



ÖPNV 2019+

Neuaufstellung des
Nahverkehrsplanes
und Neuvergabe
der Busverkehre
im Landkreis
Rotenburg (Wümme)

**Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr
am 2. Mai 2017**

Torsten Lühring





Ausgangslage

- Unter Ausschöpfung einer 10-jährigen Übergangsfrist nach Inkrafttreten der „EG-Verordnung über öffentliche Verkehrsdienste“ 2009 **endet** am **31.07.2019** der **Kooperationsvertrag** des Landkreises mit sieben Verkehrsunternehmen zu den Linienbusverkehren im Landkreis.
- Bestehende **Linienkonzessionen** hat die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) ebenfalls bis zu diesem Datum **befristet**.
- Zum **01.08.2019** vergibt der **Landkreis** als Aufgabenträger für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) die Verkehre in seinem Gebiet neu.
- Im Vorfeld wird die Gelegenheit genutzt, das **Verkehrsangebot** im Landkreis zu überarbeiten.
- Dies geschieht im Wesentlichen im Laufe des Jahres 2017 im Rahmen der Neuaufstellung des **Nahverkehrsplanes** (NVP) 2018-22 des Landkreises.



Gliederung

- Wie soll der **ÖPNV** im Landkreis Rotenburg (Wümme) **zukünftig gestaltet** werden?
- **A. Verkehrsangebot**
- **B. Tarifierung**
- **C. Vergabeverfahren und Kostentransparenz**
- **D. Zeitplan**



A. Verkehrsangebot

- Der Landkreis definiert über den **NVP** im Rahmen seines Sicherstellungsauftrags als ÖPNV-Aufgabenträger, welche **Verkehre** (Umfang und Qualität) er für eine ausreichende Bedienung für erforderlich hält:
- **1. Regionale Hauptlinien**
verbinden zusammen mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) die Grundzentren mit den Mittelzentren sowie diese mit den Oberzentren.
- **2. Schülerbeförderungsnetz**
kann von sonstigen Fahrgästen z.B. am Nachmittag mitbenutzt werden.
- **3. Ergänzungsverkehre**
runden das Angebot abseits der Hauptlinien sowie außerhalb der Schülerbeförderungszeiten mit kleineren Fahrzeugen ab und ermöglichen den Umstieg in den Kernorten auf die Hauptlinien bzw. den SPNV.



1. Regionale Hauptlinien

- Anbindung der **Grundzentren** an ihre **jeweiligen Mittelzentren**, der drei **Mittelzentren** an die **Oberzentren** Hamburg, Bremen und Bremerhaven sowie der drei **Mittelzentren** im Landkreis **untereinander**.
- Ergänzung mit **SPNV** (keine parallelen Hauptlinien).
- **Umstiegspunkte** in jedem Grund- und Mittelzentrum (Bhf./ZOB/Zentr.) Richtung SPNV, untereinander sowie Richtung Ergänzungsverkehre
- (mögliche Anknüpfung an Fernbusnetz prüfen, Autohof Sittensen?)
- zusätzlich Anbindung der **Zentren** sowie wichtiger **Einrichtungen** und **Arbeitgeber**



1. Regionale Hauptlinien

- Linie **630** (Heeslingen–) Zeven – Tarmstedt – Bremen*
- Linie **640** Bremervörde – Oerel – Gnarrenburg – Osterholz-Scharmbeck*
- Linie **3860** OsteSprinter Zeven – Sittensen – Tostedt*
- Linie **820** Bremervörde – Selsingen – Zeven* (zukünftig eine durchgehende Linie **800**)
Linie **800** Zeven – Rotenburg
- Linie **880** Rotenburg – Bothel – Visselhövede
- perspektivisch ggf. auch Verbindungen zu Mittelzentren in Nachbarkreisen

* bereits heute in Förderung (hälftige Teilung rd. 300 T€ mit den Gemeinden)
Alte Verkehrsverträge werden zum 31.07.2019 obsolet.
Überführung ins neue System notwendig.



1. Regionale Hauptlinien

- **Fördererlass landesbedeutsame Buslinien:**
- Anbindung **Mittelzentren** an **Oberzentren** bzw. **SPNV**-Haltepunkte, Lückenschluss SPNV oder besondere touristische Ziele
- max. **98 ct/km** für neue Angebote, **20 ct/km** für Qualitätsverbesserungen
- **hohe Standards** zu erfüllen: i.d.R. Stundentakt, nur ausnahmsweise Zweistundentakt, hohe Reisegeschwindigkeit, lange Betriebszeiten, Vorgaben zu Fahrzeugen, WLAN usw.
- **Zusatzkosten** übersteigen möglicherweise die Förderung erheblich.
- Förderung auf **fünf Jahre** befristet.
- Landkreis prüft Linie **630** (ZVBN/VNO) sowie Linie **3860** OsteSprinter (VNO).



1. Regionale Hauptlinien

- **Finanzierung ab 01.08.2019:**
- Die bisherigen Einzelverträge zu einzelnen Linienverbesserungen gehen in ein **einheitliches Abrechnungssystem** auf.
- An der **hälftigen Kostenteilung** mit den jeweiligen **Gemeinden** soll grundsätzlich festgehalten werden.
- Bereitschaft **weiterer Kommunen** an einer gemeinsamen Beteiligung an zusätzlichen Verkehrsangeboten auf den Hauptlinien?
- Alternativ könnte der Landkreis auch ein **gleichmäßiges Grundangebot** auf allen Hauptlinien sicherstellen und den Gemeinden die **Hinzubuchung** selbstfinanzierter Fahrten ermöglichen.



2. Schülerbeförderungsnetz

- **gegenwärtig** ca. 9.500 Fahrschüler, die von ca. 130 Bussen befördert werden, zzgl. Taxis, insgesamt für **rd. 9 Mio. €** p.a.
- Freistellungsverkehre wurden bereits weitgehend in **ÖPNV-Linien** umgewandelt (Mitnahme von weiteren Fahrgästen wie z.B. Oberstufenschülern möglich).
- **Einzelne** Heranbeförderungen zu Bushaltestellen sowie bestimmte Fahrten zu Grund- und Förderschulen auch weiterhin mit **Taxi** im **Freistellungsverkehr**
- **Netzoptimierung** mit Büro für Verkehrsplanung
- Schüler an Grund- und Förderschulen müssen möglichst, die übrigen sollen in der Regel **umsteigefrei** befördert werden.
- Verlängerung von Fahrten zum **Bahnhof / ZOB / Zentrum** und ggf. sonstigen **wichtigen Zielen**, um die Attraktivität für **sonstige Fahrgäste** zu erhöhen.
- **Bedarfsorientierte Rückfahrten?** (wohl nicht mit großem Bus, aber Einbezug in Anrufsammeltaxi-Systeme prüfen, im Taxi-Freistellungsverkehr ohnehin)



2. Schülerbeförderungsnetz

- neues **Konsultationsverfahren mit den Schulen** (gebündelt Nord/Mitte/Süd)
- **Veränderungen** bei den Schulen **frühzeitiger einplanbar**
- Abstimmung von **Schulanfangs- und -schlusszeiten**
- Hinfahrt zur 1. Stunde bestimmt maßgeblich die Anzahl der Busse und Fahrer.
- Gestaffelte Schulanfangszeiten mit Nachholfahrten zu Grundschulen schwierig.
- **Hinfahrten:** 1. Std. immer, 2. Std. im Umlauf ungünstig, aber häufig gewünscht, ggf. 3. Std. verstärkt ab Klasse 9, um die 1. Std. zu entlasten
- **Rückfahrten:** Grundschulen nach 4., 5., 6. und bei Ganztagschulen 8. Std., weiterführende Schulen grds. nur nach 6., 8. und notfalls 10. Std.
- Mo – Fr möglichst gleicher Fahrplan, ggf. am Freitag weniger Rückfahrten
- **jährliche Fahrplankonferenzen** mit den Schulen in BRV, ZEV und ROW



3. Ergänzungsverkehre

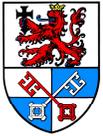
- Runden das Angebot **abseits der Hauptlinien** sowie **außerhalb der Schülerverkehrszeiten** mit kleineren Fahrzeugen ab.
- Anbindung der **Ortsteile** an die **Grund- bzw. Mittelzentren**
- Dort **Umstieg** in regionale Hauptlinien bzw. SPNV möglich.
- Fortentwicklung nicht unbedingt an den Stichtag 01.08.2019 gebunden.

- **a) Bürgerbusse**
- **b) Bedarfsorientierte Bedienformen** (z.B. Anrufsammeltaxi – AST)
- **c) Besondere Freizeitverkehre** (Nachtlinien, Werderbus)



a) Bürgerbusse

- Bereits in **sieben** von 13 Verwaltungseinheiten vorhanden.
- fahren regelmäßig **Montag – Freitag** (in Rotenburg auch Samstagvormittag)
- **eigenwirtschaftlich** auf Rechnung des jeweiligen Vereins
- fester **Zuschuss** des Landkreises (max. 5.000 € p.a.), weitere von Gemeinden
- Landkreis gewährt außerdem Zuschuss für Fahrzeugbeschaffung (1/4 der Kosten, max. 20.000 €, 3/4 von LNVG)
- Linienkonzessionär ist ein **Busunternehmen**, das den Verein auch berät, zukünftig das Busunternehmen des jeweiligen Linienbündels.



b) Bedarfsorientierte Bedienformen

- Abseits der Hauptlinien und außerhalb der Schülerverkehrszeiten können – sofern kein Bürgerbus fährt – sogenannte „**bedarfsorientierte Bedienformen**“ mit kleineren Fahrzeugen das Angebot ergänzen.
- Als Partner bieten sich dafür **Taxiunternehmen** an, zumal viele Fahrzeuge aus dem freigestellten Schülerverkehr nachmittags und abends nicht ausgelastet sein dürften.
- **Konzessionär** wird das **Busunternehmen** des Linienbündels. Weitervergabe an örtliches Taxi-/Mietwagenunternehmen möglich. (Genehmigung von AST-Verkehren nach § 49 PBefG „Verkehr mit Mietwagen“.)
- Perspektivisch könnten verschiedene **Anrufsammeltaxi-Systeme (AST)** in allen 13 Verwaltungseinheiten entstehen.
- Diese würden eine gemeinsame zentrale Infrastruktur (**Mobilitätszentrale**) nutzen, um Fahrtanmeldungen zu koordinieren.
- **Pilot** SG Bothel (Interesse, kein Bürgerbus, ggf. einmaliger Zuschuss ZVBN)



b) Bedarfsorientierte Bedienformen

- **Mögliches Grundmodell:**
- Ein Fahrtangebot wird zu **definierten Bedienzeiten** vorgehalten, z.B. in den Abendstunden vom Bahnhof in die umliegenden Ortschaften oder werktags für Besorgungsfahrten von den umliegenden Ortschaften in den Kernort und zurück.
- Die Inanspruchnahme des Angebots erfordert eine **Voranmeldung** des Fahrtwunsches (30 bis 60 Minuten vor Fahrtantritt).
- **Fahrweg** nicht exakt festgelegt, sondern grobe Reihenfolge der Ortschaften.
- **Einstieg** nur an **Bushaltestellen** (entweder alle oder nur bestimmte, in Einzelfällen auch reine AST-Haltestellen denkbar).
- **Ausstieg** i.d.R. „**vor der Haustür**“ oder auch an Haltestellen.
- Ggf. Einbezug von **Schüler-Rückfahrten** am Nachmittag möglich.
- Die **Kosten** werden maßgeblich von der **Anzahl** der **Fahrtangebote** bestimmt.



b) Bedarfsorientierte Bedienformen

- **Mobilitätszentrale:**
- Informations- und Dienstleistungseinrichtung zu den Themen Mobilität & Verkehr (Fahrplanauskunft, Verkehrsinformationen usw.)
- **zentrale Abwicklung** bedarfsgesteuerter Verkehre (Fahrtwunschannahme, Disposition der Fahrten, Abrechnung usw.)
- Anmeldung der Fahrtwünsche über eine einheitliche **Telefonnummer**, das **Internet** oder eine **Smartphone-App**
- ggf. **EFRE**-Förderung für die Einrichtung, aber auch Fremdvergabe z.B. an eine **bestehende Einrichtung** möglich
- Die teilnehmenden **Fahrzeuge** müssten entsprechend ausgerüstet werden.



b) Bedarfsorientierte Bedienformen

- **Tarif:**
- Der Fahrpreis sollte **zwischen Taxi-** und **Bustarif** liegen,
- entweder Bustarif mit **Komfortzuschlag** oder eigene **Preisstufen** (max. 3).
- Die Tarifgestaltung bestimmt maßgeblich den **Zuschussbedarf**.

- **Ungedeckte Kosten:**
- ZVBN: Gemeinden grds. allein, ZVBN (Kreisebene) nur Anschubfinanzierung
- CUX: Gemeinden bestellen, Landkreis fördert mit 50% von rd. 800 T€ p.a.
- STD: Landkreis zahlt gut 100 T€ p.a.
- ROW: hälftige Kostenteilung denkbar bis zu einer festzulegenden Höchstgrenze (sonst ggf. kreisfinanziertes Grundangebot, insbesondere beim evtl. Einbezug von einzelnen Schülerverkehren)



c) Besondere Freizeitverkehre

- **Nachtlinien** (bislang ohne Landkreis initiiert und finanziert):
- **N63:** in Linie 630 integrieren, zusammen mit SG Zeven und SG Tarmstedt.
- **N83/84:** Rotenburg – Wehldorf, Konzessionär beendet Linie zum 31.07.2017, Verlängerung um 24 Monate bis Stichtag 31.07.2019 gemeinsam mit Stadt Rotenburg und SG Sottrum angestrebt.
- **N75/76:** Konzessionen laufen 2018 aus. SG Fintel will N76 (Riepe) aufgeben. N75 Rotenburg – Scheeßel – Wehldorf ggf. umgestalten und bis 31.07.2019 gemeinsam mit Stadt Rotenburg und Gemeinde Scheeßel verlängern?
- Jeweils hälftige Kostenteilung denkbar. 2019 ggf. Umstellung auf AST prüfen.
- **132/133/135** Bevern – Stade/Freiburg/Buxtehude
keine öffentlichen Zuschüsse (zumindest nicht aus dem Landkreis Rotenburg)
- **Werderbus:** keine öffentlichen Zuschüsse



B. Tarifierung

- Über die **Tarife** im **straßengebundenen ÖPNV** bestimmt der Landkreis über seinen **Nahverkehrsplan** (ggf. zukünftige Änderungen vorbehalten):
 - **1. VBN-/ROW-Tarif**
Gelten für **sämtliche Busverkehre im Landkreis** und in den **VBN** hinein.
 - **2. HVV-Tarif**
ggf. **Übergang** aus o.g. Bustarifen in den **HVV** hinein
 - **3. Niedersachsen-Tarif**
ggf. **Übergang** aus o.g. Bustarifen ins niedersächsische **SPNV-Netz**
- **Allgemein:** Wird ein günstigerer Tarif vereinbart, entsteht i.d.R. ein Tarifverlust, der dem Unternehmen zu ersetzen ist. Mitunter wird vereinbart, dass 25 % der zukünftigen Mehreinnahmen den Zuschuss absenken. Bei einer Neuvergabe der Verkehrsleistung kann der Tarifverlust u.U. in den Angebotspreis aufgehen.



1. VBN-/ROW-Tarif

- In den sechs mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) **assoziierten Verwaltungseinheiten** gilt der **VBN-Tarif** im **Bus- und Schienenbereich**.
- SG **Bothel** und Stadt **Visselhövede** kommen ggf. am 01.01.2018 hinzu.
- In den **übrigen Verwaltungseinheiten** gilt der **ROW-Tarif** auf VBN-Niveau mit Übergangsmöglichkeit in den VBN. Der ROW-Tarif gilt aber **nur im Bus!**
- Der bisher erreichte **Tarifstand** soll auch nach der Neuvergabe **erhalten** bleiben, darüber hinaus eine weitere **Ausweitung des VBN-Tarifs geprüft**.



1. VBN-/ROW-Tarif

- Nach **Rahmenvereinbarung** 2010 **hälftige Kostenteilung** der VBN- und ROW-Tarifverluste (sowie der ZVBN-Verwaltungskosten, nicht aber der Beiträge der assoziierten Gemeinden zum ZVBN-Förderfonds) mit den Gemeinden.
- Der VBN-Tarifverlust auf der **Schiene** ist jedoch lt. ZVBN auf null gesunken, da im Zuge von Neuvergaben durch das Land in den Angebotspreis eingegangen. (Für Visselhövede kämen jedoch wieder Tarifverluste auf der Schiene hinzu, zumindest vorübergehend, je nach Verhalten des Landes bzw. der LNVG.)
- Zur Zeit teilen sich Landkreis und Gemeinden daher nur noch die Tarifverluste für den **VBN-Bustarif** (19 T€ p.a.), den **ROW-Tarif** (nur Bus, 97 T€ p.a.) und die **ZVBN-Verwaltungskosten** (9 T€ p.a.). Die Tarifverluste für vom Landkreis gekaufte **Schülerzeitkarten** zahlt dieser ohnehin allein (rd. 1,74 Mio. € p.a.).
- Im Rahmen der **Neuvergabe** des Busnetzes wird der Tarifverlust jedoch nicht mehr ausgewiesen werden, sondern geht in den Angebotspreis mit ein.



2. HVV-Tarif

- Die Erweiterung des HVV-Tarifes auf der **Schiene** wird zur Zeit verhandelt.
- Der bisherige HVV-Übergangstarif für Bahnzeitkarteninhaber geht darin auf.
- Ein möglicher Einbezug des **OsteSprinters** in den HVV-Tarif ist noch zu prüfen.
- Im Übrigen besteht zur Zeit ein **Übergangstarif** auf einzelnen **Buszubringern** für Inhaber des o.g. HVV-Übergangstarifs.
- Hier wäre ein **allgemeiner Übergangstarif** für sämtliche Buslinien im Landkreis anzustreben, notfalls als reiner Additionstarif (zwei Tarife in einem Fahrschein, d.h. ohne Tarifverlust für die öffentliche Hand).



3. Niedersachsen-Tarif

- Der Niedersachsen-Tarif ist der **landesweite Bahntarif** außerhalb der Tarifverbünde und von außen in diese hinein. Zwar reicht er z.B. auch bis Hamburg, Bremen und Hannover, jedoch grundsätzlich erst einmal nur im SPNV.
- Anders als der Schleswig-Holstein-Tarif hat der Niedersachsen-Tarif (noch) keinen allgemeinen **Übergang in die Tarifverbünde**, um dort mit U-Bahn, Bus, Straßenbahn oder Fähre weiterfahren zu können. Teilweise bestehen reine Additionstarife (sog. „Anschlussmobilität“). Im Einzelkartenbereich wird wohl ein obligatorischer Übergang für alle angestrebt, im Zeitkartenbereich will man den Landkreisen Übergangstarife gegen Kostenerstattung anbieten.
- Den kommunalen Aufgabenträgern wird mittlerweile auch angeboten, den Niedersachsen-Tarif für ihre **Busverkehre** anzuwenden, wenn die Kommunen anfallende Tarifverluste übernehmen.
- Mögliche Additions- oder Übergangstarife aus dem Busnetz heraus wären zu gegebener Zeit zu prüfen. Vorrang haben aber die Verbundtarife HVV und VBN.



C. Vergabeverfahren und Kostentransparenz

- Verfahren zur **Neuvergabe** der Linienbusverkehre zum 01.08.2019 und damit verbundene **Regelungen** u.a. zu Qualitätsanforderungen, weiteren Aufgaben, Abrechnungen, Kostentransparenz sowie späteren Änderungen im Verkehrsangebot.

- **1. Bildung von drei Linienbündeln Nord, Mitte und Süd**
- **2. Direktvergabe Nord und Mitte an eine evb-Tochtergesellschaft**
- **3. Allgemeine Vorschrift für das Süd-Netz**
- **4. Kostentransparenz**
- **5. Mögliche weitere Regelungen**



1. Bildung Linienbündel Nord, Mitte und Süd

- Um die Schülerverkehre effektiv gestalten zu können wird der Landkreis die Linienverkehre in **drei Linienbündeln** Nord, Mitte und Süd – entsprechend der drei **Mittelzentren** Bremervörde, Zeven und Rotenburg sowie der **überörtlichen Schuleinzugsbereiche** – vergeben.
- In jedem der drei Linienbündel wird es also jeweils nur ein **einziges** Verkehrsunternehmen als **Konzessionär** geben, das dann vermutlich Subunternehmen einsetzen wird, wie es heute auch schon teilweise der Fall ist.
- Im Linienbündel Mitte soll dabei eine durchgehende **Linie 800** von Bremervörde über Zeven nach Rotenburg gebildet werden (heute zwei Linien 820 und 800).
- Die Laufzeit der Vergaben könnte **10 Jahre** betragen.



2. Direktvergabe Nord/Mitte an evb-Tochter

- In den Linienbündeln **Nord** und **Mitte** wird dabei eine Direktvergabe an eine **evb-Tochtergesellschaft** angestrebt.
- Dies könnte die **Omnibusbetrieb von Ahrentschildt GmbH** in Grasberg werden, an der neben der evb der Landkreis Osterholz mittlerweile mit 5% (12.500 €) beteiligt ist. Der Landkreis Rotenburg könnte sich in gleicher Höhe beteiligen, wobei der Betriebshof für die hiesigen Verkehre weiterhin bei der **evb** in **Zeven** bliebe.
- Der jeweilige Landkreis hätte die **Stimmenmehrheit** hinsichtlich der Verkehre in seinem Gebiet. Die evb-Tochter müsste mindestens 51% der Verkehre selbst fahren, was (nur) in den Linienbündeln Nord und Mitte gesichert erscheint.
- Der **Zuschussbedarf** für die Verkehre würde **nach Landkreisen getrennt** aufgeschlüsselt werden. Der Landkreis hätte zudem als Gesellschafter Einsicht in die Kalkulation.
- Die Direktvergabefähigkeit dieses Konstruktes hat sich die evb von Rechtsanwälten bestätigen lassen.



3. Allgemeine Vorschrift für das Süd-Netz

- Der **Nahverkehrsplan** definiert **Verkehrsangebot** und **Tarife**.
- Über eine „**allgemeine Vorschrift**“ (Satzung nebst Kooperationsvertrag) gewährt der Landkreis **Ausgleichszahlungen** für die vorgegebene Tarifierung.
- Der Landkreis kann dabei den Ausgleichsbetrag nach oben **begrenzen**, die Unternehmen können aber auch **weniger „bieten“**.
- Die dem Landkreis seit 01.01.2017 übertragenen Ausgleichsmittel für mind. um 25% ermäßigte Zeitfahrkarte im **Ausbildungsverkehr** gehen darin auf.
- Regelungen zu nachträglichen **Zu- und Abbestellungen**
- **Überkompensationskontrolle** (etwa km-Kostensatz zzgl. bestimmte Gemeinkosten, in Höhe begrenzter Gewinn- und Risikozuschlag, abzgl. Fahrgeldeinnahmen, Ausgleichszahlungen und sonstige Einnahmen).



4. Kostentransparenz

- Die Busunternehmen legen für die Linienbündel mindestens jährlich **einheitliche Abrechnungen** vor.
- Sie sind Mitglied oder Kooperationspartner der **VBN GmbH** und wären bei der dortigen Tarifgestaltung sowie Regelungen zur **Fahrgeldaufteilung** ggf. an Weisungen des Landkreises zu binden.
(Hinzu kommen die Fahrgeldeinnahmen und Kosten aus dem **ROW**-Tarifgebiet.)
- Für die Fahrgeldaufteilung werden alle vier Jahre **Fahrgasterhebungen** durchgeführt. Im Bereich der Schülerbeförderung liegen eigene Daten vor.
- Fahrgastzahlen und Zuschussbedarfe sollten damit möglichst auf **Linie, Fahrt** und **Tarifzone** (= Verwaltungseinheit) heruntergebrochen werden. Dies trägt zu mehr Kostentransparenz und einer bedarfsgerechteren **Angebotsplanung** bei.
- Einvernehmlich mit den **Gemeinden** vereinbarte Angebotsverbesserungen können so genauso (**hälftig**) abgerechnet werden, wie Verbesserungen die ausschließlich vom Landkreis oder einzelnen Gemeinden veranlasst werden.
(Für die **Schülerbeförderung** notwendige Fahrten trägt der **Landkreis** allein.)



5. Mögliche weitere Regelungen

- Bestimmte **Qualitätsstandards**
- **Barrierefreiheit** von Fahrzeugen und Haltestellen
- Ggf. Mitnahme von **Fahrrädern** in Bussen
- Betreuung von **Bürgerbusvereinen** und **AST-Systemen** als Konzessionär
- **Öffentlichkeitsarbeit** / einheitlicher Auftritt / Haltestellenschilder
- **Fahrplanauskunft** / Kreisfahrplan / Echtzeitinformationen
- **Betriebsstätte** vor Ort
- MwSt / MiLoG / NTVergG / EU-Beihilferecht / Direktvergabefähigkeit



D. Zeitplan

- 02.05.2017 **Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr** (NVP-Entwurf)
- ab Mai 2017 (erneute) Konferenzen mit den **Schulen** (BRV, ZEV, ROW)
- ab Mai 2017 (erneute) Sitzung(en) der **AG ÖPNV**
- 01.06.2017 Besprechung mit interessierten **(Samt-) Gemeinden** und **VNO** zur Stärkung der Hauptlinien und Anrufsammeltaxi-Systemen
- 01.11.2017 **EU-Vorabbekanntmachung** zum Vergabeverfahren
- 22.11.2017 **Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr** (NVP-Endfassung)
- 20.12.2017 **Kreistagsbeschluss** zum Nahverkehrsplan 2018-22
- 31.01.2018 **Frist für eigenwirtschaftliche Anträge** bei der LNVG
- ab Mitte 2018 **Vergabeentscheidungen** Busnetz
- 01.08.2019 **Betriebsbeginn** nach Neuvergabe **Busnetz**
- nach Bedarf **Betriebsbeginn** möglicher **Anrufsammeltaxi-Systeme**



Ansprechpartner

- Für Anregungen und Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.
- Erster Kreisrat Dr. Torsten Lühring
- Kreishaus: Hopfengarten 2
27356 Rotenburg (Wümme)
- Telefon: 04261 983 2040
- Telefax: 04261 983 88 2040
- E-Mail: torsten.luehring@lk-row.de
- Internet: www.lk-row.de