



Beschlussvorlage Schulverwaltungs- und Kulturamt Tagesordnungspunkt: 5		Drucksachen-Nr.: 2021-26/0151		
		Status: öffentlich		
		Datum: 22.04.2022		
Termin	Beratungsfolge:	Abstimmungsergebnis		
		Ja	Nein	Enthalt.
03.05.2022	Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr			

Bezeichnung:

Nahverkehrsplan des Landkreises Rotenburg (Wümme) 2023-2027

Sachverhalt:

Als zuständigem ÖPNV-Aufgabenträger obliegt dem Landkreis Rotenburg (Wümme) die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Im Nahverkehrsplan wird der Umfang sowie die Qualität des Verkehrsangebotes inkl. der Sicherstellung der Schülerbeförderung konzeptionell dargestellt.

Der bisherige Nahverkehrsplan 2018-2022 hat sich bei der Umsetzung der dort definierten Ziele (u.a. Neuvergabe der Verkehre und neues Liniennetz, Einführung des HVV-Tarifs auf den Bahnstrecken) bewährt und stellt somit eine gute Grundlage für die Fortentwicklung des Nahverkehrsplans dar. Der hier im Entwurf vorliegende sechste Nahverkehrsplan des Landkreises Rotenburg (Wümme) für den Zeitraum 2023 – 2027 basiert auf Grundlagen und Erfahrungen der vorherigen Fassungen mit dem Ziel, auch den weiterhin in der Entwicklung befindlichen Rahmenbedingungen des ÖPNV gerecht zu werden.

Herr Frank Wiesner von der Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO) wird den Entwurf des Nahverkehrsplans in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr vorstellen.

Im Anschluss an die erste Beratung im Fachausschuss beginnt das Beteiligungsverfahren. Die abschließende Behandlung im Fachausschuss soll im November 2022 erfolgen. Der Beschluss über den neuen Nahverkehrsplan ist für die Kreistagssitzung im Dezember 2022 vorgesehen.

Beschlussvorschlag:

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Rotenburg (Wümme) für den Zeitraum 2023 bis 2027 wird in der Entwurfsfassung ins Beteiligungsverfahren gegeben.

In Vertretung

(Dr. Lühring)

Bewertung des Verkehrsangebotes**Erschließungsqualität**

Ort	Einwohner	Ortskategorie [Einwohner]	Bedienung		Bewertung
			Schultag	Ferientag	
Stadt Bremervörde, Stand der Einwohnerzahlen: 20.01.2022					
Bremervörde	11.521	>3.000	ja	ja	ja
Bevern	1.196	1.000-3.000	ja	ja	ja
Elm	1.448	1.000-3.000	ja	ja	ja
Hesedorf	1.835	1.000-3.000	ja	ja	ja
Hönau-Lindorf	458	200-1.000	ja	ja	ja
Iselersheim	337	200-1.000	ja	ja	ja
Mehedorf	190	<200	ja	ja	keine
Minstedt	267	200-1.000	ja	ja	ja
Nieder Ochtenhausen	866	200-1.000	ja	ja	ja
Ostendorf	163	<200	ja	ja	keine
Plönjeshausen	240	200-1.000	ja	ja	ja
Spreckens	300	200-1.000	ja	ja	ja

Stadt Rotenburg, Stand der Einwohnerzahlen: 20.01.2022					
Rotenburg	20.770	>3.000	ja	ja	ja
Borchel	282	200-1.000	ja	ja	ja
Mulmshorn	603	200-1.000	ja	ja	ja
Unterstedt	832	200-1.000	ja	ja	ja
Waffensen	842	200-1.000	ja	ja	ja

Stadt Visselhövede, Stand der Einwohnerzahlen: 31.12.2021					
Visselhövede	5.183	>3.000	ja	ja	ja
Bleckwedel	118	<200	ja	ja	keine
Buchholz	237	200-1.000	ja	ja	ja
Dreeßel	68	<200	ja	nein	keine
Drögenbostel	110	<200	ja	ja	keine
Hiddingen	528	200-1.000	ja	ja	ja
Jeddingen	975	200-1.000	ja	ja	ja
Kettenburg	255	200-1.000	ja	ja	ja
Lüdingen	74	<200	ja	nein	keine
Nindorf	496	200-1.000	ja	ja	ja
Ottingen	281	200-1.000	ja	ja	ja
Rosebruch	122	<200	ja	nein	keine
Schwitschen	477	200-1.000	ja	ja	ja
Wehnsen	83	<200	ja	nein	keine
Wittorf	911	200-1.000	ja	ja	ja

Einheitsgemeinde Gnarrenburg, Stand der Einwohnerzahlen: 01.01.2022					
Gnarrenburg	3.092	>3.000	ja	ja	ja
Augustendorf	243	200-1.000	ja	ja	ja
Barkhausen	243	200-1.000	ja	ja	ja
Brillit	950	200-1.000	ja	ja	ja
Fahrendorf	366	200-1.000	ja	ja	ja
Findorf	329	200-1.000	ja	ja	ja
Glinstedt	597	200-1.000	ja	ja	ja
Karlshöfen	1.303	1.000-3.000	ja	ja	ja
Klenkendorf	229	200-1.000	ja	ja	ja
Kuhstedt	1.084	1.000-3.000	ja	ja	ja
Kuhstedtermoor	237	200-1.000	ja	ja	ja
Langenhausen	539	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: 19.01.2022					
Scheeßel	7.138	>3.000	ja	ja	ja
Abbdorf	294	200-1.000	ja	ja	ja
Bartelsdorf	408	200-1.000	ja	ja	ja
Hetzwege	369	200-1.000	ja	ja	ja
Jeersdorf	1.234	1.000-3.000	ja	ja	ja
Ostervesede	671	200-1.000	ja	ja	ja
Sothel	186	<200	ja	ja	keine
Westeresch	463	200-1.000	ja	ja	ja
Westerholz	566	200-1.000	ja	ja	ja
Westervesede	662	200-1.000	ja	ja	ja
Wittkopsbostel	471	200-1.000	ja	ja	ja
Wohlsdorf	383	200-1.000	ja	ja	ja

Samtgemeinde Bothel, Stand der Einwohnerzahlen: 19.01.2022					
Bothel	2.392	1.000-3.000	ja	ja	ja
Bellen	58	<200	ja	ja	keine
Brockel	1.119	1.000-3.000	ja	ja	ja
Hassel	108	<200	ja	ja	keine
Hastedt	91	<200	ja	ja	keine
Hemsbünde	825	200-1.000	ja	ja	ja
Hemslingen	983	200-1.000	ja	ja	ja
Kirchwalsede	1.101	1.000-3.000	ja	ja	ja
Riekenbostel	125	<200	ja	ja	keine
Söhlingen	505	200-1.000	ja	ja	ja
Süderwalsede	353	200-1.000	ja	ja	ja
Wensebrock	216	200-1.000	ja	ja	ja
Westerwalsede	411	200-1.000	ja	ja	ja
Worth	191	<200	ja	ja	keine

Samtgemeinde Fintel (Grundzentrum Lauenbrück), Stand der Einwohnerzahlen: 10.02.2022						
Lauenbrück	2.697	1.000-3.000	ja	ja	ja	2.131
Appel	26	<200	nein	nein	keine	41
Benkeloh	88	<200	ja	ja	keine	84
Dreihausen	7	<200	nein	nein	keine	8
Drögenholz	20	<200	nein	nein	keine	21
Fintel	2.981	1.000-3.000	ja	ja	ja	2.809
Griemshoop	14	<200	nein	nein	keine	13
Helvesiek	905	200-1.000	ja	ja	ja	770
Hunhorn	15	<200	nein	nein	keine	12
Neddervieh	17	<200	nein	nein	keine	21
Neuenfelde	20	<200	ja	nein	keine	16
Redderberg	51	<200	ja	nein	keine	51
Rehr	75	<200	ja	nein	keine	49
Riepe	90	<200	ja	ja	keine	94
Roter Moor	18	<200	nein	nein	keine	22
Stell	34	<200	ja	nein	keine	36
Stemmen	838	200-1.000	ja	ja	ja	858
Stemmerfeld	10	<200	ja	ja	keine	103
Vahlde	692	200-1.000	ja	ja	ja	683
						0

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: 19.01.						0
Oerel	1.135	1.000-3.000	ja	ja	ja	1.140
Alfstedt	857	200-1.000	ja	ja	ja	885
Barchel	657	200-1.000	ja	ja	ja	649
Basdahl	776	200-1.000	ja	ja	ja	780
Ebersdorf	899	200-1.000	ja	ja	ja	924
Glinde	110	<200	ja	ja	keine	106
Heinschenwalde	506	200-1.000	ja	nein	ja	532
Hipstedt	740	200-1.000	ja	ja	ja	742
Neu-Ebersdorf	140	<200	ja	nein	keine	143
Oese	394	200-1.000	ja	ja	ja	393
Volkmarst	223	200-1.000	ja	ja	ja	245
						0
Samtgemeinde Selsingen, Stand der Einwohnerzahlen: 28.02.2017						0
Selsingen	2.468	1.000-3.000	ja	ja	ja	2.508
Anderlingen	384	200-1.000	ja	nein	ja	384
Byhusen	224	200-1.000	ja	nein	ja	239
Deinstedt	411	200-1.000	ja	ja	ja	407
Farven	387	200-1.000	ja	nein	ja	390
Fehrenbruch	80	<200	ja	nein	keine	84
Godenstedt	183	<200	ja	nein	keine	167
Grafel	95	<200	ja	nein	keine	96
Granstedt	150	<200	ja	nein	keine	159
Haaßel	315	200-1.000	ja	nein	ja	318
Lavenstedt	212	200-1.000	ja	nein	ja	234
Malstedt	244	200-1.000	ja	nein	ja	265
Ober Ochtenhausen	332	200-1.000	ja	nein	ja	342
Ohrel	272	200-1.000	ja	nein	ja	299
Ostereistedt	613	200-1.000	ja	ja	ja	578
Parnewinkel	506	200-1.000	ja	ja	ja	498
Rhade	713	200-1.000	ja	ja	ja	755
Rhadereistedt	354	200-1.000	ja	ja	ja	335
Rockstedt	340	200-1.000	ja	nein	ja	349
Sandbostel	472	200-1.000	ja	nein	ja	467
Seedorf	646	200-1.000	ja	ja	ja	894
						0
Samtgemeinde Sittensen, Stand der Einwohnerzahlen: 14.01.2022						0
Sittensen	6.021	>3.000	ja	ja	ja	5.843
Burgsittensen	40	<200	ja	ja	keine	7
Freetz	248	200-1.000	ja	ja	ja	251
Groß Meckelsen	495	200-1.000	ja	ja	ja	443
Hamersen	500	200-1.000	ja	ja	ja	443
Ippensen	280	200-1.000	ja	ja	ja	281
Kalbe	609	200-1.000	ja	ja	ja	586
Klein Meckelsen	916	200-1.000	ja	ja	ja	923
Kuhmühlen	28	<200	ja	nein	keine	45
Lengenbostel	236	200-1.000	ja	ja	ja	224
Ramshausen	139	<200	ja	ja	keine	159
Tiste	829	200-1.000	ja	ja	ja	884
Vierden	344	200-1.000	ja	ja	ja	327
Wohnste	748	200-1.000	ja	ja	ja	763
						0

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: 24.01.2022						0
Sottrum	5.419	>3.000	ja	ja	ja	5.228
Ahausen	1.410	1.000-3.000	ja	ja	ja	1.377
Bittstedt	64	<200	ja	nein	keine	53
Bötersen	769	200-1.000	ja	ja	ja	769
Clünder	23	<200	nein	nein	keine	25
Clüversborstel	296	200-1.000	ja	ja	ja	250
Everinghausen	141	<200	ja	nein	keine	162
Eversen	527	200-1.000	ja	ja	ja	540
Hassendorf	1.201	1.000-3.000	ja	ja	ja	1.166
Hellwege	1.127	1.000-3.000	ja	ja	ja	1.065
Höperhöfen	280	200-1.000	ja	ja	ja	273
Horstedt	740	200-1.000	ja	ja	ja	714
Jeerhof	30	<200	ja	ja	keine	33
Platenhof	20	<200	ja	nein	keine	20
Reeßum	818	200-1.000	ja	ja	ja	791
Schleeßel	156	<200	ja	ja	keine	153
Stapel	264	200-1.000	ja	ja	ja	258
Stuckenborstel	977	200-1.000	ja	ja	ja	948
Taaken	444	200-1.000	ja	ja	ja	417
Winkeldorf	268	200-1.000	ja	ja	ja	292
Samtgemeinde Tarmstedt, Stand der Einwohnerzahlen: 20.01.2022						0
Tarmstedt	4.088	>3.000	ja	ja	ja	3.873
Breddorf	802	200-1.000	ja	ja	ja	836
Buchholz	518	200-1.000	ja	ja	ja	518
Bülstedt	519	200-1.000	ja	ja	ja	516
Dipshorn	239	200-1.000	ja	ja	ja	224
Hanstedt	238	200-1.000	ja	ja	ja	249
Hepstedt	1.045	1.000-3.000	ja	ja	ja	1.024
Kirchtimke	689	200-1.000	ja	ja	ja	704
Ostertimke	276	200-1.000	ja	ja	ja	274
Steinfeld	227	200-1.000	ja	ja	ja	225
Vorwerk	288	200-1.000	ja	ja	ja	296
Westertimke	451	200-1.000	ja	ja	ja	460
Wilstedt	1.772	1.000-3.000	ja	ja	ja	1.761
						0

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: 31.12.2021						0
Zeven	12.325	>3.000	ja	ja	ja	12.173
Bademühlen	178	<200	ja	ja	keine	204
Badenstedt	353	200-1.000	ja	ja	ja	387
Bockel	170	<200	ja	ja	keine	158
Boitzen	301	200-1.000	ja	ja	ja	320
Brauel	389	200-1.000	ja	ja	ja	404
Brümmerhof	66	<200	ja	nein	keine	72
Brüttendorf	225	200-1.000	ja	ja	ja	224
Ehestorf	171	<200	ja	ja	keine	181
Elsdorf	1.049	1.000-3.000	ja	ja	ja	1.089
Frankenbostel	179	<200	ja	ja	keine	176
Freyersen	167	<200	ja	ja	keine	176
Gyhum	523	200-1.000	ja	ja	ja	467
Hatzte	242	200-1.000	ja	ja	ja	244
Heeslingen	2.602	1.000-3.000	ja	ja	ja	2.485
Hesedorf	740	200-1.000	ja	ja	ja	687
Meinstedt	164	<200	ja	ja	keine	169
Nartum	779	200-1.000	ja	ja	ja	761
Oldendorf	297	200-1.000	ja	nein	ja	333
Rüspel	237	200-1.000	ja	ja	ja	227
Sassenholz	231	200-1.000	ja	ja	ja	194
Steddorf	347	200-1.000	ja	ja	ja	358
Volkensen	132	<200	ja	ja	keine	137
Weertzen	421	200-1.000	ja	ja	ja	476
Wehldorf	239	200-1.000	ja	ja	ja	249
Wense	353	200-1.000	ja	ja	ja	341
Wiersdorf	321	200-1.000	ja	ja	ja	322
Wistedt	276	200-1.000	ja	ja	ja	302

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 an Schul- tagen in den Ferien		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	+	+	x			x		
Elm	1.000-3.000	3-6	+	O	x				x	
Hesedorf	1.000-3.000	3-6	+	+	x			x		
Hönau-Lindorf	200-1.000	3	+	+	x			x		
Iselersheim	200-1.000	3	+	+	x			x		
Minstedt	200-1.000	3	+	+	x			x		
Nieder Ochtenhausen	200-1.000	3	+	+	x			x		
Plönjeshausen	200-1.000	3	+	+	x			x		
Spreckens	200-1.000	3	+	+	x			x		

Stadt Rotenburg										
Borchel	200-1.000	3	+	+	x			x		
Mulmshorn	200-1.000	3	+	+	x			x		
Unterstedt	200-1.000	3	+	+	x			x		
Waffensen	200-1.000	3	+	+	x			x		

Stadt Visselhövede										
Buchholz	200-1.000	3	+	+	x			x		
Hiddingen	200-1.000	3	+	+	x			x		
Jeddingen	200-1.000	3	+	+	x			x		
Kettenburg	200-1.000	3	+	+	x			x		
Nindorf	200-1.000	3	+	+	x			x		
Ottingen	200-1.000	3	+	+	x			x		
Schwitschen	200-1.000	3	+	+	x			x		
Wittorf	200-1.000	3	+	+	x			x		

Einheitsgemeinde Gnarrenburg										
Augustendorf	200-1.000	3	+	+	x			x		
Barkhausen	200-1.000	3	+	+	x			x		
Brillit	200-1.000	3	+	+	x			x		
Fahrendorf	200-1.000	3	+	+	x			x		
Findorf	200-1.000	3	+	+	x			x		
Glinstedt	200-1.000	3	+	+	x			x		
Karlshöfen	1.000-3.000	3-6	+	+	x			x		
Klenkendorf	200-1.000	3	+	+	x			x		
Kuhstedt	1.000-3.000	3-6	+	+	x			x		
Kuhstedtermoor	200-1.000	3	+	+	x			x		
Langenhausen	200-1.000	3	+	+	x			x		

Einheitsgemeinde Scheeßel										
Abbendorf	200-1.000	3	+	+	x			x		
Bartelsdorf	200-1.000	3	+	+	x			x		
Hetzwege	200-1.000	3	+	+	x			x		
Jeersdorf	1.000-3.000	3-6	+	O	x				x	
Ostervesede	200-1.000	3	+	+	x			x		
Westeresch	200-1.000	3	+	+	x			x		
Westerholz	200-1.000	3	+	+	x			x		
Westervesede	200-1.000	3	+	+	x			x		
Wittkopsbostel	200-1.000	3	+	+	x			x		
Wohlsdorf	200-1.000	3	+	+	x			x		

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

Ort	Orts- kategorie	Soll- Bedienung	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		
Samtgemeinde Bothel										
Brockel	1.000-3.000	3-6	+	+	x			x		
Hemsbünde	200-1.000	3	+	+	x			x		
Hemslingen	200-1.000	3	+	+	x			x		
Kirchwalsede	1.000-3.000	3-6	+	+	x			x		
Söhlingen	200-1.000	3	+	+	x			x		
Süderwalsede	200-1.000	3	+	+	x			x		
Wensebrock	200-1.000	3	+	+	x			x		
Westerwalsede	200-1.000	3	+	+	x			x		

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

Samtgemeinde Geestequelle (Grundzentrum Oerel)									
Alfstedt	200-1.000	3	+	-	x				x
Barchel	200-1.000	3	+	+	x			x	
Basdahl	200-1.000	3	+	+	x			x	
Ebersdorf	200-1.000	3	+	-	x				x
Heinschenwalde	200-1.000	3	+	-	x				x
Hipstedt	200-1.000	3	+	o	x			x	
Oese	200-1.000	3	+	-	x				x
Volkmarst	200-1.000	3	+	-	x				x

Samtgemeinde Selsingen									
Anderlingen	200-1.000	3	-	-				x	x
Byhusen	200-1.000	3	-	-				x	x
Deinstedt	200-1.000	3	+	+	x			x	
Farven	200-1.000	3	-	-				x	x
Haaßel	200-1.000	3	-	-				x	x
Lavenstedt	200-1.000	3	-	-				x	x
Malstedt	200-1.000	3	-	-				x	x
Ober Ochtenhausen	200-1.000	3	o	-			x		x
Ohrel	200-1.000	3	-	-				x	x
Ostereistedt	200-1.000	3	+	-	x				x
Parnewinkel	200-1.000	3	+	+	x			x	
Rhade	200-1.000	3	+	-	x				x
Rhadereistedt	200-1.000	3	+	-	x				x
Rockstedt	200-1.000	3	-	-				x	x
Sandbostel	200-1.000	3	o	-			x		x
Seedorf	200-1.000	3	+	+	x			x	

Samtgemeinde Sittensen									
Freetz	200-1.000	3	+	+	x			x	
Groß Meckelsen	200-1.000	3	+	+	x			x	
Hamersen	200-1.000	3	+	+	x			x	
Ippensen	200-1.000	3	+	+	x			x	
Kalbe	200-1.000	3	+	+	x			x	
Klein Meckelsen	200-1.000	3	+	+	x			x	
Lengenbostel	200-1.000	3	+	+	x			x	
Tiste	200-1.000	3	+	+	x			x	
Vierden	200-1.000	3	+	+	x			x	
Wohnste	200-1.000	3	+	+	x			x	

Samtgemeinde Sottrum									
Ahausen	1.000-3.000	3-6	+	+	x			x	

Kategorie + : Soll > Ist

Kategorie o : Soll = Ist

Kategorie - : 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		
Bötersen	200-1.000	3	+	+	x			x		
Clüversborstel	200-1.000	3	+	+	x			x		
Eversen	200-1.000	3	+	+	x			x		
Hassendorf	1.000-3.000	3-6	+	+	x			x		
Hellwege	1.000-3.000	3-6	+	+	x			x		
Höperhöfen	200-1.000	3	+	+	x			x		
Horstedt	200-1.000	3	+	+	x			x		
Reefsum	200-1.000	3	+	+	x			x		
Stapel	200-1.000	3	+	+	x			x		
Stuckenborstel	200-1.000	3	+	+	x			x		
Taaken	200-1.000	3	+	+	x			x		
Winkeldorf	200-1.000	3	+	+	x			x		

Samtgemeinde Tarmstedt										
Breddorf	200-1.000	3	+	+	x			x		
Buchholz	200-1.000	3	+	+	x			x		
Bülstedt	200-1.000	3	+	+	x			x		
Dipshorn	200-1.000	3	+	+	x			x		
Hanstedt	200-1.000	3	+	+	x			x		
Hepstedt	1.000-3.000	3-6	+	+	x			x		
Kirchtimke	200-1.000	3	+	+	x			x		
Ostertimke	200-1.000	3	+	+	x			x		
Steinfeld	200-1.000	3	+	+	x			x		
Vorwerk	200-1.000	3	+	+	x			x		
Westertimke	200-1.000	3	+	+	x			x		
Wilstedt	1.000-3.000	3-6	+	+	x			x		

Samtgemeinde Zeven										
Badenstedt	200-1.000	3	+	+	x			x		
Brauel	200-1.000	3	+	+	x			x		
Brüttendorf	200-1.000	3	+	+	x			x		
Elsdorf	1.000-3.000	3-6	+	+	x			x		
Gyhum	200-1.000	3	+	+	x			x		
Hatzte	200-1.000	3	+	+	x			x		
Hesedorf	200-1.000	3	+	+	x			x		
Nartum	200-1.000	3	+	+	x			x		
Oldendorf	200-1.000	3	-	-			x			x
Rüspel	200-1.000	3	+	+	x			x		
Sassenholz	200-1.000	3	+	+	x			x		
Weertzen	200-1.000	3	+	+	x			x		
Wehldorf	200-1.000	3	+	+	x			x		
Wiersdorf	200-1.000	3	+	+	x			x		
Wistedt	200-1.000	3	+	+	x			x		

Gemeinde Heeslingen										
Boitzen	200-1.000	3	+	+	x			x		
Sassenholz	200-1.000	3	+	+	x			x		
Steddorf	200-1.000	3	+	+	x			x		
Weertzen	200-1.000	3	+	+	x			x		
Wense	200-1.000	3	+	+	x			x		
Wiersdorf	200-1.000	3	+	+	x			x		

VNO-Haltestellenkonzept



erarbeitet von:



April 2022

**Vorgaben zur baulichen
Gestaltung finden Sie
ab Seite 17!**

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung / Zielsetzung.....	3
2.	Zusammenfassung.....	5
3.	Fördermöglichkeiten.....	7
3.1	ÖPNV-Förderprogramm 2017ff des Landes Niedersachsen.....	7
3.2	Förderung über Mittel nach § 7b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes.....	8
4.	Barrierefreier ÖPNV: Gesetzliche Grundlagen.....	9
5.	Personengruppen mit eingeschränkter Mobilität und ihre spezifischen Probleme bei der Nutzung des ÖPNV.....	10
6.	Anforderungen an die barrierefreie Planung, Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen.....	11
6.1	Systemische Abstimmung von Haltestelle und Fahrzeug.....	11
6.2	Bewegungsraum auf Haltestellen-Wartflächen.....	12
6.3	Barrierefreie Zuwegung und Auffindbarkeit von Bushaltestellen.....	12
6.4	Sonstige Elemente der Haltestellenausstattung.....	13
6.5	Haltestellentypen und Anfahbarkeit.....	13
7.	Barrierefreie Haltestellen: Standards und Empfehlungen.....	16
7.1	Grundlagen.....	16
7.2	Baulicher Mindeststandard und weitere Empfehlungen.....	16
7.2.1	Mindeststandards.....	17
7.2.2	Erweiterte Standards.....	21
7.2.3	Kriterien zur Bestimmung von Ausnahmetatbeständen.....	22
7.3	Fahrgastinformation an Haltestellen.....	23
7.3.1	Elemente der Fahrgastinformation an Bushaltestellen und das Zwei-Sinne-Prinzip.....	23
7.3.2	Allgemeine Anforderungen für barrierefreie Informationen visueller und akustischer Art an Bushaltestellen.....	24
	(1) Barrierefreie visuelle Gestaltung statischer Fahrgastinformationselemente.....	24
	(2) Anforderungen an akustische Informationen an Bushaltestellen.....	25
7.3.3	Haltestellenmast / Haltestellenschild.....	26
7.3.4	Fahrplanaushänge.....	30
7.3.5	Dynamische Fahrgast-Informationssysteme (DFI).....	31
7.3.6	Informationen an Bushaltestellen: Innovative Assistenzsysteme.....	33
7.4	Weitere Hinweise zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen und deren Umfeld.....	35
7.5	Haltestellenskizzen.....	38
8.	Barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen: Priorisierung und zeitlicher Umsetzungsplan.....	49
8.1	Rechtlicher Rahmen und Vorgehensweise.....	49
8.2	Barrierefreie Gestaltung als grundsätzliche Anforderung.....	49
8.3	Priorisierung der Haltestellen und zeitlicher Umsetzungsplan.....	50
8.3.1	Einwohnerzahl und Zahl der barrierefreien Haltestellen.....	50
8.3.2	Kategorisierung nach Prioritätsstufen /Priorisierung der Haltestellen nach Bedienungshäufigkeit / Zeitlicher Umsetzungsplan.....	50
8.4	Haltestellenaufnahme / Haltestellenkataster.....	51
9.	Handlungsempfehlungen.....	60
10.	Literaturverzeichnis.....	61

1. Einleitung / Zielsetzung

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. Das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (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. Entsprechend haben die Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO) als Vertreterin der Aufgabenträgerseite und die Verkehrsgemeinschaft Nordost-Niedersachsen (VNN) als Vertreterin der Busunternehmen im Jahr 2003 das erste VNO-/VNN-Haltestellenkonzept erarbeitet. Dieses Konzept wurde im Laufe der Jahre mehrfach aktualisiert und ist Bestandteil der Nahverkehrspläne der VNO-Landkreise.

Mit dem am 01.01.2013 in Kraft getretenen Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und der darin enthaltenen Forderung nach einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV zum 01.01.2022 sowie mit der Überarbeitung von einschlägigen DIN-Normen, die für die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes von Bedeutung sind, ist eine völlige Überarbeitung des Haltestellen-Konzeptes und seine Empfehlungen zur Gestaltung von Haltestellen notwendig geworden.

Adressat des PBefG sind zunächst die ÖPNV-Aufgabenträger, die zur Aufstellung eines Nahverkehrsplans (NVP) verpflichtet sind und die darin die wesentlichen Merkmale und Standards eines barrierefreien ÖPNV zu definieren haben. Allerdings sind die ÖPNV-Aufgabenträger im Regelfall nicht für Haltestellen verantwortlich. Diese Verantwortung liegt bei den Straßenbaulastträgern, für die sich aus dem PBefG keine konkrete Umsetzungspflicht der Barrierefreiheit ergibt. Letzteren kommt aber bei der Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV eine Schlüsselrolle zu, weil sie die Planungshoheit innehaben und für die Umsetzung von Straßenbau- und Haltestellenmaßnahmen verantwortlich sind. Das Konzept beschreibt Handlungsoptionen, die die Beteiligten vor Ort unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten umsetzen können.

Das vorliegende Haltestellen-Konzept basiert im Wesentlichen auf folgende Quellen:

- Studie des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) „Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster. Anforderungen an ein gemeinsames ÖPNV-Haltestellenkataster für Niedersachsen, Bremen und den HVV in Bezug auf einheitlich zu erhebende Haltestellenattribute“, 2017. Erarbeitet wurde diese Studie von der Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft (rms GmbH).
- Die vom Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) erarbeitete Schrift „Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund. Feste bauliche Standards und weitere Empfehlungen. Ein Leitfaden für Baulastträger“, Hamburg 2016. Erarbeitet wurde dieser Leitfaden von einer Facharbeitsgruppe, an der – neben Vertretern/Vertreterinnen des HVV – u.a. die niedersächsischen HVV-Landkreise Harburg, Lüneburg und Stade, Verkehrsunternehmen (aus Niedersachsen die KVG), Mitglieder von Behindertenorganisationen aus Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein sowie Planungsgesellschaften wie die VNO mbH teilgenommen haben.

Weitere Grundlage des vorliegenden Konzepts ist die Veröffentlichung des ZVBN/VBN „Haltestellen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen. Qualitätsanforderungen, Teil 1: Straßengebundener ÖPNV, 6. Aufl. 2021.

Diese Schriften (und damit auch das vorliegenden Haltestellen-Konzept) übernehmen für die bauliche Gestaltung von barrierefreien Haltestellen (Borde, Wartefläche, Bodenindikatoren) die aktuellen DIN-Normen. Damit sind für diesen Teil der Barrierefreiheit von Haltestellen – und damit für die Straßenbaulastträger als zuständige Stellen – die Empfehlungen eindeutig definiert.

Für den Bereich „Fahrgastinformation an Haltestellen“ sind dagegen die Diskussionen über die zu beschreitenden Wege zur Wahrung des auch für die Fahrgastinformation geltenden Zwei-Sinne-Prinzips noch nicht abgeschlossen. DIN-Normen für die Gestaltung und Größe von Schriften im öffentlichen Raum liegen zwar vor, aber die Übertragung auf die stationären Teile der Fahrgastinformation wie Haltestellenschilder, Haltestellenaushänge und ggf. Dynamische Fahrgastinformationssysteme an Bushaltestellen ist bei den derzeit verwendeten Systemen bzw. bei den in den Verbänden festgelegten Standards nicht problemlos möglich. Hinzu kommt für diesen Bereich, dass die Entwicklung von technischen Systemen (App-Lösungen) zur Information der Fahrgäste mit Einschränkungen schnell voranschreitet und bei der immer weitergehenden Verbreitung von Smartphones/iPhones zukünftig einen immer größeren Teil der Fahrgastinformation übernehmen wird. Das vorliegende Konzept stellt für die stationären Elemente der Fahrgastinformation die Anforderungen und Probleme vor und gibt einen Überblick über die Möglichkeiten zur Wahrung des Zwei-Sinne-Prinzips bei der Fahrgastinformation. Als Informationsgrundlage, die auch die Umsetzungsprobleme thematisiert, diente dabei folgende Schrift:

- Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. [LAG] „Barrierefreie Gestaltung von Fahrgastinformationen im HVV im Rahmen des PBefG-Projekts“, 2016

Die Empfehlungen bzw. Standards beider Verkehrsverbände werden für die eher ländlich geprägten VNO-Landkreise dort übernommen, wo es im Sinne der barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen notwendig ist und dort modifiziert, wo die Gegebenheiten ländlich strukturierter Räume dies angezeigt erscheinen lassen. Damit sind die Vorschläge des vorliegenden Haltestellen-Konzeptes für alle VNO-Landkreise anwendbar.

Die ÖPNV-Aufgabenträger verfolgen gemeinsam mit den in der VNN zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen das Ziel, im Austausch mit den Kommunen in ihrer Funktion als Straßenbaulastträger die Barrierefreiheit an den Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs weiter voran zu treiben. Intention dieses Konzeptes ist es dabei, den Kommunen und den Verkehrsunternehmen bei der Verwirklichung dieses Ziels eine möglichst umfassende Hilfestellung und praktische Anregungen zu geben.

Unter Berücksichtigung der vorhandenen finanziellen und planerischen Möglichkeiten wird es nur schrittweise möglich sein, die Haltestellen dem Konzept entsprechend um- bzw. neu zu gestalten. Das Konzept soll im Rahmen von Planungen, d.h. bei Sanierung, Umgestaltung und Neubau, Berücksichtigung finden. Die Umsetzung des Konzeptes ist nur möglich, wenn Kommunen, Verkehrsbetriebe und Aufgabenträger eng zusammen arbeiten.

Gleichzeitig soll das neue Haltestellen-Konzept die für eine umfassende Barrierefreiheit notwendigen Standards für Haltestellen definieren und zudem die Grundlagen für eine Priorisierung von Umbau-/ Neubaumaßnahmen liefern. Außerdem benennt das Konzept Kriterien, die für die Erhebung des Ist-Zustandes von Haltestellen notwendig sind, damit die Erhebungen für den Aufbau neuer bzw. für das Füllen bestehender Haltestellen-Kataster geeignet sind.

Für die Straßenbaulastträger sind insbesondere die Kapitel 6 „Anforderungen an die barrierefreie Planung, Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen“ sowie die im Kapitel 7 „Barrierefreie Haltestellen: Standards und Empfehlungen“ unter 7.2 „Baulicher Mindeststandard und weitere Empfehlungen“ genannten Hinweise wesentlich. Im Kapitel 3 werden die Fördermöglichkeiten von Haltestellenmaßnahmen vorgestellt und im Kap. 8 die Priorisierung von Haltestellen. Die im Konzept vorgenommene Priorisierung von Haltestellen kann dabei als ein erster Schritt zur Umsetzung gesehen werden. Die praxistaugliche Überführung kann nur in Absprache zwi-

schen Aufgabenträger und Straßenbaulastträger erfolgen. Dabei sind auch die im Kap. 8.4 „Haltestellenaufnahme / Haltestellenkataster“ beschriebenen Kriterien bei einer Erfassung der Haltestellen zu beachten.

2. Zusammenfassung

Das vorliegende Haltestellenkonzept berücksichtigt im Hinblick auf die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen die Interessen der ÖPNV-Aufgabenträger sowie der Verkehrsunternehmen und soll für Straßenbaulastträger Hinweise und Handlungsempfehlungen für die Gestaltung von barrierefreien Haltestellen vermitteln.

Gesetzliche Grundlagen

Nach einer Darstellung der Fördermöglichkeiten von Umbau-/Neubaumaßnahmen an Haltestellen werden mit dem Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) und dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die einschlägigen gesetzlichen Grundlagen für die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV benannt.

Nach PBefG § 8 Abs. 3 haben die Aufgabenträger in ihren Nahverkehrsplänen (NVP) die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, dass für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit erreicht wird.

Die Formulierung im PBefG begründet nach Auffassung des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) einen Planungsauftrag an die Aufgabenträger mit Berücksichtigungsgebot im NVP, es beinhaltet kein Umsetzungsgebot. Adressaten des PBefG und seiner Normierung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV sind die Aufgabenträger. Dagegen ergeben sich für Straßenbaulastträger aus den Bestimmungen des § 8 Abs. 3 PBefG keine unmittelbaren Pflichten!

Die spezifischen Anforderungen an die Barrierefreiheit, die sich aus den unterschiedlichen Formen der Mobilitätsbeeinträchtigungen ergeben, werden im Kapitel 5 eingehend beschrieben. Vor diesem Hintergrund kommt das MW zu der Einschätzung, dass unter „vollständige Barrierefreiheit“ eine möglichst weitgehende Annäherung an eine den aktuell geltenden konkreten fachgesetzlichen Anforderungen entsprechende Gestaltung des ÖPNV im Rahmen der Verhältnismäßigkeit verstanden werden muss.

Barrierefreie Haltestellen > Bauliche Gestaltung

Die Anforderungen an die barrierefreie Planung, Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen werden umfassend ab Kapitel 6 dargestellt. Die Barrierefreiheit im ÖPNV kann nur durch eine systemische Abstimmung von Haltestelleninfrastruktur, Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge erreicht werden.

Für einen möglichst niveaugleichen Ein- und Ausstieg in das Fahrzeug sind Haltestellen und Fahrzeuge aufeinander abzustimmen. Als Mindesthöhe des Bordes werden 16 cm empfohlen. Bei reinen Bürgerbushaltestellen kann von dieser Mindesthöhe abgewichen werden, allerdings kann dies dazu führen, dass keine Förderung durch die Landesnahverkehrsgesellschaft erfolgt. Die Spaltbreite zwischen Fahrzeugboden und Bussteigkante sollte nicht mehr als 5 cm betragen. Für die Reduzierung der Spaltbreite zwischen Wagenkasten und Wartefläche wird die Verwendung von Haltestellenborden aus Formsteinen empfohlen, sog. Sonderborde.

Weiterhin sind für Rollstuhlfahrer/innen ausreichend Bewegungsflächen auf der Wartefläche vorzusehen. Festgelegt ist hier die Mindestfläche von 1,50 m x 1,50 m. Die Fläche sollte eine Gesamttiefe von mindestens 2,50 m (Länge der ausgeklappten Rampe plus Bewegungsraum) aufweisen.

Um blinden und seheingeschränkten Fahrgästen die Orientierung zu erleichtern und den selbstständigen Einstieg in das Fahrzeug zu ermöglichen, muss eine Haltestelle mit taktilen Bodenindikatoren ausgestattet sein. Im Sinne einer umfassenden Barrierefreiheit sind auch die Zuwegungen barrierefrei zu gestalten.

Haltestellenbereiche sollten allgemein gut ausgeleuchtet werden.

Beim Neu-, Um- oder Ausbau von Haltestellen sollte darauf geachtet werden, dass die eingesetzten Fahrzeuge die Haltestelle parallel zum Bord anfahren können. Aus diesem Grund werden als Haltestellentypen das Buskap oder die Haltestelle am Fahrbahnrand präferiert. Lediglich in Ausnahmefälle sollten Busbuchten angelegt werden.

Bei den Empfehlungen für die barrierefreie, bauliche Gestaltung von Haltestellen wird auf die aktuellen DIN-Normen und Richtlinien zurückgegriffen. Von der Definition gestaffelter Ausbaukategorien wird abgesehen. Dafür wird ein **Mindeststandard** für die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen definiert, der nur Vorgaben für die wesentlichen baulichen Merkmale einer barrierefreien Haltestelle umfasst und grundsätzlich an jeder Haltestelle umgesetzt werden soll: Der **erweiterte Standard** umfasst den Mindeststandard zuzüglich betrieblicher oder fahrgastbezogener Zusatzausstattungen wie z.B. Fahrgastunterstände (FGU), dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI) oder Bügel zum sicheren Anschließen von Fahrrädern. Inwieweit Zusatzausstattungen vorgesehen werden, bleibt den zuständigen Straßenbaulastträgern vorbehalten.

Sollte die Umsetzung des Mindeststandards am vorgesehenen Standort nicht möglich sein, dann sollten vordefinierte Planungsschritte geprüft und deren Ergebnisse dokumentiert werden. Wenn auch nach dieser Prüfung der Mindeststandard nicht eingehalten werden kann, sollten möglichst viele Aspekte der Barrierefreiheit umgesetzt werden.

Fahrgastinformation an Bushaltestellen

Auch im Hinblick auf den diskriminierungsfreien Zugang zu Fahrgastinformation an Haltestellen gilt das Zwei-Sinne-Prinzip. Für die Nutzung des ÖPNV müssen mindestens zwei der drei Sinne „Hören, Sehen, Tasten“ bedient werden.

Die Fahrgastinformation an Bushaltestellen erfolgt über die statischen Elemente Haltestellenschild, Fahrplanaushang. Aufgrund der technischen Entwicklung sind dynamische Fahrplaninformationssysteme (DFI) als zusätzliche Komponente der Fahrgastinformation an Bushaltestellen hinzugekommen. Da DFI in ländlichen Räumen auch zukünftig nur in sehr geringer Zahl installiert werden, liegt das Schwergewicht der Hinweise in diesem Konzept weiterhin auf die statischen Informationselemente an Haltestellen.

In den ländlich geprägten Räumen wird – abseits der Städte und Verdichtungsräume - ein hoher Prozentsatz der Haltestellen lediglich von einer Buslinie – häufig mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung – bedient. Die Relation ist eindeutig (Wohnorte – Schulstandort und zurück), die Zahl der Abfahrten ist gering. Aufgrund dieser geringen Komplexität des Angebotes in weiten Teilen des VNO-Gebietes und aufgrund von technischen Entwicklungen (App-Lösungen, s. Kapitel 7.3.6) sollte an den Einfachhaltestellen auf die Installation von Lautsprechern verzichtet werden. Zukunftsweisend und zur Wahrung des Zwei-Sinne-Prinzips sollten jedoch alle ÖPNV-Fahrzeuge im VNO-Gebiet mit Außenlautsprechern ausgestattet werden.

Priorisierung und zeitlicher Umsetzungsplan

Da ein barrierefreier Ausbau aller Haltestellen den Straßenbaulastträgern weder planerisch noch finanziell bis zum 01.01.2022 möglich ist, wird eine Priorisierung der Haltestellen mit einer Zeitschiene für die Umsetzung vorgenommen. Die Priorisierung der Haltestellen erfolgt auf Basis der Einwohnerzahlen von Orten/Stadtteilen und der ganzjährigen Bedienungshäufigkeit der Haltestellen. Aus Sicht des ÖPNV-Aufgabenträgers sollten alle Orte/Stadtteile mit mehr als 200 Einwohnern in Abhängigkeit der Größe des Ortes/des Stadtteils folgende Mindestanforderung im Hinblick auf die Zahl barrierefreier Haltestellen als Minimum aufweisen, wobei vorausgesetzt wird, dass die barrierefreie Gestaltung einer Haltestelle in beiden Bedienungsrichtungen erfolgt:

- Ort/Stadtteil 200 – 1.000 Einw. > 1 barrierefreie Haltstelle
- Ort/Stadtteil 1.000 – 3.000 Einw. > 2 barrierefreie Haltestellen
- Ort/Stadtteil 3.000 – 6.000 Einw. > 3 barrierefreie Haltestellen
- Ort/Stadtteil >6.000 Einwohner > je weitere 3.000 Einw. jeweils 1 weitere barrierefreie Haltestelle

Die Kategorisierung der Haltestellen sieht 3 Prioritätsstufen mit einer entsprechenden zeitlichen Umsetzungsplanung vor, die aus der nachfolgenden Tabelle zu ersehen sind.

- Kategorie A > hohe Priorität > bis 2026
- Kategorie B > mittlere Priorität > bis 2028
- Kategorie C > geringere Priorität > nach 2030

Für die jeweilige Kategorisierung/Priorisierung werden folgende Kriterien herangezogen:

- Bedienungshäufigkeit der Haltestelle gestaffelt nach Zahl der Fahrtenpaare, die montags bis freitags ganztägig durchgeführt werden.
- Lage der Haltestelle (Ortskern/Stadtzentrum/Stadtteilzentrum / innerorts / außerorts)
- Haltestellen an besonderen Einrichtungen unabhängig von der Ortslage, die einen höheren Bedarf an barrierefreier Mobilität erwarten lassen.

Auf Basis dieser Kriterien ergibt sich folgende Priorisierungsmatrix:

Ortslage	Bedienung (Fahrtenpaare mo-fr ganztägig)			
	≥ 12	≥ 6	≥ 3	< 3
Einrichtungen mit ÖV-Relevanz [1]	A	A	B	C
Ortskern/Stadtzentrum/Stadtteilzentrum	A	A	B	C
Innerorts	A	B	B	C
Außerorts	B	C	C	C

[1] Unabhängig von der Ortslage

Bei einem konkreten Bedarf oder aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist eine Höhereinstufung von einzelnen Haltestellen seitens des Straßenbulasträgers jederzeit möglich.

Haltestellenaufnahme / Haltestellen-Kataster

Die vorgeschlagene Kategorisierung der Haltestellen ermöglicht es, eine an diesen Vorschlägen orientierte Haltestellenaufnahme vorzunehmen. Für das Haltestellenkataster sollen zunächst nur die Haltestellen erfasst werden, die aufgrund des Kriteriums „Einwohnerzahl“ prioritär umgestaltet werden müssen bzw. Haltestellen, die der Kategorie A zugeordnet sind.

In einem ersten Schritt ist zu prüfen, ob in allen Orten/Stadteilen über 200 Einwohnern nach dem o.g. Schema barrierefreie Haltestellen vorhanden sind. Diese Prüfung kann nur im Zusammenspiel zwischen zuständigen Straßenbulasträger, dem ÖPNV-Aufgabenträger und der VNO erfolgen.

Die Haltestellenerfassung selbst hat sich dabei an das Gutachten des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) „Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster in Niedersachsen“ (2017) und der dortigen Attributliste“ zu orientieren, die im Kap. 8 aufgeführt ist inkl. Erfassungsbögen.

Im Kapitel 9 „Handlungsempfehlungen“ werden die aus Sicht des ÖPNV-Aufgabenträgers notwendigen Maßnahmen dargestellt und das abschließende Kapitel 11 enthält die Prioritätenliste.

3. Fördermöglichkeiten

3.1 ÖPNV-Förderprogramm 2017ff des Landes Niedersachsen

Im Merkblatt der LNVG „ÖPNV-Förderprogramm 2017 ff des Landes Niedersachsen. Vereinfachtes Antragsverfahren für Bushaltestellen mit geringen Investitionskosten von weniger als 50.000 €. Erläuterung und Verfahren“, Stand 03/2017, sind die grundlegenden Voraussetzungen und Elemente für die Beantragung von Fördermitteln im Zuge des vereinfachten Antragsverfahrens benannt.

Danach sind die Ziele des vereinfachten Antragsverfahrens für Bushaltestellen:

- Beachtung der Bedürfnisse im ländlichen Raum;
- Aufwandsreduzierung bei der Antragstellung;
- Zusammenführung von höchstens 8 Einzelmaßnahmen <50.000 €, die innerhalb eines Haushaltsjahres umzusetzen sind.

Aus dem Förderprogramm sind Neu-, Um- und Ausbauten einschließlich Verlegungen sowie Grunderneuerungen von Haltestellen förderfähig. Die Haltestellen sind insbesondere barrierefrei herzustellen und zeitgemäß auszustatten. Verlegungen von Haltestellen sind dann förderfähig, wenn Barrierefreiheit nur so hergestellt werden kann oder wenn die aus Gründen der Verkehrssicherheit erfolgt.

Die Gesamtausgabe dürfen je Einzelhaltestelle 50.000 € nicht überschreiten – für Einzelvorhaben, die über diesen Betrag liegen, ist ein Einzelantrag vorzulegen. Die Zuwendungssumme soll mindestens 25.000 € je Antrag betragen. Je Antrag dürfen maximal 8 Einzelhaltestellen beantragt werden. Dabei gelten gegenüberliegende Haltestellen gleichen Namens im vereinfachten Verfahren als jeweils eine Haltestelle! Kreisangehörige Städte und Gemeinden können pro Jahr maximal ein Antrag genehmigt bekommen.

In Abhängigkeit von Lage, Funktion und Bedeutung der Haltestelle sind folgende Einzelbestandteile förderfähig:

- Warteflächen für Fahrgäste;
- Busbuchten (nur bei verkehrstechnischem Bedarf);
- Borde für Niederflrbusse;
- DIN-konforme Blindenleitsysteme;
- Haltestellenschilder;
- Fahrgastunterstand bei Haltestellen mit mehr als 10 Einsteigern täglich mit Abfallbehälter und Informationsvitrine (Fahrplanaushang, Umgebungsplan, Liniennetzplan, Tarifzonen)
- Beleuchtungsanlage (im Fahrgastunterstand integriert oder außerhalb des FGU im Warteflächenbereich);
- kleinere erforderliche Anpassungen an das Umfeld in Lage und Höhe;
- Fahrradabstellbügel auf der befestigten Wartefläche, ein Bedarf von mehr als 3 Bügeln ist nachzuweisen.
- Zuwendungsfähige Ausgaben sind auch erforderliche Grunderwerbsausgaben.

Anträge sind bis zum 31.05. des Jahres für das Folgejahr einzureichen. Die Förderquote beträgt 75% der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Dem Antragsschreiben sind folgende Unterlagen beizufügen:

- Anlage 1: Darstellung der Einzelmaßnahmen und Kosten je Haltestelle;
- Anlage 2: Dokumentation des Bestandes und Erläuterung der einzelnen Haltestellenmaßnahme;
- Konzeptskizzen der geplanten Maßnahmen;
- Liniennetzplan / Fahrpläne;
- Stellungnahme des ÖPNV-Aufgabenträgers;
- Stellungnahme des zuständigen Behindertenbeauftragten / Behindertenbeirats;
- Stellungnahme aller betroffenen Verkehrsunternehmen;
- ggf. Zustimmung des Straßenbaulastträgers;
- ggf. Auszug aus der Bodenrichtwertkarte / Verkehrswertgutachten.

Weitergehende Informationen sind dem LNVG-Merkblatt zu entnehmen.

3.2 Förderung über Mittel nach § 7b des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes

Seit der Neufassung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) zum 01.01.2017 stehen den ÖPNV-Aufgabenträgern zusätzliche finanzielle Mittel nach § 7a „Ausgleichszahlungen für die Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im straßengebundenen öffentlichen Personenverkehr“ und nach §7b „Finanzielle Unterstützung für die Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personenverkehrs“ zur Verfügung. Nach §7b Abs. 2 sollen die Mittel insbesondere für die Entwicklung von flexiblen Bedienformen verwendet werden. Sie dürfen aber auch für Maßnahmen eingesetzt werden, mit denen der ÖPNV qualitativ und quantitativ weiterentwickelt wird. In der Begründung zum Gesetzesentwurf werden ausdrücklich Investitionen in die Infrastruktur, z.B. die Herstellung von Barrierefreiheit, genannt. (vgl. Niedersächsischer Landtag, 17. Wahlperiode, Drucksache 17/5836, Okt. 2016, S. 18).

Damit können ÖPNV-Aufgabenträger aus den Mitteln nach § 7b also auch Haltestellenmaßnahmen finanziell fördern. Ob ein ÖPNV-Aufgabenträger die Mittel nach §7b auch für eine Förderung von Haltestellenvorhaben nutzt und - wenn ja – in welcher Höhe bleibt der Entscheidung vor Ort überlassen.

Förderrichtlinien für Haltestellenmaßnahmen haben der Landkreis Cuxhaven und der ZVBN schon seit einigen Jahren erlassen. Die Fördermittel stehen dem jeweiligen Straßenbaulastträger zusätzlich zur Landesförderung zur Verfügung.

4. Barrierefreier ÖPNV: Gesetzliche Grundlagen

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) legt im § 8 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.

Das novellierte und seit dem 01.01.2022 gültige PBefG trifft im § 8 Abs. 3 folgende Aussagen:

- Die Aufgabenträger haben in ihrem NVP die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.
- Die genannte Frist gilt nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.
- Bei der Aufstellung des NVP sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören.
- Außerdem muss der NVP Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen enthalten.

Die Formulierung im PBefG begründet nach Auffassung des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) einen Planungsauftrag an die Aufgabenträger mit Berücksichtigungsgebot im NVP. Die Aufgabenträger sind verpflichtet, ein Programm zur Umsetzung der Maßnahmen im NVP aufzustellen, aber es beinhaltet kein Umsetzungsgebot. [Petra de Klein, Folienvortrag „Rechtliche Rahmenbedingungen“, Folie 9, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Workshop „Barrierefreiheit im ÖPNV“ am 24.11.2015 in Hannover].

Die Länder können nach § 62 Abs. 2 PBefG den im § 8 Abs. 3 PBefG genannten Zeitpunkt der Zielerreichung abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen. Allerdings müssen die Gründe für diese Ausnahmetatbestände nachweislich technisch oder wirtschaftlich unumgänglich sein. Von dieser Möglichkeit hat das Land Niedersachsen bislang keinen Gebrauch gemacht.

Wie bereits in der Einleitung erwähnt, sind die Aufgabenträger Adressaten des PBefG und seiner Normierung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV. Dagegen ergeben sich für Straßenbaulastträger aus den Bestimmungen des § 8 Abs. 3 PBefG keine unmittelbaren Pflichten!

„Vollständige Barrierefreiheit“ stellt einen unbestimmten Rechtsbegriff dar. In der Praxis ist die Umsetzung nicht für alle Gruppen von Menschen mit Beeinträchtigungen im gleichen Maße erreichbar, weil sich die Anforderungen der jeweiligen Personengruppe an die Barrierefreiheit unterscheiden und z.T. sogar widersprechen (s. Kap. 4). „Vollständig“ heißt - sinnvoll und allgemein verstanden - eine möglichst weitgehende Annäherung an eine den aktuell geltenden konkreten fachgesetzlichen Anforderungen entsprechende Gestaltung des ÖPNV im Rahmen der Verhältnismäßigkeit.“ [vgl. Petra de Klein, Rechtliche Rahmenbedingungen, Folie 11]

Die Umsetzung der im PBefG genannten Zielbestimmung erfordert die Entwicklung gemeinsamer Vorstellungen, ein abgestimmtes Handeln sowie eine offene Diskussion aller Beteiligten darüber, wie die gesetzlichen Vorgaben konkret umgesetzt werden sollen. [vgl. Hamburger Verkehrsverbund [HVV], „Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund. Feste bauliche Standards und weitere Empfehlungen. Ein Leitfaden für Baulastträger, 2016, S. 4]

5. Personengruppen mit eingeschränkter Mobilität und ihre spezifischen Probleme bei der Nutzung des ÖPNV

Aus der nachfolgenden Übersicht sind die Personengruppen mit eingeschränkter Mobilität oder Sensorik und ihre häufig auftretenden Alltagsprobleme bei der ÖPNV-Nutzung dargestellt:

Personengruppe	Alltagsprobleme bei der ÖPNV-Nutzung
Kleinwüchsige Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> ○ Erreichbarkeit von Bedienelementen, Automaten, Entwertern, Sprechereinrichtungen und Festhaltungsmöglichkeiten
Blinde Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> ○ Auffinden der Haltestelle, Bahnsteigkante, Einstiegstür, Entwerter, Automaten und Bedienelemente ○ Fehlen akustischer und haptischer Informationen (Fahr- und Liniennetzpläne, Ausstiegshaltestelle, Störungsmeldungen) ○ Auswahl der richtigen Linie / des richtigen Fahrtziels an zentralen Haltestellen ○ Gefährdungen, da visuelle Warnsignale nicht wahrnehmbar ○ Verletzungsgefahr durch fehlende Orientierung (Abstürzen, Unterlaufen, Anstoßen)
Sehbehinderte Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> ○ Je nach Schwere der Beeinträchtigung ähnliche Probleme wie bei blinden Fahrgästen
Gehörlose / ertaubte Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> ○ Verstehen von Informationen, die nur akustisch erfolgen ○ Gefährdungen, da akustische Signale nicht wahrgenommen werden ○ Verstehen komplexer schriftlicher Texte
Schwerhörige Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> ○ Je nach Schwere der Beeinträchtigung ähnliche Probleme wie bei gehörlosen Fahrgästen
Rollstuhlnutzende Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> ○ Zugang zur Haltestelle, Bahnsteigen ○ Einstieg in die Fahrzeuge ○ Aufstellung in den Fahrzeugen ○ Erreichbarkeit von Bedienelementen
Rollatornutzende Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> ○ Je nach Schwere der Beeinträchtigung ähnlich Probleme wie Rollstuhlnutzende ○ Nutzung der Festhaltungsmöglichkeiten ○ Fehlen von Sitzplätzen, an denen ein Rollator mitgeführt werden kann ○ Fehlende Sicherungsmöglichkeiten von Rollatoren
Gehbehinderte Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> ○ Je nach Schwere der Beeinträchtigung ähnlich Probleme wie Rollstuhlnutzende
Greifbehinderte Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> ○ Bedienung von Tastern, Entwertern, Automaten ○ Benutzung der Festhaltungsmöglichkeiten
Fahrgäste mit Konzentrations- u. Orientierungsbeeinträchtigung	<ul style="list-style-type: none"> ○ Nichtverstehen von Fahr- und Liniennetzplänen, statischen und dynamischen Informationen sowie von Orientierungshilfen und Warnhinweisen

vgl. HVV, Leitfaden, S. 7 und Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, 2013

Zu den mobilitätseingeschränkten Menschen im weiteren Sinne gehören auch Fahrgäste mit Kinderwagen oder Gepäck, die ggf. auf Hilfestellung durch Dritte beim Ein- und Aussteigen angewiesen sind oder keinen ausrei-

chenden Abstellplatz im Fahrzeug finden. Auch ältere Fahrgäste zählen zur Gruppe der mobilitätseingeschränkten Personen. Ihnen fällt das Treppensteigen, langes Laufen oder langes Stehen zunehmend schwerer und auch die Standsicherheit ist nur noch eingeschränkt vorhanden. Außerdem gehen auch die Fähigkeit zur Erfassung komplexer Sachverhalte sowie auch die Bereitschaft / Fähigkeit zum Umgang mit moderner Technik mit zunehmendem Alter zurück. Entsprechend wird – unter Beachtung des § 8 Abs. 3 PBefG – empfohlen, bei der barrierefreien Gestaltung des ÖPNV die Belange von Menschen mit körperlichen, sensorischen und kognitiven Beeinträchtigungen insgesamt zu berücksichtigen, ohne bestimmte Teilgruppen auszunehmen. (vgl. HVV, Leitfa-den, S. 7-8).

6. Anforderungen an die barrierefreie Planung, Gestaltung und Ausstattung von Haltestellen

Die Barrierefreiheit im ÖPNV kann nur im Zusammenspiel der Aspekte Haltestelleninfrastruktur, Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge sowie Information und Kommunikation mit dem Kunden erreicht werden. Auch der Betrieb und die Unterhaltung der Anlagen (u.a. Wartung, Reinigung, Freihaltung) sowie der Kundenservice tragen zur barrierefreien Nutzbarkeit des ÖPNV bei.

In Bezug auf die Ausgestaltung von Haltestellen und im Zusammenspiel mit den Fahrzeugen sind insbesondere folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

- niveaugleicher Einstieg an allen Türen;
- stufenfreier Haltestellenzugang;
- Auffinden des Haltestellen- und Einstiegsbereiches;
- barrierefreie Nutzbarkeit aller Elemente der Haltestellenausstattung;
- visuelle, akustische und taktile Informationen.

Nachfolgend werden die wesentlichen Aspekte einer barrierefreien Haltestellenplanung und –infrastruktur dargestellt und ihre Bedeutung für mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Personen herausgestellt. Die Umsetzung der Merkmale trägt entscheidend dazu bei, dass die o.g. Anforderungen weitgehend erfüllt werden und behinderte Menschen den ÖPNV in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernisse und ohne fremde Hilfe nutzen können.

6.1 Systemische Abstimmung von Haltestelle und Fahrzeug

Für einen möglichst niveaugleichen Ein- und Ausstieg in das Fahrzeug sind Haltestellen und Fahrzeuge auf Basis örtlicher Gegebenheiten aufeinander abzustimmen. Entsprechend der DIN 18040-3 sollte die Reststufe und Spaltbreite zwischen Fahrzeugboden und Bussteigkante grundsätzlich nicht mehr als 5 cm betragen. Große Unterschiede sind durch eine fahrzeuggebundene Rampe auszugleichen. Für eine selbstständige Nutzung der Rampe durch Rollstuhlfahrer/innen darf die Neigung der Rampe höchstens 12% betragen, da bei größeren Neigungswinkeln die Kippgefahr signifikant ansteigt.

An der Haltestellenkante ist eine feste, verformungsfreie Fahrspur für das Fahrzeug anzustreben, damit die Einstiegshöhe dauerhaft gewahrt bleibt und Schäden am Fahrzeug vermieden werden. Die Bordsteinhöhe sollte mindestens 16 cm (VBN: 15 cm) über Fahrbahnniveau betragen, da diese auch von Niederflurbussen mit ihren Überhängen problemlos befahrbar sind. Auch Bordsteinhöhen von 18, 20 oder 22 cm können zielführend sein. Letzteres ist abhängig vom Fahrzeugeinsatz und setzt optimale Bedingungen im Straßenraum mit ausreichend langen und störungsfreien Anfahrmöglichkeiten voraus. Analog ist auch auf eine möglichst gradlinige Ausfahrt des Fahrzeugs aus dem Haltestellenbereich sicherzustellen. Bei reinen Bürgerbushaltestellen kann von diesen Empfehlungen abgewichen werden, allerdings könnte dann die Förderfähigkeit verloren gehen.

Für die Reduzierung der Spaltbreite zwischen Wagenkasten und Wartefläche wird die Verwendung von Haltestellenborden aus Formsteinen empfohlen, sog. Sonderborde. Diese dienen den Bussen als Anfahrhilfe und unterstützen eine bordsteinparallele Anfahrt und damit die Minimierung des Restspalts. Beim Einbau von Sonderborden ist grundsätzlich auf eine saubere bauliche Ausführung zu achten, damit die Profilsteine

- als Anfahrhilfe wirken und eine hindernisfreie Spurführung bilden,
- eine dauerhafte und wartungsarme Haltestellenkante bilden,
- beim direkten Anfahren verschiebesicher sind,
- eine hohe Trittsicherheit aufweisen und
- den Ein-/Ausstieg vor allem für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste erleichtern. (vgl. HVV, Leitfaden, S. 8f)

Beim Einbau von Sonderborden ist darauf zu achten, dass der Versatz zwischen den normal hohen Borden und den Sonderborden durch Übergangsteine ausgeglichen wird. Sofern in die Sonderbordordnung Entwässerungselemente integriert werden müssen, sollte diese zuerst ausgerichtet und eingebaut werden und die Sonderborde sodann sauber fluchtend ergänzt werden, damit keine reifenschädlichen Kanten entstehen. [vgl. HVV, Leitfaden, S. 47f]

6.2 Bewegungsraum auf Haltestellen-Warteflächen

Bei der Einrichtung einer Bushaltstelle ist zu berücksichtigen, dass Rollstuhlfahrer/innen ausreichend Bewegungsflächen zum Rangieren vor Bedienungseinrichtungen (z.B. Fahrgastinformationstafeln, Fahrkartenautomat) oder zur Ansteuerung des Einstiegsbereiches benötigen. Festgelegt ist hier die Mindestfläche von 1,50 m x 1,50 m. Dementsprechend muss an Haltestellen, bei denen eine Einstiegshilfe notwendig ist, vor der ausgeklappten Einstiegshilfe (Rampe) ein einbaufreier Bewegungsraum von 1,50 m Tiefe vorhanden sein. Die Wartefläche weist dann eine Gesamttiefe von mindestens 2,50 m (Länge der Rampe plus Bewegungsraum) auf. Ist die Haltestelle mit einem Fahrgastunterstand ausgerüstet, muss die Aufstellfläche so tief sein, dass mindestens 1,50 m zwischen Bordsteinkante und Unterstand verbleiben.

In Durchgängen und an kurzen, geraden Engstellen muss eine Mindestdurchgangsbreite von 1,00 m (in Ausnahmefällen wenigstens 0,90 m) vorhanden sein.

Bewegungsflächen müssen für die barrierefreie Nutzung eben und erschütterungsarm sowie bei jeder Witterung für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen befahrbar sein. Plattenbeläge mit hohem Fugenanteil oder sehr grob strukturierte Oberflächen sind problematisch für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen und daher ungeeignet. Als Bodenbelag können Gehwegplatten, Betonpflaster, Asphaltbelag oder Ähnliches eingesetzt werden.

Schließlich ist im Sinne der Barrierefreiheit darauf zu achten, dass die für die Entwässerung notwendige Längs- und Querneigung der Wartefläche den Wert von 2,5 – 3% nicht übersteigt. [vgl. HVV, Leitfaden, S. 9f]

6.3 Barrierefreie Zuwegung und Auffindbarkeit von Bushaltestellen

Um blinden und seheingeschränkten Fahrgästen die Orientierung zu erleichtern und den selbstständigen Einstieg in das Fahrzeug zu ermöglichen, muss eine Haltestelle mit taktilen Bodenindikatoren ausgestattet sein. Diese Bodenindikatoren sollten einheitlich gestaltet sein und einen hohen taktilen, visuellen und möglichst auch akustischen Kontrast zum angrenzenden Bodenbelag aufweisen. An Bushaltestellen kommen i.d.R. Auffindestreifen, Einstiegsfelder und ggf. Leitstreifen zum Einsatz.

Auch die Zuwegung zur Haltestelle beeinflusst die barrierefreie Nutzbarkeit. Grundsätzlich ist auf eine stufenlose und barrierefreie Zuwegung auf den zuführenden Gehwegen zu achten. Dies wird z.B. erreicht durch hindernisfreie und ausreichend breite Gehwege, einen ebenen Bodenbelag, akustische Zusatzeinrichtungen an Licht-

signalanlagen, abgesenkten Bordsteinen oder die Ausstattung von Querungsstellen mit taktil erfassbaren Bodenindikatoren. Größere Höhenunterschiede sind mit Rampen auszugleichen. [vgl. HVV, Leitfaden, S. 10]

6.4 Sonstige Elemente der Haltestellenausstattung

Einbauten und Möblierung an Haltestellen (z.B. Fahrgastunterstände, Abfallbehälter, Mast, Informationsvitrinen, Fahrkartenautomaten) müssen stufenlos erreichbar sein und außerhalb der erforderlichen Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer/innen liegen. Der Abstand von Bodenindikatoren zu fest installierten Elementen darf 60 cm nicht unterschreiten. Für alle Ausstattungselemente ist grundsätzlich auf eine visuell und taktil kontrastreiche Gestaltung zu achten, um für Blinde und sehbehinderte Menschen auffindbar zu sein. Das Mobiliar muss frühzeitig mit dem Langstock ertastbar sein, um die Gefahr des Unterlaufens oder Anstoßens zu vermeiden. Schwebend installierte Elemente, hohe Durchlässe oder Elemente mit überkragendem Lichtraumprofil sind innerhalb der von Einbauten und Hindernissen frei zuhaltenden lichten Raumhöhe von 2,25 m zu vermeiden oder durch spezielle Tasthilfen (z.B. Querstreben, feste Sockel) abzusichern.

An Einstiegshaltestellen sollten in Abhängigkeit von der Bedienungsfrequenz, von der Lage der Haltestelle im Straßenraum und von den örtlichen Gegebenheiten Fahrgastunterstände (FGU) aufgestellt werden. Aus Sicherheitsgründen und um Sichtkontakt zwischen Fahrer/in und Fahrgast herzustellen, sollten FGU transparent und beleuchtet sein. Es ist auf eine kontrastreiche Markierung der Glaswände zu achten. FGU sollten mit einer Informationsvitrine und Sitzgelegenheiten ausgestattet sein, die nebeneinander angeordnet werden. Innerhalb des FGU muss eine ausreichende Standfläche für einen Rollstuhl bzw. Kinderwagen vorhanden sein. Die Fahrgastinformation in Vitrinen ist ausreichend zu beleuchten bzw. kann auch durch die Umgebungsbeleuchtung erreicht werden.

Haltestellenbereiche sollten allgemein gut ausgeleuchtet werden, um das Sicherheitsempfinden zu erhöhen, die Lesbarkeit der Fahrpläne zu gewährleisten und das Erkennen von Kontrasten und Bodenindikatoren sicherzustellen. Wenn möglich, sollte der Standort der Haltestelle auf die Straßenbeleuchtung ausgerichtet sein. Wenn die Umgebungsbeleuchtung nicht ausreicht, ist eine Eigenbeleuchtung der Haltestelle vorzusehen. In ländlichen Regionen ohne Stromversorgung an der Straße können Solarleuchten eine Alternative sein. [vgl. HVV, Leitfaden, S. 10f]

6.5 Haltestellentypen und Anfahrbarkeit

Die Wahl des Haltestellentyps und die Lage der Haltestelle im Straßenraum haben entscheidende Auswirkung auf die Barrierefreiheit. Beim Neu-, Um- oder Ausbau von Haltestellen sollte darauf geachtet werden, dass die eingesetzten Fahrzeuge die Haltestelle reibungslos und gerade (d.h. parallel zum Bord) anfahren können. Außerdem ist auf eine ausreichende Flächenaufteilung zwischen ÖPNV und dem (motorisierten) Individualverkehr im Straßenraum zu achten. Es sollte eine An- und Abfahrtssituation ermöglicht werden, die zu einem möglichen geringen Versatz zwischen Haltestelle und Fahrzeug führt.

Das **Buskap** (Abb. 2, S. 9) bietet i.d.R. die größte Gewähr, dass das gerade Heranfahren der Busse parallel zum Bord der Haltestellenanlage möglich ist, weil dies nicht durch z.B. (widerrechtlich) abgestellte Fahrzeuge verhindert wird. Dadurch kann eine geringe Reststufe und -spalte zwischen Fahrzeug und Haltestellenbord erreicht werden. Eine zusätzliche Querbeschleunigung bei An- bzw. Abfahrt wird vermieden. Außerdem ermöglicht dieser Haltestellentyp dem Fahrpersonal die schnelle und problemlose Einordnung in den fließenden Verkehr. Zudem bietet dieser Haltestellentyp im Regelfall die Möglichkeit zur Anlage einer möglichst großzügigen Wartefläche. Das Buskap bietet daher optimale Voraussetzungen für ein barrierefreies Ein- und Aussteigen an Haltestellen.

Die **Haltestelle am Fahrbahnrand** (Abb. 1, S. 9) ermöglicht i.d.R. eine gerade Anfahrbarkeit der Haltestelle durch die Busse. Probleme können entstehen, wenn Kraftfahrzeuge unmittelbar vor oder hinter der Haltestelle parken und dadurch das direkte Anfahren des Haltestellenbordes verhindern. Mit der Markierung einer Parkverbotszone, der Anordnung von Halteverbotsschildern oder einer gesicherten Fußgängerquerung (Lichtsignalanlage, Zebrastreifen) kann dieser Nachteil gemindert werden.

Busbuchten (Abb. 3, S. 9) sollten nur in besonderen Fällen, in denen die Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs oder verkehrliche Gründe (z.B. Anschlussherstellung) dies erfordern, angelegt werden. Sie begünstigen den fließenden Verkehr, haben aber für die Fahrgäste des ÖPNV und im Hinblick auf die Barrierefreiheit gravierende Nachteile: Bei Ein- und Ausfahrt entstehen ungünstige Querschleunigungen, insbesondere auch für stehende Fahrgäste. Zudem ergeben sich betriebliche Nachteile beim Wiedereinfädeln in den fließenden Verkehr. Der Bus kommt i.d.R. nicht parallel zum Bord zum Halten, so dass ein größerer Spalt zwischen Wartefläche und Fahrzeug entsteht, der für Fahrgäste mit Handicap nur schwer bzw. mit fremder Hilfe zu überwinden ist. [vgl. HVV, Leitfaden, S. 11]

Außerdem ist zu beachten, dass eine ordnungsgemäß angelegte Busbucht nach den „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) eine Entwicklungslänge von 88,70 m und damit einen großen Flächenbedarf hat. In der Realität dürfte die empfohlene Entwicklungslänge für Busbuchten eher selten anzutreffen sein und die beschriebenen Probleme im Hinblick auf die Gewährleistung eines barrierefreien Ein- und Ausstieges sind im Vergleich zu den anderen Haltestellentypen hier am größten.

Innerorts sollte daher der Einrichtung von Haltestellenkaps oder dem Halt am Fahrbahnrand der Vorzug gegeben werden. Busbuchten sollten im Hinblick auf die Belange der Barrierefreiheit innerorts nur in begründeten Ausnahmefällen eingerichtet werden, wenn örtliche Rahmenbedingungen (z.B. auf freien Strecken bzw. an verkehrsreichen Straßen) oder betriebliche Gründe (z.B. Anschlussherstellung) andere Lösungen nicht ermöglichen. Folglich sollte auch beim Um- oder Ausbau einer bestehenden Bushaltestelle geprüft werden, ob durch die Wahl eines anderen Haltestellentyps, z.B. Umwandlung einer Busbucht zum Buskap, die Ein- und Ausstiegsverhältnisse optimiert werden können. [vgl. HVV, Leitfaden, S. 12]

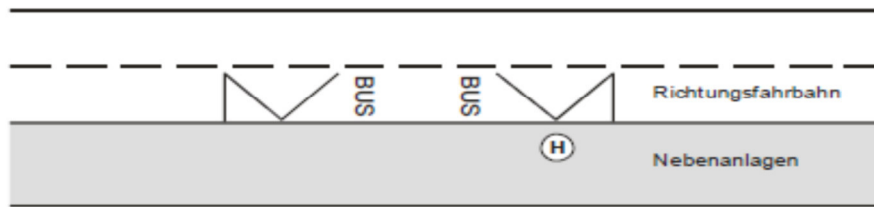


Abbildung 1: Prinzipskizze Haltestelle am Fahrbahnrand

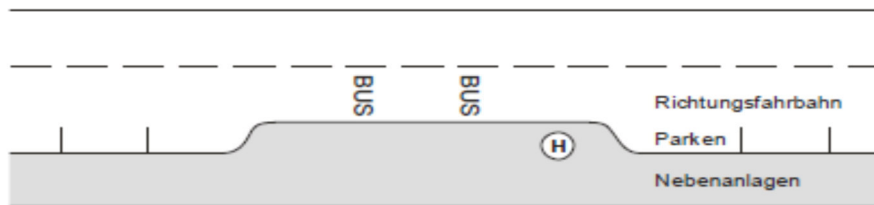


Abbildung 2: Prinzipskizze Buskap

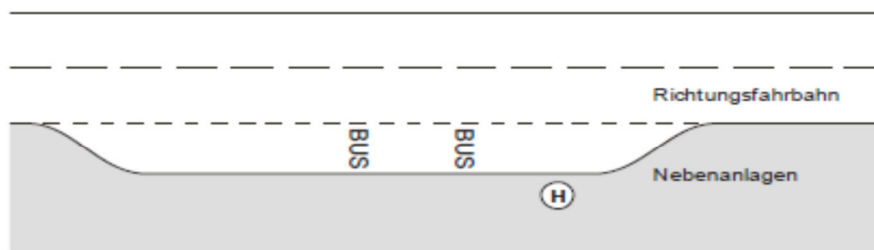


Abbildung 3: Prinzipskizze Busbucht

ZVBN, Haltestellen, S. 6

7. Barrierefreie Haltestellen: Standards und Empfehlungen

7.1 Grundlagen

Basis für die erarbeiteten Standards und Empfehlungen für barrierefreie Haltestelle sind die Anforderungen in den allgemein anerkannten Regelwerken und Richtlinien zur barrierefreien Gestaltung von Verkehrsanlagen:

- DIN 1450 „Schriften - Leserlichkeit“, 2013
- DIN 18040-1 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 1: Öffentliche Gebäude“ (2010)
- DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ (2014)
- DIN 32975 „Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung“ (2009)
- DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“ (2011)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs“ (EAÖ, 2013)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA, 2011)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL, 2012)
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: „Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen“ (RASt 06, 2006)

7.2 Baulicher Mindeststandard und weitere Empfehlungen

Von der Definition gestaffelter Ausbaukategorien wird abgesehen. Dafür wird ein Mindeststandard für die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen definiert, der nur Vorgaben für die wesentlichen baulichen Merkmale einer barrierefreien Haltestelle umfasst und grundsätzlich an jeder Haltestelle umgesetzt werden soll (zu Ausnahmen/Abweichungen siehe unten).

Der **Mindeststandard** umfasst die barrierefreie Mindestausstattung einer Haltestelle und soll im Falle eines Neu-, Um- und/oder Ausbaus für jede Haltestelle eingehalten werden.

Der **erweiterte Standard** umfasst den Mindeststandard zuzüglich betrieblicher oder fahrgastbezogener Zusatzausstattungen wie z.B. Fahrgastunterstände (FGU), dynamische Fahrgastinformationssysteme (DFI) oder Bügel zum sicheren Anschließen von Fahrrädern. Inwieweit Zusatzausstattungen vorgesehen werden, bleibt den zuständigen Straßenbaulastträgern vorbehalten. Sie werden sich in erster Linie an die Funktion der Haltestelle im Liniennetz (z.B. Verknüpfungshaltestelle) und an der Bedienungsfrequenz orientieren. Es werden an dieser Stelle Empfehlungen ausgesprochen, wie die Zusatzausstattungen in Bezug auf die Barrierefreiheit gestaltet werden sollten.

Ziel ist die Umsetzung des Mindeststandards. Sollte dies am vorgesehenen Standort nicht möglich sein, sollten vordefinierte Planungsschritte geprüft und deren Ergebnisse dokumentiert werden. Wenn auch nach dieser Prüfung der Mindeststandard nicht eingehalten werden kann, sollten möglichst viele Aspekte der Barrierefreiheit umgesetzt werden.

Busbahnhöfe bzw. größere Verknüpfungsanlagen werden i.d.R. von zahlreichen Buslinien frequentiert. Die Anzahl der Haltestellenpositionen ist deutlich höher als bei Standardhaltestellen im Straßenraum. Diese Anlagen weisen einen höheren Platzbedarf auf und stellen besondere Anforderungen an die Bauform, auch städtebauliche Aspekte können bei der Gestaltung eine Rolle spielen. Die barrierefreie Gestaltung von Busanlagen beruht im Grundsatz auf dem o.g. Mindeststandard. Die Ausstattungsmerkmale variieren jedoch in Abhängigkeit von der Bauform, den Wegebeziehungen oder der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln. Aus diesem Grund sind größere Busanlagen nicht Gegenstand dieses Konzeptes.

7.2.1 Mindeststandards

Nachfolgende, tabellarische Übersicht in Anlehnung an HVV, Leitfaden, S. 15ff und dem MW-Gutachten „Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster“, S. 15ff.

Wartefläche				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Erreichbarkeit	Wartefläche muss stufenlos erreichbar sein	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mindestens ein stufenloser Zugang. ○ Bei größeren Niveauunterschieden sollten Rampen vorhanden sein. ○ Im Zugangsbereich/in Durchgängen muss eine lichte Durchgangsbreite von mind. 1 m eingehalten werden; nur in Ausnahmefällen sind 0,90 m zulässig. 	Gehwege sind ausreichend breit anzulegen und zu befestigen. Es sollte eine nutzbare Gehwegbreite von mind. 1,80 m, vorzugsweise von 2 m, eingehalten werden. Bordsteine im Zugangsbereich sollten gem. DIN 32984 abgesenkt werden.	DIN 18040-3 H BVA EAÖ DIN 18040-1
Erreichbarkeit	Rampen müssen verkehrssicher und für mobilitätseingeschränkte Personen barrierefrei nutzbar sein	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mindestbreite von Rampen 1,20 m. ○ Längsgefälle max. 6%. ○ Querneigungen unzulässig. ○ An Zu-/Abgängen von Rampen Bewegungsflächen von mind. 1,50 x 1,50 m. ○ Ab 6 m Rampenlänge ist ein Zwischenpodest mit nutzbarer Länge von 1,50 m vorzusehen. ○ In Verlängerung einer Rampe darf keine Treppe angeordnet werden. 	Je nach Frequentierung kann bei Rampenlängen > 6 m für die Begegnung von Rollstühlen eine Fläche von 1,80 x 1,80 oder entsprechende Ausweichmöglichkeiten erforderlich werden.	DIN 18040-1 DIN 18040-3
Neigung	Wartefläche ist neigungsarm und mit geringem Quergefälle gestaltet	<ul style="list-style-type: none"> ○ Max. Längsneigung 3%. ○ Querneigung soll lotrecht zur Gehrichtung nicht mehr als 2,5% betragen. 	Beträgt die Längsneigung zwischen 3 und 6% sollten im Abstand von max. 10 m ebene Bereiche zum Ausruhen/Abbremsen vorgesehen werden.	DIN 18040-3 H BVA EAÖ
Bodenbelag	Wartefläche verfügt über einen befestigten Belag, der leicht, erschütterungsarm und gefahrlos begeh- und befahrbar ist.	<ul style="list-style-type: none"> ○ Befestigter Oberflächenbelag 	Baumaterialien mit ebenen, erschütterungsarmen, rutschfesten sowie fugenlosen bzw. engfugigen Oberflächen (Gehwegplatten, Pflastersteine, Bitumen). Wartefläche sollte vom Seitenraum oder Gehweg visuell unterscheidbar sein.	DIN 18040-3 EAÖ

Wartefläche (Fortsetzung)				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Bewegungsfläche	Ausreichende Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer/innen für Richtungswechsel und Rangiervorgänge	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mindestflächenbedarf 1,50 x 1,50 m. ○ Diese Mindestfläche muss auch vor Einbauten (FGU) und fahrzeugseitigen Einstiegshilfen gewährleistet sein. ○ Für den Einsatz von fahrzeugseitigen Einstiegshilfen (Rampen) ist im Bereich der 2. Tür eine anbaufreie Fläche von mind. 2,50 x 2,50 m erforderlich. 	<p>Die nutzbare Breite der Wartefläche beträgt i.d.R. 3 – 4 m, sollte jedoch die Mindestbreite von 2,50 m nicht unterschreiten, insbesondere nicht an der 2. Tür. Bei starkem Fahrgastaufkommen oder bei hohem Fahrgastlängsverkehr sind größere Breiten erforderlich.</p> <p>Sollten 2,50 m Breite nicht umsetzbar sein, kann durch Einsatz eines Formsteins mit mind. 22 cm Höhe und bei Sicherstellung einer geraden An- und Abfahrt der Busse ein barrierefreier Einstieg ggf. auch ohne Rampeneinsatz ermöglicht werden. In diesen Fällen kann die nutzbare Breite auf mind. 1,50 m reduziert werden. Für Formsteine mit 22 cm Höhe gelten besondere Voraussetzungen. Auch die eingesetzten Fahrzeuge müssen Türsysteme aufweisen, die mit dem Sonderbord in Höhe von 22 cm kompatibel sind.</p>	DIN 18040-3 H BVA RASt EAÖ
Bewegungsfläche	Ausreichende Sicherheitsabstände zu anderen Verkehrsflächen	<ul style="list-style-type: none"> ○ Bei hinter der Wartefläche geführten Radwegen ist ein Zuschlag für einen rückseitigen Sicherheitsstreifen von 0,50 m zu berücksichtigen. ○ Bei beengten Verhältnissen kann dieser auf 0,30 m reduziert werden. 		EAÖ RASt
Bordstein	Reduzierung von Restspalt und –stufe zwischen Haltestellenbord und Fahrzeuginstieg. Ein-/Ausstieg mit Rollstuhl/Rollator soll ohne besondere Erschwernis möglich sein	<ul style="list-style-type: none"> ○ Bordsteinhöhe mind. 16 cm (VBN: 15 cm) über Straßenniveau. ○ Wenn gradlinige und störungsfreie Anfahrt gewährleistet ist, sollte eine Bordhöhe von 18 cm gewählt werden (Buskap, Haltestelle am Straßenrand). ○ Bei Bordhöhe > 18 cm ist das Bord visuell kontrastierend vom Belag der Wartefläche auszuführen. ○ Die Mindestlänge des Hochbordes soll i.d.R. 15 Meter betragen. Ausnahmen aufgrund besonderer örtlicher Gegebenheiten können in Abstimmung mit dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen zugelassen werden. 	<p>Bei ausreichend langen und gradlinigen Anfahrmöglichkeiten und/oder bei Warteflächen <2,50 m sollte geprüft werden, ob eine Bordhöhe von 22 cm realisierbar ist, um einen Einstieg ohne Einstiegshilfen zu ermöglichen. Die Kompatibilität mit den eingesetzten Fahrzeugtypen ist zu beachten.</p> <p>Verwendung von Formsteinen (Sonderborde) wird empfohlen, da sie den Spalt zwischen Fahrzeug und Bord reduzieren und eine gute Anfahrhilfe bieten. Sofern eine Bordhöhe von 22 cm vorgesehen ist, kann nur ein spezielles Sonderbord zum Einsatz kommen.</p>	RASt H BVA EAÖ

Wartefläche (Fortsetzung)				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Bodenindikatoren	Der Einstiegsbereich (Tür 1) ist mittels taktiler und visuell kontrastierender Bodenindikatoren auffindbar	<ul style="list-style-type: none"> ○ Warteflächen sind mit Bodenindikatoren auszustatten. Mindestmaße gem. DIN. <p>Einfachhaltestellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Auffindestreifen (mit Rippenprofil parallel zum Bord) mit Tiefe von mind. 60 cm, vorzugsweise 90 cm über die gesamte Breite des Gehwegs. ○ Streifen endet in einem Einstiegsfeld (Rippenprofil parallel zum Bord), das die Position des Einstiegs (Tür 1) markiert. ○ Einstiegsfeld schließt in Fahrtrichtung des Busses unmittelbar an den Mast an. ○ Maße Einstiegsfeld: Breite 120 cm, Tiefe 90 cm; Abstand zum Bord 30 cm. <p>Mehrfachhaltestellen</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Markierung des Haltestellenbereiches durch einen Leitstreifen (Rippenprofil parallel zum Bord) mit Breite von 30 cm über die gesamte Bussteiglänge parallel zur Bordsteinkante. ○ Leitstreifen geht mittig vom Einstiegsfeld ab; Abstand zur Bordsteinkante 60 cm. ○ An Mehrfachhaltestellen ohne feste zweite/dritte Abfahrtsposition sind nur im vorderen Einstiegsbereich Auffindestreifen und Einstiegsfeld erforderlich. ○ Abstand zwischen Bodenindikatoren zu fest installierten Elementen, an denen vorbeigeführt werden soll, darf 60 cm nicht unterschreiten. 	Bei Querung eines Radweges ist der Auffindestreifen zu unterbrechen. An (End-)Haltestellen, die nur zum Ausstieg dienen, sind keine Bodenindikatoren notwendig.	DIN 18040-3 DIN 32984

Ausstattung / Möblierung				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Haltestellenmast	Mast wird einheitlich aufgestellt und ermöglicht sehbehinderten Menschen das Auffinden der Tür 1.	<ul style="list-style-type: none"> ○ Mast soll so platziert werden, dass er sich auf Höhe der Fahrzeugfront des haltenden Busses befindet. ○ Mast steht in Fahrtrichtung hinter dem Einstiegsfeld im Schwenkbereich des Langstocks. ○ Abstand zur Bordkante beträgt i.d.R. 50 cm (wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt). Ist die Fahne Richtung Fahrbahn ausgerichtet, dann solle der Abstand erhöht werden. ○ Position des Mastes darf den Mindestflächenbedarf von Rollstühlen nicht einschränken. ○ Zur eindeutigen Unterscheidung von anderen Masten im Straßenraum haben die Haltestellenmasten eine einheitliche Lackierung. 	Bei Platzmangel, z.B. Gehweg <2,50 m, direkt angrenzender Bebauung oder topografischen Besonderheiten, kann der Mast auf der fahrbahnabgewandten Seite bzw. an der inneren Leitlinie einer Hauswand platziert werden. Wenn auch dann der Mindestflächenbedarf für Rollstuhlfahrer/innen nicht eingehalten werden kann, sollte eine Verlegung der Haltestelle geprüft werden.	DIN 18040-3 H BVA
Aushangkasten / Aushangfahrplan	Aushangfahrplan sollte einheitlich aufgehängt werden und eine akzeptable Lesehöhe für alle Fahrgäste aufweisen.	<ul style="list-style-type: none"> ○ An jeder Haltestelle ist am Haltestellenmast ein Aushangkasten zu befestigen. ○ Höhe zwischen 1 m (Unterkante) und 1,70 m (Oberkante). Mittlere Sichthöhe beträgt dann 1,40 m. ○ Es sollten max. 2 Aushangfahrpläne übereinander angebracht werden. ○ Bei mehr als 2 Fahrplänen ist der Einsatz einer Vitrine oder eines Rondells vorzusehen. In diesem Fall ist zu gewährleisten, dass um den Mast der Mindestflächenbedarf von Rollstühlen von 1,50 m x 1,50 m eingehalten wird. 	An Haltestellen mit Fahrgastunterstand und Informationsvitrine kann der Aushangfahrplan am Mast entfallen. Es ist zu beachten, dass unter dem Aushangfahrplan kein Abfallbehälter angebracht wird.	
Abfallbehälter	Ausstattungs-elemente müssen stufenlos erreichbar sein. Sie sind visuell kontrastreich und taktil erkennbar zu gestalten.	<ul style="list-style-type: none"> ○ An jeder Haltestelle soll ein Abfallbehälter aufgestellt werden. ○ Befestigungshöhe max. 90 cm (Oberkante) ○ Behälter sollten taktil frühzeitig erkennbar sein. 	Abfallbehälter sollten außerhalb der Bewegungsflächen liegen und der Abstand von mind. 60 cm von Bodenindikatoren sollte eingehalten werden. Nur wenn kein anderer Standort möglich ist, sollte der Behälter am Mast angebracht werden. In diesem Fall sind sie vom Einstiegsfeld abgewandt zu montieren. Dies geht allerdings nur, wenn der Aushangfahrplan im FGU angeordnet ist.	BO Kraft §32 DIN 18040-3 H BVA

Ausstattung / Möblierung (Fortsetzung)				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Beleuchtung	Ausreichende und blendfreie Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> ○ Haltestellen sollten ausreichend beleuchtet sein. ○ Anordnung möglichst in unmittelbarer Nähe von Lichtquellen. ○ Ansonsten: Eigene Lichtquelle. 	Blendfreie Grundbeleuchtung ohne Schattenbildung. An Straßen ohne Stromversorgung können Solarleuchten eine Alternative darstellen.	DIN 18040-3 EAÖ

7.2.2 Erweiterte Standards

In Abhängigkeit der Bedienungshäufigkeit der Haltestelle, ihrer Lage im Straßenraum sowie ihrer Funktion können weitere Ausstattungselemente zusätzlich zum Mindeststandard vorgesehen werden, die aus der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen sind. Diese Übersicht ist in Anlehnung an den HVV, Leitfaden (S. 20ff) und der MW-Studie (S. 18ff.) entwickelt worden.

Ausstattung / Möblierung				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Fahrgastunterstand (FGU)	FGU sind stufenlos erreichbar und bieten ausreichend Aufstellfläche für Rollstühle	<ul style="list-style-type: none"> ○ FGU müssen stufenlos erreichbar sein. ○ Lichte Höhe beträgt 2,25 m. ○ Größe ist so zu bemessen, dass innerhalb des FGU eine einbaufreie Aufstellfläche für Rollstühle von mind. 1,50 x 1,50 m vorgehalten werden kann. 	Zur einheitlichen und hindernisfreien Aufstellung des FGU bietet sich der Raum zwischen Haltestellenmast und Bustür 2 an.	DIN 18040-3
	Erforderliche Bewegungsflächen werden freigehalten	<ul style="list-style-type: none"> ○ Zwischen Seitenwänden des FGU und Bordkante ist eine Durchgangsbreite von mind. 1,50 m freizuhalten. ○ FGU dürfen Einsatz von Klapprampen nicht behindern (2,50 m Klapprampe + Bewegungsfläche). 	Durchgangsbreite kann z.B. bei baulichen Zwängen auf 1 m reduziert werden, wenn hinter dem FGU mind. 1,50 m Gehwegbreite vorhanden ist und keine Behinderungen für Rampeneinsatz vorliegt. Bei Verzicht auf Seitenscheiben kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.	H BVA EAÖ
	Sicherheitsabstand zu anderen Verkehrsflächen		Hinter dem FGU sollte ein Abstand von 0,50 m zum angrenzenden Radweg oder Gebäude eingehalten werden. Bei beengten Verhältnissen kann das Abstandsmaß auf 0,30 m reduziert werden.	EAÖ
	Blendfreie Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> ○ FGU ist so zu beleuchten, dass Fahrgastinformation in der Vitrine und bei davor stehenden Fahrgästen lesbar ist. 	Beleuchtung des FGU sollte keine Schattenbildung hervorrufen	DIN 32975

Ausstattung / Möblierung (Fortsetzung)				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Fahrgast-Unterstand (FGU)	Sitzgelegenheiten sollten in angemessener Höhe vorhanden und barrierefrei gestaltet sein.	<ul style="list-style-type: none"> ○ Sitzgelegenheiten sind mit Arm- und Rückenlehnen ausgestattet. ○ Sitzhöhe 46 – 48 cm. ○ Sitzgelegenheiten sind in einer Hälfte des FGU anzuordnen, um ausreichend Aufstellfläche für Rollstühle vorzuhalten. ○ Vor Informationstafeln sind ausreichende Bewegungsflächen freizuhalten. 	Sitzgelegenheiten sollten möglichst mit dem Langstock ertastbar und visuell kontrastreich gestaltet sein sowie glatte, waagrecht angebrachte Sitzflächen aufweisen.	DIN 18040-3 H BVA
Statische Fahrgastinformation	Freie Zugänglichkeit und akzeptable Lesehöhe für alle Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> ○ Vitrinen im FGU dürfen nicht über bzw. hinter Sitzgelegenheiten angebracht werden. ○ Maße statische Informationen: 1 m (Unterkante) – 1,70 m (Oberkante) ○ In Vitrinen Informationen unmittelbar hinter Glas angeordnet (< 1 cm) ○ Ausreichende Beleuchtung 	Insbesondere bei Informationen mit kleineren Schriftgrößen muss die Möglichkeit der Annäherung gewährleistet sein, um den Einsatz von Lesehilfen zu ermöglichen.	DIN 32975 H BVA
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	DFI-Masten sollten einheitlich aufgestellt werden, damit er von sensorisch eingeschränkten Personen systematisch aufgefunden werden kann	<ul style="list-style-type: none"> ○ Zentrale Anordnung auf der Wartefläche. ○ DFI-Mast darf die einbaufreie Fläche von 2,50 x 2,50 m für den Einsatz von Rampen im Bereich der Tür 2 nicht einschränken. ○ Abstand von 60 cm zu Bodenindikatoren ist zu wahren. ○ Anzeigebildschirm ist in Höhe von mind. 2,50 m (Unterkante) zu befestigen und in Richtung Fahrbahn ausgerichtet. ○ Im Ausnahmefall sind 2,30 m anzuwenden. 	Der DFI-Mast sollte in Höhe der Tür 2 angeordnet werden. Sofern ein FGU vorhanden ist, sollte der DFI-Mast in der gleichen Flucht von der Rückseite des FGU im Abstand von mind. 1,50 m gesetzt werden. Bei Platzmangel kann der DFI-Mast auch direkt neben dem FGU aufgestellt werden. Ein DFI-Display im FGU sollte mittig oberhalb von Infovitrine und Sitzen angebracht werden.	DIN 32984
Fahrkartenautomat	Stufenlose Erreichbarkeit sowie eine visuell kontrastreich und erkennbare Gestaltung.	<ul style="list-style-type: none"> ○ Stufenlose Erreichbarkeit 	Elemente sollten außerhalb der Bewegungsflächen liegen und einen Abstand von mind. 60 cm von Bodenindikatoren aufweisen.	DIN 18040-3 DIN 32984
Telefon-/ Notrufsäule				
Briefkasten				

7.2.3 Kriterien zur Bestimmung von Ausnahmetatbeständen

Gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) können Ausnahmen benannt werden, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit legitimieren, sofern dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist. Ziel der nachfolgend näher beschriebenen Planungsschritte ist es, einheitliche Kriterien zu benennen, die Ausnahmen vom barrierefreien Ausbau von Haltestellen im Sinne des PBefG rechtfertigen.

Ausnahmetatbestände können sich aus nachweislich baulichen, topografischen oder funktionalen Gründen ergeben, z.B. ist bei Haltestellen an Landstraßen häufig die Barrierefreiheit des Umfeldes nicht gewährleistet oder die Anpassung der Infrastruktur ist im Einzelfall aus technischen Gründen nicht möglich.

- Bauliche Gründe, z.B.
 - unbefestigter Seitenstreifen ohne Verbindung zum öffentlichen Wegenetz;
 - keine ausreichende Gehwegbreite, die mit einem verhältnismäßigen Aufwand erweitert werden kann (z.B. Grunderwerb);

- Straße, an der die Haltestelle liegt, ist für das Befahren von Niederflur- bzw. Low-Entry-Fahrzeugen nicht geeignet.
- Topografische Gründe, z.B.
 - Hanglage, d.h. die max. zulässige Neigung um die Steigung mittels Handrollstuhl zu überwinden und die Bremssicherheit nicht zu gefährden, kann nicht eingehalten werden.
- Funktionale Gründe, z.B.
 - temporäre Ersatzhaltestellen bei Schienenersatzverkehr, Baustellen oder verkehrsbedingten Umleitungen;
 - Haltestellen im Probebetrieb unterliegen nicht der barrierefreien Gestaltung;
 - Haltestellen, die ausschließlich mit taxibasierten Bedarfsverkehren bedient werden.

Der Mindeststandard sollte für den barrierefreien Neu-, Um- oder Ausbau von Bushaltestellen angewandt werden. Wenn dieser Mindeststandard am vorhandenen/vorgesehenen Standort aus baulichen, topografischen oder funktionalen Gründen nicht vollumfänglich möglich ist (z.B. mangelnde Gehwegbreite), sollten die nachfolgend beschriebenen Handlungsoptionen geprüft und deren Ergebnisse dokumentiert werden.

Schritt	Problem	Lösungsansatz
1	Mindeststandard ist am Standort nicht umsetzbar	Haltestellenverlegung > Kann die Haltestelle im Umkreis von 100 m sinnvoll verlegt werden?
2	Standortverlegung kommt nicht in Frage	Neuordnung des Straßenraums > Kann die Barrierefreiheit durch eine Neuordnung des Straßenraums erreicht werden, z.B. durch eine Fahrbahneinengung oder durch den Bau eines Haltestellenkaps?
3	Neuordnung ist nicht möglich	Einbau eines Sonderbords > Kann der Standard durch Einbau eines Sonderbords mit 22 cm Höhe erreicht werden, so dass ein Ein-/Ausstieg ohne Rampe möglich ist? Vor Verwendung eines solchen Bords muss geprüft werden: <ul style="list-style-type: none"> ○ Ist das Bord mit den eingesetzten Fahrzeugen kompatibel? ○ Ist eine gerade, störungsfreie Anfahrt gewährleistet? ○ Kann die Höhenzonierung umgesetzt werden, d.h. dass Überstreifungsflächen mit einem 16 cm-Sonderbord und der Haltebereich an Tür 2 mit einem 22 cm-Sonderbord ausgestattet werden. Dies Prüfung ist erforderlich, wenn das Überstreichen des Wagenkastens bei der Anfahrt nicht ausgeschlossen werden kann.
4	22 cm-Sonderbord kann nicht eingesetzt werden	Zukauf von Grundstücken > Kann mit vertretbarem Aufwand durch Zukauf angrenzender Flächen die erforderliche Haltestellentiefe erzielt werden?

Wenn alle beschriebenen Möglichkeiten zur Herstellung der Barrierefreiheit nach Prüfung nicht umsetzbar sind, dann kann vom Mindeststandard abgewichen werden. Aber auch in diesen Fällen ist eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit anzustreben. Daher sollte geprüft werden, ob Aspekte des Mindeststandards zielführend realisiert werden können. Hierzu zählen insbesondere

- eine auf 16 cm (VBN: 15 cm) erhöhte, befestigte Wartefläche, sofern eine Verbindung zu einem Gehweg besteht;
- Einbau von Bodenindikatoren und des Einstiegsfelds zum Auffinden der Halteposition der Busse,
- die Anforderungen an die Position und bauliche Gestaltung des Haltestellenmastes;
- die Anforderungen an den Aushangkasten. [vgl. HVV, Leitfaden, S. 23ff]

7.3 Fahrgastinformation an Bushaltestellen

7.3.1 Elemente der Fahrgastinformationen an Bushaltestellen und das Zwei-Sinne-Prinzip

Die Fahrgastinformation an Bushaltestellen erfolgt über die statischen Elemente Haltestellenschild, Fahrplanaushang sowie ggf. über weitere Aushänge zu Tarifen und Liniennetz. Aufgrund der technischen Entwicklung sind in den letzten Jahren dynamische Fahrplaninformationssysteme (DFI) als zusätzliche Komponente der Fahrgastinformation an Bushaltestellen hinzugekommen, die optional auch mit einem Sprachmodul ausgestattet

werden und somit Fahrgäste akustisch informieren können. Allerdings muss für den ÖPNV in ländlichen Räumen festgestellt werden, dass die Zahl der Haltestellen mit DFI im Verhältnis zur Gesamtzahl der Haltestellen in den VNO-Landkreisen auch in Zukunft sehr gering sein wird und deshalb die Fahrgastinformation an Bushaltestellen weiterhin hauptsächlich über statische Systeme erfolgen wird. wobei die mobile Information über Smartphones in den nächsten Jahren sicherlich einen immer größeren Stellenwert bekommen dürfte und deshalb in einem Kapitel über derzeit laufende (Pilot-)Projekte kurz dargestellt werde.

Auch im Hinblick auf den diskriminierungsfreien Zugang zu Fahrgastinformation an Haltestellen gilt das Zwei-Sinne-Prinzip: Das Zwei-Sinne-Prinzip soll die Aufnahme von Informationen durch gleichzeitige Vermittlung von Informationen für zwei Sinne so sicherstellen, dass Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen nicht ausgeschlossen werden. Für die Nutzung des ÖPNV müssen mindestens zwei der drei Sinne „Hören, Sehen, Tasten“ bedient werden. [vgl. Agentur Barrierefreiheit/Die Beauftragte der Landesregierung für die Belange der Menschen mit Behinderung in Nordrhein-Westfalen, „Definition ‚Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV‘ zum novellierten Personenbeförderungsgesetz, Web-Seite, 2016, S. 7]

Gemäß dem Zwei-Sinne-Prinzip sind visuelle Fahrgastinformationen blinden Fahrgästen in hörbarer oder fühlbarer Form zur Verfügung zu stellen. Bezüglich der fühlbaren Form bedeutet dies lt. DIN 18040-3, dass schriftliche Informationen sowohl in erhabenen lateinischen Großbuchstaben und arabischen Ziffern (Profilschrift) als auch in Braille-Schrift auszuführen sind. Hintergrund der Vorgabe, neben der Braille- auch die Profilschrift zu verwenden, ist der Umstand, dass nur ca. 35% der blinden Menschen die Brailleschrift beherrschen. Aber auch späterblindete, meist ältere Fahrgäste haben häufig ihre Probleme mit dem Ertasten und Erkennen von Profilschrift. Insofern wäre die akustische Form der Information eine dem Zwei-Sinne-Prinzip angemessene Alternativlösung. [vgl. Karsten Warnke, Arbeitspaket I: Statische Fahrgastinformationen und Printmedien, in: Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. [LAG], Gutachten ‚Barrierefreie Gestaltung von Fahrgastinformationen im HVV‘, 2016, S. 14]

Bezogen auf die o.g. Elemente der Fahrgastinformationen an Bushaltestellen müssen entsprechend die Sinne Sehen und Hören bedient werden.

7.3.2. Allgemeine Anforderungen für barrierefreie Informationen visueller und akustischer Art an Bushaltestellen

(1) Barrierefreie visuelle Gestaltung statischer Fahrgastinformationselemente

Visuelle Informationen müssen - insbesondere für Sehbehinderte - sicht- und erkennbar sein. Wichtige Einflussfaktoren sind dabei Schriftgröße und Schriftform, der (Leuchtdichte-)Kontrast, die Belichtung / Beleuchtung, die räumliche Anordnung und der Betrachtungsabstand. Blendungen, Spiegelungen und Schattenbildung sind durch geeignete Materialwahl und Anordnung zu vermeiden. [vgl. Peter Woltersdorf, Bauen nach dem 2-Sinne-Prinzip, Neuerungen der DIN 18040, Folienvortrag, gehalten am Fachtag „Wohnen ohne Grenzen“ am 14.06.2013 in Hamburg. Veranstalter Barrierefrei Leben e.V./Hamburger Koordinationsstelle für Wohn-Pflege-Gemeinschaften Stattdbau Hamburg]

Bei der Gestaltung der Schriftzeichen und Abstände sollten die Anforderungen der DIN 1450 aus den Bereichen Lesetext bzw. Signalisationstext berücksichtigt werden. Die DIN 32975 nennt für barrierefreie Schriften folgende Merkmale:

- Generell Groß-Klein-Schreibweise in halbfett oder in fett;
 - Schriften und Zeichen stehen mit 90-Grad Winkel auf der üblichen Leserichtung (keine Kursivschrift und keine Änderung der Leserichtung);
 - Buchstaben berühren sich nicht (d.h. ein Durchschuss gleich/größer Streichstärke zwischen den Buchstaben ist gegeben);
 - reine Serifenschriften sind nicht anzuwenden; an einigen Buchstaben (i.d.R. i, j, l, m, n, r) können nach DIN 18040-3 jedoch Serifenabstriche eingesetzt werden.
-

Ausgeschlossen werden sollte, dass sich helle Objekte auf Schriftflächen spiegeln, da sonst ein Lesen u.U. unmöglich wird.

Eine wichtige Voraussetzung in Bezug auf gute Sichtbarkeit von Schriften ist ein möglichst hoher Kontrast, der nach Böhringer mindestens einen Wert von $K > 0,7$ haben sollte. Die hellere Kontrastfläche muss dabei einen Reflexionsgrad von mindestens 0,5 aufweisen. Eine zweite wichtige Voraussetzung für eine gute Lesbarkeit ist die ausreichende Größe der Buchstaben. [vgl. Dietmar Böhringer, Barrierefreie Kontraste. Die wichtige, in ihrer Bedeutung unterschätzte DIN 32975 ‚Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung, 2016, S.14]

In der DIN 32975 wird in zwei normativen Anhängen auf diversen Seiten anhand von Formeln, Tabellen und Grafiken dargestellt, wie die erforderlichen Kontraste und Schriftgrößen zu ermitteln sind. Selbst Fachleute haben mit diesem umfangreichen und komplexen Regelwerk größte Mühe. „Die DIN 32975 liefert im Hinblick auf die Lesbarkeit von Beschriftungen ein interessantes, aber sehr kompliziertes Verfahren, das sicherlich dann angewendet werden muss, wenn vom Gericht Gutachten angefordert werden. Entsprechend umgerechnet und angelehnt an die Schweizer Normvorgaben wird die deutsche Forderung, die in der Norm sieben Seiten beansprucht, in zwei kurzen Sätzen zusammengefasst:

- Schriftgröße im gut beleuchteten Innenbereich: 2 cm pro 1 m Leseentfernung;
- Schriftgröße im von Straßenlampen beleuchteten Außenraum: 3 cm pro 1 m Leseentfernung;
- ergänzt wird dies durch die wichtige Forderung: Schriftgröße mindestens 5 mm.“

[Dietmar Böhringer, Barrierefreiheit des ÖPNV für sehbehinderte und blinde Menschen, in: HVV, Probleme von mobilitäts- und sensorisch eingeschränkten Menschen im ÖPNV. Dokumentation der HVV-Fachveranstaltung am 01.12.2014, S. 27]

(2) Akustische Informationen an Bushaltestellen

Im Kapitel 6.3.1 wurde auf das Verhältnis zwischen Elementen der Fahrgastinformation und Zwei-Sinne-Prinzip hingewiesen und es wurden Gründe dargelegt, warum Informationen an Bushaltestellen zur Wahrung des Zwei-Sinne-Prinzips nur über die Sinne Sehen und Hören erfolgen können.

Damit akustische Informationen für schwerhörige Menschen wahrnehmbar sind, müssen insbesondere folgende Anforderungen berücksichtigt werden:

- klare, deutlich gesprochene Mitteilungen;
- Vermeidung von Störgeräuschen am Mikrofon und im Signalübertragungsweg;
- Schutz vor Störgeräuschen in der Umgebung von Lautsprecheransagen;
- Optimierung des abgestrahlten Frequenzspektrums von Lautsprechern;
- In lauter Umgebung sollten sich akustische Signale in Schallpegel und Frequenzspektrum deutlich von den Umgebungsgeräuschen unterscheiden. Das Signal-Rausch-Verhältnis sollte mindestens 10 dB(A) betragen;
- der Frequenzbereich von Sprachmitteilungen sollte 300 Hz bis 3400 Hz haben;
- die Sprache sollte einfach und inhaltlich leicht verständlich sein.

[vgl. Karsten Warnke, Arbeitspaket II: Digitale Fahrgastinformationssysteme an Haltestellen und Fahrzeugen, in: Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. [LAG], Gutachten „Barrierefreie Gestaltung von Fahrgastinformationen im HVV im Rahmen des PBefG-Projekts“, 2016, S. 6 und S: 13]

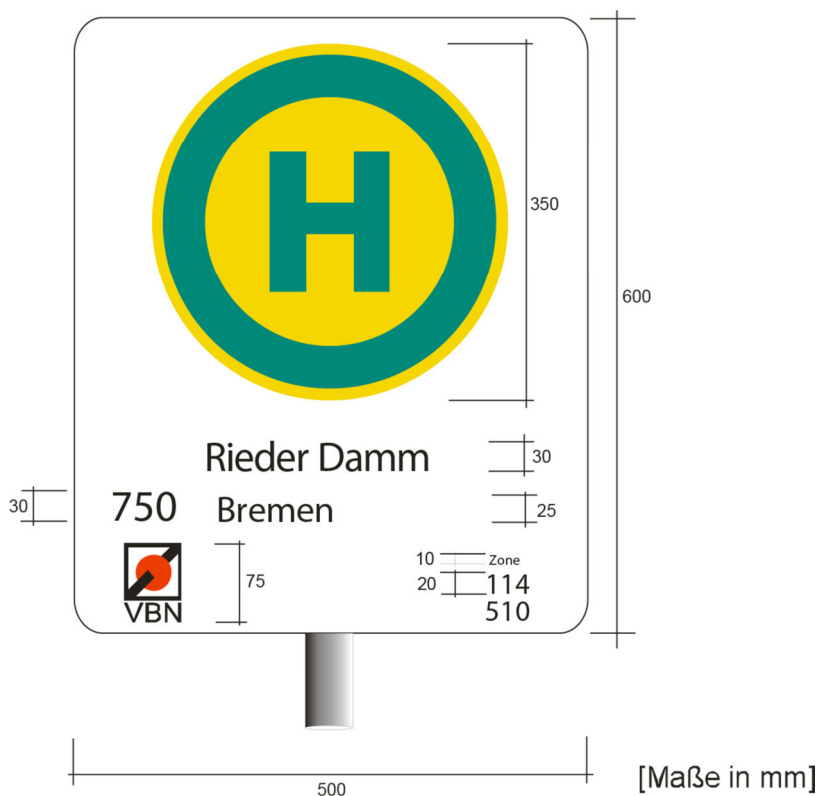
In den ländlich geprägten Räumen der VNO-Landkreise wird – abseits der Städte und Verdichtungsräume - ein hoher Prozentsatz der Haltestellen lediglich von einer Buslinie – häufig mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung – bedient. Die Relation ist eindeutig (Wohnorte – Schulstandort und zurück) und die Zahl der Abfahrten ist so gering, dass eine Vorabinformation des potenziellen Fahrgastes am Wohnstandort notwendig ist. Aufgrund dieser geringen Komplexität des Angebotes in weiten Teilen des VNO-Gebietes und aufgrund von technischen Entwicklungen (s. Kapitel 6.3.6) sollte an den Einfachhaltestellen auf die Installation von Lautsprechern verzichtet werden. Zukunftsweisend und zur Wahrung des Zwei-Sinne-Prinzips sollten jedoch alle ÖPNV-Fahrzeuge im

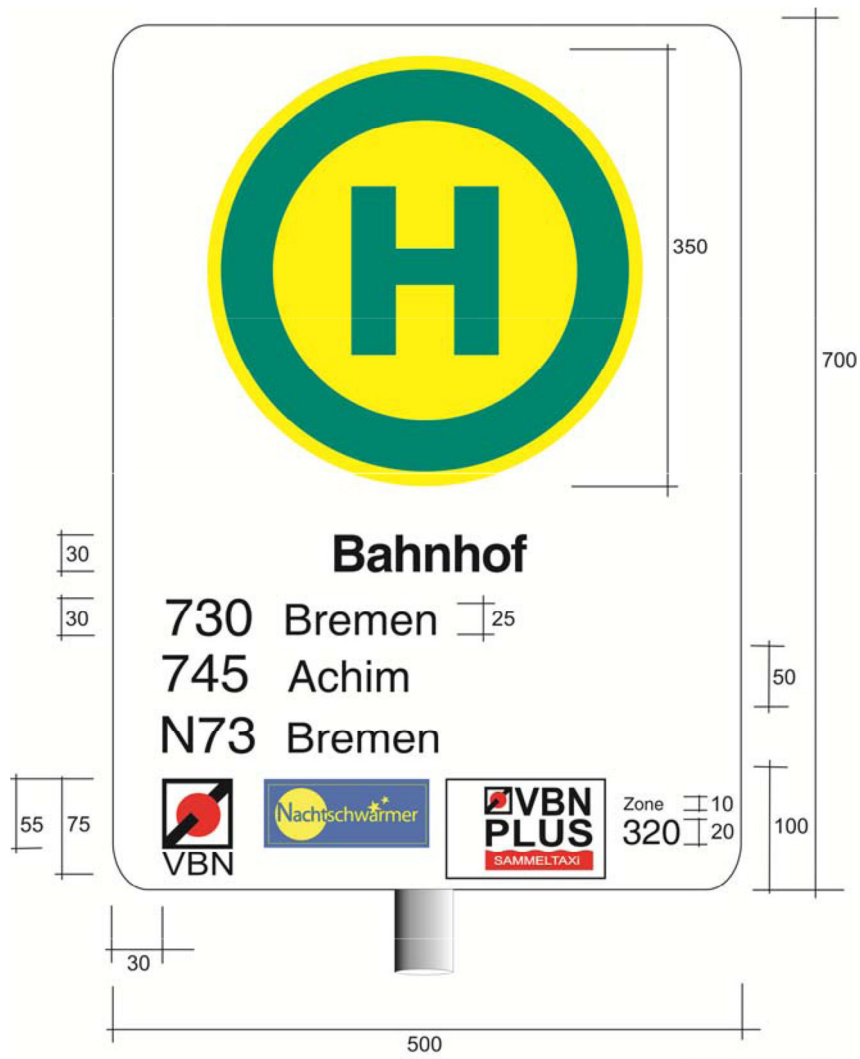
VNO-Gebiet mit Außenlautsprechern ausgestattet werden, die – bei Bedarf - zunächst manuell vom Fahrpersonal bedient werden – bei späteren technischen Entwicklungen bzw. bei Einsatz von App-Lösungen auch für den automatischen Abruf aufgerüstet werden können (s. ebenfalls Kap. 6.3.6).

7.3.3 Haltestellenmast / Haltestellenschild

Auch für Haltestellenschilder an Haltestellenmasten gelten die Vorgaben der DIN 32975. Entsprechend müssen auch hier die Schrift- und Bildzeichengrößen im Verhältnis zum Betrachtungsabstand und zur Anbringungshöhe stehen. Wird der in der DIN 32975 festgelegte Referenzwert einer Sehschärfe von Visus 0,1 zugrunde gelegt (das Sehvermögen ist gleich 10% der normalen Sehkraft), dann muss ein entsprechend sehbeeinträchtigter Fahrgast unmittelbar an den Haltestellenmast herantreten. Ein Blickwinkel von 30 Grad ist dann kaum einzuhalten und die Schrift- und Bildzeichen sind dann sehr verzerrt, evt. ist gerade noch der Haltestellenname lesbar. Bei schlechter Ausleuchtung des Haltestellenmastes/-schildes werden zudem die Kontraste so reduziert, dass ein Erkennen/Lesen der Haltestelleninformation für sehbeeinträchtigte Fahrgäste unmöglich wird. [vgl. Karsten Warnke, Arbeitspaket I, in: LAG, Gutachten, S. 27]

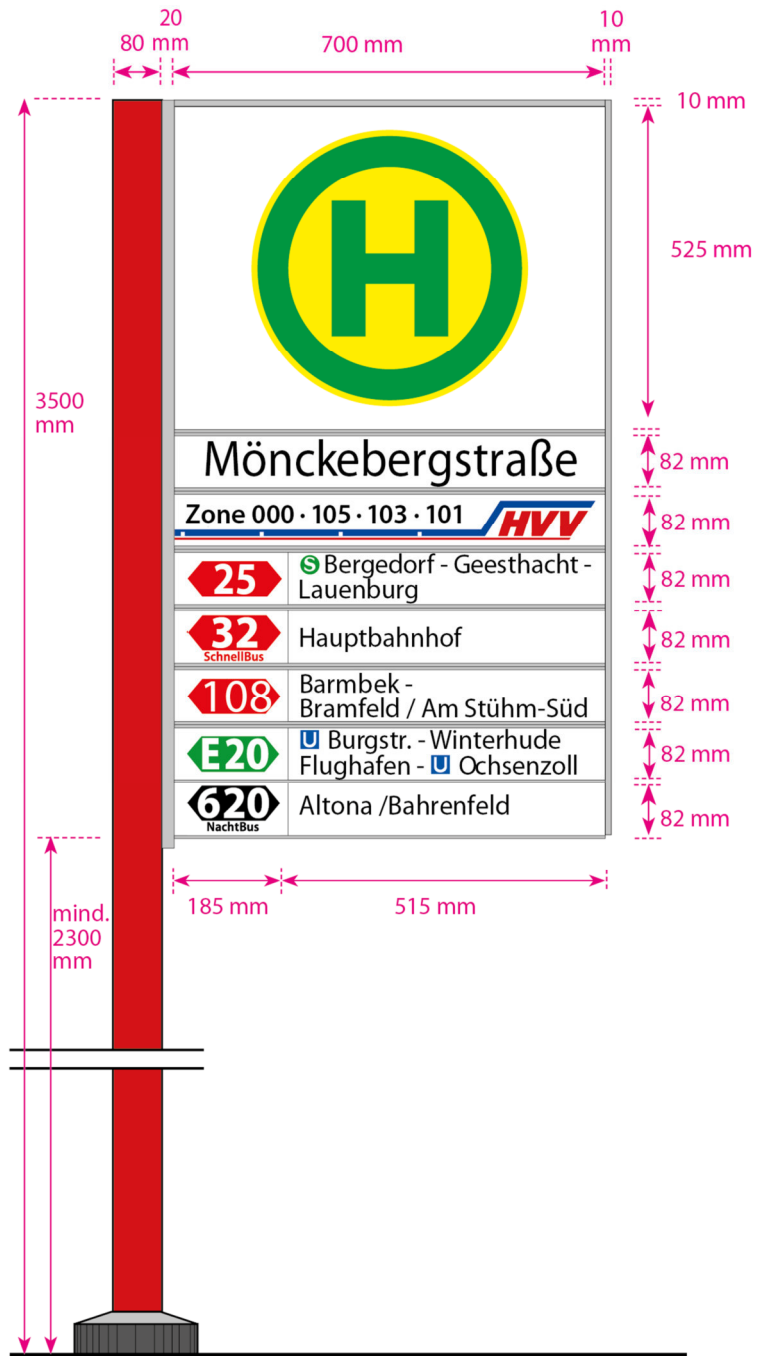
Die nachfolgenden Grafiken zeigen Beispiele für Haltestellenschilder im Bereich des ZVBN/VBN und des HVV, wie sie derzeit in den beiden Verbänden gefordert und wie sie in ähnlicher Gestaltung in den übrigen VNO-Landkreisen verwendet werden.



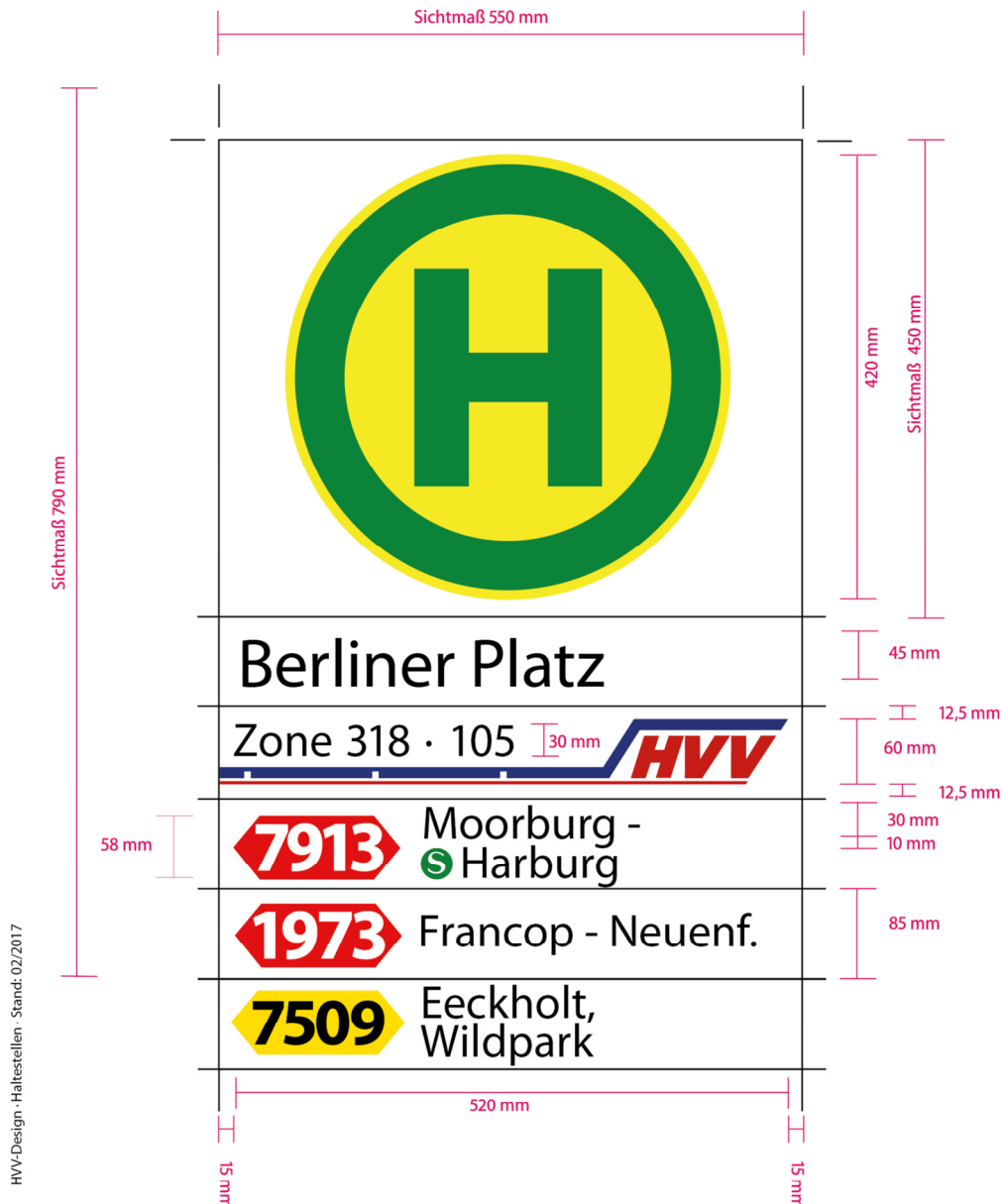


[Maße in mm]

ZVBN/VBN, Haltestellen, S14 und S. 17



HVV-Design · Haltestellen · Stand: 02/2017



HVV Corporate Design Manual 6, Kap. E Haltestellen (Umlandstandard), S. 29

Die von den beiden Verbänden ZVBN/VBN bzw. HVV geforderte Gestaltung des Haltestellenschildes mit weißer Grundfläche und schwarzer Schrift – so wie sie auch von den Verkehrsunternehmen in den übrigen VNO-Landkreisen ganz überwiegend verwendet werden – bieten einen guten Kontrastwert, weil schwarz und weiß extreme Kontrastfarben darstellen. Auch die verwendeten Schriften stehen einer barrierefreien Lesbarkeit nicht im Wege.

Allerdings kommt das LAG-Gutachten aufgrund der im HVV-Haltestellen-Manual geforderten Höhen des Mastes bzw. Schildes (Unterkante des Schildes in 2,30 m Höhe) zu dem Ergebnis, dass für eine barrierefreie Lesbarkeit die Schriftzeichenhöhe (Großbuchstaben) auf 15 cm angehoben werden müsste und es wird gefolgert, dass eine Verbesserung der Lesbarkeit bei Einhaltung der derzeitigen Schildermaße aufgrund der Platzverfügbarkeit kaum möglich ist oder aber die Maße des Haltestellenschildes gewaltige Ausmaße annehmen müssten, um die gewünschten Informationen auf dem Haltestellenschild anzubringen. [vgl. Karsten Warnke, Arbeitspaket I, in: LAG, Gutachten, S. 27]

Es bieten sich drei Alternativen an, um die Problematik zu lösen: Wenn Fahrgastunterstände (FGU) vorhanden sind, dann könnte zusätzlich eine Tafel mit den Informationen des Haltestellenschildes angebracht werden.

Sollte kein FGU vorhanden sein, dann könnte die Information auf einer Stele in Augenhöhe (mittlere Lesehöhe gem. DIN 1,30 – 1,40 m) angebracht werden. Diese Lösungsansätze würden es ermöglichen, dass die derzeitigen Schriftgrößen beibehalten werden könnten. Das LAG-Gutachten räumt ein, dass das Aufstellen von Stelen anstelle der heute üblichen Masten einen erheblichen finanziellen Aufwand nach sich ziehen würde. Zwei Beispiele für frei gestaltbare Stelen:



Abbildungen aus LAG-Gutachten, S. 28

Als dritter Lösungsansatz zur Einhaltung des Zwei-Sinne-Prinzips für die Fahrgastinformation an Bushaltestellen kämen das akustische Abrufen der Informationen des Haltestellenschildes oder von DFI-Anlagen in Frage. [vgl. Warnke, AP I Statische Fahrgastinformationssysteme, in: LAG, Gutachten, S. 28 und S. 29].

Zur Thematik „Abrufen akustischer Informationen“ siehe auch die Kap. 6.3.5 und 6.3.6.

7.3.4 Fahrplanaushänge

Selbstverständlich sind auch in Bezug auf die barrierefreie Lesbarkeit der Fahrplanaushänge die DIN 1450 (hier für den Bereich Printmedien) und die DIN 32975 wesentliche Grundlagen. Hinweise und Empfehlungen für Aushangkästen und Vitrinen wurden bereits in der Übersichtstabelle unter „Ausstattung / Möblierung“ genannt (s. oben), sollen aber an dieser Stelle noch einmal wiederholt werden:

Ausstattung / Möblierung				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Statische Fahrgastinformation	Freie Zugänglichkeit und akzeptable Lesehöhe für alle Fahrgäste	<ul style="list-style-type: none"> ○ Vitrinen im FGU dürfen nicht über bzw. hinter Sitzgelegenheiten angebracht werden. ○ Maße statische Informationen: 1 m (Unterkante) – 1,70 m (Oberkante) ○ In Vitrinen Informationen unmittelbar hinter Glas angeordnet (< 1 cm) ○ Ausreichende Beleuchtung 	Insbesondere bei Informationen mit kleineren Schriftgrößen muss die Möglichkeit der Annäherung gewährleistet sein, um den Einsatz von Lesehilfen zu ermöglichen.	DIN 32975 H BVA

Um das Lesen der Aushänge auch für kleinwüchsige oder rollstuhlfahrende Fahrgäste sicherzustellen, sollte eine mittlere Lesehöhe von 1,40 m umgesetzt werden. Eine weitere, wichtige Voraussetzung für das Lesen von Aushängen sind gute Ausleuchtungsverhältnisse, wie sie z.B. eine indirekte Beleuchtung in Vitrinen oder eine direkte, gleichmäßige Ausleuchtung der Aushänge bieten. Die eigene Schattenbildung, Dunkelheit und künstliches Licht (Straßenlicht) erschweren dagegen das Lesen der Fahrgastinformationen in Aushangkästen oder Vitrinen.

Im Hinblick auf die Schriftgröße der Fahrplanaushänge empfehlen Behindertenorganisationen die Zeichenhöhe auf mindestens 12 pt zu setzen, die Zeilenabstände zu vergrößern und als Schriftart Arial, besser die in der DIN

1450 genannten Schriften Helvetica, Frutinger oder Verdana zu wählen. [vgl. Karsten Warnke, AP I Statische Fahrgastinformationssysteme, in: LAG, Gutachten, S. 21]

Im Zuge technischer Entwicklung sind elektronische Fahrplanaushänge derzeit in einigen Regionen im Praxistest. Hier sollte zunächst abgewartet werden, ob sich diese neue Form des Haltestellenaushangs bewährt. Für sehingeschränkte Fahrgäste könnten diese Aushänge ggf. die Lesbarkeit im Vergleich zu den heute noch üblichen Papieraushängen verbessern, wenn die Kriterien der Barrierefreiheit bei der Gestaltung der elektronischen Aushänge berücksichtigt werden. Im Bereich der VNO-Landkreise werden diese Aushänge derzeit noch nicht genutzt.

Zu Möglichkeiten einer akustischen Übermittlung von Fahrplanaushängen s. unten.

7.3.5 Dynamische Fahrgast-Informationssysteme (DFI)

Dynamische Fahrgast-Informationssysteme (DFI) stellen eine Erweiterung der herkömmlichen statischen Fahrgastinformationssysteme dar. Sie informieren die Fahrgäste über die aktuell angebotenen Fahrten, über Verspätungen und Ausfälle sowie über Umleitungen oder Ersatzverkehre (Echtzeitinformation). Auch die Information über die Reihenfolge der ankommenden Buslinien sollen DFI bieten.

Durch zusätzliche Ausstattung mit einem Sprachmodul können DFI auch das Zwei-Sinne-Prinzip erfüllen. Allerdings wird für den ÖPNV im ländlich strukturierten Raum der VNO-Landkreise auch zukünftig gelten, dass die Zahl der Haltestellen mit DFI im Verhältnis zur Gesamtzahl der Haltestellen sehr gering sein wird. Deshalb sollen nachfolgend nur die wesentlichsten Aspekte zur Thematik „DFI“ und den Anforderungen aus Sicht der Barrierefreiheit dargestellt werden. Einleitend nochmals die bereits oben aufgeführten Empfehlungen für das Aufstellen der DFI-Masten:

Ausstattung / Möblierung				
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Mindestanforderung	Weitere Empfehlung	Bezug
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	DFI-Masten sollten einheitlich aufgestellt werden, damit er von sensorisch eingeschränkten Personen systematisch aufgefunden werden kann	<ul style="list-style-type: none"> ○ Zentrale Anordnung auf der Wartefläche. ○ DFI-Mast darf die einbaufreie Fläche von 2,50 x 2,50 m für den Einsatz von Rampen im Bereich der Tür 2 nicht einschränken. ○ Abstand von 60 cm zu Bodenindikatoren ist zu wahren. ○ Anzeigebildschirm ist in Höhe von mind. 2,50 m (Unterkante) zu befestigen und in Richtung Fahrbahn ausgerichtet. ○ Im Ausnahmefall sind 2,30 m anzuwenden. 	<p>Der DFI-Mast sollte in Höhe der Tür 2 angeordnet werden.</p> <p>Sofern ein FGU vorhanden ist, sollte der DFI-Mast in der gleichen Flucht von der Rückseite des FGU im Abstand von mind. 1,50 m gesetzt werden.</p> <p>Bei Platzmangel kann der DFI-Mast auch direkt neben dem FGU aufgestellt werden.</p> <p>Ein DFI-Display im FGU sollte mittig oberhalb von Infovitrine und Sitzen angebracht werden.</p>	DIN 32984

Auch für die DFI gelten die Anforderungen der DIN 18040-3, 32975 und 1450. Ergänzt werden die Anforderungen dieser Normen durch den DIN Fachbericht 124 „Grundlagen barrierefreier Gestaltung“, 2002, hier Kap. 6.1.2.5 Gestaltung von Anzeigen und Displays. Hinsichtlich der Kontraste, Schriftgrößen und –Arten empfiehlt das LAG-Gutachten eine Orientierung an den Anforderungen für visuelle Informationen (s. oben). Hinzu kommt bei DFI-Anzeigen die Frage der Bildauflösung, d.h. wie hoch ist die Bildpunktdichte. [vgl. Karsten Warnke, Arbeitspaket II: Digitale Fahrgastinformationssysteme, in: LAG, Gutachten, S. 9-12]

Problematisch für die barrierefreie Lesbarkeit der DFI-Anzeiger ist die sehr häufig – nicht nur im HVV – vorgesehene Höhe des Anzeigers von 2,50 m. Eine Reduzierung auf 2,30 m lichte Durchgangshöhe würde sehbeeinträchtigen Fahrgästen mit Visus von 0,1 das Lesen der Informationen, entsprechende Kontraste und Schriftgrößen

ßen vorausgesetzt, noch ermöglichen. Eine Integration in Fahrgastunterständen oder in Haltestellenstelen wäre es Sicht von seheingeschränkten Fahrgästen wünschenswert. [vgl. Karsten Warnke, Arbeitspaket II: Digitale Fahrgastinformationssysteme, in: LAG, Gutachten, S. 36/37]

Ein weiteres Problem: Die derzeit überwiegend übliche Aufstellung der DFI-Masten in der Mitte der Wartefläche macht ein Auffinden der Informationseinrichtung für blinde Fahrgäste fast unmöglich. Werden DFI-Anzeiger mit Sprachausgabe-Module installiert, dann sind die Sprachausgaben nur durch Betätigung einer Taste, die am DFI-Mast installiert ist, abrufbar. Außerdem ist eine sichere akustische Nachrichtenübermittlung nur in Nähe des Sprachausgabemoduls möglich. Befinden sich seheingeschränkte oder blinde Fahrgäste auf dem Einstiegsfeld, dann sind sie für ein sicheres Hören der Ansagen zu weit entfernt vom Sprachmodul und auch die Betätigung des Abruf-Tasters ist nicht möglich. [vgl. Gerhard Renzel, Arbeitspaket III „Technische Assistenzsysteme zur Navigation und Information im ÖPNV“, in: Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. [LAG], Gutachten „Barrierefreie Gestaltung von Fahrgastinformationen im HVV im Rahmen des PBefG-Projekts“, 2016, S. 5f].

Die beschriebenen Probleme beim Auffinden des DFI-Mastes, bei der Betätigung des Abruf-Tasters und beim Standort für das sichere Hören der Ansagen könnte dadurch beseitigt werden, indem der DFI-Anzeiger zusätzlich am Haltestellenmast installiert wird. Nachfolgend ein Beispiel aus Bremen:



ZVBN/VBN, Haltestellen, S. 9

Einen anderen Lösungsweg beschreiten die Dresdener Verkehrsbetriebe, indem sie DFI und statisches Haltestellenschild kombinieren:



Foto: VNO

7.3.6 Informationen an Bushaltestellen: Innovative Assistenzsysteme

Durch technologische Fortschritte in der mobilen Datenübertragung und eine immer größer werdende Verbreitung von Smartphones/iPhones bieten sich schon heute über mobile Apps - neben den baulichen Maßnahmen an Haltestellen – weitergehende Möglichkeiten für eine selbstständige Nutzung des ÖPNV durch sensorisch eingeschränkte Personen. Da die (Weiter-)Entwicklung dieser Assistenzsysteme bei weitem noch nicht abgeschlossen ist, soll an dieser Stelle nur ein cursorischer Überblick über die Möglichkeiten technischer Assistenzsysteme und über interessante, bereits in der Praxis eingeführte und erprobte Lösungen gegeben werden. Mobile Assistenzsysteme könnten auch für die Fahrgastinformation an Haltestellen im ländlichen Raum einen erheblichen Beitrag zur barrierefreien Nutzung nach dem Zwei-Sinne-Prinzip leisten, indem aus der Fülle der (zukünftigen) Möglichkeiten die für den ländlichen Raum passenden und machbaren Lösungen herausgefiltert werden.

Mobile Assistenzsysteme auf Smartphones oder alternativen Endgeräten haben zum Ziel, die bestehenden Lücken in der Informationskette gemäß dem Zwei-Sinne-Prinzip zu schließen. Die Nutzung von Haltestellen in ländlicher Umgebung ohne DFI-Anzeiger würde durch Einbeziehung dieser Technik für alle Fahrgäste verbessert. Sie stellen somit ein ergänzendes Hilfsmittel in der barrierefreien Fahrgastinformation dar. Hinzu kommt, dass Smartphones/iPhones für blinde und sehingeschränkte Menschen mittlerweile weitgehend zugänglich sind und im Alltag von diesem Personenkreis mit stark steigender Tendenz genutzt wird. [vgl. Gerhard Renzel, Arbeitspaket III „Technische Assistenzsysteme...“, in: LAG, Gutachten, S. 7].

Aus Sicht der sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sollen technische Assistenzsysteme das selbstständige

- Auffinden von Haltestellen,

- das Abrufen von Fahrgastinformationen inkl. aktueller Störungsmeldungen,
- das Wahrnehmen von eintreffenden Fahrzeugen sowie
- das Auffinden und Betreten von Fahrzeugen

ermöglichen. [vgl. Gerhard Renzel, Arbeitspaket III „Technische Assistenzsysteme...“, in: LAG, Gutachten, S. 4].

Aus diesem Katalog leiten sich die Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung von mobilen Assistenzsystemen und Apps ab:

- Bedienoberflächen der Geräte müssen einfach und intuitiv bedienbar gestaltet werden.
- Für die Wegeführung zur und von der Haltestelle sowie im Umsteigebauwerken ist ein barrierefrei bedienbares Ortungs- und Routingsystem für den Outdoor und Indoor-Bereich in die App zu implementieren, so dass eine lückenlose Reisekette gewährleistet wird.
- Alle Fahrplan-Informationen und Störungsmeldungen sind über den Screenreader in Schrift und Ton auf dem Smartphone in Echtzeit anzuzeigen.
- Aus der auf dem Smartphone gewählten Verbindung muss das Eintreffen des Fahrzeugs der gewünschten Linie gemeldet und angezeigt werden.
- Über eine Schaltfläche muss ein Zustiegswunsch an den Fahrer mit gleichzeitigem Auslösen von Linien-Ansage mit Endhaltestelle und Einschalten eines Tür-Auffindesignals am jeweiligen Fahrzeug möglich sein. Eine Wiederholungsmöglichkeit der Ansage ist notwendig.
- Im Fahrzeug sind die auf dem Fahrgastmonitor bzw. auf der LED-Anzeige angezeigten Fahrtinformationen auf dem Smartphone mit einer Wiederholungsmöglichkeit anzuzeigen und anzusagen.
- Der Haltewunsch sollte über eine Schaltfläche auf dem Smartphone ausgelöst werden können, um das insbesondere für blinde Fahrgäste mühsame Suchen der Haltetaste im Fahrzeug zu vermeiden.

[vgl. Gerhard Renzel, Arbeitspaket III „Technische Assistenzsysteme...“, in: LAG, Gutachten, S. 10ff].

In dem Modellprojekt „Bus verbindet - - Einfach mobil“ zeigen der Kreis Soest und die Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH einen möglichen Weg zur Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit in der ÖPNV-Nutzung auf. Die technische Lösung „Bus-Access“ mit der dazugehörigen App befindet sich seit längerem unter dem Produktnamen „ivanto“ auf dem Markt und wird von der Firma Geomobile angeboten. Die App ist mehrsprachig, intuitiv bedienbar und für die gängigen Betriebssysteme Android und iOS verfügbar. Ihre Funktionen:

- Barrierefreie Planung der Fahrt;
- Navigationshilfe für blinde und sehbehinderte Menschen bis zum Haltestellenmast;
- Informationen zu Abfahrtszeiten in Echtzeit (soweit vorhanden);
- Identifikation des Busses über neue Bluetooth-Technik 4.0 aus einer Entfernung bis 50m;
- Ausgabe der Liniennummer und des Fahrtziels bei Annäherung;
- Absetzen des Zustiegswunsches;
- Bedienung „Service-Ruf“ für Rollstuhl und Kinderwagen;
- Auffinden des gewünschten Busses und des Einstiegsbereiches durch bedarfsgerechtes Auslösen eines akustischen Signals über Außenlautsprecher/Tonsignalgeber des Busses;
- Ansage der nächsten Haltestelle während der Fahrt auf dem Smartphone;
- Information zum Ausstieg in Echtzeit (soweit vorhanden)
- Absetzen des Haltewunsches im Fahrzeug.

[vgl. Gerhard Renzel, Arbeitspaket III „Technische Assistenzsysteme...“, in: LAG, Gutachten, S. 30ff].

Die dargestellten technischen Möglichkeiten von App-Lösungen sowie das vorgestellte Projekt im Kreis Soest weisen einen ganzheitlichen Ansatz auf, der die eigenständige Mobilität für Menschen mit Einschränkungen sicherstellen würde. Allerdings setzt dies – insbesondere für die Lieferung von Echtzeitdaten - auch die entspre-

chende technische Ausstattung der Verkehrsunternehmen voraus, die in den VNO-Landkreisen derzeit lediglich bei einigen Betrieben gegeben ist.

Unter Beachtung der derzeitigen Rahmenbedingungen in den ländlich-strukturierten VNO-Landkreisen wären für die barrierefreie Nutzung der Fahrgastinformation an Bushaltestellen zwei Elemente wesentlich:

- (1) Die Angaben des Haltestellenschildes (Liniennummer[n] und Zielort[e]/-haltestelle[n]) und die Angaben des Haltestellenaushangs (Abfahrtszeiten der Linie bzw. der Linien) müssten auf dem Smartphone/iPhone optisch und akustisch abrufbar sein und
- (2) Ansage der Liniennummer und des Linienziels des haltenden Busses über Außenlautsprecher am Fahrzeug, bei Bedarf zunächst manuell vom Fahrpersonal – bei Einsatz von App-Lösungen und entsprechender Ausstattung der Fahrzeuge auch automatisch.

Auch wenn – wie bereits im Kap. 6.3.2 dargelegt - in vielen Bereichen der VNO-Landkreise ein hoher Prozentsatz der Haltestellen lediglich von einer Buslinie bedient wird und eine Ansage über Außenlautsprecher von Linie und Ziel hier nicht notwendig erscheint, ist die Situation an Schulen/Schulzentren, an denen mehrere Linien abfahren, eine andere. Hier ist – bei Bedarf – die Ansage oder das Abgeben eines akustischen Signals zum Auffinden des gewünschten Busses über Lautsprecher notwendig. Aus diesem Grund sollte die Fahrzeug-Ausstattung mit Außenlautsprechern bei Neubeschaffungen künftig Standard sein, zumal die Fahrzeuge – neben der Schülerbeförderung - häufig auch in Verdichtungsräumen oder städtischen Gebieten eingesetzt werden und hier ebenfalls ein Bedarf besteht.

7.4 Weitere Hinweise zur barrierefreien Gestaltung von Bushaltestellen und deren Umfeld

Da die separate barrierefreie Gestaltung von Haltestellen allein für die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit nicht ausreichend ist, ist insgesamt die Tendenz zu erkennen, neben der Haltestellengestaltung zunehmend auch die Zuwege zu den Haltestellen zu verbessern und die Haltestellen und ihr Umfeld als Gesamtheit barrierefrei zu gestalten. Daher werden nachfolgend in Anlehnung an den HVV-Leitfaden, S. 27ff weitere Merkmale empfohlen, die unter Berücksichtigung anderer bestehender Richtlinien in die Planungen zur barrierefreien Gestaltung von Haltestellen mit einbezogen werden sollten.

Busaufstellfläche			
Merkmals	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Haltestellentyp	Reduzierung von Restspalt und –stufe zwischen Bord und Fahrzeug	Durch eine optimale Anfahrt soll der Spalt zwischen Wartefläche und Fahrzeug minimiert werden. Wenn die örtlichen Rahmenbedingungen es zulassen, ist die Einrichtung von Haltestellenkaps/der Halt am Fahrbahnrand gegenüber der Busbucht vorzuziehen.	RASt 06 DIN 18040-3 EAÖ H BVA
Abmessungen	Ausreichend lange und breite Aufstellfläche	<ul style="list-style-type: none"> ○ Breite 3,50 m im Regelfall, 3,00 m sollten nicht unterschritten werden. ○ Länge richtet sich nach dem Haltestellentyp und ist mit den eingesetzten Fahrzeugen abzustimmen. ○ Bei Busbuchten und Halte am Fahrbahnrand mit ggf. vorgelegtem Parkstreifen ist eine zusätzliche Ein- und Ausfahrlänge von 15 – 25 m zu beachten. ○ Mehrfachhaltestellen: Es ist die max. mögliche Länge der hintereinander stehenden Fahrzeuge zzgl. eines Sicherheitsabstandes zw. den Fahrzeugen von mind. 1 m zu addieren. 	RASt 06 EAÖ

Busaufstellfläche (Fortsetzung)			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Bodenbelag	Aufstellfläche verfügt über einen befestigten und ebenen Bodenbelag	<ul style="list-style-type: none"> ○ Die Aufstellfläche sollte über einen festen und ebenen Oberflächenbelag verfügen. Sie sollte keine Senkungen, Schlaglöcher oder über das für die Entwässerung erforderliche Maß hinausgehende Neigungen aufweisen, damit die Einstiegshöhe dauerhaft gewahrt bleibt, Fahrgäste nicht durch Spritzwasser beschmutzt werden und Schäden am Fahrzeug verhindert werden. ○ Die Aufstellfläche sollte vorzugsweise aus flächigem, verformungsfreiem Baumaterial ausgeführt werden, z.B. Beton oder Asphalt. Bei materialgerechter Planung und fachgemäßer Ausführung ist im Vergleich zu engfugigen Granitpflastersteinen eine hohe Lebensdauer bei geringem Erhaltungsaufwand möglich. ○ Die Aufstellfläche sollte eine farbliche Trennung zur MIV-Fläche aufweisen. Bei Haltestellen am Fahrbahnrand kann auch ein Markierungstreifen vor dem Bord aufgetragen werden. Die Parkverbotszone kann mit Hilfe einer Sperrfläche markiert werden. 	EAÖ
Neigung	Aufstellfläche ist möglichst neigungsarm	<ul style="list-style-type: none"> ○ Max. Längsneigung bzw. das Längsgefälle von Verkehrsflächen sollte 3% betragen. Die Querneigung nicht mehr als 2,5%. ○ Die Entwässerung der Fahrbahn im Haltestellenbereich sollte grundsätzlich nach außen, vom Fahrgast weg, am gegenüberliegenden Fahrbahnrand erfolgen. 	EAÖ

Wege zur Haltestelle			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Bordsteinabsenkung	Wege sind schwellenlos und die Bordsteinabsenkungen sind taktil erfassbar	Barrierefreie Querungsstellen können mit einheitlicher oder differenzierter Bordhöhe ausgeführt werden. Bei einheitlicher Bordhöhe sind die Borde auf 3 cm abzusenken, bei der differenzierten Bordhöhe auf 0 bzw. 6 cm.	DIN 18040-3 DIN 32984
Straßenquerung	Bodenindikatoren als taktiler Signalgeber	<p>Querungsstellen, z.B. an Fußgängerfurten, Fußgängerüberwegen oder Straßeneinmündungen sollten mit visuell und taktil kontrastierenden Bodenindikatoren gemäß DIN gesichert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ mit differenzierter Bordhöhe: Dabei wird ein Querungsbereich mit 6 cm Bordhöhe für Sehbehinderte und einer Kombination aus Auffindestreifen mit Noppenprofil (mind. 60 cm tief, vorzugsweise 90 cm, quer über die Gehbahn) und Richtungsfeld mit Rippenprofil in Gehrichtung (mind. 60 cm tief, mind. so breit wie der Auffindestreifen, vorzugsweise die gesamte Furt) ausgestattet. Im Abstand von mind. 50 cm wird ein weiterer Querungsbereich mit einem auf Fahrbahnniveau abgesenkten Bord (Nullabsenkung) von max. 1 m Breite und einem Sperrfeld mit Rippenprofil parallel zum Bord (mind. 60 cm tief, vorzugsweise 90 cm) über die gesamte Breite der Absenkung ausgestattet. Bei einer LSA-gesicherten Furt würde der Ampelmast mittig stehen. ○ mit einheitlicher Bordhöhe: Der Querungsbereich wird mit 3 cm Bordhöhe (Bordkantenausrundung max. 10 – 15 mm) und einer Kombination aus Auffindestreifen mit Noppenprofil (mind. 60 cm tief, vorzugsweise 90 cm, quer über die Gehbahn) und Richtungsfeld mit Rippenprofil in Gehrichtung (mind. 60 cm tief, mind. so breit wie Auffindestreifen, vorzugsweise die gesamte Furt) ausgestattet. 	DIN 18040-3 DIN 32984
	Informationen über Hilfsmittel bei Straßenquerungen: LSA	Lichtsignalanlagen sollten visuell kontrastierend gestaltet werden. Sie sollten mit einem akustischen Auffindesignal ausgestattet und/oder durch Bodenindikatoren taktil auffindbar sein.	DIN 18040-3 H BVA
Straßenquerung	Konfliktvermeidung zwischen Fußgängern und Radfahrern	An Querungsstellen sollten Konflikte zwischen auf Gehwegniveau geführten Radfahrern und blinden/sehbehinderten Personen vermieden werden, z.B. Bevorrechtigung der Fußgänger durch Verlängerung des Fußgängerüberweges über den Radweg.	

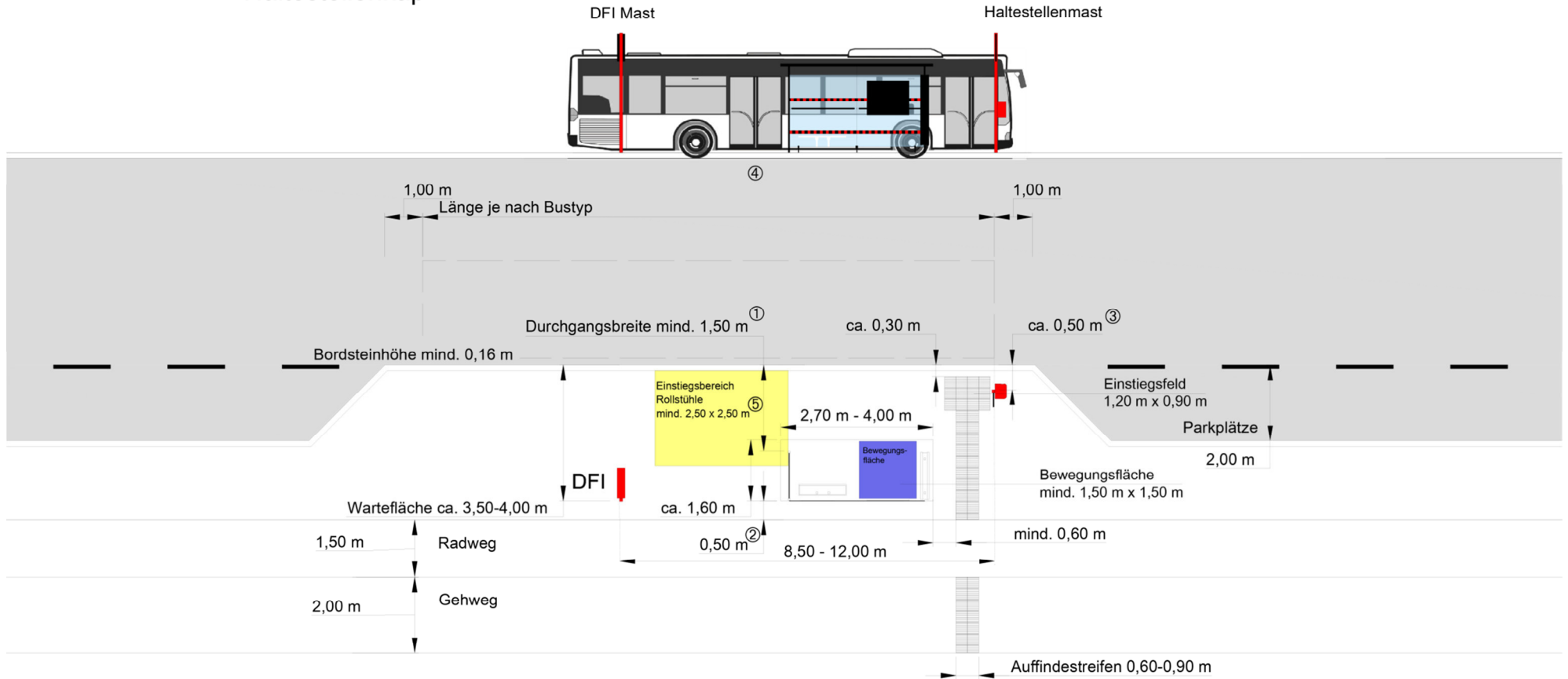
Wege zur Haltestelle (Fortsetzung)			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Lichtraumhöhe	Ausreichender Kopffreiraum auf den Wegen zur Haltestelle	Es ist eine Lichtraumhöhe von mind. 2,50 m zu gewährleisten. Gefahrenbereiche mit einer lichten Höhe unter 2,50 m sollten durch geeignete Maßnahmen (z.B. Abschränkung, Möblierung) gegen Unterlaufen gesichert sein.	DIN 32975 H BVA
Durchgang	Bei Durchgängen wird eine zulässige Mindestbreite nicht unterschritten	Im Zugangsbereich, in Durchgängen (z.B. begrenzt durch Poller) und unvermeidlichen Engstellen sollte eine lichte Durchgangsbreite von 1 m, mind. jedoch m, eingehalten werden.	DIN 18040-1 DIN 18040-3
Bewegungsflächen	Vor Elementen und Hindernissen sind ausreichend Bewegungsflächen vorhanden.	Vor Elementen und Hindernissen sollte eine Bewegungsfläche für Rollstühle für Richtungswechsel und Rangiervorgänge von mind. 1,50 x 1,50 m, vorzugsweise von 1,80 x 1,80 m, für den Begegnungsfall zweier Rollstühle sichergestellt werden.	DIN 18040-3
Anzeigen von Elementen u. Hindernissen	Elemente und Hindernisse sind visuell und/oder taktil erkennbar markiert.	Bei vertikalen Einbauten (z.B. Pfosten, Masten) und Mobiliar (z.B. Abfallbehälter, Fahrradständer, Sitzbänke) auf Gehwegen oder an Überquerungsstellen, die zur Haltestelle führen, ist grundsätzlich darauf zu achten, dass sie sich vom Umfeld kontrastreich absetzen, mit dem Langstock ertastbar sind und nicht unterlaufen werden können. Es wird das Anbringen einer kontrastreichen Markierung empfohlen. Bei Abständen > 15 cm zum Boden wird zusätzlich eine Tastleiste oder mind. 3 cm hoher Sockel, entsprechend den Umrissen des Ausstattungselements, empfohlen.	DIN 18040-3 H BVA
Fahrrad-Verkehr/ Fahrradab- stellung	Konfliktfreie Führung des Radverkehrs an Haltestellen	Es sollte auf eine möglichst konfliktfreie Radwegführung im Bereich von Haltestellen geachtet werden. Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr sollte innerorts möglichst vermieden werden, da Radfahrer/innen akustisch kaum zu orten sind und sich seh- und hörbehinderte Menschen auf diesen Flächen unsicher fühlen. Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist die aus Sicht der Barrierefreiheit beste Lösung. Möglich ist auch die Führung des Radverkehrs im Seitenraum, also hinter der Wartefläche und ggf. hinter dem FGU. In diesem Fall sollte ein rückseitiger Sicherheitsstreifen von 0,50 m berücksichtigt werden. Zwischen Wartefläche bzw. FGU und Fahrbahn sollten keine Radwege geführt werden.	H BVA
	Abgrenzung und Querung von Radwegen im Bereich von Haltestellen ist taktil erfassbar.	Niveaugleiche Flächen für den Fuß- und Radverkehr sollten sich v.a. für sehbehinderte Menschen taktil und visuell gut wahrnehmbar voneinander abgrenzen. Möglich ist z.B. ein deutlich unterscheidbarer Oberflächenbelag. Sind auf Gehwegniveau geführte Radwege zu queren, sollte diese Radquerung für sehbehinderte Menschen taktil markiert werden. Hierfür wird der Auffindestreifen mit Noppenprofil (mind. 60 cm tief, vorzugsweise 90 cm, quer über die Gehbahn) am Radweg unterbrochen und die Radwegquerung ggf. durch ein Richtungsfeld mit Rippenprofil in Gehrichtung (mind. 60 cm tief, mind. so breit wie Auffindestreifen) angezeigt. Auf dem Radweg selbst sind keine Bodenindikatoren vorzusehen, da dies eine Gefahrenstelle darstellen würde. Aus den gleichen Gründen sollten Auffangstreifen auch kombinierte Geh-/Radwege nicht queren.	DIN 18040-3 DIN 32975 RASt 06

Wege zur Haltestelle (Fortsetzung)			
Merkmal	Anforderung/Zielsetzung	Weitere Hinweise und Empfehlungen	Bezug
Fahrrad-Verkehr/ Fahrradab- stellung	Radabstellanlagen beeinträchtigen nicht Bewegungs- u. Sicherheitsräume	<p>Fahrradabstellanlagen an Haltestellen (z.B. Fahrradständer, Anlehnbügel, überdachte B+R-Anlagen) sollten so angeordnet werden, dass die den direkten Weg zur Haltestelle nicht verstellen. Ebenso sollte das Verstellen von Verkehrs- und Sicherheitsräumen sowie von Bodenindikatoren vermieden werden. Für Rollstühle sollte ausreichend Platz zum Rangieren vorhanden sein, sehbehinderte Menschen sollten vor scharfen Kanten oder dem Unterlaufungen von Fahrradbügeln mit dem Langstock geschützt werden. Zudem sollte auf eine ausreichende Beleuchtung und vandalismussichere Montage geachtet werden.</p> <p>Bodenindikatoren werden i.d.R. mit einem Abstand von mind. 60 cm an Hindernissen und festen Einbauten vorbeigeführt. Dabei ist die Nutzung der Einbauten zu beachten. Bei Fahrradständern und bei Fahrradbügeln, bei denen aufgrund hoher Nutzung zu erwarten ist, dass die Fahrräder jeweils nur mit dem Vorder- oder Hinterrad angelehnt werden, wird ein Abstand von 1,50 – 2,00 m vom Bügel/Radständer empfohlen.</p>	H BVA
Fahrgast-sicherheit	Haltestelle ist ausreichend einsehbar.	Es sollte darauf geachtet werden, dass am Straßenrand bzw. auf Gehwegen keine Einbauten vorgesehen werden, die die Einsehbarkeit des Haltestellenbereiches beeinträchtigen könnten. Auch Bewuchs sollte regelmäßig zurückgeschnitten werden.	

7.5 Haltestellen-Skizzen

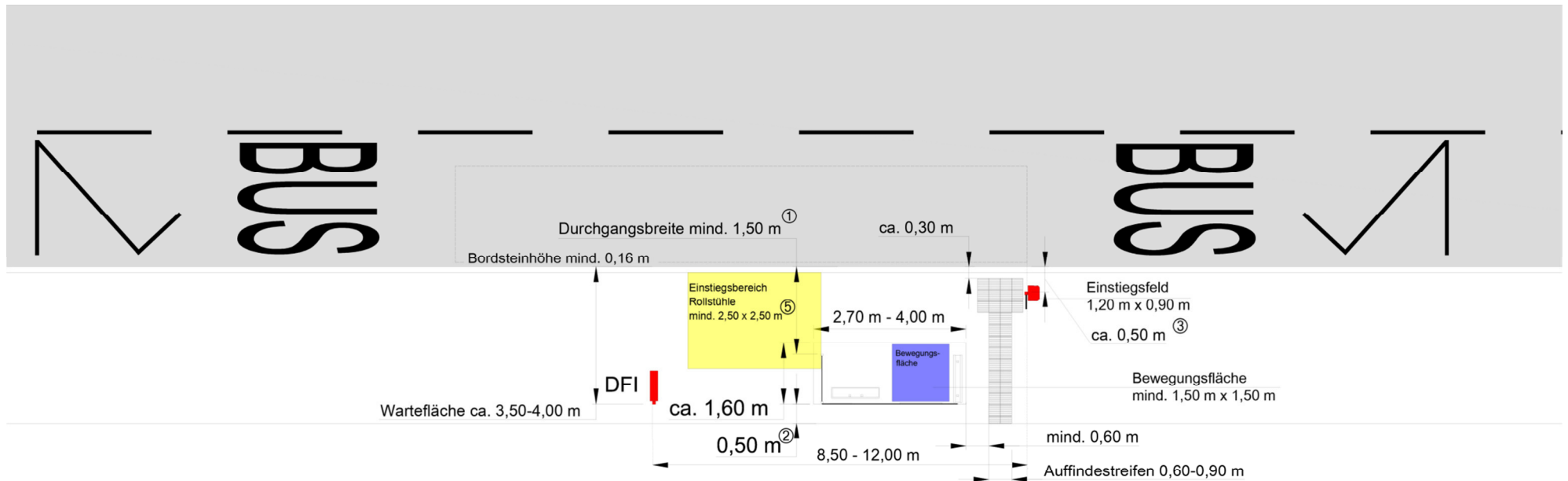
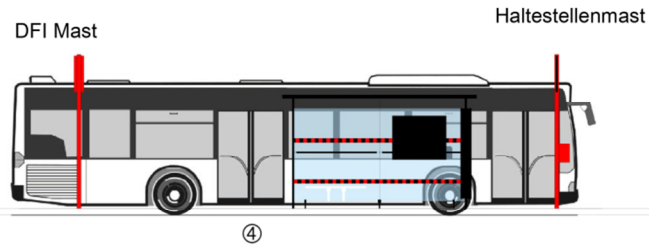
Die nachfolgenden Skizzen sollen die in den vorherigen Kapiteln beschriebenen Standards und Empfehlungen veranschaulichen. Alle Skizzen wurden dem HVV-Leitfaden (S. 31ff) entnommen und sind vom HVV erstellt worden.

Haltestellenkap



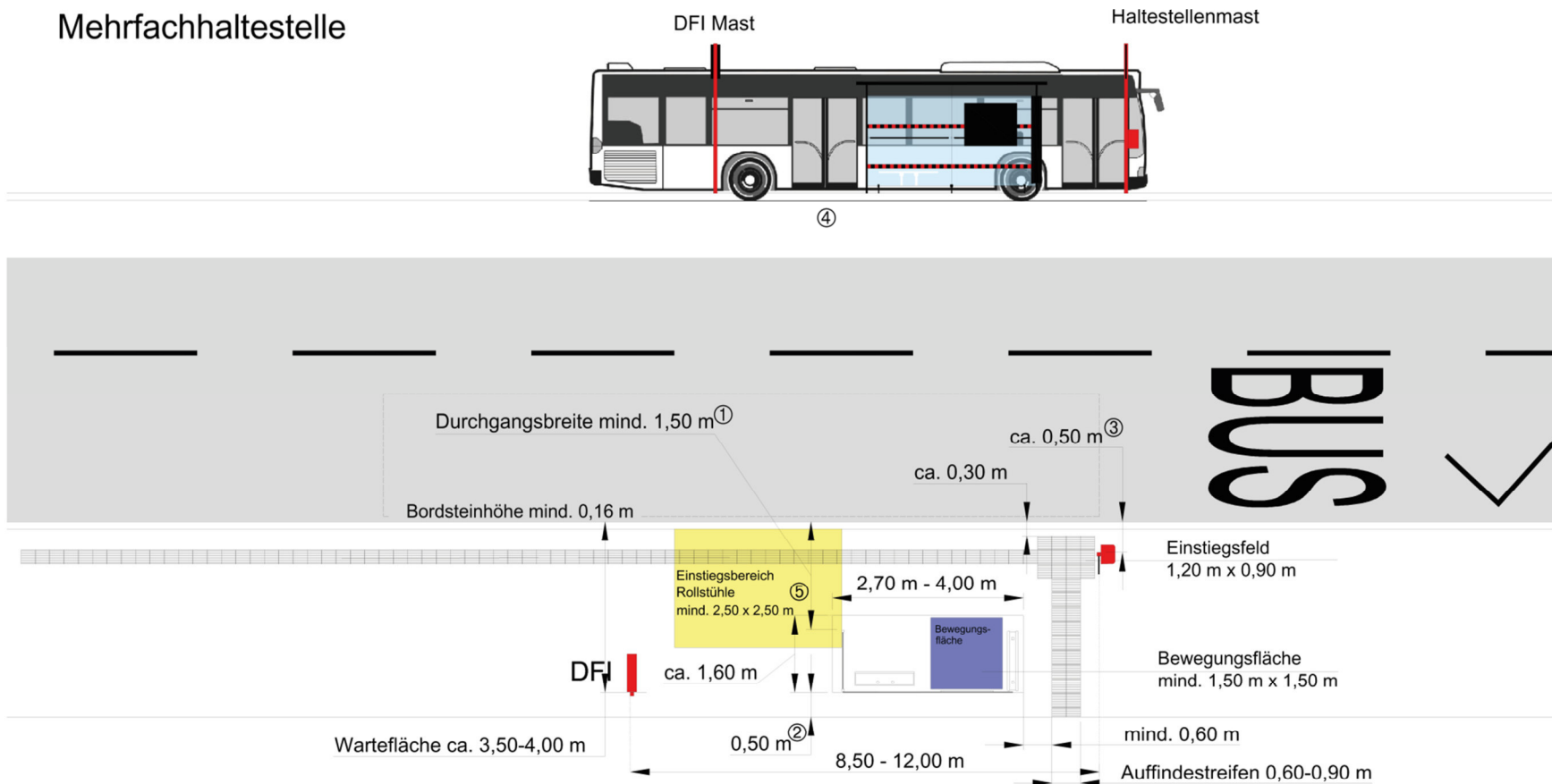
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.
- ④ Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.
- ⑤ Es sind die Türpositionen aller an der Haltestelle eingesetzten Fahrzeugtypen zu berücksichtigen, so dass i.d.R. ein breiteres Feld freizuhalten ist.

Haltestelle am Fahrbahnrand



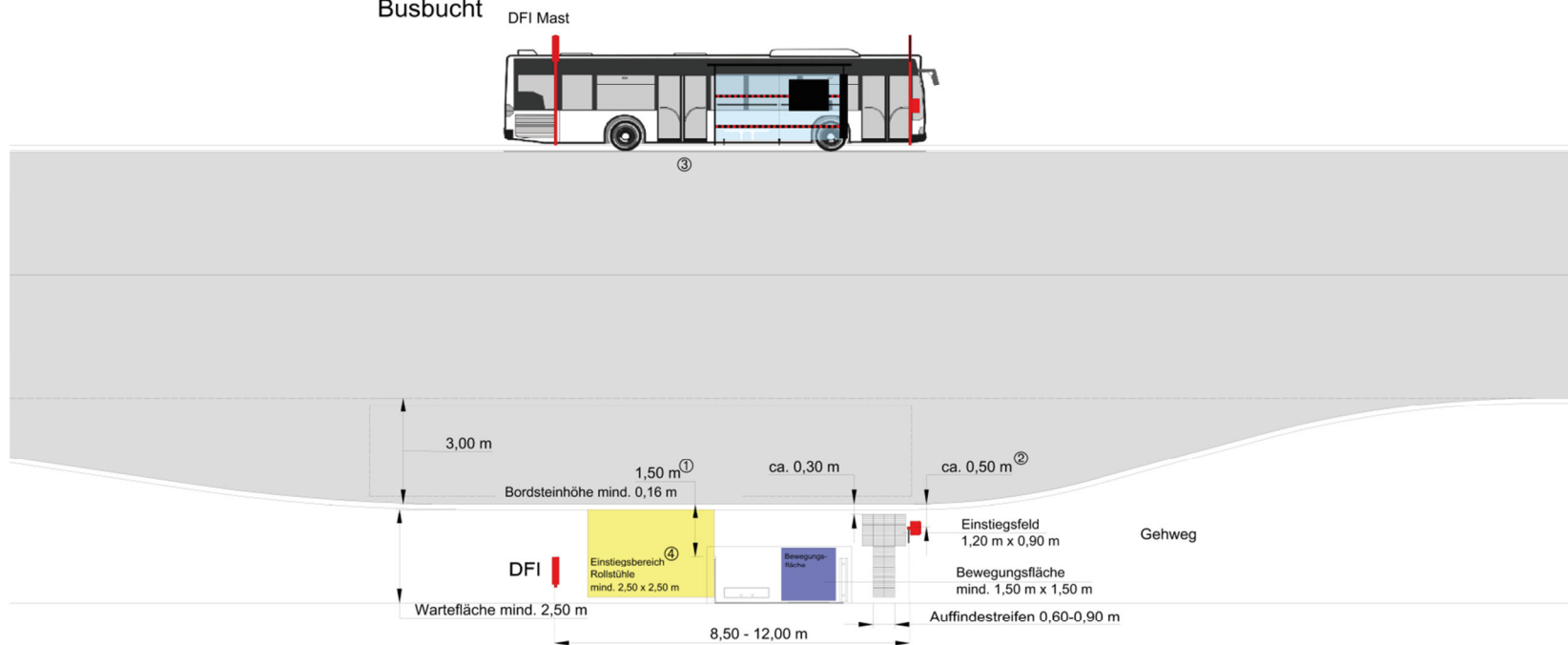
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.
- ④ Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.
- ⑤ Es sind die Türpositionen aller an der Haltestelle eingesetzten Fahrzeugtypen zu berücksichtigen, so dass i.d.R. ein breiteres Feld freizuhalten ist.

Mehrfachhaltestelle



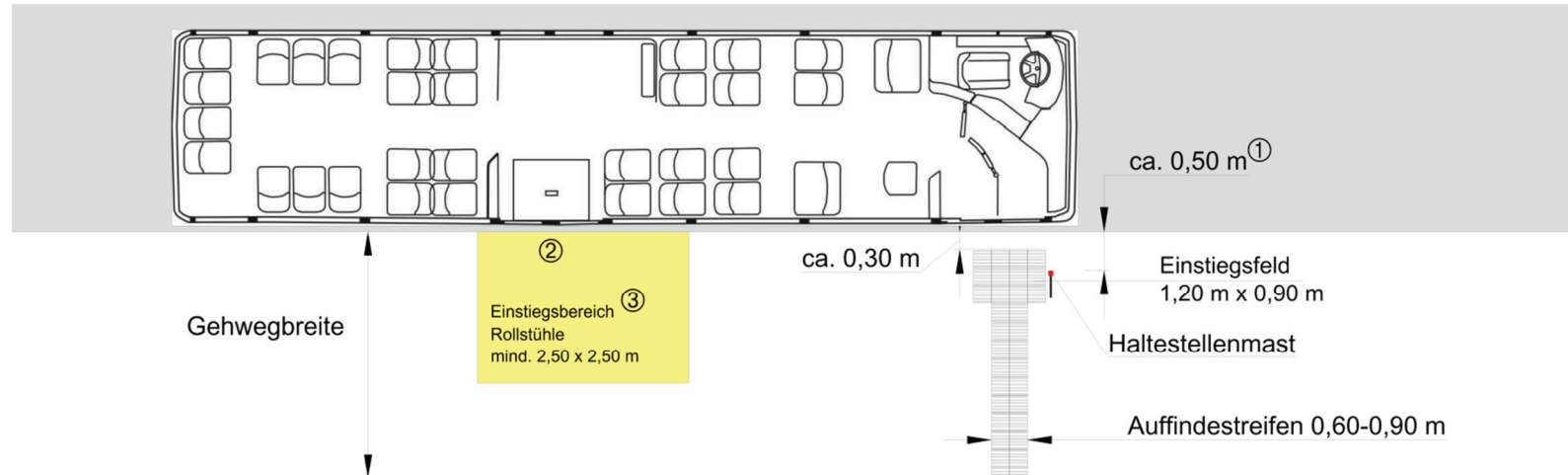
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis $0,75\text{ m}$ an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. $1,50\text{ m}$ gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf $0,30\text{ m}$ reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. $0,5\text{ m}$, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.
- ④ Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.
- ⑤ Es sind die Türpositionen aller an der Haltestelle eingesetzten Fahrzeugtypen zu berücksichtigen, so dass i.d.R. ein breiteres Feld freizuhalten ist.

Busbucht



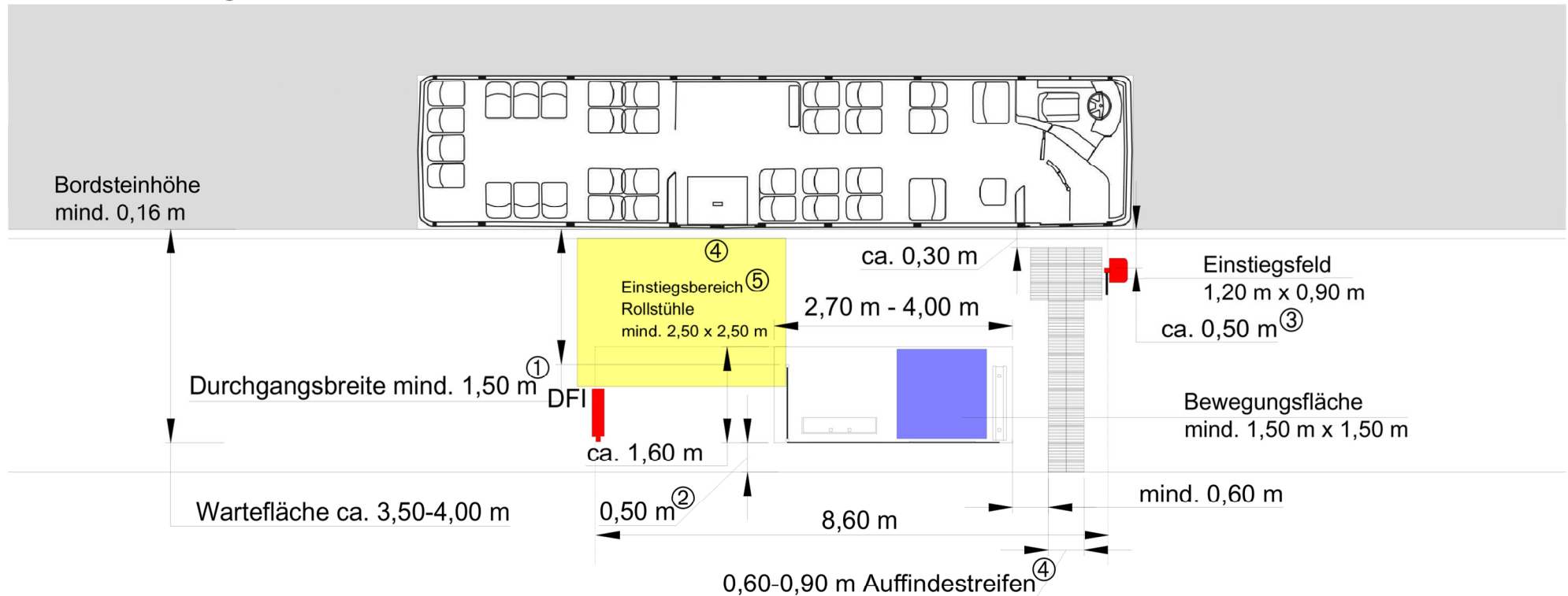
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i. d. R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.
- ③ Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierte Türpositionen aufweisen.
- ④ Es sind die Türpositionen aller an der Haltestelle eingesetzten Fahrzeugtypen zu berücksichtigen, so dass i. d. R. ein breiteres Feld freizuhalten ist.

Haltestelle ohne FGU



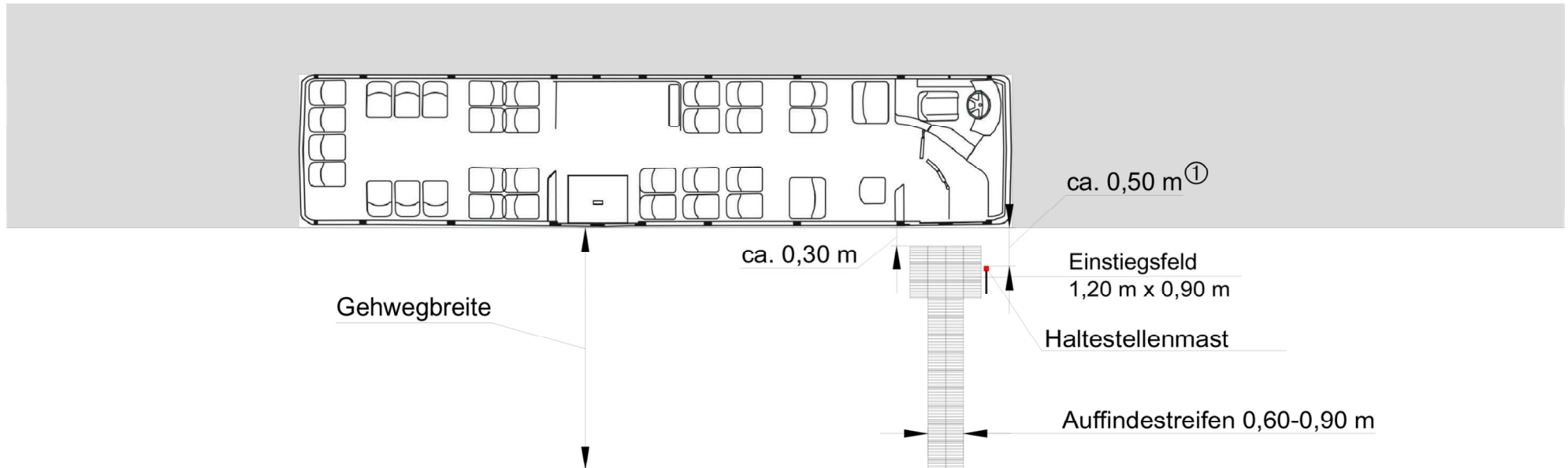
- ① Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.
- ② Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.
- ③ Es sind die Türpositionen aller an der Haltestelle eingesetzten Fahrzeugtypen zu berücksichtigen, so dass i.d.R. ein breiteres Feld freizuhalten ist.

Ausstattung Haltestelle



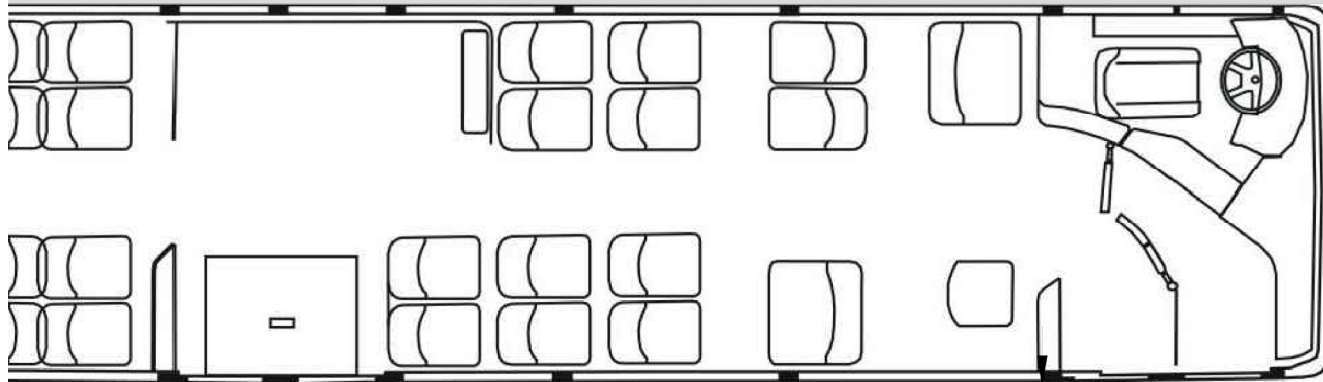
- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
- ② Der Abstand kann auf 0,30 m reduziert werden (z.B. bei Platzmangel)
- ③ Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.
- ④ Busse von verschiedenen Herstellern können leicht variierende Türpositionen aufweisen.
- ⑤ Es sind die Türpositionen aller an der Haltestelle eingesetzten Fahrzeugtypen zu berücksichtigen, so dass i.d.R. ein breiteres Feld freizuhalten ist.

Auffindestreifen



- ① Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.

Einstieg



ca. 0,30 m

ca. 0,50 m^②

Einstiegsfeld
1,20 m x 0,90 m

Mülleimer: max. 0,90 m (Oberkante) ①

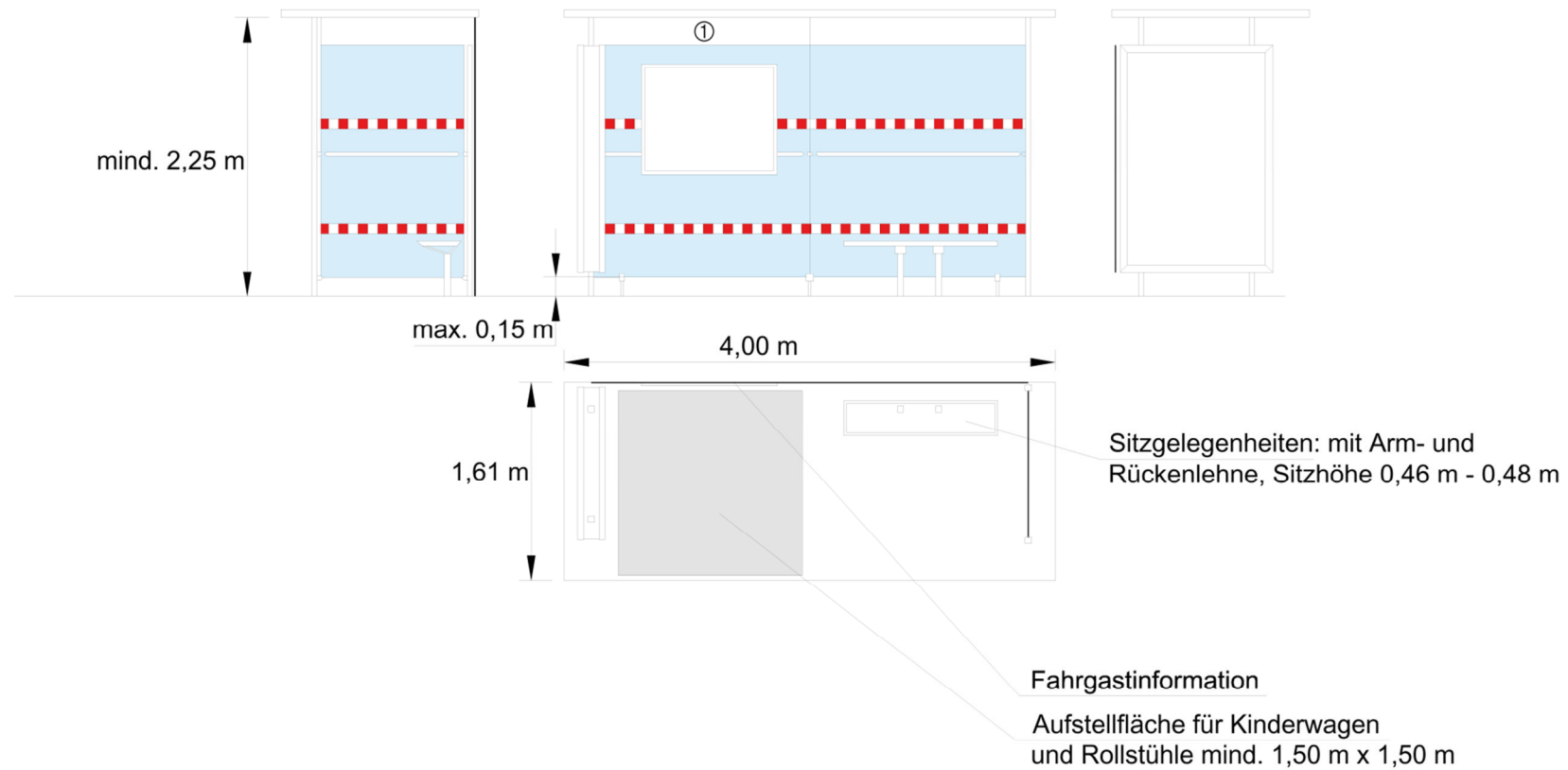
Haltestellenmast

Auffindestreifen 0,60-0,90 m

① Nur wenn kein anderer betriebs- und kundenfreundlicher Standort möglich ist, sollte der Müllbehälter am Haltestellenmast angebracht werden. Dann ist zu beachten, dass er vom Einstiegsfeld abgewandt montiert wird. Dies geht nur, wenn der Aushangfahrplan im FGU angeordnet ist.

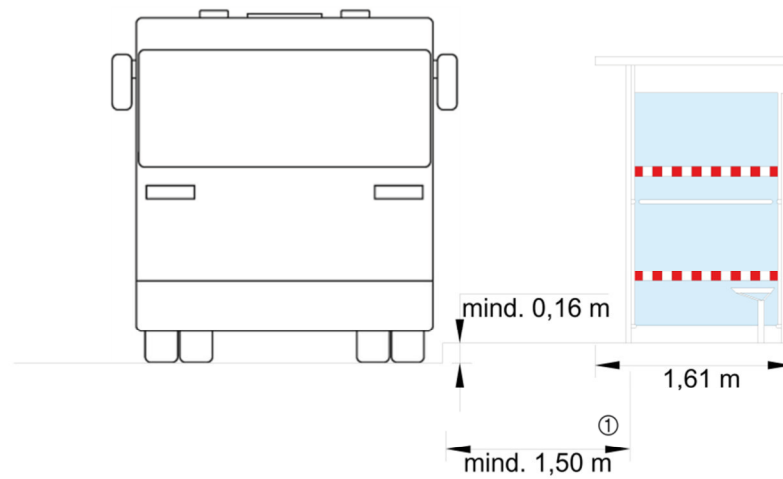
② Der Abstand zwischen Haltestellenmast und Bordkante beträgt i.d.R. 0,5 m, wenn die Fahne von der Fahrbahn weg zeigt. Er sollte erhöht werden, wenn die Fahne zur Fahrbahn hin ausgerichtet ist.

Fahrgastunterstand



① Ein DFI-Display im FGU sollte mittig oberhalb der Infovitrine angebracht werden.

Abstand Bus - FGU



- ① Bei Verzicht auf Seitenscheiben/Werbeträger kann die Dachkante des FGU bis 0,75 m an die Bordkante gesetzt werden, wenn ein Durchgang von mind. 1,50 m gewährleistet ist.
-

8. Barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen: Priorisierung und zeitlicher Umsetzungsplan

8.1 Rechtlicher Rahmen und Vorgehensweise

Die Landkreise in ihrer Funktion als Aufgabenträger für den ÖPNV haben im Hinblick auf die Barrierefreiheit des ÖPNV die Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zu erfüllen. Die in diesem Zusammenhang einschlägigen Bestimmungen sind im § 8 Abs. 3 PBefG enthalten:

- Die Aufgabenträger haben in ihrem NVP die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.
- Die genannte Frist gilt nicht, sofern im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.
- Außerdem muss der NVP Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen enthalten.

Das im PBefG genannte Ziel, bis zum 01.01.2022 im ÖPNV die vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, wirft in der Praxis Probleme auf: Es ist in zuständigen Straßenbaulastträgern weder zeitlich noch finanziell möglich, diese Anforderung für alle noch nicht barrierefrei gestalteten Haltestellen zum genannten Stichtag umzusetzen. Es sei an dieser Stelle noch einmal erwähnt, dass die ÖPNV-Aufgabenträger Adressaten des PBefG sind, während sich für Straßenbaulastträger keine Verpflichtungen aus den Vorgaben des PBefG ergeben.

Entsprechend einer Positionierung des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, wonach die Formulierung im PBefG einen Planungsauftrag an die Aufgabenträger mit Berücksichtigungsgebot im NVP begründet und die Aufgabenträger verpflichtet sind, ein Programm zur Umsetzung der Maßnahmen im NVP aufzustellen, es aber kein Umsetzungsgebot beinhaltet, soll nachfolgend für die barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen eine abgestufte Priorisierung vorgenommen werden, die mit einem zeitlichen Umsetzungsplan gekoppelt wird. [vgl. Petra de Klein, Folienvortrag „Rechtliche Rahmenbedingungen“, Folie 9, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Workshop „Barrierefreiheit im ÖPNV“ am 24.11.2015 in Hannover]

Bei der nachfolgend vorgenommenen Priorisierung sind große Anlagen wie z.B. Zentrale Omnibusbahnhöfe und Zentrale Verknüpfungshaltestelle Bus ↔ Schiene und/oder Bus ↔ Bus ausgenommen worden, weil bei diesen Anlagen aufgrund ihres Flächen- und Gestaltungsbedarfs im Regelfall auch städtebauliche Belange Eingang in die Gestaltung finden und die auch im Hinblick auf eine barrierefreie Gestaltung vor Ort passende Lösungen erfordern. Diese Besonderheiten können von einem allgemein gehaltenen Haltestellenkonzept nicht abgebildet werden.

8.2 Barrierefreie Gestaltung als grundsätzliche Anforderung

Bei Um- bzw. Neubau von Haltestellen gilt grundsätzlich für jede Haltestelle, gleich welcher Prioritätenstufe sie angehört (siehe Kap. 7.3), dass der Mindeststandard für eine barrierefreie Gestaltung einzuhalten ist, d.h. im Wesentlichen

- Bordhöhe mindestens 16 cm, bei reinen Bürgerbushaltestellen kann hiervon abgewichen werden, allerdings könnte dies die Förderfähigkeit ausschließen;
- taktile und visuell kontrastierende Bodenindikatoren, die zum Einstiegsbereich führen sowie
- eine Wartefläche, die eine ausreichend große Bewegungsfläche für Rollstuhlfahrer zum Rangieren und für den Ein-/Ausstieg aufweist (vgl. Kap. 6.2.1, S. 12-14).

Von diesem Grundsatz kann nur abgewichen werden, wenn die Haltestelle an einem Fahrweg liegt, der nicht für Niederflurfahrzeuge geeignet ist, die Zuwegung zur Haltestelle ohne Verbindung zum öffentlichen Wegenetz ist und daher auch in Zukunft nicht barrierefrei gestaltet werden kann oder es die räumlichen und/oder topographischen Gegebenheiten nicht zulassen (vgl. Kap. 6.2.3, S. 16-17).

8.3 Priorisierung der Haltestellen und zeitlicher Umsetzungsplan

Die Priorisierung der Haltestellen erfolgt zunächst auf Basis der Einwohnerzahlen. Als zweite Priorisierungsebene dient das Kriterium der ganzjährigen Bedienungshäufigkeit der Haltestellen.

8.3.1 Einwohnerzahl und Zahl der barrierefreien Haltestellen

Aus Sicht des ÖPNV-Aufgabenträgers sollten alle Orte/Stadtteile mit mehr als 200 Einwohnern in Abhängigkeit der Größe des Ortes/des Stadtteils folgende Mindestanforderung im Hinblick auf die Zahl barrierefreier Haltestellen aufweisen, wobei vorausgesetzt wird, dass die barrierefreie Gestaltung einer Haltestelle in beiden Bedienungsrichtungen erfolgt. Die Unterteilung der Einwohnerzahl (200 – 1.000; 1.000 – 3.000 usw.) orientiert sich dabei an den bei der Bewertung des ÖPNV-Angebotes im Nahverkehrsplan festgelegten Rasterung.

Einwohnerzahl Ort/Stadtteil	Mindestanforderung
200 – 1.000	1 barrierefreie Haltestelle
1.000 - 3.000	2 barrierefreie Haltestellen
3.000 – 6.000	3 barrierefreie Haltestellen
>6.000	Je weitere 3.000 Einwohner sollte jeweils 1 weitere barrierefreie Haltestelle zusätzlich vorgesehen werden. Beispiel: Ort/Stadtteil mit 12.000 Einwohner = 5 barrierefreie Haltestellen als Minimum

Bei der Beantwortung der Frage, welche Haltestelle(n) zunächst barrierefrei gestaltet werden soll(en), wäre aus Sicht des ÖPNV-Aufgabenträgers die Orientierung an der ganzjährigen Bedienungshäufigkeit zielführend (s. Kapitel 8.3.2).

8.3.2 Kategorisierung nach Prioritätsstufen / Priorisierung der Haltestellen nach Bedienungshäufigkeit / Zeitlicher Umsetzungsplan

Als Ergänzung zum ersten Priorisierungs-Kriterium „Einwohnerzahl“ wird die Kategorisierung der Haltestellen nach 3 Prioritätsstufen mit einer entsprechenden zeitlichen Umsetzungsplanung vorgeschlagen:

Kategorie	Priorität	Zeitschiene (Umbau)
A	Hohe Priorität	bis 2026
B	Mittlere Priorität	bis 2028
C	Geringere Priorität	nach 2030

Für die jeweilige Kategorisierung/Priorisierung werden folgende Kriterien herangezogen:

- Bedienung der Haltestelle gestaffelt nach Zahl der Fahrtenpaare, die montags bis freitags ganzjährig durchgeführt werden. Das hochwertige Angebot von Regional- und Stadtbushaltestellen und damit die Häufigkeit der Haltestellenbedienung werden durch dieses Kriterium entsprechend abgebildet: Haltestellen an diesen Linien sind höher einzustufen und damit prioritär gegenüber Haltestellen, die von Linien mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung bedient und damit häufig nur an Schultagen angefahren werden.
- Lage der Haltestelle (Ortskern/Stadtzentrum/Stadtteilzentrum / innerorts / außerorts).
- Haltestellen an besonderen Einrichtungen unabhängig von der Ortslage (wie kommunale Verwaltung, Krankenhaus, Arztpraxen/Ärztelhäuser, Einkaufszentren, Seniorenheime, Schulen), die einen höheren Bedarf an barrierefreier Mobilität erwarten lassen.

Auf Basis dieser Kriterien ergibt sich folgende Priorisierungsmatrix:

Ortslage	Bedienung (Fahrtenpaare mo-fr ganzjährig)			
	≥ 12	≥ 6	≥ 3	< 3
Einrichtungen mit ÖV-Relevanz [1]	A	A	B	C
Ortskern/Stadtzentrum/Stadtteilzentrum	A	A	B	C
Innerorts	A	B	B	C
Außerorts	B	C	C	C

[1] Unabhängig von der Ortslage

Bei einem konkreten Bedarf oder aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist eine Höhereinstufung von einzelnen Haltestellen seitens des Straßenbaulastträgers jederzeit möglich.

8.4 Haltestellenaufnahme / Haltestellenkataster

Der Vorschlag, die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen an der Einwohnerzahl eines Ortes/eines Stadtteils zu orientieren und außerdem eine Priorisierung der Haltestellen anhand der ganzjährigen Bedienungshäufigkeit bezogen auf die Verkehrstage Montag bis Freitag vorzunehmen, ermöglicht es, eine an diesen Vorschlägen orientierte Haltestellenaufnahme vorzunehmen.

In einem ersten Schritt ist zu prüfen, ob in allen Orten/Stadtteilen über 200 Einwohnern nach dem o.g. Schema barrierefreie Haltestellen vorhanden sind. Diese Prüfung kann nur im Zusammenspiel zwischen zuständigen Straßenbaulastträger, dem ÖPNV-Aufgabenträger und der VNO erfolgen.

Für das Haltestellenkataster werden zunächst nur die Haltestellen erfasst, die aufgrund des Kriteriums „Einwohnerzahl“ bis Ende 2021 prioritär umgestaltet werden müssen bzw. Haltestellen, die der Kategorie A zugeordnet sind. Die Haltestellenerfassung hat sich dabei an das Gutachten des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) „Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster in Niedersachsen“ (2017) und der dortigen Attributliste zu orientieren. Diese Attributliste wurde im Wesentlichen in der vom MW initiierten Arbeitsgruppe „Haltestellenkataster“ erarbeitet und entspricht auch den Anforderungen des ZVBN/VBN-Haltestellen Katasters sowie des in Aufbau befindlichen Katasters des HVV.

Durch Anwendung dieser Attributliste ist die Kompatibilität mit den genannten Katastern und – wenn es zum Aufbau eines landesweiten Haltestellenkatasters in Niedersachsen kommen sollte - auch mit diesem gegeben.

Die nachfolgende Tabelle fasst die Attributliste des MW-Gutachtens zusammen. (vgl. MW, Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster in Niedersachsen, 2017, S. 14 – S. 19).

Kriterium	Attribut Aufnahme / im Haltestellenkataster	Ausstattung		Aufnahme	
		Basis	Erweitert	Pflicht	Optional
Art / Ausbauform der Haltestelle	➤ Art der Haltestelle Einfachhaltestelle, Doppel-/Mehrfachhaltestelle, Busanlage / Busbahnhof, nur Einstieg, nur Ausstieg, Richtungshaltestelle, nur Fernbusse	X		X	
	➤ Ausbauform Haltestelle Im Seitenraum, am Fahrbahnrand, Kap, Haltestelle mit Fahrbahnanhebung, Bucht, Sonstiges	X		X	
	➤ Bei Hochbord/Kap/Bucht > Gesamtlänge (m)	X			X
	➤ Fotos pro Haltestellenbereich Mind. 1 Foto aus Fahrtrichtung, mind. 1 Foto von gegenüberliegender Seite	X			X
Kriterium	Attribut Aufnahme / im Haltestellenkataster	Basis	Erweitert	Pflicht	Optional
Barrierefreie Erreichbarkeit	➤ Topographie > in Hanglage; sonstiges	X			X

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ stufenlose Zugänglichkeit <ul style="list-style-type: none"> ○ ja / nein ○ falls nicht stufenfrei: Höhe der Stufe/des Bordsteins in cm 	X		X	X
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ lichte Durchgangsbreite im Zugang von mind. 90 cm <ul style="list-style-type: none"> ○ ja / nein ○ falls < 90 cm: Maß der lichten Breite 	X		X	X
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zugangselemente zum Haltestellenbereich: <ul style="list-style-type: none"> ○ Zugang befestigt / unbefestigt ○ Gehweg / kombinierter Geh-/Radweg ○ Rampe/geneigter Gehweg ja/nein, falls vorhanden <ul style="list-style-type: none"> + Neigung in % + Länge / Breite + Umlaufsperr + Auffindestreifen am Gehweg + Querung Radweg ○ Querung Straße notwendig ja/nein <ul style="list-style-type: none"> + Querungshilfen: Bordsteinabsenkung, doppelte Querungsstelle, LSA, LSA mit Zusatzeinrichtungen: akustisch und/oder taktil, Zebrastreifen, Fahrbahnteiler/Fahrbahnverengungen ○ tangierende Radwege ja/nein, <ul style="list-style-type: none"> + Radwegführung zwischen Wartefläche und Gehweg, zwischen Wartefläche und Einstiegsbereich, im Straßenraum, Sonstiges + Vermessung von Abständen: Beschreibung und Maße (ggf. Skizze) 	X		X X X X X X	X X X X X
Eigenschaften der Wartefläche	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Art des Bodenbelags: befestigt / unbefestigt <ul style="list-style-type: none"> ○ Art: Asphalt, Beton, Betonplatten, Pflaster, Sonstiges 	X		X	X
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nutzbare Breite der Wartefläche (in cm) <i>Vermessene Mindestbreite muss über mind. 1,50 m Länge gegeben sein, Defaultwert von 4 m bei nicht abgrenzbarer Breite</i> 	X		X	
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Länge der Wartefläche 	X			X
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 2 Fotos 	X			X
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sonstiges (u.a. Sonderfälle wie z.B. Wartefläche nicht in Mastnähe) 	X			X
Bordstein	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Höhe Bordstein in cm 	X		X	
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Länge Bordsteinkante 	X			X
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bordsteinart (Buskapstein, Kasseler Sonderbord, Kasseler Sonderbord plus, Typ Berding angeschrägt, Rundbordstein, sonstiger Formstein, kein Bordstein, Sonstiges) 	X			X
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Material Busaufstellfläche: Asphalt, Beton, Pflaster 	X			X
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Zustand Spurrillen 	X			X
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung 	X			X

Kriterium	Attribut Aufnahme / im Haltestellenkataster	Ausstattung		Aufnahme	
		Basis	Erweitert	Pflicht	Optional
Optisch-taktiler Leitsystem / Bodenindikatoren	➤ Optisch-taktile Bodenindikatoren vorhanden Ja / nein	X		X	
	➤ Art und Profil der Bodenindikatoren				
	○ Auffindestreifen ja / nein Art: Rippe, Rille, Noppe, Sonstiges	X		X	
	○ Einstiegsfeld ja / nein Art: Rippe, Rille, Noppe, Sonstiges	X		X	
	○ Leitstreifen parallel zum Bord ja / nein Art: Rippe, Rille, Noppe, Sonstiges		X		X
	➤ Sonstiges / Anmerkungen	X	X		X
	➤ erfüllt den örtlichen Standard ja / nein	X	X		X
	➤ Maße Auffindestreifen/Einstiegsfeld/Leitstreifen	X	X		X
Bewegungsflächen	➤ Bei Bedarf: Abstände Bodenindikatoren zu Einbauten (z.B. Mast); ggf. Haltestellenskizze	X	X		X
	➤ Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung	X			X
	➤ Maße der einbaufreien Bewegungsflächen an Ein-/Ausstiegshaltestellen bzw. vor Fahrzeugtüren (mindestens für eine Tür zu erheben)	X			
	○ Regelfall Tür 2: Vermessung Tiefe x Breite			X	
	○ Bedarf Tür 1: Vermessung Tiefe x Breite				X
	○ bei Bedarf: Anlage weiterer Bewegungsflächen (Benennung/Lage + Maße)				X
	➤ Mast vorhanden ja /nein	X		X	
	➤ ID Mast (einheitliche Mastnummer)	X		X	
Haltestellenmast	➤ Koordinaten des Mastes	X		X	
	○ X- / Y-Koordinate				X
	○ z-Koordinate				X
	➤ Foto pro Masten mit Haltestellenschild	X			X
Haltestellenschild	➤ Angaben: Haltestellenname, Linien-Nummer(n) Ziele der Linie(n), Verbundlogo bzw. Logo des/der Verkehrsunternehmen, Nummer Tarifpunkt/Tarifzone vorhanden ja / nein	X		X	
	➤ Sonstiges	X			X
Statische Fahrgastinformation	➤ Aushangfahrplan vorhanden: ja / nein	X		X	
	➤ Anbringung: am Mast, separater Fahrplankasten, im FGU (ggf. mit Foto)	X			X
	➤ Art: Aushangkasten, Vitrine, Rondell	X			X
	➤ Stufenfrei erreichbar: ja / nein	X		X	
	➤ frei erreichbar: ja / nein				X
	➤ Maße Höhe Unterkante und Höhe Oberkante des Aushangkastens/der Vitrine <i>Bei zwei übereinander angebrachten Kästen sind die oberste und die unterste Kante relevant</i>	X			X
	➤ Bei Bedarf: Elektronische Aushänge		X		X
	➤ Ausstattung: Liniennetzplan, Tarifinformation, Umgebungsplan, Sonstiges		X		X
	➤ separate Beleuchtung Vitrine		X		X
	➤ Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor der FGI: ja / nein		X		X

Kriterium	Attribut Aufnahme / im Haltestellenkataster	Ausstattung		Aufnahme	
		Basis	Erweitert	Pflicht	Optional
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	➤ DFI vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ Art der DFI: Übersichtstafel, Anzahl der Zeilen, mit Anforderungstaste für akustische Informationen		X		X
	➤ Bei Bedarf: Standort der DFI, System am Mast / in FGU, Höhe des Anzeigenbildschirms, Abstand zu Bodenindikatoren / FGU / Bordsteinkante		X		X
	➤ Foto(s)		X		X
Fahrgastunterstand (FGU)	➤ FGU vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ stufenlos erreichbar ja / nein				X
	➤ FGU beleuchtet / unbeleuchtet				X
	➤ überdachte, einbaufreie Aufstellfläche mind. 1,50 x 1,50 m vorhanden: ja / nein				X
	➤ lichte Höhe				X
	➤ transparente Seitenwände: ja / nein				X
	➤ Kontrastmarkierung der Seitenwände: ja / nein				X
	➤ separate Beleuchtung Vitrine		X		X
	➤ Ausstattung: Liniennetzplan, Tarifinformation, Umgebungsplan, Sonstiges		X		X
	➤ Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor der FGI: ja / nein		X		X
	➤ Foto				X
Sitzgelegenheiten	➤ Sitzgelegenheiten vorhanden: ja / nein		X		X
	➤ Anzahl der der Sitzplätze insgesamt ○ davon im FGU. Angabe Anzahl ○ davon nicht überdacht: Angabe der Anzahl		X		X
	➤ Bei Bedarf: Sitzhöhen, Stehhilfen/Anlehnplatten vorhanden ja/nein, falls vorhanden: Anzahl		X		X
Abfallbehälter	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ stufenlos erreichbar ja / nein				X
Ausreichende Beleuchtung	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ Art ○ Eigenbeleuchtung ○ Straßenraumbelichtung: + gleiche/gegenüberliegenden Straßenseite + Abstand zwischen Mast und Lichtquelle				X
					X
Fahrkartenautomat	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
	➤ Lage: Überdacht im FGU/nicht überdacht				X
Informations-/Notrufsäule	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
	➤ an Leitsystem angeschlossen: ja / nein				X
Telefon	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
Toilette	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ behindertengerechte Toilette: ja / nein				X
	➤ stufenlos erreichbar: ja / nein				X
Lautsprecher / Induktive Höranlagen	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ induktive Höranlage vorhanden / nicht vorhanden				X
Uhr	➤ vorhanden / nicht vorhanden		X		X
Barrierefreie Wege zwischen Haltestellenbereichen bzw. im Straßenraum	➤ Barrierefreie Wege vorhanden / nicht vorhanden		X		X
	➤ Anmerkungen		X		X

Kriterium	Attribut Aufnahme / im Haltestellenkataster	Ausstattung		Aufnahme	
		Basis	Erweitert	Pflicht	Optional
Taxi-Stand, P+R, K+R, B+R, Fahrradabstellanlagen	➤ P+R vorhanden / nicht vorhanden; Entfernung von Haltestelle (Vermessung ab Mast)		X		X
	➤ B+R vorhanden / nicht vorhanden; Entfernung von Haltestelle (Vermessung ab Mast)		X		X
	➤ K+R vorhanden / nicht vorhanden; Entfernung von Haltestelle (Vermessung ab Mast)		X		X
	➤ Taxistand vorhanden / nicht vorhanden; Entfernung von Haltestelle (Vermessung ab Mast)		X		X
	➤ Gängige Attribute wären zu ergänzen wie Zahlen der P+R-Plätze, Zahl der Stellplätze Fahrradabstellanlagen, überdachte Plätze vorhanden/nicht vorhanden, ggf. Art der Halterung (Bügel, Felgenhalter)		X		X

In welcher Form die Haltestellenaufnahme erfolgt, muss jeder Aufgabenträger für sich entscheiden. Es bietet sich jedoch an, die Haltestellenerfassung von einem beauftragten Büro vornehmen zu lassen, damit die Erfassung möglichst einheitlich verläuft. Im schleswig-holsteinischen HVV-Gebiet erfolgt gegenwärtig die Haltestellenerfassung durch ein beauftragtes Büro mittels einer entwickelten App. Diese Form der Erfassung bietet den Vorteil, dass die erhobenen Daten direkt in die Datenbank überspielt werden können.

Da für den Bereich der VNO-Landkreise derzeit offen ist, ob eine Haltestellen-Erfassung mittels App realisierbar ist, wird nachfolgend ein Haltestellen-Erfassungsbogen vorgestellt, der die in der MW-Studie veröffentlichte Attributliste in komprimierter Form übernimmt. Wenn die Erfassung mittels Papier erfolgt, dann muss die Eingabe in eine Datenbank als zusätzliche Aufgabe vorgesehen werden.

Der Erfassungsbogen kann in jedem Fall - auch bei Verwendung einer App-Lösung - für die Schulung des Aufnahmepersonals genutzt werden, um die zu erhebenden Haltestellenattribute eindeutig zu fixieren. Die in der MW-Studie als „optional“ genannten Erhebungsmerkmale werden im Erfassungsbogen aufgenommen und durch Kursivdruck gekennzeichnet. Bei Haltestellen-Erfassungen in den Gebieten des ZVBN bzw. des HVV sind die jeweils von den Verbänden geforderten Daten zu erheben. Unterschiede ergeben sich gegenüber der MW-Studie lediglich in den Bereichen „Pflichtfeld“ bzw. „optionale Erhebung“ – bei den Attributen selbst herrscht Deckungsgleichheit.

Haltestellen Erfassungsbogen

1/4

Haltestellenname:	_____
Richtung:	_____
Linie(n) / Zielort(e):	_____

Art / Ausbauf orm der Haltestelle: Art der Haltestelle	Barrierefr. Erreichbarkeit: Zugangselemente zum Haltest.-Bereich
<input type="checkbox"/> Einfachhaltestelle <input type="checkbox"/> Doppelhaltestelle <input type="checkbox"/> Mehrfachhaltestelle <input type="checkbox"/> Busanlage / Busbahnhof <input type="checkbox"/> Richtungshaltestelle <input type="checkbox"/> Nur Einstieg <input type="checkbox"/> Nur Ausstieg <input type="checkbox"/> Nur Fernbusse	<input type="checkbox"/> Falls vorhanden: Umlaufsperr e <input type="checkbox"/> Falls vorhanden: Auffindestreifen am Gehweg <input type="checkbox"/> Falls vorhanden: Querung Radweg <input type="checkbox"/> Querung Straße notwendig <input type="checkbox"/> Querung Straße nicht notwendig <input type="checkbox"/> Querungshilfen > Bordsteinabsenkung <input type="checkbox"/> Querungshilfen > doppelte Querungsstelle <input type="checkbox"/> Querungshilfen > Lichtsignalanlage (LSA) <input type="checkbox"/> Querungshilfen > LSA mit Zusatzeinrichtung akustisch <input type="checkbox"/> Querungshilfen > LSA mit Zusatzeinrichtung taktil <input type="checkbox"/> Querungshilfen > Zebrastreifen <input type="checkbox"/> Querungshilfen > Fahrbahnteiler/Fahrbahnverengung <input type="checkbox"/> Tangierender Radweg ja <input type="checkbox"/> Tangierender Radweg nein <input type="checkbox"/> Radwegeführung zwischen Gehweg und Wartefläche <input type="checkbox"/> Radwegeführung zw. Wartefläche u. Einstiegsbereich <input type="checkbox"/> Radführung im Straßenraum <input type="checkbox"/> Sonstiges Vermessung von Abständen ggf. Skizze _____
Art / Ausbauf orm der Haltestelle: Ausbauf orm	
<input type="checkbox"/> Fahrbahnrand <input type="checkbox"/> Kap <input type="checkbox"/> Busbucht <input type="checkbox"/> Im Seitenraum <input type="checkbox"/> Haltestelle mit Fahrbahnanhebung <input type="checkbox"/> Sonstiges Bei Hochbord/Kap/Bucht: Gesamtlänge in m: _____ <input type="checkbox"/> Fotos pro Haltestellenbereich (mind. 1 Foto aus Fahrtrichtung u.1 von gegenüberliegender Seite)	
Barrierefreie Erreichbarkeit: Topografie	
<input type="checkbox"/> In Hanglage <input type="checkbox"/> Sonstiges	
Barrierefreie Erreichbarkeit: Stufenlose Zugänglichkeit	Eigenschaften der Wartefläche: Art des Bodenbelags
<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Falls nicht stufenfrei: Höhe der Stufe in cm _____ <input type="checkbox"/> Lichte Durchgangsbreite im Zugang von mind. 90 cm <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein Falls < 90 cm: Maß der lichten Breite in cm _____	<input type="checkbox"/> Befestigt <input type="checkbox"/> Unbefestigt <input type="checkbox"/> Art des Bodenbelags > Asphalt <input type="checkbox"/> Art des Bodenbelags > Beton <input type="checkbox"/> Art des Bodenbelags > Betonplatten <input type="checkbox"/> Art des Bodenbelags > Pflaster <input type="checkbox"/> Art des Bodenbelags > Sonstiges Nutzbare Breite der Wartefläche in cm: _____ Länge der Wartefläche in cm: _____ <input type="checkbox"/> 2 Fotos <input type="checkbox"/> Sonstiges (z.B. Sonderfälle wie Wartefläche nicht in Mastnähe)
Barrierefr. Erreichbarkeit: Zugangselemente zum Haltest.-Bereich	
<input type="checkbox"/> Zugang befestigt <input type="checkbox"/> Zugang unbefestigt <input type="checkbox"/> Gehweg <input type="checkbox"/> Kombiniertes Geh-/Radweg <input type="checkbox"/> Rampe / geneigter Gehweg ja <input type="checkbox"/> Rampe / geneigter Gehweg nein Falls vorhanden: Neigung in % _____ Falls vorhanden: Länge / Breite _____	

Haltestellen Erfassungsbogen

2/4

Haltestellenname:	_____
Richtung:	_____
Linie(n) / Zielort(e):	_____

Bordstein	Optisch-taktiler Leitsystem / Bodenindikatoren
<p>Höhe Bordstein in cm: _____</p> <p>Länge Bordsteinkante in cm: _____</p> <p><input type="checkbox"/> Bordsteinart > Buskapstein</p> <p><input type="checkbox"/> Bordsteinart > Kasseler Sonderbord</p> <p><input type="checkbox"/> Bordsteinart > Kasseler Sonderbord plus/Typ Berding</p> <p><input type="checkbox"/> Bordsteinart > Rundbordstein</p> <p><input type="checkbox"/> Bordsteinart > sonstiger Formstein</p> <p><input type="checkbox"/> Sonstiges</p> <p><input type="checkbox"/> Kein Bordstein</p> <p><input type="checkbox"/> Material Busaufstellfläche > Asphalt</p> <p><input type="checkbox"/> Material Busaufstellfläche > Beton</p> <p><input type="checkbox"/> Material Busaufstellfläche > Pflaster</p> <p><input type="checkbox"/> Zustand > Spurrillen</p> <p><input type="checkbox"/> Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung</p>	<p><input type="checkbox"/> Erfüllt den örtlichen Standard ja</p> <p><input type="checkbox"/> Erfüllt den örtlichen Standard nein</p> <p>Maße Auffindestreifen in cm _____</p> <p>Maße Einstiegsfeld in cm _____</p> <p>Maße Leitstreifen in cm _____</p> <p>Bei Bedarf: Abstände Bodenindikatoren zu Einbauten _____</p> <p><input type="checkbox"/> Foto Busaufstellfläche aus Fahrtrichtung</p>
	Bewegungsflächen
	<p>Vermessung einbaufreie Fläche</p> <p>Tür 2 Tiefe x Breite _____</p> <p>Tür 1 > Tiefe x Breite _____</p> <p>Bei Bedarf: Vermessung weiterer Flächen (Benennung)</p> <p>_____</p> <p>_____</p>
Optisch-taktiler Leitsystem / Bodenindikatoren	Haltestellenmast
<p><input type="checkbox"/> Optisch-taktile Bodenindikatoren vorhanden</p> <p><input type="checkbox"/> Optisch-taktile Bodenindikatoren nicht vorhanden</p> <p><input type="checkbox"/> Auffindestreifen vorhanden</p> <p><input type="checkbox"/> Auffindestreifen nicht vorhanden</p> <p><input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Rippe</p> <p><input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Rille</p> <p><input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Noppe</p> <p><input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Sonstiges</p> <p><input type="checkbox"/> Einstiegsfeld vorhanden</p> <p><input type="checkbox"/> Einstiegsfeld nicht vorhanden</p> <p><input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Rippe</p> <p><input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Rille</p> <p><input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Noppe</p> <p><input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Sonstiges</p> <p><input type="checkbox"/> Leitstreifen parallel zum Bord vorhanden</p> <p><input type="checkbox"/> Leitstreifen parallel zum Bord nicht vorhanden</p> <p><input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Rippe</p> <p><input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Rille</p> <p><input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Noppe</p> <p><input type="checkbox"/> Art/Profil der Bodenindikatoren > Sonstiges</p> <p><input type="checkbox"/> Sonstiges / Anmerkungen</p>	<p><input type="checkbox"/> Mast vorhanden</p> <p><input type="checkbox"/> Mast nicht vorhanden</p> <p><input type="checkbox"/> ID Mast</p> <p>X-Koordinate _____</p> <p>Y-Koordinate _____</p> <p>Z-Koordinate _____</p> <p><input type="checkbox"/> Foto pro Mast (mit Haltestellenschild)</p>
	Haltestellenschild (Angaben)
	<p><input type="checkbox"/> Haltestellenname vorhanden</p> <p><input type="checkbox"/> Haltestellenname nicht vorhanden</p> <p><input type="checkbox"/> Liniennummer(n) vorhanden</p> <p><input type="checkbox"/> Liniennummer(n) nicht vorhanden</p> <p><input type="checkbox"/> Verbundlogo bzw. Logo des/der VU vorhanden</p> <p><input type="checkbox"/> Verbundlogo bzw. Logo des/der VU nicht vorhanden</p> <p><input type="checkbox"/> Nummer Tarifpunkt/Tarifzone vorhanden</p> <p><input type="checkbox"/> Nummer Tarifpunkt/Tarifzone nicht vorhanden</p> <p><input type="checkbox"/> Sonstiges</p>

Haltestellen Erfassungsbogen

3/4

Haltestellenname: _____

Richtung: _____

Linie(n) / Zielort(e): _____

Statische Fahrgastinformation (FGI)	Dynamische Fahrgastinformation (DFI)
<input type="checkbox"/> Aushangfahrplan vorhanden <input type="checkbox"/> Aushangfahrplan nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Anbringung > am Mast <input type="checkbox"/> Anbringung > separater Fahrplankasten <input type="checkbox"/> Anbringung > im Fahrgastunterstand <input type="checkbox"/> Art > Aushangkasten <input type="checkbox"/> Art > Rondell <input type="checkbox"/> Art > Vitrine <input type="checkbox"/> Anbringung / Art > ggf. Foto(s) <input type="checkbox"/> Stufenfrei erreichbar ja <input type="checkbox"/> Stufenfrei erreichbar nein <input type="checkbox"/> Frei erreichbar ja <input type="checkbox"/> Frei erreichbar nein <u>Maß Aushangkasten/Vitrine > Höhe Unterkante</u> <u>Maß Aushangkasten/Vitrine > Höhe Oberkante</u> <input type="checkbox"/> Elektronische Aushänge vorhanden <input type="checkbox"/> Elektronische Aushänge nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Ausstattung > Liniennetzplan vorhanden <input type="checkbox"/> Ausstattung > Liniennetzplan nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Ausstattung > Tarifinformation vorhanden <input type="checkbox"/> Ausstattung > Tarifinformation nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Ausstattung > Umgebungsplan vorhanden <input type="checkbox"/> Ausstattung > Umgebungsplan nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Ausstattung > Sonstiges <input type="checkbox"/> Separate Beleuchtung Vitrine <input type="checkbox"/> Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor FGI ja <input type="checkbox"/> Bewegungsfläche 1,50 x 1,50 m vor FGI nein	<u>Höhe des Anzeigenbildschirms</u> <u>Abstand zu Bodenindikatoren</u> <u>Abstand zum FGU</u> <u>Abstand zur Bordsteinkante</u> <input type="checkbox"/> Foto(s)
	Fahrgastunterstand (FGU)
	<input type="checkbox"/> Fahrgastunterstand vorhanden <input type="checkbox"/> Fahrgastunterstand nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Stufenlos erreichbar <input type="checkbox"/> Stufenlos nicht erreichbar <input type="checkbox"/> beleuchtet <input type="checkbox"/> unbeleuchtet <input type="checkbox"/> Überdachte, einbaufrei Aufstellfläche 1,50x1,50 m vorhanden <input type="checkbox"/> Überdachte, einbaufrei Aufstellfl. 1,50x1,50 m nicht vorhanden <u>Lichte Höhe</u> <input type="checkbox"/> Transparente Seitenwände > ja <input type="checkbox"/> Transparente Seitenwände > nein <input type="checkbox"/> Kontrastmarkierung Seitenwände > ja <input type="checkbox"/> Kontrastmarkierung Seitenwände > nein <input type="checkbox"/> Vitrine separat beleuchtet > ja <input type="checkbox"/> Vitrine separat beleuchtet > nein <input type="checkbox"/> Ausstattung > Liniennetzplan <input type="checkbox"/> Ausstattung > Tarifinformation <input type="checkbox"/> Ausstattung > Umgebungsplan <input type="checkbox"/> Ausstattung > Sonstiges <input type="checkbox"/> Bewegungsfläche vor der FGI 1,50x1,50 m > ja <input type="checkbox"/> Bewegungsfläche vor der FGI 1,50x1,50 m > nein <input type="checkbox"/> Foto(s)
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	Sitzgelegenheiten
<input type="checkbox"/> DFI vorhanden <input type="checkbox"/> DFI nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Art der DFI > LED-Anzeige <input type="checkbox"/> Art der DFI > TFT-Bildschirm <u>Anzahl der Zeilen</u> <input type="checkbox"/> Mit Anforderungstaste für akustische Informationen <input type="checkbox"/> Standort > System am Mast <input type="checkbox"/> Standort > im Fahrgastunterstand	<input type="checkbox"/> Sitzgelegenheiten vorhanden <input type="checkbox"/> Sitzgelegenheiten nicht vorhanden <u>Zahl der Sitzplätze insgesamt</u> <u>davon im FGU (Zahl)</u> <u>davon nicht überdacht (Zahl)</u> <u>Sitzhöhen</u> <input type="checkbox"/> Stehhilfen/Anlehnplatten vorhanden <u>Falls vorhanden: Zahl</u> <input type="checkbox"/> Stehhilfen/Anlehnplatten nicht vorhanden

Haltestellen Erfassungsbogen

4/4

Haltestellenname: _____ Richtung: _____ Linie(n) / Zielort(e): _____	
Abfallbehälter <input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Stufenlos erreichbar <input type="checkbox"/> Stufenlos nicht erreichbar	Lautsprecher / induktive Höranlagen <input type="checkbox"/> Lautsprecher vorhanden <input type="checkbox"/> Lautsprecher nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Induktive Höranlage vorhanden <input type="checkbox"/> Induktive Höranlage nicht vorhanden
Ausreichende Beleuchtung <input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Art > Eigenbeleuchtung <input type="checkbox"/> Art > Straßenraumbelichtung gleiche Seite <input type="checkbox"/> Art > Straßenraumbelucht. gegenüberliegende Seite <u>Abstand zwischen Mast und Lichtquelle</u>	Uhr <input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden Barrierefr. Wege zw. Haltestellenbereiche / im Straßenraum <input type="checkbox"/> Barrierefreie Wege vorhanden <input type="checkbox"/> Barrierefreie Wege nicht vorhanden <u>Anmerkungen</u>
Fahrkartenautomat <input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Stufenlos erreichbar <input type="checkbox"/> Stufenlos nicht erreichbar <input type="checkbox"/> Lage > Überdacht im Fahrgastunterstand <input type="checkbox"/> Lage > nicht überdacht	P+R / Kiss + Ride (K+R) <input type="checkbox"/> P+R vorhanden <input type="checkbox"/> P+R nicht vorhanden <u>Falls vorhanden Zahl der Plätze:</u> <u>Entfernung von Haltestelle (Mast)</u> <input type="checkbox"/> K+R vorhanden <input type="checkbox"/> K+R nicht vorhanden <u>Falls vorhanden Zahl der Plätze:</u> <u>Entfernung von Haltestelle (Mast)</u>
Informations-/Notrufsäule <input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Stufenlos erreichbar <input type="checkbox"/> Stufenlos nicht erreichbar <input type="checkbox"/> Am Leitsystem angeschlossen <input type="checkbox"/> Am Leitsystem nicht angeschlossen	B+R / Fahrradabstellanlage <input type="checkbox"/> B+R vorhanden <input type="checkbox"/> B+R nicht vorhanden <u>Falls vorhanden Zahl der Plätze:</u> <u>Davon überdacht</u> <input type="checkbox"/> Art der Halterung > Bügel <input type="checkbox"/> Art der Halterung > Felgenhalter <u>Entfernung von Haltestelle (Mast)</u>
Telefon <input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Stufenlos erreichbar <input type="checkbox"/> Stufenlos nicht erreichbar	Taxen-Stand <input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden <u>Falls vorhanden Zahl der Plätze</u> <u>Entfernung von der Haltestelle (Mast)</u>
Toilette <input type="checkbox"/> Vorhanden <input type="checkbox"/> Nicht vorhanden <input type="checkbox"/> Stufenlos erreichbar <input type="checkbox"/> Stufenlos nicht erreichbar <input type="checkbox"/> Behindertengerecht > ja <input type="checkbox"/> Behindertengerecht > nein	<u>Datum Erhebung:</u> <u>Erfasser/in:</u>

9. Handlungsempfehlungen

Aus Sicht des ÖPNV-Aufgabenträgers wäre folgende, konkrete Vorgehensweise zielführend, um die barrierefreie Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur unter Berücksichtigung der planerischen und finanziellen Gegebenheiten der zuständigen Straßenbaulastträger voranzutreiben:

1. **Prioritätskriterium Einwohnerzahl** (unter Berücksichtigung des Kriterium „Bedienungshäufigkeit“) Entwicklung und Abstimmung einer an der Einwohnerzahl orientierten Prioritätenliste zwischen dem ÖPNV-Aufgabenträger, den Straßenbaulastträgern, den Verkehrsunternehmen und Vertreter/innen von Organisationen für Menschen mit Behinderungen. Dabei sollte auch das Kriterium der ganzjährigen Bedienungshäufigkeit sowie Lage und Standort der Haltestellen berücksichtigt werden.

2. Haltestellenaufnahme

Wenn die Prioritätenliste zwischen den Beteiligten abgestimmt ist, dann erfolgt eine Haltestellenerfassung dieser in der Liste aufgenommenen Haltestellen nach den im Kapitel 8.4 fixierten Attributen und den dort dargestellten Erfassungsbögen. Sollten in der Liste auch Haltestellen enthalten sein, die aufgrund der örtlichen Lage nicht oder nicht vollständig barrierefrei umgestaltet werden können, dann sollte dies bei der Haltestellenaufnahme nach dem im Kapitel 7.2.3 „Kriterien zur Bestimmung von Ausnahmetatbestände“ genannten Katalog dokumentiert werden. Erfasst werden auch die Haltestellen, die in der Prioritätenliste enthalten und ggf. schon barrierefrei umgestaltet worden sind.

Die Erfassung wird vom ÖPNV-Aufgabenträger organisiert, damit die Haltestellenaufnahme nach möglichst einheitlichen Kriterien und mit einer vergleichbaren Qualität erfolgt.

3. Planung / Förderantrag

Der jeweils zuständige Straßenbaulastträger übernimmt die Planung der Umbaumaßnahmen und stellt den Förderantrag. Dabei sind Regelungen/Vereinbarungen darüber, wer die Straßenbaulast im Einzelfall konkret trägt, zu beachten.

Der ÖPNV-Aufgabenträger wird zu den jeweils vorgesehenen Maßnahmen die notwendige Stellungnahme für den Förderantrag abgeben.

10. Literaturverzeichnis

- Agentur Barrierefreiheit/Die Beauftragte der Landesregierung für die Belange der Menschen mit Behinderung in Nordrhein-Westfalen
„Definition ‚Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV‘ zum novellierten Personenbeförderungsgesetz, Web-Seite, 2016, S. 7
 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
„Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)“, 2013
 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
„Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA), 2011
 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
„Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL), 2012
 - Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
„Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen“ (RASt 06), 2006
 - Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. [LAG]
„Barrierefreie Gestaltung von Fahrgastinformationen im HVV im Rahmen des PBefG-Projekts“, 2016
 - Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV)
„Barrierefreier Neu-, Um- und Ausbau der Bushaltestellen im Hamburger Verkehrsverbund. Feste bauliche Standards und weitere Empfehlungen. Ein Leitfaden für Baulastträger“, Hamburg 2016
 - Hamburger Verkehrsverbund (HVV)
Corporate Design Manual 6, Kapitel E “Haltestellen“
 - Hamburger Verkehrsverbund (HVV)
Probleme von mobilitäts- und sensorisch eingeschränkten Menschen im ÖPNV. Dokumentation der HVV-Fachveranstaltung am 01.12.2014]
 - Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG)
„ÖPNV-Förderprogramm 2017 ff des Landes Niedersachsen. Vereinfachtes Antragsverfahren für Bushaltestellen mit geringen Investitionskosten von weniger als 50.000 €. Erläuterung und Verfahren“, Stand 03/2017,
 - Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Workshop „Barrierefreiheit im ÖPNV“ am 24.11.2015 in Hannover
 - Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
„Studie zur Harmonisierung der Haltestellenkataster. Anforderungen an ein gemeinsames ÖPNV-Haltestellenkataster für Niedersachsen, Bremen und den HVV in Bezug auf einheitlich zu erhebende Haltestellenattribute“, 2017. Erarbeitet durch: Rhein-Main-Verkehrsverbund Servicegesellschaft (rms GmbH).
 - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, 2013
 - Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen
„Haltestellen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen. Qualitätsanforderungen, Teil 1: Straßengebundener ÖPNV, 5. Aufl. 2014
-

Kreis	SG	Gemeinde	Ortsname	Name	über 200 Ein
Rotenburg (W)	Bremervörde	Bremervörde	Mehedorf	Am Kiel 3	nein
Rotenburg (W)	Bremervörde	Bremervörde	Mehedorf	Am Kiel 39	nein
Rotenburg (W)	Bremervörde	Bremervörde	Mehedorf	An der Mehe 12	nein
Rotenburg (W)	Bremervörde	Bremervörde	Mehedorf	An der Mehe 17	nein
Rotenburg (W)	Bremervörde	Bremervörde	Mehedorf	An der Mehe 25	nein
Rotenburg (W)	Bremervörde	Bremervörde	Mehedorf	An der Mehe 32	nein
Rotenburg (W)	Bremervörde	Bremervörde	Mehedorf	An der Mehe 37	nein
Rotenburg (W)	Bremervörde	Bremervörde	Mehedorf	An der Mehe 5	nein
Rotenburg (W)	Fintel	Stemmen	Stemmerfeld	Stemmerfeld	nein
Rotenburg (W)	Fintel	Vahlde	Benkeloh	Ortsmitte	nein
Rotenburg (W)	Fintel	Vahlde	Riepe(Vahlde)	Ortsmitte	nein
Rotenburg (W)	Fintel	Vahlde	Riepe(Vahlde)	PADAM	nein
Rotenburg (W)	Geestequelle	Ebersdorf	Neu Ebersdorf	An der Lehmkuhle	nein
Rotenburg (W)	Geestequelle	Ebersdorf	Neu Ebersdorf	Gaststätte Hagenah	nein
Rotenburg (W)	Geestequelle	Hipstedt	Bokelah	Abzw. Neu Ebersdorf	nein
Rotenburg (W)	Geestequelle	Hipstedt	Bokelah	Geflügelhof	nein
Rotenburg (W)	Geestequelle	Hipstedt	Bokelah	Grüner Ring	nein
Rotenburg (W)	Geestequelle	Hipstedt	Bokelah	Stremelsheider Weg	nein
Rotenburg (W)	Geestequelle	Oerel	Kornbeck	Abzw. Kornbeckstraße	nein
Rotenburg (W)	Geestequelle	Oerel	Kornbeck	Ost	nein
Rotenburg (W)	Gnarrenburg	Gnarrenburg	Fahrendahl	Abzw. Klenkendorf	nein
Rotenburg (W)	Gnarrenburg	Gnarrenburg	Fahrendahl	Nr. 39	nein
Rotenburg (W)	Gnarrenburg	Gnarrenburg	Karlshöfenmoor	Kaufhaus Tietjen	nein
Rotenburg (W)	Gnarrenburg	Gnarrenburg	Neu Kuhstedt	Nußbergweg	nein
Rotenburg (W)	Gnarrenburg	Gnarrenburg	Neu Kuhstedt	Schule	nein
Rotenburg (W)	Gnarrenburg	Gnarrenburg	Rübehorst(Brillit)	Grotheer	nein
Rotenburg (W)	Rotenburg (W)	Rotenburg (Wümm	Hassendorf(ROW)	Abzw. Jeerhof	nein
Rotenburg (W)	Scheeßel	Scheeßel	Büschelskamp	Büschelskamp	nein
Rotenburg (W)	Scheeßel	Scheeßel	Deepen	1. Weg	nein
Rotenburg (W)	Scheeßel	Scheeßel	Deepen	2. Weg	nein
Rotenburg (W)	Scheeßel	Scheeßel	Einloh	1. Weg	nein
Rotenburg (W)	Scheeßel	Scheeßel	Einloh	2. Weg	nein
Rotenburg (W)	Scheeßel	Scheeßel	Einloh	Sägerei	nein
Rotenburg (W)	Scheeßel	Scheeßel	Sothel	Dunkhorst	nein
Rotenburg (W)	Scheeßel	Scheeßel	Sothel	Friedrich-Behrens-Straße	nein
Rotenburg (W)	Selsingen	Anderlingen	Anderlingen-Fehrenbruch	Am Osterhain	nein
Rotenburg (W)	Selsingen	Anderlingen	Anderlingen-Fehrenbruch	Nr.16	nein
Rotenburg (W)	Selsingen	Anderlingen	Anderlingen-Grafel	Grafel	nein
Rotenburg (W)	Selsingen	Anderlingen	Anderlingen-Winderswohlde	Winderswohlde	nein
Rotenburg (W)	Selsingen	Sandbostel	Mintenburg	Kurve	nein
Rotenburg (W)	Selsingen	Sandbostel	Mintenburg	Mitte	nein
Rotenburg (W)	Selsingen	Seedorf	Godenstedt	Bahnhofstraße 10	nein
Rotenburg (W)	Selsingen	Seedorf	Godenstedt	Dorfgemeinschaftshaus	nein
Rotenburg (W)	Selsingen	Seedorf	Godenstedt	Rockstedter Straße 4	nein
Rotenburg (W)	Selsingen	Seedorf	Godenstedt	Unter den Eichen	nein
Rotenburg (W)	Selsingen	Selsingen	Eitzte(Selsingen)	Eitzte	nein
Rotenburg (W)	Selsingen	Selsingen	Granstedt(Selsingen)	Brandt	nein
Rotenburg (W)	Selsingen	Selsingen	Granstedt(Selsingen)	Mitte	nein
Rotenburg (W)	Sittensen	Groß Meckelsen	Kuhmühlen	Mühle	nein
Rotenburg (W)	Sittensen	Tiste	Tiste	Burgsittensen	nein
Rotenburg (W)	Sittensen	Vierden	Nüttel	Ort	nein
Rotenburg (W)	Sittensen	Vierden	Ramshausen	Zimmerei	nein

Kreis	SG	Gemeinde	Ortsname	Name	über 200 Ein
Rotenburg (W)	Sottrum	Bötersen	Borchel	B 71/Borcheler Weg	nein
Rotenburg (W)	Sottrum	Hellwege	Hellwege-Postmoor	Kreisgrenze	nein
Rotenburg (W)	Sottrum	Reeßum	Bittstedt	Haltestelle	nein
Rotenburg (W)	Sottrum	Reeßum	Clüversborstel	Haltestelle	nein
Rotenburg (W)	Sottrum	Reeßum	Schleeßel	Haltestelle	nein
Rotenburg (W)	Tarmstedt	Bülstedt	Bülstedt-Osterbruch	Bülstedt-Osterbruch	nein
Rotenburg (W)	Visselhövede	Visselhövede	Bleckwedel	Abzw. Lehrden	nein
Rotenburg (W)	Visselhövede	Visselhövede	Bleckwedel	Dorfmitte	nein
Rotenburg (W)	Visselhövede	Visselhövede	Bretel	Bretel	nein
Rotenburg (W)	Visselhövede	Visselhövede	Delventhal	Delventhal	nein
Rotenburg (W)	Visselhövede	Visselhövede	Dreeßel	Dreeßel	nein
Rotenburg (W)	Visselhövede	Visselhövede	Drögenbostel	Grundchaussee	nein
Rotenburg (W)	Visselhövede	Visselhövede	Drögenbostel	Langenkamp	nein
Rotenburg (W)	Visselhövede	Visselhövede	Egenbostel	Dorfmitte	nein
Rotenburg (W)	Visselhövede	Visselhövede	Hüttdorf	Hüttdorf	nein
Rotenburg (W)	Visselhövede	Visselhövede	Moordorf(Visselhövede)	Moordorf	nein
Rotenburg (W)	Visselhövede	Visselhövede	Neu Bretel	Neu Bretel	nein
Rotenburg (W)	Visselhövede	Visselhövede	Neu Wehnsen	Neu Wehnsen	nein
Rotenburg (W)	Visselhövede	Visselhövede	Riepholm	Riepholm	nein
Rotenburg (W)	Visselhövede	Visselhövede	Rosebruch(Visselhövede)	Rosebruch	nein
Rotenburg (W)	Zeven	Elsdorf	Elsdorf-Badenhorst	Badenhorst	nein
Rotenburg (W)	Zeven	Elsdorf	Elsdorf-Bockhorst	Bockhorst	nein
Rotenburg (W)	Zeven	Elsdorf	Elsdorf-Hatzte	Waldsiedung	nein
Rotenburg (W)	Zeven	Elsdorf	Volkensen	Feuerwehrgerätehaus	nein
Rotenburg (W)	Zeven	Gyhum	Bockel(Gyhum)	Alte Dorfstraße	nein
Rotenburg (W)	Zeven	Gyhum	Bockel(Gyhum)	Die Trift	nein
Rotenburg (W)	Zeven	Gyhum	Gyhum-Sick	Gasthof Köhnken	nein
Rotenburg (W)	Zeven	Heeslingen	Bohnste(Heeslingen)	Bohnste(Heeslingen)	nein
Rotenburg (W)	Zeven	Heeslingen	Heeslingen	Stimbeck	nein
Rotenburg (W)	Zeven	Heeslingen	Meinstedt(Heeslingen)	Twistenbostel	nein
Rotenburg (W)	Zeven	Heeslingen	Meinstedt(Heeslingen)	Vierenhöfen	nein
Rotenburg (W)	Zeven	Heeslingen	Viehbrock	Viehbrock	nein
Rotenburg (W)	Zeven	Zeven	Brümmerhof(Zeven)	Pape	nein
Rotenburg (W)	Zeven	Zeven	Hemel	Hemel	nein
Rotenburg (W)	Zeven	Zeven	Hemel	Holzlager	nein

Bewertung des Verkehrsangebotes**Bedierungsqualität 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		
	[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]	+	o	-	+	o	-		
Ahausen	1.000-3.000	Rotenburg (W.)	3-6	15	15	x			x		
Bothel	1.000-3.000	Rotenburg (W.)	3-6	16	14	x			x		
Brockel	1.000-3.000	Rotenburg (W.)	3-6	17	14	x			x		
Elsdorf	1.000-3.000	Rotenburg (W.)	3-6	11	8	x			x		
Fintel	1.000-3.000	Rotenburg (W.)	3-6	11	9	x			x		
Gnarrenburg	>3.000	Bremervörde	6-12	18	13	x			x		
Gnarrenburg	>3.000	Zeven	6-12	7	5		x				x
Hassendorf	1.000-3.000	Rotenburg (W.)	3-6	12	11	x			x		
Heeslingen	1.000-3.000	Zeven	3-6	26	22	x			x		
Hellwege	1.000-3.000	Rotenburg (W.)	3-6	12	12	x			x		
Hepstedt	1.000-3.000	Zeven	3-6	10	7	x			x		
Jeersdorf	1.000-3.000	Rotenburg (W.)	3-6	6	4		x			x	
Karlshöfen	1.000-3.000	Bremervörde	3-6	13	11	x			x		
Kirchwalsede	1.000-3.000	Rotenburg (W.)	3-6	13	11	x			x		
Kuhstedt	1.000-3.000	Bremervörde	3-6	14	11	x			x		
Lauenbrück	1.000-3.000	Rotenburg (W.)	3-6	20	20	x			x		
Oerel	1.000-3.000	Bremervörde	3-6	13	10	x			x		
Scheeßel	>3.000	Rotenburg (W.)	6-12	21	21	x			x		
Selsingen	1.000-3.000	Bremervörde	3-6	11	10	x			x		
Selsingen	1.000-3.000	Zeven	3-6	11	10	x			x		
Sittensen	>3.000	Zeven	6-12	12	11		x			x	
Sottrum	>3.000	Achim	6-12	19	19	x			x		
Sottrum	>3.000	Rotenburg (W.)	6-12	18	18	x			x		
Sottrum	>3.000	Verden	6-12	26	23	x			x		
Tarmstedt	>3.000	Zeven	6-12	17	17	x			x		
Visselhövede	>3.000	Rotenburg (W.)	6-12	15	11	x				x	
Visselhövede	>3.000	Soltau	6-12	10	10		x			x	
Visselhövede	>3.000	Walsrode	6-12	13	11	x				x	
Wilstedt	1.000-3.000	Zeven	3-6	11	10	x			x		

Bedierungsqualität 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					
	[Einwohner]		[Fahrtenpaare / Tag]	A	B	C	A	B	C					
Bremervörde	>3.000	Buxtehude	6-12	17	16	x			x					
Bremervörde	>3.000	Hemmoor	6-12	16	16	x			x					
Bremervörde	>3.000	Osterholz- Scharmbeck	6-12	16	16	x			x					
Bremervörde	>3.000	Rotenburg (W.)	6-12	15	15	x			x					
Bremervörde	>3.000	Stade	6-12	15	15	x			x					
Bremervörde	>3.000	Zeven	6-12	12	12		x			x				
Rotenburg (W.)	>3.000	Achim	6-12	32	32	x			x					
Rotenburg (W.)	>3.000	Buchholz i.d.N.	6-12	31	31	x			x					
Rotenburg (W.)	>3.000	Soltau	6-12	17	17	x			x					
Rotenburg (W.)	>3.000	Verden	6-12	16	16	x			x					
Rotenburg (W.)	>3.000	Walsrode	6-12	21	20	x			x					
Zeven	>3.000	Achim	6-12	20	20	x			x					
Zeven	>3.000	Buchholz i.d.N.	6-12	15	15	x			x					
Zeven	>3.000	Buxtehude	6-12	14	15	x			x					
Zeven	>3.000	Osterholz- Scharmbeck	6-12	18	18	x			x					
Zeven	>3.000	Rotenburg (W.)	6-12	13	13	x			x					
Zeven	>3.000	Stade	6-12	7	11		x			x				

Kategorie + : Soll > Ist

Kategorie o : Soll = Ist

Kategorie - : Soll < Ist

**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]	+	O	-	+	O	-			
Ahausen	1.000-3.000	Bremen	3-6	17	15	x			x		
Bothel	1.000-3.000	Bremen	3-6	15	13	x			x		
Bothel	1.000-3.000	Hamburg	3-6	14	12	x			x		
Bremervörde	>3.000	Bremen	6-12	19	19	x			x		
Bremervörde	>3.000	Bremerhaven	6-12	18	18	x			x		
Bremervörde	>3.000	Hamburg	6-12	18	18	x			x		
Elsdorf	1.000-3.000	Bremen	3-6	12	8	x			x		
Elsdorf	1.000-3.000	Hamburg	3-6	11	8	x			x		
Fintel	1.000-3.000	Hamburg	3-6	8	8	x			x		
Gnarrenburg	>3.000	Bremen	6-12	12	12		x			x	
Gnarrenburg	>3.000	Bremerhaven	6-12	19	19	x			x		
Gnarrenburg	>3.000	Hamburg	6-12	17	17	x			x		
Hassendorf	1.000-3.000	Bremen	3-6	12	10	x			x		
Heeslingen	1.000-3.000	Bremen	3-6	23	23	x			x		
Heeslingen	1.000-3.000	Hamburg	3-6	16	14	x			x		
Hellwege	1.000-3.000	Bremen	3-6	12	11	x			x		
Hepstedt	1.000-3.000	Bremen	3-6	10	7	x			x		
Jeersdorf	1.000-3.000	Hamburg	3-6	6	4		x			x	
Karlshöfen	1.000-3.000	Bremen	3-6	12	11	x			x		
Kuhstedt	1.000-3.000	Bremen	3-6	10	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	15	11	x			x		
Oerel	1.000-3.000	Bremerhaven	3-6	13	13	x			x		
Oerel	1.000-3.000	Hamburg	3-6	12	11	x			x		
Rotenburg	>3.000	Bremen	6-12	38	38	x			x		
Rotenburg	>3.000	Hamburg	6-12	39	39	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	13	12	x			x		
Sittensen	>3.000	Bremen	6-12	14	15	x			x		
Sittensen	>3.000	Hamburg	6-12	13	13	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	22	22	x			x		
Tarmstedt	>3.000	Hamburg	6-12	22	22	x			x		
Visselhövede	>3.000	Bremen	6-12	17	14	x			x		
Visselhövede	>3.000	Hamburg	6-12	18	16	x			x		
Visselhövede	>3.000	Hannover	6-12	18	18	x			x		
Wilstedt	1.000-3.000	Bremen	3-6	12	10	x			x		
Zeven	>3.000	Bremen	6-12	20	20	x			x		
Zeven	>3.000	Hamburg	6-12	17	17	x			x		

Kategorie + : Soll > Ist

Kategorie o : Soll = Ist

Kategorie - : Soll < Ist

Bewertung des Verkehrsangebotes
Verbindungsqualität II (Reisezeit zum Mittelzentrum)

Ort	MZ	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	2,1 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung Kategorie		
					<1,5 MIV	1,5-2,1 MIV	>2,1 MIV	+	o	-
		[min]	[min]	[min]						
Ahausen	Rotenburg (W.)	15	23	32	7	5	2		x	
Bothel	Rotenburg (W.)	14	21	29	14	1	1	x		
Brockel	Rotenburg (W.)	13	20	27	1	5	5		x	
Elsdorf	Rotenburg (W.)	18	27	38	10	0	1	x		
Fintel	Rotenburg (W.)	23	35	48	4	0	7		x	
Gnarrenburg	Bremervörde	22	33	46	6	11	1		x	
Gnarrenburg	Zeven	25	38	53	2	0	5		x	
Hassendorf	Rotenburg (W.)	12	18	25	0	4	9			x
Heeslingen	Zeven	7	11	15	26	0	0	x		
Hellwege	Rotenburg (W.)	18	27	38	6	2	4		x	
Hepstedt	Zeven	18	27	38	0	1	9			x
Jeersdorf	Rotenburg (W.)	12	18	25	0	0	6			x
Karlshöfen	Bremervörde	23	35	48	0	11	4		x	
Kirchwalsede	Rotenburg (W.)	15	23	32	1	10	0		x	
Kuhstedt	Bremervörde	20	30	42	1	10	4		x	
Lauenbrück	Rotenburg (W.)	18	27	38	23	20	0		x	
Oerel	Bremervörde	10	15	21	12	0	1	x		
Scheeßel	Rotenburg (W.)	12	18	25	23	0	0	x		
Selsingen	Bremervörde	17	26	36	3	7	4		x	
Selsingen	Zeven	13	20	27	4	6	1		x	
Sittensen	Zeven	20	30	42	13	1	1	x		
Sottrum	Achim	17	26	36	0	0	22			x
Sottrum	Rotenburg (W.)	14	21	29	18	0	1	x		
Sottrum	Verden	24	36	50	0	0	30			x
Tarmstedt	Zeven	18	27	38	14	4	0	x		
Visselhövede	Rotenburg (W.)	21	32	44	1	9	4		x	
Visselhövede	Soltau	22	33	46	12	0	1	x		
Visselhövede	Walsrode	18	27	38	1	3	11			x
Wilstedt	Zeven	22	33	46	0	6	5		x	

Verbindungsqualität II (Reisezeit vom Mittelzentrum zum Mittelzentrum)

Bremervörde	Buxtehude	48	72	101	17	0	0	x		
Bremervörde	Hemmoor	27	41	57	0	1	15			x
Bremervörde	Osterholz-Scharmbeck	45	68	95	0	19	0		x	
Bremervörde	Rotenburg (W.)	55	83	116	7	0	11		x	
Bremervörde	Stade	30	45	63	3	7	7		x	
Bremervörde	Zeven	30	45	63	10	0	2	x		
Rotenburg (W.)	Achim	31	47	65	12	16	4		x	
Rotenburg (W.)	Buchholz i.d.N.	46	69	97	34	0	0	x		
Rotenburg (W.)	Soltau	38	57	80	0	2	15			x
Rotenburg (W.)	Verden	24	36	50	12	0	4		x	
Rotenburg (W.)	Walsrode	38	57	80	0	2	19			x
Zeven	Achim	33	50	69	0	0	21			x
Zeven	Buchholz i.d.N.	43	65	90	10	5	1	x		
Zeven	Buxtehude	38	57	80	0	2	15			x
Zeven	Osterholz-Scharmbeck	42	63	88	0	1	17			x
Zeven	Rotenburg (W.)	25	38	53	1	8	5		x	
Zeven	Stade	43	65	90	3	0	13			x

Kategorie + : ÖV<1,5*MIV

Kategorie o : ÖV<=2,1*MIV>1,5*MIV

Kategorie - : ÖV>2,1*MIV

Bewertung des Verkehrsangebotes
Verbindungsqualität III (Reisezeit zum Oberzentrum)

Orte	OZ	mittlere Reisezeit MIV	1,5 * MIV	2,1 * MIV	Anzahl ÖV-Fahrten			Bewertung Kategorie		
					<1,5 MIV	1,5-2,1 MIV	>2,1 MIV	+	o	-
		[min]	[min]	[min]						
Ahausen	Bremen	39	59	82	5	6	6		x	
Bothel	Bremen	54	81	113	14		1	x		
Bothel	Hamburg	72	108	151	13	1		x		
Bremervörde	Bremen	65	98	137	20	1		x		
Bremervörde	Bremerhaven	49	74	103	19			x		
Bremervörde	Hamburg	77	116	162	18			x		
Elsdorf	Bremen	41	62	86	3	6	4		x	
Elsdorf	Hamburg	53	80	111	2	8	3		x	
Fintel	Hamburg	62	93	130	7	3		x		
Gnarrenburg	Bremen	50	75	105	11		1	x		
Gnarrenburg	Bremerhaven	47	71	99	2	18			x	
Gnarrenburg	Hamburg	83	125	174	3	14			x	
Hassendorf	Bremen	37	56	78	2	10			x	
Heeslingen	Bremen	52	78	109	2	19	3		x	
Heeslingen	Hamburg	58	87	122	9	6	3		x	
Hellwege	Bremen	35	53	74	4	6	2		x	
Hepstedt	Bremen	49	74	103	7	3	3		x	
Jeersdorf	Hamburg	62	93	130	2	4			x	
Karlshöfen	Bremen	45	68	95	11		1	x		
Kuhstedt	Bremen	45	68	95	4	5	1		x	
Lauenbrück	Bremen	55	83	116	21			x		
Lauenbrück	Hamburg	62	93	130	25			x		
Oerel	Bremen	59	89	124	5	9	1		x	
Oerel	Bremerhaven	44	66	92	5	5	3		x	
Oerel	Hamburg	85	128	179	7	4	1		x	
Rotenburg	Bremen	44	66	92	38			x		
Rotenburg	Hamburg	71	107	149	39			x		
Scheeßel	Bremen	48	72	101	21			x		
Scheeßel	Hamburg	57	86	120	25			x		
Selsingen	Bremen	59	89	124	3	7	3		x	
Selsingen	Hamburg	66	99	139		15			x	
Sittensen	Bremen	46	69	97	4	7	5		x	
Sittensen	Hamburg	45	68	95	9	3	1	x		
Sottrum	Bremen	31	47	65	23			x		
Sottrum	Hamburg	60	90	126	20			x		
Tarmstedt	Bremen	39	59	82	22			x		
Tarmstedt	Hamburg	72	108	151		18	4		x	
Visselhövede	Bremen	54	81	113	11	5		x		
Visselhövede	Hamburg	72	108	151	8	11			x	
Visselhövede	Hannover	71	107	149	10	8		x		
Wilstedt	Bremen	40	60	84	5	4	5		x	
Zeven	Bremen	46	69	97	6	14			x	
Zeven	Hamburg	58	87	122	1	18			x	

Kategorie + : ÖV<1,5*MIV

Kategorie o : ÖV<=2,1*MIV>1,5*MIV

Kategorie - : ÖV>2,1*MIV



**Landkreis
Rotenburg**
(Wümme)

Entwurf

Stand 8.04.2022

Nahverkehrsplan

des Landkreises Rotenburg (Wümme)
für den Zeitraum 2023 bis 2027

beschlossen durch den Kreistag des
Landkreises Rotenburg (Wümme) am
XX.12.2022

Bearbeitung durch die



VNO
Verkehrsgesellschaft
Nord-Ost-Niedersachsen mbH

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

Gliederung

Verzeichnisse

Gliederung	1
Inhaltsverzeichnis	2
Tabellenverzeichnis	4
Abbildungsverzeichnis	5
Anlagenverzeichnis.....	6
Abkürzungsverzeichnis	7
1. Grundlagen und Rahmenbedingungen	9
2. Bestandsdarstellung.....	28
3. Bewertung und Mängelanalyse.....	63
4. Ziele und Maßnahmen.....	82
Literaturverzeichnis.....	115

Inhaltsverzeichnis

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen	9
1.1 Gesetzliche Grundlagen	9
1.1.1 Einleitung	9
1.1.2 Bedeutung des Nahverkehrsplan	9
1.1.3 Europäisches Recht: EU-Verordnung VO 1370/2007	10
1.1.4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG, Kernaussagen)	11
1.1.5 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)	13
1.1.5.1 Inhalt des Nahverkehrsplans	13
1.1.5.2 Finanzmittel aus dem Regionalisierungsgesetz für Aufgabenträger	14
1.1.5.3 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)	15
1.1.5.4 Berichtspflicht	16
1.1.6 Gesetz zur Gleichstellung von behinderten Menschen (BGG), Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und Barrierefreiheit.....	17
1.1.7 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG), Clean Vehicles Directive	17
1.1.8 Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)	18
1.2 Organisation des ÖPNV in Nord-Ost-Niedersachsen.....	18
1.2.1 Aufgabenträger in Nord-Ost-Niedersachsen.....	18
1.2.2 Verkehrsunternehmen in Nord-Ost-Niedersachsen	19
1.2.3 Aufgabenträger im Raum Bremen/Niedersachsen.....	19
1.2.4 Verkehrsunternehmen im Raum Bremen/Niedersachsen	20
1.3 Finanzierung des ÖPNV.....	20
1.3.1 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz.....	21
1.3.2 Finanzmittel nach den Förderrichtlinien des ZVBN	21
1.3.3 Finanzmittel für ÖPNV im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	22
1.4 Mobilitätswende	24
1.4.1 Entwicklungstendenzen	24
1.4.2 Klimaneutrale Mobilität	25
1.4.3 Anzustrebende ÖPNV-Angebotsplanung	26
1.4.4 Ergänzende Mobilitätsangebote	27
2. Bestandsdarstellung.....	28
2.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur	28
2.1.1 Zentralörtliche Gliederung	28
2.1.2 Einwohnerentwicklung.....	29
2.1.3 Motorisierungsdichte der Bevölkerung.....	29
2.2 Berufspendler.....	29
2.3 Schüler und Schulen.....	39
2.3.1 Schülerbeförderung.....	39

2.3.2	Schulstandorte und Schülerzahlen	39
2.4	Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene und Straße.....	42
2.4.1	Schienennetz	42
2.4.2	Straßengebundener ÖPNV	43
2.4.2.2	Teilnetze im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	47
2.4.2.2	Verkehrsunternehmen	56
2.4.2.3	Fahrzeuge, noch nicht aktuell	56
2.4.2.4	Linienkategorien	57
2.4.3	Verknüpfungspunkte	58
2.4.3.1	ÖPNV - ÖPNV	58
2.4.3.2	ÖPNV - SPNV	58
2.4.3.3	SPNV - Individualverkehr (IV)	58
2.4.3.4	ÖPNV - Individualverkehr (IV).....	58
2.5	Tarife	58
2.5.1	VBN- und ROW-Tarif.....	59
2.5.1.1	VBN-Tarif.....	59
2.5.1.2	ROW-Tarif	59
2.5.2	Bahntarife.....	60
2.5.2.1	hvv Tarif.....	60
2.5.2.2	Niedersachsentarif, Landes-Tarif Niedersachsen (LTN).....	60
2.5.3	Übrige Tarife	60
2.5.3.1	ASTROW-Tarif	60
2.5.3.2	Regionaltarif	60
2.5.3.3	Sondertarife	61
2.6	Fahrgastinformation	61
2.6.1	Gedruckte Fahrpläne.....	61
2.6.2	Fahrplanauskunft.....	61
2.6.3	Aushangfahrpläne	61
2.6.4	Fahrgastinformation im Fahrzeug.....	62
2.6.5	Echtzeitinformation.....	62
2.7	Qualitätsmanagement.....	62
3.	Bewertung und Mängelanalyse.....	63
3.1	Einleitung.....	63
3.2	Verkehrsangebot.....	63
3.2.1	Erschließungsqualität	63
3.2.1.1	Bemessungsmerkmal	63
3.2.1.2	Bewertungsraster.....	63
3.2.1.3	Bewertungsergebnisse	63
3.2.2	Bedienungsqualität.....	64
3.2.2.1	Bemessungsmerkmal	64
3.2.2.2	Bewertungsraster.....	64
3.2.2.3	Bewertungsergebnisse	65
3.2.3	Verbindungsqualität.....	72
3.2.3.1	Bemessungsmerkmal	72
3.2.3.2	Bewertungsraster.....	72
3.2.3.3	Bewertungsergebnisse	73

3.2.5	Zusammenschau der Analyseergebnisse	78
3.3	Tarifangebot	79
3.3.1	Kreiseinheitlicher Tarif	79
3.3.2	Bahntarife und Anschlussmobilität.....	79
4.	Ziele und Maßnahmen.....	82
4.1	Übergeordnete Ziele.....	82
4.2	Ziele des Landkreises Rotenburg (Wümme).....	83
4.2.1	Schülerverkehr	83
4.2.2	Berufsverkehr	84
4.2.3	Grundversorgung	84
4.2.4	Freizeitverkehr	85
4.2.5	Tarif.....	85
4.3	Maßnahmenübersicht	85
4.3.1	Sicherstellung und Ausbau Verkehrsangebot	86
4.3.2	Weiterentwicklung der Tarife	97
4.3.3	Barrierefreiheit.....	99
4.3.4	Gestaltung, Entwicklung und Finanzierung des ÖPNV	102
4.3.4.1	Direktvergabe	102
4.3.4.2	Allgemeine Vorschrift.....	103
4.3.5	Weitere Aspekte (Fahrzeugstandards, Fahrgastinformationen etc.)	104
4.3.6	Schienenverkehr	110
4.4	Bewertungskriterien bei Genehmigungsanträgen	113
4.4.1	Schülerverkehr	113
4.4.2	Grundversorgung	113
4.4.3	Zeitliche Verteilung.....	113
4.4.4	Hauptliniennetz	114
4.4.5	Berufsverkehr	114
4.4.6	Freizeitverkehr	114

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1.1-1:	Regionalisierungsmittel bis 2027, bundesweit.....	14
Tabelle 1.1-2:	Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2027	15
Tabelle 1.3-1:	Voraussichtliche Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis 2021 – 2027 (geschätzt)	22
Tabelle 1.3-2:	Ausgaben für Schülerbeförderung und ÖPNV, Landkreis Rotenburg (Wümme) ..	23
Tabelle 2.1-1:	Einwohnerzahlen, Bevölkerungsdichte und -entwicklung im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	29
Tabelle 2.2-1:	Pendlerbeziehungen Kommunen – Regionen außerhalb	30
Tabelle 2.3-1:	Übersicht Schulstandorte / Schülerzahlen / Fahrschüler	40

Tabelle 2.4-1:	Schiennetz im Landkreis Rotenburg (Wümme), Betriebs- u. Streckencharakteristika.....	43
Tabelle 2.4-2:	Verzeichnis des Linienverkehrs nach § 42 PBefG, Teilnetze ROW.....	45
Tabelle 2.4-3:	Verzeichnis des Linienverkehrs nach § 42 PBefG, externe Teilnetze.....	45
Tabelle 2.4-4:	Verzeichnis des Linienverkehrs nach §§ 43, 44 und 49 PBefG.....	46
Tabelle 2.4-5:	Linien im Teilnetz ROW-Nord im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	48
Tabelle 2.4-6:	FVO-Verkehre im Teilnetz ROW-Nord.....	48
Tabelle 2.4-7:	Linien im Teilnetz ROW-Mitte im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	50
Tabelle 2.4-8:	FVO-Verkehre im Teilnetz ROW-Mitte.....	51
Tabelle 2.4-9:	Linien im Teilnetz ROW-Süd 1 im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	52
Tabelle 2.4-10:	FVO-Verkehre im Teilnetz ROW-Süd 1.....	52
Tabelle 2.4-11:	Linien im Teilnetz ROW-Süd 2 im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	53
Tabelle 2.4-12:	FVO-Verkehre im Teilnetz ROW-Süd 2.....	54
Tabelle 2.4-13:	Linien im Teilnetz ROW-Süd 3 im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	54
Tabelle 2.4-14:	FVO-Verkehr im Teilnetz ROW-Süd 3.....	55
Tabelle 2.4-15:	Verkehrsunternehmen im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	56
Tabelle 2.4-16:	Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge.....	56
Tabelle 2.4-17:	Ausstattungsmerkmale der eingesetzten Fahrzeuge.....	57
Tabelle 3.2-1:	Bedienungsqualität I (Orte – GZ/MZ).....	65
Tabelle 3.2-2:	Bedienungsqualität I der Gebietskörperschaften an Schultagen.....	66
Tabelle 3.2-3:	Bedienungsqualität I der Gebietskörperschaften an schulfreien Tagen.....	66
Tabelle 3.2-4:	Bedienungsqualität II (regionale Verkehre).....	68
Tabelle 3.2-5:	Bedienungsqualität III (überregionale Verkehre).....	70
Tabelle 3.2-6:	Verbindungsqualität II (regionale Verkehre).....	74
Tabelle 3.2-7:	Verbindungsqualität III (überregionale Verkehre).....	76
Tabelle 3.2-8:	Zusammenschau der Gesamtergebnisse der Analyse.....	78
Tabelle 3.3-1:	Darstellung der Tarifstruktur.....	79
Tabelle 3.3-2:	Preisbeispiele Bahntarife mit Anschlussmobilität.....	80
Tabelle 4.4-1:	Angestrebte zeitliche Verteilung der Fahrten.....	113

Abbildungsverzeichnis

Abb. 2.1-1:	Kommunen und zentralörtliche Gliederung im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	28
Abb. 2.2-1:	Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Bothel und Stadt Bremervörde.....	31
Abb. 2.2-2:	Pendlerbeziehungen Samtgemeinden Fintel und Geestequelle.....	32
Abb. 2.2-3:	Pendlerbeziehungen Gemeinde Gnarrenburg und Stadt Rotenburg (Wümme).....	33
Abb. 2.2-4:	Pendlerbeziehungen Gemeinde Scheeßel und Samtgemeinde Selsingen.....	34
Abb. 2.2-5:	Pendlerbeziehungen Samtgemeinden Sittensen und Sottrum.....	35
Abb. 2.2-6:	Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Tarmstedt und Stadt Visselhövede.....	36
Abb. 2.2-7:	Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Zeven.....	37
Abb. 2.2-8:	Pendlerbeziehungen Landkreis Rotenburg (Wümme) – Regionen außerhalb.....	38

Abb. 2.3-1:	Schulstandorte im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	41
Abb. 2.4-1:	Schiennetz, Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis Rotenburg (Wümme)	42
Abb. 2.4-2:	Liniennetz im Landkreis Rotenburg (Wümme)	47
Abb. 2.4-3:	Linienverkehr im Teilnetz ROW-Nord.....	49
Abb. 2.4-4:	Linienverkehr im Teilnetz ROW-Mitte.....	51
Abb. 2.4-5:	Linienverkehr im Teilnetz ROW-Süd 1	52
Abb. 2.4-6:	Linienverkehr im Teilnetz ROW-Süd 2	53
Abb. 2.4-7:	Linienverkehr im Teilnetz ROW-Süd 3	55
Abb. 3.2-1:	Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare/Tag Orte – GZ/MZ)	67
Abb. 3.2-2:	Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare/Tag GZ, große Orte, MZ – MZ).....	69
Abb. 3.2-3:	Bedienungsqualität III (Fahrtenpaare/Tag GZ / MZ, große Orte – OZ)	71
Abb. 3.2-4:	Verbindungsqualität II, (Reisezeit GZ, große Orte und MZ – MZ).....	75
Abb. 3.2-5:	Verbindungsqualität III (Reisezeit GZ, MZ und große Orte – OZ).....	77

Anlagenverzeichnis

Anlage 3-1:	Erschließungsqualität
Anlage 3-2:	Bedienungsqualität I (Fahrtenpaare in das zugeordnete Grund- bzw. Mittelzentrum)
Anlage 3-3:	Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare zum Mittelzentrum)
Anlage 3-4:	Bedienungsqualität III (Fahrtenpaare zum Oberzentrum)
Anlage 3-5:	Verbindungsqualität II (Reisezeit zum Mittelzentrum)
Anlage 3-6:	Verbindungsqualität III (Reisezeit zum Oberzentrum)
Anlage 4-1:	VNO-Haltstellenkonzept
Anlage 4-2:	Haltestellen, deren barrierefreier Ausbau zurückgestellt ist

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AS	Außenstelle einer Grundschule
AST	Anruf-Sammel-Taxi
ASTROW	Anruf-Sammel-Taxi im Landkreis Rotenburg (Wümme)
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
CVD	Clean Vehicles Directive
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
NITAG	Niedersachsentarif GmbH
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
SaubFahrzeugBeschG	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz
Sek I	Sekundarstufe I
Sek II	Sekundarstufe II
SG	Samtgemeinde
SKG	Schulkindergarten
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SUP	Strategische Umweltprüfung
Tab.	Tabelle
UVPG	Umweltverträglichkeitsprüfung
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 bisherige Nahverkehrsplan hat sich bei der Umsetzung der dort definierten Ziele (u.a. Neuvergabe der Verkehre und neues Liniennetz, Einführung des HVV-Tarifs auf den Bahnstrecken) sehr gut bewährt und stellt somit eine sehr solide Grundlage für die Fortentwicklung des Nahverkehrsplans dar. Der hier vorliegende sechste Nahverkehrsplan des Landkreises Rotenburg (Wümme) für den Zeitraum 2023 – 2027 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 Nahverkehrsplan (NVP) 2023 - 2027 gilt einschließlich der vorgenommenen Teilnetzbildung sowie den festgeschriebenen Harmonisierungszeitpunkten bis Inkrafttreten des NVP 2028 - 2033, sofern nicht vorher eine Fortschreibung des NVP 2023 - 2027 erfolgt.

1.1.2 Bedeutung des Nahverkehrsplan

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

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

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

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass in der 24.12.2017 in Kraft tretenden VO 2016/2338 (Novellierung der VO 1370) die Vorgabe enthalten ist, dass den Verkehrsunternehmen gemachte gemeinwirtschaftliche Vorgaben zukünftig aus „Strategiepapieren“ abgeleitet werden müssen. Das stärkt die Rolle des Nahverkehrsplans noch einmal.

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 Straßenbulasträger, Interessenverbände der Fahrgäste und der LNVG zu erstellen.

1.1.3 Europäisches Recht: EU-Verordnung VO 1370/2007

Am 03.12.2009 ist die EU-Verordnung 1370/2007 in Kraft getreten, die unmittelbar in allen Mitgliedsstaaten gilt. Finanzierungs- und Vergabefragen werden nunmehr für den gesamten ÖPNV in Europa weitgehend einheitlich geregelt. Diese Verordnung ist durch die „VO (EG) 2016/2338 vom 14.12.2016 zur Änderung der VO (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonendienste“ mit Wirkung zum 24.12.2017 novelliert worden.

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 (ÖDA) verwandt. Damit erstreckt sich der Anwendungsbereich der VO 1370/2007 auf jede Vereinbarung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, wenn Aufgabenträger im öffentlichen Interesse Maßnahmen wünschen und dafür einen finanziellen Ausgleich gewähren.

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 Einnahmearteilung 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.

Aufgrund der Vorgaben der VO 1370/2007 können Ausgleichsleistungen 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.

1.1.4 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. Genehmi-

gungsanträge, 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 soll 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.

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

Durch die Bildung von Linienbündeln wurden folgende Ziele erreicht:

- 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 Vorabbekanntmachung veröffentlicht hat.

Mit der letzten Novellierung des PBefG (in Kraft getreten am 1.08.2021) sind neu u.a. die §§ 44 (Linienbedarfsverkehr) und 50 (Gebündelter Bedarfsverkehr) hinzugefügt worden.

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.

Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG

In dem neuen § 44 können Linienbedarfsverkehre genehmigt werden. Sie dienen der Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten. Mit dem § 44 sind z. B. die ASTROW-Verkehre in den SG Tarmstedt, Zeven und Sittensen genehmigt worden.

Flexible Betriebsformen in Form von AST (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. Das ASTROW in der SG Bothel wurde bei Betriebsaufnahme nach § 49 genehmigt.

Gebündelter Bedarfsverkehr nach § 50 PBefG

Der § 50 regelt bedarfsorientierte Verkehre, die eine flächenhafte Bedienung haben und mehrere Personen gesammelt in einer Fahrt ohne Fahrplan in einer Richtung voranbringen.

1.1.5 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) regelt und organisiert im Land u.a. den ÖPNV auf Schiene und Straße. Dazu gehören z. B. die Aufgabenträgerschaft, die Anforderungen an einen Nahverkehrsplan, die Weitergabe von Regionalisierungsmitteln an die Aufgabenträger zur Mitfinanzierung des ÖPNV sowie eine Berichtspflicht über die Verwendung der Mittel an die LNVG.

1.1.5.1 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.

Im Absatz 4 ist die Beteiligung festgelegt. Der Nahverkehrsplan ist unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer aufzustellen. Soweit kreisangehörige Gemeinden oder Verbandsmitglieder gemäß § 4 Abs. 2 Aufgabenträger sind, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich. Benachbarte Aufgabenträger, kreisangehörige Gemeinden und Samtgemeinden, die Verbandsmitglieder, die Straßenbulasträger, die Verbände, die die Interessen der Fahrgäste vertreten, sowie die Niedersächsische Landesnahverkehrsgesellschaft mbH sind zu beteiligen. Wollen Beteiligte eine Stellungnahme abgeben, so haben sie dies innerhalb von zwei Monaten zu tun.

1.1.5.2 Finanzmittel aus dem Regionalisierungsgesetz für Aufgabenträger

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. im 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	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Regionalisierungsmittel (gesamt) [Mio. EUR]	8.000,0	8.903,8	9.064,1	9.227,2	9.393,3	9.562,4	9.734,5

Tabelle 1.1-1: Regionalisierungsmittel bis 2027, 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 ab 2016 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 (2016) 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	2022	2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------	------	------	------

Regionalisierungsmittel [Mio. EUR]	689,1	778,5	793,6	808,9	824,6	840,4	856,4
---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Quellen: MW und eigene Berechnungen

Tabelle 1.1-2: Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2027

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 existieren nicht.

1.1.5.3 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 01.01.2022 hat darum das Land Niedersachsen das NNVG erneut geändert und die ÖPNV-Aufgabenträger mit zusätzlichen RegG-Mitteln ausgestattet, aus denen sich für die Aufgabenträger neue finanzielle Spielräume ergeben.

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 1,35 EUR je Einwohner, mindestens jedoch 135.000 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. Diese Finanzmittel erhöhen sich zusammen mit den Regionalisierungsmitteln des Landes Niedersachsen (etwa 1,9 % pro Jahr).

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

- Investitionen in die Verbesserung des öffentlichen 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 öffentlichen 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.

Weitere Finanzmittel gibt mit den §§ 7a, 7b und 7e:

§ 7a NNVG (Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr) verpflichtet die Aufgabenträger zur Gewährleistung einer Rabattierung von Fahrkarten des Ausbildungsverkehrs in Höhe von mindestens 25 %. Mit der letzten Gesetzesänderung NNVG stehen einer Reihe von Landkreisen (u.a. Landkreis Rotenburg (Wümme)) deutlich mehr Finanzmittel zur Verfügung. 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. Diese Finanzmittel erhöhen sich zusammen mit den Regionalisierungsmitteln des Landes Niedersachsen (etwa 1,9 % pro Jahr).

Darüber hinaus ist im § 7b NNVG (Finanzielle Unterstützung für die Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs) 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 Bedienformen. Auch hier sind weitgehend die im NNVG festgelegten Verwendungszwecke einzuhalten.

Seit 2022 gewährt der neu eingefügte § 7e NNVG (Finanzhilfe für das Angebot eines regionalen Schüler- und Azubi-Tickets) den Landkreisen weitere Finanzmittel, wenn in ihrem Zuständigkeitsbereich regionale Schüler- und Azubi-Tickets für zunächst 30 € pro Monat im Abonnement angeboten werden. Sie müssen an allen Tagen der Woche einschließlich der Schulferien rund um die Uhr und zumindest für die Nutzung aller Verkehrsmittel des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs gelten. Bestehen in Tarif- oder Verkehrsgemeinschaften oder Tarif- oder Verkehrsverbänden einheitliche Tarife für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr und den Schienenpersonennahverkehr, so müssen die regionalen Schüler- und Azubi-Tickets auch zur Nutzung des Schienenpersonennahverkehrs gelten. Die Finanzhilfe ist zur Finanzierung der regionalen Schüler- und Azubi-Tickets oder für andere Zwecke zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs zu verwenden.

Somit müssen die regionalen Schüler- und Azubi-Tickets zumindest im gesamten Busverkehrs des Landkreises Rotenburg (Wümme) gelten, um diese Finanzmittel zu bekommen.

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 erreichten Verbesserungen vorzulegen.

1.1.5.4 Berichtspflicht

Im § 7c des NNVG ist verankert, dass die Nahverkehrsplanung angepasst werden muss und dem Land gegenüber eine Berichtspflicht besteht. Danach wird Folgendes vorgegeben:

- 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).

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

Das zum 01.05.2002 rechtskräftig gewordene Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen sieht in § 8 Abs. 2, vor „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 beantragten 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.

1.1.7 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG), Clean Vehicles Directive

Am 15. Juni 2021 trat das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz vom 9. Juni 2021 (SaubFahrzeugBeschG) zur Umsetzung der EU-Richtlinie (EU) 2019/1161 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (Clean Vehicles Directive) in Kraft. Das Gesetz setzt hierbei 1: 1 die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2019/1161 um. Mit diesem Gesetz werden bei der öffentlichen Auftragsvergabe erstmals verbindliche Mindestziele für die Beschaffung von emissionsarmen und -freien Pkw sowie leichten und schweren Nutzfahrzeugen vorgegeben. Die neuen Vorgaben gelten seit dem 2. August 2021.

Das Gesetz verfolgt in Umsetzung der EU-Richtlinie das Ziel, einen Nachfrageimpuls von sauberen, d.h. emissionsarmen und emissionsfreien, Straßenfahrzeugen zu setzen und somit die Emissionen im Verkehrsbereich zu reduzieren. Durch den Beitrag zur Verringerung der CO₂- und Luftschadstoffemissionen werden die politischen Ziele in den Bereichen Umwelt- und Klimaschutz gestärkt und die öffentliche Verwaltung wird ihrer Vorbildfunktion gerecht. Daneben soll die Begünstigung einer breiteren Nachfrage von sauberen Straßenfahrzeugen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und zum Wachstum in diesem Sektor beitragen.

Die Einhaltung der Mindestziele durch öffentliche Auftraggeber und Sektorenauftraggeber in den Bundesländern sollen diese eigenverantwortlich für ihr Hoheitsgebiet regeln und sicherstellen. Die

Bundesländer sind insoweit frei in ihrer Entscheidung, entsprechend der bestehenden Verwaltungsebenen (Regierungsbezirke, Kreise bzw. Landkreise, (kreisfreie) Städte und Gemeinden) hinsichtlich der Einhaltung der Mindestziele zu differenzieren. Zudem besteht für die Länder die Möglichkeit nach § 5 Abs. 2 und 3 SaubFahrzeugBeschG, gemeinsame Mindestziele zu bilden und dabei Vereinbarungen mit den jeweiligen Branchenverbänden abzuschließen.

Für den Landkreis Rotenburg (Wümme) muss konkret bei der Neuvergabe der Verkehre (neuer ÖDA 2029) auf die Einhaltung der Vorgaben geachtet werden. Die Mindestziele für **emissionsarme und -freie Busse im ÖPNV** liegen für den Zeitraum bis Ende 2030 bei 65 % der Neubeschaffungen. Mindestens die Hälfte der Mindestziele für Busse im ÖPNV muss durch emissionsfreie Fahrzeuge erfüllt werden. Gegenwärtig ist noch nicht geklärt, auf welchem Gebiet (Landkreis, Bundesland...) die Quote erreicht werden muss.

1.1.8 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. Die Entscheidungen über die Zulässigkeit von Vorhaben, die in der Anlage 1 oder in der Anlage 1 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) aufgeführt sind, sollen 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 Straßenbahnen, 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 in Nord-Ost-Niedersachsen

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 16 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 Städte Rotenburg (Wümme) und Visselhövede, die Samtgemeinden Bothel, 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-Tarifbeschlusses;
 - 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

Die gegenwärtig fast 30 Verkehrsunternehmen (VU) haben zum 01.01.1997 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;
- Rahmenvorgaben für ein verbundeinheitliches Vertriebssystem
- 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 rabattierte Zeitkarten im Ausbildungsverkehr (ab 01.01.2017),
- Finanzmittel des Landes zur Finanzierung des ÖPNV nach §§ 7, 7b und 7e (siehe Kapitel 1.1.5.3).
- 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,

Seit 2017 können Buslinien, die bestimmte Vorgaben erfüllen, zu landesbedeutsamen Buslinien 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.

Zu den bisher genannten Finanzmitteln können noch weitere hinzukommen, die in den nächsten beiden Kapiteln beschrieben sind.

1.3.1 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz

Der Bund unterstützt die Kommunen bei der Finanzierung des kommunalen Verkehrs, in früheren Jahren im Wesentlichen geregelt durch das (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, GVFG), das mit der Föderalismusreform I weitgehend durch das Entflechtungsgesetz abgelöst wurde. Diese Mittel laufen nicht wie ursprünglich vorgesehen im Jahr 2019 aus, sondern werden im Rahmen der Neuregelung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ungekürzt bis mindestens zum Jahr 2034 fortgeführt. Danach erhält Niedersachsen 9,248 % von dem jährlichen Gesamtbetrag von 1.335,5 Mio. EUR. Damit stehen den Gemeinden in Niedersachsen jährlich 123,5 Mio. EUR zur Verfügung.

Die Durchführung des 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.

1.3.2 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>.

1.3.3 Finanzmittel für ÖPNV im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Einnahmen

Für die Finanzierung im Bereich des ÖPNV stehen dem Landkreis - wenn die Bedingungen für die Schüler- und Azubi-Fahrkarten erfüllt werden - im Zeitraum von 2021 bis 2027 voraussichtlich folgende Finanzmittel zur Verfügung:

Jahr	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
NNVG § 7 (4) [€]	164.930	222.500	222.300	222.200	222.000	221.800	221.600
NNVG § 7 (5) [€]	922.466	940.300	958.600	977.100	996.000	1.015.100	1.034.400
NNVG § 7a [€]	1.707.204	2.535.605	2.535.605	2.535.605	2.535.605	2.535.605	2.535.605
NNVG § 7b [€]	580.948	580.948	580.948	580.948	580.948	580.948	580.948
NNVG § 7e [€]		391.905	391.905	391.905	391.905	391.905	391.905
Gesamt [€]	3.375.548	4.671.258	4.689.358	4.707.758	4.726.458	4.745.358	4.764.458

Quelle: Einwohner 2021-2027 aus Vorausberechnung der Bevölkerung (LSN), eigene Berechnungen für Mittel § 7 (4) und (5), reale Werte werden abweichen

Tabelle 1.3-1: Voraussichtliche Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis 2021 – 2027 (geschätzt)

Die Einnahmen aus Landesmitteln für den ÖPNV können sich von fast 3,4 Mio. € im Jahr 2021 auf über 4,7 Mio. € im Jahr 2027 steigern. Hinzu kommen noch weitere Förderungen des Landes für den HVV-Tarif auf den Bahnstrecken (2021: 459 T€) sowie für eine landesbedeutsamen Buslinie (Linie 630 Zeven – Tarmstedt – Bremen) in Höhe von ca. 80 T€ pro Jahr.

Ausgaben

Die Finanzierungsbeiträge für den ÖPNV (Angebotsverbesserung auf Buslinien oder/ und Tarifaufgleiche) 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:

- **Ausgleichszahlungen für rabattierte Fahrkarten im Ausbildungsverkehr**
Um rabattierte Schülerfahrkarten gemäß § 7a NNVG zu gewährleisten, werden etwa 1,7 Mio. €/Jahr als Ausgleichszahlungen an die Verkehrsunternehmen geleistet.
- **Ausgleichszahlungen für an die Verkehrsunternehmen OvA und WEB**
Die Verkehrsunternehmen erhalten Ausgleichszahlungen (mit einem Öffentlichen Dienstleistungsauftrag an OvA sowie über die allgemeine Vorschrift an WEB) für die Erbringung von Verkehrsleistungen. Da der Landkreis mit dem VBN- und ROW-Tarif Höchsttarife vorgibt sind die Fahrgeldeinnahmen nicht auskömmlich.
- **Finanzierung von Verbundtarifen**
Ausgleich von Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverlusten im VBN-Bereich und im Bereich des ROW-Tarifs.

- **Finanzierung Übergangstarif (bis 2019)**

Ausgleich von Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverlusten für den Übergangstarif in Richtung HVV.

- **Finanzierung HVV-Tarif auf den Bahnstrecken (ab 2020)**

Ausgleich von Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverlusten für den HVV-Tarif auf der Schiene.

- **Förderung von Buslinien**

- Linie 630, bessere Anbindung von Zeven und Tarmstedt in Richtung Bremen,
- Linie 640, bessere Anbindung von Gnarrenburg in Richtung Bremen,
- Linie 800, bessere Anbindung der Kaserne Seedorf in Richtung Bremervörde und Zeven,
- Linien 802, 803, 845, 846, 852, 853, 854, 856, 863, 864, 872, 873, 877, 878, 881, 884 und 885 (Bürgerbusse in den Städten 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.

- **Einrichtung und Betrieb von ASTROW**

In der SG Bothel fährt seit 2018 ein ASTROW (**Anruf-Sammel-Taxi** im Landkreis **Rotenburg (Wümme)**).

- **Fahrgast-Information**

- Erneuerung von Haltestellen,
- Finanzierung Marketing und Betrieb; Herausgabe und Mitfinanzierung des Kreisfahrplans.

- **VNO**

Umlageanteile für Personal- und Sachkosten.

Insgesamt wendet der Landkreis laut Haushaltsplan für die ihm gesetzlich zugewiesene Aufgabe der Schülerbeförderung und den ÖPNV in den nächsten Jahren folgende Beträge auf (Schülersammelzeitkarten, Kosten für FVO-Verkehre, Zuschüsse für Zusatzleistungen in der Schülerbeförderung).

Mio. EUR	2020 Ergebnis	2021 Ansatz	2022 Ansatz	2023 Plan	2024 Plan	2025 Plan	2026 ge- schätzt	2027 ge- schätzt
Schülerbeförderung	6,135	6,200	6,400	6,528	6,658	6,790	6,9	7,1
ÖPNV	8,502	9,796	10,216	10,404	10,612	10,822	11,0	11,3

Quelle: Landkreis Rotenburg (Wümme)

Tabelle 1.3-2: Ausgaben für Schülerbeförderung und ÖPNV, Landkreis Rotenburg (Wümme)

1.4 Mobilitätswende

Das Kapitel wird noch erarbeitet.

1.4.1 Entwicklungstendenzen

1.4.2 Klimaneutrale Mobilität

1.4.3 Anzustrebende ÖPNV-Angebotsplanung

1.4.4 Ergänzende Mobilitätsangebote

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) 2020 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 31.12.2020 verzeichnete der Landkreis Rotenburg (Wümme) 164.486 Einwohner. Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte lag bei 79,3 Einwohnern/km². Der Vergleichswert für das Land Niedersachsen lag bei 167,8 Einwohnern/km². Nähere Angaben zu den Einwohnerzahlen und deren Entwicklung sowie zur Bevölkerungsdichte der einzelnen Gebietskörperschaften sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

	Einwohnerzahlen am 31.12.				Einw./ km ² 2020	Bevölkerungsentwicklung 2015-2020	
	2006	2010	2015	2020		absolut	prozentual
Landkreis Rotenburg (W.)	164.958	163.860	163.253	164.486	79,3	1.233	0,8%
Bremervörde, Stadt	19.118	18.743	18.645	18.564	123,4	-81	-0,4%
Gnarrenburg	9.535	9.296	9.238	9.218	74,8	-20	-0,2%
Rotenburg (Wümme), Stadt	22.128	21.821	21.392	22.072	222,8	680	3,2%
Scheeßel	12.877	12.814	12.946	13.000	86,7	54	0,4%
Visselhövede, Stadt	10.567	10.260	10.199	9.579	60,2	-620	-6,1%
SG Bothel	8.735	8.573	8.231	8.294	55,7	63	0,8%
SG Fintel	7.559	7.455	7.461	7.718	63,1	257	3,4%
SG Geestequelle	6.625	6.492	6.449	6.350	45,1	-99	-1,5%
SG Selsingen	9.321	9.577	9.631	9.527	42,0	-104	-1,1%
SG Sittensen	10.938	10.958	11.009	11.316	81,4	307	2,8%
SG Sottrum	14.312	14.330	14.444	14.880	85,8	436	3,0%
SG Tarmstedt	10.922	10.858	10.796	10.862	58,1	66	0,6%
SG Zeven	22.321	22.683	22.812	23.106	90,9	294	1,3%

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 2022, 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 2021 einen Bestand von 114.076 zugelassenen Pkw, davon 13.541 gewerblich genutzte Pkw. Damit ist allein der privaten Pkw-Besitz um 7,9 % innerhalb von 5 Jahren angestiegen. Die Motorisierungsdichte erreicht nun 610 Privat-Pkw/1.000 Einwohner. Der landesweite Wert liegt bei 548.

2.2 Berufspendler

Grundlage für die Pendlerbeziehungen sind die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Stand 30.06.2021). 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 822 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 2.101 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, Visselhövede – Walsrode, Rotenburg (Wümme) – Verden (Aller) sowie Sottrum – Ottersberg.

Im Vergleich zum Jahr 2015 ist die Zahl der Pendler über die Landkreisgrenze gestiegen. Fast 25.700 (+12,3 % gegenüber 2015) sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pendeln aus dem Landkreis Rotenburg (Wümme) hinaus, über 15.000 Pendler (+19,4 % seit 2015) kommen von außerhalb in den Landkreis zur Arbeit. Dies sind jeweils etwa 2.600 Pendler mehr als noch 2015. 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 ein Drittel der über 25.700 Auspendler. In den Landkreisen Verden und Stade haben weitere fast 24 % sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ihre Arbeitsplätze. In die übrigen Nachbarlandkreise fahren jeweils maximal 6,7 % (Landkreis Osterholz) aller Pendler.

Bemerkenswert sind die relativ hohen Anteile (über 33 %) der SG Fintel und SG Sittensen nach Hamburg, der SG Sottrum nach Bremen und in den Landkreis Verden, der SG Tarmstedt nach Bremen, der Stadt Bremervörde in den Landkreis Stade sowie der Stadt Visselhövede in den Heidekreis. Teilweise fährt fast 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	25.696	14,4%	3,0%	5,1%	6,7%	5,9%	10,5%	12,9%	18,3%	1,3%	78,0%
Bremervörde, Stadt	2.591	10,6%	10,7%	1,1%	5,6%		40,9%	1,8%	7,9%	2,8%	81,3%
Gnarrenburg	1.608	4,4%	7,8%	1,1%	32,7%		10,7%	1,8%	24,5%	6,4%	89,5%
Rotenburg (Wümme), Stadt	2.529	14,5%	0,4%	3,3%	0,9%	6,0%	2,0%	23,2%	25,0%	0,4%	75,6%
Scheeßel	1.726	27,6%	0,6%	10,4%	1,1%	6,7%	3,0%	10,8%	15,8%		76,0%
Visselhövede, Stadt	1.769	4,0%		1,2%		44,3%		19,1%	7,9%		76,5%
SG Bothel	1.131	11,5%		3,4%		19,9%		26,6%	15,9%		77,4%
SG Fintel	1.522	36,7%		21,7%		12,5%	0,8%	2,7%	4,5%		79,0%
SG Geestequelle	1.094	5,3%	25,1%		7,6%		23,7%		7,2%	10,3%	79,3%
SG Selsingen	1.112	10,2%	2,7%		4,9%		32,6%	2,2%	9,6%		62,1%
SG Sittensen	2.301	37,1%		19,6%	2,6%	0,4%	15,2%	1,2%	4,8%		80,9%
SG Sottrum	3.183	6,0%		0,6%	1,9%	0,9%		34,0%	34,1%	0,4%	77,9%
SG Tarmstedt	2.522	2,1%	0,5%		25,1%		1,3%	16,2%	37,5%		82,7%
SG Zeven	2.608	18,6%	0,8%	5,5%	4,6%	0,5%	13,5%	9,2%	18,8%	0,4%	71,8%

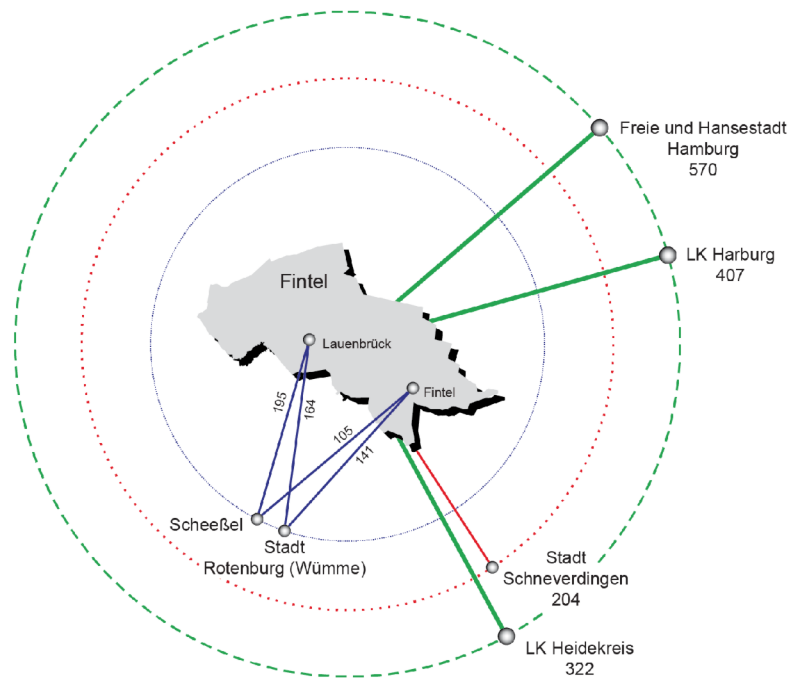
Quelle: Agentur für Arbeit, 2021, eigene Berechnungen; an 100 % fehlende Pendler haben sonstige Ziele

Tabelle 2.2-1: Pendlerbeziehungen Kommunen – Regionen außerhalb

Der Landkreis Rotenburg (Wümme) ist auch Ziel von über 15.000 Einpendlern, die außerhalb des Landkreises wohnen. Hauptziele sind dabei Rotenburg (Wümme) (3.230 SVB), die SG Zeven (2.950 SVB) und Bremervörde (2.530 SVB) sowie die SG Sittensen und Sottrum mit jeweils über 1.200

Pendlerbeziehungen SG Fintel

Ein- und Auspendler 30.06.2021
Quelle: Agentur für Arbeit



Pendlerbeziehungen SG Geestequelle

Ein- und Auspendler 30.06.2021
Quelle: Agentur für Arbeit

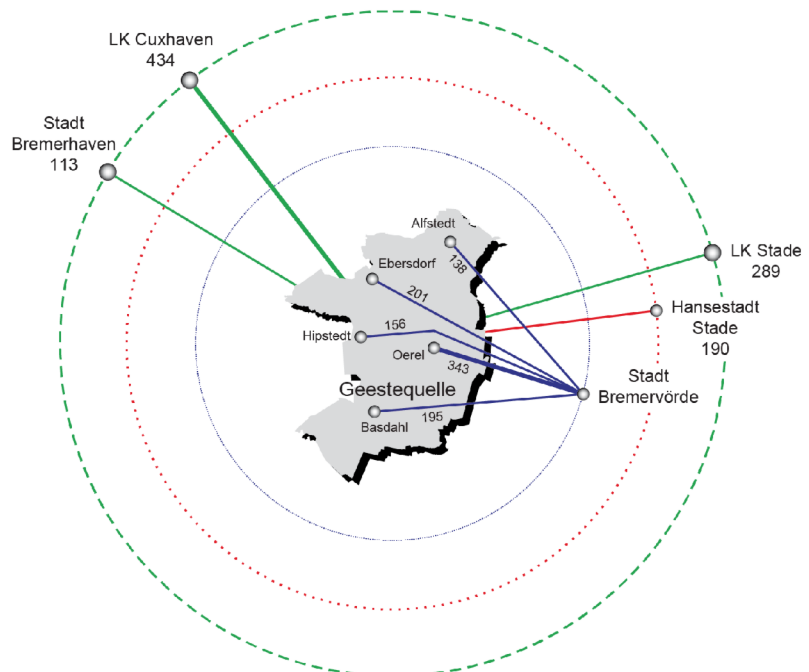
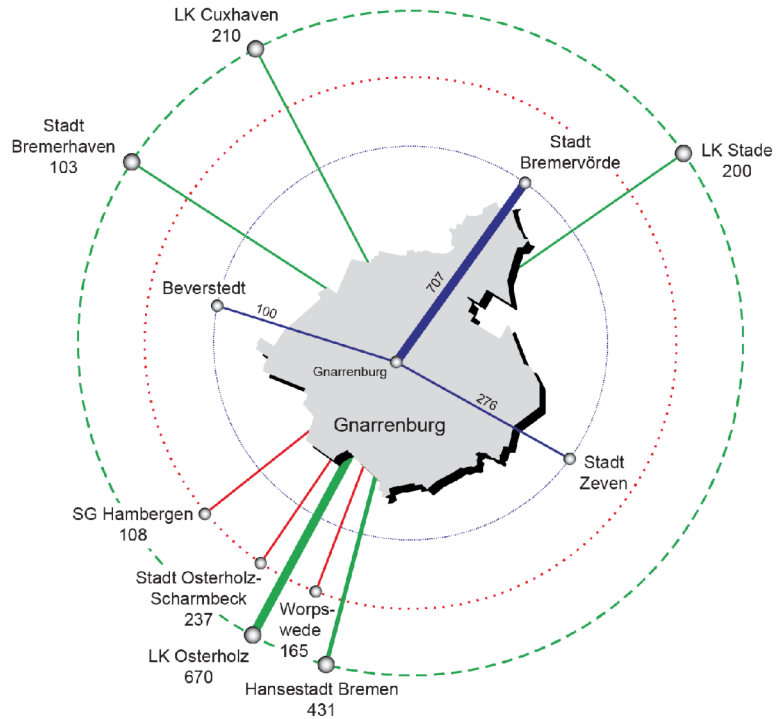
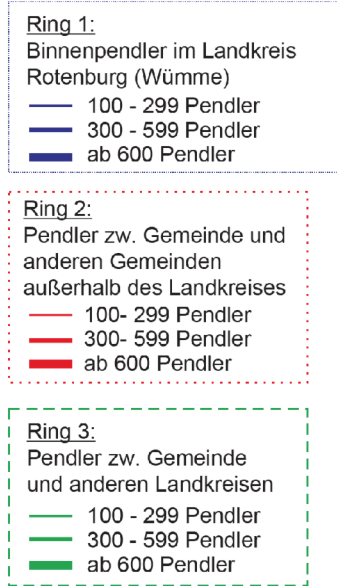


Abb. 2.2-2: Pendlerbeziehungen Samtgemeinden Fintel und Geestequelle

Pendlerbeziehungen Gem. Gnarrenburg

Ein- und Auspendler 30.06.2021
Quelle: Agentur für Arbeit



Pendlerbeziehungen Stadt Rotenburg (Wümme)

Ein- und Auspendler 30.06.2021
Quelle: Agentur für Arbeit

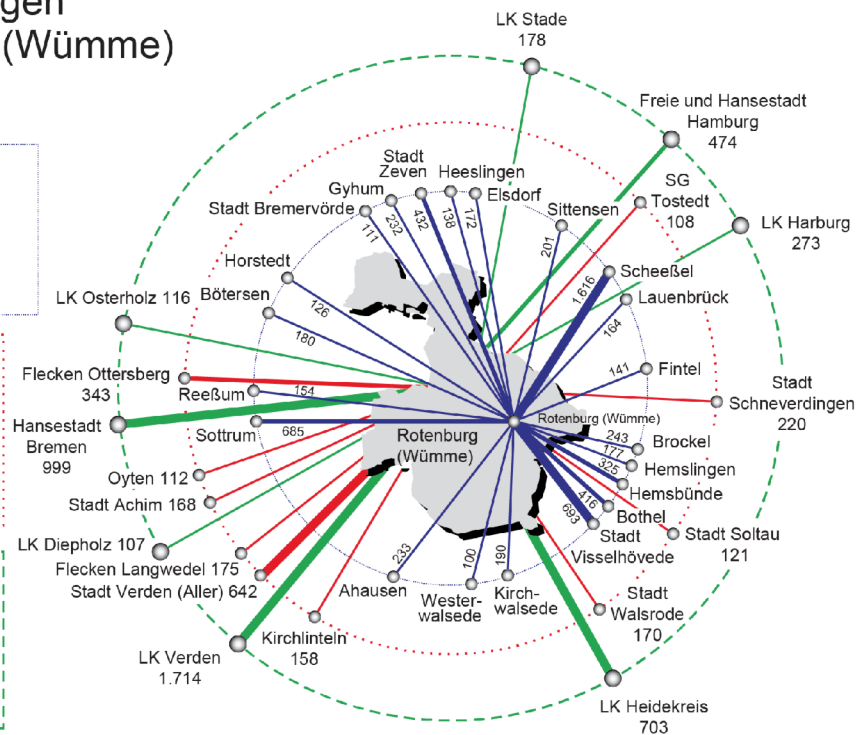
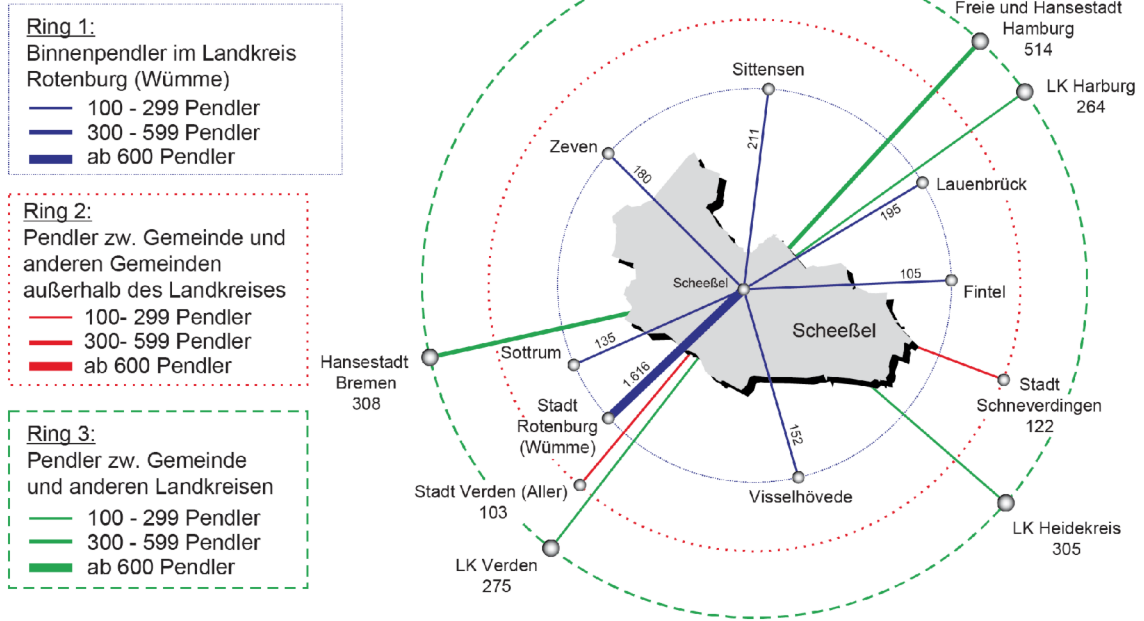


Abb. 2.2-3: Pendlerbeziehungen Gemeinde Gnarrenburg und Stadt Rotenburg (Wümme)

Pendlerbeziehungen Gem. Scheeßel

Ein- und Auspendler 30.06.2021
Quelle: Agentur für Arbeit



Pendlerbeziehungen SG Selsingen

Ein- und Auspendler 30.06.2021
Quelle: Agentur für Arbeit

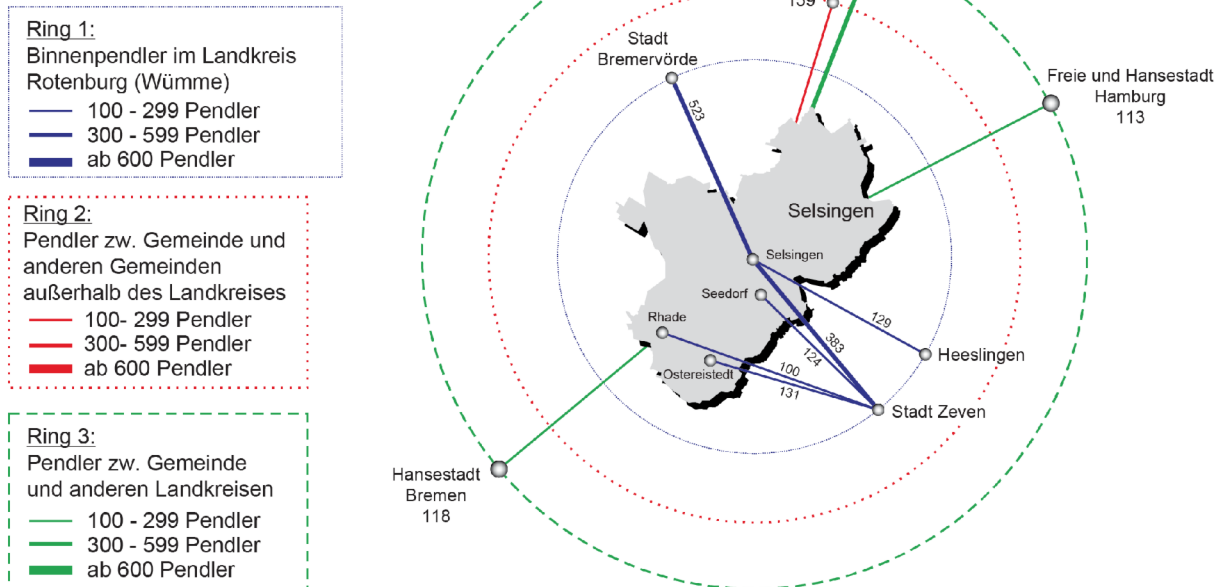
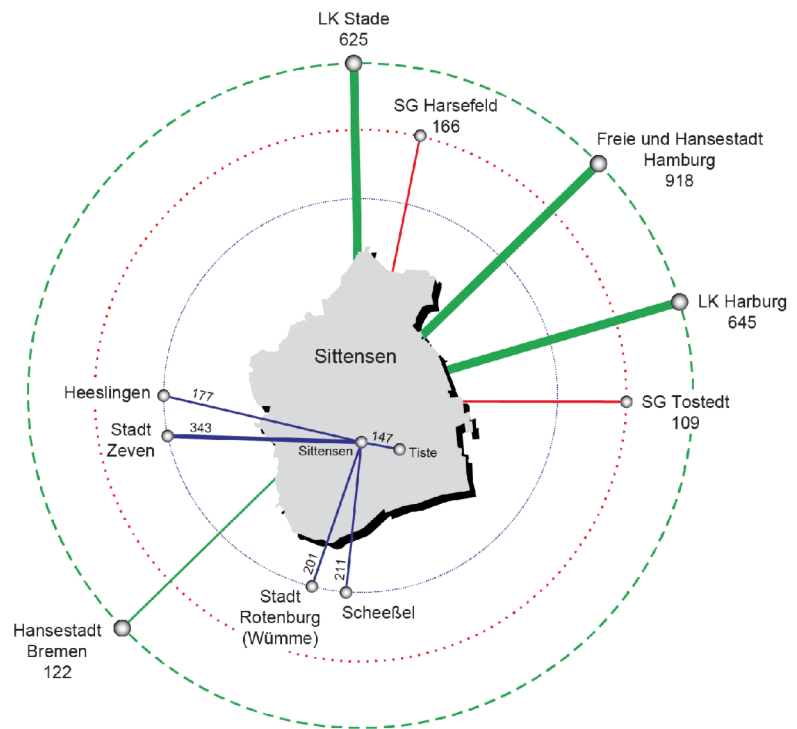


Abb. 2.2-4: Pendlerbeziehungen Gemeinde Scheeßel und Samtgemeinde Selsingen

Pendlerbeziehungen SG Sittensen

Ein- und Auspendler 30.06.2021
Quelle: Agentur für Arbeit



Pendlerbeziehungen SG Sottrum

Ein- und Auspendler 30.06.2021
Quelle: Agentur für Arbeit

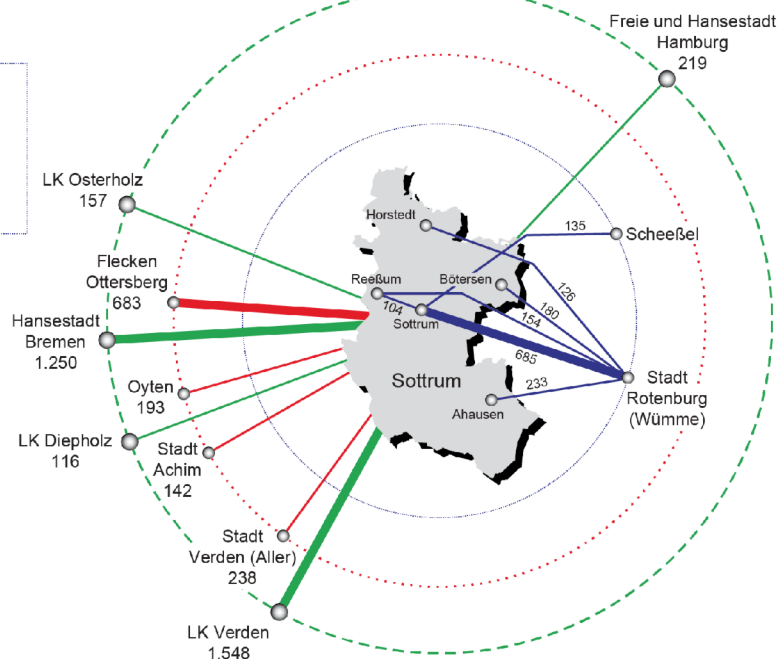
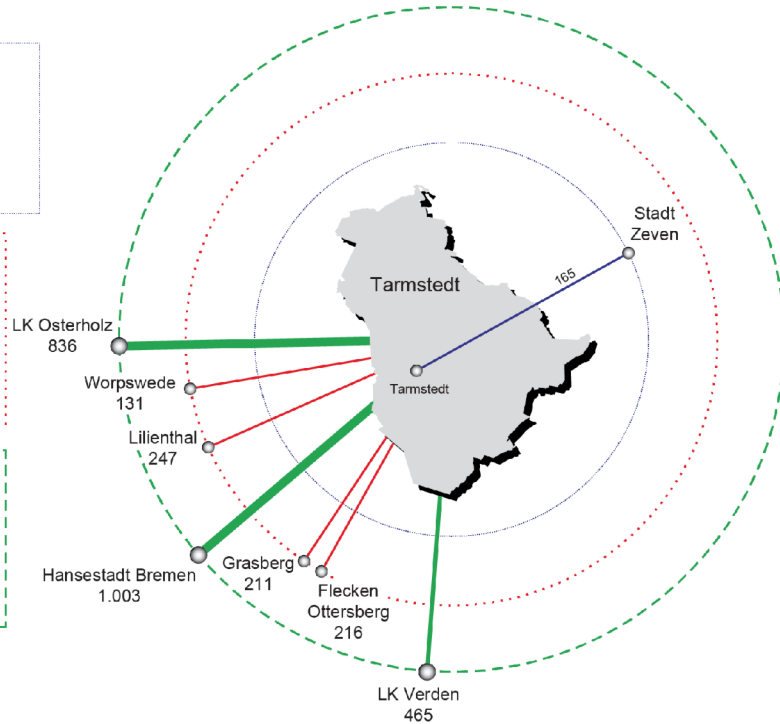


Abb. 2.2-5: Pendlerbeziehungen Samtgemeinden Sittensen und Sottrum

Pendlerbeziehungen SG Tarmstedt

Ein- und Auspendler 30.06.2021
 Quelle: Agentur für Arbeit

- Ring 1:**
 Binnenpendler im Landkreis
 Rotenburg (Wümme)
 - 100 - 299 Pendler
 - 300 - 599 Pendler
 - ab 600 Pendler
- Ring 2:**
 Pendler zw. Gemeinde und
 anderen Gemeinden
 außerhalb des Landkreises
 - 100- 299 Pendler
 - 300- 599 Pendler
 - ab 600 Pendler
- Ring 3:**
 Pendler zw. Gemeinde
 und anderen Landkreisen
 - 100 - 299 Pendler
 - 300 - 599 Pendler
 - ab 600 Pendler



Pendlerbeziehungen Stadt Visselhövede

Ein- und Auspendler 30.06.2021
 Quelle: Agentur für Arbeit

- Ring 1:**
 Binnenpendler im Landkreis
 Rotenburg (Wümme)
 - 100 - 299 Pendler
 - 300 - 599 Pendler
 - ab 600 Pendler
- Ring 2:**
 Pendler zw. Gemeinde und
 anderen Gemeinden
 außerhalb des Landkreises
 - 100- 299 Pendler
 - 300- 599 Pendler
 - ab 600 Pendler
- Ring 3:**
 Pendler zw. Gemeinde
 und anderen Landkreisen
 - 100 - 299 Pendler
 - 300 - 599 Pendler
 - ab 600 Pendler

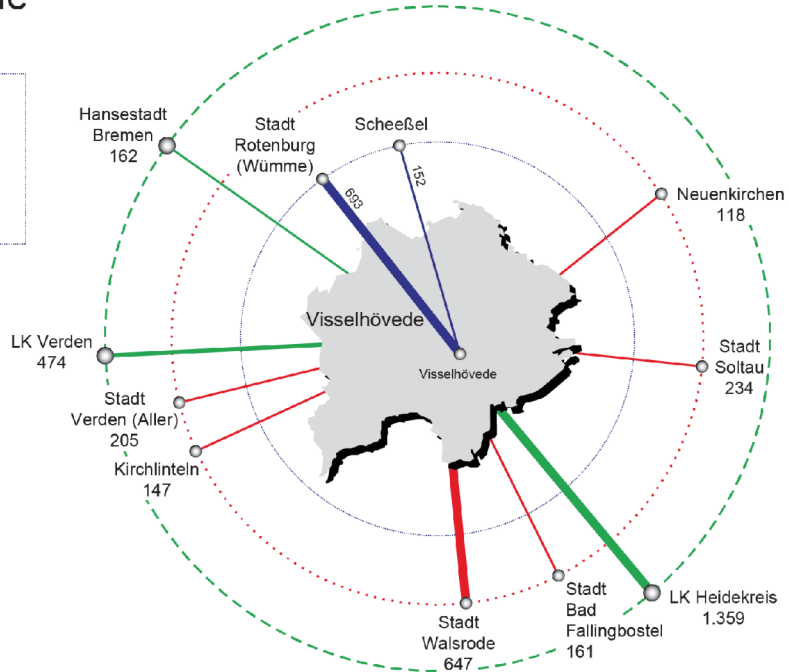


Abb. 2.2-6: Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Tarmstedt und Stadt Visselhövede

Pendlerbeziehungen SG Zeven

Ein- und Auspendler 30.06.2021
Quelle: Agentur für Arbeit

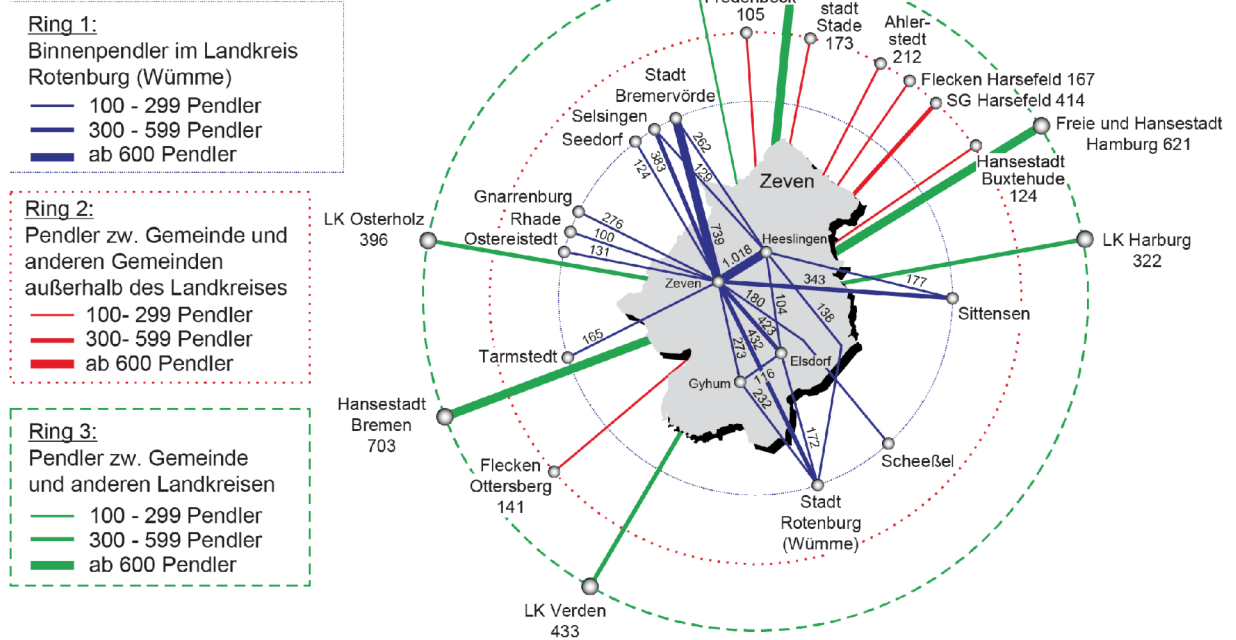


Abb. 2.2-7: Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Zeven

Pendlerbeziehung LK Rotenburg (Wümme) (Ein- + Auspendler)
 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte 2021 (in Klammern Veränderung gegenüber 2015)

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

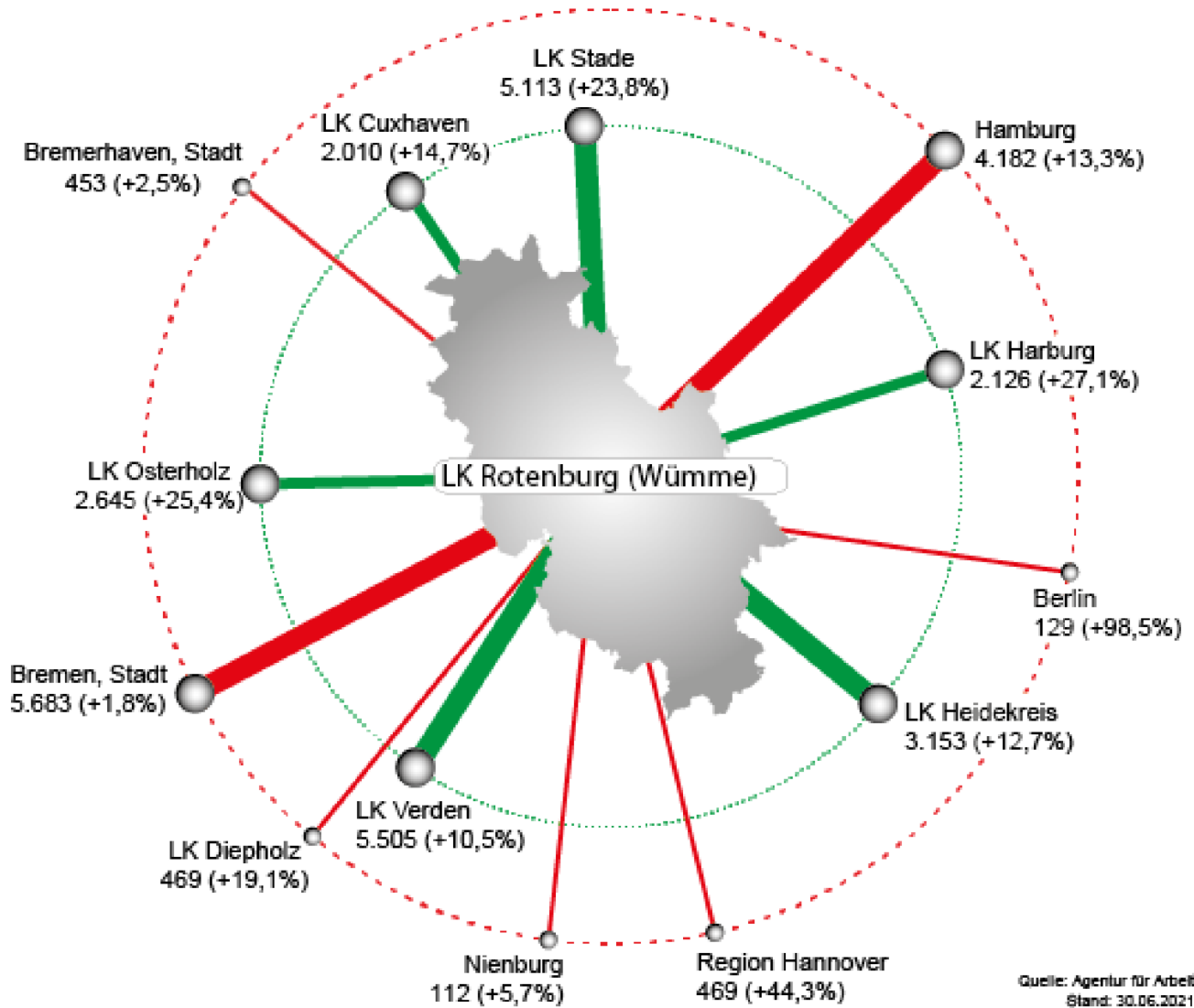


Abb. 2.2-8: Pendlerbeziehungen Landkreis Rotenburg (Wümme) – Regionen außerhalb

Insgesamt überqueren über 40.800 Beschäftigte die Grenze des Landkreises (Ein- und Auspendler, siehe Abbildung 2.2-8). Innerhalb von 6 Jahren entspricht dies einem Zuwachs von 14,9 %. Von den nachfragestarken Relationen sind die stärksten Zuwächse in die Landkreise Harburg (+27,1 %), Osterholz (+25,4 %) und Stade (+23,8 %) zu beobachten. Während die Pendlerbeziehungen mit dem Landkreis Cuxhaven (14,7 %), Hamburg (13,3 %) sowie den Landkreisen Heidekreis (12,7 %) und Verden (10,5 %) leicht unterdurchschnittlich gestiegen sind, ist mit Bremen (+1,8 %) und Bremerhaven (+2,5 %) fast eine Stagnation zu vermeiden. Relationen mit Pendlerzahlen auch auf geringem Niveau in die Region Hannover und dem Landkreis Diepholz sowie mit Berlin haben zum Teil deutliche Zuwächse.

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 2021/22 wurden 7.397 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 Oberschulen sind Bothel, Gnarrenburg, Lauenbrück, Oerel, Scheeßel, Selsingen, Sottrum, Visselhövede und Zeven. In Rotenburg (Wümme) und Zeven sind Integrierte Gesamtschulen (IGS) im Betrieb.

Von insgesamt 23.685 Schülern haben 7.904 Schüler (33%) Anspruch auf eine vom Landkreis finanzierte Schülerbeförderung. Innerhalb der letzten fünf Jahre hat es einen Rückgang von etwa 740 Schülern (3%) gegeben. Die Anzahl der anspruchsberechtigten Fahrschüler hat sich stärker um etwa 700 (8%) verringert.

Im Vergleich zum letzten Nahverkehrsplan gibt es bei den anspruchsberechtigten Fahrschülern die größten Rückgänge in Zeven (-185), Scheeßel (-143) sowie Sittensen, Bremervörde und Visselhövede mit jeweils etwa 100 Schülerinnen und Schüler. Die Schulstandorte in Rotenburg (Wümme)

(+82) und Bothel (+64) haben einen Zuwachs von 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	GY M	KGS	IGS	Fös	BBS	WD S RSS	Gesamt	anspruchsberechtigte Fahrschüler	Anteil
Bremervörde	xx	x	x		x			x	x		3.135	1.170	37%
Rotenburg (Wümme)	xxx				x		x	x	x		4.620	925	20%
Visselhövede	x			x							563	165	29%
Jeddingen	x										87	61	70%
Gnarrenburg				x							463	210	45%
Klenkendorfer Mühle	x										146	136	93%
Karlshöfen	x										90	47	52%
Kuhstedt	x										46	30	65%
Scheeßel	x			x	x						714	502	70%
Bothel	x			x							545	301	55%
Hemslingen	x										72	0	0%
Kirchwalsede	x										56	24	43%
Lauenbrück	x			x							} 412	230	56%
Stemmen (AS)	x												
Fintel	x												
Oerel	x			x							300	199	66%
Basdahl	x										46	25	54%
Ebersdorf/ Alfstedt	x										65	25	38%
Selsingen	x			x							700	461	66%
Rhade	x										64	45	70%
Sittensen	x					x					1.935	702	36%
Klein Meckelsen	x										90	59	66%
Sottrum	xx			x	x						2.288	471	21%
Ahausen	x										109	54	50%
Bötersen	x										110	76	69%
Horstedt	x										107	72	67%
Tarmstedt	x					x					1.833	601	33%
Bülstedt (AS)	x										} 127	69	54%
Wilstedt	x												
Zeven	xx				x		x	x	x		4.261	748	18%
Elsdorf	x										140	104	74%
Heeslingen	x										187	106	57%
Achim-Baden								x			8	8	100%
Bad Bederkesa					x						6	6	100%
Benefeld										x	45	45	100%
Bremen								x			5	5	100%
Debstedt								x			2	2	100%
Hamburg								x			2	2	100%
Langwedel								x			2	2	100%
Kakenstorf										x	39	39	100%
Oldenburg								x			2	2	100%
Ottersberg				x	x			x		x	85	85	100%
Schneverdingen						x					7	7	100%
Verden								x			8	8	100%
Walsrode								x	x		2	2	100%
Wistedt								x			28	28	100%
Summe											23.685	7.904	33%

Stand: 12.2021

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

Tabelle 2.3-1: Übersicht Schulstandorte / Schülerzahlen / Fahrschüler

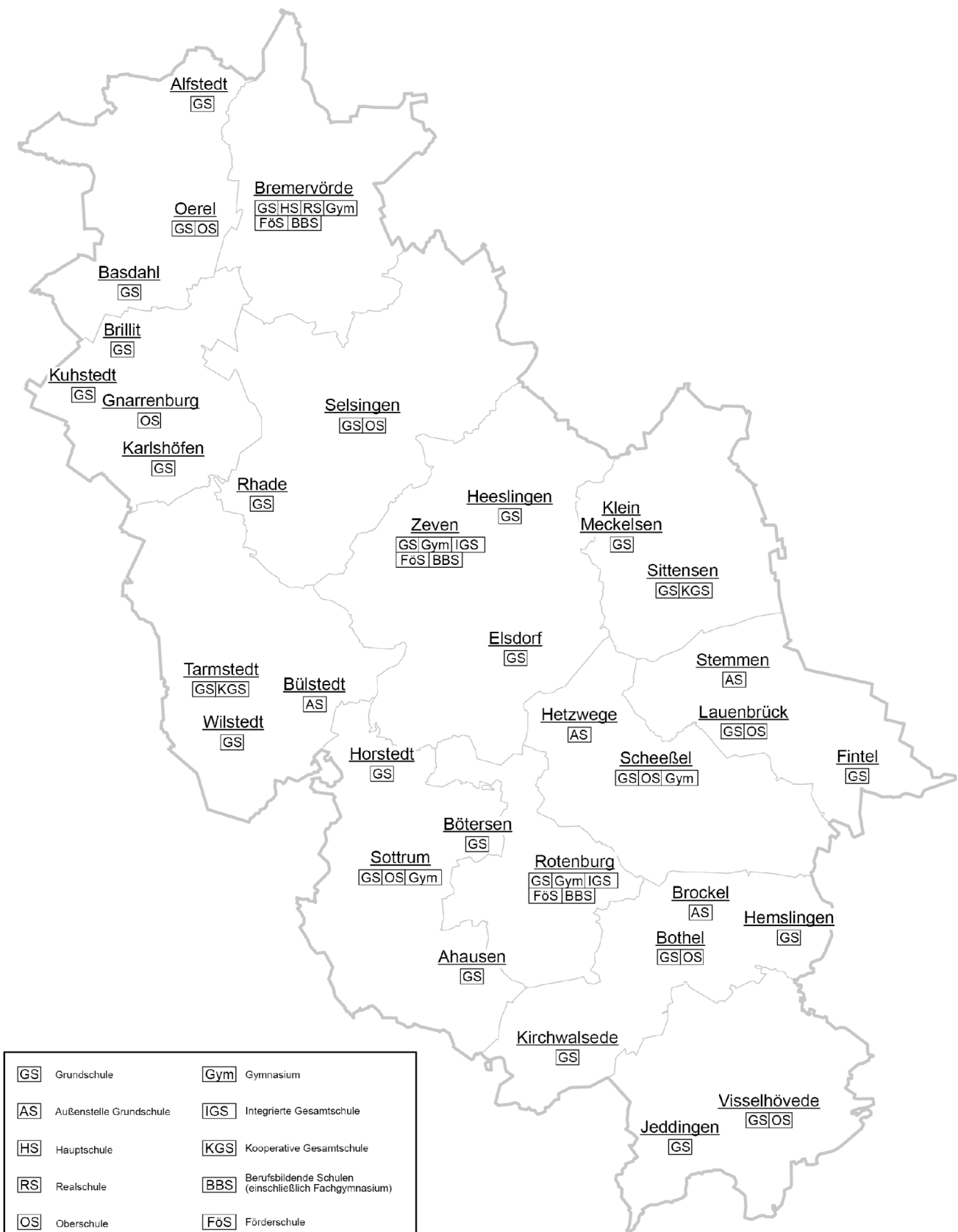


Abb. 2.3-1: Schulstandorte im Landkreis Rotenburg (Wümme)

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.

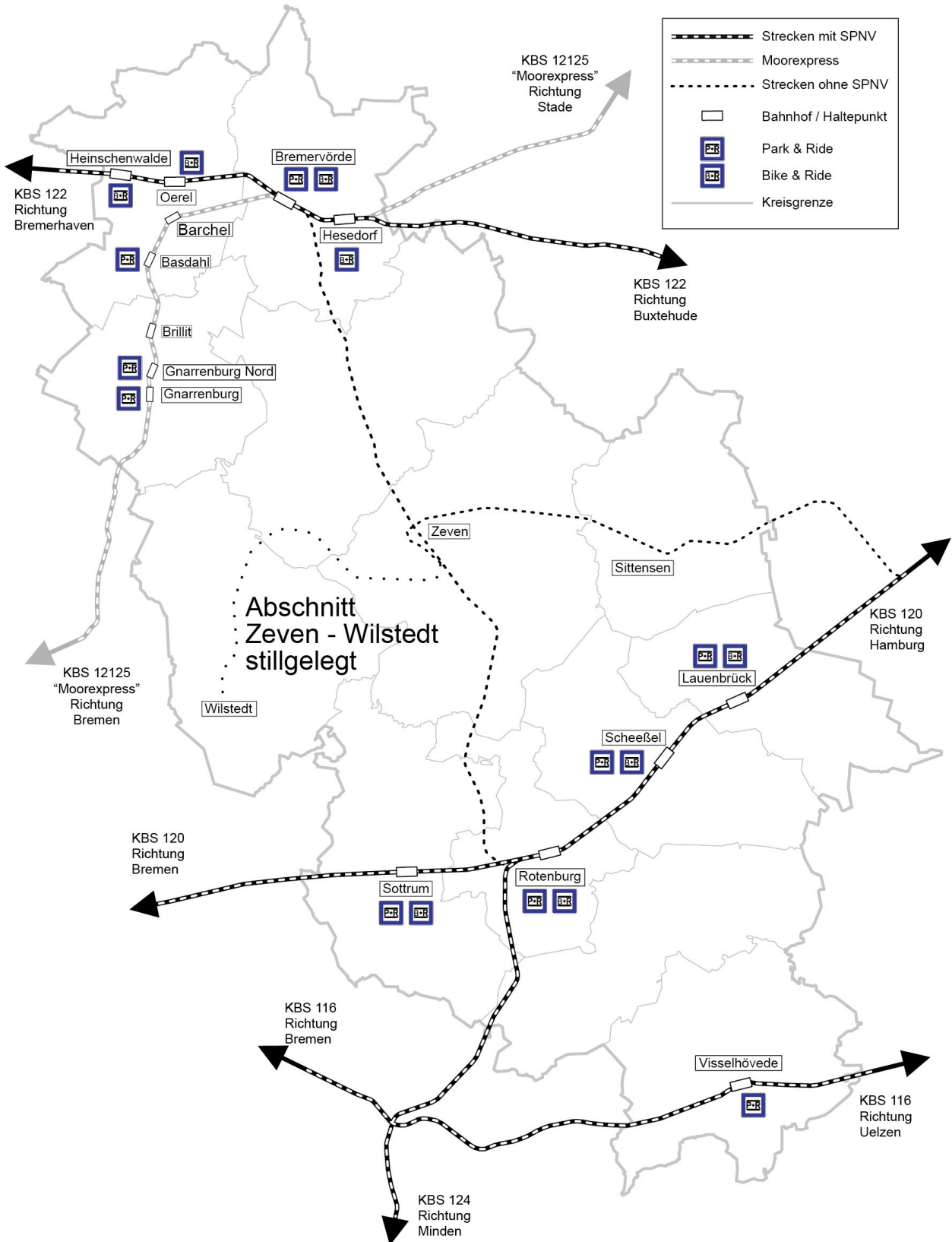


Abb. 2.4-1: Schienennetz, Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis Rotenburg (Wümme)

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

Strecke (Länge im Landkreis Rotenburg (Wümme))	Verkehrsart	Aus- baustan- gen	Elektrifi- ziert
KBS 116 (14,0 km) Bremen – Soltau – Uelzen	SPNV (RB37) und Güterverkehr	Eingleisig	nein
KBS 120 (34,5 km) Hamburg – Rotenburg (W.) – Bremen	Fernverkehr, SPNV (RB41, RE4) und Güterverkehr	Zwei-, z.T. Dreigleisig	ja
KBS 122 (18,8 km) Buxtehude – Bremervörde – Bremerhaven	SPNV (RB33) und Güterverkehr	Eingleisig	nein
KBS 124 (11,9 km) Rotenburg (Wümme) – Verden – Minden	SPNV (RB76) und Güterverkehr	Eingleisig	ja
KBS 12125 (Moorexpress) (26,9 km) Stade – Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck	touristischer Personenverkehr und Güterverkehr	Eingleisig	nein
(26,9 km) Wilstedt – Zeven – Sittensen – Tostedt	z. T. Güterverkehr und Freizeitverkehr	Eingleisig	nein
(50,3 km) 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

Gegenwärtig wird von der evb untersucht, welche Strecken für eine Reaktivierung des SPNV in Frage kommen. Die ersten Ergebnisse werden im Sommer 2022 erwartet.

2.4.2 Straßengebundener ÖPNV

Der straßengebundene ÖPNV im Landkreis Rotenburg (Wümme) bedient fast flächendeckend den Landkreis Rotenburg (Wümme), wie die Abbildung 2.4-2 veranschaulicht.

Die Tabellen 2.4-2, 2.4-3 und 2.4-4 geben nach Liniennummern sortiert und differenziert nach den Genehmigungen nach dem PBefG (siehe Kapitel 1.1.5) eine Übersicht.

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 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.

Diese Verkehre sind nicht an die Haltestellen der öffentlichen Linien gebunden und erfüllen vollständige Schülerbeförderung aus einzelnen Orten (ohne ÖPNV) zu Grundschulen, zu Förderschulen aber auch zu Schulen des Sek I-Bereiches ab.

Die vorhandenen lokalen FVO-Verkehre werden bei den Teilnetzen (Tabellen 2.4-6, 2.4-8, 2.4-10, 2.4-12 und 2.4-14) aufgelistet, obwohl sie nicht Bestandteil der Teilnetze sind.

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
OvA	630	Heeslingen - Zeven - Tarmstedt - Landkreisgrenze [- Bremen]	30,3	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	640	Bremervörde - Gnarrenburg - Karlsruhöfen - Landkreisgrenze [- Osterholz-Scharmbeck]	34,1	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	800	Rotenburg (Wümme) - Mulmshorn - Elsdorf - Zeven - Selsingen - Bremervörde	71,1	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
WEB	801	Rotenburg (Wümme) - Borchel - Mulmshorn	26,6	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB 1)	802	Rotenburg (Wümme), Bahnhof - Krankenhaus - Harburger Straße - Bahnhof	17,7	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB 1)	803	Rotenburg (Wümme), Bahnhof - Saturnstraße - Imkersfeld - Bahnhof	19,2	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	805	Süderwalsede - Ahausen - Rotenburg (Wümme)	30,9	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	806	Hellwege - Ahausen - Rotenburg (Wümme)	22,4	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
OvA	810	Bremervörde - Glinde - Ebersdorf - Lamstedt	15,1 (23,8)	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA 2)	811	Bremervörde - Nieder Ochtenhausen - Ostendorf - Iselersheim - Bremervörde	25,4	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA 1)	812	Bremervörde - Minstedt - Plönjeshausen - Bevern - Bremervörde	32,5	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	814	Plönjeshausen - Bevern - Bremervörde	10,8	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	815	Bremervörde - Farven - Saderdorf	23,8	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	816	Bremervörde - Sandbostel - Bremervörde	35,6	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA 2)	817	Bremervörde - Mehedorf	25,0	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	818	Elm - Selsingen	21,2	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	821	Zeven - Rhade - Gnarrenburg - Kuhstedt	30,2	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	822	Baaste - Farven - Byhusen - Anderlingen - Zeven	33,0	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	823	Rockstedt - Godenstedt - Seedorf - Selsingen	13,0	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	824	Selsingen - Anderlingen - Winderwohldede	13,3	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	825	Selsingen - Ohrel - Fehrenbruch - Farven - Baaste	14,8	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	826	Selsingen - Ober Ochtenhausen - Heinrichsdorf	16,4	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	827	Ostereistedt - Rhade - Selsingen	26,8	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	828	Selsingen - Deinstedt - Malstedt - Byhusen	11,4	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	831	Rhade - Tarmstedt - Wilstedt - Vorwerk	33,9	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	832	Zeven - Rüssel - Nindorf - Ehestorf - Elsdorf - Hesedorf - Wehldorf	40,5	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	834	Zeven - Nartum - Bülstedt - Wilstedt - Tarmstedt	61,6	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	835	Nartum - Elsdorf - Hamersen - Sittensen	35,2	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	836	Elsdorf - Bockhorst	4,0	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	837	Bülstedt - Wilstedt - Buchholz - Vorwerk	15,5	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	838	Steinfeld - Wilstedt - Dipshorn - Buchholz - Ottersberg	16,7 (23,9)	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	841	Neu Ebersdorf - Alfstedt - Glinde - Oerel	20,8	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	842	Neu Ebersdorf - Heinschenwalde - Hipstedt - Barchel - Oerel	24,3	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	843	Volkmast - Basdahl - Oese - Barchel - Oerel	28,6	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA 1)	845	Glinstedt - Gnarrenburg - Augustendorf	32,3	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA 1)	846	Gnarrenburg - Kuhstedt - Gnarrenburg - Brillit - Klenkendorf	44,2	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	847	Kuhstedt - Gnarrenburg - Brillit - Fahrendorf - Bremervörde	49,9	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	848	Bremervörde - Fahrendorf - Brillit Schule - Gnarrenburg - Rhade	45,9	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	849	Gnarrenburg - Kuhstedt - Kuhstedter Moor - Findorf - Gnarrenburg	42,7	31.07.2029	§42	ROW-Nord
WEB 2)	851	Rotenburg (Wümme) - Waffensen - Böttersen - Hassendorf - Sottrum - Ottersberg, Bahnhof	32,2 (36,0)	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB 2)	852	Sottrum - Taaken - Horstedt - Sottrum	28,1	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	853	Bittstedt - Taaken - Horstedt - Bülstedt - Tarmstedt	26,0	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB 1)	854	Sottrum - Böttersen - Schleeßel - Sottrum	22,5	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	855	Sottrum - Clüversborstel - Reeßum - Horstedt - Böttersen - Waffensen - Rotenburg (Wümme)	44,4	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB 2)	856	Eversen - Ahausen - Hellwege - Sottrum - Buchholz - Wilstedt - Tarmstedt	45,7	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	857	Sottrum - Clüversborstel - Böttersen - Hassendorf - Sottrum	23,6	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	858	Sottrum - Horstedt - Tarmstedt	30,2	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	859	Sottrum - Everinghausen - Stuckenbostel	20,9	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
OvA	861	Wense - Steddorf - Heeslingen - Zeven	19,9	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	862	Wense - Sassenholz - Meinstedt - Offensen - Heeslingen - Zeven	36,0	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA 1)	863	Zeven - Heeslingen - Steddorf - Wense - Zeven	63,0	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA 1)	864	Zeven - Gyhum - Hesedorf - Bockel - Nartum	17,1	31.07.2029	§42	ROW-Mitte

1) Betrieb: Bürgerbus 2) Betrieb: teilweise Bürgerbus [- Bremen]: Linienabschnitt ist in anderem Teilnetz konzessioniert. Fortsetzung nächste Seite

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
OvA	865	Sittensen - Klein Meckelsen - Ippensen - Wohnste - Sittensen	34,3	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	866	Sittensen - Tiste - Freetz - Sittensen	14,9	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	867	Wense - Steddorf - Ippensen - Sittensen	27,5	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	868	Zeven - Wiersdorf - Groß Meckelsen - Klein Meckelsen - Wohnste - Sittensen	49,6	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
WEB	869	Tiste - Sittensen - Helvesiek - Scheeßel	22,3	31.07.2029	§42	ROW-Süd2
WEB	871	Rotenburg (Wümme) - Bartelsdorf - Scheeßel - Westervesede - Fintel - Redderberg	48,7	31.07.2029	§42	ROW-Süd2
WEB 1)	872	Lauenbrück - Stemmen - Helvesiek - Scheeßel - Lauenbrück	31,0	31.07.2029	§42	ROW-Süd2
WEB 2)	873	Scheeßel - Lauenbrück - Vahlde - Fintel - Großenwede (- Schneeverdingen)	16,7 (27,5)	31.07.2029	§42	ROW-Süd2
WEB	874	Lauenbrück - Helvesiek - Sittensen	24,1	31.07.2029	§42	ROW-Süd2
WEB	875	Rotenburg (Wümme) - Scheeßel - Lauenbrück - Stemmen - Helvesiek - Lauenbrück	44,2	31.07.2029	§42	ROW-Süd2
WEB	876	Sittensen - Wittkopsbostel - Hetzwege - Jeersdorf - Scheeßel	29,4	31.07.2029	§42	ROW-Süd2
WEB 2)	877	Scheeßel - Hetzwege - Wittkopsbostel - Westeresch - Scheeßel - Lauenbrück - Kakenstorf	40,2 (53,2)	31.07.2029	§42	ROW-Süd2
WEB 2)	878	Scheeßel - Jeersdorf - Westerholz - Bartelsdorf - Osteresede - Scheeßel	40,6	31.07.2029	§42	ROW-Süd2
WEB	879	Bothel - Brockel - Scheeßel	25,6	31.07.2029	§42	ROW-Süd2
WEB	880	Rotenburg (Wümme) - Hemsbünde - Bothel - Wittorf - Visselhövede - Jeddigen - Kettenburg	42,5	31.07.2029	§42	ROW-Süd3
WEB 2)	881	Neuenkirchen - Drögenbostel - Hiddigen - Visselhövede	10,6 (14,2)	31.07.2029	§42	ROW-Süd3
WEB	882	Visselhövede - Riepholm - Ottingen - Visselhövede	7,0	31.07.2029	§42	ROW-Süd3
WEB	883	Moordorf - Buchholz - Visselhövede	12,0	31.07.2029	§42	ROW-Süd3
WEB 2)	884	Visselhövede - Jeddigen - Schafwinkel - Stellichte - Jeddigen - Visselhövede	25,8 (31,5)	31.07.2029	§42	ROW-Süd3
WEB 2)	885	Rotenburg (Wümme) - Kirchwalsede - Wittorf - Visselhövede - Benefeld	39,1 (45,4)	31.07.2029	§42	ROW-Süd3
WEB	886	Hastedt - Hemsbünde - Brockel - Bothel	31,0	31.07.2029	§42	ROW-Süd3
WEB	887	Westerwalsede - Süderwalsede - Kirchwalsede - Bothel - Brockel - Bellen	31,0	31.07.2029	§42	ROW-Süd3
WEB	888	Rotenburg (Wümme) - Hastedt - Worth - Bothel - Brockel - Wensebrock - Hemslingen - Söhlingen	27,6	31.07.2029	§42	ROW-Süd3
WEB	889	Bothel - Bretel - / Rotenburg (Wümme) - Wittorf - Jeddigen - Visselhövede	29,0	31.07.2029	§42	ROW-Süd3
OvA	3813	Bremervörde - Elm - Oldendorf	15,7 (26,1)	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	3860	Zeven - Heeslingen - Sittensen - Tostedt	32,5 (43,8)	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	N63	Zeven - Tarmstedt - Landkreisgrenze [- Lilienthal]	21,3	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
WEB	N80	Rotenburg - Waffensen - Mulmshorn - Wehldorf	24,4	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	N85	Rotenburg - Ahausen - Sottrum - Wehldorf	58,4	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	N87	Wohlsdorf - Osteresede - Scheeßel - Wehldorf	41,0	31.07.2029	§42	ROW-Süd2

1) Betrieb: Bürgerbus 2) Betrieb: teilweise Bürgerbus [- Bremen]: Linienabschnitt ist in anderem Teilnetz konzessioniert.

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

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
KVG, evb, Stoss u. a.	541	Ebersdorf - Großenhain - Meckelstedt - Lintig - Bad Bederkesa	5,4 (33,8)	31.07.2024	§ 42	CUX 5
Stoss	559	Bremervörde - Oerel - Beverstedt - Hagen	18,9 (43,7)	31.07.2025	§ 42	CUX 6
HBB	588	Walsrode - Hilligensehl - Visselhövede	16,6 (30,0)	31.07.2022	§42	HK 7
OvA	632	Buchholz - Quelkhorn - Lilienthal	1,2 (15,9)	31.07.2027	§ 42	OHZ-Ost
KVG	2028	Bremervörde - Elm - Hagenah - Stade	15,4 (48,4)	31.05.2027	§ 42	STD 6
KVG	2036	Wohnste - Buxtehude	2,0 (23,5)	30.11.2027	§ 42	STD 3
KVG	2060	Zeven - Wangersen - Harsefeld - Stade	15,1 (86,0)	31.07.2024	§ 42	STD 5
KVG	2711	Sittensen - Sauensiek - Finkenwerder Airbus	8,5 (47,3)	31.07.2027	§ 42	-

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

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
KVG	132	Stade - Oldendorf - Elm - Bevern	13,9 (110,0)	30.03.2027	§ 43,4	-
OvA	AST837	Tarmstedt - Wilstedt - Büllstedt - Steinfeld - Vorwerk - Dipshorn - Buchholz - Ottersberg		31.07.2029	§44	ROW-Mitte
OvA	AST862	Viehbrock - Bohnste - Sassenholz - Meinstedt - Offensen - Heeslingen		31.07.2029	§44	ROW-Mitte
OvA	AST863	Hatzte - Ehesdorf - Nindorf - Volkensen - Freyersen - Wiersdorf - Zeven		31.07.2029	§44	ROW-Mitte
OvA	AST865	Sittensen - Wohnste - Vierden - Ippensen - Nüttel - Freetz - Lengenbostel - Klein Meckelsen - Sittensen		31.07.2029	§44	ROW-Mitte
OvA	AST866	Sittensen - Kalbe		31.07.2029	§44	ROW-Mitte
Julia-Reisen	AST887	Rotenburg (Wümme) - Bothel - Kirchwalsede - Süderwalsede		31.07.2019	§49	-
Julia-Reisen	AST888	Rotenburg (Wümme) - Hemsbünde - Bothel - Brockel - Hemslingen - Söhlingen		31.07.2019	§49	-
Julia-Reisen		Tostedt - Wistedt - Königsmoor - Lauenbrück Fintauschule - Scheeßel Eichenschule	16,6 (30,0)	31.07.2024	§ 43,2	-
OvA	Werderbus	Brüttendorf - Zeven - Tarmstedt - Bremen	22,4 (54,2)	31.07.2029	§ 43,4	-

Tabelle 2.4-4: Verzeichnis des Linienverkehrs nach §§ 43, 44 und 49 PBefG

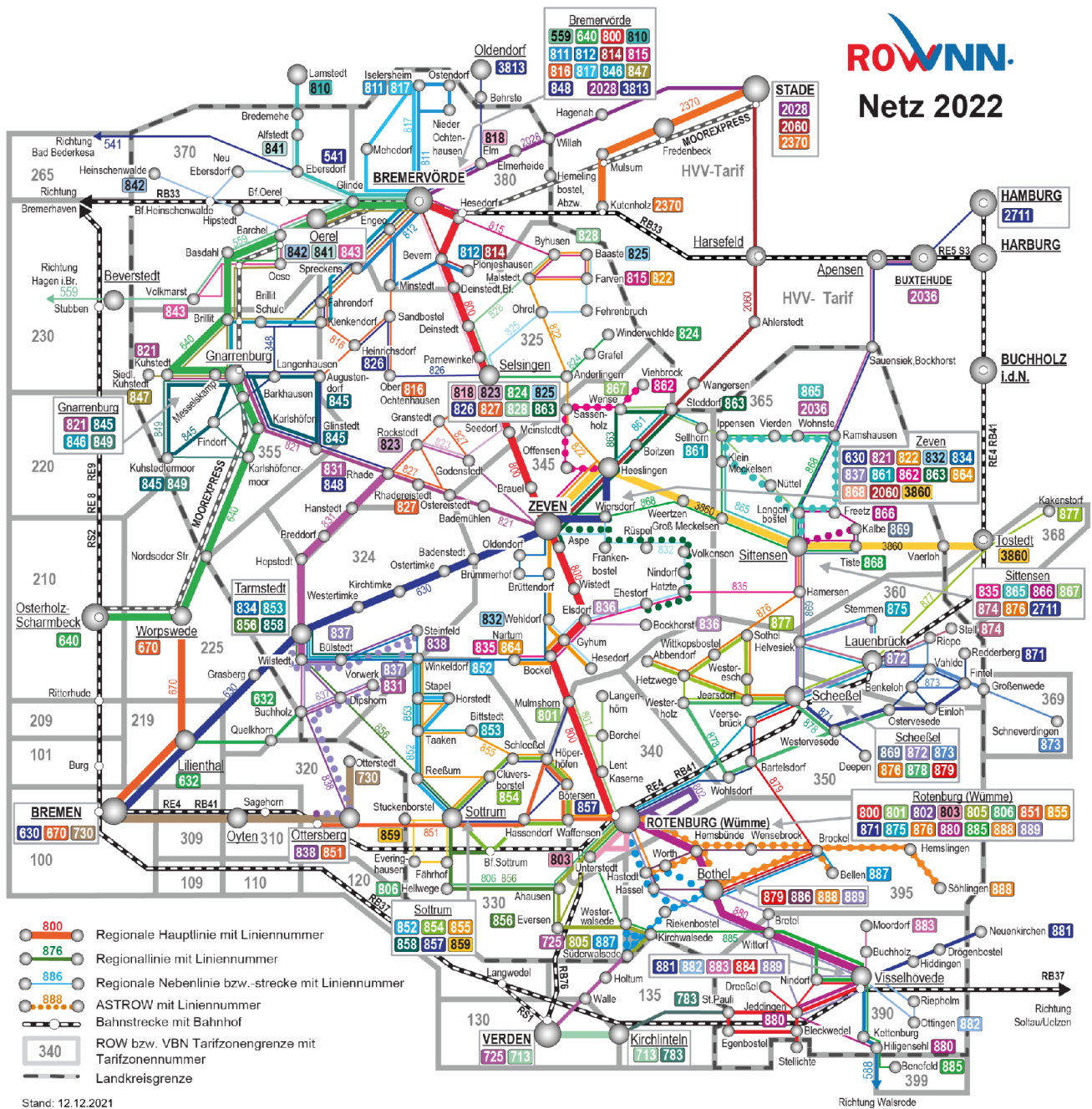


Abb. 2.4-2: Liniennetz im Landkreis Rotenburg (Wümme)

2.4.2.2 Teilnetze im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Das Liniennetz (siehe Abbildung 2.4-2) im Landkreis Rotenburg (Wümme) ist in fünf Teilnetze gegliedert. Das Teilnetz ROW-Nord verbindet grundsätzlich den Norden des Landkreises Rotenburg (Wümme) und reicht von Gnarnenburg über die Samtgemeinden Geestequelle und Selsingen bis nach Bremervörde. Das Teilnetz ROW-Mitte erstreckt sich in die Samtgemeinden Tarmstedt, Zeven und Sittensen und beinhaltet auch die Linie 800 (Bremervörde – Zeven – Rotenburg (Wümme)). Das Teilnetz ROW-Süd 1 umfasst die Samtgemeinde Sottrum, die Stadt Rotenburg (Wümme) und reicht bis in die Gemeinden Kirch- und Westerwalsede. Das Teilnetz ROW-Süd 2 verläuft von der Samtgemeinde Fintel, die Gemeinde Scheeßel, der Stadt Rotenburg (Wümme) sowie bis nach Sittensen hinein sowie zu den Schulen in Schneverdingen und Kakenstorf. Das Teilnetz ROW-Süd 3 umfasst die Stadt Visselhövede und die Samtgemeinde Bothel und reicht in die Stadt Rotenburg (Wümme) hinein.

Teilnetz ROW-Nord

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

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
OvA	640	Bremervörde - Gnarrenburg - Karlshöfen - Landkreisgrenze [- Osterholz-Scharmbeck]	34,1	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	810	Bremervörde - Glinde - Ebersdorf - Lamstedt	15,1 (23,8)	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA 2)	811	Bremervörde - Nieder Ochtenhausen - Ostendorf - Isellersheim - Bremervörde	25,4	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA 1)	812	Bremervörde - Minstedt - Plönjeshausen - Bevern - Bremervörde	32,5	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	814	Plönjeshausen - Bevern - Bremervörde	10,8	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	815	Bremervörde - Farven - Saderdorf	23,8	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	816	Bremervörde - Sandbostel - Bremervörde	35,6	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA 2)	817	Bremervörde - Mehedorf	25,0	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	818	Elm - Selsingen	21,2	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	821	Zeven - Rhade - Gnarrenburg - Kuhstedt	30,2	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	822	Baaste - Farven - Byhusen - Anderlingen - Zeven	33,0	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	823	Rockstedt - Godenstedt - Seedorf - Selsingen	13,0	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	824	Selsingen - Anderlingen - Winderwohldt	13,3	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	825	Selsingen - Ohrel - Fehrenbruch - Farven - Baaste	14,8	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	826	Selsingen - Ober Ochtenhausen - Heinrichsdorf	16,4	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	827	Ostereistedt - Rhade - Selsingen	26,8	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	828	Selsingen - Deinstedt - Malstedt - Byhusen	11,4	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	841	Neu Ebersdorf - Alfstedt - Glinde - Oerel	20,8	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	842	Neu Ebersdorf - Heinschenwalde - Hipstedt - Barchel - Oerel	24,3	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	843	Volkmast - Basdahl - Oese - Barchel - Oerel	28,6	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA 1)	845	Glinstedt - Gnarrenburg - Augustendorf	32,3	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA 1)	846	Gnarrenburg - Kuhstedt - Gnarrenburg - Brillit - Klenkendorf	44,2	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	847	Kuhstedt - Gnarrenburg - Brillit - Fahrendorf - Bremervörde	49,9	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	848	Bremervörde - Fahrendorf - Brillit Schule - Gnarrenburg - Rhade	45,9	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	849	Gnarrenburg - Kuhstedt - Kuhstedter Moor - Findorf - Gnarrenburg	42,7	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	3813	Bremervörde - Elm - Oldendorf	15,7 (26,1)	31.07.2029	§42	ROW-Nord

1) Betrieb: Bürgerbus 2) Betrieb: teilweise Bürgerbus

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)	30.03.2027	§ 43,4	-
KVG, evb, Stoss u. a.	541	Ebersdorf - Großenhain - Meckelstedt - Lintig - Bad Bederkesa	5,4 (33,8)	31.07.2024	§ 42	CUX 5
Stoss	559	Bremervörde - Oerel - Beverstedt - Hagen	18,9 (43,7)	31.07.2025	§ 42	CUX 6
KVG	2028	Bremervörde - Elm - Hagenah - Stade	15,4 (48,4)	31.05.2027	§ 42	STD 6

Tabelle 2.4-5: 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 bzw. zu
Kuhstedt, "Hinter dem Wald"	GS Kuhstedt
Gnarrenburg-Oberklenkendorf (Weiterfahrt nach Gnarrenburg)	HST" Klenkendorf Brücke"
Gnarrenburg-Barkhausen (1 Schüler Weiterfahrt nach Bremervörde)	OS Gnarrenburg und HST "Barkhausen, Kreuzung", GS Karlshöfen

Tabelle 2.4-6: FVO-Verkehre im Teilnetz ROW-Nord

Netz 2019

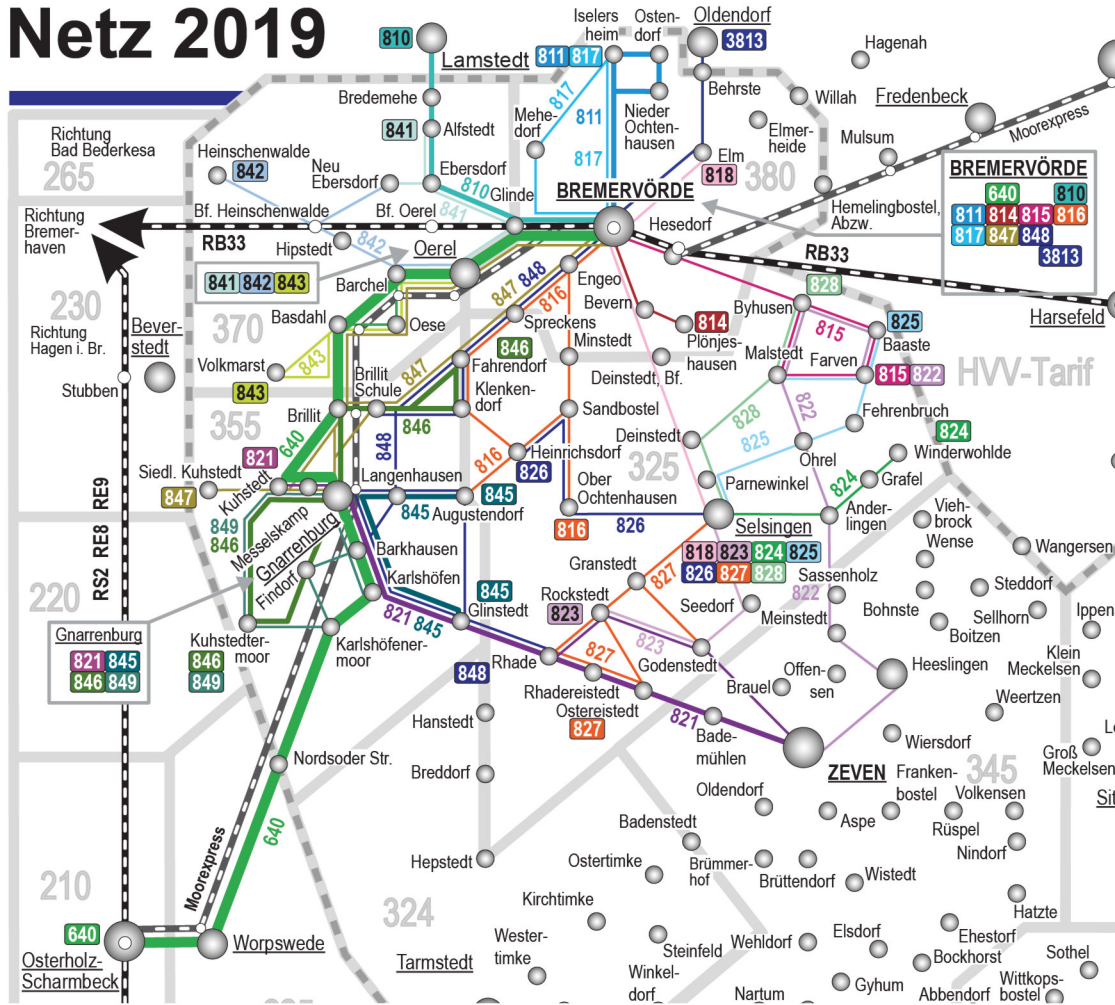


Abb. 2.4-3: Linienverkehr im Teilnetz ROW-Nord

Zu diesem Teilnetz gehören die Hauptlinie 640 sowie die weiteren Linien 810 bis 818, 821 bis 828, 841 bis 849 und 3813.

Teilnetz ROW-Mitte

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

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
OvA	630	Heeslingen - Zeven - Tarmstedt - Landkreisgrenze [- Bremen]	30,3	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	800	Rotenburg (Wümme) - Mulmshorn - Elsdorf - Zeven - Selsingen - Bremervörde	71,1	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	831	Rhade - Tarmstedt - Wilstedt - Vorwerk	33,9	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	832	Zeven - Rüspel - Nindorf - Ehestorf - Elsdorf - Hesedorf - Wehdorf	40,5	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	834	Zeven - Nartum - Bülstedt - Wilstedt - Tarmstedt	61,6	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	835	Nartum - Elsdorf - Hamersen - Sittensen	35,2	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	836	Elsdorf - Bockhorst	4,0	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	837	Bülstedt - Wilstedt - Buchholz - Vorwerk	15,5	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	838	Steinfeld - Wilstedt - Dipshorn - Buchholz - Ottersberg	16,7 (23,9)	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	861	Wense - Steddorf - Heeslingen - Zeven	19,9	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	862	Wense - Sassenholz - Meinstedt - Offensen - Heeslingen - Zeven	36,0	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA 1)	863	Zeven - Heeslingen - Steddorf - Wense - Zeven	63,0	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA 1)	864	Zeven - Gyhum - Hesedorf - Bockel - Nartum	17,1	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	865	Sittensen - Klein Meckelsen - Ippensen - Wohnste - Sittensen	34,3	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	866	Sittensen - Tiste - Freetz - Sittensen	14,9	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	867	Wense - Steddorf - Ippensen - Sittensen	27,5	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	868	Zeven - Wiersdorf - Groß Meckelsen - Klein Meckelsen - Wohnste - Sittensen	49,6	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	3860	Zeven - Heeslingen - Sittensen - Tostedt	32,5 (43,8)	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	N63	Zeven - Tarmstedt - Landkreisgrenze [- Lilienthal]	21,3	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	AST837	Tarmstedt - Wilstedt - Bülstedt - Steinfeld - Vorwerk - Dipshorn - Buchholz - Ottersberg		31.07.2029	§44	ROW-Mitte
OvA	AST862	Viehbrock - Bohnste - Sassenholz - Meinstedt - Offensen - Heeslingen		31.07.2029	§44	ROW-Mitte
OvA	AST863	Hatzte - Ehesdorf - Nindorf - Volkensen - Freyersen - Wiersdorf - Zeven		31.07.2029	§44	ROW-Mitte
OvA	AST865	Sittensen - Wohnste - Vierden - Ippensen - Nüttel - Freetz - Lengenbostel - Klein Meckelsen - Sittensen		31.07.2029	§44	ROW-Mitte
OvA	AST866	Sittensen - Kalbe		31.07.2029	§44	ROW-Mitte

1) Betrieb: Bürgerbus

Übrige Linien, die im Teilnetz ROW-Mitte verkehren

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
OvA	632	Buchholz - Quelkhorn - Lilienthal	1,2 (15,9)	31.07.2027	§ 42	OHZ-Ost
KVG	2036	Wohnste - Buxtehude	2,0 (23,5)	30.11.2027	§ 42	STD 3
KVG	2060	Zeven - Wangersen - Harsefeld - Stade	15,1 (86,0)	31.07.2024	§ 42	STD 5
KVG	2711	Sittensen - Sauensiek - Finkenwerder Airbus	8,5 (47,3)	31.07.2027	§ 42	-
OvA	Werderbus	Brüttendorf - Zeven - Tarmstedt - Bremen	22,4 (54,2)	31.07.2029	§ 43,4	-

Tabelle 2.4-7: Linien im Teilnetz ROW-Mitte im Landkreis Rotenburg (Wümme)

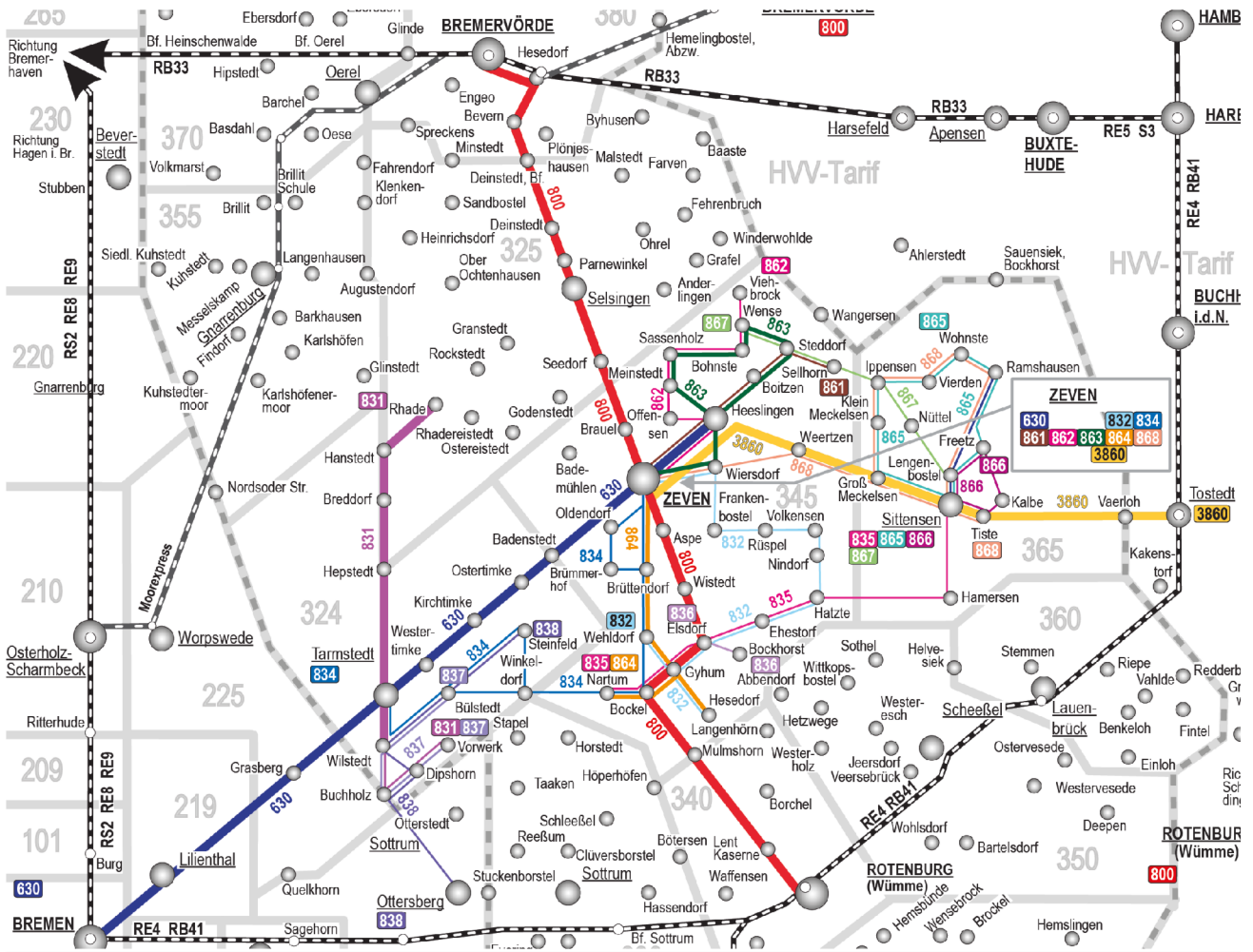


Abb. 2.4-4: Linienverkehr im Teilnetz ROW-Mitte

Die Hauptlinien 630, 800 und 3860 fahren in diesem Teilnetz sowie die weiteren Linien 831 bis 838, 861 bis 868 und die Nachtlinie N63.

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

Bedienungsorte	Verkehr für bzw. zu
Seedorf	St.-Viti-Gymnasium Zeven
Hatzte "Waldsiedlung" (u.a. Weiterfahrt nach Zeven)	Elsdorf (GS und HST)
Hepstedt, Bahnhofstraße u. Kirchtimker Str. und aus Breddorfermoor	GS und KGS Tarmstedt
Sittensen, "Im Häsen"	GS und KGS Sittensen
Klein Meckelsen, "Marschorst" (Weiterfahrt nach Sittensen und Zeven) und aus Vierden, "Nüttel" und "Ippensen Süd"	HST "Klein Meckelsen, Schule" u. GS Meckelsen
Seedorf, Twistenberg	OS und GS Selsingen

Tabelle 2.4-8: FVO-Verkehre im Teilnetz ROW-Mitte

Teilnetz ROW-Süd 1

Linien des Teilnetzes ROW-Süd 1 im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
WEB	801	Rotenburg (Wümme) - Borchel - Mulmshorn	26,6	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB 1)	802	Rotenburg (Wümme), Bahnhof - Krankenhaus - Harburger Straße - Bahnhof	17,7	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB 1)	803	Rotenburg (Wümme), Bahnhof - Saturnstraße - Imkersfeld - Bahnhof	19,2	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	805	Süderwalsede - Ahausen - Rotenburg (Wümme)	30,9	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	806	Hellwege - Ahausen - Rotenburg (Wümme)	22,4	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB 2)	851	Rotenburg (Wümme) - Waffensen - Böttersen - Hassendorf - Sottrum - Ottersberg, Bahnhof	32,2 (36,0)	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB 2)	852	Sottrum - Taaken - Horstedt - Sottrum	28,1	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	853	Bittstedt - Taaken - Horstedt - Bülstedt - Tarmstedt	26,0	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB 1)	854	Sottrum - Böttersen - Schleeßel - Sottrum	22,5	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	855	Sottrum - Clüversborstel - Reeßum - Horstedt - Böttersen - Waffensen - Rotenburg (Wümme)	44,4	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB 2)	856	Eversen - Ahausen - Hellwege - Sottrum - Buchholz - Wilstedt - Tarmstedt	45,7	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	857	Sottrum - Clüversborstel - Böttersen - Hassendorf - Sottrum	23,6	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	858	Sottrum - Horstedt - Tarmstedt	30,2	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	859	Sottrum - Everinghausen - Stuckenbostel	20,9	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	N80	Rotenburg - Waffensen - Mulmshorn - Wehldorf	24,4	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	N85	Rotenburg - Ahausen - Sottrum - Wehldorf	58,4	31.07.2029	§42	ROW-Süd1

1) Betrieb: Bürgerbus 2) Betrieb: teilweise Bürgerbus

Tabelle 2.4-9: Linien im Teilnetz ROW-Süd 1 im Landkreis Rotenburg (Wümme)

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

Bedienungsorte	Verkehr für bzw. zu
"Hellwege, Auf der Meente" (Weiterfahrt nach Ahausen und Sottrum)	HST "Hellwege, Ortsmitte"
Sottrum, Everinghausen (Weiterfahrt nach Tarmstedt); nur Hinfahrten	HST "Sottrum, Schützenhof"
Ahausen, Auf dem Adel und Hellweger Str. (u.a. Weiterfahrt nach Sottrum)	Ahausen (GS und HST)

Tabelle 2.4-10: FVO-Verkehre im Teilnetz ROW-Süd 1

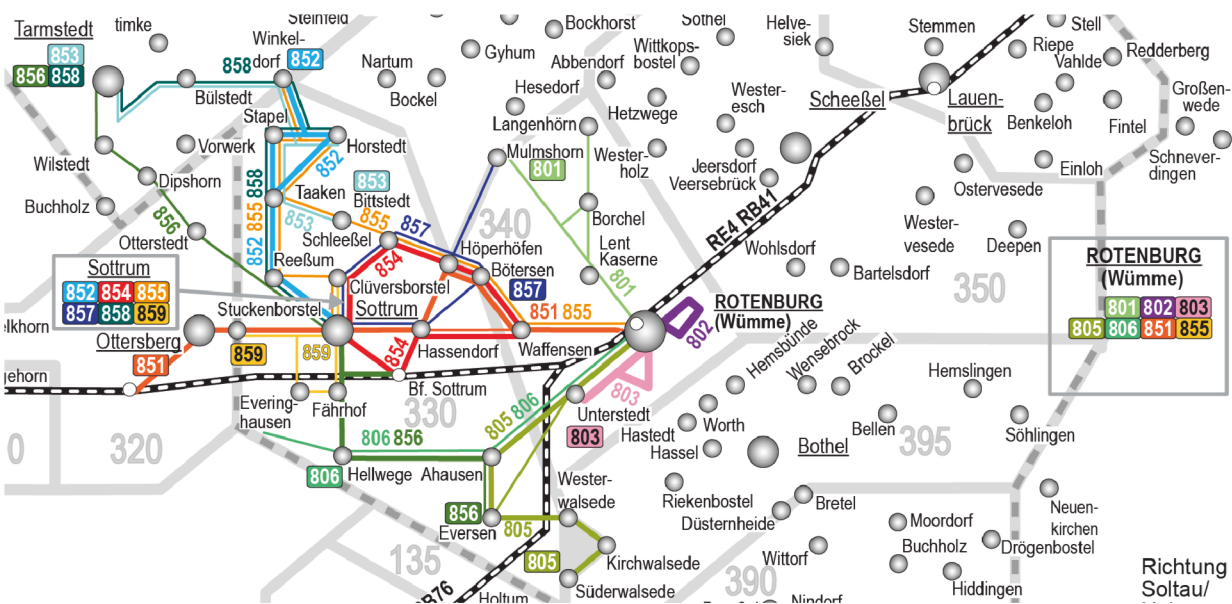


Abb. 2.4-5: Linienverkehr im Teilnetz ROW-Süd 1

Das Teilnetz umfasst die Samtgemeinde Sottrum, die Stadt Rotenburg (Wümme) und reicht bis in die Gemeinden Kirch- und Westerwalsede. In dem Teilnetz befinden sich die Linien 801 bis 806 und 851 bis 859 und die Nachtlinien N80 und N85.

Teilnetz ROW-Süd 2

Linien des Teilnetzes ROW-Süd 2 im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
WEB	869	Tiste - Sittensen - Helvesiek - Scheeßel	22,3	31.07.2029	§42	ROW-Süd2
WEB	871	Rotenburg (Wümme) - Bartelsdorf - Scheeßel - Westervesede - Fintel - Redderberg	48,7	31.07.2029	§42	ROW-Süd2
WEB 1)	872	Lauenbrück - Stemmen - Helvesiek - Scheeßel - Lauenbrück	31,0	31.07.2029	§42	ROW-Süd2
WEB 2)	873	Scheeßel - Lauenbrück - Vahlde - Fintel - Großenwede (- Schneverdingen)	16,7 (27,5)	31.07.2029	§42	ROW-Süd2
WEB	874	Lauenbrück - Helvesiek - Sittensen	24,1	31.07.2029	§42	ROW-Süd2
WEB	875	Rotenburg (Wümme) - Scheeßel - Lauenbrück - Stemmen - Helvesiek - Lauenbrück	44,2	31.07.2029	§42	ROW-Süd2
WEB	876	Sittensen - Wittkopsbostel - Hetzwege - Jeersdorf - Scheeßel	29,4	31.07.2029	§42	ROW-Süd2
WEB 2)	877	Scheeßel - Hetzwege - Wittkopsbostel - Westeresch - Scheeßel - Lauenbrück - Kakenstorf	40,2 (53,2)	31.07.2029	§42	ROW-Süd2
WEB 2)	878	Scheeßel - Jeersdorf - Westerholz - Bartelsdorf - Ostervesede - Scheeßel	40,6	31.07.2029	§42	ROW-Süd2
WEB	879	Bothel - Brockel - Scheeßel	25,6	31.07.2029	§42	ROW-Süd2
WEB	N87	Wohlsdorf - Ostervesede - Scheeßel - Wehdorf	41,0	31.07.2029	§42	ROW-Süd2

1) Betrieb: Bürgerbus 2) Betrieb: teilweise Bürgerbus

Übrige Linie, die im Teilnetz ROW-Süd 2 verkehrt

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
Julia-Reisen		Tostedt - Wistedt - Königsmoor - Lauenbrück Fintauschule - Scheeßel Eichenschule	16,6 (30,0)	31.07.2024	§ 43,2	-

Tabelle 2.4-11: Linien im Teilnetz ROW-Süd 2 im Landkreis Rotenburg (Wümme)

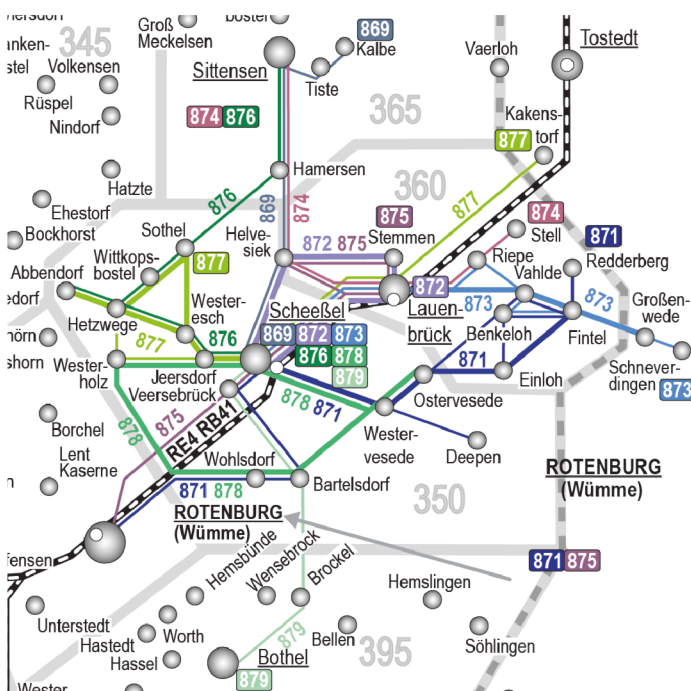


Abb. 2.4-6: Linienverkehr im Teilnetz ROW-Süd 2

Das Teilnetz ROW-Süd 2 umfasst die Samtgemeinde Fintel, die Gemeinde Scheeßel, und reicht bis in die Stadt Rotenburg (Wümme) sowie nach Sittensen hinein sowie zu den Schulen in Schneverdingen und Kakenstorf. Die Linien 869 sowie 871 bis 879 und die Nachtlinie N87 erfüllen die Aufgaben in diesem Raum.

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

Bedienungsorte	Verkehr für bzw. zu
Rotenburg, "Baugebiet Brockeler Straße"	GS Stadtschule Rotenburg
Scheeßel, Vahlder Kirchweg, Ruhlohkampweg und Ostlandsiedlung	GS Scheeßel
Veersebrück und Veerse	GS Scheeßel, Beeke-Schule und Eichenschule Scheeßel
Helvesiek, Griemshoop	Eichenschule Scheeßel
Helvesiek, Kroemer Dup (Ankunft aus Scheeßel)	HST "Helvesiek, Schulstraße"
Dreihausen	Fintauschule Lauenbrück
Drögenholz (Weiterfahrt nach Stemmen und Lauenbrück)	HST "Helvesiek, Schulstraße"
Helvesiek-Appel	GS Lauenbrück, AS Stemmen
Fintel, Osterloh und Wohlsberg (u.a. Weiterfahrt zur OS in Lauenbrück)	Fintel (GS und HST)

Tabelle 2.4-12: FVO-Verkehre im Teilnetz ROW-Süd 2

Teilnetz ROW-Süd 3

Linien des Teilnetzes ROW-Süd 3 im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
WEB	880	Rotenburg (Wümme) - Hemsbünde - Bothel - Wittorf - Visselhövede - Jeddigen - Kettenburg	42,5	31.07.2029	§42	ROW-Süd3
WEB 2)	881	Neuenkirchen - Drögenbostel - Hiddigen - Visselhövede	10,6 (14,2)	31.07.2029	§42	ROW-Süd3
WEB	882	Visselhövede - Riepholm - Ottingen - Visselhövede	7,0	31.07.2029	§42	ROW-Süd3
WEB	883	Moordorf - Buchholz - Visselhövede	12,0	31.07.2029	§42	ROW-Süd3
WEB 2)	884	Visselhövede - Jeddigen - Schafwinkel - Stellichte - Jeddigen - Visselhövede	25,8 (31,5)	31.07.2029	§42	ROW-Süd3
WEB 2)	885	Rotenburg (Wümme) - Kirchwalsede - Wittorf - Visselhövede - Benefeld	39,1 (45,4)	31.07.2029	§42	ROW-Süd3
WEB	886	Hastedt - Hemsbünde - Brockel - Bothel	31,0	31.07.2029	§42	ROW-Süd3
WEB	887	Westerwalsede - Süderwalsede - Kirchwalsede - Bothel - Brockel - Bellen	31,0	31.07.2029	§42	ROW-Süd3
WEB	888	Rotenburg (Wümme) - Hastedt - Worth - Bothel - Brockel - Wensebrock - Hemslingen - Söhlingen	27,6	31.07.2029	§42	ROW-Süd3
WEB	889	Bothel - Bretel -/ Rotenburg (Wümme) - Wittorf - Jeddigen - Visselhövede	29,0	31.07.2029	§42	ROW-Süd3

2) Betrieb: teilweise Bürgerbus

Übrige Linien, die im Teilnetz ROW-Süd 3 verkehren

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
Julia-Reisen	AST887	Rotenburg (Wümme) - Bothel - Kirchwalsede - Süderwalsede		31.07.2019	§49	
Julia-Reisen	AST888	Rotenburg (Wümme) - Hemsbünde - Bothel - Brockel - Hemslingen - Söhlingen		31.07.2019	§49	
HBB	588	Walsrode - Hilligensehl - Visselhövede	16,6 (30,0)	31.07.2022	§42	HK 7

Tabelle 2.4-13: Linien im Teilnetz ROW-Süd 3 im Landkreis Rotenburg (Wümme)

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

Bedienungsorte	Verkehr für bzw. zu
Visselhövede-Wehnsen	GS Jeddigen
Visselhövede, "Walsroder Str." (zur Weiterfahrt nach Visselhövede) und Kettenburg (zur Weiterfahrt GS Jeddigen)	HST "Visselhövede, Großer-Kamp-Str." und "Kettenburg, Schützenhof"
Visselhövede-Kettenburg (Weiterfahrt nach Rotenburg)	HST "Visselhövede, Großer-Kamp-Str."
Wittorf-Hainhorst (Weiterfahrt nach Rotenburg)	HST "Lüdingen" und HST "Wittorf, Zum dicken Holz"
Wittorf-Hainhorst und Dreeßel (Weiterfahrt zur GS Jeddigen)	AHST "Visselhövede, Dreeßel"
Bellen und Trochel (Weiterfahrt zur GS Brockel, OS Bothel und Eichenschule Scheeßel)	HST "Brockel, Dorfstraße" und HST "Bellen"

Tabelle 2.4-14: FVO-Verkehr im Teilnetz ROW-Süd 3

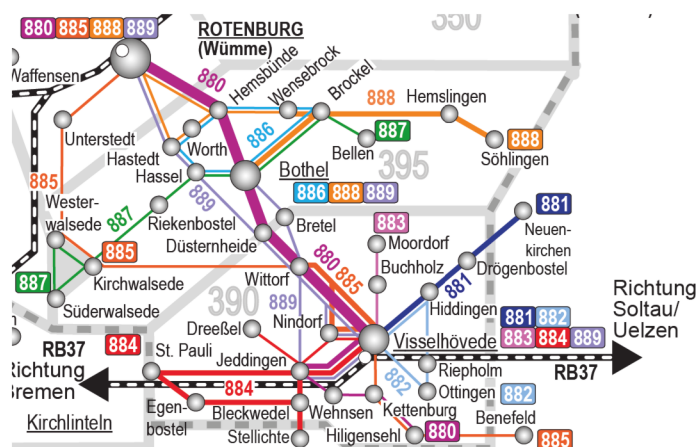


Abb. 2.4-7: Linienverkehr im Teilnetz ROW-Süd 3

Das Teilnetz umfasst die Stadt Visselhövede und die Samtgemeinde Bothel und reicht in die Stadt Rotenburg (Wümme) hinein. Die Hauptlinie ist die Linie 880, weitere Linien sind 881 bis 889.

2.4.2.2 Verkehrsunternehmen

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

Verkehrsunternehmen	Unternehmenssitz	Betriebssitz	Anzahl im LK eingesetzter Busse, einschl. Subunternehmen
Omnibusbetrieb von Ahrentschildt (OvA)	Grasberg	Zeven	73, dv. 3 Bürgerbusse
Haller Busbetrieb GmbH	Walsrode	Walsrode	1
Kraftverkehr GmbH (KVG) KVG Stade GmbH & Co KG	Lüneburg Stade	Stade	2
Autobus Stoss GmbH (Stoss)	Bremervörde	Bremervörde	1
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB)	Bremen	Rotenburg	60, dv. 6 Bürgerbusse

(Quelle: Angaben der Verkehrsunternehmen)

Tabelle 2.4-15: Verkehrsunternehmen im Landkreis Rotenburg (Wümme)

2.4.2.3 Fahrzeuge, noch nicht aktuell

Gesamtzahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge	Linienunternehmen	Subunternehmen
Anzahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge	92	38
davon im Gelegenheitsverkehr	11	
Fahrzeuge in Schülerbeförderung nach Freistellungsverordnung	6	
Durchschnittsalter der Fahrzeuge (ca.)	9,6 Jahre	
Fahrzeugart	Hochflurfahrzeuge	Niederflur-Fahrzeuge
⇒ Kleinbus	3	8
⇒ Midibus	0	
⇒ Solobus	48	32
⇒ 15m-Bus	16	10
⇒ Gelenkbus	5	14

Tabelle 2.4-16: Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge

Der Fahrzeugbestand im Linienverkehr liegt gegenwärtig bei 130 Fahrzeugen, davon 9 Bürgerbusse. 64 Fahrzeuge, die gegenwärtig im Landkreis verkehren, sind Niederflurfahrzeuge. Damit hat sich der Anteil der Niederflurfahrzeuge in den letzten 5 Jahren auf über 49 % 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 Niederflurfahrzeugen	
⇒ Fahrzeuge mit Absenkvorrichtung (Kneeling)	56
⇒ Fahrzeuge mit elektrisch ausfahrbarer Rampe	
⇒ Fahrzeuge mit manuell ausklappbarer Rampe	56
⇒ Fahrzeuge mit Lift	

Tabelle 2.4-17: Ausstattungsmerkmale der eingesetzten Fahrzeuge

2.4.2.4 Linienkategorien

Im Kapitel 1.4.3 ist die anzustrebene Angebotsplanung für verschiedene Linienkategorien für alle VNO-Landkreise definiert worden. In diesem Kapitel erfolgt die Einsortierung der Linien im Landkreis Rotenburg (Wümme).

Primäre Hauptlinien sind die Linien 630, 640, 800, 880 und 3860. Im Weiteren werden diese Linien als Hauptlinien bezeichnet

Zu sekundären Hauptlinien könnten die Linien (ggf. auch nur abschnittsweise) 801, 805 (zusammen mit AST887), 810, 811, 812, 821, 824, 825, 826, 827, 828, 831, 832 (zusammen mit AST863), 834 (zusammen mit 864 und AST837), 842, 843, 845, 846, 851, 852, 854, 856, 861 (zusammen mit 863 und 2060), 862 (zusammen mit AST862), 865 (zusammen mit AST865), 866 (zusammen mit AST866), 871, 872 (zusammen mit 875), 873, 876 (zusammen mit 877), 878, 881, 882, 883, 885 (ggf. zusammen mit 588), 888 (zusammen mit AST888) und 3813 (ggf. zusammen mit 2028) perspektivisch aufgewertet werden. Im Landkreis würden sie als Grundlinien bezeichnet.

Als Nebenlinien verbleiben die Linien 541, 559, 632, 806, 814, 815, 816, 817, 818, 822, 823, 835, 836, 837, 838, 841, 847, 848, 849, 853, 855, 857, 858, 859, 867, 868, 869, 874, 879, 886, 887 und 889.

Ergänzungslinien sind die Linien 2036, 2711, N63, N80, N85, N87 und der Werderbus.

Als Stadtverkehr kämen grundsätzlich die Linien 802 und 803 in Frage.

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 und 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, Worswede 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 und Lauenbrück bestehen den Bürgerbussen gute Verknüpfung mit der RB41 (Bremen – Rotenburg (Wümme) – Hamburg). Die übrigen Bahnstationen verfügen über 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 Tiste Heidornweg und Zeven Veranstaltungsgelände 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 und Bahnen im VBN-Gebiet mit
 - Tarif des Verkehrsverbundes Bremen/ Niedersachsen (**VBN-Tarif**) und
 - **ROW-Tarif** als Tarif für alle Buslinien, die außerhalb des VBN fahren.
- Bahntarife mit
 - **hvv Tarif** auf den Bahnlinien RB33, RB37, RE4 und RB41 Richtung Buxtehude, Soltau und Hamburg und
 - **Niedersachsentarif** (Landes-Tarif Niedersachsen, LTN) für die Bahnen im Nahverkehr,
- übrige Tarife mit
 - **ASTROW-Tarif** für diese Verkehre,

- Regionaltarif (**VNN-Tarif**) als Basistarif auf einzelnen regionalen Buslinien,
- **Sondertarife** auf einzelnen Linien (z.B. Werderbus, Discolinien).

2.5.1 VBN- und ROW-Tarif

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 ROW-Tarif in den nicht VBN-assoziierten Gebieten gilt. Dort galt früher der Regionaltarif. Für den VBN-Bereich hat sich danach 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 Bothel, Sottrum, Tarmstedt, Zeven und Selsingen sowie in den Städten Rotenburg (Wümme) und Visselhövede. Innerhalb des VBN-Tarifs können Fahrgäste aus einem Angebot von Einzel-, Gruppen-, Tages-, Wochen-, Monats- und Abokarten auswählen. Ab dem 1. August 2022 führt der VBN ein JugendTicket (Markenname: TIM) ein. Es kostet im Abo 30 € pro Monat. Es können alle Schülerinnen und Schüler sowie Azubis erwerben. Es gilt ganzjährig im VBN-Gebiet und auch im ROW-Tarif des Landkreises Rotenburg (Wümme).

Fahrgäste mit Fahrkarten des hvv oder Niedersachsentarifs dürfen die Zu- und Abbringerverkehre zur bzw. von der Bahn innerhalb der jeweiligen VBN- oder ROW-Tarifzone kostenfrei nutzen.

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 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 Bustarif, der auch unkomplizierte Übergänge in den VBN ermöglicht.

Die Weiterentwicklung des ROW-Tarifs hat sich grundsätzlich an der Entwicklung des VBN-Tarifs zu orientieren. Das VBN-JugendTicket (Markenname: TIM) gilt ab dem 1. August auch im gesamten ROW-Tarif. Die Nutzerinnen und Nutzer können dazu ganzjährig das gesamte VBN-Fahrtenangebot in Anspruch nehmen.

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.

Fahrgäste mit Fahrkarten des hvv oder Niedersachsentarifs dürfen die Zu- und Abbringerverkehre zur bzw. von der Bahn innerhalb jeweiligen einer VBN- oder ROW-Tarifzone kostenfrei nutzen. Fahrgäste mit Zeitkarten des hvv oder Niedersachsentarifs können darüber hinaus vergünstigte Anschlussfahrtscheine (z. B. eine weitere ROW-/VBN-Tarifzone für 24 € im Monat bzw. für 2 und mehr Tarifzonen für 48 € pro Monat) (über die Tarifzone mit Bahnhof hinaus) im Bus erwerben. Das gilt auch für landkreisübergreifende Buslinien wie z. B. die Linien 2028 (Bremervörde – Stade), 2036 (Wohnste – Buxtehude), 2060 (Zeven – Stade) oder 3860 (Zeven – Tostedt).

2.5.2 Bahntarife

2.5.2.1 hvv Tarif

Grundsätzlich ist der hvv Tarif kein reiner Bahntarif. In Hamburg, den Landkreisen Harburg und Stade gilt er auch im Bus- und Fährverkehr. Im Landkreis Rotenburg (Wümme) jedoch wird der **hvv Tarif** gegenwärtig nur auf den Schienenstrecken auf den Linien RB33, RB37, RE4 und RB41 von Buxtehude bis nach Heinschenwalde und Sellstedt, von Visselhövede nach Soltau und Uelzen bzw. von Hamburg bis nach Sottrum angewendet. Im Anschluss zur Schiene gibt es im Landkreis Rotenburg (Wümme) für die Zu- und Abbringerverkehre für Einzel- und Zeitkartennutzer besondere vergünstigte Angebote (siehe ROW-Tarif).

Kreisweit ist der hvv Tarif gegenwärtig leider nur Zeitkarten (Wochen-, Monats- und Abo-Karten, Profi Tickets) gültig. Zwischen Heinschenwalde, Bremervörde und Hamburg sowie Scheeßel und Hamburg gilt der hvv Tarif auch für Einzel-, Tages- und Gruppenkarten.

2.5.2.2 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 Monatskarten, 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, das auch im gesamten Busverkehr u.a. im VBN-, ROW- und hvv Tarif anerkannt wird.

Bei den Einzelkarten des Niedersachsentarifs ist die Anschlussmobilität obligatorisch. D. h. Zu- und Abbringerverkehre kosten den Fahrgast nichts zusätzlich. Für Zeitkarten können vergünstigte Zeitkarten hinzugekauft werden. Dies gilt in allen 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).

2.5.3 Übrige Tarife

2.5.3.1 ASTROW-Tarif

Seit Einführung des ASTROW gilt für diese Verkehre ein eigener Tarif. Es gibt einen Einheitspreis pro Fahrt. Ermäßigungen gibt es für Kinder und Nutzern von ÖPNV-Zeitkarten. Mehrfach- oder Zeitkarten gibt für das ASTROW nicht.

2.5.3.2 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. Monatsparkarten 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.

2.5.3.3 Sondertarife

Für auf speziellen Bedarf abgestimmte Linien (z.B. Berufsverkehr oder Freizeitverkehr) wird ein Sondertarif erhoben, wie z.B. auf der Discobuslinie 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.

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 im Bereich der Sollzeit 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- und VBN-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 unter der Telefonnummer 0421/ 59 60 59 abgefragt werden. Fahrpläne können über PC und Mobilfunk auf das Handy geladen werden. Für den elektronischen Fahrplaner gibt es auch Apps (z. B. VBN, BOB; DB Navigator oder FAIRTIQ) für Smartphones. Darüber hinaus besteht für den VBN-Bereich die Möglichkeit des Erwerbs eines HandyTickets über diese Apps. Weitere Informationen sind unter www.vbn.de/ abrufbar.

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 dargestellt. Im VBN werden alle Regionalbuslinien in Aushangfahrplänen veröffentlicht. Die Abfahrten werden in chronologischer Reihenfolge dargestellt. Ausnahmen sind nur an Haltestellen mit maximal zwei Buslinien zulässig. 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 4-1).

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 Information 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) Echtzeitinformationen über Verspätungen und Störungen vor. Neben Daten der SPNV-Unternehmen sind auch Daten der Busunternehmen evb und Weser-Ems Bus verfügbar. Dynamische-Fahrgast-Informationsanzeiger (DFI) sind in Zeven und Tarmstedt jeweils am 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. Die Bausteine Qualitätstests, Kundenzufriedenheit und Beschwerdemanagement werden auch weiterhin eine Rolle spielen. Ziel ist es, die gewonnen Erkenntnisse zu veröffentlichen. Die Veröffentlichung soll, wie bereits in den vergangenen Jahren, auch zukünftig Qualitätskriterien des SPNV beinhalten.

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. In der Praxis bedeutet dies, viele Haltestellen sind gut für die Erreichbarkeit des ÖPNV, jedoch verringert sich dadurch die Reisegeschwindigkeit.

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 144 Orte untersucht. Kreisweit betrachtet ergibt sich folgendes Ergebnis:

Alle 145 Orte (über 200 Einwohner) im Landkreis Rotenburg (Wümme) verfügen über mindestens eine Haltestelle des allgemein zugänglichen ÖPNV. Von den 51 kleineren Orten (unter 200 Einwohner) und Wohnplätzen haben 8 keine öffentliche Haltestelle. Der größte nicht angebundene Ort ist Appel mit 26 Einwohnern in der Gemeinde Helvesiek.

Während der schulfreien Zeit haben im Landkreis 134 Orte (über 200 Einwohner, 92 %) eine ÖPNV-Bedienung, 6 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 2022 (Untersuchungszeitraum: 1.03. bis 30.03.2022) 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 ÖV-Gesamtfahrtzeit darf die doppelte übliche ÖV-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 +, wenn die Mindestzahlen überschritten werden,

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

Kategorie -, 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 Einwohnern 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 134 Relationen untersucht.

Landkreisweit betrachtet ergibt sich folgendes Gesamtbild:

Kategorie	an Schultagen	an schulfreien Tagen
+	92 %	84 %
o	1 %	2 %
-	7 %	14 %

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

Im Vergleich zum Nahverkehrsplan 2018-2022 gingen die Werte der Kategorie - an Schultagen um 15 %-Punkte, an Ferientagen sogar um 25 %-Punkte zurück.

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

Bedienungsqualität I an Schultagen			
Kategorie	+	o	-
Stadt Bremervörde	100,0%	0,0%	0,0%
Stadt Rotenburg (Wümme)	100,0%	0,0%	0,0%
Stadt Visselhövede	100,0%	0,0%	0,0%
Gemeinde Gnarrenburg	100,0%	0,0%	0,0%
Gemeinde Scheeßel	100,0%	0,0%	0,0%
Samtgemeinde Bothel	100,0%	0,0%	0,0%
Samtgemeinde Fintel (GZ Lauenbrück)	100,0%	0,0%	0,0%
Samtgemeinde Geestequelle (GZ Oerel)	100,0%	0,0%	0,0%
Samtgemeinde Sittensen	100,0%	0,0%	0,0%
Samtgemeinde Sottrum	100,0%	0,0%	0,0%
Samtgemeinde Tarmstedt	100,0%	0,0%	0,0%
Gemeinde Heeslingen	100,0%	0,0%	0,0%
Samtgemeinde Zeven	93,3%	0,0%	6,7%
Landkreis Rotenburg (Wümme)	91,8%	1,5%	6,7%
Samtgemeinde Selsingen	37,5%	12,5%	50,0%

Tabelle 3.2-2: Bedienungsqualität I der Gebietskörperschaften an Schultagen

Bedienungsqualität I an schulfreien Tagen			
Kategorie	+	o	-
Stadt Rotenburg (Wümme)	100,0%	0,0%	0,0%
Stadt Visselhövede	100,0%	0,0%	0,0%
Gemeinde Gnarrenburg	100,0%	0,0%	0,0%
Samtgemeinde Bothel	100,0%	0,0%	0,0%
Samtgemeinde Fintel (GZ Lauenbrück)	100,0%	0,0%	0,0%
Samtgemeinde Sittensen	100,0%	0,0%	0,0%
Samtgemeinde Sottrum	100,0%	0,0%	0,0%
Samtgemeinde Tarmstedt	100,0%	0,0%	0,0%
Gemeinde Heeslingen	100,0%	0,0%	0,0%
Gemeinde Scheeßel	90,0%	10,0%	0,0%
Stadt Bremervörde	88,9%	11,1%	0,0%
Samtgemeinde Zeven	93,3%	0,0%	6,7%
Landkreis Rotenburg (Wümme)	83,6%	2,2%	14,2%
Samtgemeinde Geestequelle (GZ Oerel)	25,0%	12,5%	62,5%
Samtgemeinde Selsingen	18,8%	0,0%	81,3%

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



Abb. 3.2-1: Bedienungqualität 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“ werden alle Orte mit über 1.000 Einwohnern 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	+	81 %	69 %
	O	19 %	25 %
	-	0 %	6 %
Große Orte – Mittelzentrum	+	92 %	92 %
	O	8 %	8 %
	-	0 %	0 %
Mittelzentrum – Mittelzentrum	+	88 %	88 %
	O	12 %	12 %
	-	0 %	0 %
Gesamt	+	87 %	83 %
	O	13 %	15 %
	-	0 %	2 %

Tabelle 3.2-4: Bedienungsqualität II (regionale Verkehre)

Auch in dieser Bedienungsebene hat sich die Bewertung verbessert.

Eine Bedienungsqualität der Kategorie - hat nur noch an Ferientagen die Relation

GZ – MZ:

- Gnarrenburg – Zeven

Auf allen übrigen Relationen steht zumindest das Grundangebot zur Verfügung.

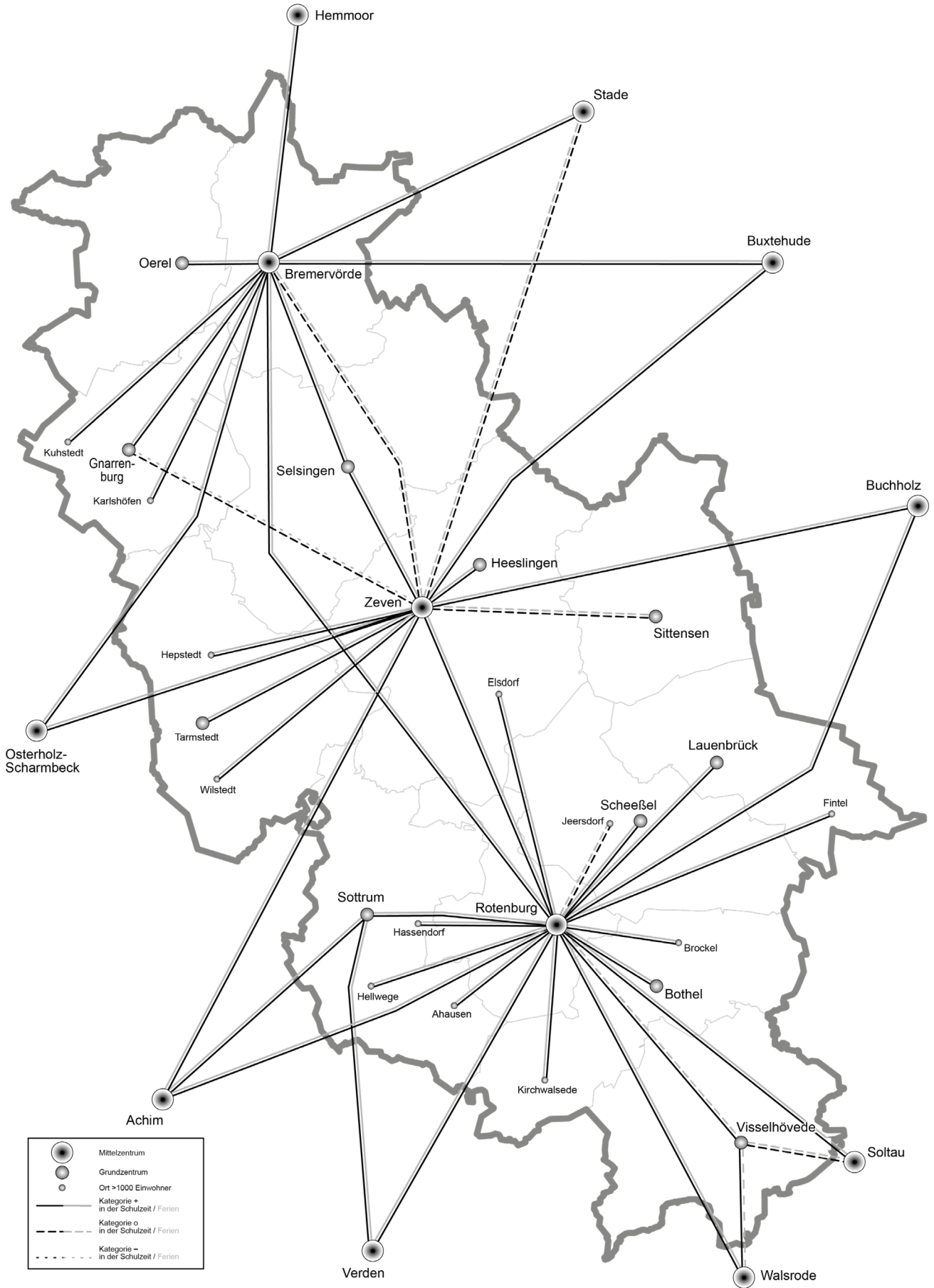


Abb. 3.2-2: Bedienstungsqualität II (Fahrtenpaare/Tag GZ, große Orte, MZ – MZ)

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 Einwohnern 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	+	97 %	94 %
	O	3 %	6 %
	-	0 %	0 %
große Orte – Oberzentrum	+	100 %	45 %
	O	0 %	55 %
	-	0 %	0 %
Gesamt	+	98 %	81 %
	O	2 %	19 %
	-	0 %	0 %

Tabelle 3.2-5: Bedienungsqualität III (überregionale Verkehre)

Es gibt keine Relation mehr in der Kategorie -. Nur wenige Verbindungen liegen in der Kategorie o, alle übrigen in der Kategorie +.

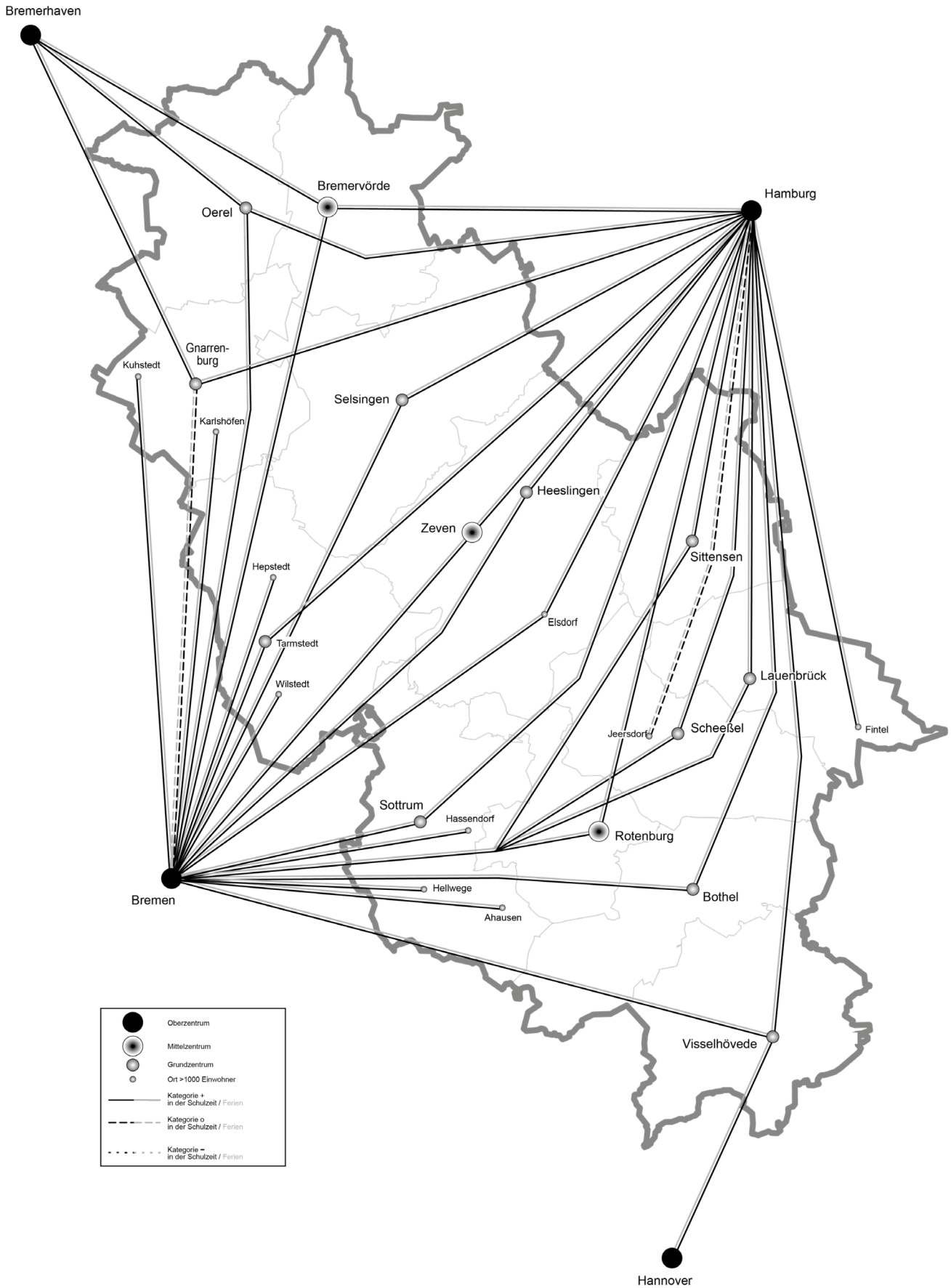


Abb. 3.2-3: Bedienungsqualität III (Fahrtenpaare/Tag GZ / MZ, große Orte – OZ)

3.2.3 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.

3.2.3.1 Bemessungsmerkmal

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

3.2.3.2 Bewertungsraster

Das Beförderungszeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV ist eine wichtige Einflussgröße für die Verkehrsmittelwahl. Mehrere Untersuchungen (z.B. Handbuch zur Kommunalen Verkehrsplanung und VDV-Schrift 4 aus 01/2019) haben ergeben, dass ein Beförderungszeitverhältnis (Beförderungszeit im ÖPNV geteilt durch die Beförderungszeit im MIV) ab einem Faktor, der größer als 1,5 bis 2,1 ist, auch im ländlichen Raum nicht mehr akzeptiert wird. Daher werden ÖPNV-Fahrten eingestuft mit der

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

Kategorie o, wenn sie im Bereich des 1,5- bis 2,1-fachen der MIV-Fahrtzeit liegt,

Kategorie -, wenn sie höher als das 2,1-fache 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) ⇔ zugehöriges Grundzentrum

Da die Fahrzeiten in der Regel relativ kurz sind, spielen die Unterschiede zwischen MIV- und ÖPNV-Fahrzeiten nur eine geringe Rolle. Um eine bessere Erschließung zu haben fahren viele Bürgerbusse im Ringverkehr. Das kann auf dem Hinweg zu einer relativ langen Fahrtzeit führen, die aber auf der Rückfahrt wieder ausgeglichen wird. Die ASTROW-Fahrzeiten geben auch nur grobe Zeitfenster vor. In der Praxis liegen die Fahrzeiten mit dem MIV gleich auf. Daher wird die Verbindungsqualität in der Bedienungsebene I nicht mehr weiter untersucht.

Verbindungsqualität II (regionale Verkehre)

Grundzentrum ↔ Mittelzentrum

Verbindungsqualität II beschreibt die Verbindungen zwischen Grund- und Mittelzentren. Im Raumordnungsprogramm gibt es keine Zuordnung der Mittelzentren, daher werden mehrere Verbindungen zwischen Grund- und Mittelzentren definiert, soweit sie verkehrlich sinnvoll erscheinen. Die Verbindungen zwischen Orten mit mehr als 1.000 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.

3.2.3.3 Bewertungsergebnisse

Verbindungsqualität I (örtliche Verkehre)

Wird auf Grund der relativ kurzen Strecken und den Linieneigenschaften (Bürgerbus und ASTROW) nicht weiter untersucht.

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 3.5. Die kartografische Darstellung der Ergebnisse ist der Abbildung 3.2-4 zu entnehmen.

Eine Zusammenstellung der Ergebnisse für die einzelnen Stufen sowie für die Gesamtuntersuchung wird in der folgenden Tabelle 3.2-6 aufgeführt.

Relationen	Kategorie	
Grundzentrum – Mittelzentrum	+	47 %
	o	35 %
	-	18 %
große Orte – Mittelzentrum	+	8 %
	o	67 %
	-	25 %
Mittelzentrum – Mittelzentrum	+	24 %
	o	35 %
	-	41 %
Gesamt	+	28 %
	o	44 %
	-	28 %

Tabelle 3.2-6: Verbindungsqualität II (regionale Verkehre)

Innerhalb der letzten 5 Jahren sind eine Reihe von ÖV-Verbindungen von der Kategorie + in die Kategorie o abgerutscht (-7 %). Gleichzeitig konnte die Verbindungsqualität der Kategorie - um 11 %-Punkte gesenkt werden. Eine Verbindungsqualität der Kategorie - haben folgende Relationen:

GZ – MZ:

- Sottrum – Achim und Verden,
- Visselhövede – Walsrode

große Orte – MZ:

- Hassendorf und Jeersdorf – Rotenburg (Wümme)
- Hepstedt – Zeven

MZ – MZ:

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

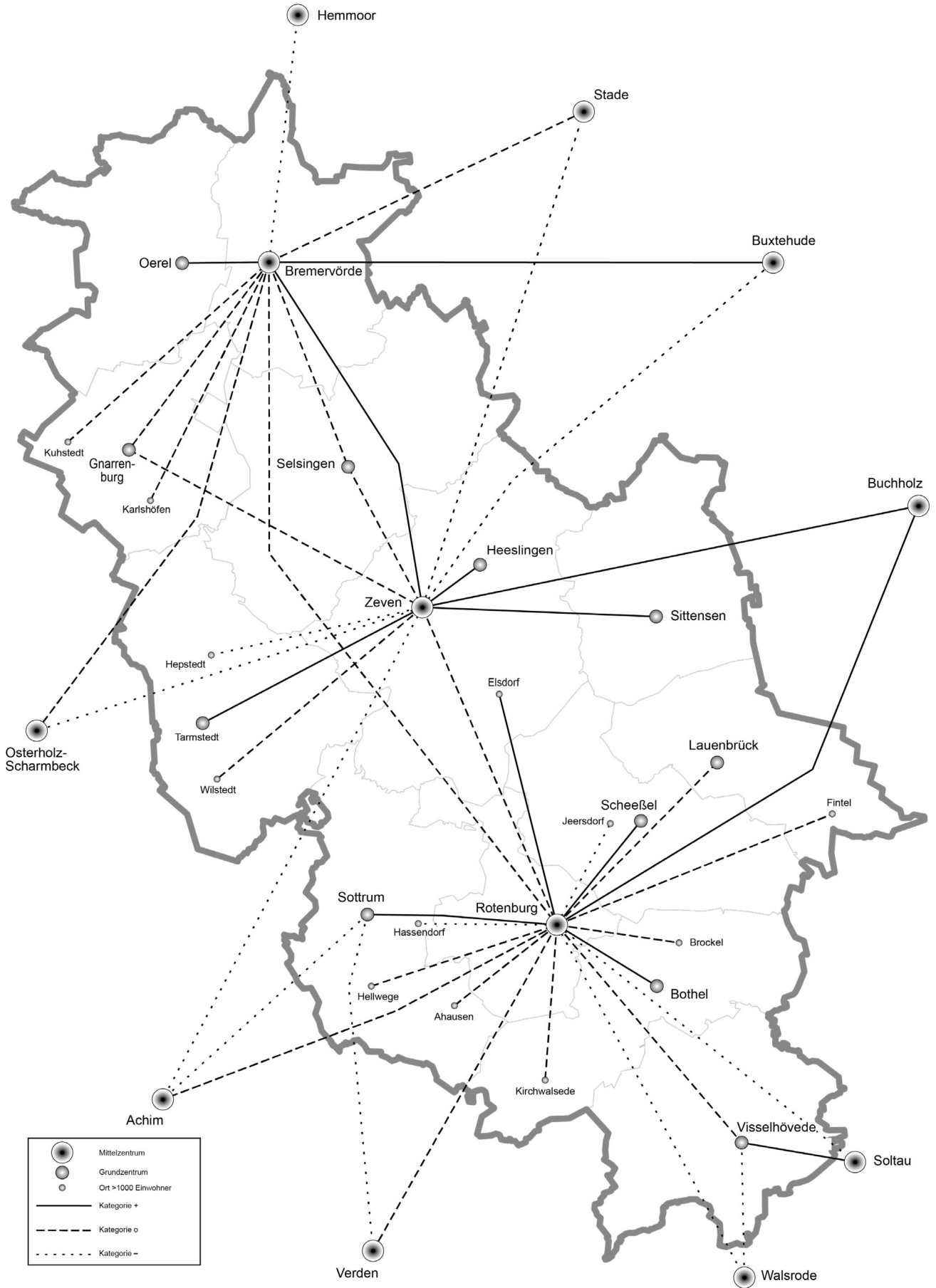


Abb. 3.2-4: Verbindungsqualität II, (Reisezeit GZ, große Orte und MZ – MZ)

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 Einwohnern und einem hohen Pendleraufkommen bezeichnet.)

Insgesamt wurden 43 Relationen betrachtet. Die einzelnen Verkehrsbeziehungen sind in der Anlage 3-6 aufgeführt, das Ergebnis ist in der Abbildung 3.2-5 kartografisch dargestellt.

Eine Zusammenstellung der Ergebnisse für die einzelnen Stufen sowie für die Gesamtuntersuchung wird in der folgenden Tabelle 3.2-7 aufgeführt.

● Relationen	Kategorie	
Grund- / Mittelzentrum – Oberzentrum	+	56 %
	○	44 %
	-	0 %
große Orte – Oberzentrum	+	18 %
	○	82 %
	-	0 %
Gesamt	+	47 %
	○	53 %
	-	0 %

Tabelle 3.2-7: Verbindungsqualität III (überregionale Verkehre)

Alle hier untersuchten Verbindungen haben eine Verbindungsqualität der Kategorie + oder o. Dieses erfreuliche Ergebnis sollte auch in Zukunft beibehalten werden.

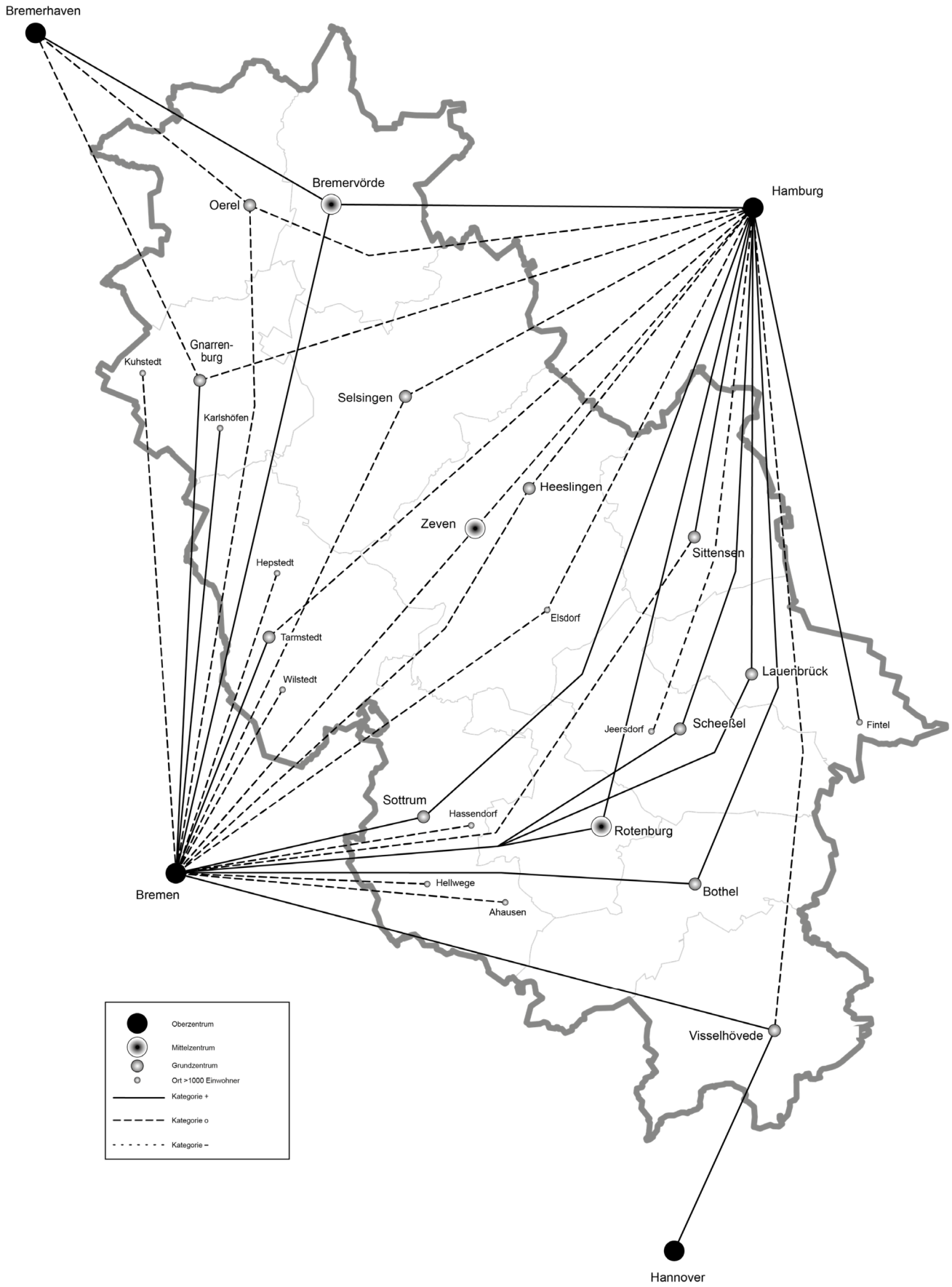


Abb. 3.2-5: Verbindungsqualität III (Reisezeit GZ, MZ und große Orte – OZ)

3.2.5 Zusammenschau der Analyseergebnisse

Mit der Neuvergabe der Verkehre im Jahr 2019 konnten auf einer Vielzahl von Verbindungen Verbesserung erzielt werden. Auch durch Bürgerbusse und der Einrichtung von ASTROW-Verkehren hat sich das Angebot besonders auf der Bedienungsebene I (örtliche Verkehre zum Grundzentrum) deutlich verbessert. Vor 5 Jahren gab es z. B. an Ferientagen auf 37 % aller untersuchten Relationen kein ausreichendes Angebot, gegenwärtig sind es nur noch 14%. Auch auf den Bedienungsebenen II (regionale Verkehre zu Mittelzentren) und III (überregionale Verkehre zu Oberzentren) sind Fortschritte zu verzeichnen.

	Gesamtergebnisse					
	an Schultagen			an schulfreien Tagen		
	+	o	-	+	o	-
Erschließungsqualität	100 %		0 %	92 %		8 %
Bedienungsqualität I	92 %	1 %	7 %	84 %	2 %	14 %
Bedienungsqualität II	87 %	13 %	0 %	83 %	15 %	2 %
Verbindungsqualität II	28 %	44 %	28 %			
Bedienungsqualität III	95 %	5 %	0 %	95 %	5 %	0 %
Verbindungsqualität III	47 %	53 %	0 %			

Tabelle 3.2-8: Zusammenschau der Gesamtergebnisse der Analyse

Die Tabelle 3.2-8 stellt die Ergebnisse der Bewertung des Verkehrsangebots zusammen. Im Vergleich zum Nahverkehrsplan 2018-2022 hat sich die Erschließungsqualität an Ferientagen um 4 %-Punkte auf 92 % verbessert.

Bedienungsebene I (örtliche Verkehre)

Auf der Bedienungsebene I (örtliche Verkehre) ist eine positive Entwicklung festzustellen. Die Bewertung des Fahrtenangebots (Bedienungsqualität) der Kategorie - verringerte sich in den letzten 5 Jahren um 14 %-Punkte an Schul- und um 23 %-Punkte an Ferientagen. Entsprechend stiegen die Zahlen der Kategorien + um bis zu 29 %-Punkte.

Bedienungsebene II (regionale Verkehre)

Auch in der Bedienungsebene II lässt sich Folgendes feststellen:

- Die Anzahl der betrachteten Relationen in der Kategorie - ist um 2 %-Punkte zurück gegangen. Die Anzahl in der Kategorie + ist angestiegen, zum Teil deutlich (+26 %-Punkte an Ferientagen).
- Auch bei der Verbindungsqualität sind Verbesserungen festzustellen. Der Anteil der Kategorie - sich um 11 %-Punkte auf 28 % reduziert.

Bedienungsebene III (überregionale Verkehre)

In der Bedienungsebene III ist die Entwicklung der letzten 5 Jahre für die Bedienungs- und Verbindungsqualität sehr erfreulich:

- Es gibt keine Verbindungen in der Kategorie - mehr.

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 (Rotenburg (Wümme) – Bremen und Visselhövede – Bremen) möglich ist, gelten im Landkreis Rotenburg (Wümme) auf den Bahnstrecken Rotenburg (Wümme) – Tostedt – Hamburg, Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude und Visselhövede – Soltau – Uelzen entweder der HVV-Tarif oder der Niedersachsentarif.

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	Niedersachsentarif	HVV-Tarif	Übergangstarif ROW-Tarif/ HVV
Kundeninformation	ja	ja	Ja	ja	ja
Anzahl der Preisstufen	8	8	200	16	8
Einzelfahrkarten	ja	ja	Ja	ja	ja
Mehrfahrtenkarte	4er	4er	Nein	nein	nein
Tageskarte	ja	ja	Ja	ja	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	ja	Ja
Familienkarte	ja	ja	Ja	ja	Ja
Gruppenkarte	ab 10 Pers.	ab 10 Pers.	Ja	ja	Ja
Firmentickets	nein	ja	nein	ja	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 im Busverkehr. 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 Bahntarife und Anschlussmobilität

Mit der gegenwärtig vorhandenen Tarifstruktur können Fahrgäste mit Fahrkarten des hvv oder Niedersachsentarifs Zu- und Abbringerverkehre sowohl im Landkreis Rotenburg (Wümme) auch außerhalb kostenfrei mitnutzen bzw. vergünstigte Fahrkarten erwerben. Die Fahrgäste (z. B. aus Scheeßel) in Richtung VBN müssen dabei entweder mit Bus zu einer VBN-Bahnstation (es gilt der ROW-/ VBN-

Tarif) kommen, oder eine Fahrkarte im Niedersachsentarif kaufen. In Richtung hvv müssen Fahrgäste (z. B. aus Sottrum, Rotenburg (Wümme) oder Visselhövede) unterscheiden, ob sie mit Zeitkarten alles im hvv Tarif haben oder gegebenenfalls mit Einzelkarten im Niedersachsentarif nach Hamburg fahren. Diese Tarifersplitterung ist nicht nur für Fahrgäste schwierig zu verstehen. Die folgende Tabelle soll die gegenwärtige Situation veranschaulichen.

Preisstand in €: 2022	Niedersachsentarif (NIT)		VBN/ ROW-Tarif		hvv Tarif		Gesamt	
	Einzelkarte	Abo-karte	Einzelkarte	Abo-karte	Einzelkarte	Abo-karte	Einzelkarte	Abo-karte
Relation (für Niedersachsentarif: Bahnhof-Bahnhof)								
Rotenburg (Wümme)-Hamburg (incl. U-Bahn, Bus)	16,30	hvv	-	-	NIT	212,40	16,30	212,40
Scheeßel-Hamburg (incl. U-Bahn, Bus)	hvv	hvv	-	-	10,90	209,00	10,90	209,00
Scheeßel-Bremen (mit Bahn)	11,60	173,80	-	-	-	-	11,60	173,80
Scheeßel-Bremen (mit Bahn incl. Straßenbahn)	11,60	201,80			-	-	11,60	201,80
Scheeßel-Bremen (mit Bus nach Rotenburg W.)	VBN	VBN	10,80	179,40	-	-	10,80	179,40
Heinschenwalde-Bremerhaven	7,30	117,40	-	-	-	-	7,30	117,40
Heinschenwalde-Bremerhaven (incl. Bus)	7,30	139,60	-	-	-	-	7,30	139,60
Bremervörde-Bremerhaven	9,90	152,10	-	-	-	-	9,90	152,10
Bremervörde-Bremerhaven (incl. Bus)	9,90	174,30	-	-	-	-	9,90	174,30
Bremervörde-Bremen (ü. Bremerhaven)	21,30	219,40	-	-	-	-	21,30	219,40
Bremervörde-Bremen (incl. Bus ü. Bremerhaven)	21,30	247,40	-	-	-	-	21,30	247,40
Bremervörde-Bremen (ü. Gnarrenburg)	VBN	VBN	13,30	215,80	-	-	13,30	215,80
Sittensen-Hamburg (ü. Tostedt)	-	-	2,20	20,00	9,20	187,40	11,40	207,40
Zeven-Hamburg (ü. Tostedt)	-	-	3,70	40,00	9,20	187,40	12,90	227,40
Visselhövede-Hamburg (ü. Soltau)	20,70	hvv	-	-	NIT	212,40	20,70	212,40
Visselhövede-Hamburg (ü. Rotenburg (Wümme))	16,30	hvv	4,85	40,00	NIT	212,40	21,15	252,40

Tabelle 3.3-2: Preisbeispiele Bahntarife mit Anschlussmobilität

Auf den Relationen Richtung Hamburg bestehen halbwegs einheitliche Tarifangebote. Zu- und Abbringerverkehre sind sowohl in der Region (zumindest in einer Tarifzone) als auch in Hamburg (oder anderen hvv Tarifzonen) obligatorisch. Es gibt einheitliche Fahrpreise auch wenn bei Einzelkarten der nach Niedersachsentarif und bei Zeitkarten der hvv Tarif gilt. Hier fallen allerdings durch die Unterschiede zwischen hvv und Niedersachsentarif die großen Preissprünge bei den Einzelkarten von Rotenburg (Wümme) und Scheeßel Richtung Hamburg ins Auge. Insgesamt ist der Niedersachsentarif für die Einzelkarten relativ hoch, besonders im Vergleich zu den hvv Zeitkarten.

In Richtung Bremen und Bremerhaven muss ein Fahrgast vorab wissen, wie er im VBN-Gebiet weiter möchte, jedenfalls wenn er eine Zeitkarte erwirbt. Am Beispiel Scheeßel – Bremen soll die Problematik verdeutlicht werden. Bei Einzelkarten des Niedersachsentarifs kann der Fahrgast mit der Bahn fahren und die Anschlussmobilität ist eingeschlossen (11,60 €). Eine Abo-Karte kostet 173,80 €, mit der aber nur der Anschluss in Scheeßel inkludiert ist. In Bremen müsste für die Weiterfahrt eine Abo-Karte für insgesamt 201,80 € gekauft werden. Preissensible Fahrgäste könnten auch mit dem Bus (im ROW-Tarif) zum Bahnhof Rotenburg (Wümme) fahren und dort mit dem Zug (im VBN-Tarif) nach Bremen fahren und gegebenenfalls auch dort (ohne weiteren Aufpreis) weiterfahren. Insgesamt müsste im ROW-/ VBN-Übergangstarif für eine Einzelkarte 10,80 € bzw. im Abo 179,40 € bezahlt werden. Noch komplizierter wird es, wenn ein Pendler eine BahnCard 50 für 234 € pro Jahr kauft. Dann kostet eine Einzelfahrkarte im Niedersachsentarif 5,80 €. In dem Falle reichen wenige Tage aus (z. B. Dienstreisen oder mobiles Arbeiten), um mit den BahnCard-Einzelkarten ein Abo im Niedersachsentarif zu unterlaufen. Sinnvoll wäre es aber - ohne großes Rechenwerk, ein attraktives Tarifangebot zu finden, dass die Nutzung aller Verkehrsmittel erlaubt. Dies gilt grundsätzlich für alle Relationen in Richtung VBN-Gebiet.

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. Auf der Buslinie 3860 (OsteSprinter) Zeven – Sittensen (– Tostedt) werden faktisch 2 Fahrkarten (hvv und ROW-Tarif) in einem Verkaufsvorgang im Landkreis Rotenburg (Wümme) vertrieben. Fahrgäste können so z. B. Einzelkarten von Zeven nach Hamburg kaufen, jedoch müssen sie in Hamburg zunächst eine hvv Fahrkarte bis zur Tarifzone 808 (umfasst u.a. Tostedt und Vaerloh) erwerben. Diese muss beim Einstieg in Tostedt dem Fahrpersonal vorgezeigt werden. Dann erhalten sie die entsprechende Fahrkarte z. B. bis nach Zeven.

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).
 - Den öffentlichen Personennahverkehr ergänzende Mobilitätsangebote, wie beispielsweise flexible Bedienformen, sollen, insbesondere zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Grund- und Mittelzentren und zur Erschließung ländlicher Räume, weiterentwickelt und gestärkt werden.
 - 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).
 - 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 sichergestellt werden (aus RROP 2020).
 - Der Ausbau der Infrastruktur im Bereich Park+Ride und Bike+Ride soll weiter vorangetrieben werden, vorzugsweise mit Ladepunkten für Elektromobilität (aus RROP 2020).
 - 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).
 - 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.
- Das PBefG hat das Ziel, „für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“.
- 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.
- 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 dafür 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) einen Schwerpunkt 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 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.

4.2.3 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 2,1-fache der durchschnittlichen MIV-Fahrtzeit dauern.

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 oder der Werderbus ihre Nachfrage. Darüber hinaus sollte zumindest auf den Hauptrelationen ein bedarfsorientiertes Grundangebot am Abend und am Wochenende vorgehalten werden.

4.2.5 Tarif

In den Kapiteln 2.5 und 3.3 ist die relativ unübersichtliche Tarifstruktur beschrieben. 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 sowohl des hvv als auch des VBN hat. Ziel des Landkreises bleibt weiter, dass von jeder Haltestelle eine Fahrkarte sowohl Richtung VBN als auch Richtung hvv erworben und genutzt werden kann. Falls eine hvv Erweiterung (Untersuchung dazu siehe Maßnahme 2.2) umgesetzt werden könnte, entstünde ein kreiseinheitlicher Tarif für Bus und Bahn. Wünschenswert wäre dann, dass auch weiterhin alle Ziele im VBN-Gebiet mit dem VBN-Tarif erreichbar bleiben.

4.3 Maßnahmenübersicht

In diesem Kapitel werden Handlungsfelder dargestellt, mit denen der ÖPNV im Landkreis Rotenburg (Wümme) weiterentwickelt 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 Hauptliniennetzes,
- Sicherstellung Schülerbeförderung und einer Grundversorgung, d.h. alle Angebote erfüllen die Kriterien für die Kategorien + oder o und Umsetzung der Vorschläge aus der Netzüberplanung,
- Sicherung und Weiterentwicklung der Tarife,
- Sicherstellung der Finanzierung
 - des beschriebenen Verkehrsangebots,
 - der Fahrzeugstandards,
 - der Fahrgastinformation,
- Umsetzung der Barrierefreiheit.

Sämtliche Maßnahmen stehen bei der Umsetzung unter Finanzierungsvorbehalt und bemessen sich an den verfügbaren Haushaltsmitteln. Der Landkreis finanziert über den Schülerverkehr hinaus anteilig Angebotsverbesserungen, die die Grundversorgung sicherstellen. Maßnahmen, die Buslinien des Hauptliniennetzes oder das darüberhinausgehende Netz stärken, werden vom Landkreis hälftig finanziert. Hierzu werden auch die auf Grundlage der §§ 7a, 7b und 7e NNVG an den Landkreis fließenden Mittel verwendet. Darüber hinaus gehende Finanzierungen sind grundsätzlich von Dritten zu tragen.

4.3.1 Sicherstellung und Ausbau Verkehrsangebot

Maßnahmen 1.1:

Ausbau der Hauptlinien

Erläuterung

Im Landkreis Rotenburg (Wümme) ist im Nahverkehrsplan 2018-2022 ein Hauptliniennetz definiert worden. Die Linien erfüllen folgende Vorgaben:

- 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

Das gegenwärtige Fahrplanangebot (Stand: 2022) auf den Hauptbuslinien möchte der Landkreis Rotenburg (Wümme) in Abhängigkeit von seinen finanziellen Spielräumen in den nächsten Jahren weiter ausbauen. Dabei wird über die oben genannten Standards folgendes Mindestangebot angestrebt:

- In den Hauptverkehrszeiten (Montag bis Freitag) 1-Stunden-Takt in Hauptlastrichtung
- Am Sonnabend 6 Fahrtenpaare
- An Sonn- und Feiertagen 3 Fahrtenpaare

Umsetzung

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

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis, VNO

Federführung

Landkreis, VNO

Finanzierung

Für weitere Angebotsverbesserungen: Landkreis und ggf. Gemeinden

Im Landkreis Rotenburg (Wümme) erfüllen diese erweiterten Kriterien die

- Bahnlinie RB33 Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude,
- Bahnlinie RB37 Bremen – Visselhövede – Soltau,
- Bahnlinien RE4, RB41 Hamburg – Rotenburg (Wümme) – Bremen,
- Bahnlinie RB76 Rotenburg (Wümme) – Verden sowie die
- Buslinie 630 Heeslingen – Zeven – Tarmstedt – Bremen.

Mit der Erweiterung der Linie 630 zu einer landesbedeutsamen Buslinie wird - auch Dank der Förderung des Landes - an allen Tagen ein 1-Stunden-Takt angeboten. Daher wird auch ein Ausbau der übrigen Hauptlinien im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten angestrebt. Für die Erfüllung der neuen Mindeststandards müssten folgende Ergänzungen vorgenommen werden:

- Buslinie 640 Bremervörde – Gnarrenburg – Osterholz-Scharmbeck mit Anschluss an RE8, RE9 und RS2 Richtung Bremen:
 - Neue Abfahrt in Bremervörde gegen 16:30 Uhr an Ferientagen,
 - Neue Ankünfte in Bremervörde gegen 8:20 und 17:30 Uhr und
 - Jeweils ein Fahrtenpaar an Sonnabend sowie an Sonn- und Feiertagen.
- Buslinie 800 Bremervörde – Selsingen – Zeven – Elsdorf – Rotenburg (Wümme):
 - Neue Ankünfte in Zeven (von Bremervörde und Rotenburg (Wümme)) gegen 6:30 Uhr,
 - Neue Ankunft in Rotenburg (Wümme) von Zeven gegen 7:20 Uhr an Ferientagen,
 - Neue Abfahrten in Zeven Richtung Rotenburg (Wümme) gegen 15:20 und 18:20 Uhr,
 - Neue Abfahrt in Rotenburg (Wümme) gegen 19:00 Uhr zumindest bis Zeven,
 - 2 Fahrtenpaare am Sonnabend sowie
 - 3 Fahrtenpaare an Sonn- und Feiertagen.
- Buslinie 880 Rotenburg (Wümme) -Bothel – Wittorf – Visselhövede (– Jeddigen):
 - Neue Ankunft in Rotenburg (Wümme) gegen 8:20 Uhr,
 - Neue Abfahrt in Rotenburg (Wümme) gegen 17:40 Uhr,
 - 2 Fahrtenpaare am Sonnabend sowie
 - 3 Fahrtenpaare an Sonn- und Feiertagen.
- Buslinie 3860 Zeven – Sittensen – Tostedt mit Anschluss an RE4, RB41 Richtung Hamburg.
 - 2 Fahrtenpaare am Sonnabend sowie
 - 3 Fahrtenpaare an Sonn- und Feiertagen.

Gegenwärtig bietet damit der Landkreis auf den Hauptbuslinien ganzjährig ein Grundangebot von 7 Fahrtenpaaren (Montag bis Freitag) sowie 4 Fahrtenpaare am Sonnabend an. Mit dem angestrebten Ausbau wird der Landkreis seinen Finanzierungsanteil entsprechend erhöhen. Werden weitere Fahrten z.B. von betroffenen Kommunen (z. B. 30-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten oder ganztägiger 1-Stunden-Takt) eingefordert, beteiligt sich der Landkreis bei der Finanzierung hälftig.

Weitere Verbesserungen erfordern die Zusammenarbeit mit den benachbarten Landkreisen. Vorrangig hat der Landkreis Rotenburg (Wümme) ein Interesse an der Verbindung Bremervörde – Stade (Landkreis Stade) solange dort der Bahnverkehr nicht reaktiviert wird. Auch andere landkreisübergreifende Linien können bei nachbarschaftlichem Interesse überprüft werden.

Maßnahmen 1.2:**Erhalt des Fahrplanangebots auf Grundlinien und Prüfung für Angebotsverbesserungen****Erläuterung**

Im aktuellen Fahrplan 2022 finden sich auf den Grund- und Nebenlinien viele Fahrten, die hauptsächlich der Schülerbeförderung dienen. Neben den Bürgerbuslinien haben darüber hinaus eine Reihe von Buslinien weitere Fahrten, die z. B. eine Anbindung von Orten ab 1.000 Einwohner und die Grundversorgung auch an Ferientagen sicherstellen. Neben Rufbusfahrten werden dabei auch permanente Busfahrten angeboten. Das gegenwärtig vorhandene Busfahrtenangebot soll daher besonders auf den folgenden Linien beibehalten bleiben:

- 805 Rotenburg (Wümme) – Ahausen – Kirchwalsede – Süderwalsede
- 810 Bremervörde – Ebersdorf – Lamstedt
- 811 Bremervörde – Ostendorf – Iselersheim – Bremervörde
- 821 Zeven – Rhade – Gnarrenburg
- 831 Rhade – Tarmstedt – Wilstedt
- 851 Rotenburg (Wümme) – Bötersen – Hassendorf – Sottrum – Stuckenbostel – Ottersberg
- 871 Rotenburg (Wümme) – Scheeßel – Fintel
- 876 Scheeßel – Hetzwege – Sittensen
- 888 Bothel – Brockel – Hemslingen – Söhlingen
- 3813 Bremervörde – Elm – Gräpel

Über den Erhalt der Fahrten wäre zu prüfen, ob zusätzliche Verbindungen das Angebot z. B. für Orte ab 1.000 Einwohner sinnvoll weiter verbessern können. Darüber hinaus ist für Orte zwischen 200 und 1.000 Einwohnern auch ein weiterer Ausbau (zumindest 6 Fahrtenpaare Montag bis Freitag und 4 Fahrtenpaare pro Tag am Wochenende) auf den Grundlinien wünschenswert. Dabei können auch mehrere Bus- oder ASTROW-Linien zusammen das Angebot herstellen.

Umsetzung

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

- **Orte ab 1.000 Einwohner**

Im Landkreis Rotenburg (Wümme) gibt es 15 Orte mit mehr 1.000 Einwohnern, die kein Grund- oder Mittelzentrum sind. 5 davon werden von Hauptlinien (Linie 640 Karlshöfen und Kuhstedt, Linie 800 Hesedorf, Bevern, Elsdorf) bedient. Ahausen, Kirchwalsede (Linie 805), Brockel (Linie 888), Hassendorf (Linie 851), Hepstedt und Wilstedt (Linie 831) haben mit den genannten Buslinien ein Angebot der Kategorie +. Für Elm bieten die Busfahrten der Linien 2028 (Bremervörde – Stade) und 3813 ein Angebot der Kategorie o. Fintel (Linien 871 und 873), Jeersdorf (Linien 877 und 878) und Hellwege (Linie 856) werden außerhalb des Schülerverkehrs fast ausschließlich mit Bürgerbusfahrten angebunden.

In einem 1. Schritt könnten folgende Angebotsverbesserungen für Montag bis Freitag überprüft werden:

- Auf der Linie 3813 könnten zusätzliche Fahrten zwischen Elm (fast 1.500 Einwohner) und Bremervörde am Vormittag und am Nachmittag das Angebot auf die Kategorie + anheben, wenn nicht neue Busfahrten zwischen Bremervörde und Stade eingerichtet werden.
- Fintel hat fast 3.000 Einwohner und ist hauptsächlich mit Fahrten des Bürgerbusses (Linie 873) Richtung Lauenbrück angebunden. Leider kann dort den Bahnhof gegenwärtig kein Standardbus gut erreichen. Dies sollte langfristig umgestaltet werden. Die Linie 871 verbindet Fintel und Scheeßel (u.a. auch den Bahnhof) mit wenigen Busfahrten an Ferientagen. Geprüft werden könnte, wie z. B. mit einem Midibus unter Berücksichtigung des Bürgerbusses die Anbindung von Fintel weiter verbessert werden kann.
- Nachdem die Haltestelle „Jeersdorf Bookhop“ (Linie 876) ersatzlos entfallen ist, haben die über 1.200 Einwohner an Ferientagen nur noch die 4 Fahrtenpaare des Bürgerbusses Scheeßel. Das entspricht zwar einer Bedienungsqualität der Kategorie o. Zumindest mittelfristig sollte geprüft werden, ob die entfallende Haltestelle an geeigneter Stelle wieder eingerichtet werden kann. Möglicherweise könnte zusammen mit der Anbindung von Fintel (mit einem Midibus) ein gemeinsames Konzept entwickelt werden.
- Die Anbindung zwischen Hellwege (über 1.100 Einwohner) und Sottrum wird an Ferientagen neben den 4 Fahrtenpaaren des Bürgerbusses mit Rufbusfahrten ergänzt. Auch in Sottrum kann gegenwärtig kein Standardbus den Bahnhof bedienen. Dies sollte langfristig geändert werden. Für eine bessere Anbindung von Hellwege käme daher zunächst auch der Einsatz eines Klein- oder Midibusses in Frage. In eine Konzepterstellung für Hellwege könnten darüber hinaus weitere Verbesserungen in der SG Sottrum angeboten werden.

● **Orte zwischen 200 und 1.000 Einwohner**

Für die Orte zwischen 200 und 1.000 Einwohner wird mittelfristig ein verbessertes Grundangebot auch für diese Ortsgrößen angestrebt. Ziel ist es, für jeden Ort eine Anbindung zum Grund- bzw. Mittelzentrum mit 6 Fahrtenpaaren montags bis freitags anzubieten. Am Wochenende sollten 4 Fahrtenpaare pro Tag angestrebt werden. Aufbauend auf dem vorhandenen Angebot (Linienbus, Bürgerbus, ASTROW und Rufbus) könnten weitere bedarfsorientierte Angebote (ASTROW- oder Rufbusfahrten) sinnvolle Ergänzungen sein.

Maßnahme 1.3:

Verbindungen Orte – GZ bzw. MZ werden mit AST-Verkehren oder Bürgerbussen so verbessert, dass eine Bedienungsqualität zumindest der Kategorien + oder o erreicht wird.

Erläuterung

In der Bedienungsebene I (örtliche Verkehre) werden die Verbindungen zwischen den Orten und den jeweiligen Grund- bzw. Mittelzentrum betrachtet, die im Kapitel 3.2.2 (Bedienungsqualität) eine Bewertung der Kategorie - erhalten haben.

Eine Reihe von Verbindungen konnte bereits mit Bürgerbussen, durch die Integration des bisher freigestellten Schülerverkehrs in Linienfahrten und der Einrichtung von ASTROW-Verkehren deutlich verbessert werden.

Viele Verbindungen der Kategorie - haben durch den Schülerverkehr eine ausreichende (mindestens Kategorie o) 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, z.B. Anruf-Sammel-Taxiverkehre im Landkreis Rotenburg (Wümme) (ASTROW), 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

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 Fahrtenpaare) mit bedarfsorientierten Verkehren (z.B. ASTROW) bereitstellen. 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.

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

- **SG Geestequelle**

Die Einführung eines ASTROW in der SG Geestequelle verbessert die Verbindungen u.a. 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 Zeven**

Ein bedarfsorientierter Verkehr zwischen Zeven und Oldendorf (ggf. in Zusammenarbeit mit dem Bürgerbus Zeven).

Maßnahme 1.4:

Verbindungen GZ – MZ, größere Orte (über 1.000 Einwohner) – MZ sowie MZ – MZ werden so verbessert, dass zumindest eine Bedienungs- und Verbindungsqualität der Kategorie o 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, indem 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 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 Bürgerbussen oder auch mit bedarfsorientierten Verkehren (z.B. AST) erfolgen. Darüber hinaus 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.

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

- Gnarrenburg – Zeven: Fahrtenhäufigkeit,

Die Reisezeit sollte auf folgenden Relationen beschleunigt werden:

- Hassendorf – Rotenburg (Wümme),
- Hepstedt – Zeven,
- Jeersdorf – Rotenburg (Wümme),

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

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

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

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 o erreicht wird.

Erläuterung

Der Landkreis erwartet, dass die Relationen grundsätzlich im Buslinienverkehr (ggf. mit Anschluss zur Bahn) bedient werden. In Ausnahmefällen können auch bedarfsorientierte Verkehre angeboten werden.

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

Umsetzung

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

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Gemeinden, Landkreis, teilweise Nachbarlandkreise, VNO

Federführung

Verkehrsunternehmen, VNO

Finanzierung

Verkehrsunternehmen, Gemeinden und Landkreis

Sowohl die Bedienungs- als auch die Verbindungsqualitäten der im Kapitel 3.2.3.3 untersuchten Relationen der Bedienungsebene III (Erreichbarkeit der Oberzentren) haben die Kategorien + oder o. Ein unmittelbarer Handlungsbedarf ergibt sich daraus gegenwärtig nicht. Das erreichte Niveau sollte zumindest beibehalten werden.

Maßnahme 1.6:**Zentrumsnahe Haltestellen beibehalten und einrichten****Erläuterung**

In der Stadt Bremervörde wurde die zentrale Haltestelle „Stadtmitte“ ersatzlos aufgehoben, weil der Rathausmarkt neugestaltet wurde. Für den ÖPNV ist das nachteilig, weil Fahrgäste von 2 Hauptlinien (640 und 800) und 6 Nebenlinien (incl. des Bürgerbusses) nun deutlich weitere Fußwege von umliegenden Haltestellen zum Zentrum haben. Sinnvoll wäre trotz beengter Platzverhältnisse im Bereich der „Alten Straße“ zwischen Bremer Straße und Bahnhofstraße eine neue Haltestelle anzulegen.

Schulbezogene Linienverkehre sind intensiv auf die Hauptnutzergruppe ausgerichtet. Nachteilig für übrige Nutzer ist die oft nicht vorhandene Haltestelle im Bereich des Ortszentrums (stattdessen 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, 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

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, VNN, VNO

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Verkehrsunternehmen

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

Der Landkreis Rotenburg (Wümme) strebt eine bessere Anbindung von Gewerbegebieten mit dem ÖPNV an. Um 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

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

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

Federführung

Verkehrsunternehmen, VNO

Finanzierung

Betriebe und Unternehmen, Landkreis, Gemeinden

Für die Anbindung der Gewerbegebiete in Elsdorf und Zeven-Aspe liegen Vorschläge vor, wie diese besser mit dem Bus erreicht werden könnten. Eine Finanzierung ist jedoch noch nicht gesichert.

Auch weitere für weitere Gewerbegebiete z. B. in Bockel, Rotenburg (Wümme)-Hohenesch oder in Sottrum gibt es immer wieder Anfragen für eine bessere Bus-Anbindung. Auch für diese Gewerbegebiete könnte eine Planung vorangetrieben werden.

Maßnahme 1.9:**Berufsschulen gut erreichen****Erläuterung**

Berufsschülerinnen und -schüler sind eine weitere Zielgruppe, für die ggf. punktuelle Verbesserungen im ÖPNV-Angebot gemacht werden könnten. Die Wege zwischen Wohnort und Schule sind z.T. lang und aufwändig, weil nicht jede Berufsschule alle Ausbildungszweige anbieten kann. Auch wenn kein Anspruch auf Beförderung besteht, könnten mit einem gut abgestimmten Busangebot zusätzliche ÖPNV-Fahrgäste gewonnen werden, die sich z. B. das VBN-JugendTicket (Markenname: TIM) kaufen würden. Die Berufsschule in Rotenburg (Wümme) kann beispielsweise nicht mit ÖPNV nördlich und westlich von Zeven rechtzeitig erreicht werden. Orte südlich von Zeven haben ebenfalls keine Verbindung morgens zur Berufsschule in Bremervörde. Berufsschulangebote in benachbarten Landkreisen können oft nur mit der Bahn und größeren Umwegen (z. B. in Stade, Buxtehude, Buchholz i.d.N., Soltau, Verden, Osterholz-Scharmbeck) erreicht werden. Gleiches gilt auch für die Berufsschulen im Landkreis Rotenburg (Wümme), die auch von Schülerinnen und Schülern außerhalb des Landkreises Rotenburg (Wümme) besucht werden. Nun wird es nicht möglich sein, von jedem Ort Verbindungen zu jeder Berufsschule anzubieten. Aber zumindest für landkreisinterne Verkehre sollte geprüft werden, ob und wie Verbindungen von den allen Grundzentren zu allen Berufsschulen geschaffen werden können. In Zusammenarbeit mit dem jeweiligen Nachbarlandkreis könnten darüber hinaus weitere Relationen geprüft werden.

Umsetzung

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

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis, VNO

Federführung

Landkreis, VNO

Finanzierung

Landkreis

Berufsschulen im Landkreis besser erreichen

Im Landkreis Rotenburg (Wümme) gibt es in allen 3 Mittelzentren Berufsschulen. Für der Erreichbarkeit ist daher das Angebot auf der Linie 800 für lange Strecken zwischen Bremervörde und Rotenburg (Wümme) entscheidend. Auch unter der Berücksichtigung der Maßnahme 1.1 (Ausbau der Hauptlinien) würden morgens folgende zusätzliche Fahrten für Berufsschüler sinnvoll sein:

- nach Rotenburg (Wümme)
 - Linie 800: Neuer Abschnitt ab Bremervörde (Abfahrt gegen 5:50 Uhr) nach Zeven
 - Linie 821: Neue Fahrt ab Gnarrenburg (Abfahrt gegen 6:05 Uhr) nach Zeven (Anschluss zur Linie 800 Richtung Rotenburg (Wümme)), gegebenenfalls mit Linie 640: Neuer Abschnitt ab Bremervörde (Abfahrt gegen 5:25 Uhr) nach Gnarrenburg (Anschluss zur Linie 821)
 - Linie 834: Neue Fahrt ab Tarmstedt (Abfahrt gegen 6:20 Uhr) nach Bokel (Anschluss zur Linie 800 Richtung Rotenburg (Wümme)).
- nach Bremervörde
 - Linie 800: Neuer Abschnitt ab Rotenburg (Wümme) (Abfahrt gegen 6:00 Uhr) nach Zeven
 - Linie 880: gegebenenfalls neue Fahrt ab Visselhövede (Abfahrt gegen 5:15 Uhr) Richtung Rotenburg (Wümme) (Anschluss zur Linie 800 Richtung Bremervörde).

Die Berufsschule in Zeven ist von vielen Orten im Landkreis gut zu erreichen. Allerdings können sowohl die Fahr- als auch die Wartezeiten als zu lang empfunden werden, weil besonders am Mittag und Nachmittag die Schlusszeiten nicht gut mit den übrigen Schulen zusammenpassen. Denkbar wären bei entsprechender Nachfrage (wie auch an den anderen Berufsschulen) zusätzlich direktere Fahrten einzurichten. Für Rotenburg (Wümme) und Bremervörde könnten auch Expressfahrten auf der Linie 800 eingeführt werden. Gegebenenfalls könnte sich dadurch die Verkehrssituation in der Stadt Rotenburg (Wümme) entspannen.

Berufsschulen mit landkreisübergreifenden Verbindungen besser erreichen

Zu den Berufsschulen des Landkreises Rotenburg (Wümme) pendeln etwa 1.100 Schülerinnen und Schüler aus den Nachbarlandkreisen:

- BBS Bremervörde: 250,
- BBS Rotenburg (Wümme) 400 und
- BBS Zeven: 450 Schülerinnen und Schüler.

Auf einer Reihe von Verbindungen nach Bremervörde und Rotenburg (Wümme) stehen die Bahnen (RB33, RB41 und RE4) zur Verfügung. Nach Zeven und Bremervörde gibt es landkreisübergreifende Buslinien (630, 640, 810, 2028, 3813 und 3860), die zumindest morgens gute Verbindungen zur Berufsschule anbieten.

In Zusammenarbeit mit benachbarten Landkreisen könnten attraktivere Verbindungen sowohl zu den Berufsschulen im Landkreis als auch außerhalb geschaffen werden. Vorrangig könnten dabei folgende Relationen (ggf. in beide Richtungen) betrachtet werden:

- Stade bzw. Buxtehude/ Harsefeld – Zeven
 - Sittensen – Buxtehude,
 - Schneverdingen – Rotenburg (Wümme),
 - Walsrode – Rotenburg (Wümme)
-

4.3.2 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 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.

Es 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). Mit der Einführung des VBN-JugendTicket (TIM) ist das Kriterium auf jeden Fall erfüllt. Zudem stellt das Land mit dem § 7e NNVG weitere Finanzmittel zur Verfügung, um einen Abo-Monatspreis von 30 € zu ermöglichen.

Umsetzung

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

Beteiligte

Landkreis, VBN, ZVBN, VNO

Federführung

Landkreis für ROW-Tarif

Finanzierung

Landkreis

Maßnahme 2.2:

Einführung des vollständigen HVV-Tarifs auf den Bahnstrecken und Prüfung eines HVV-Vollbeitritts

Erläuterung

Auf den Schienenstrecken in Richtung Hamburg ab Sottrum (RE4, RB41) und Heinschenwalde (RB33) sowie von Visselhövede Richtung Soltau (RB37) gilt für Zeitkarten der HVV-Tarif. Der HVV-Bartarif (Einzel-, Tages- und Gruppenkarten) wird auf der RB33 und der RE4/ RB41 von Scheeßel und Lauenbrück angeboten. Für einen vollständigen HVV-Tarif auf den Bahnstrecken fehlen damit „nur“ noch die Bahnhöfe Rotenburg (Wümme), Sottrum und Visselhövede (Richtung Soltau).

Vor dem Hintergrund sollte geprüft werden, ob auch für den gesamten Busverkehr innerhalb des Landkreises Rotenburg (Wümme) der HVV-Tarif eingeführt werden kann. Damit würde ein kreiseinheitlicher Tarif entstehen, der im gesamten Landkreis Rotenburg (Wümme) sowohl im Bus- als auch im Bahnverkehr gilt. In diesem Fall müsste für landkreisübergreifende Verkehre Richtung ZVBN auch weiterhin der VBN-Tarif zumindest von den VBN-assoziierten Gemeinden zur Anwendung kommen. Idealerweise sollten auch weiterhin von allen Haltestellen im Landkreis (wie gegenwärtig mit dem ROW-Tarif) Fahrkarten in den VBN Gültigkeit haben.

Umsetzung

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

Beteiligte

Landkreis, LNVG, HVV, VBN, VNO

Federführung

HVV, Landkreis, LNVG, VNO

Finanzierung

Landkreis, Gemeinden, Länder Niedersachsen und Hamburg

Maßnahme 2.3:**Weiterentwicklung des Niedersachsentarifs auf den Bahnstrecken in Richtung VBN****Erläuterung**

Sollte der HVV-Tarif in den gesamten Landkreis Rotenburg (Wümme) ausgedehnt werden und ein analoges Konstrukt zum Übergangstarif ROW/VBN in Richtung ZVBN im Busverkehr gefunden worden sein, verbleibt noch Handlungspotenzial für den Schienenverkehr im Niedersachsentarif in Richtung Bremen und Bremerhaven. Es betrifft die Bahnhöfe Hesedorf, Bremervörde, Oerel, Heinschenwalde, Lauenbrück und Scheeßel in Richtung VBN.

Bei den Einzelkarten des Niedersachsentarifs ist die Nutzung von Zu- und Abbringerverkehren innerhalb der Tarifzone des Bahnhofs integriert. Um auf das (VBN-) Tarifniveau zu kommen, wären Absenkungen möglich, die vom Landkreis finanziert werden müssten. Dies gilt auch für die Zeitkarten des Niedersachsentarif, für die optional an den Start- und Zielbahnhöfen vergünstigte Anschlussfahrkarten erworben werden können.

Umsetzung

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

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis, LNVG, NITAG, HVV, VBN, VNO

Federführung

Landkreis, LNVG, VNO

Finanzierung

Landkreis, Gemeinden

4.3.3 Barrierefreiheit

Maßnahme 3.1:

Barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen/ Fahrgastinformation an Haltestellen

Erläuterung

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

Seit dem 01.01.2013 fordert das Personenbeförderungsgesetz 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. Das BGG fordert darüber hinaus für Informationsangebote das 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.

Die baulichen Vorgaben zur Herstellung der Barrierefreiheit sind dem VNO-Haltestellenkonzept (siehe Anlage 4-1, <http://www.vno-stade.de/html/download.html>) zu entnehmen. Die Vorgaben der DIN-Normen sowie Vorschläge benachbarter Verkehrsverbünde (VBN und HVV) sind dabei eingeflossen. In der Praxis ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass eine alleinige barrierefreie Gestaltung der Haltestelle nicht ausreichend ist. Es müssen auch die Zuwegungen zu den Haltestellen barrierefrei sein. Zudem ist bei einer Neugestaltung der Haltestelle bzw. des Umfelds auf sichere Überquerungsmöglichkeiten der Fahrbahn zu achten.

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 Haupt- und Grundlinien;
- Haltestellen mit mehr als 10 Einsteigern;
- Mindestens eine barrierefreie Haltestelle in Orten mit mehr als 1.000 Einwohnern.

Aufbau eines Haltestellen-Katasters 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.

Die PBefG genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. In der Anlage 4-2 sind die Haltestellen aufgelistet, deren barrierefreier Ausbau zurückgestellt wird. Diese Haltestellen haben folgenden Kriterien, die im Einzelfall abgewogen werden müssen:

<p>1. Haltestelle liegt im Ort mit weniger als 200 Einwohner und Haltestelle wird mit Linienbussen ausschließlich im schulbezogenen Verkehr bedient und Haltestelle hat eine geringe Nachfrage (durchschnittlich unter 10 Einsteiger pro Tag).</p> <p>2. Haltestelle liegt in der Nähe (500 m Fußweg) einer anderen Haltestelle, die barrierefrei ausgebaut bzw. dafür vorgesehen ist.</p> <p>3. Weitere Begründungen für die Aufnahme in die Liste zurückgestellter Haltestellen sind</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Längerer Zeitbedarf für konkrete Planung, Baurecht, Abstimmung und Ausführung <input type="checkbox"/> Es bestehen noch Bindefristen, die nicht zu umgehen sind <input type="checkbox"/> Bündelung mit weiteren Baumaßnahmen <input type="checkbox"/> Ausnahmen von der Regelhöhe <input type="checkbox"/> Lage der Haltestelle ist nicht langfristig im Bestand gesichert (Bedienung erfolgt sehr unregelmäßig oder die Haltestelle liegt auf einem Linienweg, der in absehbarer Zeit aus unterschiedlichen Gründen geändert werden soll) <input type="checkbox"/> Haltestelle befindet sich in einer Kurvenlage <input type="checkbox"/> Provisorische Haltestelle bei Baumaßnahmen (Einzelfallprüfung, abhängig von der Nutzungsdauer), dies sollte nicht für Haltestellen mit hoher Fahrgastnachfrage gelten <input type="checkbox"/> Topographische Gründe (z.B. nicht barrierefreie Längsneigung der Fahrbahn und Seitenräume, beengter Straßenraum, etc.) <input type="checkbox"/> Reine Rufbus-, Bürgerbus- bzw. ASTROW-Haltestelle <input type="checkbox"/> (Langfristig) nicht barrierefreie Zuwegung <input type="checkbox"/> Unverhältnismäßig hoher finanzieller Aufwand (Einzelfallprüfung) 	
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 ZVBN-Förderfonds möglich	

Maßnahme 3.2:**Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen im Linienverkehr.****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 sind die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Der Einsatz von Niederflurfahrzeugen und/ oder so genannten „Low-Entry-Bussen“, die zwischen der ersten und zweiten Tür barrierefrei gestaltet (stufenloser Ein-/Ausstieg) und ab der Mitteltür in Richtung Heck hochflurig sind, ist dabei Stand der Technik.

Von den 137 im Landkreis Rotenburg (Wümme) eingesetzten Busse sind xx Niederflurfahrzeuge. 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

4.3.4 Gestaltung, Entwicklung und Finanzierung des ÖPNV

Mit den am 01.08.2019 erteilten Liniengenehmigungen hat der Landkreis Rotenburg (Wümme) eine Neuregelung zur Gestaltung und Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV auf der Grundlage der EU-Verordnung 1370/2007 vorgenommen. Die Verkehre in den Teilnetzen ROW-Nord und ROW-Mitte wurden im Wege der Direktvergabe an ein entsprechend befähigtes Tochterunternehmen (Omnibusbetrieb von Ahrentschildt) der Eisenbahn- und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) vergeben. Für die Gestaltung des ÖPNV in den Teilnetzen ROW-Süd 1 bis 3 wurde eine allgemeine Vorschrift zu Gewährung von Höchsttarifen erlassen.

4.3.4.1 Direktvergabe

Maßnahme 4.1: Direktvergabe der Verkehrsleistungen in den Teilnetzen ROW-Nord und ROW-Mitte	
Erläuterung <p>Der Landkreises Rotenburg (Wümme) hat sich dafür entschieden, die Verkehre in diesen Teilnetzen direkt zu vergeben, um die Zugriffs- und Steuerungsmöglichkeit bezüglich eines vom Landkreis beherrschten Verkehrsunternehmens für die ÖPNV-Gestaltung zu nutzen. Da die Teilnetze ROW-Nord und ROW-Mitte Überlappungsbereiche (z.B. Achse Bremervörde – Zeven) haben, hat sich eine gemeinsame Vergabe an eine kommunale Gesellschaft (Omnibusbetrieb von Ahrentschildt) angeboten.</p> <p>Es ist nach wie vor vorgesehen, einen erheblichen Teil der Verkehrsleistungen von Subunternehmen fahren zu lassen. Dies ermöglicht nach wie vor allen Verkehrsunternehmen - auch regional verankerten Verkehrsunternehmen - Leistungen zu erbringen.</p> <p>Die Direktvergabe hat sich aus Sicht des Landkreises bewährt und sollte daher auch für die nächste Vergabe 2029 beibehalten werden. Die dazu notwendigen Vergabeschritte (z. B. Vorabbekanntmachung) müssen bereits im Jahr 2027 erfolgen.</p>	
Umsetzung <input type="checkbox"/> hohe Priorität <input checked="" type="checkbox"/> mittlere Priorität <input type="checkbox"/> geringere Priorität	
Beteiligte Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO	
Federführung Landkreis	
Finanzierung Landkreis	

4.3.4.2 Allgemeine Vorschrift

Maßnahme 4.2:

Beibehaltung der allgemeinen Vorschrift für die Teilnetze ROW-Süd 1, -Süd 2 und -Süd 3

Erläuterung

Der Landkreises Rotenburg (Wümme) hat sich dafür entschieden, die Verkehre in diesen Teilnetzen mit einer allgemeinen Vorschrift zu versehen und somit interessierten Verkehrsunternehmen die Möglichkeit zu geben, die Verkehre eigenwirtschaftlich auf der Basis dieses Nahverkehrsplans durchzuführen.

Eine allgemeine Vorschrift hat zum Inhalt, dass die in einem bestimmten Gebiet tätigen Verkehrsunternehmen einen einheitlichen Tarif als Höchsttarif 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 allgemeinen 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 vorgesehenen ROW- und VBN-Tarife werden in einer allgemeinen Vorschrift als Höchsttarife benannt. Sollte der Landkreis Rotenburg (Wümme) dem HVV-Tarif beitreten, wird dieser als Höchsttarif vom Landkreis vorgegeben. 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.

Dieses Verfahren hat zur Folge, dass die am Ende eines Jahres durchzuführende 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.

Die allgemeine Vorschrift hat sich aus Sicht des Landkreises für die Teilnetze ROW Süd 1 bis 3 bewährt und sollte daher auch für die nächste Vergabe 2029 beibehalten werden.

Umsetzung

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

Beteiligte

Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreis

4.3.5 Weitere Aspekte (Fahrzeugstandards, Fahrgastinformationen etc.)

Fahrzeugstandards

Maßnahme 5.1:

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.

Dazu wurden im Rahmen der Direktvergabe und der allgemeinen Vorschrift Mindestvorgaben für alle Fahrzeuge und zusätzliche Anforderungen definiert, die von den Fahrzeugen auf den regionalen Hauptlinien erfüllt werden müssen.

Die Mindestvorgaben umfassen Aussagen zu folgenden Kriterien:

- 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.

Bei einer künftigen Neuvergabe der Verkehre (Betriebsaufnahme 1.08.2029) könnte angestrebt werden, dass Fahrzeuge mit möglichst emissionsfreien Antriebsarten (z.B. mit Elektro- oder Wasserstoffantriebe) zum Einsatz kommen. Es müssen dabei auch Vorgaben aus der CVD beachtet werden. Bei der Vorbereitung der Vergabe muss rechtzeitig abgewogen werden, welche technischen Möglichkeiten zu welchen finanziellen Bedingungen für den Landkreis Rotenburg (Wümme) in Frage kommen.

Des Weiteren erwartet der Landkreis, dass in den Fahrzeugen auch Tickets mit Chip-Karten gelesen werden können. Die Verkehrsverbünde VBN (z. B. Ticketnamen: MIA, BOB, TIM) und hvv (hvv Card) führen immer weiter solche Plastikkarten ein. Zur Kontrolle der Karten müssen im VBN-Bereich Lesegeräte im Fahrzeug vorhanden sein. Für die Anerkennung der hvv Fahrkarten sollten perspektivisch auch entsprechende Lesegeräte beschafft werden.

Umsetzung

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

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis

Federführung

Verkehrsunternehmen

Finanzierung

Verkehrsunternehmen

Maßnahme 5.2:**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 und Stoss bieten im Bereich der VNN seit einigen Jahren die Fahrradmitnahme in allen Bussen ohne zeitliche Begrenzung 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

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

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, VBN

Federführung

Verkehrsunternehmen

Finanzierung

Ggf. für Marketing: Verkehrsunternehmen

Fahrpersonal

Maßnahme 5.3:

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, dass 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 und Vertrieb

Maßnahme 5.4:

Kreisfahrplan erhalten und Fahrplanauskunft laufend aktualisieren Elektronische Fahrplanauskünfte mit Buchungsfunktion ausstatten

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, der 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) und -Apps (z. B. VBN-App oder DB-Navigator) 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. Mittlerweile können über die Apps auch Fahrkarten gekauft werden.

In den elektronischen Fahrplanauskünften werden gerade im ländlichen Raum sinnvollerweise auch Verbindungen mit bedarfsorientierten Angeboten dargestellt. Es wird dabei in der Regel die Telefonnummer für die ASTROW- oder Rufbusfahrt angegeben. Der Fahrgast muss dann die Fahrt telefonisch bestellen. Um den Komfort zu erhöhen, wäre eine Auskunft mit Buchungsfunktion für bedarfsorientierte Verkehre sinnvoll.

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 0421/ 59 60 59 einen telefonischen 24-Stunden-Service an jedem Tag der Woche für die Fahrplanauskunft einschließlich Anregungen und Kritik an. Die Auskunft beinhaltet das gesamte VBN-Gebiet. 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 mit unterschiedlichen Betriebszeiten.

Umsetzung

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

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis, VBN, VNN, VNO

Federführung

VNN/ VBN

Finanzierung

Verkehrsunternehmen, Landkreis, VBN/ ZVBN für VBN-Auskunft

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.

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 5.5:

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 5.6:**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.

Nach den VBN-Beförderungsbedingungen (§ 4 (3) Verhalten der Fahrgäste) dürfen die Fahrgäste die Fahrzeuge nur an den Haltestellen betreten und verlassen. Ausnahmen bedürfen der Zustimmung des Personals.

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

4.3.6 Schienenverkehr

Maßnahme 6.1:

Reaktivierung der Strecke Stade – Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck

Erläuterung

Unbeachtet 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.

Gegenwärtig lässt die evb untersuchen, ob die Strecke für den SPNV reaktiviert werden kann. Ein positives Ergebnis (ggf. auch nur auf dem Teilabschnitt Stade – Bremervörde) würde der Landkreis Rotenburg (Wümme) begrüßen und entlang der Strecke gegebenenfalls Anpassungen im straßengebundenen Verkehr (Zu- und Abbringerverkehre) vornehmen.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

LNVG, evb

Federführung

LNVG

Finanzierung

LNVG

Maßnahme 6.2:

Reaktivierung der Strecke Bremervörde – Zeven – Rotenburg (Wümme)

Erläuterung

Unbeachtet 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.

Gegenwärtig lässt die evb untersuchen, ob die Strecke für den SPNV reaktiviert werden kann. Ein positives Ergebnis würde der Landkreis Rotenburg (Wümme) begrüßen und entlang der Strecke gegebenenfalls Anpassungen im straßengebundenen Verkehr (Zu- und Abbringerverkehre) vornehmen.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

LNVG, evb

Federführung

LNVG

Finanzierung

LNVG

Maßnahme 6.3:**Reaktivierung der Strecke Zeven – Tostedt****Erläuterung**

Unbeachtet 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.

Gegenwärtig lässt die evb untersuchen, ob die Strecke für den SPNV reaktiviert werden kann. Ein positives Ergebnis würde der Landkreis Rotenburg (Wümme) begrüßen und entlang der Strecke gegebenenfalls Anpassungen im straßengebundenen Verkehr (Zu- und Abbringerverkehr) vornehmen.

Umsetzung

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

Beteiligte
LNVG, evb

Federführung

LNVG

Finanzierung

LNVG

Maßnahme 6.4:**Anbindung Fernverkehr verbessern****Erläuterung**

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 Flixtrain (oder ein anderer Anbieter) beispielsweise in Rotenburg (Wümme) halten.

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.

Umsetzung

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

Beteiligte

LNVG, DB Fernverkehr, z. B. Flixtrain

Federführung

LNVG

Finanzierung

LNVG

Maßnahme 6.5:**Verbesserung der Bahnhöfe, Erreichbarkeit mit Standardbussen ermöglichen****Erläuterung**

Unbeachtet 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.

Der Ausbau der Infrastruktur im Bereich Park+Ride und Bike+Ride soll weiter vorangetrieben werden, vorzugsweise mit Ladepunkten für Elektromobilität. Dabei ist besonders bei den Fahrradabstellanlagen auf Sicherheit und geeignete, zeitgemäße Anlehnbügel zu achten.

Für eine gute Vernetzung zwischen Bus und Bahn sind auch gute Verknüpfungshaltestellen wichtig. Dazu gehört auch, dass Linienbusse die Bahnhöfe gut erreichen können. Daher sollten perspektivisch an den Bahnhöfen Sottrum und Lauenbrück An- und Abfahrmöglichkeiten für Standardbusse geschaffen werden. Dazu gehört auch ggf. gute Buswendemöglichkeiten vorzusehen.

Umsetzung

<input type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input checked="" type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	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 Grundlinienetz 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.

Auf den Hauptnetzlinien 630 (Zeven – Tarmstedt – Bremen), 640 (Bremervörde – Oerel – Gnarrenburg – Osterholz-Scharmbeck), 800 (Bremervörde – Zeven – Rotenburg (Wümme)), 880 (Rotenburg (Wümme) – Bothel – Visselhövede) und 3860 (Zeven – Sittensen – Tostedt) ist der aktuelle Fahrplan 2022 zu erfüllen.

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

4.4.3 Zeitliche Verteilung

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

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

Tabelle 4.4-1: 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 Hauptliniennetz

Im Kapitel 4.3.1 ist ein Hauptliniennetz 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 Hauptliniennetz 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. Rückfahrtmöglichkeiten 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 (Sonnabend und Sonn- und Feiertag) auch über das Hauptliniennetz hinaus sind wünschenswert. Der Schwerpunkt wird jedoch auf Angebotsverbesserungen auf den Hauptlinien gelegt.

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

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

Literaturverzeichnis

Daten des Niedersächsischen Landesamtes für Statistik

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 2022

Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG) 1998, zuletzt geändert 2007

Personenbeförderungsgesetz 1990, zuletzt geändert 2017

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

Regionales Raumordnungsprogramm 2020 für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Verkehrerschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV, VDV Schrift 4, 01/2019

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: Verbindungsqualität II (Reisezeit zum Mittelzentrum)
 - Anlage 3-6: Verbindungsqualität III (Reisezeit zum Oberzentrum)
 - Anlage 4-1: VNO-Haltstellenkonzept
 - Anlage 4-2: Haltestellen, deren barrierefreier Ausbau zurückgestellt ist
-



Beschlussvorlage Schulverwaltungs- und Kulturamt Tagesordnungspunkt: 6		Drucksachen-Nr.: 2021-26/0156		
		Status: öffentlich		
		Datum: 22.04.2022		
Termin	Beratungsfolge:	Abstimmungsergebnis		
		Ja	Nein	Enthalt.
03.05.2022	Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr			
04.05.2022	Kreisausschuss			

Bezeichnung:

Einführung eines Jugendtickets im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Sachverhalt:

In der Sitzung des Wirtschafts- und Verkehrsausschusses am 02.12.2021 wurden die Pläne der Landesregierung zur Förderung von regionalen Schüler- und Azubi-Tickets und die Mindeststandards für die Inanspruchnahme einer Förderung vorgestellt. Mittlerweile hat der Landesgesetzgeber durch den am 01.01.2022 in Kraft getretenen § 7e des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) beschlossen, den kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern, in deren Zuständigkeitsbereich Schüler- und Azubi-Tickets angeboten werden und die die festgelegten Mindeststandards einhalten, ab dem Kalenderjahr 2022 je Kalenderjahr eine Finanzhilfe für dieses Verkehrsangebot zu gewähren. Auf den Landkreis Rotenburg (Wümme) entfällt danach ein Betrag in Höhe von 391.905 Euro (Anlage 3 zu § 7e Satz 1 NNVG).

Der Kreisausschuss hat am 16.12.2021 beschlossen, möglichst zum 01.08.2022 ein regionales Schüler- und Auszubildendenticket zum monatlichen Abo-Preis von anfänglich 30 Euro im Landkreis Rotenburg (Wümme) einzuführen, welches mindestens im gesamten Kreisgebiet gelten soll. Darüber hinaus wurde eine weitergehende Anbindung an den HVV und/oder den VBN/ZVBN angestrebt.

Der Landkreis Rotenburg (Wümme) war von Anfang an bestrebt, das regionale Schüler- und Auszubildendenticket neben dem straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auch im gesamten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Kreisgebiet einzuführen. Hierfür wäre eine Kooperation mit dem HVV erforderlich, da nur der HVV-Tarif auf allen Schienenstrecken im gesamten Kreisgebiet für Zeitkarten gilt. Die eigenen Planungen des HVV auf Einführung des regionalen Schüler- und Auszubildendenticket sind jedoch noch nicht abgeschlossen. Auch ein Einführungstermin steht noch nicht fest und eine Abstimmung mit den Mitgliedskommunen ist noch nicht erfolgt. Der Landkreis wird eine weitergehende Anbindung an den HVV weiterverfolgen.

Hingegen sind die Verhandlungen mit dem VBN/ZVBN weit vorangeschritten. Der VBN sowie der ZVBN haben beschlossen, zum 01.08.2022 im gesamten VBN-Gebiet ein Jugendticket unter der Marke „TIM“ einzuführen. Dieses Jugendticket wird im gesamten VBN-Tarifgebiet und damit auch auf den Bahnstrecken in den ZVBN-assoziierten Gemeinden im Landkreis Rotenburg (Wümme) gelten. Darüber hinaus soll es im ROW-Tarif anerkannt werden und damit auch in den nicht assoziierten Gemeinden des Landkreises Rotenburg (Wümme) im straßengebundenen ÖPNV gelten.

Das Jugendticket wird im freien Verkauf für anfänglich 30 Euro pro Monat erhältlich sein. Spätere Kostenerhöhungen sind im Rahmen der allgemeinen Preisentwicklungen möglich. Darüber hinaus sollen es anspruchsberechtigte Schüler und Schülerinnen im Sinne der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Rotenburg (Wümme) anstelle der bisherigen Schülersammelzeitkarten erhalten.

Folgekosten für das Jugendticket würden spätestens mit Einführung einer Chip-Kartenlösung anfallen (voraussichtlich Schuljahr 2023/2024) und wären noch gesondert zwischen VBN GmbH und dem Landkreis Rotenburg (Wümme) zu vereinbaren. Für das Schuljahr 2022/2023 erfolgt die Ausgabe als entsprechend angepasstes Papierticket durch die Verkehrsunternehmen. Entstehende Kosten für die Ausgabe des Jugendtickets im freien Verkauf in den nicht-assoziierten Bereichen werden dem Landkreis Rotenburg (Wümme) gesondert in Rechnung gestellt.

Der Ausgleich von Mindereinnahmen für die Nutzung des Jugendtickets im straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Rotenburg (Wümme) soll zwischen dem Landkreis Rotenburg (Wümme) und den betroffenen Verkehrsunternehmen im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages (Omnibusbetrieb von Ahrentschildt GmbH) bzw. der Allgemeinen Vorschrift (Weser-Ems-Busverkehr GmbH) erfolgen.

Der Ausgleich der von der VBN GmbH ermittelten Mindereinnahmen für den SPNV im assoziierten Bereich sowie für die VBN-weite Nutzung des Jugendtickets aus dem nicht assoziierten Bereich des Landkreises Rotenburg (Wümme) sollen vertraglich geregelt werden.

An Gesamtkosten für den Landkreis Rotenburg (Wümme) werden anfänglich rund 400.000 Euro pro Jahr gerechnet. Dies ist unwesentlich mehr als die o.g. Landesförderung.

Beschlussvorschlag:

- 1) Der Landkreis Rotenburg (Wümme) führt zum 01.08.2022 im Einvernehmen mit den Konzessionären Weser-Ems-Busverkehr GmbH und Omnibusbetrieb von Ahrentschildt GmbH das VBN-Jugendticket (TIM) ein.
- 2) Es wird ein Vertrag zwischen dem Landkreis Rotenburg (Wümme) und der VBN GmbH mit folgenden Eckpunkten abgeschlossen:
 - Ausgleich der von der VBN GmbH ermittelten Mindereinnahmen für den SPNV im assoziierten Bereich des Landkreis Rotenburg (Wümme)
 - Ausgleich der von der VBN GmbH ermittelten Mindereinnahmen für die VBN-weite Nutzung des Jugendtickets aus dem nicht assoziierten Bereich des Landkreises Rotenburg (Wümme)
 - Gegenrechnung der erzielten Mehrerlöse für das Jugendticket im freien Verkauf aus dem nicht-assoziierten Bereich bei der Ermittlung der Mindereinnahmen durch die VBN GmbH



Mitteilungsvorlage Straßenverkehrsamt Tagesordnungspunkt: 7		Drucksachen-Nr.: 2021-26/0150 Status: öffentlich Datum: 22.04.2022
Termin	Beratungsfolge:	
03.05.2022	Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr	

Bezeichnung:

Anpassung der Taxitarife im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Sachverhalt:

Die vom Taxigewerbe im Pflichtfahrgebiet Landkreis Rotenburg (Wümme) zu erhebenden Tarife werden in der Verordnung zur Regelung des Taxenverkehrs verbindlich festgesetzt. Die letztmalige Anpassung der Tarife erfolgte zum 01.02.2015.

Bereits seit Jahren befassen sich die Landkreise Cuxhaven, Osterholz, Stade, Rotenburg (Wümme) und Verden, die einen gemeinschaftlichen Taxitarif festgesetzt haben, mit der Anpassung. Insbesondere aufgrund der mehrfachen Anhebung des Mindestlohnes und allgemeiner Preissteigerung beantragte der Gesamtverband Verkehrsgewerbe (GVN) am 15.03.2021 die Anhebung der Beförderungsentgelte und des Zuschlags für Großraumtransporte sowie die Einführung eines Rollstuhlzuschlags für nicht umsetzbare Rollstühle.

Aufgrund der Pandemie und der nicht seriös vorhersehbaren Auswirkungen wurde die Überarbeitung vorübergehend zurückgestellt; die existierenden Tarife befinden sich landesweit nach wie vor im mittleren Bereich.

Ende Januar 2022 wurde das Unternehmen Linne & Krause mit der Überarbeitung eines bereits im März 2020 erstellten Gutachtens beauftragt, dessen Ergebnis hier seit dem 22.04.2022 vorliegt (Anlage 1).

Im Ergebnis schlägt der Gutachter eine Anpassung der Tarife vor, die über dem Antrag des GVN liegt, aber noch unterhalb der aktuellen Kostensteigerung, weil auch die Kaufkraft der Fahrgäste sinkt.

Bereits Ende 2021 hielten im Rahmen einer Befragung die Unternehmen im Landkreis Rotenburg (W.) mehrheitlich eine Erhöhung der Tarife im Jahr 2022 für erforderlich. Die Unternehmen werden zu dem konkreten Vorschlag aktuell erneut angehört.

Die Beförderungsentgelte im Taxiverkehr sollen in der vom Gutachter vorgeschlagenen und mit den Nachbarlandkreisen Cuxhaven, Osterholz, Stade und Verden abgestimmten Höhe festgesetzt werden. Ein Zuschlag für angeforderte barrierefreie Fahrzeuge und Großraumtransport von mehr als 4 Fahrgästen soll in gleicher Höhe von 7 Euro festgesetzt werden, eine Erhöhung des Grundpreises in Randzeiten nicht erfolgen.

Die Beschlussfassung über die neuen Tarife im Rahmen der Anpassung der entsprechenden Verordnung erfolgt nach Abschluss der Anhörung der Unternehmen und Abstimmung mit den Nachbarlandkreisen voraussichtlich in der Kreistagssitzung am 23.06.22 (Vorberatung Kreisausschuss am 09.06.).

In Vertretung

(von Ostrowski)

Tarifanalyse

zur
Wirtschaftlichkeit der Entgelte
im Taxigewerbe der Landkreise
im ehemaligen Regierungsbezirk Stade

Landkreis Stade
Landkreis Verden
Landkreis Osterholz
Landkreis Cuxhaven
Landkreis Rotenburg / Wümme

April 2022

INHALT

1	AUFGABENSTELLUNG	3
2	TAXITARIFE IM LICHTE DES ÖRTLICHEN MARKTGESCHEHENS	5
2.1	Kaufkraft und Inflation	6
2.2	Wirtschaftliche Relevanz der Taxitarife.....	7
3	ANPASSUNGSBEDARF	8
3.1	Anpassungsbedarf laut Tarifantrag der GVN von März 2021.....	9
3.2	Anpassungsbedarf im tariflichen Umfeld	11
3.3	Anpassungsbedarf durch Gesetzlichen Mindestlohn	14
3.4	Anpassungsbedarf durch Betriebskosten	15
3.5	Anpassungsbedarf strukturell	17
4	TARIFLICHER ANPASSUNGSBEDARF UND EMPFEHLUNGEN	18

1 AUFGABENSTELLUNG

Kurz vor Ausbruch der SARS-COV-19-Pandemie (im Folgenden: Corona-Pandemie) hatten uns die Landkreise des ehemaligen Regierungsbezirks Stade (im Folgenden auch: Untersuchungsgebiet) mit der Erstellung eines Gutachtens zur Wirtschaftlichkeit der örtlichen Taxientgelte beauftragt. Mit Ausnahme der Stadt Cuxhaven haben die Landkreise Stade, Cuxhaven, Osterholz, Rotenburg / Wümme und Verden einen gemeinschaftlichen Taxitarif (im Folgenden: Gemeinschaftstarif).

Während der Pandemie musste die Frage der Taxitarife zunächst zurückgestellt werden. Ende Januar 2022 wurden wir aber erneut mit der Aktualisierung unseres zwischenzeitlich veralteten Gutachtens beauftragt.

Maßgeblich für die Beurteilung der Beförderungsentgelte und -bedingungen ist § 51 Abs. 3 PBefG, der auf das Tariffindungsverfahren von § 39 Abs. 2 PBefG verweist. Diese Bestimmung fordert eine Berücksichtigung der „*wirtschaftlichen Lage*“ des örtlichen Taxigewerbes.

Zugleich ist aber auch das öffentliche Interesse an leistungsgerechten und erschwinglichen Taxipreisen zu berücksichtigen. Dabei ist das Gemeinwohl mit dem berechtigten Gewinninteresse der Taxenunternehmen auf dem Wege eines Interessenausgleichs in Einklang zu bringen (vgl. BVerfG, Beschl. v. 25.5.1976).

In Folge der Corona-Pandemie durchläuft das gesamte deutsche Taxigewerbe zurzeit eine existenzielle Krise, deren Auswirkung bislang kaum abzuschätzen ist – ähnlich wie im Tourismus oder in der Gastronomie. Der russische Angriff auf die Ukraine und die dagegen verhängten Wirtschaftssanktionen bringen weitere wirtschaftliche Belastungen, die u.a. zu sprunghaft steigenden Kraftstoffkosten und zum Anheizen der Inflation führen. In dieser Situation wird die kürzlich beschlossene Anhebung des gesetzlichen Mindestlohns auf 12,00 € / Std. ab Oktober 2022 zu einer weiteren schweren Herausforderung für das Gewerbe. Das vorliegende Tarifgutachten stellt auf einen künftig wieder „normalen“ Geschäftsgang ab.

Das Gutachten ist Teil einer Serie von Tarifgutachten, die wir zurzeit erstellen bzw. in letzter Zeit erstellt haben – u.a. für die Bundeshauptstadt Berlin, für die Landeshauptstadt Dresden, die Region Hannover, die Stadt Delmenhorst, den Landkreis Harburg sowie für verschiedene Städte und Flächenkreise im gesamten Bundesgebiet. Weiterhin basiert die Untersuchung auf folgenden Materialien:

- **Datenerhebung:** Unsere Kenntnis des Taximarkts basiert im Wesentlichen auf zahlreichen Gutachten zur Funktionsfähigkeit gemäß § 13 Abs. 4 PBefG des Taxigewerbes in Niedersachsen, Nordrhein-Westphalen und vielen anderen Bundesländern. Aktuelle Daten haben wir u.a. bei Untersuchungen in den Landkreisen Vechta, Harburg sowie in der Stadt Delmenhorst und in der Region Hannover gewonnen.
- **Taxikostenindex:** Im Rahmen unserer bundesweiten Arbeit beobachten wir seit vielen Jahren besonders die Kostenentwicklung im deutschen Taxigewerbe. Unser darauf aufbauender Taxikostenindex liefert einen belastbaren Maßstab für die Kostenentwicklung der Branche und wurde an die aktuelle Kostensituation angepasst.
- **Tarifdatenbank:** Kontinuierlich beobachten wir bundesweit zudem die Entwicklung der Taxitarife. Damit können wir einen Referenzrahmen für die örtliche Tarifsituation bereitstellen.
- **Digitale Tourendaten:** Auf unsere Bitte hin haben uns einige Betriebe digital erfasste Tourendaten zur Auswertung überlassen, die detaillierten Einblick in das Fahrgeschehen liefern.

2 TAXITARIFE IM LICHT DES ÖRTLICHEN MARKTGESCHEHENS

Für tarifpolitische Entscheidungen sind die örtlichen Gegebenheiten in Rechnung zu stellen. Daher werden zunächst folgende Aspekte untersucht:

- **Kaufkraft:** Die Erschwinglichkeit der Taxitarife hängt aus Fahrgastsicht auch von der örtlichen Kaufkraft ab, die zurzeit durch eine massive Inflationswelle beeinträchtigt wird.
- **Wirtschaftliche Relevanz:** Welcher Stellenwert kommt dem amtlichen Taxitarif in betriebswirtschaftlicher Sicht zu? Wie hoch ist der Anteil klassischer Tariffahrten im Tarifgebiet?

2.1 Kaufkraft und Inflation

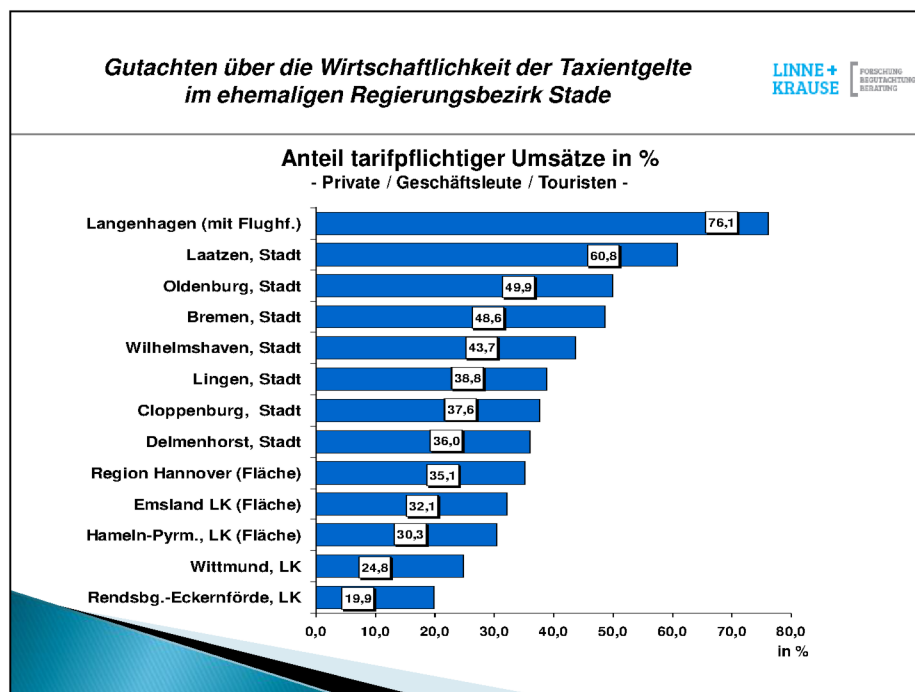
Hinsichtlich der grundlegenden Parameter bildet das Tarifgebiet keinen einheitlichen Wirtschaftsraum:

TAB. 1: KAUFKRAFT IN AUSGEWÄHLTEN LANDKREISEN 2021	
IN % VOM BUNDESDURCHSCHNITT	
Landkreis / Stadt	
Landkreis Harburg	116,9
Hansestadt Hamburg	109,2
Landkreis Verden	104,7
Landkreis Stade	104,3
Landkreis Osterholz	102,1
Landkreis Oldenburg	101,3
Stadt Oldenburg (Oldenburg)	100,4
Landkreis Rotenburg (Wümme)	98,1
Landkreis Lüneburg	97,9
Landkreis Cuxhaven	95,8
Landkreis Heidekreis	92,7
Landkreis Uelzen	92,6
Hansestadt Bremen	92,3
Stadt Cuxhaven	90,1
Stadt Bremerhaven	80,8
Q: Michael Bauer Research GmbH, Nürnberg	

- **Kaufkraft:** Insgesamt lag die regionale Kaufkraft 2021 annähernd auf Bundesniveau (100%), wobei jedoch örtliche Schwankungen ($\pm 5\%$) zu beobachten sind. An der Spitze rangieren die Landkreise Verden und Stade, wohingegen der Landkreis Cuxhaven das „Schlußlicht“ bildet.
- **Inflation:** Die Kaufkraft wird durch einen massiven Inflationsschub von rund 3% im Jahr 2021 und 7,3% im ersten Quartal 2022 beeinträchtigt. Befeuert wird die Geldentwertung im Wesentlichen durch die wachsende Staatsverschuldung infolge der Corona-Pandemie sowie durch die sprunghafte Verteuerung der Energiepreise als Folge des Ukraine-Krieges.

2.2 Wirtschaftliche Relevanz der Taxitarife

Taxitarife haben in Flächenkreisen nur begrenzten Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit des Taxigewerbes. Erlöse werden hier überwiegend mit Krankenfahrten, Schülerfahrten und mit Fahrten für Menschen mit Behinderung erwirtschaftet. Diese werden in aller Regel auf Basis außertariflicher Sondervereinbarungen mit den Krankenkassen abgerechnet. Allerdings orientieren sich die Sondervereinbarungen an den amtlichen Taxitarifen, wobei zum Teil erhebliche Preisabschläge eingeräumt werden.



In aller Regel gilt: je urbaner der örtliche Markt, desto höher der Anteil der Fahrten, die zum Taxitarif gefahren werden. Für das Untersuchungsgebiet liegen keine Zahlen vor. Vergleichszahlen aus der (weiteren) Region belegen aber den Zusammenhang: Während vor der Pandemie beispielsweise in den großstädtisch geprägten Städten Langenhagen (Flughafen) und Laatzen (Messe) die Erlöse zu rund drei Viertel tarifgebunden waren, sinkt der Anteil in der Fläche in Normalzeiten zuweilen auf rund 20%. Auch im Untersuchungsgebiet dürfte der Anteil tarifgebundener Fahrten zwischen ca. 20% und ca. 40% rangieren – je nach örtlicher Gegebenheit. Sogar in Großstädten wie Bremen oder Oldenburg wurden nur knapp die Hälfte der Erlöse „auf Uhr“ gefahren.

3 ANPASSUNGSBEDARF

Der aktuelle Gemeinschaftstarif gilt bereits seit 2015. Welcher tarifliche Anpassungsbedarf ist zu erkennen und zu vertreten? In diesem Zusammenhang werden folgende Aspekte untersucht:

- **Tarifanträge:** Welche Erwartungen haben die Taxiunternehmen? Welche Entgelte wurden beantragt?
- **Tarifliches Umfeld:** Wo stehen die Tarife heute im tariflichen Umfeld? Besteht aus diesem Blickwinkel Nachholbedarf?
- **Personalkosten:** Anlass zur Tarifanpassung ergibt sich regelmäßig aus der laufenden Anpassung des gesetzlichen Mindestlohns. Welche Auswirkung haben die bis Herbst 2022 vorgesehenen Anpassungen?
- **Betriebskosten:** In welchem Umfang haben sich seit der letzten Tarifanpassung die Betriebskosten verändert? Wie ist die aktuelle Kostensituation?
- **Neue Kosten:** Welche absehbaren Kosten bringt z.B. das im August 2021 in Kraft getretene neue PBefG?
- **Struktureller Anpassungsbedarf:** Besteht Bedarf, die aktuelle Tarifstruktur zu ändern?

3.1 Anpassungsbedarf laut Tarifiertrag der GVN von März 2021

Die Erwartungen des örtlichen Taxigewerbes kommen durch einen Antrag des Gesamtverbandes Verkehrsgewerbe Niedersachsen e.V. (GVN) vom 12. März 2021 zum Ausdruck. Gewünscht war eine Tarifieranpassung „im Laufe des Jahres 2021“. In der Wirkung läuft der Antrag auf eine Anhebung um rund 22% hinaus. Im Einzelnen umfasst er folgende Eckpunkte:

TAB. 2: VERGLEICH - AKTUELLER TARIF VS. GVN-ANTRAG VON MÄRZ 2021

Tarifelemente	aktuell	Antrag GVN		
	Tarif	Tarif	Veränderung	
	in €	in €	in €	in %
Grundpreis (einschl. 800 m bzw. 195 Sek.)	5,00 €	6,00 €	1,00 €	20,0%
Kilometerentgelt	2,10 €	2,60 €	0,50 €	23,8%
Großraum ab 5. Fahrgast	5,00 €	10,00 €	5,00 €	100,0%
Neu: Rollstuhlzuschlag	0 €	15,00 €	15,00 €	neu
Fehlturn (von Fahrgast verschuldet)	5,00 €	10,00 €	5,00 €	100,0%
Wartezeit je Stunde	31,00 €	36,00 €	5,00 €	16,1%
Beispieltouren (max. 4 Fahrgäste)				
3 km Tour (ohne Wartezeit)	9,62 €	11,72 €	2,10 €	21,8%
5 km Tour (inkl. 5 min Wartezeit)	16,40 €	19,92 €	3,52 €	21,4%
10 km Tour (inkl. 5 min Wartezeit)	26,90 €	32,92 €	6,02 €	22,4%

Der aktuelle Taxitarif ist übersichtlich strukturiert. Er kennt weder eine Unterscheidung nach Haupt- und Nebenverkehrszeit noch eine Kilometerstaffelung. Charakteristisch ist der recht hohe Grundbetrag, der die ersten 800 m Fahrstrecke bzw. die ersten 195 Wartesekunden einschließt. Laut Antrag soll die Tarifstruktur im Wesentlichen beibehalten bleiben. Neu ist jedoch ein Rollstuhlzuschlag für nicht umsetzbare Fahrgäste.

Die Tarifierung wird in erster Linie mit der Kostensteigerung begründet, ohne dass dafür aber konkrete Zahlen benannt werden:

- **Mindestlohn:** Im Mittelpunkt steht der Gesetzliche Mindestlohn, wobei die Antragsteller erst auf den bis Juli 2022 absehbaren Lohn von 10,45 € / Std. abstellen. Die weitere Anhebung auf 12,00 € / Std. ist somit noch nicht eingepreist.
- **Verbraucherpreise:** Daneben wird in dem Antrag von März 2021 auf die gestiegenen Verbraucherpreise (seit 2015: ca. 6,9%) verwiesen. Exemplarisch werden die Tarife des HVV herangezogen, die seit 2015 um 11,9% gestiegen sind. In letzter Zeit ist jedoch ein massiver Preisanstieg zu verzeichnen.
- **Betriebskosten:** Eher cursorisch geht der Antrag auf die gestiegenen Kraftstoffkosten ein. Aber: Bei Antragstellung kostete Diesel noch (brutto) 1,31 € / Liter. Heute liegt der Preis dagegen bei 2,00 € / Liter. In der Spitze waren es sogar zeitweise 2,30 € / Liter.
- **Corona-Pandemie:** Weiten Raum nimmt der massive Nachfragerückgang durch die Corona-Pandemie ein, die nicht zuletzt dazu geführt hat, dass etwaige Rücklagen mittlerweile aufgezehrt sind.
- **Rollstuhlzuschlag:** Die Einführung des Rollstuhlzuschlags wird mit den Anschaffungskosten für Spezialfahrzeuge und hohem zeitlichen Aufwand pro Auftrag („wenigstens 10 Minuten“) begründet.

3.2 Anpassungsbedarf im tariflichen Umfeld

Wo steht der örtliche Taxitarif in der deutschen Tariflandschaft? Um Vergleichbarkeit zwischen unterschiedlichen Tarifmodellen zu schaffen, haben wir die Entgelte für drei typische Beispieltouren in der Hauptverkehrszeit berechnet:

- **3-km-Tour** (ohne Wartezeit)
- **5-km-Tour** (einschließlich 5 min. Wartezeit)
- **10-km-Tour** (einschließlich 5 min. Wartezeit).

Besonders teuer ist Taxifahren in Sachsen-Anhalt, Thüringen und Baden-Württemberg; günstig dagegen z.B. in Bayern. Niedersachsen liegt bundesweit im Mittelfeld.

**TAB. 3: TAXIENTGELTE IN BUNDESLÄNDERN / REGIERUNGSBEZIRKEN
HAUPTVERKEHRSZEIT / STANDARDFAHRZEUG (STAND DEZ. 2021)**

Bundesland / Regierungsbezirk	Beispieltouren		
	3 km ohne WZ	5 km + 5 min WZ	10 km + 5 min WZ
Hansestadt Bremen (Antrag)	12,10 €	19,85 €	32,35 €
Ø RB Freiburg	11,53 €	19,33 €	30,41 €
Hansestadt Bremen (alt)	10,40 €	17,30 €	28,30 €
Ø Sachsen-Anhalt	11,19 €	17,86 €	28,29 €
Ø Thüringen	11,05 €	17,95 €	28,28 €
Ø RB Tübingen	10,32 €	17,32 €	28,18 €
Ø RB Karlsruhe	10,78 €	17,60 €	28,10 €
Ø RB Stuttgart	10,45 €	17,51 €	27,98 €
Ø RB Köln	10,13 €	17,09 €	27,73 €
Ø Saarland	10,20 €	16,73 €	27,73 €
Ø Niedersachsen	10,17 €	16,80 €	27,20 €
RB Stade (ehemalig)	9,62 €	16,40 €	26,90 €
Ø RB Düsseldorf	9,70 €	15,91 €	26,36 €
Ø Sachsen	10,61 €	16,67 €	26,21 €
Ø RB Mittelfranken	10,13 €	16,51 €	25,58 €
Ø Mecklenburg-Vorpommern	10,91 €	17,06 €	25,20 €
Ø Schleswig-Holstein	9,44 €	16,04 €	25,09 €
Ø RB Oberfranken	9,74 €	16,02 €	25,09 €
Ø RB Schwaben	9,56 €	15,81 €	25,01 €
Ø Brandenburg	9,74 €	15,84 €	24,82 €
Ø RB Oberbayern	9,50 €	15,68 €	24,80 €
Bundeshauptstadt Berlin	10,60 €	15,20 €	24,75 €
Ø Rheinland-Pfalz	9,09 €	15,34 €	24,75 €
Ø RB Oberpfalz	9,27 €	15,44 €	24,66 €
Ø RB Unterfranken	9,35 €	15,16 €	24,15 €
Ø RB Niederbayern	9,03 €	15,15 €	24,14 €
Q.: Genehmigungsbehörden			

TAB. 4: TAXITARIFE IN NIEDERSACHSEN
HAUPTVERKEHRSZEIT / STANDARDFAHRZEUG (STAND FEBR. 2022)

<u>Landkreise / Städte</u>	gültig seit	Beispieltouren		
		3 km (ohne WZ)	5 km (5 min WZ)	10 km (5 min WZ)
LK Helmstedt	Jan 19	14,65 €	24,30 €	42,80 €
LK Harburg	Apr 19	11,90 €	19,61 €	32,11 €
Stadt Delmenhorst	Dez 18	10,80 €	18,55 €	31,05 €
Region Hannover	Mai 21	10,70 €	18,05 €	29,55 €
LK Göttingen	Apr 19	11,60 €	18,50 €	29,50 €
LK Aurich	Aug 19	11,30 €	18,42 €	28,92 €
Stadt Emden	Mai 19	11,30 €	18,42 €	28,92 €
LK Schaumburg	Jan 19	10,80 €	17,40 €	28,90 €
Stadt Oldenburg	Jan 22	11,30 €	18,62 €	28,62 €
LK Goslar	Jan 20	10,90 €	17,82 €	28,32 €
LK Friesland	Feb 19	10,40 €	17,52 €	28,02 €
LK Wittmund	Apr 19	11,30 €	17,50 €	28,00 €
LK Heidekreis	Apr 19	10,20 €	16,47 €	27,97 €
Stadt Wilhelmshaven	Mrz 19	10,30 €	17,42 €	27,92 €
LK Holzminden	Aug 20	10,00 €	16,90 €	27,90 €
Stadt Wolfsburg	Sep 20	11,30 €	17,17 €	27,67 €
LK Northeim	Jun 19	11,30 €	17,55 €	27,55 €
Ø Niedersachsen		10,17 €	16,80 €	27,20 €
LK Diepholz	Nov 19	9,70 €	16,57 €	27,07 €
Stadt Salzgitter	Jan 19	10,80 €	17,05 €	27,05 €
RB Stade (ehemalig)	Feb 15	9,62 €	16,40 €	26,90 €
LK Hildesheim	Feb 15	9,70 €	16,07 €	26,57 €
LK Leer	Mrz 19	10,70 €	17,00 €	26,50 €
LK Wesermarsch	Apr 17	9,50 €	16,08 €	26,08 €
LK Gifhorn	Jan 19	10,20 €	16,55 €	26,05 €
LK Ammerland	Apr 19	9,50 €	16,00 €	26,00 €
LK Cloppenburg	Mai 19	9,50 €	16,00 €	26,00 €
LK Oldenburg	Mai 19	9,50 €	16,00 €	26,00 €
LK Vechta	Mai 19	9,50 €	16,00 €	26,00 €
LK Uelzen	Jun 19	9,40 €	15,90 €	25,90 €
LK Lüneburg	Mai 18	9,50 €	15,78 €	25,78 €
LK Nienburg/Weser	Apr 15	9,50 €	15,54 €	25,54 €
Stadt Hannover	Feb 15	9,40 €	15,70 €	25,20 €
LK Celle	Jan 15	9,80 €	16,21 €	25,01 €
Stadt Osnabrück	Jan 15	8,60 €	14,85 €	24,85 €
LK Emsland	Jul 19	9,50 €	15,83 €	24,83 €
Stadt Braunschweig	Jan 15	10,00 €	15,77 €	24,77 €
LK Grafschaft Bentheim	Jul 19	9,30 €	15,63 €	24,63 €
LK Hameln-Pyrmont	Apr 15	8,70 €	15,00 €	24,50 €
LK Peine	Feb 15	9,00 €	15,00 €	24,50 €
LK Lüchow-Dannenberg	Jan 15	8,98 €	14,82 €	24,22 €
LK Wolfenbüttel	Feb 15	9,40 €	14,60 €	22,60 €

Q: Genehmigungsbehörden

In Niedersachsen rangieren die Landkreise des ehemaligen Regierungsbezirks Stade wiederum ebenfalls im Mittelfeld – trotz des bereits „hohen Alters“ von nunmehr 7 Jahren. Zu den Spitzenreitern in Niedersachsen zählen die Landkreise Helmstedt und Harburg. Letzterer plant aber auch eine substantielle Anpassung. Für die Hansestadt Bremen liegt zurzeit ein Antrag vor, der eine Anhebung um rund 15% vorsieht.

3.3 Anpassungsbedarf durch Gesetzlichen Mindestlohn

Die Personalkosten stellen im Taxigewerbe die bedeutendste Kostengröße dar. Sie machen rund 55% bis 60% der Gesamtkosten aus. Nur wenige Taxibetriebe – das galt auch schon vor der Corona-Pandemie – sind in der Lage, mehr als den Gesetzlichen Mindestlohn zu bezahlen, sodass dessen Entwicklung zentrale Benchmarkfunktion für die Personalkosten besitzt. Seit Inkrafttreten des aktuellen Tarifs wurde der gesetzliche Mindestlohn bereits sechsmal angehoben. Zwei weitere Anpassungen stehen noch in diesem Jahr bevor.

TAB. 5: GESETZLICHER MINDESTLOHN AUSWIRKUNG AUF GESAMTKOSTEN						
Jahr	Std. Lohn in €	in €	in %	kumuliert in %	Anteil Personalkosten an Gesamtkosten	
					55%	60%
01.01.2015	8,50 €					
01.01.2017	8,84 €	0,34 €	4,0%	4,0%	2,2%	2,4%
01.01.2019	9,19 €	0,35 €	4,0%	8,1%	4,5%	4,9%
01.01.2020	9,35 €	0,16 €	1,7%	10,0%	5,5%	6,0%
01.01.2021	9,50 €	0,15 €	1,6%	11,8%	6,5%	7,1%
01.07.2021	9,60 €	0,10 €	1,1%	12,9%	7,1%	7,8%
01.01.2022	9,82 €	0,22 €	2,3%	15,5%	8,5%	9,3%
01.07.2022	10,45 €	0,63 €	6,4%	22,9%	12,6%	13,8%
01.10.2022	12,00 €	1,55 €	14,8%	41,2%	22,6%	24,7%

- **Anpassung Januar 2022:** Bis Anfang 2022 wurde der Mindestlohn in mehreren Etappen auf 9,82 € / Std. erhöht. Das entspricht einem kumulierten Plus von ca. 15,5% gegenüber 2015. Bei einem Personalkostenanteil von 55% bis 60% schlägt das mit rund 8,5% bis 9,3% also um **rund 9%** auf die Gesamtkosten durch.
- **Anpassung Juli 2022:** Eine weitere deutliche Anpassung auf 10,45 € / Std. steht zum Juli 2022 an. Gegenüber 2015 entspricht das einer Steigerung um ca. 23%, die mit gut **13%** auf die Gesamtkosten durchschlagen wird.
- **Anpassung Oktober 2022:** Ab Oktober 2022 steigt der Mindestlohn noch einmal substanziell auf 12,00 € / Std. Dies entspricht gegenüber 2015 einer Steigerung um rund 41% und einem Anstieg der Gesamtkosten um rund **23,5%**.

3.4 Anpassungsbedarf durch Betriebskosten

Seit vielen Jahren beobachten wir die Betriebskosten im Taxigewerbe. Unseren darauf basierenden **Taxikostenindex** haben wir an die aktuelle Situation angepasst. Er liefert einen belastbaren Maßstab für die Entwicklung der fixen und variablen Kosten. Wegen der aktuellen Verwerfungen in Folge der Corona-Pandemie und des Ukraine-Kriegs haben die für 2022 zugrunde gelegten Werte aber teilweise fiktiven Charakter:

TAB. 6: BETRIEBSKOSTEN IM DEUTSCHEN TAXIGEWERBE (JE FAHRZEUG)				
MEHRWAGENBETRIEB MIT 2 BIS 3 TAXIS				
		2015	März 2022	Veränderung
Pos.	Ø Fahrleistung in km:	65.000	65.000	0,0%
1.	<u>Fixe Kosten</u>			
2.	<i>Rechtsschutz</i>	150,00 €	185,00 €	23,3%
3.	<i>Eichgebühren</i>	65,00 €	108,00 €	66,2%
4.	<i>Hauptuntersuchung</i>	106,00 €	140,00 €	32,1%
5.	<i>Berufsgenossenschaft</i>	550,00 €	635,00 €	15,5%
6.	<i>Telefon</i>	250,00 €	250,00 €	0,0%
7.	<i>Jahresabschluss</i>	800,00 €	1.200,00 €	50,0%
8.	<i>sonstige Gemeinkosten</i>	1.000,00 €	1.200,00 €	20,0%
9.	<i>Abschreibung</i>	7.000,00 €	7.000,00 €	0,0%
10.	<i>Kapitalzins 3,0% - 4,0%</i>	820,00 €	1.100,00 €	34,1%
11.	<i>Kfz-Steuer</i>	350,00 €	350,00 €	0,0%
12.	<i>Disposition / Abrechnung / Einsatzplanung</i>	6.050,00 €	7.000,00 €	15,7%
13.	<i>Versicherung</i>	3.200,00 €	3.600,00 €	12,5%
14.	<i>Fiskaltaxameter / Konformitätsbescheinigung</i>	0,00 €	710,00 €	Neu
15.	<i>Mehrkosten Datenschutz</i>	0,00 €	350,00 €	Neu
16.	<i>Corona-Schutzmaßnahmen</i>	0,00 €	350,00 €	Neu
17.	<i>Rücklage E-Mobilität</i>	0,00 €	1.500,00 €	Neu
18.	Summe Fixe Kosten	20.341,00 €	25.678,00 €	26,2%
19.	<u>Variable Kosten</u>			
20.	<i>Diesel (9 l / 100 km; 0,98 € bzw. 1,68 € netto)</i>	5.750,00 €	9.855,00 €	71,4%
21.	<i>Wartung / Reparatur (0,035 bzw. 0,04 € / km)</i>	2.275,00 €	2.600,00 €	14,3%
22.	Summe Variable Kosten	8.025,00 €	12.455,00 €	55,2%
23.	<u>Kosten (ohne Personalkosten)</u>			
24.	Summe Betriebskosten	28.366,00 €	38.133,00 €	34,4%
25.	Anteil an Gesamtkosten: 40%			13,8%
	Anteil an Gesamtkosten: 45%			15,5%

- **Fixe Kosten:** In einem branchentypischen Betrieb mit 2 bis 3 Taxis und einer Jahresfahrleistung von ca. 65.000 km sind die fixen Kosten seit 2015 um **gut 26%** gestiegen. Dazu beigetragen haben höhere Versicherungsprämien, Dispositions- und Abrechnungskosten aber auch neuartige Kosten für Datenschutz, Corona-Schutzmaßnahmen, Fiskaltaxameter sowie Rücklagen für die im neuen PBefG angestrebte Umstellung auf E-Mobilität.
- **Variable Kosten:** Insgesamt ist bei den variablen Kosten ein Plus von **rund 55%** zu verzeichnen. Unberechenbar sind zurzeit die hochvolatilen Dieselmotorkosten. Aktuell gehen wir von 2,00 € / Liter (netto: 1,68 € / Liter) aus. Seit 2015 haben sich die Treibstoffkosten – nicht zuletzt aufgrund der jüngsten Verwerfungen auf den internationalen Energiemärkten – um mehr als **70%** erhöht. Auch die Ausgaben für Wartung und Reparatur sind um **gut 14%** teurer geworden.

In der Summe errechnet sich seit 2015 somit eine Steigerung der Betriebskosten (ohne Personalkosten) in Höhe von gewichtet **rund 34%**. Die Antragsteller gehen von **rund 23%** aus, wobei die jüngsten Kostensprünge bei den Kraftstoffen noch nicht eingepreist sind.

Auch hier ist zu berücksichtigen, dass der Anteil der Betriebskosten an den Gesamtkosten lediglich 40% bis 45% beträgt. Somit schlagen die Betriebskosten gewichtet mit „nur“ **rund 15%** auf die Gesamtkosten durch.

3.5 Anpassungsbedarf strukturell

Grundsätzlich zu begrüßen ist der beantragte **Rollstuhlzuschlag** für die Beförderung von nicht umsetzbaren Fahrgästen in Spezialfahrzeugen - auch im Lichte des neuen § 64c PBefG, der die Barrierefreiheit im Taxiverkehr zum Ziel erklärt und die Aufgabenträger in die Verantwortung nimmt. Mit dem Rollstuhlzuschlag soll insbesondere die erhöhte Investition abgegolten werden, die bei der technischen Aufrüstung des Fahrzeugs entstehen.

Bislang weisen bundesweit nur wenige Taxitarife spezielle Entgelte für die Beförderung nicht umsetzbarer Fahrgäste aus – in Niedersachsen beispielsweise Stadt und Landkreis Göttingen, wo zusätzlich 15,00 € fällig werden. In den Landkreisen Diepholz und Nordheim werden 10,00 € berechnet. In den Landkreisen Hildesheim und Nienburg werden 5,00 € fällig, sofern der Rollstuhl nicht zusammengeklappt werden kann.

Vielfach werden Rollstuhlfahrten wie Großraumfahrten abgerechnet – meist mit einem gesonderten Zuschlag. Dafür werden aktuell Beträge zwischen 5,00 € bis 7,50 € erhoben. Vorläufig empfehlen wir einen Rollstuhlzuschlag in Höhe des Großraumzuschlags. Perspektivisch besteht hier aber politischer Entscheidungsbedarf auch auf Seiten des Aufgabenträgers.

4 TARIFLICHER ANPASSUNGSBEDARF UND EMPFEHLUNGEN

In der Gesamtbetrachtung sind folgende Faktoren zu berücksichtigen:

- **Tariflandschaft:** Der Gemeinschaftstarif der Landkreise des ehemaligen Regierungsbezirks Stade nimmt derzeit – trotz seines Alters von sieben Jahren – im Bundes- und Regionalvergleich noch eine Mittelposition ein. Allerdings ist bislang fast kein (uns bekannter) deutscher Taxitarif auf den ab Oktober 2022 geltenden Gesetzlichen Mindestlohn von 12,00 € / Std. ausgelegt.
- **Kaufkraft:** Auch die Kaufkraft rangiert im Gebiet der Tarifgemeinschaft um den Bundesdurchschnitt. Allerdings erlebt Deutschland zurzeit einen dramatischen Inflationsschub von rund 3% im Jahr 2021 und zuletzt 7,3% im März 2022. Die Folgen der aktuell verhängten Wirtschaftssanktionen gegen die Russische Föderation werden die Kaufkraft weiter schwächen – in welchem langfristigen Maße, ist noch nicht abzusehen.
- **GVN-Antrag:** Der Antrag des GVN vom März 2021 läuft auf eine Anhebung um rund 22% hinaus, berücksichtigt aber weder den zwischenzeitlich beschlossenen Mindestlohn von 12,00 € / Std. noch die seinerzeit nicht absehbare Explosion der Energiekosten.
- **Personalkosten:** Der Anstieg des Gesetzlichen Mindestlohns von Januar 2015 bis Juli 2022 wird die Gesamtkosten um **rund 13% anheben**. Die weitere Anpassung des Mindestlohns auf 12,00 € / Std. im Oktober 2022 wird mit **rund 23,5%** auf die Gesamtkosten durchschlagen.
- **Betriebskosten:** Zurzeit ist bei den Betriebskosten seit der letzten Tarifierfassung ein Plus von **rund 15%** zu beobachten. Sogar die Entwicklung der nächsten Wochen und Monate ist heute noch nicht abzusehen.
- **Gesamtkosten:** In der Summe läuft die Kostenentwicklung seit 2015 bis Mitte 2022 auf einen Anpassungsbedarf von **rund 28,0%** bzw. von **rund 38%** bis Oktober 2022 hinaus.
- **Akzeptanz und Wirkung:** Für eine Tarifierfassung um bis zu 38% fehlt voraussichtlich die Preisakzeptanz auf Verbraucherseite. Zugleich ist abzusehen, dass die Marktanpassung des Taxigewerbes auf den höheren Mindestlohn in einer weiteren Einschränkung der Bereitstellung bestehen wird. Die Unternehmer sind gezwungen, den Einsatz noch stärker auf die nachfragestarken Zeiten zu fokussieren.

Wir empfehlen, den Anpassungsbedarf von ca. 38% (möglichst) bei **ca. 25%** zu deckeln, um die Nachfrage nicht zu stark zu überfordern und die weitere Entwicklung am Energiemarkt zu beobachten. Weiterhin schlagen wir vor, die vorhandene Tarifstruktur nur leicht – entsprechend dem GVN-Antrag – zu verändern.

TAB. 7: VERGLEICH - AKTUELLER TARIF VS. VORSCHLAG LINNE + KRAUSE

Tarifelemente	aktuell	Vorschlag L+K ab 1.7.2022		
	Tarif	Tarif	Veränderung	
	in €	in €	in €	in %
Grundpreis (einschl. 800 m bzw. 195 Sek.)	5,00 €	6,30 €	1,30 €	26,0%
Kilometerentgelt	2,10 €	2,60 €	0,50 €	23,8%
Großraum ab 5. Fahrgast	5,00 €	7,00 €	2,00 €	40,0%
Neu: Rollstuhlzuschlag	0,00 €	7,00 €	7,00 €	neu
Fehltag (von Fahrgast verschuldet)	5,00 €	6,30 €	1,30 €	26,0%
Wartezeit je Stunde	31,00 €	36,00 €	5,00 €	16,1%
Beispieltouren (max. 4 Fahrgäste)				
3 km Tour (ohne Wartezeit)	9,62 €	12,02 €	2,40 €	24,9%
5 km Tour (inkl. 5 min Wartezeit)	16,40 €	20,22 €	3,82 €	23,3%
10 km Tour (inkl. 5 min Wartezeit)	26,90 €	33,22 €	6,32 €	23,5%

Im Ergebnis übertrifft unsere Empfehlung den GVN-Antrag geringfügig, der zum Zeitpunkt seiner Entstehung – im März 2021 – zu weit gegangen war, mit Blick auf Oktober 2022 aber etwas zu kurz greift. In der Folge wird Taxifahren zwar so teuer werden, wie derzeit nirgendwo in Niedersachsen – abgesehen vom Landkreis Helmstedt. Aber: In fast allen anderen Genehmigungsbezirken steht die unausweichliche Tarifierhöhung noch aus. Mit unserem Vorschlag wird jedoch annähernd das künftige Tarifniveau der Stadt Bremen erreicht.

Um die Bedienung zu verbessern, aber auch um die Betriebe in die Lage zu versetzen, Nacht- und Feiertagszuschläge angemessen zu bezahlen, wird angeregt, in Randzeiten künftig einen leicht erhöhten Grundpreis einzuführen.

Derzeit sind mehrere Faktoren, die die Kostenentwicklung im Taxigewerbe beeinflussen, sehr dynamisch. Es bleibt insbesondere abzuwarten, wie sich die Energiekosten vor dem Hintergrund der Klimapolitik und der Sanktionen gegen Russland auswirken. Auch die Auswirkungen neuer Mobilitätsangebote (u.a. ÖPNV-Taxi) und die Entwicklung am Fahrermarkt sind nur schwer vorherzusehen. Wir empfehlen daher, 2024 den Taxitarif erneut einer Revision zu unterziehen



Thomas Krause

öffentlich bestellter und vereidigter
Sachverständiger für die Betriebswirtschaft
und Bewertung von Taxiunternehmen



Mitteilungsvorlage Amt für Wasserwirtschaft und Straßenbau Tagesordnungspunkt: 8		Drucksachen-Nr.: 2021-26/0154 Status: öffentlich Datum: 22.04.2022
Termin	Beratungsfolge:	
03.05.2022	Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr	

Bezeichnung:

Bericht über aktuelle Baumaßnahmen an Kreisstraßen

Sachverhalt:

Der Erhalt und die Optimierung der kreiseigenen Verkehrsinfrastruktur sowie die Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrssicherheit sind als Ziele im Produkt 54.2.01 des Teilhaushalts 8 festgelegt. Um diese zu erreichen ist u. a. die laufende Unterhaltung sowie Erneuerung des Kreisstraßen- und Radwegenetzes erforderlich. Hinzu kommen Neubaumaßnahmen. Für diese Vorhaben stehen innerhalb des Produktes sowohl im Ergebnis- als auch im Finanzhaushalt jährlich erhebliche Mittel zur Verfügung.

Beispielhaft für die im Landkreis regelmäßig durchzuführenden Arbeiten werden die nachfolgend benannten Maßnahmen vorgestellt, welche in den Jahren 2020 bis 2022 fertiggestellt wurden bzw. aktuell noch werden:

1. Neubau eines Geh- und Radweges
Kreisstraße 116 von Heinschenwalde nach Drittgeest
von km 10,400 bis km 11,024
voraussichtliche Baukosten: ca. 450.000,- € (Auftragsvolumen)
2. Unterhaltung eines Geh- und Radweges
Kreisstraße 235 von Jeddingen nach Wittorf
von km 0,540 bis km 3,000
Baukosten: rund 170.000,- €
3. Unterhaltung einer Straße einschl. Radweg
Kreisstraße 220 von Westerwalsede nach Eversen
von km 0,000 bis km 0,120
Baukosten: rund 200.000,- €

4. Erneuerung einer Straße

Kreisstraße 114 von Hanstedt nach Breddorf

von km 3,000 bis km 4,480

voraussichtliche Baukosten: ca. 250.000,- € (Auftragsvolumen)

In Vertretung

(Dr. Lühring)