
Landkreis Uelzen: Verwendung von Regionalisierungsmitteln

Barrierefreie Gestaltung von Bushaltestellen

1. Entwurf Nahverkehrsplan 2009 - 2013

Im Entwurf des Nahverkehrsplans des Landkreises Uelzen 2009 – 2013 ist als Maßnahme die behindertengerechte Umgestaltung von Haltestellen nach dem VNO-/VNN-Haltestellenkonzept verankert (S. 77). Das VNO-/VNN-Haltestellenkonzept ist dem NVP-Textentwurf als Anlage 3-8 beigelegt.

2. Fördermöglichkeiten

2.1 Bestimmungen zur Förderung von Grunderneuerungen an ortsfesten Verkehrsanlagen des öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) [Niedersächsisches ÖPNV-Konjunkturprogramm 2010 – 2014]

Das Konjunkturprogramm (Anlage) sieht eine Förderung von Neu- und Ausbauvorhaben an Haltestellen von in der Regel 75% vor. Zusätzlich können max. 10% der zuwendungsfähigen Bauausgaben als zuwendungsfähige Planungskosten anerkannt werden.

Die Bündelung von bis zu acht Einzelmaßnahmen bei Grunderneuerungsmaßnahmen an Bushaltestellen ist wieder zulässig, wenn die Kosten für eine Einzelmaßnahmen für sich betrachtet jeweils unter 35.000,- € liegt. Der gebündelte Antrag muss allerdings die Schwelle von 35.000,- € an Gesamtkosten überschreiten.

2.2 Fördermöglichkeit durch den Landkreis Uelzen

Da die Straßenbulasträger, in der Regel Städte oder Gemeinden, bei Maßnahmen, die im Rahmen des ÖPNV-Konjunkturprogramms gefördert werden, 25% der Kosten zu tragen hätten und dies für die Umsetzung von Grunderneuerungsmaßnahmen für die Kommunen eine Hürde ist, ist es zur schnelleren Umsetzung von Haltestellenmaßnahmen möglich, dass der Landkreis Uelzen Regionalisierungsmittel einsetzt, um die finanziellen Belastungen für die Kommunen zu reduzieren bzw. völlig abzuwenden.

Als Beispiel für eine solche, zusätzliche Förderung von Grunderneuerungsmaßnahmen an Bushaltestellen sei der Landkreis Cuxhaven genannt, der 12,5% der zuwendungsfähigen Baukosten den Straßenbulasträgern aus Mitteln nach § 7 NNVG erstattet. Befindet sich der Haltestellenbereich auf landkreiseigenen Grundstücken, ist eine Förderung von 18,75% vorgesehen. Dieser Förderkatalog ist als Bestandteil des NVP 2008 – 2012 gefasst.

Zusätzlich zu diesen genannten Fördermöglichkeiten übernimmt der Landkreis Cuxhaven bei einzelnen Haltestellenmaßnahmen (so genannten „Kleinstmaßnahmen“, also Maßnahmen, deren Baukosten deutlich unter 35.000,- € liegen) 50% der Baukosten.

Bei der Entscheidung, welchen Umfang die zusätzliche Förderung von Grunderneuerungsmaßnahmen an Bushaltestellen durch den Landkreis Uelzen haben soll, ist die Landkreis-Verwaltung frei. Sie könnte bei durch das ÖPNV-Konjunkturprogramm geförderte Maßnahmen die restlichen 25% vollständig übernehmen, es kann aber auch von den Kommunen ein Eigenanteil von X% verlangt werden.

Ebenso wäre es denkbar, dass Kommunen Einzelmaßnahmen beim Landkreis anmelden und der Landkreis – analog zum Lk Cuxhaven – X% der Kosten übernimmt.

Um relativ schnell erste Verbesserungen an wichtigen Haltestellen zu erzielen, sollten in Zusammenarbeit mit Kommunen, Behindertenbeauftragten, Betroffenen etc. relevante Haltestellen (zentrale Haltestellen in größeren Orten, Bahnhöfe, Umsteigehaltestellen, Haltestellen in der Nähe von Wohneinrichtungen, Arbeitsstätten, Krankenhäuser, die ein Aufkommen von Menschen mit eingeschränkter Mobilität erwarten lassen, etc.) ausgewählt werden, die mit einer hohen Priorität barrierefrei ausgebaut werden.

Handwritten notes and signatures:
→ zuu Vorzug



Landesnahverkehrsgesellschaft
Niedersachsen mbH (LNVG)

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)
Kurt-Schumacher-Straße 5, 30159 Hannover

Kurt-Schumacher-Straße 5
30159 Hannover
Telefon 05 11/5 33 33-0
Telefax 05 11/5 33 33-299
info@lnvg.de
www.lnvg.de

- ÖPNV-Aufgabenträger in Niedersachsen
- Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund
- Niedersächsischer Landkreistag
- Niedersächsischer Städtetag
- GVN
- VDV Landesverband

VNO
Eing.: 13. JULI 2009
Handwritten signature: wa p & Hldi

Nachrichtlich: MW, Referat 44

Ihre Nachricht vom	Ihr Zeichen	Unsere Zeichen	Bearbeiter / Durchwahl	Datum
		Rö/ch-F6.1300-590489.doc	Herr Römer / -150	10.07.2009

Niedersächsisches ÖPNV-Konjunkturprogramm 2010 - 2014
Ergänzende Bestimmungen zur Förderung von Grunderneuerungen
Anlage

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr hat die Landesnahverkehrsgesellschaft über ergänzende Bestimmungen zum Förderprogramm "Grunderneuerung von ÖPNV-Anlagen" informiert, die wir Ihnen hiermit kommunizieren. Weiterhin hat uns das Ministerium eine Änderung beim regulären Neu- und Ausbauförderprogramm bezüglich der Anerkennung von Planungsleistungen mitgeteilt.

Geändert wird im Grunderneuerungsprogramm, dass bei der Grunderneuerung von Bushaltestellen ab sofort die Bündelung von bis zu acht Einzelmaßnahmen, die für sich betrachtet Gesamtkosten von unter 35.000 € aufweisen, zugelassen wird. Der gebündelte Antrag muss allerdings die Schwelle von 35.000 € an Gesamtkosten überschreiten. Voraussetzung ist ferner, dass diese Haltestellen alle im beantragten Zeitraum (d.h. innerhalb eines Haushaltsjahres) grunderneuert werden. Die Verlängerung des Bewilligungszeitraums ist nicht vorgesehen, ebenso wenig wie ein Austausch von Haltestellen nach Antragstellung. Die Förderung erfolgt als Höchstbetragsförderung; eine Beteiligung des Zuwendungsgebers an eventuellen Kostenerhöhungen ist ausgeschlossen.

Geschäftsführer:
Hans-Joachim Menn (Sprecher)
Klaus Hoffmeister

Amtsgericht Hannover HRB 55167
USt-IdNr. DE811920801

Konto 0147 298 00
Deutsche Bank Hannover
BLZ 250 700 70

Konto 101 430 536
Norddeutsche Landesbank GZ, Hannover
BLZ 250 600 00

Für die Antragstellung von Haltestellen-Sammelanträgen kommt ein vereinfachtes Antragsverfahren zur Anwendung. Es lehnt sich an das Antragsverfahren des früheren "Haltestellenprogramms" an. Die Unterlagen hierzu können von der Website der LNVG heruntergeladen werden (unter: Aktuelles/Downloads/"Sammelanträge für die Grunderneuerung von Bushaltestellen").

Weiterhin erfolgte eine Änderung bezüglich der Förderung von Grunderneuerungsmaßnahmen auf Omnibusbetriebshöfen. Neu ist, dass für die Grunderneuerung von solchen Anlagen nur noch mindestens 10 Busse, die überwiegend im ÖPNV-Linienverkehr eingesetzt werden, auf dem Betriebshof gewartet werden müssen, um sich für das Förderprogramm "Grunderneuerung" zu qualifizieren. Bislang galt hier, dass mehr als 20 Fahrzeuge im ÖPNV-Linienverkehr nach § 42 PBefG eingesetzt werden müssen. Grundvoraussetzung ist in jedem Fall, dass mehr als die Hälfte der Kilometerleistung aller Fahrzeuge im Linienverkehr nach § 42 PBefG erbracht werden muss.

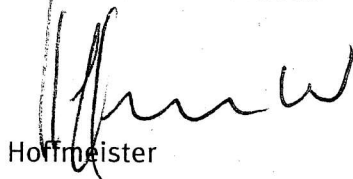
Vorhaben, die aus dem Grunderneuerungsprogramm im Jahr 2010 gefördert werden sollen, können noch bis 30.09.2009 bei der LNVG beantragt werden. Für die Folgejahre gilt jeweils der 31.05. des Vorjahres als Stichtag für die Antragstellung. Anträge können grundsätzlich von den Eigentümern der Verkehrsanlagen gestellt werden.

Die Änderung beim Neu- und Ausbauprogramm betrifft die zuwendungsrechtliche Anerkennung von Planungskosten. Bei Vorhaben, die in das Förderprogramm ab 2010 ff. aufgenommen werden, können max. 10 % der zuwendungsfähigen Bauausgaben als zuwendungsfähige Planungskosten anerkannt werden, die in der Regel mit 75 % bezuschusst werden. Damit wird das Neu- und Ausbauprogramm in diesem Punkt dem Förderprogramm "Grunderneuerung" gleichgestellt.

Die ergänzten Förderrichtlinien und den Erlass zu den Planungskosten haben wir zu Ihrer Information beigelegt. Wir bitten um Unterrichtung von nach gelagerten Stellen, für die diese Neuerung ebenfalls interessant sein könnte. Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Wir sind überzeugt, dass mit diesen Anpassungen die Anregungen seitens des Verkehrsgewerbes und der Verbände positiv aufgegriffen wurden, und hoffen auf eine rege Nutzung der Förderprogramme.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Hoffmeister', written over a horizontal line.

Hoffmeister

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Römer', written over a horizontal line.

ppa. Römer



Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr,
Postfach 1 01, 30001 Hannover

**Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr**

Landesnahverkehrsgesellschaft
Niedersachsen mbH
Kurt-Schumacher-Straße 5

30159 Hannover

Bearbeitet von Herrn Hoppe

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben) Durchwahl (05 11) 1 20-
44.1 - 43.07 78 38

Hannover
10.06.2009

Förderung des ÖPNV in Niedersachsen; Zuwendungsfähigkeit von Planungskosten

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Niedersächsischen ÖPNV-Konjunkturprogramm 2010 bis 2014 werden bei der Förderung von Grunderneuerungen ortsfester Verkehrsanlagen erstmalig auch generell Planungskosten in Höhe von 10 v.H. der zuwendungsfähigen Bauausgaben als zuwendungsfähig anerkannt.

Die Regelung über die Zuwendungsfähigkeit von Planungskosten gilt auch für alle sonstigen Vorhaben, die erstmalig ab dem Programmjahr 2010 in das ÖPNV-/SPNV-Förderprogramm aufgenommen werden (Grundsatz).

Abweichend hiervon

1. sind bei Vorhaben, die auch mit Mitteln aus dem GVFG-Bundesprogramm¹ gefördert werden, Planungskosten in Höhe der Ausgaben der Leistungsphasen 5 (Ausführungsplanung), 6 (Vorbereitung der Vergabe) und 9 (Objektbetreuung und Dokumentation) der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) zuwendungsfähig. Die Förderquote bestimmt sich nach der Förderung der Bauausgaben und ist in gleicher Höhe anzusetzen.
2. ist bei Vorhaben der DB AG über die Höhe der zuwendungsfähigen Planungskosten im Einzelfall zu entscheiden. Sie ist in jedem Fall auf max. 10 v.H. der zuwendungsfähigen Bauausgaben zu begrenzen.

¹ GVFG-Bundesprogramm nach § 6 Abs. 1 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) i.V.m. § 3 Abs. 1 S. 2 Entflechtungsgesetz (EntflechtG)

Dienstgebäude
Landschaftstraße 5
30159 Hannover
Paketanschrift
Friedrichswall 1
30159 Hannover

Telefon
(05 11) 120-0

Telefax
(05 11) 1 20-78 91
(05 11) 1 20-78 92

E-Mail
Poststellemw@mw.niedersachsen.de

Bankverbindung
Nord/LB (BLZ 250 500 00) Konto 106 022 312

Um Kenntnisnahme und Beachtung wird gebeten.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag


Hoppe



**Bestimmungen zur Förderung von Grunderneuerungen an ortsfesten Verkehrsanlagen
des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
(Niedersächsisches ÖPNV-Konjunkturprogramm 2010 bis 2014)**

1. Zuwendungszweck

- 1.1 Das Land Niedersachsen gewährt nach Maßgabe dieser Bestimmungen, der Verwaltungsvorschriften zu § 44 LHO sowie den allgemeinen haushaltsrechtlichen Vorschriften des Landes Zuwendungen für Grunderneuerungen ortsfester Verkehrsanlagen des straßengebundenen ÖPNV.
- 1.2 Grunderneuerungen im Sinne dieser Bestimmungen sind größere Instandsetzungen und Erneuerungen des überwiegenden Teils oder einer gesamten Verkehrsanlage mit Verbesserungen des Gebrauchswertes für den ÖPNV, auch durch Austausch für den ÖPNV wesentlicher anlagenspezifischer Komponenten. Dazu zählen u. a. die barrierefreie Herrichtung und die zeitgemäße Neuausstattung auf dem aktuellen Stand der Technik.
- 1.3 Ein Rechtsanspruch auf Gewährung von Zuwendungen besteht nicht, vielmehr entscheidet die Bewilligungsstelle nach pflichtgemäßem Ermessen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2. Gegenstand der Förderung

Gefördert werden können erforderliche Grunderneuerungen an vorhandenen, ortsfesten ÖPNV-Verkehrsanlagen in Niedersachsen. Die übliche technische und wirtschaftliche Nutzungsdauer der Anlage soll erreicht sein.

Unterhaltungs-, Wartungs- und Reparaturmaßnahmen, der ausschließliche Rückbau von Anlagen sowie ausschließliche Planungsleistungen sind von der Förderung ausgeschlossen.

Das ÖPNV-Mehrjahresförderprogramm des Landes für Neu- und Ausbaumaßnahmen bleibt von dem ÖPNV-Konjunkturprogramm 2010 bis 2014 unberührt.

3. Zuwendungsempfänger

Zuwendungen können Eigentümer von ÖPNV-Verkehrsanlagen erhalten. Kommunen und deren Zusammenschlüsse (Landkreise, Kommunal- und Zweckverbände) können aus sachlichen Gründen durch Vereinbarung untereinander eine davon abweichende Antragsbefugnis regeln.

4. Zuwendungsvoraussetzungen

- 4.1 Gefördert werden können erforderliche Grunderneuerungen, die zu einer Verbesserung des Gebrauchswertes (z. B. Nutzensausweitung, Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, erhöhte Akzeptanz durch den Fahrgast, gesteigerte Verfügbarkeit, Anpassungen an aktuelle Rechtsvorschriften, sonstige Aspekte) der vorhandenen Anlage führen.

- 4.2 Zuwendungsfähig sind Maßnahmen an ortsfesten ÖPNV-Verkehrsanlagen oder wesentlichen Teilen hiervon, soweit diese ihrer Art nach im Rahmen des Förderprogramms für den Neu- und Ausbau von ÖPNV-Anlagen gefördert werden könnten.

Bei der Grunderneuerung von Bushaltestellen können bis zu acht Einzelmaßnahmen eines Antragstellers zu einem Vorhaben und Antrag zusammengefasst werden, soweit diese innerhalb eines Jahres realisiert werden sollen.

- 4.3 Mit der Bauausführung und dem Mittelabruf muss spätestens in 2014 begonnen werden.

5. Art und Umfang, Höhe der Zuwendung

- 5.1 Die Zuwendung wird als nicht rückzahlbarer Zuschuss zur Projektförderung im Wege der Anteilsfinanzierung gewährt.

- 5.2 Die Förderquote beträgt grundsätzlich 75 v. H. der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Abweichend davon wird die Förderung für Betriebshöfe und zentrale Werkstätten, die für ~~mehr als 20~~ mindestens zehn überwiegend im Linienverkehr nach § 42 PBefG eingesetzte Omnibusse genutzt werden, auf 70 % der zuwendungsfähigen Ausgaben begrenzt, wenn der Anteil der mit eigener Konzession erbrachten Betriebsleistungen nach § 42 PBefG an der Gesamtbetriebsleistung nach § 42 PBefG überwiegt.

Die Förderhöhe wird auf 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben begrenzt, wenn der Anteil der von Auftragnehmern oder Betriebsführern erbrachten Betriebsleistung nach § 42 PBefG an der Gesamtbetriebsleistung nach § 42 PBefG überwiegt.

Die Regelungen des Erlasses für die Förderung von neuen Betriebshöfen und zentralen Werkstätten vom 13.07.2000 - 403.4-43.06.02 - bleiben unberührt.

In Fällen der Grunderneuerung von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten ist für die Bemessung der zuwendungsfähigen Ausgaben darüber hinaus der ÖPNV-Anteil der zu fördernden Anlage zu ermitteln. Dieser bemisst sich am Vomhundertsatz der überwiegend im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge zu der Gesamtzahl der Fahrzeuge, für die der Betriebshof oder die zentrale Werkstatt zur Verfügung steht. Es werden die Fahrzeuge berücksichtigt, die am 31.12. des Jahres vor Antragstellung von der Kfz-Steuer befreit waren.

Auch für die Grunderneuerung sind die jeweils allgemeingültigen Regelungen des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Anerkennung der zuwendungsfähigen Ausgaben bei Neu- und Ausbautvorhaben anzuwenden. Dies gilt insbesondere auch für die jeweils gültigen Höchstbetragsregelungen.

- 5.3 Ausgaben für sämtliche Planungsleistungen nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) werden bei Grunderneuerungen bis max. 10% der zuwendungsfähigen Bauausgaben anteilig bezuschusst.

Eigenleistungen des Vorhabenträgers werden bei der Bemessung der zuwendungsfähigen Ausgaben nicht berücksichtigt.

Nicht zuwendungsfähig sind Umsatzsteuerbeträge, die der Träger des Vorhabens als Vorsteuer nach §15 Umsatzsteuergesetz absetzen kann.

6. Antragsverfahren

- 6.1 Zuständige Stelle für das Bewilligungsverfahren ist die Landesnahverkehrsgesellschaft

Niedersachsen mbH - LNVG - (Bewilligungsstelle).

- 6.2 Die Bewilligungsstelle kann eine Maßnahme bei Vorliegen der entsprechenden Fördervoraussetzungen abweichend von der Beantragung für das ÖPNV-Konjunkturprogramm aus einem anderen ÖPNV-Förderprogramm bezuschussen.
- 6.3 Im Jahr 2009 können Anträge für das Bewilligungsjahr 2010 im Rahmen dieses Programms bis zum 30.09. eingereicht werden.
Ab dem Jahr 2010 sind die Anträge bis zum 31.05. für das Folgejahr einzureichen.

7. Erforderliche Antragsunterlagen

7.1 Die einzureichenden Antragsunterlagen auf Förderung entsprechen grundsätzlich denen für Neu- und Ausbaumaßnahmen von ÖPNV-Anlagen.
Zusätzlich sind insbesondere Bestandsunterlagen und Fotodokumentationen, Auslastungszählungen, Baujahresangaben und wenn möglich die bisherige Baubeschreibung der zu erneuernden bzw. instandzusetzenden Anlage einzureichen.

7.2 Das Erfordernis der Grunderneuerung ist nach Art, Maß und Umfang im Antrag prüfbar darzulegen, die Verbesserungen für den ÖPNV gegenüber dem bisherigen Zustand sind zu erläutern. Im Erläuterungsbericht muss in diesem Zusammenhang u. a immer auf die Punkte

- Mängelbeschreibung,
- heutige sowie künftige verkehrliche Einbindung und Bedeutung der Anlage,
- heutige Auslastung der Anlage mit einer Prognose der künftig erwarteten Auslastung

eingegangen werden.

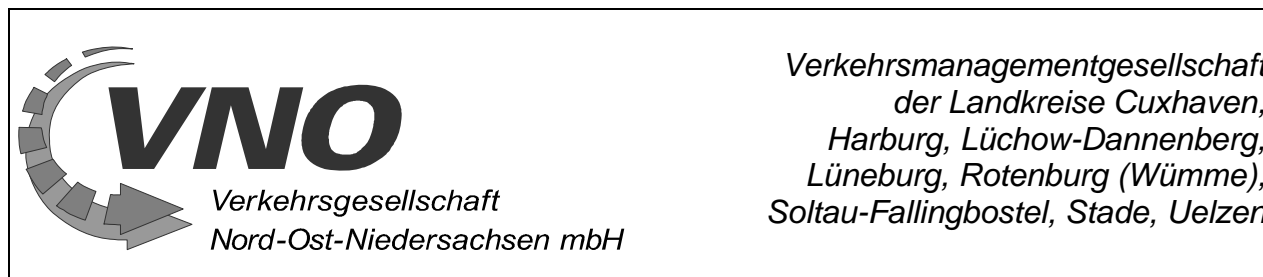
7.3 Sofern die betreffende Anlage in der Vergangenheit mit öffentlichen Mitteln gefördert wurde, ist dies im Antrag unter Nennung der betreffenden Bewilligungsstelle und noch laufender Bindungsfristen anzugeben.

8. Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Bestimmungen treten am 01. April 2009 in Kraft und am 31.12.2014 außer Kraft.

Bedarfsorientierte ÖPNV-Angebote im Landkreis Uelzen

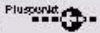
Vorstellung durch



**im Ausschuss zur Förderung der Wirtschaft,
der Landwirtschaft und des Verkehrs
am 30.11.2010**

1. Ersatz und Ergänzung bestehender Busfahrten

Prüfen, ob vorhandene Linienbusfahrten durch bedarfsorientierte Angebote ersetzt werden können.

Verkehrsbeschränkungen Hinweise	Mo – Fr			Sa	
	1962 003	1962 005	1962 011	1962 601	1962 603
Uelzen ZOB	11.30	13.12	18.22	11.30	13.30
Uelzen Post 	11.32	13.14	18.24	11.32	13.32
Uelzen Rathaus 	11.34	13.16	18.26	11.34	13.34
Uelzen Mühlenturm	11.35	13.17	18.27	11.35	13.35
Uelzen Mauerstraße	11.36	13.18	18.28	11.36	13.36
Uelzen Lüneburgerstraße/Aldi	11.37	13.19	18.29	11.37	13.37
Uelzen Agentur für Arbeit 	11.38	13.20	18.30	11.38	13.38
Uelzen Loosekamp, Nord	11.41	13.23	18.33	11.41	13.41
Uelzen Abzw. Störtenbüttel	11.43	13.25	18.35	11.43	13.43
Kirchweyhe Ortsmitte	11.44	13.26	18.36	11.44	13.44
Hoystorf Abzw. B 4	11.47	13.29		11.47	13.47
Emmendorf Siedlung			18.40		
Emmendorf Ortsmitte			18.43		
Hoystorf Abzw. B 4			18.46		
Tätendorf-Eppensen	11.50	13.32	18.49	11.50	13.50
Barum Tätendorfer Str.	11.52	13.34	18.51	11.52	13.52

Aus 3 Fahrten könnten 5 Fahrten werden.

Voraussetzung: Fahrgastzählung

2. Bedienungsangebot

Unterscheidung zwischen regionalen Haupt- und Nebenlinien

Hauptlinien

- **Montag bis Freitag**
 - **von 6:00 und 18:00 Uhr im 2-Stunden-Takt**
Hauptverkehrszeiten auch 1-Stunden-Takt
 - **Morgens und abends bedarfsorientierte Verkehre**
 - **Notwendige Schulfahrten werden in das Angebot soweit möglich integriert.**

- **Wochenende**
 - **zwischen 8:00 und 22:00 Uhr im 2-Stunden-Takt**
bedarfsorientierte Verkehre

Nebenlinien

- **Montag bis Freitag**
 - **schulbezogenen Buslinienfahrten bleiben**
 - **dazwischen bedarfsorientierte Angebote zwischen 6:00 bis 22:00 Uhr im 2-Stunden-Takt**
 - **parallelen Fahrten auf Hauptlinien oder Bahnlinien beachten**
 - **Zu- und Abbringerfahrten zu Haupt- und Bahnlinien anbieten**

- **Wochenende**
 - **bedarfsorientierte Verkehre z.B. zwischen 8:00 und 22:00 Uhr im 2-Stunden-Takt**

3. Bürgerbusse nur im Ausnahmefall

Einsatz von Bürgerbussen nur sinnvoll wenn

- **kein Taxiunternehmen vor Ort vorhanden ist, dass einen AST-Verkehr betreiben möchte,**
- **andere Taxiunternehmen zu weit entfernt sind oder**
- **der Einsatz von Rufbussen zu unwirtschaftlich ist.**

Voraussetzungen für Bürgerbus

- Finanzierung des Fahrzeuges
- genügend Freiwillige finden (Bürgerbusverein)

Problem:

Bedienung in Tagesrandlagen (früh morgens und abends)
und am Wochenende schwierig

4. Finanzierung

- **Verkehrsunternehmen erwirtschaften durch Einsparung von schwach ausgelasteten Fahrten finanzielle Mittel für bedarfsorientierte Verkehre**
- **Der Landkreis Uelzen stellt zusätzlich bis zu 100 T€ pro Jahr für Angebotsverbesserungen bereit**
- **Mögliches Engagement von Samtgemeinden und Gemeinden für lokale ÖPNV-Angebotsverbesserungen.**

5. Regionale Hauptlinien herauszuarbeiten

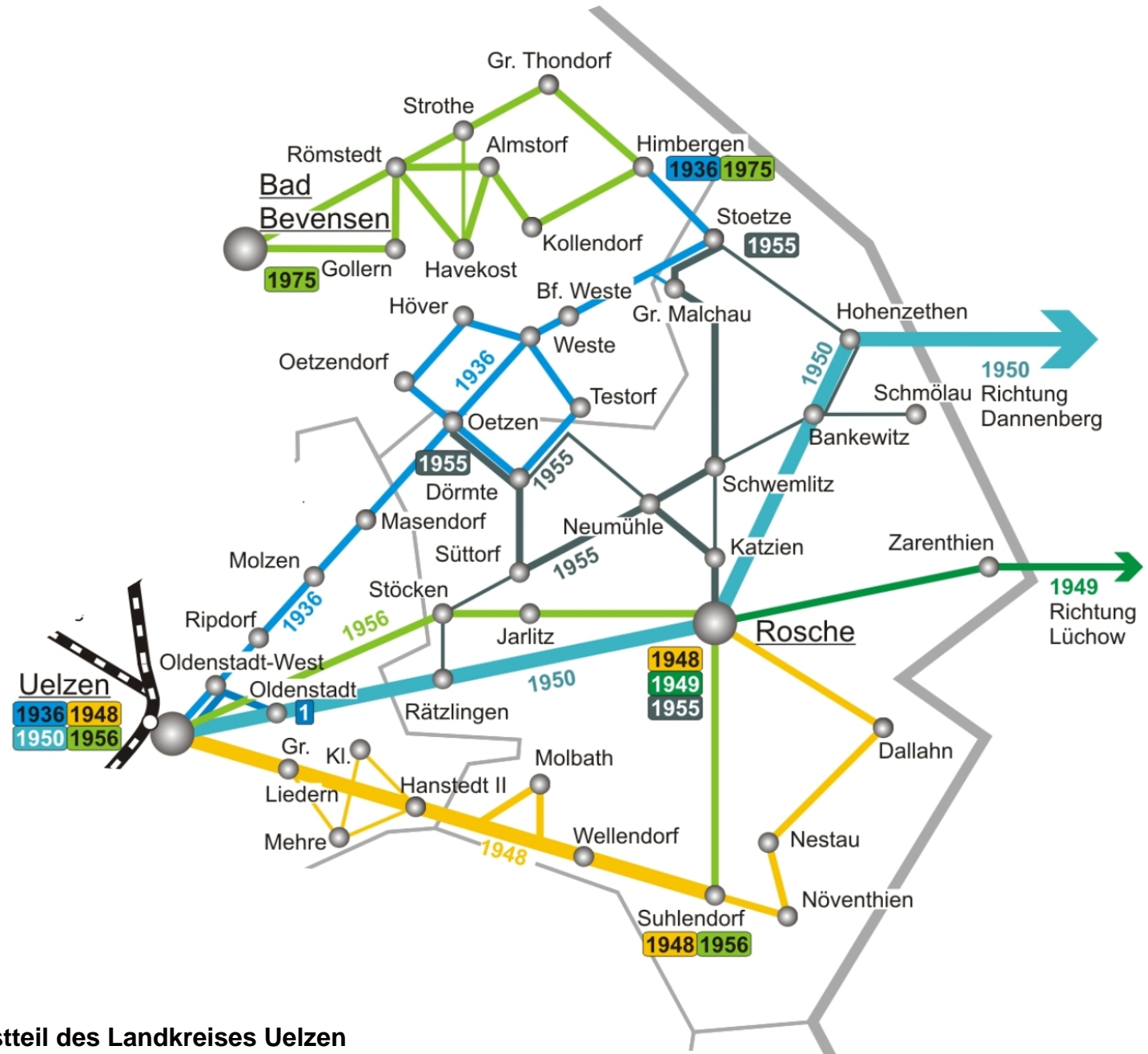
Linienbusnetz ist stark auf Mittelzentrum Uelzen ausgerichtet

Verbindungen innerhalb der Samtgemeinden zwischen den Orten und ihrem jeweiligen Grundzentrum z. T. mit unterdurchschnittlicher Verbindungsqualität

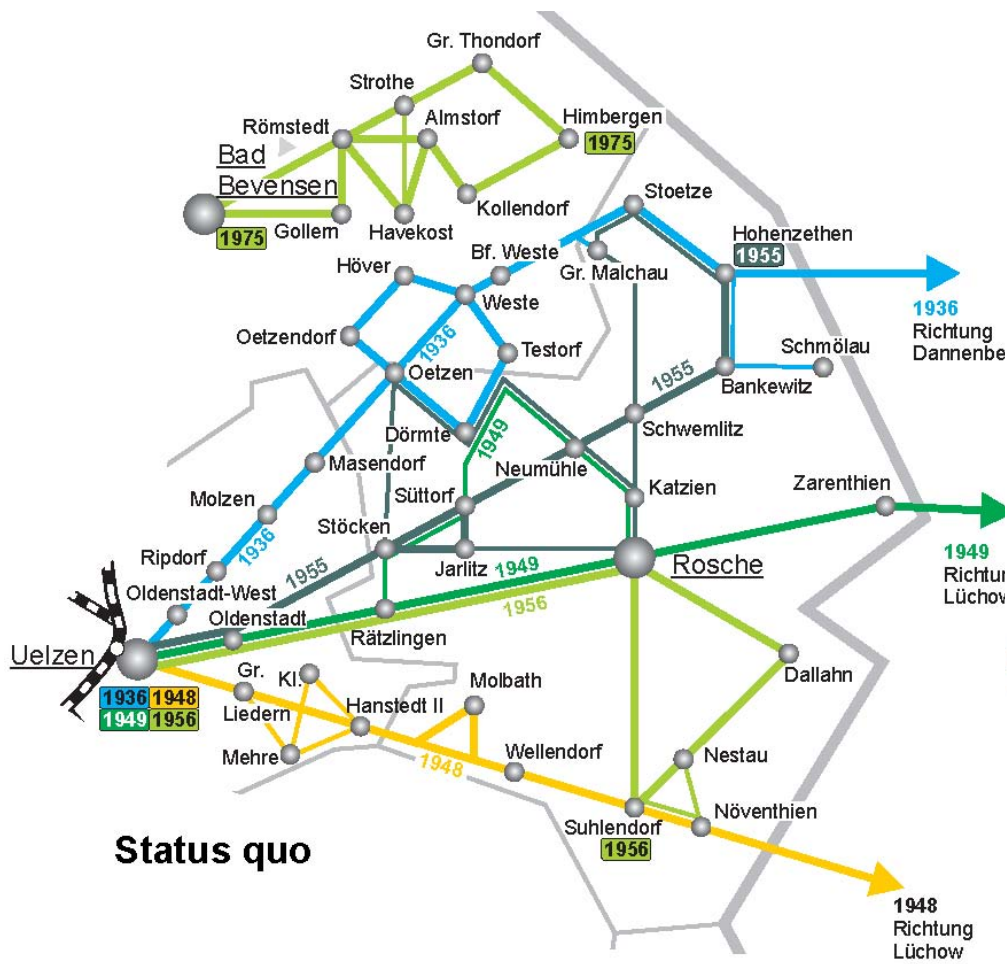
Überplanung des Netzes - unter Berücksichtigung des Schülerverkehrs – kann Probleme beseitigen

Regionale Hauptlinien können durch mögliche Bündelung besser gebildet werden,

Regionale Nebenlinien als Zu- und Abbringer auf Hauptlinien bzw. Bahnhöfe ausrichten



Idee eines neuen Liniennetzes im Ostteil des Landkreises Uelzen



Niedersachsen-Tarif, Stand: 30.11.2010

Die LNVG strebt einen landesweit einheitlichen Tarif auf allen Schienenpersonennahverkehrsstrecken an: Der **Niedersachsen-Tarif** soll alle Fahrkartenarten (z.B. Einzel- und Zeitkarten) umfassen. Mit der Einführung sollen gleichzeitig auch Lösungen mit den Verkehrsverbänden erreicht werden. Nachrangig könne auch ein Vor- bzw. Nachlauf im Busverkehr außerhalb der Verbände einbezogen werden. Dies kann sehr individuell geschehen.

Bei der Einbindung der Verbände sind 2 Grundvarianten denkbar:

- **Solidarmodell:** alle Fahrgäste bezahlen einen Aufschlag zur Verbundnutzung unabhängig von der tatsächlichen Inanspruchnahme
- **Additionsmodell:** nur die Fahrgäste, die im Verkehrsverbund weiter fahren, bezahlen zusätzlich den Verbundfahrpreis. Der einzige Vorteil gegenüber heute ist, dass man nur noch eine Fahrkarte braucht.

Aus Sicht der VNO sollte das Solidarmodell angestrebt werden.

Finanzierung

Es ist vorgesehen, dass der Niedersachsen-Tarif sich grundsätzlich selbst trägt. Auch als Anschubfinanzierung sind von der LNVG - anders als bei der Einführung des vergleichbaren Schleswig-Holstein-Tarifs - keine Zuschüsse geplant. Denkbar sind allerdings Zuschusszahlungen von Landkreisen oder Kommunen, um für bestimmte Bahnhöfe oder Haltepunkte das Tarif-Niveau abzusenken.

Zeitplan

Nachdem eine Machbarkeitsstudie aufgezeigt hat, wie ein Niedersachsen-Tarif funktionieren sinnvoll sein kann, laufen seit Oktober 2008 Verhandlungen zwischen den beteiligten Aufgabenträgern (LNVG, Region Hannover und Zweckverband Großraum Braunschweig sowie den Länder Bremen und Hamburg) und den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Im Herbst 2010 haben die jeweiligen Gremien der Aufgabenträger positive Beschlüsse zur Einführung gefasst. Nun erfolgt dann die Detail- und Feinplanung. Spätestens ab Dezember 2012 soll der Niedersachsen-Tarif flächendeckend in Kraft treten, günstigenfalls ist auch ein früherer Start (z.B. Dezember 2011) möglich. Für die Umsetzung des Tarifs hat die LNVG in allen aktuellen Verkehrsverträgen eine Klausel eingefügt, wonach ein Landestarif, wenn vorhanden, angewendet werden muss. Im Dezember 2012 laufen die letzten Verträge ohne eine solche Klausel aus. Mit einem Neuabschluss steht der Einführung des Niedersachsen-Tarifs dann nichts mehr im Wege.

Bei einer Umstellung trägt zunächst die LNVG das wirtschaftliche Risiko. Grundsätzlich wird es anschließend wieder auf die EVU verlagert. Es ist geplant, eine Gesellschaft als Verkehrsunternehmen-Verbund und Verbund der Aufgabenträger zu gründen. Diese Gesellschaft regelt die Einnahmenaufteilung und pflegt den Niedersachsen-Tarif. Dies gilt auch für Tarifierhöhungen, wobei sich die LNVG eine Art Vetorecht vorbehalten will.