



Nahverkehrsplan

des Landkreises Rotenburg (Wümme)
für den Zeitraum 2018 bis 2022

beschlossen durch den Kreistag des
Landkreises Rotenburg (Wümme) am
xx.xx.2017

Bearbeitung durch die



*Verkehrsmanagementgesellschaft
der Landkreise Cuxhaven,
Harburg, Heidekreis,
Lüchow-Dannenberg, Lüneburg,
Rotenburg (Wümme), Stade, Uelzen*

Stand: 18.04.2017

Gliederung

Verzeichnisse

Gliederung	1
Inhaltsverzeichnis	2
Tabellenverzeichnis	5
Abbildungsverzeichnis	6
Anlagenverzeichnis	7
Abkürzungsverzeichnis	7
1. Grundlagen und Rahmenbedingungen	9
2. Bestandsdarstellung	25
3. Bewertung und Mängelanalyse	61
4. Ziele und Maßnahmen	90
Literaturverzeichnis	140

Inhaltsverzeichnis

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen	9
1.1 Gesetzliche Grundlagen	9
1.1.1 Einleitung	9
1.1.2 Europäisches Recht: EU-Verordnung VO 1370/2007	9
1.1.3 Nahverkehrsplan	10
1.1.3.1 Bedeutung des Nahverkehrsplans	10
1.1.3.2 Inhalt des Nahverkehrsplans	11
1.1.4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG, Kernaussagen)	11
1.1.5 Gesetz zur Gleichstellung von behinderten Menschen (BGG) Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und Barrierefreiheit	13
1.1.6 Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)	14
1.2 Organisation des ÖPNV im Landkreis Rotenburg (Wümme)	14
1.2.1 Aufgabenträger in Nord-Ost-Niedersachsen	14
1.2.2 Verkehrsunternehmen in Nord-Ost-Niedersachsen	15
1.2.3 Aufgabenträger im Raum Bremen/Niedersachsen	15
1.2.4 Verkehrsunternehmen im Raum Bremen/Niedersachsen	16
1.3.1 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz	16
1.3.2 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)	17
1.3.3 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz	19
1.3.4 Finanzmittel nach den Förderrichtlinien des ZVBN	19
1.3.5 Finanzmittel für ÖPNV im Landkreis Rotenburg (Wümme)	20
1.4 Demografischer Wandel als Rahmenbedingung des ÖPNV	21
1.4.1 Ursachen und Folgen des Demografischen Wandels	21
1.4.2 Zukünftige Entwicklung für Niedersachsen	22
1.4.3 Zukünftige Entwicklung für den Landkreis Rotenburg (Wümme)	22
1.4.4 Auswirkungen auf den öffentlichen Personenverkehr	23
1.4.5 Handlungsansätze	23
2. Bestandsdarstellung	25
2.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur	25
2.1.1 Zentralörtliche Gliederung	25
2.1.2 Einwohnerentwicklung	26
2.1.3 Motorisierungsdichte der Bevölkerung	26
2.2 Berufspendler	26
2.3 Schüler und Schulen	36
2.3.1 Schülerbeförderung	36
2.3.2 Schulstandorte und Schülerzahlen	36
2.4 Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene und Straße	39

2.4.1	Schiennetz	39
2.4.2	Straßengebundener ÖPNV	41
2.4.2.1	ÖPNV in rechtlicher Differenzierung	41
2.4.2.2	Verkehrsunternehmen.....	45
2.4.2.3	Fahrzeuge	45
2.4.2.4	Linienkategorien.....	46
2.4.2.5	Teilnetze im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	47
2.4.3	Verknüpfungspunkte	56
2.4.3.1	ÖPNV - ÖPNV.....	56
2.4.3.2	ÖPNV - SPNV	56
2.4.3.3	SPNV - Individualverkehr (IV)	56
2.4.3.4	ÖPNV - Individualverkehr (IV).....	56
2.5	Tarife	56
2.5.1	Kreiseinheitlicher Bustarif	57
2.5.1.1	VBN-Tarif	57
2.5.1.2	ROW-Tarif.....	57
2.5.2	Bahntarife.....	57
2.5.2.1	Niedersachsentarif, Landes-Tarif Niedersachsen (LTN).....	57
2.5.2.2	Übergangstarif metronom/HVV bzw. Übergangstarif evb/HVV	58
2.5.3	Übrige Bustarife	58
2.5.3.1	Regionaltarif	58
2.5.3.2	VH-Tarif.....	58
2.5.3.3	Sondertarife.....	58
2.6	Fahrgastinformation	59
2.6.1	Gedruckte Fahrpläne	59
2.6.2	Fahrplanauskunft	59
2.6.3	Aushangfahrpläne.....	59
2.6.4	Fahrgastinformation im Fahrzeug	59
2.6.5	Echtzeitinformation	60
2.7	Qualitätsmanagement.....	60
3.	Bewertung und Mängelanalyse.....	61
3.1	Einleitung.....	61
3.2	Verkehrsangebot.....	61
3.2.1	Erschließungsqualität.....	61
3.2.1.1	Bemessungsmerkmal.....	61
3.2.1.2	Bewertungsraster	61
3.2.1.3	Bewertungsergebnisse.....	61
3.2.2	Bedienungsqualität	62
3.2.2.1	Bemessungsmerkmal.....	62
3.2.2.2	Bewertungsraster	62
3.2.2.3	Bewertungsergebnisse.....	63
3.2.3	Zeitliche Verteilung der Bedienung	70
3.2.3.1	Bemessungsmerkmal.....	70
3.2.3.2	Bewertungsraster	70
3.2.3.3	Bewertungsergebnisse.....	70
3.2.4	Verbindungsqualität	78

3.2.4.1	Bemessungsmerkmal.....	78
3.2.4.2	Bewertungsraster.....	78
3.2.4.3	Bewertungsergebnisse.....	79
3.2.5	Zusammenschau der Analyseergebnisse.....	86
3.3	Tarifangebot	87
3.3.1	Kreiseinheitlicher Tarif	87
3.3.2	Übergangstarif	88
3.3.2.1	Einleitung	88
3.3.2.2	Übergangstarife in den HVV	88
4.	Ziele und Maßnahmen.....	90
4.1	Übergeordnete Ziele	90
4.2	Ziele des Landkreises Rotenburg (Wümme).....	91
4.2.1	Schülerverkehr	92
4.2.2	Grundversorgung	92
4.2.3	Berufsverkehr.....	93
4.2.4	Freizeitverkehr	93
4.3	Maßnahmenübersicht	94
4.3.1	Angebotsinhalte 2019 Plus	95
4.3.1.1	Verbesserung des Verkehrsangebots.....	95
4.3.1.2	Weiterentwicklung der Tarife.....	114
4.3.1.3	Weitere Aspekte (Fahrzeuge, Fahrgastinformationen etc.)	117
4.3.2	Künftige Gestaltung, Entwicklung und Finanzierung des ÖPNV.....	123
4.3.2.1	Teilnetzgestaltung	124
4.3.2.2	Direktvergabe.....	131
4.3.2.3	Allgemeine Vorschrift	132
4.3.3	Barrierefreiheit (Haltestellen)	133
4.3.4	Schienerverkehr	134
4.4	Bewertungskriterien bei Genehmigungsanträgen	138
4.4.1	Schülerverkehr	138
4.4.2	Grundversorgung	138
4.4.3	Zeitliche Verteilung	138
4.4.4	Grundliniennetz.....	139
4.4.5	Berufsverkehr.....	139
4.4.6	Freizeitverkehr	139

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1.3-1: Regionalisierungsmittel bis 2022, bundesweit	17
Tabelle 1.3-2: Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2022	17
Tabelle 1.3-3: Voraussichtliche Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis 2016 – 2022	20
Tabelle 1.3-4: Ausgaben für Schülerbeförderung und ÖPNV, Landkreis Rotenburg (Wümme) ...	21
Tabelle 2.1-1: Einwohnerzahlen, Bevölkerungsdichte und -entwicklung im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	26
Tabelle 2.2-1: Pendlerbeziehungen Kommunen – Regionen außerhalb	27
Tabelle 2.3-1: Übersicht Schulstandorte / Schülerzahlen / Fahrschüler.....	37
Tabelle 2.4-1: Schienennetz im Landkreis Rotenburg (Wümme), Betriebs- u. Streckencharakteristika	40
Tabelle 2.4-2: Verzeichnis des Linienverkehrs nach § 42 PBefG, Teilnetze ROW	42
Tabelle 2.4-3: Verzeichnis des Linienverkehrs nach § 42 PBefG, externe Teilnetze.....	43
Tabelle 2.4-4: Verzeichnis des Linienverkehrs nach § 43 PBefG	43
Tabelle 2.4-5: Verkehrsunternehmen im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	45
Tabelle 2.4-6: Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge.....	45
Tabelle 2.4-7: Ausstattungsmerkmale der eingesetzten Fahrzeuge	46
Tabelle 2.4-8: Linien im Teilnetz ROW-Nord im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	48
Tabelle 2.4-9: FVO-Verkehre im Teilnetz ROW-Nord	48
Tabelle 2.4-10: Linien im Teilnetz ROW-Ost im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	50
Tabelle 2.4-11: FVO-Verkehre im Teilnetz ROW-Ost	50
Tabelle 2.4-12: Linien im Teilnetz ROW-Süd im Landkreis Rotenburg (Wümme)	52
Tabelle 2.4-13: FVO-Verkehr im Teilnetz ROW-Süd.....	53
Tabelle 2.4-14: Linien im Teilnetz ROW-West im Landkreis Rotenburg (Wümme)	54
Tabelle 2.4-15: FVO-Verkehre im Teilnetz ROW-West.....	54
Tabelle 3.2-1: Bedienungsqualität I (Orte – GZ/MZ)	63
Tabelle 3.2-2: Bedienungsqualität I der Gebietskörperschaften an Schultagen.....	64
Tabelle 3.2-3: Bedienungsqualität I der Gebietskörperschaften an schulfreien Tagen.....	64
Tabelle 3.2-4: Bedienungsqualität II (regionale Verkehre).....	66
Tabelle 3.2-5: Bedienungsqualität III (überregionale Verkehre).....	68
Tabelle 3.2-6: Zeitraster zur Bewertung der Verteilung der Fahrten	70
Tabelle 3.2-7: Zeitliche Verteilung der Bedienung I (Orte – GZ/MZ).....	71
Tabelle 3.2-8: Zeitliche Verteilung der Bedienung I, Gebietskörperschaften an Schultagen	71
Tabelle 3.2-9: Zeitliche Verteilung der Bedienung I, Gebietskörperschaften an Ferientagen	72
Tabelle 3.2-10: Zeitliche Verteilung der Bedienung II (regionale Verkehre).....	74
Tabelle 3.2-11: Zeitliche Verteilung der Bedienung III (überregionale Verkehre).....	76
Tabelle 3.2-12: Verbindungsqualität (Orte – GZ/MZ).....	79
Tabelle 3.2-13: Verbindungsqualität I der Gebietskörperschaften	80

Tabelle 3.2-14: Verbindungsqualität II (regionale Verkehre).....	82
Tabelle 3.2-15: Verbindungsqualität III (überregionale Verkehre).....	84
Tabelle 3.2-16: Zusammenschau der Gesamtergebnisse der Analyse.....	86
Tabelle 3.3-1: Darstellung der Tarifstruktur.....	87
Tabelle 4.3-1: Bedienungsebene I, Übersicht Verbesserungsbedarf, Teil 1.....	105
Tabelle 4.3-2: Bedienungsebene I, Übersicht Verbesserungsbedarf, Teil 2.....	106
Tabelle 4.3-3: Linienübersicht Teilnetz ROW-Nord.....	125
Tabelle 4.3-4: Linienübersicht Teilnetz ROW-Mitte.....	127
Tabelle 4.3-5: Linienübersicht Teilnetz ROW-Süd.....	129
Tabelle 4.4-1: Angestrebte zeitliche Verteilung der Fahrten.....	138

Abbildungsverzeichnis

Abb. 2.1-1: Kommunen und zentralörtliche Gliederung im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	25
Abb. 2.2-1: Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Bothel und Stadt Bremervörde.....	28
Abb. 2.2-2: Pendlerbeziehungen Samtgemeinden Fintel und Geestequelle.....	29
Abb. 2.2-3: Pendlerbeziehungen Gemeinde Gnarrenburg und Stadt Rotenburg (Wümme).....	30
Abb. 2.2-4: Pendlerbeziehungen Gemeinde Scheeßel und Samtgemeinde Selsingen.....	31
Abb. 2.2-7: Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Zeven.....	34
Abb. 2.2-8: Pendlerbeziehungen Landkreis Rotenburg (Wümme) – Regionen außerhalb.....	35
Abb. 2.3-1: Schulstandorte im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	38
Abb. 2.4-1: Schienennetz, Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	39
Abb. 2.4-2: Liniennetz im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	44
Abb. 2.4-3: Linienverkehr im Teilnetz ROW-Nord.....	49
Abb. 2.4-4: Linienverkehr im Teilnetz ROW-Ost.....	51
Abb. 2.4-5: Linienverkehr im Teilnetz ROW-Süd.....	53
Abb. 2.4-6: Linienverkehr im Teilnetz ROW-West.....	55
Abb. 3.2-1: Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare/Tag Orte – GZ/MZ).....	65
Abb. 3.2-2: Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare/Tag GZ, große Orte, MZ – MZ).....	67
Abb. 3.2-3: Bedienungsqualität III (Fahrtenpaare/Tag GZ / MZ, große Orte – OZ).....	69
Abb. 3.2-4: Zeitliche Verteilung der Bedienung I (Fahrtenverteilung Orte – GZ/MZ).....	73
Abb. 3.2-5: Zeitliche Verteilung der Bedienung II (Fahrtenverteilung GZ, große Orte, MZ – MZ)	75
Abb. 3.2-6: Zeitliche Verteilung der Bedienung III (Fahrtenverteilung GZ / MZ – OZ, große Orte – OZ).....	77
Abb. 3.2-7: Verbindungsqualität I (Reisezeit Orte – GZ/MZ).....	81
Abb. 3.2-8: Verbindungsqualität II, (Reisezeit GZ, große Orte und MZ – MZ).....	83
Abb. 3.2-9: Verbindungsqualität III (Reisezeit GZ, MZ und große Orte – OZ).....	85
Abb. 4.3-1: Liniennetz ab 01.08.2019 im Landkreis Rotenburg (Wümme), Nordteil.....	98
Abb. 4.3-2: Liniennetz ab 01.08.2019 im Landkreis Rotenburg (Wümme), Südteil.....	99
Abb. 4.3-3: Teilnetz ROW-Nord.....	126
Abb. 4.3-4: Teilnetz ROW-Mitte.....	128
Abb. 4.3-5: Teilnetz ROW-Süd.....	130

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:	Zeitliche Verteilung I (Fahrten in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)
Anlage 3-6:	Zeitliche Verteilung I (Fahrten in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)
Anlage 3-7:	Zeitliche Verteilung I (Fahrten in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)
Anlage 3-8:	Verbindungsqualität I (Reisezeit in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)
Anlage 3-9:	Verbindungsqualität II (Reisezeit zum Mittelzentrum)
Anlage 3-10:	Verbindungsqualität III (Reisezeit zum Oberzentrum)
Anlage 3-11:	VNO/ VNN-Haltestellenkonzept
Anlage 4-1:	Fahrplanentwurf für Vergabe ab 01.08.2019, noch nicht fertig gestellt.

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AS	Außenstelle einer Grundschule
AST	Anruf-Sammel-Taxi
BBS	Berufsbildende Schule
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
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
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

LSN	Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnik Niedersachsen
LTS	Niedersächsische Landestreuhandstelle
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
MZ	Mittelzentrum
NIW	Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung
NBGG	Niedersächsisches Behindertengleichstellungsgesetz
NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
NUVPG	Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
NSchG	Niedersächsisches Schulgesetz
NVP	Nahverkehrsplan
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OS	Oberschule
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park und Ride
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
REK	Regionales Entwicklungskonzept
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm (2005), bzw. Entwurf 2015
RS	Realschule
RSS	Rudolf-Steiner-Schule
S	Schultage
Sek I	Sekundarstufe I
Sek II	Sekundarstufe II
SG	Samtgemeinde
SKG	Schulkindergarten
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SUP	Strategische Umweltprüfung
SZ	Schulzentrum
Tab.	Tabelle
VBN	Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen GmbH
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VNN	Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen
VNO	Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH
VO	Verordnung
VU	Verkehrsunternehmen
WDS	Waldorfschule
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 fünfte Nahverkehrsplan des Landkreises Rotenburg (Wümme) für den Zeitraum 2018 - 2022 basiert auf Grundlagen und Erfahrungen der vorherigen Fassungen mit dem Ziel, auch den weiterhin in der Entwicklung befindlichen Rahmenbedingungen des ÖPNV gerecht zu werden.

Der vorliegende Nahverkehrsplan (NVP) 2018- 2022 gilt einschließlich der vorgenommenen Teilnetzbildung sowie den festgeschriebenen Harmonisierungszeitpunkten bis Inkrafttreten des NVP 2023 - 2027, sofern nicht vorher eine Fortschreibung des NVP 2018 - 2022 erfolgt.

1.1.2 Europäisches Recht: EU-Verordnung VO 1370/2007

Am 03.12.2009 ist die EU-Verordnung 1370/2007 in Kraft getreten, die die alte EU-Verordnung 1191/69 abgelöst hat und die unmittelbar in allen Mitgliedsstaaten gilt.

Sofern ein ÖPNV-Betreiber kein eigenwirtschaftliches Angebot im Sinne des PBefG (siehe Kapitel 1.1.4) erbringen kann, schafft die VO 1370/2007 einen klareren ÖPNV-Rechtsrahmen als bisher. Der Anwendungsbereich der VO 1370/2007 ist sehr weit gefasst. Sie ist immer dann einschlägig, wenn eine zuständige Behörde (im deutschen Verständnis der ÖPNV-Aufgabenträger) einen Betreiber mit gemeinwirtschaftlichen ÖPNV-Diensten und/oder ausschließlichen Rechten betraut. Auf die Rechtsform dieser Betrauung kommt es dabei nicht an. Für alle Formen wird der einheitliche Begriff des öffentlichen Dienstleistungsauftrages verwandt. Verkürzt gesagt eröffnet damit jede Vereinbarung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen über vom Aufgabenträger im öffentlichen Interesse gewünschte Maßnahmen und einen dafür vom Aufgabenträger gewährten Ausgleich den Anwendungsbereich der VO 1370/2007.

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

- Eine klare Definition der vom Betreiber zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.
- Eine objektive und transparente Aufstellung der Parameter, anhand derer eine Ausgleichsleistung berechnet wird, sowie eine Darstellung der Art und des Umfangs der gewährten Ausschließlichkeit.
- Übermäßige Ausgleichsleistungen sind zu vermeiden, insbesondere bei allen direkt vergebenen Verkehren.
- Eine klare Regelung für die Durchführung der Aufteilung der mit der Dienstleistung in Verbindung stehenden Kosten (insbesondere für Personal, Infrastruktur, Energie, Wartung und Instandsetzung, sonstige Anlagen, Fixkosten, angemessene Kapitalrendite).

- Eine klare Regelung der Einnahmeaufteilung bzw. -anrechnung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.
- Eine Darstellung der verbindlichen Qualitätsstandards, sofern solche vereinbart wurden.
- Die Laufzeit von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen ist im Busbereich in der Regel auf höchstens 10 Jahre beschränkt.

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

Aufgrund der Vorgaben der VO 1370/2007 können Ausgleichsleistungen künftig nur noch über öffentliche Dienstleistungsaufträge (ÖDA) oder allgemeine Vorschriften erfolgen. Ausgleichsleistungen über öffentliche Dienstleistungsaufträge sind

- auszuschreiben oder
- direkt an interne Betreiber zu vergeben oder
- direkt im Falle einer Unterschwellenvergabe zu vergeben.

Denkbar sind auch Ausgleichsleistungen über eine allgemeine Vorschrift als Ausgleich für eine Anwendung eines Höchsttarifes.

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

1.1.3 Nahverkehrsplan

1.1.3.1 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 han-

delt 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.

Neu verankert ist im §7c des NNVG, dass die Nahverkehrsplanung angepasst werden muss und dem Land gegenüber eine Berichtspflicht besteht. Wörtlich heißt es:

- „Abweichend von § 6 Abs. 1 Satz 1 haben die kommunalen Aufgabenträger unter Berücksichtigung der zusätzlichen Gestaltungsmöglichkeiten gemäß §§ 7 a und 7 b bis zum Ablauf des 31. Dezember 2019 einen aktualisierten Nahverkehrsplan für ihren Zuständigkeitsbereich aufzustellen.“
- „Zum 1. Januar 2019 und danach jeweils im Abstand von zwei Jahren haben die kommunalen Aufgabenträger dem Land für ihren Zuständigkeitsbereich einen Bericht vorzulegen, in dem jeweils die insgesamt sowie infolge Finanzhilfefzahlungen nach den §§ 7 a und 7 b erzielten Verbesserungen im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr darzustellen sind (Qualitätsbericht).“

Mit der Aufstellung dieses Nahverkehrsplans wird dem 1. Absatz des § 7c NNVG genüge getan.

1.1.3.2 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.

1.1.4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG, Kernaussagen)

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

- eine eng gefasste Definition der Eigenwirtschaftlichkeit,
 - die uneingeschränkte Anwendung der EU-VO 1370/2007 bei der Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehre,
 - eindeutige Regelungen bei Direktvergaben,
 - Änderungen beim Ablauf der Genehmigungsverfahren,
-

- Einführung von Übergangsbestimmungen, u. a. für vor dem 01.01.2013 genehmigte Verkehre und
- Vorgaben zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022.

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

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

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

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

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

Liegt kein eigenwirtschaftlicher Antrag vor, so hat der Aufgabenträger die Möglichkeit, seine Vorgaben zum gewünschten Verkehrsangebot durch die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages umzusetzen. Das Verfahren zur Vergabe eines ÖDA ist ebenfalls im PBefG geregelt. Eine besondere Rolle spielt dabei die Vorabbekanntmachung des Aufgabenträgers, die frühestens 27 Monate vor der geplanten Betriebsaufnahme veröffentlicht werden kann und in der die Anforderungen an den zu vergebenden Verkehr zu benennen sind. Nach der Veröffentlichung dieser Vorabbekanntmachung können Unternehmen innerhalb von drei Monaten noch einen eigenwirtschaftlichen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung zur Durchführung der Verkehre stellen. Entscheidend ist dabei, dass dieser Antrag das vom Aufgabenträger in der Vorabbekanntmachung definierte Leistungsangebot beinhalten muss; Abweichungen sind nur im unwesentlichen Bereich zulässig. Als wesentlich gelten Abweichungen von Anforderungen an Linienwege und Haltestellen, an Bedienungshäufigkeiten und Bedienungszeiträume, an die Abstimmung der Fahrpläne und an die Barrierefreiheit. Das Gleiche gilt für Anforderungen zur Anwendung verbundener Tarife, für die ein Ausgleich nach EU-VO 1370/2007 gezahlt werden soll.

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

von sonstigen Rechtsverhältnissen, insbesondere öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die vor dem 1. Januar 2013 zustande gekommen sind, werden durch die Änderung des Gesetzes nicht berührt.

Der Landkreis Rotenburg (Wümme) hat sich vor dem Hintergrund der EU-VO 1370/2007 und der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes bereits durch Bildung von Teilnetzen in Form von Linienbündeln auf mögliche Wettbewerbsverfahren vorbereitet.

Durch die Bildung von Linienbündeln sollen folgende Ziele erreicht werden:

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

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

1.1.5 Gesetz zur Gleichstellung von behinderten Menschen (BGG) Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und Barrierefreiheit

Das zum 01.05.2002 rechtskräftig gewordene Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen in § 8 Abs. 2, „sonstige bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr sind nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten.“

Das seit dem 01.01.2013 gültige PBefG fordert im § 8, Abs. 3, Satz 3: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ Bei seiner Aufstellung sind, soweit vorhanden, „Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören.“

Weiter heißt es, dass der Auftrag auf Erteilung einer Genehmigung auf alle Fälle „eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantrag-

ten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan“ enthalten soll (§ 12 Abs. 1 Nr. 1c PBefG).

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

Für die Aufstellung des Nahverkehrsplans hat das beschlossene Gesetz insofern 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.

1.1.6 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, Heidekreis (damals Landkreis Soltau-Fallingb., Lüneburg, Rotenburg (Wümme) 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, Heidekreis, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Rotenburg (Wümme), 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.

1.2.3 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 Gebietskörperschaften, 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. Zu den wesentlichen Aufgaben des ZVBN zählen:

- Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV, zuständige Behörde gemäß EU-Verordnung 1370/2007;
 - Aufstellung des Nahverkehrsplanes;
 - Entscheidung über vorgeschlagene VBN-Tarife;
 - Leistung von Abgeltungszahlungen für die Anwendung des VBN-Tarifes;
 - Planung, Koordination und Umsetzung von Nahverkehrskonzepten für die Mitglieder;
 - Entwicklung von Qualitätsstandards.
-

Organe des ZVBN sind die Verbandsversammlung, der Verbandsvorsitzende und dessen Stellvertreter. Der Geschäftsführer leitet die Geschäftsstelle. 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. Die Aufgabenträgerschaft liegt auch bei den assoziierten Gemeinden nach wie vor beim Landkreis Rotenburg (Wümme).

1.2.4 Verkehrsunternehmen im Raum Bremen/Niedersachsen

Zum 01.01.1997 haben sich 34 Verkehrsunternehmen (VU) zur Verkehrsverbund Bremen/ Niedersachsen GmbH (VBN) zusammengeschlossen (vorher Verkehrsgemeinschaft Bremen/ Niedersachsen). Im Auftrag der VU und in Zusammenarbeit mit den VU werden von der VBN-GmbH insbesondere folgende Aufgaben geleistet:

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

Das Zusammenwirken von Zweckverband (ZVBN) und VBN GmbH 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 Aufgabenträgers nach § 7a NNVG als Ausgleichsanspruch des Unternehmers für Beförderungsleistungen im Ausbildungsverkehr (ab 01.01.2017)
- Zahlungen des Landes nach § 148 SGB IX als Ausgleichsanspruch des Unternehmers für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten im Personenverkehr,
- Zuschussleistungen von kommunalen Gebietskörperschaften für gewünschte Verkehre oder Tarife,
- Finanzmittel des Landes zur Finanzierung des ÖPNV.

1.3.1 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz

Nach dem Regionalisierungsgesetz, das erstmalig am 01.01.1996 in Kraft getreten ist, erhalten die Länder infolge der Übernahme der Aufgabenverantwortung für den ÖPNV einen Anteil der Einnahmen des Bundes aus dem Mineralölsteueraufkommen. Nach § 6 RegG in der aktuellen Fassung stehen die Mittel den Ländern insbesondere zur Finanzierung von SPNV-Leistungen zur Verfügung,

sie können aber auch für Verbesserungsmaßnahmen im übrigen ÖPNV, d. h. dem straßengebundenen Nahverkehr, eingesetzt werden.

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

Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Regionalisierungsmittel (gesamt) [Mio. EUR]	8.000,0	8.144,0	8.290,6	8.439,8	8.591,7	8.746,4	8.903,8

Tabelle 1.3-1: Regionalisierungsmittel bis 2022, bundesweit

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

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

Jahr	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Regionalisierungsmittel [Mio. EUR]	689,1	703,4	718,0	732,9	748,2	763,7	778,5

Quellen: MW und eigene Berechnungen

Tabelle 1.3-2: Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2022

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

Seit 2017 können Buslinien, die bestimmte Vorgaben erfüllen, zu einer landesbedeutsamen Buslinie werden. Mit dem „Erlass über die Gewährung von Zuwendungen für die Finanzierung von landesbedeutsamen Buslinien im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)“ hat das Land die Voraussetzungen dafür definiert und die Finanzierung geregelt.

1.3.2 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Bereits in den ersten Jahren des seit 1996 regionalisierten ÖPNV zeigte sich, dass die kommunalen 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 Mittel 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 öffentlicher Personennahverkehrs 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 öffentlichen Schienenpersonennahverkehr,
- Abdeckung von Betriebskostendefiziten im straßengebundenen öffentlicher Personennahverkehr,
- Förderung der Vermarktung und Verbesserung der Fahrgastinformation und
- 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.

Nach dem geänderten Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz erhalten die Aufgabenträger ab 2017 zusätzlich Mittel:

§ 7a NNVG verpflichtet die Aufgabenträger zur Gewährleistung einer Rabattierung von Fahrkarten des Ausbildungsverkehrs in Höhe von mindestens 25 %. Dafür bekommen sie Mittel in derselben Höhe, wie sie aufgrund der bis dahin geltenden Regelungen für das Jahr 2015 für alle Verkehrsunternehmen zusammen, die im jeweiligen Aufgabenträgergebiet Leistung erbracht haben, ermittelt sind. Diese Regelung ersetzt die frühere Regelung nach § 45a PBefG. Die Mittel nach § 7a NNVG dienen einerseits dem allgemeinen Kostenausgleich für Rabattierungen, dürfen andererseits aber auch für die Finanzierung weiterer ÖPNV-Ziele nach dem NNVG verwandt werden.

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

Über die Mittelverwendung ist jährlich zu berichten und spätestens nach 3 Jahren ein Verwendungsnachweis vorzulegen. Alle zwei Jahre haben die Aufgabenträger einen Qualitätsbericht über die erreichte Verbesserungen vorzulegen, bis Ende 2021 erfolgt eine Evaluierung der Neuregelung, bei der auch das Erfordernis einer Dynamisierung der Landesmittel geprüft wird.

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 weggefallen sind. Nach dem 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 Finanzierung läuft bis zum Jahr 2034 weiter.

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

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 Metropolregion Bremen-Oldenburg 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.

Die aktuellen Förderbedingungen finden sich unter <http://www.zvbn.de/bibliothek>.

1.3.5 Finanzmittel für ÖPNV im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Einnahmen

Für die Finanzierung im Bereich des ÖPNV stehen dem Landkreis im Zeitraum von 2016 bis 2022 folgende Finanzmittel zur Verfügung:

Jahr	2016 geschätzt	2017 geschätzt	2018 geschätzt	2019 geschätzt	2020 geschätzt	2021 geschätzt	2022 geschätzt
NNVG § 7 (4) [€]	164.302	164.229	164.153	164.074	163.981	163.874	163.766
NNVG § 7 (5) [€]	827.424	845.583	864.156	883.170	902.588	922.466	941.532
NNVG § 7a [€]		1.681.756	1.681.756	1.681.756	1.681.756	1.681.756	1.681.756
NNVG § 7b [€]		580.948	580.948	580.948	580.948	580.948	580.948
Gesamt [€]	991.726	3.272.516	3.291.013	3.309.948	3.329.273	3.349.044	3.368.002

Quelle: Einwohner 2016-2022 aus Vorausberechnung der Bevölkerung (LSN), eigene Berechnungen

Tabelle 1.3-3: Voraussichtliche Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis 2016 – 2022

Die Einnahmen aus Landesmitteln für den ÖPNV steigern sich von rund 990 T€ im Jahr 2016 auf 3,3 Mio. € im Jahr 2022. Die Landesregierung sieht bis zum 31.12.2021 eine Überprüfung der Auswirkungen der §§ 7a und 7b vor und wird dies dem Landtag berichten.

Ausgaben

Die Finanzierungsbeiträge für den ÖPNV (Angebotsverbesserung auf Buslinien oder/ und Tarifausgleiche) haben neben dem Landkreis Rotenburg (Wümme) auch alle Städte, Gemeinden und Samtgemeinden geleistet. Die zur Verfügung stehenden Mittel werden bislang in erster Linie für folgende Maßnahmen und Aufgaben verwendet:

- Etwa 1,7 Mio. €/Jahr werden zunächst für rabattierte Schülerfahrkarten gemäß §7a NNVG verwendet.
- **Finanzierung von Verbundtarifen**
Ausgleich von Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverlusten im VBN-Bereich und Ausgleichszahlungen für den ROW-Tarif
- **Finanzierung Übergangstarif**
Ausgleich von Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverlusten für den Übergangstarif in Richtung HVV
- Förderung von Buslinien
 - Linie 630, bessere Anbindung von Zeven und Tarmstedt in Richtung Bremen
 - Linie 640, bessere Anbindung von Gnarrenburg in Richtung Bremen
 - Linie 820, bessere Anbindung der Kaserne Seedorf in Richtung Bremervörde und Zeven
 - Linien 801, 802, 845, 846, 852, 853, 854, 856, 863, 864, 872, 873, 877, 878, 881, 884 und 885 (Bürgerbusse in den Städte Rotenburg (Wümme) und Visselhövede, den Gemeinden Gnarrenburg und Scheeßel sowie den Samtgemeinden Fintel, Sottrum und Zeven)

- Linie 3860 OsteSprinter, bessere Anbindung von Zeven und Sittensen in Richtung Hamburg
- Fahrgast-Information
 - Erneuerung von Haltestellen im Rahmen der Einführung des ROW-Tarifs
 - Finanzierung Marketing und Betrieb; Herausgabe und Mitfinanzierung des Kreisfahrplans
- **VNO**
Umlageanteile für Personal- und Sachkosten
- Der Landkreis wendet für die ihm gesetzlich zugewiesene Aufgabe der Schülerbeförderung und ÖPNV in den nächsten Jahren folgende Beträge auf (Schülersammelzeitkarten, Kosten für FVO-Verkehre, Zuschüsse für Zusatzleistungen in der Schülerbeförderung):

Mio. EUR	2015 Ansatz	2016 Ansatz	2017 Ansatz	2018 Plan	2019 Plan	2020 Plan
Schülerbeförderung	7,076	7,109	7,019	7,325	7,468	7,612
ÖPNV	2,212	2,389	2,125	2,299	2,343	2,388

Quelle: Landkreis Rotenburg (Wümme)

Tabelle 1.3-4: Ausgaben für Schülerbeförderung und ÖPNV, Landkreis Rotenburg (Wümme)

1.4 Demografischer Wandel als Rahmenbedingung des ÖPNV

1.4.1 Ursachen und Folgen des Demografischen Wandels

- In dem Bericht „Demografischer Wandel – Herausforderung an ein zukunftsfähiges Niedersachsen“, 2007, vertritt die Enquete-Kommission des Niedersächsischen Landtags die Auffassung, dass die demografische Entwicklung in den nächsten Jahrzehnten von den folgenden drei Faktoren maßgeblich bestimmt wird:
 - niedrige Geburtenhäufigkeit,
 - hohe und weiter steigende Lebenserwartung und
 - Zu- und Abwanderung.

Die daraus resultierenden Folgen werden mit den Schlagworten „weniger, grauer, vereinzelter und bunter“ umschrieben, die die folgt zu verstehen sind:

- 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.

1.4.2 Zukünftige Entwicklung für Niedersachsen

Vor diesem Hintergrund ist die vom LSN im Jahre 2010 durchgeführte regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung Niedersachsens für den Vorausberechnungszeitraum 01.01.2009 bis 01.01.2031 zu betrachten. Grundlage dieser Modellberechnung ist die bisherige demografische Struktur und Entwicklung in den niedersächsischen Gebieten auf der Basis des Bevölkerungsbestandes vom 31.12.2008, sowie die 12. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder. Dabei können die Entwicklungen der Geburten und Sterbefälle relativ gut prognostiziert werden, während die Berechnungen der künftigen Wanderungszahlen mit vielen Unsicherheiten behaftet sind.

Die Bevölkerungsvorausberechnung geht davon aus, dass in Niedersachsen nach einer langen Wachstumsphase Mitte 2005 der Höchststand der Bevölkerung mit 8,1 Mio. Personen erreicht wurde. Der seitdem einsetzende Rückgang der Bevölkerung wird sich aufgrund der Geburtendefizite und abnehmender Wanderungsgewinne kontinuierlich fortsetzen und 2017 bei 7,8 Mio., 2022 bei 7,7 Mio., 2031 bei 7,4 Mio. liegen. Im Vorausberechnungszeitraum ist ein Geburtendefizit von 0,7 Mio. (9,1%), ein Wanderungszugewinn von 0,2 Mio. (2,8%) und somit ein Bevölkerungsrückgang von insgesamt 0,5 Mio. (6,4%) zu erwarten.

Die Anteile der Altersgruppen werden sich wie folgt verschieben:

	2009	2017	2022	2031
unter 20 J.	20,5%	18,1%	17,1%	16,7%
20 bis 65 J.	58,9%	59,6%	59,0%	54,4%
über 65 J.	20,6%	22,3%	23,9%	29,0%.

Daraus resultiert u. a., dass nicht mehr die mittlere Altersgruppe zwischen 40 und 50 Jahren (16,9 %) am stärksten besetzt ist, sondern die zwischen 60 und 70 Jahren (16,6 %) und sich das Durchschnittsalter um 4,7 Jahre auf 47,7 Jahre erhöhen wird.

1.4.3 Zukünftige Entwicklung für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Zusammenfassend lässt sich aus der Bevölkerungsvorausberechnung ablesen, dass zukünftig nur noch einige Landkreise im südlichen Hamburger und im westlichen Bremer Umland, die weiterhin vom Suburbanisierungstrend dieser Metropolen profitieren, nennenswerte Wanderungsgewinne haben werden. Unabhängig davon ist ohne Ausnahme in allen Landesteilen ein deutlicher Anstieg des Durchschnittsalters der Bevölkerung zu erwarten.

Bezogen auf den Landkreis Rotenburg (Wümme) zeigen die Daten der Bevölkerungsvorausberechnung im Einzelnen, dass im Vergleich zu Gesamtniedersachsen und auch zur Region Lüneburg (Angaben dazu in Klammern) der Landkreis prozentual betrachtet deutlich günstigere Werte aufweist. So beträgt das Geburtendefizit für den gesamten Prognosezeitraum lediglich 6,8% (10,3%), der Wanderungszugewinn 5,4% (3,8%) und der resultierende Bevölkerungsrückgang 1,4% (6,5%). Absolut betrachtet verringert sich damit die Bevölkerung bis 2031 um 2.282 Einwohner (bis 2017 um etwa 830 Einwohner). Das Durchschnittsalter wird dann bei 46,8 Jahren liegen.

Die entsprechenden Anteile der Altersgruppen werden sich wie folgt verschieben:

unter 20 J.:	22,7% (21,1%)	→	17,5%	(16,6%)
20 bis 65 J.:	58,4% (58,3%)	→	54,9%	(53,3%)
über 65 J.:	18,9% (20,6%)	→	27,6%	(30,1%).

Ein weiterer Aspekt, der in der Bevölkerungsvorausberechnung angesprochen wird, bezieht sich auf zu erwartende Wanderungsbewegungen innerhalb des Landkreises und über die Kreisgrenze hinweg. Gemeint sind damit selektive Wanderungsbewegungen zwischen den Räumen, die dazu führen, dass junge Bevölkerungsgruppen in der Summe strukturschwächere Regionen verlassen und sich in den Arbeitsmarktzentren und deren Peripherie ansiedeln, wodurch deren Bevölkerungsstruktur geschwächt wird. Ferner liegen Schrumpfung und Wachstum 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.

1.4.4 Auswirkungen auf den öffentlichen Personenverkehr

Die im Weiteren aufgeführten Folgerungen des demografischen Wandels stützen sich im Wesentlichen auf den Bericht der Enquete-Kommission.

Bevölkerungsrückgang und Wandel der Altersstruktur bringen für das ÖPNV-Angebot besonders im ländlichen Raum einen erhöhten Anpassungsbedarf mit sich. Eine besondere Herausforderung ist dabei die Sicherung der Mobilitätsangebote angesichts der rückläufigen Bevölkerungszahlen und der Ausdünnung öffentlicher Verkehrsangebote.

Da im ländlichen Raum die Schülerbeförderung das Rückgrat des ÖPNV darstellt und damit auch die finanzielle Grundlage bildet, ist der Rückgang der Schülerzahlen, wie er zukünftig in weiten Teilen des Landes zu erwarten ist, eine weitere Herausforderung für die wirtschaftliche Tragfähigkeit des ÖPNV-Angebotes. Im Zeitraum 2011 – 2016 reduzierten sich die Schülerzahlen im Landkreis um 7,3%.

Der ÖPNV in ländlichen Gebieten ist dabei mit einem sich 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 dieser Entwicklung sind insbesondere Bevölkerungsgruppen betroffen, die nicht über einen eigenen Pkw verfügen. Sinkende Schülerzahlen können dazu führen, dass langfristig Schulstandorte zusammengelegt werden müssen. Dies und eine mögliche Veränderungen der Schulstrukturen können den Schülerverkehr ausweiten.

1.4.5 Handlungsansätze

Durch die beschriebenen Konzentrationsprozesse im ländlichen Raum werden die Wegekette der Bevölkerung komplexer. Entsprechend komplexe Wegekette lassen sich jedoch in einem zeitlich vertretbaren Maß immer weniger mit den herkömmlichen öffentlichen Verkehrsangeboten bewältigen. Lösungs- und Anpassungsmöglichkeiten bestehen in alternativen Bedienungskonzepten, die mit kleinen Fahrzeugen ohne feste Linien- und Fahrplanbindung eine flexible Versorgung gewährleisten können, wie etwa

- Sammeltaxis und Rufbusse,
- 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.

Inwieweit es dem ÖPNV gelingen wird, von den sich ändernden Mobilitätsanforderungen 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.
- Die Mobilitätsanforderungen reichen längst über die Grenzen einzelner Landkreise hinaus. Handlungsansätze ergeben sich hier durch die Zusammenarbeit zwischen den Landkreisen im Bereich der Verkehrs- und Mobilitätsplanung. 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.

Auch in der Schülerbeförderung bieten sich Optimierungsmöglichkeiten an durch eine verbesserte Koordinierung der landkreisübergreifenden Schülerbeförderung und eine Entzerrung des Beförderungsaufkommens durch gestaffelte Anfangs- und Endzeiten an den Schulen.

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 - wie auch der Entwurf 2015 - 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 Einwohnerentwicklung

Zum 31.12.2015 verzeichnete der Landkreis Rotenburg (Wümme) 163.253 Einwohner. Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte lag bei 78,8 Einwohnern/km². Der Vergleichswert für das Land Niedersachsen lag bei 166,5 Einwohnern/km². Nähere Angaben zu den Einwohnerzahlen und deren Entwicklung sowie zur Bevölkerungsdichte der einzelnen Gebietskörperschaften sind der folgenden Tabelle zu entnehmen. Zu Prognosen der zukünftigen Entwicklung der Bevölkerung des Landkreises vgl. Kap.1.4.3.

	Einwohnerzahlen am 31.12.				Einw./ km ² 2015	Bevölkerungsentwicklung 2010-2015	
	2001	2006	2010	2015		absolut	prozentual
Landkreis Rotenburg (W.)	163.058	164.958	163.860	163.253	78,8	-607	-0,4%
Bremervörde, Stadt	19.386	19.118	18.743	18.645	124,2	-98	-0,5%
Gnarrenburg	9.444	9.535	9.296	9.238	75,2	-58	-0,6%
Rotenburg (Wümme), Stadt	21.834	22.128	21.821	21.392	216,1	-429	-2,0%
Scheeßel	12.654	12.877	12.814	12.946	86,5	132	1,0%
Visselhövede, Stadt	10.790	10.567	10.260	10.199	64,2	-61	-0,6%
SG Bothel	8.585	8.735	8.573	8.231	55,4	-342	-4,0%
SG Fintel	7.453	7.559	7.455	7.461	61,2	6	0,1%
SG Geestequelle	6.707	6.625	6.492	6.449	45,9	-43	-0,7%
SG Selsingen	9.136	9.321	9.577	9.631	42,5	54	0,6%
SG Sittensen	10.798	10.938	10.958	11.009	79,4	51	0,5%
SG Sottrum	13.890	14.312	14.330	14.444	83,5	114	0,8%
SG Tarmstedt	10.929	10.922	10.858	10.796	57,8	-62	-0,6%
SG Zeven	21.452	22.321	22.683	22.812	89,9	129	0,6%

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 2016, eigene Berechnungen

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

2.1.3 Motorisierungsdichte der Bevölkerung

Eine wichtige Einflussgröße für die potenzielle Nutzung des ÖPNV-Angebotes ist die Motorisierungsdichte. Gemeint ist damit das Verhältnis des Kraftfahrzeugbestandes zur Gesamteinwohnerzahl einer Gebietskörperschaft. Nach Auskunft des Kraftfahrtbundesamtes hatte der Landkreis am 1. Januar 2016 einen Bestand von 103.962 zugelassenen Pkw, ein Zuwachs von 6,6 % innerhalb von 5 Jahren. Dies entspricht einer Motorisierungsdichte von 642 Pkw/1.000 Einwohner, der höchste Wert nach der Stadt Wolfsburg. Die landesweite Motorisierungsdichte liegt bei 579 Pkw/1000 Einwohner.

2.2 Berufspendler

Grundlage für die Pendlerbeziehungen sind die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Stand 30.06.2015). Es wird nicht zwischen Voll- und Teilzeitbeschäftigten unterschieden. Zu den Pendlern hinzuzurechnen ist eine unbekannte Anzahl weiterer Berufstätiger wie Beamte oder Selbstständige. Die Abbildungen 2.2-1 bis 2.2-7 zeigen auf dem Ring 1 die Pendlerbeziehungen (> 100 Pendler)

innerhalb des Landkreises. Auf dem Ring 2 sind die Pendlerströme (> 100 Pendler) mit anderen Städten, Samtgemeinden oder Einheitsgemeinden zu entnehmen (z.B. Abbildung 2.2-1: von Bremervörde in die Hansestadt Stade 760 Ein- und Auspendler). Der Ring 3 summiert alle Pendler mit den jeweiligen Kreisfreien Städten bzw. Landkreisen auf (z.B. Abbildung 2.2-1: von Bremervörde in den gesamten Landkreis Stade 1.810 Ein- und Auspendler).

Größere Pendlerströme (> 600 Pendler) auf kommunaler Ebene finden sich auf den Relationen Bremervörde – Gnarrenburg, Bremervörde – Zeven, Bremervörde – Stade, Heeslingen – Zeven, Scheeßel – Rotenburg (Wümme), Rotenburg (Wümme) – Visselhövede sowie Sottrum – Ottersberg.

Im Vergleich zum Jahr 2010 ist die Zahl der Pendler über die Landkreisgrenze gestiegen. Fast 23.000 (+11,1 % gegenüber 2010) sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pendeln aus dem Landkreis Rotenburg (Wümme) hinaus, über 12.500 Pendler (+23,5 % seit 2010) kommen von außerhalb in den Landkreis zur Arbeit. Dies sind jeweils etwa 2.300 Pendler mehr als noch 2010. Die Tabelle 2.2-1 und die Abbildungen 2.2-1 bis 2.2-7 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 35 % der über 23.000 Auspendler. In den Landkreisen Verden und Stade haben weitere etwa 24 % sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ihre Arbeitsplätze. In die übrigen Nachbarlandkreise fahren jeweils unter 6 % aller Pendler.

Bemerkenswert sind die relativ hohen Anteile (über 35 %) der SG Fintel und SG Sittensen nach Hamburg, der SG Sottrum nach Bremen und den Landkreis Verden, der SG Tarmstedt nach Bremen, der Stadt Bremervörde in den Landkreis Stade sowie der Stadt Visselhövede in den Heidekreis. Teilweise fährt jeder 2. Auspendler zu diesen genannten Zielen. Die Aufschlüsselung nach den Kommunen liefert weitere Differenzierungen, die den folgenden Darstellungen zu entnehmen sind.

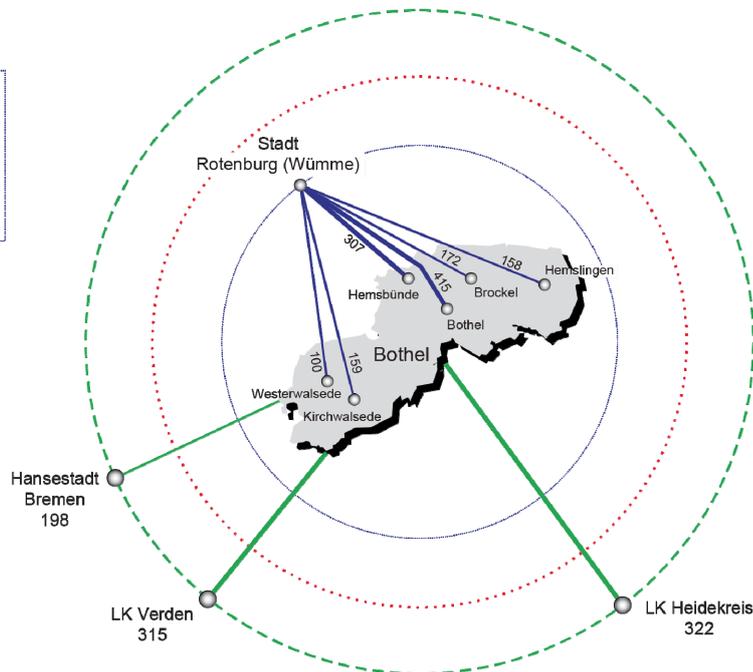
	Auspendler [Pers.]	Anteile der Ziellandkreise									
		HH	CUX	WL	OHZ	HK	STD	VER	HB	BHV	Summe
Rotenburg (Wümme), LK	22.872	14,7%	2,8%	4,6%	6,0%	5,9%	10,6%	13,3%	20,5%	1,5%	79,9%
Bremervörde, Stadt	2.339	10,7%	10,3%	1,1%	5,9%		42,9%	1,6%	8,6%	3,2%	84,3%
Gnarrenburg	1.545	5,3%	8,3%	0,6%	29,3%		8,9%	2,8%	26,9%	6,7%	88,9%
Rotenburg (Wümme), Stadt	2.211	14,9%		3,4%	0,7%	6,5%	1,2%	21,7%	27,4%		75,7%
Scheeßel	1.529	28,6%	0,7%	9,5%	0,9%	5,7%	3,7%	11,8%	17,3%		78,2%
Visselhövede, Stadt	1.534	4,0%		1,4%		48,4%		17,7%	9,2%		80,6%
SG Bothel	967	9,5%		2,7%		17,9%		27,0%	17,4%		74,5%
SG Fintel	1.297	38,3%		22,1%		10,9%	0,8%	2,5%	4,5%		79,1%
SG Geestequelle	983	4,8%	22,9%		7,9%		25,7%		8,2%	12,6%	82,2%
SG Selsingen	985	10,8%	2,7%	1,0%	5,6%		32,3%	4,5%	13,4%		70,3%
SG Sittensen	1.935	39,0%		18,1%		0,6%	15,2%	1,5%	4,7%		79,1%
SG Sottrum	2.943	6,6%			1,1%	0,9%		35,0%	36,5%	0,4%	80,5%
SG Tarmstedt	2.322	2,8%			21,0%		0,9%	17,1%	43,4%		85,1%
SG Zeven	2.282	19,9%	0,4%	4,3%	4,9%	1,3%	13,2%	10,1%	20,2%	0,7%	75,0%

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 2015, an 100 % fehlende Pendler haben sonstige Ziele

Tabelle 2.2-1: Pendlerbeziehungen Kommunen – Regionen außerhalb

Pendlerbeziehungen SG Bothel

Ein- und Auspendler 30.06.2015
Quelle: Agentur für Arbeit



Pendlerbeziehungen Stadt Bremervörde

Ein- und Auspendler 30.06.2015
Quelle: Agentur für Arbeit

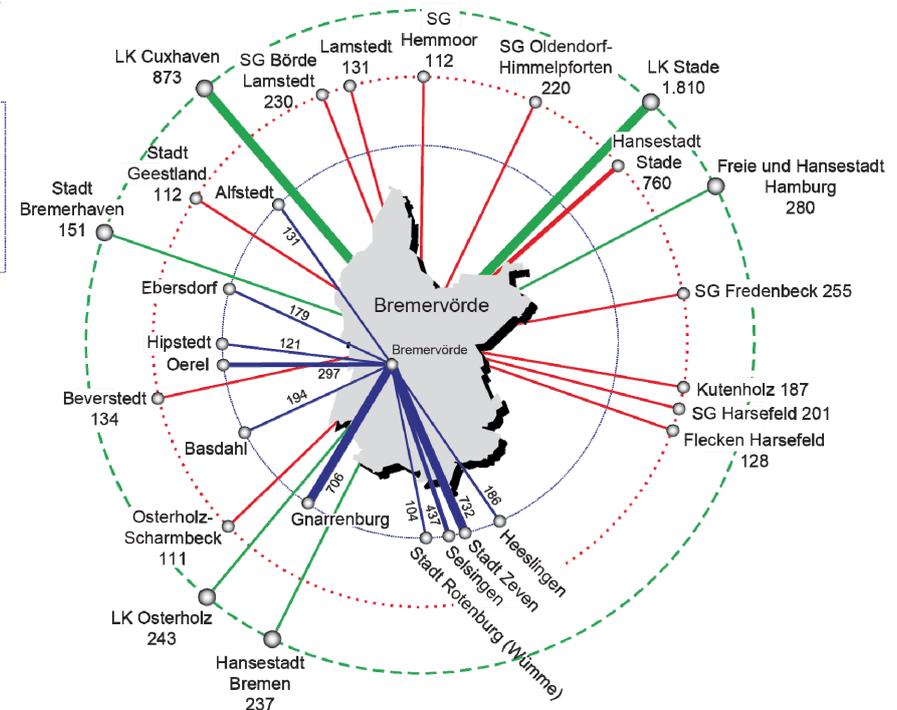
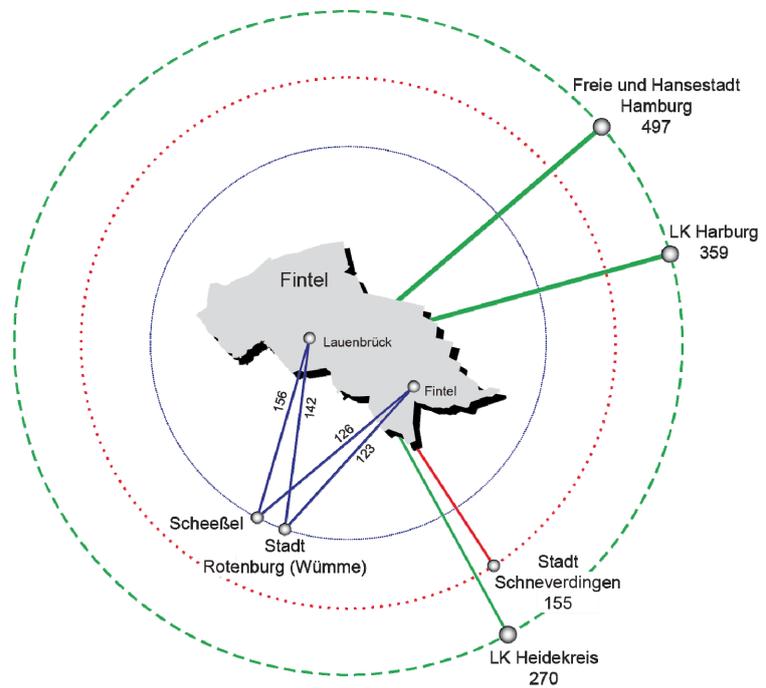


Abb. 2.2-1: Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Bothel und Stadt Bremervörde

Pendlerbeziehungen SG Fintel

Ein- und Auspendler 30.06.2015
Quelle: Agentur für Arbeit



Pendlerbeziehungen SG Geestequelle

Ein- und Auspendler 30.06.2015
Quelle: Agentur für Arbeit

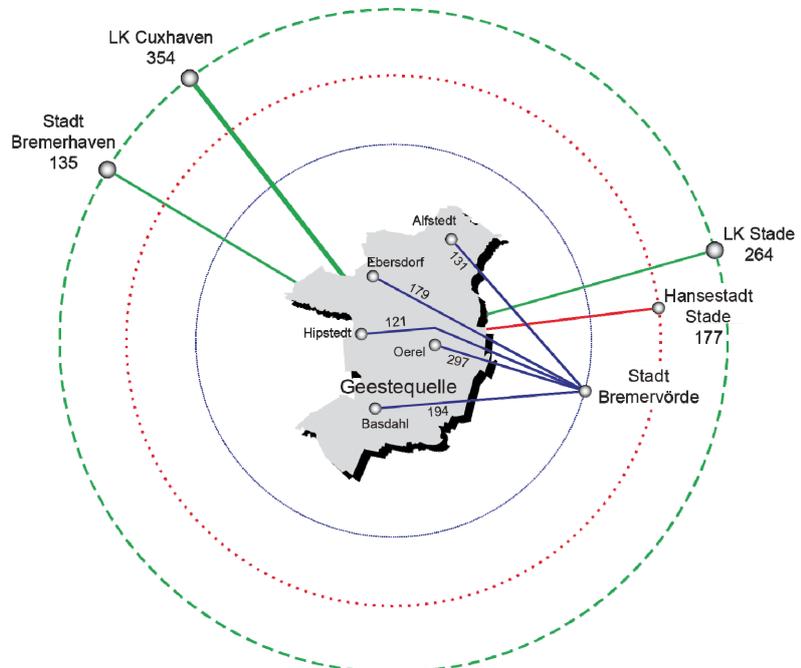
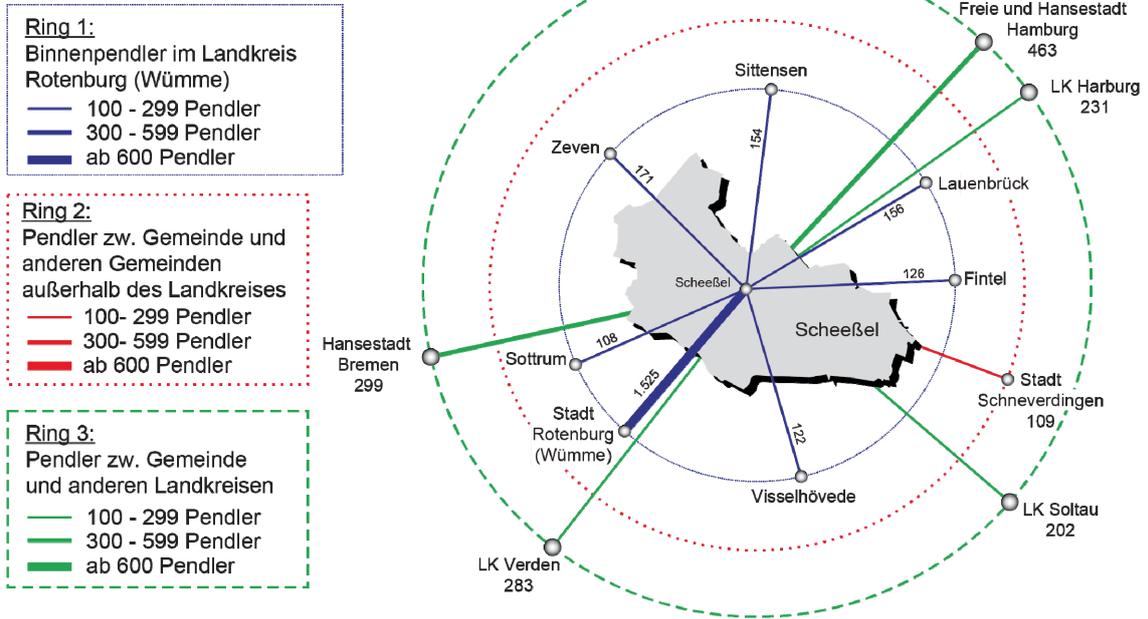


Abb. 2.2-2: Pendlerbeziehungen Samtgemeinden Fintel und Geestequelle

Pendlerbeziehungen Gem. Scheeßel

Ein- und Auspendler 30.06.2015
Quelle: Agentur für Arbeit



Pendlerbeziehungen SG Selsingen

Ein- und Auspendler 30.06.2015
Quelle: Agentur für Arbeit

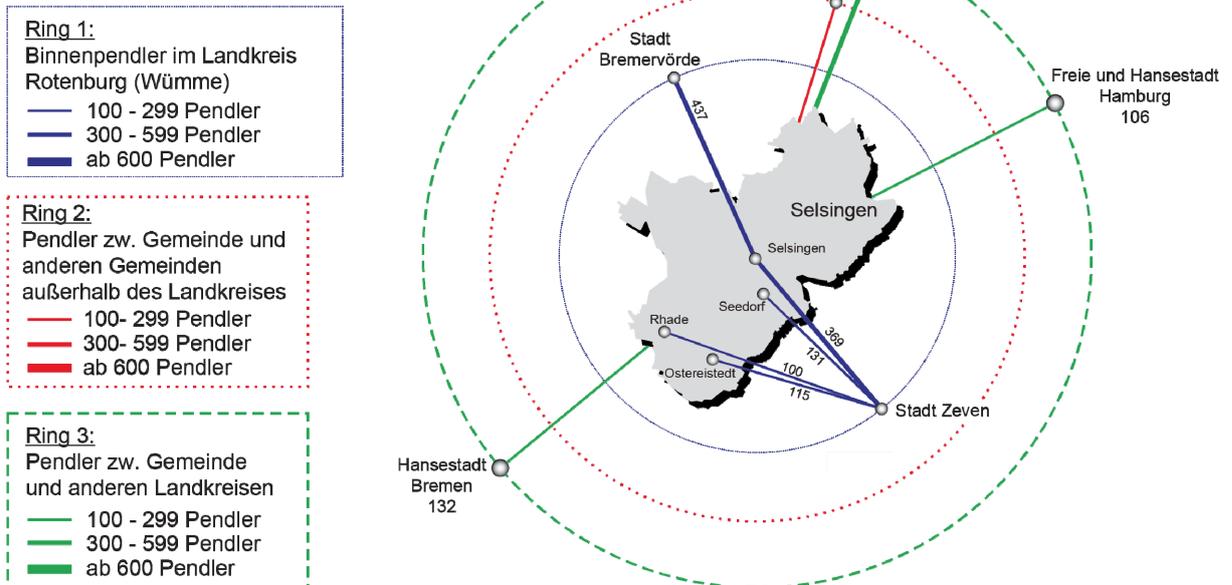
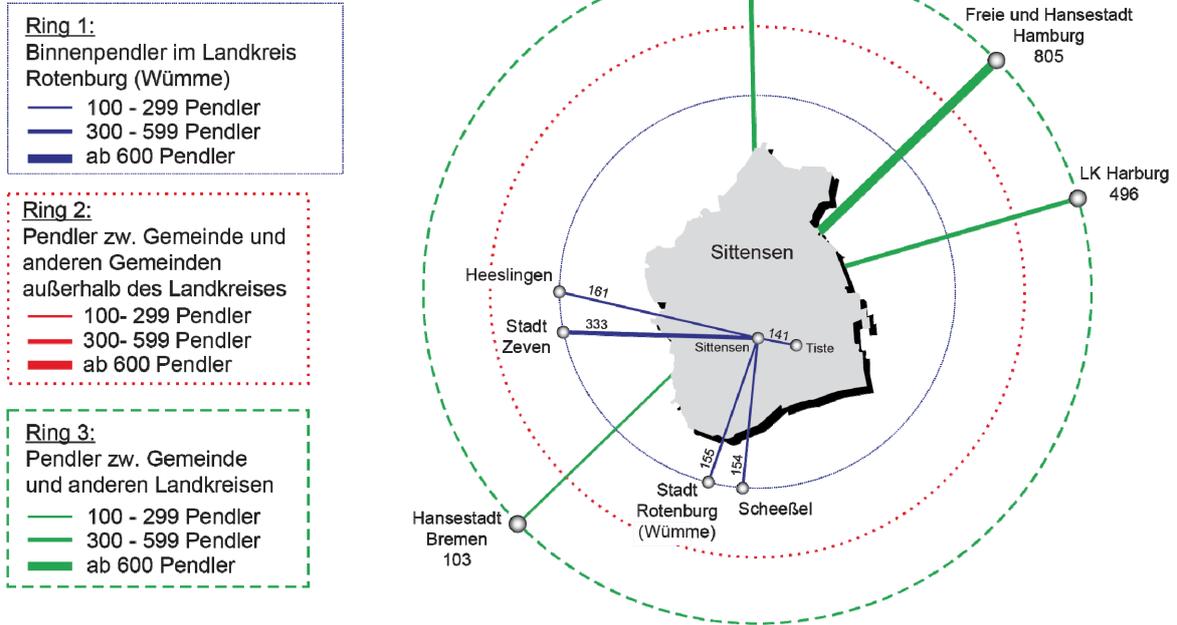


Abb. 2.2-4: Pendlerbeziehungen Gemeinde Scheeßel und Samtgemeinde Selsingen

Pendlerbeziehungen SG Sittensen

Ein- und Auspendler 30.06.2015
Quelle: Agentur für Arbeit



Pendlerbeziehungen SG Sottrum

Ein- und Auspendler 30.06.2015
Quelle: Agentur für Arbeit

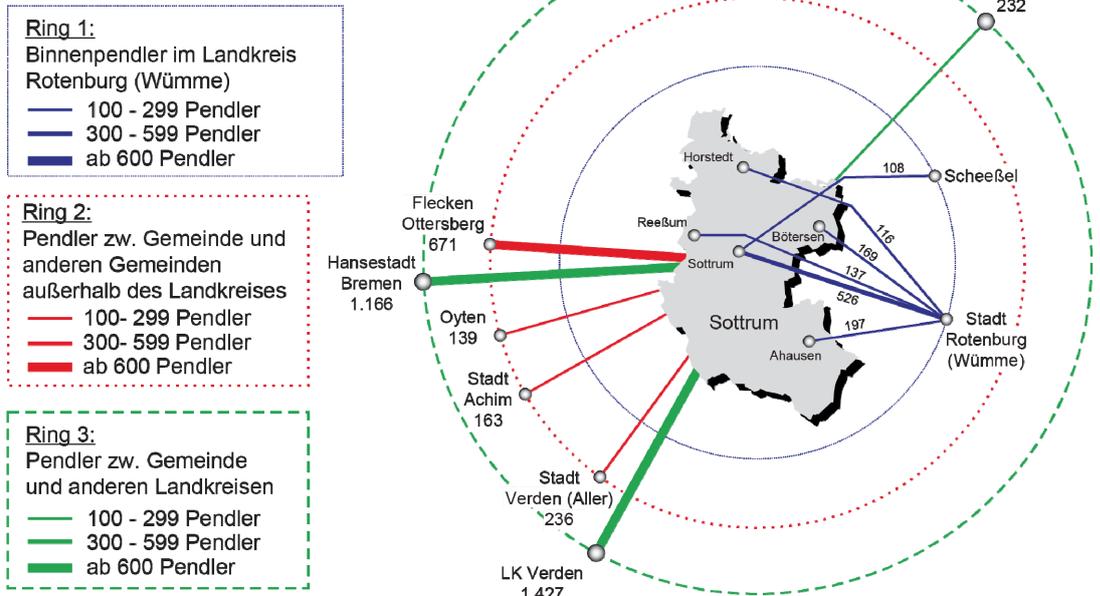
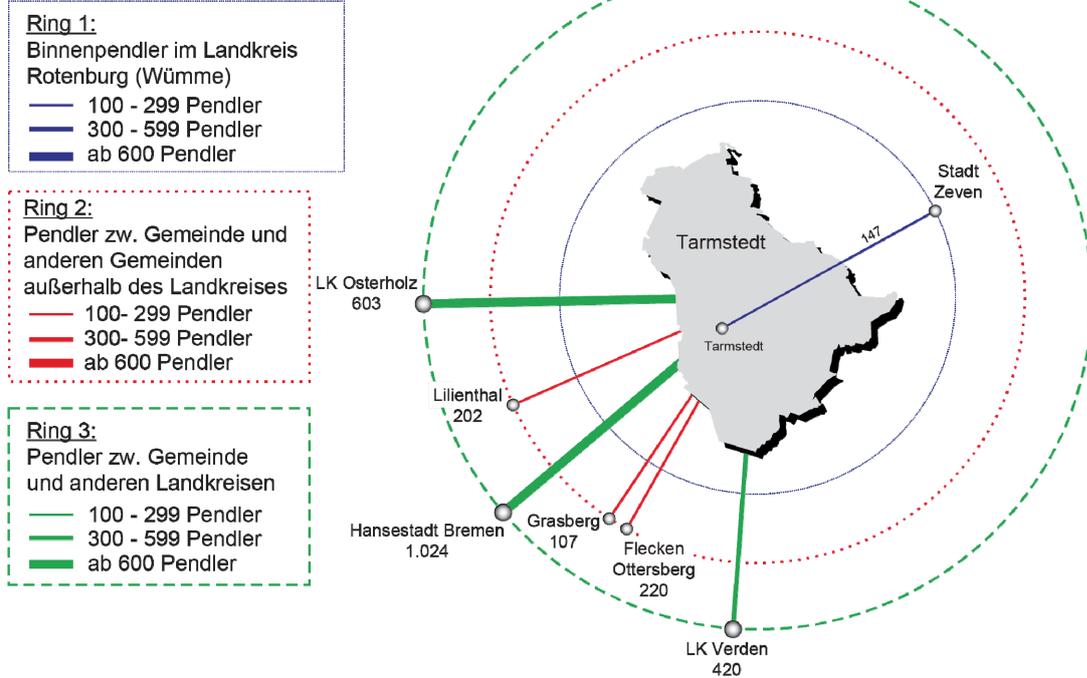


Abb. 2.2-5: Pendlerbeziehungen Samtgemeinden Sittensen und Sottrum

Pendlerbeziehungen SG Tarmstedt

Ein- und Auspendler 30.06.2015
Quelle: Agentur für Arbeit



Pendlerbeziehungen Stadt Visselhövede

Ein- und Auspendler 30.06.2015
Quelle: Agentur für Arbeit

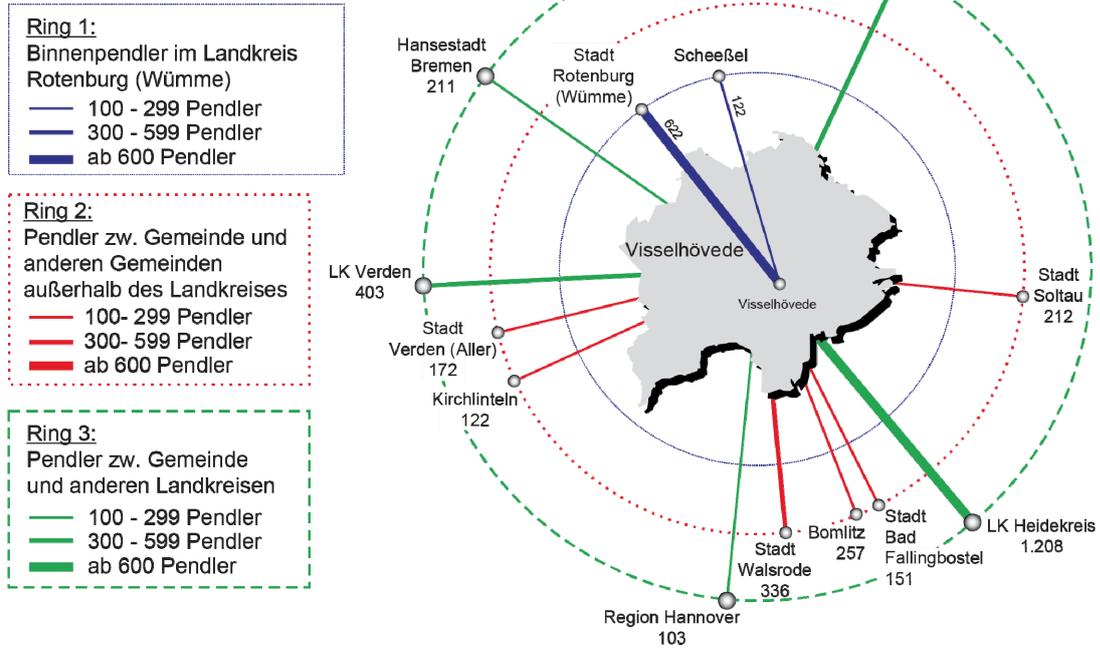


Abb. 2.2-6: Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Tarmstedt und Stadt Visselhövede

Pendlerbeziehungen SG Zeven

Ein- und Auspendler 30.06.2015
Quelle: Agentur für Arbeit

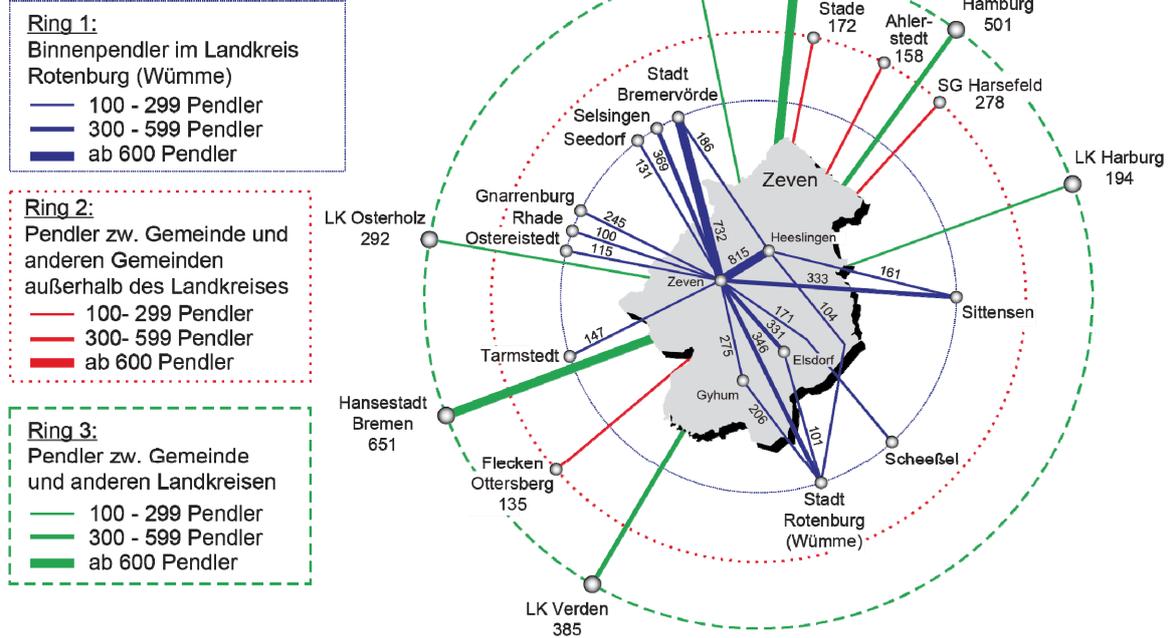


Abb. 2.2-7: Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Zeven

Pendlerbeziehung LK Rotenburg (Wümme) (Ein- + Auspendler)

sozialversicherungspflichtige Beschäftigte 2015 (in Klammern Veränderung gegenüber 2010)

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

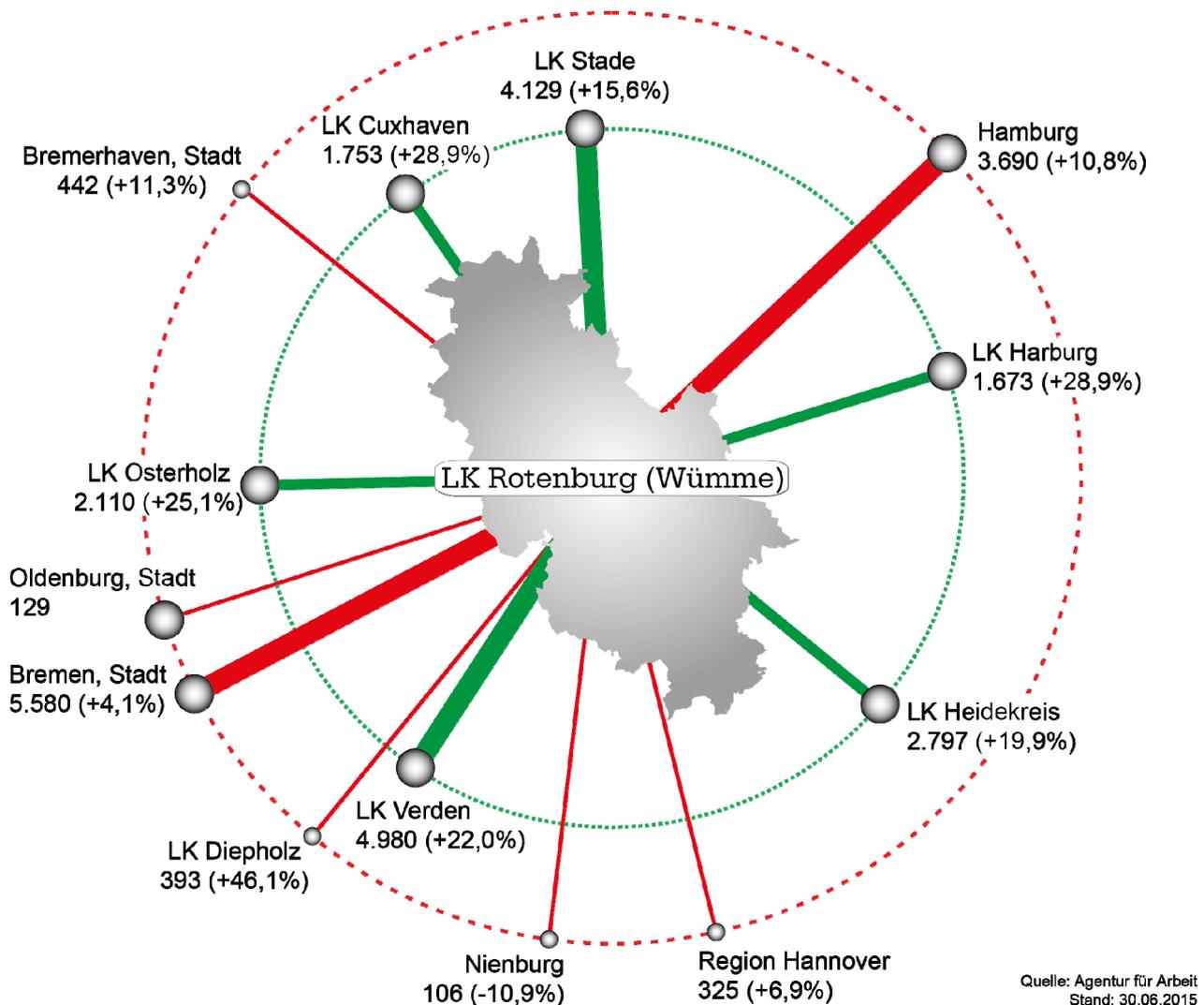


Abb. 2.2-8: Pendlerbeziehungen Landkreis Rotenburg (Wümme) – Regionen außerhalb

Insgesamt überqueren über 35.500 Beschäftigte die Grenze des Landkreises (Ein- und Auspendler, siehe Abbildung 2.2-8). Innerhalb von 5 Jahren entspricht dies einem Zuwachs von 15,2 %. Von den nachfragestarken Relationen sind die stärksten Zuwächse in die Landkreise Harburg (+28,9 %) und Osterholz (+25,1 %) zu beobachten. Auch hier zeigt sich der Trend, dass die Pendler mehr Ziele bzw. Quellen haben. Auch Hauptziele wie die Landkreise Heidekreis; Stade und Verden weisen überdurchschnittliche Steigerungen auf. Die Verflechtungen mit Bremen und Hamburg sowie dem Landkreis Cuxhaven sind stärker geworden. Relationen mit Pendlerzahlen auch auf geringem Niveau in die Städte Bremerhaven und Oldenburg sowie Region Hannover und dem Landkreis Diepholz haben zum Teil deutliche Zuwächse. Einzig in den Landkreis Nienburg sind die Pendlerzahlen rückläufig.

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 2016/17 wurden 8.601 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 Oberschule (OS). In Sittensen und Tarmstedt sind die weiterführenden Schulen in eine Kooperative Gesamtschule (KGS) zusammengefasst. Standorte der Gymnasien (mit Oberstufen) sind Bremervörde, Rotenburg (Wümme), Sottrum und Zeven sowie die in privater Trägerschaft geführte Eichenschule Scheeßel. Standorte der neu eingerichteten Oberschulen, durch die die Haupt- und Realschulen ersetzt wurden, sind Bothel, Gnarrenburg, Lauenbrück, Oerel, Scheeßel, Selsingen, Sottrum, Visselhövede und Zeven. In Rotenburg (Wümme) und Zeven sind Integrierte Gesamtschulen (IGS) im Betrieb.

Von insgesamt 24.425 Schülern haben 8.601 Schüler (35%) Anspruch auf eine vom Landkreis finanzierte Schülerbeförderung. Innerhalb der letzten fünf Jahre hat es einen Rückgang von etwa 1.950 Schülern (7%) gegeben. Die Anzahl der anspruchsberechtigten Fahrschüler hat sich stärker um etwa 1.050 (11%) verringert.

Im Vergleich zum letzten Nahverkehrsplan gibt es bei den anspruchsberechtigten Fahrschülern die größten Rückgänge in Zeven (-435), Rotenburg (Wümme) (-323) und Scheeßel (-217). Der Schulstandort Sittensen hat einen Zuwachs von 447 anspruchsberechtigten Fahrschülern zu verzeichnen. Genauere Angaben zu den Schulstandorten sowie zu den aktuellen Schülerzahlen finden sich in der Tabelle 2.3-1 und Abbildung 2.3-1.

Schulort	GS	HS	RS	OS	GYM	KGS	IGS	Fös	BBS	WDS RSS	Gesamt	anspruchsberechtigte Fahrschüler	Anteil
Bremervörde	xx	x	x		x			x	x		3.368	1.269	38%
Rotenburg (Wümme)	xxx	x	x		x		x	x	x		5.232	843	16%
Waffensen (AS)	x												
Visselhövede	x			x							701	263	38%
Jeddingen	x										84	30	36%
Gnarrenburg				x							548	249	45%
Brillit	x										184	182	99%
Karlshöfen	x										122	83	68%
Kuhstedt	x										56	33	59%
Scheeßel	x			x	x						1.837	645	35%
Bothel	x	x	x	x							540	237	44%
Hemslingen	x										48	3	6%
Kirchwalsede	x										72	32	44%
Lauenbrück	x			x							405	236	58%
Stemmen (AS)	x												
Fintel	x										98	26	27%
Oerel	x			x							329	232	71%
Basdahl	x										58	27	47%
Alfstedt	x										67	34	51%
Hipstedt	x										49	27	55%
Selsingen	x			x							799	516	65%
Rhade	x										72	44	61%
Sittensen	x					x					1.442	804	56%
Klein Meckelsen	x										107	72	67%
Sottrum	xx			x	x						1.272	478	38%
Ahausen	x										110	42	38%
Bötersen	x										114	66	58%
Horstedt	x										118	72	61%
Tarmstedt	x					x					1.434	627	44%
Bülstedt (AS)	x										142	82	58%
Wilstedt	x												
Zeven	xx			x	x		x	x	x		4.475	933	21%
Elsdorf	x										181	140	77%
Heeslingen	x										177	90	51%
Achim-Baden								x			4	4	100%
Bad Bederkesa					x						7	7	100%
Benefeld										x	27	27	100%
Bremen								x			5	5	100%
Kakenstorf										x	20	20	100%
Ottersberg				x	x			x		x	72	72	100%
Schneverdingen						x					32	32	100%
Verden								x			17	17	100%
Summe											24.425	8.601	35%

Stand: 03.2017

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

Tabelle 2.3-1: Übersicht Schulstandorte / Schülerzahlen / Fahrschüler

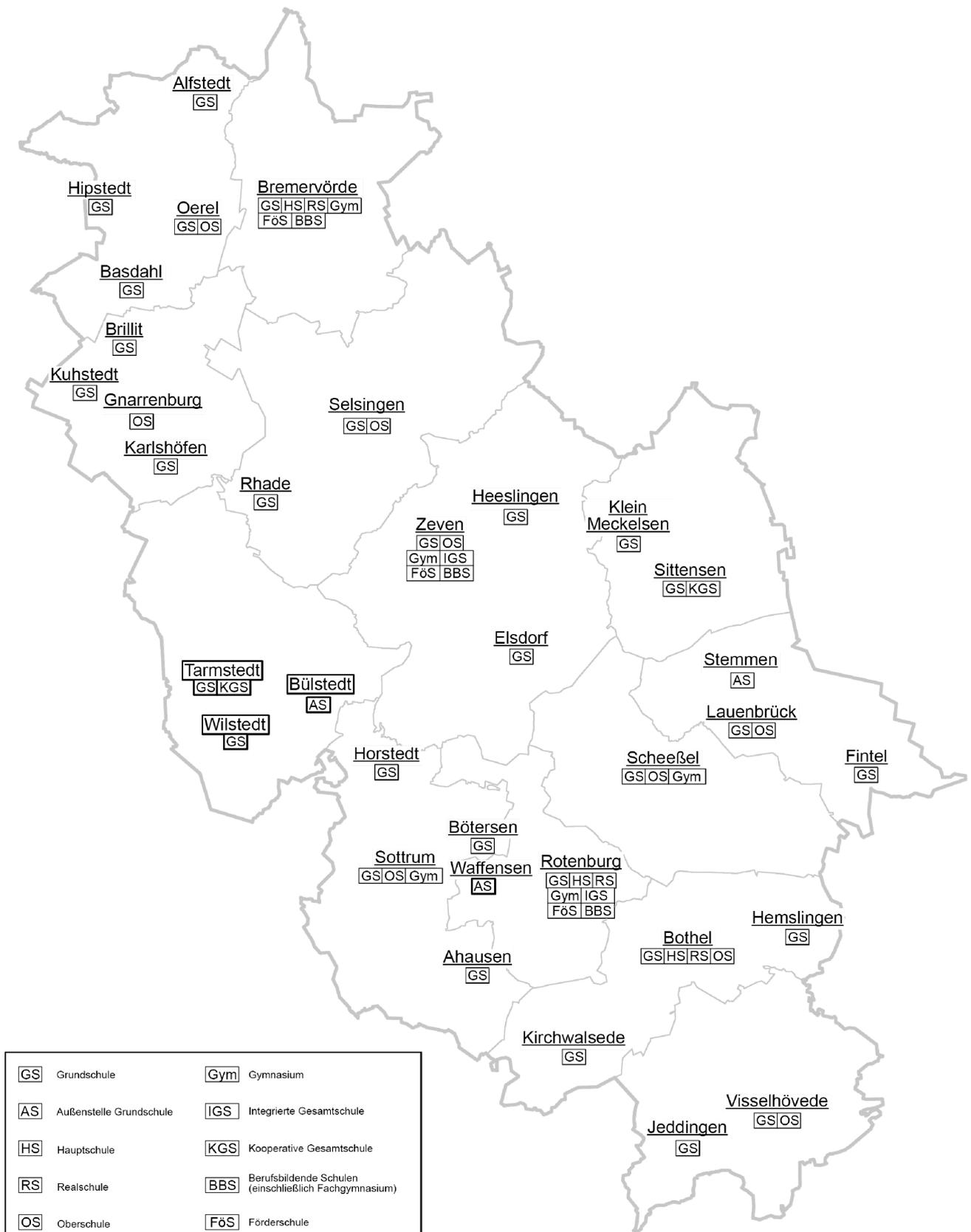


Abb. 2.3-1: Schulstandorte im Landkreis Rotenburg (Wümme)

2.4 Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene und Straße

2.4.1 Schienennetz

Das vorhandene Schienennetz und die Lage der Bahnhöfe/Haltepunkte im Landkreis Rotenburg (Wümme) sind aus der nachfolgenden Übersichtskarte und Tabelle (Abbildung 2.4-1) zu ersehen.

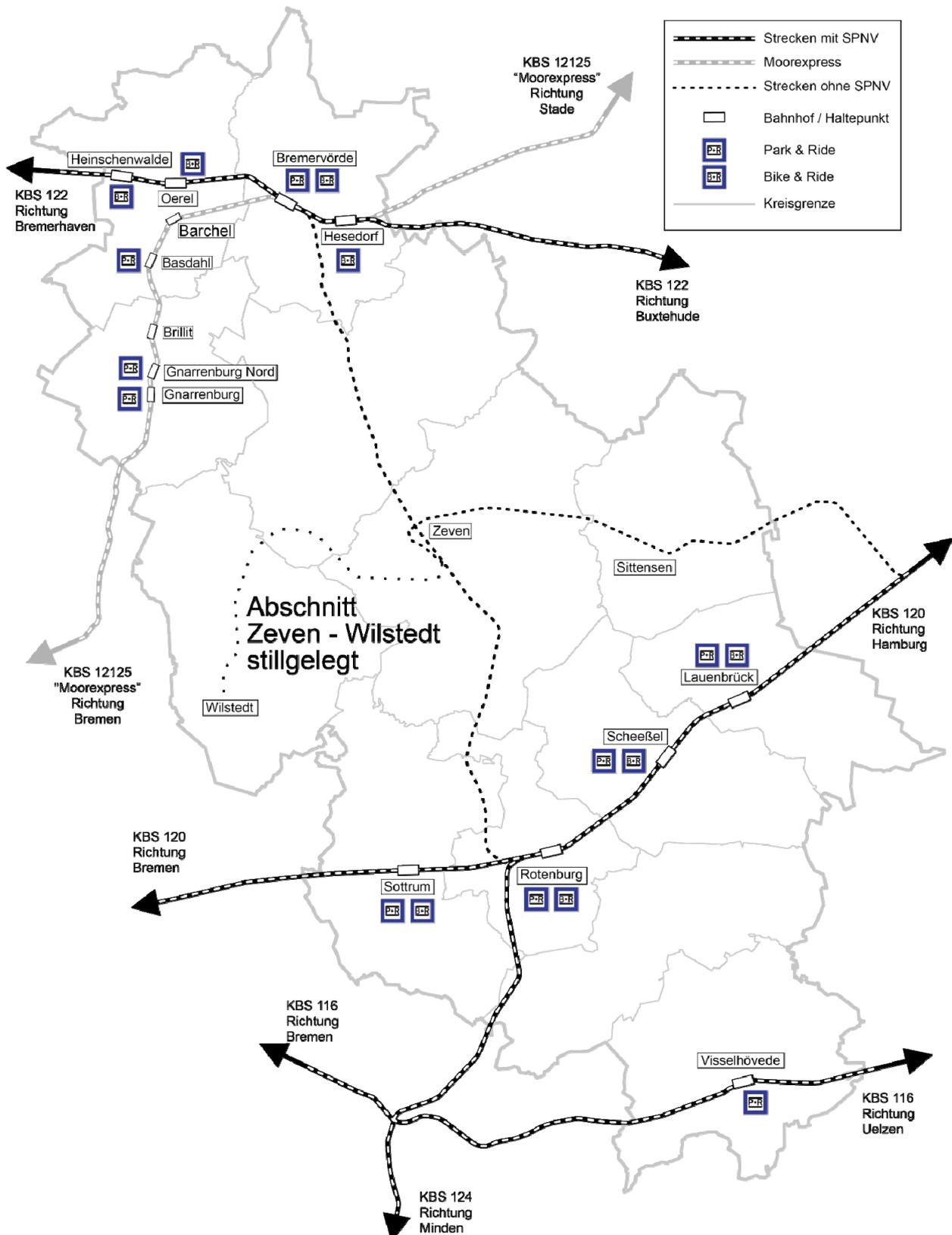


Abb. 2.4-1: Schienennetz, Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis Rotenburg (Wümme)

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 Güter- verkehr	Zwei-, z.T. Dreigleisig	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 Personenverkehr und Güterverkehr	Eingleisig	nein
Wilstedt – Zeven – Sittensen – Tostedt	z. T. Güterverkehr und Freizeit- verkehr	Eingleisig	nein
Bremervörde – Zeven – Rotenburg (Wümme)	Güterverkehr	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.

Sonderlinienverkehr nach § 43 PBefG

Diese Linienverkehre dienen, teilweise unter Ausschluss anderer Fahrgäste, der regelmäßigen Beförderung von

- Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle (Berufsverkehr) [§ 43 Absatz 1],
- Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt (Schülerfahrten) [§ 43 Absatz 2],
- Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten) [§ 43 Absatz 3],
- Theater-, bzw. Discobesuchern [§ 43 Absatz 4].

Die Regelmäßigkeit wird nicht dadurch ausgeschlossen, dass der Ablauf der Fahrten wechselnden Bedürfnissen der Beteiligten angepasst wird. Sonderlinienverkehre können für Dritte geöffnet sein.

Die Tabellen 2.4-2, 2.4-3 und 2.4-4 geben nach Liniennummern sortiert eine Übersicht. Die Abbildung 2.4-2 zeigt das Liniennetz im Landkreis Rotenburg (Wümme).

Schülerbeförderung nach der Freistellungsverordnung (FVO)

Ein Teil der Schülerbeförderung erfolgt nach der FVO, die ausnahmsweise für Dritte geöffnet werden kann. 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 2.4-9, 2.4-11, 2.4-13) aufgelistet, obwohl sie nicht Bestandteil der Teilnetze sind.

Flexible Betriebsformen in Form von AST oder Rufbus (z.B. § 49 in Verbindung mit § 2 PBefG)

Flexible Betriebsformen 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.

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
EVB	630	Heeslingen - Zeven - Tarmstedt - Bremen	30,3	31.07.2019	§ 42	ROW-West, OHZ-Ost
EVB	640	Bremervörde - Gnarrenburg - Karlshöfen - OHZ-	33,0	31.07.2019	§ 42	ROW-West, OHZ-Ost
WEB	800	Zeven - Mulmshorn - Waffensen - Rotenburg	61,0	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
WEB	801	Rotenburg - Borchel - Mulmshorn	29,6	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
WEB 1)	802	Rotenburg (Ringlinie)	9,4	31.07.2018	§ 42	ROW-Süd
WEB 1)	803	Rotenburg, Bahnhof - Saturnstraße - Bahnhof	15,1	31.07.2018	§ 42	ROW-Süd
KVG	810	Bremervörde - Glinde - Ebersdorf - Lamstedt	14,5 (25,4)	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
Stoss	811/2	Bremervörde - Ostendorf - Bremervörde	21,7	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
KVG	814	Bremervörde - Bevern	9,2	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
Stoss	815	Bremervörde - Farven - Saderdorf	23,4	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
Stoss	816	Bremervörde - Sandbostel - Bremervörde	24,5	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
Stoss	817	Bremervörde - Mehedorf	23,2	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
Stoss	819	Bremervörde - Hersedorf	6,0	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
KVG	820	Bremervörde - Zeven	44,0	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
EVB	821	Gnarrenburg - Rhade - Zeven	25,6	31.07.2019	§ 42	ROW-West
EVB	823	Rockstedt - Godenstedt - Seedorf - Selsingen	13,3	31.07.2019	§ 42	ROW-West
Stoss	824	Selsingen - Anderlingen - Baaste	23,2	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
Stoss	825	Selsingen - Ohrel - Deinstedt - Byhusen	20,9	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
Stoss	826	Selsingen - Ober Ochtenhausen - Heinrichsdorf	12,6	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
EVB	827	Ostereistedt - Rhade - Selsingen	22,9	31.07.2019	§ 42	ROW-West
EVB	831	Rhade - Tarmstedt - Wilstedt	16,4	31.07.2019	§ 42	ROW-West
EVB	832	Zeven - Nindorf	13,4	31.07.2019	§ 42	ROW-Ost
EVB	834	Zeven - Steinfeld - Wilstedt - Vorwerk	45,2	31.07.2019	§ 42	ROW-West
WEB	835	Elsdorf - Gyhum - Hersedorf - Nartum - Wehdorf	in Linie 800	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
Stoss	841	Neu Ebersdorf - Alfstedt - Glinde - Oerel	13,4	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
EVB 2)	842	Heinschenwalde - Hipstedt - Barchel - Oerel	20,3	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
EVB 2)	843	Volkmast - Basdahl - Oese - Barchel - Oerel	20,0	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
EVB 1)	845	Glinstedt - Gnarrenburg - Fahrenndorf	24,6	31.07.2019	§ 42	ROW-West
EVB 1)	846	Gnarrenburg - Kuhstedt - Gnarrenburg - Brillit	25,3	31.07.2019	§ 42	ROW-West
EVB	847	Bremervörde - Fahrenndorf - Gnarrenburg - Kuhstedt	37,0	31.07.2019	§ 42	ROW-West
EVB	848	Bremervörde - Brillit - Gnarrenburg - Rhade	27,2	31.07.2019	§ 42	ROW-West
EVB	849	Kuhstedter Moor - Findorf - Gnarrenburg	23,5	31.07.2019	§ 42	ROW-West
WEB	851	Rotenburg - Waffensen - Hassendorf - Ottersberg	27,0 (36,0)	31.07.2019	§ 42	ROW-Süd
Dierks 1)	852	Sottrum - Reeßum - Winkeldorf	26,0	31.07.2019	§ 42	ROW-Süd
Dierks 1)	853	Sottrum - Fünfhausen - Stuckenborstel	7,4	31.07.2019	§ 42	ROW-Süd
Dierks 1)	854	Sottrum - Böttersen - Schleeßel - Sottrum	21,2	31.07.2019	§ 42	ROW-Süd
Dierks	855	Rotenburg - Stuckenborstel - Winkeldorf - Sottrum	47,0	31.07.2019	§ 42	ROW-Süd
Dierks 1)	856	Sottrum - Hellwege - Ahausen	25,9	31.07.2019	§ 42	ROW-Süd
Dierks	857	Eversen - Hellwege - Hassendorf - Sottrum	36,0	31.07.2019	§ 42	ROW-Süd
EVB	861	Zeven - Heeslingen - Wense - Meinstedt	28,9	31.07.2019	§ 42	ROW-Ost
EVB	862	Zeven - Gyhum - Heeslingen - Sittensen	55,4	31.07.2018	§ 42	ROW-Ost
EVB 1)	863	Zeven - Heeslingen - Steddorf - Wense - Zeven	33,4	31.07.2019	§ 42	ROW-Ost
EVB 1)	864	Zeven - Gyhum - Hersedorf - Nartum	26,4	31.07.2019	§ 42	ROW-Ost
Wimmer	865	Sittensen - Ippensen - Wohnste - Sittensen	62,0	31.07.2019	§ 42	ROW-Ost
Wimmer	866	Sittensen - Tiste - Freetz - Sittensen		31.07.2019		
Schmätjen	871	Fintel - Westervesede - Scheeßel - Rotenburg	28,0	31.07.2019	§ 42	ROW-Ost
Schmätjen 1)	872	Lauenbrück - Stemmen - Scheeßel - Lauenbrück	29,0	31.12.2018	§ 42	ROW-Ost
Schmätjen 1)	873	Lauenbrück - Fintel - Großenede	21,0 (23,0)	31.12.2018	§ 42	ROW-Ost
WEB	875	Rotenburg - Scheeßel - Lauenbrück - Stemmerfeld	39,5	31.07.2019	§ 42	ROW-Ost
Wimmer	876	Sittensen - Scheeßel - Rotenburg	38,0	31.07.2019	§ 42	ROW-Ost
Schmätjen 1)	877	Scheeßel - Abbendorf - Jeersdorf - Scheeßel	30,6	31.12.2018	§ 42	ROW-Ost
Schmätjen 1)	878	Scheeßel - Bartelsdorf - Ostervesede - Scheeßel	39,1	31.12.2018	§ 42	ROW-Ost
WEB	880	Rotenburg - Brockel - Wittorf - Visselhövede	99,0	31.07.2019	§ 42	ROW-Süd
WEB 1)	881	Visselhövede - Drögenbostel - Neuenkirchen	7,5 (11,2)	09.12.2017	§ 42	ROW-Süd
WEB 1)	884	Visselhövede - Jeddigen - Stellichte - St.Pauli	21,0 (30,6)	09.12.2017	§ 42	ROW-Süd
WEB 1)	885	Visselhövede - Nindorf - Wittorf	7,1	09.12.2017	§ 42	ROW-Süd
WEB	886	Hastedt - Hemsbünde - Brockel - Bothel	in Linie 880	31.07.2019	§ 42	ROW-Süd
WEB	887	Westerwalsede - Bothel	in Linie 880	31.07.2019	§ 42	ROW-Süd
WEB	888	Söhlingen - Henslingen - Brockel - Rotenburg	in Linie 880	31.07.2019	§ 42	ROW-Süd
KVG	3813	Bremervörde - Elm - Oldendorf	9,0 (19,9)	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
EVB	3860	Zeven - Heeslingen - Sittensen - Tostedt	24,0 (48,5)	31.07.2019	§ 42	ROW-Ost

1) Betrieb: Bürgerbus 2) Betrieb: Stoss

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

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
Prüser	102	Fintel - Schneverdingen	2,0 (23,9)	31.08.2018	§ 42	HK 1
Stoss	559	Bremervörde - Oerel - Beverstedt - Hagen	18,9 (43,7)	31.07.2025	§ 42	CUX 6
EVB	632	Buchholz - Lilienthal	1,2 (15,9)	31.07.2017	§ 42	OHZ-Ost
WEB	725	Rotenburg - Ahausen - Posthausen / Verden	38,0 (65,0)	31.07.2018	§ 42	VER-Süd
KVG	2028	Bremervörde - Elm - Hagenah - Stade	15,4 (48,4)	31.05.2017	§ 42	STD 6
KVG	2029	Zeven - Wangersen - Harsefeld - Stade	15,1 (86,0)	31.07.2024	§ 42	STD 5
KVG	2036	Wohnste - Buxtehude	2,0 (23,5)	30.11.2017	§ 42	STD 3
EVB	2322	Bremervörde - Fredenbeck - Stade	9,0 (36,5)	31.07.2024	§ 42	STD 5
KVG	2703	Zeven - Harsefeld - Finkenwerder Airbus	15,1 (86,0)	31.07.2024	§ 42	-
KVG EVB	2711	Sittensen - Sauensiek - Finkenwerder Airbus	8,5 (47,3)	31.07.2017	§ 42	-
EVB u.a.	N63	Tarmstedt - Lilienthal	4,2 (17,8)	10.12.2017	§ 42	Nachtschwärmer
Dierks EVB WEB u.a.	N83	Rotenburg - Ahausen - Sottrum - Wehldorf	54,6	10.12.2017	§ 42	Nachtschwärmer
Dierks EVB WEB u.a.	N84	Rotenburg - Waffensen - Mulmshorn - Wehldorf	22,3	10.12.2017	§ 42	Nachtschwärmer

Tabelle 2.4-3: Verzeichnis des Linienverkehrs nach § 42 PBefG, externe Teilnetze

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG
KVG	132	Stade - Oldendorf - Elm - Bevern	13,9 (110,0)	30.03.2017	§ 43,4
KVG	133	Freiburg - Hemmoor - Bremervörde - Bevern	18,9 (70,0)	05.12.2019	§ 43,4
KVG	135	Buxtehude - Sittensen - Heeslingen - Bevern	44,6 (60,7)	12.03.2019	§ 43,4
WEB	809	Rotenburg - Unterstedt	11,0	31.07.2019	§ 43,2
Schmätjen	838	Kirchtimke - Tarmstedt - Bülstedt - Ottersberg	31,6 (38,1)	31.07.2019	§ 43,2
Schmätjen	858	Winkeldorf - Taaken - Clüversborstel - Ottersberg	22,9 (25,1)	31.07.2019	§ 43,2
WEB	859	Stuckenborstel - Sottrum	17,3	31.07.2019	§ 43,2
Nadolny Schmätjen	N75	Rotenburg - Scheeßel - Wehldorf	71,0	31.07.2018	§ 43,4
Nadolny Schmätjen	N76	Scheeßel - Fintel - Riepe - Lauenbrück	46,0	31.12.2018	§ 43,4
EVB	Werderbus	Brüttendorf - Zeven - Tarmstedt - Bremen	22,4 (54,2)	31.07.2019	§ 43,4

Tabelle 2.4-4: Verzeichnis des Linienverkehrs nach § 43 PBefG

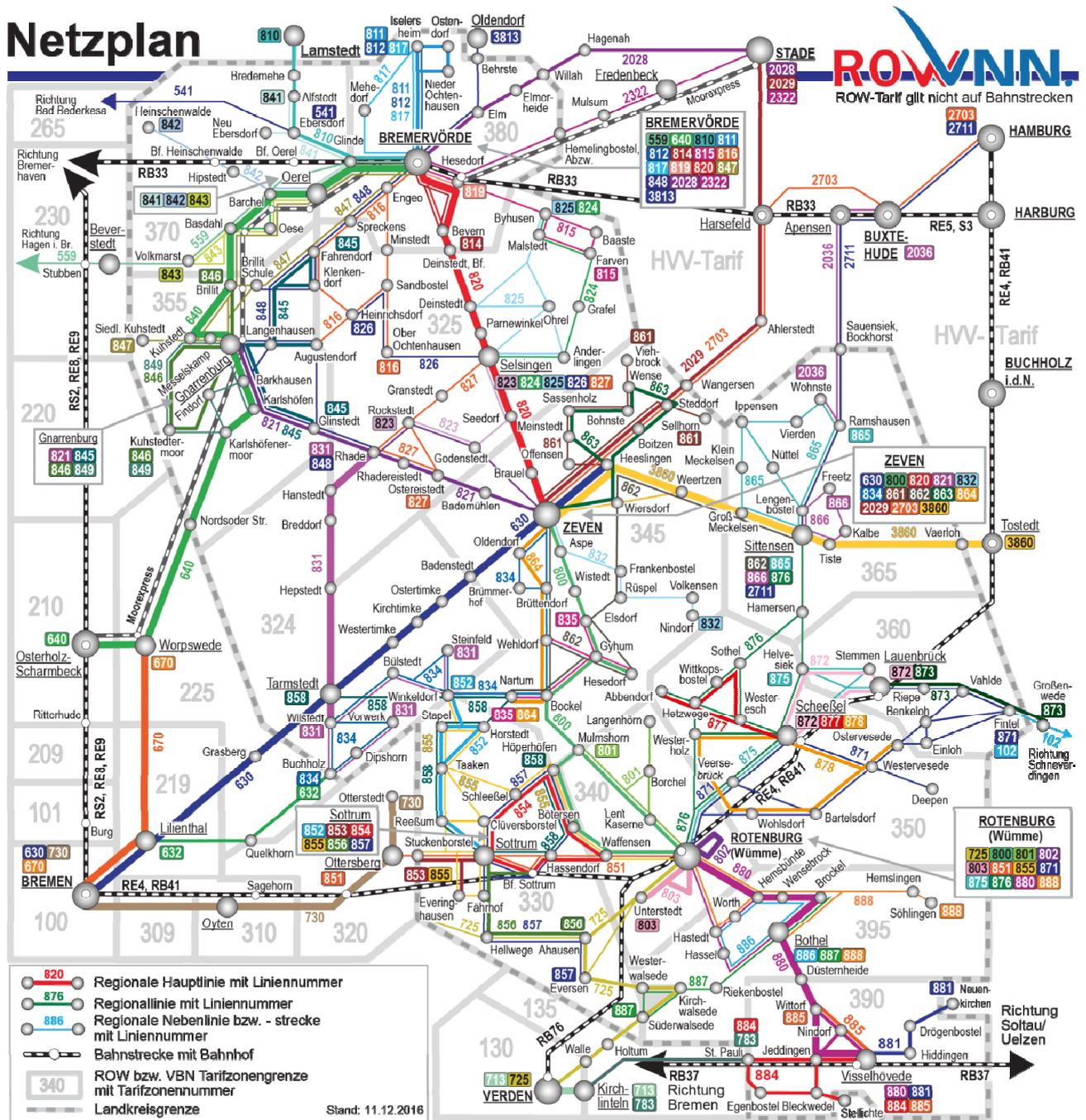


Abb. 2.4-2: Liniennetz im Landkreis Rotenburg (Wümme)

2.4.2.2 Verkehrsunternehmen

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

Verkehrsunternehmen	Unternehmenssitz	Betriebssitz	Anzahl im LK eingesetzter Busse, einschl. Subunternehmen
Dierks-Reisen GmbH	Rotenburg-Unterstedt	Rotenburg-Unterstedt	8
Eisenbahnen u. Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb)	Zeven	Zeven	37
Kraftverkehr GmbH (KVG) KVG Stade GmbH & Co KG	Lüneburg Stade	Stade	19
Reese-Reisen GmbH	Harsefeld	Harsefeld	2
Omnibusbetrieb Schmärtjen GbR	Bülstedt-Steinfeld	Bülstedt-Steinfeld	5
Autobus Stoss GmbH (Stoss)	Bremervörde	Bremervörde	16
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB)	Bremen	Rotenburg	30
Omnibusbetrieb Andreas Wimmer (Wimmer)	Sittensen	Sittensen	11

(Quelle: Angaben der Verkehrsunternehmen)

Tabelle 2.4-5: Verkehrsunternehmen im Landkreis Rotenburg (Wümme)

2.4.2.3 Fahrzeuge

Gesamtzahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge	Linienunternehmen	Subunternehmen
Anzahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge	92	36
davon im Gelegenheitsverkehr	11	
Fahrzeuge im Schülerbeförderung nach Freistellungsverordnung	6	
Durchschnittsalter der Fahrzeuge (ca.)	9,6 Jahre	
Fahrzeugart	Hochflurfahrzeuge	Niederflurfahrzeuge
⇒ Kleinbus	3	6
⇒ Midibus	0	
⇒ Solobus	48	32
⇒ 15m-Bus	16	10
⇒ Gelenkbus	5	14

Tabelle 2.4-6: Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge

Der Fahrzeugbestand im Linienverkehr liegt gegenwärtig bei 128 Fahrzeugen, davon 6 Bürgerbusse. 62 Fahrzeuge, die gegenwärtig im Landkreis verkehren, sind Niederflurfahrzeuge. Damit hat sich der Anteil der Niederflurfahrzeuge in den letzten 5 Jahren auf über 48 % fast verdoppelt. Das

Durchschnittsalter der Fahrzeuge ist von 10,3 auf 9,6 Jahre abgesunken, ohne die Bürgerbusse liegt das Durchschnittsalter bei 9,9 Jahren.

Fahrzeug-Ausstattung	(Anzahl der Fahrzeuge)
⇒ Fahrzeuge mit einer Mehrzweckfläche	98
⇒ Fahrzeuge mit mehr als einer Mehrzweckfläche	6
Zielschilder	
⇒ Fahrzeuge mit Matrixanzeige	115
⇒ Fahrzeuge mit Rollband	12
⇒ Fahrzeuge mit Steckschildern	1
Innenanzeigen	
⇒ Fahrzeuge mit Innenanzeige	59
Einstiegshilfen bei Niederflur-Fahrzeugen	
⇒ Fahrzeuge mit Absenkvorrichtung (Kneeling)	56
⇒ Fahrzeuge mit elektrisch ausfahrbarer Rampe	
⇒ Fahrzeuge mit manuell ausklappbarer Rampe	56
⇒ Fahrzeuge mit Lift	

Tabelle 2.4-7: Ausstattungsmerkmale der eingesetzten Fahrzeuge

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 konsequent entwickelt. Bereits im letzten Nahverkehrsplan 2013-2017 ist als Maßnahme die Schaffung eines Grundliniennetzes vorgeschlagen worden. Diese Maßnahme zeigt erste Erfolge, so dass eine Einteilung der Linien erfolgen kann. In den vergangenen Jahren sind auch einige FVO-Verkehre in den öffentlichen Linienverkehr überführt worden. Folgende Linienkategorien werden 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.
Hauptlinien, die die Vorgaben für das Grundnetz erfüllen (siehe Maßnahme 1.1), werden als **Grundnetzlinien** betitelt.
- Regionallinien, die hauptsächlich Orte an das nächstgelegene Grund- oder Mittelzentrum anbinden, werden auch **regionale Nebenlinien** genannt.

● **Lokaler Linienverkehr**

Lokaler Linienverkehr findet im Regelfall nur innerhalb einer Stadt oder Gemeinde statt. Solche Verkehre gibt es z.B. in den Städten Bremervörde und Rotenburg (Wümme) oder auch als Bürgerbusse in Visselhövede und Sottrum.

● **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, zu Förderschulen 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 ROW-Nord** verläuft entlang einer Achse Bremervörde – Zeven – Rotenburg (Wümme) – Visselhövede. Das **Teilnetz ROW-Ost** erstreckt sich in die Samtgemeinden Sittensen und Fintel sowie die Gemeinde Scheeßel. Das **Teilnetz ROW-Süd** umfasst die Linien in den Städten Rotenburg (Wümme) und Visselhövede sowie den Samtgemeinden Sottrum und Bothel. Das **Teilnetz ROW-West** befindet sich im Raum Zeven, Tarmstedt, Gnarrenburg und Bremervörde.

Teilnetz ROW-Nord

Linien des Teilnetzes ROW-Nord im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
WEB	800	Zeven - Mulmshorn - Waffensen - Rotenburg	61,0	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
WEB	801	Rotenburg - Borchel - Mulmshorn	29,6	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
KVG	810	Bremervörde - Glinde - Ebersdorf - Lamstedt	14,5 (25,4)	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
KVG	814	Bremervörde - Bevern	9,2	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
Stoss	815	Bremervörde - Farven - Saderdorf	23,4	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
Stoss	816	Bremervörde - Sandbostel - Bremervörde	24,5	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
Stoss	817	Bremervörde - Mehedorf	23,2	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
Stoss	819	Bremervörde - Hesedorf	6,0	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
KVG	820	Bremervörde - Zeven	44,0	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
Stoss	824	Selsingen - Anderlingen - Baaste	23,2	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
Stoss	825	Selsingen - Ohrel - Deinstedt - Byhusen	20,9	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
Stoss	826	Selsingen - Ober Ochtenhausen - Heinrichsdorf	12,6	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
WEB	835	Elsdorf - Gyhum - Hesedorf - Nartum - Wehdorf	in Linie 800	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
Stoss	841	Neu Ebersdorf - Alfstedt - Glinde - Oerel	13,4	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
evb 2)	842	Heinschenwalde - Hipstedt - Barchel - Oerel	20,3	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
evb 2)	843	Volkmast - Basdahl - Oese - Barchel - Oerel	20,0	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
Stoss	811/2	Bremervörde - Ostendorf - Bremervörde	21,7	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord
KVG	3813	Bremervörde - Elm - Oldendorf	9,0 (19,9)	31.07.2019	§ 42	ROW-Nord

2) Betrieb: Stoss

Übrige Linien, die im Teilnetz ROW-Nord verkehren

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
KVG	132	Stade - Oldendorf - Elm - Bevern	13,9 (110,0)	30.03.2017	§ 43,4	-
KVG	133	Freiburg - Hemmoor - Bremervörde - Bevern	18,9 (70,0)	05.12.2019	§ 43,4	-
KVG, evb, Stoss u. a.	541	Ebersdorf - Großenhain - Meckelstedt - Lintig - Bad Bederkesa	5,4 (33,8)	31.07.2024	§ 42	CUX 5
KVG	2028	Bremervörde - Elm - Hagenah - Stade	15,4 (48,4)	31.05.2017	§ 42	STD 6
evb 3)	2322	Bremervörde - Fredenbeck - Stade	9,0 (36,5)	31.07.2024	§ 42	STD 5

3) Betrieb: Reese

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

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

Bedienungsorte	Verkehr für
Minstedt, Plönjeshausen,	GS Bremervörde
Elmer Berg, Elmerheide, Schierel, Buschdeel	GS Bremervörde
Hatzte, Ehestorf	GS Elsdorf, Anschluss Zeven
Hofkoh, Wistedt, Osenhorst, Frankenbostel, Rüspel, Volkensen, Nindorf, Waldsiedlung, Badenhorst, Bockhorst	GS Elsdorf

Tabelle 2.4-9: FVO-Verkehre im Teilnetz ROW-Nord

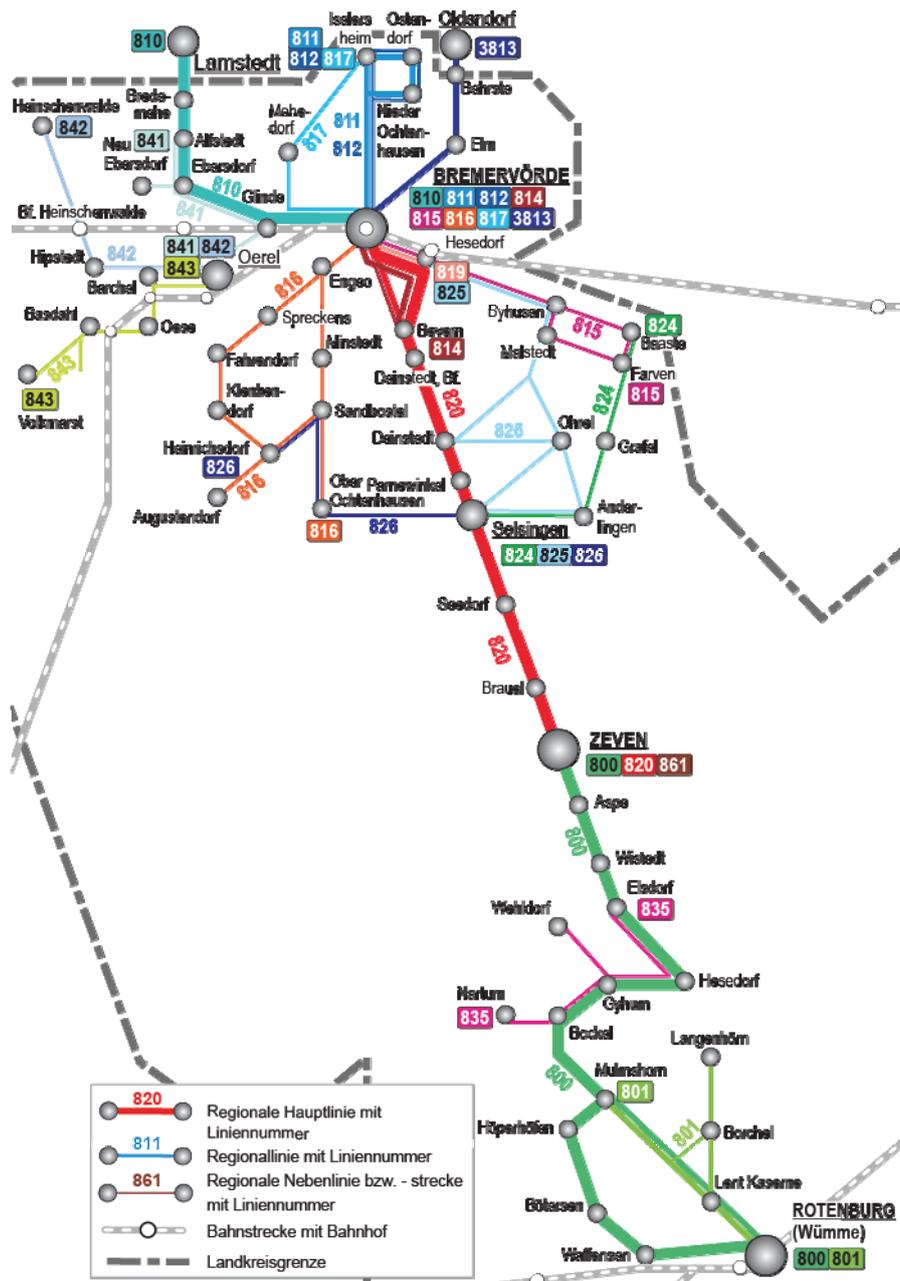


Abb. 2.4-3: Linienverkehr im Teilnetz ROW-Nord

Im Teilnetz ROW-Nord finden sich die regionalen Hauptlinien 800 und 820.

Teilnetz ROW-Ost

Linien des Teilnetzes ROW-Ost im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
evb	832	Zeven - Nindorf	13,4	31.07.2019	§ 42	ROW-Ost
evb	861	Zeven - Heeslingen - Wense - Meinstedt	28,9	31.07.2019	§ 42	ROW-Ost
evb	862	Zeven - Gyhum - Heeslingen - Sittensen	55,4	31.07.2018	§ 42	ROW-Ost
Stoss	863	Zeven - Heeslingen - Steddorf - Wense - Zeven	33,4	31.07.2019	§ 42	ROW-Ost
Stoss	864	Zeven - Gyhum - Hersedorf - Nartum	26,4	31.07.2019	§ 42	ROW-Ost
Wimmer	865	Sittensen - Ippensen - Wohnste - Sittensen	62,0	31.07.2019	§ 42	ROW-Ost
Wimmer	866	Sittensen - Tiste - Freetz - Sittensen		31.07.2019		
Schmätjen	871	Fintel - Westervesede - Scheeßel - Rotenburg	28,0	31.07.2019	§ 42	ROW-Ost
Schmätjen 1)	872	Lauenbrück - Stemmen - Scheeßel - Lauenbrück	29,0	31.12.2018	§ 42	ROW-Ost
Schmätjen 1)	873	Lauenbrück - Fintel - Großenwede	21,0 (23,0)	31.12.2018	§ 42	ROW-Ost
WEB	875	Rotenburg - Scheeßel - Lauenbrück - Stemmerfeld	39,5	31.07.2019	§ 42	ROW-Ost
Wimmer	876	Sittensen - Scheeßel - Rotenburg	38,0	31.07.2019	§ 42	ROW-Ost
Schmätjen 1)	877	Scheeßel - Abbendorf - Jeersdorf - Scheeßel	30,6	31.12.2018	§ 42	ROW-Ost
Schmätjen 1)	878	Scheeßel - Bartelsdorf - Ostervesede - Scheeßel	39,1	31.12.2018	§ 42	ROW-Ost
evb	3860	Zeven - Heeslingen - Sittensen - Tostedt	24,0 (48,5)	31.07.2019	§ 42	ROW-Ost

1) Betrieb: Bürgerbus

Übrige Linien, die im Teilnetz ROW-Ost verkehren

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
Prüser	102	Fintel - Schneverdingen	2,0 (23,9)	31.08.2018	§ 42	HK 1
KVG	2029	Zeven - Wangersen - Harsefeld - Stade	15,1 (86,0)	31.07.2024	§ 42	STD 5
KVG	2036	Wohnste - Buxtehude	2,0 (23,5)	30.11.2017	§ 42	STD 3
KVG	2703	Zeven - Harsefeld - Finkenw erder Airbus	15,1 (86,0)	31.07.2024	§ 42	-
KVG evb	2711	Sittensen - Sauensiek - Finkenw erder Airbus	8,5 (47,3)	31.07.2017	§ 42	-
Nadolny Schmätjen	N75	Rotenburg - Scheeßel - Wehldorf	71,0	31.07.2018	§ 43,4	-
Nadolny Schmätjen	N76	Scheeßel - Fintel - Riepe - Lauenbrück	46,0	31.12.2018	§ 43,4	-

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

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

Bedienungsorte	Verkehr für
Stemmen, Helvesiek	GS Ast. Stemmen/Helvesiek
Lauenbrück	Eichenschule Scheeßel
Scheeßel, Westervesede, Lauenbrück, Riepe	RSS Kakenstorf

Tabelle 2.4-11: FVO-Verkehre im Teilnetz ROW-Ost

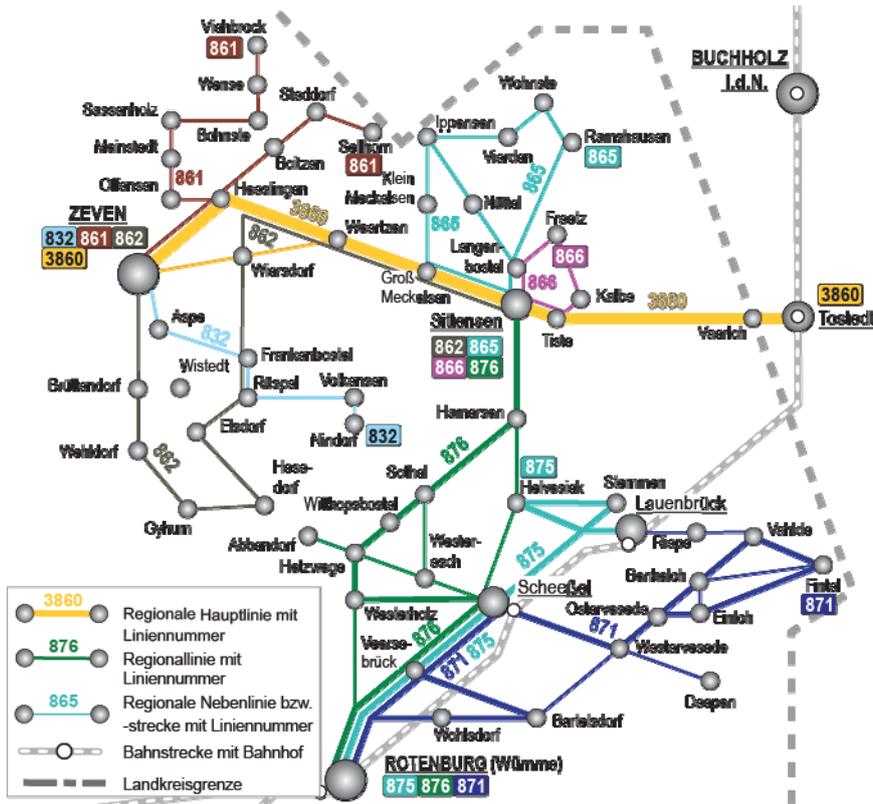


Abb. 2.4-4: Linienverkehr im Teilnetz ROW-Ost

Die Hauptlinie 3860 befindet sich im Teilnetz ROW-Ost.

Teilnetz ROW-Süd

Linien des Teilnetzes ROW-Süd im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
WEB 1)	802	Rotenburg (Ringlinie)	9,4	31.07.2018	§ 42	ROW-Süd
WEB 1)	803	Rotenburg, Bahnhof - Saturnstraße - Bahnhof	15,1	31.07.2018	§ 42	ROW-Süd
WEB	851	Rotenburg - Waffensen - Hassendorf - Ottersberg	27,0 (36,0)	31.07.2019	§ 42	ROW-Süd
Dierks 1)	852	Sottrum - Reeßum - Winkeldorf	26,0	31.07.2019	§ 42	ROW-Süd
Dierks 1)	853	Sottrum- Fünfhausen - Stuckenborstel	7,4	31.07.2019	§ 42	ROW-Süd
Dierks 1)	854	Sottrum - Böttersen - Schleeßel - Sottrum	21,2	31.07.2019	§ 42	ROW-Süd
Dierks	855	Rotenburg - Stuckenborstel - Winkeldorf - Sottrum	47,0	31.07.2019	§ 42	ROW-Süd
Dierks 1)	856	Sottrum - Hellwege - Ahausen	25,9	31.07.2019	§ 42	ROW-Süd
Dierks	857	Eversen - Hellwege - Hassendorf - Sottrum	36,0	31.07.2019	§ 42	ROW-Süd
WEB	880	Rotenburg - Brockel - Wittorf - Visselhövede	99,0	31.07.2019	§ 42	ROW-Süd
WEB 1)	881	Visselhövede - Drögenbostel - Neuenkirchen	7,5 (11,2)	09.12.2017	§ 42	ROW-Süd
WEB 1)	884	Visselhövede - Jeddingen - Stellichte - St.Pauli	21,0 (30,6)	09.12.2017	§ 42	ROW-Süd
WEB 1)	885	Visselhövede - Nindorf - Wittorf	7,1	09.12.2017	§ 42	ROW-Süd
WEB	886	Hastedt - Hemsbünde - Brockel - Bothel	in Linie 880	31.07.2019	§ 42	ROW-Süd
WEB	887	Westerwalsede - Bothel	in Linie 880	31.07.2019	§ 42	ROW-Süd
WEB	888	Söhlingen - Hemslingen - Brockel - Rotenburg	in Linie 880	31.07.2019	§ 42	ROW-Süd

1) Betrieb: Bürgerbus

Übrige Linien, die im Teilnetz ROW-Süd verkehren

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
WEB	725	Rotenburg - Ahausen - Posthausen / Verden	38,0 (65,0)	31.07.2018	§ 42	VER-Süd
Schmätjen	838	Kirchtimke - Tarmstedt - Bülstedt - Ottersberg	31,6 (38,1)	31.07.2019	§ 43,2	-
Schmätjen	858	Winkeldorf - Taaken - Clüversborstel - Ottersberg	22,9 (25,1)	31.07.2019	§ 43,2	-
WEB	859	Stuckenborstel - Sottrum	17,3	31.07.2019	§ 43,2	-
Dierks evb WEB u.a.	N83	Rotenburg - Ahausen - Sottrum - Wehldorf	54,6	10.12.2017	§ 42	Nachtschwärmer
Dierks evb WEB u.a.	N84	Rotenburg - Waffensen - Mulmshorn - Wehldorf	22,3	10.12.2017	§ 42	Nachtschwärmer

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

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

Bedienungsorte	Verkehr für
Sottrum, Böttersen, Clüversborstel, Höperhöfen, Reeßum, Stuckenborstel, Taaken, Hassendorf, Horstedt, Stapel, Winkeldorf	Anschluss zur KGS Tarmstedt
Kirchwalsede, Ahausen	Anschluss zur RSS Ottersberg
Bittstedt, Clünder	GS Horstedt
Kleekamp, Unterstedt, Rotenburg	GS Am Grafel
Bothel, Bellen, Bretel, Brockel	SKG Hemslingen
Riekenbostel, Weißenmoor, Westerwalsede, Süderwalsede, Rahnhorst	GS Kirchwalsede
Moordorf, Rosebruch, Hütthof, Buchholz, Ottingen, Riepholm, Drögenbostel, Hiddingen, Delventhal, Schwitschen, Kettenburg, Hilligensehl, Fahlbeck	SZ Visselhövede, Anschluss Rotenburg

Kettenburg, Nindorf,	GS Jeddigen
Wehnsen, Bleckwedel, Königshof, Lehrden, Egenbostel, Hof Tadel, Dreeßel	GS Jeddigen, Anschluss Rotenburg und Visselhövede
Moordorf, Rosebruch, Hütthof, Buchholz	GS Wittorf
Neu Bretel, Bretel, Düsternheide, Lüdingen	GS Wittorf, Anschluss Rotenburg und Visselhövede

Tabelle 2.4-13: FVO-Verkehr im Teilnetz ROW-Süd

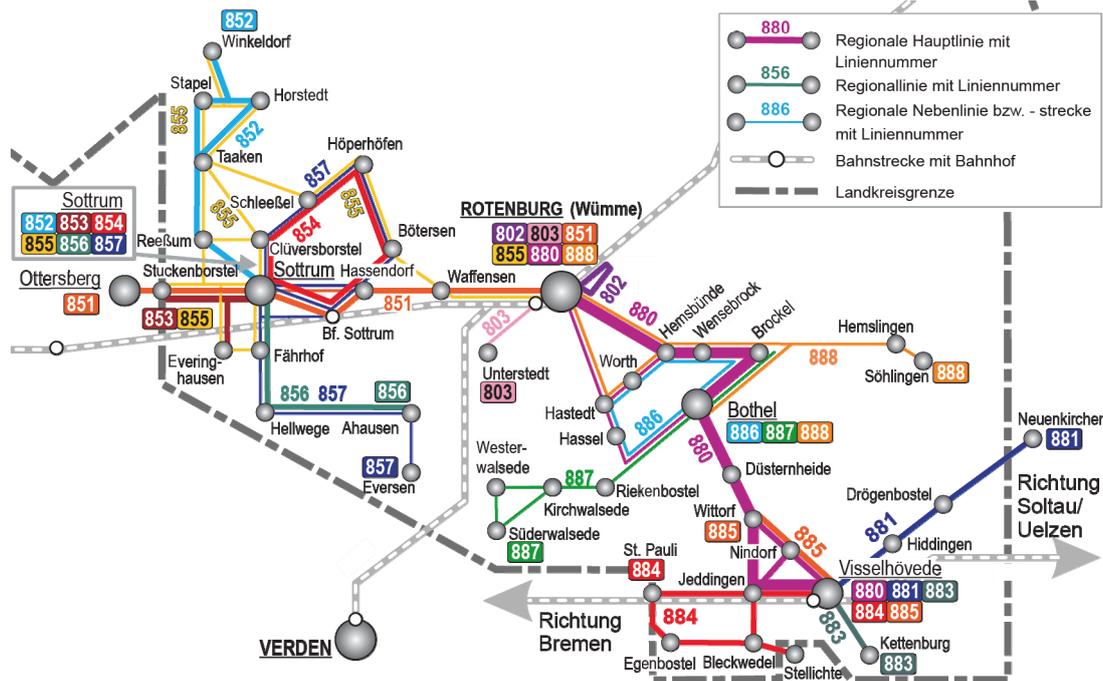


Abb. 2.4-5: Linienverkehr im Teilnetz ROW-Süd

Im Teilnetz ROW-Süd verläuft die regionale Hauptlinien 880.

Teilnetz ROW-West

Linien des Teilnetzes ROW-West im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
evb	630	Heeslingen - Zeven - Tarmstedt - Bremen	30,3 (53,7)	31.07.2019	§ 42	ROW-West, OHZ-Ost
evb	640	Bremervörde - Gnarrenburg - Karlshöfen - OHZ-Scharmbeck	33,0 (62,8)	31.07.2019	§ 42	ROW-West, OHZ-Ost
evb	821	Gnarrenburg - Rhade - Zeven	25,6	31.07.2019	§ 42	ROW-West
evb	823	Rockstedt - Godenstedt - Seedorf - Selsingen	13,3	31.07.2019	§ 42	ROW-West
evb	827	Ostereistedt - Rhade - Selsingen	22,9	31.07.2019	§ 42	ROW-West
evb	831	Rhade - Tarmstedt - Wilstedt	16,4	31.07.2019	§ 42	ROW-West
evb	834	Zeven - Steinfeld - Wilstedt - Vorwerk	45,2	31.07.2019	§ 42	ROW-West
evb 1)	845	Glinstedt - Gnarrenburg - Fahrendorf	24,6	31.07.2019	§ 42	ROW-West
evb 1)	846	Gnarrenburg - Kuhstedt - Gnarrenburg - Brillit	25,3	31.07.2019	§ 42	ROW-West
evb	847	Bremervörde - Fahrendorf - Gnarrenburg - Kuhstedt	37,0	31.07.2019	§ 42	ROW-West
evb	848	Bremervörde - Brillit - Gnarrenburg - Rhade	27,2	31.07.2019	§ 42	ROW-West
evb	849	Kuhstedter Moor - Findorf - Gnarrenburg	23,5	31.07.2019	§ 42	ROW-West

1) Betrieb: Bürgerbus

Übrige Linien, die im Teilnetz ROW-West verkehren

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
Stoss	559	Bremervörde - Oerel - Beverstedt - Hagen	18,9 (43,7)	31.07.2025	§ 42	CUX 6
evb	632	Buchholz - Lilienthal	1,2 (15,9)	31.07.2017	§ 42	OHZ-Ost
evb u.a.	N63	Tarmstedt - Lilienthal	4,2 (17,8)	10.12.2017	§ 42	Nachtschwärmer
evb	Werderbus	Brüttendorf - Zeven - Tarmstedt - Bremen	22,4 (54,2)	31.07.2019	§ 43,4	-

Tabelle 2.4-14: Linien im Teilnetz ROW-West im Landkreis Rotenburg (Wümme)

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

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

Tabelle 2.4-15: FVO-Verkehre im Teilnetz ROW-West

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 Bahnhof, Stadtmitte, Zeven Busbahnhof oder Rotenburg (Wümme) Bahnhof haben die Verknüpfungspunkte in Tarmstedt Busbahnhof, Gnarrenburg Mitte, Sittensen Busbahnhof und Scheeßel Vareler Weg/Schule eine wichtige regionale Bedeutung für den Umstieg zwischen einzelnen Buslinien. Außerhalb des Landkreises liegen weitere auch für die Fahrgäste des Landkreises Rotenburg (Wümme) wichtige Verknüpfungspunkte, wie z.B. in Ottersberg, Worpswede und Osterholz-Scharmbeck.

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. In Sottrum ist mit dem Bürgerbus eine gute Verknüpfung zu den metronom-Zügen geschaffen worden. Die übrigen Bahnstationen haben keine Bushaltestelle. Außerhalb des Landkreises sind die Bahnhöfe Tostedt, Harsefeld und Osterholz-Scharmbeck 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 und Bremervörde (Pkw- und Fahrradstellplätze) gegeben. In Visselhövede stehen Pkw-Stellplätze zur Verfügung. An den Bahnstationen Heinschenwalde, Oerel und Hesedorf sind Fahrrad-Stellplätze (B+R-Anlage) vorhanden, siehe auch Abbildung 2.4-1.

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 und Zeven sind Parkmöglichkeiten für Fahrgäste des OsteSprinters und der Linie 630 in Betrieb.

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:

- kreiseinheitlicher Bustarif mit
 - Tarif des Verkehrsverbundes Bremen/ Niedersachsen (**VBN-Tarif**) und
 - **ROW-Tarif** als Tarif für alle Buslinien, die außerhalb des VBN fahren.
- Bahntarife mit
 - **Niedersachsentarif** (Landes-Tarif Niedersachsen, LTN) für die Bahnen im Nahverkehr,
 - Übergangstarif metronom/HVV
- übrige Bustarife mit
 - Regionaltarif (**VNN-Tarif**) als Basistarif auf einzelnen regionalen Buslinien,

- Tarif der Verkehrsgemeinschaft Heidekreis (**VH-Tarif**) und
- **Sondertarife** auf einzelnen Linien (z.B. N75, N76, Discolinien).

2.5.1 Kreiseinheitlicher Bustarif

Seit Einführung des ROW-Tarifs im Sommer 2010 gibt es einen kreiseinheitlichen Bustarif im Landkreis Rotenburg (Wümme), der sich aus dem VBN-Tarif und dem früheren Regionaltarif zusammensetzt. Für den VBN-Bereich hat sich grundsätzlich nichts geändert, während das Preisniveau des Regionaltarifs um ca. 30 % abgesenkt wurde.

2.5.1.1 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. Innerhalb des VBN-Tarifs können Fahrgäste aus einem 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 725 und 800 ein Übergangstarif für Zeitkarten in Richtung HVV anerkannt bzw. angeboten.

2.5.1.2 ROW-Tarif

Alle regionalen Verkehrsunternehmen des Landkreises sind Partner der Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN), die u. a. in Teilen des Landkreises Rotenburg (Wümme) seit Juli 2010 den ROW-Tarif anbietet. Er entspricht sowohl strukturell als auch preislich dem VBN-Tarif. So sind auch außerhalb des VBN-Gebietes Tarifzonen geschaffen worden. Das Fahrpreisniveau und die gängigsten Fahrkartenarten (Einzel-, Gruppen-, Tages-, Wochen-, Monats- und Abokarten) entsprechen den Gegebenheiten im VBN. Dies schafft für den Fahrgast einen kreiseinheitlichen Tarif, der auch unkomplizierte Übergänge in den VBN ermöglicht.

Die Auswirkungen einer VBN-Tarifreform auf den ROW-Tarif sind zu beachten. Gegebenenfalls müssen Anpassungen im ROW-Tarif vorgenommen werden.

Durch das Absenken des bisherigen Regionaltarifs auf das Preisniveau des VBN entstehen den Verkehrsunternehmen Einnahmeverluste, die vom Landkreis und den Kommunen ausgeglichen werden. Diese Regelung entspricht dem langjährigen Verfahren im VBN-Bereich.

Seit Februar 2008 wird auf den Linien 820, 880, 2028, 2029, 2036, 2322 und 3860 ebenfalls ein Übergangstarif für Zeitkarten in Richtung HVV angeboten. Im Stadtverkehr Bremervörde (ROW-Tarifzone 380) wird der Übergangstarif für Zeitkarten in Richtung HVV anerkannt.

Der ROW-Tarif gilt in Richtung HVV dort bis zur 1. Haltestelle. Bei Fahrten aus dem Landkreis Rotenburg (Wümme) in das HVV-Gebiet wird ein Additionstarif aus ROW- und HVV-Tarif gemeinsam verkauft. Somit können auf allen Buslinien Übergangsfahrkarten in den HVV für Einzel-, Gruppen- und Tageskarten gekauft werden.

2.5.2 Bahntarife

2.5.2.1 Niedersachsentarif, Landes-Tarif Niedersachsen (LTN)

Der Niedersachsentarif gilt für alle SPNV-Linien Niedersachsens außerhalb der Verbünde sowie für Fahrten im ein- und ausbrechenden Verkehr mit den Verbänden in Niedersachsen, Bremen und Hamburg. Der streckenbezogene Tarif umfasst 500 Preisstufen. Es werden Einzelfahrkarten, Hin- und Rückfahrkarten, Handy-Ticket, Kinderfahrkarten, Gruppenfahrkarten, Wochen- und Monatskar-

ten, Monatskarten im Abonnement und Schüler-Zeitkarten angeboten. Die BahnCards der DB ermäßigen die Fahrpreise um 25% oder 50%. Übergangsfahrkarten ermöglichen die Benutzung der 1. Klasse statt der 2. Klasse. Als Tageskarte kann das NiedersachsenTicket angesehen werden. Im Zeitkarten-Angebot können Bus/ Schiene-Karten auf ausgewählten Relationen auch im Heidekreis gekauft werden. In Abhängigkeit der gewählten Relationen sind sowohl eine Nutzung von Bahn und Bus als auch Anschlussverbindungen von Bus und Bahn möglich.

Es besteht die Möglichkeit, für Einzel- und Hin- und Rückfahrkarten im Niedersachsentarif die Tarife für die örtlichen Verkehrsmittel in den niedersächsischen Verkehrs- und Tarifverbänden wie z.B. im Großraumverkehr Hannover (GVH) oder Verbundtarif Region Braunschweig (VRB) sowie im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) oder auch im Verkehrsverbund Bremen/ Niedersachsen (VBN) mit zu entrichten, also nur eine Fahrkarte zu ordern. Damit ist die Anschlussmobilität in die Verkehrs- und Tarifverbände gesichert. Außerhalb der Verkehrs- und Tarifverbände können auf ausgewählten Buslinien Anschluss-Fahrkarten zusammen mit der Bahnfahrkarte erworben werden. Im Landkreis werden gegenwärtig keine Anschluss-Fahrkarten für Buslinien angeboten.

2.5.2.2 Übergangstarif metronom/HVV bzw. Übergangstarif evb/HVV

Seit Februar 2008 wird auf der KBS 120 (metronom-Linien RE4 und RB41) von den Bahnhöfen Sottrum, Rotenburg (Wümme), Scheeßel und Lauenbrück und der KBS 122 (evb-Linie RB33) von den Bahnhöfen Heinschenwalde, Oerel, Bremervörde und Hesedorf ein Übergangstarif für Zeitkarten in Richtung HVV angeboten. Der Fahrkartenpreis liegt um 10,- € über dem reinen Bahnpreis, beinhaltet dafür die weitere Nutzung von HVV-Linien am Zielort; somit ist der frühere notwendige Erwerb einer zweiten Zeitkarte für die Anschlussfahrt im HVV-Gebiet nicht mehr nötig.

2.5.3 Übrige Bustarife

2.5.3.1 Regionaltarif

Beim Regionaltarif handelt es sich um einen relationsbezogenen Teilstreckentarif, der die Linien in Teilstrecken von je zwei Kilometern aufteilt. 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.

Der VNN-Regionaltarif kommt nur noch bei grenzüberschreitenden Fahrten wie z.B. auf der Linie 810 (Bremervörde – Lamstedt) oder den Bürgerbuslinien 881 (Visselhövede – Neuenkirchen) und 884 (Visselhövede – Stellichte) zur Anwendung.

2.5.3.2 VH-Tarif

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

2.5.3.3 Sondertarife

Für auf speziellen Bedarf abgestimmte Linien (z.B. Berufsverkehr oder Freizeitverkehr) wird ein Sondertarif erhoben, wie z.B. auf den Discobuslinien 132, 133, 135 und 136 nach Bevern oder für den Werderbus (Zeven – Tarmstedt – Weserstadion).

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 dem Regio-Fahrplan des VBN veröffentlicht.

2.6.2 Fahrplanauskunft

Weiterhin steht seit dem Jahr 2000 eine elektronische Fahrplanauskunft (Internetadresse: www.vnn.de und www.vbn.de) zur Verfügung, die deutschlandweit ÖPNV-Verbindungen enthält. Die Auskunftssysteme greifen auf den Datenpool „Connect“ zu. Dieser Datenpool versorgt aktuell die elektronischen Fahrplanauskünfte mit allen Daten der unterschiedlichen Verkehrsunternehmen in Niedersachsen und Bremen. Auf der VNN-Homepage stehen die kompletten Fahrpläne aller Bus- und Bahnlinien im Landkreis zum Ausdrucken zur Verfügung. Die Eisenbahnen sind unter www.bahn.de, www.der-metronom.de oder www.evb-elbe-weser.de im Internet zu finden. Das elektronische Kursbuch der DB ist unter www.bahn.de/kursbuch zu finden.

Telefonische Informationen können jeweils über die einzelnen Verkehrsunternehmen und für den VBN-Bereich über die VBN-24h-Serviceauskunft abgefragt werden. Fahrpläne können über PC und Mobilfunk auf das Handy geladen werden. Für den elektronischen Fahrplaner gibt es auch Apps für Smartphones. Weitere Informationen unter www.vbn.de/mobil.

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 linienbezogen in der Region und haltestellenbezogen in den Städten dargestellt, wobei einzelne Verkehrsunternehmen wie z.B. WEB generell haltestellenbezogene Abfahrtspläne in chronologischer Reihenfolge verwenden. Die weitere Ausstattung ist sehr unterschiedlich. Im VBN-Gebiet werden Haltestellenname, Linienbezeichnung mit Liniennummer und Zone angegeben. Das VBN-Haltestellenkonzept gilt im gesamten VBN-Gebiet.

Mit der Einführung des ROW-Tarifs ist auch im restlichen Landkreis Rotenburg (Wümme) die Haltestellenausstattung verbessert worden. An vielen Haltestellen finden sich nun z.B. Haltestellenschilder, die dem VNN/ VNO-Haltestellenkonzept entsprechen (siehe Anlage 3-11).

2.6.4 Fahrgastinformation im Fahrzeug

Einige Verkehrsunternehmen bieten in ihren Fahrzeugen weitere Informationen z.B. über Monitore im Fahrgastgasträum an. Im VBN -Bereich sind solche Fahrgastinformationen auch im Fahrzeugkonzept verankert.

2.6.5 Echtzeitinformation

Die Erfassung der tatsächlichen Fahrzeiten im ÖPNV bietet den Verkehrsunternehmen im Störfalle eine schnelle Informationen und Reaktionsmöglichkeit. Die Fahrgäste können z.B. schnell über diese Störung und deren Auswirkungen informiert werden. Diese Echtzeitinformationen können auch zur Sicherung von Anschlüssen hilfreich sein, was insbesondere in ländlich geprägten Landkreisen wie Rotenburg (Wümme) notwendig ist.

Über das Projekt "Echtzeitinformation im VBN" liegen auch für den Kreis Rotenburg (Wümme) Echtzeitinformation über Verspätungen und Störungen vor. Neben Daten der SPNV-Unternehmen sind auch Daten der Busunternehmen evb und Weser-Ems Bus verfügbar. Dynamische Fahrgastinformation sind am Standort Zeven Busbahnhof sowie am Bahnhof Rotenburg (Wümme) aufgestellt.

Die Echtzeitinformationen sind über die Fahrplanauskunft des VBN (www.fahrplaner.de) und über mobile Dienste des VBN wie die Fahrplaner-App verfügbar.

2.7 Qualitätsmanagement

Im Jahre 2011 wurde von VBN und ZVBN das Konzept zum Qualitätsmanagement im VBN beschlossen. Kernelement sind Qualitätstests auf zu Beginn des Jahres festgelegten Linien. Als Elemente werden Haltestellen, Fahrzeuge und betriebliche Aspekte wie Pünktlichkeit und Anschlüsse überprüft. Die Ergebnisse werden mit den getesteten Verkehrsunternehmen und den jeweiligen Gebietskörperschaften im Rahmen von Qualitätsgesprächen erörtert. Auf Basis dieser Ergebnisse wird jährlich ein Qualitätsbarometer geschrieben, das neben den Qualitätstests auch Auswertungen zu Kundenanliegen/Kundengarantien, der Kundenzufriedenheit und außergewöhnlichen Leistungen beinhaltet.

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 auf Basis anerkannter Kriterien durchgeführt, 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.

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. Insgesamt wurden 145 Orte untersucht. Kreisweit betrachtet ergibt sich folgendes Ergebnis:

97 % aller untersuchten Orte im Landkreis Rotenburg (Wümme) verfügen über mindestens eine Haltestelle des allgemein zugänglichen ÖPNV. Fünf Orte haben keine öffentliche Haltestelle. Diese sind Buchholz, Kettenburg und Ottingen in der Stadt Visselhövede, Hatzte (Samtgemeinde Zeven) sowie Plönjeshausen (Stadt Bremervörde).

Während der schulfreien Zeit haben im Landkreis immerhin 128 Orte (88 %) eine ÖPNV-Bedienung, 17 Orte mehr als vor 5 Jahren.

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 pro 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

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 aus www.vnn.de ermittelt, als Basis wurde der Fahrplan 2017 (Untersuchungszeitraum: 1.03. bis 30.03.2017) verwendet. Die Bewertungen können den Tabellen in den Anlagen 3-2 bis 3-4 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. Die Bedienungsqualität hat die

Kategorie A, wenn die Mindestzahlen überschritten werden,

Kategorie B, wenn die Werte im Bereich der Mindestzahlen liegen,

Kategorie C, wenn die Mindestzahlen unterschritten werden.

Bedienungsqualität I (örtliche Verkehre)

Ortschaft / Siedlungsbereiche (Ort) ⇔ zugehöriges Grundzentrum

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

Bedienungsqualität II (regionale Verkehre)

Grundzentrum ⇔ Mittelzentrum

In der Bedienungsqualität II werden die Verbindungen 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. Zusätzlich dazu werden die Verbindungen zwischen großen Orten, die kein Grundzentrum sind, und dem relevanten Mittelzentrum bewertet. Mit der Bezeichnung „große Orte“ sind bei der Analyse alle Orte mit über 1.000 Einwohner und einem Auspendleranteil von mehr als 20 % (siehe Tabelle 2.2-1), gemeint.

Mittelzentrum ⇔ Mittelzentrum

Ferner werden die Verbindungen der Mittelzentren untereinander untersucht.

Bedienungsqualität III (überregionale Verkehre)

Grundzentrum ⇔ Oberzentrum

Auf dieser Ebene werden die Verbindungen zwischen Grund- und Oberzentren sowie Mittel- und Oberzentren definiert und bewertet. Zusätzlich werden auch hier die Verbindungen zwischen den großen Orten und den relevanten Oberzentren untersucht.

3.2.2.3 Bewertungsergebnisse

Bedienungsqualität I (örtliche Verkehre)

Die Ergebnisse der Untersuchung Bedienungsqualität I im gesamten Umfang sind der Anlage 3-2 zu entnehmen, die Abbildung 3.2-1 stellt diese kartografisch dar. Insgesamt wurden 135 Relationen untersucht.

Landkreisweit betrachtet ergibt sich folgendes Gesamtbild:

Kategorie	an Schultagen	an schulfreien Tagen
A	68 %	55 %
B	11 %	8 %
C	21 %	37 %

Tabelle 3.2-1: Bedienungsqualität I (Orte – GZ/MZ)

Im Vergleich zum Nahverkehrsplan 2013-2017 gingen die Werte der Kategorie C an Schultagen um 7 %-Punkte, an Ferientagen sogar um 19 %-Punkte zurück.

Die Ergebnisse für die einzelnen Gebietskörperschaften finden sich nach den Kategorien A, B und C (je mehr Kategorien A und B, desto besser) geordnet in den beiden folgenden Tabellen 3.2-2 und 3.2-3.

Bedienungsqualität I an Schultagen			
Kategorie	A	B	C
Stadt Rotenburg	100,0%	0,0%	0,0%
Einheitsgemeinde Gnarrenburg	100,0%	0,0%	0,0%
Samtgemeinde Fintel (GZ Lauenbrück)	100,0%	0,0%	0,0%
Einheitsgemeinde Scheeßel	90,0%	10,0%	0,0%
Samtgemeinde Geestequelle (GZ Oerel)	87,5%	12,5%	0,0%
Samtgemeinde Sottrum	76,9%	23,1%	0,0%
Stadt Bremervörde	66,7%	22,2%	11,1%
Samtgemeinde Zeven	80,0%	6,7%	13,3%
Gemeinde Heeslingen	80,0%	0,0%	20,0%
Landkreis Rotenburg (Wümme)	68,1%	11,1%	20,7%
Samtgemeinde Bothel	66,7%	0,0%	33,3%
Samtgemeinde Sittensen	27,3%	36,4%	36,4%
Stadt Visselhövede	62,5%	0,0%	37,5%
Samtgemeinde Tarmstedt	58,3%	0,0%	41,7%
Samtgemeinde Selsingen	25,0%	18,8%	56,3%

Tabelle 3.2-2: Bedienungsqualität I der Gebietskörperschaften an Schultagen

Bedienungsqualität I an schulfreien Tagen			
Kategorie	A	B	C
Einheitsgemeinde Gnarrenburg	100,0%	0,0%	0,0%
Einheitsgemeinde Scheeßel	90,0%	10,0%	0,0%
Samtgemeinde Fintel (GZ Lauenbrück)	75,0%	25,0%	0,0%
Samtgemeinde Sottrum	61,5%	30,8%	7,7%
Gemeinde Heeslingen	80,0%	0,0%	20,0%
Samtgemeinde Zeven	66,7%	13,3%	20,0%
Stadt Rotenburg	75,0%	0,0%	25,0%
Stadt Bremervörde	55,6%	11,1%	33,3%
Landkreis Rotenburg (Wümme)	55,0%	8,0%	37,0%
Stadt Visselhövede	62,5%	0,0%	37,5%
Samtgemeinde Tarmstedt	50,0%	8,3%	41,7%
Samtgemeinde Geestequelle (GZ Oerel)	37,5%	0,0%	62,5%
Samtgemeinde Bothel	22,2%	11,1%	66,7%
Samtgemeinde Selsingen	18,8%	0,0%	81,3%
Samtgemeinde Sittensen	18,2%	0,0%	81,8%

Tabelle 3.2-3: Bedienungsqualität I der Gebietskörperschaften an schulfreien Tagen

Mit der Einführung der Bürgerbusse in Gnarrenburg, Scheeßel und der Samtgemeinde Fintel liegt die Bewertung an Schul- und Ferientagen dort ausschließlich in den Kategorie A und B.

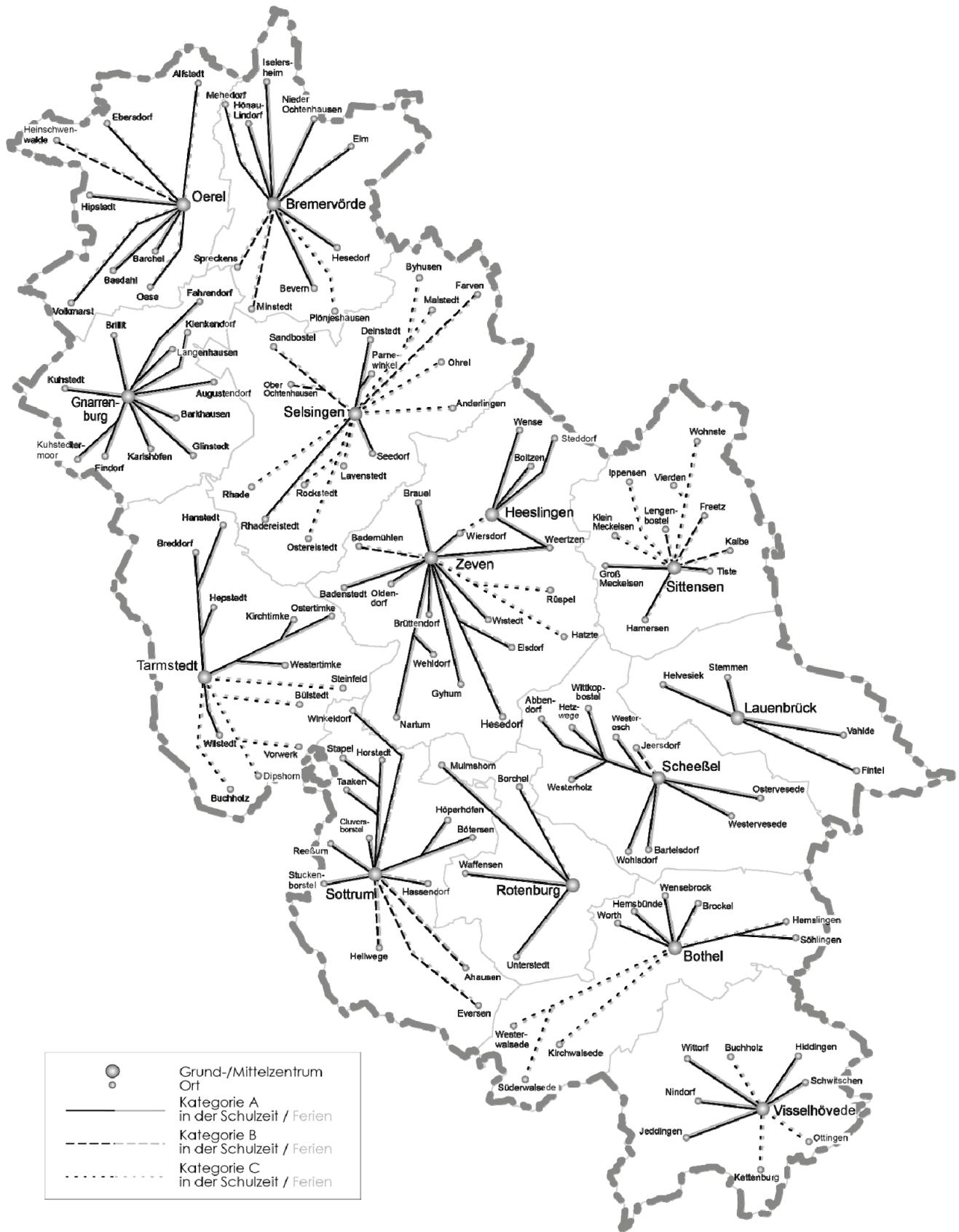


Abb. 3.2-1: Bedienstungsqualität I (Fahrtenpaare/Tag Orte – GZ/MZ)

Bedienungsqualität II (regionale Verkehre)

Die Bedienungsqualität II wurde, wie im Bewertungsraster angeführt, für alle verkehrlich sinnvollen Verkehrsbeziehungen auf drei Stufen untersucht:

- Grundzentren – Mittelzentren,
- große Orte – Mittelzentren,
- Mittelzentren – Mittelzentren.

(Als „große Orte“ wurden alle Orte mit über 1.000 Einwohner bezeichnet.)

Insgesamt wurden 48 Relationen untersucht. Die Ergebnisse im Einzelnen enthält die Anlage 3-3. Die kartografische Darstellung der Ergebnisse ist der Abbildung 3.2-2 zu entnehmen. Eine Zusammenstellung der Ergebnisse für die einzelnen Stufen sowie für die Gesamtuntersuchung wird in der folgenden Tabelle 3.2-4 aufgeführt.

Relationen	Kategorie	an Schultagen	an schulfreien Tagen
Grundzentrum – Mittelzentrum	A	69 %	56 %
	B	25 %	38 %
	C	6 %	6 %
Große Orte – Mittelzentrum	A	77 %	23 %
	B	23 %	69 %
	C	0 %	8 %
Mittelzentrum – Mittelzentrum	A	82 %	82 %
	B	18 %	18 %
	C	0 %	0 %
Gesamt	A	76 %	57 %
	B	22 %	39 %
	C	2 %	4 %

Tabelle 3.2-4: Bedienungsqualität II (regionale Verkehre)

Auch in dieser Bedienungsebene hat sich die Bewertung verbessert.

Eine Bedienungsqualität der Kategorie C haben nur noch die Relationen

GZ – MZ:

- Gnarrenburg – Zeven

große Orte – MZ:

- Hellwege – Rotenburg (Wümme) an schulfreien Tagen.

Bedienungsqualität III (überregionale Verkehre)

Die Bedienungsqualität III wurde für alle verkehrlich sinnvollen Verkehrsbeziehungen auch hier auf den oben genannten drei Stufen untersucht.

- Grundzentren – Oberzentren,
- große Orte – Oberzentren,
- Mittelzentren – Oberzentren.

(Als „große Orte“ wurden alle Orte mit über 1.000 Einwohner und einem hohem Pendleraufkommen bezeichnet.)

Insgesamt wurden 43 Relationen betrachtet. Die Ergebnisse im Einzelnen enthält die Anlage 3-4. Die kartografische Darstellung der Ergebnisse ist der Abbildung 3.2-3 zu entnehmen.

Eine Zusammenstellung der Ergebnisse für die einzelnen Stufen sowie für die Gesamtuntersuchung wird in der folgenden Tabelle 3.2-5 aufgeführt:

Relationen	Kategorie	an Schultagen	an schulfreien Tagen
Grund- / Mittelzentrum – Oberzentrum	A	97 %	94 %
	B	3 %	6 %
	C	0 %	0 %
große Orte – Oberzentrum	A	100 %	45 %
	B	0 %	55 %
	C	0 %	0 %
Gesamt	A	98 %	81 %
	B	2 %	19 %
	C	0 %	0 %

Tabelle 3.2-5: Bedienungsqualität III (überregionale Verkehre)

Es gibt keine Relation mehr mit der Kategorie C. Nur wenige Verbindungen liegen in der Kategorie B, alle übrigen in der Kategorie A.

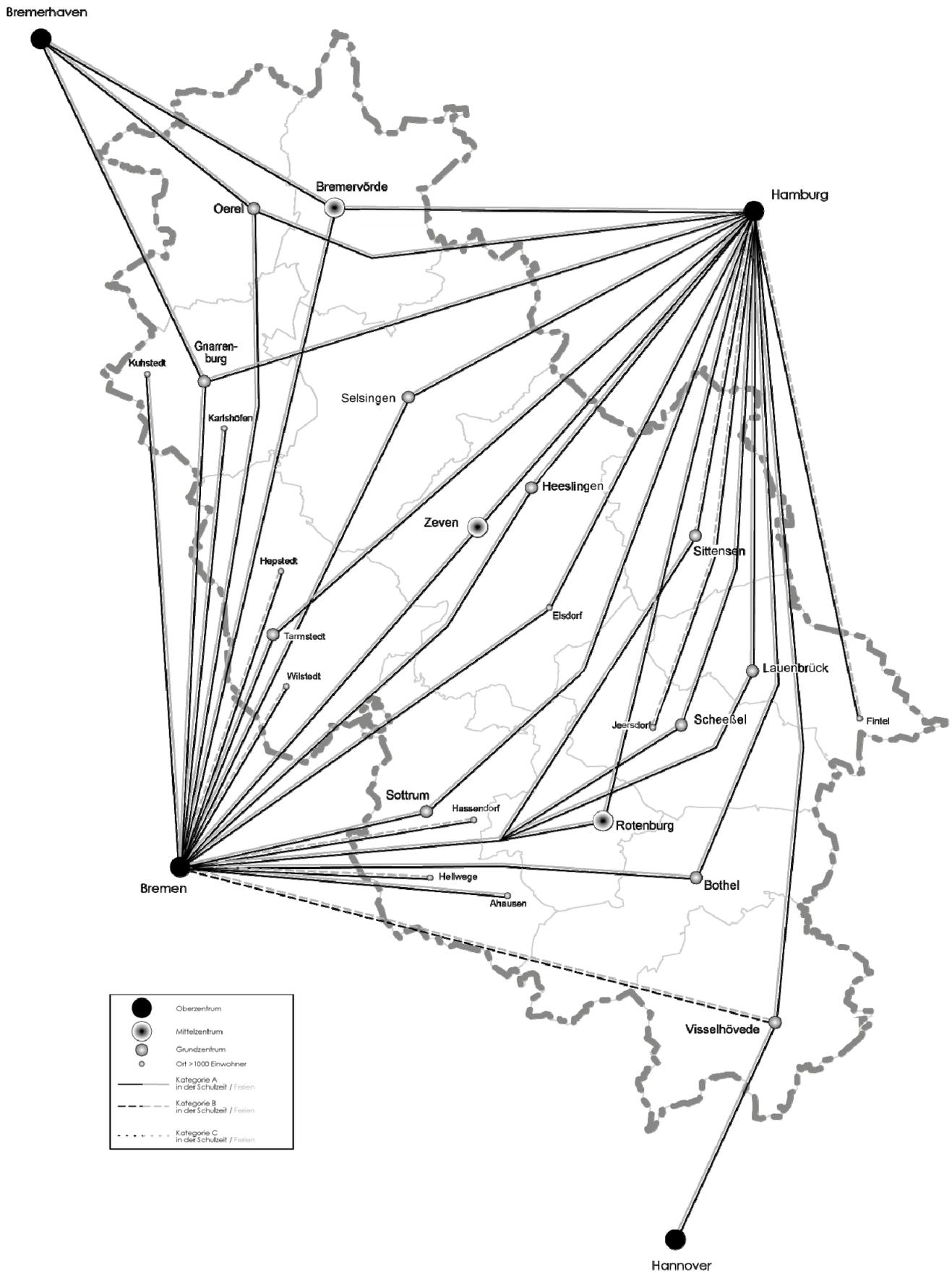


Abb. 3.2-3: Bedienungsqualität III (Fahrtenpaare/Tag GZ / MZ, große Orte – OZ)

3.2.3 Zeitliche Verteilung der Bedienung

Im vorangegangenen Abschnitt wurde die Bedienungsqualität definiert als die zeitliche Verteilung des ÖPNV-Angebotes für die Nutzer und die Bedienungshäufigkeit untersucht. Für die Nutzer ist darüber hinaus von wesentlicher Relevanz, wie sich die Fahrten über den Tag verteilen. Dieser Aspekt wird nun bei der zeitlichen Verteilung der Bedienung näher untersucht.

3.2.3.1 Bemessungsmerkmal

Als Bemessungsmerkmal wird die Anzahl der Fahrten, die in einem vorgegebenen Zeitintervall (Zeitfenster) angeboten werden, festgelegt.

3.2.3.2 Bewertungsraster

Zur Bewertung der zeitlichen Verteilung der Bedienung einer Verbindung werden alle bei der Untersuchung der Bedienungsqualität ermittelten Hin- und Rückfahrten differenziert nach Schul- und schulfreien Tagen herangezogen. Diese werden verschiedenen Zeitfenstern zugeordnet, deren Anzahl, Länge und Verteilung über den Tag sich an den Fahrtbedürfnissen der Nutzer orientiert.

Die folgende Tabelle 3.2-6 zeigt das entsprechende Zeitraster im Einzelnen.

Relation	Hinfahrten (Ankunft) bis					Rückfahrten (Abfahrt) ab				
Orte-GZ		9:00	12:00	15:00		10:00	13:00		17:00	
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 3.2-6: Zeitraster zur Bewertung der Verteilung der Fahrten

Die nach diesem Raster ermittelte zeitliche Verteilung der Fahrten einer Verbindung wird den Bewertungskategorien A, B, C wie folgt zugeordnet:

Kategorie A: Alle Zeitfenster werden bedient und mindestens in zwei Zeitfenstern wird mehr als eine Fahrt angeboten.

Kategorie B: Alle Zeitfenster werden mit einer Fahrt bedient, oder ein Zeitfenster wird mit zwei Fahrten und alle anderen mit einer Fahrt bedient.

Kategorie C: Mindestens ein Zeitfenster wird nicht bedient.

Bei Verbindungen in die Oberzentren kann für die betrachtete Relation bei einer Fahrt von den Vorgaben um maximal 10 Minuten abgewichen werden.

3.2.3.3 Bewertungsergebnisse

Zeitliche Verteilung der Bedienung I (örtliche Verkehre)

Die Ergebnisse der Untersuchung der zeitlichen Verteilung der Bedienung I im gesamten Umfang sind der Anlage 3-5 zu entnehmen, die Abbildung 3.2-4 stellt diese kartografisch dar. Insgesamt wurden auch hier 133 Relationen untersucht. Landkreisweit betrachtet ergibt sich folgendes Gesamtbild (siehe Tabelle 3.2-7):

Bewertung	an Schultagen	an schulfreien Tagen
A	42 %	29 %
B	2 %	6 %
C	56 %	65 %

Tabelle 3.2-7: Zeitliche Verteilung der Bedienung I (Orte – GZ/MZ)

Die zeitliche Verteilung hat sich innerhalb der letzten 5 Jahre nur gering verbessert.

Die Ergebnisse für die einzelnen Gebietskörperschaften finden sich nach den Kategorien A, B und C (je mehr Kategorien A und B, desto besser) geordnet in den beiden folgenden Tabellen 3.2-8 und 3.2-9.

Zeitliche Verteilung der Bedienung I an Schultagen			
Kategorie	A	B	C
Samtgemeinde Zeven	67%	0%	33%
Stadt Visselhövede	38%	25%	38%
Gemeinde Heeslingen	60%	0%	40%
Samtgemeinde Tarmstedt	58%	0%	42%
Stadt Bremervörde	56%	0%	44%
Einheitsgemeinde Gnarrenburg	55%	0%	45%
Samtgemeinde Fintel (GZ Lauenbrück)	50%	0%	50%
Samtgemeinde Geestequelle (GZ Oerel)	50%	0%	50%
Stadt Rotenburg	50%	0%	50%
Landkreis Rotenburg (Wümme)	43%	2%	56%
Einheitsgemeinde Scheeßel	40%	0%	60%
Samtgemeinde Bothel	33%	0%	67%
Samtgemeinde Sottrum	23%	0%	77%
Samtgemeinde Selsingen	20%	0%	80%
Samtgemeinde Sittensen	20%	0%	80%

Tabelle 3.2-8: Zeitliche Verteilung der Bedienung I, Gebietskörperschaften an Schultagen

Zeitliche Verteilung der Bedienung I an schulfreien Tagen			
Kategorie	A	B	C
Samtgemeinde Tarmstedt	58%	0%	42%
Samtgemeinde Fintel (GZ Lauenbrück)	50%	0%	50%
Stadt Rotenburg	50%	0%	50%
Stadt Visselhövede	25%	25%	50%
Samtgemeinde Zeven	27%	20%	53%
Stadt Bremervörde	22%	22%	56%
Gemeinde Heeslingen	20%	20%	60%
Samtgemeinde Geestequelle (GZ Oerel)	38%	0%	63%
Einheitsgemeinde Gnarrenburg	36%	0%	64%
Landkreis Rotenburg (Wümme)	29%	6%	65%
Samtgemeinde Bothel	33%	0%	67%
Einheitsgemeinde Scheeßel	30%	0%	70%
Samtgemeinde Sittensen	20%	0%	80%
Samtgemeinde Sottrum	15%	0%	85%
Samtgemeinde Selsingen	13%	0%	87%

Tabelle 3.2-9: Zeitliche Verteilung der Bedienung I, Gebietskörperschaften an Ferientagen

Zeitliche Verteilung der Bedienung II (regionale Verkehre)

Die zeitliche Verteilung die Bedienung II wurde auch hier wie bei der Bedienungsqualität auf drei Stufen für 48 Relationen untersucht. Die Ergebnisse im Einzelnen enthält die Anlage 3-6. Die kartografische Darstellung der Ergebnisse ist der Abbildung 3.2-5 zu entnehmen.

Eine Zusammenstellung der Ergebnisse für die einzelnen Stufen sowie für die Gesamtuntersuchung wird in der folgenden Tabelle 3.2-10 aufgeführt:

Relationen	Kategorie	an Schultagen	an schulfreien Tagen
Grundzentrum – Mittelzentrum	A	65%	53%
	B	0%	12%
	C	35%	35%
Große Orte Mittelzentrum	A	53%	8%
	B	12%	8%
	C	35%	84%
Mittelzentrum – Mittelzentrum	A	82%	82%
	B	0%	0%
	C	18%	18%
Gesamt	A	61%	52%
	B	0%	7%
	C	39%	41%

Tabelle 3.2-10: Zeitliche Verteilung der Bedienung II (regionale Verkehre)

Tendenziell hat sich die Bewertung innerhalb der letzten 5 Jahren leicht verschlechtert.

Eine Bewertung der Kategorie C haben die Relationen

MZ – MZ:

- Bremervörde – Zeven,
- Zeven – Rotenburg (Wümme) und
- Zeven – Stade.

GZ – MZ:

- Gnarrenburg, Selsingen, Sittensen und Tarmstedt – Zeven sowie
- Visselhövede – Soltau und Walsrode.

große Orte – MZ:

- Elsdorf, Fintel, Hassendorf, Hellwege, Jeersdorf und Kirchwalsede – Rotenburg (Wümme),
- Hepstedt und Wilstedt – Zeven,
- Karlshöfen – Bremervörde und
- Ahausen – Rotenburg (Wümme) an schulfreien Tagen.

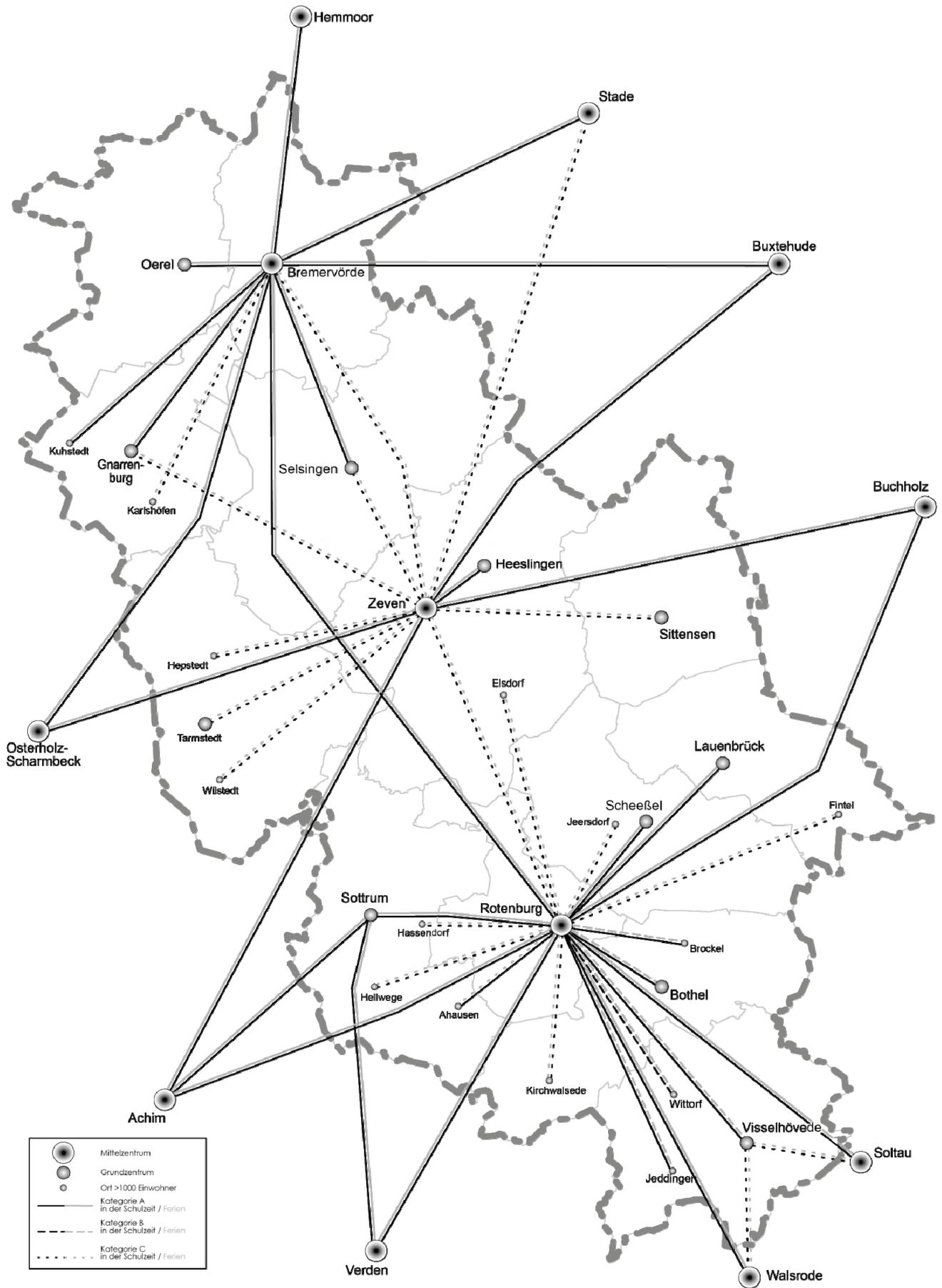


Abb. 3.2-5: Zeitliche Verteilung der Bedienung II (Fahrtenverteilung GZ, große Orte, MZ – MZ)

Zeitliche Verteilung der Bedienung III (überregionale Verkehre)

Die zeitliche Verteilung der Bedienung III wurde für alle verkehrlich sinnvollen Verkehrsbeziehungen auf drei Stufen untersucht.

Insgesamt wurden 43 Relationen betrachtet. Die einzelnen Verkehrsbeziehungen sind in der Anlage 3-7 aufgeführt, das Ergebnis ist in der Abbildung 3.2-6 kartografisch dargestellt.

Eine Zusammenstellung der Ergebnisse für die einzelnen Stufen sowie für die Gesamtuntersuchung wird in der folgenden Tabelle 3.2-11 aufgeführt:

Relationen	Kategorie	an Schultagen	an schulfreien Tagen
Grund- / Mittelzentrum – Oberzentrum	A	77%	77%
	B	0%	0%
	C	23%	23%
große Orte – Oberzentrum	A	46%	31%
	B	0%	0%
	C	54%	69%
Gesamt	A	67%	63%
	B	0%	0%
	C	33%	37%

Tabelle 3.2-11: Zeitliche Verteilung der Bedienung III (überregionale Verkehre)

Eine Bedienungsqualität der Kategorie C haben die Relationen

GZ – OZ:

- Bothel, Selsingen – Bremen
- Bothel, Gnarrenburg, Selsingen und Visselhövede – Hamburg sowie
- Visselhövede – Hannover.

große Orte – OZ:

- Ahausen, Hassendorf, Hellwege und Kuhstedt – Bremen sowie
- Elsdorf, Hepstedt – Bremen an Ferientagen
- Elsdorf, Fintel und Jeersdorf – Hamburg.

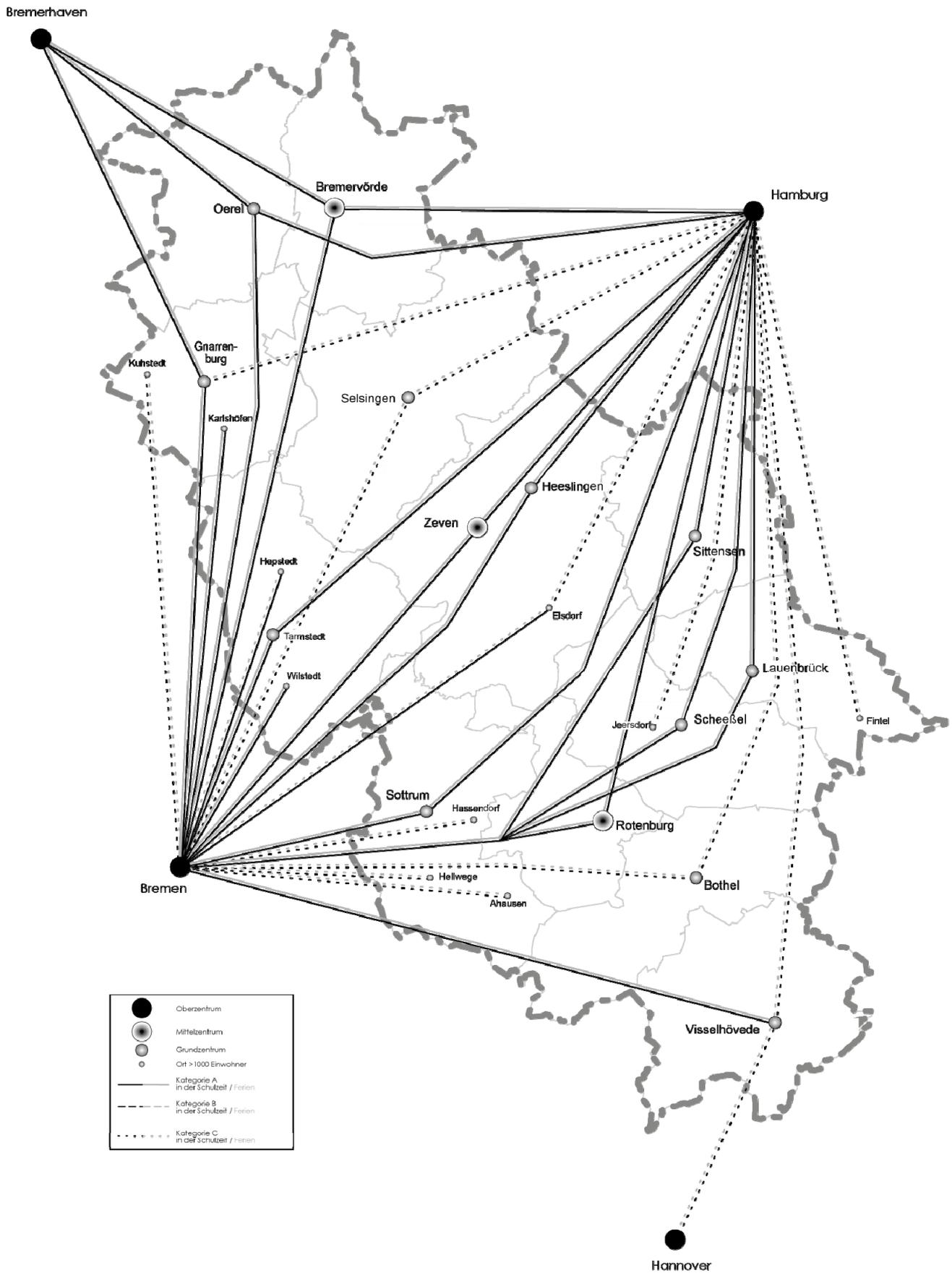


Abb. 3.2-6: Zeitliche Verteilung der Bedienung III (Fahrtenverteilung GZ / MZ – OZ, große Orte – OZ)

3.2.4 Verbindungsqualität

Bei 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.

3.2.4.1 Bemessungsmerkmal

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

3.2.4.2 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 eingestuft mit der

Kategorie A, wenn sie niedriger als das 1,5fache der MIV-Fahrtzeit ist,

Kategorie B, wenn sie im Bereich des 1,5 bis 1,7fachen der MIV-Fahrtzeit liegt,

Kategorie C, wenn sie höher als das 1,7fache der MIV-Fahrtzeit ist.

Aus den Einstufungen der einzelnen Verbindungen wird ein Durchschnitt gebildet, der dann die Gesamtbewertung der Verbindungsqualität darstellt. Die MIV-Beförderungszeiten wurden mittels einer elektronischen Routenplanung (www.google.de/maps) 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 an schulfreien Tagen zu überprüfen, da an schulfreien Tagen 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 drei Ebenen untersucht.

Verbindungsqualität I (örtliche Verkehre)

Ortschaft / Siedlungsbereiche (Ort) \Leftrightarrow zugehöriges Grundzentrum

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

Verbindungsqualität II (regionale Verkehre)

Grundzentrum \Leftrightarrow Mittelzentrum

Verbindungsqualität II beschreibt die Verbindungen zwischen Grund- und Mittelzentren. Im Raumordnungsprogramm gibt es keine Zuordnung der Mittelzentren, daher werden mehrere Verbin-

dungen zwischen Grund- und Mittelzentren definiert, soweit sie verkehrlich sinnvoll erscheinen. Die Verbindungen zwischen Orten mit mehr als 1.000 Einwohnern und einem relativ hohen Pendleranteil (große Orte), die kein Grundzentrum sind, und dem relevanten Mittelzentrum werden ebenfalls bewertet.

Mittelzentrum ↔ Mittelzentrum

Darüber hinaus erfolgt eine Analyse der Verbindungen zwischen den Mittelzentren untereinander.

Verbindungsqualität III (überregionale Verkehre)

Grundzentrum ↔ Oberzentrum

Auf dieser Ebene werden die Verbindungen zwischen Grund- und Oberzentren sowie Mittel- und Oberzentren definiert und bewertet. Zusätzlich werden auch hier die Verbindungen zwischen den großen Orten und den relevanten Oberzentren untersucht.

3.2.4.3 Bewertungsergebnisse

Verbindungsqualität I (örtliche Verkehre)

In der Anlage 3-8 sind alle im Kapitel 3.2.2 genannten Verbindungen einem Beförderungszeitvergleich ÖPNV/MIV unterzogen worden. Die Abbildung 3.2-7 zeigt die kartografische Darstellung der Ergebnisse.

Insgesamt wurden 128 Verbindungen untersucht. Die fünf im Kapitel 3.2.2.3 genannten Orte ohne Erschließung blieben unberücksichtigt, da für sie keine Verbindungsqualität ermittelt werden konnte. Landkreisweit betrachtet ergibt sich folgendes Gesamtbild (Tabelle 3.2-12):

Bewertung	
A	40 %
B	44 %
C	16 %

Tabelle 3.2-12: Verbindungsqualität (Orte – GZ/MZ)

Die Ergebnisse für die einzelnen Gebietskörperschaften finden sich nach den Kategorien A, B und C (je mehr Kategorien A und B, desto besser) geordnet in der folgenden Tabelle 3.2-13.

Verbindungsqualität I			
Kategorie	A	B	C
Samtgemeinde Sottrum	46%	54%	0%
Stadt Visselhövede	20%	80%	0%
Stadt Rotenburg	0%	100%	0%
Samtgemeinde Zeven	50%	43%	7%
Einheitsgemeinde Gnarrenburg	45%	45%	9%
Einheitsgemeinde Scheeßel	20%	70%	10%
Stadt Bremervörde	50%	38%	13%
Landkreis Rotenburg (Wümme)	40%	44%	16%
Samtgemeinde Tarmstedt	75%	8%	17%
Gemeinde Heeslingen	20%	60%	20%
Samtgemeinde Bothel	56%	22%	22%
Samtgemeinde Fintel (GZ Lauenbrück)	50%	25%	25%
Samtgemeinde Geestequelle (GZ Oerel)	13%	63%	25%
Samtgemeinde Sittensen	30%	40%	30%
Samtgemeinde Selsingen	33%	33%	33%

Tabelle 3.2-13: Verbindungsqualität I der Gebietskörperschaften

Es muss festgestellt werden, dass innerhalb der 5 Jahr die MIV-Fahrzeiten auf einer Reihe von Relation kürzer geworden sind. Dies kann bei gleich gebliebener ÖV-Fahrzeit zu einer schlechteren Bewertung führen. Dies zeigt sich im deutlichen Zuwachs der Kategorie B (+13 %-Punkte), hauptsächlich zu Lasten der Kategorie A.



Abb. 3.2-7: Verbindungsqualität I (Reisezeit Orte – GZ/MZ)

Verbindungsqualität II (regionale Verkehre)

Die Verbindungsqualität II wurde ebenso (wie unter der Bedienungsqualität II angeführt) für alle verkehrlich sinnvollen Verkehrsbeziehungen auf drei Stufen analysiert. (Als „große Orte“ wurden dort alle Orte mit über 1.000 Einwohner bezeichnet.)

Insgesamt wurden 48 Relationen untersucht. Die Ergebnisse im Einzelnen enthält die Anlage 3.9. Die kartografische Darstellung der Ergebnisse ist der Abbildung 3.2-8 zu entnehmen.

Eine Zusammenstellung der Ergebnisse für die einzelnen Stufen sowie für die Gesamtuntersuchung wird in der folgenden Tabelle 3.2-14 aufgeführt.

Relationen	Kategorie	
Grundzentrum – Mittelzentrum	A	64 %
	B	12 %
	C	24 %
große Orte – Mittelzentrum	A	8 %
	B	50 %
	C	42 %
Mittelzentrum – Mittelzentrum	A	24 %
	B	24 %
	C	53 %
Gesamt	A	35 %
	B	26 %
	C	39 %

Tabelle 3.2-14: Verbindungsqualität II (regionale Verkehre)

Innerhalb der letzten 5 Jahren haben sich eine Reihe von ÖV-Verbindungen in die Kategorie C verschlechtert (+16 %). Eine Verbindungsqualität der Kategorie C haben die Relationen

GZ – MZ:

- Sottrum – Achim und Verden,
- Visselhövede – Rotenburg (Wümme) und – Walsrode

große Orte – MZ:

- Elsdorf, Jeersdorf und Kirchwalsede – Rotenburg (Wümme)
- Hepstedt und Wilstedt – Zeven

MZ – MZ:

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

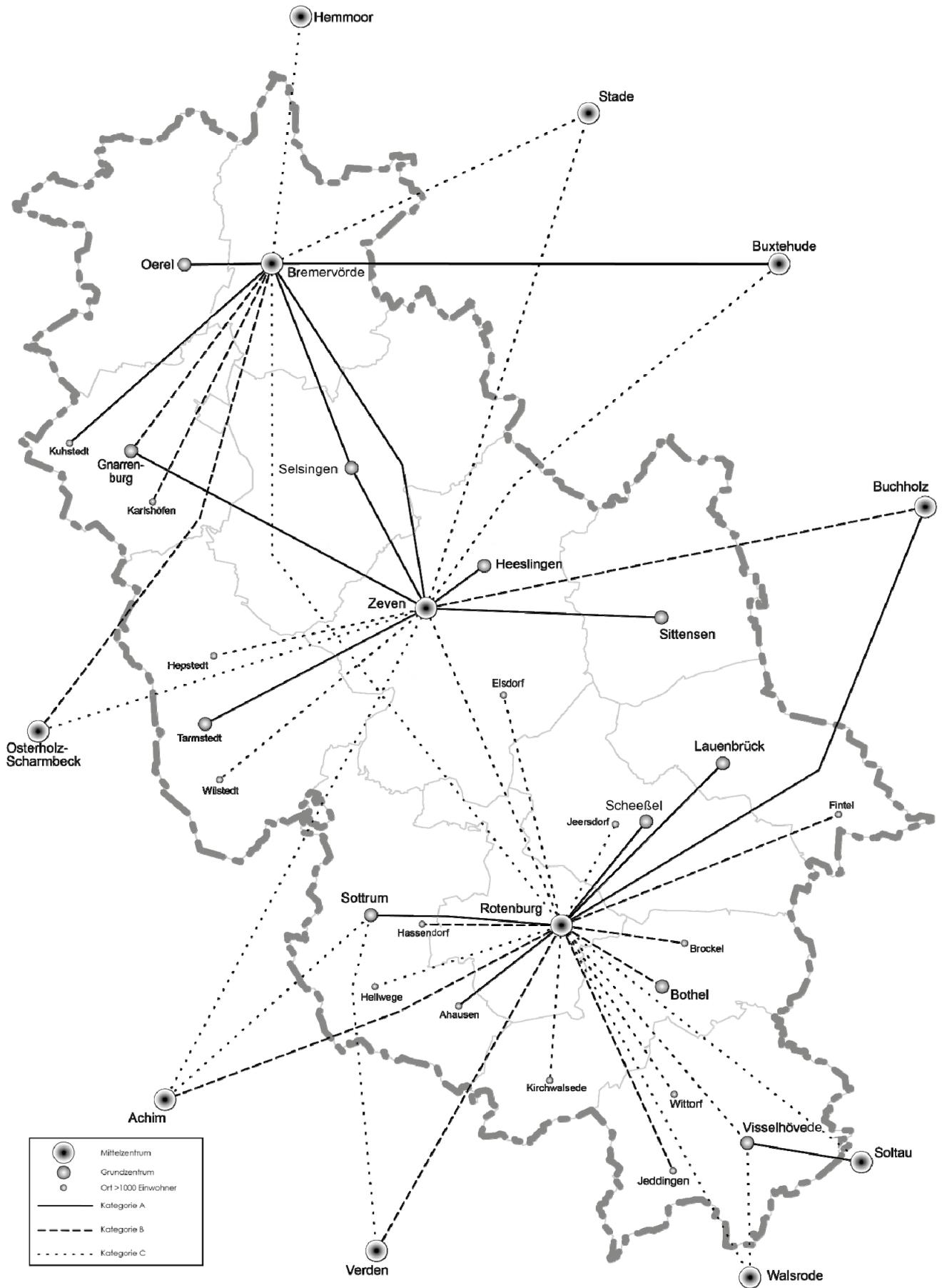


Abb. 3.2-8: Verbindungsqualität II, (Reisezeit GZ, große Orte und MZ – MZ)

Verbindungsqualität III (überregionale Verkehre)

Die Verbindungsqualität III wurde für alle verkehrlich sinnvollen Verkehrsbeziehungen für drei Stufen untersucht. (Als „große Orte“ wurden dort alle Orte mit über 1.000 Einwohner und einem hohen Pendleraufkommen bezeichnet.)

Insgesamt wurden 43 Relationen betrachtet. Die einzelnen Verkehrsbeziehungen sind in der Anlage 3-10 aufgeführt, das Ergebnis ist in der Abbildung 3.2-9 kartografisch dargestellt.

Eine Zusammenstellung der Ergebnisse für die einzelnen Stufen sowie für die Gesamtuntersuchung wird in der folgenden Tabelle 3.2-15 aufgeführt.

Relationen	Kategorie	
Grund- / Mittelzentrum – Oberzentrum	A	53 %
	B	34 %
	C	13 %
große Orte – Oberzentrum	A	9 %
	B	64 %
	C	27 %
Gesamt	A	42 %
	B	42 %
	C	16 %

Tabelle 3.2-15: Verbindungsqualität III (überregionale Verkehre)

Eine Bedienungsqualität der Kategorie C haben die Relationen

GZ / MZ – OZ:

- Heeslingen – Bremen,
- Selsingen – Bremen
- Selsingen – Hamburg,
- Tarmstedt – Hamburg.

große Orte – OZ

- Elsdorf – Bremen,
- Elsdorf – Hamburg,
- Hassendorf – Bremen.

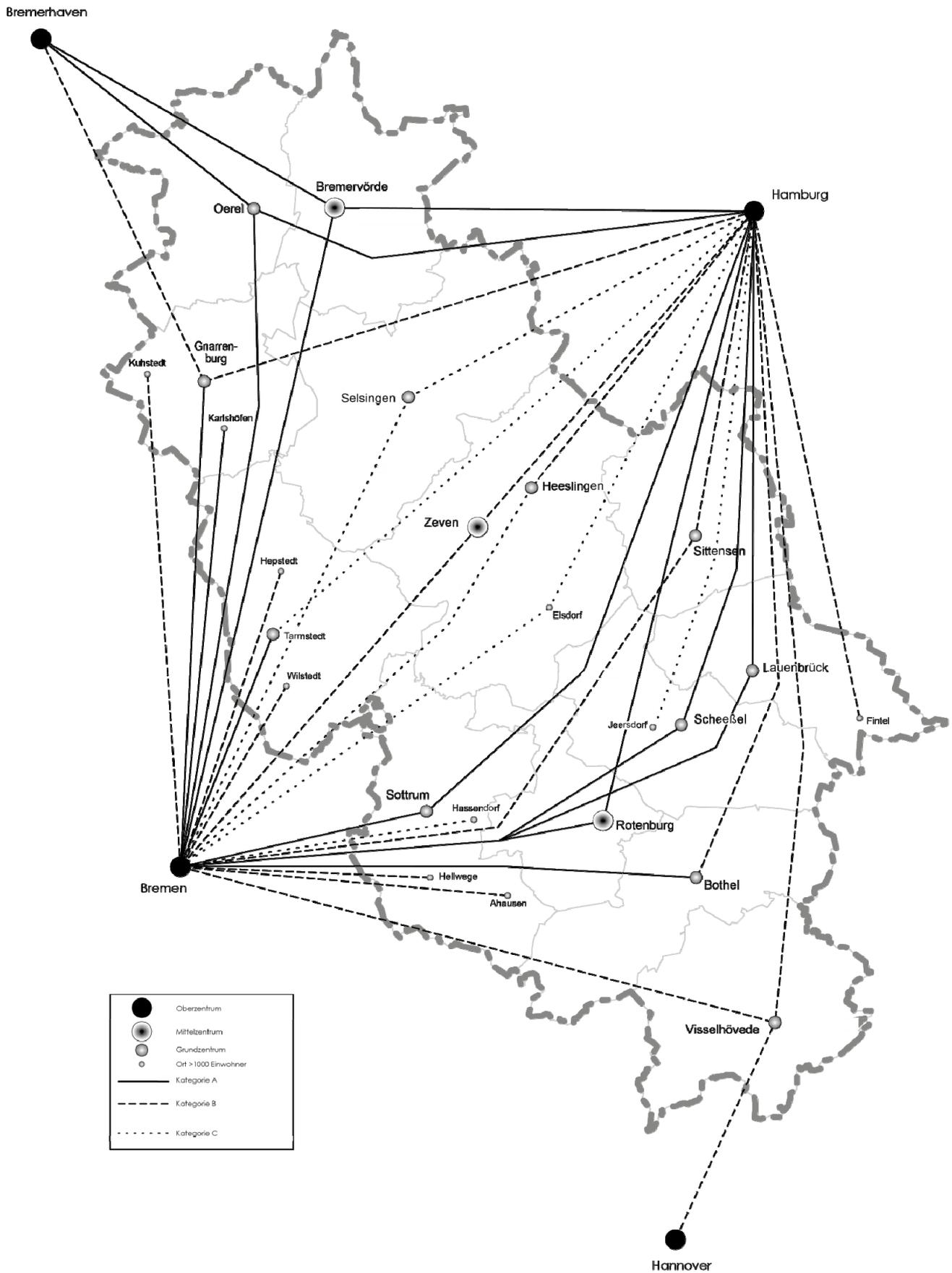


Abb. 3.2-9: Verbindungsqualität III (Reisezeit GZ, MZ und große Orte – OZ)

3.2.5 Zusammenschau der Analyseergebnisse

	Gesamtergebnisse					
	an Schultagen			an schulfreien Tagen		
	A	B	C	A	B	C
Erschließungsqualität	97 %		3 %	88 %		12 %
Bedienungsqualität I	68 %	11 %	21 %	55 %	8 %	37 %
Zeitliche Verteilung der Bedienung I	42 %	1 %	56 %	29 %	6 %	65 %
Verbindungsqualität I	40 %	44 %	16 %			
Bedienungsqualität II	76 %	22 %	2 %	57 %	39 %	4 %
Zeitliche Verteilung der Bedienung II	61 %	0 %	39 %	52 %	7 %	41 %
Verbindungsqualität II	35 %	26 %	39 %			
Bedienungsqualität III	98 %	2 %	0 %	81 %	19 %	0 %
Zeitliche Verteilung der Bedienung III	67 %	0 %	33 %	63 %	0 %	37 %
Verbindungsqualität III	42 %	42 %	16 %			

Tabelle 3.2-16: Zusammenschau der Gesamtergebnisse der Analyse

Die Tabelle 3.2-16 stellt die Ergebnisse der Bewertung des Verkehrsangebots zusammen. Im Vergleich zum Nahverkehrsplan 2013-2017 hat sich die Erschließungsqualität an Fahrzeiten um 13 %-Punkte auf 88 % verbessert.

Bedienungsebene I (örtliche Verkehre)

Auf der Bedienungsebene I (örtliche Verkehre) ist eine positive Entwicklung festzustellen. Die Bewertung des Fahrtenangebots (Bedienungsqualität) der Kategorie C verringerte sich in den letzten 5 Jahren um 7 %-Punkte an Schul- und um 19 %-Punkte an Ferientagen. Entsprechend stiegen die Zahlen der Kategorien A um bis zu 19 %-Punkte. Bei der zeitlichen Verteilung verbesserten sich die Relationen um jeweils 3 %-Punkte. Bei der Verbindungsqualität (Reisezeit) stieg die Kategorie C leicht um 1 %-Punkt.

Bedienungsebene II (regionale Verkehre)

Auch in den Bedienungsebene II lässt sich Folgendes feststellen:

- Die Bedienungsqualität der Kategorie C ist um 4 %-Punkte zurück gegangen. Die Kategorie A ist an angestiegen, zum Teil deutlich (+11 %-Punkte an Schultagen).
- Um etwa 3 %-Punkte ist dagegen der Anteil der Kategorie C bei der zeitlichen Verteilung gestiegen. Auch bei der Verbindungsqualität muss festgestellt werden, dass der Anteil der Kategorie C sich um 13 %-Punkte auf 39 % deutlich erhöht hat.

Bedienungsebene III (überregionale Verkehre)

In der Bedienungsebene III ist die Entwicklung der letzten 5 Jahre für die Bedienungsqualität sehr erfreulich:

- Es gibt keine Verbindung der Kategorie C mehr.

- Die Werte der zeitlichen Verteilung bleiben konstant, wobei bei einem Drittel der Relationen nach wie vor Lücken vorhanden sind.
- Bei der Verbindungsqualität sind die Werte der Kategorie C um 4 %-Punkte angestiegen. Innerhalb der letzten 5 Jahre haben sich eine Reihe von IV-Fahrzeiten verkürzt z.B. durch eine neue Autobahnauffahrt in Elsdorf. Manche ÖV-Fahrzeiten haben sich dagegen verlängert, wie z.B. die Linie 630 im Raum Lilienthal.

3.3 Tarifangebot

3.3.1 Kreiseinheitlicher Tarif

Im Landkreis Rotenburg (Wümme) ist im Juli 2010 mit dem ROW-Tarif für den Fahrgast ein kreiseinheitlicher Tarif für alle Busfahrten eingeführt worden. Weil sich der ROW-Tarif mit Preisniveau und Fahrkartensortiment stark an den VBN-Tarif anlehnt, gibt es für Fahrgäste kaum noch Unterschiede. Der gravierendste Unterschied ist die Benutzung der Schienenstrecken. Während sie im VBN-Gebiet mit dem Verbundtarif möglich ist, gelten im Landkreis Rotenburg (Wümme) auf den Bahnstrecken Rotenburg (Wümme) – Tostedt – Hamburg, Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude und Bremen – Visselhövede – Uelzen die jeweiligen Bahntarife.

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

Tarif	ROW-Tarif	VBN	Niedersachsen-tarif	Übergangstarif metronom/ HVV bzw. evb/ HVV	Übergangstarif ROW-Tarif/ HVV
Kundeninformation	ja	ja	ja	ja	ja
Anzahl der Preisstufen	8	8	200	16	8
Einzelfahrkarten	ja	ja	ja	nein	ja
Mehrfahrtenkarte	4er	4er	nein	nein	nein
Tageskarte	ja	ja	ja	nein	ja
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	nein	ja
Familienkarte	ja	ja	ja	nein	ja
Gruppenkarte	ab 10 Pers.	ab 10 Pers.	ja	nein	ja
Firmentickets	nein	ja	nein	nein	nein
weitere Sonderangebote	Übergangstarife Richtung HVV	Nachtticket, Anwendung der DB AG Tickets	keine	1. Klasse	-

Tabelle 3.3-1: Darstellung der Tarifstruktur

Mit dem Zusammenwirken von VBN- und ROW-Tarif gibt es innerhalb des Landkreises Rotenburg (Wümme) faktisch einen kreiseinheitlichen Tarif. Für vergleichbare Relationen zahlen Fahrgäste

auch den gleichen Fahrpreis. Auch in Zukunft ist diese Konstruktion innerhalb des Landkreises beizubehalten und ggf. weiter zu entwickeln.

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) Übergangstarife in Richtung HVV und VBN veranlasst. 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 zum Niedersachsen-Tarif (siehe Kapitel 4.3.2) bisher nicht weiter verfolgt.

3.3.2.2 Übergangstarife in den HVV

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 den SPNV 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, Oerel, Bremervörde und Hessedorf nach Hamburg können seitdem 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 den SPNV nutzen, zahlen wie bisher ohne Änderung den normalen Preis für ihre Bahnfahrt.

Auf den regionalen Zubringerbuslinien

- 725 Süderwalsede – Kirchwalsede – Rotenburg (Wümme)
- 800 Zeven – Gyhum – Bötersen – Rotenburg (Wümme)
- 820 Zeven – Selsingen – Bremervörde
- 880 Visselhövede – Bothel – Brockel – Rotenburg (Wümme)
- 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.

In Richtung HVV endet der ROW-Tarif an der 1. Bushaltestelle im HVV-Gebiet. Damit können günstige Fahrkarten auf den Buslinien im ROW-Tarif als Additionstarif angeboten werden. Grundsätzlich stehen alle gängigen Fahrkartenarten (Einzel-, Tages-, Gruppen-, Wochen- und Monatskarten, letztere auch im Abo) zur Verfügung, wobei die Zeitkarten auf ausgewählten Buslinien (2028, 2029, 2036, 2322 und 3860) als Ergänzungskarten noch günstiger sind als die ROW-ZeitTickets.

Bei Fahrten über den Landkreis hinaus muss festgestellt werden, dass einheitliche Standards gegenwärtig nicht möglich sind. Dies liegt hauptsächlich an der Bipolarität des Landkreises, der größere Verflechtungen in die Verkehrsverbundsgebiete des HVV und VBN hat. Hierbei ist die Ausdehnung der jeweiligen Verbundtarife für die Verkehre auf den Bahnstrecken ein wichtiges Ziel. Darüber hinaus ist nötige Beibehaltung oder die Schaffung von Übergangstarifen ein Element, wie den Fahrgästen ein möglichst bequemer Einstieg in den ÖPNV angeboten werden kann.

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 (aus NNVG).
- Dem Ausbau und der Finanzierung des ÖPNV ist gegenüber Maßnahmen für den Motorisierten Individualverkehr der Vorrang einzuräumen, soweit der Nutzen der Maßnahmen für den ÖPNV bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung überwiegt (aus NNVG).
- Anzustreben sind sichere und leichte Verknüpfungen zwischen Motorisiertem Individualverkehr und Öffentlichem Verkehr (aus NNVG).
- Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge (aus NNVG).
- Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen (aus LROP).
- In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu treffen; dabei ist sicherzustellen, dass straßen- und schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr aufeinander abgestimmt sind (aus LROP).
- Es sollen Siedlungsstrukturen gesichert und entwickelt werden, in denen die Ausstattung mit und die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge für alle Bevölkerungsgruppen gewährleistet werden; sie sollen in das öffentliche Personennahverkehrsnetz eingebunden werden (aus LROP).
- Die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr und auf den Fahrradverkehr soll durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen unterstützt werden (aus LROP).
- Im Landkreis Rotenburg (Wümme) soll eine Grundversorgung im ÖPNV sicher gestellt werden (aus Entwurf RROP 2015).
- 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. Grundlage dafür ist der Nahverkehrsplan (aus RROP 2005).
- 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 (aus RROP 2005).

- Die Verknüpfungen und fahrplanmäßigen Abstimmungen zwischen Buslinien und zwischen Busverkehr und Schienenverkehr sollen weiter optimiert werden (aus RROP 2005).
- Im Planungsraum ist eine einheitliche Tarifstruktur im ÖPNV zu schaffen (aus RROP 2005).
- Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich und bequem sein (aus NNVG).
- Bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen und der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen (Behinderte, Kinder, ältere Menschen u.a.) zu berücksichtigen. Maßnahmen aus diesen Bereichen sollen vorrangig von den Zuwendungsgebern gefördert werden (aus NNVG).
- Die Verkehrsangebote sollten sich an den tatsächlichen Alltagsbewegungen der Bevölkerung in unterschiedlichen Lebenssituationen orientieren. Den Sicherheitsbedürfnissen von Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen ist bei der Planung von Haltestellen und deren Zu- und Abgängen, bei der Gestaltung von Verkehrsknotenpunkten und beim Bau von Rad- und Fußwegen besonders Rechnung zu tragen (z.B. durch Barrierefreiheit im Bereich Verkehr) (aus RROP 2005).
- Bei der Gestaltung von baulichen Anlagen und dem Bedienungsangebot sollen die Belange von Frauen besonders berücksichtigt werden (aus NNVG).
- 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 Haltepunkten des Schienenpersonennahverkehrs und den zentralen, gut frequentierten Bushaltestellen sollen sichere und möglichst überdachte Fahrradabstellanlagen errichtet werden (aus RROP 2005).
- 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 Motorisiertem 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, es richtet sich nach den Erfordernissen der Schulen. Darüber hinaus möchte der Landkreis eine ÖPNV-**Grundversorgung** seiner Bevölkerung erreichen. Ergänzend dazu engagiert sich der Landkreis für den **Berufsverkehr**, z. B. mit der Absenkung von Bahntarifen in Richtung HVV. Im Übrigen genießt 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 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 Primarbereichs und
 - 90 Minuten für die übrigen Schüler.
- Die maximalen Wartezeiten an der Schule vor Unterrichtsbeginn sind
 - 30 Minuten für Schüler des Primarbereichs 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 pro 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

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 Orten und den Grund- bzw. Mittelzentren sollten möglichst umsteigefrei sein. Auf langen Strecken z. B. in die entfernteren Mittel- oder Oberzentren können auch Umsteigeverbindungen angeboten werden. Die Anbindung aller Orte mit nennenswertem Verkehrsaufkommen an Bahnhöfe ist anzustreben.
- 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. Discobuslinien, 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) weiter entwickelt werden soll. Der nachfolgende Maßnahmenkatalog benennt darüber hinaus die Bereiche, in denen nach Auffassung des Landkreises prioritär Verbesserungen notwendig sind. Dies sind:

- Sicherstellung und Ausbau des Grundliniennetzes,
- Sicherstellung Schülerbeförderung und einer Grundversorgung, d.h. alle Angebote erfüllen die Kriterien für die Kategorie A oder B und Umsetzung der Netzüberplanung,
- Sicherung und Weiterentwicklung der Tarife
- Sicherstellung der Finanzierung
 - des beschriebenen Verkehrsangebot,
 - der Fahrzeugstandards,
 - der Fahrgastinformation,
- Umsetzung der Barrierefreiheit

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 oder das darüberhinausgehende Netz stärken, werden vom Landkreis hälftig finanziert. Dies gilt auch für die tariflichen Maßnahmen. Darüber hinaus gehende Finanzierungen sind grundsätzlich von Dritten zu tragen.

Der Landkreis Rotenburg (Wümme) leitet seit 2017 die Ausgleichszahlungen nach § 7a NVVG an die Verkehrsunternehmen weiter, um eine Rabattierung der Schülerzeitkarten um mindestens 25 % gegenüber Jedermannzeitkarten sicherzustellen (vgl. Maßnahme 2.1).

Die Mittel nach §7b des NNVG möchte der Landkreis Rotenburg (Wümme) schwerpunktmäßig für Verbesserungen im Angebot (vgl. Maßnahmen 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 und 1.5) verwenden. Darüber hinaus ist auch die Finanzierung der Ausweitung der Verbund-Tarife (HVV und VBN, vgl. Maßnahme 2.2) vorstellbar.

4.3.1 Angebotsinhalte 2019 Plus

4.3.1.1 Verbesserung des Verkehrsangebots

Maßnahme 1.1:

Schaffung eines Grundliniennetzes

Erläuterung

Im Landkreis Rotenburg (Wümme) ist im Nahverkehrsplan 2013-2017 ein Grundliniennetz definiert worden. 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:
Montag bis Freitag zumindest 7 Fahrtenpaare, am Sonnabend zumindest 4 Fahrtenpaare

Umsetzung

- | | |
|---|---------------------|
| X | hohe Priorität |
| | mittlere Priorität |
| | geringere Priorität |

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis, VNO

Federführung

Landkreis, VNO

Finanzierung

Für weitere Angebotsverbesserungen: Verkehrsunternehmen, Landkreis und Gemeinden

Im Landkreis Rotenburg (Wümme) erfüllen diese Kriterien die

- Bahnlinie RB33 Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude,
- Bahnlinie RB37 Bremen – Visselhövede – Soltau,
- Bahnlinien RE4, RB41 Hamburg – Rotenburg (Wümme) – Bremen,
- Bahnlinie RB76 Rotenburg (Wümme) – Verden,
- Buslinie 630 Heeslingen – Zeven – Tarmstedt – Bremen,
- Buslinie 640 Bremervörde – Gnarrenburg – Osterholz-Scharmbeck mit Anschluss an RE8, RE9 und RS2 Richtung Bremen,
- Buslinie 820 Bremervörde – Selsingen – Zeven und
- Buslinie 3860 Zeven – Sittensen – Tostedt mit Anschluss an RE4, RB41 Richtung Hamburg.

Diese Strecken sind damit bereits Bestandteil des Grundliniennetzes für den Landkreis Rotenburg (Wümme).

Der Landkreis strebt zunächst an, auf der Achse

- Bremervörde – Zeven – Rotenburg (Wümme) (neue Linie 800)

eine durchgängige Grundnetzlinie einzurichten. Auch die Relation

- Rotenburg (Wümme) – Bothel – Visselhövede (neue Linie 880)

wird beschleunigt und das Fahrtenangebot auf zumindest 7 Fahrtenpaare von Montag bis Freitag bzw. 4 Fahrtenpaare am Sonnabend ausgebaut.

Der Landkreis wird auf den Bus-Grundnetzlinien neben dem Schülerverkehr ein Grundangebot von 7 Fahrtenpaaren (Montag bis Freitag) auch an Ferientagen sowie 4 Fahrtenpaare am Sonnabend anbieten. Werden weitere Fahrten z.B. von betroffenen Kommunen eingefordert, beteiligt sich der Landkreis bei der Finanzierung hälftig.

Weitere Verbesserungen können nur in Zusammenarbeit mit den benachbarten Landkreisen erreicht werden:

- Bremervörde – Stade in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Stade und
- Bremervörde – Lamstedt – Hemmoor in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Cuxhaven

Maßnahme 1.2:

Umsetzung eines erweiterten Verkehrsangebots mit dem Ziel, die Belange des Schülerverkehrs sicher zustellen und eine Grundversorgung zu erreichen

Erläuterung

Gegenwärtig steht die gesamte Schülerbeförderung auf dem Prüfstand. Gutachterlich begleitet werden Vorschläge erarbeitet, wie der zukünftig die Schülerbeförderung im Landkreis Rotenburg (Wümme) erfolgen kann. Ziel ist dabei eine Optimierung des Schülerverkehrs auf Basis der Nachfrage. Wenn möglich, soll das neue Angebot bessere Verbindungen bieten und für eine systematische Bedienung sorgen.

Die VNO ergänzt anschließend das „Konzept Schülerverkehr“ um

- die Grundnetzlinien,
- den Berufs-, Versorgungs-, Ferien- und Wochenendverkehr und
- Ergänzungsverkehre (mit flexiblen Angeboten wie AST oder mit Bürgerbussen).

In der Anlage 4 findet sich der Fahrplanentwurf für den Verkehr ab 1.08.2019, der das vorgesehene Fahrtenangebot darstellt. Er wird überall dort, wo Mängel in der Bedienungsqualität (vgl. Kapitel 3.2.2), festgestellt wurden, ein Mindestfahrtenangebot vorgesehen. Diese Angebote sollen in der Regel mit bedarfsorientierten Verkehren sicher gestellt werden.

Umsetzung

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

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis, VBN, VNO

Federführung

Landkreis, VNO

Finanzierung

Landkreis für den Schülerverkehr und das Grundangebot;
für weitere Angebotsverbesserungen: Gemeinden und Landkreis

Der Landkreis bietet auf den Nebenlinien ein Grundangebot (möglichst unter Beachtung der Vorgaben zur zeitlichen Verteilung, siehe Tabelle 4.4-1) mit folgenden Kriterien:

- Neben den für den Schülerverkehr notwendigen Fahrten werden insgesamt 3 Fahrtenpaare (Montag bis Freitag, auch an Ferientagen) zwischen den Orten (ab 200 Einwohnern) und dem zugeordneten Grund- bzw. Mittelzentrum angeboten. Diese können erfolgen mit
 - notwendigen Busfahrten (z.B. Einsatz- bzw. Rückfahrten im Schülerverkehr),
 - Bürgerbussen, sofern Vereine vorhanden sind,
 - bedarfsorientierte Verkehren (z.B. AST oder Rufbus), insbesondere an Ferientagen.
- Für Orte ab 1.000 Einwohner werden 4 Fahrtenpaare vorgesehen, wobei eher Busfahrten als bedarfsorientierte Verkehre angeboten werden sollen.

Werden weitere Fahrten z.B. von den betroffenen Kommunen eingefordert, beteiligt sich der Landkreis bei der Finanzierung hälftig.

Das bestehende Angebot der Bürgerbusse bleibt grundsätzlich bestehen, kann jedoch im Einzelfall angepasst werden, um z.B. bessere Bahnanschlüsse zu erreichen. Falls ein Bürgerbus neu eingerichtet wird, werden wird das bedarfsorientiertes Angebot entsprechend angepasst.

Für eine bessere Systematik des Liniennetzes werden künftig in den Fahrplantabellen einiger Bürgerbuslinien auch Fahrten des Schülerverkehrs aufgenommen, die nach wie vor mit Standardbussen gefahren werden. Eine Erweiterung des Fahrtenangebots der Bürgerbusse für den allgemeinen Schülerverkehr ist nicht geplant.

In den Abbildungen 4.3-1 und 4.3-2 ist das neue Netz dargestellt.

Hauptsächlich aus der Überplanung des Schülerverkehrs zeichnen sich folgende Änderungen im Liniennetz ab. Dabei werden alle notwendigen Linien dargestellt, auch wenn sie gegenwärtig im Freistellungsverkehr mit kleinen Fahrzeugen durchgeführt werden:

- Linie 725: Die Linie wird im Sommer 2018 in Süderwalsede geteilt. Der Abschnitt Süderwalsede – Ahausen – Rotenburg (Wümme) erhält die neue Liniennummer 805. Die Fahrten zwischen Hellwege und Rotenburg (Wümme) fahren dann unter der Liniennummer 806.
- Linie 800 Rotenburg (Wümme) – Zeven – Bremervörde
Die Linien 800 und 820 werden zu einer neuen durchgängigen Buslinie 800, wobei zwischen Rotenburg (Wümme), Mulmshorn und Gyhum der Linienweg gestrafft wird. Die Bedienung von Böttersen und Höperhöfen wird von der erweiterten Linie 851 und 855 übernommen. Die Bedienung von Hesedorf (bei Gyhum) wird auf die Linien 832 und 864 übertragen.
- Linie 814 Plönjeshausen – Bevern – Bremervörde
Die gegenwärtige Linie 814 wird um den gegenwärtigen Freistellungsverkehr Richtung Plönjeshausen ergänzt.
- Linie 818 Elm – Selsingen
Diese neue Linie übernimmt die Aufgaben eines gegenwärtigen Freistellungsverkehrs.
- Linie 820
Die Linie wird mit der Linie 800 zu einer neuen Linie 800 (Bremervörde – Zeven – Rotenburg (Wümme)) verschmolzen.
- Linie 821 Zeven – Gnarrenburg – Kuhstedt
Die gegenwärtige Linie 821 (Zeven – Gnarrenburg) wird bis Kuhstedt verlängert.
- Linie 822 Baaste – Farven – Byhusen – Anderlingen – Zeven
Diese neue Linie dient hauptsächlich Schülerinnen und Schülern.

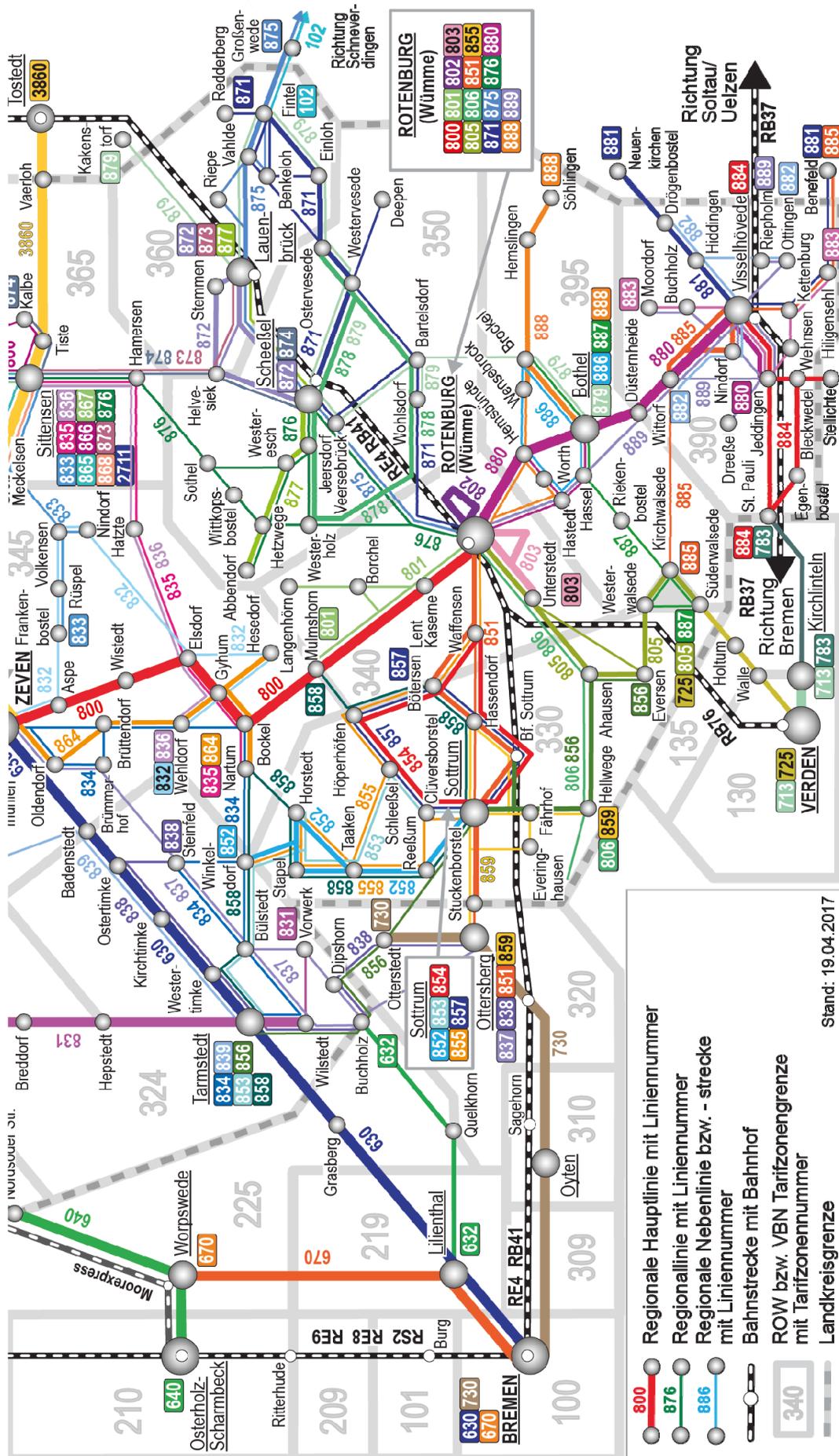


Abb. 4.3-2: Liniennetz ab 01.08.2019 im Landkreis Rotenburg (Wümme), Südteil

- Linie 824 Selsingen – Anderlingen – Winderwohld
Die gegenwärtigen Linien 824 und 825 werden strukturiert in die neuen Linien 824, 825 und 828.
 - Linie 825 Selsingen – Deinstedt – Byhusen – Farven – Baaste
Die gegenwärtigen Linien 824 und 825 werden strukturiert in die neuen Linien 824, 825 und 828..
 - Linie 827 Selsingen – Rhade – Ostereistedt
Die Linie wird um den Ort Godenstedt erweitert.
 - Linie 828 Selsingen – Ohrel – Fehrenbruch
Die Linie übernimmt Aufgaben der gegenwärtigen Linien 824 und 825.
 - Linie 831 Rhade – Tarmstedt – Wilstedt – Vorwerk
Die Bedienung Richtung Bülstedt wird der Linie 834 übertragen.
 - Linie 832 Zeven – Rüspel – Nindorf – Ehestorf – Elsdorf – Hesedorf – Wehldorf
Die gegenwärtige Linie 832 (Zeven – Nindorf) wird über Ehestorf und Elsdorf bis Wehldorf verlängert und übernimmt u. a. den Schülerverkehr (bisher Linie 835 und FVO) zur GS Elsdorf sowie für Hesedorf Zubringerfunktionen zur neuen Linie 800.
 - Linie 833 Frankenbostel – Nindorf – Groß Meckelsen – Sittensen
Diese neue Linie übernimmt die Aufgaben eines gegenwärtigen Freistellungsverkehrs.
 - Linie 834 Zeven – Nartum – Bülstedt – Wilstedt – Tarmstedt
Die gegenwärtige Linie 834 gibt die Bedienung von Buchholz und Vorwerk (neu Linien 831 und 837) auf und wird nach Tarmstedt verlängert.
 - Linie 835 Nartum – Elsdorf – Hamersen – Sittensen
Diese Linie beinhaltet Teile der gegenwärtigen Linie 835 und wird bis Sittensen erweitert.
 - Linie 836 Wehldorf – Elsdorf – Hamersen – Sittensen
Diese neue Linie beinhaltet Teile der gegenwärtigen Linie 862
 - Linie 837 Zeven – Steinfeld – Bülstedt – Wilstedt – Vorwerk – Buchholz – Ottersberg
Diese Linie wird aus der gegenwärtigen Linie 838 zur besseren Übersicht abgetrennt und um Fahrt zwischen Zeven und Wilstedt ergänzt.
 - Linie 838 Steinfeld – Kirchtimke – Tarmstedt – Dipshorn – Buchholz – Ottersberg
Zur besseren Übersicht wird die gegenwärtige Linie 838 in die Linien 837 und 838 aufgeteilt.
 - Linie 839 Ostereistedt – Badenstedt – Kirchtimke – Tarmstedt
Diese neue Linie dient hauptsächlich Schülerinnen und Schülern.
 - Linie 842 Oerel – Hipstedt – Heinschenwalde – Neu Ebersdorf
Die gegenwärtige Linie 842 wird bis Neu Ebersdorf verlängert.
 - Linie 847 Kuhstedt – Gnarrenburg – Brillit – Fahrendorf – Bremervörde
Die gegenwärtige Linie 847 wird im Raum Kuhstedt um einen gegenwärtigen Freistellungsverkehr ergänzt.
 - Linie 849 Gnarrenburg – Kuhstedt – Findorf – Gnarrenburg
Mit dieser Linie wird der Ort Dahldorf neu erschlossen und um gegenwärtige Freistellungsverkehre erweitert.
 - Linie 851 Rotenburg (Wümme) – Waffensen – Böttersen – Hassendorf – Sottrum – Ottersberg
Die gegenwärtige Linie 851 wird um den Ort Böttersen erweitert, um das gegenwärtige Angebot der Linie 800 zu ersetzen. Zwischen Sottrum und Stuckenbostel wird das Angebot der gegenwärtigen Bürgerbuslinie 853 als Fahrten des Bürgerbusses hinzugefügt.
-

- Linie 852 Sottrum – Taaken – Horstedt – Sottrum
Die Fahrplantabelle der gegenwärtigen Bürgerbuslinie 852 wird um bestehende Fahrten der Linie 855 in diesem Raum erweitert.
 - Linie 853 Sottrum – Bittstedt – Taaken – Horstedt – Bülstedt – Westertimke – Tarmstedt
Die Fahrten der bisherigen Bürgerbuslinie 853 (Stuckenbostel – Sottrum) werden unverändert in der Fahrplantabelle der Linie 851 dargestellt.
Die neue Linie 853 dient hauptsächlich Schülerinnen und Schülern.
 - Linie 855 Sottrum – Clüversborstel – Reeßum – Taaken – Horstedt – Bötersen – Waffensen – Rotenburg (Wümme)
Zur besseren Übersicht werden Fahrten zwischen Sottrum und Horstedt sowie zwischen Sottrum und Stuckenbostel den Linien 852 und 859 zugefügt. Die verbleibenden Fahrten werden um die Bedienung von Waffensen und dem Bahnhof Rotenburg (Wümme) erweitert.
 - Linie 856 Eversen – Ahausen – Hellwege – Sottrum – Buchholz – Wilstedt – Tarmstedt
Die Fahrplantabelle der gegenwärtigen Bürgerbuslinie 856 (Ahausen – Sottrum) wird um Fahrten der bisherigen Linie 857 zwischen Sottrum und Eversen ergänzt. Hinzu kommt noch der Schülerverkehr in Richtung Tarmstedt. Das Angebot des Bürgerbusses bleibt unverändert.
 - Linie 857 Sottrum – Clüversborstel – Bötersen – Hassendorf – Sottrum
Die Fahrten zwischen Sottrum und Eversen gehen auf die Linie 856 über.
 - Linie 858 Mulmshorn – Schleeßel – Höperhöfen – Bötersen – Waffensen – Hassendorf – Sottrum – Horstedt – Tarmstedt
Die gegenwärtige Linie beginnt künftig bereits in Mulmshorn.
 - Linie 859 Hellwege – Hassendorf – Sottrum – Everinghausen – Stuckenbostel – Ottersberg
Die gegenwärtige Linie 859 Sottrum – Everinghausen – Stuckenbostel wird um gegenwärtige Freistellungsverkehre erweitert.
 - Linie 861 Wense – Steddorf – Heeslingen – Zeven
Die gegenwärtige Linie 861 wird zwischen Wense und Heeslingen konsequent über Steddorf geführt. Die Bedienung von Sassenholz, Meinstedt und Offensen übernimmt die neue Linie 862.
 - Linie 862 Anderlingen – Sassenholz – Meinstedt – Offensen – Heeslingen – Zeven
Das Angebot der bisherigen Linie 862 (Zeven – Gyhum – Elsdorf – Heeslingen – Sittensen) wird den Linien 832, 833, 835, 836 und 868 übertragen.
Die neue Linie 862 übernimmt Aufgaben der gegenwärtigen Linie 861.
 - Linie 864 Zeven – Gyhum – Hesedorf – Bockel – Nartum
Die Fahrten der gegenwärtigen Bürgerbuslinie 864 werden um den Hesedorf erweitert, um so in Gyhum Anschlussverbindungen zur neuen Linie 800 zwischen Hesedorf und Rotenburg (Wümme) herzustellen.
 - Linie 867 Wense – Steddorf – Ippensen – Sittensen
Die neue Linie 867 dient hauptsächlich Schülerinnen und Schülern.
 - Linie 868 Zeven – Wiersdorf – Groß Meckelsen – Klein Meckelsen – Wohnste/ – Sittensen
Die neue Linie 868 dient hauptsächlich Schülerinnen und Schülern.
 - Linie 871 Rotenburg (Wümme) – Bartelsdorf – Scheeßel – Westervesede – Fintel – Redderberg
Die gegenwärtige Linie 871 wird über Fintel hinaus nach Haxloh und Redderberg verlängert. Die gegenwärtigen Fahrten zwischen Fintel und Lauenbrück werden der neuen Linie 875 übertragen.
 - Linie 872 Lauenbrück – Stemmen – Helvesiek – Scheeßel – Lauenbrück
Die Fahrplantabelle der gegenwärtigen Bürgerbuslinie 872 wird um Fahrten für den Schülerver-
-

kehr in den Raum erweitert. Sie übernimmt dabei auch Aufgaben der gegenwärtigen Linie 875. Das Angebot des Bürgerbusses bleibt unverändert.

- Linie 873 Lauenbrück – Helvesiek – Sittensen
Das Fahrtenangebot der gegenwärtigen Bürgerbuslinie 873 (Lauenbrück – Fintel – Großenwede) geht unverändert in der neuen Linie 875 auf.
Die neue Linie 873 dient hauptsächlich Schülerinnen und Schülern.
 - Linie 874 Scheeßel – Helvesiek – Sittensen – Kalbe
Die neue Linie 874 übernimmt zwischen Scheeßel und Sittensen zum Teil Fahrten der gegenwärtigen Linie 876.
 - Linie 875 Rotenburg (Wümme) – Scheeßel – Lauenbrück – Vahlde – Fintel – Großenwede (– Schneverdingen)
Die Bedienung der Gemeinden Stemma und Helvesiek wird der erweiterten Linie 872 übertragen. Der Schwerpunkt der neuen Linie 875 liegt zwischen Lauenbrück und Fintel. Neben dem Schülerverkehr der gegenwärtigen Linie 871 wird auch das Angebot der bisherigen Bürgerbuslinie 873 unverändert in die neue Linie 875 übernommen. Der gegenwärtige Freistellungsverkehr zwischen Lauenbrück und Schneverdingen könnte sowohl in die neue Linie 875 als auch die VH-Linie 102 (Fintel – Schneverdingen) integriert werden.
 - Linie 876 Sittensen – Wittkopsbostel – Hetzwege – Jeersdorf – Scheeßel – Rotenburg (Wümme)
Aus dieser Linie werden Fahrten zwischen Sittensen – Helvesiek – Scheeßel der Linie 874 übertragen.
 - Linie 877 Scheeßel – Hetzwege – Wittkopsbostel – Westeresch – Jeersdorf – Scheeßel – Lauenbrück
Die Fahrplattabelle der gegenwärtigen Bürgerbuslinie wird um Fahrten des Schülerverkehrs erweitert. Das Fahrtenangebot des Bürgerbusses bleibt unverändert, sollte aber besser auf Bahnanschlüsse abgestimmt werden.
 - Linie 878 Scheeßel – Jeersdorf – Westerholz – Bartelsdorf – Ostervesede – Scheeßel
Die Fahrplattabelle der gegenwärtigen Bürgerbuslinie wird um Fahrten des Schülerverkehrs erweitert. Das Fahrtenangebot des Bürgerbusses bleibt unverändert, sollte aber besser auf Bahnanschlüsse abgestimmt werden.
 - Linie 879 Bothel – Brockel – Scheeßel – Fintel – Lauenbrück – Kakenstorf
Die neue Linie 879 dient hauptsächlich Schülerinnen und Schülern und beinhaltet Fahrten des Freistellungsverkehrs zur RRS-Schule in Kakenstorf.
 - Linie 880 Rotenburg (Wümme) – Hemsbünde – Bothel – Wittorf – Visselhövede – Jeddigen
Zur Beschleunigung der Fahrzeiten zwischen Rotenburg (Wümme) und Visselhövede wird die neue Linie 880 grundsätzlich nicht mehr über Brockel und direkt zwischen Wittorf nach Visselhövede geführt.
Notwendige Fahrten im Schülerverkehr über Jeddigen sowie die Direktfahrten zwischen Rotenburg (Wümme) und Visselhövede erhalten die neue Liniennummer 889.
 - Linie 881 Neuenkirchen – Drögenbostel – Hiddingen – Visselhövede – Benefeld
Die Fahrplattabelle der gegenwärtigen Bürgerbuslinie 881 wird um Fahrten des Freistellungsverkehrs erweitert. Das Fahrtenangebot des Bürgerbusses bleibt unverändert.
 - Linie 882 Ottingen – Drögenbostel – Hiddingen – Visselhövede – Wittorf
Die neue Linie umfasst gegenwärtige Fahrten im Freistellungsverkehr. Der Abschnitt Visselhövede – Wittorf entfällt, sobald die Grundschule in Wittorf geschlossen wurde.
-

- Linie 883 Moordorf – Buchholz – Visselhövede – Jeddigen – Wehsen – Kettenburg – Hilligensehl
Die neue Linie umfasst gegenwärtige Fahrten im Freistellungsverkehr.
- Linie 884 Visselhövede – Jeddigen – Schafwinkel – Stellichte – Jeddigen – Visselhövede
Die Fahrplantabelle der gegenwärtigen Bürgerbuslinie wird um Fahrten des Freistellungsverkehrs erweitert. Das Fahrtenangebot des Bürgerbusses bleibt unverändert.
- Linie 885 Visselhövede – Nindorf – Wittorf – Kirchwalsede
Die Fahrplantabelle der gegenwärtigen Bürgerbuslinie wird um Fahrten des Freistellungsverkehrs erweitert. Das Fahrtenangebot des Bürgerbusses bleibt unverändert.
- Linie 887 Westerwalsede – Süderwalsede – Kirchwalsede – Bothel – Brockel
Die gegenwärtige Buslinie wird um Fahrten des Freistellungsverkehrs zur GS Kirchwalsede erweitert.
- Linie 888 Rotenburg (Wümme) – Hastedt – Hemsbünde – Bothel – Brockel – Wensebrock – Hemslingen – Söhlingen
Die Linie wird zwischen Bothel (Anschluss zur Linie 880) und Söhlingen über den Schülerverkehr hinaus ergänzt, um das gegenwärtige Angebot für Brockel zu erhalten und die Gemeinde Hemslingen zu verbessern.
- Linie 889 Rotenburg (Wümme) – Wittorf – Jeddigen – Visselhövede – Ottingen – Riepholm
Die Linie umfasst auch die gegenwärtigen Direktfahrten der Linie 880 im Schülerverkehr zwischen Rotenburg (Wümme) und Visselhövede und den Schülerverkehr zwischen Wittorf, Jeddigen und Visselhövede.

Mit diesem neuen Netz werden die Bedürfnisse des Schülerverkehrs abgedeckt und darüber hinaus auch an Ferientagen Fahrtmöglichkeiten z.B. mit bedarfsorientierten Verkehren (AST oder Rufbus) angeboten, um die in Maßnahme 1.3 beschriebenen Relationen zumindest in die Kategorie B zu bringen.

Für Orte mit mehr als 1.000 Einwohner, die bereits gegenwärtig an Ferientagen oder am Sonnabend mit Linienbusfahrten bedient werden, sind auch weiterhin Busfahrten vorgesehen, wobei künftig auf einen effizienteren Fahrzeugeinsatz geachtet wird. Gegenwärtig werden auf einigen Linien (z.B. 725, 800, 810, 820, 821, 831, 871, 875, 876, 880 und 3860) an Ferientagen oder am Sonnabend wenige Fahrten angeboten. Die eingesetzten Fahrzeuge haben dabei lange Pausen (bis 4 Stunden). Mit dem Fahrplanentwurf wird das Fahrtenangebot auf den Grundnetzlinien mit den vorhandenen Fahrzeugeinsatz aufgestockt und auf den übrigen genannten Linien das vorhandene Fahrtenangebot mit weniger Fahrzeugen sicher gestellt. Dies kann zu entsprechenden Veränderungen der gegenwärtigen Zeitlagen führen.

Maßnahme 1.3:

Verbindungen Orte – GZ bzw. MZ werden mit AST-Verkehren oder Bürgerbussen so verbessert, dass eine Bedienungs-, Verbindungsqualität und eine zeitliche Verteilung zumindest der Kategorie B erreicht wird.

Erläuterung

In der Bedienungsebene I (örtliche Verkehre) werden die Verbindungen zwischen den Orten und den jeweiligen Grund- bzw. Mittelzentrum betrachtet, die in den Kapiteln 3.2.2 (Bedienungsqualität), 3.2.3 (Zeitliche Verteilung der Bedienung) und 3.2.4 (Verbindungsqualität) eine Bewertung der Kategorie C erhalten haben.

Eine Reihe von Verbindungen konnte bereits mit Bürgerbussen und durch die Integration des bisher freigestellten Schülerverkehrs in Linienfahrten deutlich verbessert werden. Im Einzelfall kann eine weitere Öffnung dieser Schülerverkehre zu weiteren Verbesserungen führen.

Viele Verbindungen der Kategorie C haben durch den Schülerverkehr eine ausreichende (mindestens Kategorie B) 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. Dabei ist auch auf eine gute zeitliche Verteilung zu achten.

Außerhalb der Schulzeiten kann auch ein bedarfsorientiertes Angebot wie z.B. mit Anruf-Sammel-Taxiverkehren (AST) für eine mindestens genügende Bedienungsqualität sorgen. Die Einrichtung von Bürgerbuslinien kann für Verbesserungen der Anbindung der Orte zu ihrem Grundzentrum eine weitere Möglichkeit sein.

Umsetzung

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

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Landkreis, VNO

Federführung

Verkehrsunternehmen, VNO

Finanzierung

Ab 1.08.2019 wird der ÖPNV hauptsächlich aus den Einnahmen der Fahrgäste und den Regelungen des ÖDA bzw. der allgemeinen Vorschrift finanziert.

Der Landkreis geht davon aus, dass durch den Kauf von Schülersammelzeitkarten durch den Landkreis und Fahrkarteneinnahmen von Dritten die umgewandelten FVO-Verkehre im Regelfall ohne weiteren Zuschuss 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.

Der Landkreis bezuschusst sowohl die Anschaffung als auch den laufenden Betrieb von Bürgerbussen. Für die Verbindungen, auf denen kein Bürgerbus verkehrt, wird der Landkreis ein Grundangebot (z.B. 3 Fahrtenpaaren) mit bedarfsorientierten Verkehren (z.B. AST) bereit stellen. Zusätzliche Leistungen können von den Kommunen beim Landkreis bestellt werden. Diese zusätzlichen Kosten werden in der Regel hälftig zwischen den Kommunen und dem Landkreis aufgeteilt.

Die nachfolgenden Tabellen 4.3-1 und 4.3-2 geben eine Übersicht, auf welchen Relationen Verbesserungsbedarf besteht. Maßgeblich ist die Zuordnung nach einem Qualitätskriterium der Kategorie C.

Bewertungen der Kategorie C**Bedienungsebene I**

Ort	Bedienungsqualität		Zeitliche Verteilung		Verbindungs- qualität
	an Schul- tagen	in den Ferien	an Schul- tagen	in den Ferien	
Stadt Bremervörde					
Elm			C	C	
Iselersheim				C	
Minstedt		C	C	C	
Nieder Ochtenhausen					C
Plönjeshausen	C	C	C	C	
Spreckens		C	C	C	
Stadt Rotenburg					
Borchel		C	C	C	
Waffensen			C	C	
Stadt Visselhövede					
Buchholz	C	C	C	C	
Kettenburg	C	C	C	C	
Nindorf				C	
Ottingen	C	C	C	C	
Gemeinde Gnarrenburg					
Augustendorf			C	C	C
Fahrendorf			C	C	
Findorf				C	
Glinstedt			C	C	
Klenkendorf			C	C	
Kuhstedtermoor				C	
Langenhausen			C	C	
Gemeinde Scheeßel					
Abbendorf			C	C	
Hetzwege			C	C	
Jeersdorf			C	C	
Westeresch				C	
Westerholz			C	C	
Wittkopsbostel			C	C	
Wohlsdorf			C	C	C
Samtgemeinde Bothel					
Hemsbünde					C
Hemslingen		C	C	C	
Kirchwalsede	C	C	C	C	
Söhlingen		C	C	C	
Süderwalsede	C	C	C	C	
Westerwalsede	C	C	C	C	
Worth		C	C	C	C
Samtgemeinde Fintel (Grundzentrum Lauenbrück)					
Helvesiek			C	C	C
Stemmen			C	C	
Samtgemeinde Geestequelle (Grundzentrum Oerel)					
Alfstedt		C		C	C
Ebersdorf		C	C	C	
Heinschenwalde		C	C	C	
Hipstedt					C
Oese		C	C	C	
Volkmarst		C	C	C	

Tabelle 4.3-1: Bedienungsebene I, Übersicht Verbesserungsbedarf, Teil 1

Ort	Bedienungsqualität		Zeitliche Verteilung		Verbindungs- qualität
	an Schul- tagen	in den Ferien	an Schul- tagen	in den Ferien	
Samtgemeinde Selsingen					
Anderlingen	C	C	C	C	
Byhusen	C	C	C	C	C
Deinstedt				C	
Farven		C	C	C	
Lavenstedt	C	C	C	C	
Malstedt	C	C	C	C	C
Ober Ochtenhausen		C	C	C	
Ohrel	C	C	C	C	
Ostereistedt	C	C	C	C	C
Rhade	C	C	C	C	C
Rhadereistedt		C	C	C	
Rockstedt	C	C	C	C	C
Sandbostel		C	C	C	
Samtgemeinde Sittensen					
Freetz		C	C	C	
Hamersen		C	C	C	
Ippensen	C	C	C	C	
Kalbe		C	C	C	
Klein Meckelsen	C	C	C	C	C
Lengenbostel		C	C	C	
Vierden	C	C	C	C	C
Wohnste	C	C	C	C	C
Samtgemeinde Sottrum					
Ahausen			C	C	
Bötersen			C	C	
Clüversborstel				C	
Eversen		C	C	C	
Hellwege			C	C	
Höperhöfen			C	C	
Horstedt			C	C	
Reeßum			C	C	
Stapel			C	C	
Taaken			C	C	
Winkeldorf			C	C	
Samtgemeinde Tarmstedt					
Buchholz	C	C	C	C	
Bülstedt	C	C	C	C	C
Dipshorn	C	C	C	C	
Steinfeld	C	C	C	C	
Vorwerk	C	C	C	C	C
Samtgemeinde Zeven					
Bademühlen		C	C	C	
Brüttendorf				C	
Hatzte	C	C	C	C	
Hesedorf			C	C	
Nartum				C	
Oldendorf			C	C	
Rüspel	C	C	C	C	C
Wehldorf				C	
Gemeinde Heeslingen					
Boitzen				C	
Wense			C	C	C
Wiersdorf	C	C	C	C	

Tabelle 4.3-2: Bedienungsebene I, Übersicht Verbesserungsbedarf, Teil 2

Der Schwerpunkt des Landkreises liegt zunächst bei der Beseitigung der Kategorie C bei der Bedienungsqualität. In diesen Fällen fehlen für eine Mindestbedienung Fahrten. Sie wird der Landkreis mit dem künftigen neuen Netz (ab 1.08.2019) in der Regel als bedarfsorientierten Verkehr (z.B. Rufbus oder AST) anbieten, falls nicht ein Bürgerbus diese Funktion übernehmen kann. Bei der Einrichtung von neuen Fahrtmöglichkeiten wird darauf geachtet, dass die zeitliche Verteilung ebenfalls verbessert wird.

Zur Verbesserung der zeitliche Verteilung und der Verbindungsqualität muss im Einzelfall geprüft werden, wie eine Verbesserung erreicht werden kann, ohne dass andere Relationen auf die Kategorie C verschlechtert werden.

Folgenden Verbesserungen sind vorgesehen, um in den Kommunen ein Grundangebot herzustellen:

- **SG Bothel**

Ersatzbedienung (für direktere Linienführung der Linie 880) für Brockel und Wensebrock (gegebenenfalls als bedarfsorientierter Verkehr)

Bedarfsorientierte Verkehre zwischen Bothel und Hemslingen, Kirchwalsede, Söhlingen, Süderwalsede, Westerwalsede sowie Worth

- **Stadt Bremervörde**

Integration des gegenwärtigen Freistellungsverkehrs Plönjeshausen in den Linienverkehr.

Bedarfsorientierte Verkehre (hauptsächlich an Ferientagen) nach Plönjeshausen, Minstedt und Spreckens

- **SG Geestequelle**

Bedarfsorientierte Verkehre an Ferientagen zwischen Oerel und Alfstedt, Ebersdorf, Heinschenwalde, Oese sowie Volkmarst

- **SG Selsingen**

Bedarfsorientierte Verkehre zwischen Selsingen und Anderlingen, Byhusen, Farven, Lavenstedt, Malstedt, Ober Ochtenhausen, Ohrel, Ostereistedt, Rhade, Rhadereistedt, Rockstedt sowie Sandstedt

- **SG Sittensen**

Bedarfsorientierte Verkehre zwischen Sittensen und Freetz, Hamersen, Ippensen, Kalbe, Klein Meckelsen, Langenbostel, Vierden sowie Wohnste,

- **SG Sottrum**

Prüfung, wie in Ahausen gute Anschlüsse zwischen dem Bürgerbus (Linie 856 Ahausen – Sottrum) und der gegenwärtigen Linie 725 (künftig 805 Süderwalsede – Eversen – Ahausen – Rotenburg (Wümme)) geschaffen werden können. Alternativ könnte auch ein bedarfsorientierter Verkehr an Ferientagen nach Eversen eingerichtet werden

- **SG Tarmstedt**

Bedarfsorientierte Verkehre zwischen Tarmstedt und Buchholz, Bülstedt, Dipshorn, Steinfeld sowie Vorwerk

- **Stadt Rotenburg (Wümme)**

Bedarfsorientierter Verkehr an Ferientagen nach Borchel

- **Stadt Visselhövede**

Integration des gegenwärtigen Freistellungsverkehrs Richtung Buchholz, Kettenburg und Ottingen in den Linienverkehr und bedarfsorientierte Verkehre (hauptsächlich an Ferientagen) in diese Orte

- **SG Zeven**

Ersatzbedienung (für direktere Linienführung der Linie 800) für Hesedorf (mit Bürgerbuslinie 864 oder gegebenenfalls als bedarfsorientierter Verkehr)

Bedarfsorientierte Verkehre zwischen Zeven und Bademühlen, Hatzte sowie Rüspel und Heeslingen und Wiersdorf.

Maßnahme 1.4:

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

Erläuterung

In der Bedienungsebene II (regionale Verkehre) werden die Verbindungen zwischen Grundzentren sowie größeren Orten (ab 1.000 Einwohner) und dem relevanten 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. bessere Anschlüsse zur Bahn hergestellt werden. Wo dies nicht realisierbar ist, wird der Landkreis die notwendigen Fahrten schaffen. Dies können zusätzliche Busfahrten oder auch bedarfsorientierte Verkehre sein.

Umsetzung

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

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Landkreis, teilweise Nachbarlandkreise, VNO

Federführung

Verkehrsunternehmen, VNO

Finanzierung

Der Landkreis stellt ein Grundangebot (3 bzw. 6 Fahrtenpaare) bereit. Dies kann sowohl mit zusätzlichen Buslinienfahrten als auch mit Bürgerbusse als auch mit bedarfsorientierten Verkehren (z.B. AST) erfolgen. Darüberhinaus gehende zusätzliche Leistungen können von den Kommunen beim Landkreis bestellt werden. Diese zusätzlichen Kosten werden in der Regel hälftig zwischen den Kommunen und dem Landkreis aufgeteilt.

Die folgenden Relationen werden durch die Umsetzung der Maßnahme 1.1 (Grundnetzlinien) verbessert:

- Bremervörde – Rotenburg (Wümme): Reisezeit
- Zeven – Rotenburg (Wümme): Reisezeit,
- Bremervörde – Zeven: zeitliche Verteilung,
- Selsingen – Zeven: zeitliche Verteilung,
- Zeven – Rotenburg (Wümme): zeitliche Verteilung,
- Elsdorf – Rotenburg (Wümme): Reisezeit und zeitliche Verteilung,
- Visselhövede – Rotenburg (Wümme): Reisezeit.

Auf den folgenden Relationen müssen mehr Fahrtmöglichkeiten eingerichtet werden, um das Angebot verbessern:

- Gnarrenburg – Zeven: Fahrtenhäufigkeit,
- Hellwege – Rotenburg (Wümme): Fahrtenhäufigkeit an Ferientagen.

Die Reisezeit sollte auf folgenden Relationen beschleunigt werden, zudem müsste gleichzeitig eine bessere zeitliche Verteilung geachtet werden:

- Hepstedt – Zeven,
- Jeersdorf – Rotenburg (Wümme),
- Kirchwalsede – Rotenburg (Wümme),
- Wilstedt – Zeven.

Auf folgenden Relationen fehlt zumeist nur eine Fahrtmöglichkeit, z.B. eine Hinfahrt vor 7:00 Uhr oder eine Rückfahrt nach 17:00 Uhr, um für die zeitliche Verteilung eine Bewertung zumindest der Kategorie B zu erhalten:

- **Fintel – Rotenburg (Wümme):** Eine Frühfahrt z.B. zum Bahnhof Lauenbrück fehlt,
- Hepstedt – Zeven, Wilstedt – Zeven, Tarmstedt – Zeven: Eine Frühfahrt auf Linie 630 fehlt,
- **Karlshöfen – Bremervörde:** Start ersten Fahrt (gegenwärtig Gnarrenburg ab 5:41 Uhr) in Karlshöfen gegebenenfalls als bedarfsorientierter Verkehr möglich,
- **Sittensen – Zeven:** Gegebenenfalls erste Fahrt auf Linie 3860 um ca. 45 Minuten vorverlegen,
- **Ahausen – Rotenburg (Wümme):** Auf Linie 725 (künftig 805) fehlt eine Frühfahrt an Ferientagen,
- **Hassendorf – Rotenburg (Wümme):** Es fehlen Ankünfte in Rotenburg (Wümme) an Ferientagen vor 7:00 und 9:00 Uhr, sowie eine Rückfahrt nach 17:00 Uhr (auch an Schultagen),
- **Hellwege – Rotenburg (Wümme):** Es fehlen Ankünfte in Rotenburg (Wümme) vor 7:00 Uhr, an Ferientagen auch vor 9:00 Uhr, sowie an Ferientagen Rückfahrten nach 13:00 und 15:00 Uhr sowie auch an Schultagen nach 17:00 Uhr,
- **Jeersdorf – Rotenburg (Wümme):** Ankunft Linie 876 am Bahnhof Scheeßel bis ca. 6:45 Uhr Abfahrt Linie 878 ab Scheeßel Bahnhof ca. 17:40 Uhr,
- **Kirchwalsede – Rotenburg (Wümme):** Fahrt nach 17:00 Uhr auf Linie 725 (künftig 805) sowie Frühfahrt an Ferientagen fehlt.

Auf den folgenden Relationen liegen die Reisezeit und teilweise die zeitliche Verteilung in der Kategorie C. Da sie nicht allein vom Landkreis Rotenburg (Wümme) verbessert werden können, wären Absprachen mit benachbarten Aufgabenträgern bzw. bei Bahnverkehren mit der LNVG erforderlich:

- Bremervörde – Stade
- Bremervörde – Hemmoor
- Zeven – Achim
- Zeven – Buxtehude
- Zeven – Osterholz-Scharmbeck
- Zeven – Stade
- Rotenburg (Wümme) – Soltau, auch zeitliche Verteilung
- Rotenburg (Wümme) – Walsrode
- Sottrum – Achim, auch zeitliche Verteilung
- Sottrum – Verden, auch zeitliche Verteilung
- Visselhövede – Walsrode, auch zeitliche Verteilung

Maßnahme 1.5:	
Verbindungen GZ – OZ, größere Orte (über 1.000 Einwohner) – OZ sowie MZ – OZ werden zumindest so verbessert, dass zumindest eine Bedienungs-, Verbindungsqualität und eine zeitliche Verteilung der Kategorie B erreicht wird.	
Erläuterung	
Das Fahrtenangebot ist aus allen Grundzentren in die Oberzentren mindestens mit der Kategorie B 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	
<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität
Beteiligte	
Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Landkreis, teilweise Nachbarlandkreise, VNO	
Federführung	
Verkehrsunternehmen, VNO	
Finanzierung	
Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Landkreis	

Mit der neu überplanten Linie 800 (Bremervörde – Zeven – Rotenburg (Wümme)) mit guten Anschlüssen am Bahnhof Rotenburg (Wümme) lässt sich die Verbindungsqualität von der Kategorie C in die Kategorie B für folgende Relationen verbessern:

- GZ Selsingen – Hamburg,
- GZ Selsingen – Bremen,
- Elsdorf – Bremen,
- Elsdorf – Hamburg.

Darüber hinaus ergeben sich folgende Handlungsfelder auf folgenden Relationen, die bei der Verbindungsqualität eine Einstufung der Kategorie C erhalten haben:

- Hassendorf – Bremen
- Heeslingen – Bremen
- Tarmstedt – Hamburg.

Mit den neuen Grundnetzlinien 800 und 880 werden folgenden Relationen aufgewertet, die gegenwärtig bei der zeitlichen Verteilung in die Kategorie C fallen:

- GZ Bothel – Bremen
- Elsdorf – Bremen

Mit zusätzlichen Fahrten (gegebenenfalls auch als bedarfsorientiertes Angebot) ließen sich folgende Relationen bei der zeitlichen Verteilung aufwerten, die gegenwärtig die Kategorie C aufweisen:

- GZ Bothel – Hamburg: Linie 880 Rotenburg (Wümme) an ca. 6:05 Uhr, ab ca. 20:10 Uhr,
- GZ Gnarrenburg – Hamburg: Linie 640 Bremervörde an ca. 5:20 Uhr,
- GZ Selsingen – Bremen: Linie 800 Zeven an gegen ca. 5:50 Uhr (Anschluss zur Linie 630),

- GZ Selsingen – Hamburg: Linie 800 Bremervörde an ca. 5:20 Uhr,
- GZ Visselhövede – Hamburg: Linie 880 Rotenburg (Wümme) an ca. 6:05 Uhr,
- Ahausen – Bremen: Linie 725 (künftig 805) erste Fahrt verschieben: Rotenburg (Wümme) an ca. 6:30 Uhr und Fahrt auch an Ferientagen, oder Linie 856 nach Sottrum Bahnhof an ca. 6:35 Uhr
- Fintel – Hamburg: Linie 875 (neu) Fintel – Lauenbrück (an ca. 6:15 Uhr),
- Hassendorf – Bremen: Linie 851 Sottrum Akazienweg (Bahnhof) an ca. 6:35 Uhr,
- Hellwege – Bremen Linie 856 Sottrum Akazienweg (Bahnhof) an ca. 6:35 Uhr sowie an Ferientagen 8:35 und 15:35 Uhr und ab Bahnhof Sottrum ab 16:30 Uhr
- Hepstedt – Bremen: Linie 831 Tarmstedt an bis ca. 13:40 Uhr,
- Jeersdorf – Hamburg: Linie 876 Scheeßel Bahnhof an ca. 6:10 Uhr und bis ca. 7:20 Uhr an Ferientagen, Abfahrt ab Scheeßel Bahnhof ca. 18:15 oder 18:40 Uhr
- Elsdorf – Hamburg: Linie 800 Rotenburg (Wümme) an ca. 6:05 Uhr, ab ca. 20:10 Uhr
- Kuhstedt – Bremen: Start der ersten Fahrt (Linie 640 gegenwärtig Gnarrenburg ab 5:03 Uhr) in Kuhstedt gegebenenfalls als bedarfsorientierter Verkehr möglich.

Um für die Relation

- GZ Visselhövede – Hannover

eine Verbesserung zu erreichen, wäre eine neue Fahrt Visselhövede – Walsrode notwendig, die gegen ca. 6:15 Uhr in Walsrode ankommt.

Maßnahme 1.6:	
Einrichten von zentrumsnahen Haltestellen bei schulbezogenem Linienverkehr	
Erläuterung	Schulbezogene Linienverkehre sind intensiv auf die Hauptnutzerguppe 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 auch unter Kostenaspekten erforderlich.
Umsetzung	<input type="checkbox"/> hohe Priorität <input checked="" type="checkbox"/> mittlere Priorität <input type="checkbox"/> geringere Priorität
Beteiligte	Verkehrsunternehmen, Kommunen, Landkreis, LNVG, HVV, VNO
Federführung	Landkreis, VNO
Finanzierung	Verkehrsunternehmen

Maßnahme 1.7:	
Bedienung von regional bedeutsamen Einrichtungen	
Erläuterung	Es wird bemängelt, dass regional bedeutsame Einrichtungen wie Krankenhäuser oder Bildungsträger für beispielsweise Umschulungsmaßnahmen schlecht mit dem ÖPNV erreichbar sind. Es ist daher zu prüfen, ob eine Bedienung zu den relevanten Zeiten mit vorhandenen Linienfahrten unter wirtschaftlichen Aspekten verbessert werden kann.
Umsetzung	<input type="checkbox"/> hohe Priorität <input checked="" type="checkbox"/> mittlere Priorität <input type="checkbox"/> geringere Priorität
Beteiligte	Verkehrsunternehmen, VNN, VBN, VNO
Federführung	VNN/ VBN
Finanzierung	Verkehrsunternehmen, VBN

Maßnahme 1.8:**Anbindung von bedeutenden Arbeitsstätten und Gewerbegebieten****Erläuterung**

Der Landkreis Rotenburg (Wümme) strebt eine bessere Anbindung von Gewerbegebiet mit dem ÖPNV an. Um die mögliche Fahrgastpotenziale für den Busverkehr zu gewinnen, muss im Detail zusammen mit den Betrieben und Unternehmen sowie den Verkehrsunternehmen untersucht werden, auf welchen Linien zusätzliche Haltestellen in Gewerbegebieten bedient werden können. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob die Verkehrsbedürfnisse auf vorhandenen Buslinien Fahrtverschiebungen oder/ und ggf. weitere zusätzliche Fahrten erfordern.

Umsetzung

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

Beteiligte

Landkreis, Gemeinden, Betriebe und Unternehmen, Verkehrsunternehmen, ZVBN, VNO

Federführung

Verkehrsunternehmen, VNO

Finanzierung

Verkehrsunternehmen

4.3.1.2 Weiterentwicklung der Tarife

Maßnahme 2.1:

Erhalt und Weiterentwicklung VBN/ROW-Tarif.

Erläuterung

Der gegenwärtige **kreiseinheitliche Tarif** für den Busverkehr im Landkreis Rotenburg (Wümme) besteht aus der Anwendung des VBN- und ROW-Tarifs. Die beiden Tarife müssen auch in Zukunft weiterhin angewendet werden.

Eine Ausdehnung des VBN-Tarifs in die Stadt Visselhövede und SG Bothel incl. der RB37 zwischen Visselhövede und Langwedel wird begrüßt und unterstützt.

Eine Weiterentwicklung des ROW-Tarifs sollte dabei regelmäßig z.B. vor dem Hintergrund der Ausdehnung von Verbundtarifen entlang der Bahnstrecken oder bei der Vergünstigung von Schülerfahrkarten betrachtet werden.

Kurzfristig ist sicherzustellen, dass die **Schülerzeitkarten** einen Rabatt von mindestens 25% gegenüber vergleichbaren Jedermann-Fahrkarten haben. Dies ist die Voraussetzung für den Erhalt der Landesmittel, weil sie nur dann dem Landkreis zur Verfügung stehen (siehe Kapitel 1.3.2, § 7a NNVG).

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Landkreis, VBN, ZVBN, VNO

Federführung

Landkreis für ROW-Tarif

Finanzierung

Landkreis zusammen mit dem Kommunen

Maßnahme 2.2:**Einführung des HVV-Tarifs auf den Bahnstrecken****Erläuterung**

Für die Schienenstrecken in Richtung Hamburg ist ab Sottrum (RE4, RB41) und Heinschenwalde (RB33) sowie von Visselhövede Richtung Soltau (RB37) die Anwendung des HVV-Tarifs angestrebt.

Gegenwärtig verhandeln (gutachterlich begleitet) die Landkreise Rotenburg (Wümme), Cuxhaven, Heidekreis und Uelzen mit dem Land Niedersachsen über den Umfang und die Finanzierung. Mit Stand April 2017 ist vorgesehen, den HVV-Tarif für Zeitkarten auf den genannten Strecken im Jahr 2019 einzuführen. Gleichzeitig sollen HVV-Einzelkarten auf der RB33 angeboten werden.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis, LNVG, HVV, VBN, VNO

Federführung

Landkreis, LNVG, VNO

Finanzierung

Landkreis, Gemeinden, Länder Niedersachsen und Hamburg

Maßnahme 2.3:**Weiterentwicklung des Übergangstarifs in Richtung HVV sowie Schaffung eines Übergangstarifs auf den Bahnstrecken in Richtung VBN****Erläuterung**

Im Landkreis Rotenburg (Wümme) besteht gegenwärtig im Busverkehr mit dem VBN- und ROW-Tarif ein weitgehend kreiseinheitlicher Tarif (vgl. Kapitel 2.5.1). Diese Konstruktion bildet die Grundlage für die Übergangstarife. Mit der Einführung des ROW-Tarifs sind Übergangstarife in den HVV und VBN geschaffen worden. Auf den Schienenstrecken außerhalb der Verkehrsverbünde existieren Übergangstarife für Zeitkarten in Richtung HVV.

Für die Schienenstrecken in Richtung Hamburg ist ab Sottrum und Heinschenwalde sowie von Visselhövede Richtung Soltau die Anwendung des HVV-Tarifs anzustreben.

Auf der RB37 (Uelzen – Soltau – Visselhövede – Bremen) ist die die Anwendung des VBN-Tarif auf dem Abschnitt Visselhövede – Bremen angestrebt. Mit Einführung des VBN-Tarifs auf der Schiene wird gleichzeitig für den Busverkehr in der Stadt Visselhövede sowie der Samtgemeinde Bothel ebenfalls der VBN-Tarif angewendet.

Mit der Einführung der Verbundtarife auf den Schienenstrecken verbleiben als Handlungsfelder für Übergangstarife

- der Busverkehr im Landkreis Rotenburg (Wümme) als Anschlussmobilität (gegenwärtig vorhanden),
- die Schienenstrecke Sottrum. Rotenburg (Wümme), Scheeßel und Lauenbrück (für Einzelkarte Richtung HVV)
- die Schienenstrecken von Bremervörde, Oerel, Heinschenwalde, Lauenbrück und Scheeßel in Richtung VNB.

Eine Möglichkeit zur Umsetzung dieser Ziele auf den Schienenstrecken kann ein entsprechend gestalteter Niedersachsentarif sein. Dabei sind sowohl eine Vergünstigung der Fahrpreise als auch eine obligatorische Nutzung von allen Verbundverkehrsmitteln vorzusehen.

Umsetzung

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

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis, LNVG, HVV, VBN, VNO

Federführung

Landkreis, LNVG, VNO

Finanzierung

Landkreis, Gemeinden

Niedersachsentarif

Eine für den Landkreis kostengünstige Alternative zu einer Einführung von Verbundeinzelkarten ist der Niedersachsentarif. Analog zu dem bestehenden Schleswig-Holstein-Tarif plant die LNVG den Niedersachsentarif weiter zu entwickeln. Es ist vorgesehen, bei Fahrkarten in die Verkehrsverbünde die Anschlussmobilität obligatorisch anzubieten. Damit müsste der Bahnkunde bei der Weiterfahrt im Verbund kein zweites Ticket mehr erwerben. Konkret bedeutet dies, dass alle Fahrkarten (also auch Einzelkarten) z.B. nach Bremen Hbf. die Weiterfahrt in VBN-Verkehrsmitteln gestatten. Dies ist auch für den HVV oder den GVH vorgesehen. Wegen der obligatorischen Einbeziehungen von Verbundverkehren in den Niedersachsentarif könnte ähnlich wie in Schleswig-Holstein erreicht wer-

den, dass durch die Solidarfinanzierung aller Fahrgäste keine Ausgleichszahlungen der kommunalen Hand erforderlich werden.

4.3.1.3 Weitere Aspekte (Fahrzeuge, Fahrgastinformationen etc.)

Fahrzeuge

Maßnahme 3.1: Erhöhung des Anteils von Niederflurfahrzeugen

Erläuterung

Erscheinungsbild und Ansehen des ÖPNV werden entscheidend durch den Standard der eingesetzten Fahrzeuge geprägt. Die vorhandene Qualität der Fahrzeuge soll gesichert und verbessert werden. Die Fahrzeuge müssen generell einem zeitgemäßen Technik- und Ausstattungsstandard entsprechen. Bei zukünftigen Fahrzeugbeschaffungen sollen die Belange mobilitätseingeschränkter Personen berücksichtigt werden, d.h. nur in begründeten Ausnahmefällen ist der Einsatz von Hochflurfahrzeugen weiterhin tolerierbar.

Dem Landkreis ist bewusst, dass es zwischen dem Wunsch nach möglichst vielen Sitzplätzen in der Schülerbeförderung und dem Einsatz von Niederflurfahrzeugen einen Zielkonflikt gibt, der in jedem Einzelfall geklärt werden muss. Eine Kompromisslinie könnte der Einsatz von so genannten „Low-Entry-Bussen“ sein, die zwischen der ersten und zweiten Tür barrierefrei gestaltet (stufenloser Ein-/Ausstieg) und ab der Mitteltür in Richtung Heck hochflurig sind. Diese Fahrzeuge weisen mehr Sitzplätze als Niederflurfahrzeuge auf und sind in Anschaffung und Wartung kostengünstiger als reine Niederflurfahrzeuge.

Im Hinblick auf die umfassende Barrierefreiheit im ÖPNV zum 01.01.2022 wäre ggf. der Einsatz auch von Hochflurfahrzeugen möglich, wenn diese durch Ausstattung mit Hublift und von ausreichend dimensionierten Stellflächen barrierefrei sind. In der Vergangenheit haben sich Hublifte im Linienverkehr nicht bewährt, weil sie zu störungsanfällig und wartungsintensiv waren. Da im Fernbusbereich ab 2016 in den Fahrzeugen 2 Plätze für Rollstühle vorgehalten werden müssen und in diesem Sektor vielfach Hochflurfahrzeuge zum Einsatz kommen, dürfte die Fortentwicklung von Liften einen neuen Schub erhalten. Hiervon könnte auch das Segment der Linienbusse profitieren. Deshalb sollte die Entwicklung auf diesem Gebiet beobachtet werden und der Einsatz von barrierefreien Hochflurfahrzeugen nicht ausgeschlossen werden.

Für den Bereich des ZVBN/VBN sind Fahrzeugstandards festgelegt.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis

Federführung

Verkehrsunternehmen

Finanzierung

Verkehrsunternehmen

Maßnahme 3.2:**Sicherung und Verbesserung der Fahrzeugqualität im Linienverkehr****Erläuterung**

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

Spätestens ab dem 1.08.2019 soll die Qualität der im Landkreis Rotenburg (Wümme) eingesetzten Busse spürbar erhöht werden. Dazu werden im Rahmen des Vergabeverfahrens Mindestvorgaben für alle Fahrzeuge und zusätzliche Anforderungen definiert, die von den Fahrzeugen auf den regionalen Hauptlinien erfüllt werden müssen.

Die Mindestvorgaben sollen Aussagen zu folgenden Kriterien umfassen:

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

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

Für den Bereich des ZVBN/VBN sind Fahrzeugstandards festgelegt.

Umsetzung

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

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis

Federführung

Verkehrsunternehmen

Finanzierung

Verkehrsunternehmen

Maßnahme 3.3:**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 bietet keine Fahrradmitnahme in Bussen an. Die Verkehrsunternehmen im VBN bieten eine Fahrradmitnahme an. Eine solche flexible Regelung der Verkehrsunternehmen im VNN/VBN-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 Kinderfahrchein zu lösen ist. Im VBN-Bereich müssen für die Fahrradmitnahme TagesTickets, MonatsTickets oder AboTickets gekauft werden.

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

Fahrpersonal

Maßnahme 3.4:

Einsatz von serviceorientiertem und geschultem Fahrpersonal

Erläuterung

Der Landkreis erwartet vom Fahrpersonal folgende Schlüsselqualifikationen:

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

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

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

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

Um die subjektive Sicherheit weiter zu erhöhen wird der Landkreis auf die Verkehrsunternehmen einwirken, dass neben der Schulung des Fahrpersonals im Konfliktmanagement die Unternehmen dafür Sorge tragen, auch Schulungen im Umgang und Verhalten bei Unfällen, die durch technisches Versagen in den Bussen (z. B.: Ausbruch von Feuer) entstehen können, durchgeführt werden. Zwar werden im Rahmen des Berufskraftfahrerqualifizierungsgesetzes diese Themen bereits seit langem berücksichtigt und geschult, gleichwohl kann hier Öffentlichkeitsarbeit für mehr Aufklärung sorgen und so das Sicherheitsbedürfnis von Fahrgästen weiter erhöhen.

Umsetzung

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

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis

Federführung

Verkehrsunternehmen

Finanzierung

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

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.

Maßnahme 3.5:

Kreisfahrplan erhalten und Fahrplanauskunft laufend aktualisieren

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 den landesweiten elektronischen Datenpool „Connect“ der Länder Niedersachsen und Bremen, die von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen (z. B. VNN) entwickelt, betrieben und finanziert wird. Dieser Datenpool versorgt aktuell die elektronischen Fahrplanauskünfte (z.B. www.vnn.de oder www.vbn.de) mit allen Daten der unterschiedlichen Verkehrsunternehmen in Niedersachsen und Bremen. 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. Der Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN) bietet dem Kunden über die Service-Nummer 0180/ 5 826 826 einen telefonischen 24-Stunden-Service an jedem Tag der Woche für die Fahrplanauskunft einschließlich Anregungen und Kritik an. Die Auskunft beinhaltet die gesamte „Connect-Auskunft“. Der HVV bietet dem Kunden ebenso eine telefonische Fahrplanauskunft unter der Telefonnummer 040/ 19449 an (nur HVV-Gebiet). Die Verkehrsunternehmen selbst betreiben eigene telefonische Auskünfte. Diese verschiedenen Auskunftssysteme haben verschiedene Betriebszeiten.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis, VBN, VNN, VNO

Federführung

VNN/ VBN

Finanzierung

Verkehrsunternehmen, Landkreis

Im Sinne einer guten Fahrgastinformation für die jüngsten Fahrgäste wird der Landkreis die Verkehrsunternehmen bitten, im Rahmen der Fahrzeugausstattung die Zielschilder der Busse klar, deutlich und auch farblich zu kennzeichnen. Damit sollen die jüngsten Schüler und Schülerinnen sicher sein können, den richtigen Bus für die Heimfahrt zu finden.

Fahrweg**Maßnahme 3.6:****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 weiter aufrecht zu erhalten, muss für die Straßen, auf denen ÖPNV durchgeführt wird, die höchste Priorität der Streudienste erhalten bleiben.

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

- | | |
|---|---------------------|
| X | hohe Priorität |
| | mittlere Priorität |
| | geringere Priorität |

Beteiligte

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

Federführung

Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen

Finanzierung

Straßenbaulastträger, Gemeinden, GVFG-Förderung, ggf. Förderung durch ZVBN in den assoziierten Gebietskörperschaften möglich

Maßnahme 3.7:**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

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

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, VNN, VBN, VNO

Federführung

VNN/ VBN

Finanzierung

Für Marketing: Verkehrsunternehmen, VBN

4.3.2 Künftige Gestaltung, Entwicklung und Finanzierung des ÖPNV

Mit Auslaufen der derzeitigen bis zum 31.07.2019 erteilten Liniengenehmigungen und einer zum selben Zeitpunkt erfolgten Beendigung des Kooperationsvertrags wird der Landkreis Rotenburg (Wümme) eine Neuregelung zur Gestaltung und Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV auf der Grundlage der EU-Verordnung 1370/2007 vornehmen. Er beabsichtigt, die Verkehre in den unter der Maßnahme 4.1 gebildeten Teilnetzen ROW-Nord und ROW-Mitte im Wege der Direktvergabe an ein entsprechend befähigtes Tochterunternehmen der Eisenbahn- und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) zu vergeben. Für die künftige Gestaltung des ÖPNV im Teilnetz ROW-Süd wird eine allgemeine Vorschrift zu Gewährung von Höchsttarifen erarbeitet.

4.3.2.1 Teilnetzgestaltung

Maßnahme 4.1: Neugestaltung der Teilnetze

Erläuterung

Die Zusammenfassung von Linien des straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu Liniennetzen oder -bündeln ist Voraussetzung für die Integration der Verkehrsbedien- und eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung. Darüber hinaus wird die im öffentlichen Interesse erforderliche Verkehrsbedien sicher gestellt. In den Linienbündeln sind ertragsstarke und ertragsschwächere Linien zusammengefasst, um gute und schlechte wirtschaftliche Risiken auszugleichen.

In diesem Sinne hat der Landkreis Rotenburg (Wümme) am 03.05.2001 den NVP vom 18.12.1997 angepasst und Teilnetze auf der Grundlage des bestehenden Liniennetzes gebildet. Jedes Teilnetz besteht aus einer oder mehreren Grundnetzlinie(n), die das Rückgrat des Netzes bildet/bilden. Die Teilnetze werden durch Regionallinien, lokale Linienverkehre und schulbezogene Linienverkehre ergänzt. Für anstehende Vergabe wünscht der Landkreis eine gebündelte Genehmigung pro Teilnetz, um eine „Rosinenpickerei“ einzelner lukrativer Linien aus einem Verkehrsnetz zu verhindern.

Innerhalb der letzten 5 Jahre hat sich die Schullandschaft im Landkreis Rotenburg (Wümme) weiterentwickelt. Es ist ein Konzentrationsprozess der Schulstandorte besonders in den Mittelzentren festzustellen. Gleichzeitig ist die Verflechtung der Schülerverkehrsströme noch komplexer geworden. Der bisherige Zuschnitt der 4 Teilnetze wird den künftigen Aufgaben und Abstimmungsbedarfen nicht mehr gerecht. Mit der neuen Struktur in 3 Teilnetzen um die großen Schulstandorte Bremervörde, Zeven und Rotenburg (Wümme) gelingt dies besser, zumal sich die Anzahl der Ansprechpartner für den Landkreis reduziert.

Auch außerhalb des Schülerverkehrs lässt sich neue Teilnetzbildung gut begründen. Im Norden und im Süden verlaufen die wichtigen Bahnstrecken. Das neue Teilnetz ROW-Nord beinhaltet (außer der neuen Linie 800) alle Buslinien, die die evb-Strecke (RB33) erreichen. Im neuen Teilnetz ROW-Süd lassen sich so fast alle Buslinien auf die Fahrpläne der metronom- und erixx-Strecken (RB37, RE4 und RB41) abstimmen. Ein großer Vorteil besonders bei Verspätungen der Eisenbahnen. Das Teilnetz ROW-Mitte hat innerhalb des Landkreises nur mit der neuen Linie 800 Berührungspunkte mit dem Bahnverkehr in Rotenburg (Wümme) und Bremervörde. Dafür treffen in Zeven viele wichtige Buslinien, die auch untereinander Anschlüsse erreichen. Auch hier ist es im Verspätungsfall von Vorteil nur einen Betreiber zu haben und nicht wie bisher geplant bis zu 3 Teilnetze.

Ein weiterer Aspekt für die Bildung von 3 Teilnetzen ist die Überlegung, dass 3 Teilnetze wirtschaftlicher sind als 4 Teilnetze. Künftig lassen sich so mehr Synergien erreichen, beispielsweise bei Fahrzeugumläufen oder bei Overhead-Kosten.

Mit der Neustrukturierung möchte der Landkreis 3 Teilnetze um die Mittelzentren Bremervörde, Zeven und Rotenburg (W.) bilden. Dabei soll grundsätzlich auf die Schuleinzugsbereiche der weiterführenden Schulen soweit möglich Rücksicht genommen werden. Die neue Grundnetzlinie 800 (Bremervörde- Zeven – Rotenburg (Wümme)) wird dabei dem Teilnetz Mitte zugeordnet. Nachfolgend werden die neuen Teilnetze vorgestellt.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Landkreis, VNO

Federführung

Landkreis, VNO

Finanzierung

Landkreis

Teilnetz ROW-Nord

Dieses Teilnetz (siehe Abbildung 4.3-2) umfasst grundsätzlich den Norden des Landkreises Rotenburg (Wümme) und reicht von Gnarrenburg über die Samtgemeinden Geestequelle und Selsingen bis nach Bremervörde. Zu diesem Teilnetz gehört die Grundnetzlinie 640 sowie die weiteren Linien 810 bis 819, 821 bis 828, 841 bis 849 und 3813 (siehe Tabelle 4.3-3).

Linien des Teilnetzes ROW-Nord im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Linie	Linienführung	Teilnetz	Anmerkungen
640	Bremervörde - Gnarrenburg - Karlshöfen - Osterholz-Scharmbeck	ROW-Nord, OHZ-Ost	
810	Bremervörde - Glinde - Ebersdorf - Lamstedt	ROW-Nord	
811	Bremervörde - Nieder Ochtenhausen - Ostendorf - Iselersheim - Bremervörde	ROW-Nord	
812	Iselersheim - Hönau-Lindorf - Bremervörde	ROW-Nord	
814	Plönjeshausen - Bevern - Bremervörde	ROW-Nord	
815	Bremervörde - Farven - Saderdorf	ROW-Nord	
816	Bremervörde - Sandbostel - Bremervörde	ROW-Nord	
817	Bremervörde - Mehedorf	ROW-Nord	
818	Elm - Selsingen	ROW-Nord	
819	Bremervörde - Hesedorf	ROW-Nord	
821	Zeven - Rhade - Gnarrenburg - Kuhstedt	ROW-Nord	
822	Baaste - Farven - Byhusen - Anderlingen - Zeven	ROW-Nord	
823	Rockstedt - Godenstedt - Seedorf - Selsingen	ROW-Nord	
824	(neu) Selsingen - Anderlingen - Winderw ohlde	ROW-Nord	
825	(neu) Selsingen - Deinstedt - Byhusen - Farven - Baaste	ROW-Nord	
826	Selsingen - Ober Ochtenhausen - Heinrichsdorf	ROW-Nord	
827	Ostereistedt - Rhade - Selsingen	ROW-Nord	
828	Selsingen - Ohrel - Fehrenbruch	ROW-Nord	
841	Neu Ebersdorf - Alfstedt - Glinde - Oerel	ROW-Nord	
842	Neu Ebersdorf - Heinschenw alde - Hipstedt - Barchel - Oerel	ROW-Nord	
843	Volkmast - Basdahl - Oese - Barchel - Oerel	ROW-Nord	
845	Glinstedt - Gnarrenburg - Fahrendorf	ROW-Nord	Bürgerbuslinie
846	Gnarrenburg - Kuhstedt - Gnarrenburg - Brillit	ROW-Nord	Bürgerbuslinie
847	Kuhstedt - Gnarrenburg - Brillit - Fahrendorf - Bremervörde	ROW-Nord	
848	Bremervörde - Brillit - Gnarrenburg - Rhade	ROW-Nord	
849	Gnarrenburg - Kuhstedt - Kuhstedter Moor - Findorf - Gnarrenburg	ROW-Nord	
3813	Bremervörde - Elm - Oldendorf	ROW-Nord	

Tabelle 4.3-3: Linienübersicht Teilnetz ROW-Nord

Teilnetz ROW-Mitte

Dieses Teilnetz (siehe Abbildung 4.3-3) liegt in der Mitte des Landkreises Rotenburg (Wümme). Die Grundnetzlinien 630, 800 (neu) und 3860 fahren in diesem Teilnetz. Das Fahrtenangebot der Linien 630 und 3860, die Landkreisgrenze in den Landkreis Osterholz bzw. Harburg fahren, muss mit den benachbarten Aufgabenträgern abgestimmt werden. Im Teilnetz verkehren die weiteren Linien 801, 831 bis 838, 861 bis 868 (vgl. Tabelle 4.3-4).

Linien des Teilnetzes ROW-Mitte im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Linie	Linienführung	Teilnetz	Anmerkungen
630	Heeslingen - Zeven - Tarmstedt - Bremen	ROW-Mitte OHZ-Ost	
800	(neu) Rotenburg (Wümme) - Mulmshorn - Elsdorf - Zeven - Selsingen -	ROW-Mitte	
801	Rotenburg - Borchel - Mulmshorn	ROW-Mitte	
831	Rhade - Tarmstedt - Wilstedt - Vorwerk	ROW-Mitte	
832	Zeven - Rüspel - Nindorf - Ehestorf - Elsdorf - Hesedorf - Wehldorf	ROW-Mitte	
833	Frankenbostel - Nindorf - Groß Meckelsen - Sittensen	ROW-Mitte	
834	Zeven - Nartum - Bülstedt - Wilstedt - Tarmstedt	ROW-Mitte	
835	Nartum - Elsdorf - Hamersen - Sittensen	ROW-Mitte	
836	Wehldorf - Elsdorf - Hamersen - Sittensen	ROW-Mitte	
837	Zeven - Steinfeld - Bülstedt - Wilstedt - Vorwerk - Buchholz - Ottersberg	ROW-Mitte	
838	Steinfeld - Kirchtimke - Tarmstedt - Dipshorn - Buchholz - Ottersberg	ROW-Mitte	
839	Ostereistedt - Badenstedt - Kirchtimke - Tarmstedt	ROW-Mitte	
861	Wense - Steddorf - Heeslingen - Zeven	ROW-Mitte	
862	(neu) Anderlingen - Sassenholz - Meinstedt - Offensen - Heeslingen - Zeven	ROW-Mitte	
863	Zeven - Heeslingen - Steddorf - Wense - Zeven	ROW-Mitte	Bürgerbuslinie
864	Zeven - Gyhum - Hesedorf - Bockel - Nartum	ROW-Mitte	Bürgerbuslinie
865	Sittensen - Ippensen - Wohnste - Sittensen	ROW-Mitte	
866	Sittensen - Tiste - Freetz - Sittensen	ROW-Mitte	
867	Wense - Steddorf - Ippensen - Sittensen	ROW-Mitte	
868	Zeven - Wiersdorf - Groß Meckelsen - Klein Meckelsen - Wohnste/ - Sittensen	ROW-Mitte	
3860	Zeven - Heeslingen - Sittensen - Tostedt	ROW-Mitte	
N63	Tarmstedt - Lilienthal	ROW-Mitte	Nachtlinie
Werderbus	Brüttendorf - Zeven - Tarmstedt - Bremen	ROW-Mitte	

Tabelle 4.3-4: Linienübersicht Teilnetz ROW-Mitte

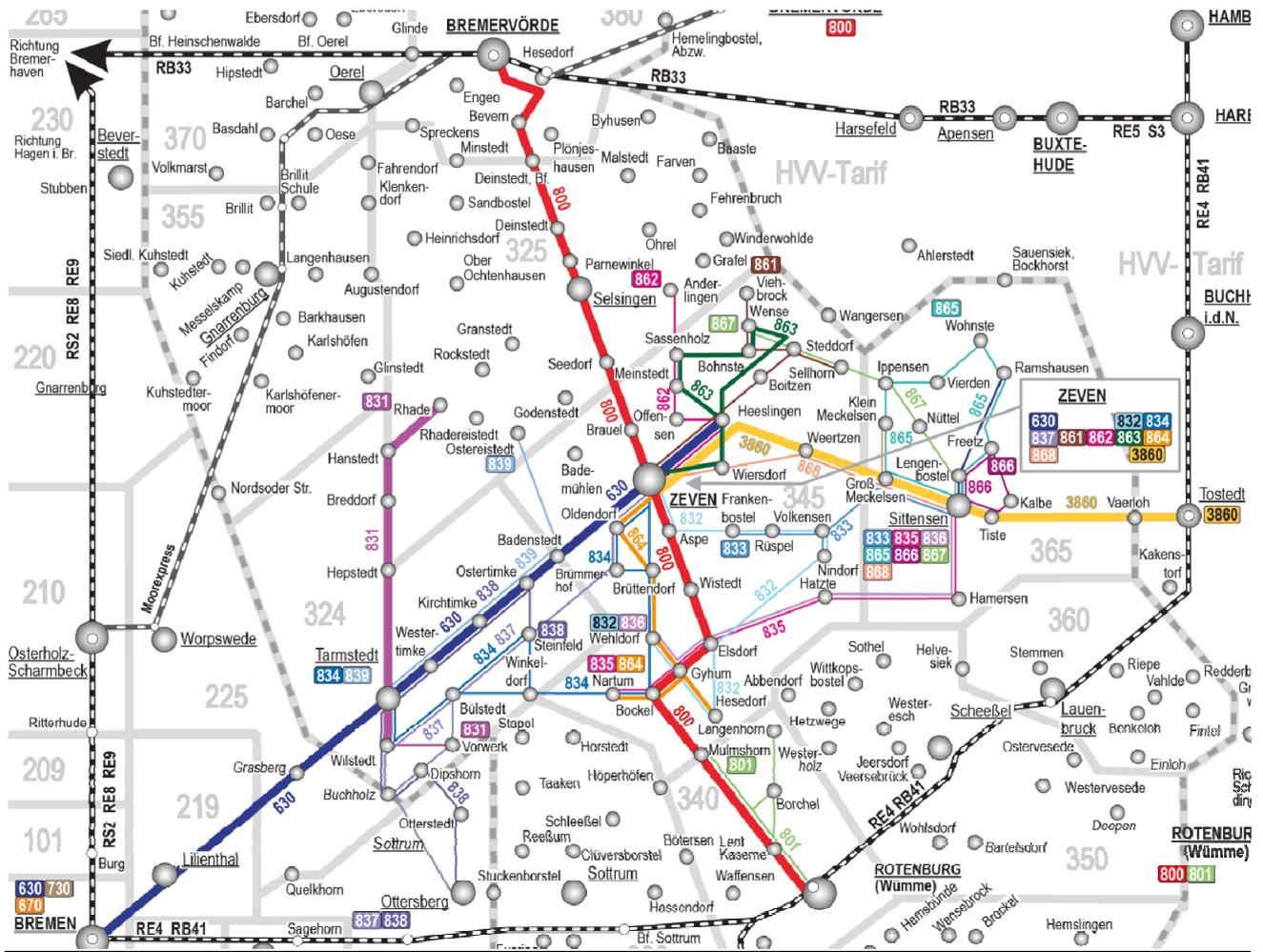


Abb. 4.3-4: Teilnetz ROW-Mitte

Teilnetz ROW-Süd

Das Teilnetz (siehe Abbildung 4.3-4) umfasst die Gemeinde Scheeßel, die Samtgemeinden Bothel, Fintel und Sottrum, die Stadt Visselhövede und den Süden der Stadt Rotenburg (Wümme). Die Grundnetzlinie ist die Linie 880, weitere Linien sind 802 bis 809, 851 bis 859, 871 bis 879 sowie 881 bis 889 (vgl. Tabelle 4.3-5).

Linien des Teilnetzes ROW-Süd im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Linie	Linienführung	Teilnetz	Anmerkungen
802	Rotenburg, Bahnhof - Krankenhaus - Harburger Straße - Bahnhof	ROW-Süd	Bürgerbuslinie
803	Rotenburg, Bahnhof - Saturnstraße - Imkersfeld - Bahnhof	ROW-Süd	Bürgerbuslinie
805	(bisher 725) Süderw alsede - Ahausen - Rotenburg (Wümme)	ROW-Süd	
806	(bisher 725) Hellw ege - Ahausen - Rotenburg (Wümme)	ROW-Süd	
851	Rotenburg (Wümme) - Waffensen - Bötersen - Hassendorf - Sottrum - Ottersberg	ROW-Süd	mit Bürgerbus
852	Sottrum - Taaken - Horstedt - Sottrum	ROW-Süd	mit Bürgerbus
853	(neu) Sottrum - Bittstedt - Taaken - Horstedt - Bülstedt - Westertimke - Tarmstedt	ROW-Süd	
854	Sottrum - Bötersen - Schleeßel - Sottrum	ROW-Süd	mit Bürgerbus
855	Sottrum - Clüversborstel - Reeßum - Taaken - Horstedt - Bötersen - Waffensen - Rotenburg (Wümme)	ROW-Süd	
855	Rotenburg - Stuckenborstel - Winkeldorf - Sottrum	ROW-Süd	
856	Eversen - Ahausen - Hellw ege - Sottrum - Buchholz - Wilstedt - Tarmstedt	ROW-Süd	mit Bürgerbus
857	(neu) Sottrum - Clüversborstel - Bötersen - Hassendorf - Sottrum	ROW-Süd	
858	Mulmshorn - Schleeßel - Höperhöfen - Bötersen - Waffensen - Hassendorf - Sottrum - Horstedt - Tarmstedt	ROW-Süd	
859	Hellw ege - Hassendorf - Sottrum - Everinghausen - Stuckenbostel - Ottersberg	ROW-Süd	
871	Rotenburg (Wümme) - Bartelsdorf - Scheeßel - Westervesede - Fintel -	ROW-Süd	
872	Lauenbrück - Stammen - Helvesiek - Scheeßel - Lauenbrück	ROW-Süd	mit Bürgerbus
873	(neu) Lauenbrück - Helvesiek - Sittensen	ROW-Süd	
874	Scheeßel - Helvesiek - Sittensen - Kalbe	ROW-Süd	
875	(neu) Rotenburg (Wümme) - Scheeßel - Lauenbrück - Vahlde - Fintel - Großnenw ede (- Schneverdingen)	ROW-Süd	mit Bürgerbus
876	Sittensen - Wittkopsbostel - Hetzw ege - Jeersdorf - Scheeßel - Rotenburg	ROW-Süd	
877	Scheeßel - Hetzw ege - Wittkopsbostel - Westeresch - Jeersdorf - Scheeßel - Lauenbrück	ROW-Süd	mit Bürgerbus
878	Scheeßel - Jeersdorf - Westerholz - Bartelsdorf - Ostervesede - Scheeßel	ROW-Süd	mit Bürgerbus
879	Bothel - Brockel - Scheeßel - Fintel - Lauenbrück - Kakensdorf	ROW-Süd	
880	(neu) Rotenburg (Wümme) - Hemsbünde - Bothel - Wittorf - Visselhövede -	ROW-Süd	
881	Neuenkirchen - Drögenbostel - Hiddingen - Visselhövede - Benefeld	ROW-Süd	mit Bürgerbus
882	Ottingen - Drögenbostel - Hiddingen - Visselhövede - Wittorf	ROW-Süd	
883	Moordorf - Buchholz - Visselhövede - Jeddigen - Wehsen - Kettenburg -	ROW-Süd	
884	Visselhövede - Jeddigen - Schafw inkel - Stellichte - Jeddigen - Visselhövede	ROW-Süd	mit Bürgerbus
885	Kirchw alsede - Wittorf - Nindorf - Visselhövede - Benefeld	ROW-Süd	mit Bürgerbus
886	Hastedt - Hemsbünde - Brockel - Bothel	ROW-Süd	
887	Westerw alsede - Süderw alsede - Kirchw alsede - Bothel - Brockel	ROW-Süd	
888	Rotenburg (Wümme) - Hastedt - Hemsbünde - Bothel - Brockel - Wensebrock - Hemslingen - Söhlingen	ROW-Süd	
889	Rotenburg (Wümme) - Wittorf - Jeddigen - Visselhövede - Ottingen - Riepholm	ROW-Süd	
N80	(bisher N84) Rotenburg - Waffensen - Mulmshorn - Wehldorf	ROW-Süd	Nachtlinie
N85	(bisher N83) Rotenburg - Ahausen - Sottrum - Wehldorf	ROW-Süd	Nachtlinie
N87	(bisher N75) Rotenburg - Scheeßel - Wehldorf	ROW-Süd	Nachtlinie

Tabelle 4.3-5: Linienübersicht Teilnetz ROW-Süd

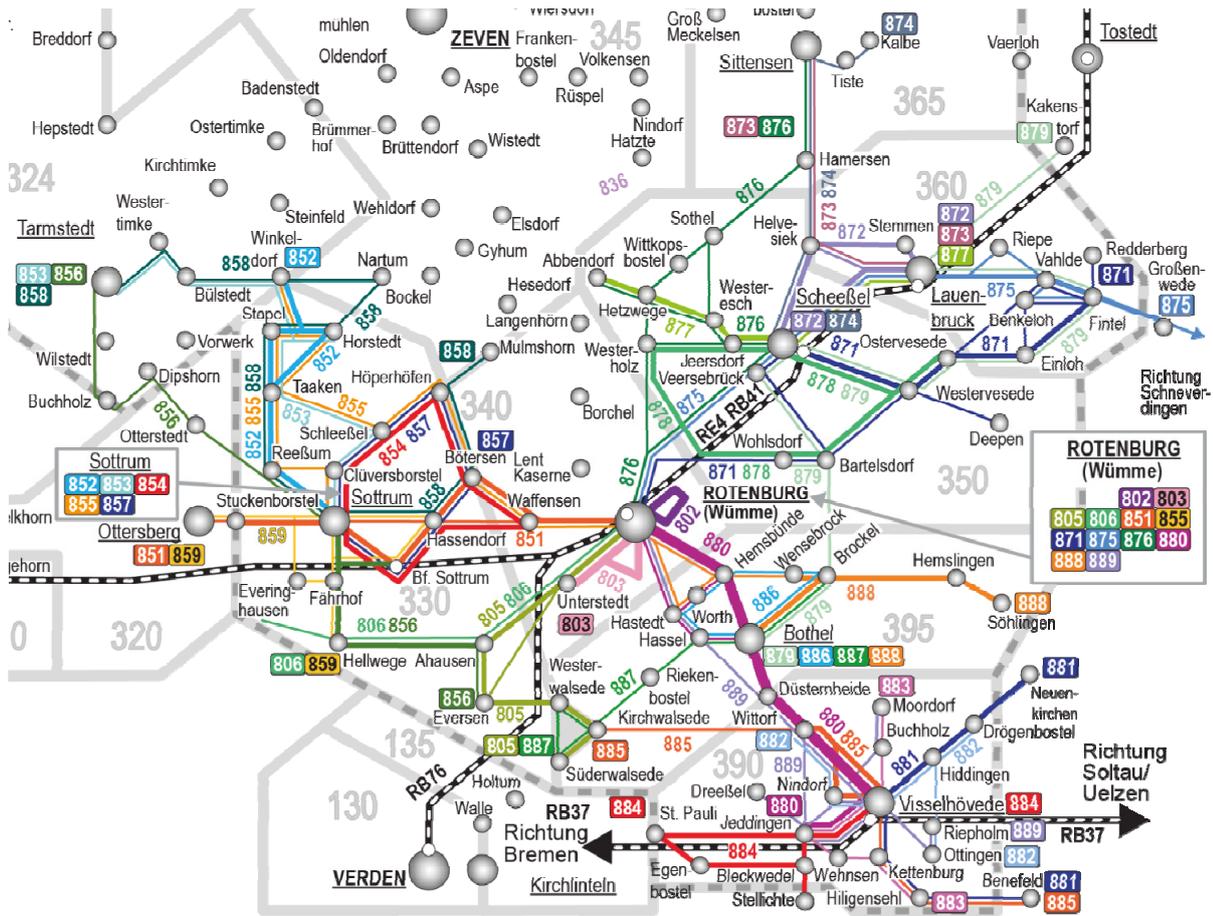


Abb. 4.3-5: Teilnetz ROW-Süd

4.3.2.2 Direktvergabe

Maßnahme 4.2:

Direktvergabe der Verkehrsleistungen in den Teilnetzen ROW-Nord und ROW-Mitte.

Erläuterung

Der Kreistag des Landkreises Rotenburg (Wümme) hat beschlossen, die Verkehre in diesen Teilnetzen direkt zu vergeben, um die Zugriffs- und Steuerungsmöglichkeit bezüglich eines vom Landkreis beherrschten Verkehrsunternehmens für die künftige ÖPNV-Gestaltung zu nutzen. Sie bedient sich dabei im Wesentlichen auf Bestandsverkehre der evb und sind ergänzt durch einzelne, bislang von anderen Verkehrsunternehmen durchgeführten Linienverkehren. Diese Unternehmen sollen durch entsprechende Leistungsbeauftragungen weiterhin an der Durchführung beteiligt werden, soweit dies vergaberechtlich möglich ist. Die Direktvergabe wird bis spätestens am 1.11.2017 in einer Vorabbekanntmachung veröffentlicht.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreis

4.3.2.3 Allgemeine Vorschrift

Maßnahme 4.3:

Erlas einer allgemeinen Vorschrift für das Teilnetz ROW-Süd.

Erläuterung

Der Kreistag des Landkreises Rotenburg (Wümme) hat beschlossen, die Verkehre in diesem Teilnetz mit einer allgemeine Vorschrift zu versehen und somit interessierten Verkehrsunternehmen die Möglichkeit zu geben die Verkehre eigenwirtschaftlich auf der Basis dieses Nahverkehrsplan durch zu führen.

Eine allgemeine Vorschrift hat zum Inhalt, dass die in einem bestimmten Gebiet tätigen Verkehrsunternehmen einen einheitlichen Tarif als Höchstsatz anwenden müssen. Der Landkreis würde gemäß den Vorschriften der EU-Verordnung 1370/2007 den Betreibern eine Ausgleichsleistung gewähren für die - positiven oder negativen - finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen, die auf die Erfüllung der in den allgemeine Vorschriften festgelegten tariflichen Verpflichtungen zurückzuführen sind. Dabei müsste eine übermäßige Ausgleichsleistung (Verbot der Überkompensation) vermieden werden. Die allgemeine Vorschrift kann als Satzung beschlossen oder mit den Unternehmen vertraglich vereinbart werden.

Die gewährten und für die Fahrgäste sehr günstigen ROW- und VBN-Tarife könnten in einer allgemeinen Vorschrift als Höchsttarife benannt werden. Der Landkreis definiert das im Nahverkehrsplan beschriebene Angebot in qualitativer und quantitativer Hinsicht als Eingangsvoraussetzung zur Inanspruchnahme der Finanzierung aus der allgemeinen Vorschrift. Nach den europarechtlichen Vorgaben müssen die Ausgleichszahlungen auf Basis vorab festzulegender objektiver und transparenter Parameter berechnet werden. Der sich daraus ergebene Betrag stellt auch die Höchstgrenze für die in einem Ausgleichsjahr zu gewährenden Ausgleichsleistungen dar. Am Ende eines Wirtschaftsjahres ist eine Überkompensationskontrolle durchzuführen, die sicherstellt, dass eine im Vorhinein festgelegte Grenze nicht überschritten wird.

Aus der Vielzahl bisher praktizierter Verfahren könnte für den Landkreis Rotenburg (Wümme) ein Verfahren in Frage kommen, dass sich im Bereich des Zweckverbandes Großraum Braunschweig bewährt hat („Braunschweiger Modell“).

Dieses Verfahren hat zur Folge, dass die am Ende eines Jahresdurchzuführende Überkompensationskontrolle zugleich die Grundlage für die Berechnung des zukünftigen Ausgleichs ist. Dieser Modellansatz gilt als rechtssicher und führt dazu, dass die Unternehmen dem Aufgabenträger gegenüber eine höchstmögliche Transparenz der Unternehmenszahlen herstellen müssen. Der Aufgabenträger erhält einen detaillierten Einblick in die konkreten Kostenstrukturen.

Wegen der Antragsfristen für die Liniengenehmigung ist angestrebt, den Erlass einer allgemeinen Vorschrift bis zum 1.05.2018 vorzunehmen.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreis

4.3.3 Barrierefreiheit (Haltestellen)

Maßnahme 5.1:

Behindertengerechte Umgestaltung von Haltestellen/ Fahrgastinformation an Haltestellen

Erläuterung

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

Das seit dem 01.01.2013 geltende Personenbeförderungsgesetz fordert als Ziel die vollständige Barrierefreiheit zum 01.01.2022. Um dieser Forderung zu entsprechen, ist ein Maßnahmenprogramm zu erarbeiten, wie in den nächsten Jahren die Umgestaltung vorgenommen werden sollte. Die wesentlichen Anforderungen an die bauliche Gestaltung der Haltestellenanlage sind bisher:

- Warteflächen weisen eine Bordhöhe von mindestens 16 cm auf;
- Warteflächen sind ausreichend dimensioniert, so dass Rollstuhlfahrer/innen die Rampen der Fahrzeuge senkrecht anfahren können;
- Taktile Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfelder;
- das Informationsangebot an der Haltestelle (Haltestellenschild, Fahrplanaushang) beachtet die Grundsätze der Lesbarkeit für Menschen mit Seheinschränkungen. Der PBefG fordert darüber hinaus für Informationsangebote des 2-Sinne-Prinzip. Im ÖPNV kommen dafür nur Sehen, Hören und Tasten in Frage. Um dem 2-Sinne-Prinzip zu entsprechen, wird vorgeschlagen Lautsprecher an den Fahrzeugen zu installieren.

Bezüglich der baulichen Vorgaben zur Herstellung der Barrierefreiheit wird das VNO-/VNN-Haltestellenkonzept (siehe Anlage 3-11, <http://www.vno-stade.de/html/download.html>) gegenwärtig überarbeitet. Dabei fließen Vorgaben der DIN-Normen sowie Vorschläge benachbarter Verkehrsverbünde (VBN und HVV) ein. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass eine alleinige barrierefreie Gestaltung der Haltestelle nicht ausreichend ist. Es müssen auch die Zuwegungen zu den Haltestellen barrierefrei sein.

Zur zielgerichteten Umsetzung der Barrierefreiheit wird der Landkreis zusammen mit den Kommunen und Vertretern/Vertreterinnen von Organisation für Menschen mit Behinderungen eine Prioritätenliste erarbeiten mit den vorrangig barrierefrei zu gestaltenden Haltestellen. Kriterien für eine Prioritätenliste könnten sein:

- Haltestellen an Einrichtungen bzw. in der Nähe von Häusern der Gesundheitsvorsorge oder für Senioren sowie Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen (z.B. Arztpraxen, Krankenhäuser, Seniorenheime, Arbeitsstätten für Menschen mit Beeinträchtigungen);
- Haltestellen mit höherem Fahrgastaufkommen und höherer verkehrlicher Bedeutung;
- Haltestellen der Grundnetzlinien;
- Haltestellen mit mehr als 10 Einsteigern;
- Mindestens eine barrierefreie Haltestelle in Orten mit mehr als 1.000 Einwohnern.

Aufbau eines Haltestellen-Kataster auf Basis der Prioritätenliste. Eine entsprechende Liste mit Erhebungsmerkmalen ist inzwischen vom Land Niedersachsen erstellt worden.

Hervorzuheben ist, dass Errichtung und Umstrukturierungen von Haltestellen häufig von Städten oder Gemeinden wahrgenommen werden. Diese sind damit auch für die Finanzierung verantwortlich. Es bleibt abzuwarten, ob das Land ggf. die Mittel für Umbaumaßnahmen an Haltestellen aufstockt und/oder den Förderanteil erhöht.

Umsetzung	
<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität
Beteiligte	
Straßenbaulastträger (überwiegend Kommunen), Landkreis, Verkehrsunternehmen, Organisationen für Menschen mit Behinderungen	
Federführung	
Konzeptüberarbeitung: Landkreis/ VNO; bauliche Maßnahmen: Straßenbaulastträger, Kommunen	
Finanzierung	
Straßenbaulastträger, ggf. Zuschüsse durch LNVG oder Landkreis möglich	

4.3.4 Schienenverkehr

Maßnahme 6.1:	
Anbindung Fernverkehr verbessern	
Erläuterung	
<p>Gegenwärtig gibt es im Landkreis Rotenburg (Wümme) keinen Bahnhof, an dem Züge des Fernverkehrs halten. Gleichwohl ist eine gute Erreichbarkeit von Fernzielen ein wichtiger Aspekt für den öffentlichen Personenverkehr. Die Öffnung des Personenbeförderungsgesetzes für mehr Fernbuslinien kann dabei genauso ein Baustein sein wie der Wettbewerb im Schienenfernverkehr. So könnte theoretisch der Hamburg-Köln-Express beispielsweise in Rotenburg (Wümme) halten.</p> <p>Darüber hinaus wird sich der Landkreis weiterhin auf den Fahrplankonferenzen mit Nachdruck dafür einsetzen, dass die Schienenanbindung insbesondere Scheeßels und Lauenbrücks im Hinblick auf die Verzahnung mit dem Fernverkehr verbessert wird.</p>	
Umsetzung	
<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität
Beteiligte	
LNVG, evb	
Federführung	Finanzierung
LNVG	LNVG

Maßnahme 6.2:**Reaktivierung der Strecke Stade – Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck****Erläuterung**

Unbeschadet der fehlenden Verantwortung für den SPNV sieht es der Landkreis Rotenburg (Wümme) als ein wichtiges Ziel an, sich bei den zuständigen Stellen für Verbesserungen im Bereich des Schienenverkehrs einzusetzen. In den Jahren 2013/2014 hat das Land Niedersachsen über 70 Bahnstrecken ohne Schienenpersonennahverkehr untersuchen lassen, ob eine Reaktivierung sinnvoll ist. Die Strecke Stade – Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck landete auf dem Rang 24. Eine Reaktivierung ist damit in weite Ferne gerückt, gleichwohl unterstützt der Landkreis Rotenburg (Wümme) die Bemühungen, die Bahnstrecke zu erhalten und den Betrieb des Moorexpresses.

Der Landkreis unterstreicht die Bedeutung dieser Achse dadurch, dass er die Verbindungen Bremervörde – Stade und Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck (– Bremen) als Grundnetzlinien definiert hat (siehe Kapitel 4.3.1). Er hat mit der Angebotsverbesserung 2011 auf der Buslinie 640 bereits die Verbindung (Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck) verbessert und strebt eine bessere Verbindung zwischen Bremervörde und Stade (siehe Kapitel 4.3.1) an.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

LNVG, evb

Federführung

LNVG

Finanzierung

LNVG

Maßnahme 6.3:**Reaktivierung der Strecke Bremervörde – Zeven – Rotenburg (Wümme)****Erläuterung**

Unbeschadet der fehlenden Verantwortung für den SPNV sieht es der Landkreis Rotenburg (Wümme) als ein wichtiges Ziel an, sich bei den zuständigen Stellen für Verbesserungen im Bereich des Schienenverkehrs einzusetzen. In den Jahren 2013/2014 hat das Land Niedersachsen über 70 Bahnstrecken ohne Schienenpersonennahverkehr untersuchen lassen, ob eine Reaktivierung sinnvoll ist. Die Strecke Bremervörde – Zeven – Rotenburg (Wümme) landete auf dem Rang 20. Eine Reaktivierung ist damit in weite Ferne gerückt, gleichwohl unterstützt der Landkreis Rotenburg (Wümme) die Bemühungen, die Bahnstrecke zu erhalten, wie z.B. als Bremer Umgehungstrecke für den Güterverkehr. Um die Strecke zu stärken, ist im RROP eine Verbindungskurve von Waffensen zur Bahnstrecke Richtung Verden verankert.

Der Landkreis unterstreicht die Bedeutung dieser Strecke dadurch, dass er die Verbindungen Bremervörde – Zeven – Rotenburg (Wümme) bereits in der Vergangenheit verbessert hat (Schaffung durchgängiger Busverbindungen Bremervörde – Rotenburg (Wümme)) sowie die Strecke als Grundnetzlinien (siehe Kapitel 4.3.1) definiert hat und die Verbindungen weiter verbessern möchte (siehe Kapitel 4.3.1).

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

LNVG, evb

Federführung

LNVG

Finanzierung

LNVG

Maßnahme 6.4:**Reaktivierung der Strecke Zeven – Tostedt****Erläuterung**

Unbeschadet der fehlenden Verantwortung für den SPNV sieht es der Landkreis Rotenburg (Wümme) als ein wichtiges Ziel an, sich bei den zuständigen Stellen für Verbesserungen im Bereich des Schienenverkehrs einzusetzen. In den Jahren 2013/2014 hat das Land Niedersachsen über 70 Bahnstrecken ohne Schienenpersonennahverkehr untersuchen lassen, ob eine Reaktivierung sinnvoll ist. Die Strecke Zeven – Tostedt landete auf dem Rang 9. Eine Reaktivierung ist damit in weite Ferne gerückt, gleichwohl unterstützt der Landkreis Rotenburg (Wümme) die Bemühungen, die Bahnstrecke zu erhalten.

Der Landkreis unterstreicht die Bedeutung dieser Strecke dadurch, dass er die Verbindung Zeven – Tostedt bereits in der Vergangenheit verbessert hat (Schaffung der Linie 3860, OsteSprinter) sowie die Strecke als Grundnetzlinien (siehe Kapitel 4.3.1) definiert hat.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

LNVG, evb

Federführung

LNVG

Finanzierung

LNVG

Maßnahme 6.5:**Verbesserung der Bahnhöfe, insbesondere Visselhövede****Erläuterung**

Unbeschadet der fehlenden Verantwortung für den SPNV sieht es der Landkreis Rotenburg (Wümme) als ein wichtiges Ziel an, sich bei den zuständigen Stellen für Verbesserungen im Bereich des Schienenverkehrs einzusetzen. Dabei muss auch auf barrierefreie Zuwege geachtet werden.

Der Landkreis Rotenburg (Wümme) begrüßt die Bemühungen von Kommunen, LNVG und der DB AG, die Bahnhöfe und deren Umfeld aufzuwerten.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Kommunen, DB AG, LNVG

Federführung

Kommunen, DB AG, LNVG

Finanzierung

DB AG, LNVG, Kommunen, ggf. Zuschüsse durch ZVBN in den assoziierten Gebietskörperschaften sowie der Metropolregion Hamburg möglich

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.

Um einen weitgehend kreiseinheitlichen Tarif zu erhalten, muss der VBN-Tarif in den 6 assoziierten Gebietskörperschaften (ggf. mit Erweiterungen) zusammen mit dem ROW-Tarif weiterhin angewendet werden. Die Genehmigung muss für die in Maßnahme 4.1 beschriebenen Teilnetze jeweils gebündelt erteilt werden.

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 soll, 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		9:00	12:00	15:00		10:00	13:00	15:00	17:00	
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 4.4-1: Angestrebte zeitliche Verteilung der Fahrten

Bei Verbindungen in die Oberzentren kann für die betrachtete Relation bei einer Fahrt von den Vorgaben um maximal 10 Minuten abgewichen werden.

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

4.4.4 Grundliniennetz

Im Kapitel 4.3.1 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

Das Grundliniennetz ist auch Rückgrat für den Berufsverkehr, da größere Pendlerbeziehungen bedient werden sollen. 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 Discobusverkehr 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

- Bevölkerung der Gemeinden am 31.12.2015 in Niedersachsen, Bericht des LSN
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 2016
Haltestellenkonzept 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 2016
Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG) 1998, zuletzt geändert 2007
Personenbeförderungsgesetz 1990, zuletzt geändert 2013
Regionale Bevölkerungsvorausberechnung für Niedersachsen bis zum 01.01.2031, LSN 2010
Regionales Entwicklungskonzept (REK) 2000, Gemeinsame Landesplanung Hamburg/ Niedersachsen/ Schleswig-Holstein
Regionales Raumordnungsprogramm 2005 für den Landkreis Rotenburg (Wümme)
Verkehrerschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV Schriften 4, 6/2001
Wanderungen 2009 in Niedersachsen, Bericht des LSN
-

Anlagen

- 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: Zeitliche Verteilung I (Fahrten in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)
 - Anlage 3-6: Zeitliche Verteilung I (Fahrten in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)
 - Anlage 3-7: Zeitliche Verteilung I (Fahrten in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)
 - Anlage 3-8: Verbindungsqualität I (Reisezeit in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)
 - Anlage 3-9: Verbindungsqualität II (Reisezeit zum Mittelzentrum)
 - Anlage 3-10: Verbindungsqualität III (Reisezeit zum Oberzentrum)
 - Anlage 3-11: VNO/ VNN-Haltestellenkonzept
 - Anlage 4: Fahrplanentwurf für Vergabe ab 01.08.2019, noch nicht fertig gestellt.
-

Bewertung des Verkehrsangebotes**Erschließungsqualität**

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung		Bewertung
			Schultag	Ferientag	
Stadt Bremervörde, Stand der Einwohnerzahlen: 3.03.2017					
Bremervörde	11.393	>3.000	ja	ja	ja
Bevern	1.199	1.000-3.000	ja	ja	ja
Elm	1.448	1.000-3.000	ja	ja	ja
Hesedorf	1.799	1.000-3.000	ja	ja	ja
Hönau-Lindorf	462	200-1.000	ja	ja	ja
Iselersheim	349	200-1.000	ja	ja	ja
Mehedorf	192	<200	ja	nein	keine
Minstedt	292	200-1.000	ja	nein	ja
Nieder Ochtenhausen	858	200-1.000	ja	ja	ja
Ostendorf	159	<200	ja	ja	keine
Plönjeshausen	230	200-1.000	nein	nein	nein
Spreckens	293	200-1.000	ja	nein	ja

Stadt Rotenburg, Stand der Einwohnerzahlen: 31.12.2016					
Rotenburg	20.170	>3.000	ja	ja	ja
Borchel	289	200-1.000	ja	ja	ja
Mulmshorn	582	200-1.000	ja	ja	ja
Unterstedt	792	200-1.000	ja	ja	ja
Waffensen	809	200-1.000	ja	ja	ja

Stadt Visselhövede, Stand der Einwohnerzahlen: 26.02.2017					
Visselhövede	5.200	>3.000	ja	ja	ja
Bleckwedel	128	<200	ja	ja	keine
Buchholz	222	200-1.000	nein	nein	nein
Dreeßel	55	<200	nein	nein	keine
Drögenbostel	114	<200	ja	ja	keine
Hiddingen	537	200-1.000	ja	ja	ja
Jeddingen	973	200-1.000	ja	ja	ja
Kettenburg	235	200-1.000	nein	nein	nein
Lüdingen	62	<200	nein	nein	keine
Nindorf	531	200-1.000	ja	ja	ja
Ottingen	295	200-1.000	nein	nein	nein
Rosebruch	120	<200	nein	nein	keine
Schwitschen	489	200-1.000	ja	ja	ja
Wehnsen	97	<200	nein	nein	keine
Wittorf	953	200-1.000	ja	ja	ja

Einheitsgemeinde Gnarrenburg, Stand der Einwohnerzahlen: 17.03.2017					
Gnarrenburg	3.093	>3.000	ja	ja	ja
Augustendorf	256	200-1.000	ja	ja	ja
Barkhausen	268	200-1.000	ja	ja	ja
Brillit	922	200-1.000	ja	ja	ja
Fahrendorf	400	200-1.000	ja	ja	ja
Findorf	341	200-1.000	ja	ja	ja
Glinstedt	591	200-1.000	ja	ja	ja
Karlshöfen	1.296	1.000-3.000	ja	ja	ja
Klenkendorf	235	200-1.000	ja	ja	ja
Kuhstedt	1.081	1.000-3.000	ja	ja	ja
Kuhstedtermoor	245	200-1.000	ja	ja	ja
Langenhausen	569	200-1.000	ja	ja	ja

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden

nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

keine: keine Bewertung vorgenommen

Bewertung des Verkehrsangebotes**Erschließungsqualität**

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung		Bewertung
			Schultag	Ferientag	
Einheitsgemeinde Scheeßel, Stand der Einwohnerzahlen: 31.12.2016					
Scheeßel	6.887	>3.000	ja	ja	ja
Abbdorf	284	200-1.000	ja	ja	ja
Bartelsdorf	439	200-1.000	ja	ja	ja
Hetzwege	381	200-1.000	ja	ja	ja
Jeersdorf	1.301	1.000-3.000	ja	ja	ja
Ostervesede	719	200-1.000	ja	ja	ja
Sothel	193	<200	ja	ja	keine
Westeresch	503	200-1.000	ja	ja	ja
Westerholz	613	200-1.000	ja	ja	ja
Westervesede	741	200-1.000	ja	ja	ja
Wittkopsbostel	502	200-1.000	ja	ja	ja
Wohlsdorf	346	200-1.000	ja	ja	ja

Samtgemeinde Bothel, Stand der Einwohnerzahlen: 26.02.2017					
Bothel	2.421	1.000-3.000	ja	ja	ja
Bellen	55	<200	nein	nein	keine
Brockel	1.035	1.000-3.000	ja	ja	ja
Hassel	102	<200	ja	nein	keine
Hastedt	92	<200	ja	nein	keine
Hemsbünde	775	200-1.000	ja	ja	ja
Hemslingen	954	200-1.000	ja	nein	ja
Kirchwalsede	1.054	1.000-3.000	ja	ja	ja
Riekenbostel	133	<200	ja	nein	keine
Söhlingen	474	200-1.000	ja	nein	ja
Süderwalsede	354	200-1.000	ja	ja	ja
Wensebrock	219	200-1.000	ja	ja	ja
Westerwalsede	389	200-1.000	ja	ja	ja
Worth	202	200-1.000	ja	nein	ja

Samtgemeinde Fintel (Grundzentrum Lauenbrück), Stand der Einwohnerzahlen: 17.03.2017					
Lauenbrück	2.131	1.000-3.000	ja	ja	ja
Appel	41	<200	nein	nein	keine
Benkeloh	84	<200	ja	ja	keine
Dreihausen	8	<200	nein	nein	keine
Drögenholz	21	<200	nein	nein	keine
Fintel	2.809	1.000-3.000	ja	ja	ja
Griemshoop	13	<200	nein	nein	keine
Helvesiek	770	200-1.000	ja	ja	ja
Hunhorn	12	<200	nein	nein	keine
Neddervieh	21	<200	nein	nein	keine
Neuenfelde	16	<200	nein	nein	keine
Redderberg	51	<200	nein	nein	keine
Rehr	49	<200	nein	nein	keine
Riepe	94	<200	ja	ja	keine
Roter Moor	22	<200	nein	nein	keine
Stell	36	<200	nein	nein	keine
Stemmen	858	200-1.000	ja	ja	ja
Stemmerfeld	103	<200	ja	ja	keine
Vahlde	683	200-1.000	ja	ja	ja

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden

nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

keine: keine Bewertung vorgenommen

Bewertung des Verkehrsangebotes**Erschließungsqualität**

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung		Bewertung
			Schultag	Ferientag	
Samtgemeinde Geestequelle (Grundzentrum Oerel), Stand der Einwohnerzahlen: 27.02.2017					
Oerel	1.140	1.000-3.000	ja	ja	ja
Alfstedt	885	200-1.000	ja	ja	ja
Barchel	649	200-1.000	ja	ja	ja
Basdahl	780	200-1.000	ja	ja	ja
Ebersdorf	924	200-1.000	ja	ja	ja
Glinde	106	<200	ja	ja	keine
Heinschenwalde	532	200-1.000	ja	nein	ja
Hipstedt	742	200-1.000	ja	ja	ja
Neu-Ebersdorf	143	<200	ja	nein	keine
Oese	393	200-1.000	ja	ja	ja
Volkmarst	245	200-1.000	ja	ja	ja

Samtgemeinde Selsingen, Stand der Einwohnerzahlen: 28.02.2017					
Selsingen	2.508	1.000-3.000	ja	ja	ja
Anderlingen	384	200-1.000	ja	nein	ja
Byhusen	239	200-1.000	ja	nein	ja
Deinstedt	407	200-1.000	ja	ja	ja
Farven	390	200-1.000	ja	nein	ja
Fehrenbruch	84	<200	ja	nein	keine
Godenstedt	167	<200	ja	nein	keine
Grafel	96	<200	ja	nein	keine
Granstedt	159	<200	ja	nein	keine
Haaßel	318	200-1.000	ja	nein	ja
Lavenstedt	234	200-1.000	ja	nein	ja
Malstedt	265	200-1.000	ja	nein	ja
Ober Ochtenhausen	342	200-1.000	ja	nein	ja
Ohrel	299	200-1.000	ja	nein	ja
Ostereistedt	578	200-1.000	ja	ja	ja
Parnewinkel	498	200-1.000	ja	ja	ja
Rhade	755	200-1.000	ja	ja	ja
Rhadereistedt	335	200-1.000	ja	ja	ja
Rockstedt	349	200-1.000	ja	nein	ja
Sandbostel	467	200-1.000	ja	nein	ja
Seedorf	894	200-1.000	ja	ja	ja

Samtgemeinde Sittensen, Stand der Einwohnerzahlen: 1.03.2017					
Sittensen	5.843	>3.000	ja	ja	ja
Burgsittensen	7	<200	ja	ja	keine
Freetz	251	200-1.000	ja	nein	ja
Groß Meckelsen	443	200-1.000	ja	ja	ja
Hamersen	443	200-1.000	ja	ja	ja
Ippensen	281	200-1.000	ja	nein	ja
Kalbe	586	200-1.000	ja	nein	ja
Klein Meckelsen	923	200-1.000	ja	nein	ja
Kuhmühlen	45	<200	ja	nein	keine
Lengenbostel	224	200-1.000	ja	ja	ja
Ramshausen	159	<200	ja	ja	keine
Tiste	884	200-1.000	ja	ja	ja
Vierden	327	200-1.000	ja	nein	ja
Wohnste	763	200-1.000	ja	ja	ja

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden

nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

keine: keine Bewertung vorgenommen

Bewertung des Verkehrsangebotes**Erschließungsqualität**

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung		Bewertung
			Schultag	Ferientag	
Samtgemeinde Sottrum, Stand der Einwohnerzahlen: 20.03.2017					
Sottrum	5.228	>3.000	ja	ja	ja
Ahausen	1.377	1.000-3.000	ja	ja	ja
Bittstedt	53	<200	ja	nein	keine
Bötersen	769	200-1.000	ja	ja	ja
Clünder	25	<200	nein	nein	keine
Clüversborstel	250	200-1.000	ja	ja	ja
Everinghausen	162	<200	ja	nein	keine
Eversen	540	200-1.000	ja	ja	ja
Hassendorf	1.166	1.000-3.000	ja	ja	ja
Hellwege	1.065	1.000-3.000	ja	ja	ja
Höperhöfen	273	200-1.000	ja	ja	ja
Horstedt	714	200-1.000	ja	ja	ja
Jeerhof	33	<200	ja	nein	keine
Platenhof	20	<200	nein	nein	keine
Reeßum	791	200-1.000	ja	ja	ja
Schleeßel	153	<200	ja	ja	keine
Stapel	258	200-1.000	ja	ja	ja
Stuckenborstel	948	200-1.000	ja	ja	ja
Taaken	417	200-1.000	ja	ja	ja
Winkeldorf	292	200-1.000	ja	ja	ja

Samtgemeinde Tarmstedt, Stand der Einwohnerzahlen: 3.03.2017					
Tarmstedt	3.873	>3.000	ja	ja	ja
Breddorf	836	200-1.000	ja	ja	ja
Buchholz	518	200-1.000	ja	ja	ja
Bülstedt	516	200-1.000	ja	nein	ja
Dipshorn	224	200-1.000	ja	nein	ja
Hanstedt	249	200-1.000	ja	ja	ja
Hepstedt	1.024	1.000-3.000	ja	ja	ja
Kirchtimke	704	200-1.000	ja	ja	ja
Ostertimke	274	200-1.000	ja	ja	ja
Steinfeld	225	200-1.000	ja	nein	ja
Vorwerk	296	200-1.000	ja	nein	ja
Westertimke	460	200-1.000	ja	ja	ja
Wilstedt	1.761	1.000-3.000	ja	ja	ja

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden

nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

keine: keine Bewertung vorgenommen

Bewertung des Verkehrsangebotes**Erschließungsqualität**

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung		Bewertung
			Schultag	Ferientag	
Samtgemeinde Zeven, Stand der Einwohnerzahlen: 31.12.2016					
Zeven	12.173	>3.000	ja	ja	ja
Bademühlen	204	200-1.000	ja	ja	ja
Badenstedt	387	200-1.000	ja	ja	ja
Bockel	158	<200	ja	ja	keine
Boitzen	320	200-1.000	ja	ja	ja
Brauel	404	200-1.000	ja	ja	ja
Brümmerhof	72	<200	ja	nein	keine
Brüttendorf	224	200-1.000	ja	ja	ja
Ehestorf	181	<200	nein	nein	keine
Elsdorf	1.089	1.000-3.000	ja	ja	ja
Frankenbostel	176	<200	ja	nein	keine
Freyersen	176	<200	nein	nein	keine
Gyhum	467	200-1.000	ja	ja	ja
Hatzte	244	200-1.000	nein	nein	nein
Heeslingen	2.485	1.000-3.000	ja	ja	ja
Hesedorf	687	200-1.000	ja	ja	ja
Meinstedt	169	<200	ja	ja	keine
Nartum	761	200-1.000	ja	ja	ja
Oldendorf	333	200-1.000	ja	ja	ja
Rüspel	227	200-1.000	ja	nein	ja
Sassenholz	194	<200	ja	ja	keine
Steddorf	358	200-1.000	ja	ja	ja
Volkensen	137	<200	ja	nein	keine
Weertzen	476	200-1.000	ja	ja	ja
Wehldorf	249	200-1.000	ja	ja	ja
Wense	341	200-1.000	ja	ja	ja
Wiersdorf	322	200-1.000	ja	ja	ja
Wistedt	302	200-1.000	ja	ja	ja

ja: mindestens eine Haltestelle vorhanden

nein: keine Haltestelle vorhanden bzw. keine Bedienung

keine: keine Bewertung vorgenommen

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		
					Kategorie			Kategorie		
[Einwohner]	[Fahrtenpaare / Tag]		A	B	C	A	B	C		
Stadt Bremervörde										
Bevern	1.000-3.000	3-6	10	9	x			x		
Elm	1.000-3.000	3-6	9	5	x				x	
Hesedorf	1.000-3.000	3-6	17	17	x			x		
Hönau-Lindorf	200-1.000	3	9	5	x			x		
Iselersheim	200-1.000	3	9	5	x			x		
Minstedt	200-1.000	3	3	0		x				x
Nieder Ochtenhausen	200-1.000	3	9	5	x			x		
Plönjeshausen	200-1.000	3	0	0			x			x
Spreckens	200-1.000	3	3	0		x				x

Stadt Rotenburg										
Borchel	200-1.000	3	7	2	x					x
Mulmshorn	200-1.000	3	9	8	x			x		
Unterstedt	200-1.000	3	11	7	x			x		
Waffensen	200-1.000	3	10	6	x			x		

Stadt Visselhövede										
Buchholz	200-1.000	3	0	0			x			x
Hiddingen	200-1.000	3	4	4	x			x		
Jeddingen	200-1.000	3	14	10	x			x		
Kettenburg	200-1.000	3	0	0			x			x
Nindorf	200-1.000	3	11	4	x			x		
Ottingen	200-1.000	3	0	0			x			x
Schwitschen	200-1.000	3	4	4	x			x		
Wittorf	200-1.000	3	10	8	x			x		

Einheitsgemeinde Gnarrenburg										
Augustendorf	200-1.000	3	6	4	x			x		
Barkhausen	200-1.000	3	16	13	x			x		
Brillit	200-1.000	3	13	10	x			x		
Fahrendorf	200-1.000	3	8	4	x			x		
Findorf	200-1.000	3	7	4	x			x		
Glinstedt	200-1.000	3	8	6	x			x		
Karlshöfen	1.000-3.000	3-6	16	13	x			x		
Klenkendorf	200-1.000	3	6	4	x			x		
Kuhstedt	1.000-3.000	3-6	10	8	x			x		
Kuhstedtermoor	200-1.000	3	7	4	x			x		
Langenhausen	200-1.000	3	7	4	x			x		

Einheitsgemeinde Scheeßel										
Abbandorf	200-1.000	3	6	4	x			x		
Bartelsdorf	200-1.000	3	8	6	x			x		
Hetzwege	200-1.000	3	6	4	x			x		
Jeersdorf	1.000-3.000	3-6	6	4		x			x	
Ostervesede	200-1.000	3	10	6	x			x		
Westeresch	200-1.000	3	6	4	x			x		
Westerholz	200-1.000	3	6	5	x			x		
Westervesede	200-1.000	3	12	6	x			x		
Wittkopsbostel	200-1.000	3	6	5	x			x		
Wohlsdorf	200-1.000	3	9	6	x			x		

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		
					Kategorie			Kategorie		
[Einwohner]	[Fahrtenpaare / Tag]		A	B	C	A	B	C		
Samtgemeinde Bothel										
Brockel	1.000-3.000	3-6	11	6	x				x	
Hemsbünde	200-1.000	3	11	6	x			x		
Hemslingen	200-1.000	3	4	0	x					x
Kirchwalsede	1.000-3.000	3-6	1	0			x			x
Söhlingen	200-1.000	3	4	0	x					x
Süderwalsede	200-1.000	3	1	0			x			x
Wensebrock	200-1.000	3	10	6	x			x		
Westerwalsede	200-1.000	3	1	0			x			x
Worth	200-1.000	3	4	0	x					x

Samtgemeinde Fintel (Grundzentrum Lauenbrück)										
Fintel	1.000-3.000	3-6	7	5	x				x	
Helvesiek	200-1.000	3	11	6	x			x		
Stemmen	200-1.000	3	11	6	x			x		
Vahlde	200-1.000	3	7	5	x			x		

Samtgemeinde Geestequelle (Grundzentrum Oerel)										
Alfstedt	200-1.000	3	8	2	x					x
Barchel	200-1.000	3	15	11	x			x		
Basdahl	200-1.000	3	16	10	x			x		
Ebersdorf	200-1.000	3	10	2	x					x
Heinschenwalde	200-1.000	3	3	0		x				x
Hipstedt	200-1.000	3	12	8	x			x		
Oese	200-1.000	3	4	0	x					x
Volkmarst	200-1.000	3	4	0	x					x

Samtgemeinde Selsingen										
Anderlingen	200-1.000	3	2	0			x			x
Byhusen	200-1.000	3	2	0			x			x
Deinstedt	200-1.000	3	9	6	x			x		
Farven	200-1.000	3	3	0		x				x
Lavenstedt	200-1.000	3	2	0			x			x
Malstedt	200-1.000	3	2	0			x			x
Ober Ochtenhausen	200-1.000	3	3	0		x				x
Ohrel	200-1.000	3	2	0			x			x
Ostereistedt	200-1.000	3	2	0			x			x
Parnewinkel	200-1.000	3	9	9	x			x		
Rhade	200-1.000	3	2	0			x			x
Rhadereistedt	200-1.000	3	4	0	x					x
Rockstedt	200-1.000	3	2	0			x			x
Sandbostel	200-1.000	3	3	0		x				x
Seedorf	200-1.000	3	11	9	x			x		

Samtgemeinde Sittensen										
Freetz	200-1.000	3	3	0		x				x
Groß Meckelsen	200-1.000	3	14	12	x			x		
Hamersen	200-1.000	3	9	1	x					x
Ippensen	200-1.000	3	2	0			x			x
Kalbe	200-1.000	3	3	0		x				x
Klein Meckelsen	200-1.000	3	2	0			x			x
Lengenbostel	200-1.000	3	3	0		x				x
Tiste	200-1.000	3	12	12	x			x		
Vierden	200-1.000	3	1	0			x			x
Wohnste	200-1.000	3	1	0			x			x

Kategorie A: Soll < Ist

Kategorie B: Soll = Ist

Kategorie C: 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		
					Kategorie			Kategorie		
[Einwohner]	[Fahrtenpaare / Tag]		A	B	C	A	B	C		
Samtgemeinde Sottrum										
Ahausen	1.000-3.000	3-6	6	4		x			x	
Bötersen	200-1.000	3	7	4	x			x		
Clüversborstel	200-1.000	3	8	4	x			x		
Eversen	200-1.000	3	2	0			x			x
Hassendorf	1.000-3.000	3-6	12	6	x				x	
Hellwege	1.000-3.000	3-6	6	4		x			x	
Höperhöfen	200-1.000	3	7	4	x			x		
Horstedt	200-1.000	3	9	4	x			x		
Reeßum	200-1.000	3	9	4	x			x		
Stapel	200-1.000	3	8	4	x			x		
Stuckenborstel	200-1.000	3	11	7	x			x		
Taaken	200-1.000	3	9	4	x			x		
Winkeldorf	200-1.000	3	7	3	x				x	

Samtgemeinde Tarmstedt										
Breddorf	200-1.000	3	9	8	x			x		
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	9	8	x			x		
Hepstedt	1.000-3.000	3-6	9	8	x			x		
Kirchtimke	200-1.000	3	17	16	x			x		
Ostertimke	200-1.000	3	17	16	x			x		
Steinfeld	200-1.000	3	1	0			x			x
Vorwerk	200-1.000	3	1	0			x			x
Westertimke	200-1.000	3	17	16	x			x		
Wilstedt	1.000-3.000	3-6	7	6	x				x	

Samtgemeinde Zeven										
Bademühlen	200-1.000	3	3	2		x				x
Badenstedt	200-1.000	3	17	16	x			x		
Brauel	200-1.000	3	11	9	x			x		
Brüttendorf	200-1.000	3	5	4	x			x		
Elsdorf	1.000-3.000	3-6	7	6	x				x	
Gyhum	200-1.000	3	11	10	x			x		
Hatzte	200-1.000	3	0	0			x			x
Hesedorf	200-1.000	3	5	3	x				x	
Nartum	200-1.000	3	6	4	x			x		
Oldendorf	200-1.000	3	1	0			x			x
Rüspel	200-1.000	3	1	0			x			x
Weertzen	200-1.000	3	12	12	x			x		
Wehldorf	200-1.000	3	6	4	x			x		
Wiersdorf	200-1.000	3	5	4	x			x		
Wistedt	200-1.000	3	7	6	x			x		

Gemeinde Heeslingen										
Boitzen	200-1.000	3	8	7	x			x		
Steddorf	200-1.000	3	8	7	x			x		
Weertzen	200-1.000	3	12	12	x			x		
Wense	200-1.000	3	5	4	x			x		
Wiersdorf	200-1.000	3	2	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		
						Kategorie			Kategorie		
[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]	A	B	C	A	B	C			
Ahausen	1.000-3.000	Rotenburg (W.)	3-6	7	4	x				x	
Bothel	1.000-3.000	Rotenburg (W.)	3-6	8	6	x				x	
Brockel	1.000-3.000	Rotenburg (W.)	3-6	8	6	x				x	
Elsdorf	1.000-3.000	Rotenburg (W.)	3-6	7	6	x				x	
Fintel	1.000-3.000	Rotenburg (W.)	3-6	10	5	x				x	
Gnarrenburg	>3.000	Bremervörde	6-12	11	8		x			x	
Gnarrenburg	>3.000	Zeven	6-12	2	2			x			x
Hassendorf	1.000-3.000	Rotenburg (W.)	3-6	8	4	x				x	
Heeslingen	1.000-3.000	Zeven	3-6	23	21	x			x		
Hellwege	1.000-3.000	Rotenburg (W.)	3-6	4	2		x				x
Hepstedt	1.000-3.000	Zeven	3-6	6	4		x			x	
Jeersdorf	1.000-3.000	Rotenburg (W.)	3-6	7	6	x				x	
Karlshöfen	1.000-3.000	Bremervörde	3-6	10	7	x			x		
Kirchwalsede	1.000-3.000	Rotenburg (W.)	3-6	7	4	x				x	
Kuhstedt	1.000-3.000	Bremervörde	3-6	10	8	x			x		
Lauenbrück	1.000-3.000	Rotenburg (W.)	3-6	23	23	x			x		
Oerel	1.000-3.000	Bremervörde	3-6	10	8	x			x		
Scheeßel	>3.000	Rotenburg (W.)	6-12	23	23	x			x		
Selsingen	1.000-3.000	Bremervörde	3-6	9	9	x			x		
Selsingen	1.000-3.000	Zeven	3-6	10	9	x			x		
Sittensen	>3.000	Zeven	6-12	13	12	x				x	
Sottrum	>3.000	Achim	6-12	21	21	x			x		
Sottrum	>3.000	Rotenburg (W.)	6-12	20	20	x			x		
Sottrum	>3.000	Verden	6-12	29	29	x			x		
Tarmstedt	>3.000	Zeven	6-12	17	16	x			x		
Visselhövede	>3.000	Rotenburg (W.)	6-12	7	6		x			x	
Visselhövede	>3.000	Soltau	6-12	9	9		x			x	
Visselhövede	>3.000	Walsrode	6-12	9	9		x			x	
Wilstedt	1.000-3.000	Zeven	3-6	6	4		x			x	

Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare vom Mittelzentrum zum Mittelzentrum)

Ort	Orts- kategorie	MZ	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung an Schul- tagen in den Ferien		Bewertung					
						an Schultagen			in den Ferien		
						Kategorie			Kategorie		
[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]	A	B	C	A	B	C			
Bremervörde	>3.000	Buxtehude	6-12	16	16	x			x		
Bremervörde	>3.000	Hemmoor	6-12	16	16	x			x		
Bremervörde	>3.000	Osterholz- Scharmbeck	6-12	20	20	x			x		
Bremervörde	>3.000	Rotenburg (W.)	6-12	22	22	x			x		
Bremervörde	>3.000	Stade	6-12	16	16	x			x		
Bremervörde	>3.000	Zeven	6-12	9	9		x			x	
Rotenburg (W.)	>3.000	Achim	6-12	35	34	x			x		
Rotenburg (W.)	>3.000	Buchholz i.d.N.	6-12	37	37	x			x		
Rotenburg (W.)	>3.000	Soltau	6-12	19	17	x			x		
Rotenburg (W.)	>3.000	Verden	6-12	12	12		x			x	
Rotenburg (W.)	>3.000	Walsrode	6-12	18	17	x			x		
Zeven	>3.000	Achim	6-12	21	21	x			x		
Zeven	>3.000	Buchholz i.d.N.	6-12	13	13	x			x		
Zeven	>3.000	Buxtehude	6-12	14	14	x			x		
Zeven	>3.000	Osterholz- Scharmbeck	6-12	19	19	x			x		
Zeven	>3.000	Rotenburg (W.)	6-12	16	14	x			x		
Zeven	>3.000	Stade	6-12	11	11		x			x	

Bewertung des Verkehrsangebotes
Bedienungsqualität III (Fahrtenpaare zum Oberzentrum)

Ort	Orts- kategorie	OZ	Soll- Bedie- nung	Ist-Bedienung an Schul- tagen in den Ferien		Bewertung					
						an Schultagen			in den Ferien		
						Kategorie			Kategorie		
[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]	A	B	C	A	B	C			
Ahausen	1.000-3.000	Bremen	3-6	9	8	x			x		
Bothel	1.000-3.000	Bremen	3-6	11	7	x			x		
Bothel	1.000-3.000	Hamburg	3-6	9	7	x			x		
Bremervörde	>3.000	Bremen	6-12	17	17	x			x		
Bremervörde	>3.000	Bremerhaven	6-12	18	18	x			x		
Bremervörde	>3.000	Hamburg	6-12	17	17	x			x		
Elsdorf	1.000-3.000	Bremen	3-6	11	7	x			x		
Elsdorf	1.000-3.000	Hamburg	3-6	11	9	x			x		
Fintel	1.000-3.000	Hamburg	3-6	8	6	x				x	
Gnarrenburg	>3.000	Bremen	6-12	13	13	x			x		
Gnarrenburg	>3.000	Bremerhaven	6-12	14	14	x			x		
Gnarrenburg	>3.000	Hamburg	6-12	18	17	x			x		
Hassendorf	1.000-3.000	Bremen	3-6	13	6	x				x	
Heeslingen	1.000-3.000	Bremen	3-6	23	23	x			x		
Heeslingen	1.000-3.000	Hamburg	3-6	15	15	x			x		
Hellwege	1.000-3.000	Bremen	3-6	8	5	x				x	
Hepstedt	1.000-3.000	Bremen	3-6	7	6	x				x	
Jeersdorf	1.000-3.000	Hamburg	3-6	8	5	x				x	
Karlshöfen	1.000-3.000	Bremen	3-6	13	12	x			x		
Kuhstedt	1.000-3.000	Bremen	3-6	9	9	x			x		
Lauenbrück	1.000-3.000	Bremen	3-6	20	20	x			x		
Lauenbrück	1.000-3.000	Hamburg	3-6	23	23	x			x		
Oerel	1.000-3.000	Bremen	3-6	17	17	x			x		
Oerel	1.000-3.000	Bremerhaven	3-6	18	18	x			x		
Oerel	1.000-3.000	Hamburg	3-6	16	16	x			x		
Rotenburg	>3.000	Bremen	6-12	36	36	x			x		
Rotenburg	>3.000	Hamburg	6-12	36	36	x			x		
Scheeßel	>3.000	Bremen	6-12	20	20	x			x		
Scheeßel	>3.000	Hamburg	6-12	23	23	x			x		
Selsingen	1.000-3.000	Bremen	3-6	13	13	x			x		
Selsingen	1.000-3.000	Hamburg	3-6	12	12	x			x		
Sittensen	>3.000	Bremen	6-12	15	15	x			x		
Sittensen	>3.000	Hamburg	6-12	13	12	x				x	
Sottrum	>3.000	Bremen	6-12	21	21	x			x		
Sottrum	>3.000	Hamburg	6-12	20	20	x			x		
Tarmstedt	>3.000	Bremen	6-12	19	19	x			x		
Tarmstedt	>3.000	Hamburg	6-12	20	20	x			x		
Visselhövede	>3.000	Bremen	6-12	10	10		x			x	
Visselhövede	>3.000	Hamburg	6-12	18	16	x			x		
Visselhövede	>3.000	Hannover	6-12	17	16	x			x		
Wilstedt	1.000-3.000	Bremen	3-6	9	6	x				x	
Zeven	>3.000	Bremen	6-12	18	18	x			x		
Zeven	>3.000	Hamburg	6-12	17	17	x			x		

Zeitliche Verteilung I an Schultagen (Fahrten in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)

Ort	Fahrtenangebot an Schultagen							Fartenangebot in den Ferien						
	Hinfahrten (Ankunft) bis			Rückfahrten ab			Kategorie	Hinfahrten (Ankunft) bis			Rückfahrten ab			Kategorie
	9:00	12:00	15:00	10:00	13:00	17:00		9:00	12:00	15:00	10:00	13:00	17:00	
Stadt Bremervörde														
Bevern	4	2	3	2	4	2	A	3	2	2	2	3	2	A
Elm	3	0	4	2	3	1	C	2	0	2	1	2	1	C
Hesedorf	3	3	3	3	6	4	A	3	3	3	3	2	5	A
Höнау-Lindorf	2	1	3	2	2	1	A	1	1	1	1	1	1	B
Iselersheim	2	1	3	2	3	1	A	1	1	0	1	1	1	C
Minstedt	2	0	1	1	1	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Nieder Ochtenhausen	2	1	2	2	3	1	A	1	1	1	1	1	1	B
Plönjeshausen	0	0	0	0	0	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Spreckens	1	0	1	2	1	0	C	0	0	0	0	0	0	C

Stadt Rotenburg														
Borchel	2	1	3	2	3	0	C	0	1	1	1	0	0	C
Mulmshorn	3	1	2	2	2	2	A	2	1	3	2	3	1	A
Unterstedt	3	3	2	3	4	1	A	2	2	2	2	2	1	A
Waffensen	4	0	4	3	3	0	C	2	0	2	1	4	0	C

Stadt Visselhövede														
Buchholz	0	0	0	0	0	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Hiddingen	1	1	1	1	1	1	B	1	1	1	1	1	1	B
Jeddingen	2	2	4	3	3	3	A	1	2	3	2	3	3	A
Kettenburg	0	0	0	0	0	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Nindorf	3	1	3	3	4	1	A	0	1	1	0	1	1	C
Ottingen	0	0	0	0	0	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Schwitschen	1	1	1	1	1	1	B	1	1	1	1	1	1	B
Wittorf	2	1	6	2	3	2	A	1	1	3	2	2	2	A

Einheitsgemeinde Gnarrenburg														
Augustendorf	2	2	0	3	2	1	C	0	2	0	1	1	0	C
Barkhausen	3	1	3	3	5	3	A	2	1	3	2	3	3	A
Brillit	2	3	3	3	3	3	A	2	3	1	3	3	3	A
Fahrendorf	1	3	2	2	2	0	C	0	2	0	1	2	0	C
Findorf	1	2	2	3	2	1	A	0	2	0	1	1	1	C
Glinstedt	2	1	2	3	5	0	C	1	1	2	1	3	0	C
Karlshöfen	3	1	3	3	5	3	A	2	1	3	2	3	3	A
Klenkendorf	1	3	2	2	2	0	C	0	2	0	1	2	0	C
Kuhstedt	3	1	2	4	3	2	A	2	1	2	3	2	2	A
Kuhstedtermoor	1	2	2	3	2	1	A	0	2	0	1	1	1	C
Langenhausen	1	3	2	2	2	0	C	0	2	0	1	2	0	C

Einheitsgemeinde Scheeßel														
Abbandorf	2	2	0	2	7	1	C	0	2	0	1	1	1	C
Bartelsdorf	3	1	3	2	4	1	A	1	1	2	1	2	1	A
Hetzwege	2	2	0	2	10	1	C	0	2	0	1	4	1	C
Jeersdorf	2	2	0	3	8	0	C	0	2	0	1	4	0	C
Ostervesede	3	2	2	3	7	2	A	2	1	1	2	1	2	A
Westeresch	2	2	1	2	5	1	A	0	1	1	1	1	1	C
Westerholz	3	1	1	2	6	0	C	1	1	2	2	3	0	C
Westervesede	4	2	3	4	7	1	A	3	1	2	2	3	1	A
Wittkopsbostel	2	2	0	2	6	1	C	1	2	0	2	2	1	C
Wohlsdorf	3	2	3	2	4	0	C	1	2	1	1	3	0	C

Zeitliche Verteilung I an Schultagen (Fahrten in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)

Ort	Fahrtenangebot an Schultagen							Fahrtenangebot in den Ferien						
	Hinfahrten (Ankunft) bis			Rückfahrten ab			Kategorie	Hinfahrten (Ankunft) bis			Rückfahrten ab			Kategorie
	9:00	12:00	15:00	10:00	13:00	17:00		9:00	12:00	15:00	10:00	13:00	17:00	
Samtgemeinde Bothel														
Brockel	4	3	3	2	4	1	A	1	2	1	1	2	1	A
Hemsbünde	3	2	3	3	3	1	A	1	2	1	1	2	1	A
Hemslingen	1	0	2	1	3	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Kirchwalsede	1	0	0	1	2	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Söhlingen	1	0	1	1	3	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Süderwalsede	1	0	0	1	2	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Wensebrock	3	3	4	2	4	1	A	1	2	1	1	2	1	A
Westerwalsede	1	0	0	1	2	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Worth	2	0	2	2	2	0	C	0	0	0	0	0	0	C

Samtgemeinde Fintel (Grundzentrum Lauenbrück)														
Fintel	3	2	1	3	3	2	A	1	2	1	2	1	2	A
Helvesiek	3	2	3	2	6	0	C	1	2	1	1	3	0	C
Stemmen	3	2	3	2	6	0	C	1	2	1	1	3	0	C
Vahde	3	2	1	3	3	2	A	1	2	1	2	1	2	A

Samtgemeinde Geestequelle (Grundzentrum Oerel)														
Alfstedt	3	1	3	4	4	1	A	0	0	1	2	1	1	C
Barchel	5	3	4	5	3	2	A	2	3	3	2	2	2	A
Basdahl	5	3	5	5	6	2	A	2	3	3	3	3	2	A
Ebersdorf	3	0	5	4	5	0	C	0	0	0	0	1	0	C
Heinschenwalde	2	0	1	2	1	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Hipstedt	4	3	3	5	5	1	A	1	3	1	2	3	1	A
Oese	3	0	1	2	2	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Volkmarst	3	0	1	2	2	0	C	0	0	0	0	0	0	C

Samtgemeinde Selsingen														
Anderlingen	2	0	0	1	2	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Byhusen	2	0	0	1	2	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Deinstedt	1	1	3	1	4	2	A	0	1	3	0	3	2	C
Farven	2	0	0	1	2	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Lavenstedt	2	0	0	1	2	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Malstedt	2	0	0	1	1	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Ober Ochtenhausen	2	1	0	1	3	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Ohrel	2	0	0	1	2	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Ostereistedt	3	0	0	1	2	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Parnewinkel	1	1	3	2	4	2	A	1	1	3	1	3	2	A
Rhade	2	0	0	1	2	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Rhadereistedt	1	1	2	2	2	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Rockstedt	2	0	0	1	2	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Sandbostel	2	1	0	1	3	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Seedorf	4	1	4	1	3	3	A	4	1	3	1	3	3	A

Samtgemeinde Sittensen														
Freetz	2	0	0	1	3	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Groß Meckelsen	4	1	4	3	3	5	A	4	1	2	2	2	5	A
Hamersen	3	0	3	2	3	0	C	0	0	0	0	1	0	C
Ippensen	1	0	0	0	3	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Kalbe	3	0	0	1	3	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Klein Meckelsen	2	0	0	0	3	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Lengenbostel	2	0	0	1	3	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Tiste	2	2	2	2	3	4	A	2	2	2	2	3	4	A
Vierden	1	0	0	2	1	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Wohnste	1	0	0	2	1	0	C	0	0	0	0	0	0	C

Kategorie A: 2 Fahrten mehr

B: eine Fahrt pro Zeitraum

C: es fehlt mindestens eine Fahrt

Zeitliche Verteilung I an Schultagen (Fahrten in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)

Ort	Fahrtenangebot an Schultagen							Fartenangebot in den Ferien						
	Hinfahrten (Ankunft) bis			Rückfahrten ab			Kategorie	Hinfahrten (Ankunft) bis			Rückfahrten ab			Kategorie
	9:00	12:00	15:00	10:00	13:00	17:00		9:00	12:00	15:00	10:00	13:00	17:00	
Samtgemeinde Sottrum														
Ahausen	2	2	0	2	4	0	C	0	2	0	1	1	0	C
Bötersen	3	1	0	2	6	2	C	1	1	0	1	1	1	C
Clüversborstel	3	1	3	3	4	1	A	1	1	0	1	1	1	C
Eversen	2	0	0	1	3	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Hassendorf	5	1	4	3	6	3	A	1	1	1	1	2	2	A
Hellwege	2	2	0	2	4	0	C	0	2	0	1	1	0	C
Höperhöfen	4	1	0	2	6	2	C	1	1	0	1	1	1	C
Horstedt	3	2	6	2	5	0	C	1	1	1	1	2	0	C
Reeßum	3	2	6	2	5	0	C	1	1	1	1	2	0	C
Stapel	3	2	5	2	5	0	C	1	1	1	1	2	0	C
Stuckenborstel	4	2	1	6	5	1	A	1	2	1	2	3	1	A
Taaken	3	2	6	2	5	0	C	1	1	1	1	2	0	C
Winkeldorf	3	1	5	1	5	0	C	1	0	1	0	2	0	C

Samtgemeinde Tarmstedt														
Breddorf	5	1	3	1	2	3	A	5	1	1	1	2	3	A
Buchholz	1	0	0	1	2	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Bülstedt	1	1	0	1	2	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Dipshorn	1	0	0	1	2	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Hanstedt	5	1	3	1	2	3	A	5	1	1	1	2	3	A
Hepstedt	5	1	3	1	2	3	A	5	1	1	1	2	3	A
Kirchtimke	6	2	3	3	4	6	A	6	2	3	3	3	6	A
Ostertimke	6	2	3	3	4	6	A	6	2	3	3	3	6	A
Steinfeld	1	0	0	1	2	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Vorwerk	1	0	0	1	2	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Westertimke	6	2	3	3	4	6	A	6	2	3	3	3	6	A
Wilstedt	7	2	1	2	2	3	A	6	2	1	1	2	3	A

Samtgemeinde Zeven														
Bademühlen	1	0	2	2	1	1	C	1	0	1	0	1	1	C
Badenstedt	2	4	3	2	4	4	A	2	4	2	2	4	4	A
Brauel	3	1	3	2	2	4	A	1	1	3	1	2	4	A
Brüttendorf	1	1	1	3	2	1	A	0	1	1	1	1	1	C
Elsdorf	2	1	2	1	2	1	A	1	1	1	1	2	1	B
Gyhum	2	2	3	2	3	2	A	1	2	2	2	3	2	A
Hatzte	0	0	0	0	0	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Hesedorf	3	1	3	1	2	0	C	1	1	1	1	2	0	C
Nartum	2	1	1	2	2	1	A	0	1	1	1	1	1	C
Oldendorf	1	0	0	2	1	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Rüspel	1	0	0	1	1	0	C	0	0	0	0	0	0	C
Weertzen	2	2	2	3	4	3	A	2	2	2	3	4	3	A
Wehldorf	2	1	1	2	2	1	A	0	1	1	1	1	1	C
Wiersdorf	2	1	1	2	2	1	A	1	1	1	1	1	1	B
Wistedt	2	1	2	1	2	1	A	1	1	1	1	2	1	B

Gemeinde Heeslingen														
Boitzen	2	2	2	3	3	1	A	0	1	2	2	2	1	C
Steddorf	2	1	1	2	3	1	A	1	1	1	1	2	1	B
Weertzen	2	2	2	3	3	4	A	2	2	2	2	2	4	A
Wense	2	1	1	2	3	0	C	1	1	1	1	2	0	C
Wiersdorf	2	1	2	1	1	0	C	1	1	1	0	0	0	C

Kategorie A: 2 Fahrten mehr

B: eine Fahrt pro Zeitraum

C: es fehlt mindestens eine Fahrt

Bewertung des Verkehrsangebotes (Fahrplan 2017)**Zeitliche Verteilung II (Fahrten zum/ vom Mittelzentrum)**

Ort	MZ	Fahrtenangebot an Schultagen									
		Hinfahrten (Ankunft) bis				Rückfahrten ab				Kate- gorie	
		7:00	9:00	12:00	15:00	10:00	13:00	15:00	17:00		
Ahausen	Rotenburg (W.)	1	1	2	1	2	2	1	1	A	
Bothel	Rotenburg (W.)	2	2	1	1	2	2	1	1	A	
Brockel	Rotenburg (W.)	2	2	1	1	2	2	1	1	A	
Elsdorf	Rotenburg (W.)	1	2	0	1	2	2	1	1	C	
Fintel	Rotenburg (W.)	0	1	2	2	3	1	3	2	C	
Gnarrenburg	Bremervörde	1	2	2	4	3	3	1	2	A	
Gnarrenburg	Zeven	0	1	0	1	0	1	1	1	C	
Hassendorf	Rotenburg (W.)	1	1	1	3	3	2	2	0	C	
Heeslingen	Zeven	3	4	4	3	5	3	3	4	A	
Hellwege	Rotenburg (W.)	0	1	1	1	3	4	2	0	C	
Hepstedt	Zeven	0	1	2	3	1	1	2	1	C	
Jeersdorf	Rotenburg (W.)	0	1	1	2	3	1	2	0	C	
Karlshöfen	Bremervörde	0	2	2	3	2	1	1	1	C	
Kirchwalsede	Rotenburg (W.)	1	1	2	1	2	2	1	0	C	
Kuhstedt	Bremervörde	1	2	2	2	2	2	1	2	A	
Lauenbrück	Rotenburg (W.)	3	2	3	3	6	4	4	12	A	
Oerel	Bremervörde	1	1	2	3	2	2	1	2	A	
Scheeßel	Rotenburg (W.)	3	2	3	3	6	4	4	12	A	
Selsingen	Bremervörde	1	2	2	3	2	1	2	2	A	
Selsingen	Zeven	0	2	1	3	2	2	2	2	C	
Sittensen	Zeven	0	2	2	3	3	2	2	3	C	
Sottrum	Achim	3	3	3	3	3	2	2	7	A	
Sottrum	Rotenburg (W.)	3	2	3	3	3	2	2	7	A	
Sottrum	Verden	3	5	6	5	3	4	4	10	A	
Tarmstedt	Zeven	0	3	4	3	2	2	2	4	C	
Visselhövede	Rotenburg (W.)	1	2	1	1	2	2	1	1	A	
Visselhövede	Soltau	0	2	2	2	2	1	1	2	C	
Visselhövede	Walsrode	0	1	2	2	1	1	1	3	C	
Wilstedt	Zeven	0	2	2	1	2	1	2	1	C	

Zeitliche Verteilung II (Fahrten zwischen Mittelzentren)

Ort	MZ	Fahrtenangebot an Schultagen											
		Hinfahrten (Ankunft) bis					Rückfahrten ab					Kate- gorie	
		7:00	9:00	12:00	15:00	18:00	10:00	13:00	15:00	17:00	19:00		
Bremervörde	Buxtehude	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	A
Bremervörde	Hemmoor	1	2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	A
Bremervörde	Osterholz-Sch.	3	3	3	4	4	3	3	3	2	4	4	A
Bremervörde	Rotenburg (W.)	2	3	6	4	3	3	3	2	3	6	6	A
Bremervörde	Stade	3	2	3	4	3	3	2	2	2	3	3	A
Bremervörde	Zeven	0	1	1	3	2	2	2	2	1	0	0	C
Rotenburg (W.)	Achim	3	4	5	7	6	5	4	4	4	7	7	A
Rotenburg (W.)	Buchholz i.d.N.	7	4	6	6	6	6	4	4	6	8	8	A
Rotenburg (W.)	Soltau	2	2	3	3	3	4	3	3	3	5	5	A
Rotenburg (W.)	Verden	2	2	2	2	2	1	1	2	2	1	1	A
Rotenburg (W.)	Walsrode	1	2	3	3	3	3	2	2	2	4	4	A
Zeven	Achim	1	2	5	3	3	4	3	3	3	5	5	A
Zeven	Buchholz i.d.N.	1	2	2	3	3	1	3	2	2	2	2	A
Zeven	Buxtehude	3	3	3	2	4	2	2	3	3	1	1	A
Zeven	Osterholz-Sch.	1	3	4	3	2	3	3	3	2	4	4	A
Zeven	Rotenburg (W.)	0	2	2	3	4	2	2	2	3	1	1	C
Zeven	Stade	1	2	2	2	3	1	2	3	1	0	0	C

Kategorie A: 2 Fahrten mehr

B: eine Fahrt pro Zeitraum

C: es fehlt mindestens eine Fahrt

Bewertung des Verkehrsangebotes (Fahrplan 2017)**Zeitliche Verteilung II (Fahrten zum/ vom Mittelzentrum)**

Ort	MZ	Fartenangebot in den Ferien									
		Hinfahrten (Ankunft) bis				Rückfahrten ab				Kate- gorie	
		7:00	9:00	12:00	15:00	10:00	13:00	15:00	17:00		
Ahausen	Rotenburg (W.)	0	1	1	1	1	1	1	1	C	
Bothel	Rotenburg (W.)	1	1	1	1	1	1	1	1	B	
Brockel	Rotenburg (W.)	1	1	1	1	1	1	1	1	B	
Elsdorf	Rotenburg (W.)	1	1	0	2	1	1	1	1	C	
Fintel	Rotenburg (W.)	0	1	2	2	3	1	1	2	C	
Gnarrenburg	Bremervörde	1	1	2	2	1	1	1	2	A	
Gnarrenburg	Zeven	0	1	0	1	0	1	0	1	C	
Hassendorf	Rotenburg (W.)	0	0	1	1	1	2	2	0	C	
Heeslingen	Zeven	3	4	4	3	4	2	3	4	A	
Hellwege	Rotenburg (W.)	0	0	1	1	1	0	0	0	C	
Hepstedt	Zeven	0	1	2	1	1	1	2	1	C	
Jeersdorf	Rotenburg (W.)	0	0	1	2	2	1	2	0	C	
Karlshöfen	Bremervörde	0	1	2	2	1	1	1	1	C	
Kirchwalsede	Rotenburg (W.)	0	1	1	1	1	1	1	0	C	
Kuhstedt	Bremervörde	1	1	2	2	1	1	1	2	A	
Lauenbrück	Rotenburg (W.)	3	2	3	3	6	4	4	12	A	
Oerel	Bremervörde	1	1	2	2	1	1	1	2	A	
Scheeßel	Rotenburg (W.)	3	2	3	3	6	4	4	12	A	
Selsingen	Bremervörde	1	2	2	2	2	1	2	2	A	
Selsingen	Zeven	0	1	1	3	2	2	2	2	C	
Sittensen	Zeven	0	2	2	2	2	1	2	3	C	
Sottrum	Achim	3	3	3	3	3	2	2	7	A	
Sottrum	Rotenburg (W.)	3	2	3	3	3	2	2	7	A	
Sottrum	Verden	3	5	6	5	3	4	4	10	A	
Tarmstedt	Zeven	0	2	4	2	2	2	2	4	C	
Visselhövede	Rotenburg (W.)	1	1	1	1	1	1	1	1	B	
Visselhövede	Soltau	0	2	2	1	2	1	1	2	C	
Visselhövede	Walsrode	0	1	2	2	1	1	1	3	C	
Wilstedt	Zeven	0	1	2	1	1	1	2	1	C	

Zeitliche Verteilung II (Fahrten zwischen Mittelzentren)

Ort	MZ	Fartenangebot in den Ferien											
		Hinfahrten (Ankunft) bis					Rückfahrten ab					Kate- gorie	
		7:00	9:00	12:00	15:00	18:00	10:00	13:00	15:00	17:00	19:00		
Bremervörde	Buxtehude	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	A
Bremervörde	Hemmoor	1	2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	A
Bremervörde	Osterholz-Sch.	3	3	3	3	4	3	3	3	2	4	4	A
Bremervörde	Rotenburg (W.)	2	3	6	4	3	3	3	2	3	6	6	A
Bremervörde	Stade	3	2	3	4	3	3	2	2	2	3	3	A
Bremervörde	Zeven	0	1	1	3	2	2	2	2	1	0	0	C
Rotenburg (W.)	Achim	3	4	5	7	6	5	4	4	4	7	7	A
Rotenburg (W.)	Buchholz i.d.N.	7	4	6	6	6	6	4	4	6	8	8	A
Rotenburg (W.)	Soltau	2	2	3	3	3	4	3	3	3	5	5	A
Rotenburg (W.)	Verden	2	2	2	2	2	1	1	2	2	1	1	A
Rotenburg (W.)	Walsrode	1	3	3	3	3	3	2	2	2	4	4	A
Zeven	Achim	2	2	4	2	3	3	3	3	3	5	5	A
Zeven	Buchholz i.d.N.	1	2	2	3	3	1	3	2	2	2	2	A
Zeven	Buxtehude	3	3	3	2	4	2	2	3	3	1	1	A
Zeven	Osterholz-Sch.	1	3	4	3	2	3	3	3	2	4	4	A
Zeven	Rotenburg (W.)	0	2	1	2	4	2	2	2	3	1	1	C
Zeven	Stade	1	2	2	2	3	1	2	3	1	0	0	C

Kategorie A: 2 Fahrten mehr

B: eine Fahrt pro Zeitraum

C: es fehlt mindestens eine Fahrt

Zeitliche Verteilung III (Fahrten zum/ vom Oberzentrum)

Ort	OZ	Fahrtenangebot an Schultagen										
		Hinfahrten (Ankunft) bis					Rückfahrten ab					Kategorie
		7:00	9:00	12:00	15:00	18:00	10:00	13:00	15:00	17:00	19:00	
Bothel	Bremen	1	2	2	3	2	3	2	1	1	0	C
Bothel	Hamburg	0	3	1	2	2	3	1	1	1	0	C
Bremervörde	Bremen	2	3	3	4	3	3	2	2	2	3	A
Bremervörde	Bremerhaven	3	2	3	3	3	3	2	2	2	3	A
Bremervörde	Hamburg	2	2	3	3	2	3	1	3	2	3	A
Gnarrenburg	Bremen	1	3	2	2	2	2	1	2	2	1	A
Gnarrenburg	Bremerhaven	1	2	3	3	2	3	1	1	2	1	A
Gnarrenburg	Hamburg	0	4	4	3	2	3	2	4	2	1	C
Lauenbrück	Bremen	1	3	3	3	3	6	4	4	4	6	A
Lauenbrück	Hamburg	5	4	3	3	3	3	2	2	4	5	A
Oerel	Bremen	2	3	3	4	3	3	2	2	2	3	A
Oerel	Bremerhaven	3	2	3	3	3	3	2	2	2	4	A
Oerel	Hamburg	1	3	3	3	2	3	1	2	2	2	A
Rotenburg	Bremen	3	5	6	6	6	6	4	4	4	6	A
Rotenburg	Hamburg	4	5	6	6	6	6	4	4	4	9	A
Scheeßel	Bremen	1	3	3	3	3	6	4	4	4	6	A
Scheeßel	Hamburg	5	4	3	3	3	3	2	2	4	5	A
Selsingen	Bremen	0	3	2	3	2	5	2	2	1	0	C
Selsingen	Hamburg	0	2	5	2	2	2	2	2	1	0	C
Sittensen	Bremen	1	2	3	2	3	3	2	2	2	1	A
Sittensen	Hamburg	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	A
Sottrum	Bremen	3	3	3	3	3	3	2	2	2	4	A
Sottrum	Hamburg	2	3	4	4	4	2	2	2	2	5	A
Tarmstedt	Bremen	2	4	3	3	2	2	2	3	3	4	A
Tarmstedt	Hamburg	1	1	6	3	4	4	1	5	2	3	A
Visselhövede	Bremen	1	2	2	1	2	2	1	1	2	1	A
Visselhövede	Hamburg	0	2	3	3	3	5	3	2	2	1	C
Visselhövede	Hannover	0	2	3	3	3	3	2	2	2	1	C
Zeven	Bremen	1	3	3	3	2	5	2	2	3	4	A
Zeven	Hamburg	2	3	3	2	3	2	3	4	2	2	A

Ahausen	Bremen	0	1	3	2
Elsdorf	Bremen	1	1	2	3
Elsdorf	Hamburg	0	2	2	3
Fintel	Hamburg	0	1	2	2
Hassendorf	Bremen	0	2	2	3
Heeslingen	Bremen	1	3	3	4
Heeslingen	Hamburg	2	3	3	2
Hellwege	Bremen	0	1	2	2
Hepstedt	Bremen	1	2	3	2
Jeersdorf	Hamburg	0	1	2	2
Karlshöfen	Bremen	1	3	2	2
Kuhstedt	Bremen	0	1	2	2
Wilstedt	Bremen	2	3	3	1

3	3	1	1	C
3	2	1	1	A
2	1	2	1	C
3	1	1	1	C
4	2	1	1	C
4	3	4	7	A
1	3	4	4	A
4	1	1	1	C
1	1	2	2	A
3	2	2	0	C
1	2	2	3	A
3	1	1	1	C
2	1	2	2	A

Zeitliche Verteilung III (Fahrten zum/ vom Oberzentrum)

Ort	OZ	Fahrtenangebot in den Ferien										Kategorie
		Hinfahrten bis					Rückfahrten ab					
		7:00	9:00	12:00	15:00	18:00	10:00	13:00	15:00	17:00	19:00	
Bothel	Bremen	1	1	2	2	2	2	0	1	1	0	C
Bothel	Hamburg	0	1	1	2	2	2	0	1	1	0	C
Bremervörde	Bremen	2	3	3	3	3	3	2	2	2	3	A
Bremervörde	Bremerhaven	3	2	3	3	3	3	2	2	2	3	A
Bremervörde	Hamburg	2	2	3	3	2	2	1	3	2	3	A
Gnarrenburg	Bremen	1	3	2	2	2	2	1	2	2	1	A
Gnarrenburg	Bremerhaven	1	2	3	3	2	2	1	1	2	1	A
Gnarrenburg	Hamburg	0	4	4	3	2	2	2	4	2	1	C
Lauenbrück	Bremen	1	3	3	3	3	3	4	4	4	6	A
Lauenbrück	Hamburg	5	4	3	3	3	3	2	2	4	5	A
Oerel	Bremen	2	3	3	4	3	3	2	2	2	3	A
Oerel	Bremerhaven	3	2	3	3	3	3	2	2	2	4	A
Oerel	Hamburg	1	3	3	3	2	2	1	2	2	2	A
Rotenburg	Bremen	3	5	6	6	6	6	4	4	4	6	A
Rotenburg	Hamburg	4	5	6	6	6	6	4	4	4	9	A
Scheeßel	Bremen	1	3	3	3	3	3	4	4	4	6	A
Scheeßel	Hamburg	5	4	3	3	3	3	2	2	4	5	A
Selsingen	Bremen	0	2	2	3	2	2	2	2	1	0	C
Selsingen	Hamburg	0	2	4	2	2	2	2	2	1	0	C
Sittensen	Bremen	1	2	3	2	3	3	2	2	2	1	A
Sittensen	Hamburg	2	2	2	1	2	2	1	2	2	2	A
Sottrum	Bremen	3	3	3	3	3	3	2	2	2	4	A
Sottrum	Hamburg	2	3	4	4	4	4	2	2	2	5	A
Tarmstedt	Bremen	2	4	3	3	2	2	2	3	3	4	A
Tarmstedt	Hamburg	1	1	6	3	4	4	1	5	2	3	A
Visselhövede	Bremen	1	2	2	1	2	2	1	1	2	1	A
Visselhövede	Hamburg	0	2	3	3	4	4	3	2	2	1	C
Visselhövede	Hannover	0	2	3	3	3	3	2	2	2	1	C
Zeven	Bremen	1	3	3	3	2	2	2	2	3	4	A
Zeven	Hamburg	2	3	3	2	3	3	3	4	2	2	A

Ahausen	Bremen	0	1	3	1
Elsdorf	Bremen	1	0	1	2
Elsdorf	Hamburg	0	1	2	2
Fintel	Hamburg	0	1	2	1
Hassendorf	Bremen	0	1	1	2
Heeslingen	Bremen	1	3	3	5
Heeslingen	Hamburg	2	3	3	2
Hellwege	Bremen	0	0	2	0
Hepstedt	Bremen	1	2	3	0
Jeersdorf	Hamburg	0	0	1	2
Karlshöfen	Bremen	1	3	2	2
Kuhstedt	Bremen	0	1	2	2
Wilstedt	Bremen	1	3	3	1

1	2	1	1	C
3	1	1	1	C
2	1	2	1	C
2	1	1	1	C
1	2	1	1	C
4	3	4	7	A
1	3	4	4	A
1	1	0	1	C
1	1	2	2	C
1	2	2	0	C
1	2	2	3	A
3	1	1	1	C
1	1	2	2	A

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	Kategorie		
	[min]	[min]	[min]				A	B	C
Stadt Bremervörde									
Bevern	11	17	19	13	0	0	x		
Elm	9	14	15	8	0	1	x		
Hesedorf	11	17	19	17	0	0	x		
Hönau-Lindorf	8	12	14	7	0	5		x	
Iselersheim	9	14	15	0	6	4		x	
Minstedt	11	17	19	1	0	2		x	
Nieder Ochtenhausen	10	15	17	1	0	8			x
Plönjeshausen	14	21	24	0	0	0	kein Angebot		
Spreckens	10	15	17	3	0	0	x		

Stadt Rotenburg									
Borchel	11	17	19	2	0	4		x	
Mulmshorn	14	21	24	5	3	1		x	
Unterstedt	9	14	15	4	0	6		x	
Waffensen	10	15	17	5	1	6		x	

Stadt Visselhövede									
Buchholz	7	11	12	0	0	0	kein Angebot		
Hiddingen	5	8	9	1	2	1		x	
Jeddingen	8	12	14	7	3	1	x		
Kettenburg	6	9	10	0	0	0	kein Angebot		
Nindorf	5	8	9	1	5	1		x	
Ottingen	5	8	9	0	0	0	kein Angebot		
Schwitschen	4	6	7	1	2	1		x	
Wittorf	7	11	12	4	1	10		x	

Einheitsgemeinde Gnarrenburg									
Augustendorf	10	15	17	0	0	6			x
Barkhausen	6	9	10	15	0	1	x		
Brillit	6	9	10	4	1	9		x	
Fahrendorf	12	18	20	3	4	1		x	
Findorf	5	8	9	0	5	3		x	
Glinstedt	7	11	12	7	0	1	x		
Karlshöfen	5	8	9	15	0	1	x		
Klenkendorf	13	20	22	7	0	1	x		
Kuhstedt	4	6	7	1	10	2		x	
Kuhstedtermoor	10	15	17	4	0	3		x	
Langenhausen	5	8	9	7	0	1	x		

Einheitsgemeinde Scheeßel									
Abbendorf	10	15	17	1	0	2		x	
Bartelsdorf	8	12	14	3	0	7		x	
Hetzwege	8	12	14	2	0	4		x	
Jeersdorf	2	3	3	5	0	1	x		
Ostervesede	9	14	15	4	1	5		x	
Westeresch	7	11	12	1	4	1		x	
Westerholz	10	15	17	2	0	4		x	
Westervesede	7	11	12	7	0	0	x		
Wittkopsbostel	10	15	17	0	4	2		x	
Wohlsdorf	8	12	14	0	2	4			x

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	Kategorie		
							A	B	C
Samtgemeinde Bothel									
Brockel	4	6	7	16	0	0	x		
Hemsbünde	4	6	7	0	0	11			x
Hemslingen	9	14	15	3	0	1		x	
Kirchwalsede	12	18	20	1	0	0	x		
Söhlingen	12	18	20	4	0	0	x		
Süderwalsede	16	24	27	1	0	0	x		
Wensebrock	6	9	10	11	0	4		x	
Westerwalsede	14	21	24	1	0	0	x		
Worth	6	9	10	0	0	5			x

Samtgemeinde Fintel (Grundzentrum Lauenbrück)									
Fintel	12	18	20	4	2	0	x		
Helvesiek	6	9	10	1	0	5			x
Stemmen	5	8	9	2	0	3		x	
Vahlde	8	12	14	8	0	0	x		

Samtgemeinde Geestequelle (Grundzentrum Oerel)									
Alfstedt	12	18	20	1	0	4			x
Barchel	4	6	7	10	1	2	x		
Basdahl	7	11	12	5	4	3		x	
Ebersdorf	9	14	15	2	0	5		x	
Heinschenwalde	11	17	19	1	0	2		x	
Hipstedt	8	12	14	0	0	10			x
Oese	9	14	15	2	0	2		x	
Volkmarst	10	15	17	1	1	2		x	

Samtgemeinde Selsingen									
Anderlingen	8	12	14	1	2	1		x	
Byhusen	13	20	22	0	0	2			x
Deinstedt	7	11	12	9	0	0	x		
Farven	12	18	20	0	2	1		x	
Lavenstedt	7	11	12	2	0	1		x	
Malstedt	10	15	17	0	0	2			x
Ober Ochtenhausen	7	11	12	3	0	0	x		
Ohrel	9	14	15	2	0	0	x		
Ostereistedt	11	17	19	0	1	2			x
Parnewinkel	2	3	3	8	0	1	x		
Rhade	11	17	19	0	1	2			x
Rhadereistedt	13	20	22	1	0	2		x	
Rockstedt	6	9	10	1	1	4			x
Sandbostel	10	15	17	1	2	0		x	
Seedorf	4	6	7	14	0	0	x		

Samtgemeinde Sittensen									
Freetz	8	12	14	1	0	2		x	
Groß Meckelsen	6	9	10	14	1	0	x		
Hamersen	6	9	10	8	1	2	x		
Ippensen	10	15	17	1	0	2		x	
Kalbe	7	11	12	2	0	1		x	
Klein Meckelsen	9	14	15	0	1	4			x
Lengenbostel	5	8	9	3	0	2		x	
Tiste	5	8	9	14	0	1	x		

Kategorie A: ÖV<1,5*MIV

Kategorie B: ÖV<=1,7*MIV>1,5*MIV

Kategorie C: ÖV>1,7*MIV

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	Kategorie		
							A	B	C
Vierden	8	12	14	0	0	2			x
Wohnste	12	18	20	0	1	2			x

Samtgemeinde Sottrum									
Ahausen	12	18	20	2	1	2		x	
Bötersen	9	14	15	5	0	6		x	
Clüversborstel	5	8	9	9	0	1	x		
Eversen	16	24	27	1	1	1		x	
Hassendorf	5	8	9	4	1	7		x	
Hellwege	6	9	10	2	1	2		x	
Höperhöfen	10	15	17	4	1	5		x	
Horstedt	11	17	19	5	1	4		x	
Reefsum	6	9	10	7	4	0	x		
Stapel	11	17	19	9	3	1	x		
Stuckenborstel	4	6	7	7	0	1	x		
Taaken	8	12	14	13	0	1	x		
Winkeldorf	14	21	24	10	0	0	x		

Samtgemeinde Tarmstedt									
Breddorf	7	11	12	9	0	1	x		
Buchholz	8	12	14	1	0	0	x		
Bülstedt	9	14	15	0	0	1			x
Dipshorn	9	14	15	1	0	0	x		
Hanstedt	11	17	19	8	0	1	x		
Hepstedt	5	8	9	8	0	1	x		
Kirchtimke	8	12	14	17	0	0	x		
Ostertimke	10	15	17	17	0	0	x		
Steinfeld	12	18	20	0	1	0		x	
Vorwerk	11	17	19	0	0	1			x
Westertimke	6	9	10	15	2	0	x		
Wilstedt	5	8	9	10	0	0	x		

Samtgemeinde Zeven									
Bademühlen	8	12	14	3	0	0	x		
Badenstedt	11	17	19	17	0	0	x		
Brauel	5	8	9	10	2	0	x		
Brüttendorf	8	12	14	3	1	1		x	
Elsdorf	12	18	20	6	1	1	x		
Gyhum	14	21	24	7	0	6		x	
Hatzte	16	24	27	0	0	0	kein Angebot		
Hesedorf	17	26	29	4	2	2		x	
Nartum	19	29	32	4	0	3		x	
Oldendorf	7	11	12	0	0	1			x
Rüspel	11	17	19	0	0	1			x
Weertzen	9	14	15	12	0	0	x		
Wehldorf	10	15	17	3	1	2		x	
Wiersdorf	6	9	10	1	0	1		x	
Wistedt	8	12	14	6	1	1	x		

Gemeinde Heeslingen									
Boitzen	5	8	9	3	1	4		x	
Steddorf	7	11	12	3	1	4		x	
Weertzen	7	11	12	12	0	0	x		
Wense	6	9	10	0	0	5			x
Wiersdorf	4	6	7	1	0	2		x	

Kategorie A: $\text{ÖV} < 1,5 * \text{MIV}$ Kategorie B: $\text{ÖV} <= 1,7 * \text{MIV} > 1,5 * \text{MIV}$ Kategorie C: $\text{ÖV} > 1,7 * \text{MIV}$

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	Kategorie		
		[min]	[min]	[min]				A	B	C
Ahausen	Rotenburg (W.)	15	23	26	5	0	2		x	
Bothel	Rotenburg (W.)	14	21	24	2	2	4		x	
Brockel	Rotenburg (W.)	13	20	22	4	2	2		x	
Elsdorf	Rotenburg (W.)	18	27	31	1	0	6			x
Fintel	Rotenburg (W.)	23	35	39	4	0	5		x	
Gnarrenburg	Bremervörde	22	33	37	1	9	2		x	
Gnarrenburg	Zeven	25	38	43	2	0	0	x		
Hassendorf	Rotenburg (W.)	11	17	19	2	1	5		x	
Heeslingen	Zeven	7	11	12	21	0	0	x		
Hellwege	Rotenburg (W.)	18	27	31	1	1	2		x	
Hepstedt	Zeven	18	27	31	0	0	6			x
Jeersdorf	Rotenburg (W.)	12	18	20	0	0	7			x
Karlshöfen	Bremervörde	23	35	39	0	8	2		x	
Kirchwalsede	Rotenburg (W.)	15	23	26	0	0	7			x
Kuhstedt	Bremervörde	20	30	34	9	0	1	x		
Lauenbrück	Rotenburg (W.)	18	27	31	23	0	0	x		
Oerel	Bremervörde	10	15	17	10	0	0	x		
Scheeßel	Rotenburg (W.)	12	18	20	23	0	0	x		
Selsingen	Bremervörde	17	26	29	8	4	0	x		
Selsingen	Zeven	13	20	22	10	0	0	x		
Sittensen	Zeven	20	30	34	12	0	1	x		
Sottrum	Achim	17	26	29	0	0	22			x
Sottrum	Rotenburg (W.)	14	21	24	20	0	0	x		
Sottrum	Verden	24	36	41	0	0	33			x
Tarmstedt	Zeven	18	27	31	17	1	0	x		
Visselhövede	Rotenburg (W.)	21	32	36	0	0	7			x
Visselhövede	Soltau	22	33	37	10	0	1	x		
Visselhövede	Walsrode	18	27	31	0	0	12			x
Wilstedt	Zeven	22	33	37	0	1	6			x

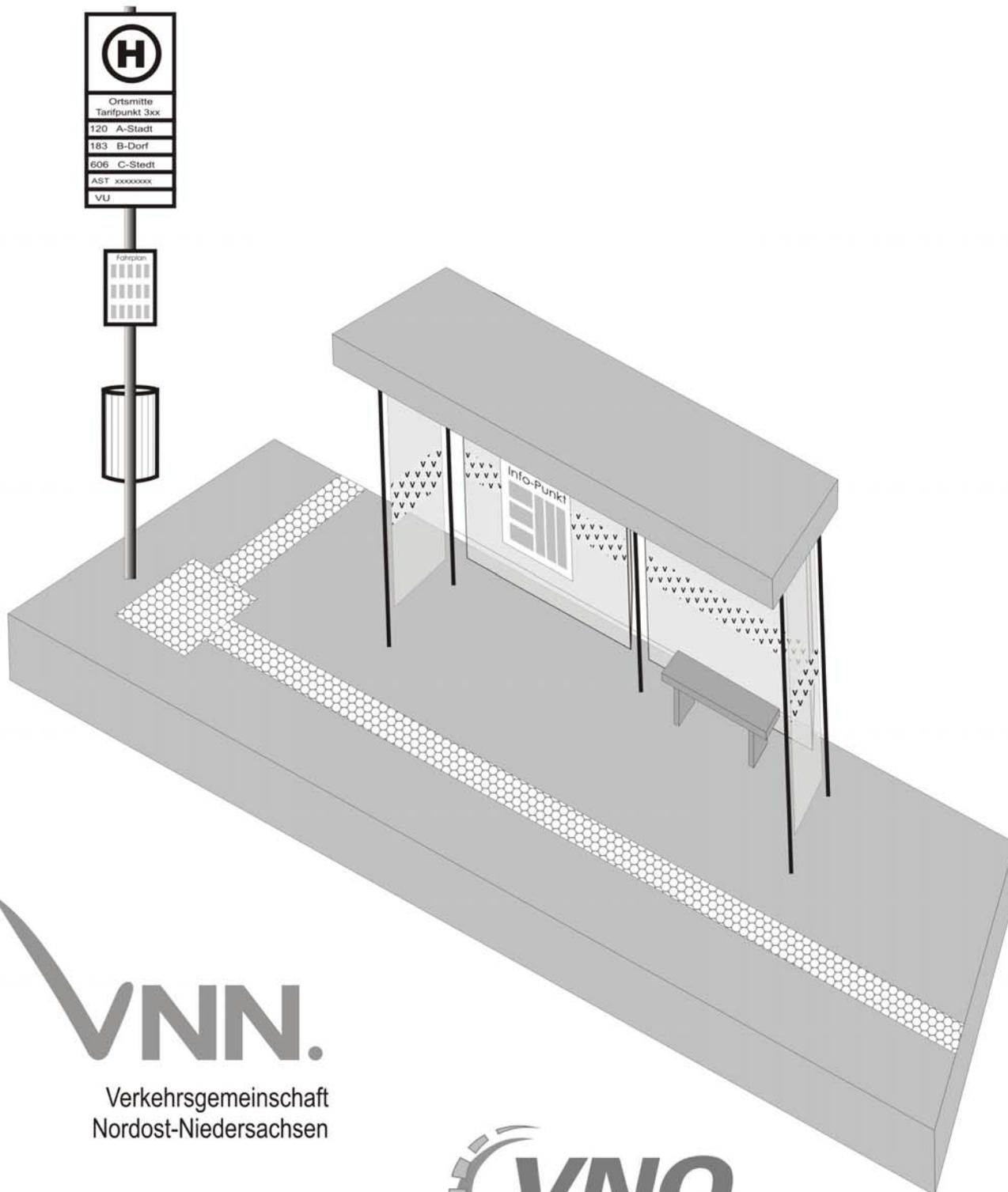
Verbindungsqualität II (Reisezeit vom Mittelzentrum zum Mittelzentrum)

Bremervörde	Buxtehude	48	72	82	16	0	0	x		
Bremervörde	Hemmoor	27	41	46	1	0	16			x
Bremervörde	Osterholz-Scharmbeck	45	68	77	1	18	2		x	
Bremervörde	Rotenburg (W.)	55	83	94	7	3	20		x	
Bremervörde	Stade	30	45	51	3	2	14			x
Bremervörde	Zeven	30	45	51	9	0	0	x		
Rotenburg (W.)	Achim	31	47	53	12	0	24		x	
Rotenburg (W.)	Buchholz i.d.N.	46	69	78	39	0	0	x		
Rotenburg (W.)	Soltau	38	57	65	0	0	19			x
Rotenburg (W.)	Verden	24	36	41	12	0	0	x		
Rotenburg (W.)	Walsrode	38	57	65	0	0	18			x
Zeven	Achim	33	50	56	0	0	21			x
Zeven	Buchholz i.d.N.	43	65	73	9	3	2		x	
Zeven	Buxtehude	38	57	65	0	4	16			x
Zeven	Osterholz-Scharmbeck	42	63	71	0	0	19			x
Zeven	Rotenburg (W.)	25	38	43	1	1	14			x
Zeven	Stade	45	68	77	3	0	9			x

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	Kategorie		
		[min]	[min]	[min]				A	B	C
Ahausen	Bremen	39	59	66	3	1	5		x	
Bothel	Bremen	54	81	92	8	1	2	x		
Bothel	Hamburg	72	108	122	4	4	2		x	
Bremervörde	Bremen	65	98	111	19	1		x		
Bremervörde	Bremerhaven	49	74	83	18			x		
Bremervörde	Hamburg	77	116	131	16		1	x		
Elsdorf	Bremen	41	62	70			11			x
Elsdorf	Hamburg	53	80	90			10			x
Fintel	Hamburg	62	93	105	6		2		x	
Gnarrenburg	Bremen	50	75	85	11		2	x		
Gnarrenburg	Bremerhaven	47	71	80	2	7	5		x	
Gnarrenburg	Hamburg	83	125	141		13	5		x	
Hassendorf	Bremen	36	54	61	2	1	10			x
Heeslingen	Bremen	52	78	88	1	9	13			x
Heeslingen	Hamburg	58	87	99	9	3	6		x	
Hellwege	Bremen	35	53	60	2	1	5		x	
Hepstedt	Bremen	49	74	83	6		3		x	
Jeersdorf	Hamburg	62	93	105		5	4		x	
Karlshöfen	Bremen	45	68	77	11		2	x		
Kuhstedt	Bremen	45	68	77	4	3	2		x	
Lauenbrück	Bremen	55	83	94	20			x		
Lauenbrück	Hamburg	62	93	105	23			x		
Oerel	Bremen	59	89	100	20			x		
Oerel	Bremerhaven	42	63	71	18			x		
Oerel	Hamburg	85	128	145	11			x		
Rotenburg	Bremen	44	66	75	38			x		
Rotenburg	Hamburg	71	107	121	40			x		
Scheeßel	Bremen	48	72	82	20			x		
Scheeßel	Hamburg	57	86	97	24			x		
Selsingen	Bremen	57	86	97		2	11			x
Selsingen	Hamburg	70	105	119	1	3	11			x
Sittensen	Bremen	45	68	77	4	1	11		x	
Sittensen	Hamburg	44	66	75	5	6	2		x	
Sottrum	Bremen	31	47	53	22			x		
Sottrum	Hamburg	60	90	102	30			x		
Tarmstedt	Bremen	39	59	66	19			x		
Tarmstedt	Hamburg	72	108	122		7	15			x
Visselhövede	Bremen	54	81	92	9		1		x	
Visselhövede	Hamburg	72	108	122	3	8	7		x	
Visselhövede	Hannover	71	107	121	10	1	6		x	
Wilstedt	Bremen	40	60	68	3	2	4		x	
Zeven	Bremen	46	69	78	4	7	7		x	
Zeven	Hamburg	58	87	99	4	7	8		x	

Haltestellenkonzept für Nord-Ost-Niedersachsen



Verkehrsgemeinschaft
Nordost-Niedersachsen

Stand: 2012



Verkehrsgesellschaft
Nord-Ost-Niedersachsen mbH

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
1 Einleitung	4
2 Ziele	4
3 Gesetzliche Grundlagen und Rahmenbedingungen	5
4 Kategorisierung	6
4.1 Kategorie 1 – Mindestausstattung	7
4.2 Kategorie 2 – Standardausstattung	7
4.3 Kategorie 3 – Erweiterte Ausstattung	7
4.4 Kategorie 4 – Zentrale Omnibusbahnhöfe	7
5 Lage und Ausstattung von Haltestellen	9
5.1 Lage der Haltestellen	9
5.2 Fahrgastinformation	10
5.3 Haltestellenanlage	13
6 Finanzierung von Haltestellenmaßnahmen	18
7 Umsetzung	19
Literatur- und Unterlagenverzeichnis	21

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Haltestellenschild [eigene Zeichnung] der Kategorien 2 und 3	11
Abbildung 2: Wirkung von Reststufe und Spaltenbreite auf die Einstiegsbedingungen für Rollstuhlbenutzer [eigene Zeichnung nach Direkt Heft 51]	14
Abbildung 3: Formbordstein [eigene Zeichnung nach Direkt Heft 51]	14
Abbildung 4: Haltestellentypen im Vergleich	16
Abbildung 5: Rahmenhalter für Fahrräder	17

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ausstattungsstandards von Haltestellen	8
Tabelle 2: Zuständigkeiten für Ausstattungsmerkmale	19

Anlagenverzeichnis

Anlage 1 Verknüpfungshaltestellen im VNN/VNO-Raum	22
Anlage 2: Linienbezogener Fahrplan	23
Anlage 3: Haltestellenbezogener Fahrplan	24
Anlage 4: Erforderliche Haltestellenausstattung ohne Radweg	25
Anlage 5: Erforderliche Haltestellenausstattung mit Mischfläche	26
Anlage 6: Erforderliche Haltestellenausstattung mit Radweg	27
Anlage 7: Transparenter Fahrgastunterstand mit Kontraststreifen	28
Anlage 8 Infovitrine	29
Anlage 9: Haltestellen Erfassungsbogen	30
Anlage 10 Haltestellen Erfassungsbogen (Beispiel)	31

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
ASM	Anruf-Sammel-Mobil
AST	Anruf-Sammeltaxi
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
LHO	Landeshaushaltsordnung
NStrG	Niedersächsisches Straßengesetz
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
StVG	Straßenverkehrsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
vgl.	vergleiche
VNN	Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen
VNO	Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH
VV-Gk	Verwaltungsvorschriften für Zuwendungen an Gebietskörperschaften und Zusammenschlüssen von Gebietskörperschaften in der Rechtsform einer juristischen Person des öffentlichen Rechts
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Einleitung

An der Haltestelle findet oftmals der erste Kontakt des Fahrgastes mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) statt. Die Entscheidung des Fahrgastes zur Nutzung von Bus und Bahn wird also nicht nur durch das räumliche und zeitliche Angebot, sondern auch vom Erscheinungsbild und der Ausgestaltung der Haltestellen beeinflusst. Viele ÖPNV-Nutzer informieren sich über das Angebot und über bestehende Verbindungen unmittelbar vor der Fahrt mittels Aushangfahrplänen an den Haltestellen. Inhalt und Darstellung der Information sowie der Gestaltung und dem Umfeld von Haltestellen sind daher erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken.

Haltestellen unterliegen nicht der Verantwortung der ÖPNV-Aufgabenträger. Diesen ist im Sinne eines möglichst kundenfreundlichen und attraktiven ÖPNV aber daran gelegen, dass Haltestellen gewisse Grundanforderungen erfüllen. Die Haltestellen im VNO/VNN-Gebiet sind derzeit nicht nach einem einheitlichen Standard gestaltet und daher von unterschiedlicher Qualität und Ausstattung.

Im Mai 2002 ist das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) in Kraft getreten. Es beinhaltet eine Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Das BGG fordert die Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen mit dem Ziel, auch für die Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Deshalb ist es besonders wichtig, auch die Haltestellen entsprechend auszustatten, um eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen.

Das vorliegende Haltestellenkonzept beschränkt sich auf die Haltestellen des Busverkehrs.

2 Ziele

Die ÖPNV-Aufgabenträger verfolgen gemeinsam mit den in der VNN zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen das Ziel, Verbesserungen an den Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs zu erreichen. Intention dieses Konzeptes ist den Kommunen und den Verkehrsunternehmen bei der Verwirklichung dieses Ziels eine möglichst umfassende Hilfestellung und praktische Anregungen zu geben.

Insbesondere soll die Dienstleistung ÖPNV den Kunden durch eine Angleichung der Haltestellenausstattungen an heute übliche Standards „schmackhaft“ gemacht werden, auch um diese zu bewegen, verstärkt vom bestehenden Angebot Gebrauch zu machen. Hierfür ist eine Steigerung der subjektiv empfundenen Sicherheit, des Nutzungskomforts, der Informationszugänglichkeit und der attraktiven „Ausstrahlung“ des Verkehrsmittels und seiner Infrastruktureinrichtungen anzustreben. Durch die Verwirklichung eines einheitlichen Erscheinungsbildes (Corporate Design) und Ausstattungsstandards der Haltestellen im VNO/VNN-Gebiet kann dem ÖPNV der Charakter eines Markenartikels verliehen werden, dessen Benutzung einen Wert an sich darstellt und Fahrgäste anzieht. Entsprechend des BGG sollen alle Elemente der Haltestellen barrierefrei gestaltet werden.

Unter Berücksichtigung der vorhandenen finanziellen Möglichkeiten wird es nur schrittweise möglich sein, die Haltestellen dem Konzept entsprechend auszustatten. Das Konzept soll im Rahmen der laufenden und zukünftigen Planungen, d.h. bei Sanierungen oder Neugestaltungen, Berücksichtigung finden. Die Umsetzung des Konzeptes ist nur möglich, wenn Kommunen und Verkehrsbetriebe eng zusammen arbeiten.

3 Gesetzliche Grundlagen und Rahmenbedingungen

Über Einrichtungen und Informationen, die an einer Haltestelle vorhanden sein müssen, gibt es verschiedene gesetzliche Regelungen, die im Folgenden erläutert werden sollen. Von Belang sind vor allem Paragraph 32 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft), Paragraph 40 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), Paragraph 5b des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und der Paragraph 8 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG).

§ 32 BOKraft sagt sinngemäß aus, dass die Verkehrsunternehmen bei einer Haltestelle zur Anbringung der folgenden Elemente verpflichtet sind:

- Haltestellenzeichen (nach § 45 Abs. 3 StVO)
- Liniennummer
- Name des Unternehmers bzw. Verkehrsverbundes, Verkehrsgemeinschaft
- Namen der Haltestelle (im Orts- und Nachbarortslinienverkehr; entspricht Stadtverkehr)
- Behälter zum Abwerfen benutzter Fahrscheine (an verkehrsreichen Haltestellen des Ortslinienverkehrs)

Für die Sonderformen des Linienverkehrs (nach § 43 PBefG) wie Schulbus- und Berufsverkehre, gelten diese Regelungen nicht.

§ 40 PBefG legt fest, mit welchen Informationen die Verkehrsunternehmen ihre Fahrpläne versehen müssen:

- Führung der Linie
- Ausgangspunkt der Linie
- Endpunkt der Linie
- Namen der Haltestellen, die im Linienverlauf angefahren werden
- Fahrtzeiten (wobei mindestens die Abfahrtszeiten der Busse an der spezifischen Haltestelle zu nennen sind)

Für die Sonderformen des Linienverkehrs (nach § 43 PBefG), wie Schulbus- und Berufsverkehre, können sich die Verkehrsunternehmen von dieser Vorschrift befreien lassen.

§ 5b StVG macht Aussagen über die Zuständigkeit für Einrichtungen für Verkehrszeichen:

- Mast und Haltestellenbeschilderung
Nach § 5b Abs. 1 und 2b StVG sind die Unternehmer neben dem Haltestellenzeichen auch für dessen Anbringung zuständig. In der Regel wird dies durch Einrichtung eines Mastes bewerkstelligt.

Für die Einrichtung und Bereitstellung aller o.g. Elemente und Informationen trägt das Unternehmen die Verantwortung und hat auch für die entstehenden Kosten aufzukommen. Dies gilt auch für Aushangkästen.

§ 8 BGG legt fest, dass öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im ÖPNV möglichst weitgehend barrierefrei zu gestalten sind. Barrierefrei bedeutet, dass Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel für behinderte Menschen ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind. Die entsprechend geänderten Fachgesetze (z.B. PBefG) fordern im Hinblick auf die praktische Umsetzbarkeit eine „möglichst weitreichende Barrierefreiheit“, da aufgrund örtlicher Gegebenheiten vereinzelt eine völlige Barrierefreiheit gar nicht oder nur mit sehr hohem Aufwand realisierbar ist.

Über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus sollte eine Haltestelle noch über weitere Informationen und Einrichtungen für die Fahrgäste verfügen. Diese Mehrausstattung, die unter dem Punkt 5 aufgeführt ist, richtet sich nach der Art, der Bedeutung und der Nutzungsstruktur der jeweiligen Haltestelle.

Die Nahverkehrspläne der Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs (Landkreise Cuxhaven, Harburg, Lüneburg, Lüchow-Dannenberg, Rotenburg [Wümme], Stade und Uelzen) enthalten in ihren Nahverkehrsplänen die Grundzüge dieses Haltestellenkonzeptes.

4 Kategorisierung

Um das Ziel einer attraktiven Haltestellen-Gestaltung umsetzen zu können, werden für die Haltestellen im Gebiet der VNO/VNN Kategorien gebildet, die sich je nach Haltestellentyp in ihrer Ausstattung unterscheiden. So wird es möglich, die Ausstattung an die Erfordernisse der jeweiligen Haltestelle anzupassen. Stark frequentierte Haltestellen benötigen einen höheren Ausstattungsstandard als solche, die nur von wenigen Fahrgästen benutzt werden. Für die Einordnung der Haltestellen in die einzelnen Kategorien sind die Lage, die Siedlungsstruktur und die Fahrgastzahlen maßgeblich. Diese Einteilung wird für jede Richtung (Haltestellenposition) getrennt vorgenommen. In der Regel besteht eine Haltestelle aus mehreren (meist 2) Haltestellenpositionen.

Es werden folgende Kategorien gebildet:

- Kategorie 1: Mindestausstattung
- Kategorie 2: Standardausstattung
- Kategorie 3: Erweiterte Ausstattung
- Kategorie 4: Zentrale Omnibusbahnhöfe

Die einzelnen Kategorien bauen aufeinander auf, d.h. Grundlage der Kategorie 2 ist die Kategorie 1 und für die Kategorie 3 sind es die Kategorien 1 und 2. Im Kapitel 5 sind für die ersten drei Kategorien klare Ausstattungsmerkmale definiert, die in der folgenden Tabelle 1 stichwortartig dargestellt sind. Im Einzelfall ist dabei zu prüfen, ob weitere Ausstattungselemente einer höheren Kategorie zur Anwendung kommen sollen. Im begründeten Ausnahmefall können einzelne Ausstattungselemente auch weggelassen werden, wenn diese für die betreffende Haltestelle als nicht sinnvoll bzw. notwendig erachtet werden. Für Zentrale Omnibusbahnhöfe (Kategorie 4) wurden aufgrund der geringen Anzahl (im VNO/VNN-Bereich maximal 2 bis 3 Anlagen je Landkreis) und wegen des starken Einflusses auf das jeweilige Stadtbild keine speziellen Vorgaben entwickelt; hier sollten im Einzelfall in Zusammenarbeit von Gemeinden, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen „maßgeschneiderte“ Lösungen entwickelt werden.

4.1 Kategorie 1 – Mindestausstattung

Haltestellen der Kategorie 1 liegen entweder außerhalb von Siedlungen oder sind Haltestellen mit einem sehr geringen Einsteigeranteil bzw. mit einem geringen Bedienungsangebot. Es gelten dabei folgende Kriterien:

- kein Umsteigen und
- außerhalb von Siedlungen
- weniger als 10 Einsteiger / Tag oder
- weniger als 3 Abfahrten pro Tag und Richtung

4.2 Kategorie 2 – Standardausstattung

Haltestellen der Kategorie 2 liegen innerhalb eines Siedlungsgebietes und haben ein höheres Bedienungsangebot und mehr Einsteiger gegenüber Haltestellen der Kategorie 1. Im Einzelnen gelten folgende Kriterien:

- kein Umstieg und
- Siedlungsgebiet,
- mindestens 3 Abfahrten pro Tag und Richtung und
- mindestens 10 Einsteiger / Tag

4.3 Kategorie 3 – Erweiterte Ausstattung

Haltestellen der Kategorie 3 sind entweder Verknüpfungshaltestellen (gemäß Anlage 1) oder befinden sich im Ortszentrum oder im Stadtkern, es gelten also folgende Kriterien:

- Verknüpfungshaltestelle (gemäß Anlage 1) oder
- Lage im Stadtkern bzw. Ortszentrum
- mindestens 3 Abfahrten pro Tag und Richtung und
- mindestens 10 Einsteiger / Tag

4.4 Kategorie 4 – Zentrale Omnibusbahnhöfe

Zentrale Omnibusbahnhöfe dienen der Verknüpfung von lokalen und/oder regionalen Buslinien untereinander und oft auch mit dem Schienenverkehr. Die Anzahl der Haltestellenpositionen ist dabei deutlich höher als bei einer Haltestelle der unteren Kategorien. Wie bereits erläutert, gibt es im Gebiet der VNO/VNN nur eine sehr geringe Anzahl von Zentralen Omnibusbahnhöfen (vergl. auch Anlage 1). Aufgrund des starken Einflusses auf das jeweilige Stadtbild werden im Haltestellenkonzept keine speziellen Vorgaben für Zentrale Omnibusbahnhöfe entwickelt, es gelten jedoch mindestens die Anforderungen an Haltestellen der Kategorie 3.

Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3
<ul style="list-style-type: none"> • kein Umsteigen <u>und</u> außerhalb von Siedlungen <u>oder</u> • weniger als 10 Einsteiger/Tag <u>oder</u> • weniger als 3 Abfahrten/Tag und Richtung 	<ul style="list-style-type: none"> • kein Umstieg, • Siedlungsgebiet, • mind. 3 Abfahrten pro Tag und Richtung <u>und</u> mind. 10 Einsteiger/Tag 	<ul style="list-style-type: none"> • Verknüpfungshaltestelle <u>oder</u> • Lage im Stadtkern bzw. Ortszentrum <u>und</u> mind. 3 Abfahrten pro Tag und Richtung <u>und</u> mind. 10 Einsteiger/Tag
erforderliche Ausstattung	erforderliche Ausstattung	erforderliche Ausstattung
<u>Fahrgastinformation</u>	<u>Fahrgastinformation</u>	<u>Fahrgastinformation</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Haltestellenschild <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Tarifpunktnummer ⇒ Liniennummer ⇒ Logo des Verkehrsunternehmens ⇒ Logo der Verkehrsgemeinschaft / -verbund ⇒ Kennzeichnung von AST, ASM, Rufbus • Fahrplan (in behindertengerechter Höhe und Größe): <ul style="list-style-type: none"> ⇒ mindestens Abfahrtszeiten ⇒ Linienführung ⇒ Ausgangspunkt ⇒ Ziel der Linie ⇒ Fahrdauerangabe ⇒ Haltestellenname ⇒ Name des Verkehrsunternehmens ⇒ Tel.-Nr. des Verkehrsunternehmens / der zentralen Fahrplanauskunft ⇒ Internetadresse der elektronischen Fahrplanauskunft • Information zu AST, ASM, etc. • einheitliches Design 	<ul style="list-style-type: none"> • Haltestellenschild <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Haltestellenname ⇒ Tarifpunktnummer ⇒ Liniennummer ⇒ Ziel der Linie ⇒ Logo des Verkehrsunternehmens ⇒ Logo der Verkehrsgemeinschaft / -verbund ⇒ Kennzeichnung von AST, ASM, Rufbus • Fahrplan (in behindertengerechter Höhe und Größe): <ul style="list-style-type: none"> ⇒ mindestens Abfahrtszeiten ⇒ Linienführung ⇒ Ausgangspunkt ⇒ Ziel der Linie ⇒ Fahrdauerangabe ⇒ Haltestellenname ⇒ Name des Verkehrsunternehmens ⇒ Tel.-Nr. des Verkehrsunternehmens / der zentralen Fahrplanauskunft ⇒ Internetadresse der elektronischen Fahrplanauskunft • Information zu AST, ASM, etc. • einheitliches Design 	<ul style="list-style-type: none"> • Haltestellenschild <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Haltestellenname ⇒ Tarifpunktnummer ⇒ Liniennummer ⇒ Ziel der Linie ⇒ Logo des Verkehrsunternehmens ⇒ Logo der Verkehrsgemeinschaft / -verbund ⇒ Kennzeichnung von AST, ASM, Rufbus • Fahrplan (in behindertengerechter Höhe und Größe): <ul style="list-style-type: none"> ⇒ mindestens Abfahrtszeiten ⇒ Linienführung ⇒ Ausgangspunkt ⇒ Ziel der Linie ⇒ Fahrdauerangabe ⇒ Haltestellenname ⇒ Name des Verkehrsunternehmens ⇒ Tel.-Nr. des Verkehrsunternehmens / der zentralen Fahrplanauskunft ⇒ Internetadresse der elektronischen Fahrplanauskunft • Information zu AST, ASM, etc. • einheitliches Design • Linienübersichtsplan • Fahrpreise • Tarifplan
<u>Haltestellenanlage</u>	<u>Haltestellenanlage</u>	<u>Haltestellenanlage</u>
<ul style="list-style-type: none"> • Mast (in einheitlicher Farbe) • Aushangkasten (in einheitlicher Farbe) • befestigte Wartefläche <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Bewegungsraum für Rollstuhlfahrer ⇒ Blindenleitstreifen ⇒ keine Niveauunterschiede ⇒ Bordhöhe mind. 16 cm • keine Sichthemmnisse • Busbuchten vermeiden • Haltestellenbeleuchtung 	<ul style="list-style-type: none"> • Mast (in einheitlicher Farbe) • Aushangkasten (in einheitlicher Farbe) • befestigte Wartefläche <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Bewegungsraum für Rollstuhlfahrer ⇒ Blindenleitstreifen ⇒ keine Niveauunterschiede ⇒ Bordhöhe mind. 16 cm • keine Sichthemmnisse • Busbuchten vermeiden • Haltestellenbeleuchtung • transparenter Fahrgastunterstand • Sitzgelegenheiten 	<ul style="list-style-type: none"> • Mast (in einheitlicher Farbe) • Aushangkasten (in einheitlicher Farbe) • befestigte Wartefläche <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Bewegungsraum für Rollstuhlfahrer ⇒ Blindenleitstreifen ⇒ keine Niveauunterschiede ⇒ Bordhöhe mind. 16 cm • keine Sichthemmnisse • Busbuchten vermeiden • Haltestellenbeleuchtung • transparenter Fahrgastunterstand • Sitzgelegenheiten • Informationsvitrine • Fahrradabstellmöglichkeit • Abfallbehälter
Bedarfsausstattung	Bedarfsausstattung	Bedarfsausstattung
<ul style="list-style-type: none"> • transparenter Fahrgastunterstand • Sitzgelegenheiten • Abfallbehälter • Tarifplan • Fahrpreise • Fahrradabstellmöglichkeit 	<ul style="list-style-type: none"> • Telefon/Notruf • Linienübersichtsplan • Tarifplan • Fahrpreise • Abfallbehälter • Stadteil-/Umgebungsplan • Fahrradabstellmöglichkeit • Informationsvitrine 	<ul style="list-style-type: none"> • Telefon/Notruf • Briefkasten • Wegweisung zur Haltestelle • Stadteil-/Umgebungsplan

Tabelle 1: Ausstattungsstandards von Haltestellen

5 Lage und Ausstattung von Haltestellen

5.1 Lage der Haltestellen

Die Lage der Haltestellen innerhalb eines Bedienungsgebietes wird maßgeblich von der Verkehrssicherheit, städtebaulichen Situation und Struktur vor Ort bestimmt. Die Planung des ÖPNV und die Bauleitplanung sind daher aufeinander abzustimmen. Kurze Fußwege für möglichst viele Fahrgäste können durch eine höhere Bebauungsdichte in der Nähe der Haltestellen sowie durch eine günstige Zuordnung der Haltestellen zu Versorgungs-, Dienstleistungs- und Freizeiteinrichtungen unterstützt werden. Bei der Planung von Haltestellen ist auf eine unmittelbare Nähe zu bewohnten Gebäuden, auf eine Gestaltung ohne dunkle Ecken sowie auf die Lage möglichst nahe einer vorhandenen Straßenlaterne zu achten. Anordnung und Gestaltung der Haltestellen im Verkehrsraum richten sich nach Art und Nutzung der angrenzenden Bebauung, der örtlichen Verkehrssituation und der verfügbaren Flächen. Mit der jeweils zuständigen Verkehrsbehörde sind verkehrliche und betriebliche sowie straßenverkehrstechnische Gesichtspunkte abzustimmen, wobei auf ausreichende Sichtverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer zu achten ist. Haltestellen in Straßenkrümmungen, bei denen der Fahrer keine ausreichende Sicht nach hinten hat (Beobachtungen des nachfolgenden Verkehrs), sind zu vermeiden. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind ebenfalls Haltestellen vor Kurven zu vermeiden.

Haltestellen sollen leicht und sicher erreichbar sein. Dies setzt gut beleuchtete, saubere, vom Fahrweg getrennte sowie ausreichend breite und befestigte Gehwege voraus. Den Belangen der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste (Rollstuhlfahrer / -innen, Fahrgäste mit Kinderwagen, Personen mit Kindern, Personen mit Fahrrad etc.) ist angemessen Rechnung zu tragen. So soll möglichst jede Haltestelle in ein lückenloses barrierefreies Fußwegenetz eingebunden sein. Bordsteine sollen an Querungsstellen auf 3 cm abgesenkt werden. Abweichungen nach oben (Barriere für Rollstuhlfahrer) und unten (schwierig für Blinde zu erfassen) sind zu vermeiden.

Die derzeit verbreitete Praxis, Radwege auf Gehwegen anzulegen, hat zur Folge, dass sich Fußgänger und Radfahrer gegenseitig stören. Gefährdungen sind vor allem dort zu erwarten, wo Fußgänger die Radwege kreuzen, z.B. an Haltestellen auf dem Weg zum oder vom Fahrzeug. Um Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern zu vermeiden, wird oftmals die Radquerung markiert und mit einem Hinweiszeichen versehen. Die Markierung sollte für Sehbehinderte ertastbar sein.

5.2 Fahrgastinformation

Die Fahrgastinformation an der Haltestelle soll es dem Fahrgast ermöglichen, alle möglicherweise auftretenden Fragestellungen hinsichtlich des Verkehrsangebotes, der Fahrpreise, ergänzender Angebote, Ansprechpartner etc. bereits vor Fahrtantritt zu klären. Diese Informationen sind in möglichst einheitlicher Form in einer Informationsvitrine im Fahrgastunterstand (falls vorhanden) bzw. in einem Aushangkasten am Haltestellenmast anzubringen. Auf eine möglichst weitgehend barrierefreie Gestaltung (z.B. Schriftgröße [0,2 – 3 cm, s.u.], Kontrast [Mindestkontrast $K = 0,28$], Farbkombinationen [z.B. kein Rot auf Grün] und Platzierung (Sichthöhe [1,30 m])) ist zu achten¹. Ziel sollte weiterhin eine hohe Zuverlässigkeit, Ordnung und Sauberkeit der präsentierten Informationen sein.

Notwendige Ausstattungselemente für die Haltestellen im VNN/VNO-Gebiet:

- **Haltestellenschild**
Gemäß den in Kap. 3 erläuterten gesetzlichen Vorgaben ist an Haltestellen des ÖPNV das Haltestellenzeichen (Zeichen 224 nach § 41 StVO) anzubringen. Die notwendige lichte Mindesthöhe von 230 cm über dem Boden ist zu berücksichtigen (Abbildung 1).
- **Haltestellenname**
Gesetzlich vorgeschrieben ist die Nennung des Haltestellenamens lediglich im Orts- und Nachbarortslinienverkehr. Unabhängig von den gesetzlichen Regelungen ist jedoch auch im Regionalverkehr die Bezeichnung der Haltestellen zu empfehlen, da ortsunkundigen Fahrgästen hiermit das Finden der exakten Abfahrtszeiten im linienbezogenen Fahrplanaushang (beim Einstieg) bzw. das Erkennen der richtigen Ausstiegshaltestelle deutlich erleichtert wird. Die Angabe des Haltestellenamens auf dem Schild sollte daher in den Kategorien 2 und 3 zwingend erfolgen, in der Kategorie 1 reicht die Markierung des Haltestellenamens im Fahrplan aus. Die Schriftgröße sollte mindestens 3 cm betragen (Abbildung 1). Der Haltestellenname sollte in Schwarz auf Weiß angebracht werden ($K = 0,99$).
- **Tarifpunktnummer**
In der Systematik des VNN-Regionaltarifs ist jeder Haltestelle ein Tarifpunkt zugeordnet, welcher mit Hilfe des Tarifplans und der Fahrpreistabelle eine eigenständige Ermittlung des Fahrpreises durch den Kunden ermöglicht. Diese Tarifpunktnummer ist mit der Bezeichnung „Tarifpunkt xy“ und dem VNN-Logo unterhalb des Haltestellenamens anzubringen. Die Schriftgröße sollte mindestens 3 cm betragen, Mindestkontrast $K = 0,51$ (Abbildung 1).
- **Liniennummer, Ziel der Linie**
Damit die an der jeweiligen Haltestelle verkehrenden Linien und deren Fahrtziele auf den ersten Blick für den Kunden erkennbar sind, sollte eine direkte Nennung der Linie(n) auf dem Haltestellenschild zumindest in den Kategorien 2 und 3 (unterhalb des Haltestellenamens und der Tarifpunktnummer) erfolgen. Die Schriftgröße sollte mindestens 3 cm betragen, Mindestkontrast $K = 0,51$ (Abbildung 1).
- **Logo des Verkehrsunternehmens / der VNN**
Die Darstellung des Logos des die Haltestelle bedienenden Verkehrsunternehmens dient der Präsentation und vermittelt dem Fahrgast die Information, durch wen die Beförderung stattfindet und sollte unten rechts angeordnet sein. Das Logo der VNN sollte neben der Tarifpunktnummer (s.o.) platziert werden (vgl. Abbildung 1).

¹ Angegebene Werte sind der Broschüre „Verbesserung von visuellen Informationen im öffentlichen Raum“, Bundesministerium für Gesundheit, 1996, entnommen

- **Kennzeichnung von AST/ASM/Rufbus**

Um es dem Fahrgast zu ermöglichen, die Haltestellen auch als Abfahrtsstellen bedarfsorientierter Bedienungsformen zu erkennen, ist eine entsprechende Kennzeichnung dieser Haltestellen unabdingbar. Die Kennzeichnung sollte durch ein entsprechendes Symbol auf dem Haltestellenschild mit der Telefonnummer (die Schriftgröße sollte mindestens 3 cm betragen, Mindestkontrast $K = 0,51$) sowie durch weitergehende Informationen zu diesen Systemen im Informationsblock (s.u.) erfolgen (vergl. Abbildung 1). Alternativ kann in Ausnahmefällen ein Zusatzschild angebracht werden.

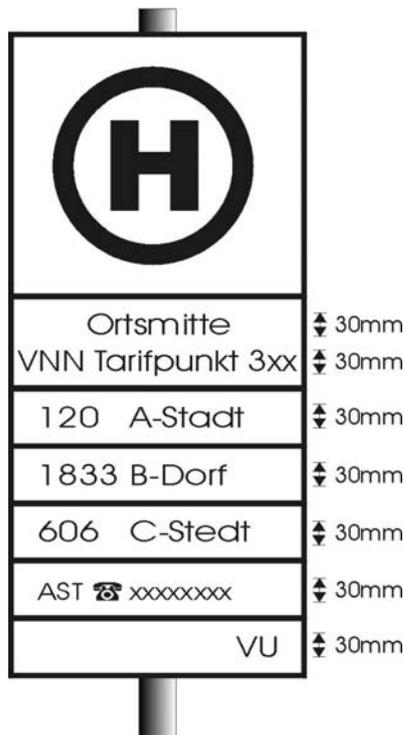


Abbildung 1: Haltestellenschild der Kategorien 2 und 3

- **Fahrplan**

Im Regionalverkehr sollten aufgrund der in vielen Fällen stark divergierenden Linienführungen der einzelnen Fahrten die bewährten linienbezogenen Fahrpläne (vgl. Anlage 2) auch zukünftig Verwendung finden, wobei die Zeile der betreffenden Haltestelle zur besseren Auffindbarkeit zu markieren ist. In diesen linienbezogenen Fahrplänen sind alle gesetzlich vorgeschriebenen Informationen (Linienführung, Ausgangs- und Ziel der Linie, Haltestellen im Linienverlauf, Fahrtdauer) zu integrieren. Bei hoher täglicher Fahrtenanzahl einer Linie sowie identischem Linienverlauf und Fahrtzeiten empfiehlt sich auch im Regionalverkehr die Verwendung der aus den Stadtverkehren bekannten haltestellenbezogenen Fahrpläne (vergl. Anlage 3), die neben den Abfahrtszeiten an der betreffenden Haltestelle noch zusätzliche Informationen enthalten sollten (Fahrtzeit bis zu den folgenden Haltestellen im Linienverlauf, Anzahl der Tarifzonen). Die mittlere Sichthöhe soll in der Regel ca. 130 cm betragen. Die Schriftgröße sollte mindestens 0,2 cm betragen, angestrebt wird jedoch eine Schriftgröße von 0,3 cm.² Der Mindestkontrast $K = 0,28$ sollte beachtet werden. Der Fahr-

² Laut Broschüre „Verbesserung von visuellen Informationen im öffentlichen Raum“, Bundesministerium für Gesundheit, 1996, sollte eine Schriftgröße von 0,5 bis 1cm angestrebt werden, diese ist in der Praxis jedoch nicht durchführbar. Die derzeitigen Fahrpläne (größtenteils in A4) haben eine Schriftgröße von 0,2 cm. Durch Anbringung der Fahrpläne in A3 ist eine Schriftgröße von 0,3 cm erreichbar, ohne Einbußen beim Informationsgehalt in Kauf zu nehmen oder die Fahrpläne nicht in behindertengerechten Höhe aufzuhängen.

plan ist entweder in einem Aushangkasten am Mast oder in einer Informationsvitrine im Fahrgastunterstand anzubringen.

- **Name/Telefonnummer des Verkehrsunternehmens, Internet-Adresse der elektronischen Fahrplanauskunft der VNN**

Die Informationen über das Verkehrsunternehmen sollen es den Kunden ermöglichen, sich bei besonderen Fragen oder Problemen an den richtigen Ansprechpartner zu wenden. Die Verbreitung der Internet-Adresse der elektronischen Fahrplanauskunft soll die Fahrgäste in die Lage versetzen, ihre Reise mit öffentlichen Verkehrsmitteln bereits von zu Hause aus zu planen und darüber hinaus auch alle weiteren benötigten Informationen zum ÖPNV in der Region zu erhalten. Diese Informationen können in den Fahrplan integriert werden. Die Schriftgröße sollte mindestens 0,2 cm betragen, Mindestkontrast $K = 0,51$.

- **Informationen zu AST/ASM/Rufbus**

An Haltestellen, an denen solche bedarfsorientierten Systeme verkehren, sollte nicht bloß eine einfache Kennzeichnung erfolgen, sondern dem Kunden detailliertere Informationen über diese Verkehre gegeben werden. Mindestanforderung ist hier die Nennung der Telefonnummer, unter der weitere Informationen erhältlich sind. Denkbar sind weiterhin Angaben über Abfahrtszeiten, Fahrtrichtung und Tarife des Systems und Nennung, bis wann eine Fahrtanmeldung spätestens zu erfolgen hat. Diese Informationen könnten am Mast in einem Aushangfahrplan oder in einer Informationsvitrine im Fahrgastunterstand angebracht werden. Die Schriftgröße sollte mindestens 0,2 cm betragen, Mindestkontrast $K = 0,28$.

- **Einheitliches Design**

Um dem Kunden das Auffinden der benötigten Informationen an verschiedenen Haltestellen zu erleichtern sowie eine gewisse Einheitlichkeit und ein positives Erscheinungsbild hinsichtlich der Präsentation des ÖPNV-Systems in einer Region zu erreichen (Haltestelle als „Visitenkarte“ des ÖPNV), sollte auf eine größt mögliche Einheitlichkeit der Informationselemente hinsichtlich Inhalt und Anordnung im Sinne eines „Corporate Design“ geachtet werden, zumindest in den einzelnen Landkreise. Hierbei ist insbesondere auf eine barrierefreie Farbkombination zu achten, der Mindestkontrast beträgt $K = 0,28$.

- **Tarifplan, Fahrpreistabelle (Kat. 1 + 2: Bedarfsausstattung; Kat. 3: erforderliche Ausstattung)**

Durch das Aushängen des Tarifplans und der Fahrpreistabelle wird der Fahrgast in die Lage versetzt, bereits an der Haltestelle vor dem Einstieg in den Bus selbstständig den Fahrpreis für seine gewünschte Route zu ermitteln. Die Vorab-Information über die Fahrpreise an der Haltestelle erscheint besonders wichtig für die angestrebte Gewinnung von Neukunden für den ÖPNV, denen bereits im Vorfeld, ohne sich schon für die Fahrt mit dem Bus festlegen zu müssen, die Möglichkeit zu Kostenermittlungen und –vergleichen gegeben wird.

In einem Großteil des VNO/VNN-Gebietes ist der Regionaltarif Grundlage für die Fahrpreisermittlung im Regionalverkehr. Dieser besteht aus einem relationsabhängigen Teilstreckentarif, welcher das Liniennetz in einzelne Abschnitte von jeweils ca. 2 km Länge einteilt. Zur Fahrpreisermittlung wird die Zahl der befahrenen Teilstrecken einer Relation herangezogen; diese sind aus dem Tarifplan ersichtlich.

Für den Aushang an der Haltestelle eignet sich ein DIN A4-großer Ausschnitt, der die umliegende Region (z.B. den betreffenden Landkreis) zeigt, vergl. Anlage 4. Die Tarifpunktnummer ist im Plan zur besseren Auffindbarkeit farblich zu kennzeichnen. Der Aushang sollte in der Informationsvitrine untergebracht werden.

An Haltestellen, die sowohl im Regionalverkehr wie auch im Stadtverkehr (separate Tarife) bedient werden, sollten nach Möglichkeit beide Tarifmodelle dargestellt werden. Die Schriftgröße sollte mindestens 0,2 cm betragen, Mindestkontrast $K = 0,28$.

- **Linienübersichtsplan (Kat. 2: Bedarfsausstattung; Kat. 3: erforderliche Ausstattung)**

Um den Kunden eine – über die Informationen zu einer einzelnen Linie hinausgehende – Übersicht über das gesamte Angebot des öffentlichen Verkehrs in einer Region zu vermit-

teln, hat sich die Veröffentlichung von meist schematisierten Linienübersichtsplänen (vergl. Anlage 5) bewährt, aus denen sämtliche Linienverkehre von Bus und Bahn in einer bestimmten Region (z.B. einem Landkreis) ersichtlich sind. Für Teilräume des gesamten VNN-Gebietes sind solche Liniennetzpläne bereits erarbeitet worden; diese sollten zumindest an Haltestellen der Kategorie 3 in der Informationsvitrine ausgehängt werden. Die Schriftgröße sollte mindestens 0,2 cm betragen, Mindestkontrast $K = 0,28$.

- **Stadtteil-/Umgebungsplan (nur Kat. 3: Bedarfsausstattung)**

In Gebieten mit höherer Bebauungsdichte (Innenstädte) kann in einigen Fällen ein Plan der räumlichen Umgebung einer Haltestelle sinnvoll sein, um den Fahrgästen das Auffinden ihrer gewünschten Zielorte (bestimmte Straßen oder Einrichtungen) zu erleichtern.

- **Wegweisung zur Haltestelle (nur Kat. 3: Bedarfsausstattung)**

In Einzelfällen, z.B. bei versteckter Lage oder komplizierter Zuwegung einer Haltestelle und einer gleichzeitigen hohen Fahrgastfrequenz, kann es sinnvoll sein, an entsprechenden Punkten Wegweiser zur Haltestelle anzubringen, um die Erreichbarkeit bzw. Auffindbarkeit zu erleichtern.

5.3 Haltestellenanlage

Notwendige Ausstattungselemente für die Haltestellen im VNN/VNO-Gebiet: (vgl. Anlagen 6, 7 und 8)

- **Mast**

Die Aufstellung eines Mastes ist in mehrfacher Hinsicht bedeutend. Er dient sowohl zur Anbringung des nach § 32 BOKraft vorgeschriebenen Haltestellenzeichens als auch zur Orientierung des Fahrers, um die Haltestelle optimal ansteuern zu können. Zu diesem Zweck soll der Mast so an der Haltestellenwartefläche angebracht werden, dass das Fahrzeug in der Nähe des Mastes mit der vorderen Einstiegstür auf Masthöhe zum Stehen kommt. Wird eine Haltestelle von mehreren Verkehrsunternehmen bedient, sollte ein Haltestellenschild ausreichend sein. Ein Mast dient auch der Orientierung der Fahrgäste und leistet einen Beitrag zur optischen Aufwertung der Haltestelle. Für die Masten im VNN-Bereich wird eine Lackierung in VNN-blau empfohlen. Im HVV-Bereich, damit auch in den Landkreisen Harburg, Lüneburg und Stade, werden rote Masten verwendet.

- **Aushangkasten**

Aus der Vorschrift des § 40 PBefG zum Aushang von Fahrplänen ergibt sich die Notwendigkeit der Installation eines Aushangkastens. Dieser ist in entsprechender Größe zu fertigen; neben den Fahrplänen werden ggf. an einigen Haltestellen zusätzliche Informationen über die Bedarfslinienverkehre AST, ASM und Rufbus benötigt. Es bietet sich deshalb an, ein System zu wählen, das variabel erweiterbar ist. Gemäß den Leitlinien der einheitlichen Gestaltung sollte der Rahmen des Aushangkastens in derselben Farbe wie der Mast lackiert sein (s.o.). Die mittlere Sichthöhe von 1,30 m sollte eingehalten werden (vergl. 5.2 Fahrplan). In der Kategorie 3 ist eine Informationsvitrine im Fahrgastunterstand vorgesehen, der Aushangkasten am Mast ist in dieser Kategorie daher entbehrlich.

- **Befestigte Wartefläche**

Im Hinblick auf einen sicheren und komfortablen Ein- und Ausstieg und zur Schaffung einer angemessenen Aufenthaltsqualität sind Haltestellen mit einer befestigten Wartefläche auszustatten. Aus der Forderung nach einer barrierefreien Ausführung lassen sich auch Anforderungen an die Gestaltung der Warteflächen ableiten.

Für einen möglichst niveaugleichen Ein- und Ausstieg in das Fahrzeug ist die Höhendifferenz und Spaltbreite zwischen Fahrzeug und Haltestellenplattform zu minimieren. Niederflurfahrzeuge haben eine Wagenhöhe von 32 cm, durch das Entlüften des Luftfederbalges auf der rechten Seite („Kneeling“) lässt sich der Wagenfußboden des Niederflurbusses nochmals um

sieben bis neun Zentimeter absenken, also auf etwa 23 bis 25 cm über Fahrbahn-Oberkante. Gemäß des Bundesministeriums für Verkehr³ hat sich für Niederflurfahrzeuge eine Kombination von Reststufe und Spaltbreite mit jeweils max. 5 cm bewährt (vergl. Abbildung 2). Die Höhe der Wartefläche soll demnach bei Haltestellenkaps 18 cm betragen, bei Haltestellen am Fahrbahnrand und Busbuchten beträgt der Richtwert dagegen 16 cm, um die Gefahr des Aufsetzens des Fahrzeuges bei der Anfahrt der Haltestellenbucht herabzusetzen. Hilfreich im Zusammenhang mit der Reduzierung des Spaltes ist die Verwendung von Haltestellenborden aus Formsteinen (vergl. Abbildung 3), die den Bussen als Anfahrhilfe dienen und darüber hinaus reifenschonend sind.

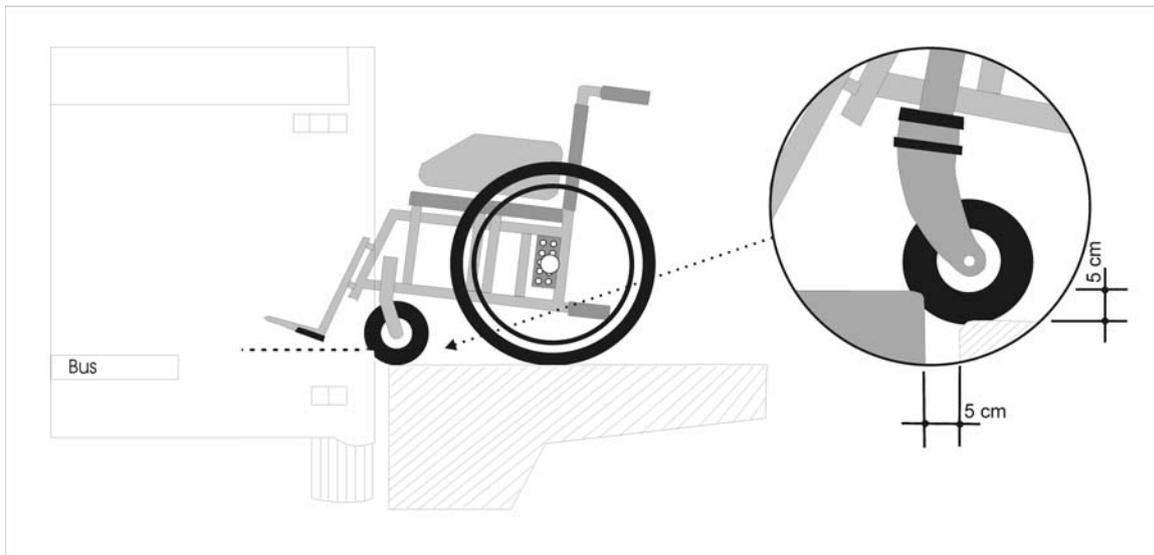


Abbildung 2: Wirkung von Reststufe und Spaltbreite auf die Einstiegsbedingungen für Rollstuhlbenutzer [eigene Zeichnung nach Direkt Heft 51]

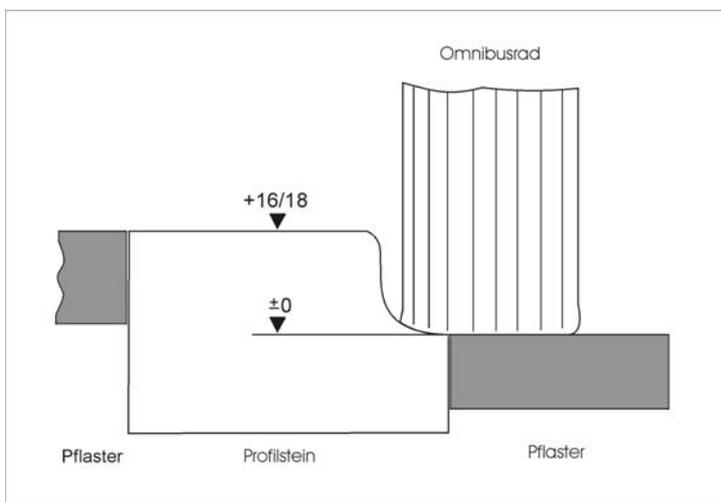


Abbildung 3: Formbordstein [eigene Zeichnung nach Direkt Heft 51]

Die Warteflächen der Haltestellen sind so zu dimensionieren, dass ausreichende Bewegungsräume vorhanden sind. Rollstuhlfahrer benötigen ausreichende Bewegungsflächen

³ Direkt, Heft 51 „Bürgerfreundliche und behindertengerechte Planung Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs“, Bundesministerium für Verkehr, 1997; Abweichend dazu wird in der DIN 18 024 eine Stufe und ein Spalt von je 3 cm und in der Europäischen Union Cost 322 eine Stufe von 3,5 cm und ein Spalt von 5 cm empfohlen.

zum Rangieren vor Fahrgastinformationstafeln oder zur Ansteuerung des Einstiegs. Das Bundesministerium für Verkehr schlägt eine Fläche von 2,00 m mal 2,00 m vor. Innerhalb der Wartefläche sind Niveauunterschiede zu vermeiden. Vor der ausgefahrenen fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe (2. Tür) muss sich haltestellenseitig laut DIN 18 024 eine Bewegungsfläche von 150*150 cm befinden. Bei beengten Platzverhältnissen ist je nach den örtlichen Gegebenheiten eine Alternativlösung im Sinne der Umsetzung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit gem. BGG vorzusehen.

Zusätzlich sollten Haltestellen mit einem Blindenleitsystem ausgestattet werden. Die Orientierungsstreifen in Form von Rippenplatten, sollen parallel zur Bordsteinkante des Wartebereichs geführt werden (30 bis 60 cm breit, Mindestsicherheitsabstand zur Bordsteinkante 60 cm, Rippenverlauf parallel zur Gehrichtung, auch optisch kontrastierend)⁴. Der Orientierungsstreifen sollte in ein Aufmerksamkeitsfeld (90 mal 90 cm) münden, das den Einstiegsbereich (1. Tür) kennzeichnet. Quer über den Fußweg leitet idealerweise ein Orientierungsstreifen zur Haltestelle, der ebenfalls in dem Aufmerksamkeitsfeld mündet. (Vgl. Anlagen 6, 7 und 8).

Der HVV hat im Juli 2006 unter Mitwirkung der niedersächsischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger eine Broschüre „Blinden- und sehbehindertengerechte Gestaltung von Bushaltestellen und Busanlagen“ herausgegeben, in der die Verwendung von Noppenplatten anstelle der Rillenplatten empfohlen wird. Besonders hilfreich für blinde oder stark sehingeschränkte Personen wären Hohlkörperbodenindikatoren (Hobi), die allerdings in der Beschaffung deutlich teurer als gängige Platten sind.

Eine kostengünstige und gute Lösung würde die Verwendung von Klein- bzw. Mosaikpflaster für die Leitstreifen bedeuten. Der Fugenabstand sollte mindestens 20 mm betragen. Außerdem muss auf eine ausreichende farbliche Kontrastierung zu den im Umfeld verwendeten Gehwegplatten geachtet werden.

Verwendete Oberflächenmaterialien müssen auch bei Verschmutzung und Nässe ausreichend rau, griffig und rutschhemmend sein. Andererseits sind sehr grob strukturierte Oberflächen problematisch für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen und daher ungeeignet. Als Oberflächenmaterialien können Bordsteinplatten, Betondecken, Gussasphaltbeläge mit Quarzsteinstreuung und Waschbetonplatten mit kleinen und scharfkantigen Kieselsteinstreunungen eingesetzt werden. Schließlich ist im Sinne einer barrierefreien Ausgestaltung darauf zu achten, dass die für die Entwässerung notwendige Längsneigung der Wartefläche maximal 3% und die Querneigung maximal 2,5% beträgt.

- **Haltestellenbeleuchtung**

Die Beleuchtung der Haltestelle ist für die vom Fahrgast subjektiv empfundene Sicherheit eine wichtige Größe und soll die Lesbarkeit der Fahrgastinformationen auch bei Dunkelheit gewährleisten. Wenngleich in Kategorie 1 Fahrgastunterstände nicht nachdrücklich empfohlen werden und somit eine direkte Beleuchtung der Haltestelle in vielen Fällen ausscheiden muss, ist um so mehr darauf zu achten, dass die ohnehin vorhandene Straßenbeleuchtung zur Erhellung der Haltestelle ausgenutzt wird. Dabei kommt sowohl die Verlegung einer Haltestelle in die unmittelbare Nähe einer Straßenlaterne, als auch die zusätzliche Installation einer Leuchte an einer nicht verlegbaren Haltestelle in Frage.

- **keine Sichthemmnisse**

Einbauten am Straßenrand bzw. auf Gehwegen, die die Einsehbarkeit des Haltestellenbereichs beeinträchtigen, sind zu vermeiden, damit keine für den Fahrgast als bedrohlich empfundene „dunklen Ecken“ entstehen und er sich ausreichend sicher fühlen kann. Ebenso muss die Sichtbeziehung zwischen Fahrer und Fahrgast gewährleistet sein, damit der Fahrer wartende Fahrgäste rechtzeitig erkennen und sich auf das Anhalten vorbereiten kann.

- **Busbuchten vermeiden (Abbildung 5)**

Nach Möglichkeit sollten Bushaltestellen am Fahrbahnrand angeordnet werden. Dies dient der Beschleunigung des Busverkehrs, erhöht die Sicherheit beim Anfahren und verhindert

⁴ gemäß „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“, VDV, 2003

Querbeschleunigungen, da ein Ein- und Ausfahren in eine Busbucht entfällt. Wenn Park- oder Radfahrstreifen vorhanden sind, bietet sich die Einrichtung eines Buskaps mit vorgezogener Wartefläche an. Der Bus braucht daher zum Anfahren der Haltestelle seine Fahrgasse nicht zu verlassen und kann das Haltestellenkap dicht und gerade anfahren. Dadurch lassen sich Spaltbreite und Höhenunterschied zwischen Bordkante und Fußboden des Busses auf ein Minimum reduzieren. Nur in besonderen Fällen, in denen Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs oder verkehrliche Gründe (Anschlussherstellung) dies erfordern, können Haltestellen in Seitenlage auch als Busbuchten ausgebildet werden. Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, dass die Haltestellenbucht alles andere als fahrgast- und behindertenfreundlich ist. Beim Ansteuern wie beim Verlassen der Bucht muss der Bus eine S-Kurve fahren, so dass insbesondere stehende Fahrgäste Beschleunigungskräften in allen Richtungen ausgesetzt werden. Ein genereller Umbau der Busbuchten im VNN-Bereich wird jedoch nicht für notwendig erachtet. Werden Neu- oder Umbauten vorgenommen, sind jedoch die genannten Alternativen zu favorisieren. Zur Verringerung der Niveauunterschiede und Spaltbreiten zwischen Wartefläche und Fahrzeugeinstieg bietet sich der Einbau von 16 - 18 cm hohen Formbordsteinen an, die ein reifenschonendes dichtes Heranfahren an die Haltestelle ermöglichen (vgl. Abb. 3).

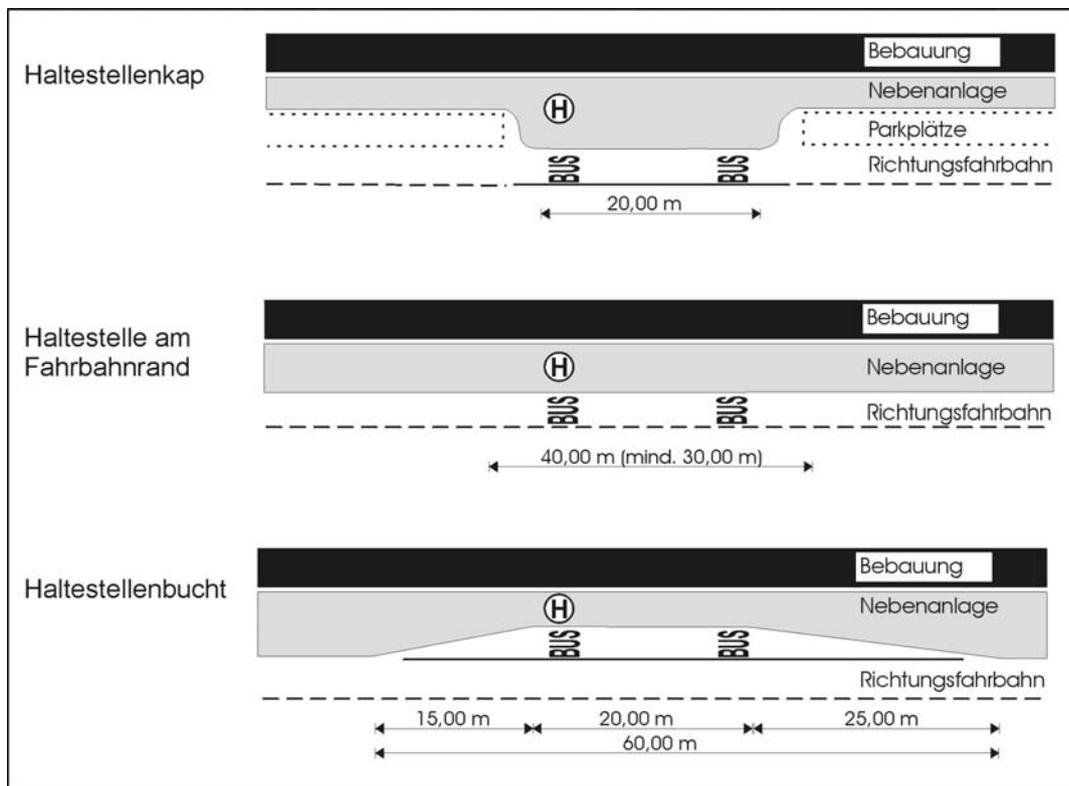


Abbildung 4: Haltestellentypen im Vergleich [eigene Zeichnung]

- **Transparenter Fahrgastunterstand (Kat. 1: Bedarfsausstattung; Kat. 2+3: erforderliche Ausstattung)**

In den Kategorien 2 und 3 sollte jede Haltestelle mit einem Fahrgastunterstand ausgestattet sein. Aus Sicherheitsgründen und zur Gewährleistung des Sichtkontaktes zwischen Fahrer und Fahrgast sollte dieser mit transparenten Wänden versehen sein, die an drei Seiten anzubringen sind, um ausreichenden Wind-, Regen- und Spritzwasserschutz zu bieten. Die transparenten Wände sollten mit einem stark kontrastreichen waagerechten etwa 10 cm breiten Streifen in einer Höhe zwischen 130 cm und 160 cm über den Boden ausgerüstet sein. Es muss innerhalb der Unterstände ausreichend Standfläche für einen Rollstuhl bzw. Kinderwagen geben. Die Mindstdurchgangsbreite von 100 cm ist ebenso einzuhalten wie der

Bewegungsraum für Rollstuhlfahrer (200 * 200 cm)⁵ sowie die notwendige lichte Mindesthöhe von 230 cm über den Boden. Die zusätzliche Anbringung des Haltestellennamens am Dach (an der rechten und der zur Fahrbahn zugewandten Dachkante) dient zur besseren Identifikation der Haltestelle für im Fahrzeug sitzende Fahrgäste und sollte bei Einrichtung oder Umgestaltung von Fahrgastunterständen realisiert werden. Eine eigenständige Beleuchtung des Fahrgastunterstandes zu den Betriebszeiten ist wünschenswert. Der VNO/VNN-Ausgestaltungsvorschlag ist in der Anlage 7 und 8 dargestellt.

- **Sitzgelegenheiten (Kat. 1: Bedarfsausstattung; Kat. 2+3: erforderliche Ausstattung)**
Innerhalb des Fahrgastunterstandes sind mehrere Sitzgelegenheiten anzubringen, deren Zahl von der Fahrgastfrequenz und den örtlichen Gegebenheiten abhängig gemacht werden soll. So ist im Bereich von Altenheimen oder Krankenhäusern eine höhere Platzanzahl notwendig. Es ist auf pflegeleichte, leicht zu reinigende und vandalismussichere Komponenten zu achten. Die Sitze sollen nicht unterhalb der Fahrgastinformation angebracht werden, um deren Zugänglichkeit zu gewährleisten.
- **Informationsvitrine (Kat. 1+2: Bedarfsausstattung; Kat. 3: erforderliche Ausstattung)**
Für die Unterbringung der notwendigen Fahrgastinformationen, wie Fahrplan, Linienübersichtsplan, Tarifplan, Stadtteil-/Umgebungsplan oder gegebenenfalls Informationen zu AST, ASM oder Rufbus, sind ausreichend große - möglichst beleuchtete - Informationsvitrinen im Fahrgastunterstand zu installieren. Die Lackierung soll möglichst in VNN-blau erfolgen (vergl. Anlage 9).
- **Fahrradabstellmöglichkeiten (Kat. 1+ 2: Bedarfsausstattung; Kat. 3: erforderliche Ausstattung)**
In ländlichen Gebieten ist nicht von überall eine Haltestelle in zumutbarer Fußwegentfernung erreichbar. Die Benutzung des Fahrrades erhöht den jeweiligen Haltestelleneinzugsbereich wesentlich und kann somit ein höheres Fahrgastpotenzial erschließen. Mit geeigneten Fahrradabstellanlagen (die ein Anschließen des Fahrradrahmens ermöglichen) soll ÖPNV-Benutzern, die mit dem Fahrrad zur Haltestelle fahren, die Möglichkeit gegeben werden, ihr Fahrzeug diebstahlsicher und möglichst witterungsgeschützt abzustellen (vergl. Abbildung 6). Der Abstand der Bügel soll mindestens 0,8 m betragen, das Regelmaß beträgt zwischen 1,0 und 1,2 m⁶. Für Haltestellen mit entsprechendem Potenzial können darüber hinaus sogenannte Fahrradkäfige installiert werden. Ein Fahrradkäfig ist eine überdachte und verschließbare Abstellanlage, die die abgestellten Fahrräder vor Diebstahl und Vandalismus schützt. Nicht zu vernachlässigen ist auch die Tatsache, dass durch die Aufstellung solcher Anlagen auch neue Kunden gewonnen werden können, die bisher den ÖPNV noch nicht genutzt haben.

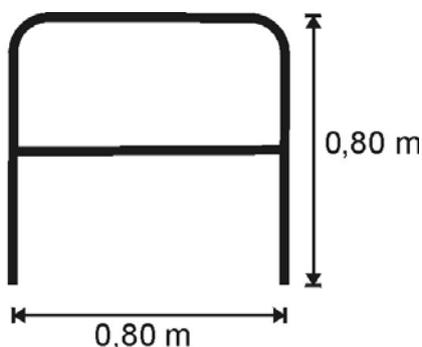


Abbildung 4: Rahmenhalter für Fahrräder [eigene Zeichnung nach ERA 95]

- **Abfallbehälter (Kat. 1+ 2: Bedarfsausstattung; Kat. 3: erforderliche Ausstattung)**

⁵ Direkt, Heft 51 „Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs“, Bundesministerium für Verkehr, 1997

⁶ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95)

Zur Vermeidung von Abfallansammlungen und der damit verbundenen erschwerten Reinigung des Haltestellenbereiches ist an der Haltestelle ein Abfallbehälter anzubringen. Dies ist auch nach § 32 BOKraft für verkehrsreiche Haltestellen des Ortslinienverkehrs vorgeschrieben und liegt in der Zuständigkeit des Verkehrsunternehmens; gleiches gilt für die Leerung. Im überregionalen Verkehr besteht keine Verpflichtung Abfallbehälter aufzustellen. Im eigenen Interesse und zur Erhaltung von Ordnung und Sauberkeit an den Haltestellen sollten Städte oder Gemeinden und Verkehrsunternehmen sich jedoch verständigen, wer von beiden Abfallbehälter aufstellt und für deren Leerung sorgt bzw. deren Finanzierung regelt. Die im VNN-Bereich häufige Praxis, dass das Reinigungspersonal von Städten und Gemeinden (das sich ohnehin um eine Vielzahl von Abfallbehältern zu kümmern hat) auf seinen Touren die Reinigung der Behälter übernimmt, sollte beibehalten bzw. angestrebt werden. Die Abfallbehälter sollten möglichst außerhalb des Unterstandes platziert sein, um Geruchsbelästigungen zu vermeiden.

- **Telefon / Notruf (nur Kat. 3: Bedarfsausstattung)**

Ferner können Haltestellen mit weiteren Ergänzungen, wie Telefonen oder Notruffeinrichtungen, ausgestattet werden. Falls ein Fahrgast den Weg zu einer Einrichtung nicht mehr genau weiß, kann er sich per Telefon noch einmal informieren. Eine Notruffeinrichtung - gegebenenfalls auch im Fernsprecher integriert - erhöht die Sicherheit der Fahrgäste an der Haltestelle und ist bei höherer Frequenz von hilfsbedürftigen oder schwachen Menschen auch zum Heranrufen von Hilfe sinnvoll.

- **Briefkasten (nur Kat. 3: Bedarfsausstattung)**

Die Aufstellung von Briefkästen ermöglicht Fahrgästen - sozusagen „auf dem Weg“ - ihre Post „loszuwerden“ und stellt einen zusätzlichen Service zur Beförderungsdienstleistung dar.

- **Wegweisung zur Haltestelle (nur Kat. 3: Bedarfsausstattung)**

Bei höher frequentierten Haltestellen bzw. bei Haltestellen, die von vielen Ortsunkundigen aufgesucht werden, sind Wegweiser zur Auffindung der Haltestellen anzubringen, insbesondere wenn die Zuwegung kompliziert ist.

6 Finanzierung von Haltestellenmaßnahmen

Die Landesnahverkehrsgesellschaft gewährt nur noch Zuschüsse für Einzelmaßnahmen, deren Investitionsvolumen über 35.000,- € liegt. Die bis zum Jahre 2007 gewährte Förderung nach GVFG ist entfallen.

Für die Finanzierung von Haltestellenmaßnahmen sind die Straßenbaulastträger zuständig. Haltestellenmast, Haltestellenschild sowie Aushangkasten fallen in den Zuständigkeitsbereich der Verkehrsunternehmen. Für die HVV-Landkreise Harburg, Lüneburg und Stade gelten für letzteres Sonderregelungen.

Im VBN-Bereich sowie im Bereich des Landkreises Cuxhaven sind Förderungen nach festgelegten Förderrichtlinien möglich.

Aufbauend auf den gesetzlichen Bestimmungen (vgl. Kapitel 3) wird folgende Zuordnung der Zuständigkeiten getroffen:

Zuständiger	Zuständigkeitsbereich
Städte und Gemeinden	Fahrgastunterstand mit Informationsvitrine und Sitzgelegenheit Befestigte Warteflächen Beleuchtung Abfallbehälter Fahrradabstellanlage Information zu AST/ASM, Rufbus Winterdienst ⁷
Verkehrsunternehmen	Aushangkasten
	Haltestellenmast/-schild
	Fahrgastinformation (in der Vitrine oder am Mast)

Tabelle 2: Zuständigkeiten für Ausstattungsmerkmale

Es sind aber auch andere Zuständigkeiten auf Basis bilateraler Vereinbarungen möglich. Mit der jeweiligen Zuständigkeit ist dabei auch die Verantwortung für die laufende Pflege und Wartung verbunden.

7 Umsetzung

Unter Berücksichtigung der vorhandenen finanziellen Möglichkeiten wird es nur schrittweise möglich sein, die Haltestellen dem Konzept entsprechend auszustatten. Die Umsetzung des Haltestellenkonzeptes kann nach verschiedenen Strategien erfolgen. Denkbar sind die linienweise oder gebietsbezogenen Strategien. Eine andere Möglichkeit ist die Bearbeitung der Haltestellen nach Dringlichkeiten. Auf jeden Fall sind bei der Umsetzung Synergien zu nutzen, etwa durch die Einbeziehung in anstehende Straßenbaumaßnahmen.

Zur genauen Ermittlung des Ist-Zustandes, und somit auch zur Bestimmung der erforderlichen Maßnahmen zum Erreichen des Soll-Zustandes der Haltestellenausstattungen im Gebiet von VNO/VNN, wäre eine Bestandsaufnahme in Form eines Haltestellenkatasters sinnvoll. Auf Grundlage der empfohlenen Ausstattung für Haltestellen im VNO/VNN-Bereich ist im Rahmen der Arbeiten für das Haltestellenkonzept ein Erfassungsbogen für die Haltestellenausstattung erarbeitet worden (siehe Anhang 10).

⁷ Im Kommentar zur BOKraft, § 32 „Haltestellen“, Abs. 1, heißt es:

„12. Verkehrssicherungspflicht/Pflichten des Unternehmers. Die Verkehrssicherungspflicht soll die Verkehrsnutzer im Haltestellenbereich vor den Gefahren schützen, die ihnen beim Linienverkehr mit Kfz bei zweckgerechter Benutzung drohen. (...) Verantwortlich für den verkehrssicheren Zustand einer Haltestelle ist nach herrschender Meinung der Träger der Straßenbaulast, nicht der Omnibusunternehmer (...). Der Unternehmer ist aber verpflichtet, den Straßenbaulastträger auf etwaige Gefahrezustände hinzuweisen. An Haltestellen des Linienverkehrs mit Kfz eröffnet das Verkehrsunternehmen einen besonderen zusätzlichen Verkehr. Hieraus ergibt sich bei Glätte und Schneeglätte eine Streupflicht für die Unternehmen.“ (vgl. Bidinger, Personenbeförderungsrecht)

Im Niedersächsischen Straßengesetz (NStrG) ist die Straßenreinigung im § 52 geregelt. Dort heisst es:

(1) Die Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage einschließlich der Ortsdurchfahrten von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sind zu reinigen. Art, Maß und räumliche Ausdehnung der ordnungsgemäßen Straßenreinigung sind von der Gemeinde durch Verordnung nach dem Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung zu regeln. In diesem Rahmen gehört zur Reinigung auch:

- das Besprengen der Fahrbahn und Gehwege,
- die Schneeräumung auf den Fahrbahnen und Gehwegen,
- bei Glätte das Bestreuen der Gehwege, Fußgängerüberwege und der gefährlichen Fahrbahnstellen mit nicht unbedeutendem Verkehr.

(2) Reinigungspflichtig sind die Gemeinden.
(3) (...)
(4) Die Gemeinden können durch Satzung die ihnen obliegenden Straßenreinigungspflichten ganz oder zum Teil den Eigentümern der anliegenden Grundstücke auferlegen. (...)

Im Bereich der VNN / VNO wird der Winterdienst an Haltestellen im Grundsatz ausschließlich von den Straßenbaulastträgern bzw. den Gemeinden durchgeführt. Durch Satzung können Anlieger bzw. Dritte mit dem Winterdienst betraut werden.

Für jede einzelne Haltestelle müsste dieser Bogen ausgefüllt und mit Fotos dokumentiert werden. Eine datentechnische Weiterverarbeitung dieser Informationen ist zu empfehlen, da so eine genaue Aussage über vorhandene und fehlende Elemente insgesamt und für die einzelnen Haltestellenkategorien getroffen werden kann.

Im Rahmen des Haltestellenkatasters würde auch erfasst werden, ob und inwieweit die Haltestellen einen barrierefreien Personenverkehr erlauben bzw. welche konkreten Mängel dem im Einzelnen entgegenstehen.

Die Erarbeitung des Haltestellenkatasters sollte ebenfalls schrittweise erfolgen. Für die Erstellung eines Haltestellenkatasters ist ein erheblicher personeller Aufwand notwendig. Dieser sollte durch Zusammenarbeit aller Beteiligten (Gemeinden, Verkehrsunternehmen und Landkreise / VNO) getragen werden.

Literatur- und Unterlagenverzeichnis

Bidinger:

Personenbeförderungsrecht. Kommentar zum Personenbeförderungsgesetz nebst sonstigen einschlägigen Vorschriften, 2. Aufl., 1971

Bundesministerium für Gesundheit:

Verbesserung von visuellen Informationen im öffentlichen Raum, 1996

Bundesministerium für Verkehr:

Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs, Direkt, Heft 51, 1997

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95), 1995

Hamburger Verkehrsverbund (Hrsg.):

Blinden- und sehbehindertengerechte Gestaltung von Bushaltestellen und Busanlagen, 2006

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV):

Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag, 2003

Anlage 1: Verknüpfungshaltestellen im VNN/VNO-Raum

(Definition gemäß Nahverkehrspläne)

Landkreis Cuxhaven	Landkreis Lüchow-Dannenberg	Landkreis Soltau-Fallingbostal
Bad Bederkesa, Markt	Bergen, Post	Ahlden, Neue Straße
Beverstedt	Clenze, Post	Bispingen, Kreissparkasse
Cadenberge, Bahnhof	Dannenberg, Ostbahnhof	Bomlitz, Grundschule
Cuxhaven, Altenwalde Apotheke	Dannenberg, ZOB	Dorfmark, Bahnhof
Cuxhaven, Bahnhof/ZOB	Gartow, Kirche	Düshorn, Schule
Cuxhaven, Hinr.-Wilh.-Kopf-Str.	Hitzacker, Bahnhof	Fallingbostal, Bahnhof
Dorum, Bahnhof	Lüchow, Busbahnhof	Hodenhagen, Bahnhof
Geestenseth, Bahnhof	Neu Darchau, Hafen	Kirchboitzen, Kreuzung
Hagen, Busbahnhof	Schnega, Bahnhof	Munster, Bahnhof
Hemmoor, Bahnhof		Neuenkirchen, Schützenhalle
Holßel, Kreuzung	Landkreis Lüneburg	Rethem, Rodewalder Straße
Imsum, Ort	Amelinghausen, Bahnhof	Schneverdingen, Am Brink
Lamstedt, Kirche	Bardowick, Schule	Schneverdingen, Bahnhof
Langen, Mitte	Barendorf, Ort	Schwarmstedt, Bahnhof
Loxstedt, Bahnhof	Bleckede, Bahnhof	Soltau, Bahnhof
Loxstedt, Nesse Wächter	Dahlenburg, Markt	Soltau-Nord, Bahnhof
Loxstedt, Stotel Grafenhof	Dahlenburg, Schulzentrum	Walsrode, Bahnhof
Neuenkirchen, Zaun	Darchau, Fähre	Wietzendorf, Schule
Nordholz, Bahnhof	Drögennindorf, Ortsmitte	Wintermoor, Bahnhof
Otterndorf, Bahnhof	Embsen, Schulzentrum	Wolterdingen, Bahnhof
Sandstedt, Wendeplatz	Hittbergen, Kirche	
Schiffdorf, Mitte	Kaarßen, Dorf	Landkreis Stade
Sellstedt, Bahnhof	Lüneburg, Am Sande	Ahlerstedt, Post
Stubben, Bahnhof	Lüneburg, Bahnhof/ZOB	Bargstedt, Bahnhof
Uthlede, Post	Neetze, Ortsmitte	Buxtehude, Bahnhof Süd
	Neuhaus, ZOB	Buxtehude, Bahnhof Vorplatz
Landkreis Harburg	Oedeme, Schulzentrum	Buxtehude, Busbahnhof
Buchholz, Bahnhof/ZOB	Scharnebeck, SZ/Lüneburger Straße	Buxtehude, Hedendorf Fuhrenkamp
Buchholz, Bahnhof/Vorplatz	Westergellersen, Ostausgang	Buxtehude, Marktkauf
Buchholz, Treffpunkt		Drochtersen, Kirche
Fleestedt		Drochtersen, Schule
Hittfeld, Bahnhof	Landkreis Rotenburg (Wümme)	Freiburg, Bahnhofstraße
Hittfeld, Kirche	Bremervörde, Bahnhof	Harsefeld, Bahnhof
Hollenstedt, Am Stinnberg	Gnarrenburg, Mitte	Horneburg, Bahnhof
Hollenstedt, Schulzentrum	Kuhmühlen, Bahnhof	Jork, Marktplatz
Jesteburg, Seevebrücke	Rhade, Busbahnhof	Königreich, Kreuzung
Klecken, Bahnhof	Rotenburg, Bahnhof	Kutenholz, Bahnhof
Maschen, Bahnhof	Scheeßel, Bahnhof	Stade, Bahnhof
Meckelfeld, Bahnhof	Scheeßel, Vareler Weg / Schule	Stade, Pferdemarkt
Nenndorf, Rathaus	Sittensen, Busbahnhof	Steinkirchen, Am Hafen
Neu Wulmstorf, Bahnhof	Sottrum, Bahnhofstraße	
Niedermarschacht, GS	Sottrum, Schulzentrum	Landkreis Uelzen
Rönne, Brücke	Tarmstedt, Busbahnhof	Bad Bevensen, Bahnhof
Salzhausen, Bahnhof/ZOB	Visselhövede, Bahnhof	Bad Bodenteich, Bahnhof
Tespe, Twiete	Wilstedt, Schnackenberg	Bienenbüttel, Bahnhof
Tostedt, Bahnhof	Zeven, Bahnhof Süd	Ebstorf, Bahnhof
Winsen, Bahnhof	Zeven, Busbahnhof	Ebstorf, Weinbergstraße
Winsen, ZOB		Suderburg, Bahnhof
		Uelzen, Bahnhof
		Uelzen, Rathaus
		Wieren, Bahnhof

Anlage 2: Linienbezogener Fahrplan



A-Stedt - B-Dorf - C-Stadt - D-Büttel -
E-Hausen - F-Stadt

Montag bis Freitag - Abfahrtszeiten

Bemerkungen		Ⓢ	Ⓢ		
A-Stedt					
Dorfkrug	5.56	6.56		7.56	14.56
Oehmig-Allee	5.57	6.57		7.57	14.57
ⓧ Ortsausgang	5.58	6.58		7.58	14.58
B-Dorf					
Friedhof	6.02	7.02		8.02	
Kirche	6.03	7.03		8.03	
Alte Schmiede	6.04	7.04		8.04	
C-Stadt					
Schule		7.06		8.06	15.06
Gemeindehaus	6.07		6.58	8.09	15.09
Abzw. D-Büttel	6.08		6.59	8.10	15.10
D-Büttel					
Ortsmitte	6.10		7.01		15.12
E-Hausen					
Kirche	6.13		7.04	8.15	15.15
Gasthaus "Zur Schänke"	6.14		7.05	8.16	15.16
F-Stadt					
Gewerbegebiet	6.20			8.22	15.22
Schulzentrum			7.13	8.25	15.25
ZOB	6.25			8.30	15.30

Samstag und Sonntag - Abfahrtszeiten

Bemerkungen		Ⓢ	Ⓢ		
A-Stedt					
Dorfkrug		6.56		7.56	14.56
Oehmig-Allee		6.57		7.57	14.57
ⓧ Ortsausgang		6.58		7.58	14.58
B-Dorf					
Friedhof		7.02		8.02	
Kirche		7.03		8.03	
Alte Schmiede		7.04		8.04	
C-Stadt					
Schule		7.06		8.06	15.06
Gemeindehaus			6.58	8.09	15.09
Abzw. D-Büttel			6.59	8.10	15.10
D-Büttel					
Ortsmitte			7.01		15.12
E-Hausen					
Kirche			7.04	8.15	15.15
Gasthaus "Zur Schänke"			7.05	8.16	15.16
F-Stadt					
Gewerbegebiet				8.22	15.22
Schulzentrum			7.13	8.25	15.25
ZOB				8.30	15.30

Ⓢ Fährt nur an Schultagen

ⓧ Ihr Standort

Noch Fragen? Wir beraten Sie gerne! Tel. 0130/1000

VNN

Anlage 3: Haltestellenbezogener Fahrplan

Standort: Haltestelle Grünweg



C-Dorf - Siemensstraße - Marienkirche -
Rathausmarkt - Bahnhof/ZOB

Montag bis Freitag - Abfahrtszeiten

Uhr	Minuten	Uhr	Minuten
5	5 35 55	15	5 15 25 35 45 55
6	5 15 25 35 45 55	16	5 15 25 35 45 55
7	5 15 25 35 45 55	17	5 15 25 35 45 55
8	5 15 25 35 45 55	18	5 15 25 35 45 55
9	5 15 25 35 45 55	19	5 15 25 35 45 55
10	5 15 25 35 45 55	20	5 35 55
11	5 15 25 35 45 55	21	5 35 55
12	5 15 25 35 45 55	22	5 35
13	5 15 25 35 45 55	23	5
14	5 15 25 35 45 55	0	5

Samstag - Abfahrtszeiten

Uhr	Minuten	Uhr	Minuten
5	5	15	5 15 25 35 45 55
6	5 35 55	16	5 15 25 35 45 55
7	5 15 25 35 45 55	17	5 15 25 35 45 55
8	5 15 25 35 45 55	18	5 15 25 35 45 55
9	5 15 25 35 45 55	19	5 15 25 35 45 55
10	5 15 25 35 45 55	20	5 35 55
11	5 15 25 35 45 55	21	5 35
12	5 15 25 35 45 55	22	5
13	5 15 25 35 45 55	23	5
14	5 15 25 35 45 55	0	5

Sonntag - Abfahrtszeiten

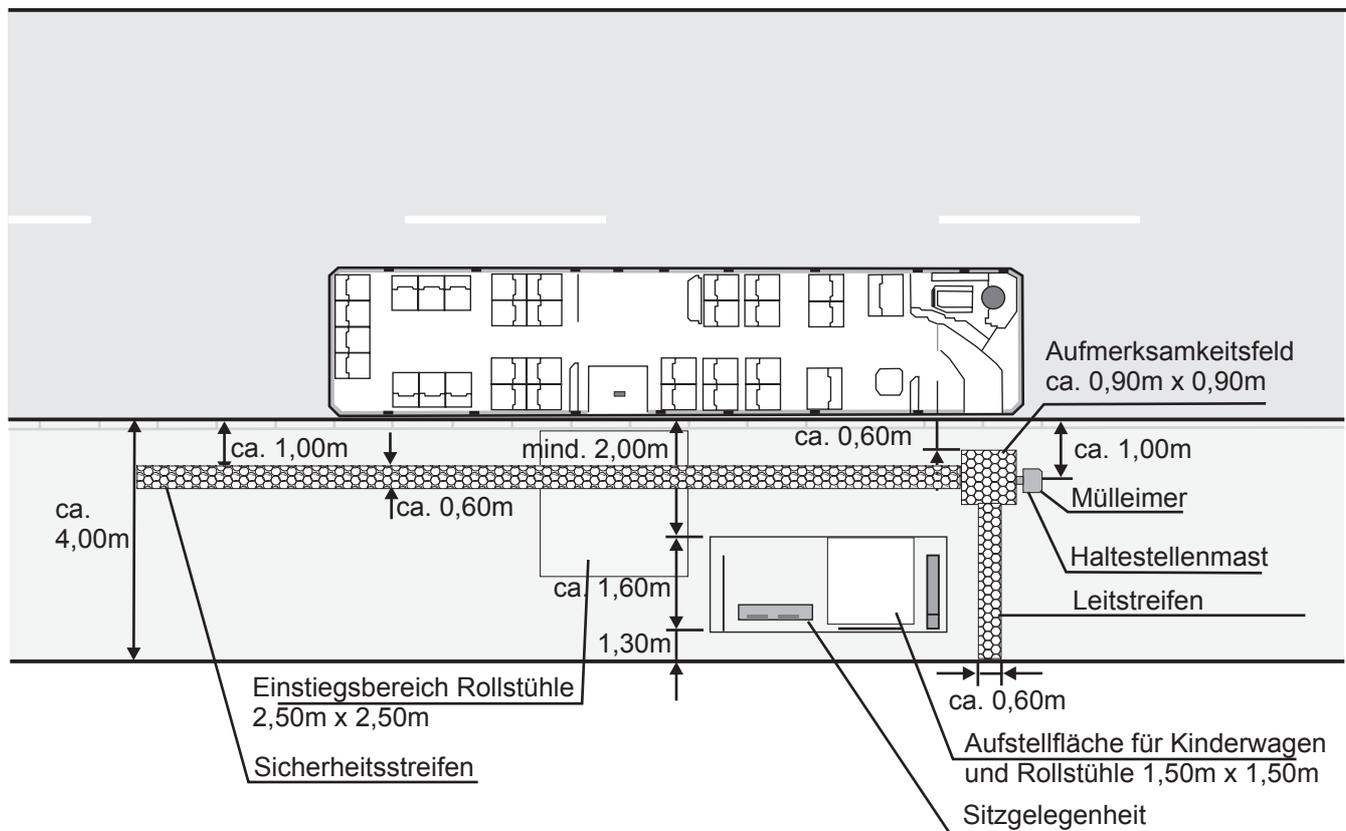
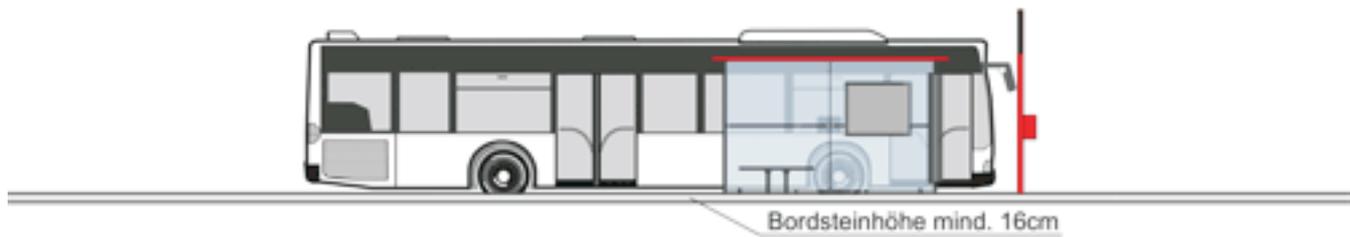
Uhr	Minuten	Uhr	Minuten
5	5	15	5 15 25 35 45 55
6	5	16	5 15 25 35 45 55
7	5	17	5 15 25 35 45 55
8	5 35	18	5 15 25 35 45 55
9	5 35 45 55	19	5 15 25 35 45 55
10	5 15 25 35 45 55	20	5 35 55
11	5 15 25 35 45 55	21	5 35
12	5 15 25 35 45 55	22	5
13	5 15 25 35 45 55	23	5
14	5 15 25 35 45 55	0	5

Linienweg	Haltestellen ab hier	Fahrzeit in min.	Anzahl der Tarifstrecken
●	C-Dorf	1	1
●	Siemensstraße	2	1
●	Gärtnerstraße	3	1
●	Marienkirche	5	1
●	Schwimmbad	6	2
●	Wilhelm-Platz	7	2
●	Rathausmarkt	9	2
●	Bahnhof/ZOB	12	3

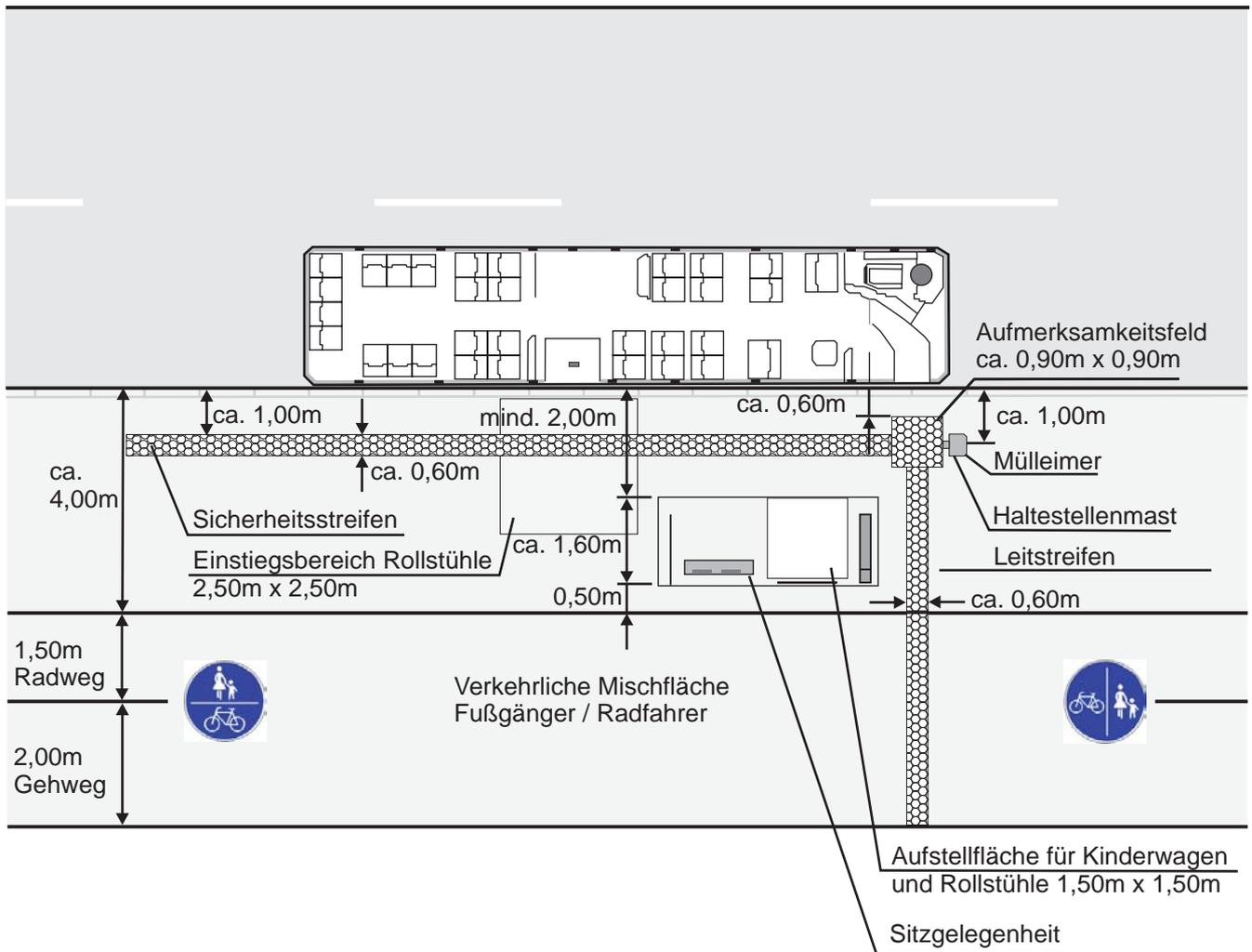
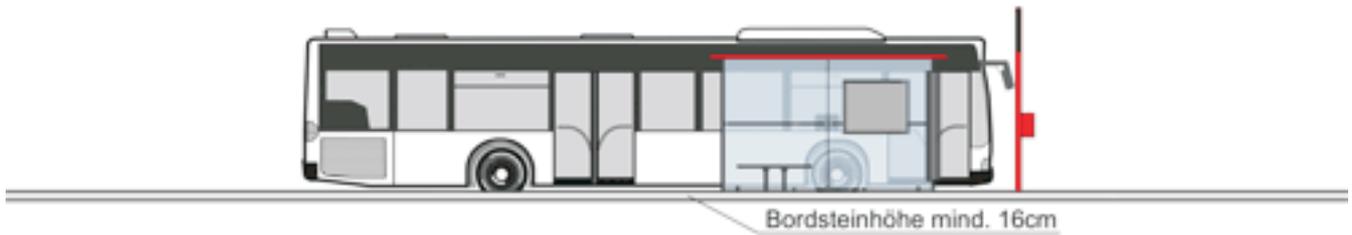
Noch Fragen? Wir beraten Sie gerne! Tel. 0130/1000

VNN

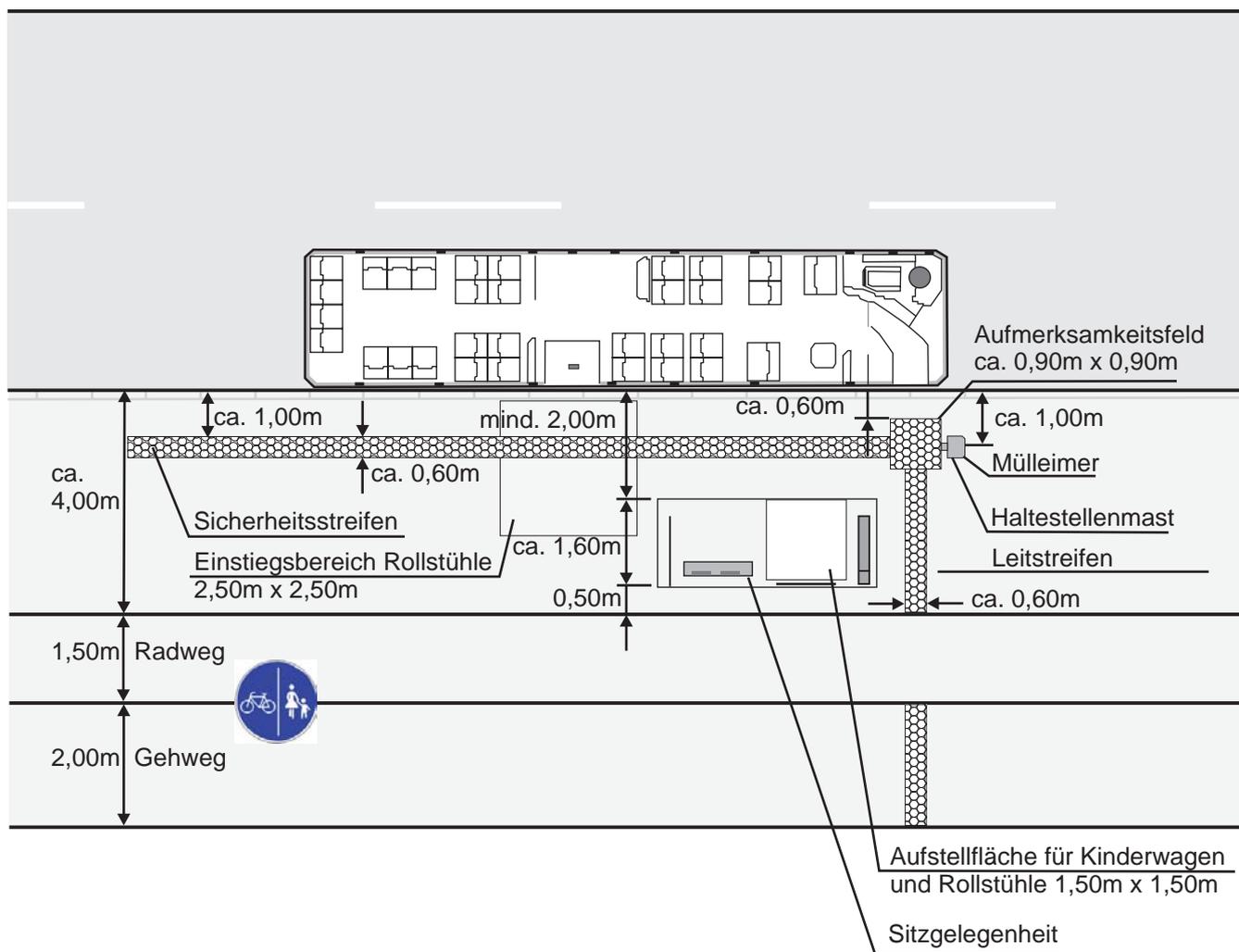
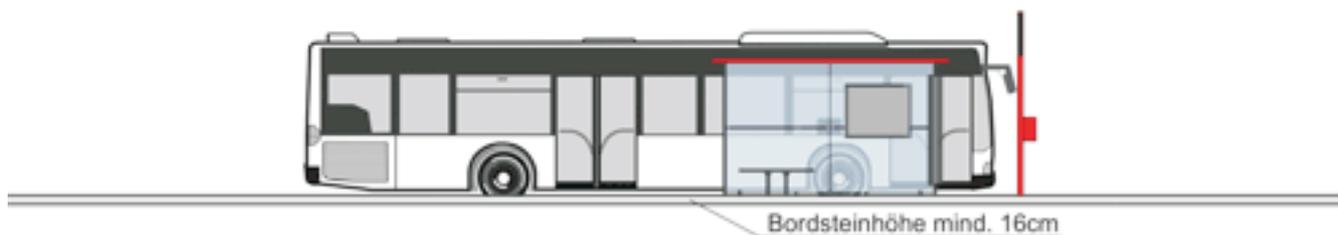
Anlage 4: Erforderliche Haltestellenausstattung ohne Radweg



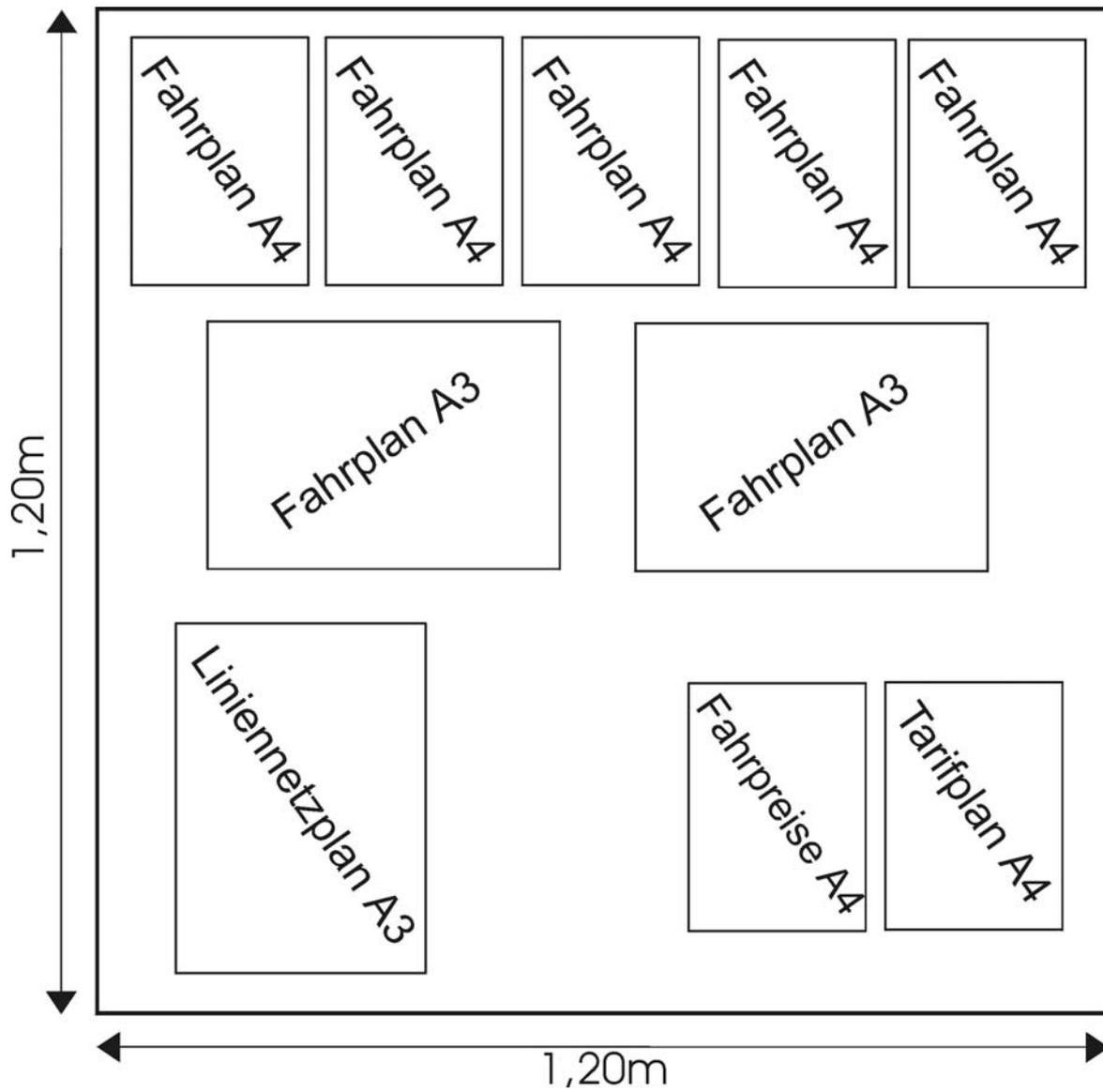
Anlage 5: Erforderliche Haltestellenausstattung mit Mischfläche



Anlage 6: Erforderliche Haltestellenausstattung mit Radweg



Anlage 8: Infovitrine



Anlage 10: Haltestellen Erfassungsbogen (Beispiel)

Haltestellenname:	<u>Jork, Kreuzung</u>
Richtung:	<u>Stade, Steinkirchen</u>
Linien:	<u>30, 32, AST</u>

Haltestellenanlage	Fahrgastinformation
<input type="checkbox"/> am Fahrbahnrand <input checked="" type="checkbox"/> Busbucht <input type="checkbox"/> Buskap Wartefläche <input checked="" type="checkbox"/> befestigt <input type="checkbox"/> unbefestigt <input checked="" type="checkbox"/> getrennt vom Fußweg <input type="checkbox"/> Radweg vor der Wartefläche <input type="checkbox"/> Radweg hinter der Wartefläche <input checked="" type="checkbox"/> mit Bewegungsraum f. Rollstuhlfahrer <input type="checkbox"/> ohne Bewegungsraum f. Rollstuhlfahrer <input type="checkbox"/> mit Leitstreifen u. Aufmerksamkeitsfelder Bordhöhe Wartefläche <input type="checkbox"/> 16 cm (und höher) <input checked="" type="checkbox"/> unter 16 cm <input type="checkbox"/> ohne Bord auf Fahrbahnhöhe Fahrgastunterstand <input checked="" type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> transparent (Glas) <input type="checkbox"/> Holz/Metall <input checked="" type="checkbox"/> Sitzgelegenheiten <input type="checkbox"/> Zustand gut/befriedigend <input type="checkbox"/> Zustand schlecht Weitere Einrichtungen <input checked="" type="checkbox"/> Abfallbehälter <input checked="" type="checkbox"/> Fahrradabstellmöglichkeiten/Zahl: 48 Haltestellenumfeld <input checked="" type="checkbox"/> Zuwegung befestigt <input checked="" type="checkbox"/> abgesenkte Borde an Einmündungen <input type="checkbox"/> Eigenbeleuchtung <input checked="" type="checkbox"/> Beleuchtung durch Straßenleuchten <input checked="" type="checkbox"/> Telefon <input checked="" type="checkbox"/> Briefkasten <input type="checkbox"/> P+R-Plätze / Zahl:	Haltestellenmast <input checked="" type="checkbox"/> vorhanden <input type="checkbox"/> nicht vorhanden <input type="checkbox"/> zwei und mehr Haltestellenschild <input checked="" type="checkbox"/> Haltestellenname <input checked="" type="checkbox"/> Liniennummer(n) <input checked="" type="checkbox"/> Ziel(e) Linie(n) <input checked="" type="checkbox"/> Logo(s) Verkehrsunternehmen <input checked="" type="checkbox"/> Tarifpunktnummer Fahrplanaushang <input type="checkbox"/> nicht vorhanden <input checked="" type="checkbox"/> Abfahrtszeiten Linie(n) <input checked="" type="checkbox"/> Linienführung <input checked="" type="checkbox"/> Fahrdauerangabe <input checked="" type="checkbox"/> Name des/r Verkehrsunternehmen(s) <input checked="" type="checkbox"/> Telefonnummer(n) Verkehrsunternehmen <input type="checkbox"/> Liniennetzplan <input type="checkbox"/> Fahrpreisübersicht Höhe des Fahrplanaushanges von .110..... bis 135..... (cm) Anmerkungen: 3 x A4 Aushänge, 1 x A3 Aushang Tag der Erfassung: 08.07.2003 Uhrzeit der Erfassung: 10:40