

Landkreis Rotenburg (Wümme)



Nahverkehrsplan 2008 - 2012 - Entwurf -



Bearbeitung durch die



VNO

Verkehrsgesellschaft
Nord-Ost-Niedersachsen mbH

Verkehrsmanagementgesellschaft
der Landkreise Cuxhaven,
Harburg, Lüneburg, Rotenburg (Wümme), Soltau-
Fallingb., Stade, Uelzen

Stand: 28.05.2008

Gliederung

Gliederung	1
Inhaltsverzeichnis	2
Tabellenverzeichnis	5
Abbildungsverzeichnis	6
Anlagenverzeichnis	6
Abkürzungsverzeichnis	7
1. Grundlagen und Rahmenbedingungen	9
2. Bestandsdarstellung	26
3. Bewertung und Mängelanalyse	56
4. Ziele und Maßnahmen	79
Literaturverzeichnis	105

Inhaltsverzeichnis

1.	Grundlagen und Rahmenbedingungen	9
1.1	Gesetzliche Grundlagen	9
1.1.1	Einleitung	9
1.1.2	Nahverkehrsplan	9
1.1.2.1	Bedeutung des Nahverkehrsplans	9
1.1.2.2	Inhalt des Nahverkehrsplans	9
1.1.3	Personenbeförderungsgesetz	10
1.1.4	Gesetz zur Gleichstellung von behinderten Menschen (BGG)	11
1.1.5	Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)	11
1.2	Organisation des ÖPNV im Landkreis Rotenburg (Wümme)	11
1.2.1	Aufgabenträger in Nord-Ost-Niedersachsen	11
1.2.2	Verkehrsunternehmen in Nord-Ost-Niedersachsen	12
1.2.3	Aufgabenträger im HVV-Gebiet	12
1.2.4	Verkehrsunternehmen im HVV-Gebiet	13
1.2.5	Aufgabenträger im Raum Bremen/Niedersachsen	13
1.2.6	Verkehrsunternehmen im Raum Bremen/Niedersachsen	14
1.3	Finanzierung des ÖPNV	14
1.3.1	Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz	14
1.3.2	Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)	15
1.3.3	Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz	16
1.3.4	Finanzmittel nach den Förderrichtlinien des ZVBN	16
1.3.5	Ausgaben für den ÖPNV im Landkreis Rotenburg (Wümme)	17
1.4	Wettbewerb im ÖPNV	18
1.5	Demografischer Wandel als Rahmenbedingung des ÖPNV	19
1.5.1	Ursachen und Folgen des Demografischen Wandels	19
1.5.2	Zukünftige Entwicklung	19
1.5.3	Zusammenfassende Einschätzung der regionalen Besonderheiten	20
1.5.4	Herausforderungen für Verkehr und Mobilität	21
1.5.5	Auswirkungen auf den öffentlichen Personenverkehr	21
1.5.6	Handlungsansätze zur Sicherung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen	22
1.5.7	Handlungsempfehlungen	24
2.	Bestandsdarstellung	26
2.1	Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur	26
2.1.1	Zentralörtliche Gliederung	26
2.1.2	Einwohner	27
2.1.3	Demografische Entwicklung	27

2.1.3.1	Altersstruktur	28
2.1.3.2	Motorisierung	28
2.2	Pendler	28
2.2.1	Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises	29
2.2.2	Pendlerbeziehungen zu Regionen außerhalb des Landkreises	30
2.3	Schüler und Schulen	33
2.3.1	Schülerbeförderung	33
2.3.2	Schulstandorte und Schülerzahlen	33
2.4	Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene und Straße	36
2.4.1	Schienennetz	36
2.4.2	Straßengebundener ÖPNV	37
2.4.2.1	ÖPNV in rechtlicher Differenzierung	37
2.4.2.2	Verkehrsunternehmen	41
2.4.2.3	Fahrzeuge	41
2.4.2.4	Linienkategorien	42
2.4.2.5	Teilnetze im Landkreis Rotenburg (Wümme)	43
2.4.3	Verknüpfungspunkte	52
2.4.3.1	ÖPNV - ÖPNV	52
2.4.3.2	ÖPNV - SPNV	52
2.4.3.3	SPNV - Individualverkehr (IV)	52
2.4.3.4	ÖPNV - Individualverkehr (IV)	52
2.5	Tarife	52
2.5.1	VBN-Tarif	53
2.5.2	VNN-Tarif	54
2.5.3	OVB-Tarif	54
2.5.4	Deutsche Bahn AG	54
2.5.5	EVB-Schientarif	54
2.5.6	VH-Tarif	55
2.5.7	Sondertarife	55
2.6	Fahrgastinformation	55
2.6.1	Gedruckte Fahrpläne	55
2.6.2	Fahrplanauskunft	55
2.6.3	Aushangfahrpläne	55
3.	Bewertung und Mängelanalyse	56
3.1	Einleitung	56
3.2	Verkehrsangebot	56
3.2.1	Erschließungsqualität	56
3.2.1.1	Bemessungsmerkmal	56
3.2.1.2	Bewertungsraster	56
3.2.1.3	Bewertungsergebnisse	56
3.2.2	Bedienungsqualität	57
3.2.2.1	Bemessungsmerkmal	57

3.2.2.2	Bewertungsraster	57
3.2.2.3	Bewertungsergebnisse	58
3.2.3	Verbindungsqualität	66
3.2.3.1	Bemessungsmerkmal	66
3.2.3.2	Bewertungsraster	66
3.2.3.3	Bewertungsergebnisse	67
3.3	Tarifangebot	76
3.3.1	Kreiseinheitlicher Tarif	76
3.3.2	Übergangstarif	78
3.3.2.1	Einleitung	78
3.3.2.2	Übergangstarife in den HVV	78
4.	Ziele und Maßnahmen	79
4.1	Übergeordnete Ziele	79
4.2	Ziele des Landkreises Rotenburg (Wümme)	80
4.2.1	Schülerverkehr	81
4.2.2	Grundversorgung	81
4.2.3	Berufsverkehr	82
4.2.4	Freizeitverkehr	82
4.3	Maßnahmenübersicht	82
4.3.1	Bedienungsebene I	83
4.3.2	Bedienungsebene II	85
4.3.3	Bedienungsebene III	86
4.3.4	Tarif	87
4.3.4.1	VBN-Ausweitung auf den Landkreis Rotenburg (Wümme)	87
4.3.4.2	Tarif-Maßnahmen	89
4.3.5	Fahrgastinformation	91
4.3.5.1	Kreisfahrplan und Fahrplanauskunft	91
4.3.5.2	Einführung eines einheitlichen Liniennummernsystems	92
4.3.6	Haltestellen	94
4.3.7	Fahrzeuge	97
4.3.8	Grundliniennetz	99
4.3.9	Stadtbus Rotenburg (Wümme)	100
4.3.10	Fahrweg	101
4.3.11	Ergänzung von Teilnetzen	102
4.4	Bewertungskriterien bei Genehmigungsanträgen	103
4.4.1	Schülerverkehr	103
4.4.2	Grundversorgung	103
4.4.3	Zeitliche Verteilung	103
4.4.4	Grundliniennetz	103
4.4.5	Berufsverkehr	104
4.4.6	Freizeitverkehr	104

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1.3-1:	Voraussichtliche Regionalisierungsmittel bis 2014, bundesweit	14
Tabelle 1.3-2:	Voraussichtliche Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2014	15
Tabelle 1.3-3:	Voraussichtliche Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis 2008 – 2014	17
Tabelle 1.3-4:	Ausgaben für die Schülerbeförderung im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	18
Tabelle 2.1-1:	Einwohnerzahlen 1991 – 2006, Bevölkerungsdichte 2006 und -entwicklung im Landkreis Rotenburg (Wümme)	27
Tabelle 2.1-2:	Altersstruktur und Prognose 2001 – 2016 im Landkreis Rotenburg (Wümme)	28
Tabelle 2.2-1:	Pendlerbeziehungen Kommunen – Regionen außerhalb	30
Tabelle 2.3-1:	Übersicht Schulstandorte / Schülerzahlen / Fahrschüler.....	34
Tabelle 2.4-1:	Schienennetz im Landkreis Rotenburg (Wümme), Betriebs- u. Streckencharakteristika	37
Tabelle 2.4-2:	Verzeichnis des Linienverkehrs nach § 42 PBefG	38
Tabelle 2.4-3:	Verzeichnis des Linienverkehrs nach § 43 PBefG	40
Tabelle 2.4-4:	Verkehrsunternehmen und Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge	41
Tabelle 2.4-5:	Übersicht der Ausstattungsmerkmale der eingesetzten Fahrzeuge.....	42
Tabelle 2.4-6:	Linien im Teilnetz 1 im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	43
Tabelle 2.4-7:	FVO-Verkehre im Teilnetz 1	44
Tabelle 2.4-8:	Linien im Teilnetz 2 im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	46
Tabelle 2.4-9:	FVO-Verkehre im Teilnetz 2	46
Tabelle 2.4-10:	Linien im Teilnetz 3 im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	48
Tabelle 2.4-11:	FVO-Verkehr im Teilnetz 3	48
Tabelle 2.4-12:	Linien im Teilnetz 4 im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	50
Tabelle 2.4-13:	FVO-Verkehre im Teilnetz 4	50
Tabelle 3.2-1:	Bedienungsqualität I, Orte – Grundzentrum	58
Tabelle 3.2-2:	Bedienungsqualität I, gegliedert nach Kommunen	59
Tabelle 3.2-3:	Bedienungsqualität II, Grundzentrum – Mittelzentrum	62
Tabelle 3.2-4:	Bedienungsqualität II, große Orte – Mittelzentrum	62
Tabelle 3.2-5:	Bedienungsqualität II, Mittelzentrum – Mittelzentrum.....	62
Tabelle 3.2-6:	Bedienungsqualität III, Grundzentrum/ Mittelzentrum – Oberzentrum	64
Tabelle 3.2-7:	Bedienungsqualität III, große Orte – Oberzentrum.....	64
Tabelle 3.2-8:	Verbindungsqualität I, Orte – Grundzentrum.....	67
Tabelle 3.2-9:	Verbindungsqualität I, gegliedert nach Kommunen.....	70
Tabelle 3.2-10:	Verbindungsqualität II, Grundzentren – Mittelzentrum	70
Tabelle 3.2-11:	Verbindungsqualität II, große Orte – Mittelzentrum.....	71
Tabelle 3.2-12:	Verbindungsqualität II, Mittelzentrum – Mittelzentrum.....	71

Tabelle 3.2-13: Verbindungsqualität III, Grundzentrum/ Mittelzentrum – Oberzentrum	73
Tabelle 3.2-14: Verbindungsqualität III, große Orte – Oberzentrum	75
Tabelle 3.3-1: Darstellung der Tarifstruktur	76
Tabelle 4.3-1: Vorschlag für neue Liniennummerierung im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	93
Tabelle 4.3-1: Angestrebte zeitliche Verteilung der Fahrten	103

Abbildungsverzeichnis

Abb. 2.1-1: Kommunen und zentralörtliche Gliederung im Landkreis Rotenburg (Wümme)	26
Abb. 2.1-2: Einwohnerentwicklung und Prognose 2001 – 2016 im Landkreis Rotenburg (W.)	28
Abb. 2.2-1: Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises Rotenburg (Wümme)	29
Abb. 2.2-2: Pendlerbeziehungen Kommunen – Regionen außerhalb	31
Abb. 2.2-3: Pendlerbeziehungen Landkreis Rotenburg (Wümme) – Regionen außerhalb	32
Abb. 2.3-1: Schulstandorte im Landkreis Rotenburg (Wümme)	35
Abb. 2.4-1: Schienennetz, Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis Rotenburg (Wümme)	36
Abb. 2.4-2: Liniennetz im Landkreis Rotenburg (Wümme)	39
Abb. 2.4-3: Linienverkehr im Teilnetz 1	45
Abb. 2.4-4: Linienverkehr im Teilnetz 2	47
Abb. 2.4-5: Linienverkehr im Teilnetz 3	49
Abb. 2.4-6: Linienverkehr im Teilnetz 4	51
Abb. 2.5-1: Tarife im Landkreis Rotenburg (Wümme)	53
Abb. 3.2-1: Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare/Tag Orte – GZ/MZ), Nordteil	60
Abb. 3.2-2: Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare/Tag Orte – GZ/MZ), Südteil	61
Abb. 3.2-3: Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare/Tag GZ – MZ und MZ – MZ)	63
Abb. 3.2-4: Bedienungsqualität III (Fahrtenpaare/Tag GZ, große Orte und MZ – OZ)	65
Abb. 3.2-5: Verbindungsqualität I (Reisezeit Orte – GZ/MZ), Nordteil	68
Abb. 3.2-6: Verbindungsqualität I (Reisezeit Orte – GZ/MZ), Südteil	69
Abb. 3.2-7: Verbindungsqualität II, (Reisezeit GZ, große Orte und MZ – MZ)	72
Abb. 3.2-8: Verbindungsqualität III (Reisezeit GZ, MZ und große Orte – OZ)	74

Anlagenverzeichnis

Anlage 3-1: Erschließungsqualität	
Anlage 3-2: Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)	
Anlage 3-3: Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare zum Mittelzentrum)	
Anlage 3-4: Bedienungsqualität III (Fahrtenpaare zum Oberzentrum)	
Anlage 3-5: Verbindungsqualität I (Reisezeit in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)	
Anlage 3-6: Verbindungsqualität II (Reisezeit zum Mittelzentrum)	
Anlage 3-7: Verbindungsqualität III (Reisezeit zum Oberzentrum)	

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
ALT	AnrufLinienTaxi
AST	Anruf-Sammel-Taxi
BBS	Berufsbildende Schule
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
Bf.	Bahnhof
BMV	Bundesministerium für Verkehr (bis 1998)
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (ab 2005)
BO Kraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
B+R	Bike und Ride
BremÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen
DB AG	Deutsche Bahn AG
EVB	Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH, Zeven
EW	Einwohner
F	Ferientage
FöS	Förderschule
FVO	Freistellungsverordnung
GS	Grundschule
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Gy	Gymnasium
GZ	Grundzentrum
HS	Hauptschule
HVV	Hamburger Verkehrsverbund
HVZ	Hauptverkehrszeit
IV	Individualverkehr
KBS	Kursbuchstrecke
KGS	Kooperative Gesamtschule
KVG	KVG Stade GmbH & Co. KG
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
LROP	Landesraumordnungsprogramm
LTS	Niedersächsische Landestreuhandstelle
ME	metronom
Mio. EUR	Millionen Euro
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MW	Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
MZ	Mittelzentrum
NIW	Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung
NLS	Niedersächsisches Landesamt für Statistik
NBGG	Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz

NUVPG	Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
NSchG	Niedersächsisches Schulgesetz
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OHE	Osthannoversche Eisenbahnen AG
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PKW	Personenkraftwagen
P+R	Park und Ride
RAG	Regionale Arbeitsgemeinschaft Bremen / Niedersachsen
RegG	Regionalisierungsgesetz
REK	Regionales Entwicklungskonzept
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RS	Realschule
RSS	Rudolf-Steiner-Schule
S	Schultage
Sek I	Sekundarstufe I
Sek II	Sekundarstufe II
SG	Samtgemeinde
SKG	Schulkindergarten
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
SUP	Strategische Umweltprüfung
SZ	Schulzentrum
Tab.	Tabelle
VBN	Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VNN	Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen
VNO	Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH
VO	Verordnung
VU	Verkehrsunternehmen
WEB	Weser-Ems Busverkehr GmbH
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZVBN	Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen

1.1 Gesetzliche Grundlagen

1.1.1 Einleitung

Nach § 6 Abs. 1 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) stellen die kommunalen Aufgabenträger für ihren Bereich einen Nahverkehrsplan jeweils für einen Zeitraum von fünf Jahren auf. Kommunale Aufgabenträger sind im straßengebundenen ÖPNV grundsätzlich die Landkreise und kreisfreien Städte bzw. deren Zusammenschlüsse. Der hier vorliegende dritte Nahverkehrsplan des Landkreises Rotenburg (Wümme) für den Zeitraum 2008 - 2012 basiert auf Grundlagen und Erfahrungen der ersten beiden Fassungen mit dem Ziel, auch den weiterhin in der Entwicklung befindlichen Rahmenbedingungen des ÖPNV gerecht zu werden.

Der vorliegende Nahverkehrsplan (NVP) 2008 – 2012 gilt einschließlich der vorgenommenen Teilnetzbildung sowie den festgeschriebenen Harmonisierungszeitpunkten bis Inkrafttreten des NVP 2013 – 2017, sofern nicht vorher eine Fortschreibung des NVP 2008 – 2012 erfolgt.

1.1.2 Nahverkehrsplan

1.1.2.1 Bedeutung des Nahverkehrsplans

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

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

Der Nahverkehrsplan hat aber auch in anderer Hinsicht Außenwirkung. Er dient gemäß § 7 Abs. 8 NNVG als Grundlage für Zuwendungen für Investitionen und den dem Land Niedersachsen gemäß § 8 des RegG zufließenden Mitteln.

1.1.2.2 Inhalt des Nahverkehrsplans

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

1. das derzeitige Angebot und die dafür wesentlichen Verkehrsanlagen
2. die Zielvorstellungen für die künftige ÖPNV-Gestaltung
3. die Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit

4. die Investitionsanteile von SPNV und sonstigem ÖPNV
5. der Finanzbedarf im investiven Bereich (einschließlich Folgekosten)
6. der Finanzbedarf im konsumtiven Bereich (Betriebskostenzuschüsse)
7. die Deckung des Finanzbedarfs.

Des Weiteren ist der Nahverkehrsplan an das derzeitige oder, wenn vorliegend, das geplante SPNV-Angebot sowie an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung anzupassen. Er ist unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen und Beteiligung der benachbarten Aufgabenträger, der Gemeinden und Samtgemeinden, der Verbandsglieder, der Straßenbaulastträger, Interessenverbände der Fahrgäste und der LNVG zu erstellen.

1.1.3 Personenbeförderungsgesetz

Im Bereich der gewerblichen Personenbeförderung ist der Berufs- und Marktzugang für den Linienverkehr mit Bussen und Straßenbahnen im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geregelt. Dieses kennt zwei Formen der Genehmigungen:

- Als eigenwirtschaftlich gelten Verkehre, deren Aufwand durch Beförderungserlöse, Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen sowie sonstige Erträge im handelsrechtlichen Sinne gedeckt ist (§ 8 Abs. 4 S. 2 PBefG). Auch zuschussbedürftige Verkehre sind danach eigenwirtschaftlich im Sinne des PBefG, wenn die Zuschüsse als sonstige Erträge im handelsrechtlichen Sinne angesehen werden können.
- Als gemeinwirtschaftlich gelten Verkehre, die vom Aufgabenträger bestellt und von diesem bezahlt werden. Diese Verkehre können auferlegt oder vertraglich vereinbart werden.

Im Bereich der **eigenwirtschaftlichen Verkehre** können sich Unternehmen um die Genehmigung bewerben. Gibt es mehr als einen Bewerber, hat die Genehmigungsbehörde im Rahmen des so genannten **Genehmigungswettbewerbs** eine Entscheidung zu treffen. Dem Nahverkehrsplan als politischem Gestaltungsakt mit seinen Regelungen zum Verkehrsangebot kommt dabei eine wesentliche Bedeutung zu.

Im Bereich der **gemeinwirtschaftlichen Verkehre** ist grundsätzlich eine **wettbewerbliche Vergabe** erforderlich. Nach § 8 IV 3 PBefG können gemeinwirtschaftliche Verkehre nur bestellt werden, soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht eigenwirtschaftlich möglich ist. Die (gemeinwirtschaftlich) zu erbringenden Leistungen sind in den Verdingungsunterlagen des Ausschreibungsverfahrens fixiert und fließen in den zu schließenden Vertrag ein. In diesem Bereich kann im Rahmen der Vorgaben des § 13a PBefG und der dazu ergangenen Verordnung ausnahmsweise der Verkehr auch einem Unternehmen durch **Auferlegung** übertragen werden.

Ob ein Verkehr eigen- oder gemeinwirtschaftlich erbracht wird, steht nicht von vornherein fest. Eine Festlegung erfolgt erst mit der Antragstellung, ggf. sogar erst mit der abschließenden Entscheidung durch die Genehmigungsbehörde. So kann auch während eines Ausschreibungsverfahrens für einen gemeinwirtschaftlichen Verkehr ein Unternehmen eine eigenwirtschaftliche Genehmigung erlangen. Umgekehrt ist ein bislang eigenwirtschaftlicher Verkehr auszuschreiben, wenn die Genehmigungsbehörde feststellt, dass kein Antragsteller die ausreichende ÖPNV-Bedienung gewährleisten würde und der Aufgabenträger zu einer Bestellung dieser gemeinwirtschaftlichen Bedienung nach § 13a PBefG bereit ist.

1.1.4 Gesetz zur Gleichstellung von behinderten Menschen (BGG)

Das zum 1.5.2002 rechtskräftig gewordene Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen fordert „die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei seiner Aufstellung sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger, soweit vorhanden, anzuhören.“ (§ 8 Abs. 3 (neu) PBefG). Weiter heißt es, dass der Auftrag auf Erteilung von Genehmigungen auf alle Fälle „eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan“ enthalten soll. (§ 12 Abs. 1 Nr. 1c).

Für die Aufstellung des Nahverkehrsplans hat das beschlossene Gesetz in sofern Konsequenzen, dass konkreter als bisher Aussagen zu den Maßnahmen und Zeitrahmen dieser Maßnahmen, die den barrierefreien Zugang zu den Verkehrsmitteln des ÖPNV und SPNV ermöglichen, getroffen und die Behindertenbeiräte der Landkreise beteiligt werden müssen.

1.1.5 Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)

Nach § 9, Abs. 1 des Niedersächsischen Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG) ist eine Strategische Umweltprüfung bei Plänen und Programmen durchzuführen, die in der Anlage 3 Nr. 2 aufgeführt sind und die Entscheidungen über die Zulässigkeit von Vorhaben, die in der Anlage 1 oder in der Anlage 1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) aufgeführt sind, im Sinne des § 14 UVP einen Rahmen setzen.

In Anlage 3 NUVPG „Liste der nach Landesrecht SUP-pflichtigen Pläne und Programme“ werden unter Ziffer 2 „Strategische Umweltprüfung bei Rahmensetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 2“ Nahverkehrspläne nach § 6 Abs. 1 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) genannt, soweit der Rahmen für ein Projekt nach Anlage 1 Nr. 14.10 oder 14.11 UVP gesetzt wird. Dabei handelt es sich um folgende Projekte:

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

Da der Landkreis Rotenburg (Wümme) lediglich Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV ist, enthält der vorliegende Nahverkehrsplan keinerlei Rahmensetzungen für Projekte im Sinne der Anlage 1 Nr. 14.10 oder 14.11 UVP. Eine Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung ist dementsprechend nicht vorzunehmen.

1.2 Organisation des ÖPNV im Landkreis Rotenburg (Wümme)

1.2.1 Aufgabenträger in Nord-Ost-Niedersachsen

Zur Erfüllung der nach dem NNVG bestehenden Aufgaben haben 1996 die Landkreise Cuxhaven, Harburg, Lüneburg, Rotenburg (Wümme), Soltau-Fallingb. und Stade die Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO) gegründet. Seit dem 01.01.1999 bzw. 01.01.2003 sind die Landkreise Lüchow-Dannenberg und Uelzen ebenfalls Gesellschafter der VNO.

Gegenstand des in Stade ansässigen Unternehmens ist die Unterstützung der Gesellschafterlandkreise bei allen den ÖPNV betreffenden Fragen und Aufgaben. Aufgaben der VNO sind insbesondere die

- Erarbeitung, Fortschreibung und Koordinierung der Nahverkehrspläne sowie die Bearbeitung der Prüfaufträge aus den Nahverkehrsplänen;
- Planung, Koordinierung und Umsetzung von Nahverkehrskonzepten für die Gesellschafter;
- Erarbeitung von Vorschlägen für die Einführung einheitlicher Tarife;
- Koordinierung und Kooperation mit benachbarten Tarif- und Verkehrsräumen;
- Durchführung der Verfahren für den Abschluss von Verträgen oder die Erteilung von Auflagen bei gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen nach § 4 NNVG und sonstigen Verkehren;
- Wahrung der Nahverkehrsinteressen der Gesellschafter gegenüber den Aufgabenträgern für den ÖPNV in Niedersachsen und in den angrenzenden Bundesländern.

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

1.2.2 Verkehrsunternehmen in Nord-Ost-Niedersachsen

Die Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN), der 28 Verkehrsunternehmen in den Landkreisen Cuxhaven, Harburg, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Rotenburg (Wümme), Soltau-Fallingb., Stade und Uelzen angehören, hat sich im Oktober 1995 als Gesellschaft bürgerlichen Rechts konstituiert.

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

1.2.3 Aufgabenträger im HVV-Gebiet

Der Hamburger Verkehrsverbund wurde 1965 als Zusammenschluss von vier Verkehrsunternehmen im Raum Hamburg gegründet. Im Zuge der Regionalisierung wurde der HVV 1996 umstrukturiert. Aus dem Verbund der Verkehrsunternehmen wurde ein Verbund der Aufgabenträger des ÖPNV, dem mittlerweile die Länder Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein sowie die Kreise Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Kreis Herzogtum Lauenburg sowie die Landkreise Harburg, Lüneburg und Stade angehören. Das HVV-Prinzip „Ein Tarif – Eine Fahrkarte – Ein Fahrplan“ gilt in seinem Verbundgebiet, das sich auf die genannten Kreise und Landkreise und die Stadt Hamburg erstreckt.

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

- Verkehrsplanung
- Vorgaben für das Leistungsangebot

- Finanzverwaltung
- Tarif/ Marketing
- Organisation und Verträge

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

1.2.4 Verkehrsunternehmen im HVV-Gebiet

Die operativen Aufgaben, d. h. der Verkehr auf Schiene, Straße und Wasser sowie die Betreuung der Kunden, liegen in der Verantwortung von insgesamt 35 Verkehrsunternehmen. Um Synergieeffekte zu erzielen, werden bestimmte unternehmensintegrierte Aufgaben zentral von jeweils einem Verkehrsunternehmen für alle wahrgenommen. Die Verkehrsunternehmen schließen zu diesem Zweck untereinander Geschäftsbesorungsverträge. Die Grundlage der Leistungserbringung ist ein Kooperationsvertrag, der die Rechte und Pflichten in der Zusammenarbeit mit der HVV GmbH regelt. Er soll das gemeinsame Auftreten aller Unternehmen nach den Zielvorstellungen der Aufgabenträger im HVV und unter den Bedingungen des Wettbewerbsrechts sicherstellen. Die wichtigsten Bestandteile der Kooperationsverträge sind die Qualitätsstandards und das Einnahmenaufteilungsverfahren.

1.2.5 Aufgabenträger im Raum Bremen/Niedersachsen

Der Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) wurde 1996 gegründet. Damit wurde die gesetzlich definierte Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV über die Grenzen einzelner Gebietskörperschaften hinweg zusammengeführt. Zweckverbandsmitglieder sind die Städte Bremen, Bremerhaven, Delmenhorst und Oldenburg sowie die Landkreise Ammerland, Diepholz, Oldenburg, Osterholz, Wesermarsch und Verden. Darüber hinaus gibt es assoziierte Mitglieder, Gemeinden bzw. Städte aus angrenzenden Landkreisen. Aus dem Landkreis Rotenburg (Wümme) sind dies die Stadt Rotenburg (Wümme), die Samtgemeinden Selsingen, Sottrum, Tarmstedt und Zeven und die Gemeinde Gnarrenburg. Die wesentlichen Aufgaben des ZVBN:

- Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV;
- Aufstellung des Nahverkehrsplanes;
- Abschluss von Verträgen für gemeinwirtschaftliche Verkehre;
- Durchführung von Ausschreibungen;
- Entscheidung über vorgeschlagene VBN-Tarife;
- Leistung von Abgeltungszahlungen für die Anwendung des VBN-Tarifese;
- Leistung eines finanziellen Ausgleichs bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren;
- Orientierung am Subsidiaritäts-Prinzip, d.h. die Ausgestaltung des ÖPNV vor Ort liegt in der Verantwortung der Verbandsmitglieder;
- Planung, Koordination und Umsetzung von Nahverkehrskonzepten für die Mitglieder;
- Entwicklung von Qualitätsstandards.

Organe des ZVBN sind die Verbandsversammlung, der Verbandsvorsitzende und dessen Stellvertreter sowie der Geschäftsführer. In der Verbandsversammlung ist jeder Landkreis bzw. jede Stadt mit zwei Mitgliedern vertreten.

Die mit dem ZVBN assoziierten Kommunen des Landkreises Rotenburg (Wümme) sind zusammen durch ein Mitglied vertreten.

1.2.6 Verkehrsunternehmen im Raum Bremen/Niedersachsen

Im Jahr 1997 haben sich 38 Verkehrsunternehmen zum Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN) zusammengeschlossen. Der VBN ist eine Service- und Managementgesellschaft zur Organisation des ÖPNV im Verbundgebiet. Aufgaben des VBN:

- Verbund-Marketing, die Öffentlichkeits- und Pressearbeit sowie die Fahrgastinformation;
- Erarbeitung eines Vorschlages für den ZVBN über Höhe und Struktur des VBN-Tarifses;
- Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen;
- Zahlung von Abgeltungsleistungen für Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste;
- Koordination und Optimierung des Verkehrsangebotes;
- Erarbeitung einer kundenfreundlichen, verständlichen Tarifstruktur.

Das Zusammenwirken von Zweckverband (ZVBN) und Management- und Servicegesellschaft (VBN) sowie die jeweiligen Rechte und Pflichten sind vertraglich vereinbart.

1.3 Finanzierung des ÖPNV

Zur Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV stehen folgende Quellen zur Verfügung:

- Fahrgeldeinnahmen aus Beförderungsentgelten,
- Zahlungen des Landes nach § 45a PBefG als Ausgleichsanspruch des Unternehmers für Beförderungleistungen im Ausbildungsverkehr,
- Zahlungen des Landes nach § 148 SGB IX als Ausgleichsanspruch des Unternehmers für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten im Personenverkehr,
- Zuschussleistungen von kommunalen Gebietskörperschaften für gewünschte Verkehre oder Tarife,
- Finanzhilfen des Landes zur Finanzierung des ÖPNV.

1.3.1 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz

Nach dem Regionalisierungsgesetz erhalten die Länder infolge der Übernahme der Aufgabenverantwortung für den SPNV einen Anteil der Einnahmen des Bundes aus dem Mineralölsteueraufkommen für den ÖPNV. Nach § 7 RegG ist mit den Mitteln insbesondere der SPNV zu finanzieren. Sie können aber auch für Verbesserungsmaßnahmen im übrigen ÖPNV eingesetzt werden.

Bezüglich der Höhe der Regionalisierungsmittel wurden gesetzliche Revisionen vorgenommen, die im Jahr 2006 zu einer Neufestlegung der Mittel führten. Seit dem Jahr 2008 ist auch wieder eine Dynamisierung von 1,5 % der Bundesmittel vorgesehen.

Besonders geändert wurden die §§ 5 und 8. Nach § 5 „Finanzierung“ stehen den Ländern für den öffentlichen Personennahverkehr aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes voraussichtlich jährlich folgende Beträge zur Verfügung:

Jahr	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Regionalisierungsmittel (gesamt) [Mio. EUR]	6.675,9	6.775,1	6.876,8	6.979,9	7.084,6	7.190,9	7.298,7

Tabelle 1.3-1: Voraussichtliche Regionalisierungsmittel bis 2014, bundesweit

Im § 8 wird in der neuen Fassung im Absatz 1 festgelegt, wie hoch der prozentuale Anteil jedes Bundeslandes an den im § 5 fixierten Mitteln ist. Der Anteil Niedersachsens beläuft sich auf 8,59%. Für die Jahre 2008 und 2009 ist eine Aufstockung durch das Land Niedersachsen in Höhe von jeweils 15 Mio. € beschlossen. Die Auswirkungen der Änderung des Regionalisierungsgesetzes für das Land Niedersachsen verdeutlicht die folgende Tabelle:

Jahr	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Regionalisierungsmittel [Mio. EUR]	573,4	582,0	590,7	599,6	608,6	617,7	627,0
Landesaufstockung [Mio. EUR]	15,0	15,0	-	-	-	-	-
Gesamt [Mio. EUR]	588,4	597,0	590,7	599,6	608,6	617,7	627,0

Quellen: MW und eigene Berechnungen

Tabelle 1.3-2: Voraussichtliche Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2014

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

1.3.2 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Bereits in den ersten Jahren des seit 1996 regionalisierten ÖPNV zeigte sich, dass die Aufgabenträger ohne finanzielle Unterstützung des Landes nicht in der Lage waren, ihrer Aufgabenverantwortung für den straßengebundenen ÖPNV angemessen gerecht zu werden. Dies hatte zur Folge, dass eine Vielzahl der in den Nahverkehrsplänen verankerten Vorschläge zur Verbesserung des ÖPNV wegen der begrenzten finanziellen Mitteln der kommunalen Gebietskörperschaften nicht umgesetzt werden konnten. Zum 01.01.2005 hat darum das Land Niedersachsen das NNVG geändert und die ÖPNV-Aufgabenträger mit zusätzlichen RegG-Mitteln ausgestattet, aus denen sich für die Aufgabenträger neue finanzielle Spielräume ergeben haben.

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

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

Nach § 7 Abs. 5 erhalten die Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV anteilig Finanzmittel, die das Land nach dem RegG erhält. Diese Anteile werden zu zwei Dritteln nach der Einwohnerzahl und zu einem Drittel nach dem Flächenanteil berechnet.

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

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

- Förderung der Vermarktung und Verbesserung der Fahrgastinformation
- Durchführung von Verkehrserhebungen

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

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

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

1.3.3 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz

Den Ländern stehen jährlich Beträge aus dem Bundeshaushalt zu, weil Finanzbeihilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, GVFG) abgeschafft wurden und dadurch die Finanzierungsanteile des Bundes wegfallen sind. Nach dem bis zum 31.12.2013 geltenden Entflechtungsgesetz erhält Niedersachsen 9,248 % von dem jährlichen Gesamtbetrag von 1.335,5 Mio. EUR. Damit stehen den Gemeinden in Niedersachsen jährlich 123,5 Mio. EUR zur Verfügung.

Die Durchführung des GVFG ist Sache der Länder, die für die Bereiche Straßenbau und ÖPNV Länderprogramme aufstellen.

1.3.4 Finanzmittel nach den Förderrichtlinien des ZVBN

Die Förderrichtlinien des ZVBN sind zunächst an bestimmte Zuwendungsvoraussetzungen gekoppelt. Voraussetzung für eine Förderung ist die Beachtung

- des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG),
- des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG),
- des Nahverkehrsplans des ZVBN in seiner gültigen Fassung,
- der von der Verbandsversammlung des ZVBN und der Gesellschafterversammlung der VBN GmbH beschlossenen Qualitätskonzepte in der jeweils gültigen Fassung und
- der Belange von mobilitätseingeschränkten Personen sowie der Regelungen im Behindertengleichstellungsgesetz (BGG).

Eine weitere Voraussetzung ist die Sicherstellung des durch den Antragsteller zu tragenden Eigenanteils. Es können nach den Förderrichtlinien auch Maßnahmen finanziert werden, für die Zuwendungen nach dem Entflechtungsgesetz, dem NNVG, dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Bremen (BremÖPNVG) oder aus Mitteln des Aufbaufonds der Regionalen Arbeitsgemeinschaft Bremen/Niedersachsen (RAG) oder anderer Institutionen (z.B. EU-Projekte oder Sponsoring durch Dritte) beantragt wurden.

Antragsberechtigt sind die zum Verbandsgebiet des ZVBN gehörenden Gebietskörperschaften einschließlich der durch einen Assoziierungsvertrag mit dem ZVBN verbundenen Gebietskörperschaften. Außerdem sind antragsberechtigt die VBN GmbH oder die mit der VBN GmbH kooperierenden Verkehrsunternehmen, die Leistungen des SPNV im Sinne des § 2 Abs. 5 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) oder des ÖPNV im Sinne des § 42 und 43 (2) PBefG erbringen.

Die Zuwendungen des ZVBN werden als Anteilsfinanzierung oder als einmalige Anschubfinanzierung in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses gewährt.

Die förderfähigen Vorhaben untergliedern sich nach

- Förderung von Leistungsverbesserungen,
- Förderung von Haltestellenmaßnahmen,
- Förderung von Maßnahmen der Fahrgastinformation,
- Förderung von Maßnahmen im Bereich der Marktforschung und Nachfraganalyse und
- Förderung von sonstigen Maßnahmen.

1.3.5 Ausgaben für den ÖPNV im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Für die Finanzierung im Bereich des ÖPNV stehen dem Landkreis im Zeitraum von 2008 bis 2014 folgende Finanzmittel zur Verfügung:

Jahr	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
RegG § 7 (4) [EUR]	165.229	167.011	167.967	168.797	169.576	170.306	171.005
RegG § 7 (5) [EUR]	721.229	731.691	718.569	729.347	740.287	751.392	762.663
Gesamt [EUR]	886.458	898.702	886.536	898.144	909.863	921.698	933.667

Quelle: Landkreis Rotenburg (Wümme), eigene Berechnungen

Tabelle 1.3-3: Voraussichtliche Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis 2008 – 2014

Der Landkreis verwendet die ihm zur Verfügung stehenden Mittel im Jahr 2008 in erster Linie für folgende Maßnahmen und Aufgaben:

- **Finanzierung von Verbundtarifen**
Ausgleich von Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverlusten im VBN-Bereich
- **Finanzierung Übergangstarif**
Ausgleich von Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverlusten für den Übergangstarif in Richtung HVV
- **Förderung von Buslinien**
Linie 630, bessere Anbindung von Zeven und Tarmstedt in Richtung Bremen
Linie 670, bessere Anbindung von Gnarrenburg in Richtung Bremen
Linie 762, bessere Anbindung der Kaserne Seedorf in Richtung Bremervörde und Zeven
Linien 821, 822 und 823, Einführung Bürgerbus in Visselhövede
Linie 3860 OsteSprinter, bessere Anbindung von Zeven und Sittensen in Richtung Hamburg
- **Fahrgast-Information**
Finanzierung Marketing und Betrieb; Herausgabe und Mitfinanzierung des Kreisfahrplans
- **VNO**
Gesellschafteranteile für Personal- und Sachkosten

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

	2008 Ansatz	2009 Plan	2010 Plan	2011 Plan
Gesamt (Mio. EUR)	7,14	7,20	7,38	7,57

Quelle: Landkreis Rotenburg (Wümme)

Tabelle 1.3-4: Ausgaben für die Schülerbeförderung im Landkreis Rotenburg (Wümme)

1.4 Wettbewerb im ÖPNV

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für den ÖPNV werden sich Ende 2009 erheblich ändern. Am 3.12.2007 wurde die neue VO (EG) Nr. 1370/2007 nach 7-jährigen Gesetzgebungsverfahren bekannt gemacht. Sie wird am 3.12.2009 in Kraft treten und die bisherige VO (EWG) Nr. 1191/69 und 1307/70 ablösen.

Für die Frage, wie mit bestehenden und künftigen vertraglichen Regelungen umzugehen ist, muss berücksichtigt werden, welche Rahmenbedingungen künftig für ÖPNV-Verkehre gelten werden. Diese werden nicht nur von der neuen ÖPNV-Verordnung bestimmt. Vielmehr werden im Hinblick auf die neue europäische Rechtslage auch das nationale Recht, insbesondere das PBefG anzupassen sein.

Der zukünftige Zuschnitt des PBefG ist allerdings derzeit noch nicht absehbar. Insbesondere kann noch nicht prognostiziert werden, ob sich die erforderliche PBefG-Reform auf unumgängliche Anpassungen an die VO 1370/2007 beschränken wird oder ob der Novellierungsanlass dafür genutzt wird, das PBefG insgesamt den Erfordernissen der in den letzten Jahren stattgefundenen Marktöffnung anzupassen. Auch ist noch nicht ersichtlich, ob es im Zuge einer Novellierung bei der bisherigen bundeseinheitlichen Regelung der Genehmigungsverfahren bleiben wird oder ob das neue PBefG lediglich einen Rahmen aufzeigen wird, innerhalb dessen die Länder das Verfahren nach ihren Bedürfnissen ausgestalten können.

Kernpunkte der neuen Verordnung sind

- die Vorgabe, nach welchen Regeln ÖPNV-Leistungen zu vergeben sind (allgemeines Vergaberecht oder Wettbewerbsregeln der Verordnung). Gilt die Verordnung, gibt es klare Vorgaben, welche Verkehre wettbewerblich zu vergeben sind und welche Verkehre wettbewerblich oder direkt vergeben werden können.
- die Anforderung, dass jegliche Ausgleichsleistung transparent fixiert und kommuniziert werden muss, unabhängig davon, ob direkt oder wettbewerblich vergeben. Das wesentliche Element der neuen Pflichten für den Aufgabenträger ist die Festlegung der Rechte und Pflichten in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag.

Der Landkreis Rotenburg (Wümme) hat durch die Bildung von Teilnetzen im Rahmen des Nahverkehrsplans eine wichtige Grundlage für den zukünftigen Ausgestaltungsrahmen gelegt.

1.5 Demografischer Wandel als Rahmenbedingung des ÖPNV

1.5.1 Ursachen und Folgen des Demografischen Wandels

Für Niedersachsen liegen aktuelle Untersuchungen zum Thema „demografischer Wandel“ vor:

- Niedersächsischer Landtag: Bericht der Enquete-Kommission „Demografischer Wandel – Herausforderung an ein zukunftsfähiges Niedersachsen“, 2007
- Bertelsmann-Stiftung: Demografiebericht. Ein Baustein des Wegweisers Demografischer Wandel
- Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (NIW): LTS-Bevölkerungsprognose, 2006

Die folgende, zusammenfassende Darstellung stützt sich im Wesentlichen auf den Bericht der Enquete-Kommission. Die demografische Entwicklung wird nach Auffassung der Enquete-Kommission in den nächsten Jahrzehnten von 3 Dingen maßgeblich bestimmt:

- Die niedrige Geburtenhäufigkeit;
- die hohe und weiter steigende Lebenserwartung und
- die Zu- und Abwanderung.

Der Bericht der Enquete-Kommission umschreibt die Folgen dieser zukünftigen Entwicklung mit den Schlagworten „weniger, grauer, vereinzelter und bunter“

- Weniger für den Bevölkerungsrückgang, der sich vor allem aus der zu niedrigen Geburtenhäufigkeit ergibt, so dass in Zukunft die negative Bilanz von Geburten und Sterbefällen in immer weniger Kommunen durch Wanderungsgewinne ausgeglichen werden kann.
- Grauer für die Bevölkerungsalterung wegen des steigenden Anteils älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung bei gleichzeitig geringer werdender Besetzung der nachwachsenden Jahrgänge. Dies geht einher mit einer tief greifenden Veränderung familiärer Strukturen.
- Vereinzelter für die fortschreitende Singularisierung zum einen wegen des zukünftig höheren Anteils älterer Menschen bei längerer Lebenserwartung von Frauen, zum anderen wegen des Bedeutungsverlustes der Normbiografie mit Partnerschaft und Familiengründung.
- Bunter für die Internationalisierung bzw. Heterogenisierung der Bevölkerung wegen der in Zukunft verstärkten Verlagerung des Zuzugspotenzials auf außereuropäische Räume und wegen der relativ jungen Altersstruktur der Bevölkerungsgruppe mit Migrationshintergrund.

1.5.2 Zukünftige Entwicklung

Für die regionale Bevölkerungsvorausschätzung wird das Niedersächsische Landesamt für Statistik (NLS) die Variante 1-W1 zugrunde legen. Diese geht von einem bundesweiten jährlichen Wanderungsgewinn von 100.000 Personen (W1), einer konstanten Geburtenrate von 1,4 Kindern je Frau (G1) sowie einer leichten Zunahme der Lebenserwartung (L1) aus.

Auf Basis dieser Variante geht die 11. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung davon aus, dass mit 8 Millionen Personen nach einer langen Wachstumsprognose der höchste Bevölkerungsstand in Niedersachsen bereits im Jahr 2004 erreicht worden war. Entsprechend wird im gesamten Prognosezeitraum (2005 bis 2050) mit einem kontinuierlichen Bevölkerungsrückgang um gut 1,4 Mio. Menschen auf 6.549.100 Einwohnern im Jahr 2050 gerechnet.

Eine Bevölkerungsvorausschätzung des NLS für die niedersächsischen Regionen bis zum 31.12.2020 geht von einer sinkenden Einwohnerzahl auf 7,95 Mio. Einwohnern aus (Basis ist allerdings noch die 5. Variante der 10. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung, die durch die 11.

koordinierte Vorausberechnung teilweise überholt sein dürfte). Nach dieser Vorausschätzung ist für den Landkreis Rotenburg (Wümme) bis 2020 von einem Bevölkerungszuwachs bis zu 5% im Vergleich zum Jahr 2004 auszugehen.

Das Niedersächsische Institut für Wirtschaftsforschung (NIW) geht in einer aktuellen Bevölkerungsprognose 2005 bis 2020 von deutlich ungünstigeren Entwicklungen als bisherige Prognosen aus. Aber selbst diese Prognose geht von einem Wanderungsgewinn von 15.000 Personen aus, während in den letzten Jahren ein kontinuierlich schrumpfender Wanderungsgewinn für Niedersachsen zu verzeichnen ist: Für das Jahr 2005 betrug dieser 9.200 und im Jahr 2006 sank dieser auf 5.400 Personen. Auch die NIW-Bevölkerungsprognose wäre demnach – wenn sich dieser Trend verfestigt – als zu optimistisch einzuschätzen. Nach der Untersuchung des NIW müsste der Landkreis Rotenburg (Wümme) mit einem Bevölkerungsrückgang von etwa 1 % bis 2020 rechnen.

1.5.3 Zusammenfassende Einschätzung der regionalen Besonderheiten

In der Vergangenheit wies Niedersachsen überwiegend ein Bevölkerungswachstum auf, welches von 1988 bis 2006 insbesondere in den nördlichen und nordwestlichen Landesteilen stark ausgeprägt war. Nach den Bevölkerungsprognosen wird sich der Bevölkerungsrückgang in den südlichen und kreisfreien Städten verstärken und auch weiter nördlich gelegene Landesteile erfassen. Betroffen sind dann auch die an der Nordseeküste gelegenen Gebietskörperschaften zwischen den Landkreisen Cuxhaven und Wittmund. Lediglich die westlichen Landesteile sowie das niedersächsische Umland Hamburgs werden in diesem Zeitraum bis 2020 noch Bevölkerungszuwächse zu verzeichnen haben.

Die Zuwächse der Vergangenheit resultierten überwiegend aus Wanderungsgewinnen und hier insbesondere durch Spätaussiedler. Zukünftig werden diese Wanderungsgewinne – wie schon seit einigen Jahren – weiter rückläufig sein. Einen nennenswerten Wanderungsgewinn werden dann nur noch einige Landkreise im südlichen Hamburger und im westlichen Bremer Umland haben, die weiterhin vom Suburbanisierungstrend dieser Metropolen profitieren können.

Ohne Ausnahme ist in der Vorausschau in allen Landesteilen ein deutlicher Anstieg des Durchschnittsalters der Bevölkerung zu erwarten. Zukünftig kann landesweit auch von einer Erhöhung des Anteils ausländischer Personen sowie von Personen mit Migrationshintergrund ausgegangen werden.

Die weiter von den Arbeitsmarktzentren entfernt liegenden Landesteile insbesondere im Süden und mit Einschränkung im Osten Niedersachsens sowie an der Nordseeküste haben eine deutlich ungünstigere demografische Entwicklung zu erwarten als das westliche Niedersachsen und das weitere Umland Hamburgs.

Verstärkt werden diese Trends zusätzlich durch selektive Wanderungsbewegungen zwischen diesen Räumen, die dazu führen, dass junge Bevölkerungsgruppen in der Summe eher die heute schon strukturschwächeren Regionen verlassen und sich in den Arbeitsmarktzentren und deren Peripherie ansiedeln, wodurch deren relativ günstige Bevölkerungsstruktur gestärkt und die der strukturschwächeren Gebiete weiter geschwächt wird.

Schrumpfung und Wachstum liegen auch innerhalb eines Landkreises häufig eng beieinander. Die Ursachen hierfür bestehen zum einen darin, dass einzelne Landkreisteile häufig näher an den Arbeitsmarktzentren gelegen sind und daher eine höhere Zuwanderungsattraktivität für junge Menschen besitzen, und zum anderen im Suburbanisierungstrend, der bereits in der Vergangenheit dazu geführt hat, dass sich wohnungsmarktbedingt das Umland vieler kleiner und größerer Zentren

sehr viel günstiger entwickelt hat als das Zentrum selbst. Inwieweit sich dieser Trend fortsetzen wird, ist allerdings ungewiss; erste Anzeichen deuten darauf hin, dass die Zentren aufgrund der besseren Versorgungsstrukturen wieder vermehrt an Attraktivität als Wohnungsstandort gewinnen.

1.5.4 Herausforderungen für Verkehr und Mobilität

Der Demografische Wandel bringt für zahlreiche Angebote der öffentlichen und privaten Daseinsvorsorge Anpassungsbedarf mit sich. Die Folgen sind Konzentrationsprozesse, die sich aus Gründen der Auslastung stärker an Nutzerzahlen als an räumlichen Distanzen orientieren. Diese Entwicklung gefährdet vor allem im ländlichen Raum vorhandene Versorgungsstandorte und führt – bei Wegfall von Angeboten in der Fläche – zu einem erhöhten Mobilitätsbedarf, den vor allem nicht automobiler Bevölkerungsgruppen immer schwerer bewältigen können. Deshalb geht die einfache Gleichung „weniger Bevölkerung gleich weniger Auslastung der Verkehrssysteme“ nicht auf, da sich zusätzlich zur demografischen Entwicklung auch Mobilitätsanforderungen sowie das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung verändern.

Bevölkerungsrückgang und Wandel der Altersstruktur, besonders in ländlichen Regionen, können zu einer weiteren Reduzierung des Angebotes des ÖPNV führen. Daraus ergeben sich insbesondere für die älteren nicht motorisierten Bevölkerungsteile Probleme.

Inwieweit der Demografische Wandel zukünftig zu einer Erhöhung oder Verringerung des Verkehrsaufkommens führt, ist offen.

- Zwar bedeutet ein Bevölkerungsrückgang zunächst eine Verringerung der Zahl der Verkehrsteilnehmer, jedoch führen die vor allem im ländlichen Raum ablaufenden Konzentrationsprozesse von Arbeitsstätten sowie Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen zu immer längeren Wegen.
- Zwar nimmt der Aktionsradius der Menschen im Alter tendenziell ab, jedoch wird eine starke Zunahme des Freizeitverkehrs auch von Senioren/ Seniorinnen erwartet. Hinzu kommt, dass die Verfügbarkeit privater PKW in den höheren Altersgruppen zukünftig noch ansteigen wird.
- Allerdings wird mit der steigenden Zahl hochbetagter Menschen auch die Zahl derer ansteigen, die künftig nicht mehr automobil sind und auf öffentliche Verkehrsangebote angewiesen sein werden.

Unstrittig ist die Zunahme der individuellen Mobilitätsanforderungen. Eine besondere Herausforderung der Zukunft ist die Sicherung der Mobilitätsangebote in den ländlichen Räumen, wo rückläufige Bevölkerungszahlen und die Ausdünnung öffentlicher Verkehrsangebote die Teilhabemöglichkeiten für nicht automobiler Bevölkerungsgruppen erschweren.

1.5.5 Auswirkungen auf den öffentlichen Personenverkehr

Das ÖPNV-Angebot ist unmittelbar von den Fahrgastzahlen abhängig. Diese sind in ländlichen Räumen naturgemäß niedriger als in Städten. Entsprechend stehen in diesen Gebieten nur eingeschränkte Angebote zur Verfügung. Das Nutzerverhalten hat sich im ländlichen Raum dem geringen ÖPNV-Angebot angepasst, woraus eine Zunahme des MIV resultierte.

Der ÖPNV in ländlichen Gebieten ist dabei mit einem sich selbst verstärkenden Problem konfrontiert: Sinkende Fahrgastzahlen führen zu einer Reduzierung des Angebotes – ein reduziertes Angebot führt zu einer weiteren Abnahme der Fahrgastzahlen. Sinkende Bevölkerungszahlen beschleunigen diesen Prozess, da sie die Wirtschaftlichkeit der Systeme weiter schwächen. Von die-

ser Entwicklung sind insbesondere Bevölkerungsgruppen betroffen, die nicht über einen eigenen PKW verfügen.

Der ÖPNV im ländlichen Raum wird überwiegend durch die Schülerbeförderung finanziert. Ein Rückgang der Schülerzahlen, wie er zukünftig in weiten Teilen des Landes zu erwarten ist, wirkt sich daher unmittelbar auf die wirtschaftliche Tragfähigkeit des ÖPNV-Angebotes aus. Dabei lässt sich vermuten, dass eine mit dem Rückgang der Schülerzahlen verbundene Reduzierung von Schulstandorten zum einen dazu führt, dass prozentual mehr Schüler/innen auf Beförderung angewiesen sein werden und zum anderen weitere Wege für die Beförderung zurückgelegt werden müssen, was den beschriebenen Effekt teilweise kompensieren könnte.

Die weitere Entwicklung des ÖPNV hängt eng mit der zukünftigen Finanzierung der Schülerbeförderung zusammen (Stichwort: Zahlungen nach § 45a PBefG).

Durch die beschriebenen Konzentrationsprozesse im ländlichen Raum werden die Wegeketten der Bevölkerung komplexer. Entsprechend komplexe Wegeketten lassen sich jedoch in einem zeitlich vertretbaren Maß immer weniger mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigen, wodurch der private PKW seine Bedeutung im ländlichen Raum weiter ausbauen und die Nachfrage nach ÖPNV-Angeboten voraussichtlich weiter sinken wird. Ob die steigende Zahl älterer Menschen den Rückgang anderer Nutzergruppen kompensieren wird, ist fraglich, da einerseits der Führerscheinbesitz und die PKW-Verfügbarkeit unter den älteren Menschen ansteigen, andererseits aber die Zunahme der Hochaltrigen einen Anstieg nicht (mehr) automobiler Bevölkerung bewirken dürfte. Dennoch kann von einem Anwachsen der ÖPNV-Nutzer im Rentenalter ausgegangen werden mit der Folge, dass eine Verbesserung der Barrierefreiheit des Angebotes notwendig ist.

Der SPNV erfüllt in ländlichen Räumen eine wichtige Versorgungsaufgabe, beschränkt sich dabei aber eher auf regionale Verbindungen. Auf der Ebene kleinräumiger Verbindungen, wie sie zur Sicherung der Mobilität innerhalb ländlicher Regionen notwendig ist, ist der SPNV gegenüber dem straßengebundenen ÖPNV im Nachteil, da eine Anpassung an reduzierte Fahrgastzahlen aufgrund der höheren Fixkosten oder eine Flexibilisierung der Wegeführung wesentlich schwieriger zu leisten ist.

1.5.6 Handlungsansätze zur Sicherung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen

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

Besondere Herausforderungen zur Sicherung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen stellen sich in den ländlichen Räumen mit überproportionalen Entleerungs- und Alterungstendenzen. Hier sind konventionelle ÖPNV-Systeme aufgrund der geringen und sinkenden Bevölkerungsdichte immer schwieriger zu finanzieren.

Die zukünftige Entwicklung der Mobilitätsbedürfnisse und -anforderungen ist schwer abschätzbar, da sie nicht allein von demografischen Prozessen abhängt. Hinzu kommen insbesondere die Entwicklung der Mobilitätskosten, die Veränderung gesellschaftlicher Präferenzen bei der Wahl der Verkehrsmittel, die Einkommensentwicklung oder auch der Wandel von Wegbeziehungen zwischen den Wohn-, Arbeits-, Freizeit- und Versorgungsstätten.

Zukünftige Mobilitätskonzepte müssen daher sowohl zeitlich als auch räumlich flexibel und anpassungsfähig sein. Zeitlich, weil zunächst noch mit einer Zunahme des Mobilitätsaufwandes aufgrund

sich verlängernder Wegebeziehungen gerechnet werden kann, während mittelfristig der Bevölkerungsrückgang und die steigenden Energiepreise zu einem Absinken des Gesamtverkehrsaufkommens führen werden. Räumlich flexible Konzepte sind gefragt, weil die Herausforderungen und Bedürfnisse lokal unterschiedlich sind und nur durch angepasste integrierte Konzepte bewältigt werden können.

Die Schülerbeförderung trägt maßgeblich zur Finanzierung des ÖPNV-Angebotes im ländlichen Raum bei. Der zu erwartende Rückgang der Schülerzahlen und die damit in einigen Regionen notwendigerweise verbundene Konzentration von Schulstandorten machen daher Anpassungsleistungen notwendig. Unter diesem Gesichtspunkt wäre zu überprüfen, ob die Landkreise jeweils die optimale Grenze für die Beschulung und Organisation der Schülerbeförderung bilden.

In diesem Zusammenhang kann auch die Frage der Schulstruktur in Niedersachsen Bedeutung für die Länge der Schulwege und damit für die Kosten der Schülerbeförderung erlangen. Dabei sichert eine wohnortnahe Schulversorgung kurze Schulwege.

Eine Möglichkeit der effizienteren Abwicklung der Schülerbeförderung bestünde auch darin, gestaffelte Anfangs- und Endzeiten zwischen den Schulstandorten einzuführen. Das Beförderungsaufkommen könnte dadurch zeitlich entzerrt werden, wodurch sich der notwendige Einsatz von Fahrzeugen und Personal deutlich reduzieren ließe.

Die derzeit laufenden Diskussionen zur Änderung des § 45 a des PBefG sollten genutzt werden, um die Transparenz der Mittelvergabe an die Unternehmen zu erhöhen und effizientere Strukturen zu schaffen. Dabei ist vor allem die Frage zu klären, ob direkte Vereinbarungen zwischen Land und Verkehrsunternehmen oder zwischen Land und den öffentlichen Auftraggebern (Landkreise) getroffen werden sollten.

Der klassische liniengebundene ÖPNV ist unter den Bedingungen sinkender Nutzerzahlen nur noch mit einem hohen Einsatz von Zuschüssen flächendeckend aufrecht zu erhalten. Lösungs- und Anpassungsmöglichkeiten bestehen in alternativen Bedienkonzepten, die mit kleinen Fahrzeugen ohne feste Linien- und Fahrplanbindung eine flexible Versorgung gewährleisten können, wie etwa

- Rufbusse und Sammeltaxis,
- Bürgerbusse und Dorfmobile,
- Einrichtung von Event- und Mitnahmeverkehren (Theaterbusse, Event-Shuttle, Tourismusverkehre), Mitfahrzentralen bzw. Anlaufstellen.

Entsprechende Systeme können im ländlichen Raum eine sinnvolle Ergänzung zum verbliebenen liniengebundenen ÖPNV darstellen und dabei vor allem eine Anbindungsfunktion zu den bestehenden Linien übernehmen. Eine parallele Streckenbedienung zu bestehenden Angeboten ist dagegen wenig sinnvoll.

Die Mobilitätsanforderungen reichen längst über die Grenzen einzelner Landkreise hinaus. Der Zusammenarbeit zwischen den Landkreisen im Bereich der Verkehrs- und Mobilitätsplanung kommt deshalb eine hohe Bedeutung zu. Optimierungsmöglichkeiten bieten sich etwa

- in der Abstimmung der Netzpläne und in der Koordination der unterschiedlichen Verkehrsmittel auf Schiene und Straße;
- in der Zusammenlegung von Verkehrsunternehmen;
- im Ausbau von geeigneten (internetbasierten) Informationssystemen, die den Vertrieb von Mobilitätsangeboten aus einer Hand bieten.

Inwieweit es dem ÖPNV gelingen wird, von der zunehmenden Mobilität und der steigenden Anzahl älterer Menschen zu profitieren, wird maßgeblich von der jeweiligen Ausgestaltung der Angebote bestimmt sein. Handlungsmöglichkeiten für die ÖPNV-Anbieter bestehen

- In der barrierefreien Gestaltung der Angebote,
- In der Schaffung leicht wahrnehmbarer und verständlicher Informationsangebote,
- In der sicheren und qualitativ hochwertigen Gestaltung der Fahrzeuge und Haltepunkte.

1.5.7 Handlungsempfehlungen

Zu den „Handlungsansätzen zur Sicherung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen“ empfiehlt die Kommission:

- Sich für eine effizientere Schülerbeförderung, insbesondere für eine verbesserte Koordinierung der landkreisübergreifenden Schülerbeförderung und eine Entzerrung des Beförderungsaufkommens durch gestaffelte Anfangs- und Endzeiten an den Schulen einzusetzen.
Daraus ergibt sich für den Landkreis ein Zielkonflikt zwischen der vom Land gewollten Eigenständigkeit der Schulen, die zunehmend ihre individuelle Zeitgestaltung vornehmen, und der verkehrlichen Notwendigkeit, Vorgaben machen zu müssen.
- Versorgungsdefizite in Teilen der ländlichen Räume durch alternative Bedienkonzepte abzumildern, z.B. durch Rufbusse, Sammeltaxis, Bürgerbusse, Einrichtung von Mitfahrzentralen.
- Die Regionalisierungsmittel des Bundes auch künftig für den bedarfsgerechten Ausbau des ÖPNV zu nutzen.
- Bei der Gestaltung des Verkehrsangebotes den Besuch von Betreuungseinrichtungen auch während der Ferientage zu berücksichtigen.
- Barrierefreie Informationssysteme auszubauen, die nachfragegerecht Informationen und Vertrieb von Mobilitätsangeboten aus einer Hand bieten.
- Sich dafür einzusetzen, dass die Belange von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personengruppen im ÖPNV und bei der Bewertung von Nahverkehrsprojekten hinreichend berücksichtigt werden (barrierefreie Gestaltung der Angebote, leicht verständliche Informationsangebote).
- Verkehrsplanung und Verkehrswegebau stärker an den Interessen Älterer zu orientieren.

2. Bestandsdarstellung

2.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

2.1.1 Zentralörtliche Gliederung

In Niedersachsen ist das zentralörtliche Gliederungsprinzip, das seit 1968 in der Raumordnung von Bund und Ländern verankert ist, mit der Gliederung in Ober-, Mittel- und Grundzentren als **Zentrale Orte** ein grundlegendes raumordnerisches Instrument zur Sicherung und Entwicklung der Siedlungsstruktur.

Für den Landkreis Rotenburg (Wümme) haben Bremen, Hamburg, Hamburg-Harburg und Bremerhaven oberzentrale Bedeutung. Bremervörde, Rotenburg (Wümme) und Zeven sind die im Landkreis Rotenburg (Wümme) bestehenden Mittelzentren. Das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) des Landkreises Rotenburg (Wümme) 2005 legt die Grundzentren Bothel, Gnarrenburg, Heeslingen, Lauenbrück, Oerel, Scheeßel, Selsingen, Sittensen, Sottrum, Tarmstedt und Visselhövede fest.



Abb. 2.1-1: Kommunen und zentralörtliche Gliederung im Landkreis Rotenburg (Wümme)

2.1.2 Einwohner

Zum 31.12.2006 verzeichnete der Landkreis Rotenburg (Wümme) 164.958 Einwohner. Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte lag bei 79,7 Einw./km². Der Vergleichswert für das Land Niedersachsen liegt bei 167,6 Einw./km².

Nähere Angaben zu den Einwohnerzahlen und deren Entwicklung sowie zur Bevölkerungsdichte der einzelnen Gebietskörperschaften sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

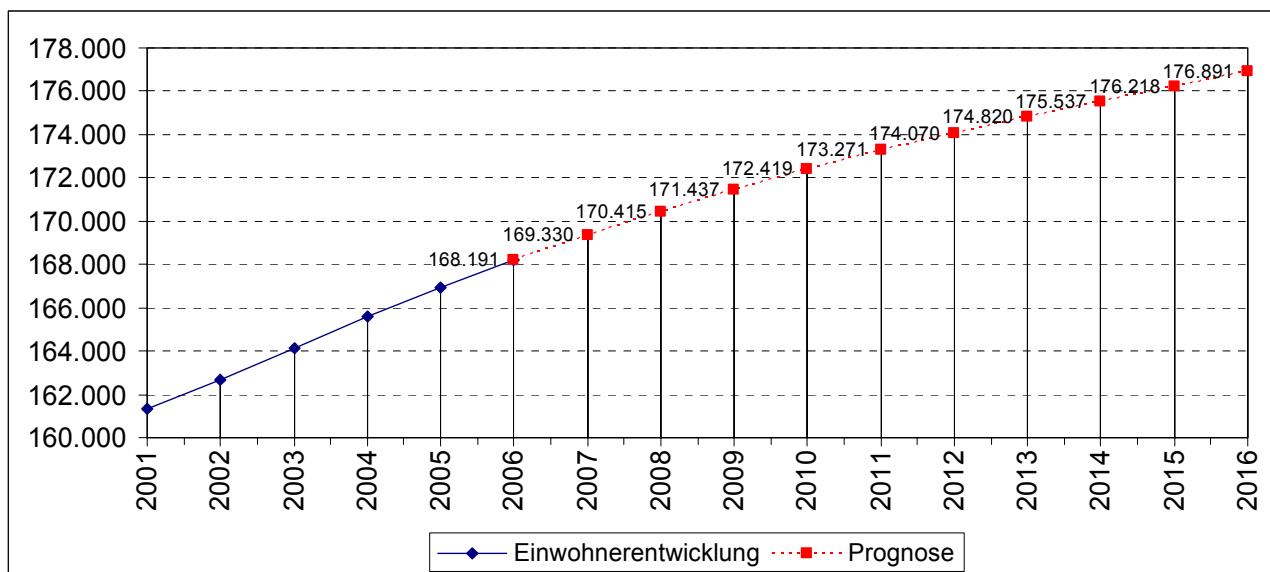
Kommunen	Einwohnerzahlen am 31.12.				Einw./ km ² 2006	Bevölkerungsentwicklung 2001-2006	
	1991	1996	2001	2006		absolut	prozentual
Rotenburg (W.), Landkreis	143.455	154.643	163.058	164.958	79,7	1.900	1,2%
Bremervörde, Stadt	18.205	19.160	19.386	19.118	127,3	-268	-1,4%
Gnarrenburg	8.672	9.153	9.444	9.535	77,6	91	1,0%
Rotenburg (Wümme), Stadt	19.689	21.323	21.834	22.128	223,5	294	1,3%
Scheeßel	10.640	11.648	12.654	12.877	86,0	223	1,8%
Visselhövede, Stadt	10.320	10.617	10.790	10.567	66,5	-223	-2,1%
SG Bothel	7.035	7.550	8.585	8.735	58,8	150	1,7%
SG Fintel	6.072	6.827	7.453	7.559	62,0	106	1,4%
SG Geestequelle	6.117	6.393	6.707	6.625	47,2	-82	-1,2%
SG Selsingen	8.267	8.776	9.136	9.321	41,2	185	2,0%
SG Sittensen	9.107	10.173	10.798	10.938	78,8	140	1,3%
SG Sottrum	10.937	12.706	13.890	14.312	82,7	422	3,0%
SG Tarmstedt	9.207	9.981	10.929	10.922	58,5	-7	-0,1%
SG Zeven	19.187	20.336	21.452	22.321	88,0	869	4,1%

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 2007, eigene Berechnungen

Tabelle 2.1-1: Einwohnerzahlen 1991 – 2006, Bevölkerungsdichte 2006 und -entwicklung im Landkreis Rotenburg (Wümme)

2.1.3 Demografische Entwicklung

Der im Zuge der Wiedervereinigung zu verzeichnende Trend des kontinuierlichen Anstiegs der Einwohnerzahlen seit den 90er Jahren hat sich im Landkreis etwas verlangsamt. Ein Vergleich der Bevölkerung zwischen den Jahren 2006 und 2001 zeigt den Trend an (vgl. Tabelle 2.1-1). Insgesamt steigt die Einwohnerzahl des Landkreises um fast 2.000. In den Samtgemeinden Zeven und Sottrum war der prozentuale Anstieg besonders groß. Nur in den Städten Bremervörde, Visselhövede und den Samtgemeinden Geestequelle und Tarmstedt nahm die Bevölkerungszahl innerhalb des Zeitraumes ab. Der Zuwachs des gesamten Landkreises setzt sich – nach den Prognosen des NLS – bis zum Jahr 2016 fort, wie die Abbildung 2.1-2 im Einzelnen veranschaulicht. Die Zahlen der Prognose für die vergangenen Jahre weicht etwas von denen in der Tabelle 2.1-1 ab. Die Prognose für die Einwohnerentwicklung bis 2016 geht unabhängig von der Ausgangszahl von einer Steigerung um etwa 8.700 zusätzlichen Einwohnern aus.



Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik (NLS), 2007

Abb. 2.1-2: Einwohnerentwicklung und Prognose 2001 – 2016 im Landkreis Rotenburg (W.)

2.1.3.1 Altersstruktur

Die Entwicklung der Altersstruktur im Landkreis und die weitere Tendenz nach den Prognosen des NLS lassen deutlich erkennen, dass der Anteil der jungen Bevölkerung stetig abnimmt und der der älteren Bevölkerung zunimmt. Die Folge ist eine immer weiter fortschreitende Überalterung der Bevölkerung. Genauere Zahlenwerte sind der folgenden Tabelle zu entnehmen

Altersgruppe	Bevölkerungsanteil in Prozent			
	2001	2006	2011	2016
0 – 18	21,9	21,7	20,3	19,0
18 – 65	63,6	59,3	58,5	58,2
65 und älter	15,5	19,0	21,2	22,8

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 2007

Tabelle 2.1-2: Altersstruktur und Prognose 2001 – 2016 im Landkreis Rotenburg (Wümme)

2.1.3.2 Motorisierung

Eine wichtige Einflussgröße für die potenzielle Nutzung des ÖPNV-Angebotes ist die Motorisierungsdichte. Gemeint ist damit das Verhältnis des MIV-Kraftfahrzeugbestandes zur Gesamteinwohnerzahl einer Gebietskörperschaft. 2007 betrug die Motorisierungsdichte im Landkreis Rotenburg (Wümme) 620 Pkw/1.000 Einwohner. Als Vergleichswerte seien angeführt: Für das Land Niedersachsen sind es 573, für den ehemaligen Regierungsbezirk Lüneburg 600 Pkw/1.000 Einwohner. (Nds. Landesamtes für Statistik, 2007)

2.2 Pendler

Grundlage für die Pendlerbeziehungen sind die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Stand 30.06.2006). Es wird nicht zwischen Voll- und Teilzeitbeschäftigten unterschieden. Zu den Pendlern kommt eine unbekannte Anzahl weiterer Berufstätiger wie Beamte oder Selbstständige.

2.2.2 Pendlerbeziehungen zu Regionen außerhalb des Landkreises

Die Tabelle 2.2-1 und die Abbildung 2.2-2 verdeutlichen die Pendlerbeziehungen zwischen den Gebietskörperschaften des Landkreises und den Regionen außerhalb.

Bezogen auf den Landkreis sind die Hauptzielräume der Pendler, die die Landkreisgrenze überschreiten (Außenpendler), die Städte Bremen und Hamburg mit zusammen etwa 40 % der fast 20.000 Auspendler. In den Landkreisen Verden und Stade haben weitere etwa 25 % sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ihre Arbeitsplätze. In die übrigen Nachbarlandkreise fahren jeweils zwischen 6 % und 3 % aller Pendler.

Bemerkenswert sind die relativ hohen Anteile (über 40 %) der SG Fintel und SG Sittensen nach Hamburg, der SG Sottrum und SG Tarmstedt nach Bremen, der Stadt Bremervörde in den Landkreis Stade sowie der Stadt Visselhövede in den Landkreis Soltau-Fallingbostal.

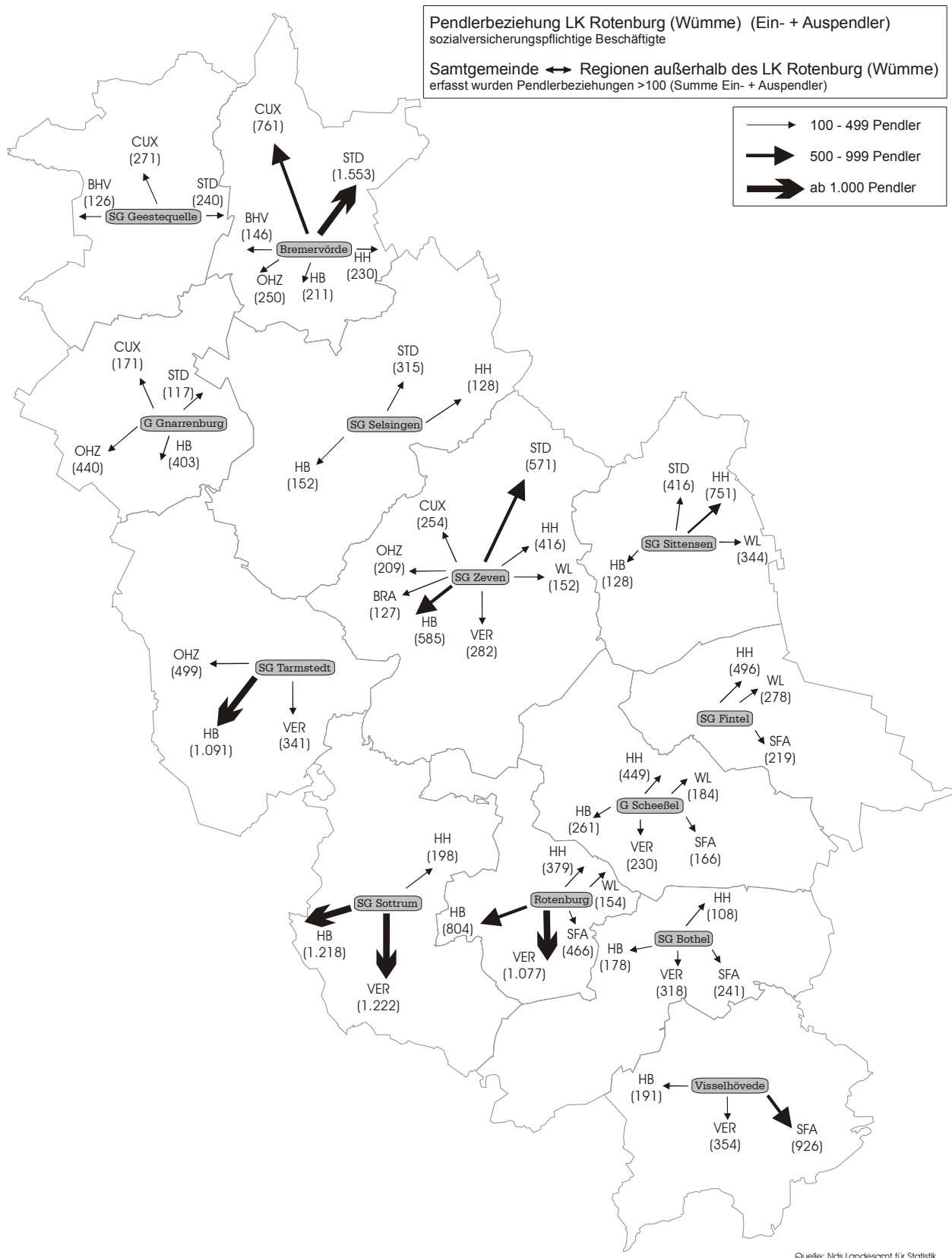
Die Aufschlüsselung nach den Kommunen liefert weitere Differenzierungen die den folgenden Darstellungen zu entnehmen sind.

	Auspendler [Pers.]	Anteile der Landkreise									
		HH	CUX	WL	OHZ	SFA	STD	VER	HB	BHV	Summe
Rotenburg (Wümme), LK	19.629	15,7%	3,0%	4,7%	5,9%	6,0%	9,6%	14,0%	24,0%	1,7%	84,4%
Bremervörde, Stadt	1.922	10,7%	9,5%	1,3%	6,8%		41,0%	1,9%	8,7%	4,0%	83,9%
Gnarrenburg	1.262	4,3%	9,0%		27,7%		6,9%	2,7%	30,3%	6,3%	87,2%
Rotenburg (Wümme), Stadt	1.812	15,1%	0,5%	3,0%	0,8%	5,7%	1,2%	23,5%	29,9%		79,6%
Scheeßel	1.351	32,3%		10,1%		5,3%	2,5%	13,3%	17,5%		81,0%
Visselhövede, Stadt	1.359	2,9%		1,7%		47,1%	0,9%	19,1%	11,8%		83,5%
Bothel	855	11,1%		3,5%		16,6%		30,3%	18,8%		80,4%
Fintel	1.129	43,3%	1,0%	20,1%		10,5%	1,5%	3,1%	6,1%		85,7%
Geestequelle	788	4,8%	21,2%	1,3%	7,2%		25,0%	1,8%	10,8%	14,2%	86,3%
Selsingen	813	15,1%	5,4%	1,8%	6,0%		30,9%	4,2%	18,2%	1,6%	83,3%
Sittensen	1.613	44,6%	0,3%	15,4%		1,0%	13,6%	2,5%	6,9%		84,3%
Sottrum	2.726	5,6%	0,2%	1,1%	1,6%	1,1%	0,5%	34,4%	41,1%		85,6%
Tarmstedt	2.144	3,3%	0,6%	0,6%	18,8%		1,2%	14,2%	49,4%	1,1%	89,1%
Zeven	1.855	20,4%	1,5%	5,0%	4,2%	1,3%	11,4%	9,6%	25,0%	0,8%	79,2%

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 2007, an 100 % fehlende Pendler haben sonstige Ziele

Tabelle 2.2-1: Pendlerbeziehungen Kommunen – Regionen außerhalb

Insgesamt überqueren fast 29.000 Beschäftigte die Grenze des Landkreises (Ein- und Auspendler, siehe Abbildung 2.2-3). Innerhalb von 5 Jahren ist das ein Zuwachs von 11,4 %. Die Zuwächse auf den aufkommensstarken Relationen sind in die Landkreise Verden und Osterholz mit jeweils etwa 17,5 % am höchsten. Die Beziehungen mit Hamburg, den Landkreisen Stade, Soltau-Fallingbostal und Harburg stiegen um etwa 10 %. Eine nennenswerte Abnahme der Verkehrsbeziehungen gibt es in die Region Hannover von etwa 11 %. Besonders starke prozentuale Zuwächse auf einem absoluten kleinen Niveau ist in die Städte Oldenburg und Delmenhorst sowie in die Landkreise Wesermarsch, Segeberg und Stormarn zu verzeichnen.

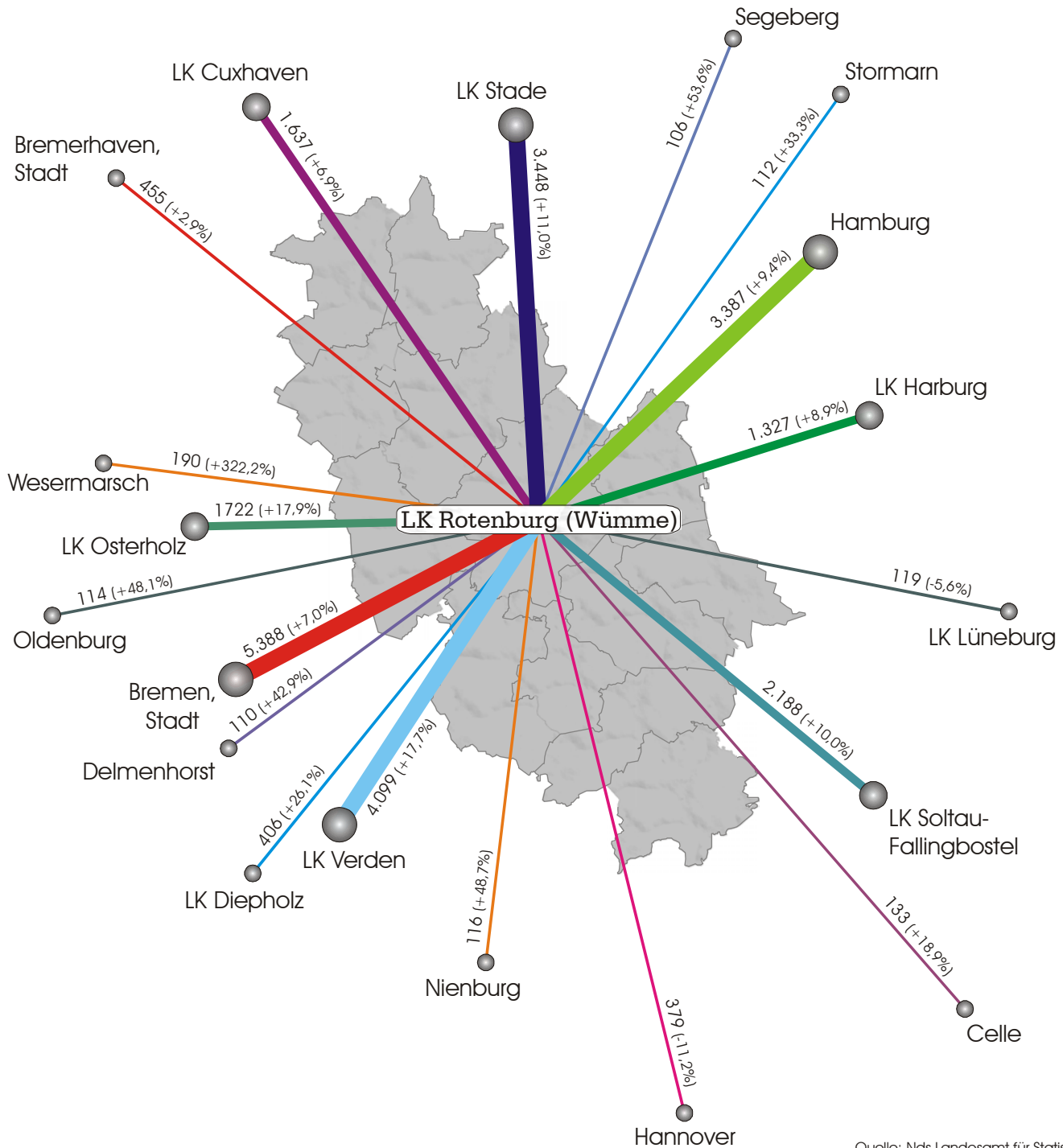


Quelle: Nds Landesamt für Statistik
 Stand: 30.06.2006

Abb. 2.2-2: Pendlerbeziehungen Kommunen – Regionen außerhalb

Pendlerbeziehung LK Rotenburg (Wümme) (Ein- + Auspendler)
sozialversicherungspflichtige Beschäftigte 2006 (in Klammern Veränderung gegenüber 2001)

LK Rotenburg (Wümme) ↔ Regionen außerhalb des LK Rotenburg (Wümme)
erfasst wurden Pendlerbeziehungen >100 (Summe Ein- + Auspendler)



Quelle: Nds Landesamt für Statistik
Stand: 30.06.2006

Abb. 2.2-3: Pendlerbeziehungen Landkreis Rotenburg (Wümme) – Regionen außerhalb

2.3 Schüler und Schulen

2.3.1 Schülerbeförderung

Das Niedersächsische Schulgesetz (NSchG) bestimmt in § 114 Abs. 1, dass die Landkreise und kreisfreien Städte Träger der Schülerbeförderung sind. Sie haben die in ihrem Gebiet wohnenden Kinder der Schulkindergärten sowie die in ihrem Gebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler unter zumutbaren Bedingungen zur Schule zu befördern oder ihnen bzw. ihren Erziehungsberechtigten die notwendigen Aufwendungen für den Schulweg zu erstatten. Dies gilt für

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

Die Schülerbeförderung gehört zum eigenen Wirkungskreis der Landkreise. Die finanzielle Verantwortung und Ausgestaltung liegt somit beim Landkreis Rotenburg (Wümme).

Die Mindestentfernung hinsichtlich des Anspruchs auf Beförderung zur Schule bzw. auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg, die zu benutzenden Verkehrsmittel und das Verfahren zur Fahrtkostenerstattung hat der Landkreis in der Schülerbeförderungssatzung geregelt (siehe auch Kapitel 4.1.1).

Im Schuljahr 2006/07 wurden etwa 10.500 anspruchsberechtigte Schüler/innen im Rahmen der Schülerbeförderung befördert. Zu beachten ist, dass die Zahl der Schüler und Schülerinnen der Klasse I derjenigen Berufsfachschulen, die nicht den Realschulabschluss voraussetzen und für die eine Beförderungspflicht besteht, nicht enthalten ist. Darüber hinaus nutzt eine nicht bekannte Zahl von Schülern und Schülerinnen, für die keine Beförderungspflicht besteht, den ÖPNV auf eigene Kosten.

2.3.2 Schulstandorte und Schülerzahlen

Für den Landkreis Rotenburg (Wümme) haben die Schulstandorte, die Schülerzahlen und deren weitere Entwicklung eine besondere Bedeutung, da ein wesentlicher Teil des straßengebundenen ÖPNV durch eine Integration der Schülerverkehre in den Linienverkehr ermöglicht und finanziert wird.

Bezüglich der Schulstandorte ist festzustellen, dass der Landkreis ein flächendeckendes Angebot von Schulen aufweist. Alle Samtgemeinden verfügen über eine oder mehrere Grundschulen sowie eine Haupt- und eine Realschule bzw. eine Kooperative Gesamtschule (KGS) in Tarmstedt. Standorte der Gymnasien (mit Oberstufen) sind die Städte Rotenburg (Wümme), Zeven und Bremervörde. In der Gemeinde Scheeßel bietet die private Eichenschule ebenfalls eine Gymnasiale Oberstufe an, wie auch die KGS in Tarmstedt. In Sottrum gibt es ein Gymnasium ohne Oberstufe, in Visselhövede und Sittensen haben die Gymnasien Außenstellen ohne Oberstufen.

Von insgesamt über 28.000 Schülern haben fast 10.500 Schüler Anspruch auf eine vom Landkreis finanzierte Schülerbeförderung. Innerhalb der letzten 5 Jahre hat es einen geringen Zuwachs von etwa 800 Schülern gegeben. Dagegen hat sich die Anzahl der Fahrschüler von rund 11.000 um etwa 500 verringert.

Genauere Angaben zu den Schulstandorten sowie zu den aktuellen Schülerzahlen befinden sich in der Tabelle 2.3-1 und Abbildung 2.3-1.

Schulort	GS	HS	RS	GY10	GY13	KGS	Fös	BBS	Gesamt	Fahr- schüler
Bremervörde	x	x	x	x	x		x	x	3.884	1.335
Bevern	x								75	14
Elm	x								70	12
Hesedorf	x								183	83
Iselersheim	x								110	98
Rotenburg (Wümme)	x	x	x	x	x		x	x	6.010	1.256
Visselhövede	x	x	x						795	363
Jeddingen	x								113	21
Wittorf	x								68	17
Gnarrenburg		x	x						473	221
Brillit	x								274	272
Karlshöfen	x								139	97
Kuhstedt	x								62	28
Scheeßel	x	x	x	x	x				2.207	744
Hetzwege	x								68	36
Bothel	x	x	x						662	304
Hemslingen	x								77	1
Kirchwalsede	x								91	39
Lauenbrück	x	x	x						568	308
Fintel	x								150	31
Oerel	x	x	x						448	359
Basdahl	x								70	38
Alfstedt	x								} 112	13
Ebersdorf	x									44
Hipstedt	x								70	39
Selsingen	x	x	x						884	557
Ostereistedt	x								} 116	0
Rhade	x									49
Sittensen	x	x	x						957	408
Klein Meckelsen	x								155	123
Sottrum	x	x	x	x					1.295	614
Ahausen	x								137	70
Bötersen	x								129	71
Horstedt	x								136	86
Tarmstedt	x					x			1.530	791
Wilstedt	x								213	116
Zeven	x	x	x	x	x		x	x	5.249	1.498
Elsdorf	x								236	182
Heeslingen	x								255	123
Summe									28.071	10.461

Stand: 10.2007

Quelle: Hauptamt/Schulabteilung Landkreis Rotenburg (W.): Zusammenstellung der Schülerzahlen im Landkreis Rotenburg (W.)

Tabelle 2.3-1: Übersicht Schulstandorte / Schülerzahlen / Fahrschüler

Bis zum Jahr 2013 werden etwa 3.500 Schüler weniger im Landkreis wohnen. Die Ursache liegt zum einen an der demografischen Entwicklung, zum anderen fällt durch das Abitur nach 12 Jahren ein Gymnasialjahrgang weg.

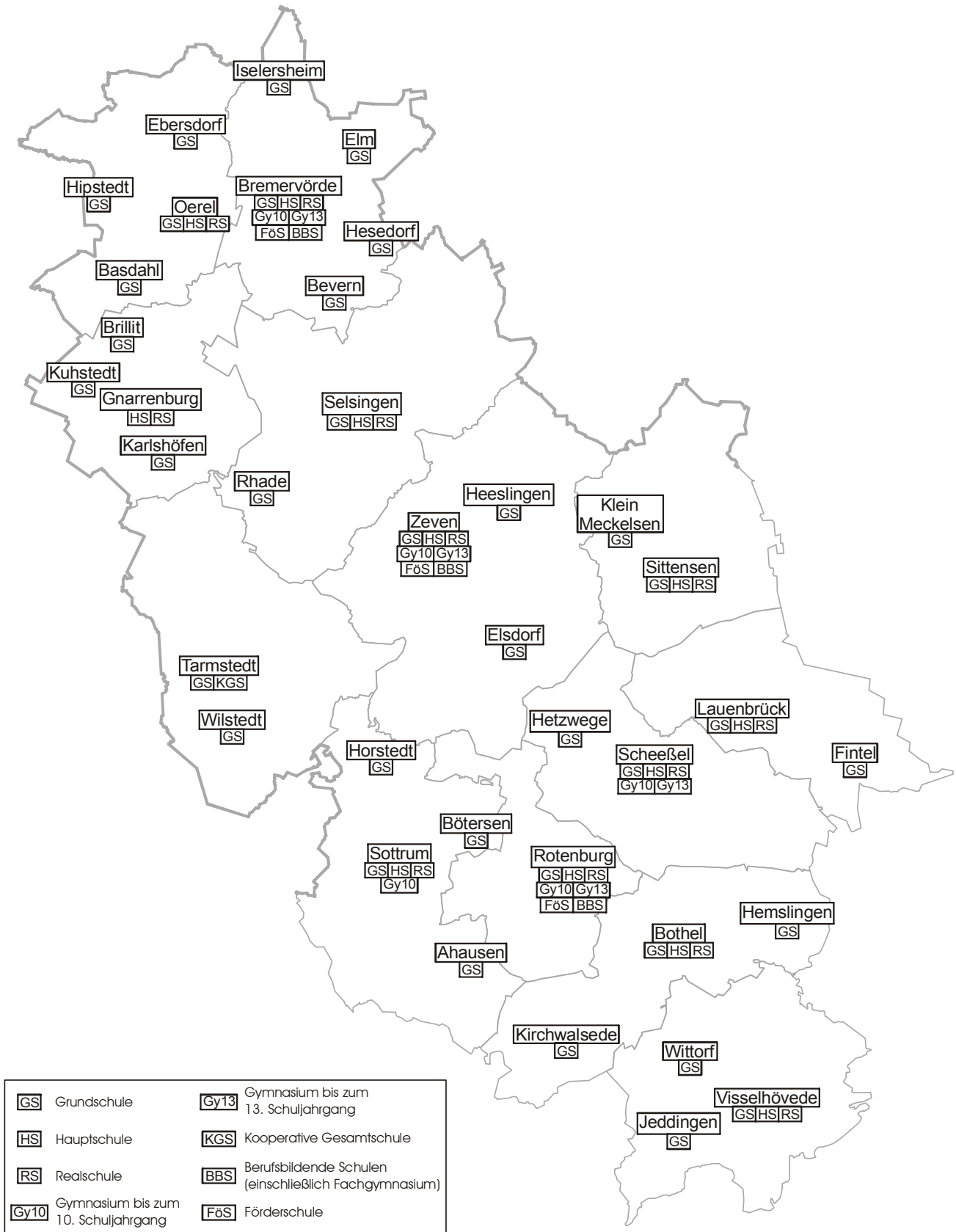


Abb. 2.3-1: Schulstandorte im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Die Betriebs- und Streckencharakteristika der einzelnen Strecken beinhaltet die folgende Tabelle:

Strecke	Verkehrsart	Ausbau- standard	Elektrifi- ziert
KBS 116 Bremen – Soltau – Uelzen	SPNV und Güterverkehr	Eingleisig	nein
KBS 120 Hamburg – Rotenburg (W.) – Bremen	Fernverkehr, SPNV und Güterverkehr	Zweigleisig	ja
KBS 122 Buxtehude – Bremervörde – Bremerhaven	SPNV und Güterverkehr	Eingleisig	nein
KBS 124 Rotenburg (Wümme) – Verden – Minden	SPNV und Güterverkehr	Eingleisig	ja
KBS 12125 (Moorexpress) Stade – Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck	touristischer Personenver- kehr und Güterverkehr	Eingleisig	nein
Wilstedt – Zeven – Sittensen – Tostedt	z. T. Freizeitverkehr	Eingleisig	nein
Bremervörde – Zeven – Rotenburg (Wümme)	Güterverkehr	Eingleisig	nein
Rotenburg (Wümme) – Brockel	Güterverkehr auf Teilstre- cken	Eingleisig	nein

(Quelle: Auskünfte von DB AG, EVB und LNVG)

Tabelle 2.4-1: Schienennetz im Landkreis Rotenburg (Wümme), Betriebs- u. Streckencharakteristika

2.4.2 Straßengebundener ÖPNV

2.4.2.1 ÖPNV in rechtlicher Differenzierung

Der straßengebundene ÖPNV im Landkreis Rotenburg (Wümme) wird in folgendem rechtlichen Zusammenhang betrieben:

Allgemeiner Linienverkehr nach § 42 PBefG

Diese Verkehre dienen der lokalen, regionalen und auch überregionalen Erschließung. Sie erfüllen Aufgaben im Berufs-, Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr. Geprägt wird das Angebot im Landkreis überwiegend vom Ausbildungs- und Schülerverkehr. Die Tabelle 2.4-2 gibt hierzu eine Übersicht, die nach Liniennummern sortiert ist. Die Abbildung 2.4-2 zeigt das Liniennetz im Landkreis Rotenburg (Wümme).

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	Teilnetz	Anmerkungen
Schmätjen	1	Fintel - Scheeßel - Rotenburg	28,0	31.07.2014	ROW 2	
Stoss	1	Bremervörde - Ostendorf - Bremervörde	21,7	31.07.2014	ROW 4	
KVG	2	Bremervörde - Bevern	9,2	31.07.2014	ROW 1	
KVG	4	Bremervörde - Glinde - Ebersdorf - Alfstedt - Lamstedt	14,5 (25,4)	31.07.2014	ROW 4	
Stoss	5	Bremervörde - Farven - Saderdorf	23,4	31.07.2014	ROW 1	
Stoss	6	Bremervörde - Sandbostel - Bremervörde	24,5	31.07.2014	ROW 4	
Stoss	7	Bremervörde - Mehedorf	23,2	31.07.2014	ROW 4	
KVG	8	Bremervörde - Glinde	5,9	31.07.2014	ROW 4	
Stoss	9	Bremervörde - Hesedorf	6,0	31.07.2014	ROW 1	
Wimmer	66	Sittensen - Scheeßel - Rotenburg	38,0	31.07.2014	ROW 2	
Prüser	102	Fintel - Schneverdingen	2,0 (23,9)	31.08.2010	SFA 1	
Wimmer	296	Wohnste - Meckelsen - Tiste - Sittensen	62,0	31.07.2014	ROW 3	
Stoss	559	Bremervörde - Oerel - Basdahl - Beverstedt - Hagen	18,9 (43,7)	31.07.2015	CUX 6	
EVB	601	Gnarrenburg - Rhade - Zeven	25,6	31.07.2014	ROW 4	
EVB	602	Zeven - Nindorf	13,4	31.07.2014	ROW 1	
EVB	603	Rockstedt - Godenstedt - Seedorf - Selsingen	13,3	31.07.2014	ROW 4	
EVB	604	Zeven - Steinfeld - Wilstedt - Vorwerk	45,2	31.07.2008	ROW 3	
EVB	605	Zeven - Heeslingen - Wense - Meinstedt	28,9	31.07.2008	ROW 3	
EVB	607	Ostereistedt - Rhade - Selsingen	22,9	31.07.2014	ROW 4	
EVB	630	Heeslingen - Zeven - Tarmstedt - Bremen	30,3 (53,7)	31.07.2009	ROW 3, OHZ-Ost	
EVB	631	Rhade - Tarmstedt - Wilstedt	16,4	31.07.2008	ROW 3	
EVB	632	Buchholz - Lilienthal	1,2 (15,9)	31.07.2007	OHZ-Ost	
EVB	637	Bremervörde - Fahrendorf - Gnarrenburg - Kuhstedt	37,0	31.07.2014	ROW 4	
EVB	638	Bremervörde - Brillit - Gnarrenburg - Rhade	27,2	31.07.2014	ROW 4	
EVB	640	Bremervörde - Gnarrenburg - Karlshöfen - OHZ-Scharmbeck	33 (62,8)	31.07.2014 in ROW	ROW 4, OHZ-Ost	Linie ist genehmigungsrechtlich geteilt
v. Ahrentschildt	670	Kuhstedt - Gnarrenburg - Worpsswede - Bremen	11,5 (40,4)	31.07.2009	OHZ-Ost	
WEB	724	Zeven - Mulmshorn - Waffensen - Rotenburg	61,0	31.07.2014	ROW 1	
WEB	725	Rotenburg - Ahausen - Posthausen / Verden	38,0 (65,0)	31.05.2011	VER-Süd	mit Beachtung des Schülerverkehrs in ROW
WEB	729	Rotenburg - Waffensen - Hassendorf - Ottersberg	27,0 (36,0)	31.07.2014	ROW 2	
WEB	731	Rotenburg - Scheeßel - Lauenbrück - Stemmerfeld	39,5	31.07.2014	ROW 2	
WEB	732	Rotenburg - Brockel - Wittorf - Visselhövede	99,0	31.07.2014	ROW 1	
WEB	741	Rotenburg - Borchel - Mulmshorn	29,6	31.07.2014	ROW 1	
WEB	742	Rotenburg (Ringlinie)	8,9	31.07.2014	ROW 2	
WEB	743	Rotenburg - Unterstedt	7,3	31.07.2014	ROW 2	
WEB	745	Zeven - Winkeldorf - Vorwerk - Ottersberg - Oyten - Achim	24,0 (69,0)	31.05.2010	VER-Nord	
Dierks	755	Rotenburg - Böttersen - Horstedt - Sottrum	47,0	31.07.2014	ROW 2	
Dierks	757	Eversen - Hellwege - Hassendorf - Böttersen - Sottrum	36,0	31.07.2014	ROW 2	
KVG	762	Bremervörde - Zeven	44,0	31.07.2014	ROW 1	
WEB	821	Visselhövede - Ottingen - Schwitschen - Visselhövede	23,6	12.12.2009	ROW 1	Betrieb: Bürgerbus Visselhövede
WEB	822	Visselhövede - Kettenburg - Jeddingen - Visselhövede	32,7	12.12.2009	ROW 1	Betrieb: Bürgerbus Visselhövede
WEB	823	Visselhövede - Buchholz - Wittorf - Visselhövede	19,1	12.12.2009	ROW 1	Betrieb: Bürgerbus Visselhövede
KVG	2028	Bremervörde - Elm - Stade	15,4 (48,4)	31.05.2017	STD 6	
KVG	2029	Zeven - Heeslingen - Steddorf - Stade	15,1 (86,0)	31.05.2014	STD 5	
KVG	2036	Wohnste - Buxtehude	2,0 (23,5)	30.11.2009	STD 3	
EVB	2322	Bremervörde - Stade	9,0 (36,5)	31.07.2014	STD 5	Betrieb: Reese
KVG	2703	Zeven - Ahlerstedt - Harsefeld - Finkenwerder Airbus	15,1 (86,0)	31.05.2014	STD 5	
KVG EVB	2711	Sittensen - Sauensiek - Buxtehude - Finkenwerder Airbus	8,5 (47,3)	30.09.2009	STD 3	
KVG	3003	Bremervörde - Elm - Oldendorf	9,0 (19,9)	31.07.2014	ROW 1	
EVB	3860	Zeven - Heeslingen - Tostedt	24,0 (48,5)	31.07.2014	ROW 3	
Dierks EVB WEB u.a.	N63	Tarmstedt - Lilienthal - Bremen-Borgfeld	4,2 (17,8)	13.12.2009	Nachtschwärmer	
Dierks EVB WEB u.a.	N83	Rotenburg - Ahausen - Sottrum - Wehdorf	54,6	13.12.2009	Nachtschwärmer	
Dierks EVB WEB u.a.	N84	Rotenburg - Waffensen - Mulmshorn - Wehdorf	22,3	13.12.2009	Nachtschwärmer	

Tabelle 2.4-2: Verzeichnis des Linienverkehrs nach § 42 PBefG

Die Regelmäßigkeit wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass der Ablauf der Fahrten wechselnden Bedürfnissen der Beteiligten angepasst wird. Sonderlinienverkehre können für Dritte geöffnet sein. Die Tabelle 2.4-3 stellt den Sonderlinienverkehr im Landkreis Rotenburg (Wümme) dar, zunächst sortiert nach dem Linienzweck (§ 43 Absätze 1 bis 4), anschließend nach Liniennummer bzw. alphabetisch.

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Anmerkungen
EVB	606	Kaserne Seedorf - Scheeßel	28,8	14.12.2014	§ 43,1	
EVB	123	Heinschenwalde - Hipstedt - Barchel - Oerel	20,3	02.09.2014	§ 43,2	Betrieb: Stoss
KVG	124	Neu Ebersdorf - Ebersdorf - Alfstedt - Glinde - Oerel	13,4	31.07.2014	§ 43,2	Betrieb: Stoss
EVB	125	Volkmarst - Basdahl - Oese - Barchel - Oerel	20,0	02.09.2014	§ 43,2	Betrieb: Stoss
WEB	746	Stuckenborstel - Sottrum	14,0	31.07.2014	§ 43,2	
WEB	749	Rotenburg - Unterstedt	11,0	31.07.2014	§ 43,2	
Schmätjen	a)	Kirchtimke - Tarmstedt - Bülstedt - Ottersberg	31,6 (38,1)	31.07.2014	§ 43,2	
Schmätjen	b)	Winkeldorf - Taaken - Clüversborstel - Ottersberg	22,9 (25,1)	31.07.2014	§ 43,2	
KVG	132	Stade - Oldendorf - Elm - Bevern	13,9 (110,0)	02.02.2009	§ 43,4	
KVG	133	Freiburg - Hemmoor - Bremervörde - Bevern	18,9 (70,0)	05.12.2011	§ 43,4	
EVB	136	Zeven - Tarmstedt - Selsingen - Bevern	49,0	01.09.2014	§ 43,4	
EVB	Discobus	Bremen - Worswede - Karlshöfen	3,6 (28,7)	11.11.2013	§ 43,4	
WEB Nadolny Schmätjen	N75	Rotenburg - Scheeßel - Wehldorf	71,0	01.09.2014	§ 43,4	
WEB Nadolny Schmätjen	N76	Scheeßel - Fintel - Riepe - Lauenbrück	46,0	01.09.2014	§ 43,4	
EVB	Werderbus	Brüttendorf - Zeven - Tarmstedt - Bremen	22,4 (54,2)	31.01.2014	§ 43,4	

Tabelle 2.4-3: Verzeichnis des Linienverkehrs nach § 43 PBefG

Schülerbeförderung nach der Freistellungsverordnung (FVO). Ein Teil der Schülerbeförderung, die auch für Dritte geöffnet ist, erfolgt nach der FVO. Für die Bedienung gelten die gleichen Grundsätze wie für die öffentlich zugänglichen Schülerverkehre. Die Ermächtigung für die Freistellung nach § 58 Abs. 1 Nr. 1 PBefG setzt dabei voraus, dass nur die im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht besonders ins Gewicht fallenden Beförderungsfälle freigestellt werden können. Die Träger der Kosten für die Schülerbeförderung bestimmen Umfang und Fahrplan der Schülerfahrten und vergüten sie aufgrund der vorgegebenen Leistung. Die häufigsten Ziele in diesem System sind die Grund- und Hauptschulen.

Die vorhandenen FVO-Verkehre werden bei den Teilnetzen (Tabellen 2.4-7, 2.4-9, 2.4-11, 2.4-13) aufgelistet, obwohl sie nicht Bestandteil der Teilnetze sind.

Flexible Betriebsformen in Form von AST oder Rufbus (§ 49 in Verbindung mit § 2 PBefG) werden teilweise auch als alternative Bedienungsformen oder Bedarfsverkehre bezeichnet. Sie nutzen die taxieigenen Vorteile der flächenhaften Bedienung auf Relationen mit niedrigem Fahrgastaufkommen und werden nur dann eingesetzt, wenn wirklich eine Nachfrage vorliegt.

Im Landkreis Rotenburg (Wümme) existiert auf der Linie 745 (Zeven – Winkeldorf – Ottersberg) ein Anruflinientaxi (ALT), das nur mit Anmeldung auf einem festgelegtem Linienweg als Rufbus fährt.

2.4.2.2 Verkehrsunternehmen

Der allgemein zugängliche ÖPNV im Landkreis Rotenburg (Wümme) wird von folgenden Unternehmen betrieben:

Verkehrsunternehmen	Unternehmenssitz	Betriebssitz	Anzahl im LK eingesetzter Busse, einschl. Subunternehmen
Werner Dierks Omnibusbetrieb (Dierks)	Rotenburg-Unterstedt	Rotenburg-Unterstedt	8
Eisenbahnen u. Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB)	Zeven	Zeven	63
Kraftverkehr GmbH (KVG)	Stade	Stade	9
Reese-Reisen GmbH	Harsefeld	Harsefeld	1
Omnibusbetrieb Friedrich Schmärtjen	Bülstedt-Steinfeld	Bülstedt-Steinfeld	9
Autobus Stoss GmbH (Stoss)	Bremervörde	Bremervörde	12
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB)	Bremen	Rotenburg	28
Omnibusbetrieb Andreas Wimmer (Wimmer)	Sittensen	Sittensen	9

(Quelle: Angaben der Verkehrsunternehmen)

Tabelle 2.4-4: Verkehrsunternehmen und Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge

2.4.2.3 Fahrzeuge

Gesamtzahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge	Linienunternehmen	Subunternehmen
Gesamtzahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge	110	29
Durchschnittsalter der Fahrzeuge (ca.)	10,5 Jahre	
Fahrzeugart	Hochflur-Fahrzeuge (Anzahl)	Niederflur-Fahrzeuge (Anzahl)
⇒ Kleinbus	8	
⇒ Midibus	4	
⇒ Solobus	66	17
⇒ 15m-Bus	9	11
⇒ Gelenkbus	22	2
davon im Gelegenheitsverkehr	13	
Fahrzeuge im Schülerbeförderung nach Freistellungsverordnung	7	

Fahrzeug-Ausstattung	(Anzahl der Fahrzeuge)
Stellplatz für Kinderwagen	
⇒ Fahrzeuge mit Stellplatz für Kinderwagen	122
⇒ Fahrzeuge ohne Stellplatz für Kinderwagen	17
Zielschilder	
⇒ Fahrzeuge mit Matrixanzeige	76
⇒ Fahrzeuge mit Rollband	47
⇒ Fahrzeuge mit Steckschildern	16
Einstieghilfen bei Niederflur-Fahrzeugen	
⇒ Fahrzeuge mit Absenkvorrichtung (Kneeling)	24
⇒ Fahrzeuge m. elektrisch ausfahrbarer Rampe	
⇒ Fahrzeuge mit manuell ausklappbarer Rampe	25
⇒ Fahrzeuge mit Lift	

Tabelle 2.4-5: Übersicht der Ausstattungsmerkmale der eingesetzten Fahrzeuge

Von den 139 Fahrzeugen, die im Landkreis verkehren, sind 30 Niederflurfahrzeuge.

2.4.2.4 Linienkategorien

Für den Landkreis Rotenburg (Wümme) ergibt sich folgendes Gesamtbild: Die einzelnen Linien weisen unterschiedliche Merkmale auf und haben daher für das Verkehrsangebot auch eine unterschiedliche Bedeutung. Eine durchgängige abgestufte Linienstruktur des straßengebundenen ÖPNV hat sich im Landkreis allerdings nicht durchgängig entwickelt. Dennoch kann eine grobe Einteilung der Linien erfolgen. Demzufolge werden folgende Linienkategorien definiert:

- **Regionallinien**

Regionallinien verbinden auf möglichst direktem Weg Grund-, Mittel- und Oberzentren miteinander. Das Fahrplanangebot erfüllt die Bedürfnisse des Berufs-, Schüler-, Einkaufs- und des Versorgungsverkehrs.

- Regionallinien, die über ein gutes Fahrtenangebot verfügen werden im Folgenden auch als regionale Hauptlinien bezeichnet.
- Regionallinien, die hauptsächlich Orte an das nächstgelegene Grund- oder Mittelzentrum anbinden, werden auch Erschließungslinien genannt.

- **Lokaler Linienverkehr**

Lokaler Linienverkehr findet im Regelfall nur innerhalb einer Stadt oder Gemeinde statt. Im Landkreis Rotenburg (Wümme) gibt es solche Verkehre in den Städten Rotenburg (Wümme), Bremervörde und Visselhövede.

- **Schulbezogener Linienverkehr**

Der schulbezogene Linienverkehr ist zwar grundsätzlich auch für jedermann zugänglich, aber in Linienkonzeption, Fahrplangestaltung und Betriebszeiten eng an die Bedürfnisse der Hauptnutzerguppe (Schüler/Schülerinnen) orientiert. Klassisches Merkmal ist die Bedienung nur an Schultagen.

● Schülerbeförderung nach der Freistellungsverordnung (FVO)

Diese Verkehre sind nicht an die Haltestellen der öffentlichen Linien gebunden und erfüllen folgende Aufgaben:

- Ein Teil dieser bedarfsorientierten Verkehrsart ergänzt vorhandene Linien zu Zeiten, in denen diese kein ausreichendes Angebot vorhalten. Dies sind beispielsweise Fahrten zur 2. oder nach der 4., 6. oder 7. Schulstunde, Rückfahrten von Arbeitsgemeinschaften und Zubringerfahrten zu öffentlichen Linien.
- Ein anderer Teil dieser Freistellungsverkehre deckt die vollständige Schülerbeförderung aus einzelnen Orten zu Grundschulen, Schulen für Lernbehinderte aber auch zu Schulen des Sek I-Bereiches ab.

2.4.2.5 Teilnetze im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Das Liniennetz (siehe Abbildung 2.4-2) im Landkreis Rotenburg (Wümme) ist in vier Teilnetze gegliedert. Das **Teilnetz 1** verläuft entlang einer Achse Bremervörde – Zeven – Rotenburg (Wümme) – Visselhövede. Das **Teilnetz 2** erstreckt sich in die Samtgemeinden Sottrum und Fintel sowie die Gemeinde Scheeßel. Das **Teilnetz 3** umfasst die Linien in den Samtgemeinden Tarmstedt, Zeven (mit einer Ausnahme) und Sittensen. Das **Teilnetz 4** befindet sich im Raum Zeven, Gnarrenburg und Bremervörde.

Teilnetz 1

Linien des Teilnetzes 1 im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
KVG	2	Bremervörde - Bevern	31.07.2014	§ 42	ROW 1
Stoss	5	Bremervörde - Farven - Saderdorf	31.07.2014	§ 42	ROW 1
Stoss	9	Bremervörde - Hesedorf	31.07.2014	§ 42	ROW 1
EVB	602	Zeven - Nindorf	31.07.2014	§ 42	ROW 1
WEB	724	Zeven - Mulmshorn - Waffensen - Rotenburg	31.07.2014	§ 42	ROW 1
WEB	732	Rotenburg - Brockel - Wittorf - Visselhövede	31.07.2014	§ 42	ROW 1
WEB	741	Rotenburg - Borchel - Mulmshorn	31.07.2014	§ 42	ROW 1
KVG	762	Bremervörde - Zeven	31.07.2014	§ 42	ROW 1
WEB	821	Visselhövede - Ottingen - Schwitschen - Visselhövede	12.12.2009	§ 42	ROW 1
WEB	822	Visselhövede - Kettenburg - Jeddigen - Visselhövede	12.12.2009	§ 42	ROW 1
WEB	823	Visselhövede - Buchholz - Wittorf - Visselhövede	12.12.2009	§ 42	ROW 1
KVG	3003	Bremervörde - Elm - Oldendorf	31.07.2014	§ 42	ROW 1

Übrige Linien, die im Teilnetz 1 verkehren

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
KVG	132	Stade - Oldendorf - Elm - Bevern	02.02.2009	§ 43,4	-
EVB	606	Kaserne Seedorf - Scheeßel	14.12.2014	§ 43,1	-
KVG	2028	Bremervörde - Elm - Stade	31.05.2017	§ 42	STD 6
EVB	2322	Bremervörde - Stade	31.07.2014	§ 42	STD 5
Dierks EVB WEB u.a.	N83	Rotenburg - Ahausen - Sottrum - Wehldorf	13.12.2009	§ 42	Nachtschwärmer
Dierks EVB WEB u.a.	N84	Rotenburg - Waffensen - Mulmshorn - Wehldorf	13.12.2009	§ 42	Nachtschwärmer

Tabelle 2.4-6: Linien im Teilnetz 1 im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Im Bereich des Teilnetzes 1 werden Freistellungsverkehre nach FVO, § 1, Nr. 4d, durchgeführt:

Bedienungsorte	Verkehr für
Minstedt, Plönjeshausen,	GS Bevern
Elmer Berg, Elmerheide, Schierel, Buschdeel	GS Elm
Farven, Fahrenbruch, Grafel, Anderlingen, Hassel, Parnewinkel, Ohrel, Oelkershausen, Deinstedt,	SZ Selsingen, Anschluss Zeven
Byhusen, Malstedt, Deinstedt, Sandbostel, Heinrichsdorf, Ober-Ochtenhausen	SZ Selsingen
Hatzte, Ehestorf	GS Elsdorf, Anschluss Zeven
Hofkoh, Wistedt, Osenhorst, Frankenbostel, Rüspel, Volken- sen, Nindorf, Waldsiedlung, Badenhorst, Bockhorst	GS Elsdorf
Bothel, Bellen, Bretel, Brockel	SKG Hemslingen
Riekenbostel, Weißenmoor, Westerwalsede, Süderwalsede, Rahnhorst	GS Kirchwalsede
Moordorf, Rosebruch, Hütthof, Buchholz, Ottingen, Riepholm, Drögenbostel, Hiddingen, Delventhal, Schwitschen, Ketten- burg, Hilligensehl, Fahlbeck	SZ Visselhövede, Anschluss Ro- tenburg
Kettenburg, Nindorf,	GS Jeddingen
Wehnsen, Bleckwedel, Königshof, Lehrden, Egenbostel, Hof Tadel, Dreeßel	GS Jeddingen, Anschluss Ro- tenburg und Visselhövede
Moordorf, Rosebruch, Hütthof, Buchholz	GS Wittorf
Neu Bretel, Bretel, Düsternheide, Lüdingen	GS Wittorf, Anschluss Rotenburg und Visselhövede

Tabelle 2.4-7: FVO-Verkehre im Teilnetz 1

Regionallinien im Landkreis Rotenburg (Wümme)

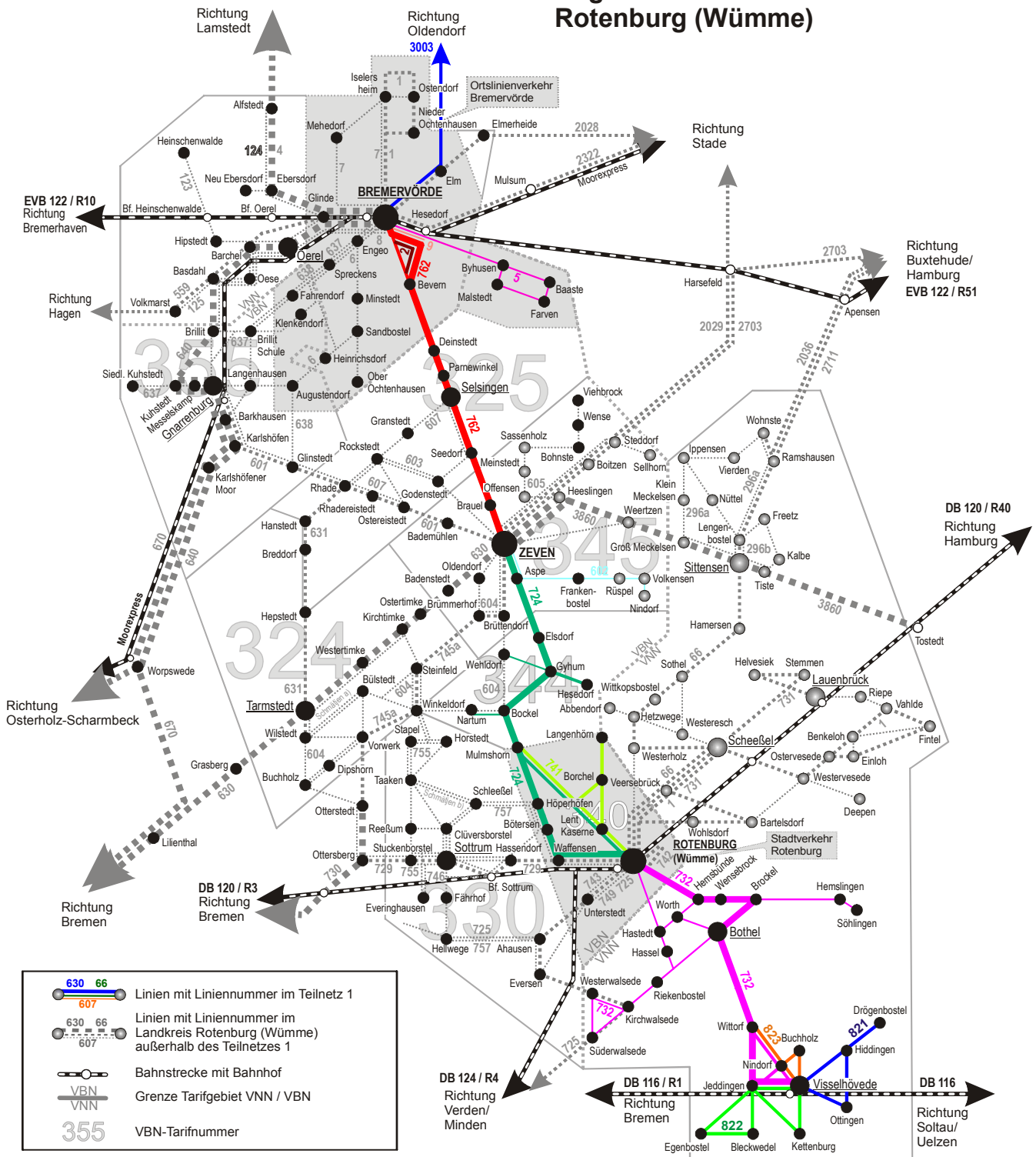


Abb. 2.4-3: Linienverkehr im Teilnetz 1

Im Teilnetz 1 finden sich die regionalen Hauptlinien 724, 732 und 762.

Bei einer Ausschreibung kann das Teilnetz 1 in zwei Lose aufgeteilt werden. Die Linien 2, 5, 9, 602, 724, 741, 762 und 3003 bilden das Los A. Die Linien 732, 821, 822 und 823 im Raum zwischen Rotenburg (Wümme) und Visselhövede sind das Los B.

Teilnetz 2**Linien des Teilnetzes 2 im Landkreis Rotenburg (Wümme)**

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
Schmätjen	1	Fintel - Scheeßel - Rotenburg	31.07.2014	§ 42	ROW 2
Wimmer	66	Sittensen - Scheeßel - Rotenburg	31.07.2014	§ 42	ROW 2
WEB	729	Rotenburg - Waffensen - Hassendorf - Ottersberg	31.07.2014	§ 42	ROW 2
WEB	731	Rotenburg - Scheeßel - Lauenbrück - Stemmerfeld	31.07.2014	§ 42	ROW 2
WEB	742	Rotenburg (Ringlinie)	31.07.2014	§ 42	ROW 2
WEB	743	Rotenburg - Unterstedt	31.07.2014	§ 42	ROW 2
Dierks	755	Rotenburg - Bötersen - Horstedt - Sottrum	31.07.2014	§ 42	ROW 2
Dierks	757	Eversen - Hellwege - Hassendorf - Bötersen - Sottrum	31.07.2014	§ 42	ROW 2
WEB	746	Stuckenborstel - Sottrum	31.07.2014	§ 43,2	ROW 2
WEB	749	Rotenburg - Unterstedt	31.07.2014	§ 43,2	ROW 2

Übrige Linien, die im Teilnetz 2 verkehren

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
Prüser	102	Fintel - Schneverdingen	31.08.2010	§ 42	SFA 1
WEB	725	Rotenburg - Ahausen - Posthausen / Verden	31.05.2011	§ 42	VER-Süd
WEB Nadolny Schmätjen	N75	Rotenburg - Scheeßel - Wehldorf	01.09.2014	§ 43,4	-
WEB Nadolny Schmätjen	N76	Scheeßel - Fintel - Riepe - Lauenbrück	01.09.2014	§ 43,4	-
Schmätjen	b)	Winkeldorf - Taaken - Clüversborstel - Ottersberg	31.07.2014	§ 43,2	-

Tabelle 2.4-8: Linien im Teilnetz 2 im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Im Bereich des Teilnetzes 2 werden Freistellungsverkehre nach FVO, § 1, Nr. 4d, durchgeführt:

Bedienungsorte	Verkehr für
Kleekamp, Unterstedt, Rotenburg	GS Am Grafel
Stemmen, Helvesiek	GS Ast. Stemmen/Helvesiek
Lauenbrück	Eichenschule Scheeßel
Scheeßel, Westervesede, Lauenbrück, Riepe	RSS Kakenstorf
Bittstedt, Clünder	GS Horstedt
Sottrum, Bötersen, Clüversborstel, Höperhöfen, Reeßum, Stuckenborstel, Taaken, Hassendorf, Horstedt, Stapel, Winkeldorf	Anschluss zur KGS Tarmstedt
Kirchwalsede, Ahausen	Anschluss zur RSS Ottersberg

Tabelle 2.4-9: FVO-Verkehre im Teilnetz 2

Regionallinien im Landkreis Rotenburg (Wümme)

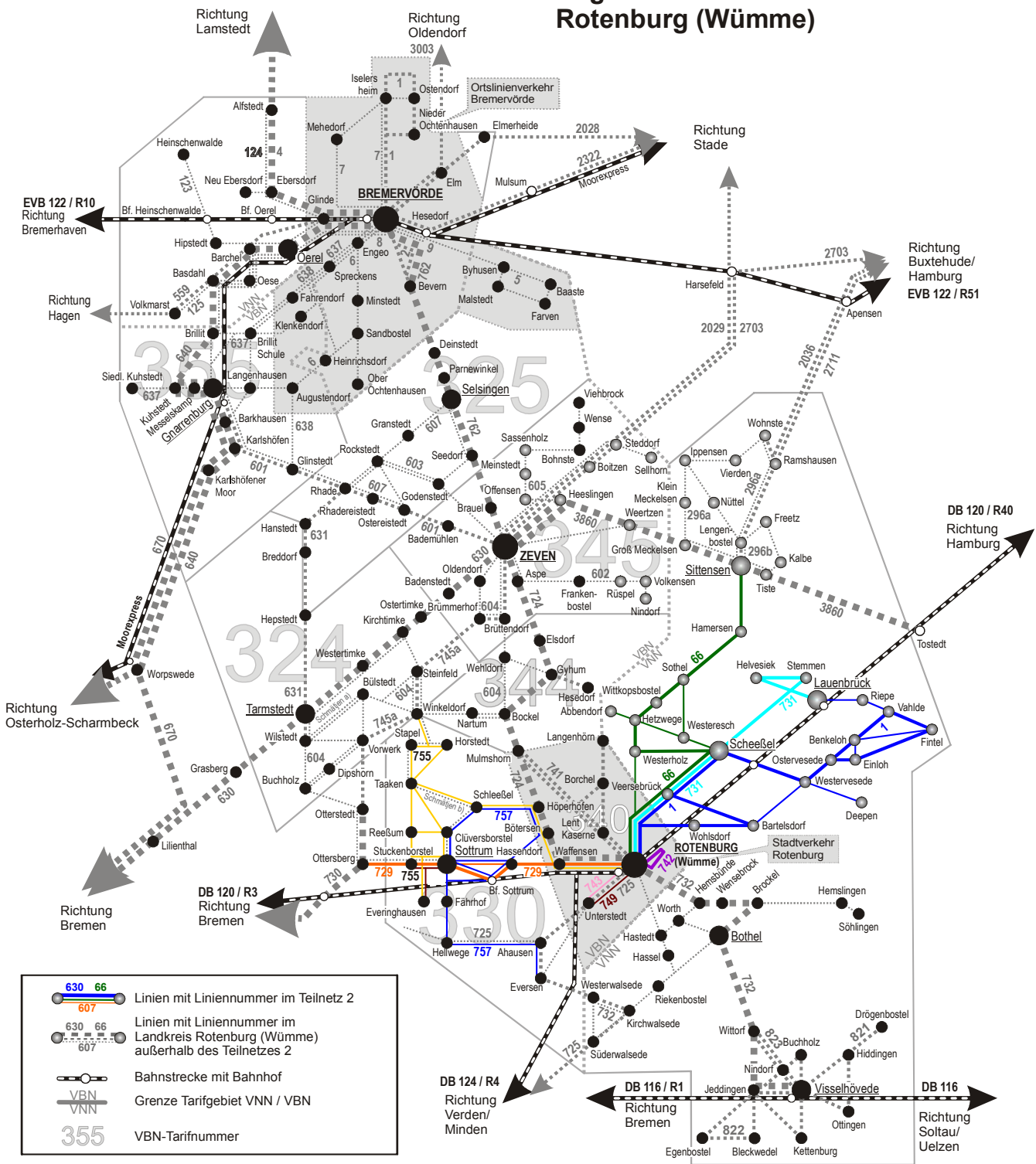


Abb. 2.4-4: Linienverkehr im Teilnetz 2

Bei einer Ausschreibung kann das Teilnetz 2 in zwei Lose aufgeteilt werden. Die Linien 729, 743, 746, 749, 755 und 757 bilden das Los A. Die Linien 1, 66, 731, und 742 östlich von Rotenburg (Wümme) sind das Los B.

Teilnetz 3**Linien des Teilnetzes 3 im Landkreis Rotenburg (Wümme)**

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
Wimmer	296	Wohnste - Meckelsen - Tiste - Sittensen	31.07.2014	§ 42	ROW 3
EVB	604	Zeven - Steinfeld - Wilstedt - Vorwerk	31.07.2008	§ 42	ROW 3
EVB	605	Zeven - Heeslingen - Wense - Meinstedt	31.07.2008	§ 42	ROW 3
EVB	630	Heeslingen - Zeven - Tarmstedt - Bremen	31.07.2009	§ 42	ROW 3, OHZ-Ost
EVB	631	Rhade - Tarmstedt - Wilstedt	31.07.2008	§ 42	ROW 3
EVB	3860	Zeven - Heeslingen - Tostedt	31.07.2014	§ 42	ROW 3

Übrige Linien, die im Teilnetz 3 verkehren

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
EVB	136	Zeven - Tarmstedt - Selsingen - Bevern	01.09.2014	§ 43,4	-
EVB	632	Buchholz - Lilienthal	31.07.2007	§ 42	OHZ-Ost
WEB	745	Zeven - Winkeldorf - Vorwerk - Ottersberg - Oyten - Achim	31.05.2010	§ 42	VER-Nord
KVG	2029	Zeven - Heeslingen - Steddorf - Stade	31.05.2014	§ 42	STD 5
KVG	2036	Wohnste - Buxtehude	30.11.2009	§ 42	STD 3
KVG	2703	Zeven - Ahlerstedt - Harsefeld - Finkenwerder Airbus	31.05.2014	§ 42	STD 5
KVG EVB	2711	Sittensen - Sauensiek - Buxte-hude - Finkenwerder Airbus	30.09.2009	§ 42	STD 3
Schmätjen	a)	Kirchtimke - Tarmstedt - Bülstedt - Ottersberg	31.07.2014	§ 43,2	-
Dierks EVB WEB u.a.	N63	Tarmstedt - Lilienthal - Bremen-Borgfeld	13.12.2009	§ 42	Nachtschwärmer
EVB	Werderbus	Brüttendorf - Zeven - Tarmstedt - Bremen	31.01.2014	§ 43,4	-

Tabelle 2.4-10: Linien im Teilnetz 3 im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Im Bereich des Teilnetzes 3 werden Freistellungsverkehre nach FVO, § 1, Nr. 4d, durchgeführt:

Bedienungsorte	Verkehr für
Steinfeld, Bülstedt, Osterbruch, Vorwerk, Dipshorn, Buchholz	GS Wilstedt, Ast. Bülstedt, Anschluss Tarmstedt

Tabelle 2.4-11: FVO-Verkehr im Teilnetz 3

Regionallinien im Landkreis Rotenburg (Wümme)

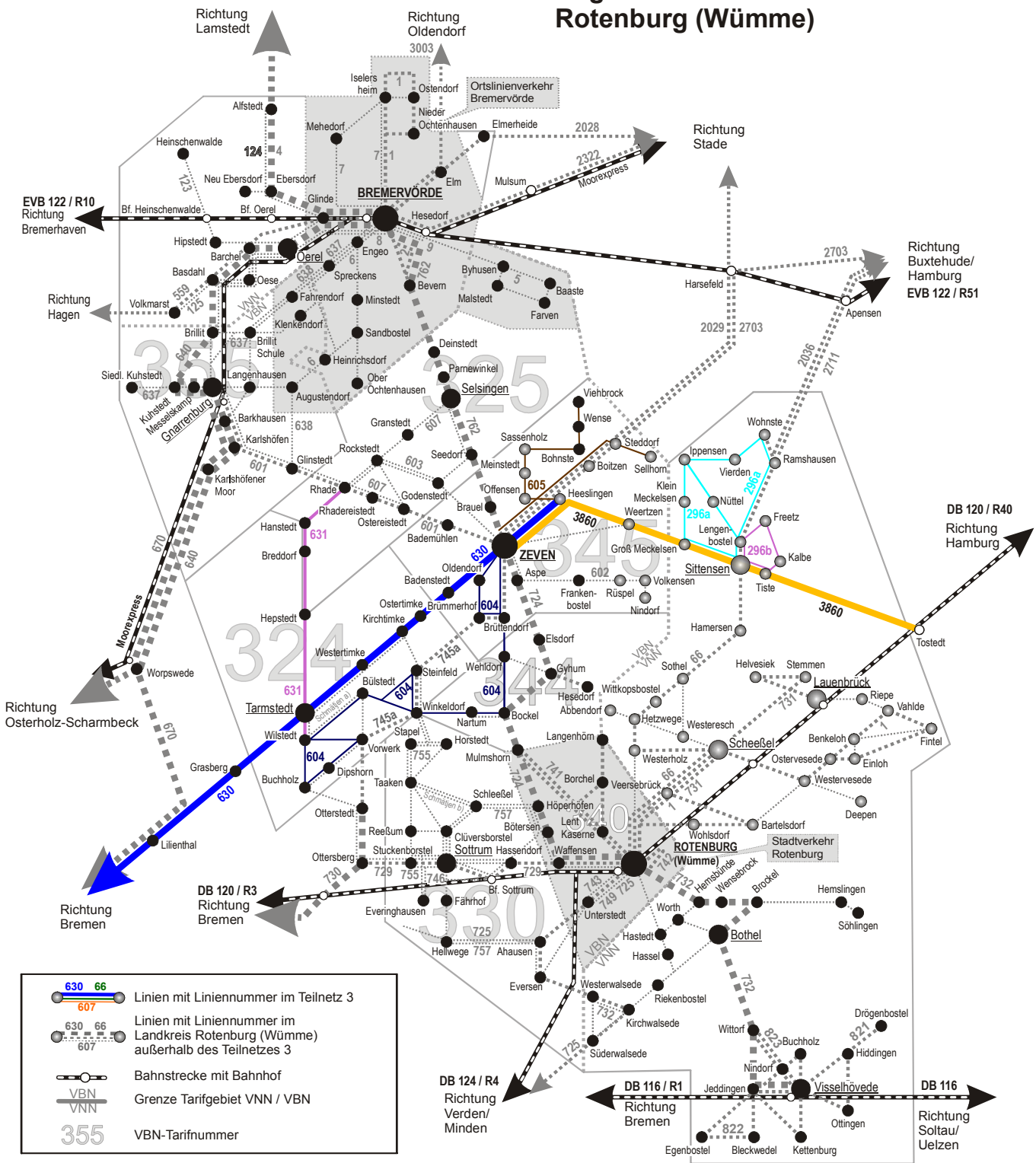


Abb. 2.4-5: Linienverkehr im Teilnetz 3

Im Teilnetz 3 verlaufen die regionalen Hauptlinien 630 und 3860.

Bei einer Ausschreibung kann das Teilnetz 3 in zwei Lose aufgeteilt werden. Die Linien 604, 605, 630 und 631 bilden das Los A. Die Linien östlich von Zeven 296, 605 und 3860 sind das Los B.

Teilnetz 4**Linien des Teilnetzes 4 im Landkreis Rotenburg (Wümme)**

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
Stoss	1	Bremervörde - Ostendorf - Bremervörde	31.07.2014	§ 42	ROW 4
KVG	4	Bremervörde - Glinde - Ebersdorf - Alfstedt - Lamstedt	31.07.2014	§ 42	ROW 4
Stoss	6	Bremervörde - Sandbostel - Bremervörde	31.07.2014	§ 42	ROW 4
Stoss	7	Bremervörde - Mehedorf	31.07.2014	§ 42	ROW 4
KVG	8	Bremervörde - Glinde	31.07.2014	§ 42	ROW 4
EVB	123	Heinschenwalde - Hipstedt - Barchel - Oerel	02.09.2014	§ 43,2	ROW 4
KVG	124	Neu Ebersdorf - Ebersdorf - Alfstedt - Glinde - Oerel	31.07.2014	§ 43,2	ROW 4
EVB	125	Volkmarst - Basdahl - Oese - Barchel - Oerel	02.09.2014	§ 43,2	ROW 4
EVB	601	Gnarrenburg - Rhade - Zeven	31.07.2014	§ 42	ROW 4
EVB	603	Rockstedt - Godenstedt - Seedorf - Selsingen	31.07.2014	§ 42	ROW 4
EVB	607	Ostereistedt - Rhade - Selsingen	31.07.2014	§ 42	ROW 4
EVB	637	Bremervörde - Fahrendorf - Gnarrenburg - Kuhstedt	31.07.2014	§ 42	ROW 4
EVB	638	Bremervörde - Brillit - Gnarrenburg - Rhade	31.07.2014	§ 42	ROW 4
EVB	640	Bremervörde - Gnarrenburg - Karlshöfen (- Osterholz-Scharmbeck)	31.07.2014 in ROW	§ 42	ROW 4, OHZ-Ost

Übrige Linien, die im Teilnetz 4 verkehren

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
KVG	133	Freiburg - Hemmoor - Bremervörde -Bevern	05.12.2011	§ 43,4	-
Stoss	559	Bremervörde - Oerel - Basdahl - Beverstedt - Hagen	31.07.2015	§ 42	CUX 6
v. Ahrentschildt	670	Kuhstedt - Gnarrenburg -Worpswede - Bremen	31.07.2009	§ 42	OHZ-Ost
EVB	Disco-bus	Bremen - Worpswede - Karlshöfen	11.11.2013	§ 43,4	-

Tabelle 2.4-12: Linien im Teilnetz 4 im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Im Bereich des Teilnetzes 4 werden Freistellungsverkehre nach FVO, § 1, Nr. 4d, durchgeführt:

Bedienungsorte	Verkehr für
Neukuhstedtermoor, Kuhstedtermoor, Messelskamp, Siedlung Kuhstedt	GS Kuhstedt
Findorf, Oberfindorf, Kuhstedtermoor, Karlshöfenermoor	GS Karlshöfen, Anschluss Gnarrenburg

Tabelle 2.4-13: FVO-Verkehre im Teilnetz 4

Regionallinien im Landkreis Rotenburg (Wümme)

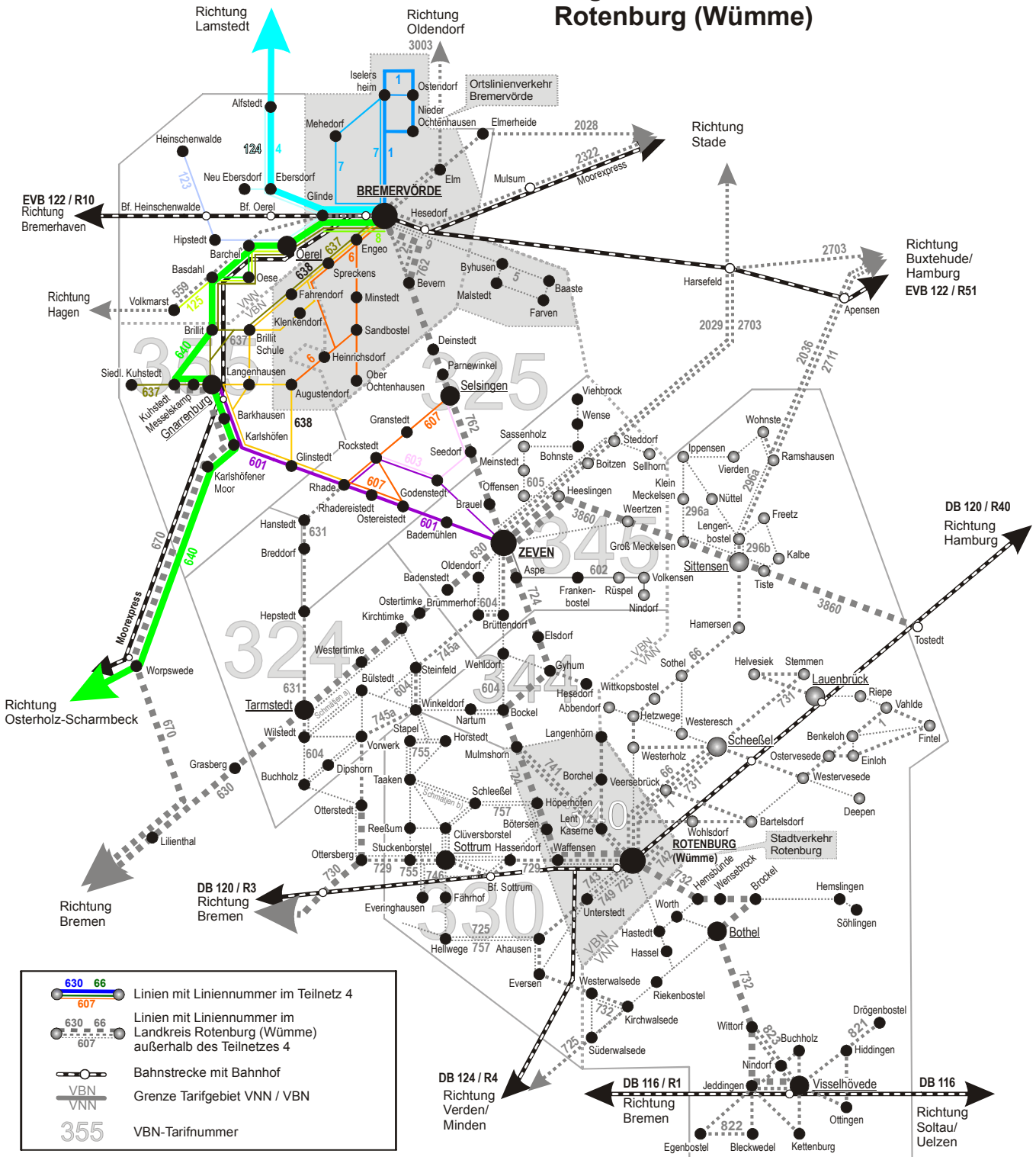


Abb. 2.4-6: Linienverkehr im Teilnetz 4

Im Teilnetz 4 fahren die regionalen Hauptlinien 4 und 640.

2.4.3 Verknüpfungspunkte

2.4.3.1 ÖPNV - ÖPNV

Im Landkreis Rotenburg (Wümme) sind einige Haltestellen wichtige Verknüpfungspunkte zwischen Buslinien. Neben überregional bedeutenden Umsteigehaltestellen wie Bremervörde Bf., Stadtmitte, Zeven Busbf. oder Rotenburg (Wümme) Bf. haben die Verknüpfungspunkte in Tarmstedt, Gnarrenburg, Sittensen und Scheeßel eine wichtige regionale Bedeutung für den Umstieg zwischen einzelnen Buslinien. Außerhalb des Landkreises liegen weitere auch für die Fahrgäste des Landkreis Rotenburg (Wümme) wichtige Verknüpfungspunkte, wie z.B. in Ottersberg und Worpswede.

2.4.3.2 ÖPNV - SPNV

Eine Reihe von Regionallinien im Landkreis erfüllen Zubringerfunktionen zur Schiene. Gute Übergangsmöglichkeiten zwischen Bus und Bahn bestehen in Rotenburg (Wümme), Scheeßel, Visselhövede, Bremervörde und Hesedorf. Die übrigen Bahnstationen haben keine Bushaltestelle. Außerhalb des Landkreises sind die Bahnhöfe Tostedt und Harsefeld auch für Fahrgäste aus dem Landkreis wichtige Umsteigehaltestellen.

2.4.3.3 SPNV - Individualverkehr (IV)

Die Verknüpfung zwischen dem Individualverkehr und dem Schienenverkehr ist an den Bahnhöfen Sottrum, Rotenburg, Scheeßel, Lauenbrück, Bremervörde und Visselhövede (Pkw- und Fahrradstellplätze) gegeben. An den Bahnstationen Heinschenwalde, Oerel und Hesedorf sind Fahrradstellplätze (B+R-Anlage) vorhanden.

2.4.3.4 ÖPNV - Individualverkehr (IV)

Bei Bushaltestellen mit geringem Fahrgastaufkommen reichen in der Regel die Parkflächen im öffentlichen Straßenraum aus, um Verknüpfungen des IV mit dem ÖPNV zu gewährleisten. In Sittensen ist eine P+R-Anlage für Fahrgäste des OsteSprinters in Betrieb genommen worden.

An Bushaltestellen, die einen großen Einzugsbereich haben, sind teilweise Fahrradstellplätze vorhanden.

2.5 Tarife

Die Tarifstruktur im Landkreis Rotenburg setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen:

- Tarif des Verkehrsverbundes Bremen/ Niedersachsen (**VBN-Tarif**)
- Regionaltarif (**VNN-Tarif**) als Basistarif von regionalen Busunternehmen.
- Tarif der Verkehrsgemeinschaft Omnibusverkehr Bremervörde (**OVB-Tarif**)
- Tarif der **Deutschen Bahn AG**
- Tarif der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (**EVB-Schienentarif**)
- Tarif der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis (**VH-Tarif**)
- **Sondertarife** auf einzelnen Linien (z.B. 606, N75, N76, Discolinien)

Die Abbildung 2.5-1 veranschaulicht die verschiedenen Tarifgebiete.

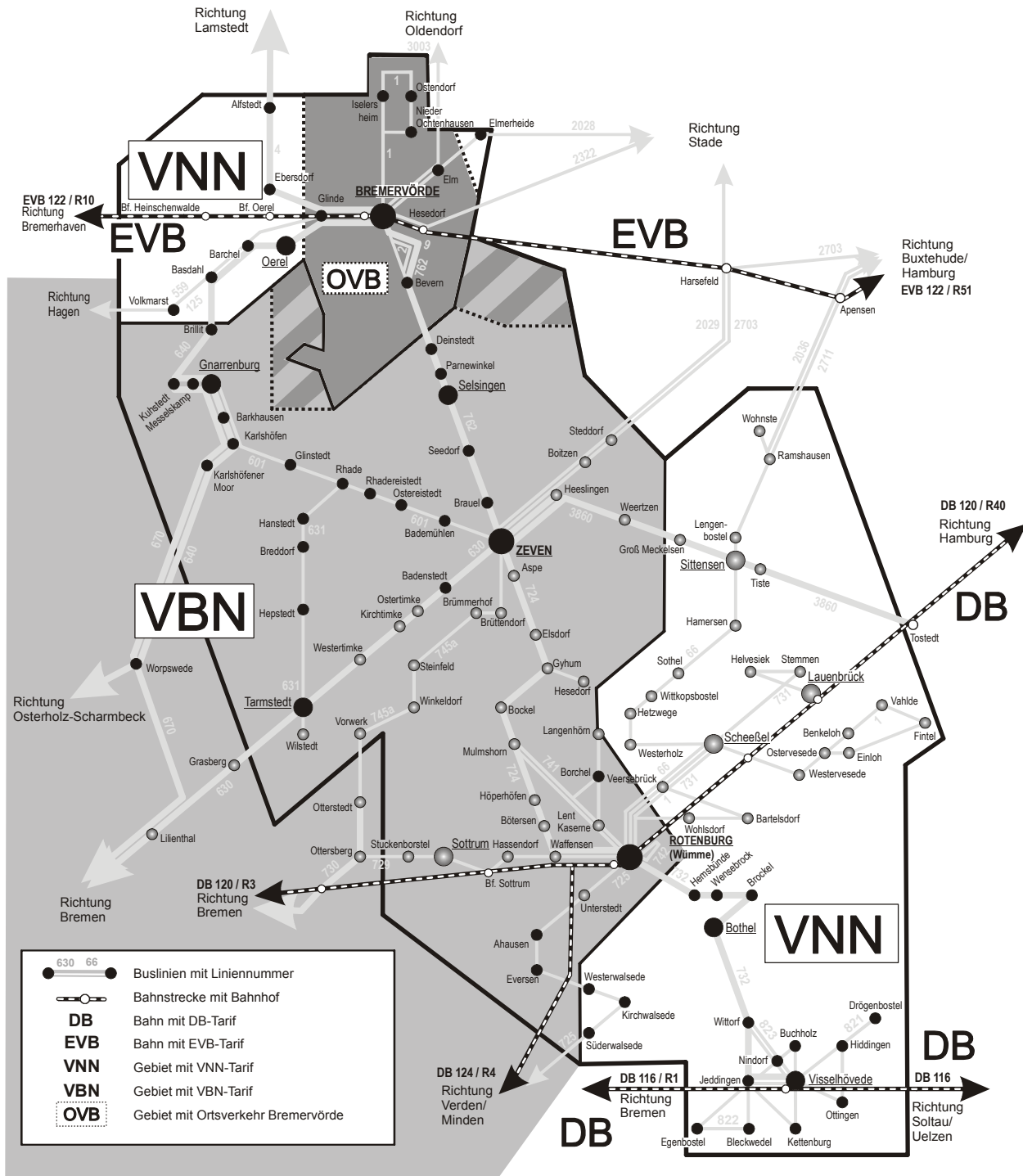


Abb. 2.5-1: Tarife im Landkreis Rotenburg (Wümme)

2.5.1 VBN-Tarif

Dieser als Flächenzonentarif konzipierte Tarif gilt auf den in den VBN einbezogenen Linien und Schienenstrecken in der Gemeinde Gnarrenburg, den Samtgemeinden Sottrum, Tarmstedt, Zeven und Selsingen sowie in der Stadt Rotenburg. Tarifliche Übergänge zwischen Regionaltarif und VBN-Tarif existieren nicht, bei ein- oder ausbrechenden Verkehren überlagert der Regionaltarif den VBN-Tarif. Innerhalb des VBN-Tarifs können Fahrgäste aus einem breit gefächerten Angebot von Einzel-, Gruppen-, Tages-, Wochen-, Monats- und Abokarten auswählen.

Seit Februar 2008 wird auf den Linien in der VBN-Zone 340 (Stadt Rotenburg (Wümme)) sowie den Linien 724 und 725 ein Übergangstarif für Zeitkarten in Richtung HVV anerkannt bzw. angeboten.

2.5.2 VNN-Tarif

Alle regionalen Verkehrsunternehmen des Landkreises sind Partner der Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN), die u. a. in Teilen des Landkreises Rotenburg (Wümme) einen gemeinsamen Regionaltarif anbietet. Der Fahrgast kann alle Busse im Verkehrsgebiet mit einem Fahrschein nutzen - auch bei mehrmaligem Umsteigen -, unabhängig davon, wer Eigentümer der Fahrzeuge ist bzw. wer Betreiber oder Konzessionär der Linie ist. Bei Umsteigevorgängen ist der Fahrschein günstiger für die Kunden, weil zwischen den Linien der verschiedenen Unternehmen durchtarifert worden ist.

Beim Regionaltarif handelt es sich um einen relationsbezogenen Teilstreckentarif, der die Linien in Teilstrecken von je zwei Kilometern aufteilt, mit Übergängen in die lokalen Einheitstarife. Daneben werden neben den normalen Wochen- und Monatskarten noch Wochen- bzw. Monatssparkarten angeboten. Diese sind im Schnitt um 17% günstiger. Die Sparkarten sind im Gegensatz zu den normalen Zeitkarten nicht übertragbar und nicht an Sonn- und Feiertagen gültig.

Auf Linien des Regionaltarifs, die in die benachbarten Kooperationsräume des VBN und der VH hineinlaufen, können Fahrkarten des Regionaltarifs „hineingelöst“ werden. Eine Weiterfahrt in diese Gemeinschaftsverkehre ist mit der VNN-Fahrkarte aber nicht möglich.

Seit Februar 2008 wird auf den Linien 732, 762, 2028, 2029, 2036, 2322 und 3860 ebenfalls ein Übergangstarif für Zeitkarten in Richtung HVV angeboten. Auf der Linie 3860 (OsteSprinter Zeven – Sittensen – Tostedt) kann darüber hinaus ein Übergangstarif in den HVV für Einzel-, Gruppen- und Tageskarten gekauft werden.

2.5.3 OVB-Tarif

Im Bereich der Verkehrsgemeinschaft Omnibusverkehr Bremervörde (OVB) gilt ein besonderer Einheitstarif, der als Zonentarif ausgestaltet ist. Die Übergänge zwischen Regionaltarif und OVB-Tarif sind gewährleistet.

Seit Februar 2008 wird der Übergangstarif für Zeitkarten in Richtung HVV im Stadtverkehr Bremer-vörde anerkannt.

2.5.4 Deutsche Bahn AG

Bei dem auf allen Strecken der Deutschen Bahn AG gültigen Tarif handelt es sich um einen relationsbezogenen Kilometer-Tarif mit Zuschlägen je nach Zugart. Auf einigen Buslinien von KVG und WEB werden Fahrausweise der DB AG anerkannt.

Seit Februar 2008 wird auf der KBS 120 von den Bahnhöfen Sottrum, Rotenburg (Wümme), Scheeßel und Lauenbrück ein Übergangstarif für Zeitkarten in Richtung HVV angeboten.

2.5.5 EVB-Schienentarif

Es handelt sich um einen relationsbezogenen Kilometer-tarif, der an den DB-Tarif angelehnt wurde und die Möglichkeit bietet, durchgehende Fahrausweise in den HVV hinein zu lösen.

Seit Februar 2008 wird auf der KBS 122 von den Bahnhöfen Heinschenwalde, Oerel, Bremervörde und Hesedorf Lauenbrück ebenfalls ein Übergangstarif für Zeitkarten in Richtung HVV angeboten.

2.5.6 VH-Tarif

Im Bereich der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis (VH) im Landkreis Soltau-Fallingb. gilt ein einheitlicher Zonentarif. Der VH-Tarif ragt mit der Linie 102 (Schneverdingen – Fintel) in den Landkreis Rotenburg (Wümme). Die Bedeutung der Linie ist im Landkreis Rotenburg (Wümme) gering.

2.5.7 Sondertarife

Auf speziellen Bedarf abgestimmte Linien (z.B. Berufsverkehr oder Freizeitverkehr) wird ein Sondertarif erhoben, wie z.B. auf den Diskobuslinien 132, 133 und 136 nach Bevern, auf der Linie 606 (Kaserne Seedorf – Scheeßel) oder auf dem Werderbus (Zeven – Tarmstedt – Weser-Stadion).

2.6 Fahrgastinformation

2.6.1 Gedruckte Fahrpläne

Seit 1999 geben die Verkehrsunternehmen gemeinsam mit dem Landkreis Rotenburg (Wümme) jährlich einen Kreisfahrplan heraus. Der Kreisfahrplan ist in allen Bussen, Rathäusern und einigen weiteren Stellen erhältlich. Er enthält streckenbezogene Fahrpläne der Schienenstrecken im Landkreis, Liniennetzpläne, linienbezogene Fahrpläne des Regional-, Schüler- und Lokalverkehrs sowie Kurzbeschreibungen zu den Tarifen.

Darüber hinaus geben einige Verkehrsunternehmen unternehmensbezogene und / oder linienbezogene Fahrpläne heraus.

Zusätzlich werden die im VBN integrierten Linien in den Regio-Fahrplan des VBN veröffentlicht.

2.6.2 Fahrplanauskunft

Weiterhin steht seit dem Jahr 2000 die elektronische Fahrplanauskunft „Connect“ (Internetadresse: www.vnn.de und www.vbn.de) zur Verfügung, die niedersachsenweit ÖPNV-Verbindungen enthält. Die Eisenbahnen sind unter www.bahn.de, www.der-metronom.de oder www.evb-elbe-weser.de im Internet zu finden.

Darüber hinaus gibt die DB AG eine CD-Rom heraus, die ebenfalls niedersachsenweit ÖPNV-Verbindungen enthält.

Telefonische Informationen können jeweils über die einzelnen Verkehrsunternehmen und für den VBN-Bereich über das VBN-Call-Center, Tel. 0 18 05 / 826 826 (14 Cent/Min.) abgefragt werden.

Die Auskunft der Bahn kann unter Tel. 11 861 (3 Cent/Sek.) erreicht werden, die kostenfreie automatische Fahrplanauskunft der Bahn unter Tel. 0800 / 150 70 90.

2.6.3 Aushangfahrpläne

Ein weiterer wichtiger Träger von Kundeninformationen sind die Haltestellen. Wesentliches Element sind die Aushangfahrpläne an den Haltestellenmasten. Die Fahrpläne werden im Regionalverkehr linienbezogen, im VBN-Bereich linien- (Region) und haltestellenbezogen (Städte) dargestellt. Die weitere Ausstattung ist sehr unterschiedlich. Im VBN-Gebiet werden Haltestellenname, Linienbezeichnung mit Liniennummer und Zone angegeben. Diese Standards sind für das Verbandsgebiet des ZVBN im VBN-Haltestellenkonzept festgelegt.

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 Rotenburg (Wümme) 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

3.2.1 Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität ist ein maßgebendes Kriterium für die Beurteilung des Zugangs zum ÖPNV. Sie wird bestimmt durch die Lage der Haltestellen in der vorhandenen Siedlungsstruktur. Zwischen der Erschließungsqualität und der Verbindungsqualität (vgl. 3.2.3) existiert eine gegenseitige Abhängigkeit, d.h. bei hoher Erschließungswirkung sinkt im Allgemeinen die Verbindungsqualität.

3.2.1.1 Bemessungsmerkmal

Das Bemessungsmerkmal für die Erschließungsqualität ist das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein einer Haltestelle des allgemein zugänglichen ÖPNV im Ort.

3.2.1.2 Bewertungsraster

Alle Orte mit mehr als 200 Einwohnern sollten zumindest eine Haltestelle aufweisen. Insgesamt wurden 194 Orte im Landkreis Rotenburg (Wümme) untersucht, 144 Orte haben mehr als 200 Einwohner.

3.2.1.3 Bewertungsergebnisse

In der Anlage 3-1 wurde die Prüfung der Erschließungsqualität für alle Orte des Landkreises mit mindestens 200 Einwohnern durchgeführt. Kreisweit betrachtet ergibt sich folgendes Ergebnis:

98 % aller Einwohner bzw. 94 % aller untersuchten Orte im Landkreis Rotenburg (Wümme) verfügen über mindestens eine Haltestelle des allgemein zugänglichen ÖPNV. 9 Orte (6 %) haben keine öffentliche Haltestelle. Dies sind Anderlingen, Haaßel und Ohrel (Samtgemeinde Selsingen), Fin-

dorf und Kuhstedtermoor (Gnarrenburg), Hatzte (Samtgemeinde Zeven), Plönjeshausen (Stadt Bremervörde) und Heinschenwalde (der Bahnhof liegt zu weit vom Ort entfernt).

Diese Zahlen berücksichtigen bereits die Verbesserungen zum Fahrplanwechsel am 9.12.2007, wie die Einführung des Bürgerbusses in Visselhövede. Ohne ihn wären 5 Orte mit mehr als 200 Einwohnern, nicht an den ÖPNV angeschlossen. Der Anteil der angebotenen Orte über 200 Einwohner liegt ohne den Bürgerbus Visselhövede bei 90 % (anstatt 94 %).

Während der Ferienzeit haben im Landkreis Rotenburg (Wümme) nur 100 Orte (69 %) eine ÖPNV-Bedienung.

3.2.2 Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Nutzer.

3.2.2.1 Bemessungsmerkmal

Die Bedienungsqualität wird über die Bedienungshäufigkeit ermittelt. Die Bedienungshäufigkeit gibt an, wie viele ÖPNV-Verbindungen auf einer näher definierten Verbindung und zur angegebenen Verkehrszeit angeboten werden.

3.2.2.2 Bewertungsraster

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) hat 1981 eine Mindestbedienung für den ländlichen Raum definiert und in einer Veröffentlichung aus dem Jahre 2001 erneut bestätigt. Diese Mindestbedienung wird in vielen Nahverkehrsplänen als Bewertungsraster übernommen. In Abhängigkeit von der Einwohneranzahl eines Ortes wird im ÖPNV folgende Mindestzahl von Fahrten pro Tag in jede Richtung angestrebt:

Einwohner je Ort	Fahrten/Tag und Richtung
200 - 1.000	3
1.000 - 3.000	3 - 6
3.000 - 6.000	6 - 12

Quelle: Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im ÖPNV, VDV 1981 und 2001

Im Landkreis Rotenburg (Wümme) werden drei verschiedene Bedienungsqualitäten definiert, die sich auf die zentralen Orte (Grundzentren) beziehen. Die Grundzentren können ihre Versorgungsaufgaben nur dann erfüllen, wenn es Verkehrsverbindungen zu ihren im Einzugsbereich gelegenen Orten gibt und wenn entsprechende Verkehrsverbindungen zu den übergeordneten Zentren (Mittel- und Oberzentren) bestehen.

Die Anzahl der Fahrten wurde mittels der elektronischen Fahrplanauskunft „Connect“ (www.vnn.de bzw. www.weser-ems-bus.de) ermittelt, als Basis wurde der Fahrplan 2007 (Untersuchungszeitraum: 1.08. bis 30.09.2007) verwendet. Die Angebotsverbesserungen auf der Linie 762 (Bremervörde – Selsingen – Zeven) sind damit enthalten. Die Angebotsverbesserungen des OsteSprinters (Zeven – Sittensen – Tostedt) und des Bürgerbusses Visselhövede ab dem Fahrplanwechsel am 9.12.2007 sind in den Übersichten berücksichtigt. Die Bewertungen ohne die beiden Maßnahmen können in den Tabellen in den Anlagen entnommen werden. Bei der Bewertung werden nur Verbindungen berücksichtigt, die folgende Bedingungen erfüllen:

- maximal drei Umsteigevorgänge
- maximale Gesamtfahrtzeit darf die doppelte übliche Gesamtfahrtzeit nicht überschreiten
- maximale Umsteigewartezeiten 60 Minuten

- der Abstand zwischen 2 Fahrten beträgt mindestens 10 Minuten.

Als Verkehrszeit wird Montag – Freitag an Schul- und Ferientagen festgelegt. Wenn die Mindestzahl von Fahrten unterschritten wird, so wird das Angebot als „ungenügend“ eingestuft, wenn die Mindestzahl innerhalb des o.g. Bereiches liegt, so ist es als „genügend“ zu bezeichnen; wenn sie darüber liegt, so wird das Angebot als „gut“ bezeichnet.

Bedienungsqualität I

In der Bedienungsqualität I wird die Verbindung der Siedlungsbereiche zum zugehörigen Grundzentrum untersucht. In Gebietskörperschaften, in denen ein Mittelzentrum die Funktion des Grundzentrums übernimmt, wird anstelle der Verbindung zu einem Grundzentrum die Verbindung zum Mittelzentrum untersucht.

Bedienungsqualität II

In der Bedienungsqualität II wird die Verbindung zwischen Grund- und Mittelzentren untersucht. Im Raumordnungsprogramm werden die Grundzentren nicht zwingend einem Mittelzentrum zugewiesen. Aus diesem Grunde werden teilweise mehrere Verbindungen zwischen Grund- und Mittelzentren definiert, soweit sie verkehrlich sinnvoll erscheinen. Die Verbindungen zwischen Orten mit mehr als 1.000 Einwohner, die kein Grundzentrum sind, und dem relevanten Mittelzentrum werden ebenfalls bewertet.

Darüber hinaus werden die Verbindungen der Mittelzentren untereinander untersucht.

Bedienungsqualität III

Gegenüber der Bedienungsqualität II werden hier die Verbindungen zwischen Grund- und Oberzentren und Mittel- und Oberzentren analysiert. Auch die Verbindungen der Orte mit mehr als 1.000 Einwohnern und einem Auspendleranteil von mehr als 20 % (siehe Tabelle 2.2-1) in ein Oberzentrum werden untersucht.

3.2.2.3 Bewertungsergebnisse

Bedienungsqualität I

Das Ergebnis der Untersuchung Bedienungsqualität I ist im gesamten Umfang der Anlage 3-2 zu entnehmen, die Abbildungen 3.2-1 (Nordteil) und 3.2-2 (Südteil) stellen das Ergebnis kartografisch dar. Kreisweit betrachtet ergibt sich folgendes Ergebnis, der Bürgerbus Visselhövede ist dabei bereits berücksichtigt (Betriebsbeginn am 9.12.2007).

Bewertung	an Schultagen	an schulfreien Tagen
gut	53 %	32 %
genügend	6 %	4 %
ungenügend	41 %	64 %

Tabelle 3.2-1: Bedienungsqualität I, Orte – Grundzentrum

Ohne den Bürgerbus Visselhövede reduzieren sich die Werte für eine gute Verbindung um 4 %, während die Werte für ungenügend um 4 % höher wären. Auf vielen ungenügenden Verbindungen macht sich der Wegfall der Anfahrt zur 2. Schulstunde bemerkbar. So kann oft nur ein Fahrtenpaar (Hin- und Rückfahrt) berücksichtigt werden, obwohl es wesentlich mehr Rückfahrten gibt.

Werden die Einwohnerzahlen der Orte ohne zentrale Bedeutung zu Grunde gelegt, so ergibt sich ein etwas positiveres Bild: An Schultagen haben

- 60 % der Einwohner eine gute Verbindung ins Grundzentrum,
- 4 % der Einwohner eine genügende Verbindung ins Grundzentrum,
- 36 % der Einwohner eine ungenügende Verbindung ins Grundzentrum.

An schulfreien Tagen sinkt die Bedienungsqualität deutlich ab. Fast 2/3 aller Verbindungen sind ungenügend.

Festzustellen sind unterschiedliche Ergebnisse in den einzelnen Gebietskörperschaften, wie Tabelle 3.2-2 zeigt. Eine überdurchschnittlich gute Bedienungsqualität an allen untersuchten Werktagen weisen die Städte Bremervörde, Rotenburg und Dank des Bürgerbusses Visselhövede sowie die Samtgemeinde Tarmstedt und die Gemeinde Heeslingen auf. Die Bedienungsqualität in der Samtgemeinde Zeven (außer der Gemeinde Heeslingen) liegt leicht unter dem Kreisergebnis.

Die Gemeinde Gnarrenburg und die Samtgemeinden Geestequelle und Sottrum weisen in Teilbereichen an Schultagen eine über dem Kreisdurchschnitt liegende Bedienungsqualität zum zugeordneten Grundzentrum auf. An Ferientagen sinken die Zahlen mit guter Verbindung deutlich, während die ungenügenden Verbindungen drastisch ansteigen. Das Extrembeispiel ist dafür Samtgemeinde Sottrum, wo es in den Ferien nur ungenügende Verbindungen ins Grundzentrum gibt.

Gebietskörperschaft	Bedienungsqualität					
	an Schultagen			an Ferientagen		
	gut	genügend	ungenügend	gut	genügend	ungenügend
Stadt Bremervörde	60%	20%	20%	50%	10%	40%
Stadt Rotenburg	100%	0%	0%	50%	25%	25%
Stadt Visselhövede	100%	0%	0%	100%	0%	0%
Gemeinde Gnarrenburg	64%	0%	36%	36%	0%	64%
Gemeinde Scheeßel	36%	0%	64%	0%	0%	100%
Samtgemeinde Bothel	38%	0%	63%	25%	13%	63%
Samtgemeinde Fintel (GZ Lauenbrück)	25%	0%	75%	0%	0%	100%
Samtgemeinde Geestequelle (GZ Oerel)	63%	13%	25%	38%	0%	63%
Samtgemeinde Selsingen	27%	13%	60%	20%	0%	80%
Samtgemeinde Sittensen	30%	10%	60%	20%	0%	80%
Samtgemeinde Sottrum	69%	8%	23%	0%	0%	100%
Samtgemeinde Tarmstedt	64%	0%	36%	55%	9%	36%
Samtgemeinde Zeven	47%	7%	47%	33%	13%	53%
Gemeinde Heeslingen	60%	0%	40%	60%	0%	40%
Landkreis Rotenburg (Wümme)	53%	6%	41%	32%	4%	64%

Tabelle 3.2-2: Bedienungsqualität I, gegliedert nach Kommunen

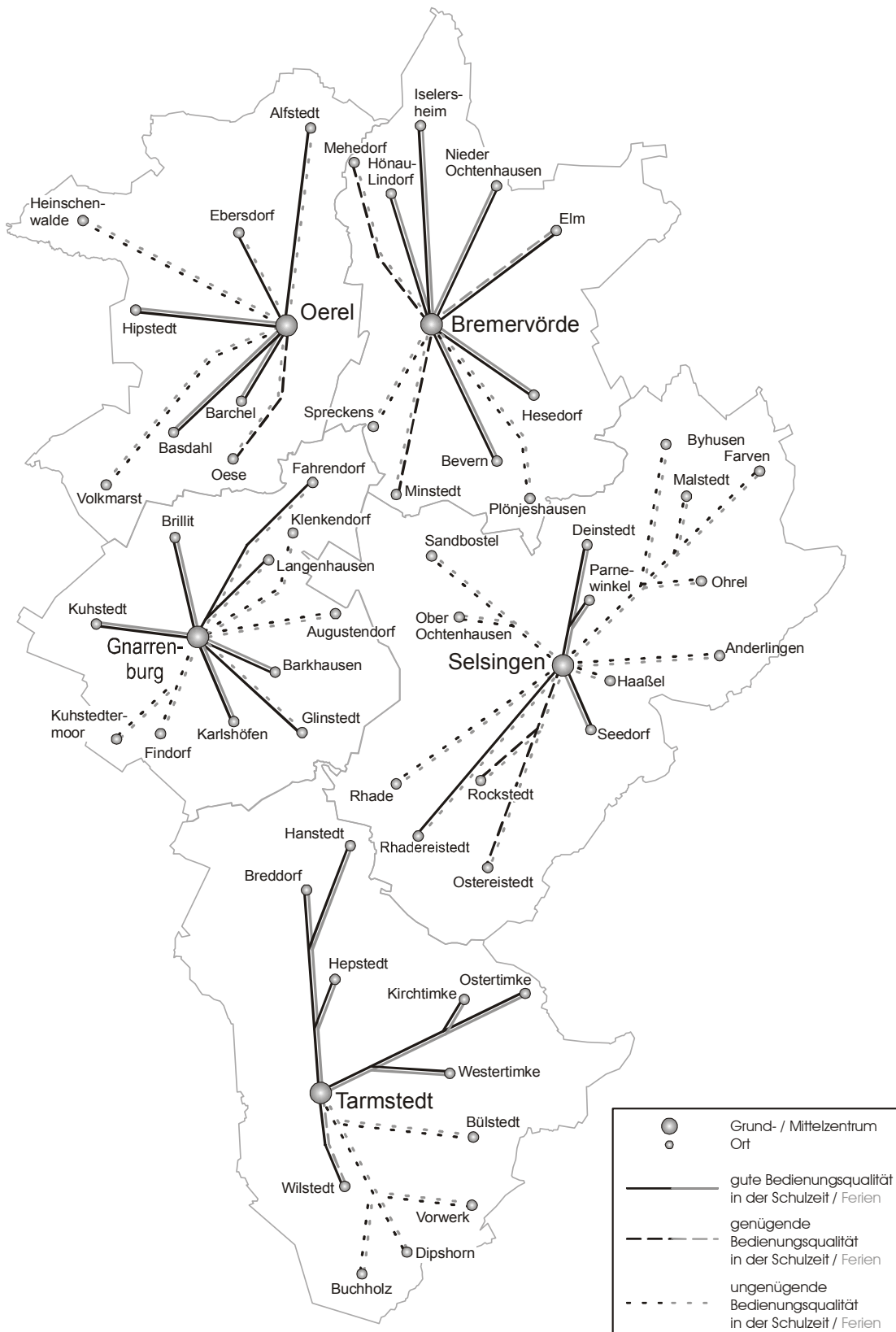


Abb. 3.2-1: Bedienstungsqualität I (Fahrtenpaare/Tag Orte – GZ/MZ), Nordteil

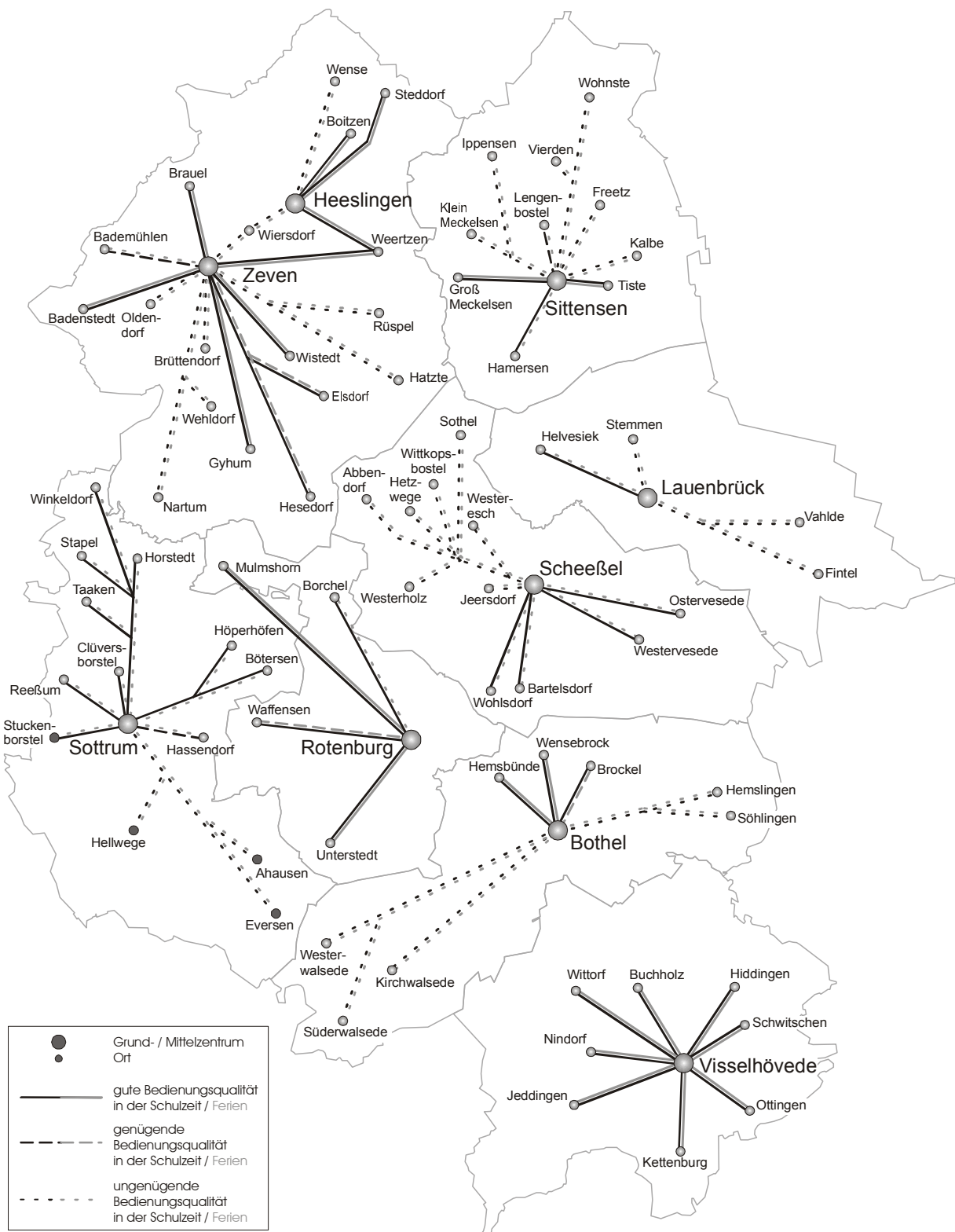


Abb. 3.2-2: Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare/Tag Orte – GZ/MZ), Südteil

Die Gemeinde Scheeßel, die Samtgemeinden Bothel, Fintel, Selsingen und Sittensen weisen durchweg an allen Tagen eine deutlich schlechtere Bedienungsqualität zum jeweiligen Grundzentrum auf als der Landkreisdurchschnitt.

Bedienungsqualität II

Die Bedienungsqualität II wurde auf allen Verkehrsbeziehungen zwischen den Grund- und Mittelzentren, soweit verkehrlich sinnvoll, untersucht. Die kompletten Ergebnisse enthält die Anlage 3-3. Die kartografische Darstellung der Ergebnisse der Bedienungsqualität II ist der Abbildung 3.2-3 zu entnehmen. Der Angebotsverbesserung auf der Linie 3860 (OsteSprinter Zeven – Sittensen – Tostedt) ist dabei berücksichtigt.

Für die Relationen Grundzentrum – Mittelzentrum ergibt sich folgendes Bild:

Bewertung	an Schultagen	an schulfreien Tagen
gut	65 %	59 %
genügend	23 %	29 %
ungenügend	12 %	12 %

Tabelle 3.2-3: Bedienungsqualität II, Grundzentrum – Mittelzentrum

Im Sommer 2007 existierten 3 Verbindungen, die eine ungenügende Bedienungsqualität hatten

- Visselhövede – Walsrode,
- Gnarrenburg – Zeven und
- Sittensen – Zeven an Ferientagen.

Mit der Einführung des OsteSprinters (Linie 3860 Zeven – Sittensen – Tostedt) ist die letzt genannte Relation so verbessert worden, dass nur noch 2 ungenügende Verbindungen übrig bleiben.

Werden nun die Verbindungen zwischen den größeren Orten (ab 1.000 Einwohner) und den Mittelzentren betrachtet, so sinkt die Bedienungsqualität besonders an schulfreien Tagen:

Bewertung	an Schultagen	an schulfreien Tagen
gut	52 %	32 %
genügend	35 %	52 %
ungenügend	13 %	16 %

Tabelle 3.2-4: Bedienungsqualität II, große Orte – Mittelzentrum

Ungenügende Verbindungen sind über die o. g. Relationen hinaus festzustellen zwischen

- Hellwege – Rotenburg (Wümme),
- Jeersdorf – Rotenburg (Wümme) sowie
- Fintel – Rotenburg (Wümme) an Ferientagen.

Die Verbindungen der Mittelzentren untereinander auch in die benachbarten Landkreise sind im Allgemeinen gut. Ungenügende Verbindungen sind nicht vorhanden, wie die Tabelle 3.2-5 zeigt.

Bewertung	an Schultagen	an schulfreien Tagen
gut	88 %	88 %
genügend	12 %	12 %
ungenügend	0 %	0 %

Tabelle 3.2-5: Bedienungsqualität II, Mittelzentrum – Mittelzentrum

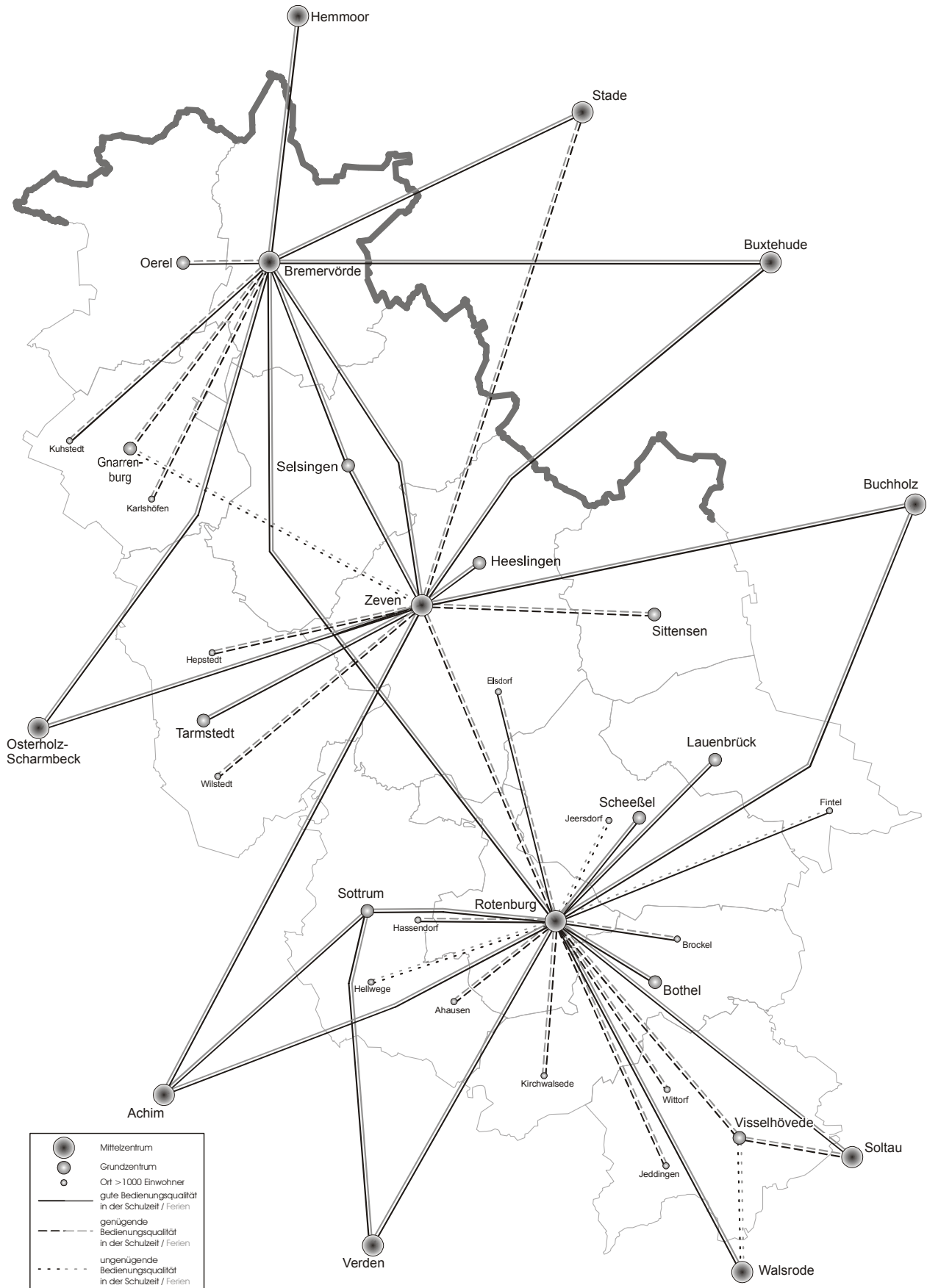


Abb. 3.2-3: Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare/Tag GZ – MZ und MZ – MZ)

Bis zum Fahrplanwechsel am 9.12.2007 gab es lediglich 3 genügende Verbindungen

- Rotenburg (Wümme) – Zeven,
- Zeven – Stade und
- Zeven – Buchholz i. d. N..

Mit dem OsteSprinter ist auch die Relation Zeven – Buchholz i. d. N. mit gut zu bewerten.

Bedienungsqualität III

Die Bedienungsqualität III wurde ebenfalls auf allen Verkehrsbeziehungen zwischen Grund- und Oberzentren sowie Mittel- und Oberzentren, soweit verkehrlich sinnvoll, untersucht. Außerdem sind die Verbindungen zwischen größeren Orten (über 1.000 Einwohner) ohne zentrale Bedeutung mit hohem Pendleraufkommen (siehe Tabelle 2.2-1) in das jeweilige Oberzentrum bewertet worden.

Die einzelnen Verkehrsbeziehungen sind in der Anlage 3-4 aufgeführt, das Ergebnis ist in der Abbildung 3.2-4 kartografisch dargestellt.

Kreisweit betrachtet ergibt sich unter Berücksichtigung des OsteSprinters folgendes Bild:

Bewertung	an Schultagen	an schulfreien Tagen
gut	88%	88%
genügend	12%	12%
ungenügend	0%	0%

Tabelle 3.2-6: Bedienungsqualität III, Grundzentrum/ Mittelzentrum – Oberzentrum

Die Untersuchung hat gezeigt, dass es bei der Bedienungsqualität III keinen Unterschied zwischen den schulfreien Tagen und Schultagen gibt. Bis auf Gnarrenburg, Sittensen und Visselhövede weisen alle Grund- und Mittelzentren eine gute Bedienungsqualität III auf, ungenügende Bedienungsqualitäten sind nicht vorhanden. Genügende Verbindungen sind

- Gnarrenburg – Bremen,
- Gnarrenburg – Bremerhaven,
- Sittensen – Hamburg (trotz Verdoppelung des Fahrtenangebots durch OsteSprinter) und
- Visselhövede – Bremen.

Werden nun alle Orte über 1.000 Einwohnern mit aufkommensstarkem Pendleranteil berücksichtigt, so verschlechtert sich das Ergebnis, wie die Tabelle 3.2-7 offenbart.

Bewertung	an Schultagen	an schulfreien Tagen
gut	82%	77%
genügend	18%	16%
ungenügend	0%	7%

Tabelle 3.2-7: Bedienungsqualität III, große Orte – Oberzentrum

7 % der Verbindungen sind in den Ferien ungenügend:

- Fintel – Hamburg,
- Hellwege – Bremen und

● Jeersdorf – Hamburg.

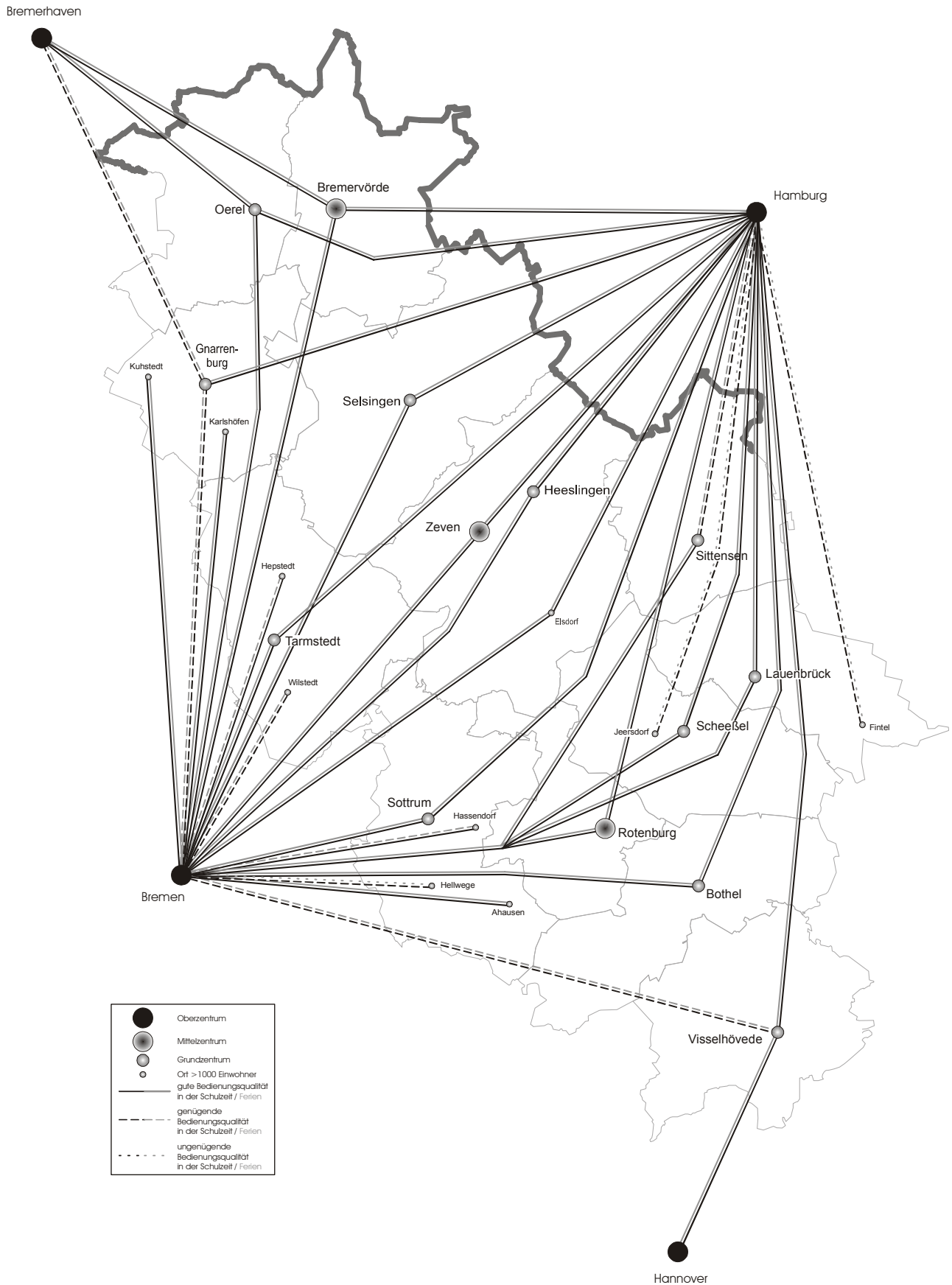


Abb. 3.2-4: Bedienungsqualität III (Fahrtenpaare/Tag GZ, große Orte und MZ – OZ)

Während der Schulzeit haben diese Verbindungen eine genügende Bedienungsqualität. Zu den bereits o. g. Relationen haben folgende Verbindungen eine genügende Qualität:

- Wilstedt – Bremen,
- Hassendorf – Bremen an Ferientagen und
- Hepstedt – Bremen an Ferientagen.

Alle übrigen Verbindungen sind gut.

3.2.3 Verbindungsqualität

Im Zuge der Analyse der Verbindungsqualität wird die ÖPNV-Beförderungszeit mit der Beförderungszeit des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) verglichen. Die Verbindungsqualität ist umso höher, je schneller und direkter eine Verkehrsrelation vom ÖPNV bedient wird. Zwischen der Verbindungsqualität und der Erschließungsqualität existiert eine gegenseitige Abhängigkeit, d.h. bei hoher Erschließungswirkung sinkt die Verbindungsqualität.

3.2.3.1 Bemessungsmerkmal

Als Bemessungsmerkmal für die Verbindungsqualität wird das Beförderungszeitverhältnis des ÖPNV mit dem MIV herangezogen.

3.2.3.2 Bewertungsraster

Das Beförderungszeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV ist eine wichtige Einflussgröße für die Verkehrsmittelwahl. Mehrere Untersuchungen (z.B. Handbuch zur Kommunalen Verkehrsplanung) haben ergeben, dass ein Beförderungszeitverhältnis (Beförderungszeit im ÖPNV geteilt durch die Beförderungszeit im MIV) ab einem Faktor, der größer als 1,5 bis 1,7 ist, auch im ländlichen Raum nicht mehr akzeptiert wird. Daher werden ÖPNV-Fahrten, die länger als das 1,7fache der Beförderungszeit des MIV in Anspruch nehmen, als ungenügend eingestuft. Fahrten innerhalb des o. g. Bereiches werden als genügend und Fahrten mit einem kleineren Verhältnis als gut bezeichnet. Aus den Benotungen der einzelnen Verbindungen wird ein Durchschnitt gebildet, der dann die Gesamtbewertung der Verbindungsqualität darstellt.

Die MIV-Beförderungszeiten wurden mittels einer elektronischen Routenplanung (www.de.map24.com) ermittelt.

Die ÖPNV-Beförderungszeiten wurden analog zu denjenigen Verbindungen ermittelt, die auch bei der Bewertung der Bedienungsqualität als Grundlage dienten. Es wurde bei der Verbindungsqualität darauf verzichtet, die Rückfahrten ebenfalls zu überprüfen, da in der Regel die Verbindungsqualität in beiden Richtungen in etwa identisch ist. Darüber hinaus wurde darauf verzichtet, die Verbindungsqualität auch in den Ferien zu überprüfen, da in den Ferien die Verbindungen i. d. R. den gleichen Linienweg aufweisen. In den Ferien werden zwar weniger Fahrten durchgeführt, dies verändert jedoch nichts an der Verbindungsqualität, sondern betrifft die Bedienungsqualität.

Analog zur Bedienungsqualität wird auch die Verbindungsqualität auf 3 Ebenen untersucht.

Verbindungsqualität I

In der Verbindungsqualität I wird die Verbindung der Siedlungsbereiche zum zugehörigen Grundzentrum untersucht. In Gebietskörperschaften, in denen ein Mittelzentrum die Funktion des Grundzentrums übernimmt, wird anstelle der Verbindung zu einem Grundzentrum die Verbindung zum Mittelzentrum untersucht.

Verbindungsqualität II

Diese Verbindungsqualität beschreibt die Verbindungen zwischen Grund- und Mittelzentren. Im Raumordnungsprogramm gibt es keine Zuordnung der Mittelzentren, daher werden mehrere Verbindungen zwischen Grund- und Mittelzentren definiert, soweit sie verkehrlich sinnvoll erscheinen. Die Verbindungen zwischen Orten mit mehr als 1.000 Einwohner, die kein Grundzentrum sind, und dem relevanten Mittelzentrum werden ebenfalls bewertet. Darüber hinaus erfolgt eine Analyse der Verbindungen zwischen den Mittelzentren untereinander.

Verbindungsqualität III

Hier werden die Verbindungen zwischen Grund- und Oberzentren sowie Mittel- und Oberzentren definiert und bewertet. Auch die Verbindungen der Orte mit mehr als 1.000 Einwohnern und einem relativ hohen Pendleranteil in ein Oberzentrum werden untersucht.

3.2.3.3 Bewertungsergebnisse

Verbindungsqualität I

In der Anlage 3-5 sind alle im Kapitel 3.2.2 genannten Verbindungen sind einem Beförderungszeitvergleich ÖPNV/MIV unterzogen worden. Die Abbildungen 3.2-5 und 3.2-6 zeigen die Ergebnisse.

Landkreisweit unter Berücksichtigung des Bürgerbus Visselhövede ergibt sich folgendes Bild:

Bewertung	
gut	56 %
genügend	19 %
ungenügend	25 %

Tabelle 3.2-8: Verbindungsqualität I, Orte – Grundzentrum

Eine Reihe von Orten (insbesondere die im Kapitel 3.2.2.3 genannten) haben keine Verbindung zum zugeordneten Grundzentrum durch den ÖPNV. Daher konnte bei diesen Orten auch keine Verbindungsqualität untersucht werden.

Der Ausbildungsverkehr prägt auch im Landkreis Rotenburg (Wümme) die Qualität des Angebotes. Die (teilweise umwegbehaftete) Linienführung der Busse ist an Schulzeiten und an den Wohnorten der Schülerinnen und Schüler ausgerichtet. Der starke Schulbezug führt zu teilweise langen Linienwegen, die sich nachteilig auf die Verbindungsqualität auswirken. Aus diesem Grunde ist es bemerkenswert, dass lediglich 25% der Verbindungen als ungenügend eingestuft werden müssen.

Werden die Einwohnerzahlen der Orte ohne zentrale Bedeutung zu Grunde gelegt, so ergibt sich ein ähnliches Bild wie bei der Anzahl der betrachteten Verbindungen:

- 55 % der Einwohner haben eine gute Verbindung ins Grundzentrum,
- 21 % der Einwohner haben eine genügende Verbindung ins Grundzentrum,
- 19 % der Einwohner haben eine ungenügende Verbindung ins Grundzentrum.
- 5 % der Einwohner haben eine gar keine (= ungenügende) Verbindung ins Grundzentrum.

Ohne den Bürgerbus Visselhövede hätten 8 % der Einwohner in den Orten außerhalb der Grund- und Mittelzentren keine Verbindung.

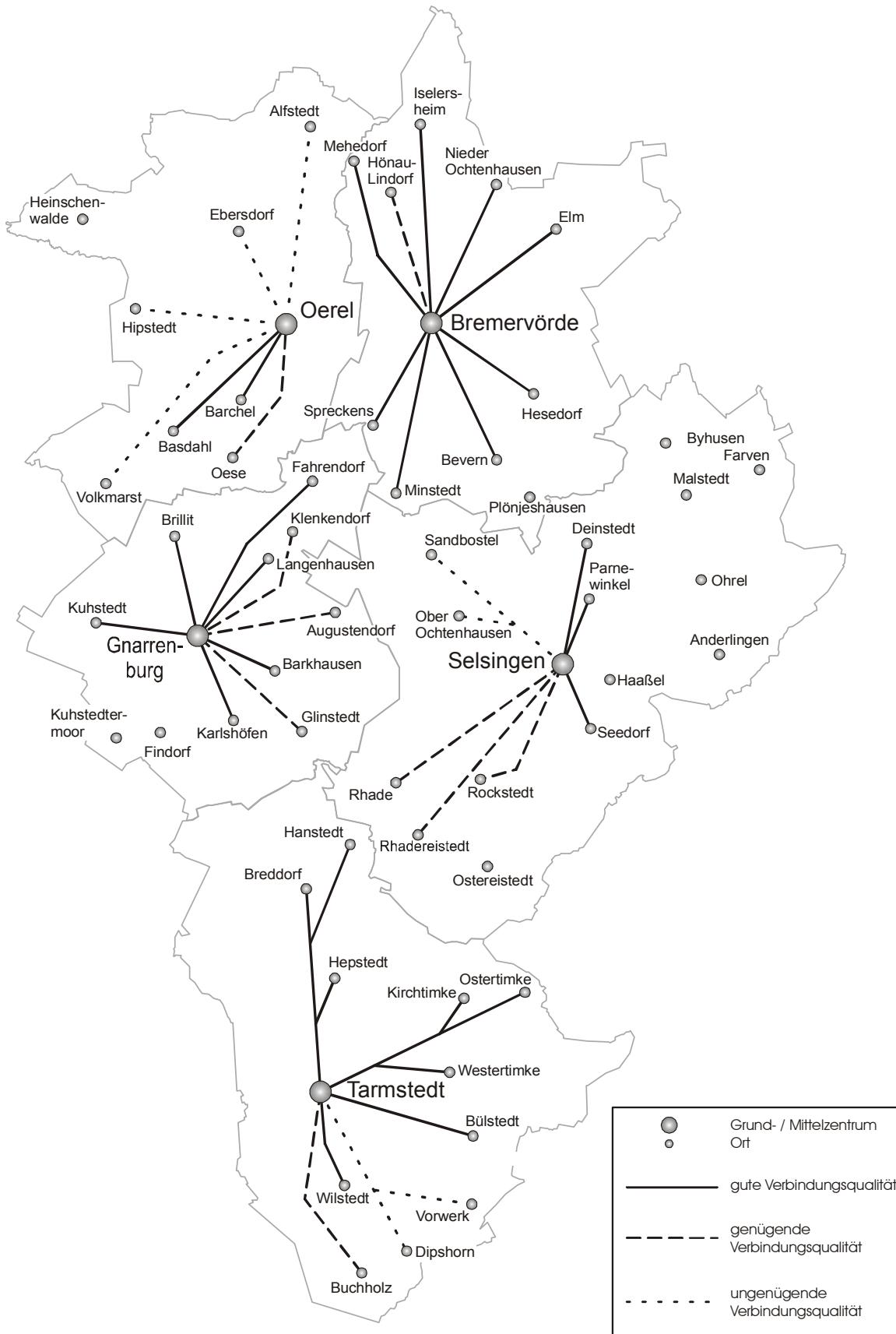


Abb. 3.2-5: Verbindungsqualität I (Reisezeit Orte – GZ/MZ), Nordteil

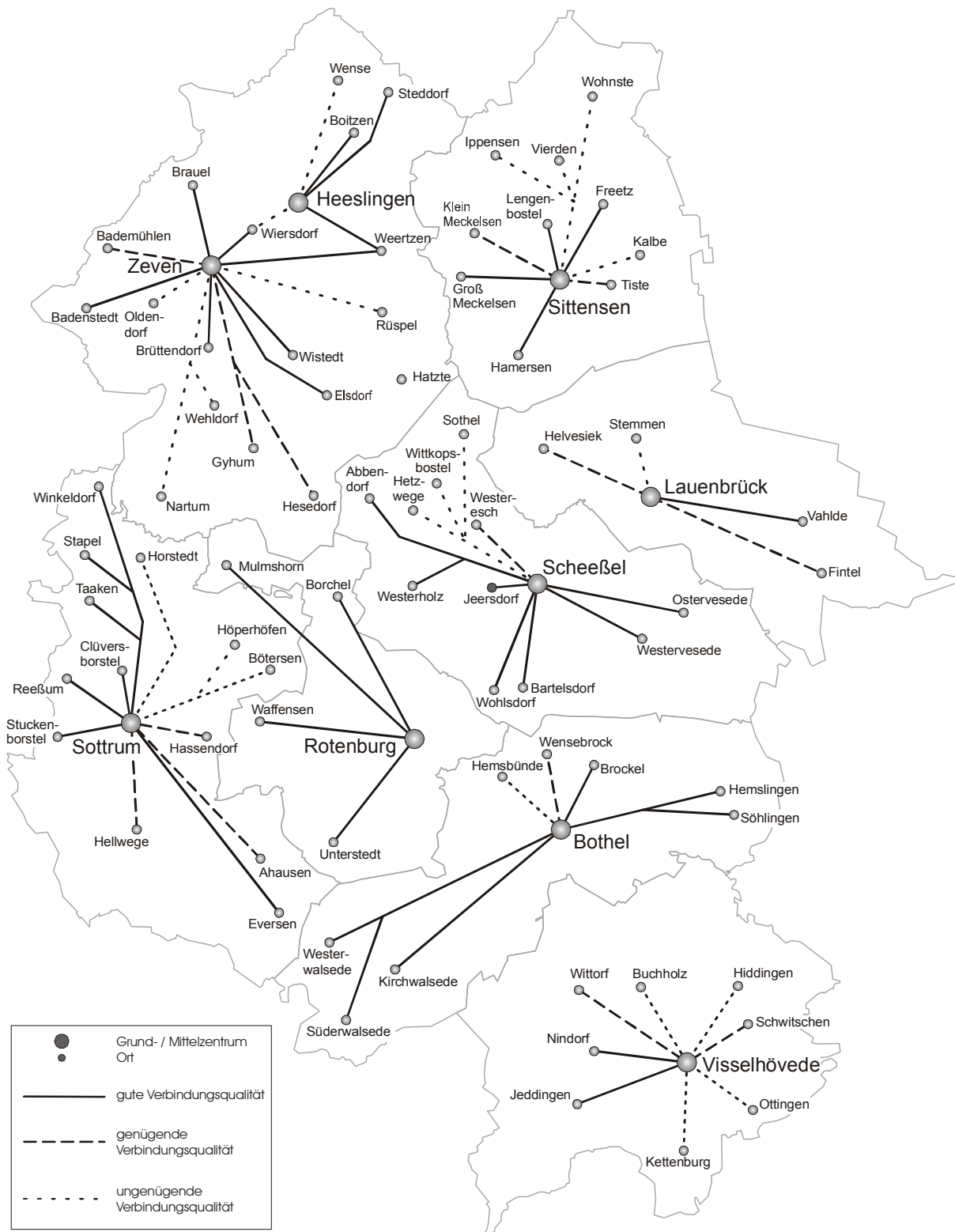


Abb. 3.2-6: Verbindungsqualität I (Reisezeit Orte – GZ/MZ), Südteil

Festzustellen ist auch ein unterschiedliches Ergebnis in den einzelnen Gebietskörperschaften, wie Tabelle 3.2-9 zeigt. Eine überdurchschnittlich gute Verbindungsqualität I ist in den Städten Bremer-

vörde und Rotenburg (Wümme), der Gemeinde Gnarrenburg und in den Samtgemeinden Bothel und Tarmstedt zu finden.

Weit überdurchschnittlich ungenügende Verbindungen ins Grundzentrum weisen die Stadt Visselhövede, die Samtgemeinden Geestequelle und Sittensen sowie die Gemeinde Heeslingen auf.

Gebietskörperschaft	Verbindungsqualität		
	gut	genügend	ungenügend
Stadt Bremervörde	89%	11%	0%
Stadt Rotenburg	100%	0%	0%
Stadt Visselhövede	25%	25%	50%
Gemeinde Gnarrenburg	67%	33%	0%
Gemeinde Scheeßel	64%	9%	27%
Samtgemeinde Bothel	75%	13%	13%
Samtgemeinde Fintel (GZ Lauenbrück)	25%	50%	25%
Samtgemeinde Geestequelle (GZ Oerel)	29%	14%	57%
Samtgemeinde Selsingen	38%	38%	25%
Samtgemeinde Sittensen	40%	20%	40%
Samtgemeinde Sottrum	54%	23%	23%
Samtgemeinde Tarmstedt	73%	9%	18%
Samtgemeinde Zeven	50%	21%	29%
Gemeinde Heeslingen	60%	0%	40%
Landkreis Rotenburg (Wümme)	56%	19%	25%

Tabelle 3.2-9: Verbindungsqualität I, gegliedert nach Kommunen

Verbindungsqualität II

Die Untersuchung der Verbindungsqualität II (Erreichbarkeit der Mittelzentren) liefert folgendes landkreisweites Ergebnis:

Bewertung	
gut	71 %
genügend	18 %
ungenügend	12 %

Tabelle 3.2-10: Verbindungsqualität II, Grundzentren – Mittelzentrum

Die Abbildung 3.2-7 stellt die Verbindungsqualität II grafisch dar. In der Anlage 3-6 sind weitere Details über die bewerteten Verbindungen zu entnehmen.

Mit Ausnahme von Bothel haben alle Grundzentren zumindest auf einer Relation eine gute Verbindungsqualität II. Die Relationen

- Bothel – Rotenburg (Wümme)
- Visselhövede – Rotenburg (Wümme) und
- Sottrum – Verden.

sind lediglich mit genügend bewertet worden.

Eine ungenügende Verbindungsqualität II ist zu finden auf den Strecken

- Sottrum – Achim und
- Visselhövede – Walsrode.

Werden nun die Verbindungen zwischen den größeren Orten (ab 1.000 Einwohner) und den Mittelzentren betrachtet, so sinkt die gute Bewertung deutlich, während die genügende Verbindungsqualität entsprechend zulegt.

Bewertung	
gut	51 %
genügend	39 %
ungenügend	10 %

Tabelle 3.2-11: Verbindungsqualität II, große Orte – Mittelzentrum

Eine Reihe von größeren Orten um Rotenburg (Wümme) herum erreicht nur eine genügende Verbindungsqualität.

Eine ungenügende Verbindung kommt zu den die o. g. Relationen hinzu:

- Jeersdorf – Rotenburg (Wümme)

Die Verbindungen der Mittelzentren untereinander auch in die benachbarten Landkreise sind im Allgemeinen nicht besonders gut, wie die Tabelle 3.2-12 zeigt.

Bewertung	
gut	29 %
genügend	24 %
ungenügend	47 %

Tabelle 3.2-12: Verbindungsqualität II, Mittelzentrum – Mittelzentrum

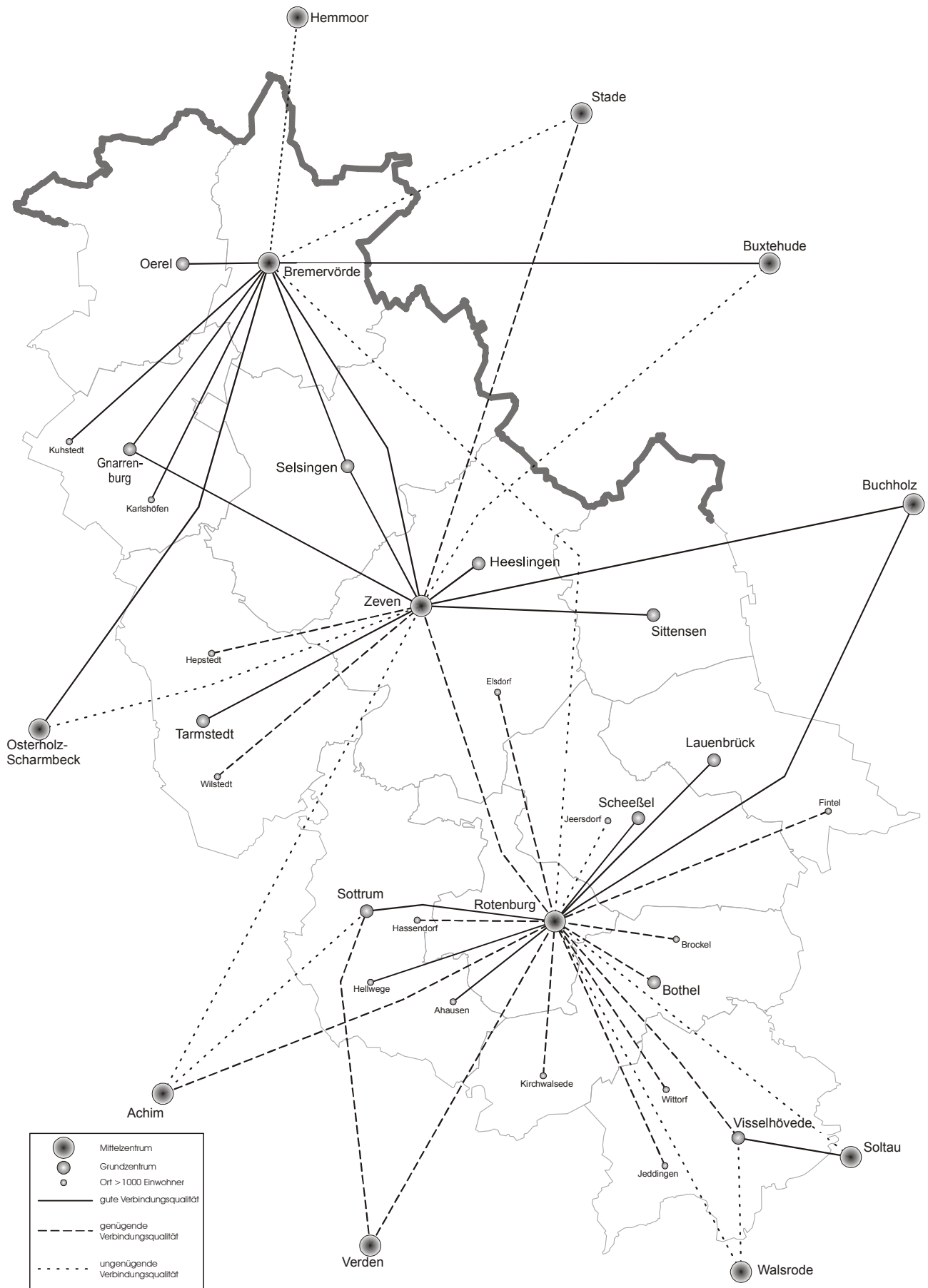


Abb. 3.2-7: Verbindungsqualität II, (Reisezeit GZ, große Orte und MZ – MZ)

Ungenügende Verbindungen mit zum Teil langen Reisezeiten, bedingt durch große Umwege, existieren auf den Relationen

- Bremervörde – Hemmoor,
- Bremervörde – Rotenburg (Wümme),
- Bremervörde – Stade,
- Rotenburg (Wümme) – Soltau,
- Rotenburg (Wümme) – Walsrode,
- Zeven – Achim,
- Zeven – Buxtehude und
- Zeven – Osterholz-Scharmbeck.

Die Relation Zeven – Buchholz i. d. N. hat durch den OsteSprinter eine gute Verbindungsqualität, sonst wäre die Reisezeit ungenügend.

Verbindungsqualität III

Die einzelnen Ergebnisse sind in der Anlage 3-7 und Abbildung 3.2-8 enthalten.

Zusammenfassend ergibt sich über die Reisezeiten aus den Grund- bzw. Mittelzentren in die Oberzentren folgendes Bild:

Bewertung	
gut	59 %
genügend	31 %
ungenügend	10 %

Tabelle 3.2-13: Verbindungsqualität III, Grundzentrum/ Mittelzentrum – Oberzentrum

Mit der Inbetriebnahme des OsteSprinters (Zeven – Sittensen – Tostedt) ist dieses gute Ergebnis erreicht worden. Sonst hätten nur 47 % der Verbindungen eine gute Bewertung erhalten und 22 % ein Ungenügend. So verbesserte sich auf den Relationen Zeven – Hamburg, Heeslingen – Hamburg und Sittensen – Hamburg die Bewertung von ungenügend auf gut. Aber auch die Relationen Heeslingen – Bremen und Selsingen – Hamburg konnten sich verbessern, weil nun kürzere Reisezeiten ins Gewicht fallen.

Ungenügende Verbindungsqualitäten sind festzustellen auf den Relationen

- Gnarrenburg – Hamburg,
- Sittensen – Bremen und
- Visselhövede – Hannover.

Im Vergleich zum MIV haben folgende Relationen eine genügende Verbindungsqualität:

- Bremervörde – Bremen,
- Oerel – Bremen,
- Selsingen – Bremen,
- Zeven – Bremen
- Bothel – Bremen
- Gnarrenburg – Bremerhaven,

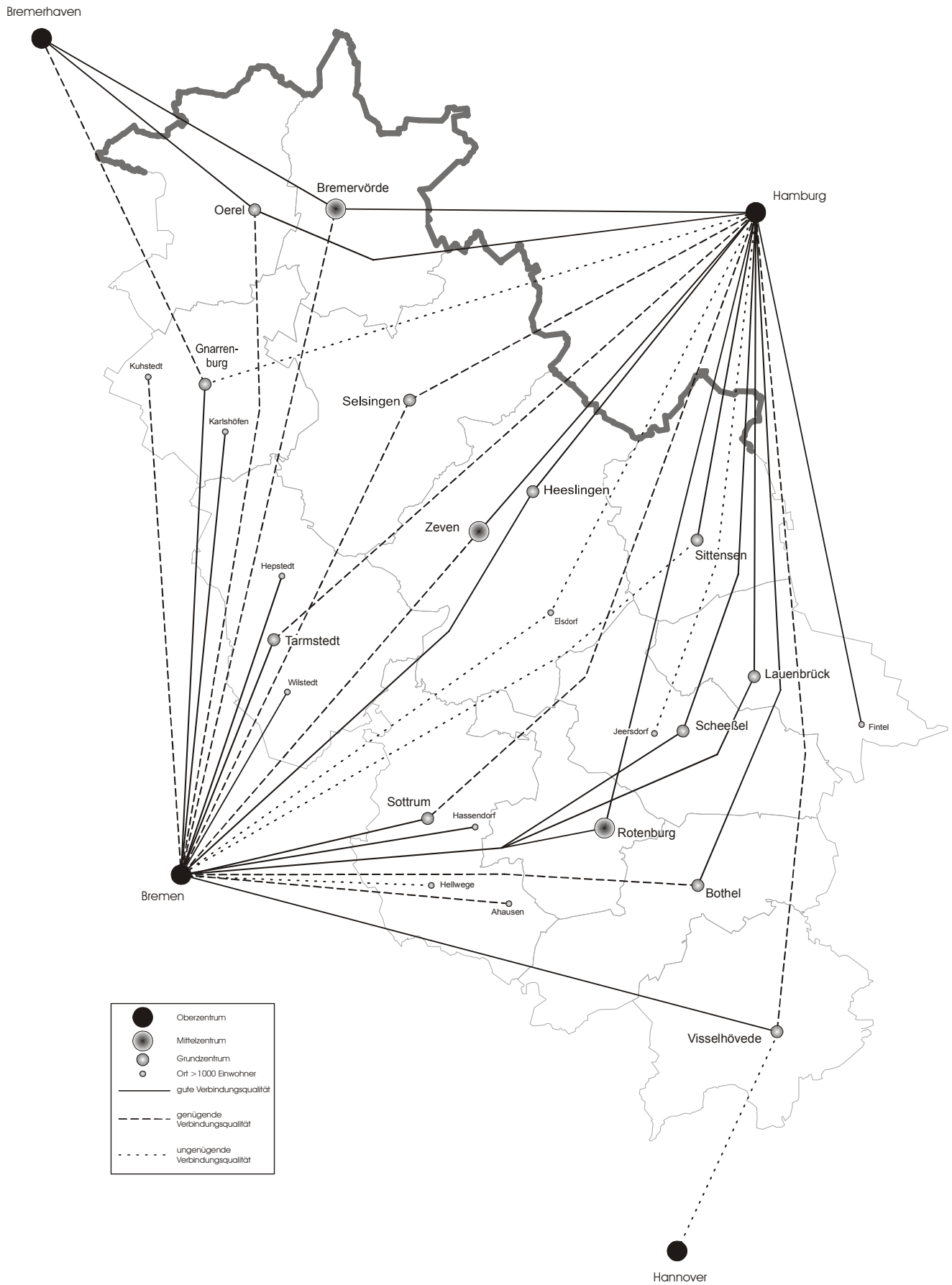


Abb. 3.2-8: Verbindungsqualität III (Reisezeit GZ, MZ und große Orte – OZ)

- Sottrum – Hamburg,
- Tarmstedt – Hamburg und
- Visselhövede – Hamburg.

Alle übrigen Verbindungen haben eine gute Bewertung erhalten.

Bei der Bewertung aller größeren Orte (mehr 1.000 Einwohner) mit größeren Pendleraufkommen ergibt sich folgendes:

Bewertung	
gut	56 %
genügend	28 %
ungenügend	16 %

Tabelle 3.2-14: Verbindungsqualität III, große Orte – Oberzentrum

Eine ungenügende Bewertung erhalten zu den o. g. die Verbindungen

- Hellwege – Bremen,
- Elsdorf – Bremen,
- Elsdorf – Hamburg und
- Jeersdorf – Hamburg.

Zu den o. g. Relationen mit genügender Verbindungsqualität III kommen hinzu:

- Ahausen – Bremen und
- Kuhstedt – Bremen.

Die übrigen Orte haben gute Verbindungen in die Oberzentren.

3.3 Tarifangebot

3.3.1 Kreiseinheitlicher Tarif

Im Landkreis Rotenburg (Wümme) besteht Handlungsbedarf hinsichtlich einer Vereinheitlichung von Tarif, Fahrpreisen und Fahrkarten. Mit einem solchen Gemeinschaftstarif wird es dem Fahrgast ermöglicht, mit nur einer Fahrkarte mehrere Verkehrsmittel im Tarifgebiet zu benutzen, ohne beim Umsteigen, z. B. von der Bahn in den Bus, eine neue Fahrkarte lösen zu müssen. Es gilt ein einheitliches Fahrkartensortiment, unabhängig von Verkehrsmittel bzw. von Verkehrsunternehmen.

Im Landkreis existieren derzeit, wie im Kapitel 2.5 dargestellt, mehrere Tarife, deren unterschiedliche Strukturen in der Tabelle 3.3-1 dargestellt sind:

Tarif	Regionaltarif	VBN	OVB	DB AG (Nahverkehr)	EVB (Schiene)
Kundeninformation	unzureichend	ja	ja	ja	ja
Anzahl der Preisstufen	13	8	3	8	10
Einzelfahrkarten	ja	ja	ja	ja	ja
Mehrfahrtenkarte	5er	4er	6er	nein	Rückfahrkarte
Tageskarte	nein	ja	nein	ja	nein
Wochenkarte	ja	ja	ja	ja	ja
Monatskarte	ja	ja	ja	ja	ja
Zeitkarte im Abo.	ja	ja	ja	ja	ja
Schülerzeitkarten	ja	ja	ja	ja	ja
Kinderermäßigung	ja	ja	ja	ja	ja
Familienkarte	ja	ja	ja	ja	nein
Gruppenkarte	ab 10 Pers.	ab 10 Pers.	nein	ja	nein
Firmentickets	teilweise	ja	nein	ja	teilweise
weitere Sonderangebote	diverse, nicht einheitlich geregelt	Nachtticket, Anwendung der DB AG Tickets	nein	Niedersachsenticket, Wochenendticket, 1. Klasse	Anwendung der DB AG Tickets

Tabelle 3.3-1: Darstellung der Tarifstruktur

Die Einführung eines einheitlichen Tarifes im Landkreis Rotenburg (Wümme) steht im Spannungsfeld zwischen dem für den Fahrgast günstigen VBN-Tarif und den kostendeckenden Regional- und Bahntarifen. Ein kreiseinheitlicher Tarif, der zu keinen Verlusten bei den Verkehrsunternehmen führt, bewegt sich auf einem für den Fahrgast preislich hohen Niveau. Insofern wäre ein kreiseinheitlicher Tarif auf der Basis des Regionaltarifs kaum durchsetzbar, da der VBN-Tarif aufgegeben werden müsste. Es verbleiben daher folgende Möglichkeiten:

- **Gemeinschaftstarif im Landkreis**

Die Vereinheitlichung der Bustarife auf dem Niveau des VBN-Tarifs ist denkbar. Die Einbindung der Schiene dürfte aber nicht praktikabel sein, da weder die Eisenbahnverkehrsunternehmen noch der Aufgabenträger LNVG an derartigen kleinteiligen Lösungen interessiert sind. Die Übergänge in die benachbarten Verbünde müssten mit Übergangstarif sichergestellt werden.

- **Ausweitung benachbarter Verbünde**

Eine (vollständige) Ausweitung der benachbarten Verkehrsverbünde HVV oder VBN in den Landkreis würde auf vorhandenen Verbundstrukturen und deren Regularien aufbauen und hätte den Vorteil, dass für den einzelnen Fahrgast nicht nur Ziele innerhalb des Landkreises sondern deutlich darüber hinaus mit einer Fahrkarte erreichbar sind. Die Anwendung beider Verbundtarife auf derselben Relation ist wegen unterschiedlicher Preise und Strukturen nicht möglich. Wegen der in etwa gleichstarken Pendlerverflechtungen zwischen dem Landkreis und den Räumen um Hamburg und Bremen wäre aber die gleichzeitige Ausweitung der Verbünde in unterschiedlichen Gebieten tariflich und verkehrlich vorstellbar. Die Übergänge zwischen den sich dann berührenden Tarifen wären zu regeln. Grundsätzlich ist bei dieser Lösung zu beachten, dass im Fall eines Anschlusses an benachbarte Verbünde eine Reihe von dort existierenden Regelungen anzuwenden wären.

- Ausweitung des HVV

Die HVV-Tarifstruktur ist gegenwärtig monozentrisch auf Hamburg ausgerichtet. Bei den Einzel-, Gruppen- und Tageskarten sind um Hamburg Ringe gebildet worden. Bei einer Ausweitung in den Landkreis Rotenburg (Wümme) müsste ggf. diese Struktur angepasst werden. Bei den Zeitkarten existiert - ähnlich wie beim VBN - eine Tarifzonenstruktur (etwa eine Zone pro Kommune).

Bei der Finanzierung gelten sowohl das Territorial- als auch das Bestellerprinzip, d. h. der Landkreis hätte auch für alle durch die Verbunderweiterung entstehenden Kosten für den Busverkehr einzutreten. Wegen der im Augenblick ablehnenden Haltung der LNVG bezüglich einer nochmaligen HVV-Erweiterung wären gegebenenfalls auch zusätzliche Aufwendungen für den SPNV zu tragen.

- Ausweitung des VBN

Der VBN-Tarif ist für alle Fahrkartenarten als Zonentarif gestaltet. In der Regel beinhaltet eine Tarifzone eine kommunale Gebietskörperschaft.

Die Finanzierung ist üblicherweise mit einer Mitgliedschaft im Zweckverband Bremen/Niedersachsen (ZVBN) geregelt. Dabei geben die Landkreise ihre Aufgabenträgerschaft und die Regionalisierungsmittel an den ZVBN ab. Mit den Mitteln werden hauptsächlich der Finanzierungsbeitrag an die Verkehrsunternehmen geleistet und der Förderfonds für ÖPNV-Maßnahmen gefüllt. Aus dem Förderfonds werden auf Antrag ÖPNV-Maßnahmen anteilig bezuschusst.

3.3.2 Übergangstarif

3.3.2.1 Einleitung

Die Schaffung von Übergangstarifen zu benachbarten Verkehrsverbänden, Verkehrsgemeinschaften und Tarifgebieten wird als ein weiteres Element der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV angesehen. Dazu hat der Landkreis Rotenburg (Wümme) die VNO im Jahr 2005 beauftragt, Verhandlungen aufzunehmen, Übergangstarife in Richtung HVV und VBN zu ermöglichen. Hamburg, Bremen und Bremerhaven sind für die Pendler aus dem Landkreis Rotenburg (Wümme) die Hauptziele, die mit den Bahnstrecken auch gut erreichbar sind. Ein Übergangstarif in Richtung VBN wurde angesichts der Überlegungen, den VBN-Tarif in den gesamten Landkreis auszudehnen (siehe Kapitel 4.3.4.1), bisher nicht weiter verfolgt.

3.3.2.2 Übergangstarife in den HVV

Die Verhandlungen in Richtung HVV konnten 2007 abgeschlossen werden. Seit dem 1. Februar 2008 gibt es im Landkreis Rotenburg (Wümme) für Zeitkarteninhaber einen günstigen Übergangstarif zum HVV. Viele Fahrgäste, die bisher zwei oder sogar drei Fahrkarten hatten, benötigen nur noch eine Fahrkarte. Pendler, die an den Bahnhöfen Sottrum, Rotenburg (Wümme), Scheeßel und Lauenbrück einsteigen und in Richtung Hamburg unterwegs sind, können künftig mit nur einer Fahrkarte sowohl die Bahn als auch die örtlichen Verkehrsmittel (z. B. Bus und U-Bahn) in Hamburg, Hamburg-Harburg, Buchholz i. d. N. oder Tostedt nutzen. Pendler aus Heinschenwalde, Oerrel, Bremervörde und Hesedorf nach Hamburg können künftig mit nur einer Fahrkarte den HVV in Hamburg, Hamburg-Harburg, Buxtehude oder Harsefeld nutzen. Beim Kauf einer Zeitkarte ab Rotenburg oder Bremervörde können zusätzlich die Busse des Stadtverkehrs in Rotenburg bzw. Bremervörde ohne Zusatzkosten mit genutzt werden.

Angeboten wird der Übergangstarif für Jahresabonnements, Monatskarten und Wochenkarten für Erwachsene und für Schüler und Auszubildende. Zeitkarteninhaber, die ausschließlich die Bahn nutzen, zahlen wie bisher ohne Änderung den normalen Preis für ihre Bahnfahrt.

Auf den regionalen Zubringerbuslinien

- 724 Zeven – Gyhum – Böttersen – Rotenburg (Wümme)
- 725 Süderwalsede – Kirchwalsede – Rotenburg (Wümme)
- 732 Visselhövede – Bothel – Brockel – Rotenburg (Wümme)
- 762 Zeven – Selsingen – Bremervörde
- 2028 Bremervörde – Elm (– Stade)
- 2029 Zeven (– Harsefeld – Stade)
- 2036 Klein Wohnste (– Apensen – Buxtehude)
- 2322 Bremervörde (– Fredenbeck – Stade) und
- 3860 OsteSprinter Zeven – Sittensen (– Tostedt)

werden in den Bussen günstige Ergänzungszeitkarten angeboten, die zusammen mit dem Übergangstarif bzw. einer HVV-Zeitkarte gelten.

Auf der EVB-Bahnstrecke Bremerhaven – Bremervörde (– Buxtehude) und der Buslinie 3860 OsteSprinter Zeven – Sittensen (– Tostedt) werden Übergangstarife auch für Einzel-, Gruppen- und Tageskarten in den HVV angeboten.

4. Ziele und Maßnahmen

4.1 Übergeordnete Ziele

Nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (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. Die verschiedenen Gesetze (NNVG sowie Gesetz zur Gleichstellung von Behinderten, BGG), das Niedersächsische Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG), das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP), das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) und das Regionale Entwicklungs-Konzept (REK) enthalten folgende allgemeine Zielvorgaben und Grundsätze.

- Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der ÖPNV zu einer Verlagerung des Aufkommens im Motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV beitragen.
- Der ÖPNV ist zu einer attraktiven Alternative zum Motorisierten Individualverkehr auszugestalten. Die Verkehrsbedienung und die vorhandene und angestrebte Siedlungsstruktur sind hierauf abzustimmen. Die Verkehrsbedienung durch den ÖPNV soll vor dem Motorisierten Individualverkehr Vorrang erhalten.
- 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.
- Anzustreben sind sichere und leichte Verknüpfungen zwischen Motorisiertem Individualverkehr und ÖV.
- Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) soll in seiner Funktion zur Daseinsvorsorge für die Bevölkerung und zur Verbesserung des Wirtschaftsstandortes erhalten und, soweit es die finanziellen Rahmenbedingungen des Landkreises ermöglichen, ausgebaut werden.
- Die Schülerbeförderung ist in den ÖPNV zu integrieren.
- Im Planungsraum ist eine flächendeckende ÖPNV-Erschließung anzustreben. Die Anzahl der Fahrten steht im Zusammenhang mit der Siedlungsstruktur und der zentralörtlichen Gliederung und richtet sich an der vorhandenen Nachfrage aus. Für die Hauptrelationen zwischen den zentralen Orten sind möglichst vertaktete und direkte Fahrten zu erhalten bzw. anzustreben.
- Die Verknüpfungen und fahrplanmäßigen Abstimmungen zwischen Buslinien und zwischen Busverkehr und Schienenverkehr sollen weiter optimiert werden.
- Im Planungsraum ist eine einheitliche Tarifstruktur im ÖPNV zu schaffen.
- Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich und bequem sein.
- Bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen und der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen (Behinderte, Kinder, ältere Menschen u.a.) zu berücksichtigen. Maßnahmen aus diesen Bereichen sollen vorrangig von den Zuwendungsgebern gefördert werden.
- Den spezifischen Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnissen der verschiedenen Bevölkerungsgruppen, insbesondere der Kinder, der Frauen, der Behinderten und der älteren Menschen, ist Rechnung zu tragen.

- Bei der Gestaltung von baulichen Anlagen und dem Bedienungsangebot sollen die Belange von Frauen besonders berücksichtigt werden.
- Das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BBG) fordert die Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen mit dem Ziel, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan sollen Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen enthalten sein.
- Nach dem Niedersächsischen Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG) gelten bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel und Informationsquellen sowie Kommunikationseinrichtungen als barrierefrei, wenn sie für Menschen mit Behinderungen ohne Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.
- An den Haltestellen des Schienennahverkehrs sind ausreichend Flächenvorsorge für Park + Ride- und Bike + Ride -Anlagen zu betreiben und entsprechende Angebote zu schaffen oder zu verbessern.
- Die Verlagerung vom Individualverkehr auf den ÖPNV ist durch städtebauliche, verkehrliche und ordnungspolitische Maßnahmen zu unterstützen.
- In den ländlichen Räumen ist der ÖPNV zu sichern, zu verbessern und auszubauen. Eine qualitativ angemessene Verkehrsbedienung sowie eine bedarfsgerechte Linienführung und Fahrplangestaltung sind sicherzustellen; dies gilt auch für die Flächenerschließung dünn besiedelter Teilräume. Ein auf den Schienenverkehr abgestimmtes und auf die Siedlungsstruktur ausgerichtetes Bussystem ist vorzuhalten. Dabei ist auf die Erschließung siedlungsnaher Erholungsgebiete zu achten.
- Die Anbindung von Erholungsgebieten sowie Sport- und Freizeitanlagen ist durch den ÖPNV zu sichern und nach Möglichkeit zu verbessern.
- In den ländlichen Räumen ist der ÖPNV zu sichern, zu verbessern und auszubauen. Eine qualitativ angemessene Verkehrsbedienung sowie eine bedarfsgerechte Linienführung und Fahrplangestaltung ist sicherzustellen; dies gilt auch für die Flächenerschließung dünn besiedelter Teilräume. Ein auf den Schienenverkehr abgestimmtes und auf die Siedlungsstruktur ausgerichtetes Bussystem ist vorzuhalten. Die Anbindung von Erholungsgebieten sowie Sport- und Freizeitanlagen ist durch den ÖPNV zu sichern und nach Möglichkeit zu verbessern.
- Für die Metropolregion Hamburg beschreibt das Regionale Entwicklungs-Konzept (REK) einige Zielsetzungen der künftigen koordinierten Nahverkehrspolitik:
 - Verbesserung des Leistungsangebots auf der Straße und der Schiene als Voraussetzung für die Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens - hin zum ÖPNV
 - Bessere Verknüpfung von Motorisierten Individualverkehr und ÖPNV
 - Schaffung attraktiver Tarife und Umsteigemöglichkeiten
 - Verbesserung von Sicherheit und Sauberkeit im ÖPNV
 - Stärkere finanzielle Förderung des ÖPNV

4.2 Ziele des Landkreises Rotenburg (Wümme)

Die oberste Priorität des Landkreises ist die Sicherstellung des **Schülerverkehrs**. Das erforderliche Fahrtenangebot ist unabhängig von der Einwohnerzahl der Orte, sondern richtet sich nach den Erfordernissen der Schulen aus. Ergänzend möchte der Landkreis eine **ÖPNV-Grundversorgung**

seiner Bevölkerung erreichen. Falls die Grundversorgung nicht ausreicht, so hat der **Berufsverkehr** Vorrang vor dem **Freizeitverkehr**.

4.2.1 Schülerverkehr

Der Schülerverkehr stellt wie in vielen ländlich geprägten Gebieten auch im Landkreis Rotenburg (Wümme) das Rückgrat des ÖPNV dar. Auf zahlreichen Linien ist das vorhandene Angebot auch darauf abgestimmt. Folgende übergeordnete Ziele sind zu berücksichtigen:

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

Die Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Rotenburg (Wümme) gibt folgende Rahmenbedingungen für anspruchsberechtigte Schüler vor:

- Die nächste Haltestelle sollte innerhalb von 2 km (Schüler bis Jahrgangsstufe 6) bzw. 3 km (alle übrigen) erreichbar sein.
- Die Mindestentfernung zwischen Wohnort und Schule beträgt für Schüler
 - bis Jahrgangsstufe 4: 2,0 km,
 - bis Jahrgangsstufe 6: 3,0 km und
 - bis Jahrgangsstufe 10: 4,0 km.
- Die maximalen Schulwegzeiten pro Richtung sind grundsätzlich festgelegt auf
 - 60 Minuten für Schüler des Primarbereich und
 - 90 Minuten für die übrigen Schüler.
- Die maximalen Wartezeiten an der Schule vor Unterrichtsbeginn sind
 - 30 Minuten für Schüler des Primarbereich und
 - 45 Minuten für die übrigen Schüler.
- Die maximalen Wartezeiten an der Schule nach dem Unterrichtsende dürfen 60 Minuten nicht überschreiten.

Grundsätzlich sollten die Verbindungen für die Primarschüler umsteigefrei sein.

4.2.2 Grundversorgung

Eine Grundversorgung der Orte ist gewährleistet, wenn die in Kapitel 3.2.2.2 beschriebenen Standards eingehalten werden. Sie sind auch Grundlage für die Bewertung der Verkehrsrelationen im Kapitel 3.2. Es sollte folgende Mindestzahl von Fahrten pro Tag in jede Richtung angestrebt werden:

Einwohner je Ort	Fahrten/Tag und Richtung
200 - 1.000	3
1.000 - 3.000	3 - 6
3.000 - 6.000	6 - 12

Quelle: Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im ÖPNV, VDV 1981 und 2001

Als Ziele werden definiert:

- Erreichen der oben genannten Mindestfahrtenanzahl auf den Verbindungen zwischen
 - Orten und dem nächstgelegenen Grund- bzw. Mittelzentrum,
 - Grundzentrum und benachbartem Mittelzentrum,
 - Orten ab 1.000 Einwohner und benachbartem Mittelzentrum,
 - Mittelzentrum und benachbarte Mittelzentren,
 - Grund- bzw. Mittelzentrum und relevantem Oberzentrum sowie
 - Orten ab 1.000 Einwohner mit hohem Pendleraufkommen und relevantem Oberzentrum.
- Verbindungen zwischen den Ort und Grund- bzw. Mittelzentrum sollten möglichst umsteigefrei sein. Auf langen Strecken z. B. in die entfernteren Mittel- oder Oberzentren können auch Umsteigeverbindungen angeboten werden.
- Die Reisezeit sollte möglichst nicht länger als das 1,7-fache der durchschnittlichen MIV-Fahrtzeit dauern.

4.2.3 Berufsverkehr

Auf Verkehrsbeziehungen mit größerem Pendleraufkommen sollte ein über die Grundversorgung hinaus gehendes Angebot vorgehalten werden. Da Berufspendler im Allgemeinen eine Wahlfreiheit zwischen dem MIV und dem ÖPNV haben, sollte auf folgendes geachtet werden

- zeitliche Flexibilität für Pendler (morgens und nachmittags jeweils in Lastrichtung mehrere Fahrtmöglichkeiten),
- ganzjähriges Angebot und
- kurze Reisezeiten.

4.2.4 Freizeitverkehr

Die Abwicklung des Freizeitverkehrs ist in der Regel in einer individualisierten Gesellschaft für den ÖPNV eine sehr schwierige Aufgabe. Es ist unmöglich, alle Verkehrsbeziehungen mit dem ÖPNV zu befriedigen, zumal sich die Nachfrage sehr schnell ändern kann. Gleichwohl finden spezielle Angebote wie z.B. Diskobuslinien, Nachtschwärmerlinien oder der Werderbus ihre Nachfrage. Darüber hinaus sollte zumindest auf den Hauptrelationen ein bedarfsorientiertes Grundangebot am Abend und am Wochenende vorgehalten werden.

4.3 Maßnahmenübersicht

In diesem Kapitel werden Handlungsfelder dargestellt, mit denen der ÖPNV im Landkreis Rotenburg (Wümme) so verbessert werden könnte, dass keine ungenügenden Angebote gemäß Kapitel 3.2 mehr vorhanden sind. Damit würde dann das Maß für die Grundversorgung auf allen Relationen erreicht werden.

Im nachfolgenden Ziel- und Maßnahmenkatalog werden darüber hinaus die Bereiche und die Maßnahmen benannt, in denen nach Auffassung des Landkreises Verbesserungen notwendig sind.

Des Weiteren setzt sich der Landkreis das Ziel, die Förderung in den Bereichen ÖPNV-Angebot, Fahrgastinformation, Haltestellenmaßnahmen und sonstige ÖPNV-Förderung sowie das Tarifangebot weiter zu fördern und deren Finanzierung, sofern möglich, sicherzustellen.

Sämtliche Förderungen stehen unter Finanzierungsvorbehalt und bemessen sich nach Maßgabe der verfügbaren Haushaltsmittel. Der Landkreis finanziert über den Schülerverkehr hinaus anteilig Angebotsverbesserungen, die die Grundversorgung sicherstellen. Maßnahmen, die Buslinien des Grundliniennetzes stärken, werden vom Landkreis ebenfalls anteilig finanziert. Darüber hinaus gehende Finanzierungen sind grundsätzlich von Dritten zu tragen.

4.3.1 Bedienungsebene I

Maßnahme:

Verbindungen Orte – GZ bzw. MZ werden so verbessert, dass zumindest eine genügende Bedienungs- und Verbindungsqualität erreicht wird.

Erläuterung

In der Bedienungsebene I werden die Verbindungen zwischen den Orten und den jeweiligen Grund- bzw. Mittelzentrum betrachtet, die in den Kapiteln 3.2.2 (Bedienungsqualität) und 3.2.3 (Verbindungsqualität) eine ungenügende Bewertung erhalten haben.

Eine Reihe von Verbindungen könnte durch die Integration des bisher Freigestellten Schülerverkehrs in Linienfahrten deutlich verbessert werden.

Viele ungenügende Verbindungen haben durch den Schülerverkehr eine mindestens genügende Anzahl von Rückfahrten. Es mangelt jedoch an einer ausreichenden Fahrtenanzahl zum Grundzentrum hin. Zu prüfen wäre, ob beispielsweise vorhandene Leerfahrten zu Nutzfahrten umgewandelt werden können. Ggf. müssen einzelne Fahrten im Rahmen der finanziellen Möglichkeit zusätzlich eingerichtet werden. Die Einrichtung von Bürgerbuslinien ist dabei eine Möglichkeit. Außerhalb der Schulzeiten könnte auch ein bedarfsorientiertes Angebot wie Anruf-Sammel-Taxi (AST) für eine mindestens genügende Bedienungsqualität sorgen.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Kommunen, Landkreis, VNO

Federführung

Verkehrsunternehmen, VNO

Finanzierung

Der Landkreis geht davon aus, dass durch den Kauf von Schülersammelzeitkarten durch den Landkreis und Fahrkarteneinnahmen von Dritten die FVO-Verkehre im Regelfall eigenwirtschaftlich betrieben werden können.

Bei der Umwandlung von Leerfahrten in Nutzfahrten entsteht kein Mehraufwand und es fallen daher entsprechend auch keine Kosten für eine Maßnahmenumsetzung an.

Bei zusätzlichen Leistungen werden auch zusätzliche Kosten entstehen. Diese müssen zwischen Verkehrsunternehmen, Kommunen und Landkreis aufgeteilt werden.

In folgenden Kommunen besteht Verbesserungsbedarf vom Grundzentrum zu den Orten:

- **Stadt Bremervörde**
Plönjeshausen und Spreckens an Schul- und Ferientagen,
Mehedorf und Minstedt an Ferientagen
- **Stadt Rotenburg (Wümme)**
Borchel an Ferientagen

- **Stadt Visselhövede**
Durch die Ringlinien des Bürgerbusses sind die Fahrzeiten auf einigen Relationen ungenügend.
- **Gemeinde Gnarrenburg**
Augustendorf, Findorf, Klenkendorf und Kuhstedtermoor an Schul- und Ferientagen
Fahrendorf, Glinstedt und Langenhausen an Ferientagen
- **Gemeinde Scheeßel**
Abbendorf, Hetzwege, Jeersdorf, Sothel, Westeresch, Westerholz und Wittkopsbostel an Schul- und Ferientagen
Bartelsdorf, Ostervesede, Westervesede und Wohlsdorf an Ferientagen
- **Samtgemeinde Bothel**
Hemslingen, Kirchwalsede, Söhlingen, Süderwalsede und Westerwalsede an Schul- und Ferientagen
Die Fahrzeit zwischen Hemsbünde und Bothel ist mit ungenügend bewertet worden
- **Samtgemeinde Fintel (GZ Lauenbrück)**
Fintel, Haxloh, Stemmen und Vahlde an Schul- und Ferientagen
Helvesiek an Ferientagen
- **Samtgemeinde Geestequelle (GZ Oerel)**
Heinschenwalde und Volkmarst an Schul- und Ferientagen
Alfstedt, Ebersdorf und Oese an Ferientagen
Fahrzeit zwischen Hipstedt und Oerel
- **Samtgemeinde Selsingen**
Anderlingen, Byhusen, Farven, Haaßel, Malstedt, Ober Ochtenhausen, Ohrel, Rhade und Sandbostel an Schul- und Ferientagen
Ostereistedt, Rhadereistedt und Rockstedt an Ferientagen
- **Samtgemeinde Sittensen**
Freetz, Ippensen, Kalbe, Klein Meckelsen, Vierden und Wohnste an Schul- und Ferientagen
Hamersen und Lengenbostel an Ferientagen
- **Samtgemeinde Sottrum**
Ahausen, Eversen und Hellwege an Schul- und Ferientagen
Bötersen, Clüversborstel, Hassendorf, Höperhöfen, Horstedt, Reeßum, Stapel, Stuckenborstel, Taaken und Winkeldorf an Ferientagen
Fahrzeiten zwischen Bötersen, Höperhöfen und Horstedt ins Grundzentrum sind ungenügend
- **Samtgemeinde Tarmstedt**
Buchholz, Bülstedt, Dipshorn und Vorwerk an Schul- und Ferientagen
- **Samtgemeinde Zeven**
Brüttendorf, Hatzte, Nartum, Oldendorf, Rüspegel, Wehldorf und Wiersdorf an Schul- und Ferientagen
Bademühlen an Ferientagen
- **Gemeinde Heeslingen**
Wense und Wiersdorf an Schul- und Ferientagen

4.3.2 Bedienungsebene II

Maßnahme:

Verbindungen GZ – MZ, größere Orte (über 1.000 Einwohner) – MZ sowie MZ – MZ werden zumindest so verbessert, dass eine genügende Bedienungs- und Verbindungsqualität erreicht wird.

Erläuterung

In der Bedienungsebene II werden die Verbindungen zwischen Grundzentren sowie größeren Orten (ab 1.000 Einwohner) und dem relevantem Mittelzentrum betrachtet. Auch die Handlungsbereiche für die Verbindungen zwischen den Mittelzentren untereinander werden dargestellt. Die Bewertungen finden sich in den Kapiteln 3.2.2 (Bedienungsqualität) und 3.2.3 (Verbindungsqualität).

Eine Reihe von Relationen lassen sich kostenneutral durch einzelne Maßnahmen verbessern, in dem z. B. auf bessere Anschlüsse zur Bahn hergestellt werden.

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Kommunen, Landkreis, teilweise Nachbarlandkreise, VNO

Federführung

Verkehrsunternehmen, VNO

Finanzierung

Verkehrsunternehmen, Kommunen und Landkreis

Die folgenden Relationen sollten mit höherer Priorität untersucht werden, weil sie komplett im Landkreis Rotenburg (Wümme) liegen und Absprachen mit benachbarten Aufgabenträgern nicht erforderlich sind:

- Gnarrenburg – Zeven: ungenügende Fahrtenhäufigkeit
- Bremervörde – Rotenburg (Wümme): ungenügende Reisezeit
- Hellwege – Rotenburg (Wümme): ungenügende Fahrtenhäufigkeit
- Jeersdorf – Rotenburg (Wümme): ungenügende Fahrtenhäufigkeit und Reisezeit
- Fintel – Rotenburg (Wümme): an Ferientagen ungenügende Fahrtenhäufigkeit

Auf den folgenden Relationen ist die Reisezeit ungenügend. Da sie nicht allein vom Landkreis Rotenburg (Wümme) verbessert werden können, wären Absprachen mit benachbarten Aufgabenträgern erforderlich:

- Bremervörde – Hemmoor
- Bremervörde – Stade
- Zeven – Buxtehude
- Zeven – Osterholz-Scharmbeck
- Zeven – Achim
- Sottrum – Achim

- Rotenburg (Wümme) – Soltau
- Rotenburg (Wümme) – Walsrode
- Visselhövede – Walsrode

4.3.3 Bedienungsebene III

Maßnahme:

Verbindungen GZ – OZ, größere Orte (über 1.000 Einwohner) – OZ sowie MZ – OZ werden zumindest so verbessert, dass eine genügende Bedienungs- und Verbindungsqualität erreicht wird.

Erläuterung

Das Fahrtenangebot ist aus allen Grundzentren in die Oberzentrum mindestens mit genügend bewertet worden. Dies gilt an Schultagen auch für die übrigen größeren Orte (ab 1.000 Einwohner) mit größerem Pendleraufkommen. Die Verbindungsqualität III ist gegenwärtig auf mehreren Relationen ungenügend.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Kommunen, Landkreis, teilweise Nachbarlandkreise, VNO

Federführung

Verkehrsunternehmen, VNO

Finanzierung

Verkehrsunternehmen, Kommunen und Landkreis

Daraus ergeben sich folgende Handlungsfelder:

- GZ Gnarrenburg – Hamburg (Verbindungsqualität ungenügend),
- GZ Sittensen – Bremen (Verbindungsqualität ungenügend),
- GZ Visselhövede – Hannover (Verbindungsqualität ungenügend),
- Elsdorf – Bremen (Verbindungsqualität ungenügend),
- Elsdorf – Hamburg (Verbindungsqualität ungenügend),
- Fintel – Hamburg (Bedienungsqualität in Ferien ungenügend),
- Hellwege – Bremen (Bedienungs- und Verbindungsqualität in den Ferien ungenügend) und
- Jeersdorf – Hamburg (Bedienungs- und Verbindungsqualität in den Ferien ungenügend).

Die bisher ungenügenden Verbindungen der genannten Grundzentren in die Oberzentren verfügen über relativ geringe Pendlerpotentiale. Gegebenfalls könnten bessere Anschlüsse zwischen Bus (bzw. Bahn) und Bahn die Reisezeiten verkürzen. Dabei sind aber die Relationen zu berücksichtigen, die zurzeit eine bessere Bewertung erhalten haben. Sie sollten sich nicht verschlechtern.

Die Fahrzeiten zwischen Elsdorf und Bremen bzw. Hamburg lassen sich nur mit einer Neukonzeption der Buslinien 724 und 741 im Raum zwischen Zeven und Rotenburg (Wümme) verkürzen. Dies könnte gleichzeitig auch die Verbindungen zwischen Rotenburg (Wümme) und Zeven sowie Bremervörde (siehe Kapitel 4.3.2) verbessern.

Die Anbindungen von Fintel, Hellwege und Jeersdorf sind in allen drei Qualitätsstufen verbesserungswürdig. Hier müssten neue Busfahrten zwischen den Orten und z. B. ihren Grundzentren (mit Bahnanschluss) geschaffen werden.

4.3.4 Tarif

4.3.4.1 VBN-Ausweitung auf den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Einleitung

Ein einheitlicher Tarif für Bus und Bahn im Landkreis Rotenburg (Wümme) wäre kurz- bis mittelfristig über die Ausweitung des VBN-Tarifs auf den gesamten Landkreis erreichbar. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich beim VBN nicht um eine Tarifgemeinschaft sondern um einen Verkehrsverbund handelt, der weit mehr als einen gemeinsamen Tarif umfasst. Das bedeutet, dass mit der Anwendung des Gemeinschaftstarifs auch die Einhaltung der Spielregeln des VBN und des ZVBN verbunden ist. Die in den derzeit einbezogenen Gebietskörperschaften (Gnarrenburg, Rotenburg, Selsingen, Sottrum, Tarmstedt und Zeven) geltenden Regelungen über Assoziierungsverträge sind nach den Vorstellungen des ZVBN hinsichtlich einer kreisweiten Lösung nicht anwendbar. Er hält daher einen Beitritt des Landkreises zum Zweckverband für notwendig. Dies hätte einerseits die Anwendung und Finanzierung des VBN-Gemeinschaftstarifs, andererseits aber auch eine grundsätzliche Neuausrichtung im ÖPNV in einer Reihe von Aspekten zur Folge:

Rechtsstellung und Aufgaben

Nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) sind die Landkreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Sie können ihre Aufgabenträgerschaft an entsprechende Zweckverbände übertragen, hiervon wurde neben dem Großraum Bremen (Zweckverband Bremen/Niedersachsen -ZVBN-) auch im Raum Braunschweig (Zweckverband Großraum Braunschweig -ZGB-) und in Südniedersachsen (Zweckverband Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen -ZVSN-) Gebrauch gemacht. Für den ZVBN ergibt sich beispielsweise, dass er

- Aufgabenträger für den ÖPNV
- „zuständige Behörde“ für Ausschreibungen im ÖPNV
- Empfänger der Finanzmittel nach dem NNVG ist und
- den Nahverkehrsplan als Leitlinie für den ÖPNV beschließt.

Die Einflussmöglichkeiten der Verbandsglieder werden über die Verbandsversammlung gewährleistet. Weitere wichtige Aufgabengebiete sind die Unterstützung der Gebietskörperschaften bei Planung und Finanzierung von Verkehrsleistungen und Bündelung der ÖPNV-Interessen der Region und Vertretung gegenüber Dritten. Der ZVBN ist nicht Träger der Schülerbeförderung. Die Notwendigkeit der Zusammenarbeit innerhalb von zusammenhängenden Verkehrsregionen ist auch in anderen Bereichen Niedersachsens erkannt worden: Neben den genannten Zweckverbänden vertreten die Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH -VNO- (niedersächsische Landkreise in der Metropolregion Hamburg) und die Verkehrsregion-Nahverkehr Ems-Jade -VEJ- (5 Landkreise und 2 Städte in Nordwestniedersachsen) die ÖPNV-Belange zahlreicher Landkreise und unterstützen diese bei Ausfüllung ihrer Aufgabenträgerschaft, allerdings im Gegensatz zu den Zweckverbänden in privater Rechtsform.

Abgabe der Aufgabenträgerschaft

Der Beitritt des Landkreises Rotenburg (Wümme) zum ZVBN hätte die vollständige Übertragung der Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV zur Folge. Er würde damit wesentliche Funktionen in Genehmigungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz, bei Vergabeverfahren gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen und beim Beschluss des Nahverkehrsplans abgeben.

Auswirkungen auf Finanzausstattung

Mit der Übertragung der Aufgabenträgerschaft würden auch wesentliche Finanzierungsinstrumente auf den ZVBN übergehen:

- Finanzhilfen gemäß § 7 Abs. 4 NNVG zur Abdeckung von Verwaltungskosten (165.000 €/a)
- Finanzmittel gemäß § 7 Abs. 5 NNVG für ÖPNV-Verbesserungen (ca. 700.000 €/a)

Nicht verbrauchte Finanzhilfen für Verwaltungskosten reicht der ZVBN zum Jahresende an die Verbandsglieder weiter. In den vergangenen Jahren erhielten die Landkreise in etwa die Hälfte der Verwaltungskosten zurück.

Aus den Finanzmittel für ÖPNV-Verbesserungen würden zunächst die die erwarteten Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste in Höhe von 275 T€ / a finanziert werden. Der Rest fließt in einen Förderfonds. Maßnahmen für eine Verbesserung des ÖPNV (Angebot, Haltestellen etc.) werden aus dem Förderfonds nach Antragsstellung auf der Basis der Förderrichtlinien des ZVBN finanziert wie z. B. möglicherweise auch die bislang vom Landkreis geförderten Angebotsverbesserungen (OsteSprinter, Kaserne Seedorf usw.). Derzeit entscheidet der Landkreis allein über die Mittelverwendung nach den Vorgaben des NNVG. Durch die Weiterleitung der oben genannten Finanzmittel an den ZVBN würden dem Landkreis Rotenburg (Wümme) im Jahr 2009 finanzielle Mehrbelastungen in Höhe von ca. 500 T€ gegenüber dem Status Quo entstehen, da zusätzliche Haushaltsmittel für nicht dem ZVBN-Förderfonds entsprechende Maßnahmen bereitgestellt werden müssten.

Verkehrliche Auswirkungen

Wie den Verkehrsbeziehungen in der Bestandsdarstellung (Abb. 2.2-3) zu entnehmen sind, pendeln täglich mehr als je 12.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte zwischen dem Landkreis Rotenburg (Wümme) und den benachbarten Verkehrsräumen Hamburg und Bremen. Die ÖPNV-Nutzung Richtung Bremen wird durch das heutige VBN-Gebiet weitgehend abgedeckt, eine Ausweitung in den restlichen Teil des Landkreises würde sich nur wenig auswirken, da dieser Raum in Richtung Metropolregion Hamburg orientiert ist. Von den täglich ca. 3.500 ÖPNV-Nutzern in diesem Raum (ohne anspruchsbefindliche Schüler) fahren 40% innerhalb des Landkreises, 45% überschreiten die Kreisgrenze in Richtung HVV, 15% in Richtung VBN.

Ordnungspolitische Auswirkungen

Der Landkreis Rotenburg (Wümme) arbeitet mit der Regionalen Arbeitsgemeinschaft Bremen / Niedersachsen zusammen und gehört der Metropolregion Hamburg und damit dem Planungsraum und dem Fördergebiet der Gemeinsamen Landesplanung Hamburg/Niedersachsen/Schleswig-Holstein an. Ein vollständiger Beitritt zum einen oder anderen Verkehrsverbund würde daran grundsätzlich nichts ändern, würde aber im ÖPNV die Schwerpunktausrichtung beeinflussen. Dabei ist zu beachten, dass es im Handlungsrahmen des Regionalen Entwicklungskonzepts 2000 für die Metropolregion Hamburg heißt: *„Durch entsprechende Initiativen... insbesondere der niedersächsischen Aufgabenträger für die Räume entlang der Regionalachsen nach Stade, Bremervörde, Rotenburg und*

Lüneburg könnte das Verbundgebiet im Zentrum der Metropolregion den durch die Regionalentwicklung längst eingetretenen Strukturveränderungen angepasst werden. Im Rahmen der eingangs genannten Grundsätze ist eine schrittweise Erweiterung des HVV-Gebiets möglich. Für hieran angrenzende Bereiche und benachbarte Verbundräume werden Übergangstarife angestrebt“.

Fazit

Im Landkreis Rotenburg (Wümme) besteht Handlungsbedarf hinsichtlich einer Vereinheitlichung von Tarifen, Fahrpreisen und Fahrkarten. Wegen der Anwendung im westlichen Teil des Landkreises würde sich eigentlich der VBN-Tarif als Gemeinschaftstarif anbieten. Da die Anwendung des VBN-Tarifs mit einem Beitritt des Landkreises zum ZVBN verknüpft ist, wird von dieser Lösung Abstand genommen. Die sich aus einer Mitgliedschaft ergebenden Folgen, insbesondere finanzieller Art, stehen in keinem angemessenen Verhältnis zu einem zusätzlichen verkehrlichen Nutzen. Es ist daher eine Lösung zu suchen, die zum einen die tariflichen Verhältnisse im Landkreis schrittweise vereinheitlicht sowie die Übergänge in die benachbarten Verbände sicherstellt und zum anderen dabei die Frage des Beitritts zu den Verbänden offen hält.

4.3.4.2 Tarif-Maßnahmen

Maßnahme:

Schaffung eines kreiseinheitlichen Tarifs

Erläuterung

Wegen der beschriebenen weitreichenden Auswirkungen einer Ausweitung des VBN-Tarifs wird angestrebt, den Tarif im straßengebundenen ÖPNV den Strukturen und Preisen des VBN anzugleichen. Damit würden zumindest im Busverkehr weitgehend einheitliche Bedingungen im Landkreis gelten und die bestehenden Bedingungen in den VBN-assoziierten Gemeinden erhalten bleiben.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreis

Maßnahme:

Erweiterung der Übergangstarife in den HVV-Bereich auf weitere Fahrkartenarten sowie Schaffung eines Übergangstarif in Richtung VBN

Erläuterung

Für die tariflichen Verknüpfungen zwischen dem neuem Gemeinschaftstarif und den angrenzenden Verbänden sind Übergangstarife zu schaffen und weiterzuentwickeln. Für die Schienenstrecken in Richtung Hamburg ist ab Rotenburg (Wümme) und Bremervörde zumindest mittelfristig die Anwendung des HVV-Tarifs anzustreben, was aber die Zustimmung des SPNV-Aufgabenträgers LNVG und der Eisenbahnverkehrsunternehmen voraussetzt.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis, LNVG, HVV, VBN, VNO

Federführung

Landkreis, LNVG

Finanzierung

Landkreis

4.3.5 Fahrgastinformation

Die in den letzten Jahren erfolgten Verbesserungen im Marketingsektor sollen weiter fortgesetzt werden. Ziel des Aufgabenträgers ist es, die Verkehrsunternehmen in ihren Anstrengungen zur Verbesserung im Bereich der Fahrgastinformationen zu unterstützen. Die Kundeninformation soll weiter vereinheitlicht und vereinfacht gestaltet werden.

4.3.5.1 Kreisfahrplan und Fahrplanauskunft

Maßnahme:

Kreisfahrplan erhalten und Fahrplanauskunft ergänzen

Erläuterung

Der Landkreis Rotenburg (Wümme) gibt zusammen mit den Verkehrsunternehmen einen Kreisfahrplan heraus, der alle Angebote auf Straße und Schiene enthält. Trotz wachsender Bedeutung elektronischer Medien soll ein solcher Gesamtfahrplan in Papierform auch künftig veröffentlicht werden.

Der Landkreis unterstützt die landesweite elektronische Fahrplanauskunft „Connect“ der Länder Niedersachsen und Bremen, die von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen (z. B. VNN) entwickelt, betrieben und finanziert wird. Die ständige Anpassung, Aktualisierung und Optimierung des Systems u. a. durch die Eingliederung weiterer Verkehrsräume (z. B. HVV) ist wesentliche Voraussetzung für einen dauerhaften Einsatz dieser Informationsmöglichkeit.

Fahrgäste, die über keinen Internetanschluss verfügen, benutzen vielfach das Telefon, um sich über öffentliche Verkehrsmittel zu informieren. Derzeit betreiben alle Verkehrsunternehmen jeweils eine eigene telefonische Auskunft. Diese verschiedenen Auskunftssysteme haben verschiedene Betriebszeiten und stellen vielfach nur Informationen über das eigene Unternehmen zur Verfügung, so dass ein Fahrgast für eine Fahrt mit Umsteigenotwendigkeit auch mehrmals telefonieren muss.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis, VBN, VNN, VNO

Federführung

VNN/ VBN

Finanzierung

Verkehrsunternehmen, Landkreis

4.3.5.2 Einführung eines einheitlichen Liniennummersystems

Maßnahme:

Einführung eines einheitlichen Liniennummersystems

Erläuterung

Im Landkreis Rotenburg (Wümme) ist die Liniennummerierung zum großen Teil historisch gewachsen. Ein hierarchisches Liniennetz ist für den Fahrgast mit den gegenwärtigen Liniennummern nicht sofort erkennbar. Im Süden und Westen ragt der VBN mit seiner Systematik in den Landkreis, im Norden und Osten reichen Linien des HVV in den Landkreis. Die Liniennummer 1 ist zweimal vorhanden. Die VBN-Nummern sind im Landkreis Rotenburg (Wümme) auch nicht immer logisch aufgebaut, z. B. verstecken sich die Stadtbuslinien 741-743 in Rotenburg (Wümme) zwischen den zwei Verdener Linien 740 und 745. Eine generelle Einführung eines systematischen Liniennummersystems sollte weiter verfolgt werden.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis, LNVG, VBN, VNN, VNO

Federführung

VBN/ VNN

Finanzierung

Verkehrsunternehmen

Vorschlag für eine neue Liniennummerierung:

Grundsätzlich dreistellige Liniennummern:

- 1. Ziffer: Z.B. „8“ für den Landkreis Rotenburg (Wümme), bei Linien mit HVV-Bezug wird eine vierstellige Liniennummer gebraucht.
- 2. Ziffer: Für regionale Bereiche
 „0“ für Stadtverkehr Rotenburg (Wümme),
 „1“ für Stadtverkehr Bremervörde,
 „2“ für SG Selsingen,
 „3“ für Samtgemeinde Zeven (ohne Heeslingen),
 „4“ für Gnarrenburg/ SG Geestequelle,
 „5“ für SG Sottrum,
 „6“ für SG Sittensen und Gemeinde Heeslingen,
 „7“ für Scheeßel und SG Fintel,
 „8“ für Visselhövede und SG Bothel.
- 3. Ziffer zeigt u. a. das Linienprodukt an: Für regionale Hauptlinie; „0“, für Erschließungslinien „1“ bis „9“.

Die Tabelle 4-3.1 listet alle Linien im Landkreis Rotenburg (Wümme) mit einer möglichen neuen Liniennummerierung auf.

bisherige Nummer	Vorschlag	Verlauf
Ortslinien Bremervörde		
1 (Stoss)	811	Iselersheim - Ostendorf - Nieder Ochtenhausen - Bremervörde
2	812	Bremervörde - Hesedorf - Bevern
3003	3813	Bremervörde - Elm - Gräpel - Oldendorf
4	810	Bremervörde - Kornbeck - Bredemehe - Lamstedt
5	815	Bremervörde - Hesedorf - Malstedt - Farven - Sadersdorf
6	816	Bremervörde - Sandbostel - Augustendorf - Ober Ochtenhausen - Bremervörde
7	817	Bremervörde - Hönu-Lindorf - Iselersheim - Mehedorf - Bremervörde
9	819	Bremervörde, Vörder Feld - Hesedorf
Stadtlinien Rotenburg (W.)		
741	801	Rotenburg - Lent Kaserne - Borchel - Mulmshorn
742	802	Bahnhof - Krankenhaus - Harburger Str. - Bahnhof
743	803	Bahnhof - Berufsschulzentrum - Unterstedt
Regionallinien		
1 (Schmätjen)	871	Fintel - Vahlde - Ostervesede - Westervesede - Scheeßel - Rotenburg
66	876	Sittensen - Sothel - Westerholz - Scheeßel - Rotenburg (W)
296 a	865	Sittensen - Meckelsen - Ippensen - Wohnste - Sittensen
296 b	866	Sittensen - Tiste - Freetz - Lengenbostel - Sittensen
559	559	Bremervörde - Basdahl - Beverstedt - Stubben - Bokel - Hagen
601	821	Zeven - Rhade - Gnarrenburg
602	832	Zeven - Nindorf
603	823	Rockstedt - Godenstedt - Seedorf - Selsingen
604	834	Zeven - Steinfeld - Wilstedt - Vorwerk
605	861	Zeven - Heeslingen - Wense - Meinstedt
607	827	Ostereistedt - Rhade - Selsingen
630	830	Heeslingen - Zeven - Tarmstedt - Bremen
631	831	Rhade - Tarmstedt - Wilstedt - Buchholz
637	847	Kuhstedt - Gnarrenburg - Bremervörde
638	848	Rhade - Gnarrenburg - Brillit - Bremervörde
640	840	Bremervörde - Gnarrenburg - Osterholz-Scharmbeck
670	670	Gnarrenburg - Worpsswede - Lilienthal - Bremen
724	800	Zeven - Mulmshorn - Waffensen - Rotenburg (W)
725	725	Rotenburg - Hellwege - Verden
729	851	Ottersberg - Sottrum - Waffensen - Rotenburg (W)
731	875	Rotenburg - Scheeßel - Lauenbrück - Stemmerfeld
732	880	Visselhövede - Jedinngen - Brockel - Wittorf - Rotenburg (Wümme)
745 a	833	Zeven - Steinfeld - Otterstedt - (Bremen)
755	855	Rotenburg - Stuckenborstel - Winkeldorf - Sottrum
757	857	Eversen - Hellwege - Hassendorf - Sottrum
762	820	Bremervörde - Bevern - Deinstedt - Selsingen - Zeven
821	881	Visselhövede - Ottingen - Schwitschen - Visselhövede
822	882	Visselhövede - Kettenburg - Jeddungen - Visselhövede
823	883	Visselhövede - Buchholz - Wittorf - Visselhövede
2028	2028	Bremervörde - Elm - Hagenah - Düdenbüttel - Stade
2029	2029	Zeven - Wangersen - Ahlerstedt - Harsefeld - Helmste - Hagen - Stade
2036	2036	Buxtehude - Apensen - Beckdorf -Sauensiek - Klein Wohnste
2322	2322	Bremervörde - Fredenbeck - Stade
2703	2703	Zeven - Ahlerstedt - Harsefeld - Hedendorf - Finkenwerder, Airbus
2711	2711	Sittensen - Sauensiek - Buxtehude - Finkenwerder, Airbus
3860	3860	Zeven - Heeslingen - Sittensen - Tostedt
Nacht- und Diskolinien		
132	N82	Stade - Oldendorf - Elm - Bevern
133	N81	Freiburg - Hemmoor - Bremervörde - Bevern
136	N83	Zeven - Tarmstedt - Selsingen - Bevern
N63	N63	Bremen - Lilienthal - Tarmstedt
N75	N88	Rotenburg - Scheeßel - Wehldorf
N76	N87	Scheeßel - Fintel - Riepe - Lauenbrück
N83	N85	Rotenburg - Ahausen - Sottrum - Wehldorf
N84	N80	Rotenburg - Waffensen - Mulmshorn - Wehldorf

Tabelle 4.3-1: Vorschlag für neue Liniennummerierung im Landkreis Rotenburg (Wümme)

In jedem regionalen Bereich fährt somit maximal eine Hauptlinie:

- Linie 800 (bisher 724) Rotenburg (Wümme) – Zeven
- Linie 810 (bisher 4) Bremervörde – Lamstedt
- Linie 820 (bisher 762) Bremervörde – Selsingen – Zeven
- Linie 830 (bisher 630) Zeven – Tarmstedt – Bremen
- Linie 840 (bisher 640) Bremervörde – Gnarrenburg – Osterholz-Scharmbeck
- Linie 3860 Zeven – Sittensen – Tostedt
- Linie 880 (bisher 732) Rotenburg (Wümme) – Bothel – Visselhövede

4.3.6 Haltestellen

Maßnahme:

Behindertengerechte Umgestaltung von Haltestellen / Fahrgastinformation an Haltestellen

Erläuterung

Um eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit des ÖPNV im Sinne des BGG zu erreichen, ist die Fortsetzung der Umgestaltung von Haltestellen nach dem VBN- bzw. VNO-/ VNN-Haltestellenkonzept notwendig. Im Zuge solcher Maßnahmen ist außerdem auf eine Verbesserung der Fahrgastinformation an den Haltestellen nach VNO/VNN- oder ZVBN-Konzept hinzuwirken.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Straßenbaulastträger (überwiegend Kommunen), Landkreis, Verkehrsunternehmen, ZVBN, Organisationen für Menschen mit Behinderungen

Federführung

Straßenbaulastträger, Kommunen

Finanzierung

Straßenbaulastträger, ggf. Zuschüsse durch Landkreis und ZVBN möglich

Maßnahme:**Erstellung eines Haltestellen-Katasters****Erläuterung**

Um über den Ausstattungsstand, allgemeinen Zustand und über die Frage nach der Barrierefreiheit von Haltestellen informiert zu sein, hält es der Landkreis für notwendig, in langfristiger Perspektive ein Haltestellen-Kataster zu erstellen.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Landkreis, Straßenbaulastträger (überwiegend Kommunen), Verkehrsunternehmen, ZVBN, VNO, Organisationen für Menschen mit Behinderungen

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreis

Maßnahme:**Einrichten von zentrumsnahen Haltestellen bei schulbezogenem Linienverkehr****Erläuterung**

Schulbezogene Linienverkehre sind intensiv auf die Hauptnutzergruppe ausgerichtet. Nachteilig für übrige Nutzer ist die oft nicht vorhandene Haltestelle im Bereich des Zentrums (statt dessen eine Haltestelle an der Schule). Insbesondere in Bereichen, wo am Ortsrand ein Schulzentrum besteht, ist die fehlende Haltestelle im Ortszentrum für andere Personengruppen ein Mangel. Die Einrichtung einer zentrumsnahen Haltestelle ist für jede Linie näher zu prüfen. Hierbei ist zu beachten, dass es durch die Einrichtung einer weiteren Haltestelle zur Verlängerung des Linienweges und damit zu einer Fahrzeitverlängerung kommen kann. Diese Fahrzeitverlängerungen können unter Umständen betrieblich ein Problem darstellen, da bei einigen Fahrzeugumläufen hierfür keine zeitlichen Reserven vorhanden sind. Ebenfalls kann diese Maßnahme zu einer zeitlichen Verlängerung der Schülerbeförderungszeit führen, hier ist eine Abwägung im Einzelfall erforderlich.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Kommunen, Landkreis, LNVG, HVV, VNO

Federführung

Landkreis, VNO

Finanzierung

Verkehrsunternehmen

Maßnahme:**Ausstieg zwischen Haltestellen****Erläuterung**

In den vergangenen Jahren hat es sich insbesondere in ländlichen Regionen bewährt, unter bestimmten Bedingungen (Sicherheit, Pünktlichkeit) den Ausstieg auch zwischen den Haltestellen zuzulassen. Besonders außerhalb von Städten kann dies wegen der größeren Haltestellenabstände zu kürzeren Fußwegen zwischen Haltestelle und Haustür führen und somit die Erschließungsqualität verbessern. Dieses nach der BOKraft bereits heute mögliche Verfahren sollte vereinheitlicht und entsprechend vermarktet werden. Vorbild kann dabei das von der VNN vereinheitlichte Verfahren sein, welches den Ausstieg während des ganzen Tages (mit Ausnahme der Schülerbeförderungszeiten) gestattet. Ausgenommen von der Regelung sind die Stadtverkehre und Schnellbuslinien.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, VNN, VBN, VNO

Federführung

VNN/ VBN

Finanzierung

Für Marketing: Verkehrsunternehmen, VBN

4.3.7 Fahrzeuge

Maßnahme:

Erhöhung des Anteils von Niederflurfahrzeugen

Erläuterung

Das allgemeine Erscheinungsbild und Image des ÖPNV wird entscheidend durch den Standard der eingesetzten Fahrzeuge geprägt. Die vorhandene Qualität der Fahrzeuge soll gesichert und ggf. verbessert werden. Die Fahrzeuge müssen generell einem zeitgemäßen Technik- und Ausstattungsstandard entsprechen und die gesetzlichen Bestimmungen erfüllen. Ein sehr großer Teil aller Fahrgäste sind Schülerinnen und Schüler. Entsprechend sollen die Fahrzeuge den Ansprüchen der Hauptnutzergruppe gerecht werden. Das Platzangebot soll der Nachfrage entsprechend und unter Beachtung der StVZO bemessen sein. Die Fahrzeuge sollen einen möglichst hohen Sitzplatzanteil aufweisen.

Um eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit des ÖPNV im Sinne des BGG zu erreichen ist – neben Haltestellenmaßnahmen – der verstärkte Einsatz von Niederflurfahrzeugen notwendig. Allerdings befinden sich die Verkehrsunternehmen damit in einem Spannungsverhältnis: Um insbesondere in der Schülerbeförderung ausreichende Kapazitäten vorzuhalten, werden überwiegend Hochflurfahrzeuge mit einem im Vergleich zu Niederflurfahrzeugen höherem Sitzplatzanteil im Landkreis eingesetzt. Außerdem sind die Beschaffung und der Unterhalt von Niederflurfahrzeugen teurer als von Hochflurfahrzeugen.

Dennoch ist es aus Sicht des Landkreises wünschenswert, wenn die zuständigen Verkehrsunternehmen im Sinne einer weitergehenden Barrierefreiheit im ÖPNV des Landkreises stärker als bisher Niederflurfahrzeuge einsetzen würden.

Für den Bereich des ZVBN/VBN sind Fahrzeugstandards festgelegt.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis

Federführung

Verkehrsunternehmen

Finanzierung

Verkehrsunternehmen

Maßnahme:**Mitnahme von Fahrrädern in Bussen****Erläuterung**

Die Kombination von Fahrrad und ÖPNV kann den Einzugsbereich von Haltestellen deutlich erweitern. Dabei dient das Fahrrad hauptsächlich als Zubringer zu den öffentlichen Verkehrsmitteln, an der Einstiegshaltestelle (in Wohnortnähe) wird dann das Fahrrad abgestellt (Bike+Ride). In vielen Fällen ist aber auch die Fahrradmitnahme in Bahn und Bus eine sinnvolle Kombination, z.B. wenn an der Zielhaltestelle ebenfalls ein Fahrrad benötigt wird.

Die Verkehrsunternehmen EVB, KVG, Reese, Schmärtjen und Stoss bieten im Bereich der VNN seit einigen Jahren die Fahrradmitnahme in allen Bussen ohne zeitliche Begrenzung an. Das Verkehrsunternehmen Wimmer sowie alle Verkehrsunternehmen im Bereich des VBN bieten keine Fahrradmitnahme in Bussen an. Eine solche flexible Regelung der Verkehrsunternehmen im VNN-Gebiet erlaubt z.B. die Nutzung der Mitnahme in sogenannten Gegenlastrichtungen auch im Berufsverkehr. Nicht einheitlich sind derzeit die Tarifbestimmungen für die Fahrradmitnahme geregelt. Bei der KVG werden Fahrräder kostenlos befördert, während bei den anderen Verkehrsunternehmen ein Kinderfahrtschein zu lösen ist. Der Aufgabenträger begrüßt diese kundenfreundliche Maßnahme und plädiert dafür, dass alle Verkehrsunternehmen einheitliche Tarifbestimmungen für die Fahrradmitnahme einführen sollten.

Anspruch auf die Fahrradmitnahme soll dabei nur bestehen, wenn genügend Platz vorhanden ist. Fahrgäste ohne Fahrräder, Rollstuhlfahrer und Eltern mit Kinderwagen sollen weiterhin Vorrang haben.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen

Federführung

Verkehrsunternehmen

Finanzierung

Ggf. für Marketing: Verkehrsunternehmen

4.3.8 Grundliniennetz

Maßnahme:

Schaffung eines Grundliniennetzes

Erläuterung

Im Landkreis Rotenburg (Wümme) ist gegenwärtig kein Grundliniennetz definiert. Linien, die zu einem solchen Grundnetz verknüpft werden, sollten folgende Vorgaben erfüllen:

- Grund-/ Mittelzentrum wird mit Mittel- bzw. Oberzentrum verbunden
- mindestens alle 2 Stunden eine Fahrt, möglichst vertaktet
- aufkommensstarke Pendlerbeziehungen werden bedient
- möglichst gradlinige Verbindungen
- gute Verknüpfungen miteinander sollten angestrebt werden
- Betriebszeit Montag bis Freitag ca. 6:00 bis 20:00 Uhr
- Fahrtenangebot auch am Abend sowie am Wochenende

Umsetzung

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| <input type="checkbox"/> | hohe Priorität |
| <input checked="" type="checkbox"/> | mittlere Priorität |
| <input type="checkbox"/> | geringere Priorität |

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis, LNVG, VNO

Federführung

Landkreis, LNVG

Finanzierung

Für Angebotsverbesserungen: Verkehrsunternehmen, Landkreis und Kommunen

Im Landkreis Rotenburg (Wümme) erfüllen diese Kriterien die

- Bahnlinie KBS 120 (VBN R3) Hamburg – Rotenburg (Wümme) – Bremen,
- Bahnlinie KBS 122 (VBN R10) Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude,
- Bahnlinie KBS 124 (VBN R4) Rotenburg (Wümme) – Verden,
- Buslinie 630 Heeslingen – Zeven – Tarmstedt – Bremen,
- Buslinie 762 Bremervörde – Selsingen – Zeven und
- Buslinie 3860 Zeven – Sittensen – Tostedt mit Anschluss an KBS 120 Richtung Hamburg.

Diese Strecken sind damit bereits ein Bestandteil eines Grundliniennetzes für den Landkreis Rotenburg (Wümme). Damit das Grundnetz vervollständigt werden kann, sollte auf folgenden Relationen ein besseres Angebot angestrebt werden:

- Zeven – Rotenburg (Wümme)
- Rotenburg (Wümme) – Bothel – Visselhövede
- Bremervörde – Gnarrenburg – Worpswede mit Verknüpfung zur Buslinie 670 (Gnarrenburg – Worpswede – Bremen) und Verbindungen nach Osterholz-Scharmbeck in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Osterholz

- Bremervörde – Stade in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Stade
- Bremervörde – Lamstedt – Hemmoor in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Cuxhaven
- Bremen – Visselhövede – Soltau (Verbesserung ist Aufgabe der LNVG)

4.3.9 Stadtbus Rotenburg (Wümme)

Maßnahme:

Ausbau des Stadtbussystems Rotenburg (Wümme)

Erläuterung

Das derzeitige Angebot in Rotenburg ist stark auf die Bedürfnisse der Schüler abgestimmt und erfüllt nur im geringen Umfang die Kriterien eines modernen Stadtbussystems. Aus diesem Grunde wird in der Stadt Rotenburg seit längerem die Einrichtung eines Stadtbussystems diskutiert. Ob und unter welchen Voraussetzungen auch in Rotenburg ein Stadtbussystem eingeführt werden kann, muss von der Stadt entschieden werden. Aus verkehrlicher Sicht ist eine bessere Erschließung innerhalb der Stadt begrüßenswert, wenn bedeutende Ziele wie z.B. Krankenhäuser, Berufsschulen besser mit dem Bahnhof verbunden werden.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Kommune, VBN

Federführung

Stadt Rotenburg (Wümme)

Finanzierung

Stadt Rotenburg (Wümme)

4.3.10 Fahrweg

Maßnahme:

Konfliktstellenbeseitigung in der Infrastruktur

Erläuterung

Ziel ist die Verbesserung des Betriebsablaufs durch Konfliktstellenbeseitigung in der Infrastruktur. Dieses beinhaltet auch die Beseitigung von Konfliktsituationen mit dem Individualverkehr. Derzeit herrscht an vielen Haltestellen und Wendeanlagen ein beträchtliches Gefährdungspotenzial durch die Abwicklung des Busverkehrs, insbesondere gegenüber Fußgängern und Fahrradfahrern im Allgemeinen, als auch gegenüber den Kindern, die für ihren Schulweg nicht den ÖPNV nutzen.

Zur Verbesserung der Situation auf dem Straßennetz bzw. zur Beseitigung von Konfliktstellen soll jeder Einzelfall näher in enger Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern untersucht werden.

Um im Winter die Pünktlichkeit zu verbessern, sollten Straßen, auf denen ÖPNV durchgeführt wird, die höchste Priorität der Streudienste erhalten.

Es sollte angestrebt werden, bei wesentlichen Änderungen der Infrastruktur auf bestehenden Fahrwegen des ÖPNV dessen Belange zu berücksichtigen. Verkehrsordnende Maßnahmen (z.B. Tempo-30-Zonen) sind ÖPNV-verträglich zu gestalten.

Entsprechend der Zielsetzung des Behinderten-Gleichstellungsgesetzes soll im Nahverkehrsplan dargestellt werden, wie die Barrierefreiheit im ÖPNV erreicht werden kann. Im Behinderten-Gleichstellungsgesetz werden konkrete Maßnahmen zur Realisierung der Barrierefreiheit nicht genannt. Eine denkbare Möglichkeit könnte in einem verstärkten Einsatz von Niederflurfahrzeugen gesehen werden. In diesem Zusammenhang ist allerdings zu berücksichtigen, dass aufgrund des geringen Abstandes zwischen Fahrzeugboden und Straße höhere Ansprüche an die Beschaffenheit der Fahrwege (problematisch sind hier z.B. Bodenunebenheiten aufgrund von Straßenmängeln, Neigungswechsel der Straße, Mitbenutzungsnotwendigkeit von Gehwegen) sowie an die Ausgestaltung der Haltestellen bestehen.

Der Aufgabenträger des ÖPNV wird in enger Zusammenarbeit mit dem jeweiligen zuständigen Straßenbaulastträger Möglichkeiten untersuchen, die eine Verbesserung der Situation herbeiführen. Grundsätzlich sind hierbei folgende Möglichkeiten vorhanden:

- Einrichten von gesonderten ÖPNV-Fahrspuren
- Bevorzugung des ÖPNV an Kreuzungen durch eigene Lichtsignalgeber bzw. Vorrangschaltungen oder geänderte Vorfahrtsregelungen
- Verkehrslenkende Maßnahmen (z. B. Linksabbiegeverbot)
- Zügige Behebung von Straßenschäden

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Straßenbaulastträger bzw. Grundstückseigentümer (sofern es sich beispielsweise um Wendeanlagen handelt), Kommunen, Landkreis

Federführung

Straßenbaulastträger

Finanzierung

Straßenbaulastträger, Kommunen, GVFG-Förderung, ggf. Förderung durch Landkreis und ZVBN

4.3.11 Ergänzung von Teilnetzen

Maßnahme:

Ergänzung von Teilnetzen

Erläuterung

Im Kapitel 2.4.2.5 sind die vier Teilnetze im Landkreis Rotenburg (Wümme) dargestellt. Dabei verkehren Linien nach § 43 innerhalb der jeweiligen Teilnetze. Einige Linien sind Bestandteil eines Teilnetzes, andere nicht. Es sollte daher eine Ergänzung des Teilnetzes um die Linien angestrebt werden, die bisher keinem Teilnetz zugeordnet sind. Auch sollten gegenwärtige FVO-Verkehre in das Teilnetz aufgenommen werden, wenn sie über den Schülerverkehr hinaus eine sinnvolle Ergänzung des Liniennetzes darstellen. Dies gilt besonders für solche FVO-Verkehre, die Verbindungen zwischen den Orten und ihrem Grundzentrum herstellen können.

Teilnetz 1

Eine sinnvolle Ergänzung des Teilnetzes 1 kann mit der Linie 606 (Kaserne Seedorf – Zeven – Bf. Scheeßel) erfolgen.

Teilnetz 2

Die Diskobuslinien N75 (Rotenburg (Wümme) – Scheeßel – Wehldorf) und N76 (Scheeßel – Fintel – Riepe – Lauenbrück) ergänzen das Angebot in den Wochenendnächten.

Die Schülerlinie b) (Winkeldorf – Taaken – Clüversborstel – Ottersberg) der Firma Schmärtjen kann eine gute Ergänzung zum bestehenden Busangebot werden, wenn in Sottrum eine zusätzliche Haltestelle eingerichtet wird.

Teilnetz 3

Am Wochenende fährt die Diskobuslinie 136 (Zeven – Tarmstedt – Selsing – Bevern) im Teilnetz 3 und könnte somit auch in das Teilnetz aufgenommen werden.

Die Schülerlinie a) (Kirchtimke – Tarmstedt – Bülstedt – Ottersberg) der Firma Schmärtjen könnte das Angebot in der Samtgemeinde Tarmstedt verbessern.

Die Linie 745 (Zeven – Ottersberg – Achim) ist gegenwärtig dem Teilnetz Verden-Nord zugeordnet. Der Linienabschnitt (Zeven – Winkeldorf – Vorwerk – Otterstedt) wird mit einem AnrufLinien-Taxi separat von der übrigen Buslinie betrieben. Die Fahrten des nördlichen Linienabschnittes sind auf die Linie 730 (Otterstedt – Ottersberg – Bremen) ausgerichtet. Anschlüsse zur Linie 745 in Richtung Achim sind die der Regel nicht vorgesehen. Eine Teilung der Linie 745 erscheint daher sinnvoll. Da die neue Linie außer Otterstedt nur im Landkreis Rotenburg (Wümme) verkehrt, ist eine Zuordnung in das Teilnetz 3 des Landkreises Rotenburg (Wümme) zweckmäßig.

Teilnetz 4

Außer FVO-Verkehren wird keine Ergänzungsmöglichkeit gesehen.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis, LNVG, HVV, VNO

Federführung

Landkreis, LNVG

Finanzierung

Es fallen keine Kosten an.

4.4 Bewertungskriterien bei Genehmigungsanträgen

Nachfolgend werden Kriterien festgelegt, die für den Landkreis wichtig für eine Bewertung verschiedener Angebote sind. Die höchste Priorität hat dabei die Sicherstellung des Schülerverkehrs, anschließend folgen die Grundversorgung, die zeitliche Verteilung, der Berufsverkehr, das Grundliniennetz und der Freizeitverkehr.

4.4.1 Schülerverkehr

Die Bedienung der Schulen muss den Vorgaben der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Rotenburg (Wümme) (siehe Kapitel 4.1.1) genügen.

Die erforderlichen Schulstunden, zu denen an- bzw. abgefahren werden sollen, legt der Landkreis fest.

Grundschüler und Schüler von Förderschulen **müssen** möglichst umsteigefrei zwischen Schul- und Wohnort befördert werden.

Die übrigen Schüler **sollen** möglichst umsteigefrei unterwegs sein.

Möglichst kurze Fahrzeiten sind wünschenswert.

Der Zeitraum zwischen Busankunft bzw. -abfahrt und der jeweiligen Schulstunde beträgt idealerweise 10 bis 15 Minuten.

4.4.2 Grundversorgung

Für die Grundversorgung (Montag bis Freitag) ist der Mindeststandard erfüllt, wenn eine genügende Bedienungs- und Verbindungsqualität (siehe Kapitel 4.2.2) erreicht ist.

Wünschenswert sind jedoch Verbindungen mit einer guten Bedienungs- bzw. Verbindungsqualität.

4.4.3 Zeitliche Verteilung

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

Relation	Hinfahrten bis					Rückfahrten ab				
		9:00	12:00	15:00		10:00	13:00	15:00	17:00	
Orte-GZ										
GZ-MZ	7:00	9:00	12:00	15:00		10:00	13:00	15:00	17:00	
gr. Orte-MZ	7:00	9:00	12:00	15:00		10:00	13:00	15:00	17:00	
MZ-MZ	7:00	9:00	12:00	15:00	18:00	10:00	13:00	15:00	17:00	19:00
GZ-OZ	7:00	9:00	12:00	15:00		10:00	13:00	15:00	17:00	
gr. Orte-OZ	7:00	9:00	12:00	15:00		10:00	13:00	15:00	17:00	
MZ-OZ	7:00	9:00	12:00	15:00	18:00	10:00	13:00	15:00	17:00	19:00

Tabelle 4.3-1: Angestrebte zeitliche Verteilung der Fahrten

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

4.4.4 Grundliniennetz

Im Kapitel 4.3.8 ist ein Grundliniennetz für den Landkreis Rotenburg (Wümme) dargestellt. Dort sind auch die Kriterien beschrieben, die für Grundlinien gelten sollen. Wünschenswert ist die Erfüllung dieser Anforderungen.

4.4.5 Berufsverkehr

Da größere Pendlerbeziehungen bedient werden sollen, ist das Grundliniennetz auch Rückgrat für den Berufsverkehr. Weitere Linien sind für den Berufsverkehr nur relevant, wenn sie ein Fahrtenangebot an allen Arbeitstagen haben.

Die Anbindung der Gebiete mit einer größeren Anzahl von Arbeitsstätten (Innenstädte, Ortszentren, größere Gewerbegebiete) ist gewährleistet.

Die Arbeitsstätten sind grundsätzlich morgens zwischen 6:00 Uhr und 9:00 Uhr erreichbar. Rückfahrmöglichkeiten sind zwischen 15:00 Uhr und 19:00 Uhr wünschenswert und ggf. zur Mittagszeit für Teilzeitkräfte.

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

Bei Verkehrsbeziehungen, bei denen umgestiegen werden muss, sind gute Anschlüsse (Übergangszeit 5 bis 10 Minuten zwischen Bus und Bahn, Übergangszeit bis 5 Minuten zwischen Bus und Bus) anzustreben.

4.4.6 Freizeitverkehr

Ganzjährige Fahrtenangebote, die nach 20:00 Uhr stattfinden und Wochenendverkehre (Sonntag und Sonntag und Feiertag) auch über das Grundliniennetz hinaus sind wünschenswert. Der Schwerpunkt wird jedoch auf Angebotsverbesserungen auf den Grundlinien gelegt.

Der Diskobusverkehr ist ein wichtiger Bestandteil im Freizeitverkehr. Der Erhalt bzw. Ausbau wird unterstützt.

Darüber hinausgehende Verkehrsangebote wie punktuelle Fahrten (z.B. Werderbus) oder touristische Saisonverkehre werden begrüßt.

Literaturverzeichnis

Daten des Niedersächsischen Landesamtes für Statistik

Demografiebericht. Ein Baustein des Wegweisers Demografischer Wandel, Bertelsmann-Stiftung

Demografischer Wandel – Herausforderung an ein zukunftsfähiges Niedersachsen, Niedersächsischer Landtag Bericht der Enquete-Kommission, 2007

Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im öffentlichen Personennahverkehr, VÖV, Reihe Technik VÖV 1.41.1, 1981

Gesetz zur Gleichstellung von Behinderten (BGG), 2002

Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz) 1993, zuletzt geändert 2007

Haltstellenkonzept Nord-Ost-Niedersachsen, VNO

Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung; Nr. 3.4.8.1 – 15 Ergänzungslieferung 11/1996: Bedienungsstandards für den ÖPNV, Hensen, A. und Otto, E.

Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen, Land Niedersachsen 1994, zuletzt geändert 2006

LTS-Bevölkerungsprognose, 2006, Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (NIW)

Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, 2007

Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG), 1995, zuletzt geändert 2004

Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG) 1998, zuletzt geändert 2007

Personenbeförderungsgesetz 1990, zuletzt geändert 2007

Regionales Entwicklungskonzept (REK) 2000, Gemeinsame Landesplanung Hamburg/ Niedersachsen/ Schleswig-Holstein

Regionale Raumordnungsprogramm 2005 für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV Schriften 4, 6/2001

Bewertung des Verkehrsangebotes
Erschließungsqualität

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung	
			Schultag	Ferientag
Stadt Bremervörde, Stand der Einwohnerzahlen: 26.07.2007				
Bremervörde	11.495	>3.000	ja	ja
Bevern	1.247	1.000-3.000	ja	ja
Elm	1.513	1.000-3.000	ja	ja
Hesedorf	1.948	1.000-3.000	ja	ja
Hönau-Lindorf	508	200-1.000	ja	ja
Iselersheim	394	200-1.000	ja	ja
Mehedorf	226	200-1.000	ja	nein
Minstedt	299	200-1.000	ja	nein
Nieder Ochtenhausen	870	200-1.000	ja	ja
Plönjeshausen	226	200-1.000	nein	nein
Spreckens	301	200-1.000	ja	ja

Stadt Rotenburg, Stand der Einwohnerzahlen: 31.12.2006				
Rotenburg	20.885	>3.000	ja	ja
Borchel	295	200-1.000	ja	ja
Mulmshorn	574	200-1.000	ja	ja
Unterstedt	903	200-1.000	ja	ja
Waffensen	994	200-1.000	ja	ja

Stadt Visselhövede, Stand der Einwohnerzahlen: 31.12.2006					
Visselhövede	5.307	>3.000	ja	ja	
Buchholz	233	200-1.000	nein	nein	1)
			ja	ja	2)
Hiddingen	552	200-1.000	nein	nein	1)
			ja	ja	2)
Jeddingen	1.051	1.000-3.000	ja	ja	
Kettenburg	284	200-1.000	nein	nein	1)
			ja	ja	2)
Nindorf	593	200-1.000	ja	ja	
Ottingen	328	200-1.000	nein	nein	1)
			ja	ja	2)
Schwitschen	548	200-1.000	nein	nein	1)
			ja	ja	2)
Wittorf	1.030	1.000-3.000	ja	ja	

1) Ohne Bürgerbus Visselhövede (bis 8.12.2007)

Einheitsgemeinde Gnarrenburg, Stand der Einwohnerzahlen: 30.06.2007				
Gnarrenburg	3.150	>3.000	ja	ja
Augustendorf	306	200-1.000	ja	nein
Barkhausen	297	200-1.000	ja	ja
Brillit	954	200-1.000	ja	ja
Fahrendorf	425	200-1.000	ja	nein
Findorf	355	200-1.000	nein	nein
Glinstedt	612	200-1.000	ja	ja
Karlshöfen	1.341	1.000-3.000	ja	ja
Klenkendorf	253	200-1.000	ja	nein
Kuhstedt	1.096	1.000-3.000	ja	ja
Kuhstedtermoor	245	200-1.000	nein	nein
Langenhausen	621	200-1.000	ja	nein

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden

nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

Bewertung des Verkehrsangebotes
Erschließungsqualität

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung	
			Schultag	Ferientag
Einheitsgemeinde Scheeßel, Stand der Einwohnerzahlen: 30.06.2007				
Scheeßel	6.767	>3.000	ja	ja
Abbdorf	279	200-1.000	ja	ja
Bartelsdorf	465	200-1.000	ja	ja
Hetzwege	416	200-1.000	ja	ja
Jeersdorf	1.342	1.000-3.000	ja	ja
Ostervesede	778	200-1.000	ja	ja
Sothel	219	200-1.000	ja	ja
Westeresch	522	200-1.000	ja	nein
Westerholz	630	200-1.000	ja	ja
Westervesede	774	200-1.000	ja	ja
Wittkopsbostel	508	200-1.000	ja	ja
Wohlsdorf	368	200-1.000	ja	ja

Samtgemeinde Bothel, Stand der Einwohnerzahlen: 27.07.2007				
Bothel	2.544	1.000-3.000	ja	ja
Brockel	1.081	1.000-3.000	ja	ja
Hemsbünde	795	200-1.000	ja	ja
Hemslingen	987	200-1.000	ja	nein
Kirchwalsede	1.088	1.000-3.000	ja	ja
Söhlingen	503	200-1.000	ja	nein
Süderwalsede	368	200-1.000	ja	ja
Wensebrock	209	200-1.000	ja	ja
Westerwalsede	375	200-1.000	ja	ja

Samtgemeinde Fintel (Grundzentrum Lauenbrück), Stand der Einwohnerzahlen: 30.07.2007				
Lauenbrück	2.182	1.000-3.000	ja	ja
Fintel	2.681	1.000-3.000	ja	ja
Helvesiek	650	200-1.000	ja	ja
Stemmen	763	200-1.000	ja	ja
Vahlde	501	200-1.000	ja	ja

Samtgemeinde Geestequelle (Grundzentrum Oerel), Stand der Einwohnerzahlen: 30.06.2007				
Oerel	1.112	1.000-3.000	ja	ja
Alfstedt	896	200-1.000	ja	ja
Barchel	653	200-1.000	ja	ja
Basdahl	794	200-1.000	ja	ja
Ebersdorf	965	200-1.000	ja	ja
Heinschenwalde	523	200-1.000	nein	nein
Hipstedt	805	200-1.000	ja	ja
Oese	452	200-1.000	ja	ja
Volkmarst	249	200-1.000	ja	ja

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden

nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

Bewertung des Verkehrsangebotes
Erschließungsqualität

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung	
			Schultag	Ferientag
Samtgemeinde Selsingen, Stand der Einwohnerzahlen: 26.07.2007				
Selsingen	2.600	1.000-3.000	ja	ja
Anderlingen	403	200-1.000	nein	nein
Byhusen	269	200-1.000	ja	nein
Deinstedt	423	200-1.000	ja	ja
Farven	423	200-1.000	ja	nein
Haaßel	205	200-1.000	nein	nein
Malstedt	265	200-1.000	ja	nein
Ober Ochtenhausen	345	200-1.000	ja	nein
Ohrel	312	200-1.000	nein	nein
Ostereistedt	598	200-1.000	ja	ja
Parnewinkel	390	200-1.000	ja	ja
Rhade	775	200-1.000	ja	ja
Rhadereistedt	355	200-1.000	ja	ja
Rockstedt	356	200-1.000	ja	nein
Sandbostel	746	200-1.000	ja	nein
Seedorf	618	200-1.000	ja	ja

Samtgemeinde Sittensen, Stand der Einwohnerzahlen: 31.12.2006				
Sittensen	5.487	>3.000	ja	ja
Freetz	240	200-1.000	ja	nein
Groß Meckelsen	506	200-1.000	ja	ja
Hamersen	474	200-1.000	ja	ja
Ippensen	314	200-1.000	ja	nein
Kalbe	573	200-1.000	ja	nein
Klein Meckelsen	939	200-1.000	ja	nein
Lengenbostel	238	200-1.000	ja	ja
Tiste	862	200-1.000	ja	ja
Vierden	505	200-1.000	ja	nein
Wohnste	800	200-1.000	ja	ja

Samtgemeinde Sottrum, Stand der Einwohnerzahlen: 26.07.2007				
Sottrum	5.183	>3.000	ja	ja
Ahausen	1.351	1.000-3.000	ja	ja
Bötersen	739	200-1.000	ja	ja
Clüversborstel	254	200-1.000	ja	ja
Eversen	507	200-1.000	ja	ja
Hassendorf	1.137	1.000-3.000	ja	ja
Hellwege	1.062	1.000-3.000	ja	nein
Höperhöfen	273	200-1.000	ja	ja
Horstedt	742	200-1.000	ja	nein
Reeßum	774	200-1.000	ja	nein
Stapel	223	200-1.000	ja	nein
Stuckenborstel	943	200-1.000	ja	ja
Taaken	416	200-1.000	ja	nein
Winkeldorf	321	200-1.000	ja	nein

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden

nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

Bewertung des Verkehrsangebotes
Erschließungsqualität

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung	
			Schultag	Ferientag
Samtgemeinde Tarmstedt, Stand der Einwohnerzahlen: 31.12.2006				
Tarmstedt	3.788	>3.000	ja	ja
Breddorf	872	200-1.000	ja	ja
Buchholz	535	200-1.000	ja	ja
Bülstedt	538	200-1.000	ja	nein
Dipshorn	224	200-1.000	ja	nein
Hanstedt	276	200-1.000	ja	ja
Hepstedt	1.050	1.000-3.000	ja	ja
Kirchtimke	703	200-1.000	ja	ja
Ostertimke	270	200-1.000	ja	ja
Vorwerk	327	200-1.000	ja	nein
Westertimke	491	200-1.000	ja	ja
Wilstedt	1.763	1.000-3.000	ja	ja

Samtgemeinde Zeven, Stand der Einwohnerzahlen: 31.12.2006				
Zeven	11.395	>3.000	ja	ja
Bademühlen	221	200-1.000	ja	ja
Badenstedt	383	200-1.000	ja	ja
Boitzen	340	200-1.000	ja	ja
Brauel	358	200-1.000	ja	ja
Brüttendorf	218	200-1.000	ja	nein
Elsdorf	1.087	1.000-3.000	ja	ja
Gyhum	467	200-1.000	ja	ja
Hatzte	238	200-1.000	nein	nein
Heeslingen	2.310	1.000-3.000	ja	ja
Hesedorf	719	200-1.000	ja	ja
Nartum	773	200-1.000	ja	nein
Oldendorf	338	200-1.000	ja	nein
Rüspel	244	200-1.000	ja	nein
Steddorf	352	200-1.000	ja	ja
Weertzen	470	200-1.000	ja	ja
Wehldorf	243	200-1.000	ja	nein
Wense	334	200-1.000	ja	nein
Wiersdorf	319	200-1.000	ja	nein
Wistedt	287	200-1.000	ja	ja

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden

nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

Bewertung des Verkehrsangebotes**Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)**

Ort	Orts- kategorie	Soll- Bedienung	Ist-Bedienung		Bewertung							
			an Schul- tagen	in den Ferien	an Schultagen			in den Ferien				
					gut	genü- gend	ungenü- gend	gut	genü- gend	ungenü- gend		
	[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]									
Stadt Bremervörde												
Bevern	1.000-3.000	3-6	13	12	x				x			
Elm	1.000-3.000	3-6	9	6	x					x		
Hesedorf	1.000-3.000	3-6	27	24	x				x			
Hönau-Lindorf	200-1.000	3	7	5	x				x			
Iselersheim	200-1.000	3	7	5	x				x			
Mehedorf	200-1.000	3	3	0			x					x
Minstedt	200-1.000	3	3	0			x					x
Nieder Ochtenhausen	200-1.000	3	7	5	x				x			
Ostendorf	<200	keine										
Plönjeshausen	200-1.000	3	0	0			x					x
Spreckens	200-1.000	3	1	0			x					x

Stadt Rotenburg												
Borchel	200-1.000	3	6	1	x							x
Mulmshorn	200-1.000	3	9	7	x				x			
Unterstedt	200-1.000	3	7	4	x				x			
Waffensen	200-1.000	3	6	3	x					x		

Stadt Visselhövede												
Bleckwedel	<200	keine										
Buchholz	200-1.000	3	0	0			x					x
			4	4	x			x				
Dreeßel	<200	keine										
Drögenbostel	<200	keine										
Hiddingen	200-1.000	3	0	0			x					x
			4	4	x			x				
Jeddingen	1.000-3.000	3-6	8	6	x					x		
			11	9	x			x				
Kettenburg	200-1.000	3	0	0			x					x
			4	4	x			x				
Lüdingen	<200	keine										
Nindorf	200-1.000	3	5	0	x							x
			8	4	x			x				
Ottingen	200-1.000	3	0	0			x					x
			4	4	x			x				
Rosebruch	<200	keine										
Schwitschen	200-1.000	3	0	0			x					x
			4	4	x			x				
Wehnsen	<200	keine										
Wittorf	1.000-3.000	3-6	8	6	x					x		
			11	9	x			x				

1) Fahrplan 2006/07, Stand: 1.08.2007

2) Mit Bürgerbus Visselhövede (ab 9.12.2007)

Bewertung des Verkehrsangebotes**Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)**

Ort	Orts- kategorie	Soll- Bedienung	Ist-Bedienung		Bewertung					
					an Schultagen			in den Ferien		
					an Schul- tagen	in den Ferien	gut	genü- gend	ungenü- gend	gut
[Einwohner]	[Fahrtenpaare / Tag]									
Einheitsgemeinde Gnarrenburg										
Augustendorf	200-1.000	3	1	0			x			x
Barkhausen	200-1.000	3	13	12	x			x		
Brillit	200-1.000	3	9	6	x			x		
Fahrendorf	200-1.000	3	4	0	x					x
Findorf	200-1.000	3	0	0			x			x
Glinstedt	200-1.000	3	4	2	x					x
Karlshöfen	1.000-3.000	3-6	13	12	x			x		
Klenkendorf	200-1.000	3	2	0			x			x
Kuhstedt	1.000-3.000	3-6	13	12	x			x		
Kuhstedtermoor	200-1.000	3	0	0			x			x
Langenhausen	200-1.000	3	4	0	x					x

Einheitsgemeinde Scheeßel										
Abbendorf	200-1.000	3	2	1			x			x
Bartelsdorf	200-1.000	3	6	2	x					x
Hetzwege	200-1.000	3	2	1			x			x
Jeersdorf	1.000-3.000	3-6	2	1			x			x
Ostervesede	200-1.000	3	7	2	x					x
Sothel	200-1.000	3	2	1			x			x
Westeresch	200-1.000	3	2	0			x			x
Westerholz	200-1.000	3	2	0			x			x
Westervesede	200-1.000	3	7	2	x					x
Wittkopsbostel	200-1.000	3	2	1			x			x
Wohlsdorf	200-1.000	3	6	2	x					x

Samtgemeinde Bothel										
Bellen	<200	keine								
Brockel	1.000-3.000	3-6	10	6	x				x	
Hassel	<200	keine								
Hastedt	<200	keine								
Hemsbünde	200-1.000	3	10	6	x			x		
Hemslingen	200-1.000	3	2	0			x			x
Kirchwalsede	1.000-3.000	3-6	1	0			x			x
Riekenbostel	<200	keine								
Söhlingen	200-1.000	3	2	0			x			x
Süderwalsede	200-1.000	3	1	0			x			x
Wensebrock	200-1.000	3	9	6	x			x		
Westerwalsede	200-1.000	3	1	0			x			x
Worth	<200	keine								

Bewertung des Verkehrsangebotes**Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)**

Ort	Orts- kategorie	Soll- Bedienung	Ist-Bedienung		Bewertung							
					an Schultagen			in den Ferien				
					an Schul- tagen	in den Ferien	gut	genü- gend	ungenü- gend	gut	genü- gend	ungenü- gend
	[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]									
Samtgemeinde Fintel (Grundzentrum Lauenbrück)												
Appel	<200	keine										
Benkeloh	<200	keine										
Dreihausen	<200	keine										
Drögenholz	<200	keine										
Fintel	1.000-3.000	3-6	2	0			x					x
Griemshoop	<200	keine										
Haxloh	<200	keine										
Helvesiek	200-1.000	3	4	1	x							x
Hunhorn	<200	keine										
Neddervieh	<200	keine										
Neuenfelde	<200	keine										
Redderberg	<200	keine										
Rehr	<200	keine										
Riepe	<200	keine										
Roter Moor	<200	keine										
Stell	<200	keine										
Stemmen	200-1.000	3	2	1			x					x
Stemmerfeld	<200	keine										
Vahide	200-1.000	3	2	0			x					x

Samtgemeinde Geestequelle (Grundzentrum Oerel)												
Alfstedt	200-1.000	3	5	2	x							x
Barchel	200-1.000	3	8	6	x			x				
Basdahl	200-1.000	3	8	6	x			x				
Ebersdorf	200-1.000	3	5	2	x							x
Glinde	<200	keine										
Heinschenwalde	200-1.000	3						x				x
Hipstedt	200-1.000	3	6	4	x			x				
Neu-Ebersdorf	<200	keine										
Oese	200-1.000	3	3	0			x					x
Volkmarst	200-1.000	3	1	0				x				x

Samtgemeinde Selsingen												
Anderlingen	200-1.000	3	0	0				x				x
Byhusen	200-1.000	3	0	0				x				x
Deinstedt	200-1.000	3	8	6	x			x				
Farven	200-1.000	3	0	0				x				x
Fehrenbruch	<200	keine										
Godenstedt	<200	keine										
Grafel	<200	keine										
Granstedt	<200	keine										
Haaßel	200-1.000	3	0	0				x				x
Lavenstedt	<200	keine										
Malstedt	200-1.000	3	0	0				x				x
Ober Ochtenhausen	200-1.000	3	2	0				x				x
Ohrel	200-1.000	3	0	0				x				x
Ostereistedt	200-1.000	3	3	1			x					x
Parnewinkel	200-1.000	3	14	12	x			x				
Rhade	200-1.000	3	2	0				x				x
Rhadereistedt	200-1.000	3	4	1	x							x
Rockstedt	200-1.000	3	3	0			x					x
Sandbostel	200-1.000	3	2	0				x				x
Seedorf	200-1.000	3	15	12	x			x				

genügend: Soll = Ist

gut: Soll < Ist

ungenügend: Soll > Ist

Bewertung des Verkehrsangebotes**Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)**

Ort	Orts- kategorie	Soll- Bedienung	Ist-Bedienung		Bewertung									
					an Schultagen				in den Ferien					
					an Schul- tagen	in den Ferien	gut	genü- gend	ungenü- gend	gut	genü- gend	ungenü- gend		
	[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]											

Samtgemeinde Sittensen													
Freetz	200-1.000	3	2	0			x						x
Groß Meckelsen	200-1.000	3	7	5	x			x					
Hamersen	200-1.000	3	7	2	x								x
Ippensen	200-1.000	3	1	0			x						x
Kalbe	200-1.000	3	2	0			x						x
Klein Meckelsen	200-1.000	3	2	0			x						x
Lengenbostel	200-1.000	3	3	1		x							x
Tiste	200-1.000	3	7	5	x			x					
Vierden	200-1.000	3	1	0			x						x
Wohnste	200-1.000	3	1	0			x						x

Samtgemeinde Sottrum													
Ahausen	1.000-3.000	3-6	2	0			x						x
Bittstedt	<200	keine											
Bötersen	200-1.000	3	5	1	x								x
Clünder	<200	keine											
Clüversborstel	200-1.000	3	4	0	x								x
Everinghausen	<200	keine											
Eversen	200-1.000	3	2	0			x						x
Hassendorf	1.000-3.000	3-6	6	2		x							x
Hellwege	1.000-3.000	3-6	2	0			x						x
Höperhöfen	200-1.000	3	4	0	x								x
Horstedt	200-1.000	3	5	0	x								x
Jeerhof	<200	keine											
Platenhof	<200	keine											
Reeßum	200-1.000	3	6	0	x								x
Schleeßel	<200	keine											
Stapel	200-1.000	3	6	0	x								x
Stuckenborstel	200-1.000	3	6	2	x								x
Taaken	200-1.000	3	6	0	x								x
Winkeldorf	200-1.000	3	5	0	x								x

Samtgemeinde Tarmstedt													
Breddorf	200-1.000	3	8	7	x			x					
Breddorfer Moor	<200	keine											
Buchholz	200-1.000	3	1	0			x						x
Bülstedt	200-1.000	3	1	0			x						x
Dipshorn	200-1.000	3	1	0			x						x
Hanstedt	200-1.000	3	8	7	x			x					
Hepstedt	1.000-3.000	3-6	8	7	x			x					
Kirchtimke	200-1.000	3	18	17	x			x					
Ostertimke	200-1.000	3	18	17	x			x					
Steinfeld	<200	keine											
Vorwerk	200-1.000	3	1	0			x						x
Westertimke	200-1.000	3	18	17	x			x					
Wilstedt	1.000-3.000	3-6	8	6	x							x	

Bewertung des Verkehrsangebotes**Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)**

Ort	Orts- kategorie	Soll- Bedienung	Ist-Bedienung		Bewertung					
			an Schul- tagen	in den Ferien	an Schultagen		in den Ferien			
	[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]		gut	genü- gend	ungenü- gend	gut	genü- gend	ungenü- gend
Samtgemeinde Zeven										
Bademühlen	200-1.000	3	3	2		x				x
Badenstedt	200-1.000	3	18	17	x			x		
Bockel	<200	keine								
Brauel	200-1.000	3	14	12	x			x		
Brümmerhof	<200	keine								
Brüttendorf	200-1.000	3	1	0			x			x
Ehestorf	<200	keine								
Elsdorf	1.000-3.000	3-6	7	6	x				x	
Frankenbostel	<200	keine								
Gyhum	200-1.000	3	7	6	x			x		
Hatzte	200-1.000	3	0	0			x			x
Hesedorf	200-1.000	3	4	3	x				x	
Nartum	200-1.000	3	1	0			x			x
Oldendorf	200-1.000	3	1	0			x			x
Rüspel	200-1.000	3	1	0			x			x
Volkensen	<200	keine								
Weertzen	200-1.000	3	6	5	x			x		
Wehldorf	200-1.000	3	1	0			x			x
Wiersdorf	200-1.000	3	1	0			x			x
Wistedt	200-1.000	3	7	6	x			x		

Gemeinde Heeslingen										
Boitzen	200-1.000	3	7	4	x			x		
Freyersen	<200	keine								
Meinstedt	<200	keine								
Sassenholz	<200	keine								
Steddorf	200-1.000	3	7	4	x			x		
Weertzen	200-1.000	3	6	5	x			x		
Wense	200-1.000	3	1	0			x			x
Wiersdorf	200-1.000	3	1	0			x			x

**Bewertung des Verkehrsangebotes
Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare zum Mittelzentrum)**

Ort	Orts- kategorie	MZ	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung an Schul- tagen in den Ferien		Bewertung					
						an Schultagen			in den Ferien		
						gut	genü- gend	ungenü- gend	gut	genü- gend	ungenü- gend
	[Einwohner]			[Fahrtenpaare / Tag]							
Ahausen	1.000-3.000	Rotenburg	3-6	5	4		x			x	
Bothel	1.000-3.000	Rotenburg	3-6	8	8	x			x		
Brockel	1.000-3.000	Rotenburg	3-6	8	6	x				x	
Elsdorf	1.000-3.000	Rotenburg	3-6	7	6	x				x	
Fintel	1.000-3.000	Rotenburg	3-6	7	2	x					x
Gnarrenburg	>3.000	Bremervörde	6-12	7	7		x			x	
Gnarrenburg	>3.000	Zeven	6-12	2	2			x			x
Hassendorf	1.000-3.000	Rotenburg	3-6	10	4	x				x	
Heeslingen	1.000-3.000	Zeven	3-6	17	16	x			x		
Hellwege	1.000-3.000	Rotenburg	3-6	1	0			x			x
Hepstedt	1.000-3.000	Zeven	3-6	5	3		x			x	
Jeddingen	1.000-3.000	Rotenburg	3-6	6	6		x			x	
Jeersdorf	1.000-3.000	Rotenburg	3-6	2	1			x			x
Karlshöfen	1.000-3.000	Bremervörde	3-6	6	6		x			x	
Kirchwalsede	1.000-3.000	Rotenburg	3-6	5	4		x			x	
Kuhstedt	1.000-3.000	Bremervörde	3-6	7	6	x				x	
Lauenbrück	1.000-3.000	Rotenburg	3-6	21	21	x			x		
Oerel	1.000-3.000	Bremervörde	3-6	8	6	x				x	
Scheeßel	>3.000	Rotenburg	6-12	21	21	x			x		
Selsingen	1.000-3.000	Bremervörde	3-6	13	12	x			x		
Selsingen	1.000-3.000	Zeven	3-6	14	12	x			x		
Sittensen	>3.000	Zeven	6-12	6	5		x				x
				12	12		x			x	
Sottrum	>3.000	Achim	6-12	23	23	x			x		
Sottrum	>3.000	Rotenburg	6-12	24	23	x			x		
Sottrum	>3.000	Verden	6-12	18	17	x			x		
Tarmstedt	>3.000	Zeven	6-12	17	16	x			x		
Visselhövede	>3.000	Rotenburg	6-12	7	6		x			x	
Visselhövede	>3.000	Soltau	6-12	8	8		x			x	
Visselhövede	>3.000	Walsrode	6-12	5	5			x			x
Wilstedt	1.000-3.000	Zeven	3-6	5	4		x			x	
Wittorf	1.000-3.000	Rotenburg	3-6	6	6		x			x	

1)
2)

Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare vom Mittelzentrum zum Mittelzentrum)

Bremervörde	>3.000	Buxtehude	6-12	16	16	x			x		
Bremervörde	>3.000	Hemmoor	6-12	15	15	x			x		
Bremervörde	>3.000	Osterholz- Scharmbeck	6-12	18	16	x			x		
Bremervörde	>3.000	Rotenburg	6-12	15	13	x			x		
Bremervörde	>3.000	Stade	6-12	15	15	x			x		
Bremervörde	>3.000	Zeven	6-12	14	13	x			x		
Rotenburg	>3.000	Achim	6-12	26	25	x			x		
Rotenburg	>3.000	Buchholz	6-12	21	21	x			x		
Rotenburg	>3.000	Soltau	6-12	21	21	x			x		
Rotenburg	>3.000	Verden	6-12	16	15	x			x		
Rotenburg	>3.000	Walsrode	6-12	15	15	x			x		
Rotenburg	>3.000	Zeven	6-12	7	6		x			x	
Zeven	>3.000	Achim	6-12	19	19	x			x		
Zeven	>3.000	Buchholz	6-12	11	10		x			x	
			6-12	13	13	x			x		
Zeven	>3.000	Buxtehude	6-12	15	14	x			x		
Zeven	>3.000	Osterholz- Scharmbeck	6-12	18	18	x			x		
Zeven	>3.000	Stade	6-12	9	9		x			x	

1)
2)

1) Fahrplan 2006/07, Stand: 1.08.2007

2) Mit SBus Zeven-Tostedt (ab 9.12.2007)

Bewertung des Verkehrsangebotes
Bedienungsqualität III (Fahrtenpaare zum Oberzentrum)

Ort	Orts- kategorie	OZ	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung		Bewertung					
						an Schultagen			in den Ferien		
						gut	genü- gend	ungenü- gend	gut	genü- gend	ungenü- gend
	[Einwohner]			[Fahrtenpaare / Tag]							
Ahausen	1.000-3.000	Bremen	3-6	9	7	x			x		
Bothel	1.000-3.000	Bremen	3-6	10	9	x			x		
Bothel	1.000-3.000	Hamburg	3-6	8	7	x			x		
Bremervörde	>3.000	Bremen	6-12	21	19	x			x		
Bremervörde	>3.000	Bremerhaven	6-12	13	13	x			x		
Bremervörde	>3.000	Hamburg	6-12	16	16	x			x		
Elsdorf	1.000-3.000	Bremen	3-6	11	9	x			x		
Elsdorf	1.000-3.000	Hamburg	3-6	10	8	x			x		
Fintel	1.000-3.000	Hamburg	3-6	6	2		x				x
Gnarrenburg	>3.000	Bremen	6-12	12	11		x			x	
Gnarrenburg	>3.000	Bremerhaven	6-12	8	7		x			x	
Gnarrenburg	>3.000	Hamburg	6-12	15	13	x			x		
Hassendorf	1.000-3.000	Bremen	3-6	7	3	x				x	
Heeslingen	1.000-3.000	Bremen	3-6	16	15	x			x		1)
				17	17	x			x		2)
Heeslingen	1.000-3.000	Hamburg	3-6	10	8	x			x		1)
				14	14	x			x		2)
Hellwege	1.000-3.000	Bremen	3-6	5	0		x				x
Hepstedt	1.000-3.000	Bremen	3-6	7	6	x				x	
Jeersdorf	1.000-3.000	Hamburg	3-6	4	2		x				x
Karlshöfen	1.000-3.000	Bremen	3-6	11	10	x			x		
Kuhstedt	1.000-3.000	Bremen	3-6	13	13	x			x		
Lauenbrück	1.000-3.000	Bremen	3-6	19	19	x			x		
Lauenbrück	1.000-3.000	Hamburg	3-6	21	21	x			x		
Oerel	1.000-3.000	Bremen	3-6	9	8	x			x		
Oerel	1.000-3.000	Bremerhaven	3-6	13	13	x			x		
Oerel	1.000-3.000	Hamburg	3-6	9	8	x			x		
Rotenburg	>3.000	Bremen	6-12	23	23	x			x		
Rotenburg	>3.000	Hamburg	6-12	21	21	x			x		
Scheeßel	>3.000	Bremen	6-12	19	19	x			x		
Scheeßel	>3.000	Hamburg	6-12	21	21	x			x		
Selsingen	1.000-3.000	Bremen	3-6	12	11	x			x		
Selsingen	1.000-3.000	Hamburg	3-6	13	13	x			x		1)
				14	14	x			x		2)
Sittensen	>3.000	Bremen	6-12	9	8		x			x	1)
				16	16	x			x		2)
Sittensen	>3.000	Hamburg	6-12	6	6		x			x	1)
				12	12		x			x	2)
Sottrum	>3.000	Bremen	6-12	23	23	x			x		
Sottrum	>3.000	Hamburg	6-12	22	22	x			x		
Tarmstedt	>3.000	Bremen	6-12	19	19	x			x		
Tarmstedt	>3.000	Hamburg	6-12	18	17	x			x		
Visselhövede	>3.000	Bremen	6-12	11	10		x			x	
Visselhövede	>3.000	Hamburg	6-12	14	14	x			x		
Visselhövede	>3.000	Hannover	6-12	14	14	x			x		
Wilstedt	1.000-3.000	Bremen	3-6	6	6		x			x	
Zeven	>3.000	Bremen	6-12	20	20	x			x		
Zeven	>3.000	Hamburg	6-12	20	20	x			x		1)
				18	18	x			x		2)

1) Fahrplan 2006/07, Stand: 1.08.2007

2) Mit SBus Zeven-Tostedt (ab 9.12.2007)

genügend: Soll = Ist

gut: Soll < Ist

ungenügend: Soll > Ist

Bewertung des Verkehrsangebotes

Verbindungsqualität I (Reisezeit in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)

Ort	mittlere Reisezeit MIV [min]	1,5 * MIV [min]	1,7 * MIV [min]	Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung			
				<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	gut	genü- gend	genü- gend	ungenü- gend
Stadt Bremervörde										
Bevern	9	14	15	15			x			
Elm	8	12	14	9			x			
Hesedorf	7	11	12	27			x			
Hönau-Lindorf	12	18	20	4		3		x		
Iselersheim	16	24	27	6	1	1	x			
Mehedorf	13	20	22	3			x			
Minstedt	11	17	19	3	1		x			
Nieder Ochtenhausen	12	18	20	8			x			
Plönjeshausen	11	17	19				kein Angebot			
Spreckens	8	12	14	1			x			

Stadt Rotenburg										
Borchel	13	20	22	4	2	0	x			
Mulmshorn	15	23	26	7	1	1	x			
Unterstedt	10	15	17	6	1		x			
Waffensen	10	15	17	5	0	1	x			

Stadt Visselhövede											
Buchholz	6	9	10				kein Angebot				1)
						4				x	2)
Hiddingen	6	9	10				kein Angebot				1)
						4				x	2)
Jeddingen	7	11	12	10			x				1)
				14			x				2)
Kettenburg	5	8	9				kein Angebot				1)
						4				x	2)
Nindorf	5	8	9	5			x				1)
				8			x				2)
Ottingen	6	9	10				kein Angebot				1)
						4				x	2)
Schwitschen	5	8	9				kein Angebot				1)
					4			x			2)
Wittorf	8	12	14	7	2	1	x				1)
				7	2	3		x			2)

1) Fahrplan 2006/07, Stand: 1.08.2007

2) Mit Bürgerbus Visselhövede (ab 9.12.2007)

Einheitsgemeinde Gnarrenburg										
Augustendorf	14	21	24		1			x		
Barkhausen	6	9	10	13			x			
Brillit	8	12	14	11			x			
Fahrendorf	19	29	32	4			x			
Findorf	7	11	12				kein Angebot			
Glinstedt	9	14	15	3		1		x		
Karlshöfen	10	15	17	13			x			
Klenkendorf	17	26	29	1		1		x		
Kuhstedt	5	8	9	12		1	x			
Kuhstedtermoor	12	18	20				kein Angebot			
Langenhausen	11	17	19	4			x			

Bewertung des Verkehrsangebotes**Verbindungsqualität I (Reisezeit in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)**

Ort	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung				
				<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	gut	genü- gend	ungenü- gend	genü- gend	
	[min]	[min]	[min]								
Einheitsgemeinde Scheeßel											
Abbendorf	10	15	17	2			x				
Bartelsdorf	7	11	12	5		1	x				
Hetzwege	8	12	14			3				x	
Jeersdorf	2	3	3	2			x				
Ostervesede	12	18	20	6		1	x				
Sothel	11	17	19			2				x	
Westeresch	6	9	10	1	1			x			
Westerholz	8	12	14	2			x				
Westervesede	8	12	14	7		1	x				
Wittkopsbostel	9	14	15			2				x	
Wohlsdorf	8	12	14	5		1	x				

Samtgemeinde Bothel											
Brockel	5	8	9	12			x				
Hemsbünde	5	8	9			10				x	
Hemslingen	10	15	17	2	1		x				
Kirchwalsede	13	20	22	1			x				
Söhlingen	13	20	22	3			x				
Süderwalsede	17	26	29	1			x				
Wensebrock	6	9	10	9		4		x			
Westerwalsede	16	24	27	1			x				

Samtgemeinde Fintel (Grundzentrum Lauenbrück)											
Fintel	13	20	22	2		4		x			
Helvesiek	7	11	12	2		2		x			
Stemmen	4	6	7			2				x	
Vahlde	8	12	14	2			x				

Samtgemeinde Geestequelle (Grundzentrum Oerel)											
Alfstedt	14	21	24			5					x
Barchel	10	15	17	8			x				
Basdahl	9	14	15	7	1		x				
Ebersdorf	10	15	17			5					x
Heinschenwalde	10	15	17				kein Angebot				
Hipstedt	12	18	20			6					x
Oese	8	12	14	1		2		x			
Volkmarst	13	20	22			3					x

Bewertung des Verkehrsangebotes**Verbindungsqualität I (Reisezeit in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)**

Ort	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung				
				<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	gut	genü- gend	ungenü- gend	genü- gend	
	[min]	[min]	[min]								
Samtgemeinde Selsingen											
Anderlingen	8	12	14				kein Angebot				
Byhusen	15	23	26				kein Angebot				
Deinstedt	8	12	14	11			x				
Farven	15	23	26				kein Angebot				
Haaßel	3	5	5				kein Angebot				
Malstedt	11	17	19				kein Angebot				
Ober Ochtenhausen	8	12	14			2				x	
Ohrel	7	11	12				kein Angebot				
Ostereistedt	13	20	22				kein Angebot				
Parnewinkel	2	3	3	14			x				
Rhade	13	20	22	1	1			x			
Rhadereistedt	16	24	27	1	1	2		x			
Rockstedt	8	12	14	1		2		x			
Sandbostel	11	17	19			2				x	
Seedorf	4	6	7	15			x				

Samtgemeinde Sittensen											
Freetz	6	9	10	3			x				
Groß Meckelsen	6	9	10	8		1	x				
Hamersen	6	9	10	8		2	x				
Ippensen	9	14	15			1				x	
Kalbe	7	11	12		1	1				x	
Klein Meckelsen	9	14	15	1		1		x			
Lengenbostel	4	6	7	3			x				
Tiste	5	8	9	5		2		x			
Vierden	7	11	12			1				x	
Wohnste	12	18	20			1				x	

Samtgemeinde Sottrum											
Ahausen	13	20	22	1	1			x			
Bötersen	9	14	15	1		5				x	
Clüversborstel	4	6	7	5		1	x				
Eversen	18	27	31	2			x				
Hassendorf	4	6	7	1	2	4		x			
Hellwege	6	9	10	1	1			x			
Höperhöfen	10	15	17	2		6				x	
Horstedt	11	17	19	1		7				x	
Reeßum	5	8	9	5	4		x				
Stapel	10	15	17	7		1	x				
Stuckenborstel	3	5	5	5		1	x				
Taaken	7	11	12	8			x				
Winkeldorf	15	23	26	8			x				

Bewertung des Verkehrsangebotes**Verbindungsqualität I (Reisezeit in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)**

Ort	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung				
				<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	gut	genü- gend	ungenü- gend	genü- gend	
	[min]	[min]	[min]								
Samtgemeinde Tarmstedt											
Breddorf	7	11	12	11			x				
Buchholz	11	17	19		1			x			
Bülstedt	12	18	20	1			x				
Dipshorn	12	18	20			1				x	
Hanstedt	12	18	20	11			x				
Hepstedt	6	9	10	11			x				
Kirchtimke	8	12	14	18			x				
Ostertimke	11	17	19	18			x				
Vorwerk	14	21	24			1				x	
Westertimke	5	8	9	18			x				
Wilstedt	6	9	10	9			x				

Samtgemeinde Zeven											
Bademühlen	7	11	12	2		1		x			
Badenstedt	13	20	22	18			x				
Brauel	5	8	9	13		2	x				
Brüttendorf	7	11	12	14		1	x				
Elsdorf	12	18	20	7		1	x				
Gyhum	14	21	24	4		5		x			
Hatzte	16	24	27				kein Angebot				
Hesedorf	17	26	29		3	1		x			
Nartum	18	27	31			1				x	
Oldendorf	6	9	10			1				x	
Rüspel	11	17	19			1				x	
Weertzen	9	14	15	6			x				
Wehldorf	10	15	17			1				x	
Wiersdorf	5	8	9	1			x				
Wistedt	8	12	14	6	1	1	x				

Gemeinde Heeslingen											
Boitzen	5	8	9	8			x				
Steddorf	8	12	14	8			x				
Weertzen	7	11	12	6			x				
Wense	7	11	12			1				x	
Wiersdorf	4	6	7			1				x	

Bewertung des Verkehrsangebotes**Verbindungsqualität II (Reisezeit zum Mittelzentrum)**

Ort	MZ	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung		
					<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	gut	genü- gend	unge- nüg- end
		[min]	[min]	[min]						
Ahausen	Rotenburg	15	23	26	5			x		
Bothel	Rotenburg	12	18	20	2	1	5		x	
Brockel	Rotenburg	12	18	20	5	2	1		x	
Elsdorf	Rotenburg	23	35	39	1	4	2		x	
Fintel	Rotenburg	26	39	44	5		2		x	
Gnarrenburg	Bremervörde	30	45	51	7			x		
Gnarrenburg	Zeven	30	45	51	2			x		
Hassendorf	Rotenburg	14	21	24	7		3		x	
Heeslingen	Zeven	6	9	10	17			x		
Hellwege	Rotenburg	21	32	36	1			x		
Hepstedt	Zeven	21	32	36	3	3	2		x	
Jeddingen	Rotenburg	25	38	43	3	3			x	
Jeersdorf	Rotenburg	15	23	26			2			x
Karlshöfen	Bremervörde	33	50	56	6			x		
Kirchwalsede	Rotenburg	15	23	26		4	1		x	
Kuhstedt	Bremervörde	28	42	48	7			x		
Lauenbrück	Rotenburg	21	32	36	22			x		
Oerel	Bremervörde	13	20	22	8	1	2	x		
Scheeßel	Rotenburg	13	20	22	22			x		
Selsingen	Bremervörde	19	29	32	15			x		
Selsingen	Zeven	13	20	22	14			x		
Sittensen	Zeven	20	30	34	6			x		
					12			x		
Sottrum	Achim	17	26	29			24			x
Sottrum	Rotenburg	17	26	29	24			x		
Sottrum	Verden	32	48	54	7	3	8		x	
Tarmstedt	Zeven	23	35	39	17			x		
Visselhövede	Rotenburg	25	38	43	1	3	3		x	
Visselhövede	Soltau	28	42	48	8			x		
Visselhövede	Walsrode	18	27	31			5			x
Wilstedt	Zeven	26	39	44	3		3		x	
Wittorf	Rotenburg	18	27	31	1	4	1		x	

1)
2)**Verbindungsqualität II (Reisezeit vom Mittelzentrum zum Mittelzentrum)**

Bremervörde	Buxtehude	55	83	94	16			x		
Bremervörde	Hemmoor	40	60	68	1	1	13			x
Bremervörde	Osterholz- Scharmbeck	60	90	102	14	4		x		
Bremervörde	Rotenburg	63	95	107	4		12			x
Bremervörde	Stade	38	57	65	4		11			x
Bremervörde	Zeven	30	45	51	14			x		
Rotenburg	Achim	35	53	60	4	18	5		x	
Rotenburg	Buchholz	55	83	94	21			x		
Rotenburg	Soltau	46	69	78			22			x
Rotenburg	Verden	35	53	60	9	4	4		x	
Rotenburg	Walsrode	42	63	71			15			x
Rotenburg	Zeven	33	50	56	4	1	4		x	
Zeven	Achim	39	59	66			19			x
Zeven	Buchholz	47	71	80		2	15			x
					12			x		
Zeven	Buxtehude	49	74	83	3	1	11			x
Zeven	Osterholz- Scharmbeck	52	78	88	1	2	15			x
Zeven	Stade	52	78	88	3		4		x	

1)
2)

1) Fahrplan 2006/07, Stand: 1.08.2007

2) Mit SBus Zeven-Tostedt (ab 9.12.2007)

genügend: ÖV<=1,7*MIV>1,5*MIV

gut: ÖV<1,5*MIV

ungenügend: ÖV>1,7*MIV

Bewertung des Verkehrsangebotes
Verbindungsqualität III (Reisezeit zum Oberzentrum)

Orte	OZ	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	1,7 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung		
					<1,5 MIV	1,5-1,7 MIV	>1,7 MIV	gut	genü- gend	ungenü- gend
		[min]	[min]	[min]						
Ahausen	Bremen	43	65	73	3	1	5		x	
Bothel	Bremen	61	92	104	7	1	2		x	
Bothel	Hamburg	80	120	136	7		2	x		
Bremervörde	Bremen	67	101	114	11	6	6		x	
Bremervörde	Bremerhaven	65	98	111	15			x		
Bremervörde	Hamburg	85	128	145	16			x		
Elsdorf	Bremen	48	72	82	2	1	8			x
Elsdorf	Hamburg	58	87	99		1	9			x
Fintel	Hamburg	65	98	111	5		1	x		
Gnarrenburg	Bremen	53	80	90	10	1	1	x		
Gnarrenburg	Bremerhaven	50	75	85	2	2	5		x	
Gnarrenburg	Hamburg	93	140	158	1	2	12			x
Hassendorf	Bremen	37	56	63	6	1		x		
Heeslingen	Bremen	59	89	100	10	2	4		x	
					16	2	2	x		
Heeslingen	Hamburg	59	89	100		3	8			x
					11	2	1	x		
Hellwege	Bremen	36	54	61			5			x
Hepstedt	Bremen	55	83	94	6	2	1	x		
Jeersdorf	Hamburg	62	93	105			4			x
Karlshöfen	Bremen	57	86	97	10	1		x		
Kuhstedt	Bremen	61	92	104	4	6	6		x	
Lauenbrück	Bremen	62	93	105	19			x		
Lauenbrück	Hamburg	62	93	105	21			x		
Oerel	Bremen	78	117	133	5	1	3		x	
Oerel	Bremerhaven	53	80	90	14			x		
Oerel	Hamburg	94	141	160	6	2	1	x		
Rotenburg	Bremen	50	75	85	26			x		
Rotenburg	Hamburg	69	104	117	21			x		
Scheeßel	Bremen	54	81	92	19			x		
Scheeßel	Hamburg	62	93	105	21			x		
Selsingen	Bremen	66	99	112	9	3	3		x	
Selsingen	Hamburg	73	110	124		7	7			x
					4	6	5		x	
Sittensen	Bremen	51	77	87			9			x
					4		13			x
Sittensen	Hamburg	43	65	73		1	5			x
					9	2	1	x		
Sottrum	Bremen	33	50	56	23		1	x		
Sottrum	Hamburg	60	90	102	7	15	2		x	
Tarmstedt	Bremen	39	59	66	20			x		
Tarmstedt	Hamburg	79	119	134	8	6	3		x	
Visselhövede	Bremen	65	98	111	11			x		
Visselhövede	Hamburg	82	123	139	8	4	2		x	
Visselhövede	Hannover	71	107	121	1	2	8			x
Wilstedt	Bremen	49	74	83	8	1		x		
Zeven	Bremen	54	81	92	5	13	2		x	
Zeven	Hamburg	66	99	112	3	1	18			x
					14	1	3	x		

1) Fahrplan 2006/07, Stand: 1.08.2007

2) Mit SBus Zeven-Tostedt (ab 9.12.2007)

genügend: $\text{ÖV} \leq 1,7 * \text{MIV} > 1,5 * \text{MIV}$ gut: $\text{ÖV} < 1,5 * \text{MIV}$ ungenügend: $\text{ÖV} > 1,7 * \text{MIV}$