

Landkreis Lüchow-Dannenberg

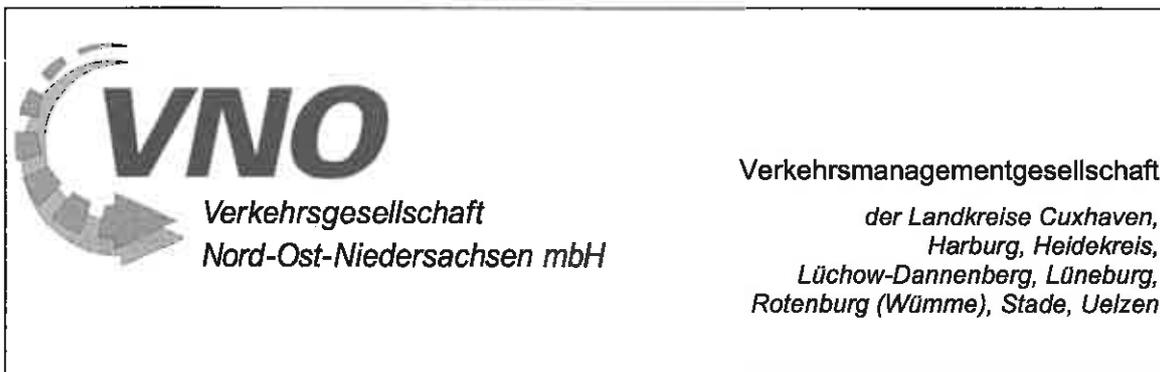
Nahverkehrsplan 2014 – 2018

ENTWURF

Stand: März 2014

Nahverkehrsplan des Landkreises Lüchow-Dannenberg
für den Zeitraum 2014 – 2018
beschlossen durch den Kreistag des Landkreises Lüchow-Dannenberg
am XX.XX.2014

Bearbeitung:



Inhaltsverzeichnis

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis.....	6
Abkürzungsverzeichnis.....	8
1. Grundlagen und Rahmenbedingungen.....	10
1.1 Gesetzliche Grundlagen.....	10
1.1.1 Nahverkehrsplan.....	10
1.1.2 Europäisches Recht: Verordnung 1370/2007.....	11
1.1.3 Personenbeförderungsgesetz.....	13
(1) Kernaussagen des Personenbeförderungsgesetzes.....	13
(2) Genehmigungen im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	14
1.1.4 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG).....	15
1.1.5 Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung	15
1.2 Organisation des ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	16
1.2.1 Organisation der Aufgabenträger in Nord-Ost-Niedersachsen.....	16
1.2.2 Organisation der Verkehrsunternehmen.....	16
1.3 Finanzierung des ÖPNV.....	17
1.3.1 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz.....	17
1.3.2 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz.....	18
1.3.3 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz.....	18
1.3.4 Finanzmittel / Ausgaben für den ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dbg...	19
1.4 Demografischer Wandel als Rahmenbedingung des ÖPNV.....	19
1.4.1 Ursachen und Folgen des demografischen Wandels.....	19
1.4.2 Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	20
(1) Bevölkerungsentwicklung 1990 bis 2012.....	20
(2) Bevölkerungsprognose.....	20
1.4.3 Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr.....	21
1.4.4 Frauen als größte Fahrgastgruppe im ÖPNV.....	22
1.4.5 Handlungsansätze zur Mobilitätssicherung.....	22
2. Bestandsdarstellung	24
2.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur.....	24
2.1.1 Zentralörtliche Gliederung.....	24
2.1.2 Siedlungsstruktur.....	25
2.1.3 Einwohnerzahlen.....	25
2.2 Pendler.....	26
2.3 Schüler und Schulen.....	29
2.3.1 Schülerbeförderung.....	29
2.3.2 Schulstandorte und Schülerzahlen.....	29
2.4 Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene, Wasser und Straße.....	31
2.4.1 Schienenverkehr.....	31
2.4.2 Fährverbindungen.....	32
2.4.3 Straßengebundener ÖPNV.....	33

	(1) ÖPNV-Angebot nach rechtlicher Differenzierung.....	33
	(2) Linienkategorien im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	34
	(3) Teilnetze im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	35
	(4) Schülerbeförderung nach Freistellungsverordnung.....	39
	(5) Busverkehrsunternehmen im Landkreis Lüchow-Dannenberg...	40
	(6) Fahrzeuge im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	41
2.4.4	Verknüpfung der Verkehre.....	42
	(1) ÖPNV ⇔ ÖPNV.....	42
	(2) ÖPNV ⇔ Schienenpersonennahverkehr / -fernverkehr.....	42
	(3) ÖPNV ⇔ Individualverkehr.....	42
	(4) Schienenverkehr ⇔ Individualverkehr.....	42
	(5) ÖPNV ⇔ Fährten.....	43
2.4.5	Tarife.....	43
	(1) Tarifstruktur im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	43
	(2) Wendland-Tarif.....	43
	(3) RBB-Tarif.....	43
	(4) Niedersachsen-Tarif.....	43
	(5) HVV-Tarif.....	43
	(6) Beförderungsbedingungen im Personenverkehr der DB AG.....	44
2.4.6	Fahrgastinformation.....	44
	(1) Bedeutung der Fahrgastinformation.....	44
	(2) Fahrgastinformation im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	44
3.	Bewertung und Mängelanalyse.....	46
3.1	Einleitung.....	46
3.2	Verkehrsangebot.....	46
3.2.1	Erschließungsqualität.....	46
3.2.2	Bedienungsqualität.....	50
3.2.3	Verbindungsqualität.....	51
3.2.4	Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum.....	53
	(1) Orte ⇔ Grundzentrum Clenze.....	54
	(2) Orte ⇔ Grundzentrum Dannenberg.....	59
	(3) Orte ⇔ Grundzentrum Gartow.....	65
	(4) Orte ⇔ Grundzentrum Hitzacker.....	69
	(5) Orte ⇔ Mittelzentrum Lüchow in Funktion als Grundzentrum..	74
	(6) Orte ⇔ Grundzentrum Wustrow.....	80
3.2.5	Bedienungs-/Verbindungsqualität II Grundzentren ⇔ Mittelzentren	84
3.2.6	Bedienungs-/Verbindungsqualität III Grundzentren ⇔ Oberzentren.	88
4.	Ziele und Maßnahmen / Finanzierung und Umsetzung.....	92
4.1	Ziele und Grundsätze übergeordneter Gesetze und Programme.....	92
4.2	Zielvorstellungen und Maßnahmenkatalog des Landkreises.....	94
4.2.1	Grundsätze für den ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg	94
4.2.2	Genehmigungsrechtliche Faktoren.....	96
4.2.3	Erschließungsqualität.....	98
4.2.4	Bedienungs- und Verbindungsqualität.....	100
4.2.5	Tarif.....	104

4.2.6	Fahrgastinformation.....	105
4.2.7	Fahrwege.....	106
4.2.8	Haltestellen.....	107
4.2.9	Fahrzeuge.....	108
4.2.10	Schienenverkehr.....	109
4.2.11	Barrierefreiheit.....	112
4.2.12	Beschwerde- und Verbesserungsmanagement.....	113

Abbildungsverzeichnis

1	Zentralörtliche Gliederung im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	24
2	Pendlerbeziehungen Samtgemeinden Elbtalaue und Lüchow.....	27
3	Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Gartow.....	28
4	Schulstandorte im Landkreis Lüchow-Dannenberg	31
5	Schienennetz im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	32
6	Elbfähren im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	33
7	Teilnetz 1 Dannenberg.....	36
8	Teilnetz 2 Lüchow.....	38
10	Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum im Lk Lüchow-Dbg.	53
11	Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Clenze.....	54
12	Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Clenze.....	57
13	Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Clenze.....	58
14	Bedienungs- und Verbindungsqualität Orte ⇔ Grundzentrum Dannenberg.....	59
15	Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Dannenberg.....	63
16	Verbindungsqualität I Orte < Grundzentrum Dannenberg.....	64
17	Bedienungs- und Verbindungsqualität I Grundzentrum Gartow.....	65
18	Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Gartow.....	67
19	Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Gartow.....	68
20	Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Hitzacker.....	69
21	Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Hitzacker.....	72
22	Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Hitzacker.....	73
23	Bedienungs- u. Verbindungsqualität I Orte ⇔ Mittelzentrum Lüchow in Funktion als Grundzentrum.....	74
24	Bedienungsqualität I Orte ⇔ Mittelzentrum Lüchow in Funktion als Grundzentr.	78
25	Verbindungsqualität I Orte > Mittelzentrum Lüchow in Funktion als Grundzentrum	79
26	Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Wustrow.....	80
27	Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Wustrow.....	82
28	Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Wustrow.....	83
29	Bedienungsqualität II Grundzentren ⇔ Mittelzentren.....	86
30	Verbindungsqualität II Grundzentren > Mittelzentren.....	87
31	Bedienungsqualität III Grundzentren ⇔ Oberzentren.....	90
32	Verbindungsqualität III Grundzentren > Oberzentren.....	91

Tabellenverzeichnis

1	Regionalisierungsmittel bis 2014, bundesweit.....	17
2	Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2014.....	17
3	Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg 2009 – 2013.....	19
4	Ausgaben für die Schülerbeförderung im Landkreis Lüchow-Dannenberg.....	19
5	Einwohnerzahlen 1999 – 2013.....	26
6	Übersicht Schulen und Schülerzahlen.....	30
7	Schiennetz im Lk Lüchow-Dannenberg: Betriebs- und Streckencharakteristika....	31
8	Teilnetz 1 Bereich Dannenberg.....	35
9	Teilnetz 2 Bereich Lüchow.....	37
10	Schülerbeförderung nach Freistellungsverordnung im Landkreis Lüchow-Dbg.....	39
11	Busverkehrsunternehmen mit Liniengenehmigungen im Landkreis Lüchow-Dbg....	40
12	Merkmale der im Landkreis Lüchow-Dannenberg eingesetzten Fahrzeuge.....	41
13	Verknüpfungshaltestellen im ÖPNV-Liniennetz des Landkreises Lüchow-Dbg.....	42
14	Erschließungsqualität der Orte im Lk Lüchow-Dannenberg an schulfreien Tagen....	48
15	Bedienungs- und Verbindungsqualität I im Lk Lüchow-Dannenberg nach Bereichen	54
16	Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Clenze.....	55
17	Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Clenze.....	56
18	Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Dannenberg.....	61
19	Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Dannenberg.....	62
20	Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Gartow.....	67
21	Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Gartow.....	68
22	Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Hitzacker.....	73
23	Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Hitzacker.....	74
24	Bedienungsqualität I Orte ⇔ Mittelzentr. Lüchow in Funktion als Grundzentrum....	79
25	Verbindungsqualität I Orte > Mittelzentr. Lüchow in Funktion als Grundzentrum....	80
26	Bedienungsqualität I Orte ⇔ Grundzentrum Wustrow.....	85
27	Verbindungsqualität I Orte > Grundzentrum Wustrow.....	86
28	Bedienungsqualität II Grundzentren ⇔ Mittelzentren.....	90
29	Verbindungsqualität II Grundzentren ⇔ Mittelzentren.....	91
30	Bedienungsqualität III Grundzentren ⇔ Oberzentren.....	94
31	Verbindungsqualität III Grundzentren > Oberzentren.....	95

Abkürzungsverzeichnis

a.a.O.	an angegebenem Ort
Abb.	Abbildung
AST	Anruf-Sammel-Taxi
BB DB	Beförderungsbedingungen Deutsche Bahn
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
BBS	Berufsbildende Schule
Bhf	Bahnhof
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
B+R	Bike und Ride
DRE	Deutsche Regionaleisenbahn GmbH, Berlin
EuGH	Europäischer Gerichtshof
F	Schulfreie Tage
FöS L	Förderschule Lernbehinderte
FS	Freie Schule
FVO	Freistellungsverordnung
Gem	Gemeinde
GS	Grundschule
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Gym	Gymnasium
HS	Hauptschule
HVV	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
IV	Individualverkehr
Kbs	Kursbuchstrecke
KGS	Kooperative Gesamtschule
KVG	Kraftverkehr Stade GmbH & Co. KG, Stade / Kraftverkehr GmbH – KVG -, Lüneburg
LG	Lüneburg
Lk	Landkreis
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LROP	Landesraumordnungsprogramm
LSE	Lüchow-Schmarsauer Eisenbahn GmbH, Lüchow
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mobiz	Mobilitätszentrale Wendland; Service der Diakonischen Einrichtungen
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NVP	Nahverkehrsplan
OHE	Osthannoversche Eisenbahnen AG
OS	Oberschule
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Personenverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P+R	Park und Ride
PVGS	Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH, Salzwedel
RBB	Regionalbus Braunschweig GmbH
RE	Regional Express
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
REK	Regionales Entwicklungskonzept
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm

3. Bewertung und Mängelanalyse

3.1 Einleitung

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

Fokussiert wird die Bewertung auf den Aspekt des **Verkehrsangebotes**, da für den Fahrgast die Einflussgrößen

- Fahrtenhäufigkeit und
- Beförderungszeit

wesentliche Merkmale für einen attraktiven ÖPNV sind. Für diese Einflussgrößen der Komponente Verkehrsangebot wird eine Untersuchung und Bewertung durchgeführt (vgl.: BMV u.a.: Handbuch zur Einführung des Busverkehrssystems, 1992), dabei untergliedert sich das Verkehrsangebot auf die Bereiche

- Erschließungsqualität
- Bedienungsqualität
- Verbindungsqualität

3.2 Verkehrsangebot

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

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

3.2.1 Erschließungsqualität

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

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

Das **Bewertungsraster** beinhaltet, dass lediglich Orte mit mehr als 50 Einwohnern betrachtet werden. Ferner wird überprüft, inwieweit die Haltestellen sowohl an Schultagen als auch an schulfreien Tagen von Linienverkehren bedient werden.

Ergebnis

Die Untersuchung der Erschließungsqualität wurde für 167 Orte des Landkreises, die mehr als 50 Einwohner zählen, durchgeführt.

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

An schulfreien Tagen reduziert sich das Fahrtenangebot und damit die Flächenerschließung auf die Fahrten der Regionallinien. Dies führt dazu, dass dann im Landkreis 66 Orte keine ÖPNV-Anbindung haben. Dies entspricht einem Erschließungsgrad (Verhältnis von erschlossenen Orten zu allen betrachteten Orten) von 60%.

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

Bereich Clenze		
Erschließung	ja	nein
Belau		X
Bergen	X	
Billerbeck	X	
Bösen		X
Bülitz		X
Bussau		X
Diahren	X	
Dickfeitzen		X
Dommatzen	X	
Gistenbeck		X
Gledeberg		X
Gohlau		X
Groß Sachau		X
Jiggel	X	
Kassau	X	
Kiefen	X	
Klein Wittfeitzen		X
Köhlen	X	
Kussebode		X
Leisten	X	
Luckau		X
Nienbergen		X
Prießbeck		X
Püggen		X
Schnega	X	
Schnega Bhf.	X	
Steine	X	
Waddewitz	X	
Winterweyhe	X	
Wöhningen	X	
Orte: 30	15	15
	50%	50%

Bereich Gartow		
	ja	nein
Brüinkendorf	X	
Gorleben	X	
Holtorf	X	
Kapern	X	
Lanze		X
Lomitz		X
Meetschow	X	
Nienwalde		X
Pevestorf	X	
Prezelle		X
Restorf	X	
Schnackenbg.	X	
Vietze	X	
Orte: 13	9	4
	69%	31%

Bereich Dannenberg		
Erschließung	ja	nein
Bellahn		X
Breese i.B.		X
Breese i.d.M.	X	
Breselenz		X
Damnatz	X	
Fließau		X
Glienitz	X	
Grippel	X	
Groß Gusborn	X	
Groß Heide		X
Gülden		X
Gümse	X	
Jameln	X	
Kacherien	X	
Karwitz	X	
Klein Gusborn	X	
Klein Heide		X
Laase	X	
Langendorf	X	
Lenzen	X	
Lüggau	X	
Mützingen		X
Nausen	X	
Nebenstedt	X	
Penkefitz		X
Pisselberg		X
Platenlaase	X	
Prisser	X	
Pudripp	X	
Quickborn	X	
Riekau		X
Schaafhausen	X	
Siemen		X
Soven		X
Sprietau	X	
Streetz	X	
Thunpadel	X	
Timmeitz	X	
Tramm	X	
Volkfien		X
Wibbese		X
Zadrau		X
Zernien	X	
Orte: 43	27	16
	63%	37%
Bereich Hitzacker		
	ja	nein
Bahrendorf	X	
Bredenbock	X	
Drethem	X	
Glienitz	X	
Harlingen		X
Katemin	X	
Klein Kühren	X	
Metzingen	X	
Neu Darchau	X	
Pussade	X	
Sammatz		X
Sarenseck		X
Schmessau		X
Schutschur	X	
Seerau	X	
Tiesmesland		X
Thießau	X	
Tollendorf	X	
Wietzetze	X	
Orte: 19	14	5
	74%	26%

Bereich Luchow		
Erschließung	ja	nein
Beutow		X
Bockleben	X	
Bösel	X	
Dangensdorf	X	
Dünsche		X
Gedelitz	X	
Gollau	X	
Göttien		X
Grabow	X	
Groß Witzeetze	X	
Jabel		X
Jeetzel	X	
Karnitz		X
Klein Witzeetze		X
Kolborn		X
Kriwitz	X	
Krummasel		X
Künsche		X
Küsten	X	
Lichtenberg	X	
Liepe		X
Lübbow	X	
Lübeln	X	
Lüsen	X	
Marleben/Klautze	X	
Meuchefitz		X
Müggenburg	X	
Nemitz		X
Pannecke		X
Plate	X	
Prezier	X	
Puttball	X	
Ranzau		X
Rebenstorf	X	
Reetze		X
Rehbeck		X
Saaße	X	
Sallahn		X
Saggrian		X
Satemin		X
Schletau	X	
Schmarsau	X	
Schweskau	X	
Seerau i.d.L.		X
Simander	X	
Tarmitz		X
Tobringen	X	
Trabuhn	X	
Trebel	X	
Tüschau		X
Vasenthien		X
Volzendorf	X	
Weitsche		X
Woltersdorf	X	
Orte: 54	30	24
	56%	44%
Bereich Wustrow		
	ja	nein
Büttingen		X
Dolgow	X	
Güstritz	X	
Klennow	X	
Königshorst		X
Lensian/Ganse	X	
Schreyahn	X	
Teplingen	X	
Orte: 8	6	2
	75%	25%

Tabelle 14: Erschließungsqualität der Orte im Landkreis Lüchow-Dannenberg an schulfreien Tagen

Die Differenzierung nach Bereichen ergibt für schulfreie Tage folgendes Bild:

○ **Bereich Clenze** (Erschließungsgrad 50%)

Im zentralen Bereich von Clenze (Luckau – Clenze – Bergen – Schnega) erfolgt die Erschließung durch die Regionallinien 1947 und 1948. Hierdurch werden in den Gemeinden Luckau und Clenze von den 13 untersuchten Orten lediglich die vier an der L 261 gelegenen Orte erschlossen. In den Gemeinden Bergen und Schnega sorgt die Linie 1947 für eine recht gute Flächenerschließung, so dass nur die Orte Belau, Nienbergen und Gledeberg nicht erschlossen werden.

Im nördlichen Bereich (Gemeinde Waddewitz) tangiert die Regionallinie 1949 den Bereich Clenze und erschließt entlang der B493 vier der sieben untersuchten Orte.

○ **Bereich Dannenberg** (Erschließungsgrad 63%)

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

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

Die Linie 1936 erschließt die Orte nach Westen entlang der B 191. Im südlich davon gelegenen Bereich finden sich sieben Orte, die über keine Erschließung verfügen.

Im östlichen Teil bedient die Regionallinie 1944 die Orte im Korridor Dannenberg – Langendorf/Gusborn – Laase. Ergänzt wird das Angebot durch die Rufbuslinie 1987 Dannenberg – Dömitz, die für Breese i.d.M., Damnatz und Gümse für eine Erschließung auch an schulfreien Tagen sorgt.

○ **Bereich Gartow** (Erschließungsgrad 69%)

Im Bereich Gartow sorgen die Regionallinien 1944 und 1946 für eine flächendeckende Erschließung im nördlichen Bereich zwischen Gartow und der Elbe. Südlich der B 493 werden dagegen die vier Orte Nienwalde, Prezelle, Lomitz und Lanze nicht erschlossen.

○ **Bereich Hitzacker** (Erschließungsgrad 74%)

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

○ **Bereich Lüchow** (Erschließungsgrad 56%)

Im Bereich Lüchow erfolgt die Erschließung der Orte durch die acht Regionallinien 304, 1937, 1938, 1945, 1946, 1947, 1948 und 1949. Trotz dieser Vielzahl von Linien werden außerhalb der Schulzeit insgesamt 24 Orte nicht bedient.

Zwölf dieser Orte finden sich im nordöstlichen Bereich, weitgehend nördlich der B 493. Die dort verkehrende Linie 1946 verzichtet in der schulfreien Zeit auf die verzweigte, schulbezogene Linienführung und verkehrt dann lediglich über die B 493.

Die übrigen, nicht bedienten Orte liegen im Bereich von Küsten. Die hier verkehrende Regionallinie 1949 bedient lediglich die direkt an der B 493 gelegenen Orte Küsten und Lübeln.

○ **Bereich Wustrow** (Erschließungsgrad 75%)

Im Bereich von Wustrow sorgen die Linien 1937, 1947 und 1948 für eine nahezu flächendeckende ÖPNV-Erschließung. Lediglich die in unmittelbarer Nähe von Wustrow gelegenen Orte Blütlingen und Königshorst werden an schulfreien Tagen nicht erschlossen.

3.2.2 Bedienungsqualität

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

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

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

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

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

50 – 200	1;2
----------	-----

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

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

Bei der Untersuchung der Bedienungsqualität werden drei Bezugsebenen unterschieden, die sich auf die Grundzentren beziehen:

Bedienungsqualität I: Orte / Siedlungsbereiche ⇔ zugehöriges Grundzentrum

Bedienungsqualität II: Grundzentren ⇔ Mittelzentren

Bedienungsqualität III: Grundzentren ⇔ Oberzentren

Die Grundzentren können ihre Versorgungsaufgaben nur dann erfüllen, wenn es Verkehrsverbindungen zu ihren im Einzugsbereich gelegenen Orten und Siedlungsbereichen gibt und wenn entsprechende Verkehrsverbindungen zu den übergeordneten Zentren (Mittel- bzw. Oberzentren) bestehen.

Erläuterungen zum Verfahren:

- Die Ermittlung der Fahrtenzahlen erfolgt anhand des Fahrplanbuchs 2012/2013 der RBB, in dem auch Linien der KVG, LSE und PVGS aufgeführt sind inkl. Änderungen, die ab 09.08.2013 wirksam geworden sind. Ergänzend wurde auch die Internetauskunft www.vnn.de bei der Ermittlung der Fahrtenzahlen herangezogen.
- Verkehrstage sind Montag bis Freitag, wobei das Angebot nach Schultagen (S) und schulfreien Tagen (F) differenziert wird.
- Fahrten, die nicht an allen Tagen der Woche erfolgen, werden nur dann gezählt, wenn sie mindestens an drei Tagen in der Woche über das gesamte Jahr stattfinden.

- Nicht gezählt werden Fahrten, die in einem Abstand von weniger als 10 Minuten stattfinden (Verstärkerfahrten), deren Beförderungszeiten mehr als doppelt so lang sind wie die durchschnittlichen auf dieser Relation, die mehr als drei Umsteigevorgänge erfordern und/oder die beim Umstieg Wartezeiten von mehr als 60 Minuten aufweisen.

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

3.2.3 Verbindungsqualität

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

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

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

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

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

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

Verbindungsqualität I: Orte/Siedlungsbereiche > zugehöriges Grundzentrum

Verbindungsqualität II: Grundzentren > Mittelzentren

Verbindungsqualität III: Grundzentren > Oberzentren

Erläuterungen zum Verfahren:

- Die Ermittlung der MIV-Fahrtzeiten erfolgt mittels des elektronischen Routenplaners www.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 i.d.R. deckungsgleich sind. Ausnahme: Wenn ein Ort ausschließlich von einer Ringlinie bedient wird, die nur in einer Richtung verkehrt, werden neben den Beförderungszeiten der Hinfahrten auch die der Rückfahrten in die Bewertung mit einbezogen

- Eine Differenzierung nach Schultagen und schulfreien Tagen wird ebenfalls nicht vorgenommen, da die Linienwege i.d.R. identisch sind.
- Bei der Zählung von Fahrten gelten die unter „Bedienungsqualität“ genannten Kriterien. Dabei kann die Zahl der in die Bewertung eingehenden Kurse zwischen Bedienungs- und Verbindungsqualität differieren, da bei der Bedienungsqualität Fahrtenpaare, bei der Verbindungsqualität lediglich Fahrten in Richtung Zentrale Orte bewertet werden.

Ergebnis

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

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

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

3.2.4 Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ↔ Grundzentrum

Die Qualität des Bedienungs- und Verbindungsangebotes zwischen den einzelnen Orten und den jeweils zugehörigen Grundzentren wurde auf insgesamt 167 Relationen im Landkreis Lüchow-Dannenberg untersucht. Das folgende Diagramm zeigt die Ergebnisse der Analyse für den gesamten Landkreis.

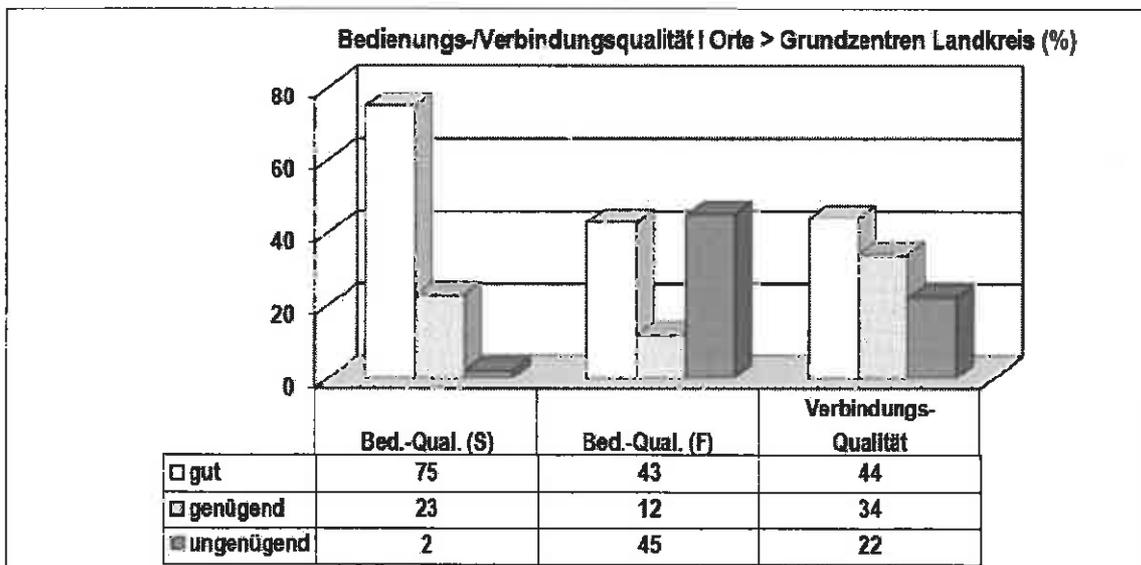


Abb.10: Bedienungs- und Verbindungsqualität I Orte ↔ Grundzentrum im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Die Ergebnisse der Untersuchung der Bedienungsqualität I, d.h. der Fahrtenhäufigkeit auf der Relation Ort \leftrightarrow Grundzentrum, zeigen, dass das Angebot im Landkreis Lüchow-Dannenberg deutlich von der Schülerbeförderung geprägt ist. So ist an Schultagen das Angebot für 98% aller Relationen mit „gut“ oder „genügend“ einzustufen, an schulfreien Tagen gilt dies jedoch nur noch für etwas mehr als die Hälfte aller Relationen.

Die Analyse der Verbindungsqualität ergibt, dass gut Dreiviertel aller Relationen ÖPNV-Fahrtzeiten aufweisen, die im Vergleich zum MIV gut oder genügend sind. Dies bedeutet, dass die Fahrtzeiten i.d.R. durchaus mit denen des MIV konkurrieren können, sofern die Linieneinführung weitgehend direkt verläuft. Dies gilt selbst bei einer recht dichten Abfolge der Haltestellen. Nur dann, wenn durch eine flächenhafte Erschließung zu viele Umwege entstehen und/oder Umstiege notwendig sind, werden die Fahrtzeiten unzureichend.

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

Bereich (Anzahl der untersuchten Orte)	Bedienungs-Qualität (%)						Verbindungs-Qu. (%)		
	Schultage			schulfreie Tage			gut	gen.	ung.
	gut	gen.	ung.	gut	gen.	ung.	gut	gen.	ung.
Clenze (30)	67	23	0	27	3	70	23	50	27
Dannenberg (43)	63	35	2	56	7	37	54	23	23
Gartow (13)	78	15	7	46	23	31	70	15	15
Hitzacker (19)	95	5	0	37	21	42	53	37	10
Lüchow (54)	83	17	0	41	11	48	31	43	26
Wustrow (8)	76	12	12	75	0	25	100	0	0
Landkreis (167)	75	23	2	43	12	45	44	34	22

Tabelle 15: Bedienungs- und Verbindungsqualität I im Landkreis Lüchow-Dannenberg nach Bereichen

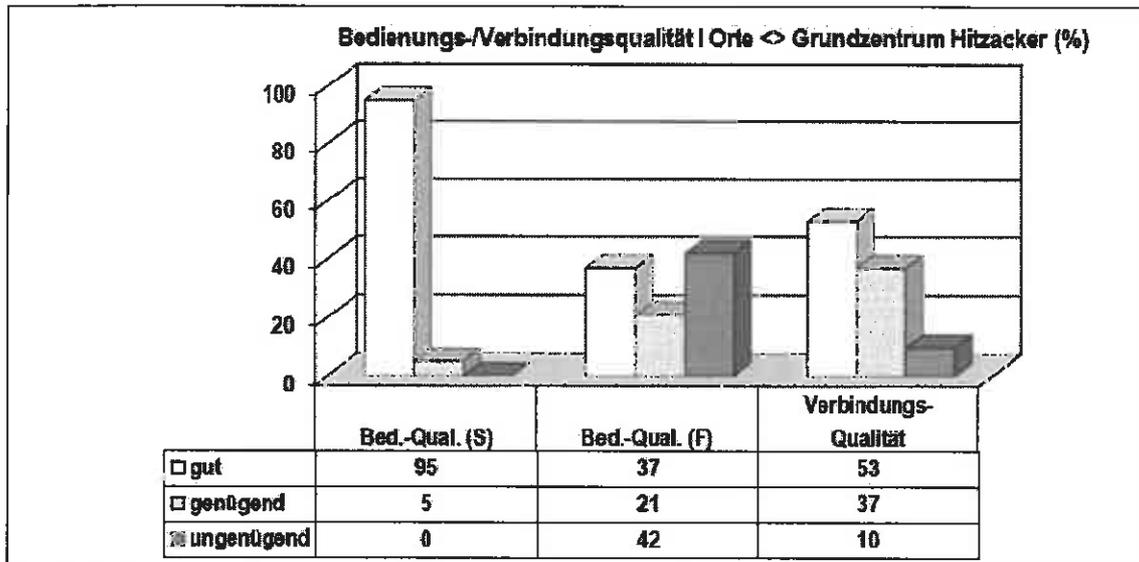
(4) Bedienungs- und Verbindungsqualität | Orte ↔ Grundzentrum Hitzacker

Abb. 20: Bedienungs- und Verbindungsqualität | Orte ↔ Grundzentrum Hitzacker

Für den Bereich Hitzacker liegen die Analysewerte weitgehend über dem kreisweiten Durchschnitt. Dieses recht zufriedenstellende Ergebnis ist darauf zurückzuführen, dass die Regionallinie 304 mit ihren zwei Linienästen nach Neu Darchau und nach Lüneburg nahezu flächendeckend den gesamten Bereich erschließt.

Da der Linienast Neu Darchau stark auf die Bedürfnisse der Schülerbeförderung ausgerichtet ist, werden hier an schulfreien Tagen Neu Darchau und Katemin nicht hinreichend bedient. Ferner haben Tiesmesland und Sammatz dann keine Bedienung. Dies gilt auch für die abseits des Linienasts Lüneburg gelegenen Orte Harlingen, Sarenseck und Schmessau.

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

Bezüglich der Verbindungsqualität ist festzustellen, dass mit Ausnahme von den Harlingen und Schmessau die Fahrtzeiten der Orte zum Grundzentrum hinreichend sind.

Bedienungsqualität I Orte ↔ Grundzentrum Hitzacker						
Ort	Ortskategorie [Einwohner]	Soll-Bedienung [Fpaare/Tag]	Ist-Bedienung [Fahrtenpaare/Tag]		Bewertung	
			Schultage	Ferien	Schultage	Ferien
Bahrendorf	50-200	1;2	8	2	gut	gut
Bredenbock	50-200	1;2	8	5	gut	gut
Drethem	50-200	1;2	4	2;1	gut	genügend
Glienitz	50-200	1;2	4	2;1	gut	genügend
Harlingen	200-1.000	3	3	0	genügend	ungenügend
Katemin	200-1.000	3	4	2	gut	ungenügend
Klein Kühren	50-200	1;2	4	2;1	gut	genügend
Metzingen	50-200	1;2	8	5	gut	gut
Neu Darchau	200-1.000	3	4	2	gut	ungenügend
Pussade	50-200	1;2	10	5	gut	gut
Sammatz	50-200	1;2	3	0	gut	ungenügend
Sarenseck	50-200	1;2	2	0	gut	ungenügend
Schmessau	50-200	1;2	4	0	gut	ungenügend
Schutschur	50-200	1;2	4	2;1	gut	genügend
Seerau	50-200	1;2	11	7	gut	gut
Tiesmesland	50-200	1;2	1	0	gut	ungenügend
Tießau	200-1.000	3	4	2	gut	ungenügend
Tollendorf	50-200	1;2	8	5	gut	gut
Wietetze	50-200	1;2	5	2	gut	gut

Tabelle 22. Bedienungsqualität I Orte ↔ Grundzentrum Hitzacker

Verbindungsqualität Orte > Grundzentrum Hitzacker							
Ort	mittlere Fahrtzeit [Min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung
	MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	
Bahrendorf	11	17	19	6	0	0	gut
Bredenbock	9	14	15	5	0	3	genügend
Drethem	12	18	20	3	1	1	genügend
Glienitz	13	20	22	3	1	1	genügend
Harlingen	6	9	10	0	0	3	ungenügend
Katemin	22	33	38	6	0	0	gut
Klein Kühren	17	26	29	4	1	0	gut
Metzingen	9	14	15	5	0	3	genügend
Neu Darchau	21	32	36	3	2	0	gut
Pussade	6	9	10	5	0	3	genügend
Sammatz	13	20	22	2	1	0	gut
Sarenseck	5	8	9	1	0	1	genügend
Schmessau	11	17	19	0	1	3	ungenügend
Schutschur	15	23	26	4	1	0	gut
Seerau	5	8	9	10	0	1	gut
Tiesmesland	9	14	15	2	0	0	gut
Tießau	8	12	14	6	0	0	gut
Tollendorf	7	10	12	5	0	3	genügend
Wietetze	11	17	19	5	1	0	gut

Tabelle 23. Verbindungsqualität | Orte > Grundzentrum Hitzacker

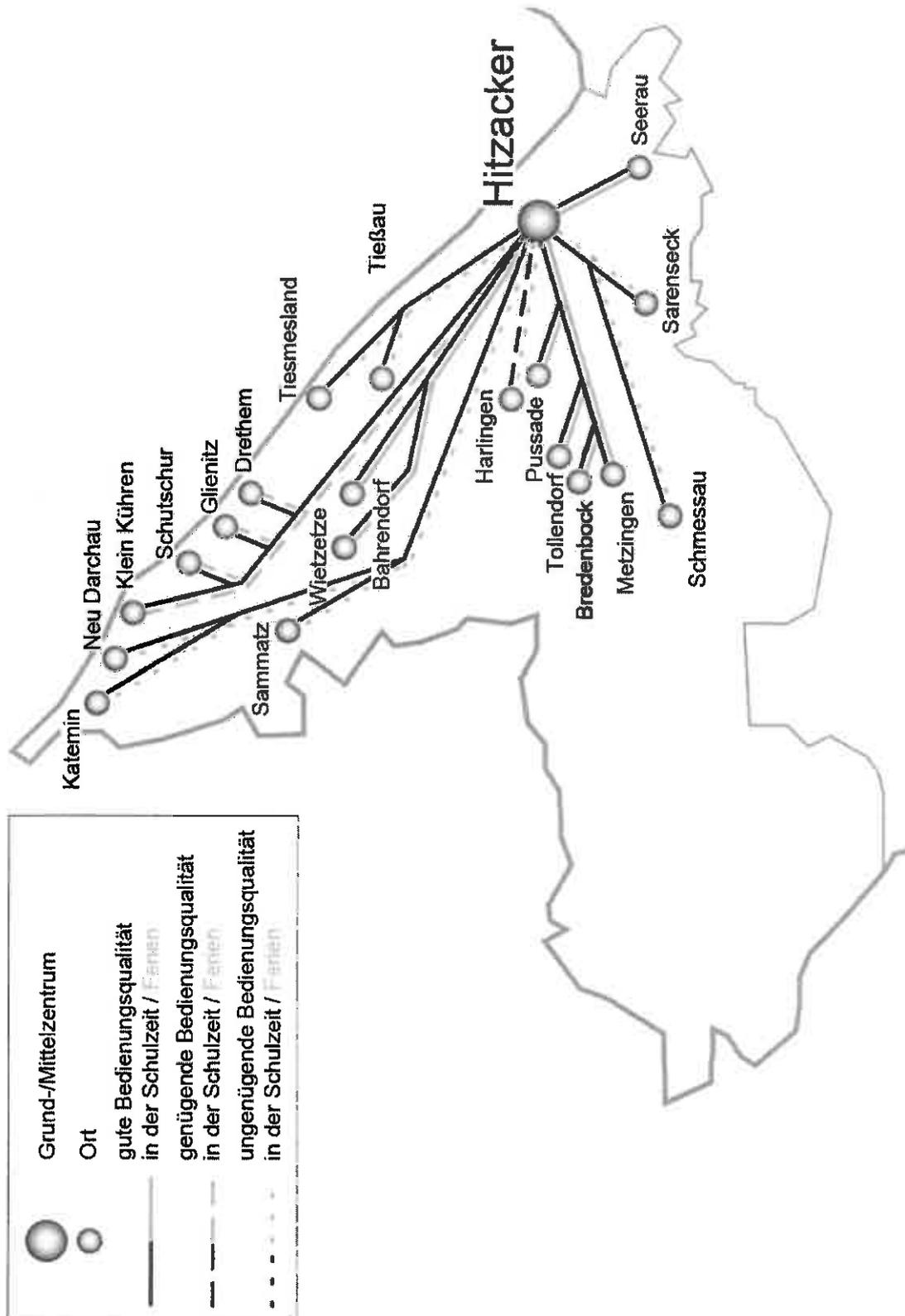


Abb. 21 Bedienungsqualität | Orte ↔ Grundzentrum Hitzacker

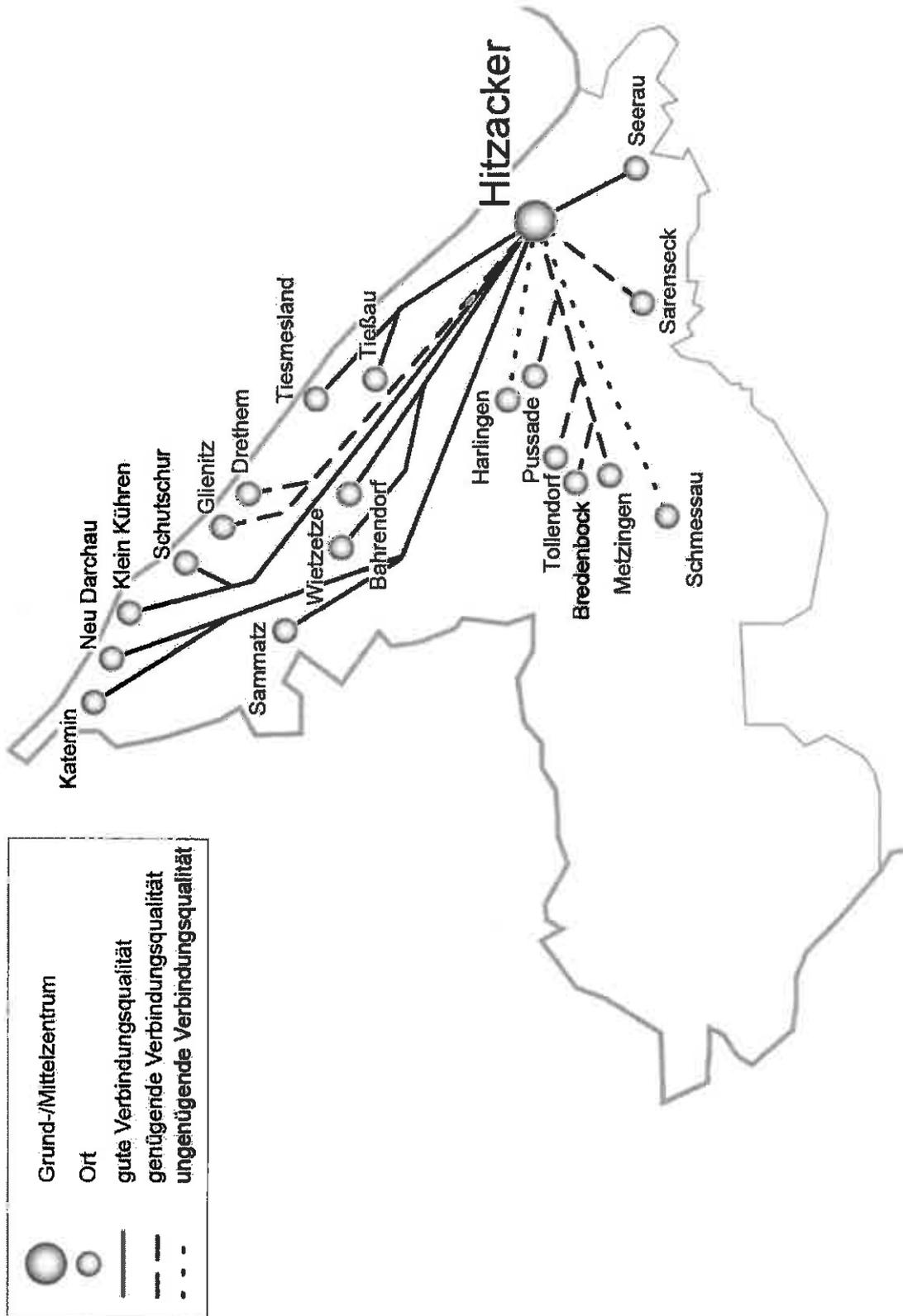


Abb. 22: Verbindungsqualität | Orte > Grundzentrum Hitzacker

3.2.5 Bedienungs- und Verbindungsqualität II Grundzentren ↔ Mittelzentren

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

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

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

Die Bewertungen der untersuchten Relationen sind in der folgenden Tabelle aufgeführt:

Bedienungsqualität II Grundzentren ↔ Mittelzentren						
Grundzentrum	Ortskategorie [Einwohner]	Mittelzentrum	Soll-Bedienung [Fpaare/Tag]	Ist-Bedienung [Fahrtenpaare/Tag]		Bewertung
				Schultage	Ferien	
Clenze	1.000-3.000	Lüchow	3-6	11	9	gut
Dannenberg	3.000-6.000		6-12	14	12	S: gut, F: genügend
Gartow	1.000-3.000		3-6	5	3	genügend
Hitzacker	3.000-6.000		6-12	7	6	genügend
Wustrow	1.000-3.000		3-6	19	19	gut
Hitzacker	3.000-6.000	Dannenberg*)	6-12	9	6	genügend
Gartow	1.000-3.000		3-6	5	5	genügend
Clenze	1.000-3.000	Uelzen	3-6	9	8	gut
Dannenberg	3.000-6.000		6-12	7	6	genügend
Gartow	1.000-3.000		3-6	5	5	genügend
Hitzacker	3.000-6.000		6-12	7	7	genügend
Lüchow	3.000-6.000		6-12	11	10	genügend
Wustrow	1.000-3.000		3-6	8	8	gut
Clenze	1.000-3.000	Salzwedel	3-6	6	5	genügend
Lüchow	3.000-6.000		6-12	9	7	genügend
Wustrow	1.000-3.000		3-6	9	7	gut

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

Tabelle 28: Bedienungsqualität II Grundzentren ↔ Mittelzentren

Verbindungsqualität II Grundzentren > Mittelzentren								
Grundzentr.	Mittelzentrum	mittlere Fahrtzeit [Min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung
		MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	
Clenze	Lüchow	20	30	34	9	2	1	gut
Dannenberg		20	30	34	12	2	0	gut
Gartow		29	44	49	5	1	0	gut
Hitzacker		29	44	49	3	1	3	genügend
Wustrow		9	14	15	19	0	3	gut
Hitzacker	Dannenberg*)	11	17	19	7	2	0	gut
Gartow		32	48	54	2	3	0	genügend
Clenze	Uelzen	32	48	54	0	0	10	ungenügend
Dannenberg		47	71	80	3	1	3	genügend
Gartow		74	111	126	1	1	2	genügend
Hitzacker		49	74	83	0	0	7	ungenügend
Lüchow		47	71	80	3	0	10	ungenügend
Wustrow		51	77	87	6	1	1	gut
Clenze	Salzwedel	25	38	43	0	0	6	ungenügend
Lüchow		17	26	29	0	0	9	ungenügend
Wustrow		15	23	26	9	0	0	gut

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

Tabelle 29: Verbindungsqualität II Grundzentren > Mittelzentren

Grundzentren ↔ Mittelzentrum Lüchow / Dannenberg in mittelzentraler Funktion

Die Analyse des ÖPNV-Angebotes von den Grundzentren zum Mittelzentrum innerhalb des Landkreises ergibt durchgängig gute bzw. genügende Ergebniswerte sowohl im Hinblick auf die Bedienungsqualität als auch im Blick auf die ÖPNV-Fahrtzeiten. Insgesamt ist damit festzustellen, dass das Angebot der Regionallinien 304, 1936, 1937, 1938, 1944, 1946, 1945, 1947, 1948 und 1949 für eine hinreichend gute Anbindung der fünf Grundzentren an das Mittelzentrum Lüchow sowie an das Grundzentrum Dannenberg in seiner mittelzentralen Funktion sorgt.

Grundzentren ↔ Mittelzentren Uelzen und Salzwedel

Die Untersuchung des ÖPNV-Angebots zwischen den Grundzentren des Landkreises und den Mittelzentren außerhalb des Landkreises zeigt, dass die Bedienung für alle Verbindungen hinreichend ist. Bezüglich der Fahrtzeiten haben fünf Relationen eine ungenügende Bewertung aus folgenden Gründen:

- Clenze – Uelzen aufgrund der indirekten Linienführung über Bergen und der dortigen nicht optimalen Umsteigemöglichkeiten zur Linie 902 Bergen - Salzwedel,
- Hitzacker – Uelzen wegen des Umwegs und Umstiegs in Lüchow bzw. Lüneburg,
- Lüchow – Uelzen, da von 13 Verbindungen lediglich drei direkte auf der Linie 1949 angeboten werden,
- Clenze/Lüchow – Salzwedel, aufgrund der indirekten Linienführung über Wustrow.

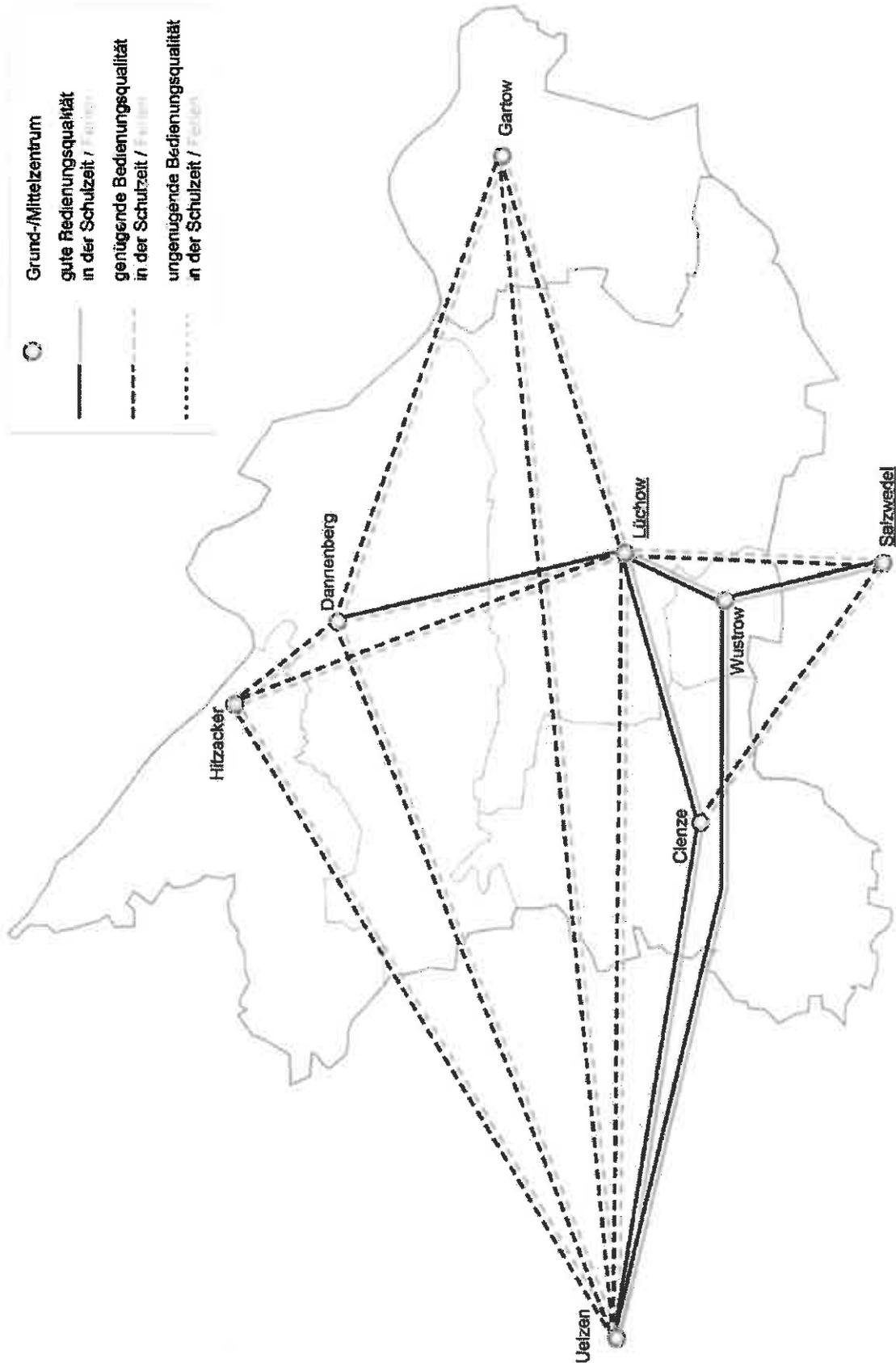


Abb. 29: Bedienungqualität II Grundzentren ↔ Mittelzentren

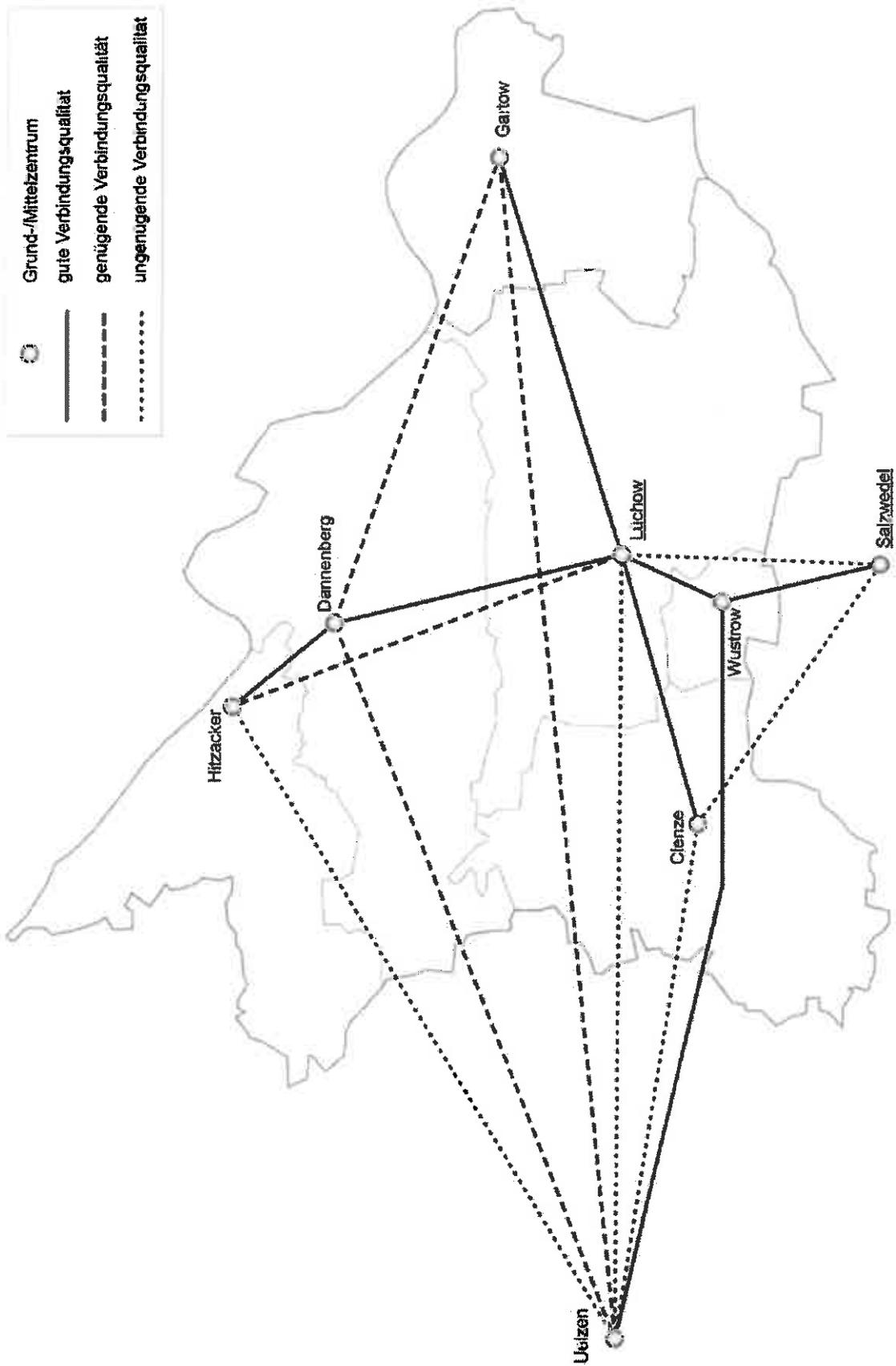


Abb. 30: Verbindungsqualität II Grundzentren > Mittelzentren

3.2.6 Bedienungs- und Verbindungsqualität III Grundzentren ⇔ Oberzentren

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

Die Analyse des ÖPNV-Angebotes zwischen den Grundzentren des Landkreises und den Oberzentren Lüneburg und Hamburg zeigt insgesamt hinreichende Ergebniswerte. Für das Oberzentrum Magdeburg gilt dies eingeschränkt ebenso. Hier haben lediglich Gartow und Hitzacker eine ungenügende Verbindungsqualität, da die Fahrzeiten bis Salzwedel zu lang sind. Zudem ist das Fahrtenangebot für Gartow zu gering. Die Ergebnisse in der Bedienungsqualität:

Bedienungsqualität III Grundzentren/Mittelzentrum ⇔ Oberzentren Lüneburg / Hamburg / Magdeburg						
Grundzentr.	Ortskategorie [Einwohner]	Oberzentrum	Soll-Bedienung [Fpaare/Tag]	Ist-Bedienung [Fahrtenpaare/Tag]		Bewertung
				Schultage	Ferien	
Clenze	1.000-3.000	Lüneburg	3-6	8	8	gut
Dannenberg	3.000-6.000		6-12	8	8	genügend
Gartow	1.000-3.000		3-6	5	5	genügend
Hitzacker	3.000-6.000		6-12	10	10	genügend
Lüchow	3.000-6.000		6-12	15	15	gut
Wustrow	1.000-3.000		3-6	15	15	gut
Clenze	1.000-3.000	Hamburg	3-6	8	8	gut
Dannenberg	3.000-6.000		6-12	13	9	S: gut, F: gut
Gartow	1.000-3.000		3-6	5	5	genügend
Hitzacker	3.000-6.000		6-12	10	10	genügend
Lüchow	3.000-6.000		6-12	15	15	gut
Wustrow	1.000-3.000		3-6	15	15	gut
Clenze	1.000-3.000	Magdeburg	3-6	8	8	gut
Dannenberg	3.000-6.000		6-12	6	6	genügend
Gartow	1.000-3.000		3-6	2	2	ungenügend
Hitzacker	3.000-6.000		6-12	6	6	genügend
Lüchow	3.000-6.000		6-12	7	7	genügend
Wustrow	1.000-3.000		3-6	7	7	gut

Tabelle 30: Bedienungsqualität III Grundzentren ⇔ Oberzentren

Verbindungsqualität III Grundzentren > Oberzentren Lüneburg / Hamburg / Magdeburg								
Grundzentr.	Oberzentrum	mittlere Fahrtzeit [Min.]			Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung
		MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	
Clenze	Lüneburg	71	107	121	7	1	0	gut
Dannenberg		55	83	94	6	2	1	gut
Gartow		86	129	146	3	2	1	genügend
Hitzacker		53	80	90	9	0	3	genügend
Lüchow		72	108	122	3	8	4	genügend
Wustrow		80	120	136	9	5	1	genügend
Clenze	Hamburg	103	155	175	8	0	0	gut
Dannenberg		87	131	148	7	2	4	genügend
Gartow		118	177	201	4	2	0	gut
Hitzacker		85	128	145	9	2	0	gut
Lüchow		104	156	177	7	7	1	genügend
Wustrow		112	168	190	13	2	0	gut
Clenze	Magdeburg	112	168	190	3	3	2	genügend
Dannenberg		121	182	206	4	0	2	genügend
Gartow		110	165	187	0	1	3	ungenügend
Hitzacker		128	192	218	0	3	3	ungenügend
Lüchow		105	158	179	6	0	1	gut
Wustrow		100	150	170	6	0	1	gut

Tabelle 31: Verbindungsqualität III Grundzentren > Oberzentren

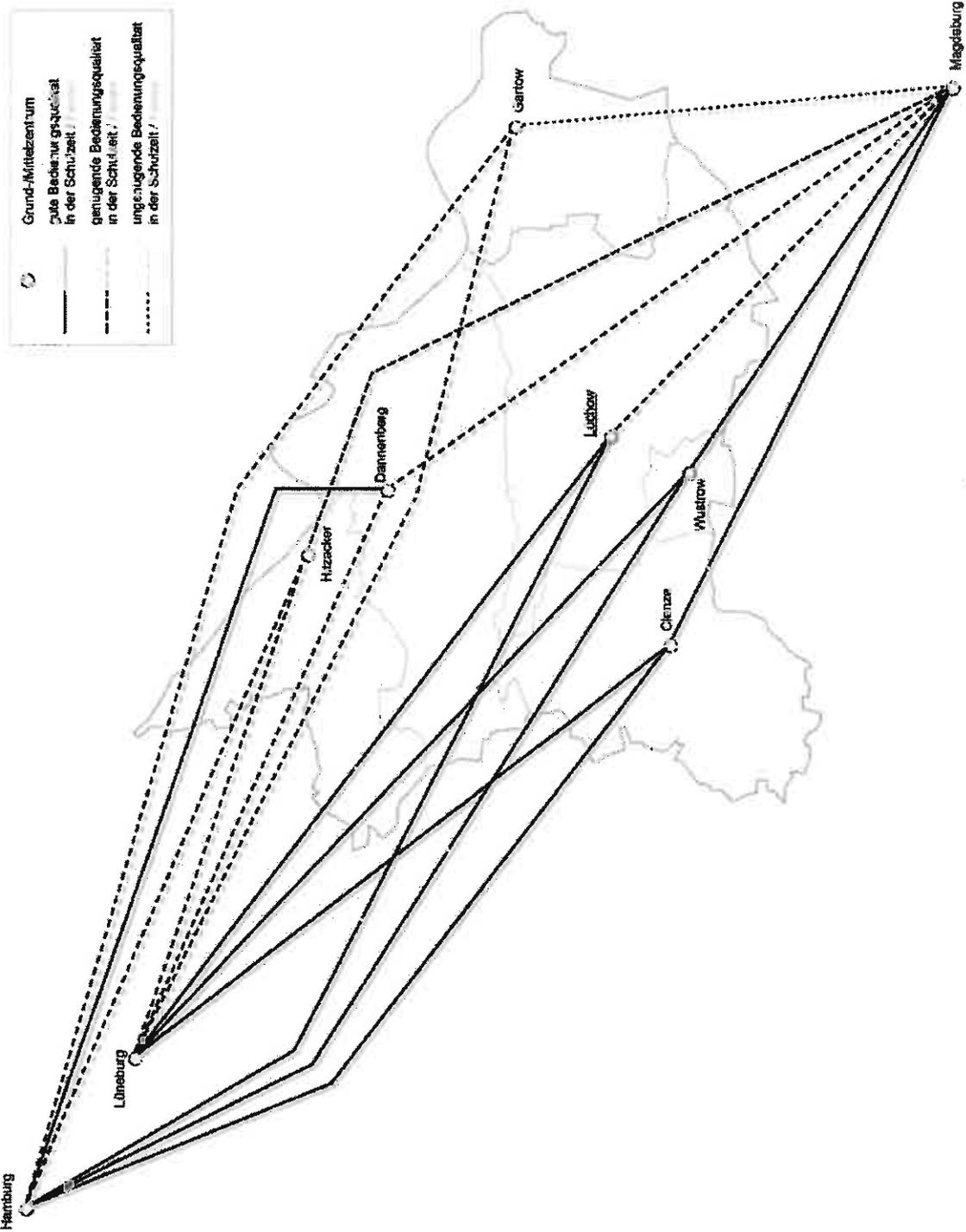


Abb. 31: Bedienungqualität III Grundzentren ↔ Oberzentren

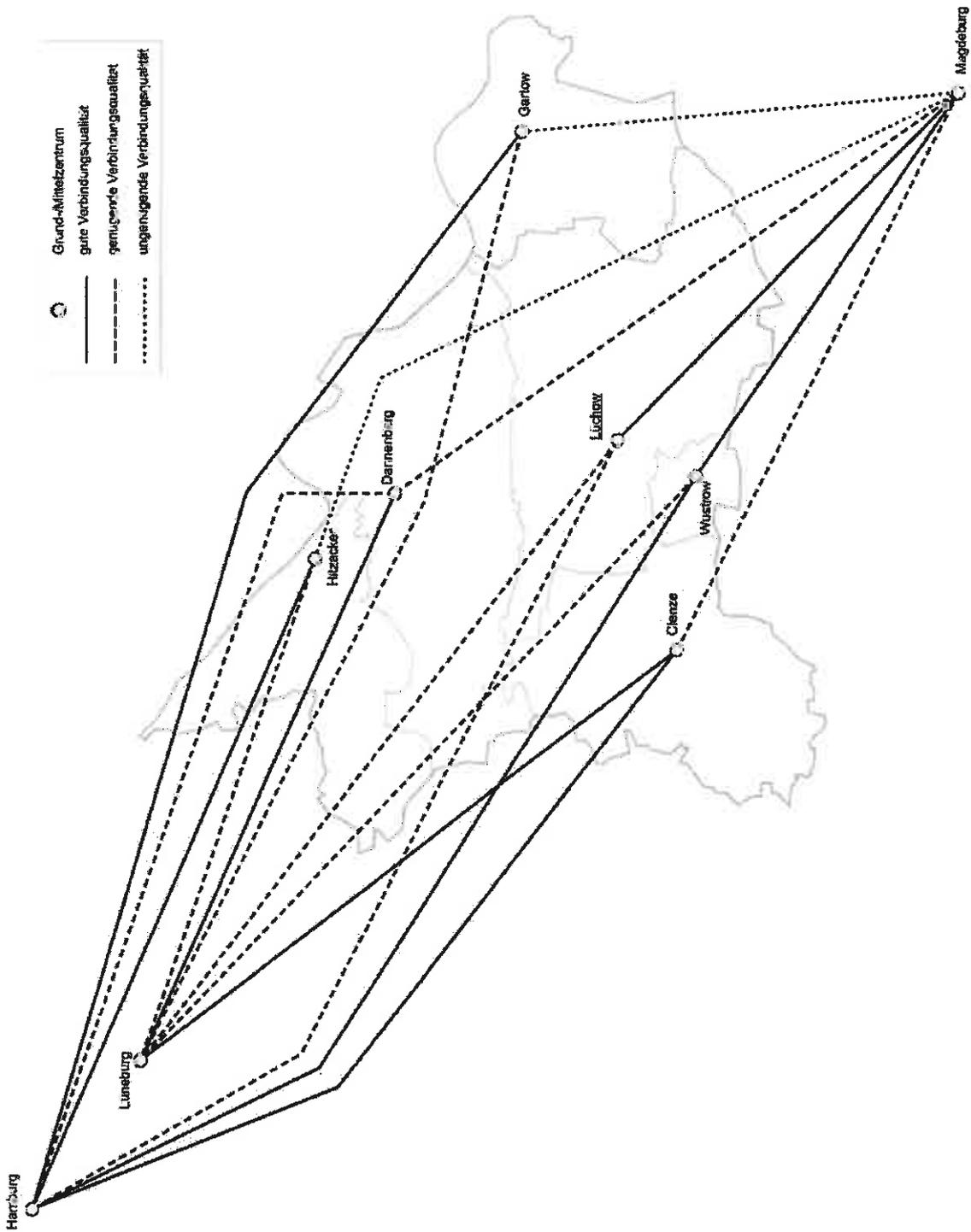


Abb. 32: Verbindungsqualität III Grundzentren > Oberzentren

4. Ziele und Maßnahmen / Finanzierung und Umsetzung

4.1 Ziele und Grundsätze übergeordneter Gesetze und Programme

Nach dem NNVG sollen im Rahmen des Nahverkehrsplans u.a. die Zielvorstellungen für die weitere Gestaltung des ÖPNV dargestellt werden. Die Festlegung dieser Ziele stellt die maßgebliche Einflussgröße für die zu entwickelnde Maßnahmenkonzeption dar und obliegt deshalb dem Aufgabenträger.

Im Vorwege sollen Zielvorgaben und Grundsätze bestehender Gesetze (Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz [NNVG]; Gesetz zur Gleichstellung von behinderten Menschen [BGG]; Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz [NBGG]) sowie aus dem Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen [LROP] und dem Regionale Entwicklungskonzept der Metropolregion Hamburg [REK] zusammenfassend dargestellt werden:

- Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der ÖPNV zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV beitragen. (NNVG / REK)
 - Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. (NNVG)
 - Dem Ausbau und der Finanzierung des ÖPNV ist gegenüber Maßnahmen für den Motorisierten Individualverkehr der Vorrang einzuräumen, soweit der Nutzen der Maßnahmen für den ÖPNV bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung überwiegt. (NNVG)
 - Das Bedienungsangebot soll sich nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen richten. (NNVG)
 - Anzustreben sind sichere und leichte Verknüpfungen zwischen Motorisiertem Individualverkehr und ÖV. (NNVG / REK)
 - Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich und bequem sein. (NNVG)
 - Bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen und der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen (Behinderte, Kinder, ältere Menschen u.a.) zu berücksichtigen. Maßnahmen aus diesen Bereichen sollen vorrangig von den Zuwendungsgebern gefördert werden. (NNVG)
 - Bei der Gestaltung von baulichen Anlagen und dem Bedienungsangebot sollen die Belange von Frauen besonders berücksichtigt werden. (NNVG)
 - Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen mit dem Ziel, für die Nutzung des ÖPNV eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Im NVP sollen Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen enthalten sein. (BGG)
 - Bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel und Informationsquellen sowie Kommunikationseinrichtungen gelten dann als barrierefrei, wenn sie für Menschen mit Behinderungen ohne Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. (NBGG)
 - In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind Festlegungen zur Sicherung und zur bedarfsgerechten Entwicklung des ÖPNV zu treffen. Dabei ist sicherzustellen, dass Straßen- und schienengebundener öffentlicher Personenverkehr aufeinander abgestimmt sind. (LROP)
 - Der Schienenverkehr soll sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr verbessert und so entwickelt werden, dass er größere Anteile am Verkehrsaufkommen als bisher übernehmen kann. (LROP)
-

- Umsteigebahnhöfe sollten mit öffentlichen Verkehrsmitteln angebunden sein. (LROP)
- Schaffung attraktiver Tarife und Umsteigemöglichkeiten. (REK)
- Stärkere finanzielle Förderung des ÖPNV. (REK)

Regionales Raumordnungsprogramm für den Lk Lüchow-Dannenberg

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

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

Vorgaben für den Schienenverkehr aus dem RROP:

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

- Der SPNV ist auf den Relationen Dannenberg – Wustrow, Wustrow – Salzwedel, Dannenberg – Dömitz – Ludwigslust und Dannenberg – Uelzen wieder aufzunehmen mit einem Ausbaustandard von min. 80 km/h.
- Mit der Reaktivierung des SPNV sollen über die festgelegten Haltepunkte hinaus siedlungsnaher Nahverkehrshalte vorgesehen werden.

4.2 Zielvorstellungen und Maßnahmenkatalog des Landkreises

4.2.1 Grundsätze für den ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Für den Landkreis Lüchow-Dannenberg wird es zukünftig – nicht zuletzt unter den Vorzeichen des demografischen Wandels und der finanziellen Rahmenbedingungen – vorrangig darauf ankommen, die gegenwärtige Angebotsqualität zu erhalten. Das derzeitige Leistungsangebot im Linienverkehr wird daher als Mindeststandard definiert.

Höchste Priorität hat die Sicherstellung der Schülerbeförderung, die im Landkreis das Rückgrat des ÖPNV darstellt. Das erforderliche Fahrtenangebot ist unabhängig von der Einwohnerzahl der Orte, es richtet sich nach den Erfordernissen der Schulen aus. Dies beinhaltet auch die laufende Anpassung der Fahrpläne und Linienwege an diese Erfordernisse. Die Satzung über die Schülerbeförderung gibt Rahmenbedingungen vor und benennt u.a. maximale Wartezeiten vor Unterrichtsbeginn und nach Schulschluss, die damit eine wesentliche Grundlage für die Gestaltung der Busfahrpläne in der Schülerbeförderung sind.

Der ÖPNV ist nach Kriterien des Ressourcenschutzes und nach sozialen und ökologischen Grundsätzen zu organisieren.

Eine Grundversorgung der Orte ist gewährleistet, wenn folgende Mindestzahlen erreicht werden:

Einwohner je Ort	Fahrten pro Tag und Richtung	
	bisher	Künftig
50 – 200	1;2	3
200 – 1.000	3	3
1.000 – 3.000	3 – 6	3 – 6
3.000 – 6.000	6 – 12	6 – 12

Das Erreichen der genannten Mindestfahrtenzahlen gilt auf den Relationen zwischen

- Orten und dem nächstgelegenen Grund- bzw. Mittelzentrum;
- Grundzentrum und benachbarten Mittelzentrum;
- Mittelzentrum und benachbarten Mittelzentren sowie
- Grund- bzw. Mittelzentrum und relevanten Oberzentren.

Zudem sollten die Reisezeiten im ÖV möglichst nicht länger als das 1,7-fache der durchschnittlichen MIV-Fahrtzeiten sein.

Die Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität hat Mängel in der Grundversorgung aufgezeigt. Deshalb ist zunächst zu prüfen, welche einzelnen Maßnahmen geeignet sind, diese vordringlichen Mängel in der Bedienung und Erschließung zu beseitigen.

Allerdings sind den Handlungsspielräumen des Landkreises durch den zur Verfügung stehenden finanziellen Rahmen enge Grenzen gesetzt. Eine komplette Umsetzung der vorgeschla-

genen Maßnahmenkonzeption wird deshalb kurz- oder mittelfristig nicht möglich sein. **Generell müssen alle Prüfungen und Umsetzungen von Verbesserungsmaßnahmen unter den Vorbehalt der Finanzierbarkeit gestellt werden.**

Können Maßnahmen nicht kostenneutral realisiert werden, dann kann die Umsetzung dieser Verbesserungsmaßnahmen kurz- und mittelfristig nur erfolgen bei:

- Kostenträgerschaft nutznießender Dritter,
- Einsatz von Mitteln aus Optimierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen und/oder
- Einsatz von Bundes- und Landesmitteln.

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

Die bislang nicht umgesetzten Maßnahmen aus dem ersten Nahverkehrsplan des Landkreises Lüchow-Dannenberg für den Zeitraum 2007 bis 2012 werden, sofern deren Umsetzung nach wie vor als sinnvoll erachtet wird, erneut als Maßnahmen aufgenommen.

Der vorliegende NVP 2014 – 2018 gilt bis Inkrafttreten des NVP 2018 – 2022, sofern nicht vorher eine Fortschreibung des NVP 2014 – 2018 erfolgt.

4.2.2 Genehmigungsrechtliche Faktoren

Überprüfung des Zuschnitts der Teilnetze im Landkreis Lüchow-Dannenberg / ggf. Änderung der Teilnetzeinteilung

Erläuterung

Die Bildung von 2 Teilnetzen (TN) ist im ersten Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2001 des Landkreises Lüchow-Dannenberg als Maßnahme genannt und auch umgesetzt worden. Vor dem damaligen rechtlichen Hintergrund wurden die beiden TN nach verkehrlichen Gesichtspunkten gebildet. Durch die Bildung von TN soll u.a. die „Rosinenpickerei“ verhindert werden, d.h. es soll verhindert werden, dass Verkehrsunternehmen ertragsstarke Linien als eigenwirtschaftlich beantragen und die ertragsschwachen Linien vom Landkreis als Aufgabenträger durch Zuschusszahlungen finanziert werden müssen.

Die verkehrlichen Verhältnisse haben sich im Laufe der Jahre insofern verändert, als die Überschneidungsbereiche der beiden TN größer geworden sind, was nicht zuletzt auch auf Entwicklungen im Schulbereich und die notwendigen Anpassungen in der Schülerbeförderung zurückzuführen ist. Es ist deshalb zu hinterfragen, ob der derzeitige Zuschnitt der Teilnetze für die Verkehrsunternehmen noch optimale Voraussetzungen für eine wirtschaftliche Durchführung der Verkehre darstellt.

Da zum derzeitigen Zeitpunkt noch offen ist, welchen Weg der Landkreis als Aufgabenträger für den straßengebunden ÖPNV im Hinblick auf die Erteilung eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) für die zum 30.09.2016 auslaufenden Genehmigungen beschreiten wird und eine Prüfung notwendig ist, welcher Zuschnitt der Teilnetze im Landkreis einen wirtschaftlich optimierten Linienverkehr erlaubt, wird die endgültige Festlegung für die Einteilung der Liniengenehmigungen in Teilnetze zum Zeitpunkt der notwendigen EU-weiten Vorabkennzeichnung spätestens zum September 2014 erfolgen.

Als notwendige Maßnahme wird vorgeschlagen, die bislang im TN 2 Lüchow enthaltene Linie 902 Bergen – Salzwedel der PVGS aus dem TN herauszunehmen, weil diese Linie ihren Bedienungsschwerpunkt eindeutig im Bereich des Altmarkkreises Salzwedel hat. Entsprechend ist diese Linie auch Bestandteil eines Teilnetzes im Altmarkkreis. Zudem liegt die Zuständigkeit für die Genehmigung beim Regierungspräsidium Magdeburg und als Genehmigungslaufdauer ist der 09.07.2017 festgelegt worden. Mit dieser Laufdauer weicht diese Genehmigung von allen anderen Liniengenehmigungen im TN 2 ab, die zum 30.09.2016 auslaufen.

Die Beteiligung des Landkreises Lüchow-Dannenberg bei Anträgen auf Fahrplanänderungen bei der Linie 902 ist über das Beteiligungsverfahren sichergestellt, so dass die Interessen des Landkreises Lüchow-Dannenberg im Hinblick auf die Linie auch weiterhin gewahrt sind.

Beteiligte: Verkehrsunternehmen, LNVG, Landkreis, VNO

Federführung: Landkreis

Priorität: hohe Priorität

Finanzierung: Es entstehen keine Kosten.

4.2.3 Erschließungsqualität

Verbesserung der flächendeckenden Erschließung der Orte an schulfreien Tagen

Erläuterung

In allen Orten mit über 50 Einwohnern soll eine Haltestelle des allgemein zugänglichen ÖPNV in zumutbarer Entfernung zu den Wohnstandorten vorhanden und mit mindestens einem Fahrtenpaar pro Tag an das Grundzentrum angebunden sein. In der Analyse der Erschließungsqualität wurde festgestellt, dass der Landkreis an Schultagen über eine gute Erschließungsqualität verfügt. An schulfreien Tagen ist jedoch eine ganze Reihe von Orten vom ÖPNV nicht erschlossen. Dies sind im Einzelnen:

Bereich Clenze:

Belau, Bösen, Büllitz, Bussau, Dickfeitzen, Gistenbeck, Gledeberg, Gohlau, Groß Sachau, Klein Wittfeitzen, Kussebode, Luckau, Nienbergen, Priebeck, Püggen

Bereich Dannenberg:

Bellahn, Breese i.B., Breselenz, Fließau, Groß Heide, Gülden, Klein Heide, Mützingen, Penkefitz, Pisselberg, Riekau, Siemen, Soven, Volkfien, Wibbese, Zadrau

Bereich Gartow:

Lanze, Lomitz, Nienwalde, Prezelle

Bereich Hitzacker:

Harlingen, Sammatz, Sarenseck, Schmессau, Tiesmesland

Bereich Lüchow:

Beutow, Dünsche, Göttien, Jabel, Karmitz, Klein Witzeetze, Kolborn, Krummasel, Künsche, Liepe, Meuchefitz, Nemitz, Pannecke, Ranzau, Reetze, Rehbeck, Sallahn, Saggrian, Satemin, Seerau i.d.L., Tarmitz, Tüschau, Vasenthien, Weitsche

Bereich Wustrow:

Blütlingen, Königshorst

Da für einen Großteil dieser Orte nur eine sehr schwache ÖPNV-Nachfrage vorhanden ist, erscheint eine Ausweitung des zeitlichen Angebotes im Linienverkehr aus wirtschaftlichen und verkehrlichen Gründen als wenig sinnvoll. Es wäre zu prüfen, ob eine Angebotsverbesserung durch die Einführung von nachfrageorientierten Bedienungsformen wie Anruf-Sammeltaxi (AST) oder Rufbus erfolgen könnte. Zu klären wäre dabei, ob eine Verbesserung von den betroffenen Gemeinden gewünscht und ggf. auch (mit-)finanziert werden könnte.

Beteiligte: Landkreis, Gemeinden, Fahrgast-Rat, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung: Landkreis

Priorität: höhere Priorität

Finanzierung: Landkreis, Gemeinden

Einbindung des ÖPNV in die Regional- und Bauleitplanung	
Erläuterung	Siedlungsentwicklung und ÖPNV sollten sich im Sinne einer Schaffung ÖPNV-orientierter Siedlungsstruktur gegenseitig stärken. Bei der Ausweisung neuer Wohn- und Gewerbegebiete, insbesondere von großflächigen Einzelhandelsstandorten, sollte eine ÖPNV-Erschließung in die Gesamtplanung vorgesehen werden. Entsprechend sollen in der Bauleitplanung Aussagen zur ÖPNV-Erschließung getroffen werden. Bei der Planung ist auf ÖPNV-Tauglichkeit des Straßenquerschnitts bzw. der Trassierung zu achten.
Beteiligte:	Straßenbaulastträger, Kommunen, ggf. Investoren, Landkreis, Verkehrsunternehmen
Federführung:	Straßenbaulastträger
Priorität:	mittlere Priorität
Finanzierung:	Straßenbaulastträger, ggf. Investoren

4.2.4 Bedienungs- und Verbindungsqualität

Verbesserung der Bedienungs-/Verbindungsqualität | Orte ⇔ Grundzentrum (Teil 1)

Erläuterung

Auf den Relationen zwischen Orten und Grundzentrum mussten diverse Verbindungen mit „ungenügend“ bewertet werden. Es ist Ziel des Landkreises, die mit „ungenügend“ bewerteten Relationen zumindest in eine genügende Qualität zu überführen. Die Relationen mit ungenügenden Bewertungen in der Übersicht:

Orte ⇔ Grundzentrum Clenze		
Ort	BedQ (F)	Verb.Q
Belau	X	
Billerbeck	X	X
Bösen	X	
Bülitz	X	
Bussau	X	
Diahren	X	
Dickfeitzen	X	X
Dommatzen	X	X
Gistenbeck	X	
Gledeberg	X	
Gohlau	X	
Groß Sachau	X	
Kiefen	X	X
Klein Wittfeitzen	X	X
Kussebode	X	
Luckau	X	
Nienbergen	X	
Prießbeck	X	X
Püggen	X	
Schnega, Ort	X	
Waddewitz	X	X
Winterweyhe		X

Orte ⇔ Grundzentrum Dannenberg			
Ort	BedQ (S)	BedQ (F)	Verb.Q
Bellahn		X	
Breese i.B.		X	
Breselenz	X	X	
Fließau		X	X
Groß Heide		X	X
Gülden		X	
Kacherien			X
Klein Heide		X	X
Mützingen		X	
Nebenstedt			X
Penkefitz		X	X
Pisselberg		X	
Quickborn			X
Riekau		X	X
Siemen		X	
Soven		X	X
Splietau			X
Volkfien		X	
Wibbese		X	
Zadrau		X	

Orte ⇔ Grundzentrum Hitzacker		
Ort	BedQ (F)	Verb.Q
Harlingen	X	X
Katemin	X	
Neu Darchau	X	
Sammatz	X	
Sarenseck	X	
Schmessau	X	X
Tiesmesland	X	
Tießau	X	

Orte ⇔ Grundzentrum Gartow			
Ort	BedQ (S)	BedQ (F)	Verb.Q
Lanze		X	X
Lomitz		X	
Meetschow			X
Nienwalde		X	
Prezelle	X	X	

Verbesserung der Verbindungsqualität II Grundzentren ↔ Mittelzentren

Erläuterung

Als Ergebnis der Bewertung auf der Bedienungsebene II für die Relationen von den Grundzentren zu den benachbarten Mittelzentren kann festgehalten werden, dass die Fahrtenzahlen auf allen Relationen zumindest für eine genügende Bewertung ausreichen. Dies gilt sowohl für Schul- als auch für schulfreie Tage. Im Hinblick auf die Fahrzeiten (= Verbindungsqualität) im Vergleich zum MIV gibt es jedoch auf diversen Verbindungen ungenügende Ergebnisse. Dies gilt für folgende Relationen:

Clenze > Uelzen und Salzwedel

Hitzacker > Uelzen

Lüchow > Uelzen und Salzwedel

In diesem Bereich spielt der Zielkonflikt zwischen möglichst direkten Linienführungen auf der einen Seite und einer guten Flächenerschließung auf der anderen eine wesentliche Rolle. Eine gute Flächenerschließung setzt häufig voraus, dass der direkte Weg in das jeweilige Mittelzentrum vom Linienverkehr verlassen werden muss und somit die Fahrtzeit im Vergleich zum MIV z.T. deutlich schlechter ausfällt. Die vollständige Lösung des genannten Zielkonfliktes wird nicht möglich sein, dennoch sollte geprüft werden, ob und ggf. an welchen Stellen eine Beschleunigung der Linienfahrten möglich ist.

Für die Relation Clenze - Salzwedel wären Verbesserungen in der Abstimmung zwischen den Linien 1947/1948 und der Linie 902 Bergen – Salzwedel zu prüfen.

Beteiligte: Landkreis, Verkehrsunternehmen, Fahrgast-Rat, VNO

Federführung: Verkehrsunternehmen

Priorität: mittlere Priorität

Finanzierung: Nennenswerte Kosten sollten nicht entstehen.

Verbesserung der Bedienungs-/Verbindungsqualität III Grundzentren ⇔ Oberzentren	
Erläuterung	<p>Anders als für die Relationen zu/von den beiden Oberzentren Hamburg und Lüneburg haben sich folgende negativen Resultate auf der Bedienungsebene III Grundzentren ⇔ Oberzentren ergeben:</p> <p>Gartow > Magdeburg (sowohl Bedienungs- als auch Verbindungsqualität) Hitzacker > Magdeburg (Verbindungsqualität)</p> <p>Der Altmarkkreis Salzwedel ist im Blick auf die Pendlerzahlen für den Landkreis Lüchow-Dannenberg von Bedeutung, dass Oberzentrum Magdeburg als Ziel bzw. Quelle für Pendler spielt allerdings eine nicht so gewichtige Rolle. Verbesserungen in der Angebotsqualität wären vor diesem Hintergrund zwar wünschenswert, haben aber nur geringere Priorität.</p>
Beteiligte:	Landkreis, Fahrgast-Rat, Verkehrsunternehmen, VNO
Federführung:	Verkehrsunternehmen
Priorität:	geringere Priorität
Finanzierung:	Verbesserungsmaßnahmen sollten nur im Bestand erfolgen, daher dürften keine nennenswerten Kosten entstehen.

Verbesserung der Verknüpfungsqualitäten Bus ⇔ Bus und Bus ⇔ Bahn zur Erhöhung der Bedienungs-/Verbindungsqualitäten auf allen 3 Ebenen	
Erläuterung	<p>Die Verbesserung der Verknüpfungen zwischen Buslinien (hier insbesondere in Dannenberg, Lüchow und Bergen) und insbesondere auch zwischen den Buslinien und dem SPNV an den Bahnhöfen Dannenberg, Ostbahnhof, Schnega, Salzwedel, Uelzen und Lüneburg sowie – untergeordnet – Hitzacker wird vom Landkreis als laufende Aufgabe der Verkehrsunternehmen gesehen. Im Zuge von Fahrplanänderungen sollten Verbesserungen der Verknüpfungen von den Verkehrsunternehmen geprüft werden.</p> <p>In diesem Zusammenhang sollten auch die vorgesehenen Maßnahmen zur Verknüpfung zwischen Elbfähren und ÖPNV bei der Fährverbindung Schnackenburg – Lütkenwisch abgeschlossen und die Planungen für die ÖV-Anbindung der Fähre Pevestorf – Lenzen fortgesetzt werden</p>
Beteiligte:	Verkehrsunternehmen Landkreis, Fahrgast-Rat, VNO
Federführung:	Verkehrsunternehmen
Priorität:	mittlere Priorität
Finanzierung:	Verbesserungsmaßnahmen sollten kostenneutral erfolgen

Differenzierte Bedienungsangebote zur Verbesserung der Bedienungs-/Verbindungsqualitäten sowie zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in den Ferien, Abendstunden und an den Wochenenden

Erläuterung

Die Siedlungsstruktur im Landkreis mit zahlreichen Orten, die lediglich zwischen 50 und 200 Einwohnern aufweisen und die damit nur ein geringes Potenzial für die ÖPNV-Nutzung besitzen sowie die Problematik der Bündelung von Nachfrageströmen in dispers besiedelten ländlichen Räumen rechtfertigen aus wirtschaftlichen und verkehrlichen Gesichtspunkten in vielen Fällen keine Ausweitung des Linienverkehrs.

Das Bedienungsangebot im Landkreis endet auch auf Regionallinien zwischen 19 und 21 Uhr. Sonnabends werden Fahrpläne der Regionallinien stark ausgedünnt und lediglich die Linien 304, 1936, 1945 und 1948 sowie die Rufbuslinie 1987 weisen 3 oder mehr Fahrtenpaare auf. Das Angebot der übrigen Regionallinien beschränkt sich auf 1 – 2 Fahrtenpaare. Sonn- und feiertags verkehren im Landkreis nur noch die Linien 304, 1945, die Rufbuslinie 1987 und die Linien 1936/1948. Bei den beiden letzteren wird jeweils nur 1 Fahrtenpaar angeboten.

Es sind nachfrageorientierte Bedienungsangebote im Rahmen eines landkreisweiten Gesamtkonzeptes als Möglichkeit zur Verbesserung des Bedienungsangebotes zu entwickeln. Dies gilt für die Relationen auf der Ebene l Orte ⇔ Grundzentrum in Ferienzeiten und für die Schwachlastzeiten nach 21 Uhr und den Wochenenden. Allerdings steht jede Ausweitung des Bedienungsangebotes – in welcher Form dies auch immer erfolgen soll – unter Finanzierungsvorbehalt.

Im Hinblick auf die nachfrageorientierten Angebote wäre – abseits der genannten Einzelfälle – zu prüfen, ob ein landkreisweites Gesamtkonzept zur Problemlösung zielführend sein könnte.

Beteiligte: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Fahrgast-Rat, VNO

Federführung: Landkreis, Verkehrsunternehmen

Priorität: hohe Priorität

Finanzierung: Landkreis

Mitnahme von Fahrrädern

Erläuterung

Der Landkreis sieht die Mitnahme von Fahrrädern als Bestandteil zur Verbesserung des Angebotes im ÖPNV. Die Möglichkeit zur Mitnahme von Fahrrädern soll zur Regel werden. Momentan besteht kein Anspruch auf Fahrradmitnahme, wenn die Abstellfläche von Rollstuhlfahrern oder von Personen mit Kinderwagen benötigt wird. Deshalb sollen zukünftig die Busse im Heckbereich mit Fahrradhaltern ausgerüstet werden.

Beteiligte: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Fahrgast-Rat, VNO

Federführung: Verkehrsunternehmen

Priorität: mittlere Priorität

Finanzierung: Verkehrsunternehmen

4.2.5 Tarif

Fortführung des Wendland-Tarifs

Erläuterung

Der Wendland-Tarif wurde zum 01.04.2007 eingeführt und gilt für alle Busverbindungen innerhalb des Landkreises sowie für Fahrten nach Lüneburg und Salzwedel. Damit wurde für die Fahrgäste ein preisgünstiger und übersichtlicher Tarif geschaffen. Der Wendland-Tarif ist von den Bus-Verkehrsunternehmen auch zukünftig anzuwenden.

Voraussetzung dafür ist, dass der Landkreis weiterhin mit Regionalisierungsmitteln in ausreichender Höhe ausgestattet wird, um den Wendland-Tarif finanzieren zu können.

Beteiligte: Landkreis, Verkehrsunternehmen, LNVG, VNO

Federführung: Landkreis

Priorität: hohe Priorität

Finanzierung: Landkreis

Wendlandbahn: Erweiterung des HVV-Tarifs auf die Bahnhöfe/Haltepunkte im Landkreis Lüchow-Dannenberg

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 gilt der HVV-Tarif auf der gesamten Strecke der Wendlandbahn. Damit wird eine langjährige Forderung des Landkreises erfüllt. Die Finanzierung übernimmt die LNVG.

Fortentwicklung der Tarife

Die Tarife sind weiterzuentwickeln nach sozialen Erfordernissen und im Sinne ökologischer Anreize.

4.2.6 Fahrgastinformation

- (1) Sicherstellung der Herausgabe eines landkreisweiten Fahrplanbuches
- (2) Beteiligung an der Datengrundlage „Connect“ für die elektronischen Fahrplanauskunftssysteme und Sicherstellung der Lieferung von aktuellen Daten an Connect
- (3) Zentrale telefonische Fahrplanauskunft

Erläuterung

Das RBB-Fahrplanbuch bietet einen guten Überblick über die Busfahrpläne im Landkreis Lüchow-Dannenberg. Auch der Fahrplan der Wendlandbahn ist inzwischen im Fahrplanbuch enthalten. Aus Sicht des Landkreises wäre es wünschenswert, wenn auch die Fahrpläne der Schienenstrecke Uelzen – Schnega – Salzwedel (– Stendal) und Hamburg – Lüneburg – Uelzen (- Hannover) Aufnahme in den RBB-Fahrplan finden würden. Im Sinne der Förderung der ÖPNV-Nutzung ist die Herausgabe eines kreisweiten Fahrplanbuches von den Verkehrsunternehmen sicherzustellen

Der Landkreis unterstützt die landesweite elektronische Datenbasis „Connect“ der Länder Niedersachsen und Bremen, die von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen entwickelt, betrieben und finanziert wird. Der Connect-Datenpool versorgt die elektronischen Fahrplanauskünfte (z.B. www.vnn.de) mit allen Daten der Verkehrsunternehmen Niedersachsens und Bremens. Der Landkreis wird seinen Teil zur Finanzierung des Connect-Datenpools weiter tragen, während die im Landkreis Lüchow-Dannenberg verkehrenden Bus-Verkehrsunternehmen die Übermittlung aktueller Daten in elektronisch für den Connect-Datenpool geeigneter Form sicherzustellen haben.

Fahrgäste, die über keinen Internetanschluss verfügen, benutzen vielfach das Telefon zur Information über das ÖPNV-Angebot. Für den ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg bieten KVG, LSE, RBB und PVGS unter eigenen Servicenummern Fahrplanauskünfte an. Außerdem steht der Juniorbahnhof Dannenberg für Fahrplanauskünfte zur Verfügung. Es sollte geprüft werden, ob eine zentrale, unternehmensübergreifende telefonische Fahrplanauskunftsstelle vor Ort aufgebaut werden kann.

Zukünftig wird die Gestaltung der Auskunftsmedien Fahrplanbuch und Internet die Belange der Barrierefreiheit stärker als in der Vergangenheit zu berücksichtigen haben.

Beteiligte: Landkreis, Verkehrsunternehmen, Träger Juniorbahnhof Dannenberg, VNO

Federführung: Verkehrsunternehmen

Priorität: höhere Priorität

Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Landkreis (Anteil Connect)

4.2.7 Fahrwege

- (1) Sicherstellung der Tauglichkeit von Straßen für die Befahrung mit Niederflurbussen**
(2) Benennung von ÖPNV-Fahrwegen, die nicht für Niederflurbusse geeignet sind

Erläuterung

Der Landkreis wird sich bei den zuständigen Straßenbaulastträgern dafür einsetzen, dass nicht durch Hindernisse oder Schäden das Befahren von Straßenabschnitten mit Niederflurbussen verhindert wird. Dazu zählt auch, dass bei Planungen von Straßen die ÖPNV-Tauglichkeit allgemein und bei Planung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auch das Befahren solcher Abschnitte mit Niederflurbussen vorgesehen wird. Der Landkreis wird sich bei den zuständigen Stellen für die frühzeitige Einbeziehung des Landkreises als ÖPNV-Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen einsetzen.

Im Hinblick auf die vom Personenbeförderungsgesetz zum 01.01.2022 geforderte umfassende Barrierefreiheit gehört auch, dass Straßen bzw. Straßenabschnitte gemeldet werden, die aufgrund ihres baulichen Zustandes nicht von Niederflurfahrzeugen befahren werden können. Hier sind in erster Linie die Verkehrsunternehmen gefordert, solche Straßen dem Landkreis als Aufgabenträger zu melden. Mit dem zuständigen Straßenbaulastträger müsste dann geklärt werden, ob Sanierungs- bzw. Neubaumaßnahmen in diesen Bereichen geplant sind bzw. ob und mit welchem Aufwand solche Abschnitte tauglich für Niederflurfahrzeuge gemacht werden könnten.

Beteiligte: Landkreis, Verkehrsunternehmen, Straßenbaulastträger

Federführung: Straßenbaulastträger

Priorität: höhere Priorität

Finanzierung: Straßenbaulastträger

4.2.8 Haltestellen

Fortführung der barrierefreien Umgestaltung von Haltestellen

Erläuterung

Das seit dem 01.01.2013 geltende Personenbeförderungsgesetz fordert die umfassende Barrierefreiheit zum 01.01.2022. Um dieser Forderung zu entsprechen, ist ein Maßnahmenprogramm zu erarbeiten, wie in den nächsten Jahren die Umgestaltung von Haltestellen auf Basis des Haltestellen-Konzeptes von VNO/VNN fortzusetzen ist. Die wesentlichen Anforderungen an die bauliche Gestaltung der Haltestellenanlage:

- Warteflächen weisen eine Bordhöhe von mindestens 16 cm auf, um den Höhenunterschied zwischen Fahrzeug und Wartefläche weitgehend zu minimieren;
- Warteflächen sind ausreichend dimensioniert, so dass Rollstuhlfahrer/innen die Rampen der Fahrzeuge senkrecht anfahren können;
- Taktile Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfelder zur sicheren Führung von sehingeschränkten oder blinden Fahrgästen;
- das Informationsangebot an der Haltestelle (Haltestellenschild, Fahrplanaushang) beachtet die Grundsätze der Lesbarkeit für Menschen mit Seheinschränkungen.

Wie mit der weitergehenden Forderung des PBefG umgegangen werden muss, dass für zwei von drei Sinnen Barrierefreiheit zu herrschen habe, ist derzeit noch offen. Hier sollten zunächst konkrete Gestaltungsvorschläge vom Bund, dem Land und/oder von Fachorganisationen abgewartet werden, bevor eine Fortschreibung des Haltestellenkonzeptes erfolgt.

Hervorzuheben ist, dass die barrierefreie Gestaltung der Haltestellenanlage allein nicht ausreichend ist. Die Zuwegungen zu den Haltestellen müssten ebenfalls barrierefrei gestaltet sein, was die Kosten für den jeweiligen Straßenbaulastträger erheblich in die Höhe treiben könnte.

Die Finanzierung stellt für die Straßenbaulastträger eine große Hürde dar. Es bleibt abzuwarten, ob das Land ggf. die Mittel für Umbaumaßnahmen an Haltestellen aufstockt und/oder den Förderanteil erhöht.

Aufgrund der derzeit noch offenen Fragen hält es der Landkreis für zielführend, wenn zur Erstellung des o.g. Maßnahmenprogramms zunächst gemeinsam mit Vertretern / Vertreterinnen von Organisationen für Menschen mit Behinderungen, dem Fahrgast-Rat und Verkehrsunternehmen im Rahmen eines Gesprächskreises eine Prioritätenliste zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen verfasst wird. Diese Liste ist dann mit Vertretern der Straßenbaulastträger abzustimmen, um dann unter Beachtung der finanziellen Möglichkeiten der Straßenbaulastträger einen zeitlichen Rahmen abzustecken und die auszubauenden Haltestellen in das Maßnahmenprogramm aufzunehmen.

Beteiligte: Landkreis, Verkehrsunternehmen, Straßenbaulastträger, Organisationen für Menschen mit Behinderungen, Fahrgast-Rat, VNO

Federführung: Straßenbaulastträger

Priorität: höhere Priorität

Finanzierung: Straßenbaulastträger

4.2.9 Fahrzeuge

Beschaffung von barrierefreien Fahrzeugen

Erläuterung

Das allgemeine Erscheinungsbild des ÖPNV wird entscheidend durch den Standard der eingesetzten Fahrzeuge geprägt. Die vorhandene Qualität der Fahrzeuge soll gesichert und verbessert werden. Die Fahrzeuge müssen generell einem zeitgemäßen Technik- und Ausstattungsstandard entsprechen und die gesetzlichen Bestimmungen erfüllen. Das Platzangebot muss der Nachfrage entsprechen und die Fahrzeuge sollten einen möglichst hohen Sitzplatzanteil haben.

Das seit dem 01.01.2013 geltende Personenbeförderungsgesetz fordert die umfassende Barrierefreiheit zum 01.01.2022. Um dieser Forderung zu entsprechen, werden die Verkehrsunternehmen in den nächsten Jahren gefordert sein, verstärkt barrierefreie Fahrzeuge zu beschaffen. Barrierefreiheit bieten

- Niederflurfahrzeuge mit (manuell zu betätigender) Rampe als Einstiegshilfe;
- Low Entry-Busse, die zwischen der ersten und zweiten Tür niederflurig, im hinteren Wagenteil hochflurig sind. Als Einstiegshilfe dient auch hier eine Rampe. Diese Fahrzeuge bieten den Vorteil, dass sie bei Beschaffung und Unterhalt kostengünstiger als reine Niederflurfahrzeuge sind und zudem bieten sie mehr Sitzplätze als vergleichbare Niederflurfahrzeuge.
- Hochflurfahrzeuge, wenn sie mit einem elektrisch zu betätigen Hublift ausgestattet sind. Diese Technik war in der Vergangenheit in der Beschaffung teuer und wartungsaufwändig und ist deshalb im Linienverkehr weitgehend verschwunden. Allerdings hat die Diskussion im Zuge der Liberalisierung des Fernbusmarktes einen neuen Schub bekommen. Da im Fernbussektor im Regelfall hochflurige Reisebusse eingesetzt werden, wird die Nachfrage nach alltagstauglichen Hubliften für Busse steigen. Damit dürften sich auch Möglichkeiten für neue Entwicklungen auf diesem Markt ergeben, von denen auch der Sektor der Nahverkehrsbusse profitieren könnte.

Weitere Merkmale von barrierefreien Fahrzeugen sind

- Stellplatz/Stellplätze für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen und Fahrrädern;
- gut lesbare Außen- und Innenanzeigen;
- kontrastreich gestalteter Innenraum;
- Haltemöglichkeiten in ausreichender Zahl (auch für Kinder und Jugendliche).

Inwieweit noch zusätzliche Ausstattungsmerkmale (z.B. Außenlautsprecher) zur Herstellung der Barrierefreiheit hinzukommen müssen, ist derzeit noch offen.

Der Landkreis wird sich bei den Verkehrsunternehmen dafür einsetzen, dass diese so weit als möglich Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge beschaffen. Die Entwicklung bei Hochflurfahrzeugen und der notwendigen Hublift-Technologie sollte zunächst abgewartet werden.

Beteiligte: Landkreis, Verkehrsunternehmen,

Federführung: Verkehrsunternehmen

Priorität: höhere Priorität

Finanzierung: Verkehrsunternehmen

4.2.10 Schienenverkehr

Der Landkreis sieht es als seine Gestaltungsaufgabe an, den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu erhalten, zu aktivieren und mittel- und langfristig auszubauen. Unbeschadet der fehlenden Verantwortung für den SPNV wird sich der Landkreis bei den zuständigen Stellen für den Erhalt und für Verbesserungen im Bereich des SPNV, wie sie im RROP festgelegt worden sind, einsetzen. Die Verantwortung für den SPNV auf den KBS 112 Dannenberg – Lüneburg und KBS 305 Uelzen – Schnega – Salzwedel – Stendal obliegt der LNVG als Aufgabenträgerin und der DB AG als Betreiberin. Für die Strecke Dannenberg – Lüchow – Wustrow liegt die Zuständigkeit für die Schieneninfrastruktur bei der DRE. In Anbetracht der Bedeutung, die Schienenstrecken für den Landkreis haben, unterstützt der Landkreis alle Maßnahmen der LNVG, der DB AG und der DRE, ein wirtschaftliches und attraktives SPNV-Angebot anzubieten. Zu den Maßnahmen in Einzelnen:

KBS 112 Dannenberg - Lüneburg	
Erläuterung	Die Wendlandbahn hat für den Landkreis hohe Bedeutung. Der Erhalt der Strecke und eine deutliche Attraktivitätssteigerung durch Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und der damit möglichen Einführung eines 2-Stunden-Taktes sind für den Landkreis entsprechend notwendig. Der Landkreis wird sich bei den zuständigen Stellen dafür einsetzen, dass die dafür notwendigen Maßnahmen so bald als möglich durchgeführt werden. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 wird erixx den Betrieb auf der Wendlandbahn übernehmen. Zum Einsatz werden dann auch neue Fahrzeuge kommen.
Beteiligte:	LNVG, DB AG, erixx, Landkreis
Federführung:	LNVG
Priorität:	hohe Priorität
Finanzierung:	LNVG

KBS 305 Uelzen – Schnega - Salzwedel - Stendal	
Erläuterung	Im Bereich Uelzen hat der Ausbau der Strecke begonnen. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg wird sich dafür einsetzen, dass der 2-gleisige Ausbau der Strecke möglichst zeitnah vorangetrieben wird.
Beteiligte:	LNVG, DB AG, Landkreis
Federführung:	LNVG
Priorität:	hohe Priorität
Finanzierung:	LNVG

KBS 113 Dannenberg – Lüchow (- Wustrow - Salzwedel)**Erläuterung**

Zwischen dem Landkreis Lüchow-Dannenberg und dem Altmarkkreis Salzwedel gibt es enge Verflechtungen. Eine Schienenverbindung nach Salzwedel würde für den Landkreis Lüchow-Dannenberg einen attraktiven Zugang zur KBS 305 herstellen. Allerdings sind die notwendigen Investitionskosten sehr hoch.

Die Zuständigkeit für die vorhandene Schieneninfrastruktur liegt bei der DRE. In den letzten Jahren wurden auf dieser Strecke lediglich einzelne touristische Verkehre durchgeführt. Für eine Wiederinbetriebnahme eines SPNV müssten Brückenbauwerke und Haltepunkte instandgesetzt und ggf. siedlungsnah Haltepunkte neu gebaut werden. Zudem müsste die Strecke zwischen Wustrow und Salzwedel neu geplant werden, was mit entsprechend hohen Investitionskosten verbunden wäre.

Die Kosten für derartige Maßnahmen müssten von der DRE und den Gemeinden getragen werden.

Seitens des Landes Niedersachsen gibt es keinerlei Signale, dass ein Aufbau dieser Strecke auch in langfristiger Perspektive in Erwägung gezogen wird. Der Streckenabschnitt Dannenberg – Lüchow – Wustrow (- Salzwedel) ist bereits bei der 1. Stufe der durchgeführten Untersuchung zur Reaktivierung von Schienenstrecken in Niedersachsen herausgefallen. Trotz dieser negativen Vorzeichen wird sich der Landkreis Lüchow-Dannenberg beim Land Niedersachsen für die genannte Strecke einsetzen

Beteiligte: DRE, Gemeinden, Landkreis

Federführung: DRE

Priorität: hohe Priorität

Finanzierung: DRE, Gemeinden

Uelzen – Dannenberg (- Dömitz – Ludwigslust)**Erläuterung**

Auch eine Sanierung der Strecke Uelzen – Dannenberg und die Wiederaufnahme des SPNV wäre langfristig für den Landkreis zur Verbesserung der Anbindung an den überregionalen Schienenverkehr sinnvoll. Dies gilt ebenso für den Wiederaufbau der Strecke Dannenberg – Dömitz – Ludwigslust, der jedoch wegen des notwendigen Brückenbaus über die Elbe äußerst kostenintensiv wäre. Hinzu kämen Investitionskosten für den Wiederaufbau der Schieneninfrastruktur zwischen Dömitz und Ludwigslust.

Seitens des Landes Niedersachsen gibt es keinerlei Signale, dass ein Aufbau dieser Strecke auch in langfristiger Perspektive in Erwägung gezogen wird. Der Streckenabschnitt Uelzen – Dannenberg ist bereits bei der 1. Stufe der durchgeführten Untersuchung zur Reaktivierung von Schienenstrecken in Niedersachsen herausgefallen. Trotz dieser negativen Vorzeichen wird sich der Landkreis Lüchow-Dannenberg beim Land Niedersachsen für die genannten Strecken einsetzen.

Beteiligte: Landkreis, LNVG

Federführung:

Priorität: geringere Priorität

Finanzierung:

4.2.11 Barrierefreiheit

Barrierefreiheit: Einrichtung eines Gesprächskreises

Erläuterung

Nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) und nach dem neuen Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist der Landkreis als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV gehalten, Maßnahmen zu benennen, die zu einer umfassenden Barrierefreiheit im ÖPNV des Landkreises führen.

In den Themenbereichen Fahrgastinformation, Fahrweg, Haltestellen und Fahrzeuge hat der Landkreis im vorliegenden Nahverkehrsplan die Bedeutung der Barrierefreiheit und im Einzelfall auch detailliert die Anforderungen benannt.

Der Landkreis will im Rahmen seiner Zuständigkeiten Barrierefreiheit verwirklichen. Dazu wird in Zusammenarbeit mit den Gemeinden ein Gesamtkonzept erstellt. Allerdings gibt es noch offene Fragen im Hinblick auf die Gestaltung von Haltestellen und im Blick auf die Ausstattung von Fahrzeugen. Auch die Frage der Finanzierung der notwendigen Maßnahmen ist zur Zeit noch offen. Da für Haltestellenmaßnahmen die Straßenbaulastträger, in erster Linie also die Gemeinden, zuständig sind, wird sich der Umbau von Haltestellen auch nach den finanziellen Möglichkeiten der Straßenbaulastträger richten müssen.

Vor diesem Hintergrund wird ein Gesprächskreis eingerichtet mit Vertretern/Vertreterinnen von Organisationen für Menschen mit Behinderungen, vom Landkreis, Verkehrsunternehmen und Fahrgast-Rat. Dafür soll dieser in einem ersten Schritt eine Liste mit Haltestellen erarbeiten, die prioritär barrierefrei gestaltet werden sollten. Außerdem soll in diesem Gesprächskreis über Möglichkeiten diskutiert werden, ob durch Ausstattung von Fahrzeugen mit Liften auf Umbau der Haltestellen ggf. verzichtet werden kann.

Für die Umsetzung der Barrierefreiheit im SPNV und auf den Bahnhöfen sind die LNVG und die Schienenverkehrsunternehmen zuständig, für das Bahnhofsumfeld die Kommunen. Der Landkreis Lüchow-Dannenberg wird bei den zuständigen Stellen dafür einsetzen, dass Maßnahmen zur Erreichung der Barrierefreiheit bei den Schienenfahrzeugen, der Bahnhofsinfrastruktur und Fahrgastinformation umgesetzt werden. Die Kommunen werden bei ihrem Bemühen unterstützt, das Bahnhofsumfeld mit den notwendigen Anlagen für Bushaltestellen und P+R- sowie B+R barrierefrei zu gestalten. Aktuell gibt es in der Stadt Dannenberg das Vorhaben, den Bahnhofsvorplatz am Ostbahnhof umzugestalten.

Beteiligte: Landkreis, Organisationen für Menschen mit Behinderungen, Verkehrsunternehmen, Fahrgast-Rat

Federführung: Landkreis

Priorität: hohe Priorität

Finanzierung:

4.2.12 Beschwerde- und Verbesserungsmanagement

Weiterentwicklung des Beschwerde- und Verbesserungsmanagements	
Erläuterung	Bei den Verkehrsunternehmen ist in den letzten Jahren das Beschwerdemanagement verbessert worden. Dieses Management sollte sichergestellt und fortentwickelt werden. Außerdem sollte gleichzeitig dafür gesorgt werden, dass Verbesserungsvorschläge von den Fahrgästen und dem Fahrgast-Rat auf Umsetzungsmöglichkeiten geprüft werden.
Beteiligte:	Verkehrsunternehmen, Landkreis, Fahrgast-Rat
Federführung:	Verkehrsunternehmen
Priorität:	mittlere Priorität
Finanzierung:	Verkehrsunternehmen