



# Entwurf

## Stand 25.04.2022

### 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
<b>1. Grundlagen und Rahmenbedingungen .....</b>	<b>9</b>
<b>2. Bestandsdarstellung.....</b>	<b>28</b>
<b>3. Bewertung und Mängelanalyse.....</b>	<b>63</b>
<b>4. Ziele und Maßnahmen.....</b>	<b>82</b>
Literaturverzeichnis.....	115

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Grundlagen und Rahmenbedingungen .....</b>	<b>9</b>
<b>1.1 Gesetzliche Grundlagen .....</b>	<b>9</b>
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
<b>1.2 Organisation des ÖPNV in Nord-Ost-Niedersachsen.....</b>	<b>18</b>
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
<b>1.3 Finanzierung des ÖPNV.....</b>	<b>20</b>
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
<b>1.4 Mobilitätswende .....</b>	<b>23</b>
1.4.1 Entwicklungstendenzen .....	24
1.4.2 Klimaneutrale Mobilität .....	24
1.4.3 Anzustrebende ÖPNV-Angebotsplanung .....	24
1.4.4 Ergänzende Mobilitätsangebote .....	26
<b>2. Bestandsdarstellung.....</b>	<b>28</b>
<b>2.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur .....</b>	<b>28</b>
2.1.1 Zentralörtliche Gliederung .....	28
2.1.2 Einwohnerentwicklung.....	29
2.1.3 Motorisierungsdichte der Bevölkerung.....	29
<b>2.2 Berufspendler.....</b>	<b>29</b>
<b>2.3 Schüler und Schulen.....</b>	<b>39</b>
2.3.1 Schülerbeförderung.....	39

---

2.3.2	Schulstandorte und Schülerzahlen .....	39
<b>2.4</b>	<b>Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene und Straße.....</b>	<b>42</b>
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 .....	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
<b>2.5</b>	<b>Tarife .....</b>	<b>58</b>
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
<b>2.6</b>	<b>Fahrgastinformation .....</b>	<b>61</b>
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
<b>2.7</b>	<b>Qualitätsmanagement.....</b>	<b>62</b>
<b>3.</b>	<b>Bewertung und Mängelanalyse.....</b>	<b>63</b>
<b>3.1</b>	<b>Einleitung.....</b>	<b>63</b>
<b>3.2</b>	<b>Verkehrsangebot.....</b>	<b>63</b>
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
<b>3.3</b>	<b>Tarifangebot .....</b>	<b>79</b>
3.3.1	Kreiseinheitlicher Tarif .....	79
3.3.2	Bahntarife und Anschlussmobilität.....	79
<b>4.</b>	<b>Ziele und Maßnahmen.....</b>	<b>82</b>
<b>4.1</b>	<b>Übergeordnete Ziele.....</b>	<b>82</b>
<b>4.2</b>	<b>Ziele des Landkreises Rotenburg (Wümme).....</b>	<b>83</b>
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
<b>4.3</b>	<b>Maßnahmenübersicht .....</b>	<b>85</b>
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
<b>4.4</b>	<b>Bewertungskriterien bei Genehmigungsanträgen .....</b>	<b>113</b>
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 1.4-1:	Empfehlungen für ein anzustrebendes ÖPNV-Angebot .....	25
Tabelle 1.4-2:	Weitere Qualitätsmerkmale für das Verkehrsangebot .....	26
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:	Schienennetz 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:	Schienennetz, 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 Einnahmearaufteilung 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
------	------	------	------	------	------	------	------

<b>Regionalisierungsmittel</b> [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 CO<sub>2</sub>- 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.ostel), 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-Tarifes;
  - Planung, Koordination und Umsetzung von Nahverkehrskonzepten für die Mitglieder;
  - Entwicklung von Qualitätsstandards.
-

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

Die mit dem ZVBN assoziierten Kommunen des Landkreises Rotenburg (Wümme) sind zusammen durch ein Mitglied vertreten. Die Aufgabenträgerschaft liegt auch bei den assoziierten Gemeinden nach wie vor beim Landkreis Rotenburg (Wümme).

#### **1.2.4 Verkehrsunternehmen im Raum Bremen/Niedersachsen**

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
<b>Gesamt [€]</b>	<b>3.375.548</b>	<b>4.671.258</b>	<b>4.689.358</b>	<b>4.707.758</b>	<b>4.726.458</b>	<b>4.745.358</b>	<b>4.764.458</b>

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

Im Laufe der letzten Jahre rückt das Thema der Mobilität immer mehr in den Vordergrund. Diese Entwicklung bedingt sich vor allem durch die zunehmende Relevanz des Klima- und Umweltschutzes und der sich daraus ergebenden Kritik an den klassischen Verkehrsmitteln, wie dem Pkw. Zukünftig ergeben sich, neben der Gewährleistung der Daseinsvorsorge, folglich vielfältige Anforderungen an die Verkehrssysteme, insbesondere für den ÖPNV. Dieses Kapitel beleuchtet die grundlegenden Auswirkungen der Mobilitätswende für den ÖPNV und zeigt Empfehlungen auf, wie eine Mobilitätswende, vor allem auch im ländlichen Raum, erreicht werden könnte.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Für dieses Kapitel sind aus weiteren Quellen (Piiz, 2021 sowie VDV-Akademie, 2021) Erkenntnisse bzw. Vorschläge abgeleitet worden.

### 1.4.1 Entwicklungstendenzen

Derzeit prägen vielzählige gesellschaftliche Entwicklungen die Mobilität. Durch die Klimaschutzdiskussionen, die stetigen technischen Neuerungen sowie durch die Sharing-Economy (gemeinsames Teilen / Nutzen statt eigenen Besitzes) ergeben sich neue Möglichkeiten für die Mobilität. Jedoch führt dies auch wiederum zu einem Anstieg der Kundenansprüche und Komforthaltungen.

In den letzten Jahren hat der ÖPNV einen deutlichen Anstieg an Fahrgastzahlen zu verzeichnen gehabt. Diese Entwicklung wurde jedoch durch die 2020 eintretende Corona-Pandemie spürbar gedämmt. Der MIV sowie das Rad gewannen an Zuspruch. Auch führte die Corona-Pandemie zu einer Veränderung der individuellen Lebensstile, Kommunikationsformen und Werthaltungen. So gewannen zum Beispiel die Telearbeit und flexible Arbeitsmodelle an Bedeutung.

Die Mobilitätsentwicklungen im ländlichen Raum werden derzeit maßgeblich durch die Bevölkerungsstrukturen bestimmt. Der Anstieg des Durchschnittalters sowie ggf. der Bevölkerungsrückgang erschweren die Gewährleistung der Daseinsvorsorge. Besonders in ländlichen Räumen nimmt der MIV daher einen großen Stellenwert ein. Diese Entwicklungen wirken sich spürbar hemmend auf den Ausbau der Infrastrukturen und die Angebotsgestaltungen des ÖPNVs aus. Erschwerend kommt oftmals die subjektive Einschätzung des Fahrgastes über die unzulängliche Servicequalität hinzu, welche sich durch unübersichtliche Tarifstrukturen sowie ein als unflexibles und teilweise unzuverlässig empfundenes Verkehrsangebot bemerkbar macht.

Eine weitere Herausforderung ergibt sich durch den voranschreitenden Digitalisierungsprozess, der in allen Branchen spürbar ist. Für die Gütermobilität ergaben sich durch das Online-Shopping sowie durch Lieferservices gravierende Entwicklungen. Für den ÖPNV werden fortschreitend digitale Lösungen entwickelt, um die Verknüpfungen zum Kunden technologisch auszubauen, betriebliche Prozesse zu optimieren sowie Fahrzeuge und Infrastrukturen der Zukunft entsprechend digital anzupassen.

### 1.4.2 Klimaneutrale Mobilität

Um das angestrebte Ziel einer Mobilitätswende zu erreichen, wird eine klima- und umweltfreundliche Grundausrichtung benötigt. Auf EU-Ebene sind diesbezüglich Gesetze verabschiedet worden. So erfolgte beispielsweise die gesetzliche Festlegung von verbindlichen Mindestzielen für die Beschaffung von emissionsarmen und -freien Fahrzeugen (vgl. SaubFahrzeugBeschG). Das im europäischen Klimagesetz beschlossene Ziel der Netto-Treibhausgasneutralität für das Jahr 2050 (vgl. Europäisches Klimagesetz) wurde, mit der Mitte 2021 vorgenommenen Novellierung des im Dezember 2019 verabschiedeten Bundes-Klimaschutzgesetz, noch verschärft. Durch eine schrittweise Minderung der Treibhausgasemissionen soll demzufolge bereits im Jahr 2045 in Deutschland die Netto-Treibhausgasneutralität eintreten. Eine erste Annäherung dieser Zielsetzung wird bis 2030 erfolgen. Vorgesehen ist hierbei eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen um mindestens 65 Prozent. Bis 2040 wird eine weitere Minderung um mindestens 88% gefordert. (vgl. Bundes-Klimaschutzgesetz)

Um eine Mobilitätswende herbeizuführen bedarf es tiefgreifender Veränderungen. Demzufolge gewinnt auch die Dekarbonisierung, die Umstellung von fossilen Brennstoffen auf klimaneutrale Energieträger, im ÖPNV an Bedeutung.

### 1.4.3 Anzustrebende ÖPNV-Angebotsplanung

Insgesamt ist, vor allem in ländlichen Räumen, eine ÖPNV-Angebotsausweitung erforderlich, um den Bedürfnissen der Fahrgäste gerecht zu werden. Jedoch ist zu berücksichtigen, dass je nach Region

unterschiedlichste Interessen das Angebot beeinflussen. Neben den Erwartungen und Voraussetzungen der verschiedenen Akteure (Verwaltung, Verkehrsunternehmen, Politik, Fahrgäste, etc.) bestimmen beispielsweise auch Siedlungsstruktur, Pendlerverflechtung, Topographie, Lärmschutz sowie Wirtschaftlichkeit die Angebotsqualität. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über das zukünftig anzustrebende ÖPNV-Angebot im ländlichen Raum, um den Ansprüchen einer Mobilitätswende zu entsprechen.

Kategorie	Charakterisierung	Anzustrebendes ÖPNV-Angebot
Primäre Hauptlinie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung aller zentralen Orte innerhalb eines Landkreises (Grund-, Mittel- und Oberzentrum), auch zu den nächstgelegenen zentralen Orten benachbarter Landkreise</li> <li>- Schaffung einer möglichst direkten und schnellen Verbindung mit einem regelmäßigen Verkehrsangebot zwischen Orten hoher Fahrgastströme</li> <li>- Sicherstellung von sinnvollen Anschlussverbindungen aller Bahnstationen (und Fähren) im Landkreis</li> <li>- Einheitlicher Linienweg</li> </ul>	<p><u>Mo – Fr:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienungszeitraum:</li> <li>- mind. 05:00 – 22:00 Uhr</li> <li>- Permanentfahrten</li> <li>- Takt: 1-Std.-Takt zwischen 06:00 – 20:00 Uhr</li> <li>- In der HVZ auf Achsen mit hoher Fahrgastnachfrage: 30-Min.-Takt</li> </ul> <p><u>Sa:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienungszeitraum:</li> <li>- mind. 07:00 – 22:00 Uhr</li> <li>- Permanentfahrten</li> <li>- Takt: 1-Std.-Takt zwischen 09:00 – 18:00 Uhr</li> </ul> <p><u>So:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedienungszeitraum:</li> <li>- mind. 09:00 – 20:00 Uhr</li> <li>- Permanentfahrten</li> <li>- Takt: 2-Std.-Takt</li> </ul> <p>Ergänzung durch bedarfsgerechte Bedienung</p>
Sekundäre Hauptlinie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbindung weiterer Orte an übergeordnete Zentren</li> <li>- Eine Anbindung an das primäre Hauptliniennetz muss gewährleistet sein, um die Weiterbeförderung zum nächstgelegenen Ort höherer Zentralität zu ermöglichen</li> <li>- Sicherstellung von sinnvollen Anschlussverbindungen aller Bahnstationen (und Fähren) im Landkreis</li> <li>- Berücksichtigung der schulbezogenen Verkehrsbedürfnisse</li> <li>- Einheitlicher Linienweg</li> </ul>	<p><u>Mo – Fr:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mind. 6 Fahrtenpaare</li> <li>- Bei hoher Fahrgastnachfrage: 9 Fahrtenpaare</li> </ul> <p><u>Sa &amp; So:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mind. 4 Fahrtenpaare</li> </ul> <p>Überwiegend Permanentfahrten, Ergänzung durch Rufbus-/ On-Demand-Verkehre</p>
Nebenlinie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Angebotsausweitung für weitere, zielgruppenspezifische Verkehrsbedürfnisse</li> <li>- Abhängig vom Fahrgastpotential / der Fahrgastnachfrage</li> </ul>	Bedarfsgerechte Bedienung
Ergänzungslinie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehre sind für das Gesamtangebot bzw. die Grundversorgung nicht zwingend erforderlich</li> </ul>	Bedarfsgerechte Bedienung
Stadt-/ Ortsbuslinie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einheitlicher Linienweg</li> <li>- Hohe Haltestellendichte</li> </ul>	Bedienungsstandards: siehe primäre Hauptlinie

Quelle: Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen 2022

**Tabelle 1.4-1: Empfehlungen für ein anzustrebendes ÖPNV-Angebot**

Zusätzlich zu dieser anzustrebenden Angebotsplanung bedarf es für eine Mobilitätswende einer flexiblen und einfachen Nutzung des ÖPNVs für jeden Fahrgast. Priorität hat dabei die Kundenfreundlichkeit. Bei der Wahl von Verkehrsmitteln sind für den Fahrgast oft die Zeit, die Entfernung, die Zuverlässigkeit sowie die Witterung bedeutsame Faktoren. Im Fokus sollte nicht alleinig die reine Beförderung stehen. Die folgende Tabelle zeigt die Qualitätsmerkmale auf, die ein Verkehrsangebot zukünftig aufweisen sollte:

<b>Fahrgastinformation</b>
Sicherstellung der Zugänglichkeit von sämtlichen Informationen zum Verkehrsangebot (Fahrplan und Tarif) <ul style="list-style-type: none"> <li>- Visuell und akustisch: persönliche, individuelle Auskunft / Internet / soziale Medien / App / DFI</li> <li>- Dynamisch: Abweichungen vom Regelbetrieb</li> <li>- Informationen über Anschlussverbindungen und Umsteigemöglichkeiten</li> </ul>
Einheitliches Erscheinungsbild
<b>Tarif- und Vertriebsstrukturen</b>
Verständliche und transparente Tarifsysteme
Attraktive und leistungsgerechte Preise
Schneller und einfacher Fahrscheinerwerb (über App / im Internet / an Automaten / an örtlichen Verkaufsstellen mit persönlicher Bedienung und Beratung)
<b>Verfügbarkeit und Zugänglichkeit der Verkehrsmittel</b>
Schnelle Erreichbarkeit der Haltestellen (Berücksichtigung der „letzten Meile“)
Schaffung von Verknüpfungen mit den hierarchisch integrierten, weiteren Mobilitätsoptionen
Schnelle und komfortable Zielerreichung (Regelmäßigkeit, Verlässlichkeit)
Ersatzverkehre (für den Notfall) und ein Störungsmanagement sind vorhanden
Mitnahme von Rollstühlen, Kinderwagen, etc. ist in den Fahrzeugen sicherzustellen
<b>Klima- und Umweltschutz</b>
Verwendung klimaneutraler Energieträger
Lärminderung
<b>Ergänzende Merkmale</b>
Komfort (Ausstattung Haltestellen und Fahrzeuge)
WLAN-Ausstattung der Fahrzeuge
Sauberkeit (Haltestellen und Fahrzeuge)
Sicherheit
<b>Vollständige Barrierefreiheit</b>
Niederflurfahrzeuge / barrierefrei ausgebaute Haltestellen und Zuwegungen / barrierefreie Fahrgastinformation, Service und Vertrieb

Quelle: Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen 2022

**Tabelle 1.4-2: Weitere Qualitätsmerkmale für das Verkehrsangebot**

#### 1.4.4 Ergänzende Mobilitätsangebote

Um die Mobilitätswende herbeizuführen, bedarf es einer systematischen Verknüpfung weiterer Verkehrsmittel (z.B. Mitfahrssysteme, Carsharing, Fahrradverleihsysteme), die das ÖPNV-Angebot gerade im ländlichen Raum ergänzen. Solche Angebote werden meist als öffentliche Verkehre wahrgenommen, unterliegen jedoch oft nicht dem PBefG. Auch muss die „letzte Meile“ eine bedeutsame Rolle bei der ÖPNV-Angebotsplanung spielen. Insgesamt wird dem Fahrgast hierdurch ermöglicht, flexibel und nach seinen Bedürfnissen entsprechend geeignete Mobilitätsdienstleistungen zu nutzen. Eine Integration dieser ergänzenden Mobilitätsangebote lässt sich beispielsweise über bauliche Strukturen, wie Abstellanlagen und -flächen oder Mobilitätsstationen, sicherstellen. Weitere Möglichkeiten könnten über die Tarifeinbindung, die Vertriebsweise oder über Marketingaktivitäten erfolgen. Innovation, Individualität, Effizienz und Kundennähe rücken hierbei in den Vordergrund.

---

## 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/km<sup>2</sup>. Der Vergleichswert für das Land Niedersachsen lag bei 167,8 Einwohnern/km<sup>2</sup>. 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 <sup>2</sup> 2020	Bevölkerungsentwicklung 2015-2020	
	2006	2010	2015	2020		absolut	prozentual
<b>Landkreis Rotenburg (W.)</b>	<b>164.958</b>	<b>163.860</b>	<b>163.253</b>	<b>164.486</b>	<b>79,3</b>	<b>1.233</b>	<b>0,8%</b>
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

Einpendlern. Die meisten Einpendler kommen aus den Landkreisen Stade (2.410 SVB), Verden (2.200 SVB), Heidekreis (1.630 SVB) und Cuxhaven (1.250 SVB) und Osterholz (1.080 SVB).

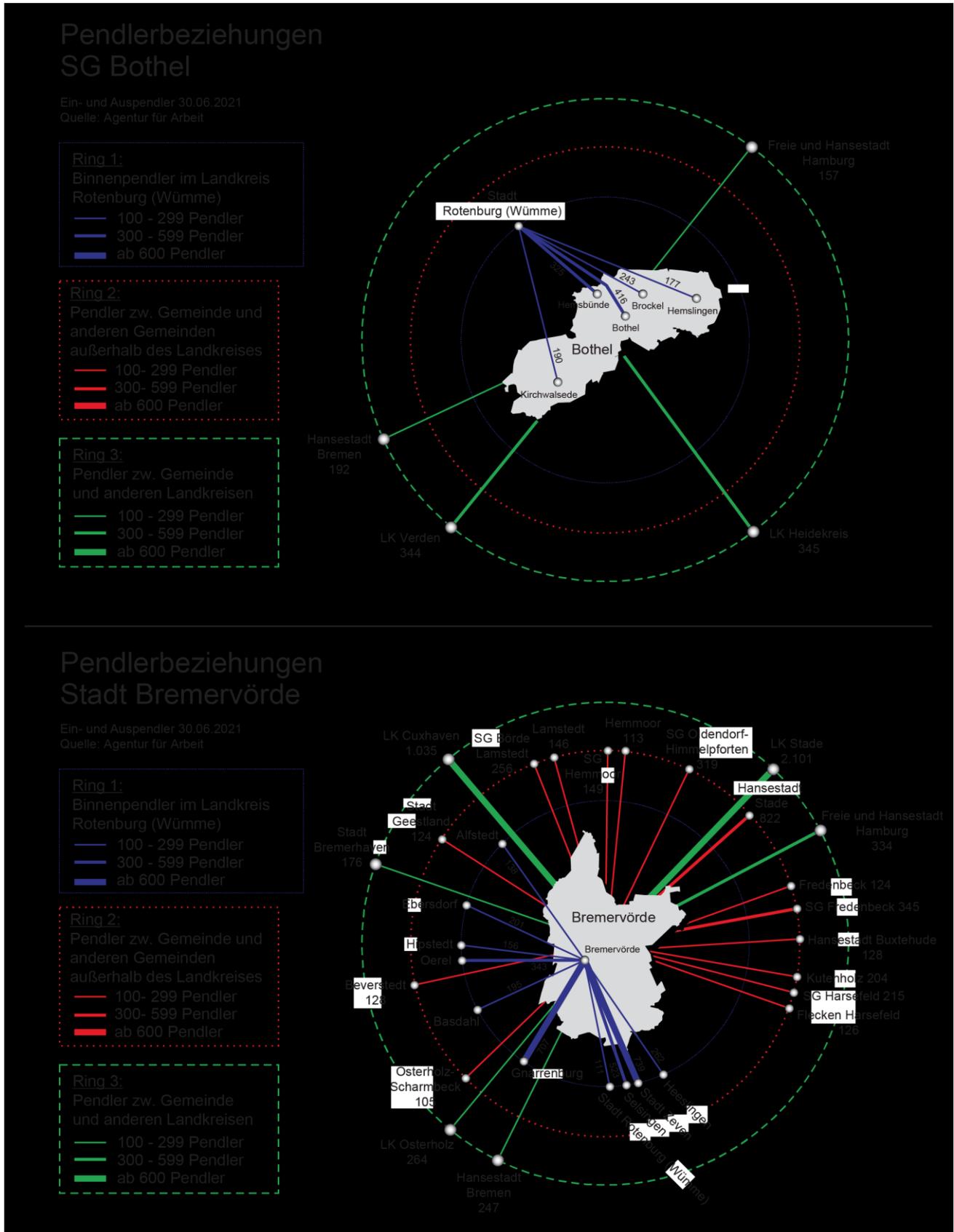
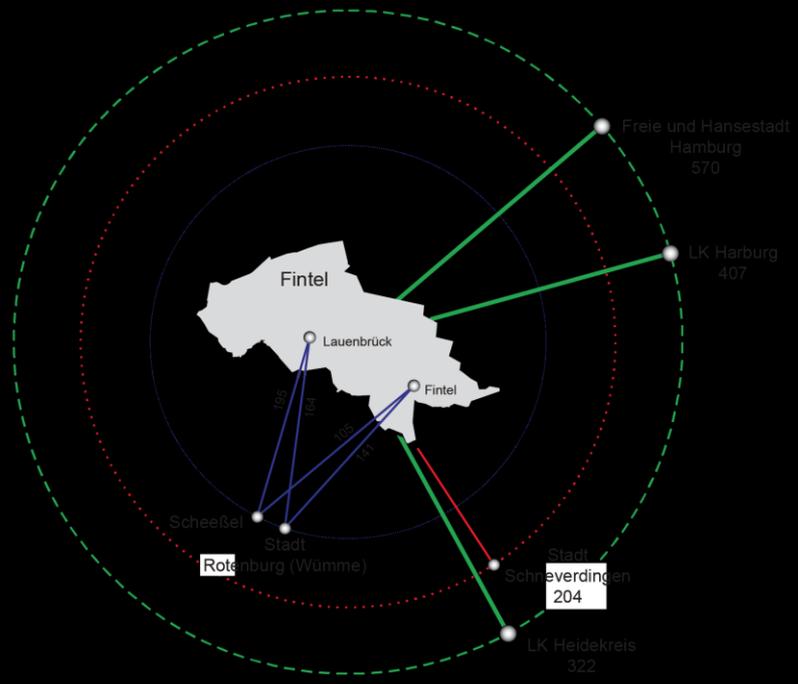


Abb. 2.2-1: Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Bothel und Stadt Bremervörde

## Pendlerbeziehungen SG Fintel

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 SG Geestequelle

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

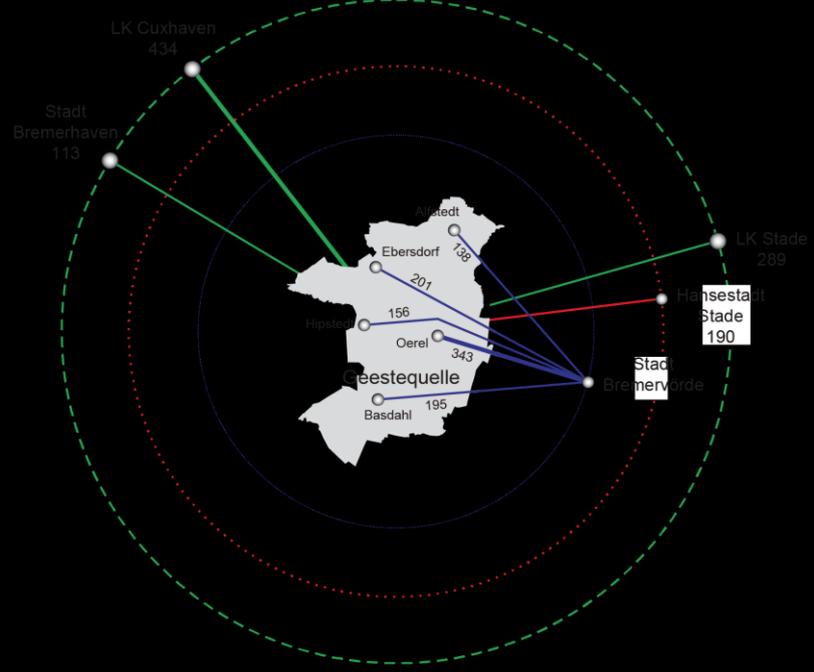


Abb. 2.2-2: Pendlerbeziehungen Samtgemeinden Fintel und Geestequelle

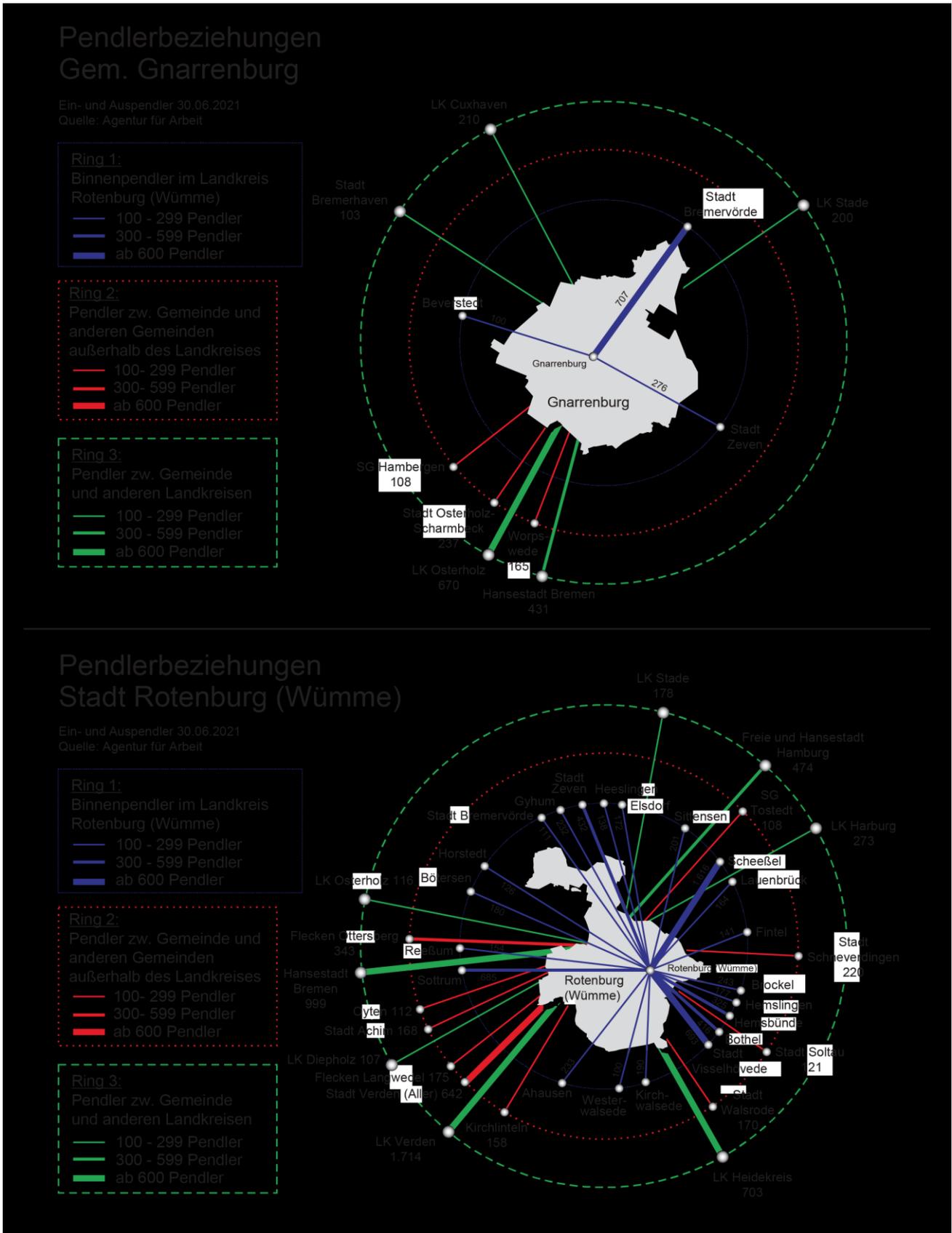


Abb. 2.2-3: Pendlerbeziehungen Gemeinde Gnarrenburg und Stadt Rotenburg (Wümme)

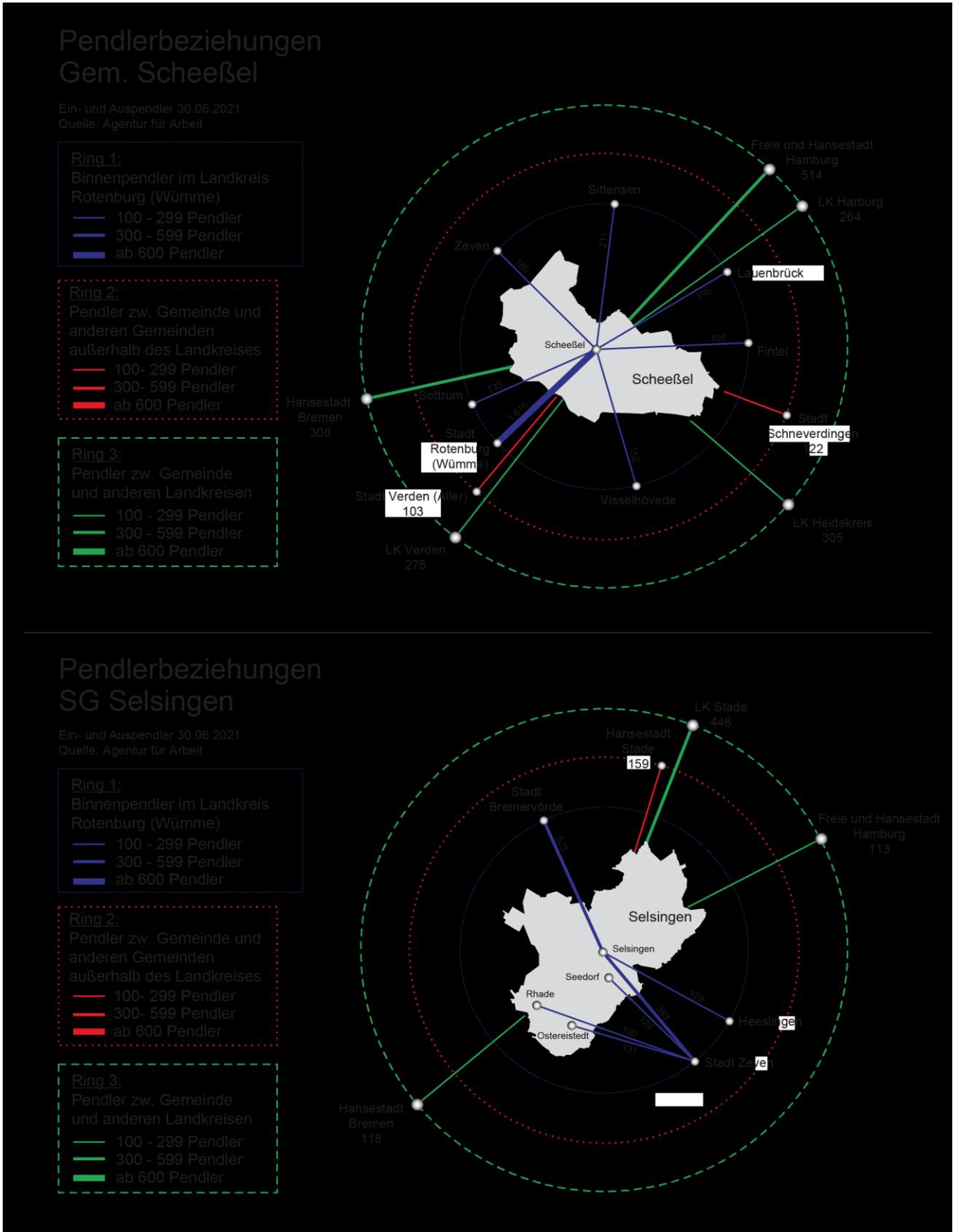


Abb. 2.2-4: Pendlerbeziehungen Gemeinde Scheeßel und Samtgemeinde Selsingen

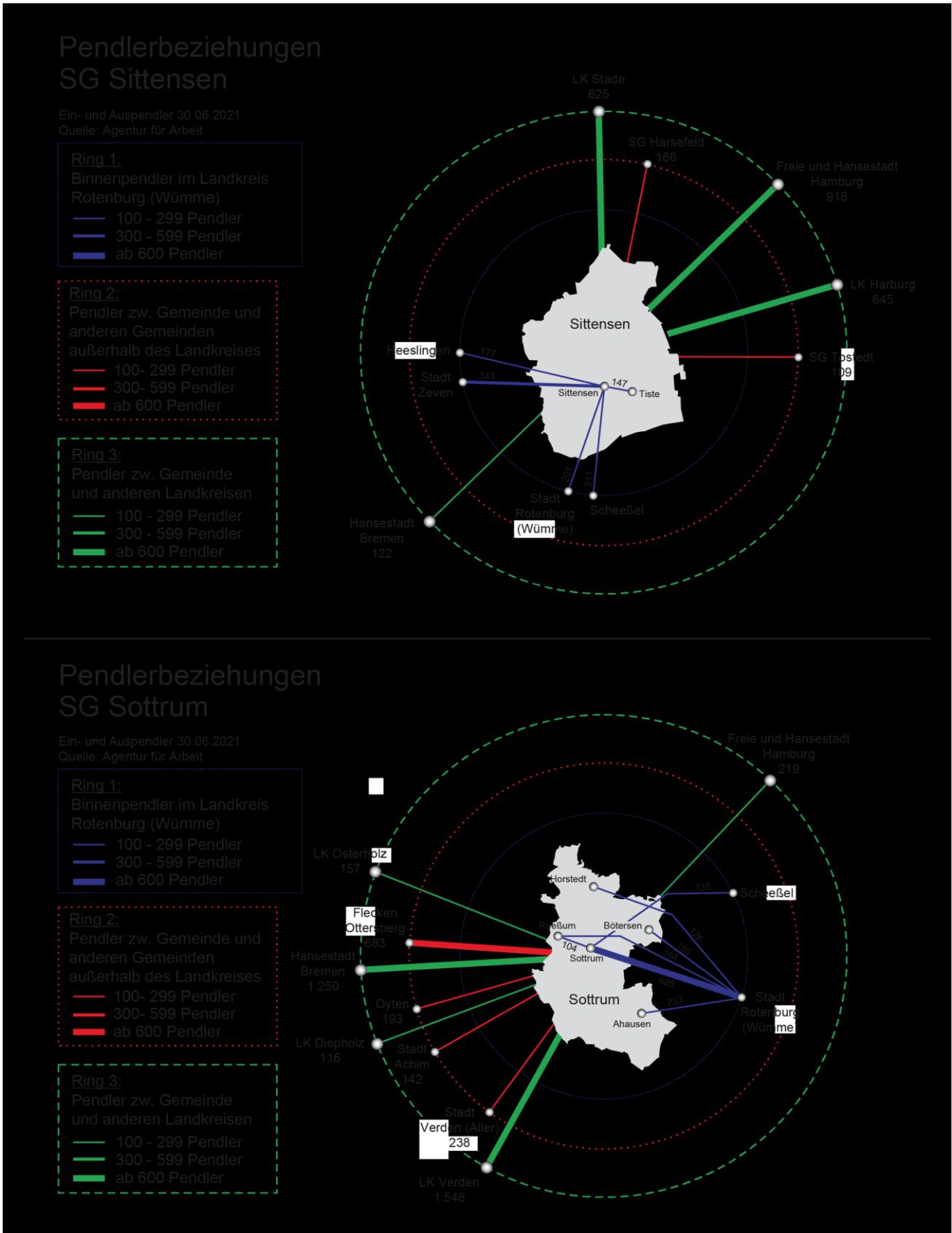
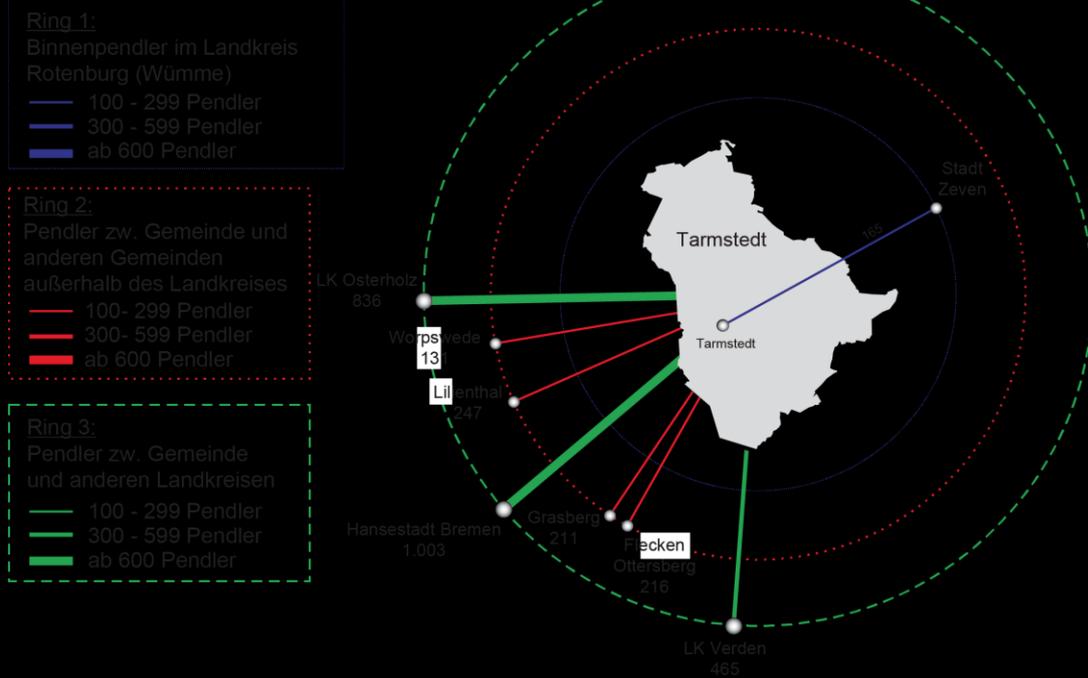


Abb. 2.2-5: Pendlerbeziehungen Samtgemeinden Sittensen und Sottrum

## Pendlerbeziehungen SG Tarmstedt

Ein- und Auspendler 30.06.2021  
Quelle: Agentur für Arbeit



## Pendlerbeziehungen Stadt Visselhövede

Ein- und Auspendler 30.06.2021  
Quelle: Agentur für Arbeit

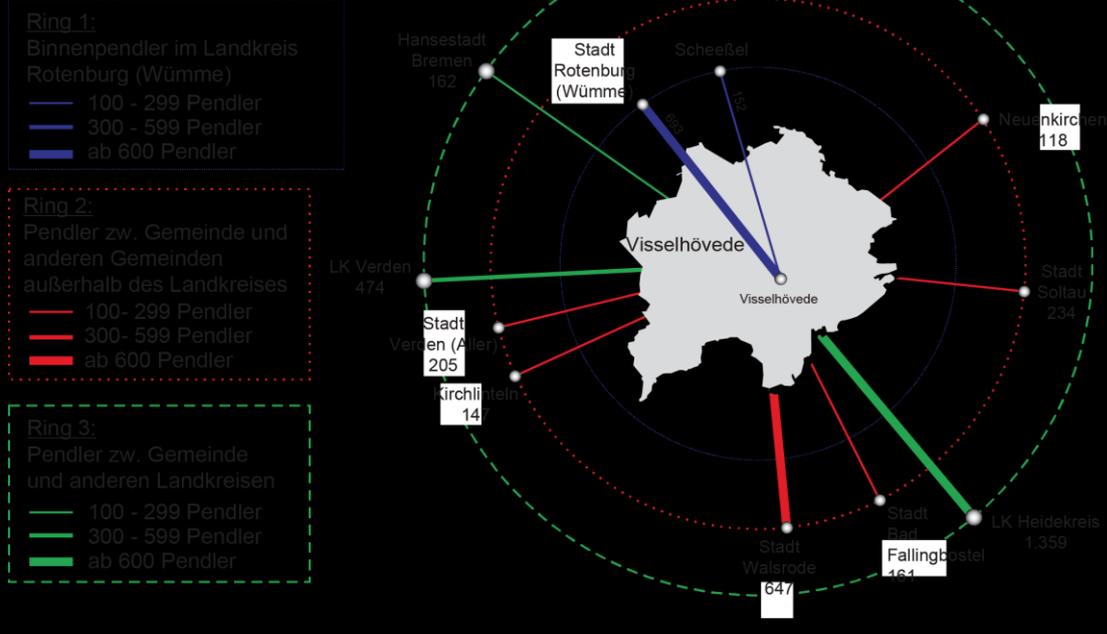
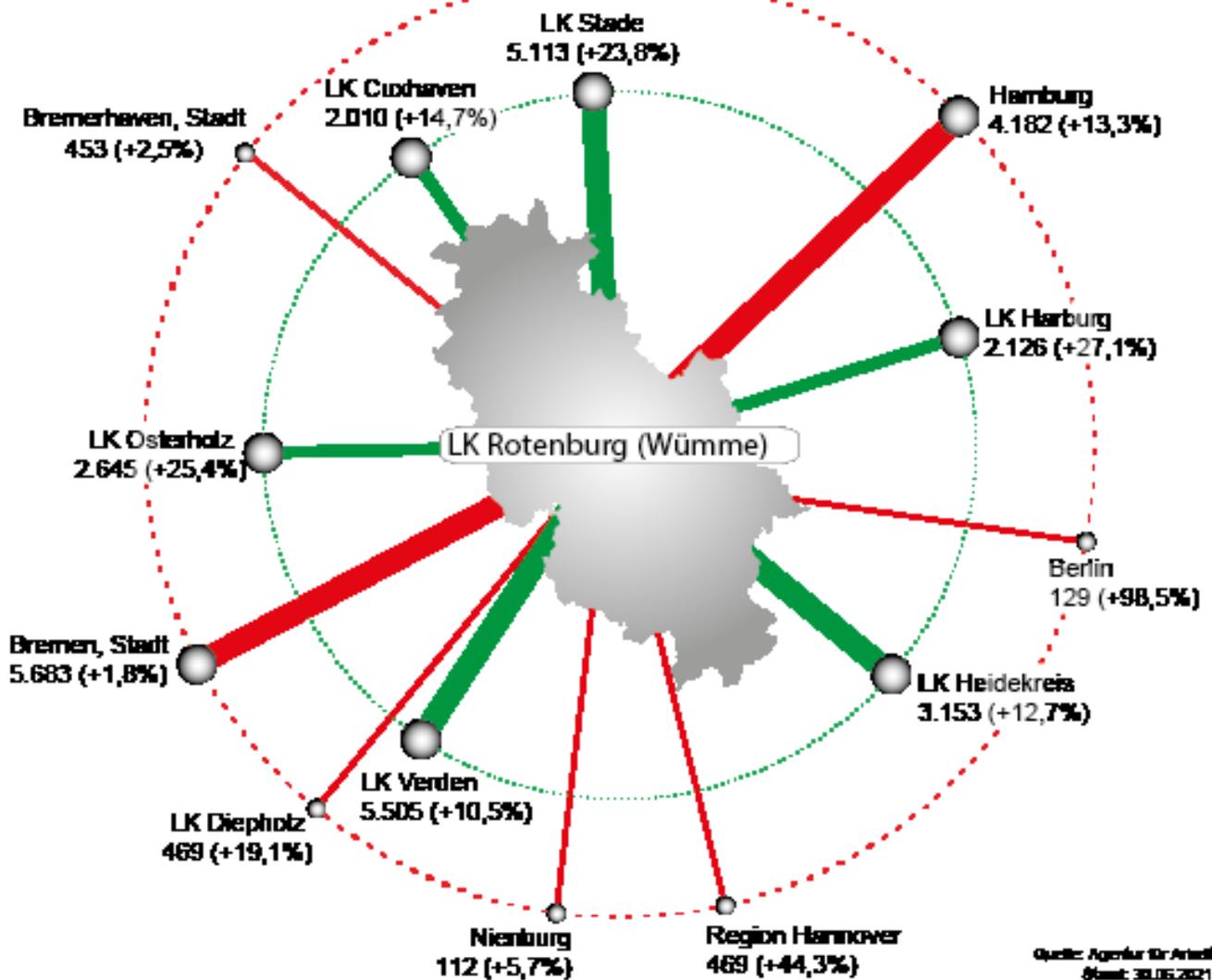


Abb. 2.2-6: Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Tarmstedt und Stadt Visselhövede



**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**

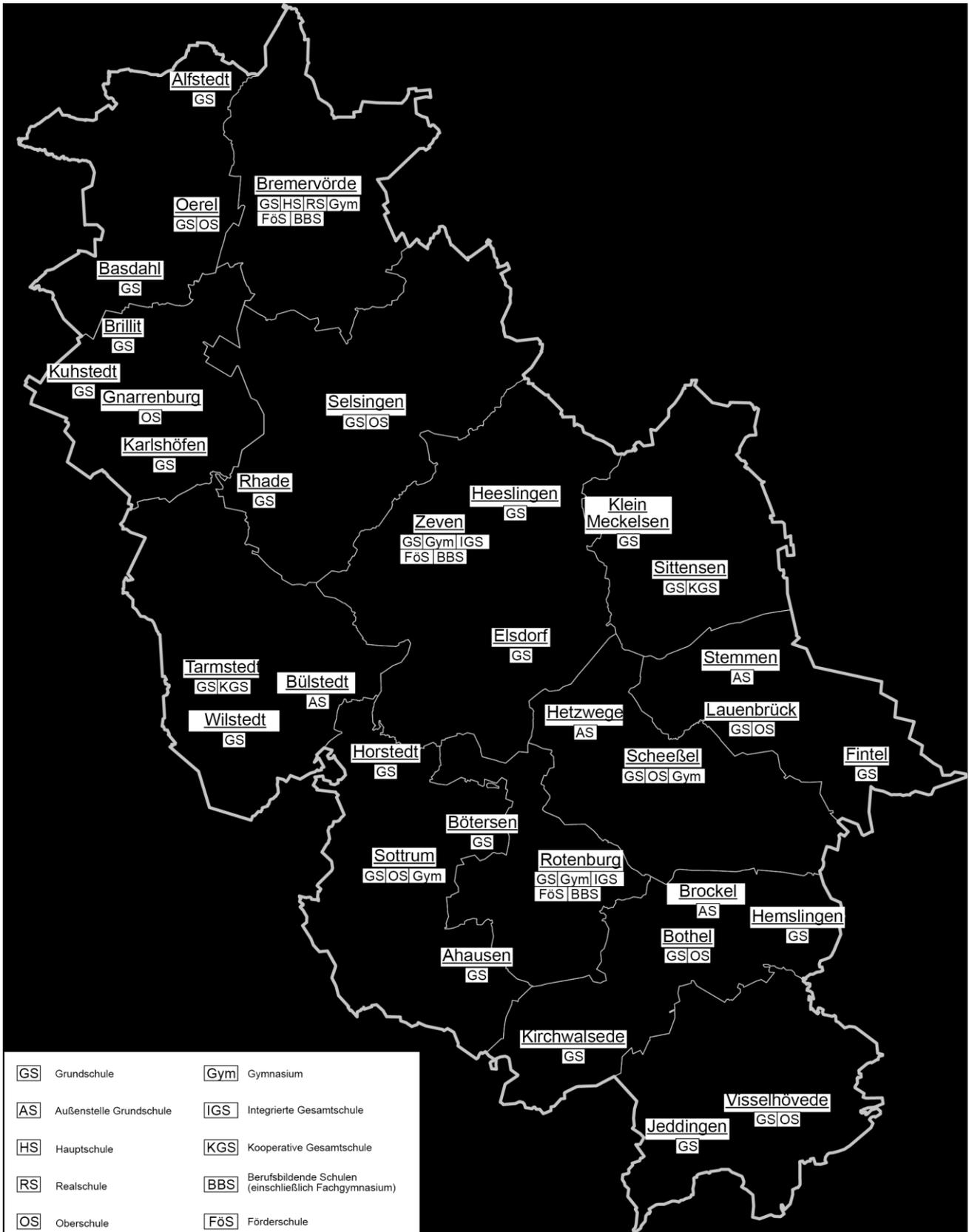


Abb. 2.3-1: Schulstandorte im Landkreis Rotenburg (Wümme)

## 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.

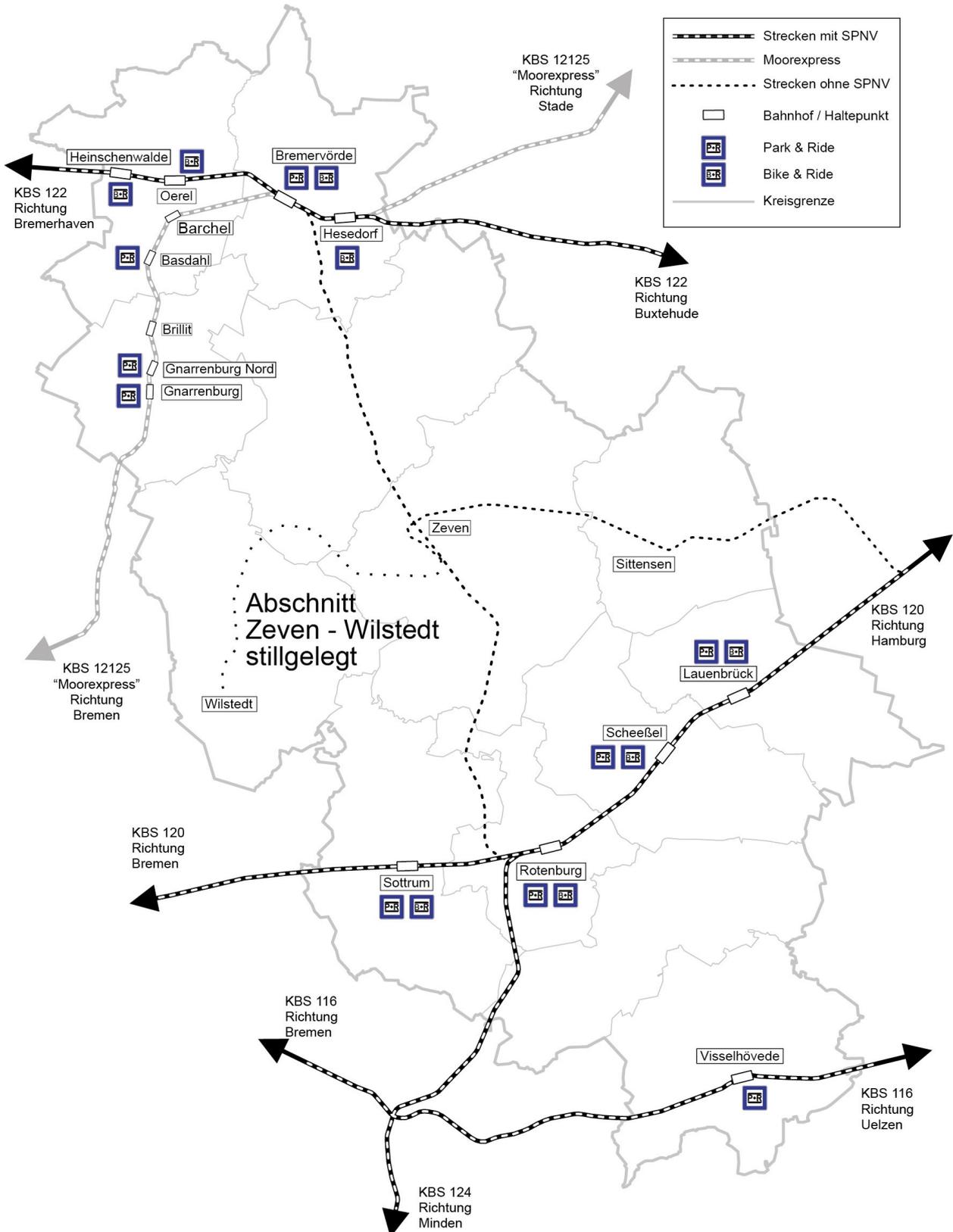


Abb. 2.4-1: Schienennetz, Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis Rotenburg (Wümme)

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

<b>Strecke</b> (Länge im Landkreis Rotenburg (Wümme))	<b>Verkehrsart</b>	<b>Aus- baustan- gen</b>	<b>Elektrifi- ziert</b>
<b>KBS 116</b> (14,0 km) Bremen – Soltau – Uelzen	SPNV (RB37) und Güterverkehr	Eingleisig	nein
<b>KBS 120</b> (34,5 km) Hamburg – Rotenburg (W.) – Bremen	Fernverkehr, SPNV (RB41, RE4) und Güterverkehr	Zwei-, z.T. Dreigleisig	ja
<b>KBS 122</b> (18,8 km) Buxtehude – Bremervörde – Bremerhaven	SPNV (RB33) und Güterverkehr	Eingleisig	nein
<b>KBS 124</b> (11,9 km) Rotenburg (Wümme) – Verden – Minden	SPNV (RB76) und Güterverkehr	Eingleisig	ja
<b>KBS 12125 (Moorexpress)</b> (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 - Karlohöfen - 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 - Winderwohde	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 - 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	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 (- 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	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 - Ostervesede - 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 - 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
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**

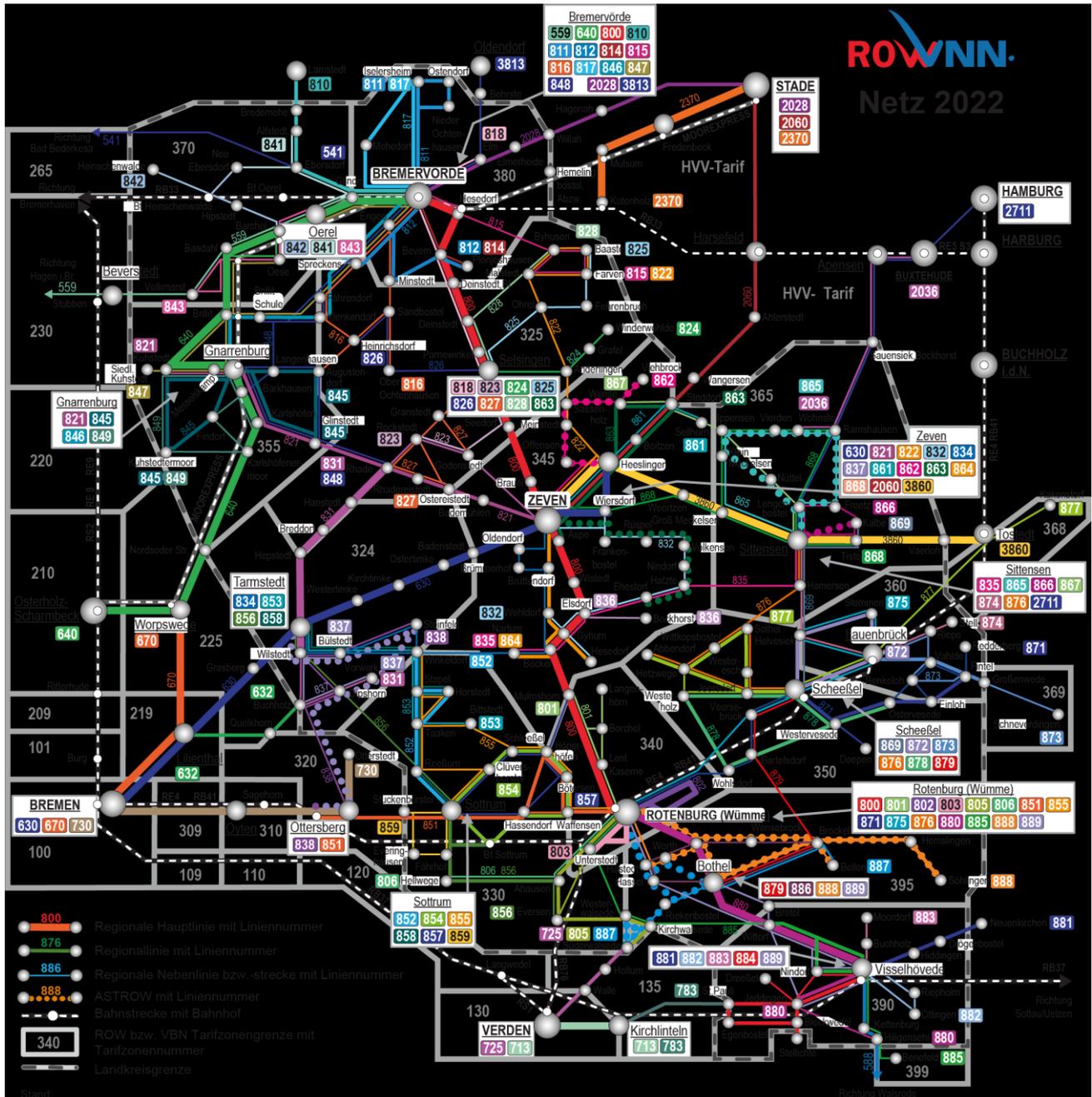


Abb. 2.4-2: Liniennetz im Landkreis Rotenburg (Wümme)

### 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 Gnarrenburg 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 - Winderwohld	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

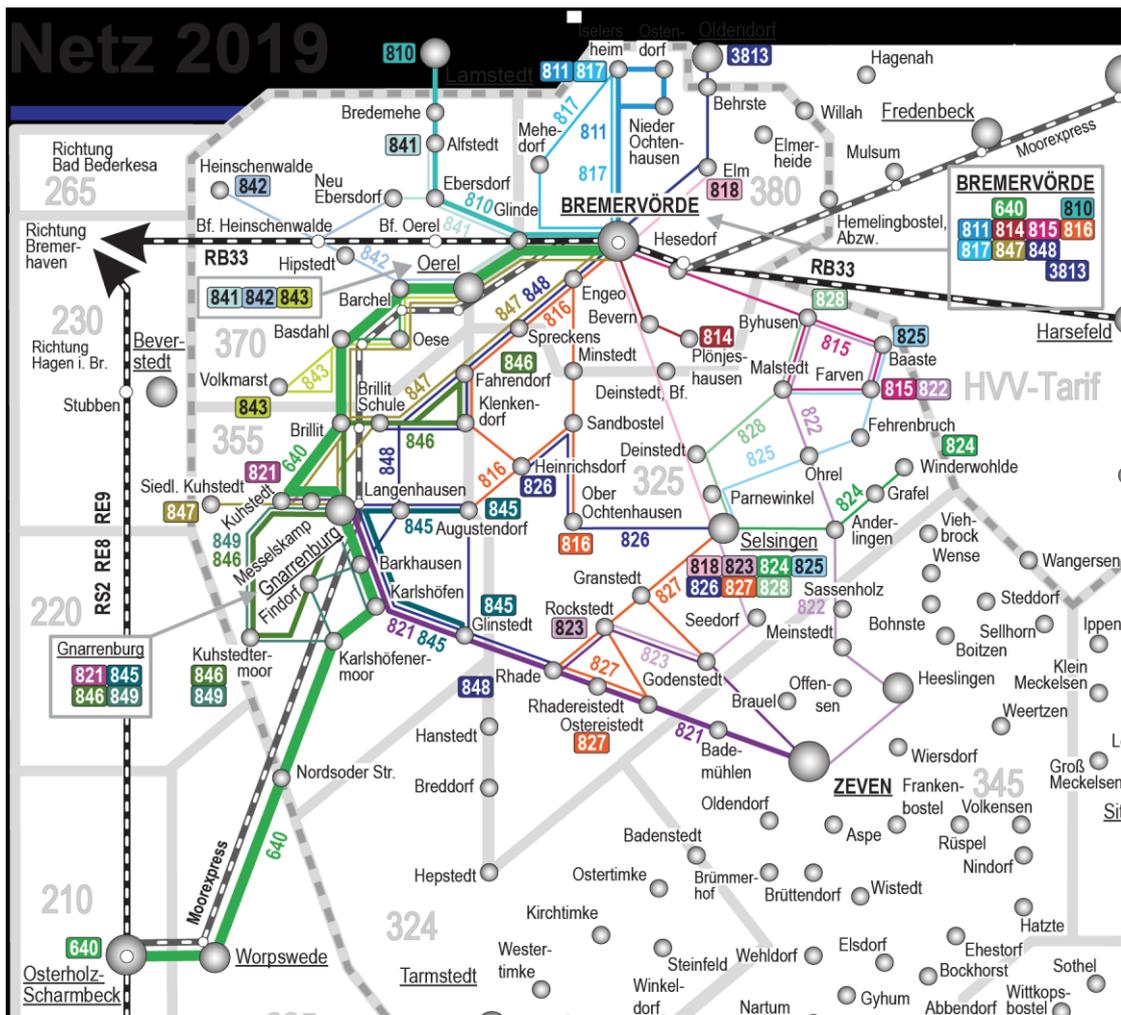
Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
KVG	132	Stade - Oldendorf - Elm - Bevern	13,9 (110,0)	30.03.2027	§ 43,4	-
KVG, evb, Stoss u. a.	541	Ebersdorf - Großenhain - Meckelstedt - Lintig - Bad Bederkesa	5,4 (33,8)	31.07.2024	§ 42	CUX 5
Stoss	559	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



**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)

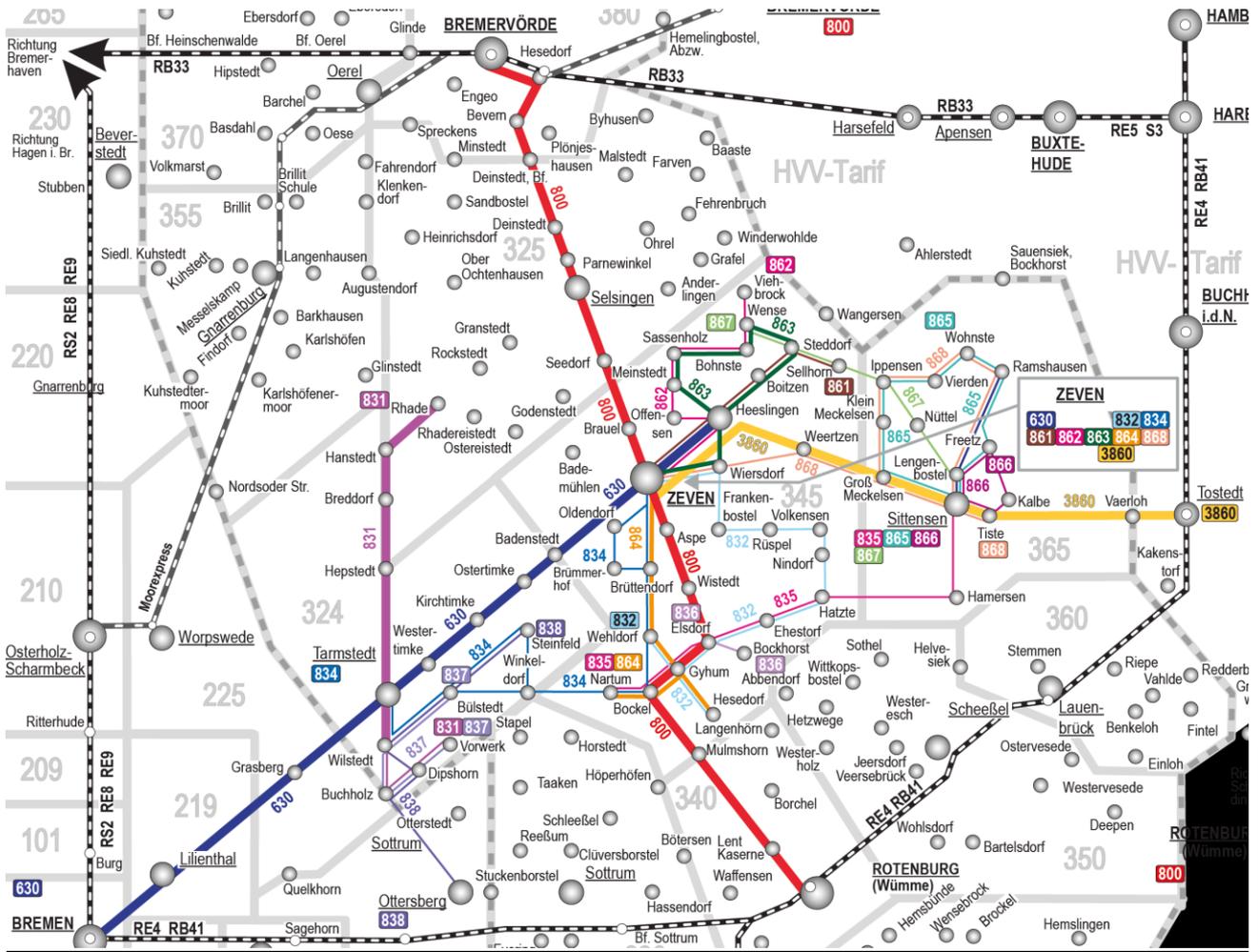
Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
OvA	630	Heeslingen - Zeven - Tarmstedt - Landkreisgrenze [- Bremen]	30,3	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	800	Rotenburg (Wümme) - Mulmshorn - Elsdorf - Zeven - Selsingen - Bremervörde	71,1	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	831	Rhade - Tarmstedt - Wilstedt - Vorwerk	33,9	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	832	Zeven - Rüspel - Nindorf - Ehestorf - Elsdorf - Hesedorf - 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	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, "Marschhorst" (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

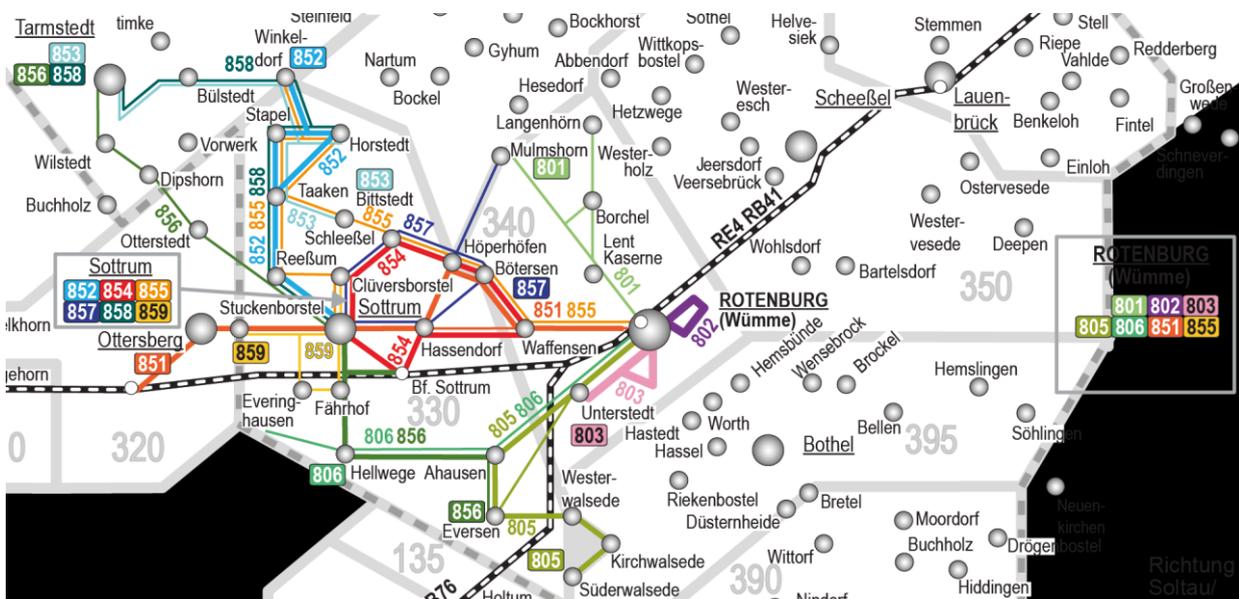
1) Betrieb: Bürgerbus 2) Betrieb: teilweise Bürgerbus

**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 - Großewede (- 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)

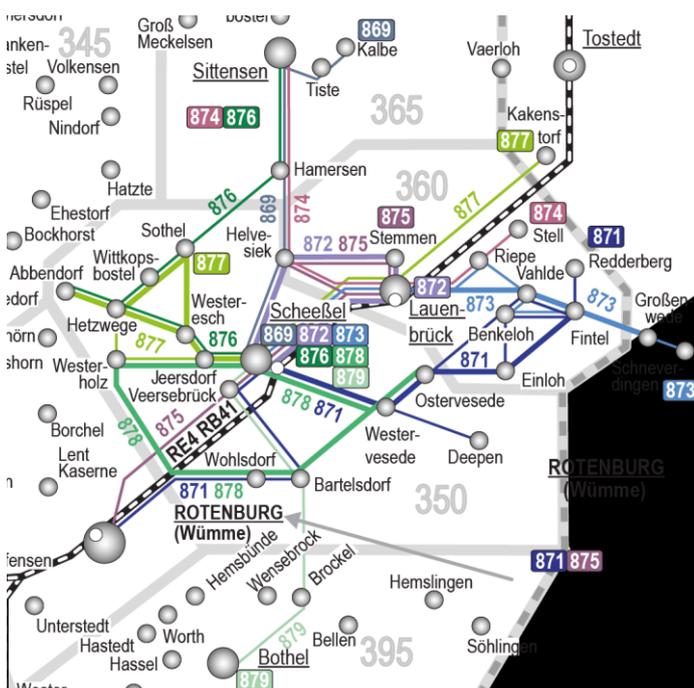


Abb. 2.4-6: Linienverkehr im Teilnetz ROW-Süd 2

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)



### 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	76, 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 (Wümme)	60, dv. 6 Bürgerbusse

(Quelle: Angaben der Verkehrsunternehmen)

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

### 2.4.2.3 Fahrzeuge

Gesamtzahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge	Linienunternehmen	Subunternehmen
Anzahl der im Landkreis eingesetzten Fahrzeuge	46	94
Durchschnittsalter der Fahrzeuge (ca.)	10,2 Jahre	
Fahrzeugart	Hochflurfahrzeuge	Niederflur-Fahrzeuge
⇒ Klein-/ Midibus	4	9
⇒ Solobus	3	98
⇒ 15m-Bus		10
⇒ Gelenkbus	1	15

**Tabelle 2.4-16: Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge**

Der Fahrzeugbestand im Linienverkehr liegt gegenwärtig bei 140 Fahrzeugen, davon 9 Bürgerbusse. 132 Fahrzeuge, die gegenwärtig im Landkreis verkehren, sind Niederflurfahrzeuge. Damit hat sich der Anteil der Niederflurfahrzeuge in den letzten 5 Jahren auf 94 % verdoppelt. Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge ist von 9,6 auf 10,2 Jahre angestiegen.

<b>Fahrzeug-Ausstattung</b>	<b>(Anzahl der Fahrzeuge)</b>
⇒ Fahrzeuge mit einer Mehrzweckfläche	123
⇒ Fahrzeuge mit mehr als einer Mehrzweckfläche	0
<b>Zielschilder</b>	
⇒ Fahrzeuge mit Matrixanzeige	140
⇒ Fahrzeuge mit Rollband	0
⇒ Fahrzeuge mit Steckschildern	0
<b>Innenanzeigen</b>	
⇒ Fahrzeuge mit automatischer Haltestellenanzeige	97
<b>Einstiegshilfen bei Niederflurfahrzeugen</b>	
⇒ Fahrzeuge mit Absenkvorrichtung (Kneeling)	109
⇒ Fahrzeuge mit elektrisch ausfahrbarer Rampe	0
⇒ Fahrzeuge mit manuell ausklappbarer Rampe	131
⇒ Fahrzeuge mit Lift	1

**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](http://www.vnn.de) und [www.vbn.de](http://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](http://www.bahn.de), [www.der-metronom.de](http://www.der-metronom.de) oder [www.evb-elbe-weser.de](http://www.evb-elbe-weser.de) im Internet zu finden. Das elektronische Kursbuch der DB ist unter [www.bahn.de/kursbuch](http://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/](http://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 Fahrgastgastraum 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](http://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](http://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.

<b>Bedienungsqualität I an Schultagen</b>			
<b>Kategorie</b>	<b>+</b>	<b>o</b>	<b>-</b>
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%
<b>Landkreis Rotenburg (Wümme)</b>	<b>91,8%</b>	<b>1,5%</b>	<b>6,7%</b>
Samtgemeinde Selsingen	37,5%	12,5%	50,0%

**Tabelle 3.2-2: Bedienungsqualität I der Gebietskörperschaften an Schultagen**

<b>Bedienungsqualität I an schulfreien Tagen</b>			
<b>Kategorie</b>	<b>+</b>	<b>o</b>	<b>-</b>
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%
<b>Landkreis Rotenburg (Wümme)</b>	<b>83,6%</b>	<b>2,2%</b>	<b>14,2%</b>
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**

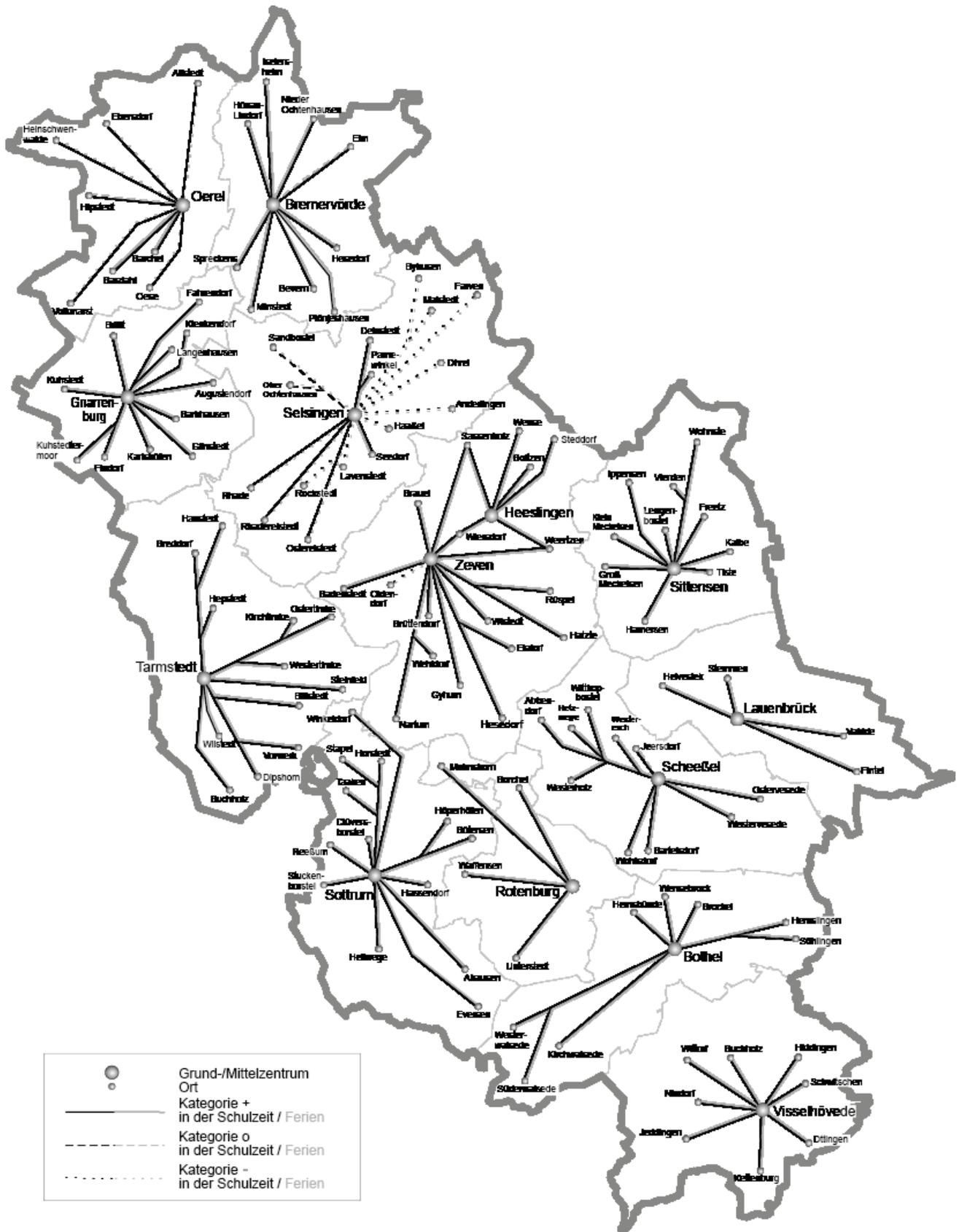


Abb. 3.2-1: Bedienungqualität I (Fahrtenpaare/Tag Orte – GZ/MZ)

### 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
<b>Grundzentrum – Mittelzentrum</b>	<b>+</b>	<b>81 %</b>	<b>69 %</b>
	<b>O</b>	<b>19 %</b>	<b>25 %</b>
	<b>-</b>	<b>0 %</b>	<b>6 %</b>
<b>Große Orte – Mittelzentrum</b>	<b>+</b>	<b>92 %</b>	<b>92 %</b>
	<b>O</b>	<b>8 %</b>	<b>8 %</b>
	<b>-</b>	<b>0 %</b>	<b>0 %</b>
<b>Mittelzentrum – Mittelzentrum</b>	<b>+</b>	<b>88 %</b>	<b>88 %</b>
	<b>O</b>	<b>12 %</b>	<b>12 %</b>
	<b>-</b>	<b>0 %</b>	<b>0 %</b>
<b>Gesamt</b>	<b>+</b>	<b>87 %</b>	<b>83 %</b>
	<b>O</b>	<b>13 %</b>	<b>15 %</b>
	<b>-</b>	<b>0 %</b>	<b>2 %</b>

**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.

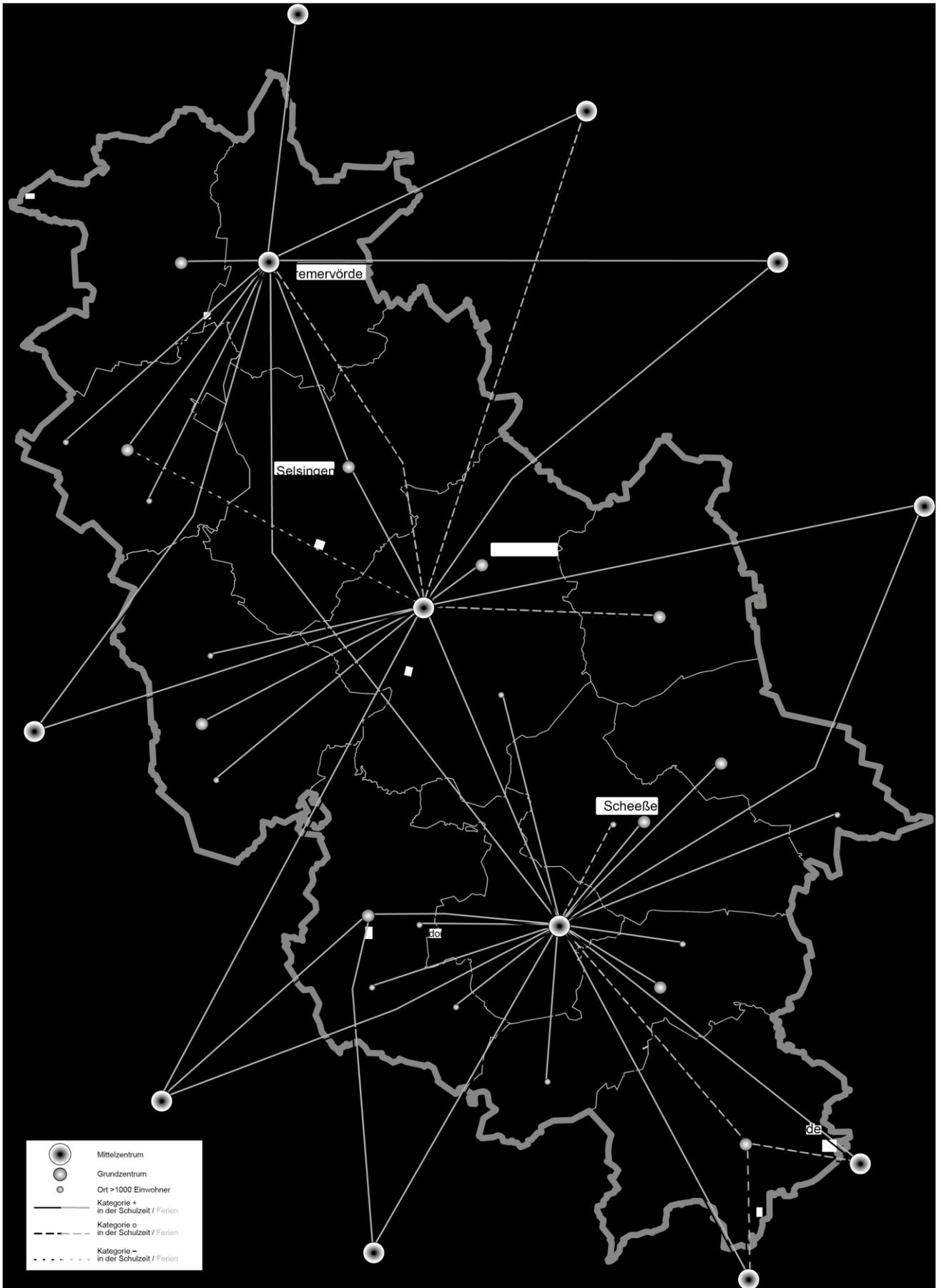


Abb. 3.2-2: Bedienstungsqualität II (Fahrtenpaare/Tag GZ, große Orte, MZ – MZ)

### 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 +.

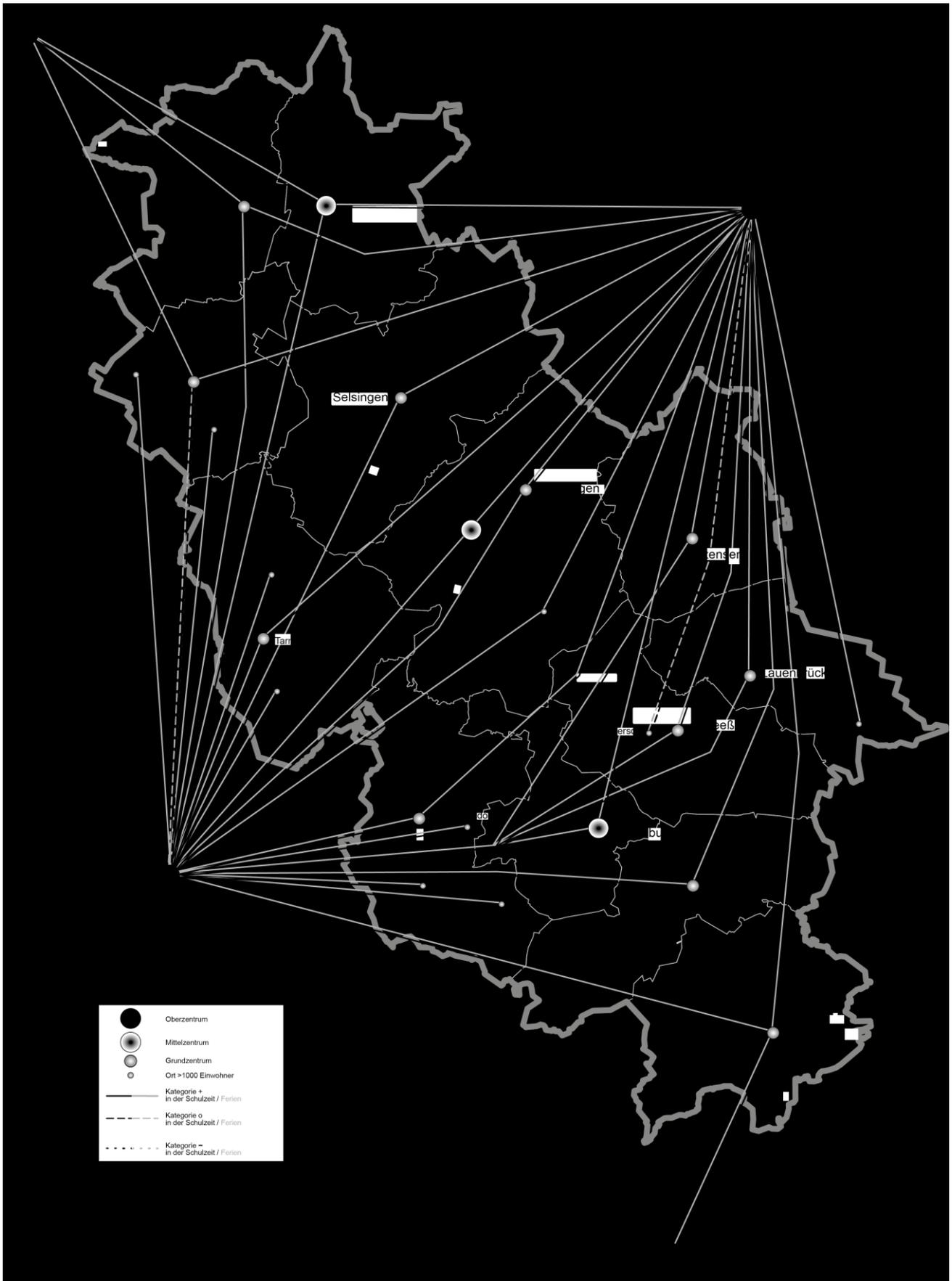


Abb. 3.2-3: Bedienstungsqualität III (Fahrtenpaare/Tag GZ / MZ, große Orte – OZ)

### 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](http://www.google.de/maps)) ermittelt.

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

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

#### Verbindungsqualität I (örtliche Verkehre)

Ortschaft / Siedlungsbereiche (Ort)  $\Leftrightarrow$  zugehöriges Grundzentrum

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	
<b>Grundzentrum – Mittelzentrum</b>	+	47 %
	o	35 %
	-	18 %
<b>große Orte – Mittelzentrum</b>	+	8 %
	o	67 %
	-	25 %
<b>Mittelzentrum – Mittelzentrum</b>	+	24 %
	o	35 %
	-	41 %
<b>Gesamt</b>	+	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.

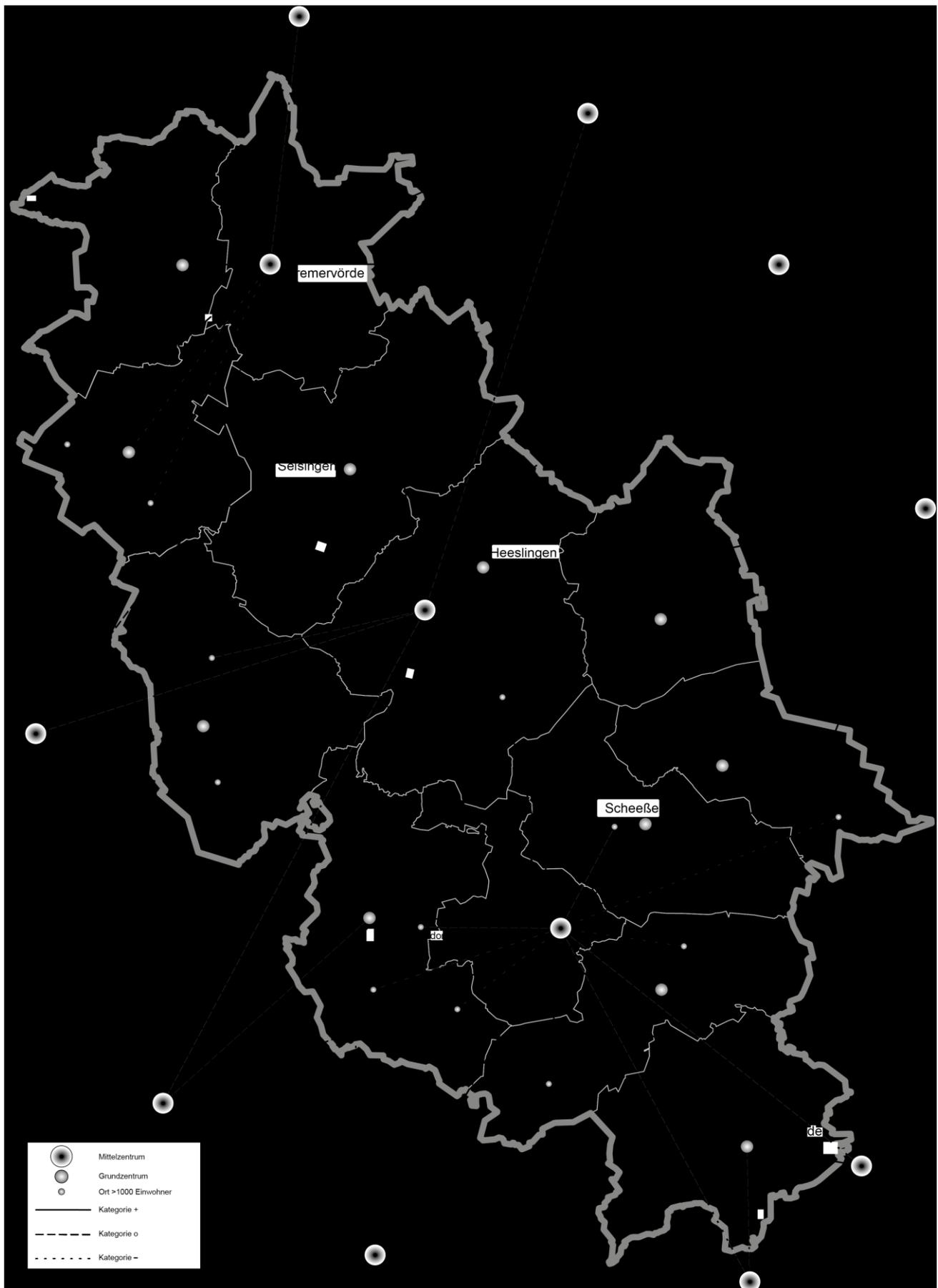


Abb. 3.2-4: Verbindungsqualität II, (Reisezeit GZ, große Orte und MZ – MZ)

### 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	
<b>Grund- / Mittelzentrum – Oberzentrum</b>	+	56 %
	○	44 %
	-	0 %
<b>große Orte – Oberzentrum</b>	+	18 %
	○	82 %
	-	0 %
<b>Gesamt</b>	+	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.



### 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	-
<b>Erschließungsqualität</b>	<b>100 %</b>		<b>0 %</b>	<b>92 %</b>		<b>8 %</b>
<b>Bedienungsqualität I</b>	<b>92 %</b>	<b>1 %</b>	<b>7 %</b>	<b>84 %</b>	<b>2 %</b>	<b>14 %</b>
<b>Bedienungsqualität II</b>	<b>87 %</b>	<b>13 %</b>	<b>0 %</b>	<b>83 %</b>	<b>15 %</b>	<b>2 %</b>
<b>Verbindungsqualität II</b>	<b>28 %</b>	<b>44 %</b>	<b>28 %</b>			
<b>Bedienungsqualität III</b>	<b>95 %</b>	<b>5 %</b>	<b>0 %</b>	<b>95 %</b>	<b>5 %</b>	<b>0 %</b>
<b>Verbindungsqualität III</b>	<b>47 %</b>	<b>53 %</b>	<b>0 %</b>			

**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 (– Jeddingen):
  - 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 Hersedorf, 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 die 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-assozierten 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

<p><b>Maßnahme 2.3:</b>  <b>Weiterentwicklung des Niedersachsentarifs auf den Bahnstrecken in Richtung VBN</b></p>							
<p><b>Erläuterung</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p>							
<p><b>Umsetzung</b></p> <table border="0"> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></td> <td>hohe Priorität</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px;"></td> <td>mittlere Priorität</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center;">X</td> <td>geringere Priorität</td> </tr> </table> <p><b>Beteiligte</b>                  Verkehrsunternehmen, Landkreis, LNVG, NITAG, HVV, VBN, VNO</p>			hohe Priorität		mittlere Priorität	X	geringere Priorität
	hohe Priorität						
	mittlere Priorität						
X	geringere Priorität						
<p><b>Federführung</b>                  Landkreis, LNVG, VNO</p>	<p><b>Finanzierung</b>                  Landkreis, Gemeinden</p>						

### 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"> <li><input type="checkbox"/> Längerer Zeitbedarf für konkrete Planung, Baurecht, Abstimmung und Ausführung</li> <li><input type="checkbox"/> Es bestehen noch Bindefristen, die nicht zu umgehen sind</li> <li><input type="checkbox"/> Bündelung mit weiteren Baumaßnahmen</li> <li><input type="checkbox"/> Ausnahmen von der Regelhöhe</li> <li><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)</li> <li><input type="checkbox"/> Haltestelle befindet sich in einer Kurvenlage</li> <li><input type="checkbox"/> Provisorische Haltestelle bei Baumaßnahmen (Einzelfallprüfung, abhängig von der Nutzungsdauer), dies sollte nicht für Haltestellen mit hoher Fahrgastnachfrage gelten</li> <li><input type="checkbox"/> Topographische Gründe (z.B. nicht barrierefreie Längsneigung der Fahrbahn und Seitenräume, beengter Straßenraum, etc.)</li> <li><input type="checkbox"/> Reine Rufbus-, Bürgerbus- bzw. ASTROW-Haltestelle</li> <li><input type="checkbox"/> (Langfristig) nicht barrierefreie Zuwegung</li> <li><input type="checkbox"/> Unverhältnismäßig hoher finanzieller Aufwand (Einzelfallprüfung)</li> </ul>	
<b>Umsetzung</b>	
<input checked="" type="checkbox"/>	hohe Priorität
<input type="checkbox"/>	mittlere Priorität
<input type="checkbox"/>	geringere Priorität
<b>Beteiligte</b>	
Straßenbaulastträger (überwiegend Kommunen), Landkreis, Verkehrsunternehmen, Organisationen für Menschen mit Behinderungen	
<b>Federführung</b>	
Konzeptüberarbeitung: Landkreis/ VNO; bauliche Maßnahmen: Straßenbaulastträger, Kommunen	
<b>Finanzierung</b>	
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 140 im Landkreis Rotenburg (Wümme) eingesetzten Busse sind 132 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

<b>Maßnahme 4.1:</b> <b>Direktvergabe der Verkehrsleistungen in den Teilnetzen ROW-Nord und ROW-Mitte</b>
<b>Erläuterung</b> <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>
<b>Umsetzung</b> <input type="checkbox"/> hohe Priorität <input checked="" type="checkbox"/> mittlere Priorität <input type="checkbox"/> geringere Priorität
<b>Beteiligte</b> Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO
<b>Federführung</b> Landkreis
<b>Finanzierung</b> 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 Kinderfahrtschein zu lösen ist. Im VBN-Bereich müssen für die Fahrradmitnahme TagesTickets, MonatsTickets oder AboTickets gekauft werden.

Der Aufgabenträger begrüßt diese kundenfreundliche Maßnahme und plädiert dafür, dass alle Verkehrsunternehmen einheitliche Tarifbestimmungen für die Fahrradmitnahme einführen sollten.

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

**Umsetzung**

- hohe Priorität  
 mittlere Priorität  
 geringere Priorität

**Beteiligte**

Verkehrsunternehmen, 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

- hohe Priorität  
 mittlere Priorität  
 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](http://www.vnn.de) oder [www.vbn.de](http://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 Abbringerverkehre) 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		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

- Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) (2019), zuletzt geändert 2021
- Daten des Niedersächsischen Landesamtes für Statistik
- Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im öffentlichen Personennahverkehr, VÖV, Reihe Technik VÖV 1.41.1, 1981
- Europäisches Klimagesetz (2021)
- Gesetz zur Gleichstellung von Behinderten (BGG), 2002
- Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz) 1993, zuletzt geändert 2016
- Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) (2021)
- Haltstellenkonzept Nord-Ost-Niedersachsen, VNO
- Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung; Nr. 3.4.8.1 – 15 Ergänzungslieferung 11/1996: Bedienungsstandards für den ÖPNV, Hensen, A. und Otto, E.
- Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen, Land Niedersachsen 1994, zuletzt geändert 2006
- LTS-Bevölkerungsprognose, 2006, Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (NIW)
- Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, 2007
- Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG), 1995, zuletzt geändert 2022
- Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG) 1998, zuletzt geändert 2007
- Personenbeförderungsgesetz 1990, zuletzt geändert 2017
- Pilz, Gerald (2021): Mobilität im 21. Jahrhundert? Frag doch einfach! Klare Antworten aus erster Hand, München
- Regionales Entwicklungskonzept (REK) 2000, Gemeinsame Landesplanung Hamburg/ Niedersachsen/ Schleswig-Holstein
- Regionales Raumordnungsprogramm 2020 für den Landkreis Rotenburg (Wümme)
- VDV-Akademie (Hrsg.) (2021): Grundwissen – Personenverkehr und Mobilität, Leverkusen
- 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-Haltestellenkonzept
  - Anlage 4-2: Haltestellen, deren barrierefreier Ausbau zurückgestellt ist
-