfrageorientierten Bedienungsangebote auf die Bewertung der jeweiligen Bedienungsqualität direkt verglichen werden.
- Die Anwendung eines Bewertungsrasters führt zu gewissen Vereinfachungen. Bei der Bewertung des Bedienungsangebotes können deshalb bestimmte Einzelaspekte, wie z. B. die Aufenthaltszeit zwischen Ankunft einer Fahrt und Rückfahrt zum Ausgangsort ebenso wenig berücksichtigt werden wie eine Differenzierung nach Abfahrten zu bestimmten Zeiten (z. B. nach 16 Uhr). Dennoch liefert das gewählte Verfahren eine gute Analyse des gegenwärtigen Leistungsangebotes im ÖPNV.

#### **4.2.1.2 Verbindungsqualität**

Die Verbindungsqualität ist eine entscheidende Einflussgröße bei der Verkehrsmittelwahl. Sie gibt Auskunft darüber, in welchem Verhältnis die Beförderungszeit des ÖPNV zur Fahrtzeit des Motorisierten Individualverkehrs auf einer bestimmten Strecke steht. Die Verbindungsqualität ist dabei umso besser, je schneller und direkter eine Relation vom ÖPNV bedient wird.

Die Verbesserung der Verbindungsqualität durch eine direktere Linienführung steht jedoch immer in einem Spannungsfeld zur Erschließungs- und Bedienungsqualität: Einerseits ergeben sich durch die direkte Linienführung schnelle und damit attraktive Verbindungen. Andererseits verringern sich die Erschließungswirkung und die Bedienungsqualität, da abseits des Linienweges gelegene Ortschaften nicht mehr angefahren werden und dementsprechend über ein schlechteres ÖPNV-Angebot verfügen. Die Nichtbedienung dieser Ortschaften führt zudem dazu, dass das mögliche ÖPNV-Nachfragepotenzial auf einer Linie schrumpft, wodurch häufig auch die Wirtschaftlichkeit dieser Linie herabgesetzt wird.

Als **Bewertungskriterium** wird das Verhältnis zwischen den Beförderungszeiten im ÖPNV und der Fahrtzeit im MIV festgesetzt. Systembedingt liegen ÖPNV-Beförderungszeiten im

Regelfall über den MIV-Fahrtzeiten. Hensen/Otto kommen im „Handbuch zur Kommunalen Verkehrsplanung“ zu dem Ergebnis, dass eine ÖPNV-Beförderungszeit, die im Vergleich zur MIV-Fahrtzeit mehr als das 1,5- bis 1,7-fache beträgt, auch im ländlichen Raum nicht mehr akzeptiert wird. Die Grundlage für den Vergleich bilden dabei die jeweiligen Fahrtzeiten von der Einstiegs- zu der Ausstiegshaltestelle.

Im **Bewertungsraster** werden diese rechnerischen Faktoren als Kriterium angesetzt. Dabei erfolgt die Einstufung der ÖPNV-Beförderungszeit als

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

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

- **Verbindungsqualität I:** Orte / Ortsteile ⇔ zugehöriges Grundzentrum
- **Verbindungsqualität II:** Grundzentren / Mittelzentren ⇔ Mittelzentren
- **Verbindungsqualität III:** Grundzentren / Mittelzentren ⇔ Oberzentren

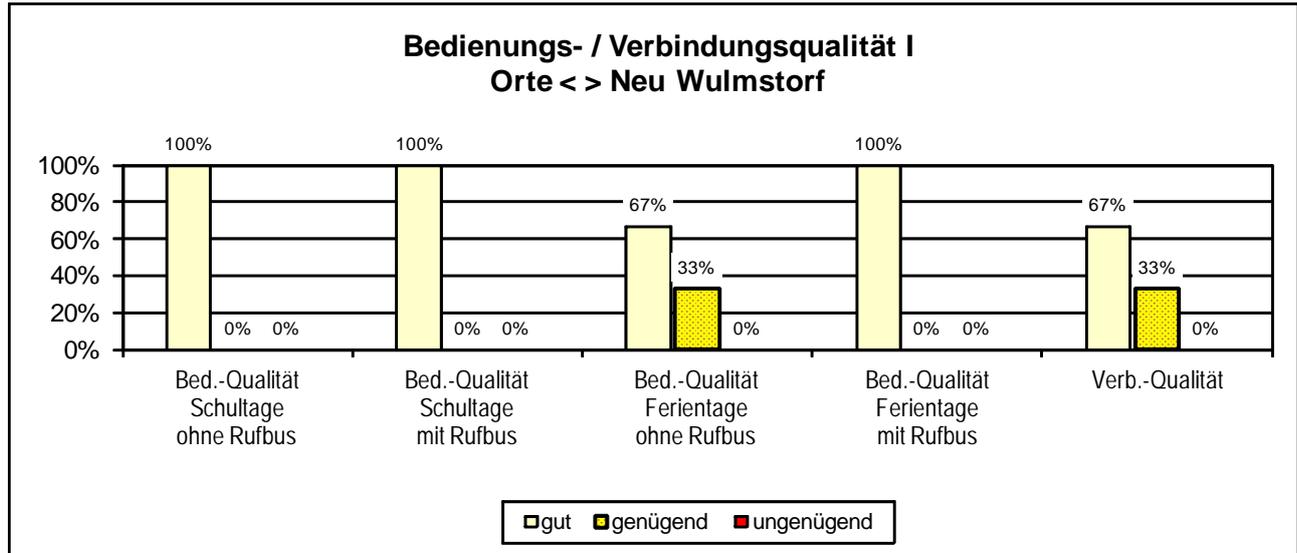
#### **Erläuterungen zum Verfahren:**

- Die Ermittlung der MIV-Fahrtzeiten erfolgt mittels des elektronischen Routenplaners Google Maps ([maps.google.de](https://maps.google.de)).
- Die Beförderungszeiten des ÖPNV (inkl. Umsteigezeiten) werden auf allen Relationen nur in der Hinrichtung und nicht in der Gegenrichtung ermittelt, da die Fahrtzeiten in der Regel deckungsgleich sind.
- Eine Differenzierung nach Schultagen und schulfreien Tagen wird ebenfalls nicht vorgenommen, da die Linienwege in der Regel identisch sind.
- Bei der Zählung von Fahrten gelten die Kriterien, die auch bei der Ermittlung der Bedienungsqualität zur Anwendung kommen. Dabei kann die Zahl der in die Bewertung eingehenden Kurse zwischen Bedienungs- und Verbindungsqualität differieren, da bei der Bedienungsqualität Fahrtenpaare, bei der Verbindungsqualität lediglich Fahrten in Richtung Zentrale Orte bewertet werden.
- Da AST-Verkehre bedarfsorientiert und die Fahrwege nicht festgelegt sind, kann es hier zu (stark) variierenden Fahrtzeiten kommen. Aus diesem Grunde sind die Verbindungsqualitäten für diese Verkehre nicht bewertet worden.

#### **4.2.2 Ergebnisse der Bewertung – Bedienungs- und Verbindungsqualität I**

In Form einer Gesamtschau wird für jede Gemeinde / Samtgemeinde / Stadt eine Ergebnisübersicht der Bedienungs- und Verbindungsqualität I erstellt. Dabei werden Bedienungs- und Verbindungsqualitäten gleichzeitig betrachtet, da allein die Bedienungsqualität (hinreichende Mindestanzahl von Fahrtenpaaren auf der jeweiligen Relation) noch keine qualifizierte Aussage über die Güte des Angebots zulässt. Erst die zusätzliche Betrachtung der Verbindungsqualität (ÖPNV-Beförderungszeiten im Vergleich zu den MIV-Fahrtzeiten) ermöglicht eine fundierte Aussage über die tatsächliche Qualität des untersuchten Angebotes.

#### 4.2.2.1 Bedienungs- und Verbindungsqualität I in der Gemeinde Neu Wulmstorf



Bedienungsqualität I: Fahrtenpaare Orte ◀ ▶ zugeordnetes Grundzentrum									
Ort	Orts-kategorie [EW]	Grundzentrum	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis ohne Rufbus		Ergebnis mit Rufbus	
			Soll-bedienung	Ist-Bedienung Schultage	Ferien	Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Neu Wulmstorf, OT Elstorf / Schwiederstorf	>3.000	Neu Wulmstorf	6-12	18	17	gut	gut	gut	gut
Neu Wulmstorf, OT Rade	200-1.000	Neu Wulmstorf	3	12	9	gut	gut	gut	gut
Neu Wulmstorf, OT Rübke	200-1.000	Neu Wulmstorf	3	5	3	gut	genügend	gut	gut

gut: Soll < Ist      genügend: Soll = Ist      ungenügend: Soll > Ist

Verbindungsqualität I: Beförderungszeit Orte ◀ ▶ zugeordnetes Grundzentrum									
Ort	Grundzentrum	km	Reisezeit [min.]			Anz. ÖV-Fahrten an Schultagen			Ergebnis
			MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5-1,7*MIV	>1,7*MIV	
Neu Wulmstorf, OT Elstorf / Schwiederstorf	Neu Wulmstorf	5,5	8	12	14	16	2	0	gut
Neu Wulmstorf, OT Rade	Neu Wulmstorf	9,8	13	20	22	5	3	4	genügend
Neu Wulmstorf, OT Rübke	Neu Wulmstorf	3,3	5	8	9	6	0	0	gut

gut: ÖV < 1,5\*MIV      genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV      ungenügend: ÖV > 1,7\*MIV

#### Bewertung Bedienungsqualität

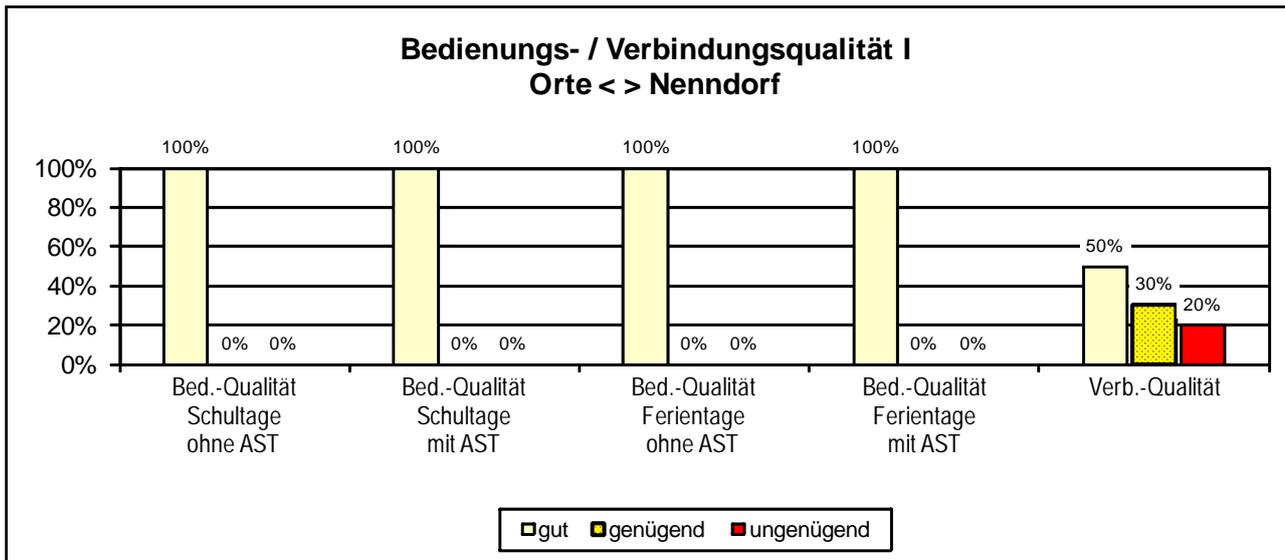
Die Bedienungsqualität konnte in den vergangenen Jahren durch die Einrichtung von zusätzlichen Fahrten auf mehreren Linien deutlich verbessert werden: So stehen heute z. B. zwischen Elstorf und dem Kernort Neu Wulmstorf mindestens 17 Fahrten pro Werktag (mo-fr) in beiden Richtungen zur Verfügung. Auch in Richtung Rade gibt es durch den schrittweisen Ausbau der Linie 4038 ein verbessertes Angebot. Die Bedienungsqualität wird auf fast allen untersuchten Relationen als gut bewertet. Gravierende Mängel liegen nicht mehr vor.

Berücksichtigt man zusätzlich das Angebot des **Rufbusses**, verbessert sich die Bedienungsqualität sowohl an Schul- wie auch an Ferientagen nochmals.

#### Bewertung Verbindungsqualität

Zwischen Rade und Neu Wulmstorf führt der höhere Anteil an schulbezogenen Fahrten, die nicht immer auf direktem Wege geführt werden können, dazu, dass die Verbindungsqualität als genügend bewertet wird. Zwischen dem Kernort und Elstorf sowie zwischen dem Kernort und Rübke ist die Fahrtzeit mit dem Bus dagegen nur geringfügig länger als die Fahrtzeit mit dem Pkw.

### 4.2.2.2 Bedienungs- und Verbindungsqualität I in der Gemeinde Rosengarten



Bedienungsqualität I: Fahrtenpaare Orte <-> zugeordnetes Grundzentrum									
Ort	Orts-kategorie [EW]	Grundzentrum	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis ohne AST		Ergebnis mit AST	
			Soll- bedienung	Ist-Bedienung Schultage	Ferien	Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Eckel	1.000-3.000	Nenndorf	3-6	10	10	gut	gut	gut	gut
Ehestorf	1.000-3.000	Nenndorf	3-6	15	13	gut	gut	gut	gut
Emsen	200-1.000	Nenndorf	3	15	13	gut	gut	gut	gut
Iddensen	200-1.000	Nenndorf	3	18	14	gut	gut	gut	gut
Klecken	1.000-3.000	Nenndorf	3-6	10	10	gut	gut	gut	gut
Langenrehm	200-1.000	Nenndorf	3	15	13	gut	gut	gut	gut
Levern	1.000-3.000	Nenndorf	3-6	14	13	gut	gut	gut	gut
Sottorf	200-1.000	Nenndorf	3	15	13	gut	gut	gut	gut
Tötensen	1.000-3.000	Nenndorf	3-6	18	14	gut	gut	gut	gut
Vahrendorf	1.000-3.000	Nenndorf	3-6	16	14	gut	gut	gut	gut

gut: Soll < Ist                      genügend: Soll = Ist                      ungenügend: Soll > Ist

Verbindungsqualität I: Beförderungszeit Orte <-> zugeordnetes Grundzentrum									
Ort	Grundzentrum	km	Reisezeit [min.]			Anz. ÖV-Fahrten an Schultagen			Ergebnis
			MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5-1,7*MIV	>1,7*MIV	
Eckel	Nenndorf	2,8	4	6	7	10	0	0	gut
Ehestorf	Nenndorf	9,3	12	18	20	0	0	15	ungenügend
Emsen	Nenndorf	2,5	4	6	7	14	0	1	gut
Iddensen	Nenndorf	1,5	2	3	3	21	0	1	gut
Klecken	Nenndorf	3,6	5	8	9	10	0	0	gut
Langenrehm	Nenndorf	4,0	6	9	10	14	1	0	gut
Levern	Nenndorf	5,7	8	12	14	0	11	3	genügend
Sottorf	Nenndorf	7,3	10	15	17	1	10	4	genügend
Tötensen	Nenndorf	3,8	4	6	7	9	9	0	genügend
Vahrendorf	Nenndorf	8,4	10	15	17	0	5	12	ungenügend

gut: ÖV < 1,5\*MIV                      genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV                      ungenügend: ÖV > 1,7\*MIV

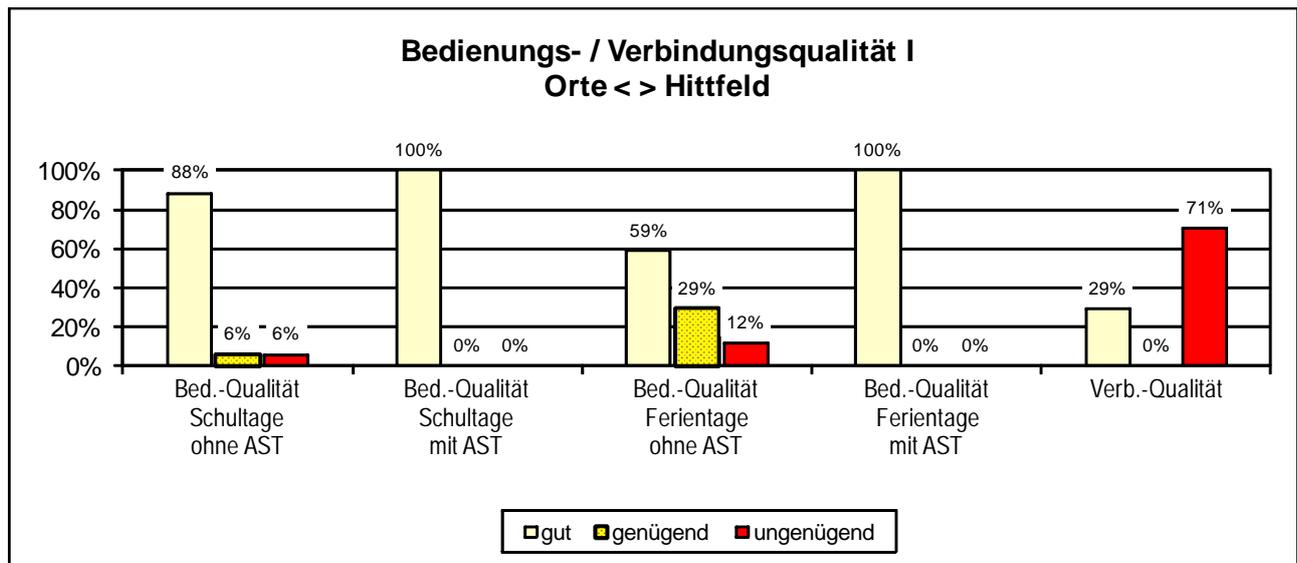
#### Bewertung Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität des Linienverkehrs ist im Landkreisvergleich überdurchschnittlich. Nachdem die Orte Eckel und Klecken durch die Verlängerung der Linie 4244 von Nenndorf bis zum Bf. Klecken nun ebenfalls über eine direkte, ganzjährige Anbindung an das eigene Grundzentrum verfügen, sind keine Mängel mehr festzustellen. Berücksichtigt man in der Bewertung das **AST**, wird die gute Bedienungsqualität nochmals verbessert.

**Bewertung Verbindungsqualität**

Auch die Verbindungsqualität hat sich durch das erweiterte Angebot auf der Linie **4244** verbessert: Auf 80 % aller Verbindungen liegt die ÖPNV-Beförderungszeit im konkurrenzfähigen Verhältnis zu der Pkw-Fahrtzeit. Nur auf den Relationen Ehestorf – Nenndorf und Vahrendorf – Nenndorf ist die Verbindungsqualität ungenügend; hier können im Motorisierten Individualverkehr schnellere Routen gewählt werden. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Einwohner von Ehestorf und Vahrendorf stark in Richtung Hamburg-Harburg orientiert sind und die Linie **340** hier eine gute Bedienungs- und Verbindungsqualität aufweist, so dass der Mangel längerer Fahrtzeiten Richtung Nenndorf an Gewicht verliert.

**4.2.2.3 Bedienungs- und Verbindungsqualität I in der Gemeinde Seevetal**



Bedienungsqualität I: Fahrtenpaare Orte <-> zugeordnetes Grundzentrum									
Ort	Orts-kategorie [EW]	Grundzentrum	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis ohne AST		Ergebnis mit AST	
			Soll-bedienung	Ist-Bedienung Schultage	Ferien	Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Seevetal, GT Beckedorf	200-1.000	Hittfeld	3	6	3	gut	genügend	gut	gut
Seevetal, GT Bullenhausen	1.000-3.000	Hittfeld	3-6	22	20	gut	gut	gut	gut
Seevetal, GT Emmendorf	1.000-3.000	Hittfeld	3-6	40	38	gut	gut	gut	gut
Seevetal, GT Fleestedt	>3.000	Hittfeld	6-12	31	25	gut	gut	gut	gut
Seevetal, GT Glüsinggen	1.000-3.000	Hittfeld	3-6	23	20	gut	gut	gut	gut
Seevetal, GT Helmstorf	200-1.000	Hittfeld	3	20	19	gut	gut	gut	gut
Seevetal, GT Hörsten	200-1.000	Hittfeld	3	1	0	ungenügend	ungenügend	gut	gut
Seevetal, GT Holtorfsloh	200-1.000	Hittfeld	3	8	3	gut	genügend	gut	gut
Seevetal, GT Horst	1.000-3.000	Hittfeld	3-6	12	9	gut	gut	gut	gut
Seevetal, GT Lindhorst	200-1.000	Hittfeld	3	20	19	gut	gut	gut	gut
Seevetal, GT Maschen Dorf	>6.000	Hittfeld	6-12	13	7	gut	genügend	gut	gut
Seevetal, GT Maschen Heide	1.000-3.000	Hittfeld	3-6	13	9	gut	gut	gut	gut
Seevetal, GT Meckelfeld	>6.000	Hittfeld	6-12	35	32	gut	gut	gut	gut
Seevetal, GT Metzendorf	200-1.000	Hittfeld	3	3	0	genügend	ungenügend	gut	gut
Seevetal, GT Ohlendorf	1.000-3.000	Hittfeld	3-6	11	3	gut	genügend	gut	gut
Seevetal, GT Over	1.000-3.000	Hittfeld	3-6	21	27	gut	gut	gut	gut
Seevetal, GT Ramelsloh	1.000-3.000	Hittfeld	3-6	10	3	gut	genügend	gut	gut

gut: Soll < Ist

genügend: Soll = Ist

ungenügend: Soll > Ist

Verbindungsqualität I: Beförderungszeit Orte ◀▶ zugeordnetes Grundzentrum									
Ort	Grundzentrum	km	Reisezeit [min.]			Anz. ÖV-Fahrten an Schultagen			Ergebnis
			MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5-1,7*MIV	>1,7*MIV	
Seevetal, GT Beckedorf	Hittfeld	4,3	7	11	12	1	0	5	ungenügend
Seevetal, GT Bullenhausen	Hittfeld	14,3	21	32	36	0	0	22	ungenügend
Seevetal, GT Emmelndorf	Hittfeld	1,4	3	5	5	39	1	0	gut
Seevetal, GT Fleestedt	Hittfeld	3,4	7	11	12	2	1	28	ungenügend
Seevetal, GT Glüsing	Hittfeld	5,0	8	12	14	0	0	24	ungenügend
Seevetal, GT Helmstorf	Hittfeld	2,9	5	8	9	19	0	1	gut
Seevetal, GT Hörsten	Hittfeld	10,4	13	20	22	0	0	1	ungenügend
Seevetal, GT Holtorfsloh	Hittfeld	11,8	14	21	24	0	0	8	ungenügend
Seevetal, GT Horst	Hittfeld	4,5	10	15	17	10	1	2	gut
Seevetal, GT Lindhorst	Hittfeld	1,6	3	5	5	21	0	1	gut
Seevetal, GT Maschen Dorf	Hittfeld	4,7	8	12	14	0	0	13	ungenügend
Seevetal, GT Maschen Heide	Hittfeld	4,1	7	11	12	11	0	3	gut
Seevetal, GT Meckelfeld	Hittfeld	7,3	12	18	20	0	1	34	ungenügend
Seevetal, GT Metzendorf	Hittfeld	3,6	7	11	12	0	0	3	ungenügend
Seevetal, GT Ohlendorf	Hittfeld	9,7	10	15	17	0	0	12	ungenügend
Seevetal, GT Over	Hittfeld	11,9	17	26	29	0	0	21	ungenügend
Seevetal, GT Ramelsloh	Hittfeld	7,9	11	17	19	0	1	11	ungenügend

gut: ÖV &lt; 1,5\*MIV

genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV

ungenügend: ÖV &gt; 1,7\*MIV

### Bewertung Bedienungsqualität

Da nicht alle Verkehrsbeziehungen zwischen den verschiedenen Siedlungsschwerpunkten in der Gemeinde im Rahmen dieses Nahverkehrsplanes untersucht werden konnten, wurde den Verbindungen aus allen Gemeindeteilen in Richtung Hittfeld, dem Sitz der Gemeindeverwaltung, der Vorrang eingeräumt. Für ausgewählte Orte sind darüber hinaus weitere Relationen bewertet worden.

#### *Bedienungsqualität Orte → Hittfeld*

An Schultagen wurde bei 94 % aller analysierten Relationen eine gute oder genügende Bedienungsqualität festgestellt, nur zwischen Hörsten und Hittfeld wird die Mindestfahrtenanzahl nicht erreicht. Nach derzeitigem Sachstand (Jan. 2017) gibt es aber seitens der Gemeinde Überlegungen, u. a. als Kompensation für die Sperrung der Decatur-Brücke ganzjährig zusätzliche Busverbindungen zwischen Hörsten und Meckelfeld / Maschen Dorf einzurichten, so dass zumindest das nächstgelegene Nahversorgungszentrum erreicht werden könnte.

In den Ferien sinkt die Bedienungsqualität etwas ab: An schulfreien Tagen haben noch 88 % der untersuchten Relationen ein gutes oder genügendes Fahrtenangebot. Ungenügend sind die Fahrtmöglichkeiten nach Hittfeld aus den Orten Hörsten und Metzendorf.

Insgesamt hat sich die Bedienungsqualität im Vergleich zur Analyse im letzten Nahverkehrsplan verbessert, teilweise auch infolge der Ende 2014 erfolgten Umsetzung des neuen ÖPNV-Angebotes in der Gemeinde.

Wird das **AST**-Angebot mit in die Bewertung einbezogen, so ergibt sich auf allen untersuchten Verbindungen eine gute Bedienungsqualität.

#### *Bedienungsqualität Orte → Maschen*

Für die Orte Holtorfsloh, Horst, Ohlendorf und Ramelsloh wurde aufgrund ihrer räumlichen Lage in der Gemeinde zudem die Bedienungsqualität für Fahrten nach Maschen untersucht.

Das Ergebnis: Alle Verbindungen sind sowohl an Schul- wie auch an Ferientagen mit gut bewertet worden. Hier hat das neue ÖPNV-Angebot ab Ende 2014 nochmals Verbesserungen gebracht.

**Bedienungsqualität Orte → HH-Harburg**

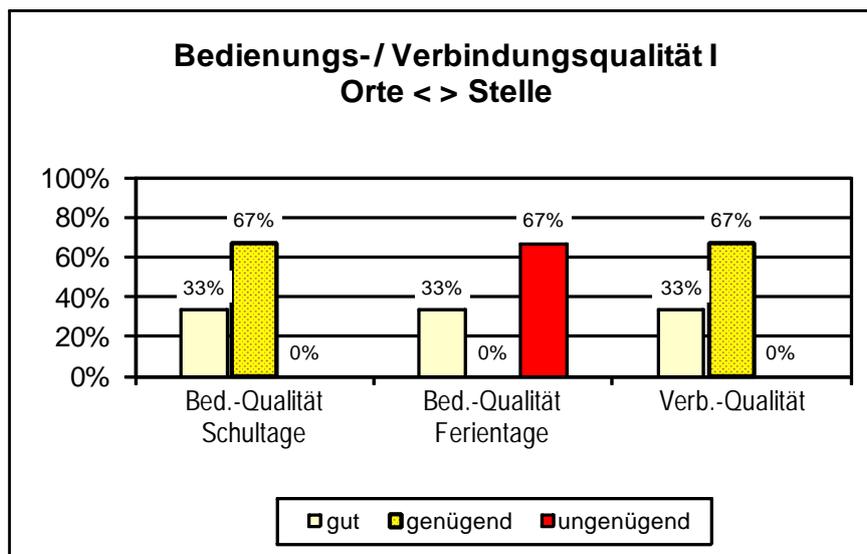
Für alle Orte wurden zusätzlich die Verbindungen nach Hamburg-Harburg analysiert, da der Harburger Bahnhof und die Harburger Innenstadt sowohl für Berufspendler wie auch für Fahrten im Einkaufs- und Freizeitverkehr ein wesentliches Ziel darstellen.

Das Ergebnis: Abgesehen von Hörsten und Metzendorf ist aus allen anderen Orten der Gemeinde die Bedienungsqualität in Richtung Hamburg-Harburg an Schul- und Ferientagen gut.

**Bewertung Verbindungsqualität**

Von den geprüften Verbindungen weisen ca. 70 % eine ungenügende Qualität auf, d. h., die Fahrtzeit mit dem Pkw liegt teilweise deutlich unter der Beförderungszeit des ÖPNV. Dies liegt u. a. daran, dass nicht alle Orte eine direkte Busverbindung nach Hittfeld besitzen, sondern ein Umstieg erforderlich ist, der zu einem höherem Zeitaufwand führt. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass gerade in der Gemeinde Seevetal das Straßennetz sehr gut ausgebaut ist und demzufolge der Motorisierte Individualverkehr direktere Wege, z. T. über die Autobahnen, wählen kann, die zu einer kürzeren Fahrtzeit führen. Diese Möglichkeit steht dem Busverkehr nicht zur Verfügung, da dieser auch Orte und Siedlungsbereiche jenseits des direkten Linienweges anfahren und zusätzlich innerhalb von Ortschaften verkehrsberuhigte Bereiche durchqueren muss.

**4.2.2.4 Bedienungs- und Verbindungsqualität I in der Gemeinde Stelle**



Bedienungsqualität I: Fahrtenpaare Orte ◀ ▶ zugeordnetes Grundzentrum							
Ort	Orts-kategorie [EW]	Grundzentrum	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis	
			Soll-bedienung	Ist-Bedienung Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Ashausen	>3.000	Stelle	6-12	23	23	gut	gut
Fliegenberg	1.000-3.000	Stelle	3-6	3	0	genügend	ungenügend
Rosenweide	200-1.000	Stelle	3	3	0	genügend	ungenügend

gut: Soll < Ist                      genügend: Soll = Ist                      ungenügend: Soll > Ist

Verbindungsqualität I: Beförderungszeit Orte ◀ ▶ zugeordnetes Grundzentrum									
Ort	Grundzentrum	km	Reisezeit [min.]			Anz. ÖV-Fahrten an Schultagen			Ergebnis
			MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5-1,7*MIV	>1,7*MIV	
Ashausen	Stelle	4,0	6	9	10	23	0	0	gut
Fliegenberg	Stelle	5,2	7	11	12	0	2	1	genügend
Rosenweide	Stelle	7,1	9	14	15	0	2	1	genügend

gut: ÖV < 1,5\*MIV                      genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV                      ungenügend: ÖV > 1,7\*MIV

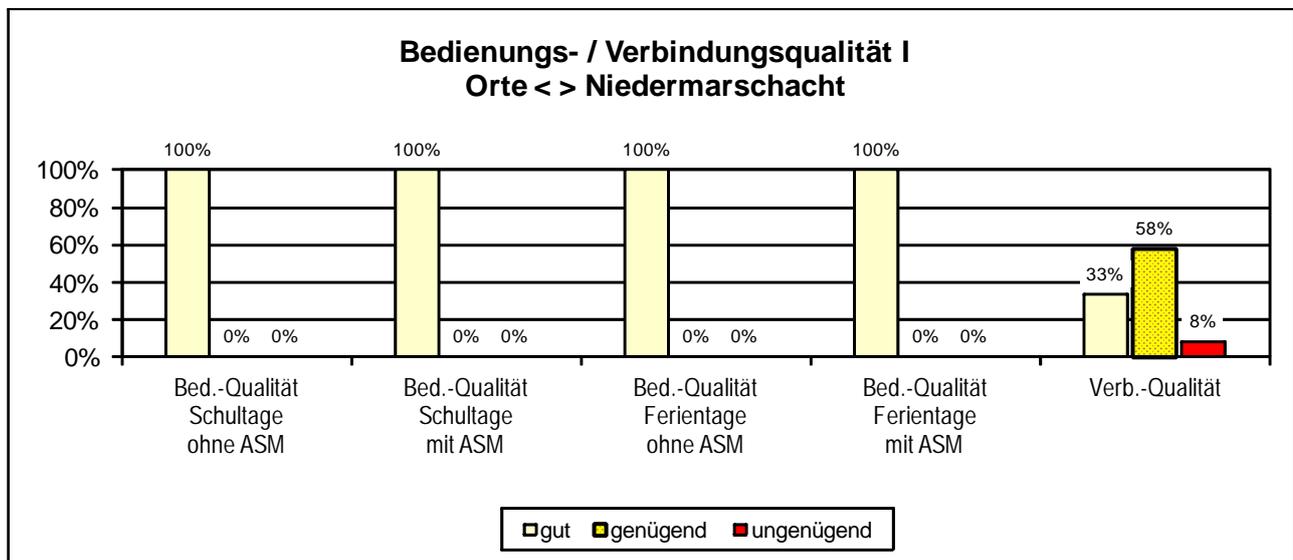
**Bewertung Bedienungsqualität**

An Schultagen ist die Bedienungsqualität auf allen untersuchten Relationen gut oder genügend. In den Ferien fällt die Bewertung negativer aus: Bedingt durch das Bahnangebot bleibt die Bedienungsqualität zwischen Ashausen und Stelle zwar gut, wird dafür aber auf den Verbindungen Rosenweide – Stelle und Fliegenberg – Stelle ungenügend, da dort an schulfreien Tagen kein Bus verkehrt.

**Bewertung Verbindungsqualität**

Die Verbindungsqualität ist durch den schulbezogenen Linienverkehr mit seinen in der Regel längeren Fahrtzeiten überwiegend ungenügend; nur die (Bahn-)Verbindung Ashausen – Stelle weist kurze Fahrtzeiten und somit eine gute Qualität auf.

**4.2.2.5 Bedienungs- und Verbindungsqualität I in der Samtgemeinde Elbmarsch**



Bedienungsqualität I: Fahrtenpaare Orte < > zugeordnetes Grundzentrum									
Ort	Orts-kategorie [EW]	Grundzentrum	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis ohne ASM		Ergebnis mit ASM	
			Soll-bedienung	Ist-Bedienung Schultage	Ferien	Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Drage	200-1.000	Niedermarschacht	3	19	13	gut	gut	gut	gut
Drage, OT Drennhaus	200-1.000	Niedermarschacht	3	19	13	gut	gut	gut	gut
Drage, OT Elbstorf	200-1.000	Niedermarschacht	3	19	13	gut	gut	gut	gut
Drage, OT Hunden	200-1.000	Niedermarschacht	3	10	5	gut	gut	gut	gut
Drage, OT Schwinde	1.000-3.000	Niedermarschacht	3-6	19	13	gut	gut	gut	gut
Drage, OT Stove	200-1.000	Niedermarschacht	3	19	13	gut	gut	gut	gut
Marschacht, OT Obermarsch.	1.000-3.000	Niedermarschacht	3-6	25	22	gut	gut	gut	gut
Marschacht, OT Oldershausen	200-1.000	Niedermarschacht	3	8	4	gut	gut	gut	gut
Marschacht, OT Rönne	200-1.000	Niedermarschacht	3	30	25	gut	gut	gut	gut
Tespe	>3.000	Niedermarschacht	6-12	25	22	gut	gut	gut	gut
Tespe, OT Avendorf	200-1.000	Niedermarschacht	3	12	9	gut	gut	gut	gut
Tespe, OT Bütlingen	200-1.000	Niedermarschacht	3	14	13	gut	gut	gut	gut

gut: Soll < Ist

genügend: Soll = Ist

ungenügend: Soll > Ist

Verbindungsqualität I: Beförderungszeit Orte ◀▶ zugeordnetes Grundzentrum									
Ort	Grundzentrum	km	Reisezeit [min.]			Anz. ÖV-Fahrten an Schultagen			Ergebnis
			MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5-1,7*MIV	>1,7*MIV	
Drage	Niedermarschacht	8,6	11	17	19	20	0	0	gut
Drage, OT Drennhäusen	Niedermarschacht	7,0	9	14	15	20	0	0	gut
Drage, OT Elbstorf	Niedermarschacht	6,2	8	12	14	20	0	0	gut
Drage, OT Hunden	Niedermarschacht	9,7	11	17	19	0	1	12	ungenügend
Drage, OT Schwinde	Niedermarschacht	3,4	4	6	7	0	20	0	genügend
Drage, OT Stove	Niedermarschacht	4,0	5	8	9	0	20	0	genügend
Marschacht, OT Obermarsch.	Niedermarschacht	1,7	2	3	4	0	26	0	genügend
Marschacht, OT Oldershausen	Niedermarschacht	6,8	6	9	10	11	0	0	gut
Marschacht, OT Rönne	Niedermarschacht	1,7	2	3	4	0	30	0	genügend
Tespe	Niedermarschacht	4,4	6	9	10	0	24	2	genügend
Tespe, OT Avendorf	Niedermarschacht	7,6	10	15	17	0	12	0	genügend
Tespe, OT Bütlingen	Niedermarschacht	8,0	10	15	17	0	14	0	genügend

gut: ÖV < 1,5\*MIV      genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV      ungenügend: ÖV > 1,7\*MIV

### Bewertung Bedienungsqualität

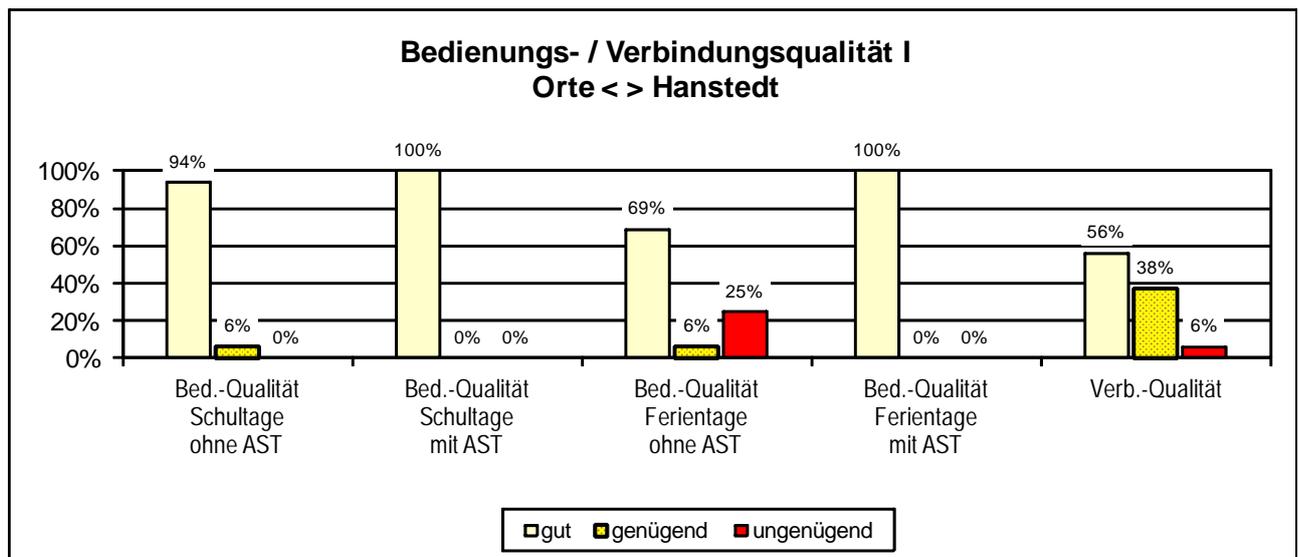
In der Samtgemeinde ist die Bedienungsqualität bereits ohne Einbeziehung des ergänzenden **ASM**-Angebotes durchgängig mit gut bewertet worden. Nachdem in den vergangenen Jahren insbesondere auf den Linien **4400** und **4405** erhebliche zusätzliche Leistungen bestellt worden sind, in der HVZ bis zu einem 30min-Takt, liegt das Gesamtangebot weit über dem Landkreisdurchschnitt. Auch zwischen Hunden und Niedermarschacht sowie zwischen Oldershausen und Niedermarschacht konnte die Qualität durch kleinere Maßnahmen auf ein knapp gutes Niveau gehoben werden.

Betrachtet man Bus und **ASM** zusammen, so verbessert sich die Bedienungsqualität nochmals.

### Bewertung Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität ist fast durchgängig als gut oder genügend bewertet worden, nur zwischen Hunden und Niedermarschacht ist sie ungenügend. Allerdings wird hier der Grenzwert, bis zu dem die Verbindungsqualität als genügend eingestuft worden wäre, nur um wenige Minuten überschritten.

#### 4.2.2.6 Bedienungs- und Verbindungsqualität I in der Samtgemeinde Hanstedt



Bedienungsqualität I: Fahrtenpaare Orte ◀▶ zugeordnetes Grundzentrum									
Ort	Orts-kategorie [EW]	Grundzentrum	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis ohne AST		Ergebnis mit AST	
			Soll-bedienung	Ist-Bedienung Schultage	Ferien	Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Asendorf	1.000-3.000	Hanstedt	3-6	19	18	gut	gut	gut	gut
Brackel	1.000-3.000	Hanstedt	3-6	8	4	gut	genügend	gut	gut
Dierkshausen	200-1.000	Hanstedt	3	16	10	gut	gut	gut	gut
Döhle	200-1.000	Hanstedt	3	9	6	gut	gut	gut	gut
Egestorf	1.000-3.000	Hanstedt	3-6	14	10	gut	gut	gut	gut
Evendorf	200-1.000	Hanstedt	3	9	6	gut	gut	gut	gut
Marxen	1.000-3.000	Hanstedt	3-6	12	7	gut	gut	gut	gut
Nindorf	200-1.000	Hanstedt	3	14	9	gut	gut	gut	gut
Ollsen	200-1.000	Hanstedt	3	10	7	gut	gut	gut	gut
Quarrendorf	200-1.000	Hanstedt	3	8	4	gut	gut	gut	gut
Sahrendorf	200-1.000	Hanstedt	3	3	0	genügend	ungenügend	gut	gut
Schätzendorf	200-1.000	Hanstedt	3	16	10	gut	gut	gut	gut
Schierhorn	200-1.000	Hanstedt	3	6	0	gut	ungenügend	gut	gut
Thieshope	200-1.000	Hanstedt	3	8	4	gut	gut	gut	gut
Undeloh	200-1.000	Hanstedt	3	5	0	gut	ungenügend	gut	gut
Wesel	200-1.000	Hanstedt	3	5	0	gut	ungenügend	gut	gut

gut: Soll &lt; Ist

genügend: Soll = Ist

ungenügend: Soll &gt; Ist

Verbindungsqualität I: Beförderungszeit Orte ◀▶ zugeordnetes Grundzentrum									
Ort	Grundzentrum	km	Reisezeit [min.]			Anz. ÖV-Fahrten an Schultagen			Ergebnis
			MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5-1,7*MIV	>1,7*MIV	
Asendorf	Hanstedt	5,7	8	12	14	21	0	0	gut
Brackel	Hanstedt	5,3	7	11	12	8	0	0	gut
Dierkshausen	Hanstedt	2,5	4	6	7	18	0	0	gut
Döhle	Hanstedt	13,8	18	27	31	6	0	3	genügend
Egestorf	Hanstedt	9,5	12	18	20	14	1	1	gut
Evendorf	Hanstedt	14,5	18	27	31	6	0	3	genügend
Marxen	Hanstedt	6,7	8	12	14	0	0	12	ungenügend
Nindorf	Hanstedt	3,4	4	6	7	11	2	1	gut
Ollsen	Hanstedt	4,5	5	8	9	9	0	1	gut
Quarrendorf	Hanstedt	3,1	5	8	9	8	0	0	gut
Sahrendorf	Hanstedt	7,5	10	15	17	2	0	4	genügend
Schätzendorf	Hanstedt	6,4	8	12	14	17	1	0	gut
Schierhorn	Hanstedt	7,3	9	14	15	4	1	2	genügend
Thieshope	Hanstedt	8,5	11	17	19	7	0	1	gut
Undeloh	Hanstedt	11,6	15	23	26	1	1	3	genügend
Wesel	Hanstedt	16,9	20	30	34	1	1	3	genügend

gut: ÖV &lt; 1,5\*MIV

genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV

ungenügend: ÖV &gt; 1,7\*MIV

### Bewertung Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität erreicht an Schultagen einen überdurchschnittlich guten Wert. Abgesehen von der Verbindung Sahrendorf – Hanstedt (genügend) steht auf allen anderen Verbindungen ein gutes (= 94 %) Angebot zur Verfügung.

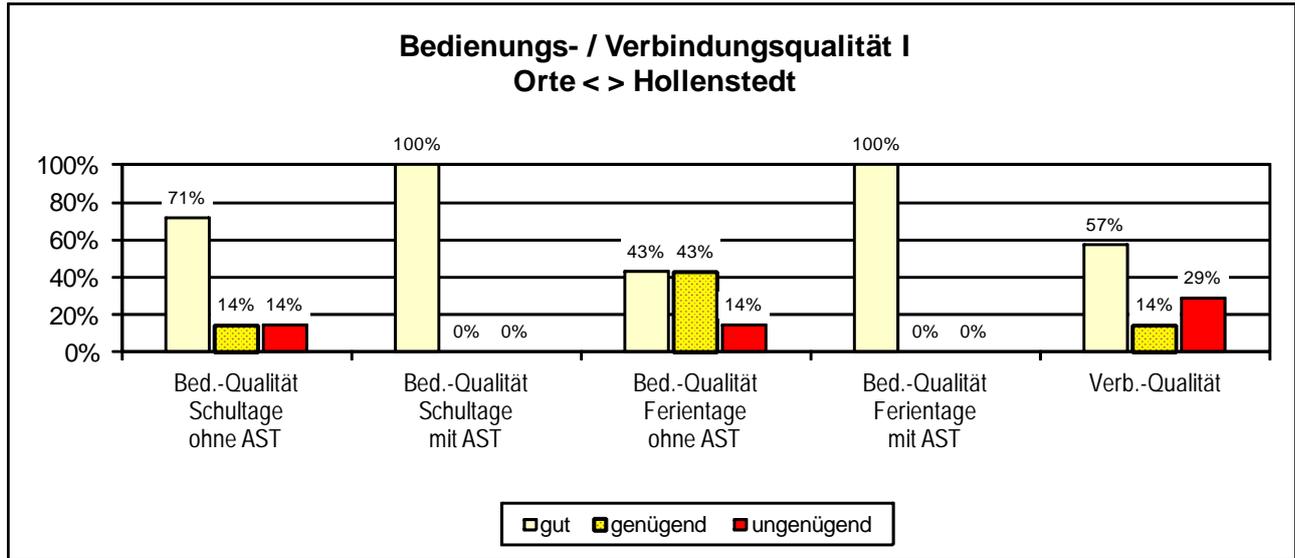
An Ferientagen wird noch auf 75 % aller untersuchten Relationen eine gute oder genügende Bedienungsqualität erreicht. Insbesondere die Orte Evendorf, Egestorf, Nindorf und Ollsen profitieren von der Erweiterung und Neuausrichtung des Fahrplanangebotes auf der Linie **4207**; hier stehen - im Vergleich zur Bewertung im vorherigen Nahverkehrsplan - deutlich mehr Verbindungen zur Verfügung. Auch zwischen Marxen und Hanstedt hat sich die Bedienungsqualität ganzjährig verbessert: Die Linie **4408**, die Marxen bedient, bietet in Asendorf mehrmals täglich Anschlüsse zur Linie **4207**, die von dort weiter nach Hanstedt fährt.

Nur Sahrendorf, Schierhorn, Undeloh und Wesel haben in den Ferien keine Verbindungen mehr, nachdem die Linie **4206** mangels Fahrgastnachfrage eingestellt worden ist.

### Bewertung Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität ist im Landkreisvergleich sehr gut. 94 % aller Fahrten weisen eine gute oder genügende Qualität auf, nur 6 % sind ungenügend.

### 4.2.2.7 Bedienungs- und Verbindungsqualität I in der Samtgemeinde Hollenstedt



Ort	Orts-kategorie [EW]	Grundzentrum	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis ohne AST		Ergebnis mit AST	
			Soll-bedienung	Ist-Bedienung Schultage	Ferien	Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Appel	1.000-3.000	Hollenstedt	3-6	7	5	gut	genügend	gut	gut
Appel, OT Eversen-Heide	200-1.000	Hollenstedt	3	10	10	gut	gut	gut	gut
Drestedt	200-1.000	Hollenstedt	3	7	6	gut	gut	gut	gut
Halvesbostel	200-1.000	Hollenstedt	3	2	0	ungenügend	ungenügend	gut	gut
Moisburg	1.000-3.000	Hollenstedt	3-6	16	15	gut	gut	gut	gut
Regesbostel	1.000-3.000	Hollenstedt	3-6	8	5	gut	genügend	gut	gut
Wenzendorf	1.000-3.000	Hollenstedt	3-6	6	5	genügend	genügend	gut	gut

gut: Soll < Ist      genügend: Soll = Ist      ungenügend: Soll > Ist

Ort	Grundzentrum	km	Reisezeit [min.]			Anz. ÖV-Fahrten an Schultagen			Ergebnis
			MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5-1,7*MIV	>1,7*MIV	
Appel	Hollenstedt	4,0	7	11	12	8	1	0	gut
Appel, OT Eversen-Heide	Hollenstedt	6,7	10	15	17	10	1	1	gut
Drestedt	Hollenstedt	5,0	7	11	12	0	3	4	ungenügend
Halvesbostel	Hollenstedt	8,2	10	15	17	0	0	2	ungenügend
Moisburg	Hollenstedt	5,2	7	11	12	15	0	1	gut
Regesbostel	Hollenstedt	5,5	7	11	12	10	0	0	gut
Wenzendorf	Hollenstedt	4,6	6	9	10	3	3	0	genügend

gut: ÖV < 1,5\*MIV      genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV      ungenügend: ÖV > 1,7\*MIV

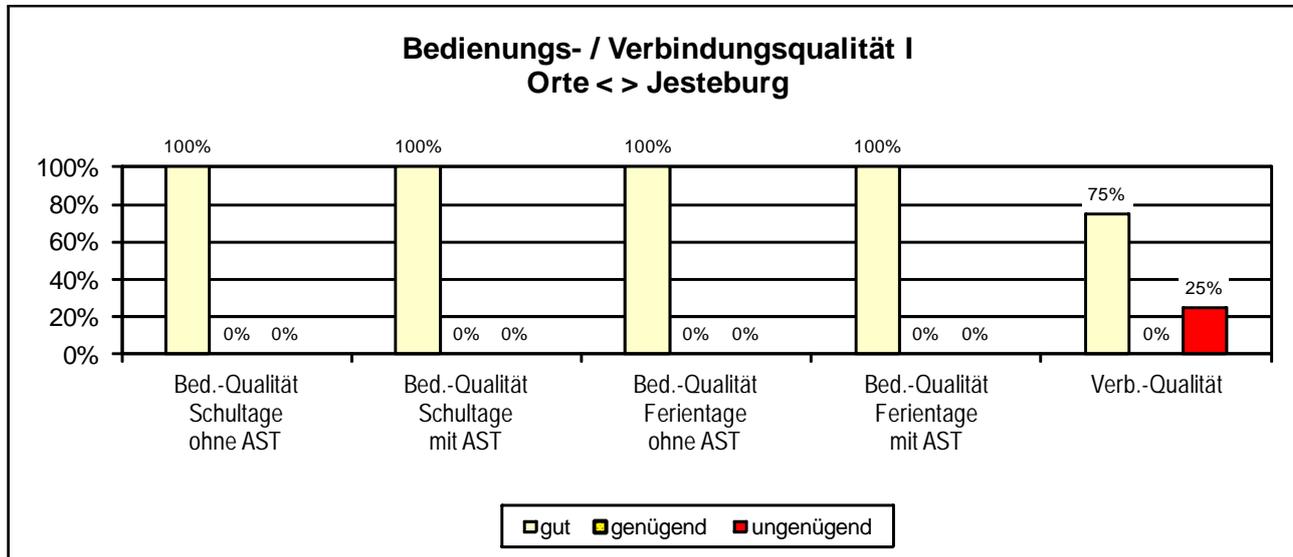
#### Bewertung Bedienungsqualität

An Schultagen ist die Bedienungsqualität in der Samtgemeinde überwiegend gut. Nur zwischen Halvesbostel und Hollenstedt ist das Fahrplanangebot (abseits der Schülerbeförderung) ungenügend. An Ferientagen reduziert sich die Fahrtenanzahl auf einigen Verbindungen, so dass zwischen Appel, Regesbostel und Wenzendorf einerseits und Hollenstedt andererseits nur eine genügende Bedienungsqualität erreicht wird. Halvesbostel verfügt an schulfreien Tagen über keine Busverbindungen. Auch die Anbindung des Ortes an Tostedt über die Linie **4860**, die vor einigen Jahren auf Wunsch der Gemeinde eingerichtet worden ist, ist inzwischen aufgrund sehr geringer Fahrgastnachfrage wieder reduziert worden.

Bewertung Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität liegt im Landkreisvergleich im Durchschnitt. Abgesehen von den Verbindungen Drestedt – Hollenstedt und Halvesbostel – Hollenstedt werden überwiegend gute Verbindungsqualitäten erzielt.

**4.2.2.8 Bedienungs- und Verbindungsqualität I in der Samtgemeinde Jesteburg**



Bedienungsqualität I: Fahrtenpaare Orte ◀ ▶ zugeordnetes Grundzentrum										
Ort	Orts-kategorie [EW]	Grundzentrum	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis ohne AST		Ergebnis mit AST		
			Soll-bedienung	Ist-Bedienung Schultage	Hin	Schultage	Ferien	Schultage	Ferien	
Bendestorf	1.000-3.000	Jesteburg	3-6	19	20	gut	gut	kein Angeb.	kein Angeb.	
Harmstorf	200-1.000	Jesteburg	3	22	21	gut	gut	kein Angeb.	kein Angeb.	
Jesteb., Itzenbüttel	1.000-3.000	Jesteburg	3-6	17	13	gut	gut	gut	gut	
Jesteb., OT Lüllau	200-1.000	Jesteburg	3	14	12	gut	gut	gut	gut	

gut: Soll < Ist      genügend: Soll = Ist      ungenügend: Soll > Ist

Verbindungsqualität I: Beförderungszeit Orte ◀ ▶ zugeordnetes Grundzentrum									
Ort	Grundzentrum	km	Reisezeit [min.]			Anz. ÖV-Fahrten an Schultagen			Ergebnis
			MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5-1,7*MIV	>1,7*MIV	
Bendestorf	Jesteburg	4,7	7	11	12	18	1	2	gut
Harmstorf	Jesteburg	5,2	7	11	12	3	0	22	ungenügend
Jesteb., Itzenbüttel	Jesteburg	2,2	3	5	5	16	1	0	gut
Jesteb., OT Lüllau	Jesteburg	3,4	4	6	7	15	0	0	gut

gut: ÖV < 1,5\*MIV      genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV      ungenügend: ÖV > 1,7\*MIV

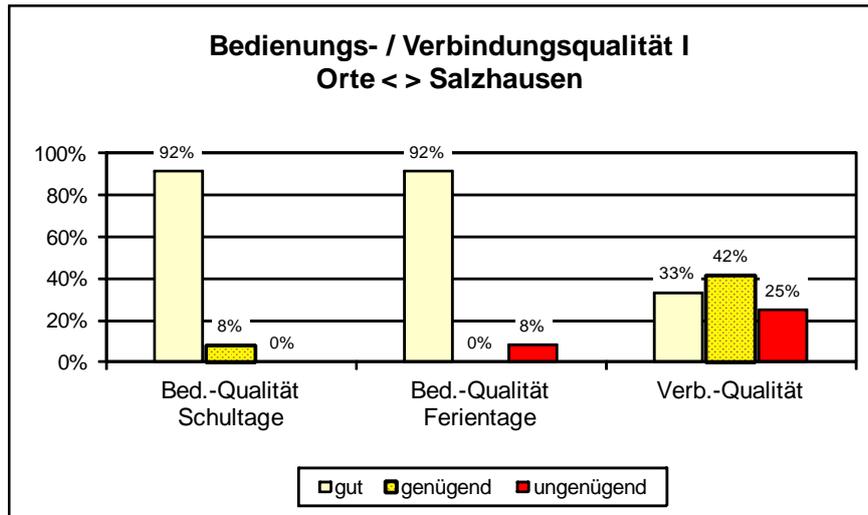
Bewertung Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität ist sowohl an Schul- wie an Ferientagen auf allen untersuchten Relationen ohne Ausnahme gut, insbesondere für die Ortsteile Itzenbüttel und Lüllau haben die Angebotsverbesserungen auf der Linie **4207** zu deutlich mehr Verbindungen geführt.

Bewertung Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität ist auf drei von vier Relationen mit gut bewertet worden. Nur für die Strecke Harmstorf – Jesteburg ist sie ungenügend. Die Ursache hierfür liegt in der Schlaufenfahrt durch Bendestorf, die im ÖPNV zur guten Erschließung des Ortes nicht zu vermeiden ist, die aber ein privater Pkw-Nutzer auf der Fahrt von Harmstorf nach Jesteburg nicht machen würde.

#### 4.2.2.9 Bedienungs- und Verbindungsqualität I in der Samtgemeinde Salzhausen



Bedienungsqualität I: Fahrtenpaare Orte ◀ ▶ zugeordnetes Grundzentrum							
Ort	Orts- kategorie [EW]	Grundzentrum	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis	
			Soll- bedienung	Ist-Bedienung Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Eyendorf	1.000-3.000	Salzhausen	3-6	11	8	gut	gut
Garlstorf	1.000-3.000	Salzhausen	3-6	14	13	gut	gut
Garstedt	1.000-3.000	Salzhausen	3-6	12	11	gut	gut
Gödenstorf	200-1.000	Salzhausen	3	14	13	gut	gut
OT Lübbberstedt	200-1.000	Salzhausen	3	13	10	gut	gut
OT Luhmühlen	200-1.000	Salzhausen	3	18	15	gut	gut
OT Oelstorf	200-1.000	Salzhausen	3	14	13	gut	gut
OT Putensen	200-1.000	Salzhausen	3	7	5	gut	gut
Toppenstedt	1.000-3.000	Salzhausen	3-6	14	11	gut	gut
OT Tangendorf	200-1.000	Salzhausen	3	8	4	gut	gut
Vierhöfen	1.000-3.000	Salzhausen	3-6	4	0	genügend	ungenügend
Wulfesen	1.000-3.000	Salzhausen	3-6	13	12	gut	gut

Verbindungsqualität I: Beförderungszeit Orte ◀ ▶ zugeordnetes Grundzentrum								
Ort	Grundzentrum	Reisezeit [min.]			Anz. ÖV-Fahrten an Schultagen			Ergebnis
		MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5-1,7*MIV	>1,7*MIV	
Eyendorf	Salzhausen	6	9	10	0	9	2	genügend
Garlstorf	Salzhausen	7	11	12	20	0	0	gut
Garstedt	Salzhausen	10	15	17	0	2	15	ungenügend
Gödenstorf	Salzhausen	5	8	9	20	0	0	gut
OT Lübbberstedt	Salzhausen	9	14	15	5	5	3	genügend
OT Luhmühlen	Salzhausen	4	6	7	3	16	0	genügend
OT Oelstorf	Salzhausen	3	5	5	20	0	0	gut
OT Putensen	Salzhausen	7	11	12	5	0	2	genügend
Toppenstedt	Salzhausen	12	18	20	15	1	0	gut
OT Tangendorf	Salzhausen	18	27	31	3	5	0	genügend
Vierhöfen	Salzhausen	14	21	24	0	1	3	ungenügend
Wulfesen	Salzhausen	13	20	22	0	0	17	ungenügend

gut: ÖV &lt; 1,5\*MIV

genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV

ungenügend: ÖV &gt; 1,7\*MIV

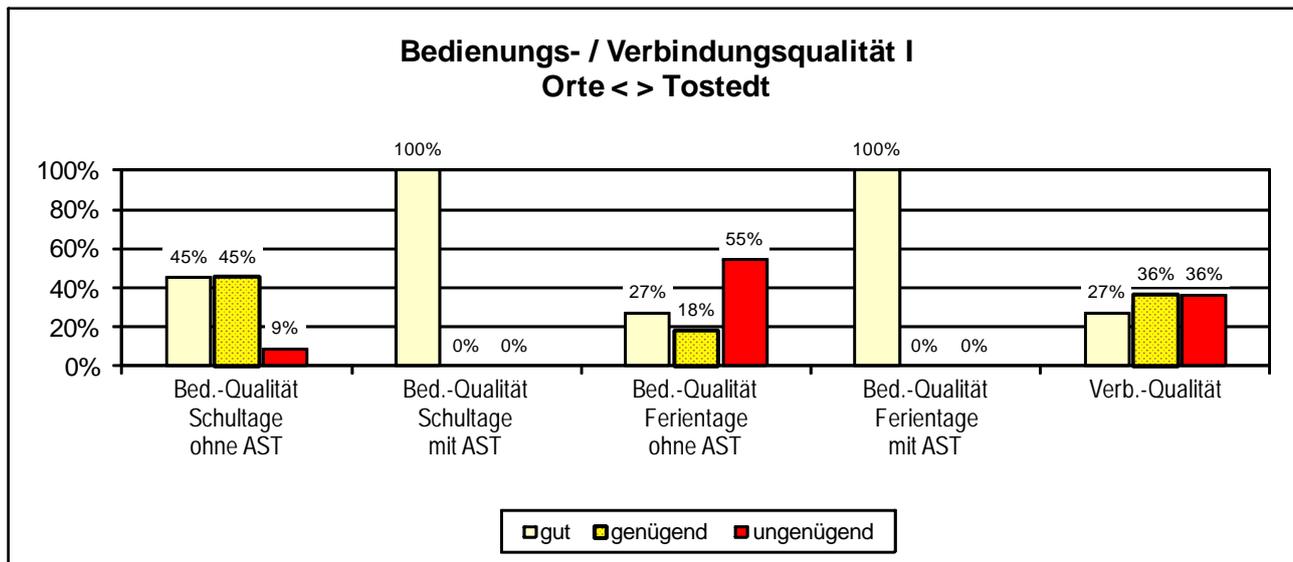
#### Bewertung Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität ist sowohl an Schul- wie auch an Ferientagen auf fast allen untersuchten Relationen gut. Nur zwischen Vierhöfen und Salzhausen ist das Fahrtenangebot an Schultagen genügend bzw. in den Ferien ungenügend, da dann keine Busse verkehren.

**Bewertung Verbindungsqualität**

Bei der Verbindungsqualität ergibt sich ein gemischtes Bild mit einem höherem Anteil an genügenden und ungenügenden Bewertungen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass auf mehreren untersuchten Verbindungen die Busse nicht den kürzesten Weg fahren können, da ansonsten einzelne Orte keine ÖPNV-Anbindung besäßen. Dies betrifft z. B. die Verbindungen Wulfen - Salzhausen, Garstedt - Salzhausen und Eyendorf - Salzhausen.

**4.2.2.10 Bedienungs- und Verbindungsqualität I in der Samtgemeinde Tostedt**



**Bedienungsqualität I: Fahrtenpaare Orte <-> zugeordnetes Grundzentrum**

Ort	Orts-kategorie [EW]	Grundzentrum	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis ohne AST		Ergebnis mit AST	
			Soll-bedienung	Ist-Bedienung Schultage	Ferien	Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Dohren	1.000-3.000	Tostedt	3-6	5	2	genügend	ungenügend	gut	gut
Handeloh	1.000-3.000	Tostedt	3-6	2	0	ungenügend	ungenügend	gut	gut
Heidenau	1.000-3.000	Tostedt	3-6	11	8	gut	gut	gut	gut
Kakenstorf	1.000-3.000	Tostedt	3-6	5	0	genügend	ungenügend	gut	gut
Kampen	200-1.000	Tostedt	3	3	0	genügend	ungenügend	gut	gut
Königsmoor	200-1.000	Tostedt	3	7	4	gut	gut	gut	gut
Otter	1.000-3.000	Tostedt	3-6	8	4	gut	genügend	gut	gut
Todtshorn	200-1.000	Tostedt	3	3	0	genügend	ungenügend	gut	gut
Todtglüsing	>3.000	Tostedt	6-12	15	9	gut	genügend	gut	gut
Welle	1.000-3.000	Tostedt	3-6	3	0	genügend	ungenügend	gut	gut
Wistedt	1.000-3.000	Tostedt	3-6	15	12	gut	gut	gut	gut

gut: Soll < Ist      genügend: Soll = Ist      ungenügend: Soll > Ist

**Verbindungsqualität I: Beförderungszeit Orte <-> zugeordnetes Grundzentrum**

Ort	Grundzentrum	km	Reisezeit [min.]			Anz. ÖV-Fahrten an Schultagen			Ergebnis
			MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5-1,7*MIV	>1,7*MIV	
Dohren	Tostedt	3,0	5	8	9	2	0	3	genügend
Handeloh	Tostedt	10,5	15	23	26	0	0	2	ungenügend
Heidenau	Tostedt	5,5	8	12	14	11	1	0	gut
Kakenstorf	Tostedt	4,7	7	11	12	7	0	0	gut
Kampen	Tostedt	6,6	9	14	15	0	0	3	ungenügend
Königsmoor	Tostedt	11,1	14	21	24	4	0	3	genügend
Otter	Tostedt	5,6	8	12	14	5	0	3	genügend
Todtshorn	Tostedt	10,2	15	23	26	0	1	3	ungenügend
Todtglüsing	Tostedt	1,9	4	6	7	10	0	5	genügend
Welle	Tostedt	7,7	10	15	17	0	0	3	ungenügend
Wistedt	Tostedt	3,0	4	6	7	14	0	1	gut

gut: ÖV < 1,5\*MIV      genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV      ungenügend: ÖV > 1,7\*MIV

**Bewertung Bedienungsqualität**

Die Bedienungsqualität in der Samtgemeinde Tostedt ist sowohl an Schul- wie auch an Ferientagen im Landkreisvergleich unterdurchschnittlich: Während an Schultagen der Großteil der untersuchten Relationen immerhin als gut oder genügend eingestuft werden kann, so sind an Ferientagen knapp über die Hälfte aller Verbindungen ungenügend.

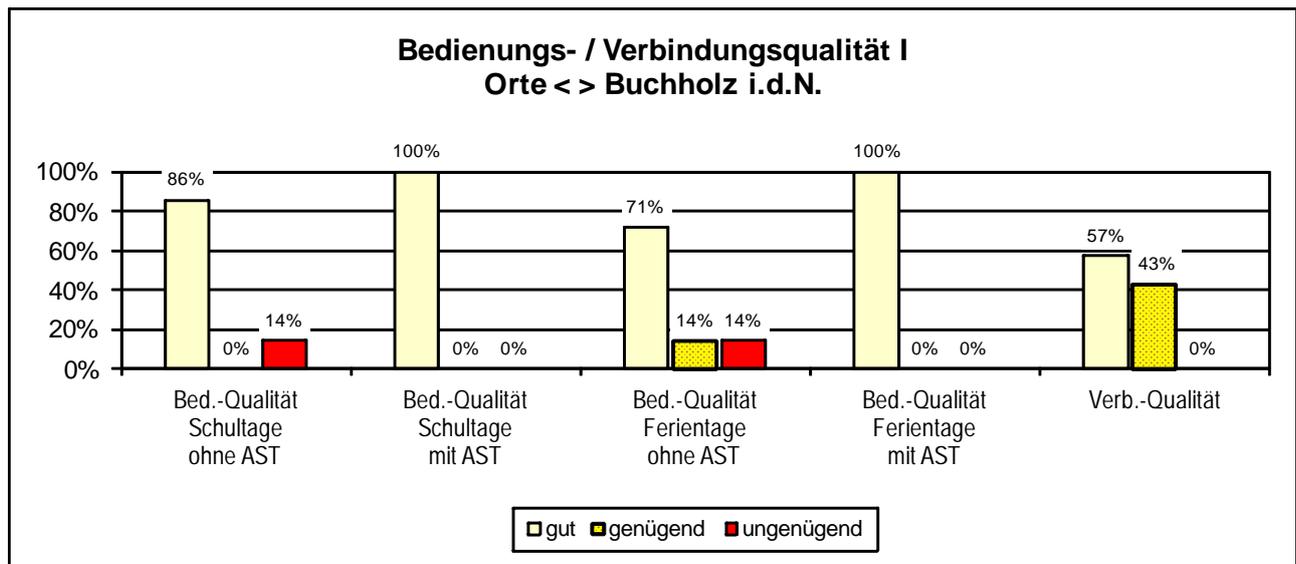
Verbessert hat sich die Bedienungsqualität zwischen Königsmoor, Otter und dem Bahnhof Tostedt durch die Linie **4870**. Diese bietet für Pendler ein ganzjähriges Fahrtenangebot und verkehrt auf direktem Wege. Verschlechtert hat sich die Bewertung dagegen zwischen Dohren und dem Bahnhof Tostedt, da hier aufgrund fehlender Nachfrage der Fahrplan der Linie **4890** reduziert worden ist.

Werden die Fahrtmöglichkeiten, die das **AST** bietet, mit berücksichtigt, so ergibt sich ganzjährig eine gute Bedienungsqualität auf allen Relationen.

**Bewertung Verbindungsqualität**

Auch bei der Verbindungsqualität ergibt sich ein gemischtes Bild: Nur ein Viertel aller Relationen weist eine gute Verbindungsqualität auf. Die Ursache hierfür liegt in umweghaften Linienführungen, bedingt durch die Belange der Schülerbeförderung auf den schulbezogenen Linien und / oder fehlende Straßenverbindungen.

**4.2.2.11 Bedienungs- und Verbindungsqualität I in der Stadt Buchholz i.d.N.**



Bedienungsqualität I: Fahrtenpaare Orte <-> zugeordnetes Grundzentrum									
Ort	Orts-kategorie [EW]	Grundzentrum	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis ohne AST		Ergebnis mit AST	
			Soll-bedienung	Ist-Bedienung Schultage	Ferien	Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Buchholz i.d.N., ST Dibbersen	1.000-3.000	Buchholz i.d.N.	3-6	17	16	gut	gut	gut	gut
Buchholz i.d.N., ST Holm	200-1.000	Buchholz i.d.N.	3	2	0	ungenügend	ungenügend	gut	gut
Buchholz i.d.N., ST Holm-Seppensen	>3.000	Buchholz i.d.N.	6-12	34	34	gut	gut	gut	gut
Buchholz i.d.N., ST Seppensen	1.000-3.000	Buchholz i.d.N.	3-6	32	31	gut	gut	gut	gut
Buchholz i.d.N., ST Sprötze	1.000-3.000	Buchholz i.d.N.	3-6	27	27	gut	gut	gut	gut
Buchholz i.d.N., ST Steinbeck	>3.000	Buchholz i.d.N.	6-12	31	31	gut	gut	gut	gut
Buchholz i.d.N., ST Trelde	1.000-3.000	Buchholz i.d.N.	3-6	7	6	gut	genügend	gut	gut

gut: Soll < Ist

genügend: Soll = Ist

ungenügend: Soll > Ist

Verbindungsqualität I: Beförderungszeit Orte ◀▶ zugeordnetes Grundzentrum									
Ort	Grundzentrum	km	Reisezeit [min.]			Anz. ÖV-Fahrten an Schultagen			Ergebnis
			MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5-1,7*MIV	>1,7*MIV	
Buchholz i.d.N., ST Dibbersen	Buchholz i.d.N.	4,8	9	14	15	15	0	1	gut
Buchholz i.d.N., ST Holm	Buchholz i.d.N.	7,6	11	17	19	0	2	0	genügend
Buchholz i.d.N., ST Holm-Seppensen	Buchholz i.d.N.	5,4	10	15	17	20	14	0	gut
Buchholz i.d.N., ST Seppensen	Buchholz i.d.N.	3,4	6	9	10	32	0	4	gut
Buchholz i.d.N., ST Sprötze	Buchholz i.d.N.	5,6	9	14	15	25	0	2	gut
Buchholz i.d.N., ST Steinbeck	Buchholz i.d.N.	2,9	5	8	9	0	31	0	genügend
Buchholz i.d.N., ST Treldede	Buchholz i.d.N.	7,2	11	17	19	5	0	2	genügend

gut: ÖV < 1,5\*MIV      genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV      ungenügend: ÖV > 1,7\*MIV

**Bewertung Bedienungsqualität**

Die Bedienungsqualität in der Stadt Buchholz i.d.N. ist sowohl an Schul- wie auch an Ferientagen fast ausschließlich als gut bewertet worden. Aufgrund des attraktiven Angebotes des Buchholz Busses, des erixx sowie der regionalen Hauptlinie **4244** liegt die ermittelte Fahrtenzahl pro Tag zumeist deutlich über den geforderten Standards. Einzig Holm, das nur über Fahrten des schulbezogenen Regionalverkehrs an Buchholz angebunden wird, weist abseits der Schülerbeförderung eine ungenügende Bedienungsqualität auf.

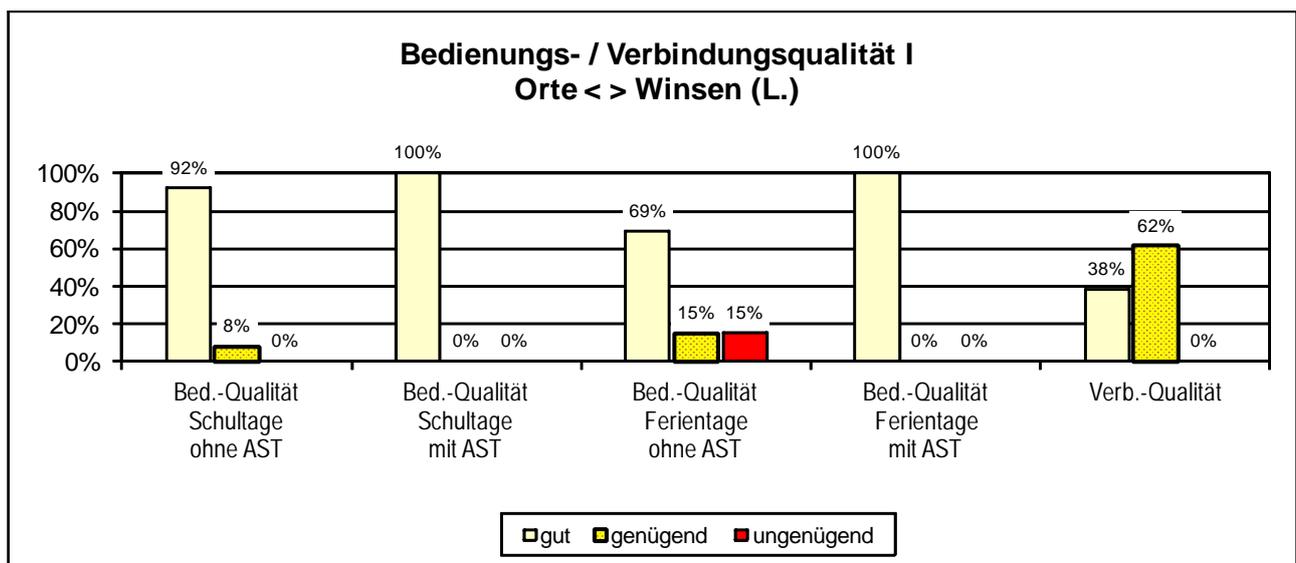
Wird das Angebot des **AST** mit bei der Bewertung berücksichtigt, so ergeben sich auf allen Relationen ausschließlich gute Bedienungsqualitäten.

**Bewertung Verbindungsqualität**

Die Verbindungsqualität liegt etwas über dem Landkreisdurchschnitt: Sie ist auf vier von sieben untersuchten Relationen als gut und auf drei als genügend bewertet worden.

Auf den Linien des Buchholz Busses ist die Verbindungsqualität gut. Einzig bei Fahrten von Steinbeck zum Buchholzer Zentrum ist aufgrund einer geringfügig längeren Fahrtzeit eine genügende Verbindungsqualität festgestellt worden. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass hier eine gute Bewertung nur sehr knapp verfehlt worden ist.

**4.2.2.12 Bedienungs- und Verbindungsqualität I in der Stadt Winsen (L.)**



Bedienungsqualität I: Fahrtenpaare Orte ◀▶ zugeordnetes Grundzentrum									
Ort	Orts- kategorie [EW]	Grundzentrum	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis ohne AST		Ergebnis mit AST	
			Soll- bedienung	Ist-Bedienung Schultage	Ferien	Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Bahlburg	200-1.000	Winsen (L.)	3	6	4	gut	gut	gut	gut
Borstel	1.000-3.000	Winsen (L.)	3-6	16	16	gut	gut	gut	gut
Gehrden	200-1.000	Winsen (L.)	3	4	2	gut	ungenügend	gut	gut
Hoopte	200-1.000	Winsen (L.)	3	9	9	gut	gut	gut	gut
Laßrönne	200-1.000	Winsen (L.)	3	11	6	gut	gut	gut	gut
Luhdorf	1.000-3.000	Winsen (L.)	3-6	18	16	gut	gut	gut	gut
Pattensen	1.000-3.000	Winsen (L.)	3-6	14	13	gut	gut	gut	gut
Rottorf	1.000-3.000	Winsen (L.)	3-6	8	6	gut	genügend	gut	gut
Roydorf	1.000-3.000	Winsen (L.)	3-6	20	17	gut	gut	gut	gut
Sangenstedt	200-1.000	Winsen (L.)	3	7	6	gut	gut	gut	gut
Scharmbeck	1.000-3.000	Winsen (L.)	3-6	4	0	genügend	ungenügend	gut	gut
Stöckte	1.000-3.000	Winsen (L.)	3-6	9	9	gut	gut	gut	gut
Tönhausen	200-1.000	Winsen (L.)	3	6	3	gut	genügend	gut	gut

gut: Soll < Ist                      genügend: Soll = Ist                      ungenügend: Soll > Ist

Verbindungsqualität I: Beförderungszeit Orte ◀▶ zugeordnetes Grundzentrum									
Ort	Grundzentrum	km	Reisezeit [min.]			Anz. ÖV-Fahrten an Schultagen			Ergebnis
			MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5-1,7*MIV	>1,7*MIV	
Bahlburg	Winsen (L.)	8,4	13	20	22	3	2	1	genügend
Borstel	Winsen (L.)	2,9	5	8	9	8	9	1	genügend
Gehrden	Winsen (L.)	4,5	7	11	12	2	0	2	genügend
Hoopte	Winsen (L.)	5,7	9	14	15	8	0	1	gut
Laßrönne	Winsen (L.)	4,1	6	9	10	8	0	3	genügend
Luhdorf	Winsen (L.)	4,0	7	11	12	3	11	4	genügend
Pattensen	Winsen (L.)	8,1	12	18	20	10	3	1	gut
Rottorf	Winsen (L.)	8,3	12	18	20	7	1	0	gut
Roydorf	Winsen (L.)	2,6	5	8	9	5	11	4	genügend
Sangenstedt	Winsen (L.)	5,9	8	12	14	6	0	1	gut
Scharmbeck	Winsen (L.)	6,3	8	12	14	2	0	2	genügend
Stöckte	Winsen (L.)	2,9	6	9	10	8	0	1	gut
Tönhausen	Winsen (L.)	4,6	7	11	12	4	0	2	genügend

gut: ÖV < 1,5\*MIV                      genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV                      ungenügend: ÖV > 1,7\*MIV

### Bewertung Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität in Winsen (L.) hat sich in den vergangenen Jahren nicht gravierend verändert. Sie liegt sowohl an Schul- wie auch an Ferientagen leicht über dem Landkreisdurchschnitt. Verbessert hat sich die Bedienungsqualität für Bahlburg, nachdem die Linie **4410** um zusätzliche, ganzjährig verfügbare Fahrten erweitert worden ist.

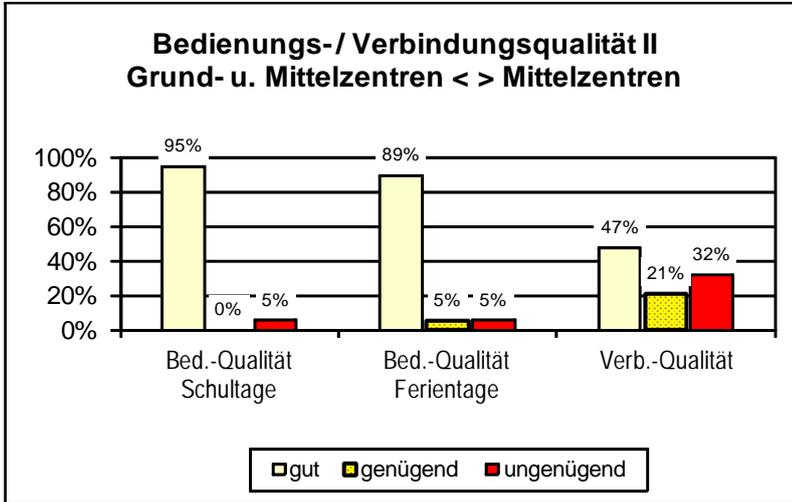
An Ferientagen fehlt es auf den Relationen Gehrden – Winsen und Scharmbeck – Winsen an Fahrtmöglichkeiten, da die Orte weitestgehend nur im Rahmen des schulbezogenen Linienerverkehrs angefahren werden. Auf allen anderen geprüften Verbindungen sind die Verbindungen überwiegend gut.

### Bewertung Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität liegt im Durchschnitt: Zumeist ist sie genügend, auf fünf geprüften Relationen auch gut. Ungenügende Verbindungsqualitäten liegen nicht vor.

### 4.2.3 Ergebnisse der Bewertung – Bedienungs- und Verbindungsqualität II

Auf der Ebene der Bedienungs- und Verbindungsqualität II wurden alle ÖPNV-Verbindungen zwischen den Grundzentren und den jeweils nächstgelegenen Mittelzentren untersucht. Zusätzlich wurde das ÖPNV-Angebot zwischen den beiden Mittelzentren Buchholz i.d.N. und Winsen (L.) sowie zwischen Buchholz und Hittfeld (als Grundzentrum mit mittelzentralen Funktionen) bewertet.



Bedienungsqualität II: Fahrtenpaare Grundzentren ◀ ▶ Mittelzentren							
Grundzentrum	Orts-kategorie [EW]	Mittelzentrum	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis	
			Soll-bedienung	Ist-Bedienung		Schultage	Ferien
Nenndorf	1.000-3.000	Buchholz i.d.N.	3-6	17	16	gut	gut
		Hittfeld	3-6	17	14	gut	gut
Jesteburg	3.000-6.000	Buchholz i.d.N.	6-12	22	22	gut	gut
		Hittfeld	6-12	21	20	gut	gut
Hanstedt	3.000-6.000	Buchholz i.d.N.	6-12	19	17	gut	gut
		Hittfeld	6-12	17	16	gut	gut
		Winsen (L.)	6-12	5	4	ungenügend	ungenügend
Tostedt	>6.000	Buchholz i.d.N.	6-12	41	41	gut	gut
Hollenstedt	1.000-3.000	Buxtehude	3-6	12	11	gut	gut
		Buchholz i.d.N.	3-6	8	6	gut	genügend
Neu Wulmstorf	>6.000	Buxtehude	6-12	68	68	gut	gut
		Buchholz i.d.N.	6-12	41	41	gut	gut
Stelle	>6.000	Hittfeld	6-12	20	20	gut	gut
		Winsen (L.)	6-12	26	23	gut	gut
Marschacht	1.000-3.000	Geesthacht	3-6	12	12	gut	gut
		Winsen (L.)	3-6	12	8	gut	gut
Salzhausen	3.000-6.000	Winsen (L.)	6-12	16	13	gut	gut

gut: Soll < Ist

genügend: Soll = Ist

ungenügend: Soll > Ist

Bedienungsqualität II: Fahrtenpaare Mittelzentren ◀ ▶ Mittelzentren							
Mittelzentrum	Orts-kategorie [EW]	Mittelzentrum	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis	
			Soll-bedienung	Ist-Bedienung		Schultage	Ferien
Buchholz i.d.N.	>6.000	Hittfeld	6-12	33	33	gut	gut
		Winsen (L.)	6-12	21	21	gut	gut

gut: Soll < Ist

genügend: Soll = Ist

ungenügend: Soll > Ist

Verbindungsqualität II: Beförderungszeit Grundzentren ◀▶ Mittelzentren									
Grundzentrum	Mittelzentrum	km	Reisezeit [min.]			Anz. ÖV-Fahrten an Schultagen			Ergebnis
			MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5-1,7*MIV	>1,7*MIV	
Nenndorf	Buchholz i.d.N.	7,0	11	17	19	16	0	1	gut
	Hittfeld	9,3	10	15	17	0	0	26	ungenügend
Jesteburg	Buchholz i.d.N.	9,2	12	18	20	24	0	0	gut
	Hittfeld	9,7	14	21	24	1	4	16	ungenügend
Hanstedt	Buchholz i.d.N.	14,4	19	29	32	16	1	2	gut
	Hittfeld	16,9	23	35	40	0	3	14	ungenügend
	Winsen (L.)	21,1	29	44	49	5	0	0	gut
Tostedt	Buchholz i.d.N.	15,1	20	30	34	41	0	0	gut
Hollenstedt	Buxtehude	15,1	20	30	34	6	2	4	genügend
	Buchholz i.d.N.	15,0	19	29	32	1	4	5	genügend
Neu Wulmstorf	Buxtehude	10,8	16	24	27	71	0	0	gut
	Buchholz i.d.N.	22,6	28	42	48	0	31	11	genügend
Stelle	Hittfeld	11,2	13	20	22	0	0	20	ungenügend
	Winsen (L.)	8,3	11	17	19	26	0	0	gut
Marschacht	Geesthacht	6,6	12	18	20	9	3	0	gut
	Winsen (L.)	15,0	21	32	36	9	1	2	gut
Salzhausen	Winsen (L.)	17,0	21	32	36	2	0	14	ungenügend

gut: ÖV < 1,5\*MIV      genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV      ungenügend: ÖV > 1,7\*MIV

Verbindungsqualität II: Beförderungszeit Mittelzentren ◀▶ Mittelzentren									
Mittelzentrum	Mittelzentrum	km	Reisezeit [min.]			Anz. ÖV-Fahrten an Schultagen			Ergebnis
			MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5-1,7*MIV	>1,7*MIV	
Buchholz i.d.N.	Hittfeld	13,5	17	26	29	4	10	20	ungenügend
	Winsen (L.)	31,4	29	44	49	6	12	9	genügend

gut: ÖV < 1,5\*MIV      genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV      ungenügend: ÖV > 1,7\*MIV

### Bewertung Bedienungsqualität

An Schultagen ist auf fast allen geprüften Verbindungen die Bedienungsqualität gut. Dies betrifft vor allem die Bahnverbindungen, aber überdurchschnittlich gute Angebote finden sich auch auf Relationen, die von Bussen bedient werden (z. B. zwischen Jesteburg und Buchholz i.d.N. sowie zwischen Hanstedt und Buchholz i.d.N.).

Die Verbindung Hanstedt – Winsen bietet dagegen nur eine ungenügende Bedienungsqualität, da selbst an Schultagen nur fünf Fahrtmöglichkeiten pro Tag und Richtung vorhanden sind (definierter Mindeststandard: sechs Fahrtenpaare pro Tag).

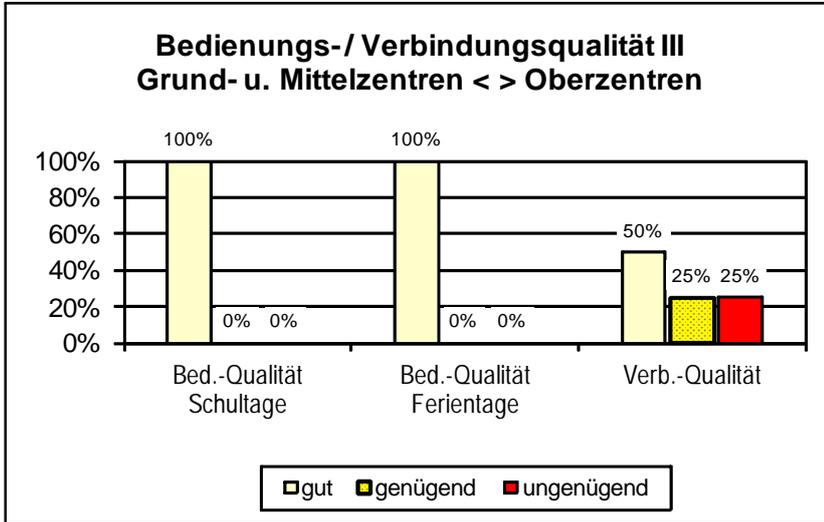
In den Ferien weisen immer noch 90 % aller geprüften Verbindungen eine gute Bedienungsqualität auf. Hier konnte im Vergleich zur Bewertung im vorherigen Nahverkehrsplan eine klare Verbesserung erzielt werden (70 % = gut). Nur die Relationen Hollenstedt – Buchholz (genügend) und Hanstedt – Winsen (L.) (ungenügend) fallen etwas ab.

### Bewertung Verbindungsqualität

Eine gute Verbindungsqualität besteht auf knapp der Hälfte aller untersuchten Strecken, weitere 21 % der Relationen sind hinsichtlich der Fahrtzeit als genügend bewertet worden. Längere Fahrtzeiten ergeben sich nur auf den Verbindungen nach Hittfeld; der Grund hierfür sind fehlende Direktverbindungen. Stattdessen werden häufig nur Umsteigeverbindungen angeboten, die über Hamburg-Harburg führen. Die Strecke Salzhausen – Winsen (L.) hat eine genügende Bewertung nur knapp verfehlt. Der Grund für die etwas längeren Fahrtzeiten liegen in der Linienführung, die aber infolge der Siedlungsstrukturen nicht verkürzt werden kann.

### 4.2.4 Ergebnisse der Bewertung – Bedienungs- und Verbindungsqualität III

Auf der Ebene der Bedienungs- und Verbindungsqualität III wurden alle ÖPNV-Verbindungen zwischen den Grund- und Mittelzentren im Landkreis und dem Oberzentrum Hamburg untersucht. Für einzelne Grundzentren wurden zusätzlich die Verbindungen zum Oberzentrum Lüneburg in die Analyse mit einbezogen, soweit es entsprechende verkehrliche Verflechtungen dorthin gibt.



Grundzentrum	Orts-kategorie [EW]	Oberzentrum	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis	
			Soll-bedienung	Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Nenndorf	1.000-3.000	Hamburg	3-6	30	29	gut	gut
Jesteburg	3.000-6.000	Hamburg	6-12	22	22	gut	gut
Hanstedt	3.000-6.000	Hamburg	6-12	16	15	gut	gut
		Lüneburg	6-12	16	13	gut	gut
Tostedt	>6.000	Hamburg	6-12	35	35	gut	gut
Hollenstedt	1.000-3.000	Hamburg	3-6	19	16	gut	gut
Neu Wulmstorf	>6.000	Hamburg	6-12	53	53	gut	gut
Stelle	>6.000	Hamburg	6-12	25	25	gut	gut
Marschacht	1.000-3.000	Hamburg	3-6	24	23	gut	gut
	1.000-3.000	Lüneburg	3-6	14	10	gut	gut
Salzhausen	3.000-6.000	Hamburg	6-12	15	14	gut	gut
		Lüneburg	6-12	17	15	gut	gut

gut: Soll < Ist

genügend: Soll = Ist

ungenügend: Soll > Ist

Mittelzentrum	Orts-kategorie [EW]	Oberzentrum	Bedienung (Fahrtenpaare/Tag)			Ergebnis	
			Soll-bedienung	Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Buchholz i.d.N.	>6.000	Hamburg	6-12	35	35	gut	gut
Hittfeld	3.000-6.000	Hamburg	6-12	32	32	gut	gut
Winsen (L.)	>6.000	Hamburg	6-12	28	28	gut	gut
		Lüneburg	6-12	26	26	gut	gut

gut: Soll < Ist

genügend: Soll = Ist

ungenügend: Soll > Ist

Verbindungsqualität III: Beförderungszeit Grundzentren ◀ ▶ Oberzentren									
Grundzentrum	Oberzentrum	km	Reisezeit [min.]			Anz. ÖV-Fahrten an Schultagen			Ergebnis
			MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5-1,7*MIV	>1,7*MIV	
Nenndorf	Hamburg	26,0	32	48	54	14	16	1	genügend
Jesteburg	Hamburg	33,4	<b>32</b>	48	54	14	2	6	genügend
Hanstedt	Hamburg	39,0	<b>37</b>	56	63	8	4	6	genügend
	Lüneburg	41,1	<b>42</b>	63	71	3	3	15	ungenügend
Tostedt	Hamburg	52,5	<b>44</b>	66	75	35	0	0	gut
Hollenstedt	Hamburg	43,2	<b>33</b>	50	56	0	0	21	ungenügend
Neu Wulmstorf	Hamburg	29,3	<b>40</b>	60	68	55	0	0	gut
Stelle	Hamburg	26,0	<b>25</b>	38	43	23	2	0	gut
Marschacht	Hamburg	33,7	<b>33</b>	50	56	22	0	4	gut
	Lüneburg	25,5	<b>29</b>	44	49	0	2	13	ungenügend
Salzhausen	Hamburg	44,3	<b>39</b>	59	66	1	2	13	ungenügend
	Lüneburg	19,8	<b>27</b>	41	46	15	0	2	gut

gut: ÖV &lt; 1,5\*MIV

genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV

ungenügend: ÖV &gt; 1,7\*MIV

Verbindungsqualität III: Beförderungszeit Mittelzentren ◀ ▶ Oberzentren									
Mittelzentrum	Oberzentrum	km	Reisezeit [min.]			Anz. ÖV-Fahrten an Schultagen			Ergebnis
			MIV	1,5*MIV	1,7*MIV	<1,5*MIV	1,5-1,7*MIV	>1,7*MIV	
Buchholz i.d.N.	Hamburg	36,4	<b>34</b>	51	58	35	0	0	gut
Hittfeld	Hamburg	25,1	<b>23</b>	35	39	18	3	11	genügend
Winsen (L.)	Hamburg	34,7	<b>33</b>	50	56	28	0	0	gut
	Lüneburg	22,2	<b>22</b>	33	37	33	0	0	gut

gut: ÖV &lt; 1,5\*MIV

genügend: ÖV = 1,5-1,7\*MIV

ungenügend: ÖV &gt; 1,7\*MIV

### Bewertung Bedienungsqualität

Sowohl an Schul- wie auch an Ferientagen ist auf allen untersuchten Verbindungen die Bedienungsqualität gut. Insbesondere die Grundzentren, die an einer Schienenstrecke liegen, haben sehr gute, d. h. zahlreiche Verbindungen in Richtung Hamburg und Lüneburg. Gleiches gilt für die Grundzentren, die über regionale Hauptlinien an Hamburg-Harburg angebunden sind, wie z. B. Nenndorf, Jesteburg und Hittfeld.

### Bewertung Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität ist auf der Hälfte aller geprüften Relationen gut. Analog zu den Ergebnissen bei der Bedienungsqualität schneiden auch hier Verbindungen von Grundzentren mit direktem Bahnanschluss am besten ab. Zwischen Hittfeld und Hamburg-Hauptbahnhof konnte die Fahrtzeit verkürzt werden, da der Ort Hittfeld nun über eine direkte Busverbindung (Linie **348**) zum Bahnhof Hittfeld verfügt, wo optimale Zuganschlüsse bestehen.

Ungenügende Verbindungsqualitäten bestehen auf den Relationen Hollenstedt – Hamburg, Salzhausen – Hamburg, Hanstedt – Lüneburg und Marschacht – Lüneburg. Bei den beiden erstgenannten Verbindungen ist die Bewertung jedoch kein Indiz für eine schlechte ÖPNV-Angebotsqualität bzw. eine umweghafte Linienführung im Busverkehr, sondern liegt darin begründet, dass Pkw-Nutzer aus Hollenstedt und Salzhausen weite Teile des Weges über die Autobahnen zurücklegen können und dadurch sehr schnell am Ziel sind. Zu den Hauptverkehrszeiten sind diese kurzen MIV-Fahrtzeiten staubedingt jedoch nicht zu erreichen, wodurch die Bewertung der ÖPNV-Fahrtzeiten gerade für Berufspendler deutlich positiver ausfällt.

## **4.3 Beförderungsqualität**

### **4.3.1 Grundlagen der Bewertung**

Die Beförderungsqualität wird bestimmt durch das Verhältnis von Fahrgastnachfrage und Platzangebot auf einer Linie oder Relation. Die Beförderungsqualität ist demnach umso besser, je mehr Fahrgästen im Bus ein Sitzplatz zur Verfügung steht.

Die Beförderungsqualität steht in einem Spannungsfeld zur Wirtschaftlichkeit: Einerseits wird die Nutzung des ÖPNV für den Fahrgast umso attraktiver, je mehr Platz in den Fahrzeugen zur Verfügung steht. Andererseits führt die Bereitstellung von einer hohen Sitzplatzanzahl zu deutlichen Mehrkosten auf Seiten der Verkehrsunternehmen, da diese für die nachfragestarken Zeiten am Morgen und am Abend (besonders in der Schülerbeförderung) eine erhebliche Anzahl zusätzlicher Busse beschaffen und einsetzen müssten. Da die damit verbundenen Mehrkosten, die je Fahrzeug im höheren 5-stelligen €-Bereich liegen, nicht bzw. nur in sehr geringem Maße durch eventuelle Fahrgeldmehreinnahmen (infolge höherer Fahrgastnachfrage aufgrund des attraktiveren Angebotes) kompensiert werden können, müssen sie auf Basis der bestehenden vertraglichen Regelungen mit den betroffenen Verkehrsunternehmen vom Aufgabenträger übernommen werden.

Zu berücksichtigen ist außerdem, dass der vermehrte Einsatz von barrierefreien Niederflur- und Low-Entry-Fahrzeugen zu Lasten der Sitzplatzanzahl geht, da dieser Fahrzeugtyp bauartbedingt über weniger Plätze verfügt als die früheren Hochflurfahrzeuge.

Um zumindest eine genügende Beförderungsqualität im straßengebundenen ÖPNV zu erreichen, sollten daher folgende Vorgaben des Landkreises erfüllt werden:

- Grundsätzlich sollen die Verkehrsunternehmen möglichst hohe Sitzplatzkapazitäten vorhalten, wobei in den Hauptverkehrszeiten auf kurzen, stark belasteten Streckenabschnitten ein Anteil von stehenden Fahrgästen zu akzeptieren ist.
- Es wird angestrebt, in den Fahrzeugen die maximale Besetzung in der Regel auf 70 % der je Fahrzeug zulässigen Höchstbeförderungsanzahl zu begrenzen (bisher 80 %).

### **4.3.2 Ergebnisse der Bewertung**

Zur Bewertung der Beförderungsqualität sind genaue Kenntnisse über die Besetzung jeder einzelnen Fahrt im ÖSPV erforderlich. Da entsprechende Daten dem Landkreis jedoch nicht in diesem Detaillierungsgrad vorliegen, kann nur Bezug genommen werden auf linienbezogene Nachfragedaten vom HVV sowie die Erfahrungen und Prüffahrten von Mitarbeitern des Landkreises im schulbezogenen Linienverkehr. Auf Basis dieser Erkenntnisse geht der Landkreis davon aus, dass die oben genannten Vorgaben eingehalten werden und damit eine zumindest genügende Beförderungsqualität gewährleistet ist.

## **4.4 Tarif**

### **4.4.1 Grundlagen der Bewertung**

Das Tarifangebot im Nahverkehr hat einen wesentlichen Einfluss darauf, in welchem Maße Busse und Bahnen genutzt werden. Aus Kundensicht stehen dabei zwei Aspekte im Vordergrund: Zum einen die Frage des Preis-Leistungs-Verhältnisses, zum anderen die Verständlichkeit des Tarifangebotes.

#### 4.4.2 Ergebnisse der Bewertung

Die Bewertung des im gesamten Landkreis Harburg gültigen HVV-Tarifs ist nach rein objektiven Kriterien nicht möglich. Sowohl das Preis-Leistungs-Verhältnis wie auch die Verständlichkeit des Tarifes hängen von vielen Faktoren ab, die von einzelnen Nutzergruppen ganz unterschiedlich bewertet werden. Exemplarisch seien zwei Beispiele genannt:

- Umfang des Verkehrsangebotes

Hier zeigen sich gravierende Unterschiede, je nachdem, ob der Fahrgast in einem Grund- oder Mittelzentrum mit sehr gutem ÖPNV-Angebot wohnt oder in einer ländlich geprägten Umgebung, in der naturgemäß ein weitaus geringeres Fahrtenangebot zur Verfügung steht. Je nach den Bedingungen vor Ort wird daher die Preiswürdigkeit des ÖPNV-Angebotes unterschiedlich bewertet.

- Nutzungshäufigkeit des ÖPNV

Fahrgäste, die Busse und Bahnen regelmäßig nutzen, verfügen zumeist über eine Zeitkarte, so dass für diese Nutzergruppe die Verständlichkeit des Tarifangebotes und die Frage, wie unkompliziert ein Fahrschein zu erwerben ist, keine wesentliche Rolle spielen. Genau diese Aspekte haben dagegen für Selten- oder Gelegenheitsnutzer einen hohen Stellenwert und beeinflussen maßgeblich deren Meinung zum Tarifangebot.

Hinzu kommt, dass Zeitkartennutzer aufgrund ihrer rabattierten Monats- und Abokarten günstiger fahren als Gelegenheitsnutzer, die Einzelfahrscheine erwerben müssen, woraus sich ebenfalls unterschiedliche Einschätzungen zur Preiswürdigkeit des Tarifs ergeben.

Die beiden Beispiele verdeutlichen, dass eine allgemeingültige Bewertung des Tarifangebotes nicht möglich ist. Daher werden an dieser Stelle nur einige grundsätzliche Bewertungen vorgenommen.

Aus Kundensicht besitzt der HVV-Tarif den großen Vorteil, dass er nicht nur im Landkreis Harburg, sondern im gesamten Gebiet des HVV gültig ist. Dies bietet insbesondere für Fahrgäste, die den ÖPNV häufig nutzen, den Vorteil, dass für alle Fahrten innerhalb des Verbundraumes stets die gleiche Tarifsystematik gilt und z. B. für Fahrten nach Hamburg nicht mehr wie früher zwei oder mehrere unterschiedliche Fahrscheine gelöst werden müssen.

Das Preis-Leistungs-Verhältnis kann – speziell auf den regionalen Hauptlinien im Landkreis – als angemessen bezeichnet werden, auch wenn das Preisniveau bezogen auf einzelne Strecken durchaus Unterschiede aufweist.

Kritisch ist dagegen zu bewerten, dass die Tarifsystematik des Verbundes recht komplex ist und sich gerade für Selten- und Gelegenheitsnutzer nicht auf den ersten Blick erschließt. Hierzu trägt u. a. die unterschiedliche Tarifierung bei Einzelkarten und Zeitkarten bei: Der Preis einer Einzelkarte wird grundsätzlich über die Anzahl der durchfahrenen Ringe ermittelt, der Preis einer Zeitkarte über die Anzahl der durchfahrenen Zonen, wobei im Umland auch Ausnahmen von dieser Regel vorhanden sind, die das Verständnis weiter erschweren. Hinzu kommt, dass es eine Vielzahl von unterschiedlichen Fahrkartenangeboten gibt (spezielle Angebote für bestimmte Nutzergruppen, Karten für Stadtverkehre im Umland, Karten mit eingeschränkter zeitlicher Gültigkeit, etc.), die das schnelle Auswählen der richtigen Fahrkarte erschweren. Positiv ist dagegen festzuhalten, dass die Fahrplanauskunft des HVV bei jeder Verbindungsabfrage zusätzlich den entsprechenden Fahrpreis ausweist und einen Link zu einem Tarifberater speziell für die gesuchte Verbindung enthält.

## 4.5 Fahrgastinformation

### 4.5.1 Grundlagen der Bewertung

Die Fahrgastinformation ist insbesondere für die Fahrgäste von Bedeutung, die den Nahverkehr nur selten nutzen oder wechselnde Verbindungen befahren. Eine gute Fahrgastinformation kann zudem die Hemmschwelle zur Nutzung des ÖPNV deutlich reduzieren.

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

Wesentliche Auskunftsmedien sind die Websites des HVV und der Verkehrsunternehmen mit ihren elektronischen Fahrplanauskünften, die HVV-App und - mit abnehmender Bedeutung - die Telefonauskunft des HVV, die Fahrplanbücher sowie die Informationen an den Haltestellen selbst.

### 4.5.2 Ergebnisse der Bewertung

#### mobiles / stationäres Internet

Die Websites des HVV, der VNN sowie der einzelnen Unternehmen bieten inzwischen zahlreiche Informationen rund um den ÖPNV in der Region. Auf der Internetseite des HVV (hvv.de und m.hvv.de) finden sich die ausführlichsten Auskünfte zum Verkehrsangebot im Verbundraum, zum HVV-Tarif, dem Fahrkartensortiment, den Service- und Verkaufsstellen und den übrigen Serviceangeboten (Liniennetzpläne, Hinweise zu Fahrplanänderungen und für spezielle Nutzergruppen, etc.). Die ebenfalls auf der Seite vorhandene HVV-Fahrplanauskunft bietet den Vorteil, dass zu den gewünschten Verbindungen gleichzeitig eine Tarifauskunft gegeben wird. Allerdings ist die Qualität des Suchergebnisses nicht immer zufriedenstellend, da das System bei einer Verbindungsabfrage stets nur die Fahrtmöglichkeiten auf einer Route anzeigt: So werden z. B. bei der Verbindungssuche von Holm-Seppensen nach Hamburg-Hauptbahnhof nur die stündlich bestehenden Bahnverbindungen (RB38 bis Buchholz, dort Umstieg auf die RB 41 nach Hamburg) angezeigt. Dass weitere Verbindungen (Stadtbus 4103 bis Buchholz, dort Umstieg auf den RE 4 nach Hamburg) bestehen, die das Gesamtangebot auf einen 30min-Takt verdichten, erfährt der Kunde nicht. Hier bringen andere Auskunftssysteme (z. B. bahn.de, vnn.de, fahrplaner.de) bessere Ergebnisse. Alle Auskünfte beinhalten das komplette Bus- und Bahnangebot im Landkreis.

Unter fahrplaner.de können zudem sehr einfach so genannte Pendlerpläne erstellt werden, d. h. für eine beliebige Verbindung lassen sich für frei wählbare Zeiten sämtliche Hin- und Rückfahrten übersichtlich anzeigen (z. B. alle Hinfahrten zum Grundzentrum zwischen 06.00 und 09.00 Uhr sowie alle Rückfahrten ab 16.00 Uhr).

#### Telefonauskunft

Über die Qualität der HVV-Telefonauskunft (040 / 19449) liegen dem Landkreis keine detaillierten Informationen vor. Der Kunde kann grundsätzlich wählen zwischen einem automatischen Sprachdialogsystem (wie bei der DB AG), das für Fahrplanauskünfte genutzt werden kann, oder einer persönlichen Beratung. Im letztgenannten Fall sind teilweise Wartezeiten in Kauf zu nehmen, die bei 10 Minuten oder mehr liegen können. Zudem haben Testanrufe gezeigt, dass die Auskunftqualität bei anspruchsvollen Fragen, insbesondere zum Tarif, teilweise nicht ausreichend ist. Positiv ist anzumerken, dass es sich bei der Telefonauskunft um eine reguläre Ortsnummer handelt und nicht um eine teure Sonderrufnummer.

Die Qualität der telefonischen Bahnauskunft kann der Landkreis aufgrund fehlender Kenntnisse nicht beurteilen.

### HVV-Fahrplanbuch

Eine weitere Informationsmöglichkeit bietet das HVV-Fahrplanbuch, Regionalausgabe Landkreis Harburg. Es enthält sämtliche Bus- und Bahnlinien, die im Landkreis Harburg und im Süderelberaum verkehren. Auch wenn die Bedeutung des gedruckten Buches abnehmend ist, so stellt es dennoch insbesondere für ältere Menschen eine wichtige Informationsquelle dar. Um bei kombinierten Bus-Bahn-Verbindungen auf einen Blick die Gesamtfahrzeit und die Umsteigezeiten erfassen zu können, sind in den Fahrplantabellen der entsprechenden Regionalbuslinien übersichtliche Anschlussleisten mit den Zugabfahrtszeiten aufzunehmen. Teilweise sind Anschlussleisten bereits vorhanden, teilweise fehlen sie aber (z. B. bei der Linie 4400).

### Haltestellen

Letzter Bestandteil einer möglichst lückenlosen Informationskette sind die Informationen an den Haltestellen vor Ort. Hier hat sich die Situation seit der flächendeckenden Haltestellenmodernisierung im Jahr 2008 grundsätzlich verbessert. Allerdings sind an einigen Orten die Haltestellenschilder (Fahnen) inzwischen ausgebleicht oder verschmutzt, so dass die aufgedruckten Informationen (z. B. Name der Haltestelle, Liniennummern) nicht mehr klar abgelesen werden können.

## **4.6 Haltestellen**

### **4.6.1 Grundlagen der Bewertung**

Der Standort und die Ausstattung der ÖPNV-Haltestellen haben für die Fahrgäste eine große Bedeutung, da über die Haltestellen der Zugang zum ÖPNV erfolgt. Aus Fahrgastsicht sind vor allem eine barrierefreie Gestaltung (v. a. Hochbord, Blindenleitstreifen) sowie das Vorhandensein von fahrtbezogenen Informationen von vorrangiger Bedeutung. Daneben sollte die Haltestelle einen gepflegten Eindruck machen und einen Wetterschutz bieten.

### **4.6.2 Ergebnisse der Bewertung**

Detaillierte Aussagen hinsichtlich der Qualität und der Ausstattung aller Haltestellen im Landkreis liegen dem Aufgabenträger bislang nicht vor. Daher sollen an dieser Stelle nur einige grundsätzliche Aussagen zu Fahrgastunterständen und zur Barrierefreiheit getroffen werden:

Einen einheitlichen Ausstattungsstandard gibt es im Landkreis Harburg nicht. So finden sich in Buchholz i.d.N. sowie im Alt-HVV-Bereich (Gemeinden Seevetal und Rosengarten) an ca. jeder zweiten Haltestelle Fahrgastunterstände, in den übrigen Kommunen dagegen zumeist nur an Verknüpfungshaltestellen oder in den Ortskernen. Die Qualität der Unterstände variiert dabei sehr stark.

Im Hinblick auf die Barrierefreiheit zeigen sich ähnliche Unterschiede: Einzig in Buchholz ist im Stadtbusverkehr flächendeckend ein stufenloser Einstieg möglich (Hochbord in Verbindung mit abgesenkten Niederflurfahrzeugen). Im übrigen Landkreisgebiet trifft dies nur auf einzelne Haltestellen zu. Taktile Leitstreifen finden sich kreisweit nur an einigen Halte-

stellen, bei Umbau- oder Modernisierungsmaßnahmen werden sie allerdings seit mehreren Jahren immer mit verlegt.

## 4.7 Fahrzeuge

### 4.7.1 Grundlagen der Bewertung

Der Standard der eingesetzten Fahrzeuge bestimmt maßgeblich den Beförderungskomfort. In der Regel ist das Durchschnittsalter ein gutes Indiz, um Aussagen hinsichtlich der Standards treffen zu können. Je geringer das Alter, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit, dass die Fahrzeuge modernen Qualitätsstandards entsprechen. Allerdings können auch generalüberholte Fahrzeuge diesen Ansprüchen genügen.

Neben bequemen Sitzen und guter Klimatisierung wird der Beförderungskomfort auch durch die Frage bestimmt, wie leicht der Ein- und Ausstieg möglich ist. In dieser Hinsicht bieten Niederflurfahrzeuge eindeutige Vorteile, da im Zusammenspiel mit einer fahrzeugseitigen Absenkfunktion („kneeling“) und der Klapprampe des Fahrzeugs einerseits und entsprechend gestalteten Haltestellen mit Hochbord andererseits ein (fast) stufenloser Ein- und Ausstieg möglich ist. Damit wird nicht nur Rollstuhlfahrern geholfen, sondern auch Menschen mit Gehbehinderungen sowie Fahrgästen mit Gepäck oder Kinderwagen.

Neben dem reinen Beförderungskomfort ist die Kundeninformation am / im Fahrzeug von Belang. Hierzu zählen die äußeren Fahrtzielanzeigen genauso wie die Anzeige bzw. Ansage der Haltestelle im Inneren der Busse.

### 4.7.2 Ergebnisse der Bewertung

Im Landkreis Harburg werden sehr unterschiedliche Fahrzeuge von den Verkehrsunternehmen eingesetzt:

- Im Alt-HVV-Bereich (Neu Wulmstorf, Rosengarten, Seevetal) sowie in der Stadt Buchholz i.d.N. kommen zumeist jüngere Stadtbusse in Niederflurbauweise zum Einsatz.
- In Winsen (L.) wird der Stadtverkehr von einem Kleinbus, der ebenfalls stufenlos zu betreten ist, durchgeführt.
- Im Regionalverkehr kommt eine große Bandbreite von verschiedenen Bussen zum Einsatz: In der Regel handelt es sich hierbei um niederflurige 12m-Wagen unterschiedlichen Alters mit Stadtbus-Ausstattung, aber komfortablerer Regionalbus-Bestuhlung. Teilweise kommen 18m-Gelenkbusse und in abnehmendem Maße 15m-Wagen zum Einsatz. Eine dritte Fahrzeuggruppe bilden die Busse, die nicht nur im Linienverkehr, sondern auch für Kurztouren im Gelegenheitsverkehr eingesetzt werden und über reisebusähnliche Qualitäten verfügen, dafür allerdings nicht niederflurig sind. Insgesamt ist der Anteil der Hochflurbusse, die nicht barrierefrei sind, in den letzten Jahren stark zurückgegangen: Von insgesamt 352 Fahrzeugen, die heute wechselweise im Landkreis eingesetzt werden, zählen nur noch 15 Fahrzeuge zu dieser Gruppe.

Für den barrierefreien Einstieg in die Fahrzeuge ist nicht nur die Niederflur- oder Low-Entry-Bauweise entscheidend, sondern zusätzlich das Vorhandensein einer Klapprampe und einer Absenkfunktion. Die im Landkreis eingesetzten Busse verfügen zu über 90 % über diese Ausstattung, so dass sich die Situation für mobilitätseingeschränkte Menschen in den vergangenen Jahren fahrzeugseitig verbessert hat.

Über den allgemeinen Zustand der Fahrzeuge liegen dem Aufgabenträger im Einzelnen keine genauen Erkenntnisse vor. Das durchschnittliche Fahrzeugalter liegt aktuell bei ca. 8,8 Jahren und ist damit in den letzten Jahren konstant geblieben.

## **4.8 Fahrpersonal**

### **4.8.1 Grundlagen der Bewertung**

Neben dem Verkehrsangebot selbst wird die Qualität des ÖPNV auch durch das Fahrpersonal bestimmt, welches im direkten Kundenkontakt steht und erster Ansprechpartner bei Fragen, Problemen und Beschwerden ist. Aus diesem Grunde sind folgende Qualifikationen aus Sicht des Aufgabenträgers wünschenswert:

- gute Kenntnisse der deutschen Sprache
- detaillierte Orts-, Strecken- und Tarifkenntnisse
- sichere und angemessene Fahrweise
- Freundlichkeit gegenüber den Fahrgästen
- angemessenes Erscheinungsbild
- Teilnahme an Schulungen und Weiterbildungen

### **4.8.2 Ergebnisse der Bewertung**

Eine detaillierte Bewertung des gesamten Fahrpersonals ist seitens des Aufgabenträgers nicht möglich. Dennoch kann anhand von Kundeneingaben und Rückmeldungen aus dem Fahrgastbeirat des Landkreises Harburg die Schlussfolgerung gezogen werden, dass der Großteil der Fahrerinnen und Fahrer die oben genannten Vorgaben erfüllt. Trotzdem gibt es unternehmensübergreifend immer wieder Vorfälle, die bei den Fahrgästen zu deutlicher Kritik führen. Dazu zählt in besonderem Maße, wenn das Fahrpersonal verspätete Zug- / Busanschlüsse nicht abwartet, sondern zur vorgegebenen Zeit an den Verknüpfungshaltestellen abfährt. Gerade im Regionalverkehr mit seinem geringen Fahrtenangebot führt dies häufig zu Wartezeiten von über 60 Minuten oder im ungünstigsten Fall dazu, dass alternative Fahrtmöglichkeiten organisiert werden müssen, wenn keine spätere Busverbindung zur Verfügung steht. In diesen Fällen ist eine höhere Serviceorientierung vom Fahrpersonal, aber auch von der zuständigen Leitstelle dringend geboten.

Ein weiterer Kritikpunkt an einzelnen Fahrerinnen und Fahrern sind mangelhafte Tarifkenntnisse sowie eine geringe Bereitschaft zur Beratung allgemein.

## 5 Ziele und Maßnahmen

### 5.1 Übergeordnete Ziele

Nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz sollen im Rahmen des Nahverkehrsplans u. a. die Zielvorstellungen für die weitere Gestaltung des ÖPNV dargestellt werden. Die Festlegung dieser Ziele obliegt dem Aufgabenträger. Dabei sind allgemeine Zielvorgaben und Grundsätze zu berücksichtigen, die in übergeordneten Gesetzen und Programmen verankert sind, wie dem Personenbeförderungsgesetz, dem Behindertengleichstellungsgesetz, dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz, dem Niedersächsischen Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG), dem Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP), dem Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Harburg (RROP) und dem Regionalen Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg (REK). In diesen Gesetzen und Programmen sind folgende, allgemeine Aussagen zum ÖPNV enthalten:

- Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
- Das bestehende Grundnetz des schienengebundenen und des straßengebundenen ÖPNV ist zu erhalten und weiterzuentwickeln.
- Die Schülerbeförderung ist in den ÖPNV zu integrieren.
- Das Bedienungsangebot soll sich nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen richten.
- Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit ist der ÖPNV zu einer attraktiven Alternative zum Motorisierten Individualverkehr auszugestalten. Die Verkehrsbedienung und die vorhandene und angestrebte Siedlungsstruktur sind hierauf abzustimmen. Dem Ausbau und der Finanzierung des ÖPNV ist gegenüber Maßnahmen für den MIV der Vorrang einzuräumen, soweit der Nutzen der Maßnahmen für den ÖPNV bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung überwiegt.
- Die Verknüpfungen und fahrplanmäßigen Abstimmungen der Buslinien untereinander sowie zwischen Bus und Bahn sind zu verbessern. Auch zwischen Motorisiertem Individualverkehr und Öffentlichem Verkehr sind sichere und leichte Verknüpfungen anzustreben. An den Haltestellen des SPNV sind ausreichende P&R- sowie B&R-Flächen vorzuhalten.
- Konkurrierende Parallelverkehre im ÖPNV sind zu vermeiden.
- Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich und bequem sein.
- Bei der Fahrplangestaltung ist den spezifischen Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnissen der verschiedenen Bevölkerungsgruppen Rechnung zu tragen.
- Bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen und der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen (Menschen mit Behinderungen, Kinder, ältere Menschen u. a.) zu berücksichtigen. Maßnahmen aus diesen Bereichen sollen vorrangig von den Zuwendungsgebern gefördert werden.
- Der ÖPNV ist bis zum 01. Januar 2022 vollständig barrierefrei zu gestalten, so dass auch Menschen, die in ihrer Mobilität oder Sensorik eingeschränkt sind, diesen grundsätzlich ohne fremde Hilfe nutzen können. Die genannte Frist gilt nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.
- Die Merkbarkeit der Fahrpläne (durch Einführung von Taktfahrplänen) ist zu verbessern.

## 5.2 Allgemeine Zieldefinitionen des Landkreises Harburg

### 5.2.1 Grundsätze und Prioritäten für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes

Der Landkreis Harburg strebt eine zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV an. Zur Erhöhung der Attraktivität des Landkreises als Wohn- und Wirtschaftsstandort und zur Sicherung der Mobilität der Landkreisbevölkerung soll der ÖPNV gestärkt und ausgebaut werden.

Der Landkreis sieht den SPNV auf den Schienenstrecken KBS 110 (Hamburg – Hannover), KBS 120 (Hamburg – Bremen), KBS 121 (Hamburg – Cuxhaven) und KBS 123 (Buchholz – Soltau – Hannover) als Rückgrat des regionalen Nahverkehrs an. Im Sinne eines hierarchischen ÖPNV-Netzes sollen die regionalen Hauptlinien im straßengebundenen ÖPNV auf die Bahnhöfe an diesen Schienenstrecken ausgerichtet sein. Damit werden zum einen die Ortschaften in der Fläche an die Grund- und Mittelzentren des Landkreises angebunden, zum anderen wird durch die Verknüpfung von Bus und Bahn eine gute und schnelle Erreichbarkeit der umliegenden Oberzentren gewährleistet.

Für die Orte in der Elbmarsch spielt zudem die Sicherstellung einer guten Busverbindung zum Bf. Bergedorf mit Anbindung an die KBS 100 (Hamburg – Rostock – Schwerin) eine wichtige Rolle.

An den Systemübergängen zwischen Bus und Bahn sowie den Verknüpfungshaltestellen im Busbereich sind gute Anschlüsse herzustellen, um dem Fahrgast ein vernetztes Gesamtsystem anbieten zu können. Dabei sind auch die Übergänge zum Fernverkehr in Hamburg-Harburg zu berücksichtigen.

Bei der zielgerichteten Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes werden vom Landkreis Harburg folgende Prioritäten gesetzt:

- Priorität 1: Schülerbeförderung
- Priorität 2: Ausbau des Verkehrsangebotes auf nachfragestarken Regionalbuslinien
- Priorität 3: ÖPNV-Grundversorgung
- Priorität 4: Freizeitverkehre

Oberste Priorität für den Landkreis hat die Sicherstellung der Schülerbeförderung. Das notwendige Fahrtenangebot ist unabhängig von der Einwohnerzahl der Orte und richtet sich nach den Erfordernissen der Schulen. An zweiter Stelle steht für den Landkreis der Ausbau des Verkehrsangebotes auf nachfragestarken Regionalbuslinien. Hierbei sind insbesondere die Bedürfnisse der Berufstätigen zu berücksichtigen, die aus dem Landkreis Harburg in den Großraum Hamburg pendeln. Darüber hinaus soll auch eine gute Erreichbarkeit der Arbeitsplatzstandorte innerhalb des Landkreises gewährleistet werden. Die dritte Priorität liegt auf einer möglichst flächendeckenden ÖPNV-Grundversorgung. An vierter Stelle verfolgt der Landkreis das Ziel, das ÖPNV-Angebot speziell für den Freizeitverkehr zu ergänzen.

#### Priorität 1: Schülerbeförderung

Die Schülerbeförderung stellt – wie in vielen ländlich geprägten Gebieten – vielfach auch im Landkreis Harburg das Rückgrat des straßengebundenen ÖPNV dar. Auf zahlreichen Linien ist das vorhandene Angebot auf die Bedürfnisse der Schulen abgestimmt. Folgende übergeordnete Ziele sind zu berücksichtigen:

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

- Laut LROP ist die Schülerbeförderung in den ÖPNV zu integrieren.

Für die Gestaltung des Linienverkehrs im Bereich der Schülerbeförderung gibt die Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Harburg den Rahmen vor.

### Priorität 2: Ausbau des Verkehrsangebotes auf nachfragestarken Regionalbuslinien

Auf Verkehrsachsen mit größerer Fahrgastnachfrage sollte ein deutlich über die Grundversorgung hinausgehendes Angebot vorgehalten werden, welches eine attraktive Alternative zum Motorisierten Individualverkehr bildet. Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende Dinge bei der Angebotskonzeption zu beachten:

- zeitliche Flexibilität durch eine möglichst hohe Anzahl von Fahrtmöglichkeiten in den Hauptverkehrszeiten
- ganzjähriges Angebot
- kurze Reisezeiten
- direkte, einheitliche Linienführungen
- Taktfahrpläne

### Priorität 3: ÖPNV-Grundversorgung

Eine Grundversorgung der Orte ist gewährleistet, wenn die in Kapitel 4.2 beschriebenen Standards eingehalten werden. Sie sind auch Grundlage für die Bewertung der Verkehrsrelationen im Kapitel 4.2.2. Es sollte folgende Mindestzahl von Fahrten pro Tag in jede Richtung angestrebt werden:

<b>Einwohner Je Ort</b>	<b>Fahrtenpaare pro Tag</b>
3.000 – 6.000	6 – 12
1.000 – 3.000	3 – 6
200 – 1.000	3

Tab. 18: Empfehlung Anzahl Fahrtenpaare pro Tag  
(Quelle: VDV „Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im ÖPNV, 2001“)

Als Ziele werden definiert:

- Erreichen der o. g. Mindestfahrtenanzahl auf den Verbindungen zwischen
  - Orten und dem nächstgelegenen Grund- bzw. Mittelzentrum (unter Berücksichtigung der verkehrlichen Notwendigkeiten und des Kosten-/Nutzen-Verhältnisses),
  - Grundzentrum und benachbartem Mittelzentrum,
  - Mittelzentrum und benachbarten Mittelzentren,
  - Grund- bzw. Mittelzentrum und relevanten Oberzentren
- Verbindungen zwischen den Orten und Grund- bzw. Mittelzentrum sollten möglichst umsteigefrei sein. Auf langen Strecken, z. B. zu weiter entfernten Mittel- oder Oberzentren, können auch Umsteigeverbindungen angeboten werden.
- Die Reisezeit sollte möglichst nicht länger als das 1,7-fache der durchschnittlichen MIV-Fahrtzeit sein.
- Bei den Stadtverkehren und auf regionalen Hauptlinien ist ein vertaktetes Angebot anzustreben.

#### Priorität 4: Freizeitverkehre

Die Abwicklung des Freizeitverkehrs ist in einer individualisierten Gesellschaft in der Regel für den ÖPNV eine schwierige Aufgabe. Es ist unmöglich, alle Verkehrsbeziehungen bzw. Verbindungswünsche mit dem ÖPNV zu befriedigen, zumal sich die Nachfrage sehr schnell ändern kann. Gleichwohl finden spezielle Angebote, wie z. B. die Shuttle-Verkehre, ihre Nachfrage.

Darüber hinaus sollte auf den regionalen Hauptlinien ein bedarfsorientiertes Grundangebot am späteren Abend und am Wochenende, vorrangig an Sonnabenden, vorgehalten werden.

#### **5.2.2 Finanzierung von Verbesserungsmaßnahmen**

Um die oben genannten Ziele zu erreichen und den ÖPNV zielgerichtet weiterzuentwickeln, sind eine Reihe von Verbesserungsmaßnahmen erforderlich. Diese Maßnahmen führen in aller Regel zu (deutlichen) Mehrkosten auf Seiten des Aufgabenträgers, die über dem zur Verfügung stehenden finanziellen Rahmen liegen können. Bei jeder Verbesserungsmaßnahme ist daher das Kosten-/Nutzen-Verhältnis genau zu prüfen. Vorrang haben:

- Maßnahmen, die die Prioritäten-Ebenen 2 und 3 betreffen,
- Maßnahmen, bei denen mit einem relativ geringen Mitteleinsatz ein hoher Nutzen erzielt werden kann (z. B. zeitliche Optimierung bestehender Fahrten mit geringer Mehrleistung) und
- Maßnahmen, die durch Dritte (Kommunen und private Unternehmen) teilweise kofinanziert werden.

Bei Angebotsverbesserungen, die von (Samt-)Gemeinden initiiert worden sind und die die Prioritätenebenen 2 und 4 betreffen, erwartet der Landkreis - wie bereits seit vielen Jahren praktiziert - eine anteilige, angemessene Mitfinanzierung von den jeweils betroffenen Kommunen. Dem derzeitigen Schlüssel entsprechend wird auch zukünftig eine kommunale Ko-Finanzierung in Höhe von 40 % an den errechneten Mehrkosten angestrebt.

Der Landkreis plant, die ko-finanzierten ÖPNV-Verkehre im Rahmen der Vergabe (s. Projekt 25) in die auszuschreibende Gesamtleistung mit aufzunehmen, sofern die Fortführung der Mitfinanzierung ab 2020 von kommunaler bzw. privater Seite verbindlich zugesichert wird. Die maximale Höhe der Ko-Finanzierung ab 2020 bemisst sich an der Höhe der Zahlung, die jede Kommune bzw. jedes private Unternehmen im Jahr 2019 geleistet hat.

### 5.3 Projektübersicht

In der folgenden Übersicht werden konkrete Projekte zur Verbesserung und Optimierung des bestehenden ÖPNV-Angebotes im Landkreis dargestellt. Die einzelnen Projekte sind dabei in drei Kategorien aufgeteilt:

- Maßnahmen sind konkrete Vorhaben, die nach Auffassung des Aufgabenträgers zur Weiterentwicklung des ÖPNV unverzichtbar sind und deren Umsetzung im Zeitrahmen des Nahverkehrsplans erfolgen soll.
- Prüfaufträge sind Vorhaben, deren Umsetzung wünschenswert ist, die aber unter Prüfungsvorbehalt stehen, da sie noch Planungs- und Untersuchungsbedarf aufweisen. Hat die Prüfung ein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis ergeben und ist die Finanzierung geklärt, so sollen diese Vorhaben nach Möglichkeit im Zeitrahmen des Nahverkehrsplans realisiert werden.
- Planungsprojekte sind umfangreiche Vorhaben, die aufgrund ihres inhaltlichen und zeitlichen Rahmens über die Laufzeit des Nahverkehrsplans hinausreichen und die noch hohen Planungs- und Untersuchungsbedarf aufweisen. Eine Umsetzung der Vorhaben hält der Aufgabenträger für sinnvoll, sofern ein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis erwartet werden kann und die Finanzierung gesichert ist.

#### 5.3.1 Erschließungsqualität

<p><b>Projekt 1</b>  <b>Einbindung des ÖPNV in die Raumordnungs- und Regionalplanung</b>          Kategorie: Maßnahme</p>
<p><b>Erläuterung:</b>          Siedlungsentwicklung und ÖPNV sollen sich im Hinblick auf die Schaffung einer ÖPNV-orientierten Siedlungsstruktur gegenseitig stärken. Bei der Ausweisung und Planung neuer Wohn- und Gewerbegebiete ist daher eine ÖPNV-Erschließung mit einzubeziehen. Entsprechende Aussagen sind in der Bauleitplanung zu treffen.</p>
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hohe Priorität  <input type="checkbox"/> mittlere Priorität  <input type="checkbox"/> geringere Priorität</p>
<p><b>Beteiligte:</b>          Planungsämter der Städte und (Samt-)Gemeinden sowie des Landkreises, VNO, HVV, Verkehrsunternehmen, VNN</p>
<p><b>Federführung:</b>          Jeweiliger Vorhabenträger</p>
<p><b>Finanzierung:</b>          Entfällt, da mit der Maßnahme keine zusätzlichen Kosten verbunden sind.</p>

## 5.3.2 Bedienungs- und Verbindungsqualität

### 5.3.2.1 Bedienungsebene I: Orte / Ortsteile ⇔ zugehöriges Grundzentrum

<p><b>Projekt 2</b></p> <p><b>Verbesserung der Bedienungs- und Verbindungsqualität zwischen Orten und zugeordnetem Grundzentrum mit dem Ziel, ungenügende Qualitäten mindestens auf ein genügendes Niveau zu heben</b></p> <p>Kategorie: Prüfauftrag</p>
<p><b>Erläuterung:</b></p> <p>Einzelne ÖPNV-Verbindungen auf der Bedienungsebene I (Orte – Grundzentrum) erzielten in der Bedienungs- und / oder Verbindungsqualität eine ungenügende Bewertung. Für die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Verbindungen ist zu prüfen, ob eine Angebotsverbesserung auf eine mindestens genügende Qualität notwendig bzw. sinnvoll ist und welche Maßnahmen dazu erforderlich sind.</p> <p>Auf die Anhebung der Bedienungs- und Verbindungsqualität auf einer als mangelhaft bewerteten Relation wird dann verzichtet, wenn der entsprechende Ort über gute Verbindungen zu einem anderen Grundzentrum oder einem höherwertigen Zentrum verfügt. Dies ist z. B. vereinzelt in den Gemeinden Rosengarten und Seevetal der Fall.</p> <p>Viele der als ungenügend bewerteten Verbindungen haben durch schulbezogene Linienverkehre häufig eine genügende Anzahl von Rückfahrten. Es mangelt jedoch an einer ausreichenden Fahrtenzahl zum Grundzentrum hin. Hier ist zu prüfen, ob durch die Zubestellung von Fahrten ein insgesamt genügendes Angebotsniveau erreicht werden kann. Voraussetzung für eine Aufstockung des Angebotes ist das Vorhandensein eines ausreichenden Fahrgastpotenzials sowie ein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis. Außerhalb der Schulzeiten können auch bedarfsorientierte Angebote wie AST, ASM oder Rufbus für eine mindestens genügende Bedienungsqualität sorgen.</p>
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> hohe Priorität</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittlere Priorität</p> <p><input type="checkbox"/> geringere Priorität</p>
<p><b>Beteiligte:</b></p> <p>Landkreis, VNO, Kommunen, Fahrgastbeirat, Verkehrsunternehmen, VNN, Genehmigungsbehörde</p>
<p><b>Federführung:</b></p> <p>Landkreis, VNO, Verkehrsunternehmen</p>
<p><b>Finanzierung:</b></p> <p>Bei der Bestellung von zusätzlichen Leistungen entstehen Mehrkosten, die auf Basis vertraglicher Regelungen berechnet und dem Unternehmen vergütet werden. Da diese Mehrkosten in der Regel nur in geringem Maße über Fahrgeldmehreinnahmen refinanziert werden können, führen sie zu einer höheren Belastung auf Seiten des Landkreises. Vor Umsetzung einer Maßnahme ist daher zu prüfen, ob sie ein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis aufweist.</p>

Ungenügende Bedienungs- und / oder Verbindungsqualitäten (ohne Einbeziehung von ergänzenden AST- / ASM- / Rufbus-Angeboten) sind für folgende Relationen, differenziert nach Schultagen (S) und Ferientagen (F), zu verzeichnen:

Ort	Grundzentrum	Bed.-Qualität		Verb.-Qualit.	Anmerkung
		S	F		
<b>Gemeinde Rosengarten</b>					
Ehestorf	Nenndorf			X	über Linie 340 gute Anbindung an HH-Harburg
Vahrendorf				X	über Linie 340 gute Anbindung an HH-Harburg
<b>Gemeinde Seevetal</b>					
Beckedorf	Hittfeld			X	über Linie 543 gute Verb.-Qualität an HH-Harburg
Bullenhausen				X	über Linie 149 genügende Verb.-qualität an HH-Harb.
Fleestedt				X	
Glüsing				X	über Linie 141 gute Verb.-Qualität an Meckelfeld
Hörsten		X	X	X	über neue Linie ab 2017 Anbindung an Meckelfeld
Holtorsloh				X	über Linie 248 gute Verb.-Qualität an Maschen Dorf
Maschen Dorf				X	
Meckelfeld				X	über Linien 141 u. RB 31 gute Verb.-Qual. an HH-Harb.
Metzendorf				X	
Ohlendorf				X	über Linie 248 gute Verb.-Qualität an Maschen Dorf
Over				X	über Linie 149 genügende Verb.-qualität an HH-Harb.
Ramelsloh				X	über Linie 248 gute Verb.-Qualität an Maschen Dorf
<b>Gemeinde Stelle</b>					
Fliegenberg	Stelle		X		
Rosenweide			X		
<b>Samtgemeinde Elbmarsch</b>					
Hunden	Niedermarschacht			X	
<b>Samtgemeinde Hanstedt</b>					
Marxen	Hanstedt			X	über Linie 4408 gute Anbindung an Buchholz
Sahrendorf			X		
Schierhorn			X		
Undeloh			X		
Wesel			X		
<b>Samtgemeinde Hollenstedt</b>					
Drestedt	Hollenstedt			X	
Halvesbostel		X	X	X	
<b>Samtgemeinde Jesteburg</b>					
Harmstorf	Jesteburg			X	
<b>Samtgemeinde Salzhausen</b>					
Garstedt	Salzhausen			X	
Vierhöfen			X	X	über Linie 4410 genügende Anbindung an Winsen (L.)
Wulfen				X	über Linie 4406 gute Verb.-Qualität an Winsen (L.)
<b>Samtgemeinde Tostedt</b>					
Dohren	Tostedt		X		
Handeloh		X	X	X	
Kakenstorf			X		
Kampen			X	X	
Todtshorn			X	X	
Welle			X	X	
<b>Stadt Buchholz</b>					
Holm	Buchholz i.d.N.	X	X		
<b>Stadt Winsen (L.)</b>					
Gehrden	Winsen (L.)		X		
Scharmbeck			X		

Tab. 19: Bedienungs- / Verbindungsqualität I: Übersicht über ungenügende Qualitäten  
(Quelle: VNO)

**Projekt 3****Linie 4038: Erweiterung des Fahrplanangebotes auf dem Abschnitt Mienenbüttel - Buchholz und Verlängerung der Linie bis Neuenfelde**

Kategorie: Prüfauftrag

**Erläuterung:**

Die Linie 4038 ist 2010 eingerichtet worden, um die sich damals im Aufbau befindlichen Gewerbegebiete in Mienenbüttel und Wennerstorf an das ÖPNV-Netz anzuschließen. Viele der dort Beschäftigten hatten ihren Wohnsitz in der Gemeinde Neu Wulmstorf, dem Bezirk Hamburg-Harburg sowie in der Stadt Buchholz, deshalb sollte die Linie ursprünglich durchgängig von Neu Wulmstorf über die Gewerbegebiete bis nach Buchholz verkehren. Da diese Lösung allerdings mit sehr hohen Kosten verbunden war und darüber hinaus ein zunächst relativ geringes Fahrgastpotenzial abgeschätzt worden war, ist zunächst nur die nördliche Anbindung nach Neu Wulmstorf realisiert worden, zumal hierdurch auch Angebotsmängel für die Ortschaften Mienenbüttel und Rade beseitigt werden konnten. Durchgehende Busverbindungen gibt es dementsprechend bislang ausschließlich im schulbezogenen Verkehr.

Nachdem sich in den vergangenen Jahren weitere Unternehmen in den Gewerbegebieten angesiedelt haben und somit von einem steigenden Fahrgastpotenzial ausgegangen werden kann, ist nochmals eine Erweiterung des Fahrplanangebotes auf der Linie 4038 in Richtung Buchholz zu prüfen. Bei der Fahrplangestaltung ist auf folgende Aspekte Wert zu legen:

- Abstimmung der An- und Abfahrtszeiten auf die Bedürfnisse der in den Gewerbegebieten tätigen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer
- Anbindung der Linie an den Bf. Buchholz
- Einbindung des Gewerbegebietes Trelder Berg
- Vermeidung von gebrochenen Fahrten, nach Möglichkeit Einrichtung von durchgängigen Fahrten zwischen Neu Wulmstorf und Buchholz
- möglichst direkte und konstante Linienführung

Desweiteren ist nochmals zu prüfen, welchen verkehrlichen Mehrwert (z. B. schnelle Anbindung an das S-Bahn-Netz, verbesserte Einkaufsmöglichkeiten) eine Verlängerung der Linie 4038 bis nach Neuenfelde sowohl für Neu Wulmstorfer wie auch für Neuenfelder Bürgerinnen und Bürger bringen könnte. Es ist dabei ein bedarfsgerechtes Fahrplanangebot zugrunde zu legen, welches vor allem auf Berufspendler zugeschnitten und um einzelne Fahrten im Gelegenheits- und Besorgungsverkehr werden sollte.

**Umsetzung:**

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- geringere Priorität

**Beteiligte:**

Landkreis, VNO, Stadt Buchholz, Samtgemeinde Hollenstedt, Gemeinde Wenzendorf, Gemeinde Neu Wulmstorf, FHH, HVV, Fahrgastbeirat, Verkehrsunternehmen, VNN, Genehmigungsbehörde

**Federführung:**

Landkreis, VNO

**Finanzierung:**

Bei der Bestellung von zusätzlichen Leistungen entstehen Mehrkosten, die auf Basis vertraglicher Regelungen berechnet und dem Unternehmen vergütet werden. Da diese Mehrkosten in der Regel nur in geringem Maße über Fahrgeldmehreinnahmen refinanziert werden können, führen sie zu einer höheren Belastung auf Seiten des/der ÖPNV-Aufgabenträger(s). Vor Umsetzung einer Maßnahme ist daher zu prüfen, ob sie ein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis aufweist. Sollte die Prüfung positiv ausfallen, wird eine Mitfinanzierung der betroffenen Kommune(n) erwartet.

Bei Angebotsverbesserungen auf länderübergreifenden ÖPNV-Linien gilt darüber hinaus das Territorialprinzip.

**Projekt 4****Entwicklung und Umsetzung eines Modellprojektes zur nachfragegesteuerten ÖPNV-Bedienung in ländlichen Räumen**

Kategorie: Maßnahme

**Erläuterung:**

Ländliche Gebiete mit geringer Einwohnerdichte und / oder vielfältigen, nicht bündelbaren Verkehrsbeziehungen sind bislang für den klassischen Regionalbusverkehr ein Problem: Durch das geringe Fahrgastpotenzial und den damit verbundenen hohen Zuschussbedarf lässt sich in der Regel nur ein Grundangebot mit wenigen Fahrtenpaaren pro Tag realisieren. Dieses entspricht jedoch nicht den heutigen Ansprüchen der Nutzerinnen und Nutzer und wird daher in aller Regel kaum genutzt. Im Ergebnis verbleiben beim ÖPNV-Aufgabenträger hohe Kosten, denen ein geringer Nutzen gegenüber steht. Die vielfach im Landkreis vorhandenen alternativen Bedienungsformen (AST-/ASM-Systeme) bieten als Alternative zwar mit dem deutlich besseren Fahrplanangebot eine Abhilfe, haben aber ihrerseits ebenfalls Nachteile, insbesondere für die Fahrgäste: Neben der meist nur eingeschränkten Barrierefreiheit durch den Einsatz von normalen Pkw ist vor allem die fehlende tarifliche Integration in den HVV-Verbundtarif zu nennen. Dies macht die Nutzung von alternativen Bedienungsformen vor allem für Dauerkunden (z. B. Pendler) äußerst kostenintensiv.

Da eine Einbeziehung der ergänzenden AST-/ASM-Verkehre in den HVV-Tarif aus mehreren Gründen nicht empfohlen werden kann, fehlt im ländlichen, nachfrageschwachen Raum derzeit ein Mobilitätsangebot, das die Flexibilität der alternativen Bedienungsformen mit den Vorteilen des Linienverkehrs (HVV-Tarif, Barrierefreiheit, Verlässlichkeit, etc.) verbindet.

Auch in der Schülerbeförderung haben sich in den vergangenen Jahren neue Herausforderungen ergeben: Durch den zunehmenden Trend zum Ganztagsunterricht und die Einführung neuer Schulformen, die zu zusätzlichen Verkehrsbeziehungen geführt hat, haben sich die früher gebündelten Verkehre insbesondere am Nachmittag stark ausdifferenziert. Als Folge dieser Entwicklung muss eine zunehmende Anzahl an Verbindungen angeboten werden, wobei jede einzelne von immer weniger Schülerinnen und Schülern genutzt wird.

**Erläuterung (Fortsetzung):**

Im Ergebnis führen die geschilderten Entwicklungen im ländlichen Raum zu sehr unwirtschaftlichen Verkehren, die einen hohen Zuschussbedarf erfordern. Hier ist im Rahmen eines Modellprojektes zu erproben, wie durch eine Flexibilisierung von Regionalbusleistungen das Angebot bei sinkenden Kosten zumindest beibehalten oder sogar erweitert werden kann. Denkbare Ansätze können in einer flächenhaften Korridor- und / oder Rufbus-Bedienung liegen, bei der die Fahrt nur durchgeführt wird, wenn ein Fahrtwunsch vorliegt. Unabhängig von der gewählten Betriebsform ist sicherzustellen, dass der HVV-Tarif Anwendung findet, die Barrierefreiheit sichergestellt wird und die Verkehre in den derzeitigen Informationsmedien beauskunftet werden können.

**Umsetzung:**

- hohe Priorität  
 mittlere Priorität  
 geringere Priorität

**Beteiligte:**

Landkreis, VNO, Fahrgastbeirat, Verkehrsunternehmen, VNN, HVV, Genehmigungsbehörde

**Federführung:**

Landkreis, VNO

**Finanzierung:**

Ziel des Modellprojektes ist mittelfristig eine Reduzierung der Betriebskosten. Es wird daher bei den laufenden Kosten mit keinen zusätzlichen Belastungen gerechnet. Kosten für die Erstellung eines Konzeptes, die ggf. erforderliche gutachterliche Unterstützung sowie für die erstmalige Umsetzung trägt der Landkreis als Aufgabenträger.

**Projekt 5****Nachfrageermittlung und Angebotsoptimierung auf bestehenden Linien**

Kategorie: Maßnahme

**Erläuterung:**

Im Vorfeld der Vergabe aller Verkehrsleistungen im Jahr 2019 ist zu prüfen, ob im derzeitigen ÖPNV-Bestandsnetz Anpassungen im Leistungsangebot vorgenommen werden sollten. Dazu sind auf einigen Linien Fahrgastzählungen durchzuführen, um die aktuelle Nachfrage zu ermitteln und den Erfolg von zwischenzeitlich umgesetzten Angebotsverbesserungen überprüfen zu können. Auf Basis der Ergebnisse sind als sinnvoll erachtete Fahrplananpassungen umzusetzen. Grundsätzlich sollte die Optimierung in ihrer Gesamtheit weitgehend kostenneutral erfolgen. Linien mit Überprüfungsbedarf sind unter anderem folgende:

- 149 (Abschnitt Winsen (L.) - Over)
- 343
- 2038 (Abschnitt Moisburg - Hollenstedt)
- 4148
- 4405 (Abschnitt Drage - Marschacht)
- 4406 (Abschnitt Salzhausen - Evendorf)
- 4407
- 4408
- 4410
- 5200 (Abschnitt Hanstedt - Salzhausen)

**Umsetzung:**

- hohe Priorität  
 mittlere Priorität  
 geringere Priorität

**Beteiligte:**

Kommunen, Landkreis, VNO, Fahrgastbeirat, Verkehrsunternehmen, VNN, Genehmigungsbehörde

**Federführung:**

Landkreis, VNO

**Finanzierung:**

Grundsätzlich wird eine kostenneutrale Optimierung angestrebt. Sollten im Ergebnis zusätzliche Leistungen bei den Verkehrsunternehmen bestellt werden, die zu höheren Belastungen auf Seiten des Aufgabenträgers führen, so ist im Vorfeld eine Kosten-/Nutzen-Abschätzung vorzunehmen. Sollte die Abschätzung positiv ausfallen, wird eine Mitfinanzierung der betroffenen Kommune(n) erwartet.

### 5.3.2.2 Bedienungsebene II: Grundzentren / Mittelzentren ↔ Mittelzentren

<p><b>Projekt 6</b>  <b>Verbesserung der Bedienungs- und Verbindungsqualität zwischen Grund- / Mittelzentren und Mittelzentren mit dem Ziel, ungenügende Qualitäten mindestens auf ein genügendes Niveau zu heben</b>          Kategorie: Prüfauftrag</p>
<p><b>Erläuterung:</b>          Einzelne ÖPNV-Verbindungen auf der Bedienungsebene II (Grund- / Mittelzentren – Mittelzentren) erzielten in der Bedienungs- und / oder Verbindungsqualität ein ungenügendes Ergebnis. Für die in der nachfolgenden Tabelle genannten Verbindungen ist zu prüfen, ob eine Angebotsverbesserung auf eine mindestens genügende Qualität notwendig bzw. sinnvoll ist und welche Maßnahmen dazu erforderlich sind.</p>
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> hohe Priorität  <input checked="" type="checkbox"/> mittlere Priorität  <input type="checkbox"/> geringere Priorität</p>
<p><b>Beteiligte:</b>          Landkreis, VNO, Kommunen, Fahrgastbeirat, Verkehrsunternehmen, VNN, Genehmigungsbehörde</p>
<p><b>Federführung:</b>          Landkreis, VNO, Verkehrsunternehmen</p>
<p><b>Finanzierung:</b>          Bei der Bestellung von zusätzlichen Leistungen entstehen Mehrkosten, die auf Basis vertraglicher Regelungen berechnet und dem Unternehmen vergütet werden. Da diese Mehrkosten in der Regel nur in geringem Maße über Fahrgeldmehreinnahmen refinanziert werden können, führen sie zu einer höheren Belastung auf Seiten des Landkreises. Vor Umsetzung einer Maßnahme ist daher zu prüfen, ob sie ein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis aufweist.</p>

Ungenügende Bedienungs- und / oder Verbindungsqualitäten sind für folgende Relationen, differenziert nach Schultagen (S) und Ferientagen (F), zu verzeichnen:

Grundzentrum	Mittelzentrum	Bed.-Qualität		Verb.-Qualit.	Anmerkung
		S	F		
Nenndorf	Hittfeld			X	
Stelle	Hittfeld			X	
Hanstedt	Winsen (L.)	X	X		
Mittelzentrum	Mittelzentrum	Bed.-Qualität		Verb.-Qualit.	Anmerkung
		S	F		
Buchholz	Hittfeld			X	

Tab. 20: Bedienungs- / Verbindungsqualität II: Übersicht über ungenügende Qualitäten (Quelle: VNO)

**Projekt 7****Optimierung des ÖPNV-Angebotes im Raum Marxen / Brackel / Hanstedt**

Kategorie: Prüfauftrag

**Erläuterung:**

Die Gemeinde Marxen wünscht sich zusätzlich zur bestehenden ÖPNV-Verbindung nach Buchholz (Linie 4408) eine direkte Busverbindung in Richtung Seevetal mit Anschluss an eine der dortigen Bahnstationen (Hittfeld oder Meckelfeld). Der Vorteil dieser Verbindung wird vor allem in der Verkürzung der Reisezeit von Marxen in den Großraum Hamburg gesehen.

Auch wenn sich die Reisezeit tatsächlich um ca. 7 Minuten verkürzen würde, steht der Landkreis diesem Wunsch dennoch kritisch gegenüber, da die zusätzliche Verbindung die Bestandslinie 4408 nach Buchholz schwächen würde, die aber aufgrund der Bedeutung von Buchholz als Mittelzentrum trotzdem nicht aufgegeben / reduziert werden kann. Der Landkreis präferiert daher eine Bündelung der Nachfrage auf der Linie 4408, die durch eine bedarfsgerechte Angebotserweiterung in ihrer Attraktivität gestärkt werden könnte.

Sollte dennoch eine neue Busverbindung Richtung Seevetal eingerichtet werden, so ist bei den Planungen der gesamte Verkehrsraum zwischen den Gemeinden Marxen, Brackel, Hanstedt einerseits und den Zielorten Buchholz, Hittfeld / Meckelfeld, Winsen andererseits zu berücksichtigen, um ein verkehrlich sinnvolles und wirtschaftliches ÖPNV-Gesamtangebot entwickeln zu können.

**Umsetzung:**

- hohe Priorität  
 mittlere Priorität  
 geringere Priorität

**Beteiligte:**

Landkreis, VNO, Samtgemeinde Hanstedt, Gemeinden Marxen, Brackel, Seevetal, Fahrgastbeirat, Verkehrsunternehmen, VNN, Genehmigungsbehörde

**Federführung:**

Landkreis, VNO

**Finanzierung:**

Bei der Bestellung von zusätzlichen Leistungen entstehen Mehrkosten, die auf Basis vertraglicher Regelungen berechnet und dem Unternehmen vergütet werden. Da diese Mehrkosten in der Regel nur in geringem Maße über Fahrgeldmehreinnahmen refinanziert werden können, führen sie zu einer höheren Belastung auf Seiten des ÖPNV-Aufgabenträgers. Vor Umsetzung einer Maßnahme ist daher zu prüfen, ob sie ein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis aufweist. Sollte die Prüfung positiv ausfallen, wird eine Mitfinanzierung der betroffenen Kommune(n) erwartet.

### 5.3.2.3 Bedienungsebene III: Grundzentren / Mittelzentren ↔ Oberzentren

<p><b>Projekt 8</b>  <b>Verbesserung der Bedienungs- und Verbindungsqualität zwischen Grund- / Mittelzentren und Oberzentren mit dem Ziel, ungenügende Qualitäten mindestens auf ein genügendes Niveau zu heben</b>          Kategorie: Prüfauftrag</p>
<p><b>Erläuterung:</b>          Einzelne ÖPNV-Verbindungen auf der Bedienungsebene III (Grund- / Mittelzentren – Oberzentren) erzielten in der Verbindungsqualität ein ungenügendes Ergebnis. Für die in der nachfolgenden Tabelle genannten Verbindungen ist zu prüfen, ob eine Angebotsverbesserung auf eine mindestens genügende Qualität notwendig bzw. sinnvoll ist und welche Maßnahmen dazu erforderlich sind.</p>
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> hohe Priorität  <input checked="" type="checkbox"/> mittlere Priorität  <input type="checkbox"/> geringere Priorität</p>
<p><b>Beteiligte:</b>          Landkreis, VNO, Kommunen, Fahrgastbeirat, Verkehrsunternehmen, VNN, Genehmigungsbehörde</p>
<p><b>Federführung:</b>          Landkreis, VNO, Verkehrsunternehmen</p>
<p><b>Finanzierung:</b>          Bei der Bestellung von zusätzlichen Leistungen entstehen Mehrkosten, die auf Basis vertraglicher Regelungen berechnet und dem Unternehmen vergütet werden. Da diese Mehrkosten in der Regel nur in geringem Maße über Fahrgeldmehreinnahmen refinanziert werden können, führen sie zu einer höheren Belastung auf Seiten des Landkreises. Vor Umsetzung einer Maßnahme ist daher zu prüfen, ob sie ein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis aufweist.          Bei Angebotsverbesserungen auf kreisgrenzenübergreifenden ÖPNV-Linien gilt darüber hinaus das Territorialprinzip.</p>

Ungenügende Verbindungsqualitäten sind für folgende Relationen, differenziert nach Schultagen (S) und Ferientagen (F), zu verzeichnen:

Grundzentrum	Oberzentrum	Bed.-Qualität		Verb.-Qualit.	Anmerkung
		S	F		
Hanstedt	Lüneburg			X	
Hollenstedt	Hamburg			X	„genügende“ Bewertung relativ knapp verfehlt
Marschacht	Lüneburg			X	
Salzhausen	Hamburg			X	„genügende“ Bewertung nur knapp verfehlt

Tab. 21: Bedienungs- / Verbindungsqualität III: Übersicht über ungenügende Qualitäten (Quelle: VNO)

### 5.3.2.4 Bedienungsebene I - III: Ebenenübergreifende Maßnahmen

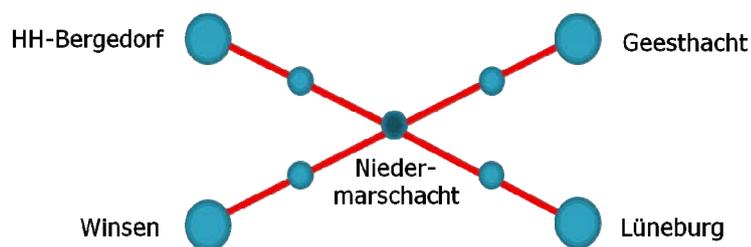
#### Projekt 9

#### Elbmarschstern: Fortführung der Planungen mit dem Ziel der Konzeptumsetzung

Kategorie: Planungsprojekt

#### Erläuterung:

Ziel des so genannten "Elbmarschsterns" ist es, durch mehrere, aufeinander abgestimmte und miteinander vernetzte Regionalbuslinien die Zentren Winsen (L.), Lüneburg, Geesthacht und Hamburg-Bergedorf zu verbinden. Die Vernetzung der Linien soll in Niedermarschacht an der Haltestelle "Ernst-Reinstorf-Schule" erfolgen; auf diese Haltestelle sollen die Linien sternförmig zulaufen und dem Fahrgast dort optimale Umsteigemöglichkeiten bieten:



Auch kleinere Ortschaften entlang der Linienwege würden vom Elbmarschstern profitieren, da sie über ein hochwertiges Fahrplanangebot mit ihren jeweiligen Zentren verbunden werden würden.

Auf allen Linien des Elbmarschsterns sollte ein möglichst klarer, verlässlicher Taktfahrplan angeboten werden: In den Hauptverkehrszeiten mindestens ein 60min-Takt, in den Nebenverkehrszeiten ein 120min-Takt. Auf Linien, die bereits heute schon über ein dichteres Fahrplanangebot verfügen, sollte dieses beibehalten werden. Zudem sollten an den Bahnhöfen in Hamburg-Bergedorf, Lüneburg und Winsen (L.) gute Übergänge zum schienenbezogenen Nahverkehr berücksichtigt werden.

Die genaue Linienführung ist derzeit noch offen; aus Sicht des Landkreises Harburg sollten auf seinem Territorium grundsätzlich bewährte Strukturen beibehalten werden; dies betrifft z. B. die Linienführung der Linie 4400 auf dem Abschnitt Tespe - Bf. Bergedorf. Darüber hinaus sollte die Binnenmarsch, die bislang über ein unterdurchschnittliches ÖPNV-Angebot verfügt, vom Elbmarschstern profitieren. Die weitere Ausarbeitung eines Fahrplankonzeptes ist zusammen mit dem Kreis Herzogtum Lauenburg, dem Landkreis Lüneburg sowie dem HVV vorzunehmen.

#### Umsetzung:

- hohe Priorität  
 mittlere Priorität  
 geringere Priorität

#### Beteiligte:

Landkreis Harburg, Landkreis Lüneburg, Kreis Herzogtum Lauenburg, VNO, HVV, Fahrgastbeirat, Verkehrsunternehmen, VNN, Genehmigungsbehörde

#### Federführung:

Herzogtum Lauenburg, Landkreis Harburg

**Finanzierung:**

Bei der Bestellung von zusätzlichen Leistungen entstehen Mehrkosten, die auf Basis vertraglicher Regelungen berechnet und den Unternehmen vergütet werden. Da diese Mehrkosten in der Regel nur in geringem Maße über Fahrgeldmehreinnahmen refinanziert werden können, führen sie zu einer höheren Belastung auf Seiten des/der ÖPNV-Aufgabenträger(s). Vor Umsetzung des Elbmarschsternkonzeptes ist daher zu prüfen, ob es ein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis aufweist. Sollte die Prüfung positiv ausfallen, wird auf dem Territorium des Landkreises Harburg eine Mitfinanzierung seitens der Samtgemeinde Elbmarsch erwartet.

Bei Angebotsverbesserungen auf länderübergreifenden ÖPNV-Linien gilt darüber hinaus das Territorialprinzip.

**Projekt 10****Entwicklung eines hochwertigen regionalen Hauptliniennetzes durch kontinuierliche Optimierung des bestehenden ÖPNV-Angebotes**

Kategorie: Planungsprojekt

**Erläuterung:**

In den vergangenen Jahren hat der Landkreis Harburg im erheblichen Umfang zusätzliche Leistungen bei den Verkehrsunternehmen bestellt, so dass auf verschiedenen Buslinien ein inzwischen gutes bis sehr gutes Fahrplanangebot besteht. Dieses Angebot ist jedoch für Ortsfremde oder ÖPNV-Neukunden nicht immer auf den ersten Blick ersichtlich, da die entsprechenden Linien nicht gesondert hervorgehoben werden, wie dies z. B. in Hamburg bei dem MetroBus-Netz der Fall ist. Aus diesem Grunde ist ein Konzeptpapier zu erstellen, in dem ein regionales Hauptliniennetz definiert wird, das besondere Qualitäten aufweist und entsprechend vermarktet werden kann.

Das Ziel sollte sein, über eine klare Definition von Mindestangebotsstandards dem Kunden eine gute und verlässliche Qualität im regionalen Hauptliniennetz garantieren zu können. Die Angebotsstandards sollen sowohl Rahmenvorgaben zur Fahrplangestaltung umfassen (z. B. Anzahl und zeitliche Verteilung der einzelnen Fahrten, Anschlüsse, einheitliche und direkte Linienführung, etc.), wie auch zur Qualität und Ausstattung der auf diesen Hauptlinien eingesetzten Fahrzeuge (s. Projekt 22).

Nach der Festlegung des Hauptliniennetzes sowie der Angebotsstandards ist zunächst zu prüfen, wo die Fahrplanvorgaben bereits eingehalten werden bzw. auf welchen Linien noch Optimierungsbedarf besteht. Hier sind entsprechende Fahrplangentwürfe zu erarbeiten, die dann nach den Beschlüssen in den politischen Gremien der beteiligten Kommunen und des Landkreises umgesetzt werden. Die Verbesserung der Fahrzeugqualität ist im Detail in der Projekt 22 beschrieben.

Welche Linien Bestandteil des Hauptliniennetzes sein sollen, ist bei Aufstellung des Konzeptpapiers festzulegen. Zu prüfen ist vorrangig die Einbeziehung der folgenden Linien:

**Erläuterung (Fortsetzung):****Linie      Linienweg**

4039	Regesbostel - Hollenstedt - Moisburg - Elstorf - Neu Wulmstorf
4148	(Hanstedt -) Jesteburg - Bendestorf - Hittfeld - HH-Harburg
4207	Evendorf - Egestorf - Hanstedt - Asendorf - Jesteburg - Buchholz i.d.N.
4244	Buchholz i.d.N. / Klecken - Nenndorf - Tötensen / Sieversen - HH-Harburg
4400	Avendorf / Bütlingen - Tespe - Niedermarschacht - Rönne - HH-Bergedorf
4405	Niedermarschacht - Rönne - Stove - Drage - Winsen (L.)
4406	Evendorf - Egestorf - Salzhausen - Garlstorf - Wulfsen - Winsen (L.)

**Umsetzung:**

- hohe Priorität  
 mittlere Priorität  
 geringere Priorität

**Beteiligte:**

Landkreis, VNO, Kommunen, Fahrgastbeirat, Verkehrsunternehmen, VNN, Genehmigungsbehörde

**Federführung:**

Landkreis, VNO

**Finanzierung:**

Bei der Bestellung von zusätzlichen Leistungen entstehen Mehrkosten, die auf Basis vertraglicher Regelungen berechnet und dem Unternehmen vergütet werden. Da diese Mehrkosten in der Regel nur in geringem Maße über Fahrgeldmehreinnahmen refinanziert werden können, führen sie zu einer höheren Belastung auf Seiten des ÖPNV-Aufgabenträgers. Vor Umsetzung einer Maßnahme ist daher zu prüfen, ob sie ein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis aufweist. Sollte die Prüfung positiv ausfallen, plant der Landkreis für den Ausbau des Verkehrsangebotes im regionalen Hauptlinien-netz die Landesmittel nach § 7 b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes zu verwenden, die ihm ab 2017 zur Verfügung stehen.

**Projekt 11****Bedienung von zentrumsnahen Haltestellen und / oder Bahnhöfen bei schulbezogenen Linienfahrten im Regionalbusverkehr**

Kategorie: Maßnahme

**Erläuterung:**

Die Fahrpläne bei schulbezogenen Linienfahrten sind eng auf die Belange der Schülerinnen und Schüler ausgerichtet. So werden z. B. die jeweiligen Schulstandorte möglichst direkt angefahren, um Zeit zu sparen und pünktlich zum Unterrichtsbeginn dort ankommen zu können. Dies führt jedoch häufig dazu, dass zentrale Haltestellen im Ortskern ausgelassen werden. Diese Nichtbedienung ist für die übrigen Fahrgäste als ein deutlicher Nachteil zu werten, insbesondere, wenn die Schulen am Ortsrand liegen. Gleiches gilt für das Auslassen von bahnhofsnahe gelegenen Haltestellen, weil der Bus somit nicht als Zubringer zur Bahn genutzt werden kann.

Werden zentrale Haltestellen dagegen auch auf schulbezogenen Linienfahrten bedient, so stehen für die übrigen Nutzer zumindest an Schultagen mehr nutzbare Verbindungen zur Verfügung, wodurch sich die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes in Gänze erhöht.

Die Mitbedienung der entsprechenden Haltestellen ist im Einzelfall zu prüfen. Dabei ist zu beachten, dass es durch Bedienung einer weiteren Haltestelle zur Verlängerung des Linienweges und damit zu einer Fahrzeitverlängerung kommen kann. Diese Fahrzeitverlängerungen können u. U. betrieblich ein Problem darstellen, wenn nur sehr geringe oder keine zeitlichen Reserven im Umlauf vorhanden sind. In diesen Fällen kann ggf. – wie teilweise bereits praktiziert – das Zentrum nach der Bedienung der Schule angefahren werden. Ebenfalls ist in diesem Zusammenhang die Möglichkeit der Umwandlung von Leerfahrten in Fahrplanfahrten zu prüfen.

**Umsetzung:**

- hohe Priorität  
 mittlere Priorität  
 geringere Priorität

**Beteiligte:**

Verkehrsunternehmen, VNN, Landkreis, VNO, Kommunen, Fahrgastbeirat, Genehmigungsbehörde

**Federführung:**

Verkehrsunternehmen

**Finanzierung:**

Werden nur Haltestellen zusätzlich angefahren, die auf dem bisherigen Linienweg liegen, so entstehen in der Regel keine Mehrkosten. Liegen die Haltestellen jedoch abseits der Route, so ergeben sich für das Verkehrsunternehmen in geringem Umfang höhere Kosten, die nach den derzeitigen vertraglichen Regelungen vom Aufgabenträger übernommen werden müssen.

<b>Projekt 12</b> <b>Optimierung des Fahrplanangebotes am Wochenende</b> Kategorie: Maßnahme
<b>Erläuterung:</b> Wie die Fahrgastzahlen im SPNV belegen, hat im ÖPNV die Nachfrage auch am Wochenende, insbesondere am Samstag, zugenommen. Es ist daher insbesondere auf den Linien, die zum regionalen Hauptliniennetz gehören sollen (s. Projekt 10), zu prüfen, inwieweit das dort bestehende Fahrplanangebot am Wochenende den heutigen Mobilitätsbedürfnissen der Fahrgäste entspricht und auf welchen Linien Anpassungsbedarf besteht. Dabei sollte zunächst das Samstagsangebot verbessert werden, da an diesem Tag die Nachfrage deutlich über der an Sonn- und Feiertagen liegt. Es wird dabei angestrebt, samstags gantztägig einen 2h-Takt einzurichten.
<b>Umsetzung:</b> <input type="checkbox"/> hohe Priorität <input checked="" type="checkbox"/> mittlere Priorität <input type="checkbox"/> geringere Priorität
<b>Beteiligte:</b> Landkreis, VNO, Kommunen, Fahrgastbeirat, Verkehrsunternehmen, VNN, Genehmigungsbehörde
<b>Federführung:</b> Verkehrsunternehmen
<b>Finanzierung:</b> Bei der Bestellung von zusätzlichen Leistungen entstehen Mehrkosten, die auf Basis vertraglicher Regelungen berechnet und dem Unternehmen vergütet werden. Da diese Mehrkosten in der Regel nur in geringem Maße über Fahrgeldmehreinnahmen refinanziert werden können, führen sie zu einer höheren Belastung auf Seiten des ÖPNV-Aufgabenträgers. Vor Umsetzung einer Maßnahme ist daher zu prüfen, ob sie ein angemessenes Kosten-/Nutzen-Verhältnis aufweist. Sollte die Prüfung positiv ausfallen, plant der Landkreis für die Verbesserung des Fahrplanangebotes am Wochenende die Landesmittel nach § 7 b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes zu verwenden, die ihm ab 2017 zur Verfügung stehen.

**Projekt 13****Sicherung und Optimierung der Anschlussverbindungen Bus / Bus**

Kategorie: Maßnahme

**Erläuterung:**

Auf einigen Relationen sind die Fahrgäste darauf angewiesen, zum Erreichen ihres Zielortes von einer Buslinie auf eine andere umzusteigen. Solche Umsteigeverbindungen sind nur dann attraktiv, wenn damit keine langen Wartezeiten verbunden sind, die die Gesamtreisezeit unverhältnismäßig erhöhen. Aus diesem Grunde sind an den folgenden Verknüpfungspunkten die Bus- / Busanschlüsse dauerhaft zu sichern bzw. zu optimieren:

- Buchholz, Treffpunkt (Linien 4101, 4102, 4103)
- Fleestedt (MetroBus-Linie 14 mit Linie 343)
- Hollenstedt, Am Stinnberg (Linien 2038, 4039 mit Linie 4037)
- Jesteburg, Seevebrücke (Linie 4207 mit Linie 4148)
- Nenndorf, Rathaus (Linie 4244)
-  Neu Wulmstorf (Linien 440 und 540 mit Linien 4038 und 4039)
- Niedermarschacht, Grundschule (Linie 4405 mit Linie 5405)
- Rönne, Brücke (Linie 4400 mit Linien 539, 4405)
- Salzhausen, ZOB (Linie 4406 mit Linie 5200)

Zur Sicherstellung und Einhaltung der Anschlüsse im täglichen Betrieb ist das Fahrpersonal darauf in geeigneter Weise besonders hinzuweisen. Darüber hinaus beschaffen die Verkehrsunternehmen derzeit im Rahmen des Echtzeit-Projektes im HVV ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL). Die technischen Möglichkeiten dieses Systems sind in Zukunft auch für die Anschlusssicherung zu nutzen.

**Umsetzung:**

- hohe Priorität  
 mittlere Priorität  
 geringere Priorität

**Beteiligte:**

Verkehrsunternehmen, VNN, Landkreis, VNO, Fahrgastbeirat, Genehmigungsbehörde

**Federführung:**

Verkehrsunternehmen

**Finanzierung:**

Im Regelfall sollten fahrplanmäßige Verknüpfungen kostenneutral darstellbar sein. Sollten geringfügige Mehrkosten aufgrund einer leicht erhöhten Betriebsleistung anfallen, so sind diese nach den derzeitigen vertraglichen Regelungen vom Aufgabenträger zu finanzieren. Im Gegenzug erhält der Aufgabenträger die Fahrgeldmehreinnahmen, die durch eine eventuell verbesserte Inanspruchnahme der Linie – als Folge des optimierten Fahrplanangebotes – anfallen.

**Projekt 14****Sicherung und Optimierung der Anschlussverbindungen Bus / Bahn**

Kategorie: Maßnahme

**Erläuterung:**

Um aus den kleineren Ortschaften sowie den Grundzentren des Landkreises das Oberzentrum Hamburg zu erreichen, bietet sich fast immer eine kombinierte Bus- / Bahnverbindung als schnellste Variante an, da die regionalen Hauptlinien auf die Bahnhöfe und Haltepunkte ausgerichtet sind, an denen überwiegend gute Anschlüsse zum SPNV bestehen. Allerdings sind nicht alle Busfahrpläne optimal auf die Züge des Nahverkehrs abgestimmt, da sie den Zwängen der Schülerbeförderung unterliegen. Hier ist zu prüfen, inwiefern die einzelnen Fahrpläne so optimiert werden können, dass sowohl den Belangen der Schülerinnen und Schüler wie auch vor allem den Bedürfnissen der Berufspendler Rechnung getragen werden kann.

Die Anschlusssicherung zwischen Bussen und Bahnen hat in Flächenlandkreisen eine hohe Bedeutung, insbesondere für Fahrgäste, die auf die jeweils letzten Fahrten von Regionalbuslinien angewiesen sind. Daher ist zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Busunternehmen eine direkte Kommunikationsmöglichkeit sicherzustellen, damit bei Zugverspätungen die Busfahrer informiert werden und nach Möglichkeit auf die Umsteiger warten können. Welche Kommunikationswege dies sein können, ist von den Unternehmen bilateral zu klären.

**Umsetzung:**

- hohe Priorität  
 mittlere Priorität  
 geringere Priorität

**Beteiligte:**

Verkehrsunternehmen, VNN, Landkreis, VNO, Fahrgastbeirat, Genehmigungsbehörde

**Federführung:**

Verkehrsunternehmen

**Finanzierung:**

Im Regelfall sollten fahrplanmäßige Verknüpfungen kostenneutral darstellbar sein. Sollten geringfügige Mehrkosten aufgrund einer leicht erhöhten Betriebsleistung anfallen, so übernimmt diese auf Basis der derzeitigen vertraglichen Regelungen der Landkreis als Aufgabenträger.

**Projekt 15****Fortführung und langfristige Sicherung der Freizeitverkehre (Heide-Shuttle, Elb-Shuttle, Regionalpark-Shuttle)**

Kategorie: Maßnahme

**Erläuterung:**

Im Jahr 2006 nahm im Bereich des Naturparks Lüneburger Heide erstmalig der sogenannte **Heide-Shuttle** seinen Betrieb auf. Dieser Freizeitbus, der in der Hauptsaison zwischen dem 15. Juni und dem 15. Oktober verkehrt und speziell auf die touristischen Belange abgestimmt ist, verbindet auf inzwischen vier Ringen die traditionellen Heide-Orte auf den Territorien der Landkreise Harburg und Heidekreis, direkt und komfortabel. Finanziert wird das Angebot von den beiden Landkreisen mit Beteiligung der Kommunen vor Ort. Das Angebot wird von den Gästen und Touristen, aber auch von den Einheimischen sehr gut angenommen: Nach einem kontinuierlichen Anstieg der Fahrgastzahlen in der Anfangszeit liegt die Nachfrage seit einigen Jahren auf einem weitgehend konstant hohen Niveau: So nutzten 2016 insgesamt über 62.000 Fahrgäste diesen Service.

Das für den Fahrgast kostenlose Angebot des Heide-Shuttles ist auch für die kommenden Jahre zu sichern und kundenorientiert weiterzuentwickeln. Dazu gehört die Prüfung und ggf. Umsetzung von Angebotserweiterungen (z. B. Einbeziehung des Bf. Tostedt), die Optimierung von Anschlüssen zur Bahn an ausgewählten Bahnhöfen sowie die Realisierung weiterer technischer Innovationen (Beschaffung weiterer Niederflur-Fahrradanhänger; Einsatz von emissionsarmen bzw. emissionsfreien Bussen, etc.).

Der **Elb-Shuttle** ist eine für den Nutzer kostenlose Freizeitbuslinie mit Niederflur-Fahrradanhänger, die 2013 ihren Betrieb aufnahm. Der Elb-Shuttle verkehrt jährlich vom 01. Mai bis zum 03. Oktober an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen. Er bedient in der Region „Achter-Elbe-Diek“ die Samtgemeinde Elbmarsch, die Gemeinden Stelle und Seevetal sowie das Stadtgebiet Winsen (L.) und hat seinen Anfangs- und Endpunkt am Bf. Hamburg-Bergedorf. Er kann damit sowohl von Touristen und Naherholungssuchenden aus der Region "Achter-Elbe-Diek" genutzt werden, wie auch von Personen aus dem Großraum Hamburg. Die Fahrgastzahlen haben sich seit 2013 stetig gesteigert: Waren es im Jahr 2013 rund 3.100 Nutzer, so fuhren 2016 bereits rund 4.100 Fahrgäste mit.

2016 ist die Streckenführung um einige Haltestellen in der Gemeinde Seevetal erweitert worden; zudem wurde ein Niederflur-Fahrradanhänger beschafft, der ein fast ebenerdiges Hereinschieben der Fahrräder ermöglicht.

Finanziert wird das Angebot des Elb-Shuttles durch die Samtgemeinde Elbmarsch, die Gemeinden Stelle und Seevetal, die Stadt Winsen (L.) und den Landkreis Harburg.

Der **Regionalpark-Shuttle** ist eine kostenlose Freizeitbuslinie, die innerhalb des Regionalparks Rosengarten die für die Naherholung wesentlichen Ziele erschließt und miteinander verbindet. Durch die Verknüpfung mit der S 3 in Neugraben sowie mit dem metronom (RE 4, RB 41) in Buchholz i.d.N. wird die Erreichbarkeit des Gebietes ohne eigenes Auto deutlich verbessert. Der Shuttle startete erstmals 2011 an den Wochenenden zwischen dem 15. Juli und dem 15. Oktober auf zwei Ringlinien; auch hier konnten auf einem Anhänger Fahrräder kostenlos mitgeführt werden. Nach dem Ausstieg der Gemeinden in der Samtgemeinde Hollenstedt verkehrt der Regionalpark-Shuttle seit 2015 auf einem Ring zwischen Neugraben und Buchholz i.d.N., es werden an den Wochenenden 4 Fahrten täglich angeboten.

**Umsetzung:**

- hohe Priorität  
 mittlere Priorität  
 geringere Priorität

**Beteiligte:**

Landkreise Harburg und Heidekreis, VNO, Kommunen, Arbeitskreis Heide-Shuttle, Arbeitskreis Elb-Shuttle, Arbeitskreis Regionalpark-Shuttle, Verkehrsunternehmen, Genehmigungsbehörde

**Federführung:**

Landkreise

**Finanzierung:**

Der Aufwand für die Fortführung des Betriebs sowie ggf. zusätzliche Kosten für die Weiterentwicklung der Freizeitverkehre sind unter den beteiligten Landkreisen und Kommunen aufzuteilen.

### 5.3.3 Beförderungsqualität

<b>Projekt 16</b> <b>Sicherstellung eines ausreichenden Platzangebotes in den Fahrzeugen</b> Kategorie: Maßnahme
<b>Erläuterung:</b> Platzangebot, Auslastung und Wirtschaftlichkeit stehen im ÖPNV in einem unmittelbaren Zusammenhang. Insbesondere bei Linien mit hohem Schüleraufkommen ergibt sich morgens und mittags häufig eine hohe Kapazitätsauslastung innerhalb einzelner Linienabschnitte, die aus den in Kapitel 4.3 genannten Gründen nicht vollständig zu vermeiden sein wird. Dennoch ist es das Ziel des Landkreises, dass grundsätzlich in den Bussen nicht mehr als 70 % der maximal zulässigen Personen befördert werden sollen. Die hierzu bestehende Vereinbarung zwischen Landkreis und Verkehrsunternehmen soll daher fortgeführt werden.
<b>Umsetzung:</b> <input checked="" type="checkbox"/> hohe Priorität <input type="checkbox"/> mittlere Priorität <input type="checkbox"/> geringere Priorität
<b>Beteiligte:</b> Verkehrsunternehmen, Landkreis, VNO, Kommunen, Schulen
<b>Federführung:</b> Landkreis
<b>Finanzierung:</b> Da in den kommenden Jahren mit konstanten bzw. leicht sinkenden Schülerzahlen zu rechnen ist, geht der Landkreis davon aus, dass die Sicherstellung eines ausreichenden Platzangebotes mit der heutigen Fahrzeuganzahl grundsätzlich möglich ist. Allerdings können durch die Absenkung der maximalen Auslastung von bisher 80 % auf nun 70 % sowie durch Änderungen der Schullandschaft und / oder besondere siedlungsstrukturelle Entwicklungen Kapazitätsengpässe entstehen. In diesen Fällen sind zunächst mit den jeweiligen Beteiligten (in der Regel Landkreis, Schulen und Verkehrsunternehmen) Lösungen zu suchen, wie diese Engpässe ohne eine Erhöhung der Betriebsleistung entschärft werden können (z. B. durch veränderte oder gestaffelte Schulanfangs- und -endzeiten). Sollte dies nicht ausreichen, müssen zusätzliche Fahrzeuge im Rahmen von Verstärkerleistungen eingesetzt werden. Hiermit sind für den Landkreis erhebliche Mehrkosten verbunden, die er als Träger der Schülerbeförderung übernehmen muss.

### 5.3.4 Tarif

<p><b>Projekt 17</b>  <b>Weiterentwicklung des HVV-Tarifs</b>          Kategorie: Planungsprojekt</p>
<p><b>Erläuterung:</b>          Die Einführung des HVV-Tarifs im Dezember 2004 hat zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im Landkreis Harburg beigetragen. Der Landkreis wird sich auch zukünftig in den HVV-Gremien für eine zielgerichtete Weiterentwicklung des Tarifes einsetzen, die den speziellen Bedürfnissen im Landkreis Harburg gerecht wird. Hierzu gehört insbesondere die Prüfung einer Verschiebung der Städte Buchholz i.d.N. und Winsen (L.) in den HVV-Tarifring C unter Berechnung verschiedener Tarifvarianten. Mit dieser Maßnahme würde eine seit 2004 bestehende tarifliche Ungleichheit beseitigt und die Nutzung des ÖPNV noch attraktiver gemacht. Zugleich besteht die Erwartung, dass damit der Parkdruck an den Bahnhöfen, die am äußeren Rande des HVV-Großbereichs liegen (z. B. Klecken, Ashausen), reduziert werden kann.          Sollte die Verschiebung der beiden Städte möglich sein, so ist auch über eine Einordnung von Tostedt in Ring D nachzudenken.</p>
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p><input type="checkbox"/> hohe Priorität  <input checked="" type="checkbox"/> mittlere Priorität  <input type="checkbox"/> geringere Priorität</p>
<p><b>Beteiligte:</b>          HVV, Verkehrsunternehmen, VNN, FHH, LNVG, LVS, VNO, SVG, Kreis Herzogtum Lauenburg, Kreis Pinneberg, Kreis Segeberg, Kreis Stormarn, Landkreis Harburg, Landkreis Lüneburg, Landkreis Stade</p>
<p><b>Federführung:</b>          HVV</p>
<p><b>Finanzierung:</b>          Die Maßnahme führt zu deutlich geringeren Fahrgeldeinnahmen in unterschiedlicher Höhe, abhängig von der zugrunde gelegten Tarifgestaltung. Für den Ausgleich dieser Einnahmeverluste ist unter Berücksichtigung des Territorialprinzips der jeweilige Aufgabenträger verantwortlich: für den SPNV die LNVG, für den (auf die Schiene zulaufenden) Busverkehr der Landkreis Harburg.</p>

### 5.3.5 Fahrgastinformation

**Projekt 18****Weiterbetrieb und Förderung der elektronischen Fahrplanauskunft „Connect“**

Kategorie: Maßnahme

**Erläuterung:**

Das Projekt „Connect“ ist vom Land Niedersachsen initiiert worden und wurde in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut. Da die Abfrage von elektronischen Fahrplanauskünften, die auf Connect-Daten basieren, in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen hat, wird der Landkreis Harburg auch zukünftig den Betrieb von „Connect“ unterstützen.

**Umsetzung:**

- hohe Priorität  
 mittlere Priorität  
 geringere Priorität

**Beteiligte:**

Verkehrsunternehmen, VNN, Landkreis, VNO

**Federführung:**

Verkehrsunternehmen

**Finanzierung:**

Die durch den Betrieb von „Connect“ entstehenden Kosten werden vom Landkreis Harburg anteilig übernommen.

**Projekt 19****HVV-Fahrgastinformation: Beibehaltung und Verbesserung der verschiedenen Informationsmöglichkeiten**

Kategorie: Planungsprojekt

**Erläuterung:**

Um alle Fahrgastgruppen (z. B. Auszubildende, Pendler, Gelegenheitsnutzer, Senioren, Behinderte) umfassend zu informieren, sind die heutigen Informationsmöglichkeiten (z. B. Servicestellen, mobiles / stationäres Internet, HVV-App, Telefon, Fahrplanbuch) fortzuführen und weiterzuentwickeln. Der Landkreis Harburg legt auf Folgendes Wert:

- Beibehaltung der heutigen HVV-Service- und Verkaufsstellen im Landkreis Harburg  
Um dem Fahrgast die Möglichkeit zu geben, sich möglichst wohnortnah beraten zu lassen und Fahrscheine sowie Monatskarten erwerben zu können, ist das heutige Netz an HVV-Service- und Verkaufsstellen im Landkreis Harburg zu erhalten. Dies betrifft insbesondere die Servicestellen an den Bahnhöfen Buchholz, Tostedt und Winsen (L.) sowie die Servicestelle in Neu Wulmstorf.
- Elektronische Fahrplanauskunft auf [www.hvv.de](http://www.hvv.de)  
Die Fahrplanauskunft ist hinsichtlich der Auskunftqualität zu verbessern: Bei einer Verbindungsauskunft sind auch unterschiedliche Routen anzuzeigen, so wie dies in der HVV-App bereits möglich ist. Des Weiteren sollten die vom System ermittelten Verbindungen optisch übersichtlicher und zugleich platzsparender angezeigt werden (s. z. B. [fahrplaner.de](http://fahrplaner.de)).
- HVV-Telefonauskunft  
Bei der Telefonauskunft sind die Wartezeiten zu reduzieren. Zudem sollte das Personal fachlich besser geschult werden, um Fehlankünfte effektiv zu vermeiden und auch spezielle Fragen kompetent beantworten zu können.
- Beibehaltung des Fahrplanbuches  
Damit auch Menschen, die über keinen Internetzugang verfügen, Informationsmöglichkeiten besitzen, ist das Fahrplanbuch weiterhin jährlich neu aufzulegen.

**Umsetzung:**

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- geringere Priorität

**Beteiligte:**

HVV, Verkehrsunternehmen, VNN, FHH, LNVG, LVS, VNO, SVG, Kreis Herzogtum Lauenburg, Kreis Pinneberg, Kreis Segeberg, Kreis Stormarn, Landkreis Harburg, Landkreis Lüneburg, Landkreis Stade

**Federführung:**

HVV, Verkehrsunternehmen

**Finanzierung:**

Die Fahrgastinformation ist Sache der Verkehrsunternehmen und von diesen zu finanzieren.

### 5.3.6 Haltestellen

#### Projekt 20

#### Barrierefreier Ausbau von Haltestellen: Erarbeitung einer Prioritätenliste und Aufstellung eines Haltestellenkatasters

Kategorie: Planungsprojekt

#### Erläuterung:

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

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

Bezüglich der baulichen **Vorgaben zur Herstellung der Barrierefreiheit** liegt inzwischen ein Leitfaden des HVV vor; Gestaltungsempfehlungen für eine Barrierefreiheit für sensorisch eingeschränkte Personen sollen 2017 ebenfalls vom HVV zusammengestellt werden. Danach sollen beide Schriften in das dann zu überarbeitende VNO-/VNN-Haltestellenkonzept einfließen und damit auch für Umbaumaßnahmen von Haltestellen im Landkreis Harburg Gültigkeit besitzen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass eine alleinige barrierefreie Gestaltung der Haltestelle nicht ausreichend ist. Es müssen auch die Zuwegungen zu den Haltestellen barrierefrei sein.

Zur zielgerichteten **Umsetzung der Barrierefreiheit** wird der Landkreis zusammen mit den Kommunen, dem Fahrgastbeirat sowie dem Behindertenbeirat eine Prioritätenliste erarbeiten, in der vorrangig barrierefrei zu gestaltende Haltestellen benannt werden.

Ergänzend dazu soll der aktuelle (Ausbau-)Zustand aller Haltestellen im Landkreis in einem Kataster erfasst werden. Hierin sollen nicht nur die Aspekte zur Barrierefreiheit enthalten sein, sondern auch Informationen über weitere Ausstattungsmerkmale. Eine entsprechende Liste mit sämtlichen Erhebungsmerkmalen ist inzwischen erstellt worden, die Datenbank selbst wird zur Zeit beim HVV eingerichtet. Die erstmalige Aufnahme und übernimmt der Landkreis. Für die spätere Pflege und Aktualisierung der Daten sind - gemäß der o. g. genannten Zuständigkeiten - die jeweiligen Straßenbaulastträger sowie die Verkehrsunternehmen verantwortlich. Gleiches gilt für die zur Erreichung der Barrierefreiheit notwendigen Baumaßnahmen.

#### Umsetzung:

hohe Priorität

mittlere Priorität

geringere Priorität

**Beteiligte:**

Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen, VNN, Landkreis Harburg, VNO, Fahrgastbeirat, LNVG

**Federführung:**

- VNN (bei der Überarbeitung des VNO-/VNN-Haltestellenkonzeptes)
- Landkreis, VNO (bei der Erstellung der Prioritätenliste und der erstmaligen Haltestellenaufnahme in das Kataster)
- Straßenbaulastträger / Verkehrsunternehmen (bei der Pflege des Haltestellenkatalogs sowie der Haltestellenbaumaßnahmen)

**Finanzierung:**

Die Kosten, die im Rahmen der erstmaligen Haltestellenerhebung anfallen, trägt der Landkreis. Die laufenden Aufwendungen für die Pflege der Daten übernehmen die Verkehrsunternehmen sowie die Straßenbaulastträger.

Für die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen sowie die Installation von Fahrgastunterständen und weiteren Ausstattungselementen sind die Straßenbaulastträger zuständig. Nach aktueller Sachlage (Stand Jan 2017) kann eine Landesförderung beantragt werden, wenn die Gesamtausgaben je Einzelhaltestelle nicht über 35.000 € liegen. Sollen mehrere Maßnahmen gefördert werden, ist dafür ein gebündelter Antrag mit einer Mindestzuwendungssumme von 25.000 € bei der LNVG zu stellen.

**Projekt 21****Ausstattung von aufkommensstarken Bushaltestellen mit dynamischen Fahrgastinformationsanzeigern (DFI-Anzeiger): Unterstützung bei der Umsetzung**

Kategorie: Planungsprojekt

**Erläuterung:**

In den letzten Jahren hat sich die Fahrgastinformation deutlich verbessert und vereinfacht. Gleichzeitig steigen die Ansprüche der Fahrgäste, die lückenlose und vor allem aktuelle Informationen erwarten: zuhause, vor Fahrtantritt und während der Fahrt.

Aufgrund der steigenden Ansprüche ist im HVV-Verbundgebiet damit begonnen worden, dem Kunden Echtzeitinformationen zur Verfügung zu stellen. Dies heißt, dass in den elektronischen Auskunftsmitteln die tatsächlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten von Bussen und Bahnen angegeben werden, nicht nur die Soll-Zeiten laut Fahrplan.

Während im SPNV Echtzeitauskünfte bereits möglich sind, müssen im Busbereich die technischen Voraussetzungen hierfür erst geschaffen werden, insbesondere auf Seiten der Verkehrsunternehmen. Da es sich um sehr hohe Investitionen handelt, hat die LNVG zwischenzeitlich eine Zusage zur Förderung gegeben, allerdings unter der Auflage, dass Echtzeitinformationen auch an aufkommensstarken Haltestellen dem Fahrgast zur Verfügung stehen sollen.

Da die Zuständigkeit für DFI-Anzeiger an den Haltestellen jedoch nicht bei den Verkehrsunternehmen liegt, sondern auf Seite der Kommunen, sind diese für die Aufstellung der Anzeiger verantwortlich. Um die Kosten in einem überschaubaren Rahmen zu halten, gewährt die LNVG auch hier eine Förderung in Höhe von max. 75 %.

**Erläuterung (Fortsetzung):**

Im Laufe des Jahres 2016 haben sich insgesamt 9 Kommunen bereit erklärt, DFI-Anzeiger aufzustellen, zumeist an Bushaltestellen an Bahnhöfen oder wichtigen Umsteigehaltestellen im Busnetz. Der Landkreis hat für alle geplanten Standorte in allen Kommunen einen gebündelten Förderantrag bei der LNVG gestellt, der nicht nur die Kosten für die Beschaffung der DFI-Anzeiger beinhaltet, sondern auch die Aufwendungen für die notwendige Planung und bauliche Umsetzung.

Der Landkreis Harburg wird den Förderantrag weiter begleiten und koordiniert für die Kommunen die weitere Abwicklung. Dazu zählt auch die Durchführung eines zentralen Vergabeverfahrens, welches die Beschaffung der DFI-Anzeiger, deren Ansteuerung, die Lieferung mit Montage sowie den Abschluss eines Wartungs- und Pflegevertrages umschließen wird.

**Umsetzung:**

- hohe Priorität  
 mittlere Priorität  
 geringere Priorität

**Beteiligte:**

Landkreis Harburg, beteiligte Kommunen, VNO, LNVG, HVV, Verkehrsunternehmen, VNN, Landkreis Lüneburg, Landkreis Stade

**Federführung:**

Landkreis Harburg, beteiligte Kommunen

**Finanzierung:**

Die Begleitung der Umsetzung durch den Landkreis führt zu keinen zusätzlichen Aufwendungen; die Kosten für die Planung, Beschaffung und bauliche Umsetzung des DFI-Systems sowie die Aufwendungen für die technische Pflege und Instandhaltung übernehmen die Kommunen. Gegenzurechnen ist die Landesförderung.

### 5.3.7 Fahrzeuge

#### Projekt 22

#### Sicherung und Verbesserung der Fahrzeugqualität im Linienverkehr

Kategorie: Planungsprojekt

##### Erläuterung:

Erscheinungsbild und Image des ÖPNV werden entscheidend durch den Standard der eingesetzten Fahrzeuge geprägt. Die Fahrzeuge haben einem zeitgemäßen Technik- und Ausstattungsstandard zu entsprechen. Zielgerichtet soll die Qualität der Fahrzeuge in den kommenden Jahren weiter verbessert werden.

Spätestens ab dem 01.12.2019 soll die Qualität der im Landkreis Harburg eingesetzten Busse spürbar erhöht werden. Dazu werden im Rahmen des Vergabeverfahrens Mindestvorgaben für alle Fahrzeuge und zusätzliche Anforderungen definiert, die von den Fahrzeugen auf den regionalen Hauptlinien erfüllt werden müssen.

Die Mindestvorgaben sollen Aussagen zu folgenden Kriterien umfassen:

- Alter der Fahrzeugflotte
- Bauart der Fahrzeuge (Niederflur / Low Entry)
- Ausstattung (z. B. Klapprampe, Mehrzweckfläche, Innenmonitore für die Fahrgastinformation, automatische Haltestellenansage)
- Umweltschutz (z. B. Abgasnorm)

Für das regionale Hauptliniennetz sollen daneben zusätzliche Anforderungen gelten, die insbesondere die Ausstattung betreffen (z. B. geringeres Fahrzeualter, komfortable Überlandbestuhlung / gute Geräuschkämmung, Klimaanlage, kostenloser W-LAN-Zugang).

Darüber hinaus sind die geltenden HVV-Standards zu berücksichtigen.

##### Umsetzung:

- hohe Priorität  
 mittlere Priorität  
 geringere Priorität

##### Beteiligte:

Verkehrsunternehmen, VNN, HVV, Landkreis Harburg

##### Federführung:

Verkehrsunternehmen

##### Finanzierung:

Fahrzeugeinsatz und -beschaffung ist Sache der Verkehrsunternehmen und von diesen zu finanzieren.

### 5.3.8 Fahrpersonal

#### Projekt 23

#### Einsatz von serviceorientiertem und geschultem Fahrpersonal

Kategorie: Maßnahme

#### Erläuterung:

Wie in **Kap. 4.8** erläutert, erwartet der Landkreis vom Fahrpersonal folgende Schlüsselqualifikationen:

- gute Kenntnisse der deutschen Sprache
- detaillierte Orts-, Strecken- und Tarifkenntnisse
- sichere und angemessene Fahrweise
- Freundlichkeit gegenüber den Fahrgästen
- angemessenes Erscheinungsbild

Die Verkehrsunternehmen verpflichten sich darüber hinaus gegenüber dem Landkreis, ihr Fahrpersonal regelmäßig zu schulen und weiterzubilden. Zu jedem Schuljahresbeginn sind die Fahrerinnen und Fahrer ausführlich in die neuen Fahrpläne einzuweisen. Der Aufgabenträger hat das Recht, an Schulungen und Einweisungen teilzunehmen bzw. sich auf Anforderung entsprechende Nachweise vorlegen zu lassen.

Insbesondere ist das Fahrpersonal zur Einhaltung von Anschlüssen zu sensibilisieren. Hierzu zählt auch die Pflicht, bei verspäteten Zügen oder Bussen die Leitstelle zu kontaktieren, um nähere Informationen zu bekommen. Im Sinne der Fahrgäste sind nach Möglichkeit auch bei Verspätungen die Anschlüsse sicherzustellen.

Des Weiteren sind auf Verlangen des Landkreises vom Fahrpersonal händische Fahrgastzählungen durchzuführen.

Darüber hinaus sind die geltenden HVV-Standards zu berücksichtigen.

#### Umsetzung:

- hohe Priorität
- mittlere Priorität
- geringere Priorität

#### Beteiligte:

Verkehrsunternehmen, VNN, HVV, Landkreis Harburg

#### Federführung:

Verkehrsunternehmen

#### Finanzierung:

Ggf. anfallende Kosten für Schulungen und Fortbildungen sind von den Verkehrsunternehmen zu tragen.

### 5.3.9 Fahrgastbeteiligung

#### Projekt 24

#### Fortführung des Fahrgastbeirates für den Landkreis Harburg

Kategorie: Maßnahme

#### Erläuterung:

Der Fahrgastbeirat für den Landkreis Harburg arbeitet seit dem Jahr 2000 zusammen mit Landkreis und VNO sehr erfolgreich im Sinne der Fahrgäste. Neben Hinweisen zu Problemen im täglichen Betrieb sowie einer detaillierten Bewertung von Fahrplanänderungen im SPNV hat der Fahrgastbeirat in den letzten Jahren sehr fundierte Konzepte zu Verbesserungen im ÖPNV erstellt.

Im Jahr 2008 ist die seit 2002 bestehende AG Barrierefreiheit in den Fahrgastbeirat integriert worden, um Synergieeffekte zu nutzen und die häufig gemeinsamen Themenschwerpunkte noch klarer in das Bewusstsein aller am ÖPNV-Beteiligten zu bringen. Die Integration des Behinderten- und des Seniorenbeirates hat sich im Nachhinein als sinnvolle Entscheidung erwiesen.

Die Zusammenarbeit mit dem Fahrgastbeirat soll auch in Zukunft zum Nutzen beider Seiten fortgeführt werden. Insbesondere bei der Erstellung einer Prioritätenliste für vorrangig barrierefrei auszubauende Haltestellen und bei Planungen für Angebotsoptimierungen im Regionalbusverkehr wird eine enge Zusammenarbeit zwischen Landkreis, VNO und Fahrgastbeirat angestrebt.

#### Umsetzung:

- hohe Priorität  
 mittlere Priorität  
 geringere Priorität

#### Beteiligte:

Fahrgastbeirat, Behindertenbeirat, Seniorenbeirat, Landkreis, VNO, Verkehrsunternehmen, VNN

#### Federführung:

Landkreis

#### Finanzierung:

Es entstehen keine zusätzlichen Kosten.

### 5.3.10 Vergabe der Leistungen im straßengebundenen ÖPNV

<p><b>Projekt 25</b>  <b>ÖPNV-Vergabe zum Jahr 2019</b>          Kategorie: Maßnahme</p>
<p><b>Erläuterung:</b></p> <p>Der Landkreis Harburg plant, sämtliche, in seiner Zuständigkeit liegenden Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA) zu vergeben. Die Vergabebekanntmachung ist im Oktober 2018 vorgesehen, die Betriebsaufnahme nach derzeitigem Planungsstand zum 01.12.2019. Nicht von dieser Vergabe betroffen sind die Airbus-Verkehre (Linien 47xx), die schulbezogenen Individualverkehre, die der Landkreis als Träger der Schülerbeförderung in separaten Verfahren ausschreibt, der Stadtbusverkehr in Buchholz i.d.N. sowie die bestehenden alternativen Bedienungsformen (AST, ASM, Rufbus), die in kommunaler Zuständigkeit liegen und vom Landkreis lediglich finanziell gefördert werden.</p> <p>Bezüglich des Leistungsangebotes soll weitestgehend der Status Quo (= Jahresfahrplan 2017) ausgeschrieben werden, da in den vergangenen Jahren das bestehende Netz kontinuierlich überplant, weiterentwickelt und verbessert worden ist, so dass inzwischen ein insgesamt guter Angebotsstandard vorliegt. Dieser ist über das Vergabeverfahren langfristig abzusichern. Dennoch sind in den Jahren 2018 und 2019 Angebotsanpassungen wahrscheinlich, insbesondere durch die schrittweise Umsetzung eines regionalen Hauptliniennetzes sowie im schulbezogenen Verkehr aufgrund geänderter Strukturen (Schulstandorte, Unterrichtsmodelle, Verkehrsbeziehungen, Anzahl der zu befördernden Schülerinnen und Schüler). Darüber hinaus können sich Angebotsanpassungen durch die in diesem Kapitel genannten Maßnahmen und Prüfaufträge ergeben bzw. das Ergebnis einer gestiegenen oder gesunkenen Fahrgastnachfrage sein. Diese Fahrplanänderungen sind von den Bietern vor der Betriebsaufnahme zwingend umzusetzen.</p> <p>Neben der Definition des gewünschten verkehrlichen Leistungsumfanges werden weitere Vorgaben, z. B. bezüglich der Qualität (s. hierzu auch Projekte 16, 22, 23) und des anzuwendenden repräsentativen ÖPNV-Tarifvertrages Bestandteil der Vorabbekanntmachung bzw. der Vergabebekanntmachung sein.</p>
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hohe Priorität  <input type="checkbox"/> mittlere Priorität  <input type="checkbox"/> geringere Priorität</p>
<p><b>Beteiligte:</b>          Landkreis, VNO, HVV, LNVG</p>
<p><b>Federführung:</b>          Landkreis, VNO</p>
<p><b>Finanzierung:</b>          Die Kosten für das Vergabeverfahren trägt der Landkreis als Aufgabenträger.</p>

### 5.3.11 Bewertungskriterien bei Genehmigungsanträgen

#### Projekt 26

#### Festlegung von Kriterien, die für den Landkreis wichtig für eine Bewertung verschiedener Genehmigungsanträge sind

Kategorie: Maßnahme

#### Erläuterung:

Werden bis zur Vergabebekanntmachung (s. Projekt 25) bei der Genehmigungsbehörde eigenwirtschaftliche Anträge auf (Wieder-)Erteilung von Genehmigungen für Linienverkehre gestellt, so sind die nachfolgend genannten Kriterien für die Bewertung verschiedener Angebote heranzuziehen. Grundsätzlich stellen die zum Zeitpunkt des Genehmigungsantrages gültigen Fahrpläne das Mindestangebot dar, welches in keinem Fall unterschritten werden darf. Darüber hinaus wird die Anwendung des HVV-Verbundtarifes sowie - falls noch nicht vorhanden - die Unterzeichnung des HVV-Kooperationsvertrages vorausgesetzt.

Bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes hat der Landkreis unterschiedliche Prioritäten gesetzt: Die höchste Priorität im Hinblick auf das Bedienungsangebot hat die Sicherstellung der Schülerbeförderung. In der Wertigkeit folgen die Grundversorgung, die zeitliche Verteilung des Bedienungsangebotes, der auf Berufspendler orientierte Linienverkehr und der Freizeitverkehr. Wenn das Mindestangebot erfüllt ist, gelten folgende Kriterien:

#### ▪ Schülerbeförderung

Die Sicherstellung der Schülerbeförderung hat für den Landkreis oberste Priorität. Die Bedienung der Schulen muss den Vorgaben der Satzung über die Schülerbeförderung des Landkreises Harburg genügen. Die Schulstunden, zu denen An- bzw. Abfahrten erfolgen sollen, legt der Landkreis fest.

Grundschüler und Schüler von Förderschulen **müssen** möglichst umsteigefrei zwischen Schul- und Wohnort befördert werden. Die übrigen Schüler **sollen** höchstens mit einmaligem Umstieg ihr Ziel erreichen. Möglichst kurze Fahrzeiten sind wünschenswert.

Der Zeitraum zwischen Busankunft bzw. -abfahrt und jeweiligem Beginn/Ende der Schulstunde beträgt idealerweise 10 bis 15 Minuten.

#### ▪ Grundversorgung

Für die Grundversorgung (Montag bis Freitag) ist der Mindeststandard erfüllt, wenn eine genügende Bedienungs- und Verbindungsqualität (siehe Kapitel 4.2) erreicht ist. Wünschenswert sind jedoch Verbindungen mit einer guten Bedienungs- bzw. Verbindungsqualität.

#### ▪ zeitliche Verteilung des Bedienungsangebotes

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

**Erläuterung (Fortsetzung):**

Relation	Hinfahrten bis					Rückfahrten ab				
		09:00	12:00	15:00		10:00	13:00		17:00	
Orte – GZ		09:00	12:00	15:00		10:00	13:00		17:00	
GZ – MZ	07:00	09:00	12:00	15:00		10:00	13:00	15:00	17:00	
MZ – MZ	07:00	09:00	12:00	15:00	18:00	10:00	13:00	15:00	17:00	19:00
GZ – OZ	07:00	09:00	12:00	15:00		10:00	13:00	15:00	17:00	
MZ – OZ	07:00	09:00	12:00	15:00	18:00	10:00	13:00	15:00	17:00	19:00

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

Insbesondere bei den Stadtverkehren sowie auf den regionalen Hauptlinien ist eine Vertaktung des Angebotes anzustreben.

- Linienverkehr für Berufspendler

Pendler haben teilweise andere Anforderungen an den ÖPNV als andere Bevölkerungsgruppen. Hier ist die ganzjährige ÖPNV-Bedienung von großer Wichtigkeit. Daneben sollten Gebiete mit einer größeren Anzahl von Betriebsstätten vom ÖPNV angebunden werden. Dabei wären Bedienungsangebote in der Zeit von 6.00 bis 9.00 Uhr und von 15.00 bis 19.00 Uhr wünschenswert (ggf. zur Mittagszeit Angebote für Teilzeitkräfte).

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

Bei Verkehrsbeziehungen, die einen Umstieg erfordern, sind gute Anschlüsse (Übergangszeit 5 bis 10 Minuten zwischen Bus und Bahn, Übergangszeit bis 5 Minuten zwischen Bus und Bus) anzustreben.

- Freizeitverkehr

Ganzjährige Fahrtenangebote, die nach 20.00 Uhr stattfinden und Wochenendverkehre (insbesondere am Sonnabend, auch an Sonn- und Feiertagen), sind vorrangig auf den regionalen Hauptlinien wünschenswert.

Touristische Saisonverkehre sind ein wichtiger Bestandteil im Freizeitverkehr. Der Erhalt bzw. Ausbau dieser Verkehre wird unterstützt.

Darüber hinausgehende Verkehrsangebote wie punktuelle Fahrten werden begrüßt.

### 5.3.12 SPNV

Der SPNV bildet das Rückgrat des ÖPNV im Landkreis Harburg. Aufgrund dieser Bedeutung wird sich der Landkreis, unbeschadet seiner fehlenden Verantwortung für den SPNV, bei den zuständigen Stellen für den Erhalt und für Verbesserungen im SPNV einsetzen. Der Landkreis sowie die betroffenen Kommunen legen Wert darauf, bei den entsprechenden Planungen frühzeitig beteiligt zu werden.

<p><b>Projekt 27</b>  <b>Durchbindung der Heidebahn bis zum Hamburger Hauptbahnhof</b>          Kategorie: Planungsprojekt</p>
<p><b>Erläuterung:</b>          Der Landkreis setzt sich dafür ein, die Züge der Heidebahn (RB 38) bis zum Hamburger Hauptbahnhof durchzubinden. Die 1. Priorität hat dabei die Durchbindung der Züge in den Hauptverkehrszeiten, um den heutigen Umsteigezwang in Buchholz zu vermeiden und gleichzeitig die sehr stark frequentierten metronom-Verbindungen zwischen Buchholz und Hamburg zu entlasten. Falls eine Durchbindung aufgrund der begrenzten Infrastruktur in den Hauptverkehrszeiten nicht oder nur in begrenztem Umfang möglich sein sollte, so fordert der Landkreis als kurzfristige Zwischenlösung die Verlängerung der Heidebahn bis zum Bf. Harburg. Die 2. Priorität gilt der Durchbindung ausgewählter Züge in der Normalverkehrszeit, um u. a. Heide-Touristen attraktive Verbindungen anbieten zu können.</p>
<p><b>Umsetzung:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> hohe Priorität  <input type="checkbox"/> mittlere Priorität  <input type="checkbox"/> geringere Priorität</p>
<p><b>Beteiligte:</b>          LNVG, FHH, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Landkreis Harburg, VNO, Fahrgastbeirat</p>
<p><b>Federführung:</b>          LNVG</p>
<p><b>Finanzierung:</b>          Die Bestellung zusätzlicher SPNV-Leistungen obliegt den SPNV-Aufgabenträgern (LNVG, FHH) und ist von diesen zu finanzieren.</p>

**Projekt 28****Zeitliche Optimierung des SPNV-Angebotes auf der KBS 110**

Kategorie: Planungsprojekt

**Erläuterung:**

Zwischen Winsen (L.) und Hamburg können Fahrgäste sowohl die schnellen RE-Verbindungen (mit einzigem Halt in HH-Harburg) wie auch die RB-Verbindungen (mit Halt an allen Zwischenstationen) nutzen. Allerdings verkehren die Züge ab Winsen in kurzem zeitlichen Abstand, so dass tagsüber die Fahrtmöglichkeiten pro Stunde sehr ungleichmäßig verteilt sind.

Beispiel: Winsen (L.) → Hamburg Hbf.

RE 3 ab: 09.39 Uhr

RB 31 ab: 09.49 Uhr

RE 3 ab: 10.39 Uhr

RB 31 ab: 10.49 Uhr

Um das SPNV-Angebot für den Fahrgast noch attraktiver zu gestalten, sollten die Fahrplanlagen der bestehenden RE- und RB-Züge zeitlich entzerrt werden. Sofern die Trassenbelegung dies zulässt, wäre ein (angenäherter) 30min-Takt optimal, wechselweise bestehend aus einer RE- und einer RB-Verbindung. Gleiches gilt für die Fahrplangestaltung in Gegenrichtung.

**Umsetzung:**

hohe Priorität

mittlere Priorität

geringere Priorität

**Beteiligte:**

LNVG, FHH, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Landkreis Harburg, Landkreis Lüneburg, VNO, Fahrgastbeirat

**Federführung:**

LNVG

**Finanzierung:**

Der Landkreis geht davon aus, dass mit dieser Maßnahme keine bzw. keine gravierenden Mehrkosten verbunden sind, da hierfür keine zusätzliche Betriebsleistung von der LNVG bestellt werden muss.

## Literaturverzeichnis

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

Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderten – Behindertengleichstellungsgesetz – (BGG), 2002

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

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

Hensen / Otto  
Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung Nr. 3.4.8.1: Bedienungsstandards für den ÖPNV, 15. Ergänzungslieferung, 1996

Institut für angewandte Sozialwissenschaft (infas)  
Mobilität in Deutschland. Ergebnisbericht Hamburger Verkehrsverbund (HVV), aktualisierte Fassung einschließlich Verbunderweiterungen, 2006

Land Niedersachsen  
Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen, 2012

Landkreis Harburg  
Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Harburg, 2025

NBank  
Generationengerechtes Wohnen in Niedersachsen - Perspektive 2035. Wohnungsmarktbeobachtung 2014/2015

Niedersächsisches Landesamt für Statistik  
Daten verschiedener Quellen

Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) 1995, zuletzt geändert 2016

Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG) 1998, zuletzt geändert 2016

Personenbeförderungsgesetz (PBefG), 1990, zuletzt geändert 2016

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)  
Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schriften 4, 6/2001

Verband öffentlicher Verkehrsunternehmen (VÖV)  
Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im öffentlichen Personennahverkehr, Reihe Technik VÖV 1.41.1, 2001

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße

VNN / VNO  
Haltestellenkonzept Nord-Ost-Niedersachsen, 2003

# Anlage

## SATZUNG ÜBER DIE SCHÜLERBEFÖRDERUNG IM LANDKREIS HARBURG

Aufgrund von § 10 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576) in der zurzeit gültigen Fassung in Verbindung mit § 114 des Nieders. Schulgesetzes (NSchG) vom 03.03.1998 (Nds. GVBl. S. 137) in der zurzeit gültigen Fassung hat der Kreistag des Landkreises Harburg in seiner Sitzung vom 17.03.2016 folgende Satzung beschlossen:

### § 1 Anspruchsvoraussetzungen

- (1) Für die im Gebiet des Landkreises Harburg wohnenden Schülerinnen und Schüler ist ein Anspruch auf Beförderung zur Schule bzw. auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg gegeben, wenn der Schulweg gem. § 114 (3) NSchG folgende Mindestentfernungen überschreitet:

a. Primarbereich (1. – 4. Schuljahr) einschließlich Schulkindergarten, Vorklasse und bei Sprachfördermaßnahmen nach § 54a (2) NSchG	mehr als 2,0 Km
b. Sekundarbereich I (5. und 6. Schuljahr)	mehr als 3,0 Km
c. Sekundarbereich I (7. – 10. Schuljahr)	mehr als 4,0 Km
d. Berufseinstiegsklasse, Berufsvorbereitungsjahr und Klasse I der Berufsfachschule, die nicht den Sekundarabschluss I -Realschulabschluss – voraussetzt.	mehr als 5,0 Km
- (2) Der Schulweg ist der kürzeste zu Fuß zurückzulegende Weg von der Haustür des Wohngebäudes der Schülerin bzw. des Schülers und dem nächstgelegenen benutzbaren Eingang des Schulgebäudes. § 114 (4) NSchG bleibt unberührt. Als Wohnung im Sinne dieser Satzung gilt der Ort an dem die Schülerin bzw. der Schüler mit Hauptwohnsitz gemeldet ist.
- (3) In begründeten Ausnahmefällen kann der Landkreis Harburg die Anspruchsgrenze nach Abs. 1 um 10% heraufsetzen, wenn dies zur Abrundung örtlicher Gegebenheiten angebracht ist.
- (4) Müssen Schülerinnen oder Schüler wegen einer dauernden oder vorübergehenden Behinderung befördert werden, besteht ein Beförderungs- oder Erstattungsanspruch unabhängig von der Entfernung. Die Behinderung ist durch Vorlage eines ärztlichen Attestes nachzuweisen. Vom Träger der Schülerbeförderung kann eine amtsärztliche Bescheinigung angefordert werden.
- (5) In besonders begründeten Ausnahmefällen übernimmt der Landkreis Harburg unabhängig von den in Abs. 1 genannten Mindestentfernungen die Schülerbeförderung bzw. die Erstattung der notwendigen Aufwendungen, wenn der Schulweg zu Fuß nach den objektiven Gegebenheiten für die Schülerin /den Schüler ungeeignet ist. Die im Straßenverkehr üblicherweise auftretenden Gefahren bedeuten keine Ungeeignetheit im Sinne dieser Vorschrift.

## § 2 Art der Beförderung

(1) Die Schülerin/der Schüler hat das vom Träger der Schülerbeförderung bestimmte Transportmittel zu benutzen. Sie/er hat keinen Anspruch auf Beförderung mit einem bestimmten oder besonderen Transportmittel oder auf Mitbeförderung einer Begleitperson. Nimmt die Schülerin/der Schüler eine unmittelbare Beförderungsleistung des Landkreises nicht in Anspruch, werden ihr/ihm Aufwendungen für den Schulweg nicht erstattet.

(2) Wählt die Schülerin/der Schüler - allein oder gemeinsam mit anderen – im vorherigen Einvernehmen mit dem Träger der Schülerbeförderung anstelle der vorgesehenen Beförderungsmöglichkeit die Beförderung mit einem privaten Personenkraftfahrzeug, hat sie/er Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen bis zu dem Betrag, der bei der Benutzung des öffentlichen Personennahverkehrs auf dem Schulweg entstanden wäre.

(3) Abweichend hiervon werden bei der Beförderung zu Gesamtschulen und Schulen in freier Trägerschaft sowie zu Ersatzschulen die notwendigen Aufwendungen für die Beförderung mit einem privaten Personenkraftfahrzeug erstattet, wenn die Fahrdauer im öffentlichen Personennahverkehr in einer Richtung

- |  |            |
|--|------------|
| - bei einer Schülerin/einem Schüler des Primarbereiches  | 60 Minuten |
| - bei einer Schülerin/einem Schüler der übrigen Bereiche | 90 Minuten |

überschreitet.

## § 3 Weg zur Haltestelle

Für den Weg zur nächsten Haltestelle eines vom Träger der Schülerbeförderung bestimmten Verkehrsmittels besteht nur dann ein Anspruch auf Beförderung, wenn der kürzeste Weg zwischen der Wohnung der Schülerin/des Schülers (Gebäude Außentür) und der Haltestelle 2 km überschreitet. § 1 Abs. 3 gilt entsprechend.

## § 4 Fahrtkosten zum Betriebspraktikum

(1) Schülerinnen und Schüler im Sinne des § 114 (1) des Nieders. Schulgesetzes haben einen Anspruch auf Erstattung der Fahrtkosten für die Zeit der Durchführung eines schulischen Betriebspraktikums. Der Weg zwischen der Wohnung und dem Betrieb muss dabei mehr als 4 Km betragen. Ausgenommen hiervon sind Fahrten, die zur Erkundung des Betriebs-/Arbeitsplatzbereiches dienen, sowie Fahrten zum Gesundheitsamt.

(2) Bei Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wird grundsätzlich der HVV-Tarif angewendet. Wird ein Praktikumsbetrieb außerhalb des HVV-Tarifgebietes gewählt, können maximal die Kosten für öffentliche Verkehrsmittel der 2. Klasse für eine Strecke von 50 km ab dem jeweiligen Wohnort erstattet werden.

(3) Ist ein Erreichen des Praktikumsbetriebes mit öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb von 120 Minuten je Richtung nicht möglich, werden bei Nutzung privater Beförderungsmittel maximal die Kosten einer HVV-Schüler-Gesamtbereichskarte sowie die entstandenen Kraftstoffkosten für maximal 15 km in eine Richtung erstattet.

### **§ 5 Notwendige Aufwendungen**

- (1) Als notwendige Aufwendungen für den Schulweg gelten:
  - (a) Bei Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel die günstigsten Beförderungstarife.
  - (b) Bei Benutzung öffentlicher Schülersonderverkehrslinien, die über eine Tagespauschale abgerechnet werden, besteht kein Anspruch auf Einzeltariferstattungen, wenn eine Schülerin/ein Schüler nicht die nächstgelegene Schule besucht, die den von ihr/ihm verfolgten Bildungsgang anbietet.
  - (c) Bei Benutzung eines als Transportmittel bestimmten privaten Personenkraftwagens je km der Strecke zur Schule und zurück 0,19 Euro, d.h. 0,76 Euro je einfachen Entfernungskilometer, wenn und soweit die Fahrten zum Zwecke der Schülerbeförderung durchgeführt werden. Bei Mitnahme weiterer Schülerinnen/Schüler erhöht sich dieser Betrag für jede Schülerin/jeden Schüler um 0,04 Euro je einfachen Entfernungskilometer. In besonders gelegenen Fällen kann eine Sondervereinbarung getroffen werden. § 1 Abs. 3 ist entsprechend anzuwenden.
  - (d) Bei Benutzung anderer als Transportmittel bestimmter Kraftfahrzeuge (z.B. Mofa) ein Betrag von 0,09 Euro je Entfernungskilometer.
  - (e) Beim Besuch einer Schule außerhalb des Gebietes des Landkreises Harburg und in den Fällen nach § 63 Absatz 3 und 4 des Niedersächsischen Schulgesetzes, werden Aufwendungen höchstens bis zu dem Betrag der teuersten Schülerjahreskarte (HVV-Schülergesamtbereichskarte) erstattet, die im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) für den Weg zu einer Schule im Gebiet des Landkreises Harburg ausgegeben wurde.
- (2) Von der Obergrenze ausgenommen sind Schülerinnen und Schüler der 10. Klassen an Förderschulen für Verhaltensgestörte, Blinde, Taubblinde, Gehörlose, Sehbehinderte, Schwerhörige, Sprachbehinderte und Körperbehinderte.

### **§ 6 Antragsfrist für Fahrtkostenerstattungsanträge**

Der Antrag auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg muss bis zum 31.10. eines jeden Jahres für das vorangegangene Schuljahr beim Landkreis Harburg gestellt werden. Maßgebend ist der Eingang des Antrages beim Landkreis. Anträge, die nach dem 31.10. eingehen, finden keine Berücksichtigung mehr.

### **§ 7 Sonstige Regelungen**

- (1) Die Stundenpläne der Schulen sind einvernehmlich auf die Fahrpläne abzustimmen.
- (2) Der Anspruch nach § 1 Abs. 1 besteht nur bei dem Besuch der nach dem Lehr- oder Stundenplan vorgesehenen Unterrichtsveranstaltungen. Stundenplanmäßiger Unterricht ist nur derjenige, der aufgrund der Stundentafel regelmäßig und planmäßig erteilt wird.
- (3) Bei kurzfristig auftretenden Unterrichtsausfällen (z.B. Hitzefrei) besteht kein Anspruch auf Beförderung außerhalb des Fahrplanes.

- (4) Für die Ersatzausstellung von Fahrausweisen (z.B. bei Verlust) wird der Schülerin oder dem Schüler bzw. ihren oder seinen Erziehungsberechtigten ein Betrag in Höhe von 20,-Euro vom Träger der Schülerbeförderung als Bearbeitungsgebühr in Rechnung gestellt. Für den Zeitraum des Antragsverfahrens sind die Beförderungstarife von der jeweiligen Schülerin/dem jeweiligen Schüler selbst zu tragen.
- (5) Abo-Startkarten werden vom Landkreis Harburg und den Schulen nur im Rahmen des Erstantrages auf die Ausstellung einer Schülersammelzeitkarte für höchstens eine Woche ausgegeben.

### **§ 8 Mitnahme Dritter**

Schülerinnen und Schüler, die nach § 114 NSchG in Verbindung mit dieser Satzung keinen Beförderungsanspruch haben, kann auf Antrag die Mitnahme im freigestellten Schülerverkehr gestattet werden.

Für die Beförderung im freigestellten Schülerverkehr erhebt der Landkreis Harburg ein Entgelt auf Grundlage des gültigen HVV-Tarifs.

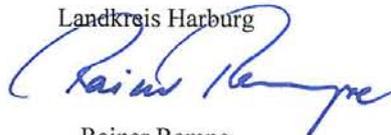
### **§ 9 Inkrafttreten**

Diese Satzung tritt am 01.08.2016 in Kraft.

Diese Satzung ersetzt die Satzung des Landkreises Harburg für die Schülerbeförderung vom 12.10.2015.

Winsen (Luhe), den 18.03.2016

Landkreis Harburg



Rainer Rempe  
Landrat