

Beschlussvorlage Stabsstelle Kreisentwicklung Tagesordnungspunkt: 5		Drucksachen-Nr.: 2021-26/0284		
		Status: öffentlich		
		Datum: 18.11.2022		
Termin	Beratungsfolge:	Abstimmungsergebnis		
		Ja	Nein	Enthalt.
30.11.2022	Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr			
08.12.2022	Kreisausschuss			
21.12.2022	Kreistag			

Bezeichnung:

Vorstellung des Wohnraumversorgungskonzeptes für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Sachverhalt:

In Niedersachsen ist die Vergabe von Fördermitteln für den sozialen Wohnungsbau an ein Wohnraumversorgungskonzept gebunden. Ein solches Konzept lag für den Landkreis Rotenburg (Wümme) bislang nicht vor. Vor diesem Hintergrund hat die Kreisverwaltung im September 2021 die *InWIS Forschung & Beratung GmbH* aus Bochum mit der Erarbeitung eines entsprechenden Konzeptes beauftragt.

Das Fachbüro hat für die Erstellung des Konzepts vorhandene Wohnungsmarktdaten ausgewertet und zahlreiche Expertengespräche mit den relevanten Wohnungsmarktakteuren und den 13 kreisangehörigen Städten, Samt- und Einheitsgemeinden geführt. Das Konzept enthält einen Überblick über die Situation des Wohnungsmarktes, eine Darstellung der Wohnungsbedarfe sowie Handlungsempfehlungen für den Landkreis und die Gemeinden.

Frau Regina Höbel von der *InWIS Forschung & Beratung GmbH* wird das Konzept in der Ausschusssitzung vorstellen. Zur Information des Ausschusses sind das Wohnraumversorgungskonzept und die Kommunalsteckbriefe für die 13 Städte, Samt- und Einheitsgemeinden beigelegt. Ferner liegt zu diesem Themenkomplex auch ein Antrag der SPD-Kreistagsfraktion vom 22.03.2022 vor (siehe nachfolgender Tagesordnungspunkt).

Das Wohnraumversorgungskonzept stellt fest, dass es im Landkreis Rotenburg (Wümme) absolut betrachtet und auch in Relation zu den übrigen niedersächsischen Kreisen an preisgünstigem Wohnraum mangelt.

Um die Versorgung einkommensschwächerer Menschen mit bezahlbarem Wohnraum sicherzustellen, werden im Konzept vier zentrale Handlungsfelder benannt:

- Die kommunale Grundstückspolitik,
- Anreize für Investoren,
- Nutzung des Bestandes sowie
- effektive Umsetzungsstrukturen.

Innerhalb der Handlungsfelder bestehen eine Vielzahl konkreter Handlungsoptionen.

Kommunale Grundstückspolitik:

- Bodenmanagement & Sozialgerechte Bodennutzung
- Kommunaler Zwischenerwerb
- Ausreichende Bereitstellung & Monitoring von baureifen Flächen
- Vorgaben für geförderten Wohnbau

Anreize für Investoren:

- Geringere Stellplatzverpflichtung
- Kaufpreisvergünstigung für Flächen des geförderten Wohnungsbaus
- Förderprogramme

Nutzung des Wohnungsbestandes:

- Mittelbare Belegung
- Inanspruchnahme Modernisierungsförderung
- Ankauf von Mietpreis- und Belegungsrechten
- Anmietung von Wohnraum
- Aktivierung Wohnungsleerstand

Effektive Umsetzungsstrukturen schaffen:

- Kooperation mit bestehenden Wohnungsunternehmen
- Gründung eines Wohnungsunternehmens
- Regelmäßige Einbindung der Wohnungsmarktakteure

Parallel zur Erstellung des Wohnraumversorgungskonzeptes haben die Landtagsfraktionen der neuen Niedersächsischen Landesregierung zum Thema „Wohnen und Bauen“ u. a. folgende Ziele in ihrem Koalitionsvertrag beschrieben:

„Wir wollen perspektivisch die Schaffung von zusätzlich 100.000 Sozialwohnungen erreichen. Um dieses Ziel zu unterstützen, gründen wir im ersten Regierungsjahr eine gemeinnützige, nicht gewinnorientierte Landeswohnungsgesellschaft. Aufgabe der Gesellschaft sind der Kauf, die Sanierung und die Schaffung von Wohnraum. Die Gesellschaft verfolgt das Ziel, 40.000 landeseigene Wohnungen zu schaffen. Dabei steht für uns fest, dass wir als Land unserer Verantwortung hinsichtlich energetischer und nachhaltiger Baustandards nachkommen. Die Gesellschaft wird Mitglied im Verband der Wohnungswirtschaft und wird Projekte in Kooperation mit den Kommunen und Unternehmen der Wohnungswirtschaft entwickeln. Bei der Entwicklung von Bauflächen kooperiert die Landeswohnungsgesellschaft mit der NLG. Die Vertretung der Zivilgesellschaft in den Gremien der Landeswohnungsgesellschaft wird sichergestellt.“

Die konkrete Ausgestaltung der angekündigten Landeswohnungsgesellschaft ist naturgemäß zum jetzigen Zeitpunkt noch unklar. Ein erster Austausch mit den Hauptverwaltungsbeamten der Kommunen hat am 8. November 2022 stattgefunden.

Beschlussvorschlag:

1. Das Wohnraumversorgungskonzept 2022 wird beschlossen.
2. Der Landrat wird beauftragt, die im Konzept genannten Handlungsoptionen gemeinsam mit den Kommunen zu prüfen und daraus konkrete Maßnahmen abzuleiten.
3. Die aus der angekündigten Gründung einer Landeswohnungsgesellschaft folgenden Möglichkeiten werden aktiv aufgegriffen und bestmöglich genutzt.

Prietz

Wohnraumversorgungskonzept

Landkreis Rotenburg (Wümme)

Auftraggeber:

Landkreis Rotenburg (Wümme)

Ihre Ansprechpartner:

Gerd Hachmöller

Stabsstelle Kreisentwicklung (Leitung)

Tel.: 04261 983-2850

E-Mail: gerd.hachmoeller@lk-row.de

Rainer Meyer

Stabsstelle Kreisentwicklung

Tel.: 04261 983-2851

E-Mail: rainer.meyer@lk-row.de

Vorgelegt von:

InWIS Forschung & Beratung GmbH

Springorumallee 20a

44795 Bochum

Tel.: 0234 - 890 34-0

Fax: 0234 - 890 34-49

E-Mail: info@inwis.de

Internet: www.inwis.de

Ihre Ansprechpartnerinnen:

Regina Höbel

Kyra Nieland

InWIS Forschung & Beratung GmbH

Tel.: 0234-89034-24 | 0234-89034-352

E-Mail: regina.hoebel@inwis.de | kyra.nieland@inwis.de

© InWIS, Bochum. Alle Rechte vorbehalten.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurde in der Regel die männliche Schreibweise verwendet. Wir weisen an dieser Stelle ausdrücklich darauf hin, dass sämtliche Personenbezeichnungen gleichwohl für beiderlei Geschlecht gelten.

Inhalt

1. Einleitung und Zielsetzung	7
2. Methodische Grundlagen.....	9
3. Situationsanalyse.....	11
3.1. Soziodemografische und -ökonomische Rahmenbedingungen	12
3.2. Eckdaten zum Wohnungsbestand.....	18
4. Angebots- und Nachfragesituation in den Teilmärkten	22
4.1. Preisgebundener Wohnraum.....	22
4.1.1 Definition und Operationalisierung	22
4.1.2 Ergebnisse der Marktanalyse	23
4.2. Der Markt für Wohnungen in Mehrfamilienhäusern	32
4.3. Der Markt für Ein- und Zweifamilienhäuser	38
5. Entwicklungstrends und Vorausschätzungen.....	43
5.1. Bevölkerungsprognose	43
5.2. Wohnungsbedarfsprognose	47
5.3. Weitergehende qualitative Prognose	51
5.3.1 Preisgebundener Wohnraumbedarf	51
5.3.2 Nachfragepotenziale für Wohnformen im Alter	54
6. Marktbewertung.....	56
7. Handlungsempfehlungen.....	64
7.1. Übersicht über die zentralen Handlungsfelder.....	64
7.2. Konkretisierung der Handlungsfelder nach Markttypen	66
7.3. Instrumente im Handlungsfeld „Versorgung Einkommensschwächerer sicherstellen“.....	67
7.3.1 Handlungsschwerpunkt kommunale Grundstückspolitik	69
7.3.2 Handlungsschwerpunkt Anreize für Investoren	72
7.3.3 Handlungsschwerpunkt Wohnungsbestand nutzen	74
7.3.4 Handlungsschwerpunkt effektive Umsetzungsstrukturen	77
7.4. Aktivitäten und Unterstützungsbedarfe der Gemeinden.....	79
7.4.1 Aktivitäten der Gemeinden.....	79
7.4.2 Unterstützungsbedarfe der Gemeinden	82
7.5. Handlungsempfehlungen an den Kreis Rotenburg (Wümme).....	83
7.5.1 Wie dem Bindungsverlust entgegenwirken oder ihn kompensieren?	84
7.5.2 Welche städtebaulichen Instrumente bieten sich an, um geförderten Neubau zu fördern?.....	85
7.5.3 Wie können Investoren für den geförderten Wohnungsbau gewonnen werden?	85
7.5.4 Wie kann eine kommunale / kreisweite Baugesellschaft gegründet werden?	86
8. Fazit.....	87
9. Literaturverzeichnis.....	89
10. Anhang: Kommunalsteckbriefe.....	90

Abbildungen

Abbildung 1: Vorgehensweise in der Konzepterstellung.....	10
Abbildung 2: Landkreis Rotenburg (Wümme) in Niedersachsen	11
Abbildung 3: Determinanten der Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Rotenburg (Wümme)	12
Abbildung 4: Entwicklung der Einwohner in den Kommunen 2013-2020.....	13
Abbildung 5: Durchschnittlicher Wanderungssaldo in den Kommunen 2013-2020	15
Abbildung 6: Kaufkraft pro Haushalt in den Kommunen 2020.....	16
Abbildung 7: Baufertigstellungen von Wohnungen in Wohngebäuden im Untersuchungsraum 2013-2020	19
Abbildung 8: Durchschnittliche Bauintensität im Segment der Mehrfamilienhäuser in den Kommunen 2013-2020	20
Abbildung 9: Durchschnittliche Bauintensität im Segment der Ein- und Zweifamilienhäuser in den Kommunen 2013-2020	20
Abbildung 10: Nachfrager bezahlbaren Wohnraums	23
Abbildung 11: Anteil der Bedarfsgemeinschaften (SGB II) an allen Haushalten in den Kommunen 2020	24
Abbildung 12: Anzahl öffentlich geförderter Wohnungen	27
Abbildung 13: Angebotspreise und Nachfragekennwerte von Mietwohnungen (ohne Neubau) im Untersuchungsraum 2014-2/2021	32
Abbildung 14: Mittlerer Angebotspreis von Mietwohnungen 2014-2/2021	33
Abbildung 15: Nachfragekennwerte für Mietwohnungen in den Kommunen 2014-2/2021	33
Abbildung 16: Die Marktsituation bei Mietwohnungen nach Wohnungsgrößen	34
Abbildung 17: Experteneinschätzung zu Mietwohnungen.....	35
Abbildung 18: Angebotspreise und Nachfragekennwerte von Eigentumswohnungen im Untersuchungsraum 2014-2/2021	36
Abbildung 19: Experteneinschätzung zu den Eigentumswohnungen.....	36
Abbildung 20: Experteneinschätzung zum Wohnen im Alter	37
Abbildung 21: Angebotspreise und Nachfragekennwerte von EZFH im Untersuchungsraum 2014-2021	38
Abbildung 22: Durchschnittliche Angebotspreise von Einfamilienhäusern (freistehend, Doppelhaushälften, Reihenhäuser) in den Kommunen 2014-2021	39
Abbildung 23: Nachfragekennwerte nach Einfamilienhäusern in den Kommunen 2014-2021	40
Abbildung 24: Experteneinschätzung zu Ein- und Zweifamilienhäusern	41
Abbildung 25: Entwicklung der Bevölkerung in Niedersachsen 2019-2040	44
Abbildung 26: Entwicklung der Bevölkerung 2019-2040.....	45
Abbildung 27: NBank-Prognose ggü. der Ist-Entwicklung des Landkreises Rotenburg (Wümme).....	46
Abbildung 28: Prognostizierte Entwicklung der Haushaltsgrößen im Untersuchungsraum	48
Abbildung 29: Entwicklung der Nachfragepotenziale im Alter.....	54
Abbildung 30: Wohnungsbedarfe im Mehrfamilienhaussegment.....	59
Abbildung 31: Wohnungsbedarfe im Ein-/Zweifamilienhaussegment.....	60
Abbildung 32: Herausforderungen in der Versorgung einkommensschwacher Haushalte	61
Abbildung 33: Regional unterschiedliche Handlungsbedarfe in der Deckung der Wohnraumbedarfe.....	62
Abbildung 34: Handlungsfelder in der Wohnungsmarktsteuerung.....	64
Abbildung 35: Konkretisierung der Handlungsfelder nach Markttypen	67
Abbildung 36: Handlungsschwerpunkte im Handlungsfeld "Versorgung Einkommensschwächerer sicherstellen"	68
Abbildung 37: Kommunale Instrumente und Strategien im Handlungsfeld „Versorgung Einkommensschwächerer sicherstellen“	68
Abbildung 38: Selbsteinschätzung der Gemeinden zu Wohnraumbedarfen.....	80

Abbildung 39: Planungen und Aktivitäten in den Gemeinden	80
Abbildung 40: Unterstützungsbedarfe in den Gemeinden	83

Tabellen

Tabelle 1: Strukturmerkmale der Bevölkerung in den Kommunen 2020	14
Tabelle 2: Entwicklung der Beschäftigten am Arbeitsort im Landkreis Rotenburg (Wümme) in Prozent zwischen 2013 und 2020	17
Tabelle 3: Wohnungsbestand (in Wohngebäuden) in den Kommunen 2020	18
Tabelle 4: Entwicklung der SGB II-Bedarfsgemeinschaften und sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (am Arbeitsort) in den kreisangehörigen Kommunen	25
Tabelle 5: Zusammensetzung und Anteil der einkommensschwachen Haushalte in den Kommunen des Landkreises 2020	26
Tabelle 6: Anzahl der öffentlich geförderten Wohnungen und Prognose bis 2040	28
Tabelle 7: Bemessungsgrenzen der Kosten der Unterkunft (in Euro/m ² nettokalt) im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	29
Tabelle 8: Angebots- und Nachfragekennziffern im Untersuchungsraum 2014-2021	40
Tabelle 9: Gegenüberstellung der NBank-Prognose und der Ist-Entwicklung	46
Tabelle 10: Entwicklung der unter 18-Jährigen und über 60-Jährigen in den Kommunen 2019-2040	47
Tabelle 11: Entwicklung der Haushalte im Untersuchungsraum 2019-2040.....	49
Tabelle 12: Wohnungsbedarfe bis 2040 im Geschosswohnungsbau sowie die durchschnittliche Bautätigkeit der letzten Jahre	50
Tabelle 13: Wohnungsbedarfe bis 2040 in Ein- und Zweifamilienhäusern sowie die durchschnittliche Bautätigkeit der letzten Jahre	51
Tabelle 14: Bedarf an preisgebundenen Wohnungen bis 2030 – Ergebnisse der Szenarien im Vergleich.....	53
Tabelle 15: Entwicklung der über 60-Jährigen bis 2030 und ihre Nachfragepotenziale	54

Abkürzungsverzeichnis

AsylbLG	Asylbewerberleistungsgesetz
EH	Eigenheime
ETW	Eigentumswohnungen
EZFH	Ein- und Zweifamilienhäuser
HH	Haushalte
KdU	Kosten der Unterkunft
LK	Landkreis
MFH	Mehrfamilienhäuser
MW	Mietwohnungen
Öff. Gef.	Öffentlich gefördert
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
SGB	Sozialgesetzbuch
SoBoN	Sozialgerechte Bodennutzung
WE	Wohneinheit
Wfl.	Wohnfläche

1. Einleitung und Zielsetzung

Die Entwicklung der Städte und Gemeinden und die Situation auf den Wohnungs- und Immobilienmärkten wird auch künftig in erheblichem Maße durch demografische Veränderungsprozesse beeinflusst. Nicht nur die zuletzt hohe Zuwanderung nach Deutschland, auch der noch anhaltende Trend zu kleineren Haushalten führt in wachsenden Regionen noch für einen längeren Zeitraum zu einer steigenden Nachfrage am Wohnungsmarkt. So werden in Niedersachsen u.a. für die Regionen Hannover, Braunschweig / Wolfsburg, an Hamburg grenzende Kreise sowie das westliche Niedersachsen laut aktueller Prognose der NBank Zuwachsraten prognostiziert. Gleichzeitig gibt es Regionen in Niedersachsen, die gemäß der Prognose Einwohner verlieren werden. Auch der Trend zu kleineren Haushalten wird diese Einwohnerverluste nicht ausgleichen können.¹

Zusätzlich zu den Quantitäten am Wohnungsmarkt verändern sich auch die gewünschten Wohnqualitäten. Die demografischen Veränderungen, so zum Beispiel der starke Zuwachs an Senioren, der Wertewandel und damit einhergehende Veränderungen in den Wohnwünschen, die in den letzten Jahren stark gestiegenen Baukosten, die zu erwartenden drastischen Erhöhungen der Energiepreise usw. verändern die Anforderungen und Wohnwünsche, vor allem für die kommenden Jahre. In den letzten Jahren hat sich durch die starke Bevölkerungszunahme in den städtischen Agglomerationen die Lage auf dem Wohnungsmarkt auch für Kommunen im suburbanen Umland signifikant verändert. Der Flüchtlingszuzug in den Jahren 2015/16 war nur ein Auslöser für eine beträchtliche Zunahme der Nachfrage nach preisgünstigem Wohnraum. Im Frühjahr 2022 waren bedingt durch die Fluchtbewegung infolge des Kriegs in der Ukraine weitere hilfebedürftige Haushalte kurzfristig mit Wohnraum zu versorgen, in vielen Kommunen sind die letzten Wohnraumreserven mobilisiert worden. Ob vielleicht in Zukunft wieder mit einem Anstieg der Flüchtlingszahlen zu rechnen ist, bleibt ungewiss.

Auch unabhängig von der zuletzt hohen Zuwanderung, treten bereits seit einigen Jahren wieder zunehmend Fragestellungen zur sozialen Wohnraumversorgung und zur Erhöhung der Baufertigstellungen für einkommensschwache Haushalte in den Vordergrund, befördert durch den Anstieg von jungen Haushalten in Ausbildung und als Folge jahrelanger geringer Bautätigkeit im Geschosswohnungsbau. Gleichzeitig sind im freifinanzierten Wohnungsneubau in angespannten Märkten zum Teil kräftige Preissteigerungen zu verzeichnen. Für die Zukunft ist auch zu berücksichtigen, dass Sozialverbände vor einer neuen Altersarmut warnen, die die Nachfrage nach preiswertem Wohnraum künftig noch weiter verstärken wird.

Darüber hinaus sind im Zuge des demografischen Wandels und neuer Wohntrends Qualifizierungen im Wohnungsbestand sowie der Neubau dafür zu nutzen, neue Wohnformen, barrierearme oder -freie Angebote für Senioren, betreute Wohnformen oder einen nachfrageorientierten Wohnungsgrößenmix zu realisieren. Im Altbaubestand in vielen Klein- und Mittelstädten erschwert nicht selten eine Vielzahl einzelner Kleineigentümer die bedarfsgerechte Qualifizierung dieser Wohnquartiere. Hier sind problemadäquate Steuerungs- und Anreizinstrumente notwendig.

Die Städte und Gemeinden im Landkreis Rotenburg (Wümme) im Dreieck zwischen Bremen, Hannover und Hamburg gelten als zunehmend nachgefragte Wohn- und Lebensstandorte, die durch eine hohe Eigenheimquote geprägt werden. Durch den Landkreis verläuft die Bundesautobahn A1, die eine schnelle verkehrliche Anbindung an Hamburg und Bremen bieten. Im Vergleich zu 2011 liegen höhere Baufertigstellungszahlen vor, dabei liegt der Schwerpunkt auf Ebene des Landkreises auf dem Eigenheimsegment. Auch im Landkreis wirken sich die zuvor genannten gesamtgesellschaftlichen und wohnwirtschaftlichen Trends aus, die sich insb. durch eine gestiegene Nachfrage nach Mietwohnraum in allen Preissegmenten bemerkbar machen.

Die Verknappung des Angebotes an preisgünstigem Wohnen vollzieht sich in zahlreichen Regionen des Bundeslandes Niedersachsen. Aus diesem Grund verstärkt die Landesregierung ihre Anstrengungen im

¹ NBank (2021): Wohnungsmarktbeobachtung 2021. Langfassung. Heute und in Zukunft Wohnen gestalten. Perspektiven für Niedersachsen bis 2040.

sozialen Wohnungsbau und stellt im Rahmen des Wohnraumförderprogramms weiterhin Gelder zur Verfügung. Bis zum Jahr 2030 sollen landesweit 40.000 neue Wohnungen in sozialer Bindung errichtet werden können. Ziel ist es dabei, neben bezahlbaren Wohnungen für Haushalte mit kleinen und mittleren Einkommen speziell auch altersgerechten und barrierefreien Wohnraum zu schaffen. Um die Fördermittel dieses Programms nutzen zu können, müssen die jeweiligen Kommunen Bedarfsnachweise erbringen, etwa in Form eines Wohnraumversorgungskonzeptes. Vor diesem Hintergrund wurde das vorliegende Wohnraumversorgungskonzept für den Landkreis Rotenburg (Wümme) beauftragt. Dabei sollen die aktuellen Bedarfe und Herausforderungen auf dem regionalen Wohnungsmarkt abgebildet, analysiert und im Hinblick auf die Entwicklung der kommenden Jahre prognostiziert werden. Ein besonderes Augenmerk soll in diesem Zusammenhang auf die Betrachtung des preisgünstigen Wohnens gelegt werden. Nicht nur in der Analyse soll das Konzept die unterschiedliche Ausgangslage in den Gemeinden berücksichtigen, auch die Handlungsempfehlungen zur Steuerung des Wohnungsmarktes bzw. zur Deckung der Wohnraumbedarfe sind auf die einzelnen Kommunen des Landkreises auszurichten.

Mehrere Fragestellungen sind Gegenstand des Wohnraumversorgungskonzeptes:

- Wie haben sich die wesentlichen nachfrageseitigen Rahmenbedingungen (soziodemographische und sozioökonomische Determinanten) auf dem Wohnungsmarkt des Landkreises und in den Gemeinden entwickelt?
- Wie stellen sich der Wohnungsbestand und das Wohnungsangebot im Landkreis und in den Gemeinden dar? Welche Bauformen prägen den Wohnungsbestand? Wie haben sich Miet- und Kaufpreise in den Teilmärkten entwickelt? Wie stellt sich das preisgünstige Wohnraumangebot dar?
- Welche Wohnungsangebote fehlen derzeit am Markt, insb. im Hinblick auf preisgünstiges Wohnen? Wie ist die Situation in der sozialen Wohnraumversorgung zu bewerten?
- Welche Charakteristika in der Wohnungsnachfrage und im Wohnungsbestand weisen die einzelnen Kommunen des Kreises auf? Wie unterscheidet sich ihr soziodemographisches und sozioökonomisches Profil?
- Wie wird sich der Wohnraumbedarf in Zukunft entwickeln? Welche zusätzlichen Wohnformen werden für welche Nachfragegruppen benötigt? Welche Unterschiede werden dabei innerhalb des Landkreises zwischen den einzelnen Gemeinden entstehen?
- Wie lässt sich in Zukunft ausreichend Wohnraum für benachteiligte Bevölkerungsgruppen neu schaffen? Wo wird künftig im Landkreis Rotenburg (Wümme) bezahlbarer Mietwohnraum und Wohnraum für benachteiligte Bevölkerungsgruppen in welcher Größenordnung und in welchem Zeitraum benötigt?

2. Methodische Grundlagen

Grundlage für die Erstellung des Wohnraumversorgungskonzeptes ist ein Mix aus quantitativen und qualitativen Methoden, ergänzt durch Erkenntnisse aus Expertengesprächen mit lokalen Marktakteuren sowie aus Gesprächen mit den einzelnen Kommunen.

Für die Analyse des Wohnungsmarktes wurden Daten aus der Statistik des Kreises und anderen Quellen wie z.B. der NBank, dem statistischen Landesamt, Bundesagentur für Arbeit, Zensus 2011 und Gesellschaft für Konsumforschung (GfK) aufbereitet und ausgewertet. Sie wurden um Daten und Informationen ergänzt, die das InWIS selbst erhoben bzw. ausgewertet hat:

- Eine Wohnungsannoncenauswertung für den Landkreis Rotenburg (Wümme) auf Basis des Immobilienportals ImmobilienScout24:
 - Aufgrund einer Kooperationsvereinbarung kann InWIS die Angebotsdatenbank des ImmobilienScout24 verwenden, welche diejenigen Immobilienangebote enthält, die von den Anbietern zum Kauf oder zur Miete in dem Internetportal inseriert wurden. Für jedes Angebot enthält die Datenbank Angaben zur Struktur der Objekte: zum Status (Miete/Eigentum), zum Baujahr, zu Ausstattungsmerkmalen, zur Größe und zu den Angebotspreisen. Die Mietwohnungsangebote wurden auf der Basis der Nettokaltmieten ausgewiesen.
 - Gleichzeitig erlaubt die Angebotsdatenbank auch die Abschätzung der Nachfrage nach Wohnungen. Hierfür wurde die Messung der so genannten Hits ausgewählt. Sucht ein Nachfrager in einer Stadt eine Immobilie und gibt seine Wohnwünsche in die Eingabemaske ein, so erhält er Übersichten über die in Frage kommenden Objekte. Der Nachfrager hat durch das Vorschaufoto auf der Showliste in der Regel einen optischen Eindruck vom Angebot, kann die Lage durch die Entfernungsangabe vom Zielort einschätzen und sieht den Preis. Das Anschauen des Angebotes signalisiert bereits ein intensiveres Interesse und wird als Hit gezählt.
 - Ein Hit gibt wieder, wie oft das konkrete Angebot von potenziellen Nachfragern betrachtet wird. Berechnet wird grundsätzlich ein Durchschnittswert für jedes einzelne Objekt, der so genannte Hit pro Wohnung und Monat. Die Hits bilden zwar nicht die tatsächliche Nachfrage ab, sie verdeutlichen jedoch das Interesse der Nachfrager an bestimmten Wohnungsangeboten. In zahlreichen bundesweiten Marktanalysen hat sich gezeigt, dass starke (schwache) Märkte auf diese Weise durch entsprechend hohe (niedrige) Werte identifiziert werden können. Zudem werden die Daten durch Gespräche mit regionalen Marktakteuren geprüft. Preise, Wohnflächen und Grundstücksflächen werden als gemittelte Werte dargestellt.
 - Bei den IS24-Auswertungen handelt es sich ausdrücklich nicht um eine komplette Marktanalyse, da nur ein Teil der auf dem Markt verfügbaren Angebote auch bei IS24 inseriert wird. Gleichwohl erlauben die Auswertungen Rückschlüsse auf Tendenzen und Entwicklungen in den Segmenten, die wiederum mit weiteren Quellen, u.a. über die Expertengespräche, abgeglichen werden. Des Weiteren werden Bestandsmieten nicht erfasst. Zudem können die angebotenen Kauf- bzw. Mietpreise von den im weiteren Verlauf tatsächlich vereinbarten Preisen abweichen.
- Expertengespräche mit lokalen Marktakteuren, um die Analyseergebnisse zu überprüfen und zu verifizieren sowie Einschätzungen zur Versorgungssituation verschiedener Zielgruppen zu bekommen. Hierzu gehören regelmäßig Wohnungsunternehmen, Genossenschaften, Finanzierungsinstitute, Makler, Mietervereine und Bauträger.

Aufgrund der Besonderheit der individuellen Marktlagen der kreisangehörigen Kommunen fanden zudem Fokusgespräche mit Vertretern aus den jeweiligen Kommunen statt. Als Grundlage für die Fokusgespräche wurden zunächst die grundlegenden Ergebnisse der Marktanalyse an die Kommunen geschickt. In den Gesprächen wurden die Einschätzungen der Kommunen zu den Hemmnissen und Potenzialen für ein attraktives Wohnen erfragt. Anschließend daran wurden Handlungsfelder und Bedarfe sowie Ziele, Maßnahmen und Instrumente der Wohnungsmarktsteuerung diskutiert, wie sie bereits in den Kommunen eingesetzt werden oder welche ggf. bezüglich eines Einsatzes geprüft werden sollen. Thematisiert wurde auch die Fragestellung, wie die Wohnraumversorgung Einkommensschwacher verbessert werden kann. Die Erfahrungen und Einschätzungen der Beteiligten haben einen zentralen Beitrag sowohl für die Analyse des Wohnungsmarktes als auch für die Ableitung von Bedarfen und Handlungsempfehlungen geleistet.

Abbildung 1: Vorgehensweise in der Konzepterstellung



Quelle: InWIS 2022, eigene Darstellung

3. Situationsanalyse

Der Kreis Rotenburg (Wümme) ist ein niedersächsischer Landkreis mit insgesamt 13 Gemeinden, Samtgemeinden und Städten im Nordwesten Deutschlands. Er besteht aus den Samtgemeinden Bothel, Fintel, Geestequelle, Selsingen, Sittensen, Sottrum, Tarmstedt und Zeven, den Gemeinden Gnarrenburg und Scheeßel, sowie den Städten Bremervörde, Rotenburg (Wümme) und Visselhövede. Kreisstadt ist Rotenburg (Wümme). Der Landkreis verfügt über eine Fläche von ca. 2.070 km² (Einwohnerdichte von rd. 79 Einwohnern je km²). Im Nordosten grenzt der Landkreis Stade an den Landkreis Rotenburg (Wümme). Der Landkreis Harburg grenzt im Osten an und im Süden grenzt der Landkreis Heidekreis an. Der Landkreis Verden schließt sich im Südwesten an, im Westen der Landkreis Osterholz und im Nordwesten der Landkreis Cuxhaven.

Abbildung 2: Landkreis Rotenburg (Wümme) in Niedersachsen



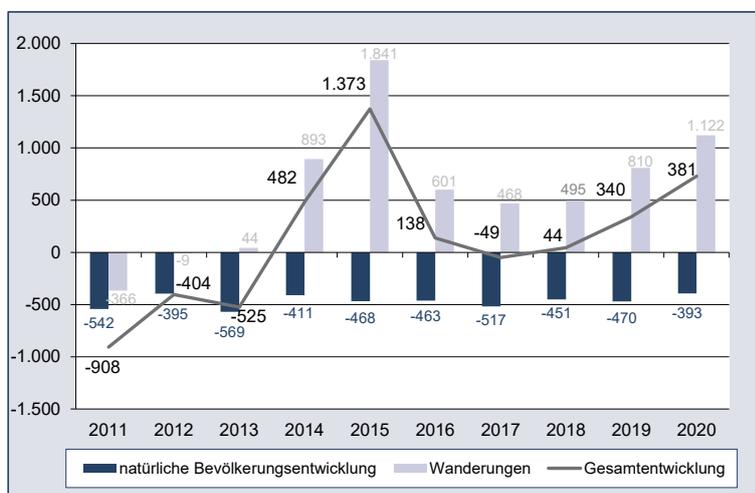
Quelle: InWIS 2022, Kartengrundlage Regiograph, eigene Darstellung

Die Anbindung des Landkreises Rotenburg (Wümme) wird durch die Bundesautobahn 1, die das Kreisgebiet auf rd. 40 km Länge durchquert, sowie durch den Anschluss an die Bundesstraßen 71, 74, 75, 215 und 440 gesichert. Zusätzlich besteht eine Anbindung an eine Vielzahl von Landstraßen. Über diese Verkehrsachsen verfügt der Landkreis Rotenburg (Wümme) über eine gute Verbindung zu den benachbarten Wirtschaftszentren Hamburg und Bremen. Zusätzlich besteht eine gute Erreichbarkeit der großen Arbeitsmarktzentren Bremen und Hamburg über die durch das Kreisgebiet verlaufende Bahnstrecke, dort bietet insbesondere der Metronom eine gute und direkte Anbindung.

3.1. Soziodemografische und -ökonomische Rahmenbedingungen

Die Analyse der Nachfragefaktoren dient dazu, die wesentlichen nachfrageseitigen Rahmenbedingungen der Entwicklung auf dem Immobilienmarkt im Untersuchungsraum darzustellen. Der Landkreis Rotenburg (Wümme) gehört zu einer der wachsenden Regionen Niedersachsens. Im Betrachtungszeitraum zwischen 2013 bis 2020 ist die Einwohnerzahl des gesamten Kreises von rd. 161.000 Einwohnern auf rd. 164.500 Einwohner gestiegen. Dies entspricht einem Anstieg von 2,0 Prozent. Die Bevölkerungsentwicklung im Kreis ist durch eine konstant negative natürliche Bevölkerungsentwicklung (mehr Sterbefälle als Geburten) geprägt. Der Wanderungssaldo fällt hingegen seit 2013 positiv aus, das heißt es sind seitdem jährlich mehr Personen zu- als fortgezogen. Dies ist insbesondere für das Jahr 2015 festzustellen, was nicht zuletzt auf den damaligen hohen Flüchtlingszuzug zurückzuführen ist. Aber auch in den Jahren 2018 bis 2020 führten die hohen Wanderungsgewinne zu einem Bevölkerungszuwachs. Die positiven Wanderungszahlen lassen sich auch durch die günstige Lage des Landkreises zwischen den stark wachsenden Metropolen Hamburg und Bremen begründen.

Abbildung 3: Determinanten der Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Rotenburg (Wümme)



Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: NBank 2021, eigene Darstellung

Einwohnerentwicklung in den Kommunen 2013-2020

Während die Einwohnerzahl im Untersuchungsraum um 2,0 Prozent angestiegen ist, lassen sich in den einzelnen Kommunen des Kreises unterschiedliche Bevölkerungsentwicklungen konstatieren. Neben dem zentralen Wachstumsbereich entlang der Autobahn A1 und der Bahnanbindung, der von der guten ÖPNV-Anbindung an die Metropolen Hamburg und Bremen sowie Gewerbeansiedlungen profitiert, gibt es schrumpfende Bereiche im Norden und Süden des Kreises. Dementsprechend lagen die Einwohnerzahlen in den Städten Visselhövede (-3,4%) und Bremervörde (-0,7%) 2020 am stärksten unter dem Wert von 2013. In der Stadt Rotenburg (Wümme) (+5,4%) und der Samtgemeinde Fintel (+5,3%) sind im Vergleich überdurchschnittliche Einwohnerzuwächse festzustellen.

Abbildung 4: Entwicklung der Einwohner in den Kommunen 2013-2020


Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: NBank 2021, eigene Darstellung

Strukturmerkmale der Bevölkerung

Der Blick auf die Strukturmerkmale der Bevölkerung zeigt, dass sich die Kommunen des Landkreises Rotenburg (Wümme) hinsichtlich der Einwohnerzahl und der Altersstruktur unterscheiden. Die höchsten Einwohnerzahlen finden sich in den einwohnerstarken Kommunen Zeven, Rotenburg (Wümme) und Bremervörde, während die Einwohnerzahl in Geestequelle bei nur rd. 6.400 Einwohnern liegt. Eine im Vergleich junge Altersstruktur mit einem überdurchschnittlichen Anteil Jüngerer unter 18 Jahren charakterisiert die Kommunen Sottrum, Sittensen, Bothel, Zeven und Fintel. Im Gegenzug ist der Anteil der über 60-Jährigen in Bremervörde und Visselhövede im Vergleich zu den weiteren kreisangehörigen Kommunen aktuell bereits erhöht. So ist in Bremervörde derzeit schon fast jeder dritte Einwohner über 60 Jahre alt und auch in den Samtgemeinden Fintel und Geestequelle sowie der Stadt Visselhövede liegt der Anteil der über 60-Jährigen bei mehr als 30 Prozent.

Insgesamt ist festzustellen, dass der Landkreis eine im Landesvergleich „durchschnittliche“ Altersstruktur aufweist. So liegt bspw. der Anteil der über 60-Jährigen im Landkreis bei 29,0 Prozent – in ganz Niedersachsen liegt er mit 29,4 Prozent auf ähnlichem Niveau.

Tabelle 1: Strukturmerkmale der Bevölkerung in den Kommunen 2020

Kommune	bis unter 18	18 bis unter 30	30 bis unter 60	60 und älter	Einwohnerzahl 31.12.2020
Bothel	17,3%	12,2%	42,0%	28,4%	8.294
Bremervörde	15,8%	12,8%	39,0%	32,4%	18.564
Fintel	17,1%	10,6%	41,6%	30,7%	7.718
Geestequelle	16,6%	12,5%	40,5%	30,5%	6.350
Gnarrenburg	16,7%	13,1%	41,7%	28,4%	9.218
Rotenburg (Wümme)	16,9%	15,1%	38,9%	29,2%	22.072
Scheeßel	16,7%	13,1%	41,7%	28,4%	13.000
Selsingen	16,8%	14,5%	42,5%	26,2%	9.527
Sittensen	17,8%	12,5%	43,6%	26,1%	11.316
Sottrum	18,8%	12,9%	41,1%	27,1%	14.880
Tarmstedt	16,9%	12,9%	40,3%	29,9%	10.862
Visselhövede	15,9%	12,3%	40,1%	31,7%	9.579
Zeven	17,2%	14,1%	41,5%	27,3%	23.106
LK Rotenburg (Wümme)	17,0 %	13,2 %	40,9 %	29,0 %	164.486

Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: NBank 2021, eigene Darstellung

Einwohnerbezogener Wanderungssaldo 2013 bis 2020

Im Betrachtungszeitraum 2013 bis 2020 ist in fast allen Kommunen ein positiver Wanderungssaldo festzustellen, mit Ausnahme der Stadt Visselhövede die mit einem Wanderungssaldo von durchschnittlich -7 Personen pro Jahr als einzige Kommune einen negativen Wanderungssaldo aufweist. Im Landkreis liegt der jährliche Wanderungssaldo bei durchschnittlich 7,8 Personen je 1.000 Einwohner. Dies ist vor allem auf die größeren Städte des Landkreises zurückzuführen. Die Kommunen im zentralen Wachstumsbereich mit überdurchschnittlichem Einwohnerzuwachs sind die, die auch einen überdurchschnittlichen positiven Wanderungssaldo aufweisen, also bspw. Rotenburg (Wümme) und Sottrum.

Die Wanderungsbewegungen stehen in einem engen Zusammenhang mit den Pendlerbewegungen. Im Umfeld von Kernstädten verlaufen diese in der Regel in umgekehrter Richtung zu den Wanderungsbewegungen. Insgesamt verzeichnet der Landkreis Rotenburg (Wümme) einen Auspendlerüberschuss von -10.186 Personen, d.h. es pendeln mehr Personen zur Arbeit vom Landkreis aus in benachbarte Städte und Kreise als umgekehrt (14.979 Einpendler ggü. 25.165 Auspendlern).² Einpendler kann der Landkreis Rotenburg (Wümme) insbesondere aus den Landkreisen Stade und Verden mit jeweils rd. 2.300 Einpendlern verzeichnen. Aber auch Personen aus dem Heidekreis oder Cuxhaven haben ihren Arbeitsplatz im Landkreis. Die meisten Auspendler aus dem Landkreis pendeln zu den großen Metropolen. Nach Bremen pendeln täglich rd. 4.800 Personen aus dem Kreis und rd. 3.700 Auspendler haben Hamburg als Ziel. Der Landkreis zeigt sich als beliebter Wohnstandort für Pendler, insbesondere für Pendler Richtung Bremen und Hamburg.

² Quelle: Pendleratlas 2020

Abbildung 5: Durchschnittlicher Wanderungssaldo in den Kommunen 2013-2020


Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: NBank 2021, eigene Darstellung

Die Beurteilung eines Wohnstandortes und seiner Attraktivität schließt die Betrachtung der Wirtschafts- und Beschäftigungsentwicklung ein. Aus diesem Grund werden im Folgenden die Determinanten der Nachfragesituation näher beleuchtet. Die Kaufkraft ist definiert als Summe aller Nettoeinkünfte eines Haushaltes inkl. Nettoeinkommen aus selbstständiger und nicht selbstständiger Arbeit sowie Kapitaleinkünften und Transferzahlungen wie Arbeitslosengeld, Kindergeld oder Renten. Mit einem Durchschnitt von 102,2 liegt der gesamte Landkreis Rotenburg (Wümme) über dem Bundesdurchschnitt (100,0).³ Im Kreisgebiet stehen den Haushalten also durchschnittlich etwas mehr finanzielle Mittel für Konsumzwecke zur Verfügung als im Bundesdurchschnitt.

Innerhalb des Kreisgebiets zeigt sich eine unterschiedliche Kaufkraft. Die absolute Haushaltskaufkraft ist den in den Kommunen Rotenburg, Bremervörde und Visselhövede am geringsten, während bspw. die Samt-gemeinde Sittensen den im Kreisvergleich höchsten Wert aufweist. Die Einzelwerte lassen sich im Kreisvergleich auch in den Kommunalsteckbriefen entnehmen (s. Anhang).

³ Gesellschaft für Konsumforschung 2021

Abbildung 6: Kaufkraft pro Haushalt in den Kommunen 2020


Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: NBank, eigene Darstellung

Der Kreis Rotenburg (Wümme) verzeichnet von 2013 bis 2020 eine positive Entwicklung bei den Beschäftigten am Arbeitsort. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist um 14,7 Prozent, somit von rd. 50.800 auf 58.300 Beschäftigte angestiegen. Die wichtigsten Wirtschaftsbereiche im Kreis Rotenburg (Wümme) sind die Nahrungsmittelverarbeitung und die Logistikbranche. Außerdem kommt dem Gesundheitssektor und den regenerativen Energien eine hohe Bedeutung zu. Die Entwicklung in den einzelnen Mitgliedsgemeinden des Landkreises ist heterogen, dennoch ausnahmslos positiv. Die stärkste Entwicklung verzeichnen Tarmstedt mit 46,6 Prozent und Sottrum mit 27,2 Prozent. Das geringste Wachstum an Beschäftigten am Arbeitsort weisen Visselhövede mit 1,3 Prozent und Bremervörde mit 2,5 Prozent auf. Für den Landkreis Rotenburg (Wümme) sind somit eine positive wirtschaftliche Entwicklung und ein Bevölkerungswachstum festzustellen. Zwischen beiden Aspekten besteht ein enger Zusammenhang, den auch die NBank in ihrem Wohnungsmarktbericht beschrieben hat. Demnach wirken „Regionen mit hohem Arbeitsplatzangebot und attraktivem Lohnniveau [...] anziehend auf viele Menschen und können dementsprechend eine positive Bevölkerungsentwicklung verbuchen“.⁴

Neben der positiven Entwicklung der Beschäftigten am Arbeitsort im Landkreis Rotenburg (Wümme) zeigt sich auch, dass mehr als jeder fünfte Vollzeitbeschäftigte im Niedriglohnbereich arbeitet.⁵ Damit liegt der Anteil des Landkreises (22,2 %) über dem niedersächsischen Durchschnitt von 19,9 Prozent. Zudem hat jeder zehnte der Beschäftigten im Landkreis einen „Zweitjob“, d.h. eine zusätzliche geringfügig entlohnte Beschäftigung im Nebenjob. Ein nicht geringer Anteil der Beschäftigten im Landkreis hat somit ein eher geringes Einkommen zur Verfügung.

⁴ Quelle: NBank (2019): Zukunftsfähige Wohnungsmärkte – Perspektiven für Niedersachsen bis 2040, S. 30

⁵ Als Niedriglohnbeschäftigte gelten Personen, die in ihrer Beschäftigung weniger als zwei Drittel des Medianentgelts aller sozialversicherungspflichtig Vollzeitbeschäftigten erzielen (Deutschland 2020: 2.284 EUR/M); Quelle: Portal Sozialpolitik 2021; Datenstand 31.12.2020

Tabelle 2: Entwicklung der Beschäftigten am Arbeitsort im Landkreis Rotenburg (Wümme) in Prozent zwischen 2013 und 2020

Gemeinde	sozialversicherungspfl. Beschäftigte am Arbeitsort 30.06.2013	sozialversicherungspfl. Beschäftigte am Arbeitsort 30.06.2020	Entwicklung der sozialversicherungspfl. Beschäftigten zwischen 2013 und 2020
Bothel	1.732	1.879	+8,5%
Bremervörde	7.744	7.936	+2,5%
Fintel	1.226	1.363	+11,2%
Geestequelle	1.017	1.071	+5,3%
Gnarrenburg	1.549	1.678	+8,3%
Rotenburg (Wümme)	12.692	13.962	+10,0%
Scheeßel	3.120	3.588	+15,0%
Selsingen	1.800	2.101	+16,7%
Sittensen	2.981	3.740	+25,5%
Sottrum	2.692	3.424	+27,2%
Tarmstedt	1.293	1.895	+46,6%
Visselhövede	2.613	2.648	+1,3%
Zeven	10.371	12.993	+25,3%

Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: NBank 2021, Statistik der Bundesagentur für Arbeit, eigene Darstellung

3.2. Eckdaten zum Wohnungsbestand

Die Anzahl der Wohnungen in den einzelnen Kommunen unterscheidet sich analog zur Einwohnerzahl deutlich. Kreisweit nimmt das Segment der Ein- und Zweifamilienhäuser einen deutlich höheren Stellenwert ein als das der Mehrfamilienhäuser. So liegt der Anteil an Wohnungen in Mehrfamilienhäusern zwischen 8,0 Prozent in Geestequelle und 36,8 Prozent in Rotenburg (Wümme). Anhand dieser Zahlen wird deutlich, dass der Landkreis durch Ein- und Zweifamilienhäuser geprägt ist. Auf Ebene des Kreises beträgt der durchschnittliche Anteil an Mehrfamilienhäusern 19,6 Prozent. Verglichen mit dem Wert des Landes Niedersachsen wird die geringe Bedeutung der Mehrfamilienhäuser noch deutlicher: Im Landesschnitt entfallen 39,3 Prozent aller Wohnungen auf dieses Segment.

Der Anteil an Wohnungen in Gebäuden, die sich bei der Zensuserhebung im Besitz von Privatpersonen befinden, schwankt in den Kommunen des Landkreises größtenteils zwischen 80 und 90 Prozent. Nur Rotenburg (Wümme) stellt mit einem Anteil von knapp unter 70 Prozent eine Ausnahme dar, dort ist auch die Wohnungsbau-Genossenschaft Rotenburg (Wümme) eG ansässig, die im Stadtgebiet rd. 500 Wohnungen im Bestand hat. Es liegt demnach im Kreisgebiet vorwiegend eine kleinteilige Eigentümerstruktur vor und insgesamt befindet sich nur ein geringer Teil der Wohnungen im Besitz größerer Akteure wie Wohnungsunternehmen oder Genossenschaften. Zum Vergleich: Im Landesdurchschnitt befinden sich 70 Prozent der Wohnungen in Gebäuden, die im Besitz von Privatpersonen sind.

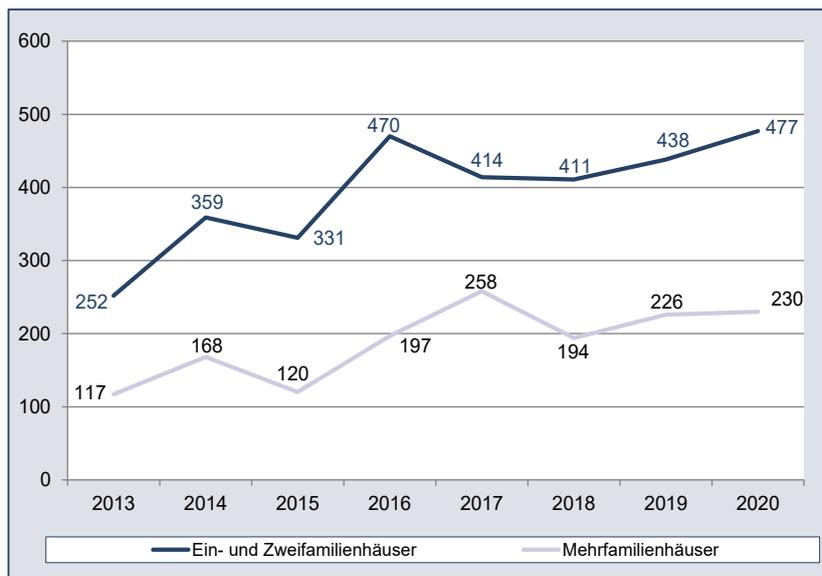
Tabelle 3: Wohnungsbestand (in Wohngebäuden) in den Kommunen 2020

	Anzahl Wohnungen 2020	Anteil WE in MFH 2020	Anteil Wohnungen in Gebäuden im Besitz von Privatpersonen (Zensus 2011)
Bothel	3.860	9,2 %	87,8 %
Bremervörde	9.110	25,5 %	81,1 %
Fintel	3.608	9,9 %	93,7 %
Geestequelle	2.980	8,0 %	-
Gnarrenburg	4.270	12,3 %	89,7 %
Rotenburg (Wümme)	11.280	36,8 %	68,9 %
Scheeßel	6.006	15,5 %	85,4 %
Selsingen	4.297	13,1 %	88,0 %
Sittensen	5.247	18,3 %	81,4 %
Sottrum	6.788	14,6 %	85,2 %
Tarmstedt	4.986	12,3 %	89,5 %
Visselhövede	4.980	22,3 %	82,7 %
Zeven	10.910	20,9 %	79,2 %
LK Rotenburg (Wümme)	78.322	18,8 %	84,1 %

Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: NBank 2021, Zensus 2011, eigene Darstellung

Bautätigkeit

Die Betrachtung der Baufertigstellungen von Wohnungen in Wohngebäuden im Landkreis im Zeitraum von 2013 bis 2020 zeigt, dass sowohl die jährlichen Baufertigstellungen von Wohnungen in Mehrfamilienhäusern als auch in Ein- und Zweifamilienhäusern schwanken, aber insgesamt deutlich steigen. Die Fertigstellungszahlen im Segment der Ein- und Zweifamilienhäuser befinden sich v.a. seit 2016 auf einem hohen Niveau. Die Fertigstellungszahlen der Mehrfamilienhäuser erreichten im Jahr 2017 ihren Höhepunkt. Die Bautätigkeit bei den Ein- und Zweifamilienhäusern ist rd. doppelt so hoch wie im Mehrfamilienhaussegment. Hier zeigt sich bereits, dass Ein- und Zweifamilienhäuser das am stärksten nachgefragte Segment darstellen. In den vergangenen Jahren wurden im Landkreis durchschnittlich 583 Wohnungen jährlich gebaut, von denen im Durchschnitt 394 Wohneinheiten auf das Segment der Ein- und Zweifamilienhäuser und durchschnittlich 189 Wohneinheiten auf das Segment der Mehrfamilienhäuser entfallen.

Abbildung 7: Baufertigstellungen von Wohnungen in Wohngebäuden im Untersuchungsraum 2013-2020


Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: NBank 2021, eigene Darstellung

Bei Betrachtung der einzelnen Kommunen zeigen sich Unterschiede in den absoluten Baufertigstellungszahlen. Während die kleineren Kommunen niedrigere Baufertigstellungen aufweisen, sind die höchsten Fertigstellungen in den einwohnerstärkeren Kommunen Rotenburg (Wümme), Zeven und Sottrum zu konstatieren. In Rotenburg (Wümme) und Zeven wurden absolut auch die meisten Wohnungen in Mehrfamilienhäusern fertiggestellt. Grundsätzlich gilt aber für den gesamten Landkreis, dass in allen Kommunen mehr Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern als in Mehrfamilienhäusern fertiggestellt wurden.

Die Bauintensität in den Kommunen ist stark von Verfügbarkeit und Ausweisung von Wohnbauflächen abhängig. Dabei ist die Bauintensität über beide Segmente vgl. erhöht in der Samtgemeinde Sittensen und der Stadt Rotenburg (Wümme) und eher gering in den Städten Visselhövede und Bremervörde sowie der Gemeinde Geestequelle. Die Bauintensität wird gemessen an den Baufertigstellungen pro 1.000 Einwohner. Bei Betrachtung der durchschnittlichen Bauintensität im Zeitraum 2013 bis 2020 im Segment der Mehrfamilienhäuser zeigen sich bereits Unterschiede zwischen den Kommunen. Die meisten Baufertigstellungen je 1.000 Einwohner gab es in Rotenburg (Wümme) und Zeven, die wenigsten in Bothel und Visselhövede. Insgesamt ist die Bautätigkeit in diesem Segment im Landkreis eher gering.

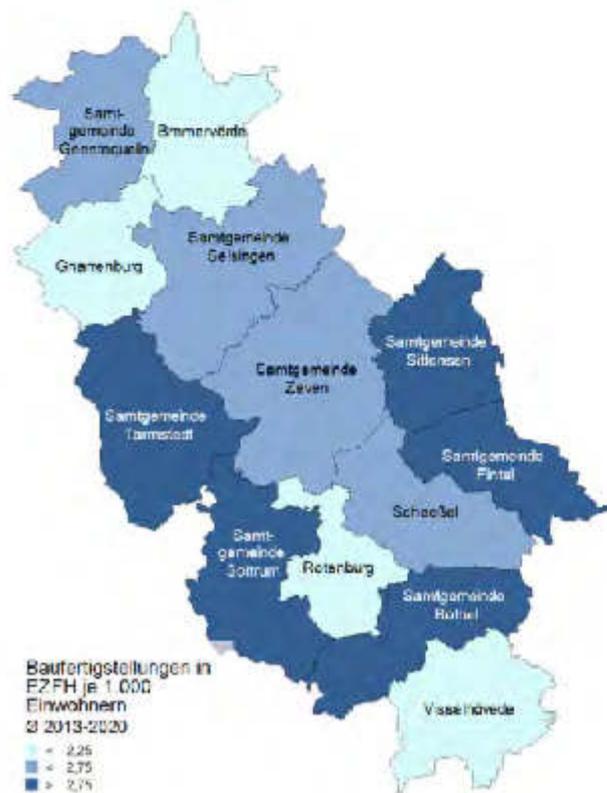
Ein anderes Bild ergibt sich im Segment der Ein- und Zweifamilienhäuser. Hier fallen die Bauintensitäten im Vergleich zu den Mehrfamilienhäusern insgesamt deutlich höher aus. Die höchsten Werte werden dabei in den Samtgemeinden Sittensen und Bothel erreicht. Hier sind die niedrigsten Bauintensitäten in den Städten Bremervörde und in Visselhövede festzustellen. Im Vergleich zu den anderen Kommunen fällt die Bautätigkeit in Visselhövede und in Bremervörde daher insgesamt unterdurchschnittlich aus.

Abbildung B: Durchschnittliche Bauintensität im Segment der Mehrfamilienhäuser in den Kommunen 2013-2020



Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: NBank 2021, eigene Darstellung

Abbildung C: Durchschnittliche Bauintensität im Segment der Ein- und Zweifamilienhäuser in den Kommunen 2013-2020



Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: NBank 2021, eigene Darstellung

Kurzzusammenfassung Situationsanalyse

- Im Jahr 2020 lebten rd. 164.500 Einwohner im Landkreis Rotenburg (Wümme); die Einwohnerzahl in den einzelnen Kommunen schwankt zwischen der Kommune Geestequelle mit rd. 6.400 Einwohnern und Zeven mit rd. 23.000 Personen; die Bevölkerung im Landkreis ist seit einigen Jahren wachsend
- Der Landkreis ist ein beliebter Wohnstandort für Pendler, insbesondere Richtung Bremen und Hamburg; beide Metropolen mit starken Engpässen am Wohnungsmarkt, daher verstärktes Ausweichen von Nachfragern in gut erreichbare Kommunen im Landkreis Rotenburg (Wümme)
- Der zentrale demographische Wachstumsbereich liegt entlang der Autobahn A1 und der Bahnlinie. Kommunen dort profitieren aber nicht nur durch gute verkehrliche Anbindung an Hamburg und Bremen, sondern auch von überproportionalem eigenem Arbeitsplatzausbau
- Das Modell „im Landkreis Rotenburg (Wümme) wohnen, in Hamburg und Bremen arbeiten“, hat an Bedeutung gewonnen; besonders aber das Modell „im Landkreis Rotenburg (Wümme) wohnen und arbeiten“
- Insgesamt zeigt sich ein positives regionalökonomisches Gesamtbild im Landkreis, jedoch mit lokalen Unterschieden: die Mitte prosperiert, im Norden und Süden mitunter Stagnation oder Schrumpfung
- In der Folge demografisch schrumpfende, z.T. strukturschwächere Bereiche im Norden und Süden des Kreises
- Überdurchschnittliche Wohnkaufkraft im Landkreis, aber auch eine einkommensschwache Nachfrage infolge geringer Einkünfte darf nicht übersehen werden
- Teilräumlich besteht im Landkreis eine verstärkte Nachfrage nach familien- und altengerechten Wohnungen
- Der starke Anstieg der Bautätigkeit als Reaktion auf die spürbar gestiegene Wohnungsnachfrage
- In den Kommunen wurden bereits etliche Wohnbauflächenreserven aktiviert und stehen nicht mehr zur Verfügung. Baulandknappheit der Kommunen begrenzt den Anstieg der Bautätigkeit, z.B. in Scheeßel und Zeven
- Insgesamt zeigt sich ein erkennbares räumliches Muster bei den Rahmenbedingungen: Anstieg der Wohnungsnachfrage und starke Bautätigkeit in der Kreismitte und schwächere Aktivität im Norden und Süden → korrespondierend mit der Strahlkraft von Bremen und Hamburg als Arbeitsmarktzentren
- Höhere Mehrfamilienhaus-Bauintensität in den größeren Städten Bremervörde, Zeven und Rotenburg, um Bedarfe zu decken; starke Bautätigkeit im Segment der Ein- und Zweifamilienhäuser in Erreichbarkeit der Metropolen → diese als preisgünstigere Wohnalternative für Eigenheimbauer aus den Metropolen

4. Angebots- und Nachfragesituation in den Teilmärkten

In dem folgenden Kapitel wird der Frage nachgegangen, wie sich derzeit die Angebots- und Nachfragesituation in den zentralen Wohnungsteilmärkten im Landkreis Rotenburg (Wümme) darstellt. Betrachtet wird dabei der Geschosswohnungsbau mit dem Mietwohnungsmarkt und den Eigentumswohnungen sowie dem Markt für Eigenheime. In die Bewertungen fließen gleichermaßen Ergebnisse aus Expertengesprächen, der Wohnungsannoncenauswertung sowie statistische Analysen ein. Dem Teilmarkt der sozialen Wohnraumversorgung im Sinne preisgebundener Wohnungen wird ein besonderer Schwerpunkt gewidmet.

4.1. Preisgebundener Wohnraum

4.1.1 Definition und Operationalisierung

Eine Definition für die Begrifflichkeit „bezahlbarer Wohnraum“ ist nicht allgemeingültig möglich, da eine Vielzahl unterschiedlicher Faktoren den Begriff der Bezahlbarkeit bestimmt. Die Bezahlbarkeit von Gütern und so auch von Mieten und Mietnebenkosten muss primär in Relation zum Einkommen des Haushaltes gesehen werden. Besonders bei einkommensschwachen Haushalten wird die Wohnungssuche durch die Mietzahlungsfähigkeit bestimmt. Anders als bei der Mietzahlungsbereitschaft spielen individuelle Wohnvorstellungen und Wohnwünsche nur eine untergeordnete Rolle. Besonders in Regionen mit angespannten Wohnungsmärkten bestimmt der maximal zu zahlende Mietpreis die Wohnungssuche.⁶ Für eine Annäherung an die Begrifflichkeit bedarf es daher sowohl einer Auseinandersetzung mit der Nachfrageseite in Form der Haushalte, die bezahlbaren Wohnraum nachfragen, als auch die Definition über die Grenzen zwischen Mietzahlungsbereitschaft und Mietzahlungsfähigkeit.

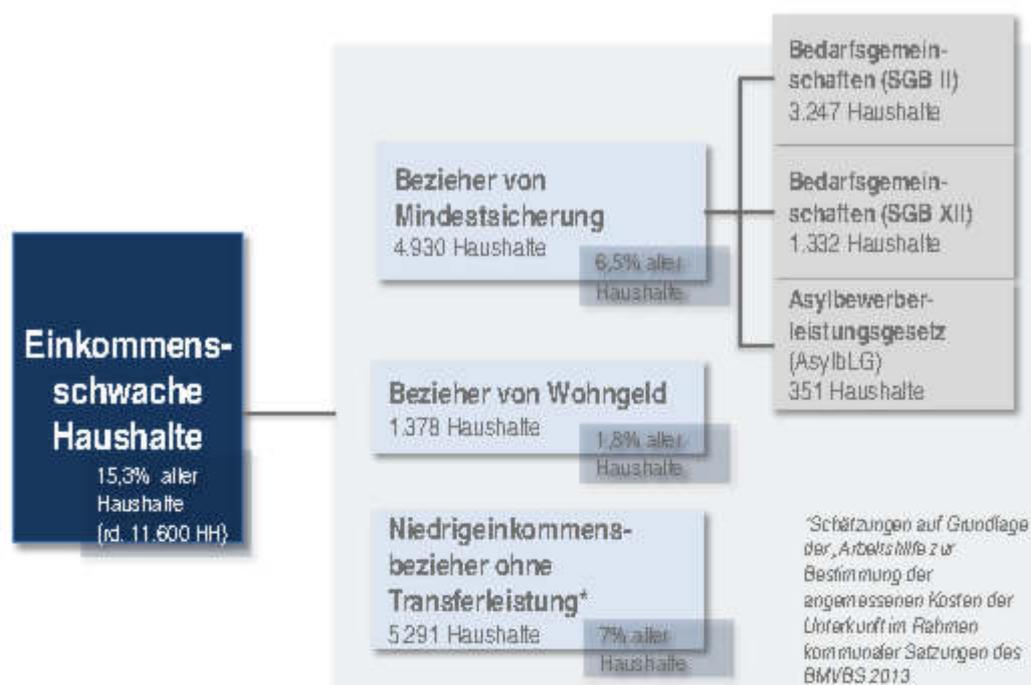
Haushalte gelten als einkommensschwach, wenn sie unterhalb einer definierten Armutsgefährdungsquote liegen. Es bestehen verschiedene Definitionen, eine wird durch eine politische Konvention des Europäischen Rates festgelegt.⁷ In der Bundesrepublik fallen unter diese Kategorie alle Haushalte, die Wohngeld oder staatliche Mindestsicherungsleistungen erhalten. Hierzu gehören alle Haushalte, die Transferhilfen in Form von Grundsicherung nach SGB II und SGB XII, Hilfe zum Lebensunterhalt nach SGB XII oder Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz erhalten. Darüber hinaus zählen auch Niedrigeinkommensbezieher, die keine Unterstützung bekommen zu den einkommensschwachen Haushalten. Eine Schätzung des BMVBS geht hierbei von sieben Prozent aller Haushalte aus.⁸ Als Mietgrenze für bezahlbaren Wohnraum werden meistens die Bewilligungsmiete für geförderten Wohnraum sowie die Kosten der Unterkunft (KdU) für Transferleistungsempfänger genannt. Aufgrund der zunehmenden Gefahr der Altersarmut sind hier verstärkt auch ältere Haushalte auf bezahlbaren Wohnraum angewiesen, der gleichzeitig barrierearm sein sollte.

⁶ Quelle: Regio Kontext 2013: Studie: Strategien für bezahlbares Wohnen in der Stadt

⁷ Quelle: Europäische Kommission (Hg.) 2005: Messung der Fortschritte auf dem Weg zu einem nachhaltigeren Europa. Indikatoren für nachhaltige Entwicklung für die Europäische Union.

⁸ Schätzungen auf Grundlage der „Arbeitshilfe zur Bestimmung der angemessenen Kosten der Unterkunft im Rahmen kommunaler Satzungen“ des BMVBS 2013

Abbildung 10: Nachfrager bezahlbaren Wohnraums



Quelle: InWIS 2022, eigene Darstellung

Die einkommensschwachen Haushalte sind durch die Bezieher von Transferleistungen bzw. staatlichen Sozialleistungen geprägt. Die Versorgung dieser Gruppe mit entsprechendem Wohnraum stellt in vielen Regionen Deutschlands eine Schwierigkeit dar, denn der Wohnungsmarkt unterliegt einem ständigen Anpassungsdruck, von dem einzelne Teilmärkte unterschiedlich stark betroffen sind. Hierzu zählt auch der öffentlich geförderte und damit sozial gebundene Wohnungsbestand, welcher aufgrund der bundesweit fortschreitenden Spreizung der Einkommens- und Vermögensentwicklung auch in Zukunft bedeutend bleibt.

Der öffentlich geförderte Wohnungsbau ist ein sozialstaatliches Instrument, das bezahlbares Wohnungsangebot auf dem Markt ergänzt und soziale Wohnraumversorgung zum Ziel hat. Mit Fördermitteln errichtete Wohnungen sind mehrjährig preisgebunden und damit auch bei Marktanspannung „bezahlbar“. Als Hauptzielgruppen richtet sich die Wohnraumförderung an Familien und Haushalte mit Kindern, Alleinerziehende, Schwangere sowie ältere Menschen und Menschen mit Behinderung. Voraussetzung zum Bezug einer Sozialwohnung ist ein Wohnberechtigungsschein, der nach Abgleich des Einkommens mit definierten Einkommensgrenzen, behördlich ausgestellt wird.

4.1.2 Ergebnisse der Marktanalyse

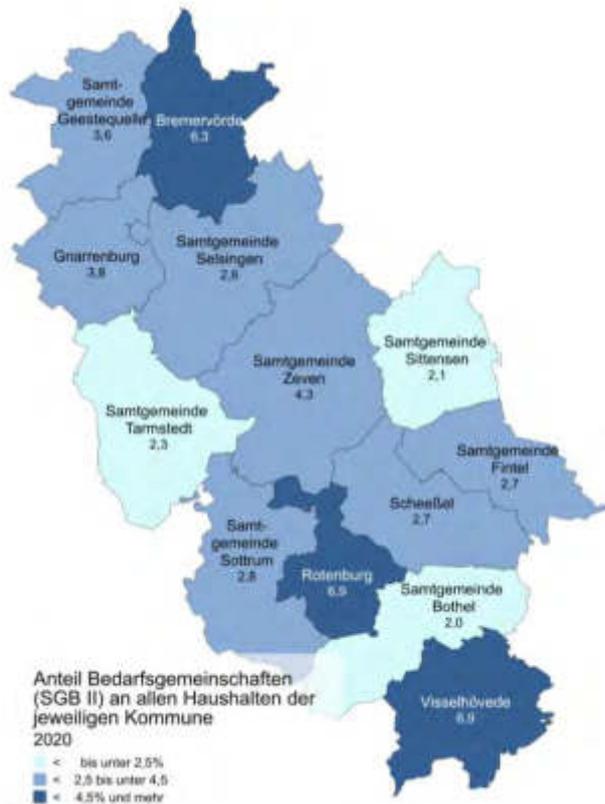
Entwicklung der Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum

Eine konkrete Nachfragegruppe bezahlbaren Wohnraums und damit relevanter Indikator für die Nachfrage sind die Bedarfsgemeinschaften von Transferleistungsempfängern. Hierzu zählen Bedarfsgemeinschaften nach SGB II. Die Bedarfsgemeinschaften umfassen Alleinlebende und Mehrpersonenhaushalte, die im § 7 Absatz 3 SGB II definiert sind und deren Definition Grundlage für die Bemessung und Gewährung von staatlichen Transferleistungen im Sinne von SGB II ist.

Der Anteil der Bedarfsgemeinschaften nach SGB II an allen Haushalten gibt einen Überblick über die Verteilung einer Gruppe der einkommensschwachen Haushalte im Untersuchungsraum. Der Anteil der Bedarfsgemeinschaften fällt in Städten häufig höher aus als in ländlichen Kommunen, da in Städten oftmals auch

preisgünstigerer Wohnraum in Form von Mehrfamilienhäusern besteht. Betrachtet man die SGB II-Bedarfsgemeinschaften auf Ebene des gesamten Landkreises, so liegt der Anteil bei rd. 4,7 Prozent. Die höchsten Anteile an allen Haushalten machen die SGB II-Bedarfsgemeinschaften in den Städten Visselhövede, Rotenburg und Bremervörde aus. Die niedrigsten Anteile lassen sich in den Samtgemeinden Bothel, Sittensen und Tarmstedt feststellen.

Abbildung 11: Anteil der Bedarfsgemeinschaften (SGB II) an allen Haushalten in den Kommunen 2020



Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: Jobcenter LK Rotenburg (Wümme); NBank 2021, eigene Darstellung

In allen Kommunen ist die Zahl der SGB II-Bedarfsgemeinschaften zwischen 2016 und 2020 rückläufig gewesen. Im gesamten Landkreis umfasst der Rückgang rd. 14,2 Prozent. Deutlich überdurchschnittlich ist der Rückgang in den Samtgemeinden Bothel, Sottrum, Tarmstedt und Fintel ausgefallen. Die Experten haben in den Gesprächen darauf hingewiesen, dass die allgemein positive wirtschaftliche Entwicklung in einigen Kommunen auch zu einem Rückgang der Transferleistungsempfänger geführt haben kann. Ein entsprechender Anstieg der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort ist in den meisten Kommunen festzustellen. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass nicht jeder Beschäftigte im Landkreis über eine hohe Kaufkraft verfügt, mehr als jeder fünfte Vollzeitbeschäftigte im Landkreis Rotenburg (Wümme) arbeitet im Niedriglohnbereich⁹. Damit liegt der Anteil leicht über dem Landesdurchschnitt. Zudem hat jeder zehnte Beschäftigten im Landkreis einen „Zweitjob“ (geringfügig entlohnte Beschäftigung im Nebenjob), was auf eine entsprechende niedrige Wohnkaufkraft und Nachfrage nach preisgünstigem Wohnraum hinweist.

⁹ Als Niedriglohnbeschäftigte gelten Personen, die in ihrer Beschäftigung weniger als zwei Drittel des Medianentgelts aller sozialversicherungspflichtig Vollzeitbeschäftigten erzielen (Deutschland 2020: 2.284 EUR/M) Quelle: Portal Sozialpolitik 2021; Datenstand 31.12.2020

Tabelle 4: Entwicklung der SGB II-Bedarfsgemeinschaften und sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (am Arbeitsort) in den kreisangehörigen Kommunen

Kommune	SGB II-Bedarfsgemeinschaften			Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort
	2016	2020	Veränderung 2016 bis 2020	Veränderung 2016 bis 2020
Bothel	111	73	-34,2%	-4,1%
Bremervörde	595	576	-3,3%	+1,6%
Fintel	121	94	-22,1%	+4,1%
Geestequelle	96	96	-0,4%	+10,9%
Gnarrenburg	179	149	-17,0%	+5,8%
Rotenburg	925	821	-11,2%	+5,4%
Scheeßel	202	161	-20,2%	+6,7%
Selsingen	123	100	-18,7%	+7,9%
Sittensen	131	104	-20,5%	+14,8%
Sottrum	246	182	-26,0%	+14,3%
Tarmstedt	139	105	-24,7%	+26,4%
Visselhövede	395	330	-16,5%	-9,2%
Zeven	522	456	-12,6%	+15,7%
Landkreis Rotenburg (Wümme)	3.785	3.247	-14,2%	+7,8%
Niedersachsen	303.990	277.740	-8,6%	+6,4%

Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: Jobcenter LK Rotenburg (Wümme); NBank 2021, eigene Darstellung

Empfänger von Sozialhilfen nach SGB XII bilden eine weitere Nachfragegruppe im Teilmarkt des bezahlbaren Wohnens. Hierzu zählen insbesondere Menschen, die Hilfe zum Lebensunterhalt (3. Kapitel SGB XII) oder Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung (4. Kapitel SGB XII) beziehen. In einigen Kommunen des Kreises ist die Zahl der SGB XII-Bedarfsgemeinschaften zwischen 2019 und 2020 leicht angestiegen. Diese Entwicklung gleicht derer in vielen anderen Regionen Deutschlands, die auf einen ansteigenden Anteil älterer Personen, welche Grundsicherung im Alter beziehen, zurückzuführen ist. Gleichzeitig gab es im Landkreis Rotenburg (Wümme) auch einige Kommunen mit einer rückläufigen Anzahl an Haushalten im SGB XII-Bezug. Eine Erklärung hierfür kann die Tatsache sein, dass der Alterungsprozess teilweise noch nicht so stark ausgeprägt ist, wie in anderen Regionen. Zudem haben die befragten Marktexperten darauf hingewiesen, dass im Landkreis ältere Personen häufig noch im eigenen Ein- und Zweifamilienhaus leben. Für die Zukunft erwarten die Experten jedoch einen Anstieg des Bedarfs an preisgünstigem, altengerechtem Wohnraum. Auch die Bevölkerungsprognose zeigt eine zunehmend alternde Bevölkerung im Landkreis auf. Somit bedarf gerade das Thema der Schaffung preiswerter bzw. geförderter altengerechter Wohnungen besonderer Aufmerksamkeit.

Neben Beziehern von Mindestsicherungen wird bezahlbarer Wohnraum von Haushalten bzw. Personen nachgefragt, die aufgrund ihres niedrigen Einkommens Wohngeld beziehen. Wohngeld kann als Zuschuss zu den Wohnkosten beantragt werden, wenn bestimmte Einkommensgrenzen nicht überschritten werden. Voraussetzung ist, dass keine anderen Sozialleistungen bezogen werden. Der Zuschuss ist abhängig von der Größe des Haushalts, der Höhe des Familieneinkommens und der Höhe der Miete bzw. der Belastung (bei einem Eigenheim oder einer Eigentumswohnung). Zu den einkommensschwachen Nachfragern gehören zudem Empfänger von Leistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz.

Darauf hinzuweisen ist, dass ab Sommer 2022 wieder verstärkt Flüchtlinge aus der Ukraine in Niedersachsen und im Landkreis Rotenburg eine Bleibe suchen. Die bestehenden Versorgungskapazitäten im vorhandenen Wohnungsbestand sind zunehmend ausgeschöpft, so dass ggf. eine Unterbringung in Provisorien angedacht werden muss.

In der folgenden Tabelle werden die Kennzahlen für alle Kommunen für das Jahr 2020 dargestellt, ergänzt um die bereits angesprochenen Niedrigeinkommensbezieher ohne Transferleistungen. Demnach gelten im **Landkreis Rotenburg (Wümme) 15,3 Prozent aller Haushalte als einkommensschwach**. Der Wert schwankt zwischen 11,3 Prozent in der Samtgemeinde Sittensen und 20,1 Prozent in der Stadt Rotenburg. Insgesamt ist dabei ein leichtes Gefälle zwischen den Städten und den ländlichen Kommunen festzustellen. Der Anteil der einkommensschwachen Haushalte fällt in den Städten Bremervörde, Rotenburg und Visselhövede höher aus als in den ländlicheren Samtgemeinden. In den Expertengesprächen mit Marktkennern sowie den Fokusgesprächen mit den Kommunen wurde dazu ergänzt, dass die Verteilung der einkommensschwachen Haushalte auch mit dem jeweiligen Angebot an bezahlbarem Wohnraum zusammenhängt. So gibt es bspw. in Sittensen kaum preisgünstige Wohnungsangebote, wodurch entsprechende Nachfragegruppen auf die umliegenden Kommunen ausweichen, in denen die Chancen, bezahlbaren Wohnraum zu finden, höher sind.

Tabelle 5: Zusammensetzung und Anteil der einkommensschwachen Haushalte in den Kommunen des Landkreises 2020

Kommune	Einkommensschwache Haushalte 2020				
	Anzahl SGB II Bedarfsgemeinschaften	Anzahl SGB XII Bedarfsgemeinschaften	Wohngeldempfänger	Haushalte AsylbLG	Anteil einkommensschwacher Haushalte
Bothel	73	30	42	15	11,5%
Bremervörde	576	234	235	35	18,8%
Fintel	94	46	34	20	12,6%
Geestequelle	96	31	42	16	14,0%
Gnarrenburg	149	69	63	16	14,6%
Rotenburg	821	344	347	46	20,1%
Scheeßel	161	73	85	35	13,0%
Selsingen	100	45	42	17	12,3%
Sittensen	104	45	49	12	11,3%
Sottrum	182	87	111	24	13,2%
Tarmstedt	105	45	58	26	12,2%
Visselhövede	330	87	90	26	18,2%
Zeven	456	196	180	63	15,5%
LK Rotenburg	3.247	1.332	1.378	351	15,3%

Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: NBank, Landkreis Rotenburg (Wümme); eigene Darstellung

Bestand und Entwicklung öffentlich geförderten Wohnraums

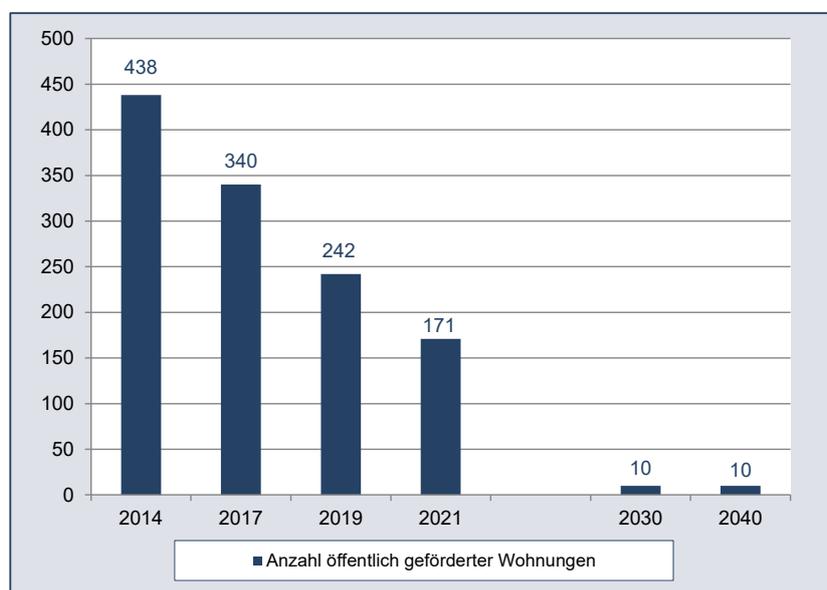
Öffentlich geförderte Mietwohnungen sind eine gute Möglichkeit für einkommensschwache Haushalte, sich mit Wohnraum zu versorgen. Im Landkreis Rotenburg (Wümme) gab es Ende 2021 insgesamt 171 geförderte Mietwohnungen mit entsprechenden Preis- und Belegungsbindungen. Diese Wohnungen verteilen sich innerhalb des Landkreises unterschiedlich auf die einzelnen Kommunen.

Betrachtet man den Anteil der öffentlich geförderten Wohnungen am gesamten Wohnungsbestand des Landkreises zeigt sich, dass die 171 Wohnungen gerade einmal 0,2 Prozent des gesamten Wohnungsbestandes ausmachen. Damit ist der Landkreis Rotenburg (Wümme) landesweit der Kreis mit dem – mit Abstand – niedrigsten Anteil geförderter Mietwohnungen am gesamten Wohnungsbestand. Der Durchschnittswert für Niedersachsen liegt immerhin bei 1,5 Prozent. Betrachtet man nur die Landkreise und rechnet die kreisfreien Städte raus, liegt der durchschnittliche Anteil mit 1,0 Prozent immer noch deutlich über dem Wert des Landkreises. Der Landkreis müsste seinen Anteil auf 0,4 Prozent verdoppeln, um vom letzten Platz

auf den vorletzten Platz des Landkreisrankings aufzuschließen (darunter bspw. Heidekreis oder auch Landkreis Ammerland).¹⁰

Die Prognose des preisgebundenen Wohnraums zeigt, dass der Bestand künftig, wie auch schon in den vergangenen Jahren deutlich zurückgehen wird. Insbesondere durch das Auslaufen der Bindungen wird der preisgebundene Wohnungsbestand bis 2040 weiter abschmelzen, sofern keine neuen Preisbindungen (durch Neubau oder den Erwerb von Belegungsrechten im Bestand) hinzukommen. In fast allen Kommunen wird der Bestand bereits bis 2030 auf Null zurückgehen. Lediglich in der Stadt Rotenburg (Wümme) werden noch 10 Wohnungen bestehen. Demnach werden für den gesamten Landkreis bis nur noch 10 Wohnungen in der Bindung sein, diese stehen dann rd. 11.460 einkommensschwachen Haushalten gegenüber. Für die Haushalte bedeutet das, dass der sichere Zugang zu preisgünstigen Wohnungen entfallen wird, auch wenn davon auszugehen ist, dass nicht alle aus der Bindung fallenden Wohnungen direkt teurer werden. Alleine, um den Rückgang zwischen 2021 und 2030 auszugleichen, müssten mit 2022 beginnend jährlich rd. 18 öffentlich geförderte Mietwohnungen auf den Markt kommen bzw. in die Bindung genommen werden.

Abbildung 12: Anzahl öffentlich geförderter Wohnungen



Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: LK Rotenburg (Wümme), eigene Darstellung; *Summe öffentlich geförderter Wohnungen gemäß NBank Förderung sowie Förderrichtlinie des Landkreises Rotenburg (Wümme)

Die öffentlich geförderten Wohnungen im Landkreis Rotenburg (Wümme) lassen sich unterscheiden in jene die durch Förderprogramme der Investitions- und Förderbank des Landes Niedersachsen (NBank) gefördert sind und jene, die durch den Landkreis Rotenburg (Wümme) im Rahmen der *Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Schaffung kleiner bezahlbarer Wohnungen* gefördert wurden. Der Großteil der bestehenden Preis- und Belegungsbindungen im Landkreis ist mit 124 Wohnungen auf die Förderungen durch die NBank zurückzuführen, aber immerhin knapp 50 Wohnungen haben durch das kreisweite Förderprogramm eine Bindung erhalten. Mit einem Anteil von 27 Prozent an allen kreisweiten Wohnungsbindungen hat das Förderprogramm des Landkreises einen relativ guten Erfolg zu verzeichnen. Allerdings ist, wie bereits weiter oben ausgeführt, das Niveau der Inanspruchnahme öffentlicher Wohnungsbaumittel im Kreisgebiet insgesamt sehr gering.

Seit dem 01. Juli 2013 besteht die kreisweite Wohnraumförderrichtlinie. Die entsprechende Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Schaffung kleiner bezahlbarer Wohnungen wurde zuletzt durch den Kreistagsbeschluss vom 20.12.2018 geändert. Demnach dient die Förderung nach dieser Richtlinie der Schaffung zusätzlicher kleiner Mietwohnungen im Kreisgebiet im unteren Preissegment für Haushalte mit geringem Einkommen sowie der Schaffung barrieregeduzierten Wohnraums. Ziel ist es, die Zahl kleiner

¹⁰ Quelle: NBank (2021): Wohnungsmarktbeobachtung 2021, S. 93

bezahlbarer Wohnungen im Kreisgebiet insbesondere in Gebieten mit Unterversorgung von kleinen Wohnungen zu erhöhen. Gefördert wird der Umbau bzw. Ausbau vorhandener Gebäude. Zudem wird der Neubau von kleinen Mietwohnungen gefördert, wenn kreisangehörige Kommunen und/oder ihre Mitgliedsgemeinden Bauherrin oder Bauherr sind. Die Fördervoraussetzungen enthalten Angaben zu den entsprechenden Wohnungsgrößen, technischen Anforderungen für barrierearmen Wohnraum sowie Vorgaben zur Preis- und Belegungsbindung. So muss die Nettokaltmiete, je nach Kommune zwischen 5,00 €/m² und 6,60 €/m² liegen. Zudem erfolgt die Vermietung während der ersten sieben Jahre nur an Inhaber eines Wohnberechtigungsscheins. Auch Mietpreiserhöhung innerhalb der 7 Jahren unterliegenden entsprechenden Deckelungen. Im Gegenzug erhalten die Eigentümer einen Zuschuss. Für jede zusätzlich geschaffene kleine Mietwohnung gewährt der Landkreis einen Zuschuss in Höhe der Herstellungskosten, höchstens jedoch in Höhe von 15.000 €, solange und soweit Haushaltsmittel für diesen Zweck zur Verfügung stehen. Ist die Wohnung barriere reduziert, erhöht sich der Zuschuss auf bis zu 20.000 €. Zum Dezember 2021 befanden sich 47 Wohnungen durch das Förderprogramm in der Bindung, davon 17 nicht barriere reduzierte und 30 barriere reduzierte Mietwohnungen. Durch die Bindungsdauer von 7 Jahren wird sich die Zahl zum Ende des Jahres 2025 bereits auf 27 Wohnungen minimieren.

Die öffentlich geförderten Wohnungen aus den zwei Förderprogrammen verteilen sich im Landkreis unterschiedlich auf die einzelnen Kommunen. Während einige Kommunen Ende 2021 keine öffentlich geförderten Wohnungen verzeichneten, darunter die Samtgemeinden Bothel, Fintel, Selsingen, Sittensen und Tarmstedt, fällt der Bestand mit weniger als fünf Wohnungen ebenfalls in Gnarrenburg, Sottrum und Zeven gering aus. Betrachtet man die Versorgungsquote Ende 2020, also für wie viel Prozent der einkommensschwachen Haushalte eine geförderte Mietwohnung zur Verfügung steht, so zeigen sich die über- bis durchschnittliche Quoten von 0,2 bis 0,4 in Bremervörde, Rotenburg sowie der Samtgemeinde Geestequelle. Der höchste Anteil und auch die höchste absolute Anzahl an geförderten Wohnungen befinden sich in Scheeßel. Dort sind insgesamt 96 Wohnungen zu verorten, 91 davon sind ehemalige altengerechte Wohnungen, die sich auf mehrere Gebäude in der Fliederstraße verteilen. Auch diese Wohnungen werden in den nächsten Jahren aus der Bindung auslaufen, damit wird nicht nur die Kommune, sondern für den gesamten Landkreis ein Großteil der geförderten Wohnungen wegfallen.

Tabelle 6: Anzahl der öffentlich geförderten Wohnungen und Prognose bis 2040

Kommune	12/2021				Prognose		
	WE öff. gef. 2017	WE öff. gef. NBank	WE öff. gef. LK Programm	Summe öff. gef. WE*	Anteil gef. Miet-WE am gesamten WE-Bestand	Anzahl gef. WE 12/2030	Anzahl gef. WE 12/2040
Bothel	0	0	0	0	0,0%	0	0
Bremervörde	50	0	27	27	0,3%	0	0
Fintel	3	0	0	0	0,0%	0	0
Geestequelle	6	4	4	8	0,3%	0	0
Gnarrenburg	12	0	3	3	0,1%	0	0
Rotenburg	87	28	0	28	0,2%	10	10
Scheeßel	102	91	5	96	1,6%	0	0
Selsingen	11	0	0	0	0,0%	0	0
Sittensen	0	0	0	0	0,0%	0	0
Sottrum	37	0	1	1	0,0%	0	0
Tarmstedt	7	0	0	0	0,0%	0	0
Visselhövede	7	1	5	6	0,1%	0	0
Zeven	18	0	2	2	0,0%	0	0
LK Rotenburg (Wümme)	340	124	47	171	0,2%	10	10

Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: LK Rotenburg (Wümme), eigene Darstellung; *Summe öffentl. geförderter Wohnungen gemäß Angaben der NBank zur Förderung und der Förderrichtlinie des LK Rotenburg (Wümme)

Um die Versorgungssituation mit bezahlbarem Wohnraum im Landkreis abschätzen zu können, sind neben den öffentlich geförderten Wohnungen auch preisgünstige Alternativen auf dem freien Wohnungsmarkt zu berücksichtigen. Um die Angebotssituation auf Bezahlbarkeit zu beurteilen, werden folgend die Mietobergrenzen dargestellt, die für einkommensschwache Haushalte relevant sind.

Für die Nachfrage nach Wohnraum ist die Größe der Bedarfsgemeinschaften entscheidend. Das Jobcenter übernimmt für Bedarfsgemeinschaften nach SGB II die Kosten der Unterkunft, sofern sie innerhalb bestimmter Angemessenheitskriterien liegen. Ein Kriterium hierbei ist die Wohnungsgröße. Von Ausnahmen abgesehen liegt die angemessene Wohnungsgröße für Einpersonenhaushalte im Transferleistungsbezug bei 50 m². Mit jeder weiteren Person im Haushalt erhöht sich die angemessene Wohnungsgröße um 10 bis 15 m². Einpersonenhaushalte stellen hierbei üblicherweise die jeweils größte Haushaltsgröße der Bedarfsgemeinschaften dar, mehr als die Hälfte der Bedarfsgemeinschaften nach SGB II im Landkreis Rotenburg (Wümme) besteht aus einer Person, rd. 20 Prozent bestehen aus 2 Personen-Haushalten. Der Großteil der Bedarfsgemeinschaften sind demnach Kleinhaushalte mit Nachfrage nach entsprechenden Wohnungsgrößen.

Eine Orientierung für die Bezahlbarkeit von Mieten bieten die Versorgungsmöglichkeiten von Leistungsbeziehern der sozialen Mindestsicherung (nach SGB II und SGB XII). Für diese Haushalte kommen Wohnungen am freien Markt infrage, soweit sie innerhalb der Bemessungsgrenzen der Kosten der Unterkunft liegen. Die Angemessenheit von Mietkosten je nach Haushaltsgröße richtet sich dabei nach örtlichen Gegebenheiten und ist nicht bundeseinheitlich geregelt. Wie bereits dargestellt, wurde für Niedersachsen festgelegt, dass die angemessene Quadratmeterzahl für einen Einpersonenhaushalt bei 50 m² liegt. Bei zwei Personen sind es 60 m², bei drei Personen 75 m² und für jedes weitere Haushaltsmitglied erhöht sich dieser Wert um weitere 10 m². Diese Werte gelten für alle Kommunen des Kreises. Die entsprechenden Bemessungsgrenzen sind der untenstehenden Tabelle zu entnehmen. Ob die Miete im Rahmen der sozialen Mindestsicherung übernommen wird, richtet sich nach den rechnerisch ermittelten maximalen Unterkunfts-kosten – unabhängig davon, wie groß die Wohnung tatsächlich ist. Dabei unterscheiden sich die Kosten der Unterkunft innerhalb des Landkreises je nach Kommunen. Bei einem Einpersonenhaushalt in der Stufe 1 wird demnach bspw. die Miete vom Träger der Kosten der Unterkunft übernommen, sofern sie nicht höher als 311,80 Euro¹¹ (nettokalt) bzw. 381,80 Euro inkl. Nebenkosten liegt.

Tabelle 7: Bemessungsgrenzen der Kosten der Unterkunft (in Euro/m² nettokalt) im Landkreis Rotenburg (Wümme)

Bemessungsgrenzen der Kosten der Unterkunft nettokalt in Euro/m ²			
Anzahl Personen	Stufe 3 (Rotenburg)	Stufe 2 (Bremervörde/Zeven)	Stufe 1 (übriges Kreisgebiet)
1	8,24	7,22	6,24
2	8,32	7,29	6,30
3	7,85	6,87	5,95
4	8,12	7,13	6,16
5	8,34	7,31	6,32

Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: Landkreis Rotenburg (Wümme) – Bemessungsgrenzen der Kosten der Unterkunft 01.01.2022, eigene Darstellung

¹¹ Produkt aus maximal angemessener Wohnungsgröße für einen Einpersonenhaushalt (50 m²) und angemessenem Quadratmeterpreis (6,24 Euro nettokalt). Für die Berechnung des Quadratmeterpreises nettokalt wurden die vom Jobcenter angegebenen Kosten der Unterkunft (inkl. Nebenkosten; Bruttokaltmiete) mit den durchschnittlichen Nebenkosten des Betriebskostenspiegels des Deutschen Mieterbundes verrechnet

Eine weitere Orientierungsgröße ist die Bewilligungsmiete im Sozialen Wohnungsbau. Im Landkreis Rotenburg (Wümme) wird die **Bewilligungsmiete** im öffentlich geförderten Neubau ebenfalls nach Mietenstufen unterschieden: In der Mietenstufe 1 liegt sie bei **5,60 Euro (Einkommensgruppe A) bzw. 7,00 Euro (Einkommensgruppe B) pro Quadratmeter nettokalt**, in der Mietenstufe 2 und 3 bei **5,80 Euro (Einkommensgruppe A) bzw. 7,20 Euro (Einkommensgruppe B) pro Quadratmeter nettokalt**. Diese Miete darf maximal bei geförderten Mietwohnungen im Neubau veranschlagt werden.

Im Vergleich zu den angemessenen Kosten der Unterkunft (nettokalt) zeigt sich, dass die Bewilligungsmiete (5,60 Euro/m² bzw. 5,80 Euro/m²) unterhalb der Angemessenheitsgrenzen liegt. Dies bedeutet, dass Transferleistungsempfänger durch den Neubau öffentlich geförderter Wohnungen profitieren würden, da das Jobcenter die Kosten übernehmen würde. Im Landkreis Rotenburg (Wümme) wurde in den letzten Jahren jedoch kaum öffentlich geförderter Neubau betrieben und auch der Bestand an öffentlich geförderten Wohnraum ist bereits stark gesunken. Daher sind einkommensschwache Haushalte in hohem Maße auf günstige, freifinanzierte Wohnungen angewiesen. Die in den kommenden Jahren zu erwartenden Verluste an Wohnungsbindungen werden – sofern nicht gegengesteuert wird – die Bedeutung des freifinanzierten Marktes in der Wohnraumversorgung einkommensschwacher noch erhöhen. Der freifinanzierte Markt ist hinsichtlich der Marktmieten für viele Einkommensschwache noch erschwinglich. Durch Mietpreissteigerungen auch im unteren Preissegment hat sich das Angebot allerdings bereits verkleinert, so die Aussagen von Marktexperten. Weitere Mietpreissteigerungen, vor allem die voraussichtlich stark steigenden Energiepreise, werden die Bezahlbarkeit dieser Wohnungen womöglich auf eine Belastungsprobe stellen.

Häufig fehlen auch die benötigten Wohnqualitäten am freien Markt. Besonders benötigt werden nach Aussage der befragten Marktexperten und Gemeindevertreter kleine preisgünstige Wohnungen bis 60 m² Wohnfläche sowie barrierefreie Wohnungen für Senioren. Dabei ist eine Nachfrage nach preisgünstigen Mietwohnungen in allen Kommunen des Landkreises vorhanden. Innerhalb des Kreises zeigen sich dann Unterschiede in der Höhe der Nachfrage, auch abhängig vom Anteil der einkommensschwachen Haushalte in den Kommunen.

Der geförderte Wohnungsneubau wäre also sehr gut geeignet, die vorhandenen Defizite in der Versorgung einkommensschwächerer Haushalte abzubauen, wenn es in Zukunft gelänge, dem Neubau neue Impulse zu geben. Die Experten haben ebenfalls darauf hingewiesen, dass der geförderte Mietwohnungsneubau eine Entlastung für die einkommensschwachen Haushalte darstellen kann. Sie haben aber gleichzeitig das Problem aufgezeigt, dass bei Investoren häufig das Interesse fehlt, solche Wohnungen zu errichten.

Aus gutachterlicher Sicht wäre der Wohnungsbau unter Zuhilfenahme öffentlicher Fördermittel in allen Kommunen zu forcieren, um in ausreichendem Maße bezahlbare Versorgungsmöglichkeiten bereitzustellen. In Kapitel 5.3 wird hierzu ein benötigtes Mengengerüst aufgezeigt, in den Handlungsempfehlungen im Kapitel 7 empfehlenswerte Strategieansätze und Instrumente.

Kurzzusammenfassung Soziale Wohnraumversorgung

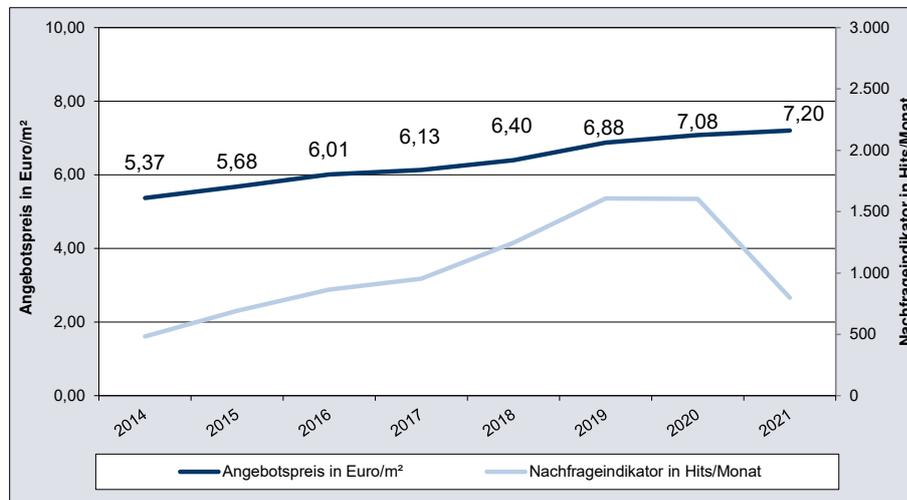
- Fast jeder siebte Haushalte im Landkreis ist auf preisgünstigen Wohnraum angewiesen. Dabei gibt es deutliche regionale Unterschiede im Umfang einkommensschwacher Nachfrager: Zum Beispiel gilt in Rotenburg jeder 5. Haushalt einkommensschwach, während es in Sittensen jeder 10. Haushalt ist.
- Es besteht eine spürbare Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum in den größeren Mittelzentren, in Visselhövede sowie in Kommunen, die wie Zeven das Arbeitsplatzangebot im unteren Lohnsektor deutlich ausbauen konnten. Gleichzeitig besteht auch gewisse Nachfrage in allen weiteren Gemeinden.
- Im gesamten Kreisgebiet bestehen vor allem Bedarfe an bezahlbaren kleinen Wohnungen sowie an barrierefreien Wohnungen für Senioren und Menschen mit Behinderung. In den einwohnerstarken Mittelzentren besteht zusätzlich auch Bedarf an Wohneinheiten für Starterhaushalte und in geringem Umfang auch für (größere) Familien.
- Eine zunehmende Anspannung in der Versorgung einkommensschwacher Haushalte ist zu erkennen und wurde auch durch die Marktakteure bestätigt. Denn der Bestand an mietpreisgebundenen Wohnungen hat sich bereits deutlich verringert und auch im unteren Preissegment des freifinanzierten Wohnungssegmentes, das eine weitere Versorgungsalternative bieten kann, steigen die Wiedervermietungsmieten. Zudem wird preisgünstiges Bauen aufgrund steigender Baukosten und Baulandpreise immer schwieriger realisierbar.
- Die Möglichkeiten für eine adäquate Wohnraumversorgung einkommensschwacher Haushalte ist im Landkreis Rotenburg (Wümme) deutlich eingeschränkt. Denn der Landkreis bietet im Vergleich zu allen anderen niedersächsischen Landkreisen bietet das geringste Angebot an preisgebundenen Wohnungen.
- Die Zahl öffentlich geförderter Wohnungen wird in den kommenden Jahren dramatisch zurückgehen. Ab 2030 werden kreisweit nur noch in der Stadt Rotenburg (Wümme) wenige geförderte Wohnungen existieren. In allen anderen Kommunen wird der Bestand zu dem Zeitpunkt gänzlich abgeschmolzen sein, sofern keine neuen geförderten Wohnungen errichtet oder bestehende Belegungsbindungen verlängert werden. Bis 2030 werden im gesamten Kreisgebiet nur noch 10! Wohnungen in der Bindung sein. Ihnen werden schätzungsweise rd. 11.500 einkommensschwache Haushalte gegenüberstehen.
- Durch das Auslaufen der Wohnungsbindungen entfällt der sichere Zugang zu preisgünstigen Wohnungen. Die Versorgung am freifinanzierten Markt ist eine schwierige Alternative, denn viele Nachfragegruppen begegnen dort Zugangsproblemen durch ein fehlendes Angebot an kleinen Wohnungen und an Wohnungen mit dem Ausstattungsmerkmal Barrierefreiheit.
- Ein positiver Impuls im Bereich des preisgünstigen Wohnens geht vom Förderprogramm des Landkreises zur Schaffung kleiner (barrierereduzierter) bezahlbarer Wohnungen aus. Um den Bau neuer geförderter Wohnungen insgesamt zu fördern, wäre ggf. auch vom Kreisprogramm eine höhere Effektivität zu erwarten.

4.2. Der Markt für Wohnungen in Mehrfamilienhäusern

Mietwohnungen

Wie bereits dargestellt wurde, unterscheiden sich die Kommunen bei der Einwohnerzahl und auch beim Anteil der Wohnungen in Mehrfamilienhäusern. Die Anzahl der angebotenen Mietwohnungen pro Kommune schwankt dementsprechend ebenfalls. Der durchschnittliche Angebotspreis liegt im Landkreis bei 7,20 Euro/m² im Jahr 2021, im Landesvergleich (Ø 7,72 €/m²) liegen die Preise im unteren Mittelfeld. Im Jahr 2014 lag der durchschnittliche Angebotspreis im Landkreis Rotenburg (Wümme) noch bei 5,37 Euro/m², der Preis ist demnach durchschnittlich um 4,3 Prozent pro Jahr gestiegen. Dieser Anstieg fällt höher als die Inflationsrate in diesem Zeitraum aus. Zudem sind diese Preissteigerungen sowohl bei Bestandsangeboten als auch im Neubau festzustellen. Gleichzeitig ist das Interesse an Mietwohnungen, ausgedrückt durch den Indikator Hits/Monat, deutlich angestiegen. Steigende Angebotspreise in Verbindung mit einem steigenden Interesse sind als Anzeichen einer zunehmenden Marktanspannung zu deuten.

Abbildung 13: Angebotspreise und Nachfragekennwerte von Mietwohnungen (ohne Neubau) im Untersuchungsraum 2014-2/2021



Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: ImmobilienScout24, Angebote im Zeitraum 1/2014 bis 2/2021, eigene Darstellung; Allgemeiner Nachfragerückgang ab dem 4. Quartal 2020 ist u.a. auf technische Vorkehrungen gegen das „Scraping“ bei ImmobilienScout24 zurückzuführen

Der durchschnittliche Angebotspreis lag im Kreis im Betrachtungszeitraum von 2014 bis zum 2. Quartal 2021 bei 6,47 €/m², der höchste Angebotspreis ist in der Stadt Rotenburg (Wümme) mit rd. 7,20 €/m² festzustellen, in der Stadt Visselhövede hingegen gibt es durchschnittlich den kreisweit niedrigsten Angebotspreis mit rd. 4,90 €/m². Der geringe Angebotspreis in Visselhövede kann u.a. mit dem Vorhandensein preisgünstiger ehemaliger Militärwohnungen bspw. in der Pappelstraße begründet werden. Die Spanne der Angebotsmieten im Landkreis liegt somit bei rd. 2,30 Euro/m². Kommunen mit den meisten Angeboten sind auch die mit den höchsten Angebotspreisen, in den Wachstumsregionen bestimmen Angebot und Nachfrage den Preis, das geringste Angebotsmieteniveau besteht im nördlichen und südlichen Kreisgebiet.

Die Nachfragekennziffer für Mietwohnungen (Hits/Monat) ist ein Indikator für die Wohnpräferenzen Wohnungssuchender am Mietwohnungsmarkt. Im Auswertungszeitraum 2014 bis einschließlich dem 2. Quartal 2021 sind im Landkreis Rotenburg (Wümme) insbesondere in den Kommunen Rotenburg (Wümme) und Scheeßel sowie den Samtgemeinden Zeven und Sottrum erhöhte Nachfragerwerte festzustellen, also in den Kommunen, die erhöhte Angebotspreise aufweisen und sich im Wachstumsbereich des Landkreises befinden. Die geringste Nachfrage besteht im kreisweiten Vergleich in den nördlichen und südlichen Bereichen des Kreises. Die zentral gelegenen und verkehrlich gut an Bremen und Hamburg angeschlossene Kommunen sind auch attraktiv für Nachfrager im Mietwohnungssegment; ebenso Kommunen mit größerem, eigenen Arbeitsplatzangebot wie z.B. die Städte Zeven und Rotenburg (Wümme).

Abbildung 14: Mittlerer Angebotspreis von Mietwohnungen 2014-2/2021



Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: ImmobilienScout24, Angebote im Zeitraum 1/2014 bis 2/2021, eigene Darstellung

Abbildung 15: Nachfragekennwerte für Mietwohnungen in den Kommunen 2014-2/2021



Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: ImmobilienScout24, Angebote im Zeitraum 1/2014 bis 2/2021, eigene Darstellung

Im Folgenden werden die Wohnungsannoncen hinsichtlich Wohnungsgrößen, Angebotspreisen und Nachfragekennwerten ausgewertet, indem diese drei Aspekte miteinander verschnitten werden. Hierdurch können Hinweise zu Nachfrage- und Angebotsschwerpunkten sowie möglichen Nachholbedarfen am Mietwohnungsmarkt aufgezeigt werden. Die höchste Nachfrage besteht bei den kleinen Wohnungen bis 65m². Gleichzeitig ist festzustellen, dass es nur ein sehr geringes Angebot an kleinen, vor allem preisgünstigen Mietwohnungen gibt. Auch die Gespräche mit den lokalen Marktakteuren haben gezeigt, dass insbesondere kleine, bezahlbare Mietwohnungen fehlen, die vorhandene Nachfrage trifft auf ein sehr geringes Angebot. Der Angebotsschwerpunkt liegt bei den mittelgroßen Wohnungen (65-95m²), dort zeigt sich, dass insgesamt kein Engpass besteht und v.a. das mittlere und obere Preissegment ein erhöhtes Interesse erzielen. Vergleichsweise geringere Angebotszahlen bestehen bei Wohnungen mit Wohnflächen zwischen ab 95m². Auch in dieser Größenklasse besteht eine hohe Nachfrage hauptsächlich im mittleren und im oberen Preissegment, was auch ein Hinweis für eine Nachfrage nach entsprechenden Ausstattungsmerkmalen ist. Insgesamt besteht eine gute Nachfrage bei allen Wohnungsgrößen, mit einer spürbaren Nachfrage im mittleren und oberen Preissegment, dort besteht aber auch erhöhtes Angebot durch Neubau, Angebot und Nachfrage sind in diesem Bereich ausgeglichen. Mangel besteht bei den kleinen preisgünstigen Mietwohnungen.

Abbildung 16: Die Marktsituation bei Mietwohnungen nach Wohnungsgrößen

	Anzahl Angebote	Einschätzung
Bis 50 m ²	575	Nachfrage insb. im mittleren und oberen Preissegment bei hohen Angebotszahlen; kaum Angebote im unteren Preissegment
50 bis 65 m ²	778	Hohe Nachfrage in allen Preissegmenten bei guten Angebotszahlen; vglw. geringe Angebotszahlen im unteren Preissegment
65 bis 80 m ²	979	Hohe Nachfrage v.a. im mittleren und oberen Preissegment bei hohen Angebotszahlen
80 bis 95 m ²	670	Hohe Nachfrage v.a. im mittleren und oberen Preissegment; im oberen Preissegment auch vglsw. geringere Angebotszahlen
95 bis 110 m ²	365	Hohe Nachfrage v.a. im mittleren und oberen Preissegment; insgesamt vglsw. geringere Angebotszahlen
Ab 110 m ²	323	Hohe Nachfrage v.a. im mittleren und oberen Preissegment bei geringen Angebotszahlen in den oberen Preisklassen

Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: ImmobilienScout24, Angebote im Zeitraum 1/2014 bis 3/2021, eigene Darstellung

In den Gesprächen mit lokalen Marktakteuren wurde deutlich, dass der Markt für Mietwohnungen im Vergleich zu Eigenheimen kleiner ist, die Nachfrage nach Mietwohnungen jedoch steigt und das verstärkt in den Städten. Die Nachfrage besteht innerhalb des Kreisgebiets vor allem dort, wo ein größeres Arbeitsplatzangebot ist bzw. sich neue Firmen angesiedelt haben. Demnach besteht auch eine spürbare Nachfrage in den einwohnerstarken Städten Rotenburg (Wümme), Zeven und auch Bremervörde. Dort fragen verschiedene Zielgruppen unterschiedliche Wohnungsgrößen nach, im Kreis gibt es jedoch kaum große Mietwohnungen am Markt, obgleich die Nachfrage in den Mittelzentren vorhanden ist.

Im gesamten Landkreis besteht hingegen Bedarf an kleineren Wohnungen bis 60 m², denn die Nachfrager nach Mietwohnungen sind nach Aussage der Marktexperten vor allem Senioren und einkommensschwächere Haushalte, die sich kein Eigentum leisten können. Hierzu zählen Starterhaushalte, die in ihre erste eigene Wohnung ziehen, jüngere und ältere Singles und Paare sowie tlw. Familien. Gleichzeitig werden auch barrierefreie und zugleich bezahlbare Wohnungen nachgefragt, nicht nur von älteren Menschen und Perso-

nen mit Behinderung, die auf dieses Ausstattungskriterium viel Wert legen, um auch bei Bewegungseingeschränktheit noch mobil sein zu können, sondern von verschiedenen Altersklassen. Barrierefreiheit ist zunehmend auch für Familien oder junge Haushalte ohne Kind ein Qualitätsmerkmal. Im Landkreis Rotenburg (Wümme) wie auch andernorts, entstehen barrierefreie Wohnungen in der Regel im Wohnungsneubau, da eine Nachrüstung im Bestand häufig zu kostenintensiv ist. Der Neubau entsteht hingegen fast ausschließlich im oberen Preissegment, wo die allgemeine Marktlage ausgeglichener ist.

Im Bestand ist der Großteil der Mietwohnungen im Besitz von privaten Eigentümern. Dort bestehen teilweise Modernisierungsbedarfe bei älteren Wohnungen, so auch bei den ehemaligen Militärwohnungen an der Pappelstraße in Visselhövede, ähnliche Wohnanlagen befinden sich aber auch in anderen Kommunen des Kreises.

Abbildung 17: Experteneinschätzung zu Mietwohnungen

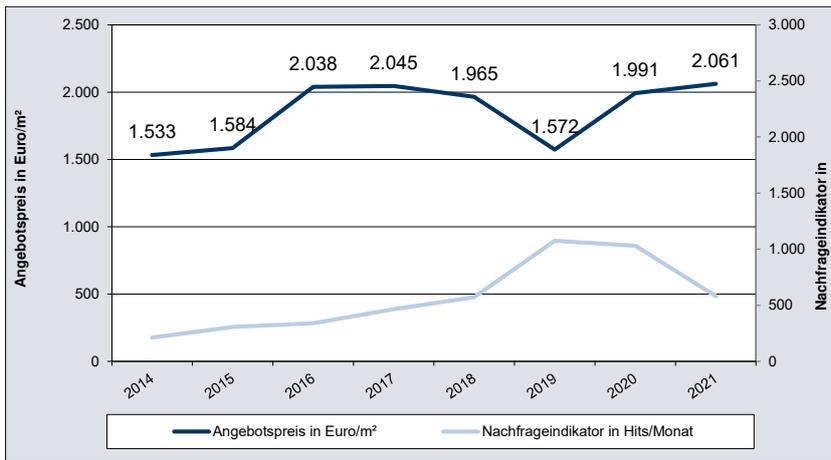


Quelle: InWIS 2022, eigene Darstellung

Eigentumswohnungen

Das Segment der Eigentumswohnungen ist im Landkreis ein kleiner Teilmarkt, der sich auf die Mittelzentren konzentriert. Fast ein Drittel der ausgewerteten Wohnungsannoncen im Landkreis sind der Stadt Rotenburg (Wümme) zuzuordnen, gefolgt von der Samtgemeinde Zeven und der Stadt Bremervörde, im übrigen Kreis gibt es nur wenige Inserate. Allgemein erfährt der Teilmarkt aber steigende Bedeutung durch Kapitalanleger und der steigenden Anzahl von Senioren.

Die durchschnittlichen Angebotspreise von Eigentumswohnungen sind zwischen 2014 und dem 2. Quartal 2021 um rd. 34 Prozent auf 2.061 Euro/m² angestiegen. Auch dies ist ein deutlicher Anstieg, der oberhalb der Inflationsrate liegt. Trotz der steigenden Angebotspreise ist auch der Nachfragekennwert Hts/Monat in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Das steigende Interesse ab 2018 in Verbindung mit den niedrigen Zinskonditionen führt dazu, dass Eigentumswohnungen auch im Landkreis Rotenburg (Wümme) eine beliebte Kapitalanlage sind. Insgesamt besteht eine gute Nachfrage nach Neubauwohnungen, der Großteil der Angebote sind jedoch Bestandswohnungen mit schwankenden Angebotspreisen je nach Objektzustand.

Abbildung 18: Angebotspreise und Nachfragekennwerte von Eigentumswohnungen im Untersuchungsraum 2014-2/2021


Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: ImmobilienScout24, Angebote im Zeitraum 1/2014 bis 2/2021, eigene Darstellung; Allgemeiner Nachfrage-rückgang ab dem 4.Quartal 2020 ist u.a. auf technische Vorkehrungen gegen das „Scraping“ bei ImmobilienScout24 zurückzuführen

Im Gespräch mit lokalen Marktakteuren wurde bestätigt, dass sich der Teilmarkt auf die größeren Kommunen im Landkreis konzentriert. Die Nachfrage nach Eigentumswohnungen speist sich überwiegend aus zwei Gruppen: Zum einen handelt es sich dabei um Kapitalanleger, zumeist aus der Region und Umgebung, die die Wohnungen vermieten. Die Kapitalanleger bauen zumeist 2- bis maximal 3-geschossige Gebäude nach energetischen Standards, die sich in einem höherpreisigen Neubau widerspiegeln. Insgesamt besteht daher auch nur ein geringes Angebot im normalen bis günstigen Preissegment, da hohe Baukosten günstiges Bauen nicht ermöglichen. Die Bestandseigentumswohnungen erfüllen jedoch nicht immer gewünschte Ausstattungs-kriterien wie bspw. Barrierefreiheit. Zum anderen handelt es sich bei den Nachfragern um Best Ager und Senioren, die ihr bisheriges Eigenheim verkauft haben und sich nun eine kleinere Wohnung kaufen. Dies sind zumeist Selbstnutzer, die Wert auf eine zentrale Lage mit allen wichtigen Infrastrukturen im Um-feld, eine barrierearme bzw. -freie Ausgestaltung der Wohnung und einen gewissen Komfort legen.

Abbildung 19: Experteneinschätzung zu den Eigentumswohnungen

Wenig Angebot im normalen bis günstigen Preissegment → nur Bestands-Whg., denn hohe Baukosten; günstiges Bauen nicht möglich

Nachfrager sind insbesondere Kapitalanleger; nachgeordnet auch Selbstnutzer: Best Ager / Senioren

Markt konzentriert sich auf die größeren Kommunen



Insgesamt kleines Marktsegment; wird aber im Zuge des demografischen Wandels als Wohnalternative für Senioren noch an Bedeutung gewinnen

Kapitalanleger bauen zumeist 4-8 Whg. mit kleinen bis mittleren Wohnungsgrößen; nutzen KfW-Förderung → höherpreisiger Neubau

Quelle: InWIS 2022, eigene Darstellung

Wohnen im Alter

Das altengerechte Wohnen ist bundesweit ein Markt mit steigender Nachfrage. Die immer größer werdende Gruppe der Älteren weist dabei besondere Ansprüche an den Wohnraum auf: So kann ein barrierefreier und altengerechter Wohnraum die Selbstständigkeit von älteren Menschen bis in das hohe Alter unterstützen und für mehr Lebensqualität sorgen. Altengerechter Wohnraum kann sich über das gesamte Wohnungsangebot erstrecken, von der geförderten Mietwohnung über Betreutes Wohnen bis zum barrierefreien Eigenheim. Auch im Landkreis Rotenburg (Wümme) ist die Alterung der Gesellschaft bereits spürbar.

Die befragten Marktakteure haben darauf hingewiesen, dass die Wohnformen im Alter, darunter insbesondere die Seniorenresidenz im Landkreis zu einem eigenem Wohnungsteilmarkt geworden sind, in dem derzeit auch verstärkter Neubau betrieben wird. Demnach steigt derzeit auch das Angebot an barrierefreien Eigentums- und Mietwohnungen, die Angebote befinden sich jedoch ausschließlich im höherpreisigen Segment. Angebotsengpässe bestehen vorzugsweise im preisgünstigen bis normalen Preissegment, von Senioren wird auch bezahlbarer barrierefreier Neubau nachgefragt, welcher auch notwendig ist, um in älteren Eigenheimbestand einen Generationenwechsel herbeizuführen.

In der Wohnungsmarktforschung wie auch aus Sicht der Marktexperten ist der barrierefreie Wohnungsneubau ein zentrales Element, um den Generationenwechsel in Einfamilienhausquartieren zu fördern. Ein realisiertes, attraktives Neubauobjekt gilt als Voraussetzung, um bei älteren Eigenheimbesitzern den Anstoß zu einem Wohnungswechsel auszulösen. Dazu gehört aber auch, dass die Neubauwohnungen bezahlbar bleiben und in den Erwerbskosten nicht den Erlös für den Verkauf des älteren Eigenheimes übersteigen. Gleichzeitig sind Senioren ohne Eigentum und mit niedriger Rente auch auf bezahlbare und barrierefreie Mietwohnungen angewiesen. Der Bedarf besteht somit an Orten, die über wichtige Infrastrukturen wie Supermärkte, Ärzte und Apotheken und ein gewisses Freizeitangebot verfügen. Dort werden durch die Best Ager vor allem Wohnungen mit zwei bis drei Zimmern nachgefragt – bei den Eigentumswohnungen oftmals mit gehobener Ausstattung, im Bereich Mietwohnungen vor allem preisgünstige Mietwohnungen. Ebenfalls eine gute Nachfrage erfährt das betreute Wohnen. Auch hier erwarten die Experten eine steigende Nachfrage im Zuge der zunehmenden Alterung der Gesellschaft. Ein Mangel besteht auch hier bei bezahlbaren Angeboten.

Abbildung 20: Experteneinschätzung zum Wohnen im Alter

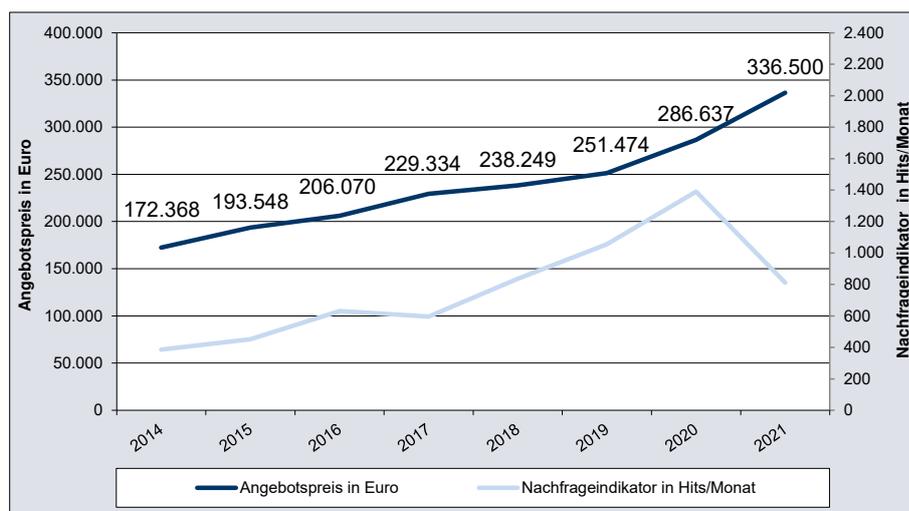


Quelle: InWIS 2022, eigene Darstellung

4.3. Der Markt für Ein- und Zweifamilienhäuser

Die Ein- und Zweifamilienhäuser stellen in allen Kommunen des Landkreises das dominierende Segment am Wohnungsmarkt dar. Zwischen 2014 und 2021 sind deutliche Steigerungen bei den durchschnittlichen Angebotspreisen für Ein- und Zweifamilienhäuser festzustellen. Lag der Angebotspreis 2014 noch bei durchschnittlich 172.368 Euro, waren es 2021 bereits 336.500 Euro. Damit ist der Preis um rd. zwölf Prozent pro Jahr gestiegen. Gleichzeitig ist auch das Interesse, ausgedrückt durch die Hits/Monat, stark angestiegen. Bis 2017 ist in dem Bereich noch ein leichter Anstieg festzustellen, aber gerade zwischen 2018 und 2020 hat sich der Wert stark erhöht. Marktexperten konnten diese Beobachtung bestätigen. Demnach sind es genau wie bei den Eigentumswohnungen vor allem die günstigen Zinskonditionen, die zu einer erhöhten Nachfrage geführt haben. Hinzu kommt die günstige Lage zwischen den Metropolen Hamburg und Bremen, die in einigen Kommunen des Landkreises zu zusätzlicher Nachfrage aus der Region sorgen. Die Marktakteure bestätigen zudem eine sehr gute Nachfrage nach Bestandseigenheimen, diese finden in der Regel gar nicht erst ihren Weg zu einer Annonce, sondern werden häufig „privat“ weiterverkauft, sofern diese in einem guten Zustand sind. Insgesamt lassen die deutlichen Preissteigerungen (\emptyset +10% pro Jahr) und der Anstieg der Nachfragekennwerte auch für den Bereich der Eigenheime eine zunehmende Marktanspannung erkennen. Einige Kommunen bezeichnen die Lage selbst bereits als angespannt und spüren einen Nachfrageüberhang, der sich aufgestaut hat. Gleichzeitig muss darauf hingewiesen werden, dass die Immobilienpreise im Vergleich zu anderen Regionen Niedersachsens, wie auch in den umliegenden Stadtstaaten, insgesamt noch moderat ausfallen. Dies sorgt dafür, dass weiterhin Menschen aus diesen Regionen in den Untersuchungsraum ziehen, da sie hier bezahlbare Eigenheime für die Wohneigentumsbildung vorfinden.

Abbildung 21: Angebotspreise und Nachfragekennwerte von EZFH im Untersuchungsraum 2014-2021



Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: ImmobilienScout24, Angebote im Zeitraum 1/2014 bis 2/2021, eigene Darstellung; Allgemeiner Nachfrage-rückgang ab dem 4. Quartal 2020 ist u.a. auf technische Vorkehrungen gegen das „Scraping“ bei ImmobilienScout24 zurückzuführen

Im Zeitraum von 2014 bis 2021 wurden rd. 3.800 Eigenheime (alle Teilsegmente, d.h. sowohl freistehende Objekte als auch Doppelhaushälften und Reihenhäuser) bei ImmobilienScout24 inseriert. Die Zahl der Angebote schwankt aufgrund der unterschiedlichen Größen der Kommunen zwischen 109 inserierten Angeboten in der Samtgemeinde Geestequelle und 470 in der Samtgemeinde Zeven. Hinsichtlich der durchschnittlichen Angebotspreise bei den Eigenheimen ist festzustellen, dass sich diese zwischen den Kommunen stark unterscheiden. Der höchste durchschnittliche Angebotspreis wird in Rotenburg (Wümme) (rd. 266.550€) erreicht, der geringste in der Samtgemeinde Geestequelle (rd. 160.880€). Allgemein kommt es bei den Angebotspreisen auch auf die Lage, Ausstattungskriterien und den Zustand der Gebäude an. Generell zeigt sich, dass die Kommunen mit den höchsten Angebotspreisen auch jene mit vielen Angeboten sind. Ausnahme bilden hier die Samtgemeinde Zeven und die Stadt Bremervörde: Beide haben hohe Angebotszahlen, aber vergleichsweise niedrige Kaufpreise.

Abbildung 22: Durchschnittliche Angebotspreise von Einfamilienhäusern (freistehend, Doppelhaushälften, Reihenhäuser) in den Kommunen 2014-2021



Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: ImmobilienScout24, Angebote im Zeitraum 1/2014 bis 3/2021, eigene Darstellung

Der Angebotsschwerpunkt im Segment der Ein- und Zweifamilienhäuser liegt bei den freistehenden Ein- und Zweifamilienhäusern. Mehr als 80 Prozent aller Angebote entfallen auf dieses Teilsegment. Dieser Befund wurde durch die befragten Marktakteure bestätigt. Demnach ist das freistehende Eigenheim die am häufigsten gewünschte Wohnform im Landkreis Rotenburg (Wümme). Da in den meisten Kommunen in der Vergangenheit ausreichend Wohnbauflächen verfügbar waren, konnten sich viele Familien diese Wohnform leisten. In den Kommunen des Landkreises war es deshalb kaum nötig und gewünscht, verdichtete Formen wie Doppelhaushälften und Reihenhäuser zu errichten. In den Städten werden aber teilweise auch Doppelhaushälften nachgefragt, während Angebot und Nachfrage nach Doppelhaushälften in den ländlicheren Kommunen weniger vorhanden sind.

Die Wohnungsannoncenauswertung zeigt, dass Doppelhaushälften und Reihenhäuser zu niedrigeren Preisen angeboten werden als freistehende Eigenheime. Die Nachfragekennwerte fallen bei freistehenden Eigenheimen und Doppelhaushälften vergleichbar aus, bei Reihenhäusern liegen sie dagegen etwas höher. Dies korrespondiert mit dem vergleichsweise geringen Angebotspreis bei dieser Bauform. Charakteristisch für den Untersuchungsraum ist die hohe durchschnittliche Grundstücksfläche von rd. 960 m² bei den freistehenden Eigenheimen. Einige der befragten Kommunen haben dazu darauf hingewiesen, dass aufgrund der zunehmenden Flächenknappheit, aktuell und zukünftig auch Nachverdichtungspotenziale stärker in den Fokus rücken. Zudem wurde angemerkt, dass viele Bestandseigenheime, insbesondere in den ländlicheren Regionen über sehr große Grundstücke und Gärten verfügen, die teilweise von jungen Familien gar nicht mehr gewünscht werden, da diese auch mit einem entsprechenden zeitlichen Aufwand in der Pflege und Gartenarbeit verbunden sind.

Tabelle 8: Angebots- und Nachfragekennziffern im Untersuchungsraum 2014-2021

	Angebote	Ø Angebotspreis in Euro	Ø Hits/Monat	Ø Wohnfläche in m ²	Ø Grundfläche in m ²
Freistehende Einfamilienhäuser	3.144	237.117	729	162	957
Doppelhaushälfte	395	196.978	703	127	543
Reihenhäuser	228	156.206	841	108	319
Gesamt	3.767	228.011	733	155	875

Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: ImmobilienScout24, Angebote im Zeitraum 1/2014 bis 2/2021, eigene Darstellung

Die höchsten Nachfragekennwerte für Einfamilienhäuser werden in den Samtgemeinden Zeven und Sottrum sowie in der Kommune Rotenburg (Wümme) erreicht. Generell zeigt sich, dass die Nachfragekennwerte in denjenigen Kommunen überdurchschnittlich ausfallen, verkehrsgünstig nahe der Autobahn A1 und der Bahnlinie gelegen sind, oder aber die in den letzten Jahren besonders hohe Wachstumsdynamiken aufwiesen. Und somit mit dem zentralen Wachstumsbereich des Landkreises korrespondiert.

Abbildung 23: Nachfragekennwerte nach Einfamilienhäusern in den Kommunen 2014-2021


Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: ImmobilienScout24, Angebote im Zeitraum 1/2014 bis 3/2021, eigene Darstellung

Kurzfristig hat sich bei den Eigenheimen im Landkreis ein erhöhter Bedarf aufgestaut. Aufgrund der steigenden Baulandpreise, der knapper werden Flächen und der weiterhin guten Nachfrage nach Ein- und Zweifamilienhäusern, hat sich die Nachfrage zunehmend in den Bestand verlagert. Dies führt dazu, dass laut den Marktakteuren wenig bis kaum Leerstände bei den Eigenheimen bestehen. Ausnahmen seien z.B. auf größere Hofanlagen, vereinzelt schlechte Zustände, überhöhte Preisvorstellungen oder auch Erbstreitigkeiten zurückzuführen.

Zielgruppe für die Eigenheime im Landkreis Rotenburg (Wümme) sind nach Ansicht der Experten vor allem junge Paare und Familien aus der Region selber, die sich ihren Traum vom Eigenheim erfüllen möchten. Bevorzugt wird dabei das freistehende Eigenheim mit Garten. Wobei dort das Budget entscheidend ist. Insgesamt zeigt sich, dass zunehmend weniger Angebote im normalen Preissegment vorhanden sind, demnach haben Haushalte der unteren Mittelschicht z.T. Schwierigkeiten bezahlbare Eigenheime zu finden.

Generell zeigt sich im nördlichen Kreisgebiet eine endogene Nachfrage, während im zentralen Bereich, insbesondere in Rotenburg und verkehrsgünstigen Kommunen zusätzlich auch Nachfrager aus der Region sowie den Metropolen Bremen und Hamburg auftreten, die aufgrund der im Vergleich niedrigeren Baulandpreise auch außerhalb der Stadtstaaten nach Bauflächen und Eigenheimen suchen. Gleichzeitig betonen sie aber, dass sich Einfamilienhäuser in allen Kommunen gut vermarkten lassen.

Abbildung 24: Experteneinschätzung zu Ein- und Zweifamilienhäusern



Quelle: InWIS 2022, eigene Darstellung

Kurzzusammenfassung Angebots- und Nachfragesituation in den Teilmärkten MFH und EZFH

- In allen Kommunen des Kreises konnte festgestellt werden, dass die Angebotspreise und Nachfragekennwerte in allen Segmenten in den letzten Jahren angestiegen sind. Zudem stellten die lokalen Marktexperten klar, dass insgesamt eine gute Vermarktungssituation im Kreis besteht: Segmentübergreifend besteht die Nachfrage aber verstärkt im zentralen Wachstumsbereich des Landkreises.
- Grundsätzlich ist für den Wohnungsmarkt im Landkreis festzustellen, dass der Wunsch nach Eigentum, konkret dem freistehenden Ein- und Zweifamilienhaus, in den meisten Kommunen dominiert. Bis vor wenigen Jahren standen ausreichend Bauflächen zu erschwinglichen Preisen zur Verfügung, sodass die freistehende Wohnform diejenige mit der stärksten Nachfrage ist. In den letzten Jahren sind die Preise aufgrund steigender Flächenpreise und Baukosten jedoch deutlich gestiegen, auch die verfügbaren Flächen werden geringer. Die Nachfrage hat sich daher auf Bestandseigenheime ausgeweitet. Die Nachfrage nach Bauland übersteigt das Angebot in einigen Kommunen bereits deutlich. Einige Kommunen haben bereits darauf hingewiesen, dass sie kaum noch freie Flächen anbieten können und die Nachfrage das Angebot an Bauplätzen deutlich übersteigt.
- Bei der Nachfrage nach Eigenheimen zeigt sich im nörd-/südlichen Kreisgebiet eine endogene Nachfrage, während im zentralen Bereich, insbesondere in Rotenburg und verkehrsgünstigen Kommunen, zusätzlich auch Nachfrager aus der Region sowie aus Bremen und Hamburg am Markt auftreten. Dabei besteht erhöhter Bedarf an freistehenden Einfamilienhäusern für Familien, ergänzt um Doppelhaushälften für Haushalte mit etwas weniger Kaufkraft.
- Das Segment der Mietwohnungen erfährt im Vergleich zu den Ein- und Zweifamilienhäusern derzeit eine kleinere, aber zunehmende Bedeutung im Landkreis. Nachfrager sind vor allem Starterhaushalte sowie einkommensschwächere Haushalte. Dabei ist die Nachfrage erhöht in verkehrlich gut an Bremen und Hamburg angebundene Kommunen (vgl. Tarmstedt, Sittensen, Sottrum), aber auch in Kommunen mit größerem, eigenem Arbeitsplatzangebot wie z.B. Zeven, Rotenburg und Bremervörde. Im Bereich der Mietwohnungen fehlen insbesondere kleine, preisgünstige Wohnungen für Singles und Paare, ergänzt um größere Wohneinheiten für Familien.
- Die Eigentumswohnungen stellen einen kleinen Teilmarkt im Landkreis dar, der aber eine steigende Bedeutung durch Kapitalanleger und der steigenden Anzahl von Senioren erfährt. Das Teilsegment ist im Landkreis für die Mittelzentren Rotenburg, Bremervörde und Zeven relevant, dort besteht Nachfrage durch Kapitalanleger, gefolgt von Selbstnutzern, die vermehrt Best Ager und Senioren darstellen, welche sich im Alter entsprechend verkleinern möchten und bspw. ihr Eigenheim verkauft haben, um in eine gut ausgestattete, zentral gelegene Eigentumswohnung zu ziehen. Bedarf an Eigentumswohnungen besteht daher in der Nähe neuer, großer Arbeitgeber aber auch an barrierefreien, kleineren Eigentumswohnungen in zentralen Lagen für Senioren zur Unterstützung des Generationenwechsels.
- Der Markt der altengerechten Wohnungen gewinnt im Kreisgebiet zunehmend an Bedeutung. Die Nachfrage nach entsprechenden Angeboten steigt und ist im gesamten Kreisgebiet vorhanden. Für einkommensschwächere Senioren fehlen altengerechte, preisgünstige Mietwohnungen, für finanzstärkere Gruppen kommen vor allem Eigentumswohnungen in zentralen bzw. integrierten Wohnlagen in Frage

5. Entwicklungstrends und Vorausschätzungen

Im Folgenden werden die Methodik und die Ergebnisse der Bevölkerungs- und Wohnungsbedarfsprognose vorgestellt. Die Wohnungsbedarfsprognose gibt einen Überblick über die zu erwartenden quantitativen Bedarfe an neuen Wohnungen im Landkreis und basiert auf Berechnungen der NBank. Zusätzlich wird im Rahmen einer Modellrechnung der Bedarf an öffentlich geförderten Wohnungen abgeleitet.

5.1. Bevölkerungsprognose

Die Entwicklung der Einwohnerzahl einer Kommune stellt eine wesentliche Komponente für die zukünftige Entwicklung dar. Eine Bevölkerungsprognose ist im Wesentlichen durch folgende Einflussfaktoren gekennzeichnet: Geburtenniveau (Fertilität), Sterblichkeitsniveau (Mortalität) und Umfang der Wanderungen (Migration).

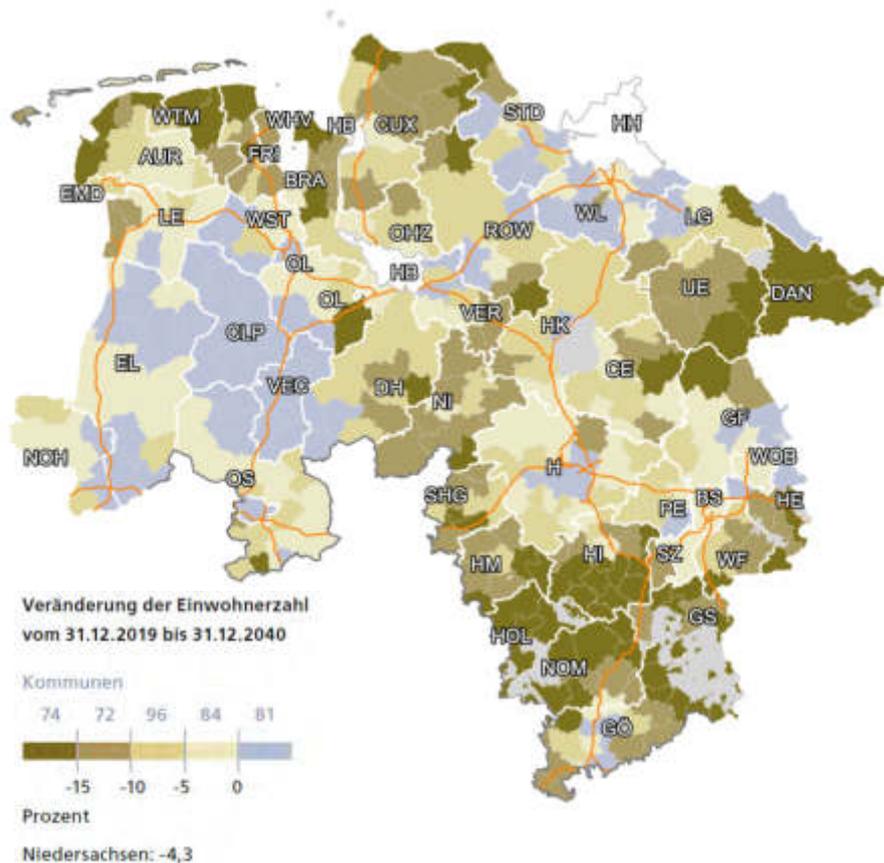
Sowohl die altersspezifischen Geburtenraten als auch die altersspezifischen Sterbewahrscheinlichkeiten haben in den letzten Jahren einen relativ gleichförmigen Verlauf angenommen. Die unsicherste Komponente stellt der Umfang der Wanderungen dar. Sie hängen oftmals von einer Vielzahl von Faktoren ab, z.B. wirtschaftliche oder politische Maßnahmen, die nur sehr schwer einzuschätzen sind.

Grundlage der vorliegenden Analyse bildet die Bevölkerungsvorausberechnung der NBank.¹² Diese wird regelmäßig aktualisiert und fortgeschrieben. Als Basisjahr der aktuellen Prognose gilt hier das Jahr 2019. Da die NBank ihre Prognosedaten in hinreichender Detailschärfe und gemeindescharf für alle Gebietskörperschaften in Niedersachsen für die Erstellung von Wohnraumversorgungskonzepten zur Verfügung stellt und empfiehlt, sowie aus Gründen des hohen Zeit- und Arbeitsaufwandes für die Erstellung eigener Prognosen für den Kreis Rotenburg (Wümme) und seine kreisangehörigen Gemeinden wurde die NBank-Prognose präferiert.

Die zugrunde liegenden Bevölkerungsdaten stammen vom Landesamt für Statistik Niedersachsen. Bei dieser Prognose wurde die sogenannte Komponentenmethode angewandt. Hierbei werden die Geburten- und Sterberaten sowie die Wanderungssalden geschlechterspezifisch und jahrgangswise fortgeschrieben. Als Referenzzeitraum für die Geburten- und Sterberaten werden die letzten drei Jahre herangezogen. Bei den Wanderungen wird der Referenzzeitraum 2012 bis 2014 sowie 2017 bis 2019 genutzt, der Sondereffekt durch den Flüchtlingszuzug der Jahre 2015 und 2016 fließt demnach nicht in die Prognose ein. Zudem wird davon ausgegangen, dass die Zuwanderung zu Beginn des Prognosezeitraums höher ausfällt als gegen Ende.

Die Bevölkerungsprognose der NBank rechnet damit, dass der Großteil Niedersachsens zukünftig Einwohnerverluste verzeichnen wird, so auch der Landkreis Rotenburg (Wümme). Allerdings hat die Prognose seit dem Jahr ihrer Erstellung bis heute die tatsächliche Entwicklung unterschätzt. Für das Jahr 2020 wurde in Niedersachsen ein Höchststand von rd. 8 Mio. Einwohner prognostiziert. Tatsächlich liegt die Einwohnerzahl zum 31.03.2022 um 74.000 Personen höher, bei weiterhin wachsender Tendenz. Eine ähnliche Diskrepanz besteht für den Landkreis. Die Einwohnerzahl zum 31.03.2022 übersteigt den für 2020 prognostizierten Einwohnerhöchststand um rd. 3.000 Personen. Dennoch, die Abweichung ist noch nicht so hoch, dass die Prognosezahlen für 2030 oder 2040 in unrealistischer Reichweite liegen. Vielmehr kann man zum heutigen Zeitpunkt durchaus davon ausgehen, dass mittelfristig ein Scheitelpunkt im Bevölkerungswachstum erreicht wird und danach wieder rückläufige Tendenzen sichtbar werden, wie sie bereits vor der Flüchtlingszuwanderung in 2015 vorherrschten. Für die strukturschwächeren Regionen Niedersachsens – Südniedersachsen, das Wendland, die Küstenregion, den Harz usw. werden Bevölkerungsrückgänge prognostiziert, ganz im Gegensatz zu den Wachstumsregionen rund um Hamburg, Hannover, Wolfsburg/Braunschweig und im Südwesten mit Cloppenburg, Vechta und umliegenden Gemeinden.

¹² Die Prognose wurde von der CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH für die NBank erstellt; im Folgenden wird von NBank-Prognose gesprochen

Abbildung 25: Entwicklung der Bevölkerung in Niedersachsen 2019-2040


Quelle: NBank Wohnungsmarktbeobachtung 2021

Für den Landkreis Rotenburg (Wümme) geht die Bevölkerungsprognose der NBank von einer Abnahme um rund neun Prozent im Vergleich zum Basisjahr 2019 aus. Im Jahr 2040 würden 148.415 Personen im Landkreis Rotenburg (Wümme) wohnen. Für das Land Niedersachsen wird im gleichen Zeitraum ein etwas geringerer Rückgang von rund fünf Prozent prognostiziert.

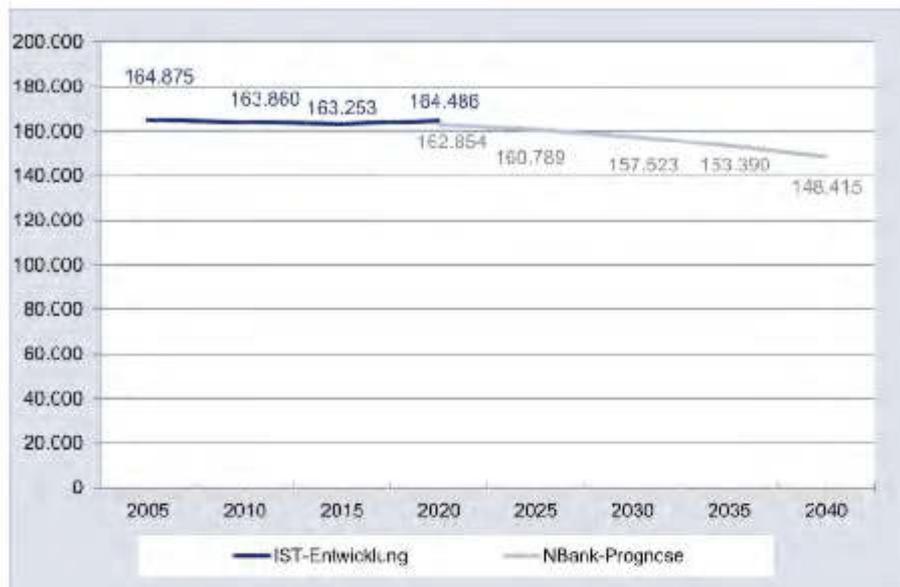
Betrachtet man die einzelnen Kommunen des Landkreises, so zeigen sich Unterschiede in der Vorausschätzung der jeweiligen Einwohnerentwicklung. Während stabile bis minimal wachsende Einwohnerentwicklungen in den Samtgemeinden Sittensen und Sottrum prognostiziert werden, werden den nördlichen und südlichen Kommunen des Kreises deutliche Einwohnerverluste von mehr als zehn Prozent zugeschrieben. Alle anderen Kommunen werden bis 2040 ebenfalls Einwohnerverluste (bis zu 10%) zu verzeichnen haben, sofern die im Rahmen der Prognose getroffenen Annahmen auch wirklich so eintreten.

Abbildung 26: Entwicklung der Bevölkerung 2019-2040


Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: NBank 2021, eigene Darstellung

Im Vergleich zu der aktuellen Bevölkerungsentwicklung zeigt sich bereits, dass die Ergebnisse der Bevölkerungsprognose für den Landkreis Rotenburg (Wümme) die reale Bevölkerungsentwicklung unterschätzen. Sichtbar wird dies bereits für das erste Prognosejahr 2020, für das bereits reale Bevölkerungsstände ausgewiesen werden können.

Die Bevölkerungsprognose der NBank prognostiziert für 2020 bereits einen Rückgang der Einwohner im Landkreis Rotenburg (Wümme). Die tatsächliche Bevölkerungsentwicklung des Landkreises zeigt, dass die Prognose die Entwicklung unterschätzt, denn aktuell wächst der Landkreis und der reale Wert für das Jahr 2020 liegt demnach bereits 1.600 Personen über dem prognostizierten Wert für das erste Prognosejahr. Insgesamt führen die Annahmen insbesondere zu den Wanderungen zu einer langfristigen Unterschätzung der demografischen Entwicklung des Landkreises.

Abbildung 27: NBank-Prognose ggÜ. der Ist-Entwicklung des Landkreises Rotenburg (Wümme)


Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: NBank, eigene Darstellung

Für das Jahr 2020 liegen alle Einwohnerzahlen der Kommunen oberhalb der prognostizierten Werte der NBank. Lediglich in den Kommunen Selsingen und Sittensen mit prognostizierten Bevölkerungszuwächsen stimmt die Prognose nahezu mit der tatsächlichen Entwicklung überein. In den anderen Kommunen gibt es mehr oder weniger große Abweichungen vom Prognosewert, auf welche einzeln in den Steckbriefen (s. Anhang) eingegangen wird.

Tabelle 9: Gegenüberstellung der NBank-Prognose und der Ist-Entwicklung

	Einwohnerstand 2020	Prognose 2020	Abweichung Ist-Wert ggÜ. Prognose
Bothel	8.294	8.191	+103
Bremervörde	18.564	18.498	+66
Fintel	7.718	7.581	+137
Geestequelle	6.350	6.279	+71
Gnarrenburg	9.218	9.177	+41
Rotenburg (Wümme)	22.072	22.032	+40
Scheeßel	13.000	12.968	+32
Selsingen	9.527	9.517	+10
Sittensen	11.316	11.310	+6
Sottrum	14.880	14.845	+35
Tarmstedt	10.862	10.737	+125
Visselhövede	9.579	9.518	+61
Zeven	23.106	23.014	+92
LK Rotenburg (Wümme)	164.486	162.854	+1.632

Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: NBank 2021, eigene Darstellung

Für die künftige Bereitstellung nachfragegerechten Wohnraums in den Kommunen des Landkreises ist jedoch nicht nur die absolute Veränderung der Einwohnerzahl von Bedeutung, sondern insbesondere die künftige Zusammensetzung der Bewohner hinsichtlich ihrer Altersstrukturen. Diese wird sich im Rahmen der Prognose der NBank bis zum Jahr 2040 deutlich ändern. Im gesamten Landkreis Rotenburg (Wümme) ist mit einem Rückgang der unter 18-Jährigen um bis zu 11,1 Prozent zu rechnen, während es in ganz Niedersachsen -4,8 Prozent sind. In den Kommunen des Landkreises gibt es ebenfalls Unterschiede in der Ent-

wicklung, besonders stark wird der Rückgang der unter 18-Jährigen in den Samtgemeinden Geestequelle (-17,3 %) und Bothel (-16,6 %) prognostiziert. Einzig die Stadt Rotenburg (Wümme) wird bis 2040 einen Zuwachs der unter 18-Jährigen verzeichnen können. Spiegelbildlich hierzu nimmt die Alterung der Gesellschaft im Zuge des demografischen Wandels zu. Alterungsprozesse sind im gesamten Kreisgebiete zu erwarten. Im Landkreis wird ein Anstieg der Altersgruppe, der über 60-Jährigen um rd. 15 Prozent prognostiziert. Bei der Altersgruppe der 75-Jährigen und älter beträgt der Zuwachs mit rd. 36 Prozent deutlich mehr. Die höchsten Zuwächse der über 60-Jährigen sind in den Samtgemeinden Sittensen und Sottrum 35,6 bzw. 34 Prozent zu erwarten. Einzig die Städte Bremervörde und Visselhövede werden bis 2040 einen absoluten Rückgang der über 60-Jährigen verzeichnen, dort ist derzeit schon der höchste Anteil an über 60-Jährigen vorhanden. Ein Großteil der Senioren, insbesondere in den ländlicheren Kommunen, wird auch weiterhin möglichst lange im Eigenheim wohnen bleiben. Insgesamt wächst im Kreisgebiet aber der Bedarf an altersgerechten, barrierefreien Wohnformen. Hierzu können kleinere Eigenheime mit besonderem Mehrwert (Gemeinschaft, Versorgungssicherheit, Bungalows), aber auch altengerechte, betreute Wohnformen gehören.

Tabelle 10: Entwicklung der unter 18-Jährigen und über 60-Jährigen in den Kommunen 2019-2040

	Entwicklung der unter 18-Jährigen (2019-2040)	Entwicklung der über 60-Jährigen (2019-2040)
Bothel	-16,6%	23,2%
Bremervörde	-10,8%	-10,1%
Fintel	-7,4%	13,3%
Geestequelle	-17,3%	18,9%
Gnarrenburg	-13,8%	22,2%
Rotenburg (Wümme)	7,1%	5,7%
Scheeßel	-10,0%	19,7%
Selsingen	-13,3%	27,0%
Sittensen	-4,5%	35,6%
Sottrum	-6,9%	34,0%
Tarmstedt	-13,1%	18,6%
Visselhövede	-3,3%	-7,7%
Zeven	-14,3%	25,3%
LK Rotenburg	-11,1%	15,2%

Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: NBank 2021, eigene Darstellung

5.2. Wohnungsbedarfsprognose

Die Grundlage der Wohnungsbedarfsprognose ist die zukünftige Entwicklung der Einwohner einer Kommune. Nachdem dargestellt wurde, wie sich die Bevölkerungsstruktur bis 2040 voraussichtlich entwickeln wird, sofern die in der Bevölkerungsprognose der NBank zugrunde gelegten demografischen Trends eintreffen, werden im Folgenden die Ergebnisse der Wohnungsbedarfsprognose der NBank dargestellt.

Bei der Wohnungsbedarfsprognose werden die Haushalte mit Wohnungsbedarf dem verfügbaren Wohnungsbestand (in Wohn- und Nichtwohngebäuden) gegenübergestellt. Es wird demnach ein normativer Bedarf abgeschätzt, indem jedem Haushalt quantitativ eine Wohnung zur Verfügung steht.

Das Ergebnis der Wohnungsbedarfsprognose kann lediglich als Orientierungsrahmen künftiger Wohnungsmarkt- und Stadtentwicklungspolitik dienen und sollte durch qualitative Informationen zur Wohnungsnachfrage (z.B. hinsichtlich gefragter Wohnungsgrößen, Ausstattungsmerkmale und Preise) ergänzt werden. Die Prognoseergebnisse müssen stets als Produkt der getroffenen Annahmen verstanden werden. Annahmen und Ergebnisse sollten im weiteren Zeitverlauf mit den tatsächlichen demografischen Entwicklungen und

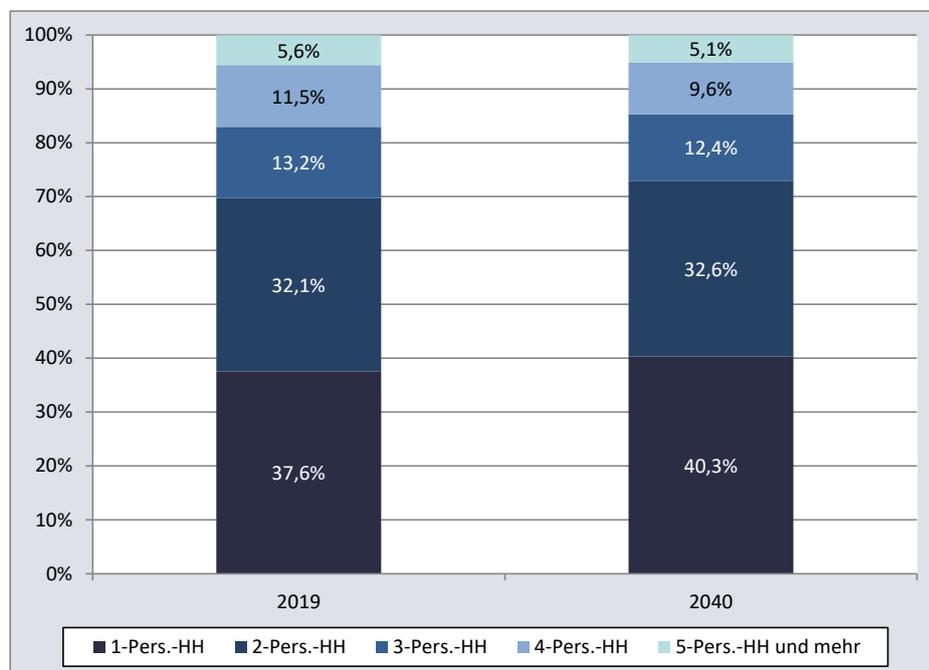
der Bautätigkeit rückgekoppelt werden (Monitoring). Zieljahr ist das Jahr 2040, da die Wohnungsbedarfsprognose auf der Bevölkerungsprognose der NBank basiert, deren Werte bis zu diesem Zeitpunkt vorliegen. Als Basisjahr der Prognose wurde 2019 gewählt.

Ermittlung der Haushalte mit Wohnungsbedarf

Da nicht einzelne Personen, sondern Haushalte als Nachfrager am Wohnungsmarkt auftreten, betrachtet die NBank auch die künftige Haushaltsentwicklung. In Deutschland wird die Entwicklung der Privathaushalte durch eine kontinuierliche Verkleinerung der durchschnittlichen Haushaltsgröße charakterisiert. Aller Voraussicht nach setzt sich dieser Trend auch zukünftig fort. Er ist durch die demografische Entwicklung, die Veränderung der Lebensstile und Familienformen sowie durch sozioökonomische Entwicklungen geprägt. Allerdings hat der Trend der Haushaltsverkleinerung eine regional unterschiedliche Dynamik. Für die Kommunen werden unterschiedliche Haushaltsgrößen genutzt. Gemäß der Haushaltsprognose der NBank verringert sich die durchschnittliche Haushaltsgröße bis 2040, allerdings schwächt sich diese Verringerung im Laufe der Zeit ab. Bei der Vorausschätzung der Haushalte mit Wohnungsbedarf für den Zeitraum bis 2040 berücksichtigt die NBank zudem die Entwicklung folgender Faktoren: Personen mit Nebenwohnsitz und Personen in Anstalten und Senioren-Pflegeheimen. Zur Prognose der Zahl der Haushalte nutzt die NBank das Haushaltsquotenmitgliederverfahren.¹³

Im Vergleich zum Ausgangsjahr 2019 wird der Anteil der Ein- und Zweifamilienhaushalte im Jahr 2040 gemäß der Prognose deutlich höher ausfallen. Es zeigt sich, dass der Trend der Haushaltsverkleinerung auch im Landkreis Rotenburg (Wümme) relevant ist, und dass der Trend der Haushaltsverkleinerung zur Zunahme der Anzahl der Haushalte im Landkreis führt. Die Haushaltsverkleinerung ist insbesondere eine Folge der Zunahme der Senioren, da diese häufig in kleineren Haushalten leben. Gleichzeitig erhöht sich der Wohnflächenkonsum hierdurch, da viele ältere Paare in ihren vglw. großen Eigenheimen nach dem Auszug der Kinder verbleiben („empty nester“).

Abbildung 28: Prognostizierte Entwicklung der Haushaltsgrößen im Untersuchungsraum



Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: NBank 2021, eigene Darstellung

Insgesamt wird sich die Zahl der Haushalte bis 2040 um rd. sieben Prozent bzw. ca. 5.400 Haushalte abnehmen. Bis 2030 wird zunächst nur leichter Rückgang von rd. 1,7 Prozent vorausgeschätzt, insgesamt

¹³ Eine ausführliche Beschreibung der Methodik findet sich in: NBank (2021): Wohnungsmarktbeobachtung 2021. Langfassung

kann der Trend der Haushaltsverkleinerung die zu negative Einwohnerprognose nicht im gesamten Landkreis ausgleichen. Die Zahl der Haushalte nimmt in den meisten Kommunen ab. Dort fällt der prognostizierte Rückgang der Haushalte, bedingt durch die demographische Entwicklung, so hoch aus, dass auch die Haushaltsverkleinerung diesen Rückgang nicht ausgleichen kann. In den Samtgemeinden Sittensen und Sottrum, wo sowohl das prognostizierte Bevölkerungswachstum für eine Zunahme der Haushalte sorgen wird, als auch die angesprochene Haushaltsverkleinerung steigt die Zahl der Haushalte. In der Stadt Rotenburg, der bis 2040 ein Einwohnerrückgang prognostiziert wurde, kann die Haushaltsverkleinerung diesen Rückgang ausgleichen. Insgesamt zeigt sich für den Landkreis Rotenburg (Wümme), dass sich die unterschätzte Bevölkerungsentwicklung auch in der prognostizierten Zahl der Haushalte zeigt, die pessimistische Annahme zieht sich von der Einwohnerprognose durch die darauf aufbauende Haushaltsprognose.

Tabelle 11: Entwicklung der Haushalte im Untersuchungsraum 2019-2040

	Haushalte 2019 (absolut)	Haushalte 2040 (absolut)	Entwicklung der Haushalte (in %)
Bothel	3.624	3.384	-6,6%
Bremervörde	9.387	7.723	-17,7%
Fintel	3.372	3.211	-4,8%
Geestequelle	2.761	2.421	-12,3%
Gnarrenburg	3.959	3.758	-5,1%
Rotenburg (Wümme)	11.463	11.657	1,7%
Scheeßel	6.021	5.643	-6,3%
Selsingen	3.864	3.659	-5,3%
Sittensen	4.818	5.131	6,5%
Sottrum	6.327	6.740	6,5%
Tarmstedt	4.557	4.231	-7,2%
Visselhövede	5.035	3.847	-23,6%
Zeven	10.575	10.352	-2,1%
LK Rotenburg (Wümme)	75.996	70.595	-7,1%

Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: NBank 2021, eigene Darstellung

Der Wohnungsbedarf bis 2040

In einem nächsten Schritt wurde die Zahl der Haushalte mit Wohnungsbedarf dem verfügbaren Wohnungsbestand gegenübergestellt. Hierbei wurde berücksichtigt, dass sich das Wohnungsangebot durch den Abgang von Wohnungen aufgrund von Abrissen, Wohnungszusammenlegungen und der Umwidmung von Wohn- in Gewerberäume verringern wird. Durch den Abgang entsteht der sogenannte **Ersatzbedarf** im Wohnungsangebot. Der Ersatzbedarf wurde im Gesamtbedarf berücksichtigt. Der Gesamtwohnungsbedarf ergibt sich aus der Summe des Neubaubedarfs durch die zukünftige Haushaltsentwicklung (Haushalte mit Wohnungsbedarf) unter Berücksichtigung einer Fluktuationsreserve sowie des Ersatzbedarfs für Wohnungsabgänge. Die Fluktuationsreserve ist für die Funktionstüchtigkeit des Wohnungsmarktes notwendig, da infolge von Wohnungswechseln oder Modernisierungen immer einige Wohnungen kurzfristig leer stehen.

Der prognostizierte Wohnungsbedarf im Bereich Mehrfamilienhäuser/Geschosswohnungsbau fällt insgesamt in allen Kommunen bis 2040 positiv aus. Insgesamt wird für den Landkreis ein Bedarf an mindestens 1.000 zusätzlichen Wohnungen bis 2040 errechnet, wobei sich der jährliche Neubaubedarf im Laufe des Prognosezeitraumes abnimmt. Die Höhe des prognostizierten Neubaubedarfs ist je nach Gemeinde sehr unterschiedlich und schwankt zwischen drei Wohnungen in Geestequelle und 166 Wohnungen in Sottrum. Selbst in den Kommunen mit einer rückläufigen Zahl der Haushalte werden neue Wohnungen im Geschosswohnungsbau benötigt, was u.a. auf die zunehmende Alterung der Gesellschaft zurückzuführen ist, die in diesem Segment voraussichtlich mehr Wohnraum nachfragen werden.

Derzeit unterschätzt die NBank-Prognose den Bedarf an Wohnungen im Mehrfamilienhausbau teilerheblich z.T. erheblich. So beklagen kreisangehörige Gemeinden mit einem deutlichen Zuwachs an Arbeitsplätzen einen Mangel an Mietwohnungen für neu hinzuziehende Arbeitnehmer. Eine Unterschätzung der Bedarfe liegt für die Stadt Rotenburg (Wümme), die Gemeinde Scheeßel, die Samtgemeinde Tarmstedt sowie für die Stadt Zeven und ggf. auch für die Stadt Bremervörde vor.

Tabelle 12: Wohnungsbedarfe bis 2040 im Geschosswohnungsbau sowie die durchschnittliche Bautätigkeit der letzten Jahre

Gemeinde	Neubaubedarf MFH 2019 bis 2040	Bedarf MFH pro Jahr 2019 bis 2025	Bedarf MFH pro Jahr 2026 bis 2033	Bedarf MFH pro Jahr 2034 bis 2040	Ø p.a. Baufertig- stellungen 2012- 2020
Bothel	15	1	1	0	1
Bremervörde	27	1	1	1	16
Fintel	18	3	0	0	4
Geestequelle	3	0	0	0	3
Gnarrenburg	32	2	2	0	9
Rotenburg	337	56	0	0	50
Scheeßel	24	1	2	0	13
Selsingen	24	2	1	1	7
Sittensen	154	12	6	6	14
Sottrum	166	14	7	4	14
Tarmstedt	21	2	1	0	7
Visselhövede	39	2	2	2	2
Zeven	153	15	7	1	33

Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: NBank 2021, eigene Darstellung

Der Bedarf an Ein- und Zweifamilienhäusern in den Kommunen des Landkreises liegt höher als der im Segment der Mehrfamilienhäuser. Insgesamt wurde ein Neubaubedarf von rund 1.500 zusätzlichen Wohnungen bis 2040 errechnet. Die Prognose geht dabei einerseits von kurzfristig z.T. erhöhten Neubaubedarfen in einigen Kommunen aus und zeigt für andere Kommunen keinen Neubaubedarf für die nächsten 20 Jahre auf, so für die Samtgemeinden Geestequelle, Selsingen und Tarmstedt sowie für die Gemeinden Gnarrenburg und Scheeßel. In allen anderen Kommunen besteht ein positiver Bedarf, zumindest für die nächsten Jahre bis 2025.

Die Gespräche mit Marktkennern haben gezeigt, dass die kurz- bis mittelfristigen Prognosezahlen, also diejenigen für den Zeitraum 2019 bis 2025 und voraussichtlich auch für 2026 bis 2033, unrealistisch niedrig sind. Die Prognose und die aktuelle Bautätigkeit der Kommunen, die die Bedarfe „vor ihrer Haustür“ wahrnehmen, passen nicht zusammen. Die Prognose unterschätzt den derzeitigen Bedarf an Ein- und Zweifamilienhäusern in nahezu allen Gemeinden, vor allem im Kernbereich. Denn die Bevölkerungs- und Haushaltszahlen und damit auch die Wohnungsnachfrage wächst in den meisten kreisangehörigen Kommunen. Gespräche mit Marktkennern, die Entwicklung der Nachfragekennziffern in der Wohnungsannoncenauswertung und die demografischen Trends weisen darauf hin, dass die Bedarfe im Segment des individuellen Wohnungsbaus aktuell hoch sind und noch einige Jahre an Bautätigkeit benötigen, um gedeckt werden zu können.

Tabelle 13: Wohnungsbedarfe bis 2040 in Ein- und Zweifamilienhäusern sowie die durchschnittliche Bautätigkeit der letzten Jahre

Gemeinde	Neubaubedarf EZFH 2019 bis 2040	Bedarf EZFH pro Jahr 2019 bis 2025	Bedarf EZFH pro Jahr 2026 bis 2033	Bedarf EZFH pro Jahr 2034 bis 2040	Ø p.a. Baufertigstellungen 2012-2020
Bothel	6	0	0	0	25
Bremervörde	79	4	4	4	26
Fintel	102	15	1	1	22
Geestequelle	0	0	0	0	15
Gnarrenburg	0	0	0	0	18
Rotenburg (Wümme)	393	66	0	0	45
Scheeßel	0	0	0	0	31
Selsingen	0	0	0	0	23
Sittensen	295	35	9	2	42
Sottrum	418	49	15	1	38
Tarmstedt	0	0	0	0	29
Visselhövede	55	3	3	3	15
Zeven	111	19	0	0	51

Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: NBank 2021, eigene Darstellung

In beiden großen Segmenten des individuellen Wohnungsbaus und des Mehrfamilienhausbereiches werden die aktuellen Bedarfe zum Teil erheblich unterschätzt. Daher lautet die gutachterliche Empfehlung:

- Für den Neubaubedarf im Bereich Mehrfamilienhäuser empfehlen wir, die bisherige Bautätigkeit in den Kommunen für die nächsten 3-5 Jahre auf ähnlichem Niveau halten.
- Mit Blick auf das Segment der Ein- und Zweifamilienhäuser lautet die gutachterliche Empfehlung hinsichtlich der zukünftigen Bedarfe, die Bautätigkeit für die nächsten 5 Jahre auf ähnlichem Niveau halten. Im Kernbereich des Landkreises Rotenburg (Wümme) sollte auch Bauland für weitere Jahre eingeplant werden.

Auch in den Gesprächen mit den Kommunen wurde deutlich, dass ein Nachfragerückgang bisher nicht zu verzeichnen ist. Da die Wohnungsbedarfsprognose auf dem Jahr 2019 beruht und für den Landkreis pessimistische Entwicklungsannahmen aufzeigt, ist zukünftig ein kontinuierliches Monitoring der Einwohnerzahl zu empfehlen, um hieraus Rückschlüsse für den zukünftigen Wohnungsbedarf ziehen zu können. Entwickelt sich die Einwohnerzahl bspw. weiterhin positiver, als es die Prognose angenommen hat, so ist auch davon auszugehen, dass der Wohnungsbedarf höher ausfallen wird. Es empfiehlt sich auch eine Überprüfung der Bedarfe durch die nächste Bevölkerungs- und Wohnungsbedarfs der NBank, deren Ergebnisse für 2023 zu erwarten sind.

5.3. Weitergehende qualitative Prognose

In den folgenden Abschnitten werden die Wohnraumbedarfe dargestellt, die sich infolge der Alterungsprozesse entwickeln werden – den sogenannten Wohnformen im Alter – und die aus der Nachfrage nach preisgünstigen Wohnungen resultieren.

5.3.1 Preisgebundener Wohnraumbedarf

Die Analysen und Expertengespräche haben im Landkreis Rotenburg (Wümme) einen aktuellen Nachfrageüberhang bei preisgünstigen Wohnungen aufgezeigt. Es konkurrieren verschiedene Zielgruppen, wie Auszubildende, Berufsanfänger, Alleinerziehende, Geringverdiener, Sozialleistungsempfänger, Asylbewerber oder Rentner, gleichzeitig um den bezahlbaren Wohnraum. Aufgrund eines geringen und zunehmend ab-

schmelzenden Bestands an preisgebundenen Wohnungen und Preissteigerungen im freifinanzierten Wohnungsbestand vermindern sich die Versorgungschancen einkommensschwacher Haushalte beständig.

Aufgrund allgemein gestiegener Baukosten ist es im freifinanzierten Mietwohnungsbau kaum möglich, Mieten zu erzielen, die für einkommensschwache Haushalte bezahlbar bleiben. Allerdings kann der Neubau freifinanzierter Mietwohnungen Entlastungseffekte für die Versorgung einkommensschwacher hervorbringen, indem durch Neubau Umzugsketten in Gang gesetzt werden und finanzstärkere Haushalte, die derzeit preislich günstige Wohnungen bewohnen, in die Neubauten ziehen. Allerdings zeigen Untersuchungen zu den so genannten Sickereffekten, dass die für untere Einkommensgruppen erwarteten Entlastungseffekte nicht eintreten, da sie durch Wohnflächenzuwächse der mittleren Einkommensgruppen kompensiert werden. Im Falle des Landkreises Rotenburg (Wümme) stellt der Neubau preisgebundener Wohnungen einen sinnvollen, da bedarfsgerechten Baustein zur Unterstützung einkommensschwacher Haushalte dar. Der öffentlich geförderte Wohnungsbau dient der Herstellung von zielgruppenspezifischem, preis- und belegungsgebundenem Wohnraum. Gerade auch vor dem Hintergrund der zunehmend auslaufenden Preis- und Belegungsbindungen und der Bedarfe an modernen Wohnqualitäten und Barrierefreiheit ist der geförderte Wohnungsneubau zu empfehlen. Denn neu errichtete öffentlich geförderte Wohnungen stehen den Transferleistungsempfängern direkt zur Verfügung, da die derzeitige Bewilligungsmiete niedriger ausfällt als die Bemessungsgrenzen der Kosten der Unterkunft. Für einkommensschwache Haushalte, die keine Transferleistungsbezieher, sondern lediglich Minderverdienende sind, stellen diese Wohnungen ebenfalls eine gute Versorgungsmöglichkeit dar. Gleichzeitig sollte auch geprüft werden, inwiefern sich zusätzliche Preis- und Belegungsbindungen im Bestand schaffen oder zumindest erhalten lassen.

Derzeit ist der Landkreis Rotenburg (Wümme) mit einem Anteil von 0,2 Prozent geförderter Mietwohnungen am gesamten Wohnungsbestand landesweit der Landkreis mit dem niedrigsten Anteil und belegt damit quasi den „letzten Platz“. Um zu dem „vorletzten“ Platz aufzuschließen, wäre eine Verdopplung des Anteils auf 0,4 Prozent notwendig. Umgerechnet bedeutet dies, dass im Landkreis 313 öffentlich geförderte Mietwohnungen vorhanden sein müssten, damit ein Anteil von rd. 0,4% am gesamten Wohnungsbestand des Landkreises besteht. Sofern keine neuen Preis- und Belegungsbindungen durch Neubau oder im Bestand geschaffen werden, wird der Landkreis bis zum Jahr 2030 noch 10 Wohneinheiten in der Bindung haben. Es müssen somit **303 zusätzliche öffentlich geförderte Wohnungen geschaffen werden**.

Im Folgenden wird der Bedarf an preisgebundenen Wohnungen anhand einer Modellrechnung mit zwei Szenarien ermittelt. Ziel der Modellrechnung ist es, im Landkreis Rotenburg (Wümme) einen Anteil von 0,4 Prozent öffentlich geförderter Wohnungen am Gesamtwohnungsbestand zu erreichen.

In **Szenario 1** wird als Zielwert gesetzt, dass in jeder Kommune des Landkreises 0,4 Prozent des gesamten Wohnungsbestands öffentlich geförderte Mietwohnungen sein sollen. Dazu wird der Wohnungsbestand im Ausgangsjahr 2020 genutzt (= 78.322 WE im Landkreis). Der Gesamtbestand wird für jede Kommune genutzt und errechnet, wie viele Wohnungen öffentlich geförderte Wohnungen sein müssten, um jeweils einen Anteil von 0,4 Prozent zu erhalten. Demnach werden die beiden Größen wie folgt in Bezug zueinander gesetzt: z.B. in der Samtgemeinde Bothel beträgt der Gesamtwohnungsbestand im Ausgangsjahr 3.860 Wohneinheiten, ein Anteil von 0,4 Prozent entspricht demnach rd. 15 Wohneinheiten. Als Ergebnis besteht ein Bedarf von 303 neuen preisgebundenen Wohnungen im gesamten Landkreis.

Szenario 2 geht von einer anderen Verteilung der insgesamt 313 benötigten preisgebundenen Wohnungen aus: Es werden die Wohnungen anhand des Anteils der einkommensschwachen Haushalte verteilt. Beispiel: In der Stadt Rotenburg (Wümme) leben rd. 20 Prozent aller einkommensschwachen Haushalte des Landkreises. Dies bedeutet, dass 20 Prozent der 313 benötigten Wohnungen in der Stadt Rotenburg (Wümme) errichtet werden sollten (= 64 Wohnungen). Dabei ist bei der Stadt Rotenburg (Wümme) zu berücksichtigen, dass diese als einzige im Landkreis im Jahr 2030 noch 10 Wohnungen in der Bindung haben wird, die vom Bedarf abzuziehen sind.

In beiden Modellrechnungen wird der Wohnungsbestand zum Ausgangsjahr 2020 zugrunde gelegt.¹⁴ Im Ergebnis entsteht für jede Kommune eine Spanne, wie viele preisgebundene Wohnungen benötigt werden. Der dargestellte Bedarf ist nicht zwingend durch Neubauten zu befriedigen. Auch neue Preisbindungen im Bestand können zur Bedarfsdeckung beitragen. Gleichwohl werden notwendige Qualitäten wie Barrierefreiheit erst im Neubau zu akzeptablen Kosten herstellbar sein.

Aufgrund anzunehmender weiterer Preissteigerungen im freifinanzierten Mietwohnungsbestand, die stark steigenden Energiekosten sowie die wachsende Gefahr einer zunehmenden Altersarmut, auf die bereits die bundesdeutschen Sozialverbände hinweisen, ist aus gutachterlicher Sicht zu empfehlen, den wachsenden Herausforderungen in der Versorgung Einkommensschwacher dadurch anzunehmen, dass die Kommunen im zentralen Wachstumsbereich sich an dem höheren Bedarf orientieren und die nördlichen sowie südlichen Kommunen des Landkreises eine Orientierung am geringeren Wert vornehmen.

Tabelle 14: Bedarf an preisgebundenen Wohnungen bis 2030 – Ergebnisse der Szenarien im Vergleich

	Szenario 1		Szenario 2	
	Bedarf an WE	Anteil öff. gef. WE an allen WE	Bedarf an WE	Anteil öff. gef. WE an allen WE
Bothel	15	0,4	11	0,3
Bremervörde	36	0,4	46	0,5
Fintel	14	0,4	12	0,3
Geestequelle	12	0,4	10	0,3
Gnarrenburg	17	0,4	15	0,4
Rotenburg	35*	0,4	54*	0,6
Scheeßel	24	0,4	21	0,3
Selsingen	17	0,4	13	0,3
Sittensen	21	0,4	15	0,3
Sottrum	27	0,4	23	0,3
Tarmstedt	20	0,4	15	0,3
Visselhövede	20	0,4	23	0,5
Zeven	44	0,4	44	0,4
LK Rotenburg (Wümme)	303*	0,4	303*	0,4

Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: Landkreis Rotenburg (Wümme), NBank; eigene Berechnung und Darstellung

* Bis zum Jahr 2030 gibt es in der Stadt Rotenburg und damit auch im Landkreis noch 10 öffentlich geförderte Wohnungen, diese Bestandsbindungen wurden bei den hier dargestellten Bedarfen bereits berücksichtigt und rausgerechnet

Ein besonders hoher Bedarf in jeder kreisangehörigen Kommune besteht bei öffentlich gefördertem Wohnraum für Einpersonenhaushalte. Denn ein Großteil der Transferleistungsempfänger besteht aus ebendiesen Haushalten, während das Angebot an Single-Wohnungen viel zu gering ist. Daher sollte ein Fokus bei Wohnungsgrößen bis 50 m² liegen, gefolgt von Wohnungen bis 60 m² Wohnfläche für Zweipersonenhaushalte. Der Bedarf an diesen Wohnungen wird in Zukunft aufgrund des steigenden Anteils älterer Personen und der Gefahr einer steigenden Altersarmut wachsen. Es sind demnach im gesamten Landkreis vor allem altengerechte und barrierefreie Wohnungen, die benötigt werden. Bereits angesprochen wurde, dass in einigen Kommunen, etwa in der Kreisstadt, zusätzlich eine gewisse Anzahl an preisgebundenen Wohnungen für einkommensschwache Familien benötigt werden.

¹⁴ Durch die zukünftige Bautätigkeit in den Kommunen wird sich perspektivisch der gesamte Wohnungsbestand erhöhen. Diese Erhöhung wird bei der Berechnung des Anteils von 0,4 Prozent nicht berücksichtigt. Die hier aufgezeigten Werte sollten daher als untere Zielwerte betrachtet werden. Bei wachsendem Wohnungsbestand sollte auch die Summe an benötigten öffentlich geförderten Wohnungen entsprechend zunehmen.

5.3.2 Nachfragepotenziale für Wohnformen im Alter

Die Vorausschätzung der Nachpotenziale zum Wohnen im Alter erfolgt analog zu der Bevölkerungsprognose, in der bereits die Veränderungen in den Altersgruppen dargestellt wurden. Der Anteil der Personen über 60 Jahre wird im Landkreis Rotenburg (Wümme) bis zum Jahr 2040 voraussichtlich um 7.074 Personen und somit um 15,2 Prozent zunehmen. Darunter werden sich rd. 640 Personen in der Altersgruppe der 60- bis unter 75-jährigen befinden, die vorzugsweise barrierefreie und -arme Wohnungen nachfragen werden, sowie rd. 6.430 Personen im Alter von 75 und mehr Jahren. Die Hochaltrigen weisen Bedarfe im barrierefreien Wohnen, vorzugsweise mit wohnungsnahen Serviceleistungen wie Treppenhausreinigung und Winterdienst, oder im ambulant betreuten Wohnen auf. Eine Umrechnung von Personen in Haushalte zeigt, dass rein rechnerisch für die Versorgung der zusätzlichen, jüngeren Seniorenhaushalte weitere 356 barrierearme/-freie Wohnungen und zusätzliche 4.289 barrierefreie Wohneinheiten mit Serviceleistungen bzw. Betreuung für die älteren Seniorenhaushalte benötigt werden.

Abbildung 29: Entwicklung der Nachfragepotenziale im Alter



Quelle: InWIS 2022, eigene Darstellung

Entsprechend der oberen Vorausschätzung entwickeln sich für die einzelnen Kommunen des Landkreises Rotenburg (Wümme) unterschiedlich hohe Nachpotenziale für das Wohnen im Alter. Hohe absolute Zuwächse sind in den Samtgemeinden Zeven, Sottrum und Sittensen zu erwarten mit einem Zuwachs von über 1.000 bis 1.500 Senioren über 60 Jahren. In den Städten Bremervörde und Visselhövede wird eine abnehmende Anzahl an Senioren prognostiziert. Dies bedeutet jedoch nicht, dass kein Handlungsbedarf vorhanden ist. Es fehlen in allen Kommunen altengerechte oder zumindest barrierefreie Wohnungen für die zahlreichen Senioren, die bereits jetzt dort wohnen. Die nachstehende Tabelle zeigt „lediglich“ die weitere Entwicklung in der Altersgruppe.

Tabelle 15: Entwicklung der über 60-jährigen bis 2030 und ihre Nachfragepotenziale

Gemeinde	Anzahl Personen Ü60 in 2020	Anzahl Personen Ü60 in 2040	Entwicklung Ü60 (2020-2040)	Barrierearme /-freie Wohnungen für Alter 60-74)	Barrierefreie WE mit/ ohne Service & Betreuung für Alter Ü75 J.
Bothel	2.297	2.831	534	82	257
Bremervörde	5.927	5.330	-597	0	0
Fintel	2.285	2.588	303	37	158
Geestequelle	1.912	2.274	362	0	251
Gnarrenburg	2.672	3.266	594	18	374
Rotenburg (Wümme)	6.301	6.659	358	0	323
Scheeßel	3.597	4.307	710	72	387
Selsingen	2.436	3.094	658	126	287
Sittensen	2.903	3.937	1.034	223	422
Sottrum	3.944	5.284	1.340	168	691
Tarmstedt	3.124	3.706	582	0	395
Visselhövede	2.975	2.747	-228	0	0
Zeven	6.125	7.672	1.547	277	699
LK Rotenburg	46.478	53.552	7.074	356	4.289

Quelle: InWIS 2022, Datenbasis: NBank 2021, eigene Darstellung

Kurzzusammenfassung Prognosen

- Bis zum Jahr 2040 wird die Einwohnerzahl im Landkreis Rotenburg (Wümme) gemäß der aktuellen Prognose der NBank abnehmen. Dies wird jedoch nicht für alle Kommunen gleichermaßen zutreffen: Die Samtgemeinden Sottrum und Sittensen werden Einwohner hinzugewinnen können bzw. die Einwohnerzahl stabil halten, die restlichen Kommunen werden Einwohnerrückgänge verzeichnen. Ein Abgleich zwischen der vergangenen Entwicklung im Landkreis sowie der Vorausschätzung und der tatsächlichen Entwicklung für das Jahr 2020 zeigt bereits, dass die Kommunen im Landkreis stärker gewachsen sind als vorausgeschätzt. Die Bevölkerungsprognose unterschätzt die demografische Entwicklung im Landkreis Rotenburg (Wümme), dies zeigt sich dann entsprechend auch in der Haushalts- und Wohnungsbedarfsprognose, die den Bedarf ebenfalls unterschätzen.
- Es kann momentan davon ausgegangen werden, dass sich das derzeitige Bevölkerungswachstum abschwächen wird. Dieser Effekt wird jedoch vermutlich später eintreffen als prognostiziert, da die Bevölkerung im Landkreis nach wie vor wächst (+1.100 Personen im Zeitraum von 2017 bis 2020).
- Neben der Einwohnerzahl wird sich insbesondere die Altersstruktur und damit auch die Zielgruppen am Markt in allen Kommunen verändern, da die Zahl der Senioren aller Wahrscheinlichkeit nach deutlich ansteigen wird. Gleichzeitig wird die Zahl der Familien voraussichtlich zurückgehen. Dies wird Konsequenzen für den Wohnungsmarkt haben, da bspw. vermehrt Ein- und Zweifamilienhäuser durch kinderlose Paare oder alleinlebende Personen bewohnt werden und Siedlungen mit einem anstehenden Generationenwechsel zunehmen können. Gleichzeitig steigt durch die Zunahme der Senioren auch der Bedarf an altengerechtem Wohnraum. Dies betrifft auch den Geschosswohnungsbau: Hier werden vor allem zentrale Lagen mit einer guten infrastrukturellen Ausstattung im Umfeld an Bedeutung gewinnen.
- Sowohl bei den Wohnungen in Mehrfamilien als auch bei den Ein- und Zweifamilienhäusern werden die aktuellen Bedarfe im Landkreis zum Teil erheblich unterschätzt. Für den Neubaubedarf im Bereich Mehrfamilienhäuser ist die gutachterliche Empfehlung, die Bautätigkeit in den Kommunen für die nächsten 3-5 Jahre auf ähnlichem Niveau halten. Mit Blick auf das Segment der Ein- und Zweifamilienhäuser lautet die gutachterliche Empfehlung hinsichtlich der zukünftigen Bedarfe die Bautätigkeit für die nächsten 5 Jahre auf ähnlichem Niveau halten, im Kernbereich des Landkreises Rotenburg (Wümme) sollte auch Bauland für weitere Jahre eingeplant werden.
- Kurzfristig, also vor allem bis 2025, werden die Bedarfe aber in allen Kommunen positiv und höher als prognostiziert ausfallen. Danach bleibt abzuwarten bzw. zu beobachten, ob die von der NBank prognostizierten Einwohnerverluste in der berechneten Höhe eintreffen werden. Insgesamt empfiehlt sich eine Marktbeobachtung sowie die Überprüfung der Bedarfe anlässlich der nächsten Wohnungsprognose der NBank.
- Der Bedarf an preisgebundenen Wohnungen wurde mittels zweier Modellrechnungen ermittelt. Insgesamt besteht in allen Kommunen ein Bedarf, der vor allem auch durch neue, öffentlich geförderte Wohnungen oder neue Belegungsbindungen im Bestand gedeckt werden sollte, um eine bedarfsgerechte Wohnraumversorgung einkommensschwacher Haushalte sicherzustellen.

6. Marktbewertung

In der Marktbewertung werden die Ergebnisse aus den vorangegangenen Bausteinen zusammengetragen und in kompakter Form wird noch mal dargelegt, welche Herausforderungen in der Wohnungsmarktsteuerung zu bewältigen sind und welche Bedarfe im Landkreis bestehen. Die Marktbewertung bildet die Basis für die spätere Ableitung von Handlungsfeldern am Wohnungsmarkt des Landkreises Rotenburg (Wümme).

Charakteristika des Wohnungsmarktes

Der Landkreis Rotenburg an der Wümme ist insgesamt ein attraktiver Wohnstandort, der durch eine steigende Einwohnerzahl und damit auch durch eine **steigende Nachfrage nach Wohnraum** geprägt ist. Begünstigt wird diese Entwicklung, die sich seit 2013 mit einem stabilen Trend abzeichnet, durch seine vorteilhafte Lage zwischen den beiden stark wachsenden Metropolen Hamburg und Bremen. Die große Marktanspannung in den beiden Stadtstaaten bewirkt eine Stadt-Umland-Wanderung von Haushalten, die vorwiegend mit dem Wunsch nach Wohneigentumsbildung zu bezahlbaren Preisen in die umliegenden Landkreise abwandert. Darüber hinaus hat eine **vorteilhafte wirtschaftliche Entwicklung** im Landkreis die Nachfrage nach Arbeitskräften und damit auch den Zuzug von Erwerbstätigen und ihren Familien befördert.

Insgesamt zeigt sich im Landkreis ein **positives regionalökonomisches Gesamtbild**. Es gibt aber auch deutliche **regionale Unterschiede**: Von den veränderten Rahmenbedingungen profitiert vor allem die Mitte des Landkreises mit den Kommunen, die entlang der Autobahn A1 gelegen sind, sowie diejenigen mit einer guten ÖPNV-Anbindung an die beiden Stadtstaaten. Dazu gehören zum Beispiel Sottrum, Rotenburg, Fintel und Sittensen, aber auch Zeven mit einem überdurchschnittlichen Zuwachs an Arbeitsplätzen. Demgegenüber zeigt sich im äußersten Norden und Süden des Kreisgebietes eine stabile bis rückläufige soziodemografische Entwicklung, da die dortigen Gemeinden nicht dieselben o.g. Standortvorteile durch eine besondere Lagegunst und einer sehr vorteilhaften Arbeitsplatzentwicklung aufweisen.

Die Einwohnerzuwächse im Landkreis führen dazu, dass die Nachfrage nach Wohnraum in allen Kommunen gestiegen ist, insbesondere aber in den oben genannten Wachstumsbereichen, in denen auch die **Bautätigkeit** mittlerweile an Fahrt aufgenommen hat. Im Vorfeld wurden etliche Wohnbaulandpotenziale aktiviert, aber die Reserven sind zum Teil stark abgeschmolzen, so die kommunalen Einschätzungen. Die Baulandknappheit z.B. in Scheeßel oder Zeven wirkt mittlerweile als Nadelöhr für den notwendigen Wohnungsbau. Differenziert man den Wohnungsmarkt nach Teilmärkten, so zeigt sich in den größeren Städten des Landkreises eine überdurchschnittliche Bauintensität im Segment des Geschosswohnungsbaus, der Miet- und Eigentumswohnungen umfasst. In gut erreichbarer Nähe zu Bremen und Hamburg ist es das Segment des individuellen Wohnungsbaus, in dem eine starke Bauintensität vorherrscht, hervorgerufen von Zuzüglern aus den benachbarten Metropolen, die im Landkreis eine preislich günstigere Wohnalternative suchen als in der Großstadt.

Zukünftige Markttrends und Wohnungsbedarfe

Die vorliegende Bevölkerungsprognose der NBank für den Landkreis Rotenburg und seine Kommunen berechnet einen zukünftigen kreisweiten Einwohnerrückgang, gleichwohl die Einwohnerzahl aktuell wächst. Die Prognose wurde bereits vor einigen Jahren erstellt, als die Perspektiven für Zuwanderungen nach Niedersachsen und in den Landkreis Rotenburg noch nicht so vorteilhaft wie heute waren. Die Prognose hat die aktuelle Entwicklung offenbar **unterschätzt**, nicht nur kurzfristig, sondern auch auf längere Sicht.

Doch einige zukünftige Trends am kreisweiten Wohnungsmarkt lassen sich bereits schon heute vorhersagen, da sich die **Altersstrukturen verändern** werden. Es werden wesentlich mehr Senioren, weniger Familien und mehr Paare ohne Kinder Wohnraum nachfragen. Im Zuge der Alterung der Bewohner in älteren Eigenheimsiedlungen werden Siedlungen im Generationenwechsel entstehen, die wieder fit gemacht werden

müssen für nachrückende, jüngere Generationen. Und es werden sogenannte „empty nester“ auftreten, die das Angebot an Gebrauchtimmobilien beleben wird.

Die auf die Bevölkerungsprognose aufbauende **Wohnungsbedarfsprognose** errechnet für das Kreisgebiet bis zum Jahr 2040 folgende Wohnungsbedarfe:

- Weitere 1.000 Wohnungen im Mehrfamilienhausbau,
- zusätzliche 1.500 Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern.

Richtet man den Blick auf die aktuellen Wohnungsbedarfe, so werden diese in den beiden großen Marktsegmenten – dem Markt für Ein- und Zweifamilienhäuser sowie dem Mehrfamilienhaussegment – erheblich unterschätzt. Die gutachterlichen Empfehlungen zum **zukünftigen Neubaubedarf**, die auf Basis der Plausibilitätsprüfung der Bedarfsprognosen der NBank durchgeführt wurden, lauten wie folgt:

- Die Bautätigkeit im Segment der Mehrfamilienhäuser ist bedarfsgerecht noch für die nächsten drei bis fünf Jahre auf derzeitigem Niveau beizubehalten.
- Die Bautätigkeit im individuellen Wohnungsbau ist bedarfsgerecht noch voraussichtlich die nächsten fünf Jahren auf derzeitigem Niveau zu halten.
- In den Kommunen des Kernbereichs sind für den Fall, dass der Bedarf im individuellen Wohnungsbau noch länger als weitere fünf Jahre hoch bleiben sollte, Wohnbaulandreserven einzuplanen, um kurzfristig nachsteuern zu können.
- Zur kommunalen Feinsteuerung am Wohnungsmarkt, insbesondere mit Blick auf die Schaffung von Baurecht für einen bedarfsgerechten Wohnungsneubau, ist eine laufende Marktbeobachtung sowie die Aktualisierung der Bedarfszahlen anzuraten, wenn die NBank – wie angekündigt in 2023 – ihre neuen Bevölkerungs- und Bedarfsvorausschätzungen veröffentlicht.

Neben den genannten Mengengerüsten, die die zu erwartenden Wohnungsbedarfe in quantitativer Sicht bestimmen, können auch die Wohnqualitäten benannt werden, die zu einer Bedarfsdeckung beitragen werden. Hierbei wird zwischen den Teilmärkten der Wohnungen in Mehrfamilienhäusern, der Ein- und Zweifamilienhäuser und dem öffentlich geförderten Teilmarkt differenziert.

Qualitative Wohnbedarfe im Segment der Mehrfamilienhäuser

Am Wohnungsmarkt des Landkreises fehlt in nahezu allen Kommunen ein **vielseitigeres Angebot** an unterschiedlichen Wohnformen. Dies betrifft vor allem bezahlbare Wohnungen wie auch solche, die einen barrierefreien Standard aufweisen.

Der Landkreis Rotenburg an der Wümme ist landesweit der Kreis mit dem – mit Abstand – niedrigsten Anteil an **Wohnungsbindungen**. Nur rd. 170 Wohnungen sind preisgebunden (Stand: 12/2021), dies entspricht nur 0,2 Prozent des gesamten Wohnungsbestandes. Bis zum Jahr 2030 wird dieser Bestand auf nur noch 10 Wohnungen infolge der Laufzeitbegrenzung der öffentlichen Darlehen abgeschmolzen sein. Dem geringen Bestand steht eine spürbare Nachfrage nach preisgebundenen Wohnungen gegenüber, vor allem in den größeren Mittelzentren, in Visselhövede sowie in Kommunen mit wachsendem Arbeitsplatzangebot; darüber hinaus ist auch eine gewisse Nachfrage im übrigen Kreisgebiet vorhanden. Immerhin ist jeder siebte Haushalt im Kreisgebiet als einkommensschwach einzustufen, da er entweder Transferleistungen zur Bestreitung des Lebensunterhaltes bezieht oder vergleichbar hohe Niedrigeinkommen.

Es fehlen kreisweit vor allem **kleine Wohnungen** für Single- und Paarhaushalte bis 65 m² Wohnfläche. Sie fehlen in allen Preisklassen, vor allem aber als bezahlbare Wohnungen für einkommensschwache Haushalte. Bis 2030 sollten, so die gutachterliche Empfehlung, der Bestand an **preisgebundenen Wohnungen** auf insgesamt rd. 310 Wohnungen anwachsen, um die Bedarfslücken ansatzweise zu schließen. Es sollten vorzugsweise die o.g. kleinen Wohnungen errichtet werden, zumal die Gruppe der einkommensschwachen

Singlehaushalte zukünftig zunehmen wird. In den Mittelzentren ist aber zusätzlich – in deutlich kleinerem Umfang – ein Angebot an bezahlbaren familiengerechten Wohnungen zu schaffen, entweder in Form von Mieteigenheimen in Reihenhausform oder aber im Mehrfamilienhausbau.

Der demografische Wandel wird angesichts der stark wachsenden Zahl älterer Menschen im Kreis Rotenburg an der Wümme (+ rd. 9.500 Personen über 60 Jahren bis 2040) erhebliche Anstrengungen in der Schaffung **altengerechter Wohnformen** erfordern. Bereits heute besteht nach Einschätzung vieler Marktexperten ein Nachholbedarf an barrierefreien Wohnungen und Wohnformen im Alter, vor allem im unteren und mittleren Preissegment. Aus der Gruppe der jungen Senioren könnte ein weiteres Nachfragepotenzial von rd. 4.500 Haushalten erwachsen, die barrierearme sowie barrierefreie Wohnungen als Wohnform anstreben, aus der Gruppe der Hochaltrigen ein weiteres Nachfragepotenzial von fast 1.000 Haushalten, die eine entsprechend große Anzahl an barrierefreien Wohnungen mit oder ohne wohnbegleitenden Service- und/oder Betreuungsleistungen nachfragen könnte.

Das ermittelte Nachfragepotenzial nach altengerechten Wohnformen wird sich vielfach auf den vorhandenen Wohnungsbestand konzentrieren, denn mit zunehmendem Alter sinkt die Umzugsneigung. Das bedeutet, dass der **altengerechten Wohnraumanpassung** im Bestand eine hohe Bedeutung zukommen wird. Aber erst im Neubau können notwendige Qualitäten wie Barrierefreiheit oder altengerechte Grundrisse geschaffen werden. Wichtig sind in dem Zusammenhang Wohnstandorte mit einer hinreichenden Grundversorgung.

Für die Kommunen im Landkreis wird es eine wichtige Aufgabe werden, den **Generationenwechsel** in den älteren Eigenheimsiedlungen zu fördern, indem sie den Neubau von barrierefreien Miet- und Eigentumswohnungen an Standorten mit fußläufiger Infrastruktur anregen und unterstützen. Sie erzeugen damit eine Win-Win-Situation: Erstens für den älteren Eigenheimbesitzer, dem eine attraktive Wohnalternative geboten wird, die Sicherheit für eine möglichst lange selbständige Lebensführung und sehr viel Komfort bietet. Zweitens für die junge Familie, die ein Eigenheim erwerben möchte, für die jedoch ein Neubau den möglichen Finanzierungsrahmen übersteigt und die daher eine Bestandsimmobilie sucht.

Da auch jüngere Altersgruppen das Qualitätsmerkmal Barrierefreiheit schätzen und solche Wohnungen präferieren, ist kreisweit in den zentralen Wohnlagen der Kommunen der Neubau von barrierefreien Wohnungen mit Wohnflächen von 45 bis 90 m² für alle Altersgruppen anzuregen.

Eigentumswohnungen sind in den Mittelzentren ein relevanter, kleiner Teilmarkt, auf dem vor allem Kapitalanleger, gefolgt von der Gruppe der Selbstnutzer, als Käufer auftreten. Mietwohnungen werden vor allem in den verkehrlich gut an die Stadtstaaten angebotenen Kommunen nachgefragt wie auch in Kommunen mit einem größeren eigenen Arbeitsplatzangebot.

Wohnbedarfe und Herausforderungen im Segment der Ein- und Zweifamilienhäuser

Die größten Handlungserfordernisse im Segment der Ein- und Zweifamilienhäuser bestehen darin, den großen quantitativen Bedarf zu decken und den Generationenwechsel im älteren Eigenheimbestand zu fördern.

Ein- und Zweifamilienhäuser sind kreisweit die am stärksten nachgefragte Wohnform, so auch die Einschätzung der befragten Marktakteure, wobei sich die größte Nachfrage auf die geografische Mitte des Kreisgebietes richtet. Die Nachfrage stammt dort aus der Region und aus den benachbarten Metropolen, während im nördlichen und südlichen Kreisgebiet nur die regionale Nachfrage vorherrschend ist.

Auch für die Zukunft ist kurz- bis mittelfristig eine hohe Nachfrage im Eigenheimsegment zu erwarten, da das Arbeitsplatzangebot ausgebaut wird und in den Metropolen Bremen und Hamburg noch lange nicht in hinreichendem Maße Baugebiete entwickelt werden, um die von dort ausgehenden Wohnraumbedarfe auf eigenem Stadtgebiet zu befriedigen.

Um die Bedarfe im Ein- und Zweifamilienhaussegment zu decken und gleichzeitig die Inanspruchnahme neuer Bauflächen nach Möglichkeit zu begrenzen, sind besondere Anstrengungen zu unternehmen, um einen Teil des Bedarfs durch ein erhöhtes Angebot an Bestandsimmobilien zu decken. Die Mobilisierung von Bestandseigenheimen kann nur gelingen, wenn umzugswilligen Eigentümern eine attraktive Wohnalternative geschaffen wird. Die Umzugsbereitschaft steigt u.a. dann, wenn sich die persönlichen Lebensumstände verändern, was durch den Auszug der Kinder aus dem elterlichen Haushalt und altersbedingt durch die Beschäftigung mit der Frage, wie man im Alter wohnen möchte, eintreten kann.

Ältere Eigenheime sind eine wichtige Wohnraumressource für die Eigentumsbildung junger Paare. Es gilt daher frühzeitig attraktive Wohnalternativen für die Seniorenhaushalte zu schaffen und somit den Generationenwechsel zu befördern, der wiederum der Motor für den Zuzug junger Familien in den älteren Eigenheimbestand darstellt.

Die folgenden beiden Grafiken fassen die qualitativen Wohnungsbedarfe und Herausforderungen in der Wohnungsmarktsteuerung im Kreisgebiet getrennt nach Wohnungsteilmärkten zusammen.

Abbildung 30: Wohnungsbedarfe im Mehrfamilienhaussegment

Gesamtes Kreisgebiet: kleine <65 m ² , bezahlbare + z.T. barrierefreie WE	Mittelzentren: zusätzlich größere bezahlbare WE schaffen	Neubau von barrierefreien Wohnungen von 45 bis 90 m ² Wfl. für alle Altersgruppen, in zentralen Lagen
--	--	---

Bedarfe im MFH

Generationenwechsel fördern: weitere ETW & MW in Infrastrukturnähe errichten	Schaffung von Wohnformen im Alter (Miete / ETW), mit Service & Betreuung, vor allem mittleres u. unteres Segment	Wohnungsbestand mit Blick auf das Wohnen im Alter qualifizieren
--	---	---

Quelle: InWIS 2022, eigene Darstellung

Abbildung 31: Wohnungsbedarfe im Ein-/Zweifamilienhaussegment

Kurz- bis mittelfristig hohe Nachfrage im Eigenheimsegment zu erwarten

Wohnraumanpassung im Bestand / alten-gerechte Ausstattung

Bedarfe im EZFH

Bedenken: Wohnformen im Alter fördern den Generationenwechsel im Eigenheimbestand & ein Angebot für Familien

Quelle: InWIS 2022, eigene Darstellung

Wohnbedarfe und Herausforderungen im Segment der geförderten Wohnungen

Da das Wohnraumversorgungskonzept einen Schwerpunkt in der Versorgung einkommensschwächerer Bevölkerungsschichten setzt, werden an dieser Stelle zusätzlich die Bedarfe und Herausforderungen in der sozialen Wohnraumversorgung skizziert.

Für die Kommunen im Kreisgebiet ist an erster Stelle die Herausforderung zu nennen, die Wohnraumversorgung durch ein quantitativ ausreichendes Angebot an preisgebundenen Wohnungen sicherzustellen und eine verbesserte Relation zwischen Umfang einkommensschwacher Haushalte zum Umfang an preisgebundenen Wohnungen zu erreichen.

Es gilt dabei, qualitative Bedarfe zu decken und durch Neubau oder Bestandsumbau ein größeres Angebot an kleinen bezahlbaren Wohnungen für Singles und Paarhaushalte sowie an barrierefreien Wohnungen für Menschen in Alterssicherung, bei Erwerbsminderung oder mit einer leichten körperlichen Behinderung zu erhalten. Durch die Errichtung eines kleinen Kontingentes an behindertengerechten Wohnungen mit öffentlicher Förderung, auch fernab von der Kreisstadt Rotenburg, könnte der Gruppe der Menschen mit Behinderung ein größeres Wohnungsangebot im ambulant betreuten Wohnen geboten werden.

Die Herausforderung besteht für Kommunen darin, geeignete Wohnbauflächen mit guter Nähe zu Infrastrukturen für den Bau von geförderten Mietwohnungen anbieten zu können, sowie den Bau von geförderten Wohnungen stärker anzukurbeln, denn in den wenigsten Kommunen sind entsprechende Investoren ansprechbar.

Es ist auch zu überlegen, wie ein weiteres Abschmelzen der derzeit noch vorhandenen Bindungen aufgefangen oder verhindert werden kann, da bei Erfolg ein geförderter Wohnungsneubau mit dazugehörigem Flächenverbrauch und CO₂-Abdruck zumindest in kleineren Teilen überflüssig werden würde.

Bei den genannten Herausforderungen bzw. Strategien ist das Ziel zu verfolgen, das in §6 des Wohnraumförderungsgesetzes verankerte Ziel sozial stabiler Bewohnerstrukturen umzusetzen. Das bedeutet im Umkehrschluss, einer kleinräumigen Konzentration bezahlbarer Wohnungen entgegenzuwirken, um einer einseitig sozial gemischten Bewohnerschaft entgegenzuwirken.

Des Weiteren ist der vorhandene Bestand an preisgebundenen Wohnungen auf seine Wohnqualitäten zu überprüfen und teilweise sichtbar vorhandene Sanierungsbedarfe abzubauen. In Einzelfällen führt der Sa-

nierungsstau auch zu ungewollten Wohnungsleerständen, wenn die Wohnungen und das Wohnumfeld selbst von Einkommensschwachen kaum noch akzeptiert werden, da sie schnell als „soziale Brennpunkte“ stigmatisiert werden. Dies trifft auch auf einige der ehemaligen Militärwohnungen zu, sofern sie sich im Besitz von Eigentümern mit kurzfristigen Verwertungsinteresse und Bewirtschaftungsstrategien befinden. Die Kommunen sind aufgefordert, im Gespräch mit den Eigentümern auf die Handlungsbedarfe und die Möglichkeiten der Modernisierungsförderung des Landes und des Kreises darzulegen.

Abbildung 32: Herausforderungen in der Versorgung einkommensschwacher Haushalte

Qualitative Bedarfe decken: kleine Whgn. / barrierefreie WE	Quantitativ ausreichendes Angebot bieten	Bau von geförderten Wohnungen stärker ankurbeln
---	--	---

Geeignete Bauflächen anbieten

Herausforderungen

Weiteres Abschmelzen der Bindungen auffangen

Kleinräumiger Konzentration bezahlbarer WE entgegenwirken

Modernisierung des Bestands in innerstädtischen Bereichen sowie ehemaliger Militärwohnungen (bspw. in Visselhövede)

Quelle: InWIS 2022, eigene Darstellung

Differenzierung der Wohnungsbedarfe und Herausforderungen in der Wohnungsmarktsteuerung nach Markttypen

Die Marktanalyse und die Bedarfsprognosen haben gezeigt, dass der Wohnungsmarkt im Landkreis Rotenburg (Wümme) uneinheitlich ist und die Wohnungsbedarfe teilsräumlich sehr unterschiedlich sein können. Insgesamt zeigte sich ein erkennbares räumliches Muster an unterschiedlichen Rahmenbedingungen: Ein Anstieg der Wohnungsnachfrage und starke Bautätigkeit sowie hohe Wohnungsbedarfe in der Kreismitte sowie eine schwächere Nachfrage und Aktivität am Markt im Norden und Süden. Tatsächlich stellt sich das Marktgeschehen noch differenzierter dar, auch mit Blick auf die prognostizierten Wohnraumbedarfe. Es kann grob zwischen drei unterschiedlichen Markttypen mit jeweils unterschiedlichen Handlungsbedarfen in der Deckung der Wohnraumbedarfe differenziert werden. Nicht jede kreisangehörige Kommune ist eindeutig einem Markttyp zuzuordnen, daher wird pro Markttyp im Folgenden nur eine typische Kommune beispielgebend genannt. Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über die Markttypen.

Abbildung 33: Regional unterschiedliche Handlungsbedarfe in der Deckung der Wohnraumbedarfe



Quelle: InWIS 2022, eigene Darstellung

Für den **Markttyp „Wachsendes Marktumfeld“** steht zum Beispiel die Kreisstadt Rotenburg (Wümme). Ihre zentrale Lage im Kreisgebiet, mehrere attraktive Arbeitgeber und ein Zuwachs an Arbeitsplätze, überdurchschnittliche Einwohnerzuwächse durch Zuzüge, eine hohe Bauintensität infolge der starken Nachfrage nach Wohnraum usw. kennzeichnen ein wachsendes Marktumfeld. Noch über das Jahr 2025 hinaus ist mit einem Einwohnerwachstum und steigender Wohnungsnachfrage zu rechnen. Es bestehen ähnlich hohe Wohnungsbedarfe im individuellen wie im Mehrfamilienhausbau, zudem ist die Schaffung von zusätzlichen preisgebundenen sowie von barrierefreien Wohnungen anzuraten.

In diesem Markttyp besteht die Herausforderung darin, in ausreichendem Maße Wohnungsneubau zu betreiben, denn im Wohnungsbestand werden nicht genug Ausbaupotenziale (z.B. durch Aufstockungen) mobilisierbar sein, um die Wohnungsbedarfe zu decken. Es geht vorrangig darum, die bestehenden Versorgungsengpässe abzubauen und dafür Sorge zu tragen, dass in Zukunft keine zusätzlichen Defizite auftreten. Die Aktivierung von Neubauf Flächen und die Nachverdichtung im Bestand sind hier prioritäre Wohnungsmarktt Themen.

Für den **Markttyp „Stabiles Marktumfeld“** steht beispielhaft die Samtgemeinde Bothel. Im südlichen Gemeindegebiet gelegen, ist sie weniger gut verkehrlich angebunden als die Gemeinden in der Kreismitte. Bothel hatte in der Vergangenheit leichte Einwohnergewinne zu verzeichnen, wenngleich die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten als Indikator für den örtlichen Arbeitsmarkt rückläufig war, und einen nennenswerten Neubau von Ein- und Zweifamilienhäusern. Die Einwohnerentwicklung dürfte in den nächsten Jahren noch stabil oder leicht wachsend sein, die Wohnungsnachfrage dürfte daher im moderaten Umfang noch eine gewisse Zeit wachsen. Gemäß der Bedarfsprognose der NBANK wird sich noch ein nennenswerter Bedarf im Mehrfamilienhaussegment entwickeln, darunter auch geförderte Wohnungen.

Die Herausforderung in der gemeindlichen Wohnungsmarktsteuerung besteht darin, durch einen sehr gezielten Neubau, der sich auf die festgestellten Angebotsdefizite und auf die Wohnwünsche nachwachsender Nachfragegruppen ausrichtet, die Bedarfe gezielt zu bedienen. Und ergänzend den vorhandenen Wohnungsbestand bedarfsgerecht zu erneuern und umzubauen, damit auch er veränderten Wohnvorstellungen entspricht und zeitgemäß ist.

Für den **Markttyp „Schwachtes Marktumfeld“** kann beispielhaft die Samtgemeinde Geestequelle herangezogen werden. Sie liegt im Norden des Kreisgebietes in landschaftlich attraktiver, aber eher peripherer Lage. Während das Arbeitsplatzangebot wuchs, sank die Bevölkerungszahl in den vergangenen Jahren. Die schwache Nachfrage am Wohnungsmarkt zeigt sich in einem preisgünstigen Wohnungsangebot. Gemäß der Prognosen der NBank ist auch zukünftig von einer rückläufigen Einwohnerentwicklung und einer gemäßigten Wohnungsnachfrage auszugehen, Neubaubedarfe ließen sich in rein quantitativer Betrachtung nicht berechnen.

Das bedeutet, dass vor Ort genug Wohnraum vorhanden ist. Aber – das haben Auswertungen und Expertengespräche gezeigt – es ist nicht immer der passende Wohnraum, der den qualitativen Bedarfen entspricht. Es gibt in jeder Kommune Wohnungen, die in geringem oder hohem Maße nachgefragt werden. So kann es sein, dass es rein rechnerisch in einer Kommune genügend Wohnungen im Geschosswohnungsbau gibt. Die Nachfrage besteht jedoch (bspw.) bei kleinen Wohnungen, die es vor Ort kaum gibt und die im Wohnungsbestand selten zu vertretbaren Preisen nachträglich geschaffen werden können. Dafür ist ein Überangebot an großen Wohnungen vorhanden. In diesem Fall besteht ein Missverhältnis, welches jedoch nicht in den quantitativen Wohnungsbedarfen sichtbar wird. Auch in Kommunen, die kaum oder keine quantitativen Wohnungsbedarfe haben, bestehen demnach Handlungsbedarfe. Dort gibt es zwar in rein quantitativer Betrachtung genügend Wohnungen, doch sind es nicht immer die, die auch vor Ort benötigt werden.

In diesem Markttyp stehen Modernisierung, Abriss und Ersatzneubau sowie die Deckung des Eigenbedarfs (Wohnraumbedarf von Einheimischen, die neu bauen möchten oder noch nicht vorhandene Wohnqualitäten suchen) im Vordergrund. Unter Deckung des Eigenbedarfs können beispielsweise neue Eigenheime für (junge) Familien aus den jeweiligen Kommunen fallen, die ihre eigenen Wohnvorstellungen verwirklichen möchten und die kein passendes Angebot im Bestand finden. Es kann sich dabei aber auch um Senioren handeln, die ihr vielleicht mittlerweile zu großes Eigenheim aufgeben und in eine kleinere, zentral gelegene Wohnung im Ort ziehen möchten. Sofern solche Angebote noch nicht bestehen – und das ist gerade in ländlichen Kommunen häufig der Fall – müssen diese Angebote geschaffen werden. Es muss jedoch beachtet werden, dass jede zusätzliche Wohnung das Angebot und damit den Druck auf den Bestand erhöht. Trotzdem ist die Schaffung von modernem Wohnraum wichtig, um Einwohner in den Kommunen halten zu können und ggf. auch aus dem Umland anziehen zu können.

7. Handlungsempfehlungen

Im folgenden Kapitel werden die aus den vorherigen Analysen abgeleiteten Handlungsempfehlungen sowie konkrete Strategie- und Maßnahmenvorschläge für die zukünftige Wohnungsmarktsteuerung dargestellt und erläutert.

7.1. Übersicht über die zentralen Handlungsfelder

Aus den genannten Herausforderungen am Wohnungsmarkt lassen sich die untenstehenden Handlungsfelder in der Wohnungsmarktsteuerung für die Kommunen im Landkreis Rotenburg (Wümme) identifizieren. Insgesamt können sechs Handlungsfelder in der Wohnungsmarktsteuerung identifiziert werden. Sie waren Thema im Rahmen der Fokusgespräche mit den kreisangehörigen Kommunen.

Abbildung 34: Handlungsfelder in der Wohnungsmarktsteuerung



Quelle: InWIS 2022, eigene Darstellung

Schaffung eines vielfältigen Wohnungsangebotes

Für die Zukunft gilt es, ein attraktiveres Wohnungsangebot im Landkreis zu schaffen. Die Ausführungen im Kapitel „Marktbewertung“ haben aufgezeigt, warum dies wichtig ist. So verändern sich zum einen die Wohnwünsche. Die Lebensstile werden vielfältiger, es gibt Haushalte, die gerne in einer Gemeinschaft Gleichgesinnter wohnen und leben möchten. Junge Arbeitnehmer, die einen ersten Arbeitsplatz in der Gemeinde erhalten haben, binden sich ggf. nicht für immer an ihren Arbeitgeber und wollen in Zukunft ggf. mal wechseln, sie streben daher keinen Eigentumserwerb, sondern suchen eine Mietwohnung an. Der steigende Anteil älterer Menschen erfordert einen Ausbau unterschiedlicher altengerechter Wohnformen. Zugleich müssen die Bedarfe einkommensschwacher Haushalte berücksichtigt werden. Viele ländliche Kommunen im Landkreis sehen in der Schaffung eines vielfältigeren Wohnungsangebotes ein wichtiges Handlungsfeld, da sie eine geringe Vielfalt im bestehenden Wohnungsangebot feststellen. Dieses Handlungsfeld umfasst etliche Aspekte aus anderen Handlungsfeldern und bildet somit einen gemeinsamen Rahmen.

Versorgung einkommensschwächerer Haushalte sichern

Der Anteil einkommensschwacher Haushalte schwankt im Untersuchungsraum zwischen 11 und 20 Prozent je nach Kommune. Die Analysen haben gezeigt, dass insbesondere ein Bedarf an kleinen, preisgünstigen Wohnungen, in den zentralen Orten aber auch ein Bedarf an preisgünstigen Wohnungen für Familien besteht. Im Zuge der Diskussion um eine steigende Altersarmut ist damit zu rechnen, dass die Nachfrage nach altengerechten, preisgünstigen Wohnungen ebenfalls steigen kann. Der derzeit extrem geringe Bestand an

Wohnungen mit Preisbindungen schmilzt allerdings in den nächsten Jahren aufgrund auslaufender Bindungen fast vollständig weg – sofern keine neuen geförderten Wohnungen errichtet oder bestehende Bindungen verlängert werden. Die Neubautätigkeit war in den letzten Jahren kreisweit sehr gering, einige sind im Rahmen der Förderrichtlinie des Landkreises Rotenburg (Wümme) neu errichtet worden. Somit kommt der Versorgung Einkommenschwacher am frei finanzierten Markt eine größere Bedeutung zu. Doch auch dort verteuert sich das Wohnen. Die Herausforderungen in diesem Handlungsfeld liegen darin, dass der geförderte Mietwohnungsneubau an Fahrt aufnehmen muss, auch um bestimmte Qualitäten wie etwa Barrierefreiheit oder kleine Wohnungen schaffen zu können. Allerdings werden hierfür Investoren benötigt. Die Gemeinden sehen die Herausforderung darin, selbst Impulse für den Bau geförderter Wohnungen zu geben.

Schaffung von Wohnformen im Alter

Die Analysen haben gezeigt, dass es nicht die klassische Wohnform für Senioren gibt. Vielmehr besteht eine Nachfrage nach verschiedensten Wohnformen. Einige Senioren möchten möglichst lange in ihrem Eigenheim oder ihrer bisherigen Wohnung verbleiben - dort ist das Thema altengerechte Anpassung von Bedeutung. Hier gilt es zu klären, welche Möglichkeiten der Bestandsanpassung es gibt und ob in hinreichendem Umfang Beratungsangebote für einen altengerechten Umbau und welche Förderangebote zur Verfügung stehen.

Eine andere Gruppe der Senioren möchte sich im Alter verkleinern. Das Einfamilienhaus und der Garten werden zu groß, nachgefragt werden daher entweder kleinere Eigenheime wie Bungalows, oder aber Miet- oder Eigentumswohnungen. Doch auch hier unterscheidet sich eine große Vielfalt in den Anforderungen an die Wohnung und das Wohnumfeld. Ein Teil der Senioren möchte zwar in eine kleinere Wohnung umziehen, sie soll sich aber möglichst im bisherigen Wohnumfeld befinden. Gerade in den Einfamilienhausgebieten in den ländlich geprägten kreisangehörigen Gemeinden existieren solche altengerechten Wohnungen im Geschosswohnungsbau jedoch kaum, manchmal befindet sich erste Bauprojekte in der Planung oder Umsetzung. Bei den verschiedenen Wohnformen ist zusätzlich darauf zu achten, dass sich auch die Wohnkraft und die Unterstützungsbedarfe der Senioren unterscheidet. So gibt es Senioren, denen eine barrierefreie Wohnung in einer gut funktionierenden Nachbarschaft, die sich gegenseitig unterstützt, ausreicht. Andere wiederum sind auf eine professionelle Unterstützung in der Pflege oder im Haushalt angewiesen und suchen eher betreute, aber noch selbständige Wohnformen. In etlichen ländlichen (Samt-)Gemeinden im Landkreis etablieren sich in den Kernorten seit kurzem erste altengerechte Wohnprojekte, die Kommunen sehen zukünftig noch Ausbaupotenziale und -bedarfe. In den größeren Kommunen ist die Schaffung von altengerechten Wohnformen ein Selbstläufer, da Bauträger diesen Bedarf aufgreifen und bereits unterschiedliche Wohnangebote geschaffen wurden.

Baulandmanagement

Zwischen 2019 und 2040 müssen im Untersuchungsraum gemäß der Wohnungsbedarfsprognose der NBank rd. 1.500 Wohnungen neu gebaut werden. Nicht in jedem Fall sind dafür neue Flächen notwendig, weil durch vorherigen Abriss von älteren Wohnhäusern deren Flächen wieder genutzt werden können. Doch ohne die Ausweisung neuer Flächen wird der Bedarf nicht zu decken sein. Sie betrachten dieses Handlungsfeld als besonders wichtig, um die Bedarfe im Ein- und Zweifamilienhausbau decken zu können. Für viele ist es von dauerhafter Bedeutung, um auf dem Druck am Wohnungsmarkt reagieren und die Nachfrage nach Bauland befriedigen zu können. Teilweise berichten die Gemeinden von einer unterschiedlich guten Nachfrage innerhalb ihres Gemeindegebietes. Für die Mitgliedsgemeinden mit größerer Nachfrage ist die Ausweisung von Bauflächen für den individuellen Wohnungsbau auch zukünftig relevant. Bei größeren Ausweisungen muss auch der daraus entstehende Infrastrukturbedarf und -ausbau berücksichtigt werden. Bereits jetzt haben einige Kommunen signalisiert, dass die Wohnbauflächenreserven abgeschmolzen sind. Im Mehrfamilienhausbau setzen viele Kommunen auf die Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen, gleichwohl diese Prozesse häufig einen längeren Atem benötigen und Entwicklungszeit benötigen. Dazu haben Kommunen wie z.B. Visselhövede mehrere Projekte auf den Weg gebracht, bei denen u.a. eine private Wohnungsgenossenschaft gegründet und eine bestehende Siedlung nachverdichtet werden soll.

Qualifizierung des Wohnungsbestandes

Die sich verändernden Wohnvorstellungen und Wohnungsbedarfe werden bei Weitem nicht durch Neubau befriedigt werden können. Dem steht alleine schon eine zunehmende Flächenknappheit entgegen. Es gilt daher, auch den Wohnungsbestand an sich verändernde Wohnvorstellungen und Zielgruppen anzupassen und durch seine Qualifizierung ein modernes, attraktives Angebot in der Region zu bieten. Gerade in einer Region, die stark durch Eigenheime geprägt ist, ist es wichtig, diese an eine alternde Bevölkerung anzupassen, da nicht für alle zukünftigen Senioren neue, altengerechte Wohnungen errichtet werden können. Wechseln die Eigentümer und ziehen jüngere Haushalte ein, so beginnt in der Regel eine Phase der Modernisierung und des Ausbaus, um die Gebäude modernen Wohnansprüchen anzupassen. Etliche Gemeinden sehen diese Herausforderungen in der Modernisierung des Wohnungsbestandes. Bei älteren stark untergenutzten Hofstellen in peripherer Lage könnte u.U. auch ein Rückbau zu bedenken sein.

In der Schaffung zeitgemäßer Wohnqualitäten im Wohnungsbestand kommt den Wohnungs- und Immobileigentümern eine zentrale Rolle zu. Es handelt sich hierbei überwiegend um Einzel- und Kleineigentümer, häufig um Selbstnutzer, in der Regel aber um wohnungswirtschaftliche Laien. Aufklärung- und Informationsarbeit sowie eine Vernetzung von Beratungsangeboten spielen neben einer städtebaulichen Aufwertung im unmittelbaren Wohnumfeld eine wichtige Rolle. Im Rahmen der Städtebauförderung wurden in zahlreichen Ortsteilen bzw. Quartieren Förderprogramme erschlossen, um Anreize für private Investitionen zu bieten. In dem Zusammenhang spielt das kreisweite Programm „Jung kauft Alt“ eine nennenswerte Rolle, da es den Generationenwechsel in älteren, sanierungsbedürftigen Wohngebäuden und ehemaligen Hofstellen unterstützt.

Stärkung der Ortsteile und Quartiere für das Wohnen

Dieses Handlungsfeld wird zwar von zahlreichen kreisangehörigen Gemeinden zurzeit nicht prioritär betrachtet, da die Deckung der Wohnungsbedarfe durch die Ausweisung von Baugebieten im Vordergrund steht. Doch bereits abgeschlossene Dorferneuerungen, die Erarbeitung und Umsetzung von kleinräumigen Entwicklungskonzepten und interkommunale Formen der Zusammenarbeit zeugen davon, dass dieses Handlungsfeld bereits intensiv von den Gemeinden bearbeitet wurde bzw. viele Aktivitäten quasi „nebenbei“ stattfinden. Die Einzelthemen sind vielfältig: Es werden Lücken im Wohnangebot geschlossen, Nachverdichtungspotenziale genutzt, ehemalige Hofstellen umgenutzt, Nutzungen für Leerstände gesucht, städtebauliche Mängel im Wohnumfeld beseitigt, Wohn- und Geschäftshäuser neu gebaut, energetische Sanierungskonzepte umgesetzt, „soziale Dorferneuerung“ praktiziert. Um Synergien zu nutzen, entstehen kommunale Verbünde wie z.B. die „soziale Dorferneuerung“ mit Bremervörde, der Verbund Dorferneuerung Wiedau-Walsede mit Bothel oder das interkommunale Entwicklungskonzept der ILE Region Börde Oste-Wörpe mit Zeven.

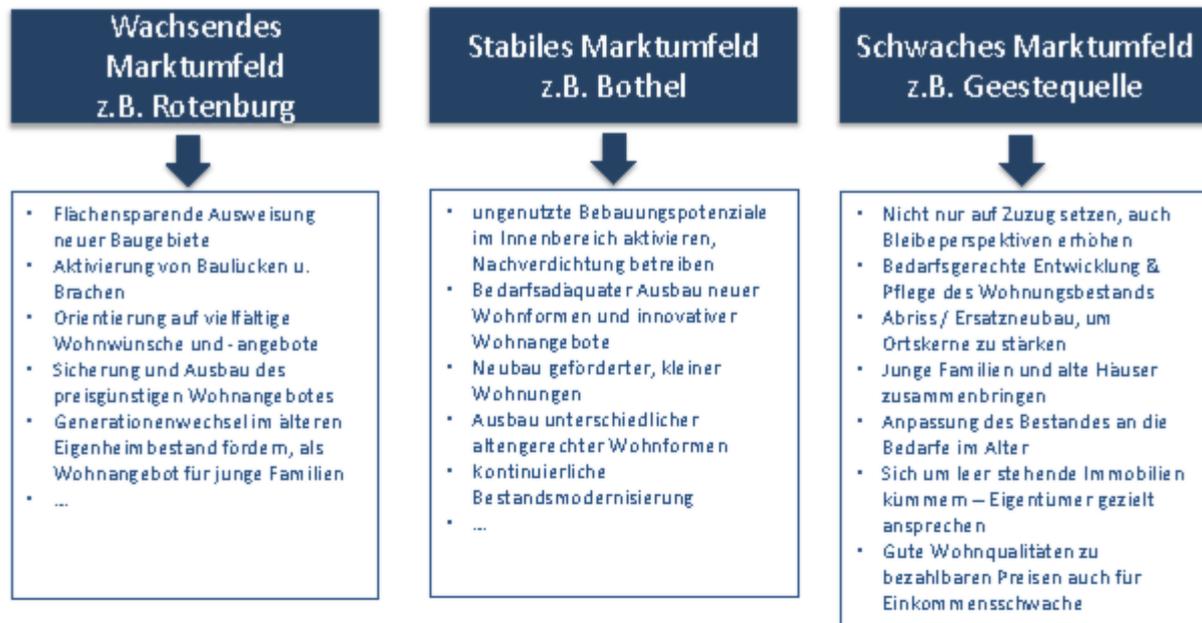
7.2. Konkretisierung der Handlungsfelder nach Markttypen

Im Kapitel 6 „Marktbewertung“ wurden drei unterschiedliche Wohnungsmarkttypen charakterisiert, die kreisweit vorzufinden sind und die Heterogenität des Wohnungsmarktes im Landkreis widerspiegeln: Das wachsende, das stabile und das schwache Marktumfeld. Es wurde dargelegt, welche strukturellen Unterschiede in den Wohnraumbedarfen und sich daraus ableitenden, generellen Herausforderungen in der Wohnungsmarktsteuerung zwischen den drei Markttypen bestehen. Auch bei der Umsetzung der Handlungsfelder ist eine Differenzierung in die drei Markttypen relevant. Denn die Aufgaben, die sich in den Kommunen stellen, um z.B. ein vielfältiges Wohnungsangebot zu schaffen oder Baulandmanagement zu betreiben, sind je nach Markttyp unterschiedlich – entweder in ihrer Intensität oder in ihrer inhaltlichen Konkretisierung.

Es besteht nicht der Anspruch, für jeden Markttyp jedes der genannten Handlungsfelder im Detail zu konkretisieren, auch um nicht den Eindruck erwecken zu wollen, pauschale Empfehlungen abgeben zu wollen. Aber es soll eine grobe Orientierung gegeben werden und einen – wenngleich nicht abschließenden – Aus-

blick auf die Frage, welchen Schwerpunkte in der Umsetzung der Handlungsfelder in den verschiedenen Markttypen gesetzt werden können bzw. sollten.

Abbildung 35: Konkretisierung der Handlungsfelder nach Markttypen



Quelle: InWIS 2022, eigene Darstellung

7.3. Instrumente im Handlungsfeld „Versorgung Einkommensschwächerer sicherstellen“

Primäres Ziel des vorliegenden Wohnraumversorgungskonzeptes ist es, die Handlungsbedarfe in der sozialen Wohnraumversorgung im Landkreis Rotenburg (Wümme) aufzuzeigen, daher wird auch der Schwerpunkt in den nachfolgenden Handlungsempfehlungen auf dieses Handlungsfeld gelegt.

Die durch kommunalpolitisches Handeln beeinflussbaren Handlungsschwerpunkte im Handlungsfeld der Versorgung Einkommensschwächerer lassen sich grob klassifiziert wie folgt benennen:

- Kommunale Grundstückspolitik zur Bereitstellung von Wohnbauflächen
- Anreize für Investoren zur Schaffung eines positiven Investitionsklimas
- Nutzung des Wohnungsbestandes als Ergänzung zum Wohnungsneubau
- Schaffung effektiver Umsetzungsstrukturen zur Um- und Durchsetzung kommunalpolitischen Handelns

Abbildung 36: Handlungsschwerpunkte im Handlungsfeld "Versorgung Einkommensschwächerer sicherstellen"


Quelle: InWIS 2022, eigene Darstellung

Wertet man Erfahrungsberichte von Gemeinden, die Wohnbauförderrichtlinien, die jährlichen Wohnungsmarktberichte der NBank und Publikationen von Forschungseinrichtungen und Verbänden zu Steuerungsinstrumenten für Kommunen (und Kreise) im Handlungsfeld der Wohnraumversorgung einkommensschwächer Haushalte aus, so öffnet sich ein Instrumentenkoffer. Er ist so vielseitig, dass vermutlich die wenigsten Kommunen in Deutschland – mit Ausnahme von solchen mit stark angespanntem Wohnungsmarkt wie Hamburg, Frankfurt am Main, München usw. – tatsächlich alle Instrumente anwenden.

Der Instrumentenbaukasten, der im Folgenden skizziert wird, soll den Gemeinden im Landkreis Rotenburg (Wümme) als „Nachschlagewerk“ für die Suche und Diskussion nach geeigneten Strategien zur Steuerung der Wohnraumversorgung einkommensschwächerer Haushalte dienen.

Abbildung 37: Kommunale Instrumente und Strategien im Handlungsfeld „Versorgung Einkommensschwächerer sicherstellen“


Quelle: InWIS 2022, eigene Darstellung

Im Folgenden werden die einzelnen Instrumente und Strategien in Form von kurzen Steckbriefen skizziert. Sie enthalten gutachterliche Einschätzungen sowie Hinweise für deren Ausgestaltung und Umsetzung, die auf Praxiserfahrungen zahlreicher bundesdeutscher Kommunen, Empfehlungen von Bauministerien sowie Verbänden wie dem Deutschen Städtetag, dem Städte- und Gemeindebund sowie dem GdW Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen beruhen. Die Steckbriefe sind den o.g. Themenfeldern zugeordnet.

7.3.1 Handlungsschwerpunkt kommunale Grundstückspolitik

In diesem Themenfeld sind insgesamt fünf Instrumente zur Bereitstellung preisgünstigen Wohnraums zu benennen: Das Bodenmanagement inkl. der sozialgerechten Bodennutzung, der kommunale Zwischenerwerb, die Bereitstellung und Monitoring von baureifen Wohnbauflächen sowie städtebaulichen Instrumente im Sinne von Vorgaben für geförderten Wohnbau nach § 9 BauGB sowie §11 und 12 BauGB.

„Bodenmanagement und sozialgerechte Bodennutzung“

Zielsetzung des Instrumentes

- Bodenmanagement soll den ländlichen und städtischen Raum weiterentwickeln, dabei Planungsvorhaben ermöglichen, Flächen besser erschließen und gestalten sowie Nutzungskonflikte bereinigen
- Die sozialgerechte Bodennutzung (SoBoN) soll planungsbegünstigte Eigentümer an den Kosten und Lasten der Baurechtsschaffung im Rahmen von Bebauungsplanverfahren beteiligen, wenn erhebliche Bodenwertsteigerungen erfolgen. Sie übernehmen Anteil der Herstellungskosten und Flächenabtretungen für Erschließung, Gemeinbedarfseinrichtungen, Grün- und Ausgleichsflächen; in der Regel werden auch Regelungen zur Schaffung bezahlbaren Wohnraums darunter gefasst. Der Begriff entstammt dem § 1 Abs. 5 und 6 BauGB

Hinweise zur Umsetzung

- Das Instrument der sozialgerechten Bodennutzung bedarf eines Bauland-/Grundsatzbeschlusses der Gemeinde
- Bei der SoBoN empfiehlt sich die Umsetzung durch städtebauliche Verträge, auch für kleinere Gemeinden
- Es ist gemeindliche Richtlinie für den Abschluss städtebaulicher Verträge und Regelungen zu erarbeiten
- Voraussetzung: ein Grundstück erfährt durch einen neuen Bebauungsplan einer nicht unerhebliche Bodenwertsteigerung mit geplanter Wohnnutzung. Es entstehen durch das Vorhaben planungsbedingte infrastrukturelle Kosten und Lasten bei der Gemeinde

Reichweite des Instrumentes aus gutachterlicher Sicht

- Es liegen mittlerweile zahlreiche Erfahrungen in vielen Städten mit der SoBoN vor, angefangen mit der Stadt München, derzeit auch bei kleinen Klein- und Mittelstädten, allerdings noch nicht in Niedersachsen, sondern in Süddeutschland wie z.B. Landsberg am Lech, Penzberg oder Münster
- Eignet sich bei größeren Baugebietsausweisungen, in der Gemeinde Penzberg wird sie bereits am einer GFZ von 500 m² angewendet
- Es bedarf Fachkenntnisse in der rechtssicheren Begründung der SoBoN (Ermittlung der städtebaulichen Erforderlichkeit), in den rechtlichen Grenzen der Anwendung, im Verfahren zu Berechnung der Bodenwertsteigerung und Kostenermittlung
- Wird vom Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz empfohlen (vgl. Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz des Landes Niedersachsen 2019)

„Kommunaler Zwischenerwerb“

Zielsetzung des Instrumentes

- Gezielter Erwerb von unbebauten und für Wohnbau geeigneten Flächen zum Zwecke der Überplanung und Veräußerung mit Auflagen, z.B. bezüglich der Schaffung von beförderten Wohnungen
- Gezielte, langfristige kommunale Steuerung des Neubaugeschehens angesichts bestehender Wohnraumbedarfe und zielgruppenspezifischer Angebotsengpässe

Hinweise zur Umsetzung

- Es empfiehlt sich im Zuge der Bodenbevorratung Zugriffsrechte bei potenziellen Wohnbauflächen zu sichern
- Es kann ein Baulandbeschluss der Kommune in Frage kommen (z.B. bei Hemmnissen im Ankauf von Flächen), wonach neues Baurecht nur auf denjenigen Wohnbaupotenzialflächen geschaffen wird, bei denen die Kommune Eigentümerin ist oder wenn im Wege des kommunalen Zwischenerwerbs ein Mindestanteil des Baulands an die Kommune veräußert wird

Reichweite des Instrumentes aus gutachterlicher Sicht

- Ein sinnvolles und bewährtes Instrument, das eine wichtige Rolle in der kommunalen Grundstückspolitik einnehmen sollte
- Über den Grundstücksverkauf besitzt die Kommune ein wirksames Instrument, um die Wohnraumversorgung bestimmter Zielgruppen sehr zielgerichtet zu steuern
- Ist Voraussetzung für weitere Instrumente zur Schaffung bezahlbaren Wohnens (z.B. Abgabe von Grundstücken mit Auflagen, ausreichende Bereitstellung von Wohnbauland)
- Wird vom Deutschen Städtetag und Städte- und Gemeindebund als Instrument des strategischen Flächenmanagements empfohlen
- Erzielt insbesondere Vorteile, wenn Private baureife Flächen nicht oder zu sehr hohen Preisen an den Markt bringen

„Ausreichende Bereitstellung und Monitoring von baureifen Flächen“

Zielsetzung des Instrumentes

- ausreichende Bereitstellung von baureifen Flächen für bezahlbaren Wohnraum in kurz-, mittel- und langfristiger Sicht

Hinweise zur Umsetzung

- Es reicht nicht aus, ausreichend Flächenpotenziale für den zukünftigen Wohnungsbau zur Verfügung zu stellen, in der Regel für den Eigenheimbau. Um den geförderten Wohnungsneubau zu unterstützen, werden vielmehr Flächen für den Mehrfamilienhausbau sowie solche in geeigneter Wohnlage benötigt
- Dies erfordert von den ländlichen Gemeinden häufig, ein Projekt der Innenentwicklung anzuvisieren
- Für eine ausreichende Zielgenauigkeit in der Bereitstellung von geeigneten Flächen ist die richtige Lage des Grundstücks wichtig. Es sind Wohnlagen möglichst mit fußläufiger Nähe zu zentralen Infrastruktureinrichtungen und innerhalb von städtebaulich gemischten Wohnstrukturen anzustreben

Reichweite des Instrumentes aus gutachterlicher Sicht

- ausreichend (kommunales) Bauland ist eine zentrale Voraussetzung für die Schaffung bezahlbaren Wohnraums durch geförderten Wohnungsbau, eine zweite wäre konkretes Investoreninteresse
- es sind hinreichend personelle und finanzielle Kapazitäten für Flächenmobilisierung notwendig

„Vorgaben für geförderten Wohnbau nach § 9 BauGB“

Zielsetzung des Instrumentes

- Ausweisung der sozialen Wohnraumförderung im Bebauungsplan nach § 9 BauGB
- Der Gesetzgeber hat u.a. Möglichkeiten vorgesehen, im Bebauungsplan Festsetzungen zu treffen, dass Wohngebäude nur für Personengruppen mit besonderem Wohnbedarf zu errichten sind

Gutachterliche Hinweise zur Umsetzung

- § 9 Abs. 1 Nr. 7 BauGB besagt: Festsetzungen sind möglich für „Flächen, auf denen ganz oder teilweise nur Wohngebäude, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden könnten, errichtet werden dürfen“.
- Aus der Rechtsprechung ist bekannt, dass der Bauherr nur die festgelegten Ausstattungskriterien aus der Wohnraumförderung des jeweiligen Bundeslandes erfüllen muss. Dies sind in der Regel Vorgaben für die Wohnungsgröße, die für eine Förderung mit Mitteln des sozialen Wohnungsbaus grundlegend sind. Der Grundstückseigentümer ist nicht verpflichtet, die Fördermittel in Anspruch zu nehmen. Er kann auch freifinanziert bauen
- § 9 Abs. 1 Nr. 8 BauGB besagt: Festsetzungen auf einzelnen Flächen möglich, „auf denen ganz oder teilweise nur Wohngebäude errichtet werden dürfen, die für Personengruppen mit besonderem Wohnbedarf bestimmt sind“. Aus den zu bestimmenden Personengruppen sind dann Kriterien für die bauliche Gestaltung der Gebäude wie Geschossigkeit, Raumaufteilung, Barrierefreiheit usw. abzuleiten, die zu erfüllen sind. Personengruppen sind u.a. Menschen mit Behinderung, kinderreiche Familien, Studierende. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes hat in seinen Urteilen herausgestellt, dass ein geringes Einkommen keinen besonderen Wohnbedarf begründet. Wohnungen mit Mietpreis- und Belegungsbindung sind vielmehr als allgemeine Versorgungsziele einzustufen
- Juristische Einschätzungen zu Urteilen von Verwaltungsgerichten gehen davon aus, bei § 9 BauGB Abs. 1 Nr. 7 und Nr. 8 keine durchsetzbare Verpflichtung zum Bau geförderter Wohnungen ermöglichen. Es bestehe zum einen für den Investor keine Verpflichtung zur Umsetzung der Festlegungen im Sinne der Inanspruchnahme öffentlicher Mittel, zum anderen könne der Plan beklagt werden. § 9 BauGB Abs. 1 Nr. 7 und 8 werden daher mit Blick auf die Umsetzung geförderten Wohnungsbaus als „stumpfe Schwerter“ betrachtet (s. hierzu auch Deutscher Städtetag)
- Zu empfehlen ist die Anwendung von städtebaulichen Instrumenten gemäß §§ 11 und 12 BauGB; alternativ kann die Umsetzung von grundstücksbezogenen Auflagen auch über privatrechtliche Verträge (Grundstückskaufvertrag) mit Investoren abgesichert werden

Reichweite des Instrumentes aus gutachterlicher Sicht

- Der Deutsche Städtetag fordert in seinem Positionspapier zur „Neuausrichtung der Wohnungs- und Baulandpolitik“ vom 12.09.2017 eine Präzisierung der Festsetzungsmöglichkeiten für Haushalte mit unteren Einkommen. Er äußert sich wie folgt: Die Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 7 BauGB zielt zwar darauf ab, dass lediglich solche Wohngebäude errichtet werden können, die nach Art, Größe und Ausstattung der Wohnungen die Voraussetzungen für eine öffentliche Förderung erfüllen. Es kommt jedoch nicht darauf an, ob eine solche Förderung auch in Anspruch genommen wird¹⁵. Aus diesem Grund solle der Paragraph dahingehend konkretisiert werden, dass „auf festgesetzten Flächen für den sozialen Wohnungsbau auch tatsächlich preisgebundener Wohnraum entsteht“¹⁶

¹⁵ Vgl. Deutscher Städtetag 2017: Neuausrichtung der Wohnungs- und Baulandpolitik, Köln, S. 9

¹⁶ dito

„Vorgaben für geförderten Wohnbau nach §§ 11 und 12 BauGB“

Zielsetzung des Instrumentes

- Durch Veräußerung kommunaler Grundstücke soll der Investor bezahlbaren Wohnraum in Form von Neubau oder im Bestand (in Kombination mit dem Instrument der mittelbaren Belegung) bereitstellen. Die Abgabe ist mit entsprechenden Auflagen für den Käufer zu versehen, die rechtssicher in Form eines städtebaulichen Vertrages oder eines Vorhaben- und Erschließungsplanes formuliert sind

Hinweise zur Umsetzung

- Kommunale Grundstücke für den Mehrfamilienhausbau nach Möglichkeit ausschließlich mit Auflagen zu versehen. Ausnahmen ergeben sich bspw. bei fehlender Eignung (z.B. abschüssige Wohnlage)
- Manche Kommunen holen sich bereits vor Offenlegung des Bebauungsplanes eine verbindliche Zusage des Grundstückseigentümers / Investors im Rahmen einer Grundvereinbarung ein, auf die dann der Einsatz des städtebaulichen Vertrages oder eines Erschließungs- und Vorhabenplanes (oder ein einvernehmliches Umlegungsverfahren)
- Bewährt hat sich die Vergabe in Verbindung mit einer Standardquote für geförderten Wohnungsneubau. Vorteile: als Kalkulationsgrundlage für Investoren investitionserleichternd, Transparenz schaffend, gewährleistet den Gleichbehandlungsgrundsatz. Nachteilig: wird nicht allen städtebaulichen und sozialen Quartierssituationen gerecht. In begründeten Fällen kann davon abgewichen werden, z.B. besondere Erschwernisse beim Grundstück
- Die Auflagen gelten aber einer gewissen Größenordnung an neu zu errichtenden Wohnungen. Ein Investor sollte nicht gezwungen sein, verschiedene Förderwege innerhalb eines Wohnhauses zu mixen

Reichweite des Instrumentes aus gutachterlicher Sicht

- Starke Verbreitung in zahlreichen Kommunen unterschiedlicher Größenordnung
- Das Instrument kann „ins Leere laufen“, wenn kein Investor zu gewinnen ist. Dann sollte es in Verbindung mit Empfehlungen für vermehrte Anreize für Investoren oder der Schaffung effektiver Umsetzungsstrukturen praktiziert werden
- Die Vergabe kommunaler Grundstücke mit Auflagen für sozialen Wohnungsbau wird vom GdW Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen / Deutscher Städtetag / Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz des Landes Niedersachsen empfohlen

7.3.2 Handlungsschwerpunkt Anreize für Investoren

In diesem Themenfeld sind insgesamt drei Instrumente zur Bereitstellung preisgünstigen Wohnraums zu benennen: Eine geringere Stellplatzverpflichtung, die Kaufpreisvergünstigung für Flächen des geförderten Wohnungsbaus sowie ein kommunales (kreisweites) Wohnungsbauförderprogramm.

„geringere Stellplatzverpflichtung“

Zielsetzung des Instrumentes

- Reduzierung der Stellplatzverpflichtung bei Vorhaben des geförderten Wohnungsbaus, um einen kommunalen Beitrag zur Senkung der Baukosten im geförderten Wohnungsbau zu leisten

Hinweise zur Umsetzung

- Eine Verminderung des kommunalen Stellplatzschlüssels erfolgt in Abhängigkeit von bestimmten Kriterien. Zum Beispiel kann sich eine Kompensation des PKW durch gute ÖPNV-Anbindung oder geförderter Wohnungsbau für Einkommensschwächere mit geringerem PKW-Besitz stellplatzmindernd auswirken.

Reichweite des Instrumentes aus gutachterlicher Sicht

- Wird vom bundesweiten Bündnis für bezahlbares Wohnen und Bauen als Baustein für bezahlbares Wohnen empfohlen

„Kaufpreisvergünstigung für kommunale Flächen des geförderten Wohnbaus“

Zielsetzung des Instrumentes

- Es sind Wohnungsbauinvestoren zu gewinnen, die gefördert bauen wollen. Diese sind auf den Erwerb von Baugrundstücken angewiesen, deren Bodenpreise die Errichtung bezahlbarer Wohnungen erlauben

Hinweise zur Umsetzung

- Kommunale Wohnbaugrundstücke, die für den geförderten Wohnungsbau vorgesehen und mit Auflagen an Investoren veräußert werden sollen, werden zu günstigen Konditionen veräußert. Die Differenz zum Marktwert wird im Rahmen einer Mischkalkulation bei der Veräußerung geeigneter, weiterer kommunaler Grundstücksflächen kompensiert

Reichweite des Instrumentes aus gutachterlicher Sicht

- Wird von größerer Anzahl an Kommunen praktiziert, ist aber i.d.R. baugebietsbezogen anwendbar
- Einschränkungen in der Anwendbarkeit bestehen vorzugsweise bei Vorliegen eines Haushaltssicherungskonzeptes

„Einrichtung eines kommunalen Wohnbauförderprogramms“

Zielsetzung des Instrumentes

- Schaffung eines monetären Anreizes für Investoren, Wohnungen mit Mietpreisbindungen zu schaffen

Gutachterliche Hinweise zur Umsetzung

- Im Landkreis existiert bereits ein kreisweites Förderprogramm („Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Schaffung kleiner bezahlbarer Wohnungen“). Darin wird der Neubau von kleinen Mietwohnungen gefördert, wenn kreisangehörige Kommunen und/oder ihre Mitgliedsgemeinden Bauherrin oder Bauherr sind (vgl. Absatz 1.3).
- Daher ist von einem ähnlich konzipierten kommunalen Förderprogramm abzuraten
- Die Vergabe von investiven Mitteln wird an Bedingungen geknüpft, zum Beispiel:
 - Neubau von preisgünstigen Miet- und Genossenschaftswohnungen
 - Um- und Ausbau von bisher nicht wohnlich genutzten Räumen zu abgeschlossenen Wohnungen
 - Marktaktivierung von länger leerstehenden, sanierungsbedürftigen Wohnungen
 - Inanspruchnahme von Mitteln der sozialen Wohnraumförderung
- Die kommunale Zuwendung ist als Ergänzung zu den Landesfördermitteln zu konzipieren
- Keep it simple – Konditionen und Antragstellung sind so einfach wie möglich zu gestalten (z.B. einmaliger Zuschuss, z.B. in Abhängigkeit von den Baukosten oder von der Wohnungsgröße)
- Vorab sollte in Kontakt mit der örtlichen Wohnungswirtschaft eruiert werden, ob die kommunal anvisierte Höhe der investiven Mittel die Investitionsbereitschaft signifikant beeinflussen wird

Reichweite des Instrumentes aus gutachterlicher Sicht

- Ein Förderprogramm kann ein mögliches Instrument sein, Investoren zu aktivieren
- Voraussetzung ist jedoch, dass an Wohnungsneubau und Inanspruchnahme der öffentlichen Wohnraumförderung interessierte Investoren gewonnen werden können
- Es sind auskömmliche Mittel für das Förderprogramm bereitzustellen

7.3.3 Handlungsschwerpunkt Wohnungsbestand nutzen

In diesem Themenfeld sind insgesamt fünf Instrumente zur Bereitstellung preisgünstigen Wohnraums zu nennen: die mittelbare Belegung, die Inanspruchnahme der Modernisierungsförderung des Landes, der Ankauf von Mietpreis- und Belegungsrechten, die Anmietung von Wohnraum sowie die Aktivierung von Wohnungsleerstand.

„Mittelbare Belegung als Teil der Wohnraumförderung des Landes Niedersachsen“

Zielsetzung des Instrumentes

- Neubau von geförderten Mietwohnungen und Erwerb von Mietpreis- und Belegungsbindungen (die im Bestand gewährt werden) voneinander entkoppeln, um die Schaffung oder den Erhalt sozial stabiler Bewohnerstrukturen zu fördern (§ 22 der Richtlinie zur Durchführung der sozialen Wohnraumförderung in Niedersachsen, RdErl. d. MU v. 2.7.2019 – 64-25100-3/7)

Gutachterliche Hinweise zur Umsetzung

- Das Instrument ist grundsätzlich in jeder Kommune in Niedersachsen anwendbar
- Die geförderte Mietwohnung darf ohne Preis- und Belegungsbindung frei belegt, wenn pro geförderter Neubauwohnung zwei „gleichwertige“ Bestandswohnungen oder das 1 ½ fache der Wohnfläche in die Bindung gegeben werden

Reichweite des Instrumentes aus gutachterlicher Sicht

- Es wird keine geförderte Wohnung mit Neubauqualitäten geschaffen, aber zwei Bestandswohnungen mit Bindungen versehen
- Der Investor muss genug Wohnungsbestand besitzen, um passende Tauschwohnungen anbieten zu können
- Wird relativ selten angewandt, da wenig bekannt und die Übertragung der Bindungen begründet werden muss
- Das Verhältnis von 2 Belegungsbindungen zu 1 Neubauwohnung wird von der Wohnungswirtschaft in der Regel nicht als sehr attraktiv betrachtet

„Modernisierungsförderung des Landes Niedersachsen“

Zielsetzung des Instrumentes

- Schaffung von Bindungen im Bestand durch die Vergabe von Modernisierungsdarlehen im Rahmen der sozialen Wohnraumförderung Niedersachsens

Gutachterliche Hinweise zur Umsetzung

- Das Instrument ist ebenso wie die Neubauförderung ein etablierter Förderweg in der sozialen Wohnraumförderung des Landes Niedersachsen und somit prinzipiell auch in jeder Kommune anwendbar
- Vergleichbar zu Neubauvorhaben ist eine Bedarfsbestätigung durch die Bewilligungsbehörde notwendig und ein Antragsverfahren bei der NBank. Die Wohnraumförderungsstelle der Kreisverwaltung bietet bei Bedarf eine Beratung zur Antragstellung an

Reichweite des Instrumentes aus gutachterlicher Sicht

- Attraktivität der Förderung kann bei steigenden Darlehenszinsen am freien Markt steigen; anfänglich zinslose Darlehen, eine Eigenleistung von mindestens 25% der Gesamtkosten notwendig, Tilgungsnachlass von 30% des Darlehensursprungsbetrages möglich, bei Barrierefreiheit kann ein nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt werden
- Aber aus Sicht der Antragsteller in der Regel aufwändige Antragstellung und wenig Unterstützung durch beratende Verwaltungsstellen
- Durch hochschwellige Fördermodalitäten vor allem ein Instrument für Wohnungsunternehmen, sehr selten nehmen Kleineigentümer die Modernisierungsförderung in Anspruch
- Fördermodalitäten: angemessene Wohnungsgröße einhalten, Bestimmung der Berechtigung nach Durchführungsverordnung, jährlicher Verwaltungskostenbeitrag, Eintragung ins Grundbuch, Auszahlung nach Baufortschritt, Bonitätsprüfung, mind. 2 geförderte Mietwohnungen sind zu errichten
- Wird landesweit im Vergleich zur Neubauförderung in geringerem Umfang eingesetzt, zumeist für die Verbesserung der Energieeffizienz der betreffenden Wohngebäude

„Ankauf von Belegungs- und Mietpreisbindungen“

Zielsetzung des Instrumentes

- Schaffung zusätzlicher Mietpreis- und Belegungsbindungen im vorhandenen Wohnungsbestand

Gutachterliche Hinweise zur Umsetzung

- Die Wohnraumförderung des Landes Niedersachsen fördert den Erwerb von Belegungs- und Mietpreisbindungen zu folgenden Bedingungen: Vermietung nur an WBS-Berechtigte / vom Land festgelegte anfängliche Miethöhe (5,80 €/m²), 5- oder 10-jährige Belegungs- und Mietpreisbindung, Zuschuss: 2,-/m² bei 5 Jahren, 2,50 €/m² pro Monat bei 10 Jahren, Voraussetzungen: guter Erhaltungszustand, angemessene Wohnungsgröße

Alternativ:

- Die Stadt hält Haushaltsmittel und ein Förderprogramm bereit, um Mietpreis- und Belegungsbindungen bei Eigentümern zu erwerben
- Vermieter verpflichten sich, die Wohnungen nur an Berechtigte und zu einer festgelegten Höchstmiere zu vermieten
- Es werden auslaufende Bindungen verlängert oder erstmalig Bindungen an einer Wohnung erworben
- Die Differenz zwischen Miete lt. Angemessenheitsgrenzen & ortüblicher Vergleichsmiete wird monetär ausgeglichen
- Im Gegenzug erhält Eigentümer einen finanziellen Ausgleich (für entgangene Mieteinnahmen) in Form eines Zuschusses (der „Ankauf“)

Reichweite des Instrumentes aus gutachterlicher Sicht

- generell flexibles und bedarfsgerechtes Instrument
- in den nächsten Jahren entfallen viele Wohnungsbindungen => es bieten sich prinzipiell zahlreiche Ansatzpunkte für Verlängerungen, vorzugsweise bei gezielter Ansprache der Eigentümer, sofern diese bekannt sind
- Mengeneffekte sind nicht nur, aber auch von der Höhe des Zuschusses abhängig
- Das Antragswesen der Landesförderung ist für wohnungswirtschaftliche Laien eine große Hürde, ebenso das „Handling“ der Bindungen gemäß den Förderrichtlinien – das Instrument wird daher erfahrungsgemäß wenig von privaten Eigentümern in Anspruch genommen, ist aber für professionelle größere Anbieter gut geeignet, da der Verband der Wohnungswirtschaft Niedersachsen und Bremen in die Ausarbeitung des Förderprogrammes einbezogen wurde

- Ein eigenes kommunales Förderprogramm zu erstellen, dürfte sich für kleinere Gemeinden als zu personalaufwändig erweisen

„Anmietung von (ungenutztem) Wohnraum“

Zielsetzung des Instrumentes

- Die Versorgung von Wohnraum für eine Zielgruppen mit überdurchschnittlich hohen Zugangsbarrieren zum Wohnungsmarkt, z.B. für Transferleistungsempfänger, Wohnungslose, Flüchtlinge

Gutachterliche Hinweise zur Umsetzung

- Das Anmietmodell gibt Wohnungsvermietern eine Mietsicherheit, die sie bei einer direkten Vermietung an den Wohnungsnutzer nicht erzielen können, weswegen die o.g. Zugangsbarrieren bestehen
- Daher akquiriert die Kommune am freien Markt Wohnraum zur eigenen Anmietung und vermietet den Wohnraum an ausgewählte Wohnungssuchende; der Vermieter darf bei Mieterauswahl mitbestimmen
- Nachteil: die zu versorgenden Haushalte sind nur Nutzer der Wohnungen
- Wesentlich ist die Mietausfallgarantie sowie ein Kümern bei Mietkonflikten; beides gibt dem Vermieter die Sicherheit eines unaufwändigen und sicheren Mietverhältnisses
- Die Vermietung erfolgt zu ortsüblichen Konditionen (unteres Preissegment)
- Richtet sich an Privateigentümer und Kleinvermieter, die leerstehenden Wohnraum haben (z.B. Einliegerwohnungen in größeren Einfamilienhäusern)

Reichweite des Instrumentes aus gutachterlicher Sicht

- Selbst in angespannten Märkten und kleinen Städten können relevante Mengeneffekte erzielt werden, wenn die Stadt als zuverlässiger Vermieter betrachtet wird

„Aktivierung von Leerstand mit/ohne Mietpreisbindung“

Zielsetzung des Instrumentes

- Aktivierung von ungenutztem Wohnraum für die Versorgung von einkommensschwachen Gruppen. Begrenzung des Mietpreises als Zugangsvoraussetzung für Einkommensschwache

Gutachterliche Hinweise zur Umsetzung

- Die Aktivierung wird durch ein Zuschussprogramm für private Vermieter unterstützt. Dieses richtet sich explizit an Privateigentümer und Kleinvermieter, in den ländlichen Ortslagen auch an Vermieter von Einliegerwohnungen
- Das Programm legt fest: Wer seine Wohnung, die längere Zeit leer stand, wieder vermietet, kann x Jahre lang einen Mietzuschuss erhalten. Für kleinere Wohnungen ist der Zuschuss höher als für große, wenn diese am Markt besonders stark nachgefragt werden
- Der Mietzuschuss wird individuell nach Kommune unterschiedlich berechnet. Beispiel Kreis Siegen-Wittgenstein: 15%- 20% der Bewilligungsmiete/m² => z.B. rd. 4.000 € für 55 m² Wfl. für 6,-/m² nettokalt x 5 Jahre

Reichweite des Instrumentes aus gutachterlicher Sicht

- Einige bundesweite Städte und Kreise erwägen den Einsatz von Instrumenten zur Aktivierung von Leerstand für die Vermietung an einkommensschwache Bevölkerungsgruppen; in Baden-Württemberg sind einzelne Kommunen engagiert, da sie innerhalb der Landesinitiative „Wiedervermietungsprämie“ Zuschüsse für aktivierte Wohnungen beim Land beantragen können.

Im Landkreis Rotenburg (Wümme) wird das kommunale Förderprogramm „Jung kauft Alt“ praktiziert, das aber vor allem auf den Abbau von Leerstand durch Eigentumserwerb zielt

- Funktioniert besser, wenn so wenig wie möglich „Bürokratie“ entsteht und wenn ein „Kümmern“ um den neuen Mieter stattfindet

7.3.4 Handlungsschwerpunkt effektive Umsetzungsstrukturen

In diesem Themenfeld sind insgesamt drei Instrumente zur Bereitstellung preisgünstigen Wohnraums von Belang: die Kooperation mit bestehenden Wohnungsunternehmen, die Gründung eines kommunalen Wohnungsunternehmens sowie die regelmäßige Einbindung von örtlichen Wohnungsmarktakteuren in kommunalpolitisches Handeln.

„Kooperation mit bestehenden Wohnungsanbietern“

Zielsetzung des Instrumentes

- Kooperation mit Wohnungsanbietern eingehen und regionale Akteure aktivieren, um bedarfsgerecht bezahlbaren Wohnraum zu erstellen

Gutachterliche Hinweise zur Umsetzung

- Zunächst muss eruiert werden, ob vor Ort Wohnungsanbieter mit einer eher sozialpolitischen Ausrichtung vorhanden und ansprechbar sind, beispielsweise ein großer privater Vermieter, eine örtliche Genossenschaft o.ä. Auch die Ansprache von Bauträgern, die in Nachbarkommunen Wohnraum für Einkommensschwache errichtet haben, ist sehr erwägenswert
- Sodann werden in bilateralen Gesprächen die Bereitschaft und die Bedingungen des Anbieters ausgelotet, im Gemeindegebiet öffentlich geförderten Wohnraum oder preisgünstigen Wohnraum im Rahmen des genossenschaftlichen Wohnungsbaus zu errichten
- Im Kreis Diepholz hat die Stadt Stuhr eine formelle „Kooperation“ mit dem kreisweiten Unternehmen Wohnbau Diepholz GmbH eingegangen, indem die Stadt nach reiflicher Prüfung und Überlegung, ein eigenes kommunales Wohnungsunternehmen zu gründen, Anteile des Unternehmens erwarb
- In einigen Gemeinden des Landkreises Rotenburg (Wümme) konnte ein Investor von außerhalb der Region für die Errichtung von bezahlbaren Wohnungen gewonnen werden. Ggf. bietet sich hier ein Erfahrungs- und Informationsaustausch zwischen den Gemeinden und eine anschließende Investorengewinnung für die interessierte Gemeinde an (s. hierzu Kap. 7.4)

Reichweite des Instrumentes aus gutachterlicher Sicht

- Informelle Kooperationen gibt es in etlichen größeren Städten, bedürfen viel Lobbyarbeit, Pflege, Vereinbarung über „Leistung & Gegenleistung“
- Im Landkreis Rotenburg (Wümme) sind leider nur sehr wenige Wohnungsunternehmen oder größere private Vermieter tätig bzw. bekannt
- Voraussetzung: geförderter Wohnungsbau passt in die jeweilige „Unternehmensstrategie“

„Kommunales Wohnungsunternehmen gründen“

Zielsetzung des Instrumentes

- Es wird ein kommunales Wohnungsunternehmen gegründet oder eine kommunale Tochtergesellschaft wie z.B. eine Grundstücksentwicklungsgesellschaft als Wohnungsunternehmen ausgebaut, damit ein zuverlässiger Investor vor Ort die sozialpolitischen Ziele umsetzen kann

Gutachterliche Hinweise zur Umsetzung

- Empfehlung, den Leitfaden zur Gründung einer kommunalen Wohnungsbaugesellschaft des vdw Norddeutschland zu studieren. ((https://vdw-online.de/wp-content/uploads/2021/03/2021-01-magazin_Gruendung-Wohngesell.pdf))
- Bestehende Satzung von geeigneten kommunalen Tochterunternehmen juristisch überprüfen lassen, ob es geförderten Wohnungsbau im Sinne von Daseinsvorsorge für einkommensschwächere Bevölkerungsschichten errichten darf
- Klärung der landesrechtlichen Voraussetzungen zur Gründung eines Unternehmens
- Prüfung, wie eine ausreichende Kapitalausstattung erzielt werden kann
- Bestimmung des Aufgabenbereichs entsprechend der Aufgaben am Markt
- Erarbeitung und Bewertung möglicher Unternehmensmodelle – Aufgaben, Ressourcen, Partner, Chancen und Risiken für die Kommune und das Unternehmen
- Einbindung einer qualifizierten betriebswirtschaftlichen und steuerlichen Beratung
- Erarbeitung Investitionsplan: Kosten-/Investitionsvolumina, Finanzierungsansätze, Personalbedarf, steuerliche Aspekte
- Erarbeitung eines Konzeptes zur Gründung und der Satzung
- Klärung nächster Schritte/Fragen: Zur Verfügung stehende Flächen zur Verfügung, personelle Ausstattung, Konkretisierung der Aufgaben & möglicher Projekte

Reichweite des Instrumentes aus gutachterlicher Sicht

- Viele Gebietskörperschaften überlegen & gründen zurzeit eigene Gesellschaften oder Genossenschaften als Wohnungsbauakteure (Kreis Kleve, Stadt Ahlen, Stadt Siegen...)
- Die Kommune erhält in hohem Maße Einflussmöglichkeiten auf die Schaffung von geförderten Wohnungen
- Die Gründung ist mit hohen Hürden und Risiken für das Unternehmen verbunden, wenn sie nicht mit „... mit der gebotenen Gründlichkeit und Kenntnis des niedersächsischen Wohnungsmarktes durchgeführt wird“ (s. vdw Norddeutschland o.J.: Leitfaden zur Gründung einer kommunalen Wohnungsbaugesellschaft, S. 5).

„Regelmäßige Einbindung kommunaler Wohnungsmarktakteure“

Zielsetzung des Instrumentes

- Etablierung eines niedrigschwelligen und unkomplizierten Monitorings zur örtlichen Wohnungsmarktentwicklung und Herausforderungen in der Marktsteuerung
- Information von Marktbeteiligten zu kommunalen Vorhaben und Planungen sowie Einholung von Feedback aus wohnungswirtschaftlicher Sicht

Gutachterliche Hinweise zur Umsetzung

- Regelmäßiger, informeller Fachaustausch der örtlichen Wohnungsmarktakteure zu den aktuellen und künftigen Herausforderungen am örtlichen Markt
- Mögliche Themen: aktuelle Baugebietenentwicklungen, Entwicklungsvorhaben, Diskussion von Hemmnissen und Chancen des geförderten Wohnungsbaus...
- Federführung bei Stadtplanungsamt, kompetente Leitung, Augenhöhe beachten

Reichweite des Instrumentes aus gutachterlicher Sicht

- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBSR) befindet, „Formen der Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Wohnungsmarktakteuren sind der Resonanzboden für eine wirksame kommunale Wohnungspolitik“
- In den größeren Kommunen empfiehlt sich ein jährlicher runder Tisch mit Bauträgern, Finanzierungsinstituten, Makler, größeren Wohnungsanbietern zu Fragen des Wohnens und der Gemeindeentwicklung

- In kleinen Gemeinden empfiehlt sich eine Bürgerveranstaltung zu dem Thema „Wie wollen wir wohnen“ und die Adressierung der Bedarfe an die Gemeindeverwaltung

7.4. Aktivitäten und Unterstützungsbedarfe der Gemeinden

Nachdem im vorherigen Kapitel der prinzipiell zur Verfügung stehende Instrumentenbaukasten für die kommunale Steuerung im Handlungsfeld des bezahlbaren Wohnens vorgestellt wurde, richtet sich nunmehr der Blick auf die diesbezüglichen Planungen und Aktivitäten der Gemeinden sowie auf ihre Unterstützungsbedarfe, um dem Ziel einer angemessenen Wohnraumversorgung einkommensschwächerer Bevölkerungsgruppen näher zu kommen. Grundlage für die folgenden Ausführungen waren Fokusgespräche mit jeder kreisangehörigen Kommune.

7.4.1 Aktivitäten der Gemeinden

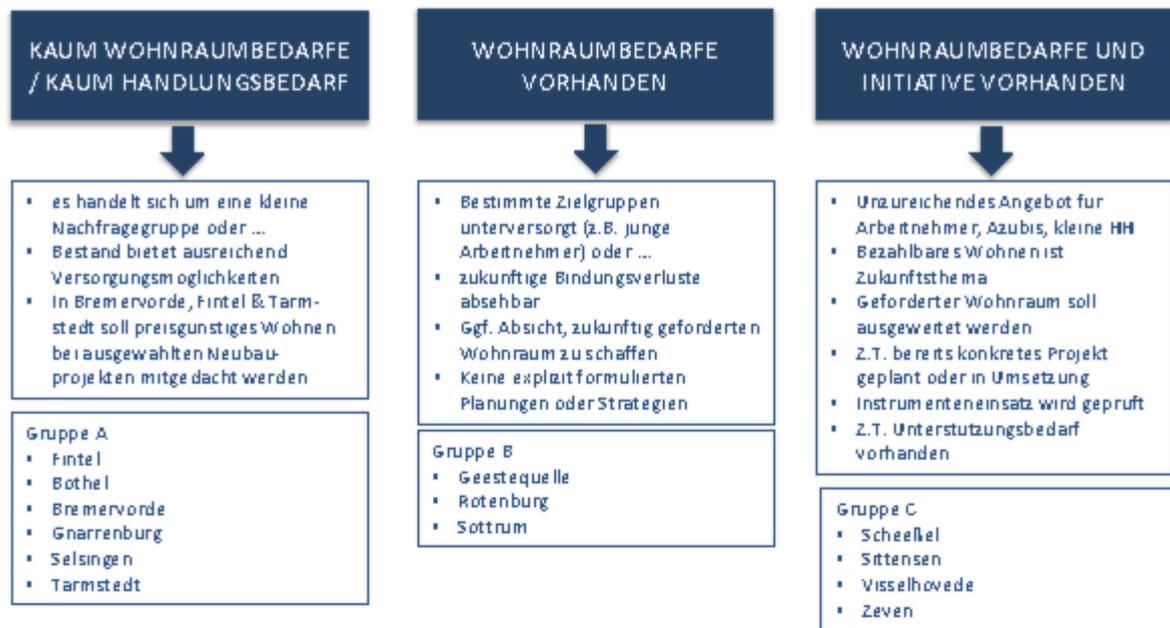
Die Frage, welche Strategie und welche Aktivitäten ergriffen werden, um die wohnliche Versorgung Einkommensschwächerer sicherzustellen, ist nicht unwesentlich von der Wahrnehmung eines ggf. vorhandenen Handlungsbedarfes abhängig. Dabei stellt es sich für ländlich geprägte Gemeinden als sehr schwierig heraus, Informationen zur Versorgungslage dieser Zielgruppe zu erhalten, zumal sich Notlagen und Unterversorgung häufig im Privaten vollziehen und von den Betroffenen nicht selten, z.B. aus Scham, die Fassade des „Es geht mir gut“ aufrechterhalten wird.

In die erste Gruppe fallen Gemeinden, die keine Informationen zu Wohnraumbedarfen einkommensschwacher Haushalte innerhalb ihres Gemeindegebietes haben, oder die, wie z.B. Bremervörde, signalisieren, dass der vorhandene Wohnungsbestand ausreichend Versorgungsmöglichkeiten bieten würde. Dabei umfasst der vorhandene Bestand alle Mietwohnungen, unabhängig davon, ob sie öffentlich gefördert sind oder nicht. Dennoch werden in drei Kommunen Neubauvorhaben zur Schaffung bezahlbarer Mietwohnungen diskutiert oder umgesetzt (s. hierzu auch die Kommunalsteckbriefe im Anhang) (Stand Frühjahr 2022).

In der zweiten Gruppe von Gemeinden werden Angebotsdefizite oder Fehlentwicklungen im Bestand geförderter Wohnungen festgestellt, wenngleich (noch) keine Handlungsstrategien explizit formuliert wurden. Es wird ein fehlendes bezahlbares Wohnungsangebot für zum Beispiel junge Arbeitnehmer und Auszubildende konstatiert, die von örtlichen Gewerbebetrieben angeworben wurden und keinen passenden Wohnraum finden. Oder die Gemeinden ist die Problematik des Abschmelzens der Preis- und Belegungsbindungen bewusst. Im Einzelfall wird recht unbestimmt die Absicht geäußert, zukünftig mehr geförderten Wohnraum zu schaffen. Es können aber noch keine passenden Handlungsstrategien kommuniziert werden.

In die dritte Gruppe lassen sich diejenigen zuordnen, die sehr deutlich ein unzureichendes bezahlbares Wohnungsangebot innerhalb ihrer Gemeindegrenzen feststellen. Bezahlbares Wohnen wird von ihnen mitunter als ein Zukunftsthema für die weitere Gemeindeentwicklung benannt, weil sie Handlungsbedarfe sehen, um etwa zuziehenden Arbeitskräften ein attraktives Wohnungsangebot zu bieten. Die Gemeinden in dieser Gruppe formulieren und verfolgen das Ziel, den geförderten Wohnungsbestand auszuweiten. Und sie haben Initiative ergriffen. Sie schaffen gezielt Baurecht für den Bau von Mehrfamilienhäusern, suchen nach passenden Instrumenten, um die Entstehung preisgünstigen Wohnraum zu fördern und suchen nach Instrumenten, um den Verlust von Bindungen im Bestand aufzuhalten.

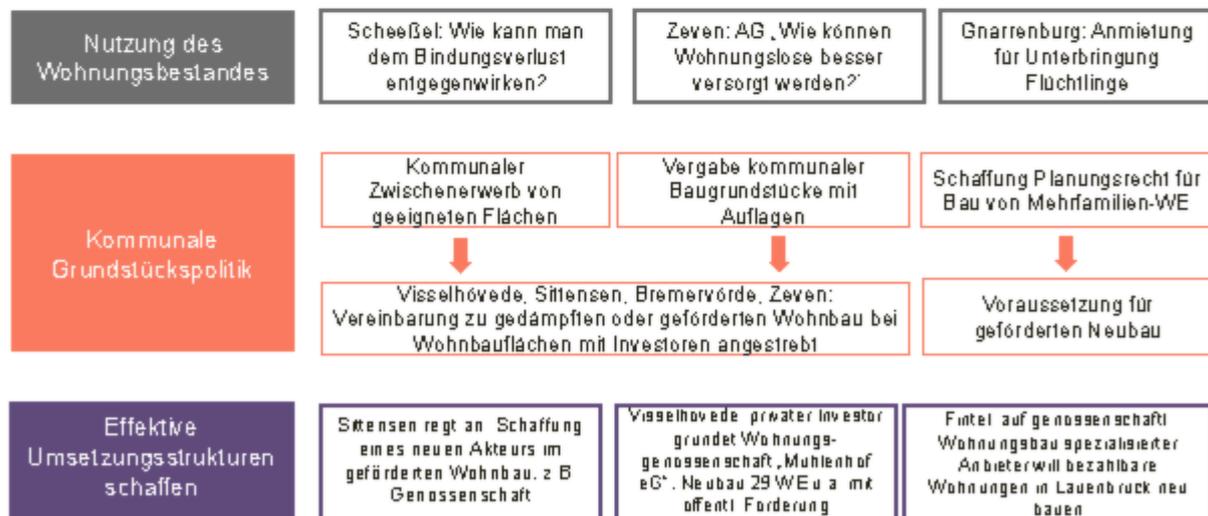
Abbildung 38: Selbsteinschätzung der Gemeinden zu Wohnraumbedarfen



Quelle: InWIS 2022, eigene Darstellung

Eine Übersicht über die Planungen und Aktivitäten in verschiedenen kreisangehörigen Gemeinden zur Sicherung der Wohnraumversorgung Einkommensschwächerer zeigt, dass sich ihre Anstrengungen drei der vier zentralen Handlungsfelder zuordnen lassen.

Abbildung 39: Planungen und Aktivitäten in den Gemeinden



Quelle: InWIS 2022, eigene Darstellung

Im Handlungsschwerpunkt **„Nutzung des Wohnungsbestandes“** bestehen folgende Initiativen:

- In Scheeßel ist bekannt, wo im Ort eine größere Anzahl an geförderten Wohnungen in den nächsten Jahren aus der Bindung entfällt. Die Gemeinde sucht nach geeigneten Instrumenten, um den Verlust von Bindungen im Bestand aufzuhalten.
- In Zeven hat sich eine Arbeitsgruppe innerhalb der Gemeinde gebildet, die Antworten auf die Frage sucht, wie Obdachlose besser versorgt werden können.
- In Gnarrenburg ist die Gemeinde aktiv, für Flüchtlingsfamilien aus der Ukraine Bestandswohnungen zu akquirieren und anzumieten. Dabei stellt sie einen Mangel an kleinen, bezahlbaren Wohnungen fest.

In dem Handlungsschwerpunkt **„Kommunale Grundstückspolitik“** werden ebenfalls verschiedene Initiativen gestartet:

- Alle Kommunen benennen die Schaffung von Baurecht für den Mehrfamilienhausbau als Voraussetzung für den bezahlbaren Mietwohnungsbau. Für einige Gemeinden bedeutet dies einen kleinen Richtungswechsel, nachdem man sich auf die Ausweisung von Bauland für den individuellen Wohnungsbau konzentrierte. So hat zum Beispiel Scheeßel betont, bei der Ausweisung neuer Baugebiete oder bei Nachverdichtungen zukünftig verstärkt den Bau von Mehrfamilienhäusern und darunter auch preisgünstigen Wohnraum vorsehen.
- In Bremervörde, Sittensen, Visselhövede und Zeven werden die Instrumente des kommunalen Zwischenerwerbs von geeigneten Flächen für den Mehrfamilienhausbau sowie die Vergabe kommunaler Baugrundstücke mit Auflagen für Investoren diskutiert bzw. genutzt, um mit ihnen eine Vereinbarung zum geförderten oder zum preisgedämpften Wohnungsbau zu erzielen.
- Konkret ist in Bremervörde ist geplant, auf einer innerstädtischen Brache den Bau preisgedämpften Wohnraums durch das Instrument der städtebaulichen Verträge abzusichern. Die Gemeinde Sittensen trifft Vorüberlegungen, im Rahmen der kommunalen Grundstückspolitik Investoren dazu zu bewegen, mit öffentlicher Förderung zu bauen. Visselhövede erwägt den Einsatz städtebaulicher Instrumente zur Umsetzung geförderter Bauvorhaben. In Zeven gibt es Vorüberlegungen bspw. zur Einführung einer Quote für geförderten Wohnungsbau im Zuge von Neubauvorhaben und neuen Baugebieten sowie Gespräche mit potenziellen Investoren. In Tarmstedt soll bei der Entwicklung neuer Wohngebiete zukünftig das Thema der Preisgünstigkeit mitgedacht werden.

Aber auch die Frage nach der **„Schaffung effektiver Umsetzungsstrukturen“** beschäftigt einige Gemeinden im Landkreis:

- In Sittensen wird überlegt, wie die Gemeinde den genossenschaftlichen Wohnungsbau fördern könnte. Diese Chance haben Fintel und Visselhövede: In Fintel hat ein Investor aus Schleswig-Holstein Interesse signalisiert, in Lauenbrück ein nennenswertes Kontingent an bezahlbaren Wohnungen im Rahmen des genossenschaftlichen Wohnungsbaus zu errichten. Im Baugebiet Zollkiferstraße-Ost in Visselhövede könnte eine private Wohnungsgenossenschaft entstehen, die bezahlbaren Wohnraum nach Kriterien des sozialen Wohnungsbaus errichtet.

Exkurs: Gründung einer privaten Genossenschaft:

- Wie in Fintel ist auch in Visselhövede ein Investor, ein privater Bauprojektentwickler aus Schleswig-Holstein, die treibende Kraft in der Gründung einer privaten Genossenschaft, vielleicht sogar derselbe. Dieser definiert seine Zielgruppe für die Genossenschaftsgründung u.a. als (ältere) Eigentümer von Wohnimmobilien, die einem Wohnungswechsel und dem genossenschaftlichen Gedanken des Miteinanders in einer sozialen Gemeinschaft aufgeschlossen gegenüberstehen. Die Idee der privaten Genossenschaft bedeutet, dass die neuen Mitglieder diese Genossenschaft selbst führen und dazu geeignete Strukturen der Entscheidung, Führung und Mitbestimmung aufbauen müssen. Als Handreichung gibt es einen Leitfaden sowie den Kontakt zum Zentralverband der Konsumgenossenschaften. Der Bauprojektentwickler führt die Interessenten als Genossenschaft zusammen, organisiert gemeinsam die Gründung, errichtet das Wohngebäude, leistet die

Mitgliederbetreuung und organisiert Schulungen und vermarktet bei Interesse die Altimmobilien der neuen Genossenschaftsmitglieder. Die Schaffung öffentlich geförderter Wohnungen ist nicht per se im Konzept des Bauprojektentwicklers vorgesehen, sondern projektbezogen an einigen Standorten realisiert worden. Möglicherweise spielt die jeweilige Zusammensetzung der Interessentengruppe eine Rolle, ggf. auch die Einflussnahme der Kommune, ggf. hat der Bauprojektentwickler eine eigene Motivation.

- Die Genossenschaftsgründung – von externer Seite vorangetrieben – schafft Möglichkeiten für ein Bauprojekt zu bezahlbaren Preisen auch für Einkommensschwache, wenn die Gesamtfinanzierung dies zulässt. Die Höhe des gezahlten Baulandpreises dürfte dabei eine nicht unwesentliche Rolle spielen.
- Die private Genossenschaft kann aus gutachterlicher Sicht ein effektive Trägerstruktur für die Realisierung eines attraktiven Wohnbauprojektes mit öffentlicher Förderung sein, die in dem Quartiersumfeld, in dem es errichtet wird, zudem einen Leuchtturmcharakter durch die besondere Wohnform einnehmen kann. Sie ist aber in der Form, wie sie von dem privaten Bauprojektentwickler umgesetzt wird, nicht als effektive Umsetzungsstruktur für einen kontinuierlichen geförderten Wohnungsbau anzusehen, also als ein Instrument, das immer wieder eingesetzt werden kann. Denn dazu bedarf es einen privaten Bauprojektentwicklers, der nur vor Ort investiert.

7.4.2 Unterstützungsbedarfe der Gemeinden

Die Unterstützungsbedarfe in den Gemeinden erschlossen sich aus den Fokusgesprächen, die InWIS mit allen kreisangehörigen Gemeinden führte und von einigen Gesprächspartnern konkret formuliert wurden. Sie beziehen sich auf alle Handlungsschwerpunkte in der kommunalen Steuerung in der Wohnraumversorgung für bestimmte Zielgruppen, zum Beispiel einkommensschwache Haushalte.

Wie dem Bindungsverlust entgegenwirken oder ihn kompensieren?

Für Kommunen, in denen in den nächsten Jahren größere Kontingente an Wohnungsbindungen entfallen, stellt sich zunächst die Frage nach Handlungsmöglichkeiten, diesem Prozess entgegenzuwirken und tätig zu werden, „bevor es zu spät ist“.

Darüber hinaus wird gelegentlich von den Gemeinden das Instrument der Anmietung von Wohnraum im Rahmen der Versorgung von Flüchtlingen praktiziert. Andere Handlungsansätze und solche mit einem breiteren Wirkungsgrad sind jedoch nicht bekannt.

Welche städtebaulichen Instrumente bieten sich an, um geförderten Neubau zu fördern?

Das Baugesetzbuch bietet zahlreiche Instrumente für den Planungsträger, die bundesweit in Verbindung mit der Schaffung von gefördertem Wohnraum von Kommunen gezielt eingesetzt werden, um u.a. geförderten Wohnungsbau zu praktizieren. Es betrifft Festsetzungen im BPlan nach § 9 BauGB, den städtebaulichen Vertrag nach § 11 BauGB, den Vorhaben- und Erschließungsplan nach § 12 BauGB, die einvernehmliche Umlegung nach §§ 45 BauGB usw. Um die jeweils situationsgebunden passenden Instrumente auszuwählen und rechtssicher anzuwenden, fehlt es in kleineren Gemeinden häufig an Know-how und personellen Ressourcen. Erfahrungswissen liegt vielfach nicht vor und kann nur aufwändig eingebunden werden. Die Aufgabenbereiche des zuständigen Bau- oder Planungsamtes sind häufig so umfangreich, dass die Mitarbeitenden wenig Zeit aufbringen können, sich proaktiv in neue Rechtsinstrumente und die dazugehörige Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte einzuarbeiten, um sicherzustellen, dass ein Vertrag nicht ausgehört und gegen einen BPlan nicht erfolgreich geklagt werden kann. Es bedarf zudem häufig des gut abgewogenen politischen Beschlusses des Gemeinderates, die Verwaltung zu beauftragen, neue Wege zu gehen und bislang nicht praktizierte städtebauliche Instrumente zu prüfen und einzusetzen.

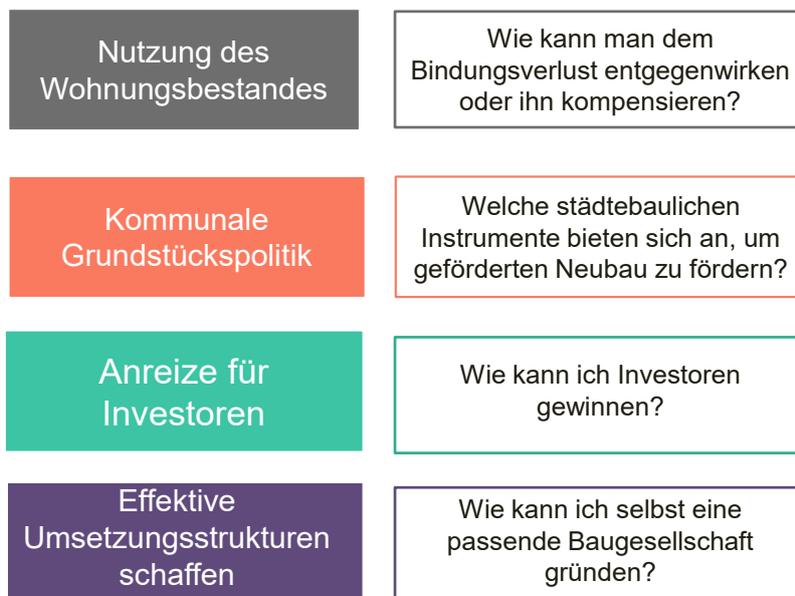
Wie kann die Gemeinde Investoren für den geförderten Wohnungsbau gewinnen?

Diese Frage treibt alle Gemeinden um, die aktuell keinen Investor mit Interesse an der Errichtung geförderter Wohnungen aufweisen können, also die Mehrheit. Mögliche Anreizinstrumente wie eine Grundstückspreisvergünstigung oder ein Förderprogramm verpuffen, wenn unklar ist, an wen es gezielt adressiert werden kann und wo ein Investor zu suchen wäre.

Wie kann die Gemeinde eine geeignete Baugesellschaft gründen?

Fehlende Investoren in Kombination mit Unsicherheiten in der Auswahl und Anwendung geeigneter städtebaulicher Instrumente münden schließlich in den Gedanken, als Gemeinde ggf. selbst eine passende Baugesellschaft zu gründen. Während manche Kommunalpolitiker in der Frage zum Teil recht mutig den Plan fassen, eine kommunales Wohnungsunternehmen oder eine eigene Baugesellschaft zu gründen, sind die Kommunalverwaltungen verhaltener optimistisch, dieses Vorhaben umsetzen zu können und zu wollen, denn es entsteht schnell die Erkenntnis, dass damit „ein dickes Brett zu bohren ist“, mit vorab schlecht zu kalkulierenden Erfolgen sowie Folgen für die Arbeitsbelastung der Verwaltung und Risiken für die Gemeinde. Im Landkreis Rotenburg (Wümme) ist die o.g. Fragestellung angesichts fehlender Handlungsalternativen und ggf. einzelner guter Vorbilder aus anderen Landkreisen bereits bei einigen Kommunen angekommen.

Abbildung 40: Unterstützungsbedarfe in den Gemeinden



Quelle: InWIS 2022, eigene Darstellung

7.5. Handlungsempfehlungen an den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Da die Handlungsmöglichkeiten der zahlreichen kleinen und mittleren Gemeinden im Landkreis Rotenburg (Wümme) trotz eines im Baugesetzbuch breit angelegten Instrumentenbalkens aufgrund der geringen personellen Ressourcen und Anwendungswissen in den zuständigen Ämtern eingeschränkt sind und sich viele Gemeinden in einer ähnlichen Ausgangslage bzgl. der Handlungsbedarfe im geförderten Wohnungsbau befinden, liegt es nahe, auch Handlungsempfehlungen an den Landkreis zu richten, um kreisweit verbesserte Voraussetzungen für eine gesicherte Wohnraumversorgung einkommensschwacher Haushalte zu erzielen.

Noch einmal ist an den im vorliegenden Wohnraumversorgungskonzept festgestellten hohen Wohnungsbedarf in der Schaffung zusätzlicher Wohnbindungen für über 300 Wohnungen bis zum Jahr 2030 zu erinnern.

Der hohe Handlungsbedarf trifft auf einen hohen Unterstützungsbedarf, aber differenzierte Rahmenbedingungen in den jeweiligen Gemeinden. Diese Ausgangssituation ist Grundlage für die Empfehlung an den Landkreis Rotenburg (Wümme), über seine bisherigen Aufgaben und Engagement hinaus eine zentrale Rolle in der Schaffung von öffentlich geförderten Wohnungen einzunehmen.

Die nachfolgenden Empfehlungen sind in engem Zusammenhang mit dem vorherigen Kapitel zu den Unterstützungsbedarfen in den Gemeinden zu betrachten und entsprechend der Herausforderungen im kommunalen Handeln gegliedert:

7.5.1 Wie dem Bindungsverlust entgegenwirken oder ihn kompensieren?

Die o.g. Fragestellung zielt auf die Instrumente im Handlungsschwerpunkt „Nutzung des Wohnungsbestandes“. Hierzu können folgende Empfehlungen zur Gewinnung zusätzlicher Bindungen im Bestand gegeben werden:

Strategien ausloten für die Verlängerung von Bindungen im Bestand

Es sollten die Chancen für die Verlängerung von demnächst auslaufenden Wohnungsbindungen in Einzelgesprächen mit den jeweiligen Eigentümern ausgelotet und dafür geworben werden, indem die Bedarfslagen dargelegt und finanzielle Anreize für eine Verlängerung geboten werden. Die Gespräche bieten sich dort an, wo in einer Kommune eine nennenswerte Anzahl an Wohnungen im Eigentum eines Anbieters in den kommenden Jahren aus der Bindung entfallen werden. Ein erster gemeinsamer Schritt von Gemeinde und Kreisverwaltung wäre die **gezielte Ansprache der in Frage kommenden Eigentümer** in Verbindung mit einer **Beratung über die Fördermöglichkeiten** des Landes und des Kreises sowie das Ausloten von Interesse und Möglichkeiten, Bindungen im Bestand zu verlängern oder an anderer Stelle zu gewähren. Zusätzlich zu den Fördermöglichkeiten des Landes (Modernisierungsförderung, mittelbare Belegung, Ankauf von Bindungen), die als hochschwellig und eher für professionelle Anbieter geeignet einzustufen sind, sollte in Abhängigkeit von der grundsätzlichen Bereitschaft der Wohnungsvermieter geprüft und in Erwägung gezogen werden, das **bestehende Förderprogramm des Kreises** um die Möglichkeit des **Ankaufs von Mietpreis- und Belegungsrechten zu erweitern**.

Dieselbe Handlungsstrategie und Instrumenteneinsatz ist auch in den Gemeinden erstrebenswert, in denen institutionelle Wohnungseigentümer ansässig sind und / oder einen nennenswerten Wohnungsbestand bewirtschaften, der für die Gewinnung von erstmaligen Bindungen im Bestand in Frage käme. Der Landkreis könnte in den kreisangehörigen Gemeinden und beim Gutachterausschuss für Grundstückswerte Informationen zu solchen Anbietern erfragen und zugleich bei den im Rahmen des Wohnraumversorgungskonzeptes kontaktierten Anbietern wie der Wohnungsbau-Genossenschaft Rotenburg (Wümme) eG und den Rotenburger Werke abfragen, wieviel Bestände sie in welchen Gemeinden besitzen. Somit lägen Informationen vor, an welcher Stelle sich eine gezielte Ansprache der Eigentümer anbieten würde.

Beispielhaft wurde in einigen Gemeinden des Kreises Bergstraße in Südhessen das Instrument der **Anmietung von Wohnraum** eingesetzt, um Wohnraum für Haushalte mit Zugangsproblemen zum Wohnungsmarkt zu akquirieren. Darunter fallen Menschen mit einer negativen Schufa-Auskunft, solche mit speziellen Anforderungen an eine Wohnung, wohnungslose Personen usw. Es wurden modellhafte Projekte erprobt und etabliert, die nennenswerte Erfolge erzielen, etwa in Bensheim, Lampertheim¹⁷, Lorsch, Viernheim¹⁸. Die Gemeinden profitierten von einer Initiative des Kreises, Handlungsmöglichkeiten auf kommunaler Ebene zu suchen und zu erproben, von einer Beratung und einer Anschubfinanzierung durch den Kreis, die die notwendigen Personalressourcen weitgehend deckte. Dem Landkreis Rotenburg (Wümme) wäre ein Prüfauftrag zu empfehlen, ob solche Projekte auch für seine kreisangehörigen Gemeinden in Frage kämen und von ihm unterstützt werden könnten.

¹⁷ Mehr Informationen unter: <https://www.lampertheim.de/de/bauen-umwelt/foerderprogramme/foerderprogramme-clevermieter.php>

¹⁸ Mehr Informationen unter: <https://www.viernheim.de/artikel/detail/News/aktion-vermiete-doch-an-die-stadt.html>

7.5.2 Welche städtebaulichen Instrumente bieten sich an, um geförderten Neubau zu fördern?

Um die in den Gemeinden bestehenden Fragen zur Eignung von städtebaulichen Instrumenten zur Aktivierung von Wohnbauflächen und Schaffung von Wohnungsbindungen zu beantworten und den Einsatz der Instrumente auf breitere Fachkenntnisse aufzubauen, ist dem Landkreis die Organisation von mind. zwei **Planerseminaren für die Zielgruppe der Mitarbeitenden** aus den Bau- und Planungsämtern zu empfehlen. Ein ausgewiesener Fachreferent sollte die relevanten Instrumente vorstellen, Vor- und Nachteile sowie rechtliche und organisatorische Anforderungen benennen und die Fragen der Teilnehmenden beantworten. Die Planerseminare sollten darstellen, welche städtebaulichen Instrumente in welchen Ausgangssituationen für die Förderung des bezahlbaren Wohnens geeignet sind. Die Inhalte werden dokumentiert und allen Interessierten für die weitere Arbeit vor Ort zur Verfügung gestellt. Vorteile der Seminare sind die vor-Ort-Bezogenheit des Veranstaltungsortes (kurze Wege als Anreiz für Interessierte aus den Gemeindeverwaltungen) und der Themenstellungen.

7.5.3 Wie können Investoren für den geförderten Wohnungsbau gewonnen werden?

Diese Frage stellen sich, wie bereits dargelegt, etliche Kommunen im Landkreis, die gerne ein Projekt des geförderten Wohnungsbaus initiieren möchten. Es gilt für sie den Kreislauf zu unterbrechen, zu wenig geförderte bzw. bezahlbare Wohnungen für einkommensschwache Haushalte anbieten zu können, keine interessierten Investoren gewinnen zu können und daher keinen geförderten Wohnungsbau anstoßen zu können. Aus gutachterlicher Sicht bieten sich mehrere Instrumente bzw. Vorgehensweisen an.

Das vom Kreis implementierte Förderprogramm *Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Schaffung kleiner bezahlbarer Wohnungen* hat den gebundenen Wohnungsbestand im Kreisgebiet seit 2013 um rd. 50 Wohnungen erweitert. Angesichts der aufgezeigten, großen Herausforderung in der Schaffung zusätzlicher rd. 300 Wohnungsbindungen bis 2030 ist dem Kreis zu empfehlen, zu prüfen, inwieweit das Förderprogramm zukünftig einen stärkeren Impuls für den geförderten Wohnungs(aus-)bau bieten kann. Dazu wäre das **Förderprogramm zu evaluieren und ggf. passend nachjustieren**. Hierbei könnte die Einbeziehung von Erfahrungen der Bauämter und der größeren Wohnungsanbieter im Landkreis im Umgang mit dem Programm hilfreich sein. Insbesondere ist die Erfahrung mit der Fördervoraussetzung, dass kreisangehörige Kommunen und/oder ihre Mitgliedsgemeinden Bauherren sein müssen, auszuwerten.

Des Weiteren ist dem Landkreis Rotenburg (Wümme) anzuraten, das nachjustierte Förderprogramm **offensiv zu bewerben**, bei den Gemeinden wie auch bei Finanzierungsinstituten und professionellen Wohnungsanbietern in der Region, durch ein gezieltes Informationsschreiben, aber auch durch einen Flyer, der an interessierte Investoren verteilt werden kann.

Für die gezielte Suche und Ansprache von Investoren im geförderten Wohnungsbau bieten sich verschiedene Vorgehensweisen an. Zum einen sind **Bau- und Immobilienmessen** eine gute Gelegenheit, sich als Landkreis mit Wohnbedarfen und Grundstückspotenzialen einer interessierten Bauträger- und Wohnungswirtschaft zu präsentieren, Kontakte zu gewinnen und auszubauen. Ggf. bietet sich hierzu eine Zusammenarbeit mit den örtlichen Baufinanzierungsinstituten an, um die passenden Messen, etwa in Hamburg, Bremen, Niedersachsen oder Schleswig-Holstein, auszuwählen und sich dort mit einem eigenen Stand zu präsentieren. Auf sich aufmerksam machen würde auch eine eigene, kreisweite Immobilienmesse, die gemeinsam mit den Gemeinden, den Baufinanzierern, Bauträgern, der Kreishandwerkerschaft und weiteren Akteuren aus der Region aus der Taufe gehoben werden könnte und mit der sich der Landkreis als aufgeschlossener und impulsiver Wohnstandort den Besuchern präsentieren würde.

Auch die **gezielte Einzelansprache** von bereits im Landkreis tätigen Investoren bezüglich einer Ausweitung ihres Engagements auf andere Kommunen oder auf den geförderten Wohnungsbau an gebündelter Stelle innerhalb des Kreises würde sich anbieten.

7.5.4 Wie kann eine kommunale / kreisweite Baugesellschaft gegründet werden?

Viele Gemeinden, Kreise und Städte in Nord- und Westdeutschland wägen die vorhandenen Steuerungsinstrumente zur Schaffung bezahlbaren Wohnraums ab, nicht wenige gründen zurzeit eigene Gesellschaften. Beispielhaft sind:

- Landkreis Harburg – Gründung einer Wohnungsgesellschaft durch kreisangehörige Gemeinden, Landkreis und Sparkasse Harburg-Buxtehude mit Bauprogramm für 1.000 Wohnungen
- Stadt Osnabrück, durch Bürgerentscheid wurde eigene städtische WBG gegründet
- Hase-Wohnbau GmbH in Bersenbrück, Landkreis Osnabrück
- Gründung der LWB Lingener Wohnbau eG mit Beteiligung der Stadt, Volksbank, Hospital und Christophorus-Werk
- Wohnungsbaugenossenschaft Hasetal eG in Herzlake und Haselünne, Landkreis Emsland
- „Willkommen in Sögel eG“ in Sögel, Landkreis Emsland

Die Gründungsüberlegungen und -aktivitäten sind so zahlreich, dass der Verband der Wohnungswirtschaft Norddeutschland einen Leitfaden zur Gründung von kommunalen Wohnungsgesellschaften herausgebracht hat.¹⁹ Er nennt Voraussetzungen für die Wirtschaftlichkeit und warnt davor, zu blauäugig an eine Gründung heranzugehen.

Für die kreisangehörigen Gemeinden ist es jeweils eine große Herausforderung, sich das erforderliche Know-How anzueignen, um eine gut basierte Pro- und Contra-Diskussion zu führen und ein geeignetes Vorgehen zu wählen und umzusetzen. Dem Landkreis kann in dem Zusammenhang eine zentrale Rolle zukommen. Daher sind dem Landkreis folgende **zwei Prüfaufträge** anzuraten:

Die **Einrichtung einer kreisweiten Koordinierungsstelle** für den geförderten Wohnungsbau, die zugleich auch eine Gründungsberatung, ggf. in Zusammenarbeit mit dem Verband der Wohnungswirtschaft, leisten kann, indem sie ihren guten Überblick über erfolgreiche Praxisbeispiele in die Beratung der interessierten Gemeinden einfließen lässt und hilfreiche Kontakte zu Juristen, Wirtschaftsprüfer, Verbänden usw. vermittelt. Die vorrangigen Aufgaben einer Koordinierungsstelle wären die individuelle Beratung in den Gemeinden zur Stärkung des geförderten Wohnungsbaus sowie ggf. zur Gründung eines eigenen Wohnungsunternehmens / Genossenschaft, die Evaluierung des kreisweiten Förderprogramms, die Investorenberatung zu den kreisweiten und Landesförderprogramm.

Die Gründung einer kreisweiten Wohnungsgesellschaft als neuer Akteur mit öffentlichem Auftrag, die für die Sicherstellung einer angemessenen Wohnraumversorgung einkommenschwacher Haushalte sorgt. Sie agiert im Auftrag der Kommunen, die vor Ort geeignete Grundstücke für den geförderten Wohnungsbau bereitstellen und das Baurecht schaffen. Die Aufgabenstellung der Wohnungsgesellschaft umfasst:

- Die Sicherstellung der Wohnraumversorgung breiter Schichten der Bevölkerung, vor allem durch den Bau von geförderten Singlewohnungen, die Errichtung von geförderten, barrierefreien und altengerechten Wohnungen,
- Die Errichtung von Gemeinbedarfseinrichtungen wie Kindergärten, Begegnungszentren, Spiel- und Sportplätze, Schulen usw.,
- ggf. der Ankauf von Problemimmobilien sowie deren Entwicklung und ggf. Wiederveräußerung,
- der Erwerb von Schlüsselimmobilien für die gemeindliche Entwicklung,
- der Grundstückserwerb und die zweckgebundene Grundstücksbevorratung
- der Know-how-Transfer für die Gründung kommunaler Wohnungsunternehmen wie bspw. Genossenschaften

¹⁹ Leitfaden verfügbar unter https://vdw-online.de/wp-content/uploads/2021/03/2021-01-magazin_Gruendung-Wohngesell.pdf

Gemeinsam mit den kreisangehörigen Gemeinden ist auf Kreisebene zu klären, wie die Kommunen in die Gesellschaft eingebunden werden, welche Mitbestimmungsrechte und Pflichten sie haben und wie die konkrete Umsetzungspraxis in den Gemeinden organisiert werden soll. Gesellschafter sollten die kreisangehörigen Gemeinden sowie der Landkreis sein, ggf. unter Einbindung weiterer Wohnungsmarktakeure aus dem Kreis (Baufinanzierungsinstitute, Träger der freien Wohlfahrtspflege usw.). Eine Machbarkeitsstudie sollte auf Grundlage der Interessen und Potenziale der Beteiligten die Eckpunkte einer geeigneten Gesellschaftsform (Rechtsform/Kooperationsform, Rechtsbeziehungen Gesellschaft zu Gesellschafter, Beteiligungsverhältnisse, zentrale rechtliche und wirtschaftliche Bausteine) sowie zentrale Umsetzungsschritte aufzeigen.

8. Fazit

Das vorliegende Wohnraumversorgungskonzept soll als Orientierungsrahmen für die künftige Wohnungsmarktentwicklung im Landkreis Rotenburg (Wümme) dienen. Es benennt in quantitativer und qualitativer Hinsicht die Herausforderungen einer zukunftsgerichteten Wohnungspolitik für die Gemeinden und die Kreisentwicklung. Zielsetzung des Konzeptes ist es, die zentralen Rahmenbedingungen auf dem Wohnungsmarkt zu beleuchten, die wesentlichen Handlungsbedarfe abzuleiten und geeignete Handlungsinstrumente sowie -empfehlungen zu skizzieren.

Die Situationsanalyse hat gezeigt, dass sich die Ausgangssituation am Wohnungsmarkt regional betrachtet deutlich unterscheidet. Bedingt durch die Lage zwischen den beiden prosperierenden Metropolen Hamburg und Bremen befinden sich die Gemeinden in der Mitte des Landkreises in einer noch länger anhaltenden Phase des Einwohnerwachstums, die zu einer erheblichen Zunahme der Wohnungsnachfrage und spürbaren Engpässen am Wohnungsmarkt geführt hat. Die Kommunen im nördlichen und südlichen Rand des Kreisgebietes haben dagegen eine stabile bis rückläufige Einwohnerentwicklung und weniger Impulse für den Wohnungsmarkt zu verzeichnen. Sie haben rechnerisch betrachtet genug Wohnraum zur Verfügung, es sind jedoch nicht immer die bedarfsgerechten Wohnqualitäten wie zum Beispiel kleinere Wohnflächen zu günstigen Mietpreisen für Singlehaushalte und Barrierefreiheit für die Zielgruppe der Seniorenhaushalte vorhanden. Als dritte Gruppe lassen sich Gemeinden unterscheiden, die nicht nur einen qualitativ, sondern auch quantitativ zu bemessenden Wohnungsbedarf in einigen abgegrenzten Marktsegmenten aufweisen.

Zukünftig wird sich die Altersstruktur im Landkreis deutlich verändern, was sich auch in veränderten Anforderungen an Wohnungen zeigen wird. Altengerechte Wohnungen werden genauso wie das Thema des Generationenwechsels im Eigenheimbestand an Bedeutung gewinnen. Gleichzeitig gilt es, auch die einkommensschwachen Haushalte weiterhin mit bedarfsgerechtem Wohnraum zu versorgen. Dies gestaltet sich als eine besondere Herausforderung, da der jetzige, bereits äußerst geringe Bestand an geförderten Wohnungen bis 2030 fast nahezu abschmelzen wird.

Damit die Gemeinden auch für die kommenden Jahre gute Wohnqualitäten und ausreichend Wohnraum für die zahlreichen Zielgruppen am Wohnungsmarkt bereitstellen können, insbesondere auch für einkommensschwache Haushalte, ist ein zielgerichtetes Handeln zum Abbau von Versorgungs- und Angebotsengpässen am Wohnungsmarkt und die Schaffung nachhaltiger Qualitäten im Wohnen notwendig. Dies gilt sowohl für Kommunen mit noch wachsender als auch mit rückläufiger Einwohner- und Nachfrageentwicklung.

Die Herausforderungen, die im Rahmen des Konzeptes aufgezeigt wurden, münden letztendlich in vier Handlungsfelder, die in der zukünftigen Wohnungsmarktsteuerung von Bedeutung sein werden. Für das Handlungsfelder der Sicherstellung einer bedarfsgerechten Wohnraumversorgung für Einkommensschwache wurde der den Kommunen zur Verfügung stehende Instrumentenkoffer aufgezeigt und jedes Instrument oder jede Strategie mit ihren Vor- und Nachteilen dargestellt. Auf der Basis kann jede Kommune eine Vorauswahl der für sie infrage kommenden Instrumente treffen. Die vorgeschlagenen Instrumente sind daher als Anregung zu verstehen. Je nach Bedarf sollte von den Kommunen im Einzelfall überprüft werden, welche dieser Maßnahmen für sie passgenau sein können. Darüber hinaus wurden die derzeitigen Aktivitäten der Gemeinden, aber auch ihre Unterstützungsbedarfe in der Schaffung und dem Erhalt geförderten Wohnraums

aufgezeigt. Dadurch soll ein besseres Verständnis für die Handlungsmöglichkeiten in den Kommunen und für die Möglichkeiten oder Notwendigkeit gezielter Hilfen geschaffen werden. Abschließend werden die gemeindeübergreifenden Unterstützungsbedarfe an den Landkreis als übergeordnet planenden und am regionalen Wohnungsmarkt agierenden Akteur adressiert und geeignete Handlungsempfehlungen formuliert, die wesentlich dazu beitragen können, eine angemessene Wohnraumversorgung für breite Bevölkerungsschichten zu sichern und die Region als attraktiven Wohnstandort weiterzuentwickeln.

9. Literaturverzeichnis

- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2013): Arbeitshilfe zur Bestimmung der angemessenen Aufwendungen der Unterkunft im Rahmen kommunaler Satzungen. Bearbeitet durch Analyse & Konzepte Beratungsgesellschaft für Wohnen, Immobilien, Stadtentwicklung mbH
- Europäische Kommission (Hrsg.) (2005): Messung der Fortschritte auf dem Weg zu einem nachhaltigeren Europa. Indikatoren für nachhaltige Entwicklung für die Europäische Union.
- Flecken Ottersberg für die ILE-Region „GesundRegion Wümme-Wieste-Niederung (Hrsg.) (2013): Regionales Entwicklungskonzept GesundRegion Wümme-Wieste-Niederung. Bearbeitet durch die Büros mensch und region sowie Consultants Sell-Greiser GmbH & Co. KG
- GdW Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen e.V. (Hrsg.) (2018): Studie Wohntrends 2035, Berlin.
- Gemeinde Selsingen (Hrsg.) (2017): Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK). Gemeinde Selsingen und Gebiet „Selsingen Mitte“. Bearbeitet durch DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft GmbH
- Gemeinde Sottrum (Hrsg.) (2021): Integriertes Gemeindeentwicklungskonzept „Sottrum 2020“. Bearbeitet durch plan zwei Stadtplanung und Architektur, Hannover
- Gutachterausschuss für Grundstückswerte Otterndorf. (2022): Grundstücksmarktbericht 2021. Niedersachsen.
- Landkreis Rotenburg (Wümme) (Hrsg.) (2020): Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Rotenburg (Wümme). Rotenburg (Wümme)
- Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz des Landes Niedersachsen (Hrsg.) (2019): Wohnbauland nachhaltig entwickeln! Praxishinweise für niedersächsische Städte und Gemeinde. Hannover
- NBank (2021): Wohnungsmarktbeobachtung 2021. Langfassung. Heute und in Zukunft Wohnen gestalten. Perspektiven für Niedersachsen bis 2040. Investitions- und Förderbank Niedersachsen – NBank. Hannover
- NBank (2019): Wohnungsmarktbeobachtung 2019. Zukunftsfähige Wohnungsmärkte. Perspektiven für Niedersachsen bis 2040. Investitions- und Förderbank Niedersachsen – NBank. Hannover
- Regio Kontext (2013): Studie: Strategien für bezahlbares Wohnen in der Stadt
- Samtgemeinde Zeven für die Region Börde Oste-Wörpe (Fortschreibung des Integrierten Ländlichen Entwicklungskonzeptes (ILEK) der Region Börde Oste-Wörpe 2014-2020. Konzept der Samtgemeinden Selsingen, Sittensen, Tarmstedt und Zeven. Bearbeitet durch Grontmij GmbH, Bremen
- Stadt Bremervörde (Hrsg.) (2015): Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept: Fortschreibung (Entwurf). Bearbeitet durch cappel+kranzhoff Stadtentwicklung und Planung GmbH
- Stadt Rotenburg (Wümme) (Hrsg.) (in Erarbeitung): Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für die Kernstadt. In Erarbeitung durch Arbeitsgemeinschaft plan-werkStadt, Bremen
- Stadt Zeven (Hrsg.) (2019): Ergänzende Fortschreibung des Integrierten Städtischen Entwicklungs- und Wachstumskonzeptes der Stadt Zeven (ISEK): Stadtumbau „Auf der Worth“. Bearbeitet durch cappel+kranzhoff Stadtentwicklung und Planung GmbH

10. Anhang: Kommunalsteckbriefe

Die Steckbriefe fassen die Kernindikatoren der einzelnen Kommunen kompakt zusammen. Dazu gehören u.a. statistische Daten zur Ausgangssituation der Städte und (Samt-) Gemeinden sowie die Darstellung der prognostizierten Entwicklung. Neben einer Übersicht über die Wohnraumbedarfe werden auch die qualitativen Bedarfe und Potenziale und Hemmnisse am Wohnungsmarkt dargestellt. Zusätzlich wird für jede Kommune auf die jeweilige Bedeutung der Handlungsfelder eingegangen und abschließend werden Ziele, Strategien und Maßnahmen der Kommunen dargestellt.

Hinweise zu den Datenquellen

Die Zahlen und Kennwerte in den Steckbriefen stammen weitestgehend von der NBank und dem Landkreis Rotenburg (Wümme), die genauen Quellenangaben sind in den Steckbriefen angegeben. Die Daten zu den Angebotspreisen basieren auf den ImmobilienScout24-Auswertungen der Jahre 2014 bis 2021 (in 2021 nur 1. und 2. Quartal). Über ImmobilienScout24 werden Angebote, die über eine Direktvermarktung („Unter der Hand“) durch die Eigentümer vermietet oder verkauft werden nicht abgebildet.

Datenquellen sind:

- NBank 2021: Basis-Indikatoren der KomWob Kommunalen Wohnungsmarktbeobachtung in Niedersachsen für die Kommunen des Landkreises Rotenburg (Wümme)
- Landkreis Rotenburg (Wümme)
- Grundstücksmarktbericht 2021: Gutachterausschuss für Grundstückswerte Ottendorf
- Wohnungsannoncenauswertung bei ImmobilienScout24 über den Zeitraum 2014 bis 2. Quartal 2021
- Zensus 2011
- Qualitative Informationen aus den Expertengesprächen mit kommunalen VertreterInnen und Wohnungsmarktakteuren aus dem Landkreis Rotenburg (Wümme)

Die in den Kommunalsteckbriefen dargestellten Potenziale und Hemmnisse, die jeweilige Bedeutung der Handlungsfelder sowie die Ziele, Strategien und Maßnahmen der Kommunen basieren auf den Fokusgesprächen mit Vertretern aus den jeweiligen Kommunen.

KOMMUNALSTECKBRIEF SAMTGEMEINDE BOTHEL

LAGE



Die Samtgemeinde BotHEL ist mit rd. 8.300 Einwohner die drittkleinste Gemeinde im Landkreis. Die Samtgemeinde setzt sich aus den Mitgliedsgemeinden BotHEL, Brockel, Hemsbünde, Hemsilgen, Kirchwalsede und Westerwalsede zusammen. Die Gemeinde BotHEL zählt zu den Grundzentren im Landkreis, dort befindet sich auch der Verwaltungssitz der Samtgemeinde. Nördlich grenzt die Samtgemeinde an Scheeßel, Rotenburg und die Samtgemeinde Sottrum, südlich schließt sich Visselhövede an. Östlich sind die Stadt Schneverdingen und die Gemeinde Neuenkirchen (Landkreis Heidekreis) Nachbargemeinden, im Westen der Landkreis Verden. Über die Bundesstraßen 71 und 440 ist die Samtgemeinde an das Kreisgebiet angebunden.

SOZIODEMOGRAPHISCHE UND -ÖKONOMISCHE DATEN ^{1,2}

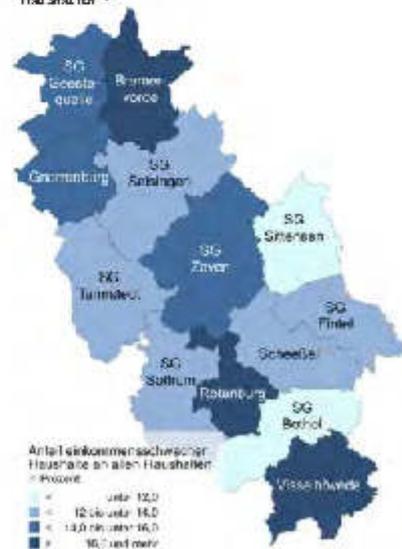


	KOMMUNE	LANDKREIS
Einwohnerzahl zum 31.12.2020	8.294	164.486
Einwohnerentwicklung 2013 - 2020 (In %)	1,9	2,0
Ø-jährliches Wanderungssaldo pro 1.000 Einwohner 2013 - 2020	4,5	4,8
Anteil unter 18-jähriger In 2020 (In %)	17,2	17,0
Anteil 18- bis unter 30-jähriger In 2020 (In %)	12,2	13,2
Anteil 30- bis unter 60-jähriger In 2020 (In %)	42,0	40,9
Anteil über 60-jähriger In 2020 (In %)	28,4	29,0
Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 2016 - 2020 (In % am Arbeitsort)	-4,1	7,8
Kaufkraft pro Haushalt (HH) und Jahr 2020	53.515	49.092

Einwohnerentwicklung ¹



Anteil einkommensschwacher Haushalte an allen Haushalten ^{3,4}



SOZIALE WOHNRAUMVERSORGUNG ^{1,2}



	KOMMUNE	LANDKREIS
5GB (1 Bedarfsgemeinschaften 2020 (Anteil an allen HH In %)	2,0	4,3
Anteil einkommensschwacher Haushalte (Anteil an allen HH In %)	11,5	15,3
Geförderte Mietwohnungen (MW) Dez. 2021	0	171
Anteil geförderte MW am gesamten Wohnungsbestand	0	0,2
Geförderte MW 2040 (Prognose ohne Neubau)	0	10

Quellenangabe:

1 WBIK 2021: Basis-Indikatoren KommWeb
WieDezicent für die Kommunen des LK RW

2 Landkreis Rotenburg (Wümme)

3 Wohnungsannoncensurvey bei immobilienScout24
über den Zeitraum 2019 bis 2. Quartal 2021

4 Zensus 2011

5 Grundfördermaßstabbericht 2021: Gutachterausschuss für Grund-
stoffökonomie BfE und öf

WOHNUNGSBESTAND^{1,3,4}



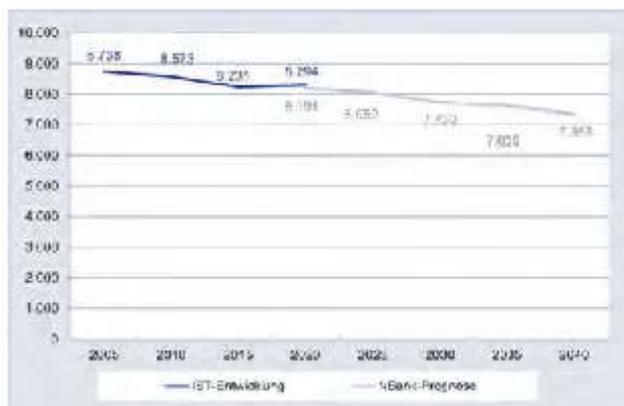
	KOMMUNE	LANDKREIS
Anzahl der Wohneinheiten (WE) 2020 ¹	3.860	78.322
Anteil der WE in Mehrfamilienhäusern (MFH) 2020 (In %) ¹	9,2	18,8
Ø Baufertigstellungen WE in Eigenheimen 2013 - 2020 (pro Jahr) ²	27	394
Ø Baufertigstellungen WE in MFH 2013 - 2020 (pro Jahr) ²	2	189
Anteil der WE in Gebäuden im Besitz von Privatpersonen (2011 In %) ³	87,8	84,1
Bauland mittlerer Preis inkl. Erschließungskosten 2020 (€/m ²) ⁴	80	60
Mittlerer Angebotspreis für Eigenheime 2014 - 2/2021 (In Euro) ³	240.194	228.024
Mittlerer Angebotspreis für MW 2014 - 2/2021 (In Euro/m ²) ³	5,78	6,47

PROGNOSE NBANK¹

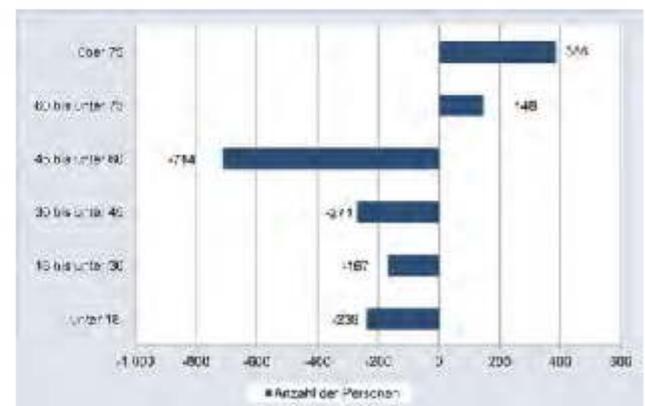


	KOMMUNE	LANDKREIS
Einwohnerzahl 2019	8.209	163.093
Einwohnerzahl 2040	7.353	148.415
Einwohnerentwicklung 2019 - 2040 In %	-10,4	-9,0
Entwicklung der unter 18-jährigen 2019 bis 2040 In %	-16,6	-11,1
Entwicklung der über 60-jährigen 2019 bis 2040 In %	23,2	15,2
Zahl Haushalte 2019	3.624	75.996
Zahl Haushalte 2040	3.384	70.595

IST-ENTWICKLUNG GGÜ. PROGNOSE KOMMUNE¹



ALTERSSPEZIFISCHE VERÄNDERUNGEN 2019 - 2040¹



Gutachterliche Einschätzung der Bevölkerungsprognose

- Die Bevölkerungsprognose der NBANK hat die Einwohnerentwicklung in Bothel unterschätzt. Die Bevölkerungszahl liegt derzeit mit Immerhin +103 Personen über dem Prognosewert. In 2018 bis 2020 konnte Bothel wieder einen Einwohnergewinn verbuchen. Die Annahmen der Prognose der NBANK, insb. zu den Wanderungen, führen aller Voraussicht nach zu einer Unterschätzung der demografischen Entwicklung im Kreisgebiet. Dies dürfte sich auch perspektivisch auf die Bevölkerungsprognose für Bothel auswirken. Die Einwohnerzahlen könnten zunächst noch stabil oder leicht wachsend sein, und danach dem prognostizierten Trend der Bevölkerungsabnahme auf Kreisebene folgen. Der Einwohnerrückgang könnte für Bothel jedoch ggf. geringer ausfallen als prognostiziert.
- In der Entwicklung der Altersklassen wird sich in Bothel in den nächsten 20 Jahren voraussichtlich eine Abnahme der Familienhaushalte vollziehen, während die Seniorenhaushalte noch erheblich zunehmen werden. Der sich fortsetzende demografische Wandel betrifft vor allem die Gruppe der älteren Personen ab 75 Jahren. Sie werden den Bedarf an altengerechten Wohnformen erhöhen. Zudem dürfte sich mit zunehmender Dynamik ein Generationenwechsel in den älteren Wohnquartieren vollziehen, der ein Angebot an gebrauchten Bestandseigenheimen entstehen lässt, das für die Wohneigentumsbildung junger Familien interessant sein dürfte.

QUALITATIVE BEDARFE UND NACHFRAGEPOTENZIALE

	KOMMUNE	LANDKREIS
Neubaubedarf WE in Eigenheimen 2019 - 2040 ¹	6	1.460
Neubaubedarf WE in MFH 2019 - 2040 ¹	15	1.014
Bedarf an preisgebundenen MW bis 2030	11 - 15	313
Angestrebter Anteil preisgebundener MW an allen WE	0,3 - 0,4	0,4



+ POTENZIALE

- Vorteilhafte Infrastruktur durch Funktion Bothels als Grundzentrum: u.a. drei Grundschulstandorte, eine Oberschule, gutes ärztliches Angebot
- Räumliche Nähe zu Rotenburg als Mittelzentrum und Kreisstadt mit sehr guter Infrastruktur
- Viel Ausbaupotenzial in un- oder untergenutzten Scheunen und Hofstellen für neue Wohnungen
- Vielseitige Erschließung von Förderprogrammen inkl. Werbung für die Modernisierung im Wohnungsbestand

- HEMMNISSE

- Restriktive Vorgaben der Raumordnungsplanung zum Umfang des Eigenbedarfs hemmen, in Verbindung mit fehlenden Möglichkeiten der Baulückenaktivierung, die Gemeinden in ihren wohnbaulichen Entwicklung u.U. in dem Maße, dass junge Einheimische abwandern müssen, um sich ein Haus zu bauen
- Fehlende baurechtliche Möglichkeiten, bestehende Hofstellen durch ein weiteres Wohnhaus der nachrückenden Generation zu erweitern
- Denkmalschutzaufgaben verteuern die Sanierung und den Umbau historischer Wohngebäude

HANDLUNGSFELDER

BEDEUTUNG DER HANDLUNGSFELDER

Schaffung eines vielfältigen Wohnungsangebotes	Zurzeit weniger bedeutsames Thema, da die überwiegende Nachfrage sich auf das freistehende Eigenheim konzentriert
Versorgung einkommensschwächerer Haushalte sichern	Zurzeit weniger bedeutsames Thema, da auch geringerer Anteil Einkommensschwächerer in der Bevölkerung vorherrscht
Begleitung des demografischen Wandels	Sehr wichtiges Handlungsfeld und ein aktuelles Diskussionsthema in den Gemeinden
Baulandmanagement	Sehr wichtiges Handlungsfeld, um die vorhandenen Bedarfe zu decken
Qualifizierung des Wohnungsbestandes	Zurzeit ein weniger bedeutsames Thema, denn hier sind bereits Förderprogramme erschlossen worden, die Anreize für private Investitionen bieten
Stärkung der Ortsteile und Quartiere für das Wohnen	Zurzeit ein weniger bedeutsames Thema, da kein so großer Handlungsbedarf vorhanden ist

ZIELE, STRATEGIEN UND MAßNAHMEN

Die Samtgemeinde Bothel ist Mitglied in dem Verbund Dorfentwicklung Wiedau-Walsede und in der LEADER-Region Hohe Heide, die eine strategische Weiterentwicklung der Ortschaften und Dörfer hin zu zukunftssicheren und attraktiven Orten verfolgen. In der Ortsteilentwicklung sind folgende Themen und Zielsetzungen von Bedeutung:

- In der Wohnbaulandentwicklung sind die Gemeinden aktiv im Ankauf von potenziellen Wohnbauflächen und der Entwicklung von neuen Bauplätzen, jeweils in Abhängigkeit von der Gemeindegröße. Hiermit sollen die Zielgruppen der Familien und jungen Haushalte angesprochen werden. Die Präferenz der Erwerber liegt nach wie vor beim freistehenden Eigenheim, allerdings aus Kostengründen bei kleineren Grundstücken als in früheren Jahren. In Westerwalsede, Brockel, Hemsbünde usw. sind kleinere Baugebiete in der Entwicklung, in Bothel eine etwas größere Fläche.
- Die Schaffung von Wohnalternativen im Alter ist ein aktuelles Thema, hier besteht großes Interesse an Investoren, die in zentraler Lage Angebote des betreuten oder des barrierefreien Wohnens durch den Bestandsumbau oder Neubau schaffen wollen, gerne auch in Verbindungen mit pflegerischen Betreuungsangeboten. Um die Nahmobilität auch in den Dörfern zu verbessern, wurde jüngst ein Anrufsammeltaxi eingerichtet.
- Für die Versorgung Einkommensschwächerer und aktuell auch von Flüchtlingen aus der Ukraine besteht ein noch aktivierbares Potenzial an vormals leerstehenden Wohnungen zu geringeren Mietpreisen, die von privater Hand angeboten werden.
- Die eingangs erwähnten Förderprogramme bieten für Privateigentümer Förderzugänge zur Gebäudesanierung, zur Anpassung von Hofräumen an zeitgemäßes Wohnen, Abriss und Ersatzneubau sowie Um- und Nachnutzung ortsbildprägender Gebäude, die bspw. dem Wohnzwecke dienen können.

KOMMUNALSTECKBRIEF STADT BREMERVÖRDE

LAGE



Bremer vörde ist die drittgrößte Stadt im Landkreis Rotenburg (Wümme) und zählt zu einem der drei Mittelzentren des Kreises. Die Stadt liegt im nördlichen Kreisgebiet und grenzt an die Landkreise Cuxhaven und Stade sowie an die kreisangehörige Samtgemeinde Seisingen im Süden. Westlich wird Bremer vörde von Gnarenburg und der Samtgemeinde Geestequelle umschlossen. Neben der Kernstadt Bremer vörde gibt es elf weitere Ortschaften im Stadtgebiet, der Großteil der Bevölkerung wohnt in der Kernstadt. Bremer vörde verfügt über einen Bahnhof mit Anbindung u.a. an die Strecke Buxtehude-Bremerhaven. Zudem ist die Stadt über die Bundesstraßen 71 und 74 an die Region angebunden, über die B74 lassen sich bspw. die Städte Stade und Osterholz-Scharmbeck erreichen. Mit dem Ausbau der A20 und A26 könnte Bremer vörde stark von der verbesserten Anbindung an Hamburg profitieren.

SOZIODEMOGRAPHISCHE UND -ÖKONOMISCHE DATEN ^{1,2}

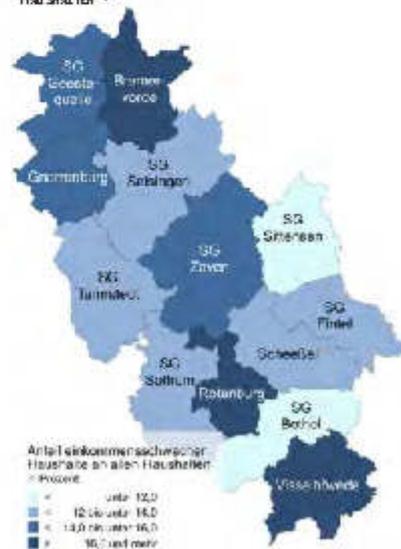


	KOMMUNE	LANDKREIS
Einwohnerzahl zum 31.12.2020	18.564	164.486
Einwohnerentwicklung 2013 - 2020 (In %)	-0,7	2,0
Ø-jährliches Wanderungssaldo pro 1.000 Einwohner 2013 - 2020	6,3	4,8
Anteil unter 18-Jähriger In 2020 (In %)	15,8	17,0
Anteil 18- bis unter 30-Jähriger In 2020 (In %)	12,8	13,2
Anteil 30- bis unter 60-Jähriger In 2020 (In %)	39,0	40,9
Anteil über 60-Jähriger In 2020 (In %)	32,4	29,0
Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 2016 - 2020 (In % am Arbeitsort)	1,6	7,8
Kaufkraft pro Haushalt (HH) und Jahr 2020	44.348	49.092

Einwohnerentwicklung ¹



Anteil einkommensschwacher Haushalte an allen Haushalten ^{3,4}



SOZIALE WOHNRAUMVERSORGUNG ^{1,2}



	KOMMUNE	LANDKREIS
5GB (I Bedarfsgem einrichtungen 2020 (Anteil an allen HH In %)	6,3	4,3
Anteil einkommensschwacher Haushalte (Anteil an allen HH In %)	18,8	15,3
Geförderte Mietwohnungen (MW) Dez. 2021	27	171
Anteil geförderte MW am gesamten Wohnungsbestand	0,3	0,2
Geförderte MW 2040 (Prognose ohne Neubau)	0	10

Quellenweise:

1. MIBank 2021: Basis-Indikatoren KommWeb

WieDezicent für die Kommunen des LK RW

2. Landkreis Rotenburg (Wümme)

3. Wohnungsannoncenentwicklung bei ImmobilienScout24 über den Zeitraum 2014 bis 2. Quartal 2021

4. Zensus 2011

5. Grundfördermaßstabbericht 2021: Gutachterausschuss für Grundförderwerke BfE und of

WOHNUNGSBESTAND^{1,3,4}



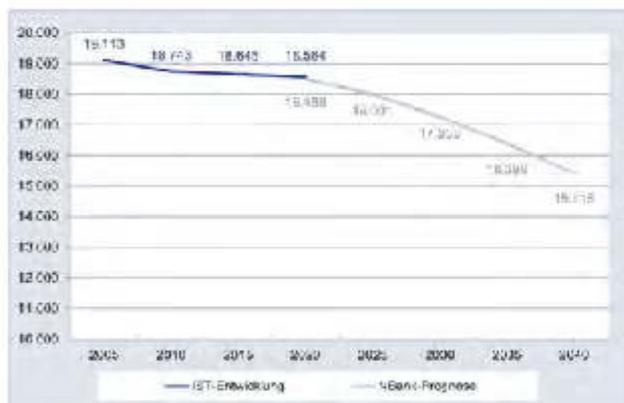
	KOMMUNE	LANDKREIS
Anzahl der Wohneinheiten (WE) 2020 ¹	9.110	78.322
Anteil der WE in Mehrfamilienhäusern (MFH) 2020 (In %) ²	25,5	18,8
Ø Baufertigstellungen WE in Eigenheimen 2013 - 2020 (pro Jahr) ³	33	394
Ø Baufertigstellungen WE in MFH 2013 - 2020 (pro Jahr) ³	18	189
Anteil der WE in Gebäuden im Besitz von Privatpersonen (2011 In %) ⁴	81,1	84,1
Bauland mittlerer Preis inkl. Erschließungskosten 2020 (€/m ²) ⁵	59	60
Mittlerer Angebotspreis für Eigenheime 2014 - 2/2021 (In Euro) ⁶	186.785	228.024
Mittlerer Angebotspreis für MW 2014 - 2/2021 (In Euro/m ²) ⁶	5,90	6,47

PROGNOSE NBANK¹

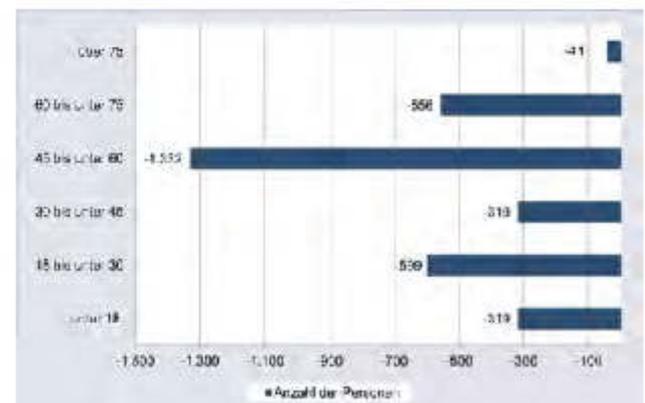


	KOMMUNE	LANDKREIS
Einwohnerzahl 2019	18.582	163.093
Einwohnerzahl 2040	15.415	148.415
Einwohnerentwicklung 2019 - 2040 In %	-17,0	-9,0
Entwicklung der unter 18-jährigen 2019 bis 2040 In %	-10,8	-11,1
Entwicklung der über 60-jährigen 2019 bis 2040 In %	-10,1	15,2
Zahl Haushalte 2019	9.387	75.996
Zahl Haushalte 2040	7.723	70.595

IST-ENTWICKLUNG GGÜ. PROGNOSE KOMMUNE¹



ALTERSSPEZIFISCHE VERÄNDERUNGEN 2019 - 2040¹



Gutachterliche Einschätzung der Bevölkerungsprognose

- Die Bevölkerungsprognose der NBANK hat den leichten Bevölkerungsrückgang der letzten Jahre in Bremervörde gut vorausgeschätzt; die Bevölkerungszahl liegt derzeit mit +66 Personen geringfügig über dem Prognosewert. Die Annahmen der Prognose der NBANK, insb. zu den Wanderungen, führen aller Voraussicht nach zu einer Unterschätzung der demografischen Entwicklung im Kreisgebiet. Dies kann sich auch perspektivisch auf die Bevölkerungsprognose für Bremervörde auswirken. Trotzdem kann unter den gegebenen Umständen davon ausgegangen werden, dass die Bevölkerung in Bremervörde auch zukünftig weiter abnehmen wird. Dieser Effekt könnte jedoch ggf. geringer ausfallen als prognostiziert.
- Bei der zukünftigen Entwicklung der Altersklassen zeigt sich in Bremervörde ein Rückgang in fast allen Altersklassen, wobei die Altersgruppe der über 75-jährigen nahezu stabil bleibt. Hier könnte sich eine positive Nachfrage einstellen, der den Bedarf an altengerechten Wohnformen erhöht.

QUALITATIVE BEDARFE UND NACHFRAGEPOTENZIALE

	KOMMUNE	LANDKREIS
Neubaubedarf WE in Eigenheimen 2019 - 2040 ¹	79	1.460
Neubaubedarf WE in MFH 2019 - 2040 ¹	27	1.014
Bedarf an preisgebundenen MW bis 2030	36 - 46	313
Angestrebter Anteil preisgebundener MW an allen WE	0,4 - 0,5	0,4



+ POTENZIALE

- Sehr gute schulische Infrastruktur mit Grund-, Haupt- und Realschulen, Gymnasium sowie Angebote der Berufsqualifizierung
- Sehr gute medizinische Infrastruktur inkl. einem Klinikum vor Ort
- Erfolgreiche Stadterneuerungsmaßnahmen zur Modernisierung von Bausubstanz und Wohnumfeld
- Klare strategische Ziele in der Stadtentwicklung sowie Monitoring der Umsetzung

- HEMMNISSE

- Fehlende Baulandausweisungen in vergangenen Jahren haben leichten Einwohnerrückgang herbeigeführt; hier wird jetzt gegengesteuert
- Hohes Wohnraumangebotspotenzial aus Baulücken, das allerdings durch eingeschränkte Verkaufsbereitschaft der Eigentümer nicht hinreichend aktiviert werden kann
- Fehlende Bauflächen für die Wohneigentumsbildung von (jungen) Familien

HANDLUNGSFELDER

BEDEUTUNG DER HANDLUNGSFELDER

Schaffung eines vielfältigen Wohnungsangebotes

Ein wichtiges Thema, hier wird bei Bauprojekten verstärkt darauf geachtet

Versorgung einkommensschwächerer Haushalte sichern

Wird zurzeit nicht vertiefend diskutiert, da der umfängliche Bestand der Hensel Immobilien-Verwaltungs GmbH noch etliche preisgünstige Wohnraumangebote bietet

Begleitung des demografischen Wandels

Ein relevantes Thema, hier werden in einem flächendeckenden Monitoring Eigenheimgebiete im Generationenwechsel identifiziert, Konkurrenz durch benachbarten Neubau soll vermieden werden

Baulandmanagement

Ein sehr wichtiges Thema, weshalb es im Rahmen des „Wohnbauflächenentwicklungskonzeptes“ ausgeweitet wurde

Qualifizierung des Wohnungsbestandes

Ein wichtiges Thema, hier wird die Erneuerung von Wohngebäuden und Wohnumfeld zum einen im Rahmen von diversen Förderprogrammen betrieben. Zum anderen ist die Hensel Immobilien-Verwaltungs GmbH als großer Bestandshalter vor Ort kontinuierlich in der Wohnraummodernisierung tätig

Stärkung der Ortsteile und Quartiere für das Wohnen

Das Thema wird u.a. von dem Verbund „Soziale Dorferneuerung“ MOHNI umgesetzt

ZIELE, STRATEGIEN UND MAßNAHMEN

Für die Zielformulierung wurde in Bremervörde aufbauend auf einem „Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept“ und einem „Wohnbauflächenentwicklungskonzept“ in einem kommunikativen Prozess ein „Zukunftsbild Bremervörde 2030“ erarbeitet. Zentrale Zielsetzungen und Maßnahmen im Wohnen sind demnach:

- Zur Optimierung der Baulandsituation: Hierzu zählt der kommunale Ankauf einer rd. 10 ha großen Fläche und deren Entwicklung u.a. als Wohnbaufläche wie auch die Mobilisierung von Flächen durch Innenentwicklung, Revitalisierung von Brachflächen und Nachverdichtung. Während in der Kernstadt derzeit viele Wohnungen im Mehrfamilienhausbau entstehen, soll der derzeitige Mangel an Bauflächen für den individuellen Wohnungsbau durch die Entwicklung der neuen großen Fläche abgebaut werden.
- Innenverdichtung: Die Nachverdichtung im Bestand sowie die Aktivierung von Baulücken wird gezielt gesteuert, durch ein Baulücken- und Leerstandskataster, die Anpassung von Bauleitplänen und die Mobilisierung von Potenzialflächen.
- Schaffung nachfrageorientierter Wohnraumangebote: Besonderes Augenmerk liegt auf Wohnformen wie altengerechte, barrierefreie Wohnungen in Zentrumsnähe, bezahlbare Wohnungen sowie generationenübergreifenden und gemeinschaftlichen Wohnprojekten. Auf einer innerstädtischen Gewerbebrache ist geplant, durch städtebauliche Verträge die Schaffung preisgedämpften Wohnraums festzulegen.
- Die energetische Modernisierung des Wohnungsbestands wird im Zusammenhang mit der Umsetzung von energetischen Quartierskonzepten teilraumbezogen im Ortsteil Hesedorf vorangetrieben, nachdem sie sich zuvor auf das Stadtquartier Engeo konzentrierte.

KOMMUNALSTECKBRIEF SAMTGEMEINDE FINTEL

LAGE



Die Samtgemeinde Fintel besteht aus den fünf Mitgliedsgemeinden Lauenbrück, Fintel, Helvesiek, Stenzen und Vahde. Die Verwaltung teilt sich auf die Rathäuser in Fintel und Lauenbrück auf, letztere zählt zu einem der Grundzentren im Kreisgebiet. Die Samtgemeinde liegt im östlichen Kreisgebiet und ist nach der Samtgemeinde Geestequelle die kleinste Gemeinde im Kreisgebiet. Umgeben wird die Samtgemeinde durch die kreisangehörige Gemeinde Scheeßel im Westen, die Samtgemeinde Sittensen im Norden sowie dem Heldekreis im Osten. Die Bundesstraße 75 führt durch die Samtgemeinde und schafft damit Anbindungen in Richtung A1 und der Stadt Rotenburg (Wümme). In der Gemeinde Lauenbrück bietet der Bahnhof als Haltepunkt des Metronoms Anbindung nach Hamburg-Rotenburg (Wümme)-Bremen.

SOZIODEMOGRAPHISCHE UND -ÖKONOMISCHE DATEN ^{1,2}

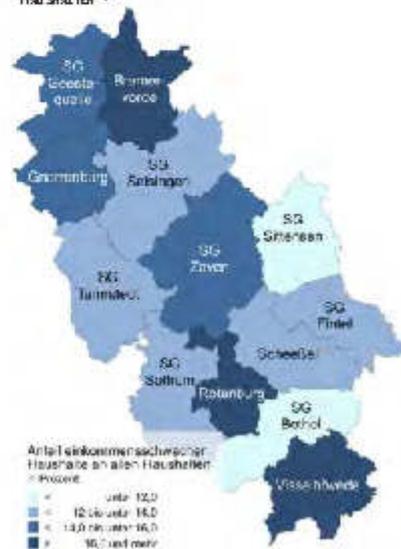


	KOMMUNE	LANDKREIS
Einwohnerzahl zum 31.12.2020	7.718	164.486
Einwohnerentwicklung 2013 - 2020 (In %)	5,3	2,0
Ø-jährliches Wanderungssaldo pro 1.000 Einwohner 2013 - 2020	10,9	4,8
Anteil unter 18-Jähriger In 2020 (In %)	17,1	17,0
Anteil 18- bis unter 30-Jähriger In 2020 (In %)	10,6	13,2
Anteil 30- bis unter 60-Jähriger In 2020 (In %)	41,6	40,9
Anteil über 60-Jähriger In 2020 (In %)	30,7	29,0
Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 2016 - 2020 (In % am Arbeitsort)	4,1	7,8
Kaufkraft pro Haushalt (HH) und Jahr 2020	50.287	49.092

Einwohnerentwicklung ¹



Anteil einkommensschwacher Haushalte an allen Haushalten ^{3,4}



SOZIALE WOHNRAUMVERSORGUNG ^{1,2}



	KOMMUNE	LANDKREIS
5GB (1 Bedarfsgemeinschaften 2020 (Anteil an allen HH In %)	2,7	4,3
Anteil einkommensschwacher Haushalte (Anteil an allen HH In %)	12,6	15,3
Geförderte Mietwohnungen (MW) Dez. 2021	0	171
Anteil geförderte MW am gesamten Wohnungsbestand	0	0,2
Geförderte MW 2040 (Prognose ohne Neubau)	0	10

Quellenweise:

1 WBank 2021: Basis-Indikatoren KommWeb
WieDezicent für die Kommunen des LK RW

2 Landkreis Rotenburg (Wümme)

3 Wohnungsannoncensurvey bei immobilienScout24
über den Zeitraum 2019 bis 2. Quartal 2021

4 Zensus 2011

5 Grundfördermaßstabbericht 2021: Gutachterausschuss für Grundförderwerke BfE und öf

WOHNUNGSBESTAND^{1,3,4}



	KOMMUNE	LANDKREIS
Anzahl der Wohneinheiten (WE) 2020 ¹	3.608	78.322
Anteil der WE in Mehrfamilienhäusern (MFH) 2020 (In %) ¹	9,9	18,8
Ø Baufertigstellungen WE in Eigenheimen 2013 - 2020 (pro Jahr) ²	24	394
Ø Baufertigstellungen WE in MFH 2013 - 2020 (pro Jahr) ²	5	189
Anteil der WE in Gebäuden im Besitz von Privatpersonen (2011 In %) ³	93,7	84,1
Bauland mittlerer Preis inkl. Erschließungskosten 2020 (€/m ²) ⁴	67	60
Mittlerer Angebotspreis für Eigenheime 2014 - 2/2021 (In Euro) ³	221.225	228.024
Mittlerer Angebotspreis für MW 2014 - 2/2021 (In Euro/m ²) ³	5,69	6,47

PROGNOSE NBANK¹

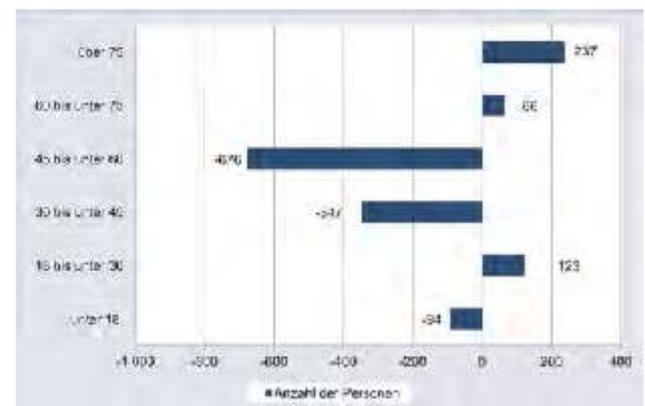


	KOMMUNE	LANDKREIS
Einwohnerzahl 2019	7.578	163.093
Einwohnerzahl 2040	6.887	148.415
Einwohnerentwicklung 2019 - 2040 In %	-9,1	-9,0
Entwicklung der unter 18-jährigen 2019 bis 2040 In %	-7,4	-11,1
Entwicklung der über 60-jährigen 2019 bis 2040 In %	13,3	15,2
Zahl Haushalte 2019	3.372	75.996
Zahl Haushalte 2040	3.211	70.595

IST-ENTWICKLUNG GGÜ. PROGNOSE KOMMUNE¹



ALTERSSPEZIFISCHE VERÄNDERUNGEN 2019 - 2040¹



Gutachterliche Einschätzung der Bevölkerungsprognose

- Die Bevölkerungsprognose der NBANK hat die Einwohnerentwicklung in Fintel unterschätzt. Die Bevölkerungszahl liegt derzeit mit immerhin +137 Personen über dem Prognosewert. In 2017 bis 2020 konnte Fintel wieder Einwohnergewinne verbuchen. Die Annahmen der Prognose der NBANK, insb. zu den Wanderungen, führen aller Voraussicht nach zu einer Unterschätzung der demografischen Entwicklung im Kreisgebiet. Dies dürfte sich auch perspektivisch auf die Bevölkerungsprognose für Fintel auswirken. Die Einwohnerzahlen könnten zunächst noch stabil oder leicht wachsend sein, und danach dem prognostizierten Trend der Bevölkerungsabnahme auf Kreisebene folgen. Der Einwohnerrückgang könnte für Fintel jedoch ggf. geringer ausfallen als prognostiziert.
- In der Entwicklung der Altersklassen wird sich in Fintel in den nächsten 20 Jahren voraussichtlich eine Abnahme der Familienhaushalte vollziehen, während die Seniorenhaushalte noch erheblich zunehmen werden. Der sich fortsetzende demografische Wandel betrifft vor allem die Gruppe der älteren Personen ab 75 Jahren. Sie werden den Bedarf an altengerechten Wohnformen erhöhen. Zudem dürfte sich mit zunehmender Dynamik ein Generationenwechsel in den älteren Wohnquartieren vollziehen, der ein Angebot an gebrauchten Bestandswohnungen entstehen lässt, das für die Wohnigentumsbildung junger Familien interessant sein dürfte. Außerdem ist ein Zuwachs bei jungen Haushalten unter 30 Jahren zu erwarten, die ein attraktives Wohnungsangebot - auch zur Miete - benötigen.

QUALITATIVE BEDARFE UND NACHFRAGEPOTENZIALE

	KOMMUNE	LANDKREIS
Neubaubedarf WE in Eigenheimen 2019 - 2040 ¹	102	1.460
Neubaubedarf WE in MFH 2019 - 2040 ¹	18	1.014
Bedarf an preisgebundenen MW bis 2030	12 - 14	313
Angestrebter Anteil preisgebundener MW an allen WE	0,3 - 0,4	0,4



+ POTENZIALE

- Eine zufriedenstellende Grundversorgung in Lauenbrück und in Fintel mit jeweiligen Nahversorgern, ärztlichem Angebot und einem guten Grundgerüst an familienbezogener Infrastruktur in Form von 6 Kindertagesstätten, 2 Grundschulen, darunter eine als Ganztagschule, sowie eine Oberschule
- Gute Verkehrsanbindung mit ÖPNV im Umfeld des Bahnhofs in Lauenbrück, von dort aus Anbindung an die Landeshauptstädte Hamburg und Bremen sowie an die Kreisstadt Rotenburg (Wümme)
- Gute Anbindung an die Bundesstraße B75 und von dort Anbindung Richtung Rotenburg (Wümme)
- Fintel als Tor zur Nordheide mit dem umfangreicher Freizeitinfrastruktur, darunter vor allem das „Eurostrand Ressort“ mit zahlreichen Ferienhäusern, See und Strand

- HEMMNISSE

- Kleinteilige Siedlungsstruktur mit insgesamt fünf Gemeinden, die vergleichsweise weit entfernt voneinander liegen, bei gleichzeitigem Sogeffekt der Geschäftszentren in angrenzenden Gemeinden. Dies hemmt den Aufbau einer differenzierten Nahversorgungsinfrastruktur

HANDLUNGSFELDER

BEDEUTUNG DER HANDLUNGSFELDER

Schaffung eines vielfältigen Wohnungsangebotes

Es ist ein Zukunftsthema, da sich die Struktur der Wohnungssuchenden zukünftig stärker differenzieren wird und gleichzeitig auf ein stark auf Eigenheime ausgerichtetes Wohnungsangebot trifft; vor allem wird auch ein Bedarf an kleineren Wohnungen zur Miete oder als Eigentumswohnung festgestellt.

Versorgung einkommensschwächerer Haushalte sichern

Ein weniger wichtiges Handlungsfeld, bei dem jedoch deutlich ist, dass das örtliche Angebot gering ist und ausschließlich von Privateigentümern offeriert wird.

Begleitung des demografischen Wandels

Ein derzeit noch nicht im Vordergrund stehendes Themenfeld, das aber im Zuge eines ggf. in Zukunft abklingenden Nachfragedrucks am Eigenheimmarkt wichtig sein wird, um potenziellen Leerstandsrisiken vorzubeugen.

Baulandmanagement

Das aktive Baulandmanagement ist ein vorrangiges Handlungsfeld, um Baugebiete für den individuellen Wohnungsbau zu entwickeln, das alle Mitgliedsgemeinden aktiv „bespielen“.

Qualifizierung des Wohnungsbestandes

Ein zurzeit untergeordnetes Thema, das jedoch im Zuge einer gemeindlichen Diskussion um Nachhaltigkeit und Klimaschutz an Bedeutung gewinnen kann, wenn man es auf bestehende Eigenheimsiedlungen und ältere Wohngebäude anwendet.

Stärkung der Ortsteile und Quartiere für das Wohnen

Sehr wichtiges Handlungsfeld, das im Zuge der Diskussion um Klimaschutz als Handlungsansatz in den Vordergrund rücken könnte.

ZIELE, STRATEGIEN UND MAßNAHMEN

Die Samtgemeinde Fintel ist durch eine kleinteilige Siedlungsstruktur mit insgesamt fünf Mitgliedsgemeinden geprägt, die sich einen sehr ländlichen und dörflichen Charakter bewahrt haben. Mit Blick auf das Wohnen sind in der zukünftigen Entwicklung der Samtgemeinde Fintel folgende Themen und Zielsetzungen von Bedeutung:

- Derzeit ist in der Samtgemeinde eine große Nachfrage nach Baugrundstücken vorhanden, die vom vorhandenen Angebot nicht gedeckt werden kann. Es wird auch eine größer gewordene Nachfrage aus Hamburg und seinem Umland wahrgenommen, die Wohneigentum bilden möchte. Dem Mangel an Bauplätzen für den individuellen Wohnungsbau soll mit neuen Baugebietsentwicklungen begegnet werden. Dabei wird ggf. auch ein Angebot an Wohnungen in Mehrfamilienhäusern geschaffen.
- Derzeit werden in allen Mitgliedsgemeinden neue Baugrundstücke und -gebiete geplant und entwickelt, die jeweils bis zu 60 bis 80 Bauplätze erreichen. In Fintel ist beispielsweise das Neubaugebiet „In den Drohn“ an den Start gegangen. Nachdem in Lauenbrück im Frühsommer 2022 die Vermarktung des Baugebietes „Heidhorn“ (mit Bahnhofsnähe) abgeschlossen wurde, wird nunmehr die Planung für das zukünftige Baugebiet „Treiderkamp“ vorangetrieben.
- Eine auf genossenschaftlichen Wohnungsbau spezialisierte Firma aus Schleswig-Holstein möchte im geplanten Neubaugebiet „Treiderkamp“ in Lauenbrück bezahlbaren Wohnraum in unterer zweistelliger Höhe errichten, um ein gemischtes Wohnungsangebot zu schaffen. Diese Pläne sind aber derzeit noch ergebnisoffen in der gemeindlichen Diskussion.
- Die neuen Baugebietsausweisungen und damit verbundene Einwohnerzuwächse ziehen u. a. eine notwendige Erweiterung der familienbezogenen Infrastruktur nach sich. So wird eine Grundschule erweitert und neue Kindertagesstätten eingeplant, um ein ausreichendes Angebot vorhalten zu können.
- Ein Zukunftsthema wird die Errichtung und Anpassung bestehender Siedlungen an die Anforderungen des Klimaschutzes darstellen. Beispielhaft kann dafür das klimafreundliche Konzept für das Baugebiet „Treiderkamp“ sein, das Passivhäuser sowie den Anschluss an ein Nahwärmenetz vorsehen könnte. Weitere Ideen auch für bestehende Wohngebäude können sich aus dem derzeit in Erarbeitung befindlichen Klimaschutzkonzept für die Samtgemeinde Fintel ergeben.
- Im Rahmen der Begleitung des demografischen Wandels bzw. der Schaffung eines Wohnungsangebotes für Senioren werden Chancen für den Bau barrierefreier Wohnungen in integrierter Wohnlage durch die Nachverdichtung in Ortskernen bzw. durch den Rückbau nicht mehr erhaltenswerter Bausubstanz und einem Neubau an gleicher Stelle gesehen. In den beiden größeren Mitgliedsgemeinden Fintel und Lauenbrück bieten die Ortskerne auch in städtebaulicher Hinsicht gute Rahmenbedingungen für Wohnungen in kleinen Mehrfamilienhäusern, während die kleineren Gemeinden eher vom individuellen Wohnungsbau und Hofstellen geprägt sind. Für Senioren ist außer der vorhandenen stationären Versorgungsstruktur vor einigen Jahren in Lauenbrück eine Wohnanlage des Betreuten Wohnens an der Straße „Im Heidhorn“ entstanden, die auf zweieinhalb Geschossen jeweils mit Fahrstuhl erreichbare Wohnungen zwischen 50 bis 90 m² Wohnfläche zuzüglich Serviceleistungen bietet.

KOMMUNALSTECKBRIEF SAMTGEMEINDE GEESTEQUELLE

LAGE



Die Samtgemeinde Geestequelle ist mit ihren rd. 6.350 Einwohner die kleinste im Landkreis. Geographisch betrachtet liegt sie im nördlichen Kreisgebiet und setzt sich aus den Mitgliedsgemeinden Alfstedt, Basdahl, Ebersdorf, Hlpstedt und Oerel zusammen. Verwaltungssitz und Rathaus der Samtgemeinde befinden sich in der einwohnerstärksten Gemeinde Oerel, welche auch zu den Grundzentren im Kreis zählt. Die Samtgemeinde grenzt östlich an die Stadt Bremerförde, südlich an Gnarrenburg und nördlich an den Landkreis Cuxhaven. Durch das Gebiet der Samtgemeinde laufen die Bundesstraßen 71 und 495, die Geestequelle u.a. an die Städte Bremerförde und Bremerhaven anbinden. Mit dem Ausbau der A20 könnte Geestequelle stark von der verbesserten Anbindung in Richtung Hamburg profitieren.

SOZIODEMOGRAPHISCHE UND -ÖKONOMISCHE DATEN ^{1,2}

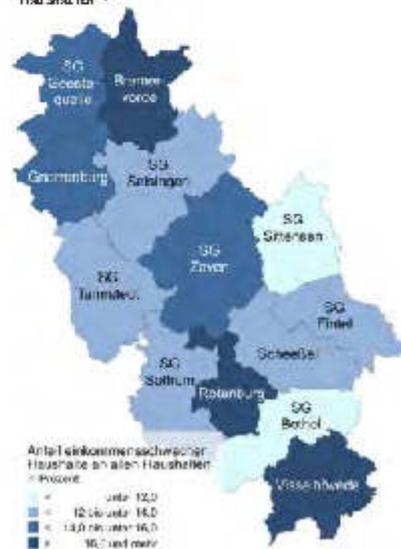


	KOMMUNE	LANDKREIS
Einwohnerzahl zum 31.12.2020	6.350	164.486
Einwohnerentwicklung 2013 - 2020 (In %)	-0,5	2,0
Ø-jährliches Wanderungssaldo pro 1.000 Einwohner 2013 - 2020	1,2	4,8
Anteil unter 18-Jähriger In 2020 (In %)	16,6	17,0
Anteil 18- bis unter 30-Jähriger In 2020 (In %)	12,5	13,2
Anteil 30- bis unter 60-Jähriger In 2020 (In %)	40,5	40,9
Anteil über 60-Jähriger In 2020 (In %)	30,5	29,0
Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 2016 - 2020 (In % am Arbeitsort)	10,9	7,8
Kaufkraft pro Haushalt (HH) und Jahr 2020	49.640	49.092

Einwohnerentwicklung ¹



Anteil einkommensschwacher Haushalte an allen Haushalten ^{3,4}



SOZIALE WOHNRAUMVERSORGUNG ^{1,2}



	KOMMUNE	LANDKREIS
5GB (1 Bedarfsgemeinschaften 2020 (Anteil an allen HH In %)	3,6	4,3
Anteil einkommensschwacher Haushalte (Anteil an allen HH In %)	14,0	15,3
Geförderte Mietwohnungen (MW) Dez. 2021	8	171
Anteil geförderte MW am gesamten Wohnungsbestand	0,3	0,2
Geförderte MW 2040 (Prognose ohne Neubau)	0	10

Quellenangabe:

1. W-Bank 2021: Basis-Indikatoren KommWeb
 2. Landkreis Rotenburg (Wümme)

3. Wohnungsannoncenentwicklung bei ImmobilienScout24
 über den Zeitraum 2014 bis 2. Quartal 2021

4. Zensus 2011

5. Grundfördermaßstabbericht 2021: Gutachterausschuss für Grundförderwerke BfF e.V.

WOHNUNGSBESTAND^{1,3,4}



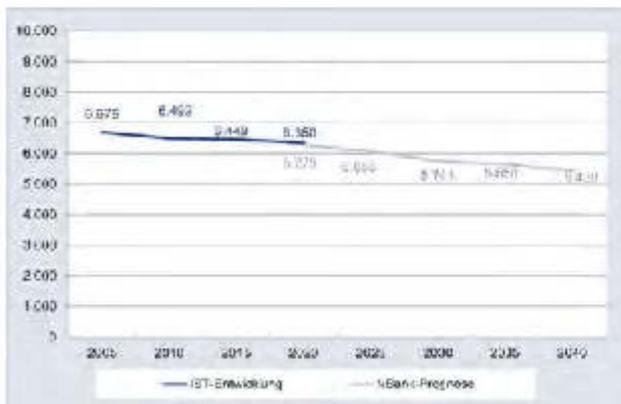
	KOMMUNE	LANDKREIS
Anzahl der Wohneinheiten (WE) 2020 ¹	2.980	78.322
Anteil der WE in Mehrfamilienhäusern (MFH) 2020 (In %) ¹	8,0	18,8
Ø Baufertigstellungen WE in Eigenheimen 2013 - 2020 (pro Jahr) ²	15	394
Ø Baufertigstellungen WE in MFH 2013 - 2020 (pro Jahr) ²	3	189
Anteil der WE in Gebäuden im Besitz von Privatpersonen (2011 In %) ³	K.A.	84,1
Bauland mittlerer Preis inkl. Erschließungskosten 2020 (€/m ²) ⁴	36	60
Mittlerer Angebotspreis für Eigenheime 2014 - 2/2021 (In Euro) ³	160.880	228.024
Mittlerer Angebotspreis für MW 2014 - 2/2021 (In Euro/m ²) ³	5,12	6,47

PROGNOSE NBANK¹

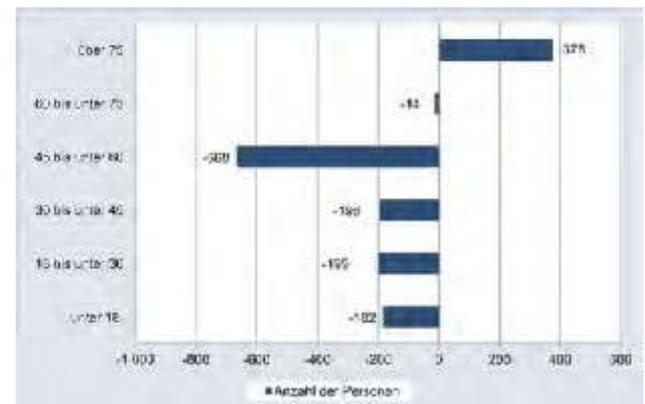


	KOMMUNE	LANDKREIS
Einwohnerzahl 2019	6.314	163.093
Einwohnerzahl 2040	5.430	148.415
Einwohnerentwicklung 2019 - 2040 In %	-14,0	-9,0
Entwicklung der unter 18-jährigen 2019 bis 2040 In %	-17,3	-11,1
Entwicklung der über 60-jährigen 2019 bis 2040 In %	18,9	15,2
Zahl Haushalte 2019	2.761	75.996
Zahl Haushalte 2040	2.421	70.595

IST-ENTWICKLUNG GGÜ. PROGNOSE KOMMUNE¹



ALTERSSPEZIFISCHE VERÄNDERUNGEN 2019 - 2040¹



Gutachterliche Einschätzung der Bevölkerungsprognose

- Die Bevölkerungsprognose der NBank hat die Einwohnerentwicklung in Geestequelle unterschätzt. Die Einwohnerzahlen der Samtgemeinde sind zwar seit 2016 sinkend, aber die Bevölkerungszahl übersteigt mit immerhin +71 Personen den Prognosewert. Die Annahmen der Prognose der NBank, insb. zu den Wanderungen, führen aller Voraussicht nach zu einer Unterschätzung der demografischen Entwicklung im Kreisgebiet. Dies dürfte sich auch perspektivisch auf die Bevölkerungsprognose für Geestequelle auswirken. Der zukünftige Einwohnerrückgang könnte für Samtgemeinde ggf. geringer ausfallen als prognostiziert.
- In der Entwicklung der Altersklassen wird sich in Geestequelle in den nächsten 20 Jahren voraussichtlich eine Abnahme der Familienhaushalte vollziehen, während die Seniorenhaushalte noch erheblich zunehmen werden. Der sich fortsetzende demografische Wandel betrifft ausschließlich die Gruppe der älteren Personen ab 75 Jahren. Sie werden den Bedarf an altengerechten Wohnformen erhöhen. Zudem dürfte sich mit zunehmender Dynamik ein Generationenwechsel in den älteren Wohnquartieren vollziehen, der ein Angebot an gebrauchten Bestandseigenheimen entstehen lässt, das für die Wohnungsbildung junger Familien interessant sein dürfte.

QUALITATIVE BEDARFE UND NACHFRAGEPOTENZIALE

	KOMMUNE	LANDKREIS
Neubaubedarf WE in Eigenheimen 2019 - 2040 ¹	0	1.460
Neubaubedarf WE in MFH 2019 - 2040 ¹	3	1.014
Bedarf an preisgebundenen MW bis 2030	10 - 12	313
Angestrebter Anteil preisgebundener MW an allen WE	0,3 - 0,4	0,4



+ POTENZIALE

- Günstiges Bauland in der gesamten Samtgemeinde; gute Nachfrage u.a. in Alfstedt
- Glasfasernetz in Oerel und geplanter Breitbandausbau in den Gemeinden
- Zukünftige Potenziale im Eigenheimbestand durch anstehenden Generationenwechsel in den Kernorten
- Impulse für wohnbauliche Entwicklungen durch das Mehrgenerationenhaus in Oerel
- Grundgerüst der familiären Infrastruktur vorhanden (KiTa und Grundschulen)

- HEMMNISSE

- Unterschiedliches Interesse nach Bauland innerhalb der Samtgemeinde
- Ausbaufähige ÖPNV-Anbindung sowie geringes Infrastrukturangebot
- Generationenwechsel wird tlw. dadurch gehemmt, dass viele so lange wie möglich im Eigenheim bleiben möchten
- Tlw. enge Handlungsspielräume in den Ortsteilen, hinsichtlich der Baulandausweisung, durch die Regionalplanung; bspw. in Alfstedt
- Fehlende nachhaltige Bewirtschaftungs- und Modernisierungsperspektiven für ehemalige landwirtschaftliche Hofanlagen
- Fehlendes Investoreninteresse hinsichtlich Geschosswohnungsbau insbesondere beim geförderten Wohnungsbau

HANDLUNGSFELDER

BEDEUTUNG DER HANDLUNGSFELDER

Schaffung eines vielfältigen Wohnungsangebotes	Wichtiges Thema, da derzeit eine geringere Vielfalt im Wohnungsangebot besteht. Der Schwerpunkt liegt im Segment der Eigenheime, aber Projekte wie das Mehrgenerationenhaus in Oerel und die dortigen Mehrfamilienhäuser zeigen, dass Nachfrage vorhanden ist
Versorgung einkommensschwächerer Haushalte sichern	Weniger bedeutsames Thema, allerdings werden vorhandene öffentlich geförderte Wohnungen in den nächsten Jahren aus der Bindung fallen
Begleitung des demografischen Wandels	Das Thema wird künftig wichtig, da viele Eigenheime von Senioren bewohnt werden, diese wollen zumeist möglichst lange in ihrem Eigenheim bleiben. Angebote für das Wohnen im Alter etablieren sich derzeit erst in der Samtgemeinde. Zukünftig besteht dort noch Ausbaupotenzial/-bedarf
Baulandmanagement	Wichtiges Thema, da innerhalb der Samtgemeinde eine unterschiedlich gute Vermarktung von Bauland besteht. In nachfragestärkeren Mitgliedsgemeinden ist die Ausweisung von Bauflächen für den individuellen Wohnungsbau auch zukünftig relevant
Qualifizierung des Wohnungsbestandes	Das Thema wird künftig wichtig, weil es viele ältere Eigenheime bzw. einige ältere Eigenheimsiedlungen gibt, die nicht mehr den aktuellen Wohnwünschen entsprechen. Mitunter ist bei älteren Hofanlagen in den ländlicher gelegenen Siedlungsbereichen ggf. ein Rückbau zu bedenken
Stärkung der Ortsteile und Quartiere für das Wohnen	Ist zurzeit ein untergeordnetes Thema, da Neubaupotenziale trotz einer Wohnungsnachfrage vor Ort nur eingeschränkt vorhanden sind

ZIELE, STRATEGIEN UND MAßNAHMEN

Wichtige Themen, Zielsetzungen und Maßnahmen für die Samtgemeinde Geestequelle sind u.a.:

- Schaffung eines differenzierteren Wohnungsangebotes, u.a. durch Erweiterung des Angebots an Wohnungen und Wohnformen in Mehrfamilienhäusern sowohl für Ältere hinsichtlich altengerechter Wohnungen, aber auch für Starterhaushalte und junge Paare aus der Samtgemeinde, um auch für diese Zielgruppe Wohnungsangebote innerhalb der Gemeinde zu schaffen; geplante Projekte u.a. in Ebersdorf und Basdahl.
- Vorhanden Potenziale ausbauen und erhalten, besonders wichtig sind an dieser Stelle die Betreuungs- und Bildungsangebote (Kindergärten, Grundschulen) zum Erhalt der familiären Infrastruktur.
- Zukünftig wird auch die Begleitung des demografischen Wandels innerhalb der Gemeinden eine stärkere Rolle spielen, hier liegt es an den Gemeinden entsprechende Siedlungen mit anstehendem Generationenwechsel zu identifizieren und dort aktiv zu werden. Es gibt derzeit bereits viele Eigenheime, insbesondere in den Kernorten sowie größere, ehemals landwirtschaftlich genutzte Höfe, die von Senioren bewohnt werden, dort ist in naher Zukunft ein Generationenwechsel zu erwarten, hier kann zukünftig auch das Kreisprogramm „Jung kauft Alt“ stärker Anwendung finden; gleichzeitig wollen viele Senioren in der Gemeinde möglichst lange in ihrem Eigenheim bleiben.
- Modernisierung, Instandsetzung und Rückbau älterer Eigenheime werde zukünftig Themen in der Samtgemeinde sein. Es betrifft vor allem die Entwicklung bestehender Eigenheimsiedlungen, die nicht mehr den aktuellen Wohnwünschen entsprechen (bspw. in Größe und Ausstattung), so u.a. in der Marinesiedlung in Hipstedt. Dort steht der Generationenwechsel an. In diesem Zuge ist über die zukünftige Entwicklung der Gebiete nachzudenken. Einige Erneuerungsprojekte sind bereits angestoßen: So hat u.a. die Städtebauförderung im Kernort bereits viele Anstöße für private Sanierungen von Wohngebäuden gegeben. Hinzu kommt der Rückbau älterer Hofanlagen, insbesondere bei aufgegebener Nutzung, und die Neuordnung von Baugrundstücken.
- Der geplante Ausbau der A20 mit Autobahnanschlussstelle in Geestequelle kann entsprechende Chancen für aktuelle und zukünftige Bewohner mit sich bringen, die genauen Entwicklungen bleiben abzuwarten.

KOMMUNALSTECKBRIEF GEMEINDE GNARRENBURG

LAGE



Die Gemeinde Gnarrenburg ist mit ihren rd. 9.200 Einwohner eine mittelgroße Gemeinde im Landkreis Rostock (Wümmme) und zählt zu einem der Grundzentren im Kreisgebiet. Die Gemeinde setzt sich insgesamt aus zwölf Ortschaften zusammen, die meisten Einwohner leben im Hauptort Gnarrenburg. Die Gemeinde grenzt an die kreisangehörigen Samtgemeinden Geesthagen, Seisingen und Tarmstedt, östlich grenzen die Landkreise Cuxhaven und Osterholz an. Die Bundesstraße 74 verläuft durch das Gemeindegebiet und bietet u.a. Anbindung Richtung Bremerförde und Osterholz. Der Bahnhof in Gnarrenburg liegt an der Bahnstrecke Stade-Osterholz-Scharmbeck.

SOZIODEMOGRAPHISCHE UND -ÖKONOMISCHE DATEN ^{1,2}

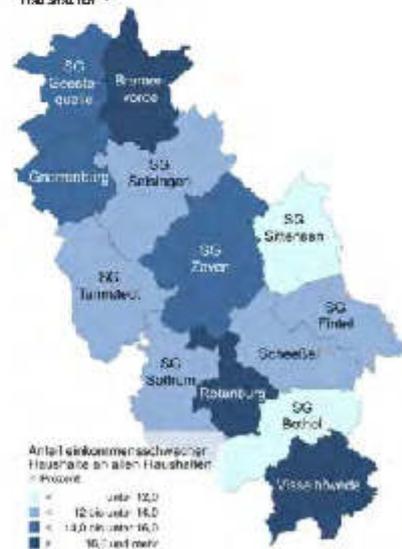


	KOMMUNE	LANDKREIS
Einwohnerzahl zum 31.12.2020	9.218	164.486
Einwohnerentwicklung 2013 - 2020 (In %)	0,9	2,0
Ø-jährliches Wanderungssaldo pro 1.000 Einwohner 2013 - 2020	3,7	4,8
Anteil unter 18-Jähriger In 2020 (In %)	16,7	17,0
Anteil 18- bis unter 30-Jähriger In 2020 (In %)	13,1	13,2
Anteil 30- bis unter 60-Jähriger In 2020 (In %)	41,7	40,9
Anteil über 60-Jähriger In 2020 (In %)	28,4	29,0
Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 2016 - 2020 (In % am Arbeitsort)	5,8	7,8
Kaufkraft pro Haushalt (HH) und Jahr 2020	47.539	49.092

Einwohnerentwicklung ¹



Anteil einkommensschwacher Haushalte an allen Haushalten ^{3,4}



SOZIALE WOHNRAUMVERSORGUNG ^{1,2}



	KOMMUNE	LANDKREIS
5GB (1 Bedarfsgemeinschaften 2020 (Anteil an allen HH In %)	3,8	4,3
Anteil einkommensschwacher Haushalte (Anteil an allen HH In %)	14,6	15,3
Geförderte Mietwohnungen (MW) Dez. 2021	3	171
Anteil geförderte MW am gesamten Wohnungsbestand	0,1	0,2
Geförderte MW 2040 (Prognose ohne Neubau)	0	10

Quellenangabe:

1. WBSK 2021: Basis-Indikatoren KommWeb
 2. Kreisentwicklung für die Kommunen des LK Rostock

3. Landkreis Rostock (Wümmme)

3. Wohnungsannoncenentwicklung bei ImmobilienScout24
 über den Zeitraum 2014 bis 2. Quartal 2021

4. Zensus 2011

5. Grundfördermaßnahmenbericht 2021: Gutachterausschuss für Grundfördermaßnahmen Ostendort

WOHNUNGSBESTAND^{1,3,4}



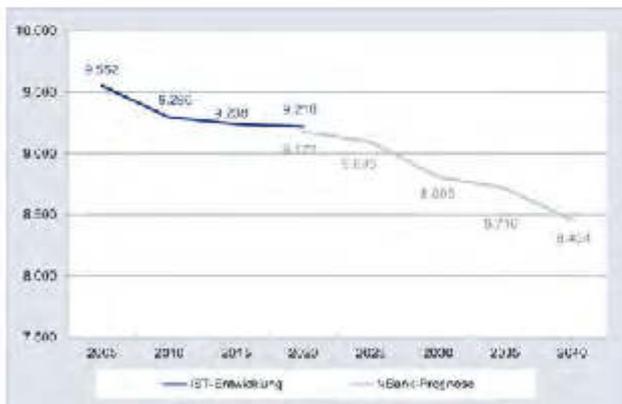
	KOMMUNE	LANDKREIS
Anzahl der Wohneinheiten (WE) 2020 ¹	4.270	78.322
Anteil der WE in Mehrfamilienhäusern (MFH) 2020 (In %) ¹	12,3	18,8
Ø Baufertigstellungen WE in Eigenheimen 2013 - 2020 (pro Jahr) ²	18	394
Ø Baufertigstellungen WE in MFH 2013 - 2020 (pro Jahr) ²	10	189
Anteil der WE in Gebäuden im Besitz von Privatpersonen (2011 In %) ³	89,7	84,1
Bauland mittlerer Preis inkl. Erschließungskosten 2020 (€/m ²) ⁴	32	60
Mittlerer Angebotspreis für Eigenheime 2014 - 2/2021 (In Euro) ³	193.580	228.024
Mittlerer Angebotspreis für MW 2014 - 2/2021 (In Euro/m ²) ³	5,26	6,47

PROGNOSE NBANK¹

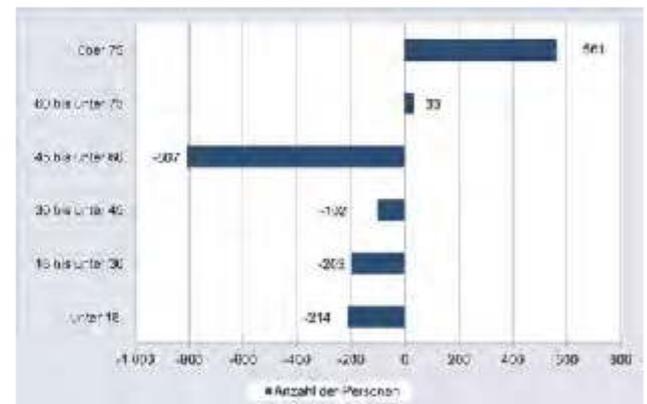


	KOMMUNE	LANDKREIS
Einwohnerzahl 2019	9.187	163.093
Einwohnerzahl 2040	8.454	148.415
Einwohnerentwicklung 2019 - 2040 In %	-8,0	-9,0
Entwicklung der unter 18-jährigen 2019 bis 2040 In %	-13,8	-11,1
Entwicklung der über 60-jährigen 2019 bis 2040 In %	22,2	15,2
Zahl Haushalte 2019	3.959	75.996
Zahl Haushalte 2040	3.758	70.595

IST-ENTWICKLUNG GGÜ. PROGNOSE KOMMUNE¹



ALTERSSPEZIFISCHE VERÄNDERUNGEN 2019 - 2040¹



Gutachterliche Einschätzung der Bevölkerungsprognose

- Die Bevölkerungsprognose der NBANK hat den leichten Bevölkerungsrückgang der letzten Jahre in Gnarrenburg gut vorausgeschätzt; die Einwohnerzahl liegt derzeit mit +41 Personen geringfügig über dem Prognosewert. Die Annahmen der Prognose der NBANK, insb. zu den Wanderungen, führen aller Voraussicht nach zu einer Unterschätzung der demografischen Entwicklung im Kreisgebiet. Dies kann sich auch perspektivisch auf die Bevölkerungsprognose für Gnarrenburg auswirken. Trotzdem kann unter den gegebenen Umständen davon ausgegangen werden, dass die Bevölkerung in Gnarrenburg auch zukünftig weiter abnehmen wird. Dieser Effekt könnte jedoch ggf. geringer ausfallen als prognostiziert.
- In der Entwicklung der Altersklassen wird sich in Gnarrenburg in den nächsten 20 Jahren voraussichtlich in allen Altersgruppen mit Ausnahme der Seniorenhaushalte eine Abnahme vollziehen. Vor allem die Gruppe der älteren Personen ab 75 Jahren wird aller Wahrscheinlichkeit nach enorm anwachsen. Sie werden den Bedarf an altersgerechten Wohnformen spürbar erhöhen. Zudem dürfte sich mit zunehmender Dynamik ein Generationenwechsel in den älteren Wohnquartieren vollziehen, der ein Angebot an gebrauchten Bestandseigenheimen entstehen lässt, das für die Wohneigentumsbildung junger Familien interessant sein dürfte.

QUALITATIVE BEDARFE UND NACHFRAGEPOTENZIALE

	KOMMUNE	LANDKREIS
Neubaubedarf WE in Eigenheimen 2019 - 2040 ¹	0	1.460
Neubaubedarf WE in MFH 2019 - 2040 ¹	32	1.014
Bedarf an preisgebundenen MW bis 2030	15 - 17	313
Angestrebter Anteil preisgebundener MW an allen WE	0,4	0,4



+ POTENZIALE

- Vorteilhafte Infrastruktur: hinreichende Nahversorgungsangebote sowie ein gutes Grundgerüst der familiären Infrastruktur (7 Kitas, 3 Grundschulen sowie Oberschule mit gymnasialem Zweig bis zur 10. Klasse)
- Gute Verkehrsanbindung mit dem PKW an Bremen und Bremervörde bzw. über den dortigen Bahnhof Richtung Hamburg
- Hohe Lebensqualität als „Moormetropole“ mit einem einzigartigen Naturraum, vielfältigen Freizeitangeboten und zahlreichen Veranstaltungen
- Hohe Flächenverfügbarkeit für den individuellen und den Mehrfamilienhausbau
- Vergleichsweise günstiges Bauland und zahlreiche Handwerksbetriebe vor Ort, die zusammen den Wohnungsbau befördern

- HEMMNISSE

- Restriktionen in der Bereitstellung von Wohnbauland in den kleinen Ortschaften, tlw. bedingt durch die Bodenqualität, aber auch durch die Vorgabe der Eigenentwicklung durch die Raumordnungsplanung

HANDLUNGSFELDER

BEDEUTUNG DER HANDLUNGSFELDER

Schaffung eines vielfältigen Wohnungsangebotes	Weniger wichtiges Handlungsfeld, da bereits Investoren tätig sind, ein breiteres Angebot an Wohnformen im Alter zu schaffen.
Versorgung einkommensschwächerer Haushalte sichern	Weniger wichtiges Handlungsfeld, das aber im Zuge der wohnlichen Versorgung von Arbeitskräften eine stärkere Rolle spielen kann, die im Zuge der absehbaren Ausweitung des Arbeitsplatzangebotes im Hauptort angeworben werden müssen.
Begleitung des demografischen Wandels	Sehr wichtiges Thema, da im Zuge der Zunahme älterer Haushalte in den Kernorten und Ortschaften Handlungsbedarfe in der Schaffung altengerechter Wohnformen und eines Wohnumfeldes der kurzen Wege gesehen werden. Gleichzeitig wird das Potenzial eines Generationenwechsels in den älteren Eigenheimen gesehen, der Wohnraum für junge Familien aktiviert.
Baulandmanagement	Das aktive Baulandmanagement ist ein vorrangiges Handlungsfeld, um bedarfsgerechtes Bauland bereitzustellen und in den Ortschaften die Eigenentwicklung zu steuern.
Qualifizierung des Wohnungsbestandes	Ein weniger wichtiges Thema: Es wurde bereits im Rahmen der Dorferneuerung Gnarenburg bearbeitet. Dort war vor allem das Thema der Entwicklung leerstandsgerechter Nachnutzungen ein Thema.
Stärkung der Ortsteile und Quartiere für das Wohnen	Sehr wichtiges Handlungsfeld, da in den Ortsteilen eine „Mindestinfrastruktur“ zu erhalten ist, um Kristallisationspunkte für ein lebendiges Gemeinwesen zu bieten.

ZIELE, STRATEGIEN UND MAßNAHMEN

Gnarrenburg ist die Schwerpunktgemeinde des Fremdenverkehrs im Teufelsmoor und weist daher eine hohe Lebensqualität auf. Mit Blick auf das Wohnen sind in der zukünftigen Entwicklung der Gemeinde Gnarrenburg folgende Themen und Zielsetzungen von Bedeutung:

- Derzeit ist in der Gemeinde eine große Nachfrage nach Wohnungen und Baugrundstücken vorhanden, die vom vorhandenen Angebot bei Weitem nicht gedeckt werden kann. Es fehlen vor allem Bauplätze für den individuellen Wohnungsbau, aber auch Baugrundstücke für Mehrfamilienhäuser.
- Die Angebotsknappheit trägt dazu bei, dass die Gemeinde dem aktiven Baulandmanagement einen sehr hohen Stellenwert beimisst, um die wohnbauliche Entwicklung vorausschauend zu steuern. Hierfür wird potenzielles Wohnbauland kommunal erworben und entwickelt. In den kleineren Ortschaften gilt es, stets ein hinreichendes Angebot für die Eigenentwicklung bereitzuhalten, damit Haushaltsgründer und junge Familien, die aus den Ortschaften stammen, gebunden werden bzw. wieder zurückkehren und einen eigenen Hausstand gründen können.
- Im Rahmen der Begleitung des demografischen Wandels werden derzeit im Ortskern von Gnarrenburg neben einer großen Pflegeeinrichtung mit rd. 110 Betten auch zwei Gebäude für das Betreute Wohnen im Alter mit insgesamt 32 Wohnungen geplant, in direkter Nähe zum Rathaus und der Kirche. Auch in der Ortschaft Karlshöfen entsteht eine Pflegeeinrichtung mit rd. 40 Plätzen. Die zentralen Ortschaften Gnarrenburg und Karlshöfen bieten im Vergleich zu den 10 umliegenden Moordörfern, gestützt durch das Regionale Raumordnungsprogramm, zahlreiche Möglichkeiten zur Wohnbauentwicklung über den Eigenbedarf hinaus. Gegenüber den kleineren Ortschaften bieten die beiden Kernorte eine Infrastruktur, die kurze Wege für ältere Haushalte ermöglicht. Der Schaffung weiterer Wohnformen im Alter, etwa auch gemeinschaftlichen Wohnformen, steht man offen gegenüber. Hierbei kommt sowohl der Neubau als auch die Umnutzung von älteren Hofstellen zu Wohnzwecken in Frage.
- In der Stärkung der Ortsteile kommt es der Gemeinde darauf an, für den Erhalt des Dorfgemeinschaftslebens geeignete Räumlichkeiten bereitzustellen. Angestrebt ist der Erhalt der vorhandenen Gasthöfe sowie die Einrichtung von Dorfgemeinschaftshäusern. Neben diesen Kristallisationspunkten muss es aber auch geeignete Baugrundstücke geben, um jungen Haushalten aus dem Dorf einen Bauplatz anbieten zu können.
- Im Handlungsfeld des bezahlbaren Wohnens ist die Gemeinde derzeit aktiv, für Flüchtlingsfamilien aus der Ukraine Bestandswohnungen zu akquirieren und anzumieten. Dabei stellt sie einen Mangel an kleinen, bezahlbaren Wohnungen fest. Einen derartigen Angebotssengpass sieht sie ebenfalls im Zuge einer absehbaren Ausweitung von Arbeitsplätzen in eher unteren Lohnklassen, etwa in Pflegeberufen. Der Errichtung von geförderten, kleinen Wohnungen für Ein- und Zweipersonenhaushalte in den beiden Kernorten Gnarrenburg und Karlshöfen steht sie offen gegenüber.

KOMMUNALSTECKBRIEF STADT ROTENBURG (WÜMME)

LAGE



Die Stadt Rotenburg (Wümme) ist die größte Stadt im Landkreis, sie ist zudem auch die Kreisstadt sowie eines der drei Mittelzentren im Kreisgebiet. Die Stadt Rotenburg (Wümme) besteht neben der Kernstadt aus den Ortschaften Borchel, Mulmshorn, Unterstedt und Waffensen. Die Kreisstadt liegt im südlichen Kernbereich des Landkreises und zählt die Samtgemeinden Bothel, Sottrum, Zeven sowie die Gemeinde Scheeßel zu ihren Nachbarkommunen. Die Stadt liegt im Kreuzungsbereich mehrerer Bundesstraßen, über die B71 und B75 lässt sich die A1 erreichen, die wiederum eine gute Erreichbarkeit der Metropolen Bremen und Hamburg ermöglicht. Der Bahnhof der Stadt bietet durch den Metronom ebenfalls eine gute ÖPNV-Anbindung an die beiden Stadtstaaten.

SOZIODEMOGRAPHISCHE UND -ÖKONOMISCHE DATEN ^{1,2}

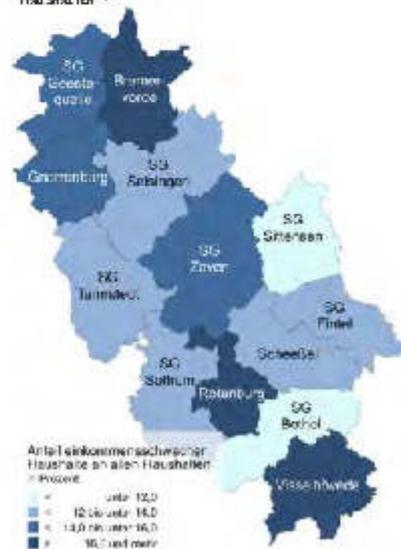


	KOMMUNE	LANDKREIS
Einwohnerzahl zum 31.12.2020	22.072	164.486
Einwohnerentwicklung 2013 - 2020 (In %)	5,4	2,0
Ø-jährliches Wanderungssaldo pro 1.000 Einwohner 2013 - 2020	8,1	4,8
Anteil unter 18-Jähriger In 2020 (In %)	16,9	17,0
Anteil 18- bis unter 30-Jähriger In 2020 (In %)	15,1	13,2
Anteil 30- bis unter 60-Jähriger In 2020 (In %)	38,9	40,9
Anteil über 60-Jähriger In 2020 (In %)	29,2	29,0
Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 2016 - 2020 (In % am Arbeitsort)	5,4	7,8
Kaufkraft pro Haushalt (HH) und Jahr 2020	42.129	49.092

Einwohnerentwicklung ¹



Anteil einkommensschwacher Haushalte an allen Haushalten ^{3,4}



SOZIALE WOHNRAUMVERSORGUNG ^{1,2}



	KOMMUNE	LANDKREIS
5GB (1 Bedarfsgemeinschaften 2020 (Anteil an allen HH In %)	6,9	4,3
Anteil einkommensschwacher Haushalte (Anteil an allen HH In %)	20,1	15,3
Geförderte Mietwohnungen (MW) Dez. 2021	28	171
Anteil geförderte MW am gesamten Wohnungsbestand	0,2	0,2
Geförderte MW 2040 (Prognose ohne Neubau)	10	10

Quellenangabe:

1. WSI 2021: Basis-Indikatoren KommWeb

2. Landkreis Rotenburg (Wümme)

3. Wohnungsnonnenerhebung bei ImmobilienScout24 über den Zeitraum 2019 bis 2. Quartal 2021

4. Zensus 2011

5. Grundfördermaßstabbericht 2021: Gutachterausschuss für Grundförderwerke BfE und öf

WOHNUNGSBESTAND^{1,3,4}



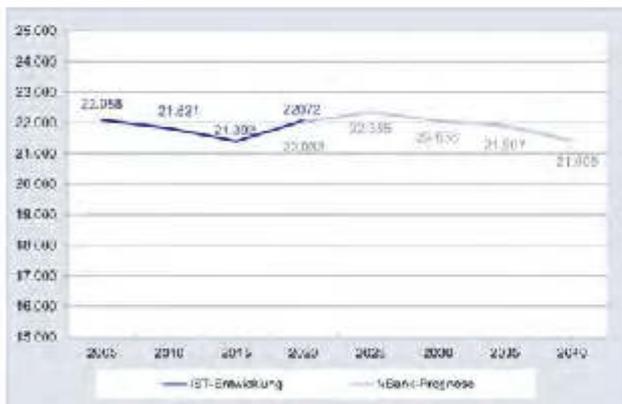
	KOMMUNE	LANDKREIS
Anzahl der Wohneinheiten (WE) 2020 ¹	11.280	78.322
Anteil der WE in Mehrfamilienhäusern (MFH) 2020 (In %) ¹	36,8	18,8
Ø Baufertigstellungen WE in Eigenheimen 2013 - 2020 (pro Jahr) ²	48	394
Ø Baufertigstellungen WE in MFH 2013 - 2020 (pro Jahr) ²	52	189
Anteil der WE in Gebäuden im Besitz von Privatpersonen (2011 In %) ³	68,9	84,1
Bauland mittlerer Preis inkl. Erschließungskosten 2020 (€/m ²) ⁴	110	60
Mittlerer Angebotspreis für Eigenheime 2014 - 2/2021 (In Euro) ³	266.551	228.024
Mittlerer Angebotspreis für MW 2014 - 2/2021 (In Euro/m ²) ³	7,19	6,47

PROGNOSE NBANK¹

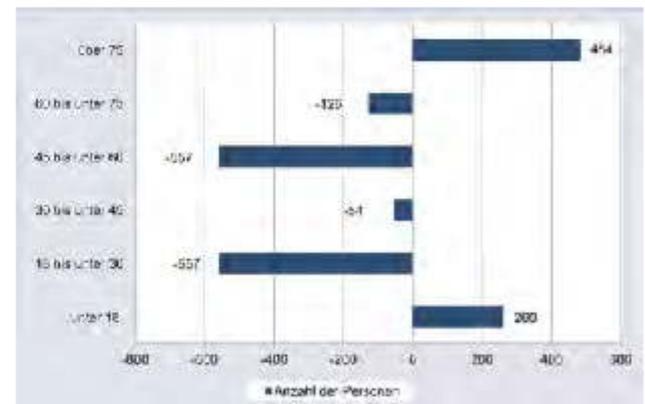


	KOMMUNE	LANDKREIS
Einwohnerzahl 2019	21.956	163.093
Einwohnerzahl 2040	21.406	148.415
Einwohnerentwicklung 2019 - 2040 In %	-2,5	-9,0
Entwicklung der unter 18-jährigen 2019 bis 2040 In %	7,1	-11,1
Entwicklung der über 60-jährigen 2019 bis 2040 In %	5,7	15,2
Zahl Haushalte 2019	11.463	75.996
Zahl Haushalte 2040	11.657	70.595

IST-ENTWICKLUNG GGÜ. PROGNOSE KOMMUNE¹



ALTERSSPEZIFISCHE VERÄNDERUNGEN 2019 - 2040¹

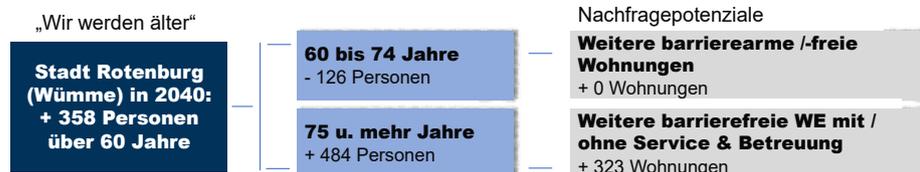


Gutachterliche Einschätzung der Bevölkerungsprognose

- Die Bevölkerungsprognose der NBank hat die Einwohnerentwicklung in Rotenburg gut vorausgeschätzt. Die Bevölkerungszahl liegt derzeit mit +40 Personen geringfügig über dem Prognosewert. Seit 2013 verzeichnet die Kreisstadt Bevölkerungszuwächse. Die Annahmen der Prognose der NBank, insb. zu den Wanderungen, führen aller Voraussicht nach zu einer Unterschätzung der demografischen Entwicklung im Kreisgebiet. Dies dürfte sich auch perspektivisch auf die Bevölkerungsprognose für Rotenburg auswirken. Die Einwohnerzahlen dürften noch über das Jahr 2025 hinaus wachsend sein, und danach erst dem auf Kreisebene prognostizierten Trend der Bevölkerungsbilanz folgen.
- In der Entwicklung der Altersklassen wird sich in Rotenburg in den nächsten 20 Jahren voraussichtlich eine Zunahme der Familien- sowie der Seniorenhaushalte ab 75 Jahren vollziehen. Sie werden den Bedarf an familien- sowie an altengerechten Wohnformen spürbar erhöhen. Ein Vorteil ist, dass sich mit zunehmender Dynamik ein Generationenwechsel in den älteren Wohnquartieren vollziehen wird. Denn dieser wird ein Angebot an gebrauchten Bestands-eigenheimen entstehen lassen, das für die Wohneigentumsbildung junger Familien interessant sein dürfte. Dem prognostizierten Rückgang junger Haushalte unter 30 Jahren ist vorzugsweise durch ein Angebot an Ausbildungs- und Arbeitsplätzen entgegenzuwirken.

QUALITATIVE BEDARFE UND NACHFRAGEPOTENZIALE

	KOMMUNE	LANDKREIS
Neubaubedarf WE in Eigenheimen 2019 - 2040 ¹	393	1.460
Neubaubedarf WE in MFH 2019 - 2040 ¹	337	1.014
Bedarf an preisgebundenen MW bis 2030	45 - 64	313
Angestrebter Anteil preisgebundener MW an allen WE	0,4 - 0,6	0,4



+ POTENZIALE

- Vorteilhafte Verkehrsinfrastruktur, insbesondere herausragender ÖPNV-Anschluss durch ½-stündige Taktung des Metronoms Richtung Bremen und Hamburg, daher vorteilhafter Standort für Pendler & Gewerbebetriebe
- Breit gefächertes Infrastrukturangebot, insbesondere vollständiges Ärztenetz, Kliniken, alle Schulformen, d.h. Angebote für alle Zielgruppen sind vor Ort
- Große Ausbildungsbetriebe vor Ort
- Große Beliebtheit als Wohnstandort, daher hohe Nachfrage nach Wohnraum auch von außerhalb
- Gutes Investitionsklima in Stadtverwaltung

- HEMMNISSE

- Keine verfügbaren Wohnbauflächen für den Mehrfamilienhausbau in der Kernstadt; hohe Kaufpreisvorstellungen von Alteigentümern dämpfen den Aus-/Umbau im Bestand
- Geringe Flächeneignung für Wohnbau im Außenbereich durch Bodenbeschaffenheit und planungsrechtliche Restriktionen; aufwändige Bodenaufbereitung verteuert den Wohnbau
- Lange Baugenehmigungsdauer bei Bauanträgen beim Landkreis
- Beim Landkreis stark normativer Umgang bei Bauvorhaben, die geringfügig von planungsrechtlichen Vorgaben abweichen

HANDLUNGSFELDER

BEDEUTUNG DER HANDLUNGSFELDER

Schaffung eines vielfältigen Wohnungsangebotes	Wichtiges Handlungsfeld, da vielfältige Zielgruppen Wohnraum nachfragen; es wird ein Angebotsdefizit an Mietwohnungen für Familien gesehen
Versorgung einkommensschwächerer Haushalte sichern	Wohnungsbedarf für einkommensschwache Haushalte wird in der Stadt gesehen
Begleitung des demografischen Wandels	Zurzeit ein weniger bedeutsames Thema
Baulandmanagement	Sehr wichtiges Handlungsfeld, um die vorhandenen Bedarfe zu decken
Qualifizierung des Wohnungsbestandes	Die örtliche Wohnungsbaugenossenschaft Rotenburg (Wümme) eG setzt bereits seit Jahren die Aufgabe der Erneuerung ihrer Bestände um
Stärkung der Ortsteile und Quartiere für das Wohnen	Weniger bedeutsames Handlungsfeld

ZIELE, STRATEGIEN UND MAßNAHMEN

Die Stadt Rotenburg (Wümme) hat im Jahr 2020 ein Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept erarbeiten lassen, das auch auf die wohnbauliche Situation und zukünftige Wohnbedarfe in der Stadt eingeht. Wichtige Themen, Zielsetzungen und Maßnahmen sind demnach:

- Die Bereitstellung von attraktiven Wohnbauflächen für „Häuslebauer“ und Investoren aus Rotenburg und von außerhalb ist eine übergeordnete Zielsetzung. Rotenburg betreibt kommunalen Zwischenerwerb und hat daher einen guten Überblick über die bereits erhebliche Nachfrage nach Grundstücken. Baureife Grundstücke werden prioritär für Familien mit Wunsch nach einem Ein-/Zweifamilienhaus, aber auch für Bungalows für die Generation 55+ sowie für den Mehrfamilienhausbau bereitgestellt. In den Neubaugebieten wird ein Verhältnis von Ein-/Zweifamilienhäusern zu Gebäuden des Geschosswohnungsbaus von 2/3 zu 1/3 angestrebt, um Bauformen und Zielgruppen zu mischen.
- Im Geschosswohnungsbau sind derzeit viele Investoren tätig, nicht nur in Neubaugebieten, auch im Bestandsumbau. Im Kalandshofs, einer ehemaligen Einrichtung für Menschen mit Behinderung, wird ein neues Wohnquartier mit Mischnutzung und Wohnen in Mehrfamilienhäusern für rd. 1.300 Bewohner entstehen.
- Der Umbau im Bestand ist neben der Entwicklung neuer Baugebiete eine weitere wichtige Strategie in der Weiterentwicklung des örtlichen Wohnungsangebotes in der Kernstadt.
- Während in der Kernstadt der Fokus auf der Wohnraumversorgung aller Marktteilnehmer liegt, konzentrieren sich einige Ortsteile wie z.B. Unterstedt auf die Deckung des Wohnungsbedarfes der angestammten Bevölkerung.

KOMMUNALSTECKBRIEF GEMEINDE SCHEEBEL

LAGE



Scheeßel ist eine mittelgroße Gemeinde im Landkreis Rotenburg (Wümme) und zudem eines der Grundzentren im Kreisgebiet. Die Gemeinde besteht aus insgesamt zwölf Ortschaften, die Ortschaft Scheeßel ist die weitaus größte innerhalb der Gemeinde. Scheeßel liegt im südlichen Kernbereich des Landkreises und grenzt im Westen direkt an die Kreisstadt Rotenburg (Wümme). Nördlich liegen die Samtgemeinden Zeven und Sittensen, östlich die Samtgemeinde Fintel und der Haldenkreis, im Süden schließt sich die Samtgemeinde Bothel an. Scheeßel ist durch den dortigen Bahnhof an die Strecke des Metronoms (Hamburg-Rotenburg (Wümme)-Bremen) angebunden. Die direkt durch die Gemeinde verlaufende Bundesstraße 75 und die nördlich gelegene A1 verbinden die Samtgemeinde mit der Region.

SOZIODEMOGRAPHISCHE UND -ÖKONOMISCHE DATEN ^{1,2}

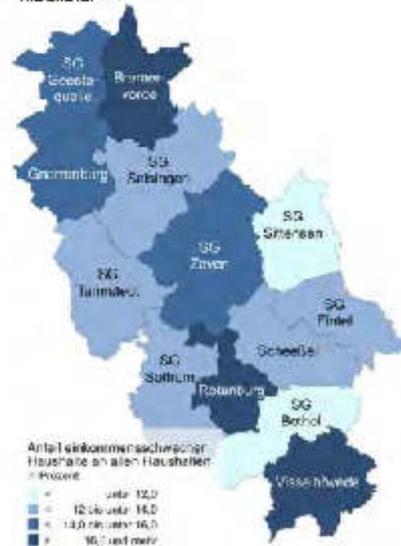


	KOMMUNE	LANDKREIS
Einwohnerzahl zum 31.12.2020	13.000	164.486
Einwohnerentwicklung 2013 - 2020 (In %)	0,6	2,0
Ø-jährliches Wanderungssaldo pro 1.000 Einwohner 2013 - 2020	3,2	4,8
Anteil unter 18-Jähriger In 2020 (In %)	16,7	17,0
Anteil 18- bis unter 30-Jähriger In 2020 (In %)	13,1	13,2
Anteil 30- bis unter 60-Jähriger In 2020 (In %)	41,7	40,9
Anteil über 60-Jähriger In 2020 (In %)	28,4	29,0
Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 2016 - 2020 (In % am Arbeitsort)	6,7	7,8
Kaufkraft pro Haushalt (HH) und Jahr 2020	50.489	49.092

Einwohnerentwicklung ¹



Anteil einkommensschwacher Haushalte an allen Haushalten ^{3,4}



SOZIALE WOHNRAUMVERSORGUNG ^{1,2}



	KOMMUNE	LANDKREIS
5GB (1 Bedarfsgemeinschaften 2020 (Anteil an allen HH In %)	2,7	4,3
Anteil einkommensschwacher Haushalte (Anteil an allen HH In %)	13,0	15,3
Geförderte Mietwohnungen (MW) Dez. 2021	96	171
Anteil geförderte MW am gesamten Wohnungsbestand	1,6	0,2
Geförderte MW 2040 (Prognose ohne Neubau)	0	10

Quellenangabe:

1. IWBank 20.21: Basis-Indikatoren KommWeb

2. Kreisentwicklung Die Kommunen des LK RW

3. Landkreis Rotenburg (Wümme)

3. Wohnungsnonnenerhebung bei ImmobilienScout24 über den Zeitraum 2019 bis 2. Quartal 2021

4. Zensus 2011

5. Grundbesitzkatasterbericht 2021: Gutachterausschuss für Grundstückswerte BfL eV auf

WOHNUNGSBESTAND^{1,3,4}



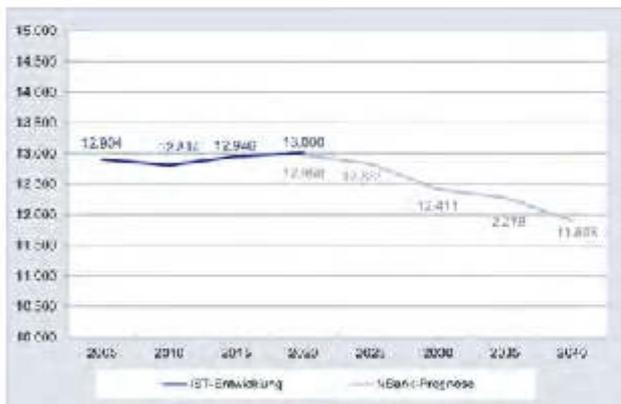
	KOMMUNE	LANDKREIS
Anzahl der Wohneinheiten (WE) 2020 ¹	6.006	78.322
Anteil der WE in Mehrfamilienhäusern (MFH) 2020 (In %) ¹	15,5	18,8
Ø Baufertigstellungen WE in Eigenheimen 2013 - 2020 (pro Jahr) ²	32	394
Ø Baufertigstellungen WE in MFH 2013 - 2020 (pro Jahr) ²	15	189
Anteil der WE in Gebäuden im Besitz von Privatpersonen (2011 In %) ³	85,4	84,1
Bauland mittlerer Preis inkl. Erschließungskosten 2020 (€/m ²) ⁴	60	60
Mittlerer Angebotspreis für Eigenheime 2014 - 2/2021 (In Euro) ³	248.758	228.024
Mittlerer Angebotspreis für MW 2014 - 2/2021 (In Euro/m ²) ³	6,55	6,47

PROGNOSE NBANK¹

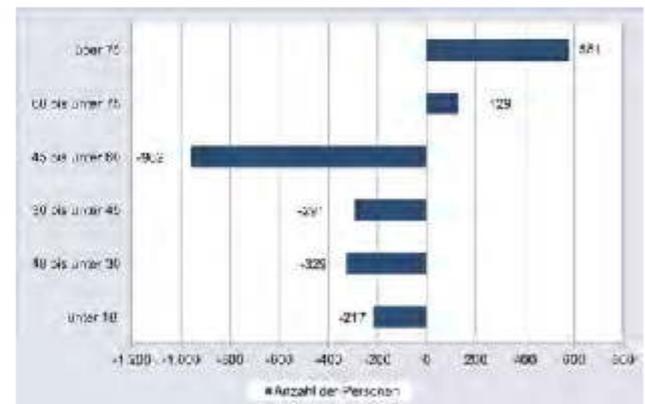


	KOMMUNE	LANDKREIS
Einwohnerzahl 2019	12.988	163.093
Einwohnerzahl 2040	11.898	148.415
Einwohnerentwicklung 2019 - 2040 In %	-8,4	-9,0
Entwicklung der unter 18-jährigen 2019 bis 2040 In %	-10,0	-11,1
Entwicklung der über 60-jährigen 2019 bis 2040 In %	19,7	15,2
Zahl Haushalte 2019	6.021	75.996
Zahl Haushalte 2040	5.643	70.595

IST-ENTWICKLUNG GGÜ. PROGNOSE KOMMUNE¹



ALTERSSPEZIFISCHE VERÄNDERUNGEN 2019 - 2040¹



Gutachterliche Einschätzung der Bevölkerungsprognose

- Die Bevölkerungsprognose der NBank hat die Einwohnerentwicklung in Scheeßel gut vorausgeschätzt. Die Bevölkerungszahl liegt derzeit mit +32 Personen geringfügig über dem Prognosewert. Seit 2011 verzeichnet Scheeßel einen stabilen Einwohnerstand. Die Annahmen der Prognose der NBank, insb. zu den Wanderungen, führen aller Voraussicht nach zu einer Unterschätzung der demografischen Entwicklung im Kreisgebiet. Dies dürfte sich auch perspektivisch auf die Bevölkerungsprognose für Scheeßel auswirken. Die Einwohnerzahlen dürften noch in den nächsten Jahren stabil sein, und ggf. erst ab 2025 dem auf Kreisebene prognostizierten Trend der Bevölkerungsabnahme folgen.
- In der Entwicklung der Altersklassen wird sich in Scheeßel in den nächsten 20 Jahren voraussichtlich eine Zunahme der Seniorenhaushalte vollziehen. Vor allem die Gruppe der älteren Personen ab 75 Jahren wird aller Wahrscheinlichkeit nach erheblich anwachsen. Sie werden den Bedarf an altersgerechten Wohnformen spürbar erhöhen. Zudem dürfte sich mit zunehmender Dynamik ein Generationenwechsel in den älteren Wohnquartieren vollziehen, der ein Angebot an gebrauchten Bestandseigenheimen entstehen lässt, das für die Wohneigentumsbildung junger Familien interessant sein dürfte.

QUALITATIVE BEDARFE UND NACHFRAGEPOTENZIALE

	KOMMUNE	LANDKREIS
Neubaubedarf WE in Eigenheimen 2019 - 2040 ¹	0	1.460
Neubaubedarf WE in MFH 2019 - 2040 ¹	24	1.014
Bedarf an preisgebundenen MW bis 2030	21 - 24	313
Angestrebter Anteil preisgebundener MW an allen WE	0,3 - 0,4	0,4



+ POTENZIALE

- Vorteilhafte Infrastrukturen: u.a. gute medizinische Infrastruktur, Nahversorgungsangebote sowie Grundgerüst der familiären Infrastruktur (KiTa- und Grundschulstandort sowie Standort der Oberschule und des Gymnasiums)
- Sehr gute verkehrliche Anbindung an Bremen und Hamburg mit dem ÖPNV (Metronom), daher auch vorteilhafter Standort für Pendler
- Viel Ausbaupotenzial in unter- oder ungenutzten Scheuen und Höfen für neue Wohnungsangebote
- Vergleichsweise günstiges Bauland

- HEMMNISSE

- Geringe Flächenverfügbarkeit, insbesondere für den Geschosswohnungsbau im Kernbereich eingeschränkt, geringe Verkaufsbereitschaft privater Grundstückseigentümer, planungsrechtliche Restriktionen, natürliche Grenzen (Gewässer) etc.
- Tlw. enge Handlungsspielräume in den Ortsteilen, hinsichtlich der Baulandausweisung, durch bauleitplanerischer und raumordnerischer Vorgaben (u.a. Geruchsbelastungen und Eigenentwicklung)
- Schwierige Aktivierung von Grundstücken in der Innenentwicklung
- Geringes Investoreninteresse bei der Schaffung bezahlbarer Wohnungen

HANDLUNGSFELDER

BEDEUTUNG DER HANDLUNGSFELDER

Schaffung eines vielfältigen Wohnungsangebotes

Sehr wichtiges Handlungsfeld, um Wohnraum für alle Zielgruppen zu schaffen, darunter insbesondere einkommensschwächere Haushalte, Senioren sowie Starterhaushalte und junge Paare.

Versorgung einkommensschwächerer Haushalte sichern

Sehr wichtiges Handlungsfeld, die Versorgung Einkommensschwacher geht einher mit dem Ziel der Schaffung eines vielfältigen Wohnungsangebotes.

Begleitung des demografischen Wandels

Derzeit weniger bedeutsames Thema, denn die Bewohnerschaft in der Gemeinde ist von Familien geprägt. Der Generationenwechsel in den Eigenheimen und die Schaffung alternativer Wohnformen im Alter wird jedoch zukünftig mehr an Bedeutung gewinnen.

Baulandmanagement

Sehr wichtiges Handlungsfeld, um die vorhandenen Bedarfe zu decken und gleichzeitig sparsam mit Grund und Boden umzugehen.

Qualifizierung des Wohnungsbestandes

Zukünftig wichtiges Thema, da viele ältere Eigenheime vorhanden sind, zudem ältere Hofanlagen in den ländlicheren Bereichen, bei denen Rückbau Möglichkeiten für neue Wohnungsangebote schaffen kann.

Stärkung der Ortsteile und Quartiere für das Wohnen

Sehr wichtiges Thema, auch da der Wohnraum in Scheeßel begrenzt ist, wodurch die Ortsteile zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen.

ZIELE, STRATEGIEN UND MAßNAHMEN

Die Gemeinde Scheeßel ist Mitglied in der ILE-Region „GesundRegion Wümme-Wieste-Niederung“, welche ab 2023 zur LEADER-Region wird und eine strategische Weiterentwicklung der Ortschaften und Dörfer zu zukunftssicheren und attraktiven Orten verfolgt. In der zukünftigen Entwicklung der Gemeinde Scheeßel sind folgende Themen und Zielsetzungen von Bedeutung:

- Die Schaffung eines vielfältigen Wohnungsangebotes für verschiedene Zielgruppen, insbesondere durch die Erweiterung des Angebots an Wohnungen und Wohnformen in Mehrfamilienhäusern sowohl für Ältere hinsichtlich kleiner barrierearmer Wohnungen als auch Angebote für Starterhaushalte, junge Paare und einkommensschwache Haushalte.
- Der aktuelle Bedarf an bezahlbaren kleinen Wohnungen kann durch das bestehende Angebot nicht gedeckt werden. Zukünftig soll daher bei neuen Baugebieten und Nachverdichtungen verstärkt der Neubau von Mehrfamilienhäusern berücksichtigt werden, wobei eine Durchmischung verschiedener Wohnformen angestrebt wird. In diesem Zusammenhang ist auch die zukünftige Entwicklung der rd. 90 öffentlich geförderten Bestandswohnungen an der Fliederstraße relevant, dort werden in den nächsten Jahren die Bindungen auslaufen, die Kommune wünscht sich entsprechende Beratungsangebote, welche kommunalen Möglichkeiten bestehen, die dort auslaufenden Bindung ggf. zu verlängern oder an anderer Stelle zu kompensieren.
- Derzeit wird das Baugebiet „HelLa“ im Ortskern Scheeßel geplant, welches 2023 in die Vermarktung gehen soll. Das Baugebiet sieht sowohl Flächen für den Eigenheimbau als auch für den Geschosswohnungsbau vor, für letzteres soll überprüft werden, inwiefern dort auch öffentlich geförderter Wohnungsbau umgesetzt werden kann. Schon jetzt besteht eine hohe Nachfrage für das Baugebiet, die Wartelisten für die Bauplätze für Eigenheime sind bereits um ein Vielfaches überzeichnet.
- In der Wohnbaulandentwicklung sollen zukünftig verstärkt Nachverdichtungspotenziale geprüft werden. Potenziale bestehen sowohl in Leerständen, dem Generationenwechsel im Bestand sowie ehemaligen Hofanlagen, die Potenziale für Mehrgenerationenwohnprojekte etc. bieten, dort sind entsprechende baurechtliche Möglichkeiten für die zukünftige Entwicklung zu prüfen.
- Im Rahmen der zukünftigen Partizipation als LEADER-Region sollen die Ortsteile weiter gestärkt werden, im Rahmen der ILE-Region „GesundRegion Wümme-Wieste-Niederung“ wurden dort schon einige Projekte angestoßen.

KOMMUNALSTECKBRIEF SAMTGEMEINDE SELSINGEN

LAGE



Die Samtgemeinde Selsingen liegt im nördlichen Kreisgebiet und besteht aus den acht Mitgliedsgemeinden Anderlingen, Delnstedt, Farven, Osterstedt, Rhade, Sandbostel, Seedorf und Selsingen. Letztere ist die Sitzgemeinde und zugleich größte Gemeinde der Samtgemeinde und zählt zusätzlich zu den Grundzentren im Kreisgebiet. Im Norden beginnend wird die Samtgemeinde von der Stadt Bremervörde, dem Landkreis Stade, den Samtgemeinden Zeven und Tarmstedt sowie von der Gemeinde Gnarreborg umschlossen. Die Bundesstraße 71 führt durch die Samtgemeinde und bietet u.a. Anbindung an die Städte Bremervörde und Zeven.

SOZIODEMOGRAPHISCHE UND -ÖKONOMISCHE DATEN ^{1,2}

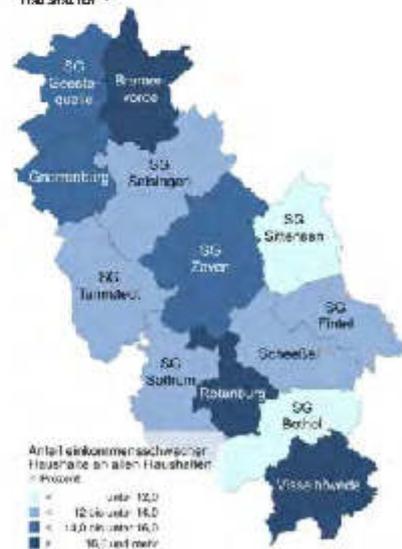


	KOMMUNE	LANDKREIS
Einwohnerzahl zum 31.12.2020	9.527	164.486
Einwohnerentwicklung 2013 - 2020 (In %)	0,2	2,0
Ø-jährliches Wanderungssaldo pro 1.000 Einwohner 2013 - 2020	1,1	4,8
Anteil unter 18-Jähriger In 2020 (In %)	16,8	17,0
Anteil 18- bis unter 30-Jähriger In 2020 (In %)	14,5	13,2
Anteil 30- bis unter 60-Jähriger In 2020 (In %)	42,5	40,9
Anteil über 60-Jähriger In 2020 (In %)	26,2	29,0
Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 2016 - 2020 (In % am Arbeitsort)	7,9	7,8
Kaufkraft pro Haushalt (HH) und Jahr 2020	54.538	49.092

Einwohnerentwicklung ¹



Anteil einkommensschwacher Haushalte an allen Haushalten ^{3,4}



SOZIALE WOHNRAUMVERSORGUNG ^{1,2}



	KOMMUNE	LANDKREIS
5GB (1 Bedarfsgemeinschaften 2020 (Anteil an allen HH In %)	2,6	4,3
Anteil einkommensschwacher Haushalte (Anteil an allen HH In %)	12,3	15,3
Geförderte Mietwohnungen (MW) Dez. 2021	0	171
Anteil geförderte MW am gesamten Wohnungsbestand	0	0,2
Geförderte MW 2040 (Prognose ohne Neubau)	0	10

Quellenweise:

1 W-Bank 2021: Basis-Indikatoren KommWeb
 2 Kreisentwicklung Die Kommunen des LK RW

3 Landkreis Rotenburg (Wümme)

4 Wohnungsannoncensurvey bei ImmobilienScout24
 über den Zeitraum 2019 bis 2. Quartal 2021

5 Zensus 2011

6 Grundfördermaßstabbericht 2021: Gutachterausschuss für Grundförderwerke BfE end of

WOHNUNGSBESTAND^{1,3,4}



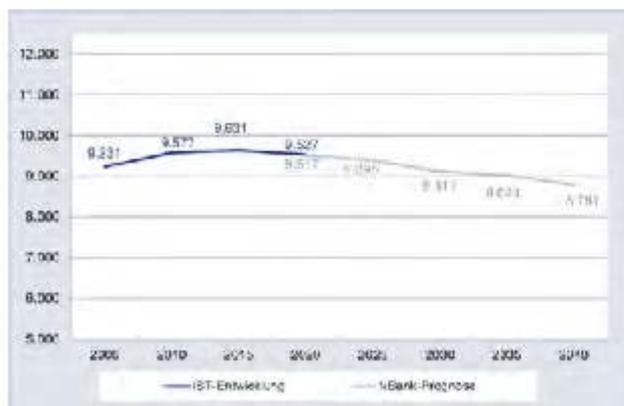
	KOMMUNE	LANDKREIS
Anzahl der Wohneinheiten (WE) 2020 ¹	4.297	78.322
Anteil der WE in Mehrfamilienhäusern (MFH) 2020 (In %) ¹	13,1	18,8
Ø Baufertigstellungen WE in Eigenheimen 2013 - 2020 (pro Jahr) ²	23	394
Ø Baufertigstellungen WE in MFH 2013 - 2020 (pro Jahr) ²	7	189
Anteil der WE in Gebäuden im Besitz von Privatpersonen (2011 In %) ³	88,0	84,1
Bauland mittlerer Preis inkl. Erschließungskosten 2020 (€/m ²) ⁴	53	60
Mittlerer Angebotspreis für Eigenheime 2014 - 2/2021 (In Euro) ³	197.837	228.024
Mittlerer Angebotspreis für MW 2014 - 2/2021 (In Euro/m ²) ³	5,46	6,47

PROGNOSE NBANK¹

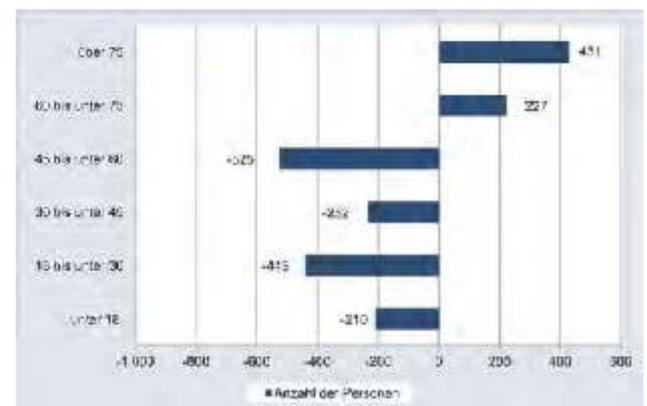


	KOMMUNE	LANDKREIS
Einwohnerzahl 2019	9.534	163.093
Einwohnerzahl 2040	9.534	148.415
Einwohnerentwicklung 2019 - 2040 In %	-7,9	-9,0
Entwicklung der unter 18-jährigen 2019 bis 2040 In %	-13,3	-11,1
Entwicklung der über 60-jährigen 2019 bis 2040 In %	27,0	15,2
Zahl Haushalte 2019	3.864	75.996
Zahl Haushalte 2040	3.659	70.595

IST-ENTWICKLUNG GGÜ. PROGNOSE KOMMUNE¹



ALTERSSPEZIFISCHE VERÄNDERUNGEN 2019 - 2040¹

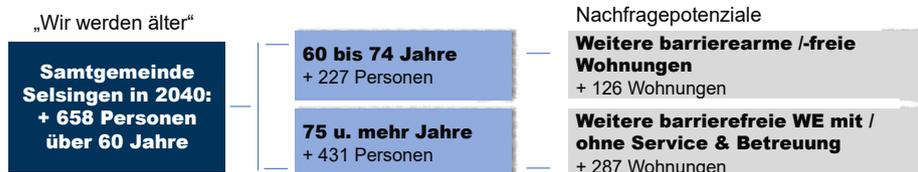


Gutachterliche Einschätzung der Bevölkerungsprognose

- Die Bevölkerungsprognose der NBANK hat die Einwohnerentwicklung in Seislingen gut vorausgeschätzt. Die Bevölkerungszahl liegt derzeit mit +10 Personen geringfügig über dem Prognosewert. Seit 2016 verzeichnet Seislingen eine rückläufige Einwohnerentwicklung. Die Annahmen der Prognose der NBANK, insb. zu den Wanderungen, führen aller Voraussicht nach zu einer Unterschätzung der demografischen Entwicklung im Kreisgebiet. Dies könnte sich auch perspektivisch auf die Bevölkerungsprognose für Seislingen auswirken. Trotzdem kann unter den gegebenen Umständen davon ausgegangen werden, dass die Bevölkerung in Seislingen auch zukünftig abnehmen wird. Dieser Effekt könnte jedoch ggf. geringer ausfallen als prognostiziert.
- In Seislingen wird sich in den nächsten 20 Jahren voraussichtlich eine Zunahme der Seniorenhaushalte vollziehen, während die übrigen Altersgruppen rückläufig sein werden. Die Zunahme wird den Bedarf an altengerechten Wohnformen spürbar erhöhen. Zudem dürfte sich mit zunehmender Dynamik ein Generationenwechsel in den älteren Wohnquartieren vollziehen, der ein Angebot an gebrauchten Bestands-eigenheimen entstehen lässt, das für die Wohnobjektumbildung junger Familien interessant sein dürfte.

QUALITATIVE BEDARFE UND NACHFRAGEPOTENZIALE

	KOMMUNE	LANDKREIS
Neubaubedarf WE in Eigenheimen 2019 - 2040 ¹	0	1.460
Neubaubedarf WE in MFH 2019 - 2040 ¹	24	1.014
Bedarf an preisgebundenen MW bis 2030	13 - 17	313
Angestrebter Anteil preisgebundener MW an allen WE	0,3 - 0,4	0,4



+ POTENZIALE

- Erheblicher Nachholbedarf im Eigenheimbau; kürzlich ausgewiesene Bauplätze sind dreifach überzeichnet
- Gute infrastrukturelle Versorgung im Hauptort Selsingen
- Starke Nachfrage und Bautätigkeit bei Miet- und Eigentumswohnungen
- Günstiges Bodenpreisniveau schafft bezahlbaren Wohnraum
- Spezielle Wohnraumnachfrage durch Kasernenstandort in der Mitgliedsgemeinde Seedorf
- In der Vergangenheit sind diverse neue Angebote für das Wohnen im Alter mit (optionalen) Betreuungsangeboten und gemeinschaftlichen Wohnformen geschaffen worden
- Die Dorferneuerung in allen Ortsteilen hat einen Anstoß für die Modernisierung des Altbaubestandes und der Umnutzung leerstehender Gebäudeteile gegeben

- HEMMNISSE

- Kommunalen Grundstückserwerb für Baugebietsausweisungen wird durch fehlende Verkaufsbereitschaft und z.T. hohe Kaufpreiserwartungen der Eigentümer gehemmt
- Fehlende wohnungsnaher Versorgungsinfrastruktur auf den Dörfern (Ausnahme: Rhade)
- Zu enge Handlungsspielräume in den Ortsteilen, um den Bedarf an Wohnraum zu decken, tlw. durch Vorgaben der Regionalplanung
- Fehlende Investoren im geförderten Wohnungsbau
- Es fehlen lt. ISEK kleine, bezahlbare Wohnungen im Hauptort sowie barrierearme Wohnungen und weitere Angebote im Mehrgenerationenwohnen

HANDLUNGSFELDER

BEDEUTUNG DER HANDLUNGSFELDER

Schaffung eines vielfältigen Wohnungsangebotes	Wichtiges Thema, um neue Wohnformen für spezifische Wohnwünsche anbieten zu können
Versorgung einkommensschwächerer Haushalte sichern	Weniger wichtiges Thema, allerdings formuliert das ISEK (s.u.) die Schaffung kleiner, bezahlbarer Wohnungen als Handlungsfeld
Begleitung des demografischen Wandels	Wichtiges Thema, um älteren Haushalten eine Wohnalternative zu bieten und Wohnraum für Familien zu schaffen
Baulandmanagement	Wichtiges Thema, um neue Wohnangebote schaffen zu können
Qualifizierung des Wohnungsbestandes	Weniger wichtiges Thema
Stärkung der Ortsteile und Quartiere für das Wohnen	Weniger wichtiges Thema

ZIELE, STRATEGIEN UND MAßNAHMEN

Für die Zielformulierung existieren in Selsingen zwei strategische Konzepte, die u.a. auch Aussagen zu wohnungsmarktbezogenen Themen treffen: Das Integrierte energetische Quartierskonzept aus dem Jahr 2016 für den Ortskern sowie das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) Selsingen-Mitte, das als Leitbild für die Ortsentwicklung den Leitsatz „Selsingen für Jung und Alt lebenswert gestalten“ formuliert. Wichtige Themen, Zielsetzungen und Maßnahmen sind demnach:

- Energetische Erneuerung des Gebäude- und Wohnungsbestandes vor allem im Hauptort, aber auch in den Dörfern: energetische Sanierung und Modernisierung der Wohnsubstanz. Dazu bietet die Gemeinde im Rahmen eines energetischen Sanierungsmanagements Unterstützung und Beratung an (vgl. ISEK, S. 114).
- Begleitung des demografischen Wandels durch Schaffung von Barrierearmut im öffentlichen Raum, insbesondere im Hauptort und die öffentlichen Flächen (Plätze, Verkehrsraum) betreffend.
- Modernisierung und Instandsetzung ortsbildprägender sowie fehl- oder mindergenutzter Gebäude (auch energetische Sanierung).
- Schaffung eines differenzierteren Wohnungsangebotes, u.a. Unterstützung von Mehrgenerationenwohnprojekten, barrierearmes sowie behinderten- und altengerechtes Bauen und Planen unterstützen, mehr Angebot an kleinen und bezahlbaren Wohnungen.
- Gebäuderückbau, insbesondere bei fehlender Nutzung und Neuordnung von Baugrundstücken, etwa durch Neubau von Wohn- und Geschäftshäusern im Hauptort.

KOMMUNALSTECKBRIEF SAMTGEMEINDE SITTENSEN

LAGE



Die Samtgemeinde Sittensen ist eine mittelgroße Kommune im Landkreis Rotenburg (Wümme) und ist geographisch im östlichen Kernbereich des Landkreises zu verorten. Dort grenzt sie sowohl an den Landkreis Stade als auch an den Landkreis Harburg. Im Süden und Westen schließen sich neben Scheeßel die Samtgemeinden Fintel und Zeven an. Sittensen untergliedert sich in neun Mitgliedsgemeinden: Groß Meckelsen, Hamersen, Kalbe, Klein Meckelsen, Lengenbostel, Sittensen, Tlste, Vierden und Wohnste. Der Verwaltungssitz befindet sich in der größten Gemeinde Sittensen, die auch ein Grundzentrum ist. Die Autobahn A1 führt durch das nördliche Gebiet der Samtgemeinde und bietet dem motorisierten Individualverkehr eine vorteilhafte Anbindung an die Metropolen Hamburg und Bremen.

SOZIODEMOGRAPHISCHE UND -ÖKONOMISCHE DATEN ^{1,2}

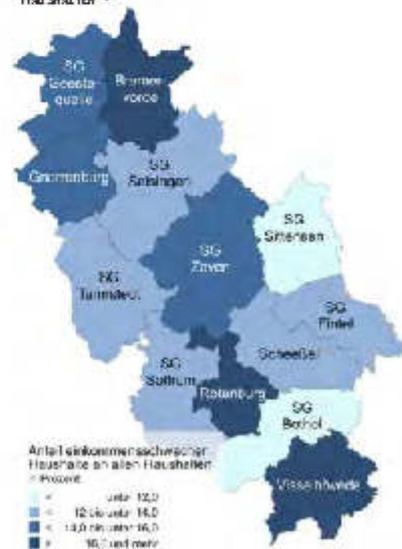


	KOMMUNE	LANDKREIS
Einwohnerzahl zum 31.12.2020	11.316	164.486
Einwohnerentwicklung 2013 - 2020 (In %)	4,2	2,0
Ø-jährliches Wanderungssaldo pro 1.000 Einwohner 2013 - 2020	6,3	4,8
Anteil unter 18-Jähriger In 2020 (In %)	17,8	17,0
Anteil 18- bis unter 30-Jähriger In 2020 (In %)	12,5	13,2
Anteil 30- bis unter 60-Jähriger In 2020 (In %)	43,6	40,9
Anteil über 60-Jähriger In 2020 (In %)	26,1	29,0
Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 2016 - 2020 (In % am Arbeitsort)	14,8	7,8
Kaufkraft pro Haushalt (HH) und Jahr 2020	56.561	49.092

Einwohnerentwicklung ¹



Anteil einkommensschwacher Haushalte an allen Haushalten ^{3,4}



SOZIALE WOHNRAUMVERSORGUNG ^{1,2}



	KOMMUNE	LANDKREIS
5GB (1 Bedarfsgemeinschaften 2020 (Anteil an allen HH In %)	2,1	4,3
Anteil einkommensschwacher Haushalte (Anteil an allen HH In %)	11,3	15,3
Geförderte Mietwohnungen (MW) Dez. 2021	0	171
Anteil geförderte MW am gesamten Wohnungsbestand	0	0,2
Geförderte MW 2040 (Prognose ohne Neubau)	0	10

Quellenangabe:

1. W-Bank 20.21: Basis-Indikatoren KommWeb
 2. Landkreis Rotenburg (Wümme)

3. Wohnungsannoncenummerierung bei ImmobilienScout24
 über den Zeitraum 2014 bis 2. Quartal 2021

4. Zensus 2011

5. Grundfördermaßstabbericht 2021: Gutachterausschuss für Grund-
 stückswerte BfE Endoff

WOHNUNGSBESTAND^{1,3,4}



	KOMMUNE	LANDKREIS
Anzahl der Wohneinheiten (WE) 2020 ¹	5.247	78.322
Anteil der WE in Mehrfamilienhäusern (MFH) 2020 (In %) ¹	18,3	18,8
Ø Baufertigstellungen WE in Eigenheimen 2013 - 2020 (pro Jahr) ¹	43	394
Ø Baufertigstellungen WE in MFH 2013 - 2020 (pro Jahr) ¹	15	189
Anteil der WE in Gebäuden im Besitz von Privatpersonen (2011 In %) ²	81,4	84,1
Bauland mittlerer Preis inkl. Erschließungskosten 2020 (€/m ²) ³	106	60
Mittlerer Angebotspreis für Eigenheime 2014 - 2/2021 (In Euro) ³	258.714	228.024
Mittlerer Angebotspreis für MW 2014 - 2/2021 (In Euro/m ²) ³	6,36	6,47

PROGNOSE NBANK¹

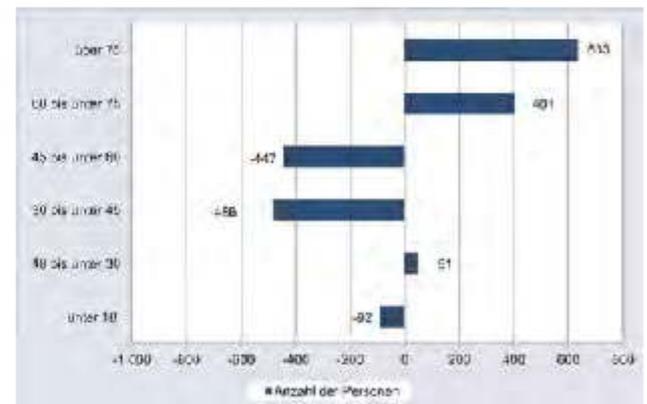


	KOMMUNE	LANDKREIS
Einwohnerzahl 2019	11.268	163.093
Einwohnerzahl 2040	11.329	148.415
Einwohnerentwicklung 2019 - 2040 In %	0,5	-9,0
Entwicklung der unter 18-jährigen 2019 bis 2040 In %	-4,5	-11,1
Entwicklung der über 60-jährigen 2019 bis 2040 In %	35,6	15,2
Zahl Haushalte 2019	4.818	75.996
Zahl Haushalte 2040	5.131	70.595

IST-ENTWICKLUNG GGÜ. PROGNOSE KOMMUNE¹



ALTERSSPEZIFISCHE VERÄNDERUNGEN 2019 - 2040¹

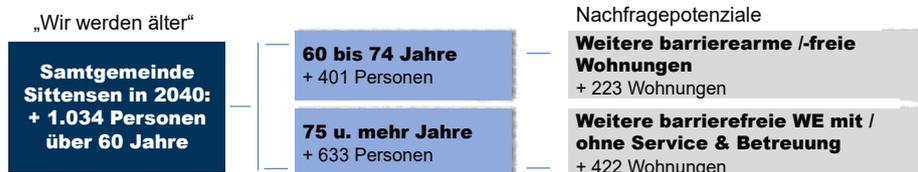


Gutachterliche Einschätzung der Bevölkerungsprognose

- Die Bevölkerungsprognose der NBank hat die Einwohnerentwicklung in Sittensen gut vorausgeschätzt. Die Bevölkerungszahl liegt derzeit mit +6 Personen geringfügig über dem Prognosewert. Seit 2014 verzeichnet Sittensen einen spürbaren Einwohnerzuwachs. Die Annahmen der Prognose der NBank, insb. zu den Wanderungen, führen aller Voraussicht nach zu einer Unterschätzung der demografischen Entwicklung im Kreisgebiet. Dies könnte sich auch perspektivisch auf die Bevölkerungsprognose für Sittensen auswirken. Die bis 2030 prognostizierten Einwohnerzuwächse könnten länger anhalten und erst viel später in den für das Kreisgebiet prognostizierten Rückgang einschwenken.
- In der Entwicklung der Altersklassen wird sich in Sittensen in den nächsten 20 Jahren voraussichtlich eine enorme Zunahme der Seniorenhaushalte vollziehen. Dies wird den Bedarf an altengerechten Wohnformen erheblich erhöhen. Zudem dürfte sich mit zunehmender Dynamik ein Generationenwechsel in den älteren Wohnquartieren vollziehen, der ein Angebot an gebrauchten Bestandseigenheimen entstehen lässt, das für die Wohnungsbildung junger Familien interessant sein dürfte. Zudem wächst voraussichtlich der Bedarf an attraktiven Wohnungen – auch zur Miete – für die Gruppe der jungen Haushalte unter 30 Jahren.

QUALITATIVE BEDARFE UND NACHFRAGEPOTENZIALE

	KOMMUNE	LANDKREIS
Neubaubedarf WE in Eigenheimen 2019 - 2040 ¹	295	1.460
Neubaubedarf WE in MFH 2019 - 2040 ¹	154	1.014
Bedarf an preisgebundenen MW bis 2030	15 - 21	313
Angestrebter Anteil preisgebundener MW an allen WE	0,3 - 0,4	0,4



+ POTENZIALE

- Vorteilhafte verkehrliche Anbindung durch die Autobahn A1, daher vorteilhafter Standort für Pendler
- Sehr gutes Infrastrukturangebot in Sittensen mit Einzelhandelsangeboten, diversen Nahversorgern, ärztlicher Versorgung und allen Schulformen; auch in allen Mitgliedsgemeinden ist das Grundgerüst familiärer Infrastruktur vorhanden
- Wachsende Samtgemeinde durch positive Rahmenbedingungen
- Große Beliebtheit als Wohnstandort, daher hohe Nachfrage nach Wohnraum auch von außerorts, darunter Nachfrager aus den Metropolen Bremen und Hamburg
- Sozialer Zusammenhalt und aktive Dorfgemeinschaften in allen Mitgliedsgemeinden

- HEMMNISSE

- Hohe Baulandpreise, auch bedingt durch eine sehr große Nachfrage, nicht nur in Sittensen, sondern auch in den anderen Mitgliedsgemeinden
- Versorgungsprobleme bei einkommensschwachen Haushalten, aufgrund mangelnder (bezahlbarer) Mietwohnungen, insbesondere für Singles, Starterhaushalte und Senioren
- Fehlende Investoren im bezahlbaren und geförderten Wohnungsbau
- Ermittlung von Nachverdichtungspotenzialen bspw. im Rahmen eines Baulückenkatasters, welches für die Samtgemeinde personell kaum umsetzbar ist

HANDLUNGSFELDER

BEDEUTUNG DER HANDLUNGSFELDER

Schaffung eines vielfältigen Wohnungsangebotes	Sehr wichtiges Handlungsfeld, da verschiedene Nachfragergruppen am Wohnungsmarkt bestehen und insbesondere Einkommensschwächere, wie bspw. Starterhaushalte, junge Paare in der Ausbildung oder Senioren ein entsprechendes Angebot benötigen
Versorgung einkommensschwächerer Haushalte sichern	Sehr wichtiges Thema, da der Bedarf vorhanden ist und das derzeitige Angebot diesen bei weitem nicht decken kann
Begleitung des demografischen Wandels	Zurzeit ein weniger bedeutsames Handlungsfeld, der Generationenwechsel in den Bestandseigenheimen vollzieht sich bereits, allgemein ist die Bewohnerschaft in der Samtgemeinde von Familien geprägt
Baulandmanagement	Wichtiges Handlungsfeld, um die vorhandenen Bedarfe zu decken
Qualifizierung des Wohnungsbestandes	Weniger bedeutsames Thema, denn der Großteil der Bestandsgebäude ist im guten Zustand. Bei Wiederverkauf werden die Gebäude zumeist modernisiert oder durch Rück- und Neubau ersetzt, tlw. gibt es ehemalige Hofanlagen, die noch Potenziale bieten
Stärkung der Ortsteile und Quartiere für das Wohnen	Weniger bedeutsames Thema, die Rahmenbedingungen sind in den Mitgliedsgemeinden allgemein gut

ZIELE, STRATEGIEN UND MAßNAHMEN

Die Samtgemeinde Sittensen arbeitet bereits auf verschiedenen Ebenen an der zukünftigen Entwicklung. Dazu zählt auch das 2022 abgeschlossene Interkommunale Entwicklungskonzept der ILE Region Börde Oste-Wörpe, welches eine strategische Weiterentwicklung der Ortschaften und Dörfer zu zukunftssicheren und attraktiven Orten verfolgt. Wichtige Themen, Zielsetzungen und Maßnahmen sind demnach:

- Schaffung alternativer Wohnungsangebote für Senioren, darunter auch Mehrgenerationenhäuser, Seniorenwohngemeinschaften, betreutes Wohnen etc. derzeit wird in Sittensen in der Scheeßler Straße eine Seniorenresidenz gebaut. In den übrigen Mitgliedsgemeinden gibt es hingegen kaum alternative Angebote für das Wohnen im Alter.
- Derzeit sind in Sittensen Investoren im Geschosswohnungsbau tätig, nicht nur in Neubaugebieten, auch im Bestandsumbau bzw. Ersatzbau. Es besteht eine gute Nachfrage im höherpreisigen Segment sowohl bei Mietwohnungen als auch bei Eigentumswohnungen.
- Bedarfe bestehen im preisgünstigen Segment, welches derzeit im Neubau nicht realisiert wird. Zur Schaffung geförderten Wohnungsneubaus müssten die Mitgliedsgemeinden im Rahmen ihrer kommunalen Grundstückspolitik zukünftig entsprechende Regelungen treffen (bspw. Vorgaben zu einem festgelegten Anteil an geförderten Wohnungen); die Gemeinde Sittensen trifft dazu Vorüberlegungen. Dann böte sich auch die Chance, einkommensschwachen Wohnungssuchenden, darunter verstärkt Singles und Auszubildene, ein Wohnungsangebot zu bieten und sie an die Gemeinde zu binden bzw. dort zu halten.
- Hinsichtlich der Versorgung einkommensschwacher Haushalte und der Schaffung eines vielfältigen Wohnungsangebotes soll zukünftig nicht nur auf (private) Investoren gesetzt werden, sondern auch überlegt werden, inwiefern andere Umsetzungsstrukturen bspw. im genossenschaftlichen Rahmen möglich sind, um adäquate Angebote im Geschosswohnungsbau zu schaffen.
- Das interkommunale Entwicklungskonzept zeigt zum Thema Wohnen ebenfalls auf, dass in Sittensen ein ausdifferenziertes Wohnangebot fehlt, etwa im Hinblick auf Mietwohnungen und ein hinreichendes Angebot an bezahlbarem Wohnraum.

KOMMUNALSTECKBRIEF SAMTGEMEINDE SOTTRUM

LAGE



Die Samtgemeinde zählt zu den mittelgroßen Kommunen und ist geographisch im westlichen Kernbereich des Landkreises Rotenburg (Wümme) zu verorten. Sie setzt sich aus den Gemeinden Ahausen, Bötersen, Hassendorf, Hellwege, Horstedt, Reebum und Sottrum zusammen. Letztere ist eines der Grundzentren im Landkreis. Im Westen grenzt sie an die Kreisstadt Rotenburg. Zu den Nachbargemeinden zählen zudem die Samtgemeinden Tarmstedt, Zeven und Bothel sowie der Landkreis Verden. Der Bahnhof der Gemeinde ist u.a. Haltepunkt für den Metronom, welcher eine Anbindung nach Hamburg-Rotenburg (Wümme)-Bremen bietet. Zudem führen die Bundesstraße 75 und die Autobahn A1 durch die Samtgemeinde und bieten so auch über den motorisierten Individualverkehr eine Anbindung Richtung Kreisstadt sowie den Metropolen Bremen und Hamburg.

SOZIODEMOGRAPHISCHE UND -ÖKONOMISCHE DATEN ^{1,2}

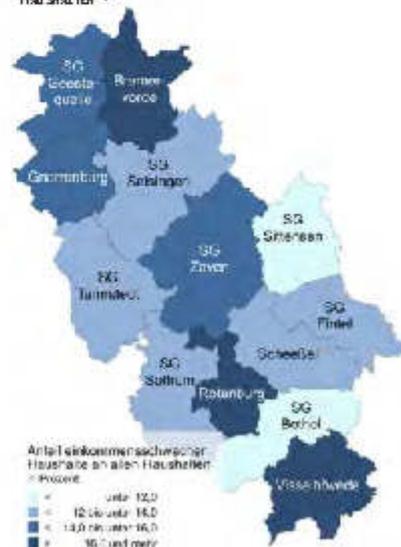


	KOMMUNE	LANDKREIS
Einwohnerzahl zum 31.12.2020	14.880	164.486
Einwohnerentwicklung 2013 - 2020 (In %)	4,3	2,0
Ø-jährliches Wanderungssaldo pro 1.000 Einwohner 2013 - 2020	4,5	4,8
Anteil unter 18-Jähriger In 2020 (In %)	18,8	17,0
Anteil 18- bis unter 30-Jähriger In 2020 (In %)	12,9	13,2
Anteil 30- bis unter 60-Jähriger In 2020 (In %)	41,1	40,9
Anteil über 60-Jähriger In 2020 (In %)	27,1	29,0
Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 2016 - 2020 (In % am Arbeitsort)	14,3	7,8
Kaufkraft pro Haushalt (HH) und Jahr 2020	55.068	49.092

Einwohnerentwicklung ¹



Anteil einkommensschwacher Haushalte an allen Haushalten ^{3,4}



SOZIALE WOHNRAUMVERSORGUNG ^{1,2}



	KOMMUNE	LANDKREIS
5GB (1 Bedarfsgemeinschaften 2020 (Anteil an allen HH In %)	2,8	4,3
Anteil einkommensschwacher Haushalte (Anteil an allen HH In %)	13,2	15,3
Geförderte Mietwohnungen (MW) Dez. 2021	1	171
Anteil geförderte MW am gesamten Wohnungsbestand	0	0,2
Geförderte MW 2040 (Prognose ohne Neubau)	0	10

Quellenangabe:

1. W.Bank 20.21: Basis-Indikatoren KommWeb

WieDeziclient für die Kommunen des LK RW

2. Landkreis Rotenburg (Wümme)

3. Wohnungsannoncensurvey bei immobilienScout24 über den Zeitraum 2014 bis 2. Quartal 2021

4. Zensus 2011

5. Grundfördermaßstabbericht 2021: Gutachterausschuss für Grundförderwerke BfE und öf

WOHNUNGSBESTAND^{1,3,4}



	KOMMUNE	LANDKREIS
Anzahl der Wohneinheiten (WE) 2020 ¹	6.788	78.322
Anteil der WE in Mehrfamilienhäusern (MFH) 2020 (In %) ¹	14,6	18,8
Ø Baufertigstellungen WE in Eigenheimen 2013 - 2020 (pro Jahr) ²	40	394
Ø Baufertigstellungen WE in MFH 2013 - 2020 (pro Jahr) ²	16	189
Anteil der WE in Gebäuden im Besitz von Privatpersonen (2011 In %) ³	85,2	84,1
Bauland mittlerer Preis inkl. Erschließungskosten 2020 (€/m ²) ⁴	66	60
Mittlerer Angebotspreis für Eigenheime 2014 - 2/2021 (In Euro) ³	261.957	228.024
Mittlerer Angebotspreis für MW 2014 - 2/2021 (In Euro/m ²) ³	6,52	6,47

PROGNOSE NBANK¹

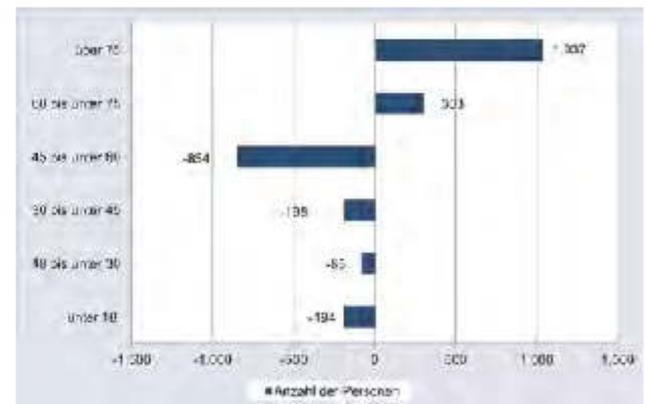


	KOMMUNE	LANDKREIS
Einwohnerzahl 2019	14.800	163.093
Einwohnerzahl 2040	14.812	148.415
Einwohnerentwicklung 2019 - 2040 In %	0,1	-9,0
Entwicklung der unter 18-jährigen 2019 bis 2040 In %	-6,9	-11,1
Entwicklung der über 60-jährigen 2019 bis 2040 In %	34,0	15,2
Zahl Haushalte 2019	6.327	75.996
Zahl Haushalte 2040	6.740	70.595

IST-ENTWICKLUNG GGÜ. PROGNOSE KOMMUNE¹



ALTERSSPEZIFISCHE VERÄNDERUNGEN 2019 - 2040¹



Gutachterliche Einschätzung der Bevölkerungsprognose

- Die Bevölkerungsprognose der NBANK hat die Einwohnerentwicklung in Sottrum gut vorausgeschätzt. Die Bevölkerungszahl liegt derzeit mit +35 Personen geringfügig über dem Prognosewert. Seit 2013 verzeichnet Sottrum einen stetigen Einwohnerzuwachs. Die Annahmen der Prognose der NBANK, insb. zu den Wanderungen, führen aller Voraussicht nach zu einer Unterschätzung der demografischen Entwicklung im Kreisgebiet. Dies könnte sich auch perspektivisch auf die Bevölkerungsprognose für Sottrum auswirken. Die bis 2030 prognostizierten Einwohnerzuwächse könnten länger anhalten und erst viel später in den für das Kreisgebiet prognostizierten Rückgang einschwenken.
- In der Entwicklung der Altersklassen wird sich in Sottrum in den nächsten 20 Jahren voraussichtlich eine enorme Zunahme der Seniorenhaushalte vollziehen, insbesondere in der Altersgruppe über 75 Jahre. Die Zunahme wird den Bedarf an altengerechten Wohnformen spürbar erhöhen. Zudem dürfte sich mit zunehmender Dynamik ein Generationenwechsel in den älteren Wohnquartieren vollziehen, der ein Angebot an gebrauchten Bestandseigenheimen entstehen lässt, das für die Wohnraumbildung junger Familien interessant sein dürfte.

QUALITATIVE BEDARFE UND NACHFRAGEPOTENZIALE	KOMMUNE	LANDKREIS
Neubaubedarf WE in Eigenheimen 2019 - 2040 ¹	418	1.460
Neubaubedarf WE in MFH 2019 - 2040 ¹	166	1.014
Bedarf an preisgebundenen MW bis 2030	23 - 27	313
Angestrebter Anteil preisgebundener MW an allen WE	0,3 - 0,4	0,4



+ POTENZIALE

- Gute Versorgungsinfrastruktur in der Funktion als Grundzentrum inkl. Oberstufengymnasium
- Sehr gute ÖPNV- sowie MIV-Anbindung
- Investoren vor Ort tätig

- HEMMNISSE

- Verfügbarkeit von Wohnbauland bzw. Tauschflächen für landwirtschaftliche Betriebe
- Schwierige Aktivierung von Grundstücken in der Innenentwicklung
- Bislang sehr begrenzte personelle Ressourcen in der Abteilung Bauen; jetzt erstmals Stadtplanerin eingestellt

HANDLUNGSFELDER

BEDEUTUNG DER HANDLUNGSFELDER

Schaffung eines vielfältigen Wohnungsangebotes	Wichtiges Handlungsfeld, um neue Wohnformen für spezifische Wohnwünsche anbieten zu können
Versorgung einkommensschwächerer Haushalte sichern	Weniger wichtiges Handlungsfeld, allerdings wird ein Wohnungsbedarf gesehen
Begleitung des demografischen Wandels	Wichtiges Thema, um älteren Haushalten eine Wohnalternative zu bieten und Wohnraum für Familien zu schaffen
Baulandmanagement	Wichtiges Handlungsfeld, um neue Wohnangebote schaffen zu können
Qualifizierung des Wohnungsbestandes	Zurzeit weniger bedeutsames Handlungsfeld
Stärkung der Ortsteile und Quartiere für das Wohnen	Zurzeit weniger bedeutsames Handlungsfeld

ZIELE, STRATEGIEN UND MAßNAHMEN

Die zentrale Fragestellung, wie sich Sottrum in Zukunft entwickeln soll, wurde im Rahmen der Erstellung des integrierten Gemeindeentwicklungskonzeptes „Sottrum 2030“ intensiv mit vielen Beteiligten diskutiert. Im Ergebnis will die Gemeinde die vorhandenen dörflichen Strukturen behutsam weiterentwickeln, und so den vorhandenen Entwicklungsdruck kanalisieren. Dies gilt auch für die Mitgliedsgemeinde Ahausen. Dies bedeutet, dass durch eine vorsichtige Neuordnung von bestehenden Nutzungsstrukturen im Kernort Potenziale für eine wohnbauliche Innenentwicklung geschaffen werden sollen. Welcher Weg in der Entwicklung von Wohnbauprojekten eingeschlagen werden soll, ist noch aus dem Gemeindeentwicklungskonzept abzuleiten.

Wichtige Themen, Zielsetzungen und potenzielle Maßnahmen können dennoch benannt werden:

- Bewahrung und vorsichtige Weiterentwicklung der dörflichen Strukturen
- Qualitätsvolle Entwicklung des Wohnstandortes Sottrum auch bei expandierenden oder emittierenden gewerblichen Nutzungen
- Schaffung von attraktiven, vielfältigen Wohnangeboten
- Schaffung eines Angebotes an bezahlbaren Wohnungen (u.a. zur Miete), etwa für junge Arbeitnehmer
- Erstmalige Bereitstellung von kleineren Baugrundstücken mit 400 bis 500 m² Fläche für die Generation 50 Plus (beim nächsten Baugebiet geplant)
- Umnutzung von aufgelassenen Hofstellen in den Ortsteilen für generationenübergreifendes Wohnen – Entwicklung von innovativen Wohnprojekten
- Altersgerechtes Bauen im Ortskern mit kurzen Wegen zu Versorgungseinrichtungen; Seniorenresidenz bereits vorhanden

KOMMUNALSTECKBRIEF SAMTGEMEINDE TARMSTEDT

LAGE



Die Samtgemeinde Tarmstedt setzt sich aus den acht Mitgliedsgemeinden Bredorf, Büllstedt, Hepstedt, Kirchtrinke, Tarmstedt, Vorwerk, Westertinke und Willstedt zusammen. Der Verwaltungssitz der Samtgemeinde befindet sich in Tarmstedt, die Gemeinde gehört zudem zu den Grundzentren im Kreisgebiet. Die Samtgemeinde grenzt im Süden und Westen an die Landkreise Osterholz und Verden. Im Norden gliedert sich die Gemeinde Gnarrenburg an, östlich liegen die Samtgemeinden Seislingen und Zeven sowie Sottrum im Süden.

SOZIODEMOGRAPHISCHE UND -ÖKONOMISCHE DATEN ^{1,2}

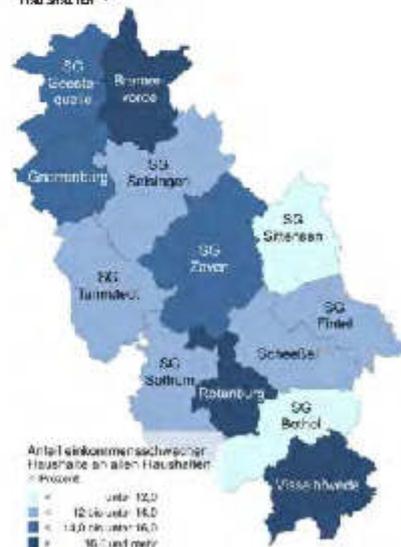


	KOMMUNE	LANDKREIS
Einwohnerzahl zum 31.12.2020	10.862	164.486
Einwohnerentwicklung 2013 - 2020 (In %)	1,8	2,0
Ø-jährliches Wanderungssaldo pro 1.000 Einwohner 2013 - 2020	5,2	4,8
Anteil unter 18-Jähriger In 2020 (In %)	16,9	17,0
Anteil 18- bis unter 30-Jähriger In 2020 (In %)	12,9	13,2
Anteil 30- bis unter 60-Jähriger In 2020 (In %)	40,3	40,9
Anteil über 60-Jähriger In 2020 (In %)	29,9	29,0
Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 2016 - 2020 (In % am Arbeitsort)	26,4	7,8
Kaufkraft pro Haushalt (HH) und Jahr 2020	53.908	49.092

Einwohnerentwicklung ¹



Anteil einkommensschwacher Haushalte an allen Haushalten ^{3,4}



SOZIALE WOHNRAUMVERSORGUNG ^{1,2}



	KOMMUNE	LANDKREIS
5GB (1 Bedarfsgemeinschaften 2020 (Anteil an allen HH In %)	2,3	4,3
Anteil einkommensschwacher Haushalte (Anteil an allen HH In %)	12,2	15,3
Geförderte Mietwohnungen (MW) Dez. 2021	0	171
Anteil geförderte MW am gesamten Wohnungsbestand	0	0,2
Geförderte MW 2040 (Prognose ohne Neubau)	0	10

Quellenweise:

1. W-Bank 20.21: Basis-Indikatoren KommWeb

2. W-Bank 20.21: Basis-Indikatoren KommWeb

3. Landkreis Lüneburg (Wohnnet)

3. Wohnungsannoncenumschreibung bei ImmobilienScout24 über den Zeitraum 2019 bis 2. Quartal 2021

4. Zensus 2011

5. Grundfördermaßstabbericht 2021: Gutachterausschuss für Grundförderwerke BfE und öf

WOHNUNGSBESTAND^{1,3,4}



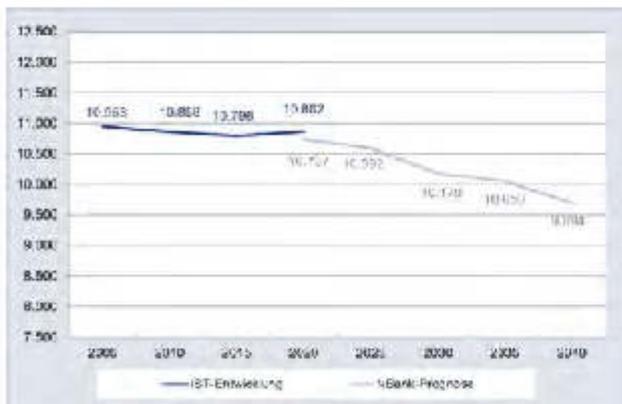
	KOMMUNE	LANDKREIS
Anzahl der Wohneinheiten (WE) 2020 ¹	4.986	78.322
Anteil der WE in Mehrfamilienhäusern (MFH) 2020 (In %) ¹	12,3	18,8
Ø Baufertigstellungen WE in Eigenheimen 2013 - 2020 (pro Jahr) ²	31	394
Ø Baufertigstellungen WE in MFH 2013 - 2020 (pro Jahr) ²	7	189
Anteil der WE in Gebäuden im Besitz von Privatpersonen (2011 In %) ³	89,5	84,1
Bauland mittlerer Preis inkl. Erschließungskosten 2020 (€/m ²) ⁴	101	60
Mittlerer Angebotspreis für Eigenheime 2014 - 2/2021 (In Euro) ³	229.807	228.024
Mittlerer Angebotspreis für MW 2014 - 2/2021 (In Euro/m ²) ³	6,44	6,47

PROGNOSE NBANK¹

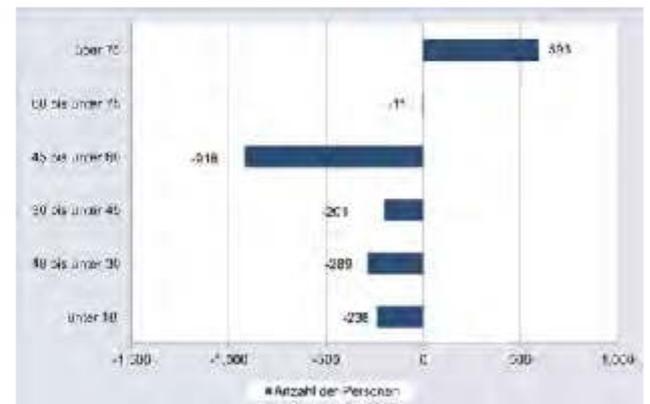


	KOMMUNE	LANDKREIS
Einwohnerzahl 2019	10.758	163.093
Einwohnerzahl 2040	9.694	148.415
Einwohnerentwicklung 2019 - 2040 In %	-9,9	-9,0
Entwicklung der unter 18-jährigen 2019 bis 2040 In %	-13,1	-11,1
Entwicklung der über 60-jährigen 2019 bis 2040 In %	18,6	15,2
Zahl Haushalte 2019	4.557	75.996
Zahl Haushalte 2040	4.231	70.595

IST-ENTWICKLUNG GGÜ. PROGNOSE KOMMUNE¹



ALTERSSPEZIFISCHE VERÄNDERUNGEN 2019 - 2040¹



Gutachterliche Einschätzung der Bevölkerungsprognose

- Die Bevölkerungsprognose der NBANK hat die Einwohnerentwicklung in Tarmstedt spürbar unterschätzt. Die Bevölkerungszahl liegt derzeit mit im merhin +125 Personen über dem Prognosewert. Dies hat u.a. mit dem sprunghaften Einwohnerzuwachs in 2020 zu tun. Die Annahmen der Prognose der NBANK, insb. zu den Wanderungen, führen aller Voraussicht nach zu einer Unterschätzung der demografischen Entwicklung im Kreisgebiet. Dies dürfte sich auch perspektivisch auf die Bevölkerungsprognose für Tarmstedt auswirken. Der berechnete Einwohnerrückgang könnte ggf. erst später einsetzen bzw. geringer ausfallen als prognostiziert.
- In der Entwicklung der Altersklassen könnte sich in Tarmstedt in den nächsten 20 Jahren eine Abnahme der Personen unter 60 Jahren vollziehen, während die Zahl der Seniorenhäushalte aller Voraussicht nach zunehmen wird. Dies betrifft die Gruppe der älteren Personen ab 75 Jahren. Sie werden den Bedarf an altengerechten Wohnformen spürbar erhöhen. Zudem dürfte sich mit zunehmender Dynamik ein Generationenwechsel in den älteren Wohnquartieren vollziehen, der ein Angebot an gebrauchten Bestandseigenheimen entstehen lässt, das für die Wohnungsbildung junger Familien interessant sein dürfte.

QUALITATIVE BEDARFE UND NACHFRAGEPOTENZIALE

	KOMMUNE	LANDKREIS
Neubaubedarf WE in Eigenheimen 2019 - 2040 ¹	0	1.460
Neubaubedarf WE in MFH 2019 - 2040 ¹	21	1.014
Bedarf an preisgebundenen MW bis 2030	15 - 20	313
Angestrebter Anteil preisgebundener MW an allen WE	0,3 - 0,4	0,4



+ POTENZIALE

- Vorteilhafte Infrastruktur in der Gemeinde Tarmstedt als Grundzentrum: u.a. diverse Nahversorger, Grundschulstandort
- Einwohnerzuwachs und gute Nachfrage nach Wohnraum, insbesondere nach Bauplätzen für den Eigenheimbau; kürzlich ausgewiesene Bauplätze in Tarmstedt waren vierfach überzeichnet
- Viel Potenzial durch untergenutzte oder leerstehende Scheunen und Hofstellen für neue Wohnungen

- HEMMNISSE

- In den meisten Mitgliedsgemeinden geringe Infrastrukturangebote
- Für weitere Baulandausweisungen und damit eingehendem Einwohnerzuwachs wäre zunächst ein Infrastrukturausbau notwendig, insbesondere im Bereich der Betreuungsangebote
- Hohe Baukosten und steigende Baulandpreise erschweren preisgünstigen Wohnungsneubau

HANDLUNGSFELDER

BEDEUTUNG DER HANDLUNGSFELDER

Schaffung eines vielfältigen Wohnungsangebotes

Weniger bedeutsames Thema, denn es bestehen bereits vielfältige Wohnformen. Die überwiegende Nachfrage konzentriert sich jedoch auf das freistehende Eigenheim, dort könnten zukünftig auch neue Wohnformen und kleinere Wohnungsangebote (bspw. Tiny-Houses) stärker thematisiert werden.

Versorgung einkommensschwächerer Haushalte sichern

Zurzeit weniger bedeutsames Thema, da ein geringerer Anteil Einkommensschwächerer in der Bevölkerung vorherrscht und Wohnraum aller Preisklassen vorhanden ist. Bei neuen Wohngebieten sollen jedoch zukünftig die Themen „preisgünstig“ und „altersgerecht“ mitgedacht werden.

Begleitung des demografischen Wandels

Ein weniger bedeutsames Thema, das zukünftig weiter an Bedeutung gewinnen wird, derzeit ist der Generationenwechsel bereits im Gange und vollzieht sich reibungslos.

Baulandmanagement

Wichtiges Handlungsfeld, das seit Jahren aktiv betrieben wird. Zukünftig muss bei der Neuentwicklung der entsprechende Infrastrukturbedarf/-ausbau berücksichtigt werden.

Qualifizierung des Wohnungsbestandes

Wichtiges Thema, hier sind weitergehende Informationen und Zugänge zu Förderprogrammen notwendig, die Anreize für private Investitionen bieten. Auch Entwicklungsperspektiven für untergenutzte Hofanlagen sind in allen Gemeinden ein Thema.

Stärkung der Ortsteile und Quartiere für das Wohnen

Wichtiges Thema, die Bedarfe bestehen in allen Mitgliedsgemeinden, dort setzt auch das Interkommunale Entwicklungskonzept an.

ZIELE, STRATEGIEN UND MAßNAHMEN

Die Samtgemeinde Tarmstedt ist Mitglied der Region Börde Oste-Wörpe, für die jüngst ein Interkommunales Entwicklungskonzept erstellt wurde, das eine strategische Weiterentwicklung der Ortschaften und Dörfer zu zukunftssicheren und attraktiven Orten verfolgt. Für die Entwicklung der Samtgemeinde Tarmstedt sind folgende Themen und Zielsetzungen von Bedeutung:

- Bei der Wohnbaulandentwicklung sind die Gemeinden aktiv im Ankauf von potenziellen Wohnbauflächen und der entsprechenden Entwicklung von Bauplätzen. Dazu nutzen die Gemeinden unterschiedliche Vergabekriterien, bei denen in Tarmstedt bspw. Personen mit Kind ohne Eigentum sowie Personen, die aus der Samtgemeinde stammen, bevorzugt werden. Hiermit sollen die Zielgruppen der Familien und jungen Haushalte angesprochen werden.
- Die Schaffung von Wohnformen im Alter ist derzeit auch ein Thema. Hier bestehen bereits Angebote für altersgerechtes Wohnen bspw. durch Betreute Wohnangebote. Der Bedarf an solchen Wohnformen wird nach Einschätzung der Kommune zukünftig steigen.
- Das interkommunale Entwicklungskonzept zeigt zusätzliche Bedarfe und Handlungserfordernisse auf: Etwa die Revitalisierung der Hoflagen am westlichen Ortsrand und ein mangelndes Angebot an alternativen Wohnformen in Tarmstedt. Die Gemeinde Wilstedt hat derzeit zwei neue Wohngebiete mit je 20 Wohneinheiten in der Umsetzung. Gleichzeitig zeigt das Interkommunale Entwicklungskonzept für das ehemalige Pfarrhaus Potenziale für ein Mehrgenerationenwohnprojekt auf. Weitere Handlungserfordernisse werden für die Gemeinde in der Identifikation von Nachverdichtungspotenzialen sowie der Realisierung neuer Wohnformen gesehen.

KOMMUNALSTECKBRIEF STADT VISSLHÖVEDE

LAGE



Die Stadt Visselhövede bildet den südlichsten Bereich des Kreisgebietes und grenzt dort an den Landkreis Verden und den Landkreis Verden. Nördlich des Stadtgebietes schließt sich die kreisangehörige Samtgemeinde Bothel an. Zudem stellt die Stadt im Kreisgebiet eines der Grundzentren dar. Visselhövede besteht neben dem Kernort aus 14 weiteren Ortschaften. Die Einwohner verteilen sich ungefähr zur Hälfte auf den Kernort und zur anderen Hälfte auf die übrigen Ortschaften. Die Bundesstraße 440 führt durch die Stadt und bindet an die Stadt Rotenburg im Norden und die Autobahn A7 in südlicher Richtung an.

SOZIODEMOGRAPHISCHE UND -ÖKONOMISCHE DATEN ^{1,2}

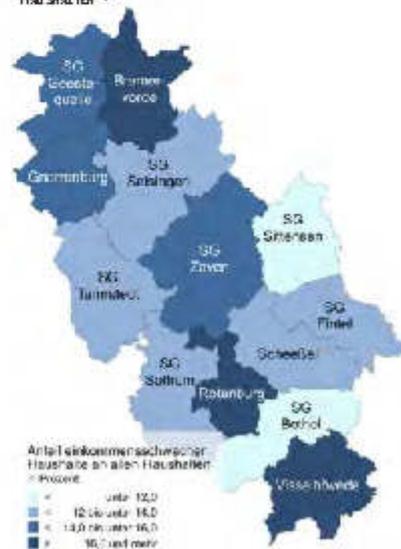


	KOMMUNE	LANDKREIS
Einwohnerzahl zum 31.12.2020	9.579	164.486
Einwohnerentwicklung 2013 - 2020 (In %)	-3,4	2,0
Ø-jährliches Wanderungssaldo pro 1.000 Einwohner 2013 - 2020	-0,9	4,8
Anteil unter 18-Jähriger In 2020 (In %)	15,9	17,0
Anteil 18- bis unter 30-Jähriger In 2020 (In %)	12,3	13,2
Anteil 30- bis unter 60-Jähriger In 2020 (In %)	40,1	40,9
Anteil über 60-Jähriger In 2020 (In %)	31,7	29,0
Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 2016 - 2020 (In % am Arbeitsort)	-9,2	7,8
Kaufkraft pro Haushalt (HH) und Jahr 2020	45.822	49.092

Einwohnerentwicklung ¹



Anteil einkommensschwacher Haushalte an allen Haushalten ^{3,4}



SOZIALE WOHNRAUMVERSORGUNG ^{1,2}



	KOMMUNE	LANDKREIS
5GB (1 Bedarfsgemeinschaften 2020 (Anteil an allen HH In %)	6,9	4,3
Anteil einkommensschwacher Haushalte (Anteil an allen HH In %)	18,2	15,3
Geförderte Mietwohnungen (MW) Dez. 2021	6	171
Anteil geförderte MW am gesamten Wohnungsbestand	0,1	0,2
Geförderte MW 2040 (Prognose ohne Neubau)	0	10

Quellenangabe:

1 WBAK 2021: Basis-Indikatoren KommWeb

2 Landkreis Verden: Die Kommunen des LK Verden

3 Landkreis Verden: Wohnen

4 Wohnungsannoncensurvey bei ImmobilienScout24 über den Zeitraum 2014 bis 2. Quartal 2021

5 Zensus 2011

6 Grundfördermaßstabbericht 2021: Gutachterausschuss für Grundförderwerke BfE und öf

WOHNUNGSBESTAND^{1,3,4}



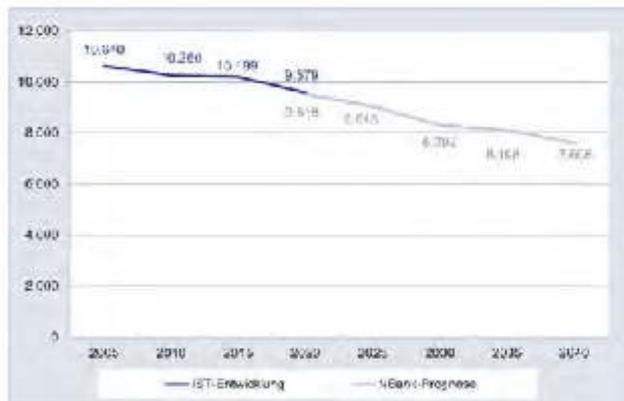
	KOMMUNE	LANDKREIS
Anzahl der Wohneinheiten (WE) 2020 ¹	4.980	78.322
Anteil der WE in Mehrfamilienhäusern (MFH) 2020 (In %) ²	22,3	18,8
Ø Baufertigstellungen WE in Eigenheimen 2013 - 2020 (pro Jahr) ³	15	394
Ø Baufertigstellungen WE in MFH 2013 - 2020 (pro Jahr) ³	3	189
Anteil der WE in Gebäuden im Besitz von Privatpersonen (2011 In %) ⁴	82,7	84,1
Bauland mittlerer Preis inkl. Erschließungskosten 2020 (€/m ²) ⁵	55	60
Mittlerer Angebotspreis für Eigenheime 2014 - 2/2021 (In Euro) ⁶	185.268	228.024
Mittlerer Angebotspreis für MW 2014 - 2/2021 (In Euro/m ²) ⁶	4,92	6,47

PROGNOSE NBANK¹

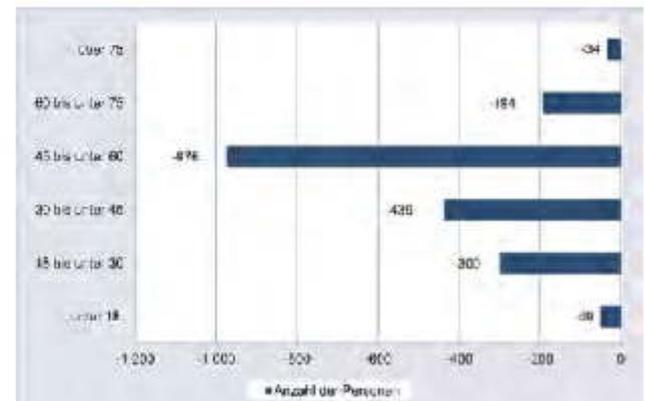


	KOMMUNE	LANDKREIS
Einwohnerzahl 2019	9.598	163.093
Einwohnerzahl 2040	7.606	148.415
Einwohnerentwicklung 2019 - 2040 In %	-20,8	-9,0
Entwicklung der unter 18-jährigen 2019 bis 2040 In %	-3,3	-11,1
Entwicklung der über 60-jährigen 2019 bis 2040 In %	-7,7	15,2
Zahl Haushalte 2019	5.035	75.996
Zahl Haushalte 2040	3.847	70.595

IST-ENTWICKLUNG GGÜ. PROGNOSE KOMMUNE¹



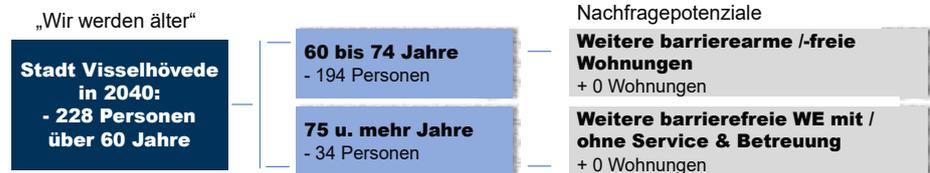
ALTERSSPEZIFISCHE VERÄNDERUNGEN 2019 - 2040¹



Gutachterliche Einschätzung der Bevölkerungsprognose

- Die Bevölkerungsprognose der NBANK hat die Einwohnerentwicklung in Visselhövede unterschätzt. Die Einwohnerzahlen der Stadt sind zwar seit 2017 sinkend, aber die Bevölkerungszahl übersteigt mit Immerhin +61 Personen den Prognosewert. Die Annahmen der Prognose der NBANK, insb. zu den Wanderungen, führen aller Voraussicht nach zu einer Unterschätzung der demografischen Entwicklung im Kreisgebiet. Dies dürfte sich auch perspektivisch auf die Bevölkerungsprognose für Visselhövede auswirken. Der prognostizierte Einwohnerrückgang könnte für Stadt ggf. geringer ausfallen als prognostiziert.
- In der Entwicklung der Altersklassen wird sich in Visselhövede in den nächsten 20 Jahren voraussichtlich eine Bevölkerungsbahnahme in den mittleren Altersklassen vollziehen. Bei den älteren Senioren ab 75 Jahren und den Familien mit Kindern unter 18 Jahren könnte sich eine positive Nachfrage einstellen, da die prognostizierten Rückgänge sehr gering sind und sie sich schnell in Richtung Stabilität oder sogar Zuwachs verändern können. Vermutlich wird sich der Bedarf an altengerechten Wohnformen erhöhen. Auch das Angebot an Wohnformen für Familien dürfte noch lange Zeit eine wichtige Rolle am örtlichen Wohnungsmarkt spielen.

QUALITATIVE BEDARFE UND NACHFRAGEPOTENZIALE	KOMMUNE	LANDKREIS
Neubaubedarf WE in Eigenheimen 2019 - 2040 ¹	55	1.460
Neubaubedarf WE in MFH 2019 - 2040 ¹	39	1.014
Bedarf an preisgebundenen MW bis 2030	20 - 23	313
Angestrebter Anteil preisgebundener MW an allen WE	0,4 - 0,5	0,4



+ POTENZIALE	- HEMMNISSE
<ul style="list-style-type: none"> Breites Infrastrukturangebot inkl. Oberschule mit gymnasialem Angebot im Kernort fördert die Stadt der kurzen Wege Arbeitsplatzangebot direkt im Kernort fördert das Wohnen und das Arbeiten vor Ort Vorteilhafte Lage zwischen den Metropolen aufgrund der schnellen MIV-Anbindung an die A27 und A7 Richtung Hannover Potenziale in der Nachverdichtung in älteren Siedlungsbereichen Zahlreiche Bauträger sind auch im Mehrfamilienhausbau tätig Mehrere Impulse für wohnbauliche Entwicklung im Kernort 	<ul style="list-style-type: none"> Restriktive Baulandausweisungen in der Vergangenheit bremsen die wohnbauliche Entwicklung und den Einwohnerzuwachs aus Zu geringe Verkaufsbereitschaft privater Grundstückseigentümer in den Ortschaften Aufgrund der Regionalplanung bestehen zu enge Handlungsspielräume in den Ortsteilen, um Bedarf an Wohnraum zu decken Knappe personelle Ressourcen in der Schaffung von Baurecht Fehlende nachhaltige Bewirtschaftungsperspektiven für ehemalige Kasernenwohnungen

HANDLUNGSFELDER	BEDEUTUNG DER HANDLUNGSFELDER
Schaffung eines vielfältigen Wohnungsangebotes	Das Thema ist von große Bedeutung, da Angebotslücke im Kernort bei kleinen Wohnungen für junge Haushalte geschlossen werden sollen; betreutes Wohnen mit Seniorentagespflege wird zurzeit errichtet; großer Bestand an Tiny Houses erweitert sich beständig; modellhaftes Projekt im genossenschaftlichen Wohnen wird entstehen
Versorgung einkommensschwächerer Haushalte sichern	Das Thema ist von große Bedeutung, da in mindestens einem Bauprojekt die Errichtung von geförderten Mietwohnungen angestrebt wird
Begleitung des demografischen Wandels	Das Thema ist am Wohnungsmarkt ein „Selbstläufer“. Es wird bereits neues betreutes Wohnen an der Lindenstraße errichtet
Baulandmanagement	Das Thema ist von großer Bedeutung für die Ausweisung von Bauflächen für den individuellen Wohnungsbau und mehrere anvisierte Projekte der Nachverdichtung
Qualifizierung des Wohnungsbestandes	Das Thema ist auch ein „Selbstläufer“, die Städtebauförderung im Kernort bereits viele Anstöße für private Sanierungen von Wohngebäuden gegeben hat und weitere Erneuerungsprojekte angestoßen sind
Stärkung der Ortsteile und Quartiere für das Wohnen	Das Thema hat eine untergeordnete Bedeutung, da Neubaupotenziale trotz Wohnungsnachfrage vor Ort nur eingeschränkt vorhanden sind

ZIELE, STRATEGIEN UND MAßNAHMEN

Auch in Zukunft sollen einkommensschwache Haushalte in Visselhövede ein adäquates Wohnraumangebot finden. Hierzu sind zwei Neubauprojekte anvisiert bzw. in der Vorbereitung:

1. Neubauprojekt Mühlenhof eG im Baugebiet Zollikoferstraße-Ost: Das Unternehmen Ting-Projekte wird rund 29 Wohnungen im Mehrfamilienhausbau errichten und hierzu eine neue private Wohnungsgenossenschaft „Mühlenhof eG“ gründen. Entstehen sollen drei Gebäude mit Gemeinschaftsräumen und bezahlbaren, barrierefreien sowie energieeffizienten Wohnungen, die mit emissionsfreien Baustoffen errichtet werden. Rd. 1/3 der Wohnungen sollen den Kriterien des sozialen Wohnungsbaus entsprechen. Der Erstbezug ist Anfang 2024 geplant.

2. Quartier Gartenstadt-Süd: Die vorhandene „Altensiedlung“ östlich der Gartenstraße wird neu beplant. Aktuell befinden sich dort 45 eingeschossige Apartments, die größtenteils von Senioren bewohnt werden. Die Immobilien sollen über einen längeren Zeitraum saniert werden und weitere Gebäude sollen auf der Nachverdichtungsfläche entstehen. Der noch sehr preisgünstige Wohnraum soll für weitere Jahre erhalten werden. Ggf. sind einige Bestandsgebäude perspektivisch zu ersetzen. Gewünscht wird, dass für einige Neubauwohnungen Mittel des geförderten Wohnungsbaus eingesetzt werden.

Zur Sicherung der Umsetzung geförderter Bauvorhaben erwägt die Stadt Visselhövede den Einsatz geeigneter städtebaulicher Instrumente.

Nach Jahren restriktiver Ausweisung von Neubaugebieten sollen wieder Flächen für den individuellen Wohnungsbau bereitgestellt werden, um dem Eigenbedarf, aber auch der auswärtigen Nachfrage gerecht zu werden und wieder verstärkt Einwohner an Visselhövede zu binden. Dazu zählt u.a. das zentrumsnahe Baugebiet Zollikoferstraße-Ost, auf dem insgesamt 20 Einfamilienhäuser entstehen können. Außerdem besteht entlang der Mühlenstraße ein Potenzial für die Errichtung mehrerer Mietwohnungen.

Es bestehen zudem Vorüberlegungen, den östlichen Teil der zentrumsnahen Fläche zwischen Lönsstraße und Große Straße neu zu überplanen. Möglich wird dies durch den in Kürze erfolgenden Rückbau nicht mehr sanierungsfähiger Häuser an der Großen Straße.

KOMMUNALSTECKBRIEF SAMTGEMEINDE ZEVEN

LAGE



Die Samtgemeinde Zeven liegt im zentralen Kernbereich des Landkreises Rotenburg (Wümme) und ist die einwohnerstärkste Kommune des Kreises. Die Samtgemeinde untergliedert sich in die Stadt Zeven und die Gemeinden Eisdorf, Gyhum und Heeslingen. Mehr als die Hälfte der Bevölkerung wohnt in der Stadt Zeven, diese zählt zugleich zu den drei Mittelzentren im Kreisgebiet, während die Gemeinde Heeslingen ein Grundzentrum darstellt. Durch die zentrale Lage im Landkreis hat die Samtgemeinde Berührungspunkte mit weiteren sechs kreisangehörigen Kommunen, darunter der Stadt Rotenburg im Süden. Im Nordosten grenzt zusätzlich der Landkreis Stade an. Die Samtgemeinde Zeven ist über die Autobahn A1 an die Metropolen Bremen und Hamburg sowie über die Bundesstraße 71 u.a. an die Städte Bremerörde und Rotenburg gut angebunden.

SOZIODEMOGRAPHISCHE UND -ÖKONOMISCHE DATEN ^{1,2}

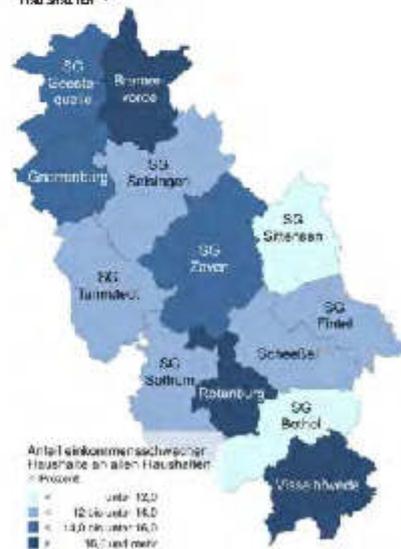


	KOMMUNE	LANDKREIS
Einwohnerzahl zum 31.12.2020	23.106	164.486
Einwohnerentwicklung 2013 - 2020 (In %)	2,6	2,0
ß-jährliches Wanderungssaldo pro 1.000 Einwohner 2013 - 2020	3,9	4,8
Anteil unter 18-jähriger In 2020 (In %)	17,2	17,0
Anteil 18- bis unter 30-jähriger In 2020 (In %)	14,1	13,2
Anteil 30- bis unter 60-jähriger In 2020 (In %)	41,5	40,9
Anteil über 60-jähriger In 2020 (In %)	27,3	29,0
Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 2016 - 2020 (In % am Arbeitsort)	15,7	7,8
Kaufkraft pro Haushalt (HH) und Jahr 2020	48.964	49.092

EWÖHNERENTWICKLUNG ¹



ANTEIL EINKOMMENSCHWACHER HAUSHALTE AN ALLEN HAUSHALTEN ^{3,4}



SOZIALE WOHNRAUMVERSORGUNG ^{1,2}



	KOMMUNE	LANDKREIS
5GB (1 Bedarfsgemeinschaften 2020 (Anteil an allen HH In %)	4,3	4,3
Anteil einkommenschwacher Haushalte (Anteil an allen HH In %)	15,5	15,3
Geförderte Mietwohnungen (MW) Dez. 2021	2	171
Anteil geförderte MW am gesamten Wohnungsbestand	0	0,2
Geförderte MW 2040 (Prognose ohne Neubau)	0	10

Quellenangabe:

1. W.Bank 2021: Basis-Indikatoren KommWeb
 2. Kreisentwicklung Die Kommunen des LK RW

2. Landkreis Rotenburg (Wümme)

3. Wohnungsannoncensurvey bei immobilienScout24
 über den Zeitraum 2019 bis 2. Quartal 2021

4. Zensus 2011

5. Grundfördermaßstabbericht 2021: Gutachterausschuss für Grundförderwerke BfE und öf

WOHNUNGSBESTAND^{1,3,4}



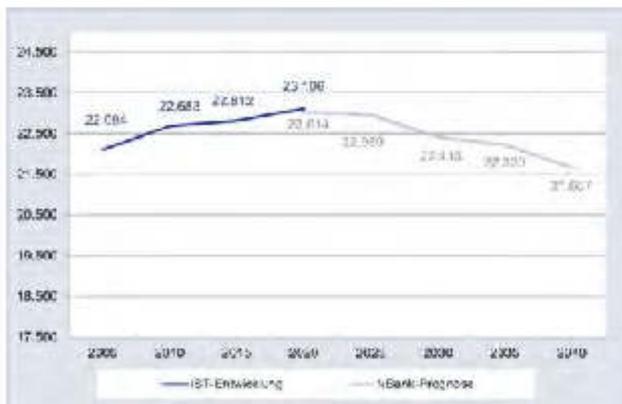
	KOMMUNE	LANDKREIS
Anzahl der Wohneinheiten (WE) 2020 ¹	10.910	78.322
Anteil der WE in Mehrfamilienhäusern (MFH) 2020 (In %) ¹	20,9	18,8
Ø Baufertigstellungen WE in Eigenheimen 2013 - 2020 (pro Jahr) ²	53	394
Ø Baufertigstellungen WE in MFH 2013 - 2020 (pro Jahr) ²	37	189
Anteil der WE in Gebäuden im Besitz von Privatpersonen (2011 In %) ³	79,2	84,1
Bauland mittlerer Preis inkl. Erschließungskosten 2020 (€/m ²) ⁴	50	60
Mittlerer Angebotspreis für Eigenheime 2014 - 2/2021 (In Euro) ³	224.296	228.024
Mittlerer Angebotspreis für MW 2014 - 2/2021 (In Euro/m ²) ³	6,68	6,47

PROGNOSE NBANK¹

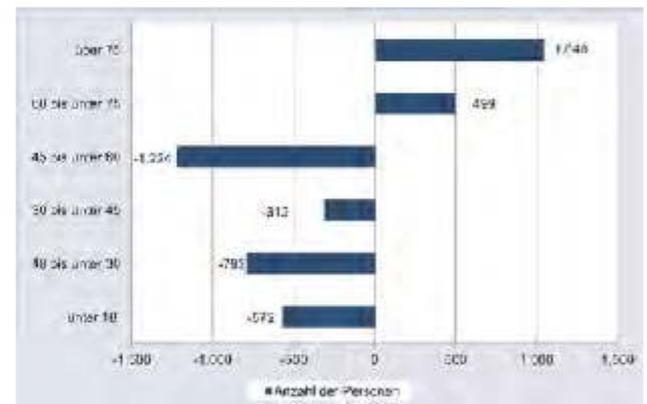


	KOMMUNE	LANDKREIS
Einwohnerzahl 2019	23.010	163.093
Einwohnerzahl 2040	21.657	148.415
Einwohnerentwicklung 2019 - 2040 In %	-5,9	-9,0
Entwicklung der unter 18-jährigen 2019 bis 2040 In %	-14,3	-11,1
Entwicklung der über 60-jährigen 2019 bis 2040 In %	25,3	15,2
Zahl Haushalte 2019	10.575	75.996
Zahl Haushalte 2040	10.352	70.595

IST-ENTWICKLUNG GGÜ. PROGNOSE KOMMUNE¹



ALTERSSPEZIFISCHE VERÄNDERUNGEN 2019 - 2040¹



Gutachterliche Einschätzung der Bevölkerungsprognose

- Die Bevölkerungsprognose der NBANK hat die Einwohnerentwicklung in Zeven gut vorausgeschätzt. Die Bevölkerungszahl liegt derzeit mit +92 Personen etwas über dem Prognosewert. Seit 2013 verzeichnet Zeven einen stetigen Einwohnerzuwachs. Die Annahmen der Prognose der NBANK, insb. zu den Wanderungen, führen aller Voraussicht nach zu einer Unterschätzung der demografischen Entwicklung im Kreisgebiet. Dies könnte sich auch perspektivisch auf die Bevölkerungsprognose für Zeven auswirken. Der schon ab 2020 prognostizierte Trend zu Einwohnerrückgängen könnte erst viel später einsetzen, während die Bevölkerungszahl zunächst noch zunimmt oder zum Indest noch stabil bleibt.
- In der Entwicklung der Altersklassen wird sich in Zeven in den nächsten 20 Jahren voraussichtlich eine erhebliche Zunahme der Seniorenhaushalte vollziehen, insbesondere in der Altersgruppe über 75 Jahre. Die Zunahme wird den Bedarf an altengerechten Wohnformen spürbar erhöhen. Zudem dürfte sich mit zunehmender Dynamik ein Generationenwechsel in den älteren Wohnquartieren vollziehen, der ein Angebot an gebrauchten Bestandseigenheimen entstehen lässt, das für die Wohnelgentumsbildung junger Familien interessant sein dürfte.

QUALITATIVE BEDARFE UND NACHFRAGEPOTENZIALE

	KOMMUNE	LANDKREIS
Neubaubedarf WE in Eigenheimen 2019 - 2040 ¹	111	1.460
Neubaubedarf WE in MFH 2019 - 2040 ¹	153	1.014
Bedarf an preisgebundenen MW bis 2030	44	313
Angestrebter Anteil preisgebundener MW an allen WE	0,4	0,4



+ POTENZIALE

- Erheblicher Nachholbedarf im Eigenheimbau und auch Geschosswohnungsbau, insbesondere in der Stadt Zeven; fehlende Flächenverfügbarkeit in der Stadt führt zu angestauter Nachfrage
- Gute infrastrukturelle Versorgung und attraktive Arbeitgeber
- Hohe Nachfrage nach Wohnraum auch von außerhalb, begründet durch die Lage zwischen den Metropolen Bremen und Hamburg sowie dem Arbeitsplatzangebot
- Interkommunales Entwicklungskonzept der ILE Region Börde Oste-Wörpe zur Entwicklung der Mitgliedsgemeinden
- Spezielle Wohnraumnachfrage insbesondere nach kleinen Wohnungen durch nahegelegenen Kasernenstandort in Seedorf
- In der Vergangenheit sind bereits neue Angebote für das Wohnen im Alter geschaffen worden, bspw. die Seniorenresidenz Mühlenpark in Zeven u.a. mit seniorenrechtlichen Wohnungen und Bungalows

- HEMMNISSE

- Kommunalen Grundstückserwerb für die Baugebietsausweisung wird durch verschiedene Faktoren wie der fehlende Verkaufsbereitschaft der Eigentümer, komplexe Eigentümerstrukturen oder dem Wunsch nach Ersatz- bzw. Tauschflächen gehemmt
- Hohe Grundstückspreise erschweren preisgünstigen Neubau
- Stadt Zeven hat eine geringere Flächenverfügbarkeit und geringe Nachverdichtungspotenziale
- Fehlende Förderzugänge erschweren geförderten Wohnungsbau
- Geringer Anteil an (kleinen) bezahlbaren Wohnungen trifft auf eine deutlich höhere Nachfrage

HANDLUNGSFELDER

BEDEUTUNG DER HANDLUNGSFELDER

Schaffung eines vielfältigen Wohnungsangebotes

Hat große Bedeutung, um zeitgemäße, attraktive und barrierefreie Wohnungen für unterschiedliche Nachfragergruppen zu schaffen (u.a. Starterhaushalte, junge Paare und Senioren).

Versorgung einkommensschwächerer Haushalte sichern

Hat große Bedeutung, denn die Nachfrage ist höher als der vorhandene Wohnraum. Die Nachfrager sind insbesondere Arbeitnehmer aus dem produzierenden Gewerbe und Senioren. Um neue geförderte Wohnungen zu schaffen, fehlen jedoch tlw. die Voraussetzung (u.a. Wohnraumversorgungskonzept); Interesse von Investoren vorhanden.

Begleitung des demografischen Wandels

Ein bedeutsames Thema, denn der Generationenwechsel ist ein stetiger Prozess, der relativ reibungslos funktioniert, obgleich viele Ältere möglichst lange in ihrem Eigenheim bleiben möchten. Um älteren Haushalten, insbesondere mit geringer Rente, eine Wohnalternative zu bieten, fehlt es jedoch an bezahlbaren und barrierefreien Wohnungen.

Baulandmanagement

Das Thema ist dauerhaft von Bedeutung, da in der Stadt Zeven die Nachfrage nach Bauland hoch ist, die Verfügbarkeit jedoch gering, wodurch der Druck auf dem Wohnungsmarkt entsteht. Das wirkt sich auf die übrigen Gemeinden aus, auch dort besteht eine spürbare Nachfrage nach Bauland.

Qualifizierung des Wohnungsbestandes

Ein bedeutsames Handlungsfeld, da im Zuge des Generationenwechsels häufig modernisiert wird. Teilweise gibt es größere Hofanlagen mit Handlungsbedarfen, hier entwickeln die Gemeinden jedoch bereits Pläne und setzen Instrumente ein (u.a. durch Vorkaufssatzungen).

Stärkung der Ortsteile und Quartiere für das Wohnen

Ein bedeutsames Thema, hier setzt u.a. das Interkommunale Entwicklungskonzept an.

ZIELE, STRATEGIEN UND MAßNAHMEN

Auch in Zukunft sollen die Haushalte in der Samtgemeinde Zeven ein vielfältiges Wohnraumangebot finden. Hierzu gibt es, neben verschiedenen Vorüberlegungen der Samtgemeinde, auch das im Jahr 2022 abgeschlossene Interkommunale Entwicklungskonzept der ILE Region Börde Oste-Wörpe, welches verschiedene Bedarfe und Ansätze aufzeigt. Wichtige Themen, Zielsetzungen und Maßnahmen sind demnach:

- In der Stadt Zeven ist ein starker Nachholbedarf vorhanden, durch die geringe Flächenverfügbarkeit sollen zukünftig verstärkt Nachverdichtungspotenziale überprüft werden.
- Schaffung eines differenzierten Wohnungsangebotes u.a. für Starterhaushalte und junge Paare, die derzeit auf dem Wohnungsmarkt Schwierigkeiten haben ein geeignetes und auch bezahlbares Wohnungsangebot zu finden. Die Bezahlbarkeit des Wohnens ist auch für andere Nachfrager relevant, darunter Senioren und diverse Arbeitnehmerin aus dem Niedriglohnbereich.
- Zur Verbesserung der Wohnraumversorgung einkommensschwacher Haushalte ist die Samtgemeinde bereits aktiv. Derzeit gibt es u.a. eine örtliche Arbeitsgruppe, die sich um adäquate Versorgungsmöglichkeiten für Wohnungslose bemüht. Darüber hinaus gibt es Vorüberlegungen bspw. zur Einführung einer entsprechenden Quote für geförderte Wohnungen im Zuge des Neubaus von Geschosswohnungen und für öffentlich geförderte Wohnungen in neuen Baugebieten sowie Gespräche mit potenziellen Investoren und anderen Wohnungsmarktakeuren.
- Relevant ist auch die Unterstützung von alternativen Wohnprojekten, barrierearmen Wohnangeboten sowie mehr Angeboten an kleinen und bezahlbaren Wohnungen auch in den zugehörigen Gemeinden. Dort plant u.a. die Gemeinde Elsdorf, ein generationenübergreifendes Wohnungsangebot ähnlich einem Wohnpark zu schaffen.
- Das interkommunale Entwicklungskonzept zeigt zum Thema Wohnen Handlungserfordernisse und Maßnahmen auf: Für Elsdorf wird ein fehlendes Angebot für Wohnen im Alter (Wohnen mit Service und Tagespflegestation) konstatiert sowie die Identifikation von Nachverdichtungspotenzialen empfohlen. Für Heeslingen sind die Umnutzung ehemals landwirtschaftlich genutzter Hofstellen, die Schaffung einer Seniorenwohnanlage sowie die Diversifizierung des Wohnangebots u.a. durch die Ansiedlung von Betriebswohnungen für die „Wilhelm Fricke SE“ zentrale Handlungsfelder. Für den Ortskern Zeven stehen dabei, auch vor dem Hintergrund der anhaltend hohen Nachfrage nach Wohnraum und Bauland, laufende Anpassungsmaßnahmen der Flächen- und Bebauungsplanung im Vordergrund, die auf konzeptioneller Ebene zu koordinieren sind.



Beschlussvorlage Stabsstelle Kreisentwicklung Tagesordnungspunkt: 6		Drucksachen-Nr.: 2021-26/0137/1 Status: öffentlich Datum: 18.11.2022		
Termin	Beratungsfolge:	Abstimmungsergebnis		
		Ja	Nein	Enthalt.
30.11.2022	Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr			

Bezeichnung:

Antrag der SPD-Kreistagsfraktion vom 22.03.2022: Gründung einer Kommunalen Gesellschaft für Wohnen (KGW)

Sachverhalt:

Der beigefügte Antrag der SPD-Kreistagsfraktion wurde vom Kreistag in seiner Sitzung am 23.06.2022 zur weiteren Beratung an den Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr verwiesen.

Prietz

Bernd Wölbern
An der Ramme 3
27419 Wohnste

SPD-Fraktion im KT Rotenburg (Wümme)

Fraktionsvorsitzender

Landkreis Rotenburg (Wümme)
Herrn Landrat Prietz
Kreishaus
Hopfengarten 2
27356 Rotenburg

04169-919333
0170-2722246

woelbern@web.de

Wohnste, 22.03.2022

Antrag: Gründung einer Kommunalen Gesellschaft für Wohnen (KGW)

Sehr geehrter Herr Landrat Prietz,

Seit mehr als zehn Jahren steht das Thema „Wohnraum“, und hier vor allem **bezahlbarer Wohnraum**, wiederkehrend auf der Agenda der Kreispolitik. Ob Wohnen im Alter, Wohnen in Zeiten der Ausbildung oder schlicht Wohnen mit geringen oder sehr geringen finanziellen Ressourcen. Wohnen ist ein Grundrecht. Ein Dach über dem Kopf zu haben berührt die Würde des Menschen, ja sie ist ein Menschenrecht. Insbesondere beim Zubau und der Erhaltung von bestehenden Wohnungen mit Sozialbindung gibt es im Landkreis noch Luft nach oben. Gleichzeitig rückt der Wohnungsbau beim Klimaschutz zunehmend in den Fokus.

Dies vorausgeschickt, beantragt die SPD-Kreistagsfraktion das Folgende.

Der Kreistag möge beschließen:

1. Der Landrat wird beauftragt, die Gründung einer „Kommunalen Gesellschaft für Wohnen“ des Landkreises Rotenburg (W.) vorzubereiten und dem Kreistag im 1. Quartal 2023 die dafür notwendigen Vorlagen zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen.
2. Die Festlegung von Quoten für den sozialen Wohnungsbau und Möglichkeiten der Mietpreisbindung sind zu prüfen.
3. Die kreisangehörigen Kommunen sind durch den Landrat in die Vorbereitungen einzubeziehen, wenn diese das wünschen.
4. Bestehende kommunale Wohnungsbaugesellschaften im Landkreis Rotenburg (W.) sind mit ihrer Expertise an dem vorgenannten Prozess ebenfalls zu beteiligen, wenn diese das wünschen.
5. Die Gründung der KGW ist Teil des integrierten Vorreiterkonzeptes im Bereich Klimaschutz.

Begründung:

In weiten Teilen des Landkreises fehlt noch immer guter und bezahlbarer Wohnraum. Durch eine „Kommunale Gesellschaft für Wohnen“ (KGW) können die Wohnungsbaufördermittel des Bundes zum Bau von Wohnraum genutzt werden. Gleichzeitig eröffnet die KGW die Chance, nachhaltiges und klimaschonendes Bauen koordiniert zu realisieren, und damit entsprechende Impulse in Vorbildfunktion zu geben. Weiterhin kann eine KGW auch Wohnraum aus älteren Beständen aufkaufen und renoviert am Wohnungsmarkt anbieten.

Der Blick nach Berlin zeigt, dass die Bundesregierung ernst macht damit, nachhaltig für Entspannung auf dem Wohnungsmarkt zu sorgen. Die 400.000 neuen Wohnungen pro Jahr, von denen 100.000 öffentlich geförderte Wohnungen sein werden, aber auch finanzielle Anreize für Wohngemeinnützigkeit, die Verlängerung der

Adressaten

- LR
- Kreistag
- AfsAG/AfKUP/
AffPO
- KA
- KT

Begründung (Fortsetzung)

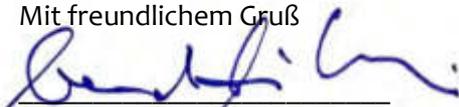
Mietbremsbremse bis 2029 oder verschlankte Genehmigungsverfahren sind als Maßnahmen zu begreifen, das Angebot an günstigeren Wohnungen zu erhöhen. Gleichzeitig kann der Wohnungsbau nicht mehr von der grundlegend bedrohlichen Lage beim Ressourcenverbrauch und dem Klimaschutz getrennt werden: Nur mit der konsequenten Nutzung der vorhandenen Einsparpotenziale beim Wohnen werden die notwendigen Klimaziele überhaupt noch erreichbar sein.

Und es gibt auch attraktive Fördermittel des Landes, die noch viel mehr genutzt werden müssen. Möglichkeiten der Niedersächsischen Landgesellschaft als auch der NBank müssen noch kreativer in eigene Überlegungen einbezogen werden.

Es ist offensichtlich, dass der Landkreis selbst tätig werden muss. Er muss selbst beraten und Flächen erschließen, planen, bauen, vermieten und bestehende Wohnungen in die Sozialbindung bringen oder darin halten. Deswegen muss nun der nächste Schritt gegangen, und eine KGW gegründet werden. Kooperationen mit den kreisnagehörigen Kommunen sind dabei in jeder Hinsicht wünschenswert. Die KGW sollte grundsätzlich genossenschaftlich organisiert und geführt werden. Andere Gesellschaftsformen sind aber auch auf ihre Eignung hin zu überprüfen. Das wichtige Thema Wohnen, einer der zentralen sozialen Fragen unserer Zeit, muss lösungsoffen bearbeitet werden, dann kann klimaneutraler Wohnungsbau sozialverträglich realisiert werden.

Der Landkreis Rotenburg (W.) ist in der Verantwortung. Das jüngst auf den Weg gebrachte integrierte Vorreiterkonzeptes im Bereich Klimaschutz bietet dafür den besten und folgerichtigen Rahmen und Impuls.

Mit freundlichem Gruß



Bernd Wölbern



Beschlussvorlage Schulverwaltungs- und Kulturamt Tagesordnungspunkt: __7		Drucksachen-Nr.: 2021-26/0285		
		Status: öffentlich		
		Datum: 18.11.2022		
Termin	Beratungsfolge:	Abstimmungsergebnis		
		Ja	Nein	Enthalt.
30.11.2022	Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr			
08.12.2022	Kreisausschuss			
21.12.2022	Kreistag			

Bezeichnung:

Nahverkehrsplan des Landkreises Rotenburg (Wümme) 2023 - 2027

Sachverhalt:

Nach der Beschlussfassung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 22.04.2022 ist der Entwurf des Nahverkehrsplans des Landkreises Rotenburg (Wümme) 2023-2027 am 12.05.2022 in das nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) vorgesehene Beteiligungsverfahren gegeben worden. Städten, Gemeinden und Samtgemeinden des Landkreises, Verkehrsunternehmen, benachbarten Aufgabenträgern, der Landesnahverkehrsgesellschaft sowie anderen Institutionen wurde Gelegenheit gegeben, Vorschläge, Anregungen und Ergänzungen zum vorliegenden Planentwurf einzubringen.

Die von der Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen (VNO), speziell von Herrn Wiesner, erarbeitete Synopse über die im einzelnen eingebrachten Anregungen, Ergänzungen und Änderungswünsche sowie Vorschläge über die jeweilige Verfahrensweise sowie die aktuelle Entwurfsfassung des Nahverkehrsplans des Landkreises Rotenburg (Wümme) 2023-2027 ist der Vorlage beigelegt.

Beschlussvorschlag:

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Rotenburg (Wümme) 2023-2027 wird in der im Entwurf vorliegenden Fassung beschlossen.

Prietz



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.XX.XXXX

Bearbeitung durch die



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

Gliederung

Verzeichnisse

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

Inhaltsverzeichnis

1. Grundlagen und Rahmenbedingungen	9
1.1 Gesetzliche Grundlagen	9
1.1.1 Einleitung	9
1.1.2 Bedeutung des Nahverkehrsplan	9
1.1.3 Europäisches Recht: EU-Verordnung VO 1370/2007	10
1.1.4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG, Kernaussagen)	11
1.1.5 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)	13
1.1.5.1 Inhalt des Nahverkehrsplans	13
1.1.5.2 Finanzmittel aus dem Regionalisierungsgesetz für Aufgabenträger	14
1.1.5.3 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)	15
1.1.5.4 Berichtspflicht	16
1.1.6 Gesetz zur Gleichstellung von behinderten Menschen (BGG), Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und Barrierefreiheit.....	17
1.1.7 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG), Clean Vehicles Directive.....	17
1.1.8 Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)	18
1.2 Organisation des ÖPNV in Nord-Ost-Niedersachsen.....	18
1.2.1 Aufgabenträger in Nord-Ost-Niedersachsen.....	18
1.2.2 Verkehrsunternehmen in Nord-Ost-Niedersachsen	19
1.2.3 Aufgabenträger im Raum Bremen/Niedersachsen.....	19
1.2.4 Verkehrsunternehmen im Raum Bremen/Niedersachsen.....	20
1.3 Finanzierung des ÖPNV.....	20
1.3.1 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz.....	21
1.3.2 Finanzmittel nach den Förderrichtlinien des ZVBN	21
1.3.3 Finanzmittel für ÖPNV im Landkreis Rotenburg (Wümme).....	22
1.4 Mobilitätswende	23
1.4.1 Entwicklungstendenzen	24
1.4.2 Klimaneutrale Mobilität	24
1.4.3 Anzustrebende ÖPNV-Angebotsplanung	24
1.4.4 Ergänzende Mobilitätsangebote	26
2. Bestandsdarstellung.....	28
2.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur	28
2.1.1 Zentralörtliche Gliederung	28
2.1.2 Einwohnerentwicklung.....	29
2.1.3 Motorisierungsdichte der Bevölkerung.....	29
2.2 Berufspendler.....	29
2.3 Schüler und Schulen.....	39
2.3.1 Schülerbeförderung.....	39

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

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

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1.1-1:	Regionalisierungsmittel bis 2027, bundesweit.....	14
Tabelle 1.1-2:	Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2027	15
Tabelle 1.3-1:	Voraussichtliche Finanzmittel für den ÖPNV im Landkreis 2021 – 2027 (geschätzt)	22
Tabelle 1.3-2:	Ausgaben für Schülerbeförderung und ÖPNV, Landkreis Rotenburg (Wümme) ..	23
Tabelle 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
UVP	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
------	------	------	------	------	------	------	------

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

Quellen: MW und eigene Berechnungen

Tabelle 1.1-2: Regionalisierungsmittel des Landes Niedersachsen bis 2027

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

1.1.5.3 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Bereits in den ersten Jahren des seit 1996 regionalisierten ÖPNV zeigte sich, dass die kommunalen Aufgabenträger ohne finanzielle Unterstützung des Landes nicht in der Lage waren, ihrer Aufgabenverantwortung für den straßengebundenen ÖPNV angemessen gerecht zu werden. Dies hatte zur Folge, dass eine Vielzahl der in den Nahverkehrsplänen verankerten Vorschläge zur Verbesserung des ÖPNV wegen der begrenzten finanziellen Mittel der kommunalen Gebietskörperschaften nicht umgesetzt werden konnten. Zum 01.01.2022 hat darum das Land Niedersachsen das NNVG erneut geändert und die ÖPNV-Aufgabenträger mit zusätzlichen RegG-Mitteln ausgestattet, aus denen sich für die Aufgabenträger neue finanzielle Spielräume ergeben.

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

Nach § 7 Abs. 4 erhalten die Aufgabenträger zur Abdeckung von Verwaltungskosten einschließlich der Kosten für die Erstellung von Nahverkehrsplänen jährlich 1,35 EUR je Einwohner, mindestens jedoch 135.000 EUR.

Nach § 7 Abs. 5 erhalten die Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV anteilig Finanzmittel, die das Land nach dem RegG erhält. Diese Anteile werden zu zwei Dritteln nach der Einwohnerzahl und zu einem Drittel nach dem Flächenanteil berechnet. Diese Finanzmittel erhöhen sich zusammen mit den Regionalisierungsmitteln des Landes Niedersachsen (etwa 1,9 % pro Jahr).

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

- Investitionen in die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen,
- Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger,
- Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Verkehrsverbänden einschließlich des Ausgleichs verbundbedingter Mehrkosten,
- Abdeckung von Betriebskostendefiziten im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr,
- Abdeckung von Betriebskostendefiziten im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr,
- Förderung der Vermarktung und Verbesserung der Fahrgastinformation und
- Durchführung von Verkehrserhebungen.

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

- Zuwendungen für Investitionen aus den Mitteln nach § 3 Absatz 1 des Entflechtungsgesetzes und

- Zuwendungen, insbesondere zur Investitionsförderung, aus den Finanzmitteln, die das Land nach dem RegG erhält.

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

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

§ 7a NNVG (Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr) verpflichtet die Aufgabenträger zur Gewährleistung einer Rabattierung von Fahrkarten des Ausbildungsverkehrs in Höhe von mindestens 25 %. Mit der letzten Gesetzesänderung NNVG stehen einer Reihe von Landkreisen (u.a. Landkreis Rotenburg (Wümme)) deutlich mehr Finanzmittel zur Verfügung. Die Mittel nach § 7a NNVG dienen einerseits dem allgemeinen Kostenausgleich für Rabattierungen, dürfen andererseits aber auch für die Finanzierung weiterer ÖPNV-Ziele nach dem NNVG verwandt werden. Diese Finanzmittel erhöhen sich zusammen mit den Regionalisierungsmitteln des Landes Niedersachsen (etwa 1,9 % pro Jahr).

Darüber hinaus ist im § 7b NNVG (Finanzielle Unterstützung für die Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs) festgelegt, dass die Aufgabenträger eine zusätzliche Unterstützung für die Weiterentwicklung des ÖPNV erhalten, die nach Einwohnerzahl, Fläche und Demografiefaktor bemessen ist. Diese Mittel dienen der qualitativen und quantitativen Weiterentwicklung des ÖPNV und insbesondere der Angebotsentwicklung flexibler Bedienformen. Auch hier sind weitgehend die im NNVG festgelegten Verwendungszwecke einzuhalten.

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

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

Über die Mittelverwendung ist jährlich zu berichten und spätestens nach 3 Jahren ein Verwendungsnachweis vorzulegen. Alle zwei Jahre haben die Aufgabenträger einen Qualitätsbericht über die erreichten Verbesserungen vorzulegen.

1.1.5.4 Berichtspflicht

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

- Zum 1. Januar 2019 und danach jeweils im Abstand von zwei Jahren haben die kommunalen Aufgabenträger dem Land für ihren Zuständigkeitsbereich einen Bericht vorzulegen, in dem jeweils die insgesamt sowie infolge Finanzhilfefzahlungen nach den §§ 7 a und 7 b erzielten Verbesserungen im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr darzustellen sind (Qualitätsbericht).

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

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

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

Weiter heißt es, dass der Auftrag auf Erteilung einer Genehmigung auf alle Fälle „eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan“ enthalten soll (§ 12 Abs. 1 Nr. 1c PBefG).

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

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

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

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

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

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

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

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

1.1.8 Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG)

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

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

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

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

1.2 Organisation des ÖPNV in Nord-Ost-Niedersachsen

1.2.1 Aufgabenträger in Nord-Ost-Niedersachsen

Zur Erfüllung der nach dem NNVG bestehenden Aufgaben haben 1996 die Landkreise Cuxhaven, Harburg, Heidekreis (damals Landkreis Soltau-Fallingb.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
Gesamt [€]	3.375.548	4.671.258	4.689.358	4.707.758	4.726.458	4.745.358	4.764.458

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

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

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

Ausgaben

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

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

- **Finanzierung Übergangstarif (bis 2019)**

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

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

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

- **Förderung von Buslinien**

- Linie 630, bessere Anbindung von Zeven und Tarmstedt in Richtung Bremen,
- Linie 640, bessere Anbindung von Gnarrenburg in Richtung Bremen,
- Linie 800, bessere Anbindung der Kaserne Seedorf in Richtung Bremervörde und Zeven,
- Linien 802, 803, 845, 846, 852, 853, 854, 856, 863, 864, 872, 873, 877, 878, 881, 884 und 885 (Bürgerbusse in den Städten Rotenburg (Wümme) und Visselhövede, den Gemeinden Gnarrenburg und Scheeßel sowie den Samtgemeinden Fintel, Sottrum und Zeven),
- Linie 3860 OsteSprinter, bessere Anbindung von Zeven und Sittensen in Richtung Hamburg.

- **Einrichtung und Betrieb von ASTROW**

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

- **Fahrgast-Information**

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

- **VNO**

Umlageanteile für Personal- und Sachkosten.

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

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

Quelle: Landkreis Rotenburg (Wümme)

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

1.4 Mobilitätswende

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.¹

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

Fahrgastinformation
Sicherstellung der Zugänglichkeit von sämtlichen Informationen zum Verkehrsangebot (Fahrplan und Tarif) <ul style="list-style-type: none"> - Visuell und akustisch: persönliche, individuelle Auskunft / Internet / soziale Medien / App / DFI - Dynamisch: Abweichungen vom Regelbetrieb - Informationen über Anschlussverbindungen und Umsteigemöglichkeiten
Einheitliches Erscheinungsbild
Tarif- und Vertriebsstrukturen
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)
Verfügbarkeit und Zugänglichkeit der Verkehrsmittel
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
Klima- und Umweltschutz
Verwendung klimaneutraler Energieträger
Lärminderung
Ergänzende Merkmale
Komfort (Ausstattung Haltestellen und Fahrzeuge)
WLAN-Ausstattung der Fahrzeuge
Sauberkeit (Haltestellen und Fahrzeuge)
Sicherheit
Vollständige Barrierefreiheit
Niederflurfahrzeuge / barrierefrei ausgebauten 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/km². Der Vergleichswert für das Land Niedersachsen lag bei 167,8 Einwohnern/km². Nähere Angaben zu den Einwohnerzahlen und deren Entwicklung sowie zur Bevölkerungsdichte der einzelnen Gebietskörperschaften sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

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

Quelle: Niedersächsisches Landesamt für Statistik, 2022, eigene Berechnungen

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

2.1.3 Motorisierungsdichte der Bevölkerung

Eine wichtige Einflussgröße für die potenzielle Nutzung des ÖPNV-Angebotes ist die Motorisierungsdichte. Gemeint ist damit das Verhältnis des Kraftfahrzeugbestandes zur Gesamteinwohnerzahl einer Gebietskörperschaft. Nach Auskunft des Kraftfahrtbundesamtes hatte der Landkreis am 1. Januar 2021 einen Bestand von 114.076 zugelassenen Pkw, davon 13.541 gewerblich genutzte Pkw. Damit ist allein der privaten Pkw-Besitz um 7,9 % innerhalb von 5 Jahren angestiegen. Die Motorisierungsdichte erreicht nun 610 Privat-Pkw/1.000 Einwohner. Der landesweite Wert liegt bei 548.

2.2 Berufspendler

Grundlage für die Pendlerbeziehungen sind die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Stand 30.06.2021). Es wird nicht zwischen Voll- und Teilzeitbeschäftigten unterschieden. Zu den Pendlern hinzuzurechnen ist eine unbekannt 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

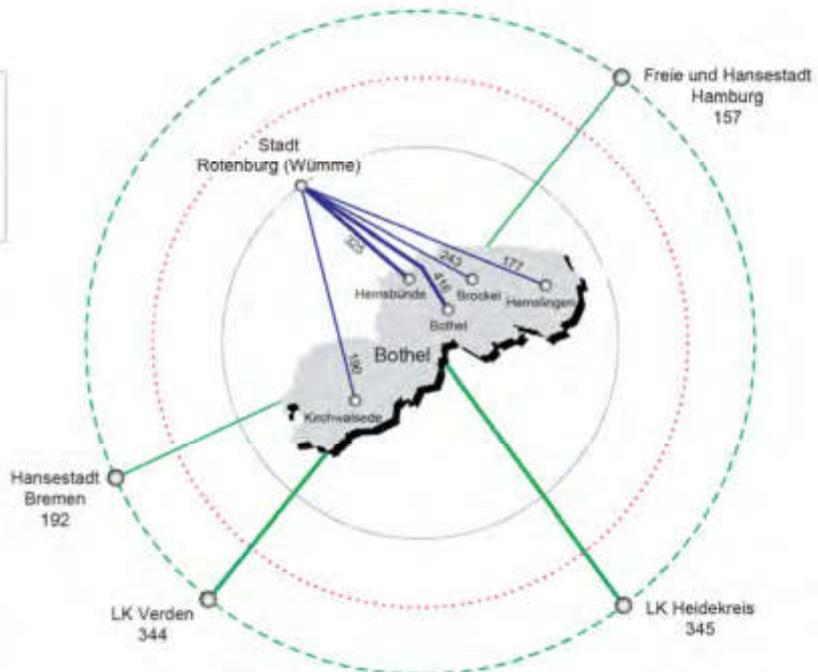
Tabelle 2.2-1: Pendlerbeziehungen Kommunen – Regionen außerhalb

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).

Pendlerbeziehungen SG Bothel

Ein- und Auspendler 30.06.2021
Quelle: Agentur für Arbeit



Pendlerbeziehungen Stadt Bremervörde

Ein- und Auspendler 30.06.2021
Quelle: Agentur für Arbeit

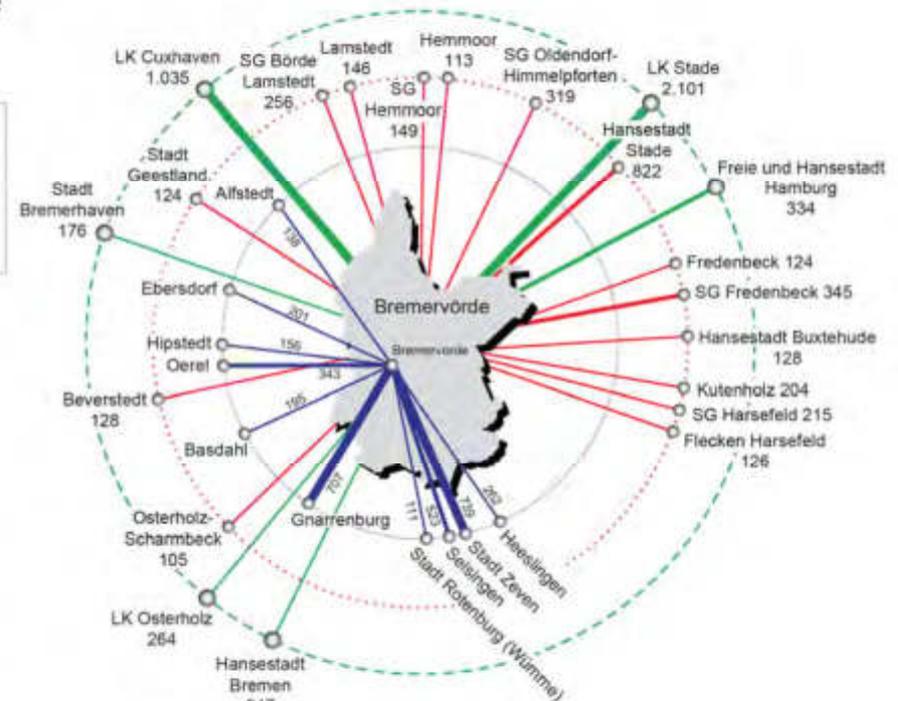
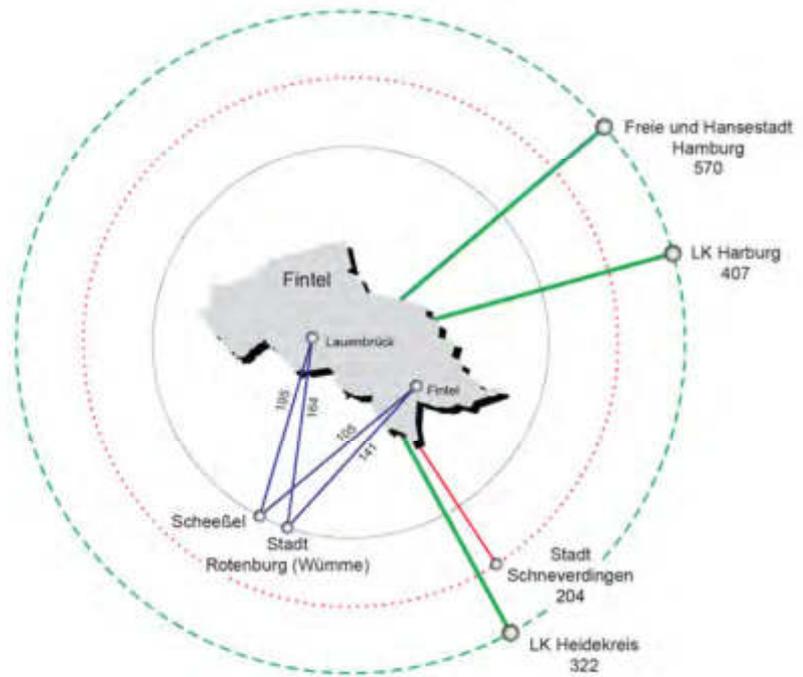


Abb. 2.2-1: Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Bothel und Stadt Bremervörde

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

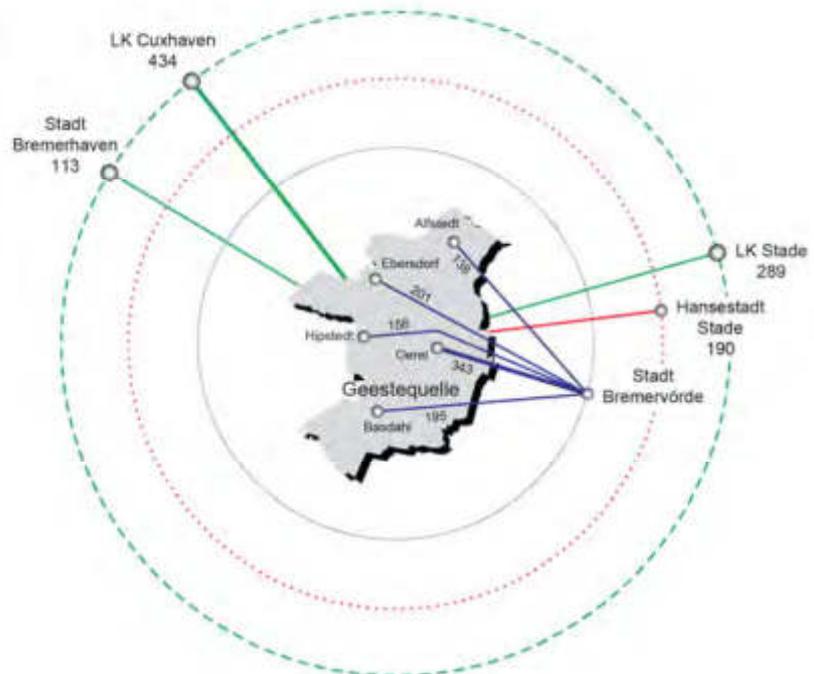
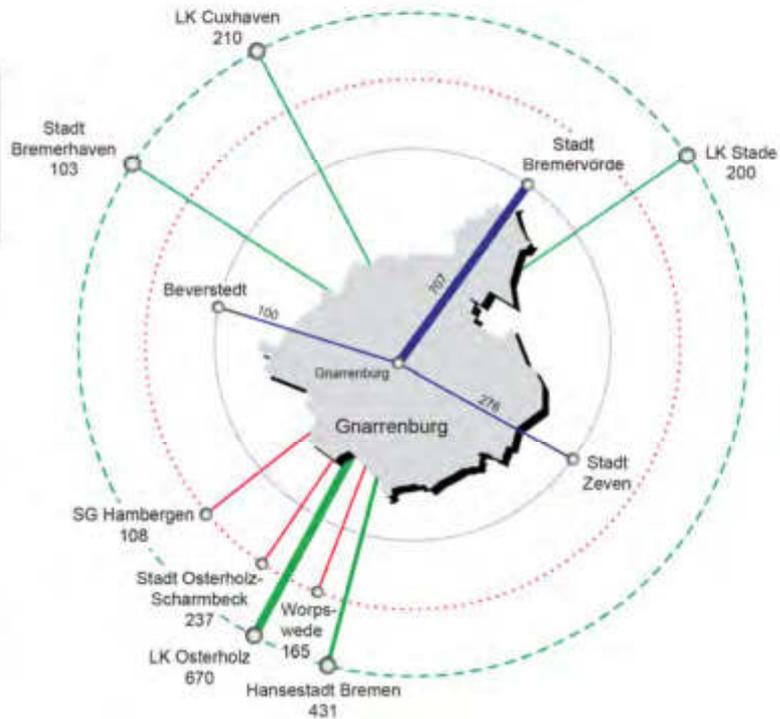


Abb. 2.2-2: Pendlerbeziehungen Samtgemeinden Fintel und Geestequelle

Pendlerbeziehungen Gem. Gnarrenburg

Ein- und Auspendler 30.06.2021
Quelle: Agentur für Arbeit

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



Pendlerbeziehungen Stadt Rotenburg (Wümme)

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

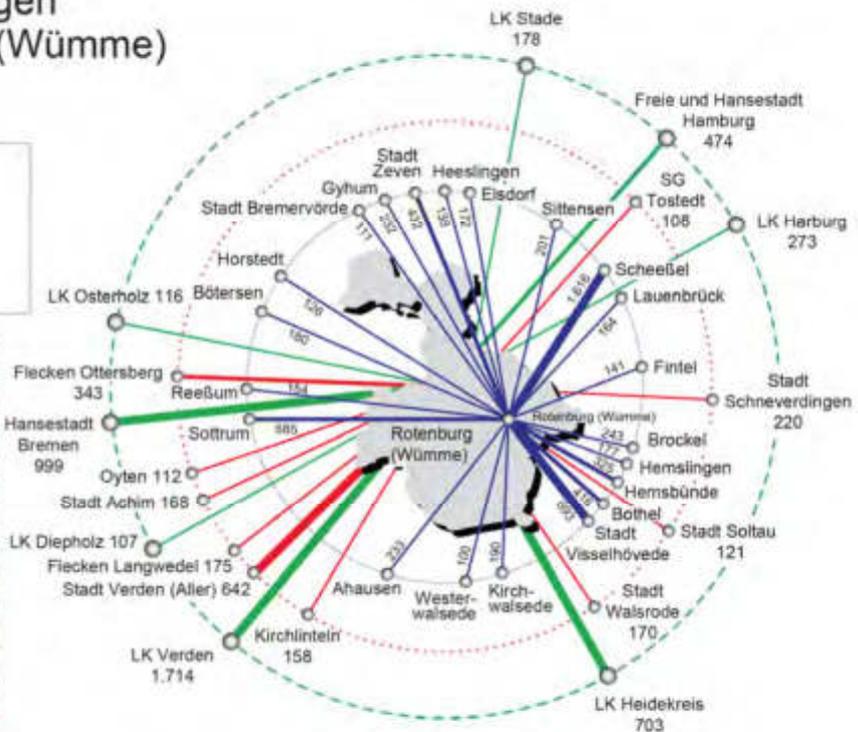
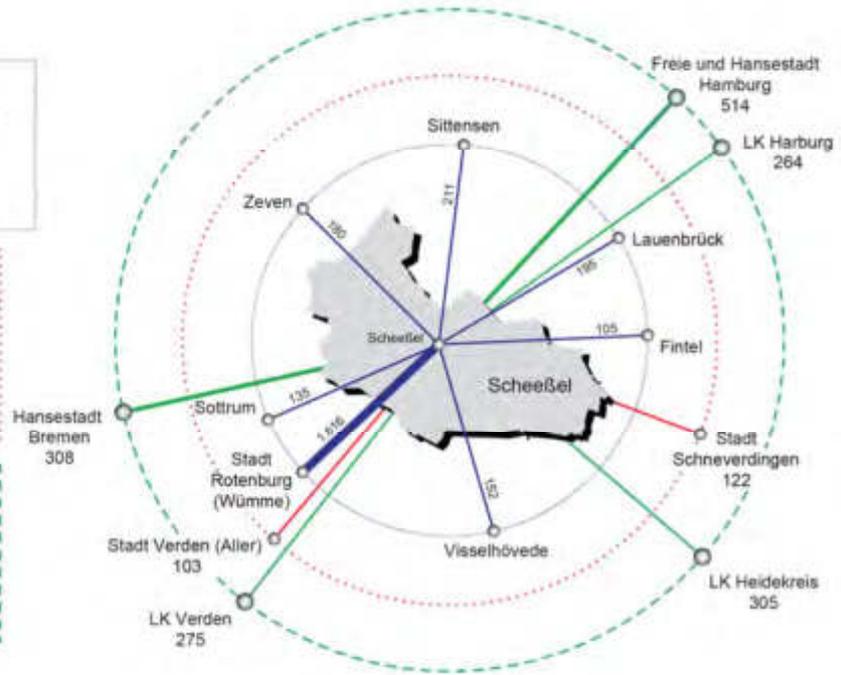


Abb. 2.2-3: Pendlerbeziehungen Gemeinde Gnarrenburg und Stadt Rotenburg (Wümme)

Pendlerbeziehungen Gem. Scheeßel

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 Selsingen

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

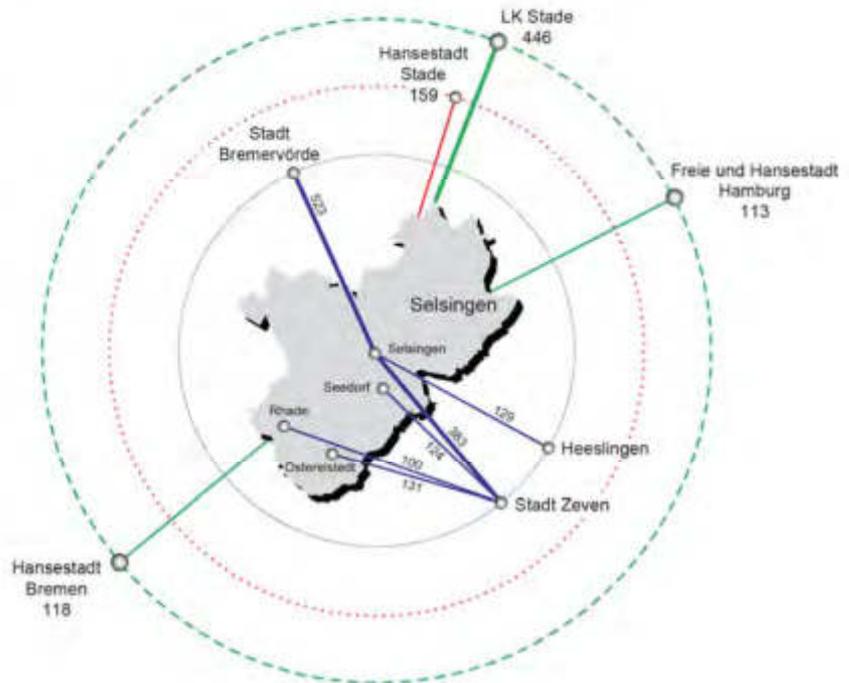
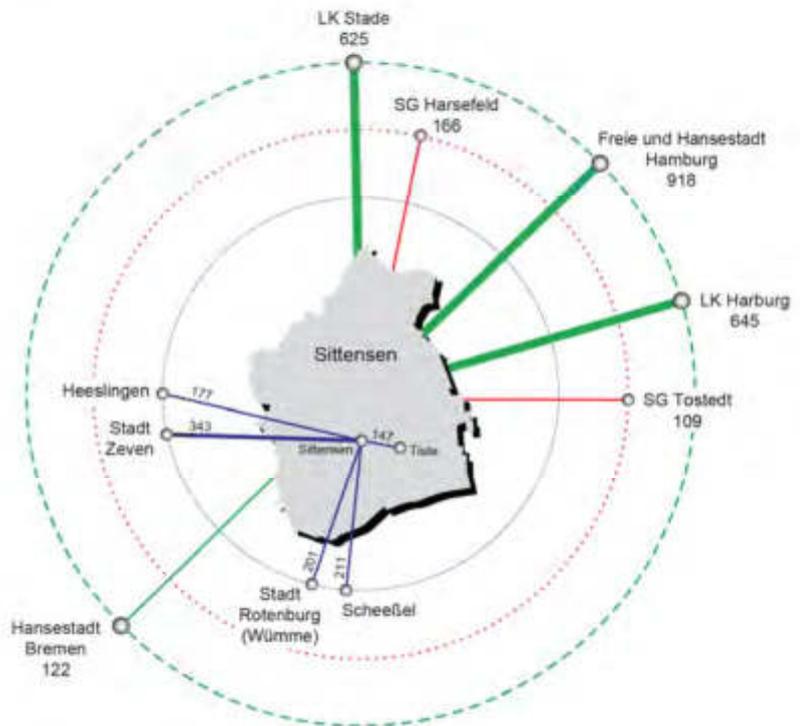


Abb. 2.2-4: Pendlerbeziehungen Gemeinde Scheeßel und Samtgemeinde Selsingen

Pendlerbeziehungen SG Sittensen

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 Sottrum

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

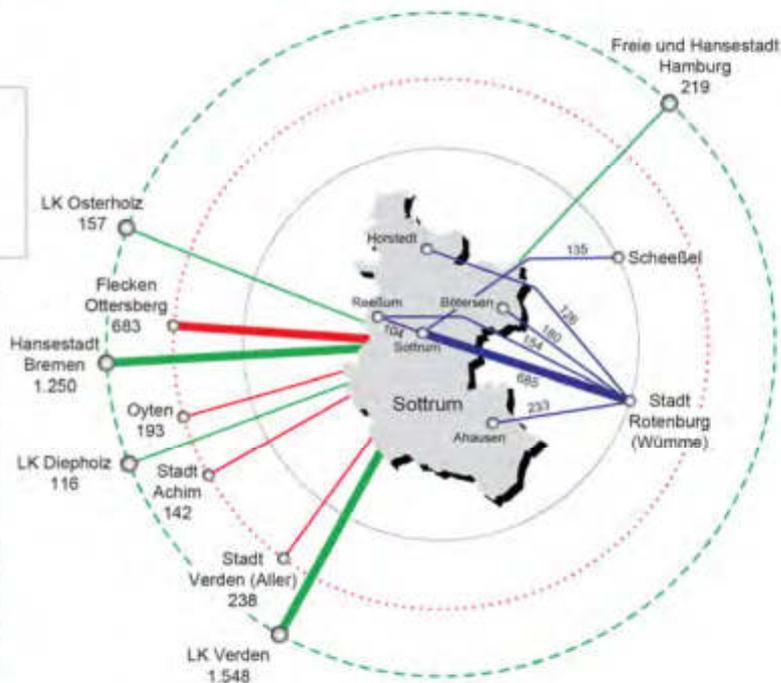
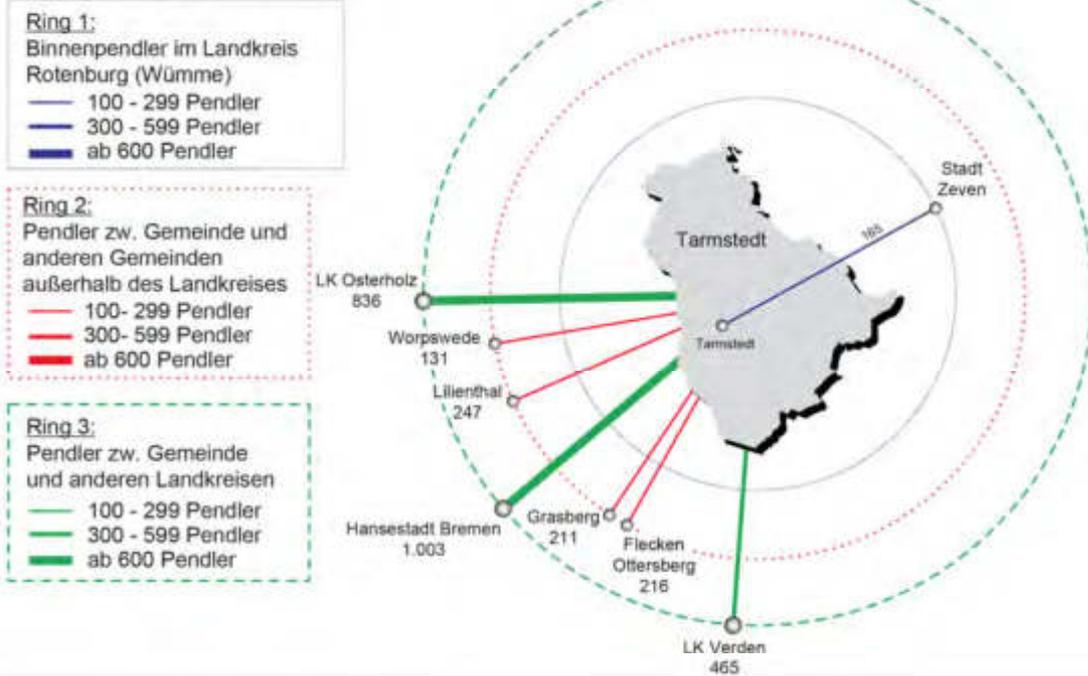


Abb. 2.2-5: Pendlerbeziehungen Samtgemeinden Sittensen und Sottrum

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

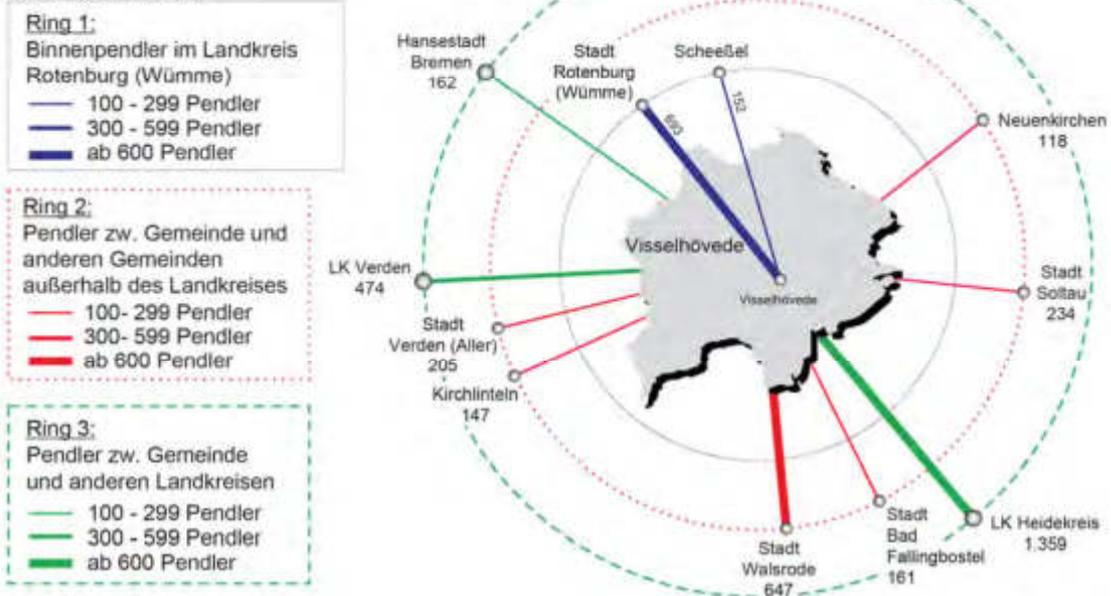


Abb. 2.2-6: Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Tarmstedt und Stadt Visselhövede

Pendlerbeziehungen SG Zeven

Ein- und Auspendler 30.06.2021
Quelle: Agentur für Arbeit

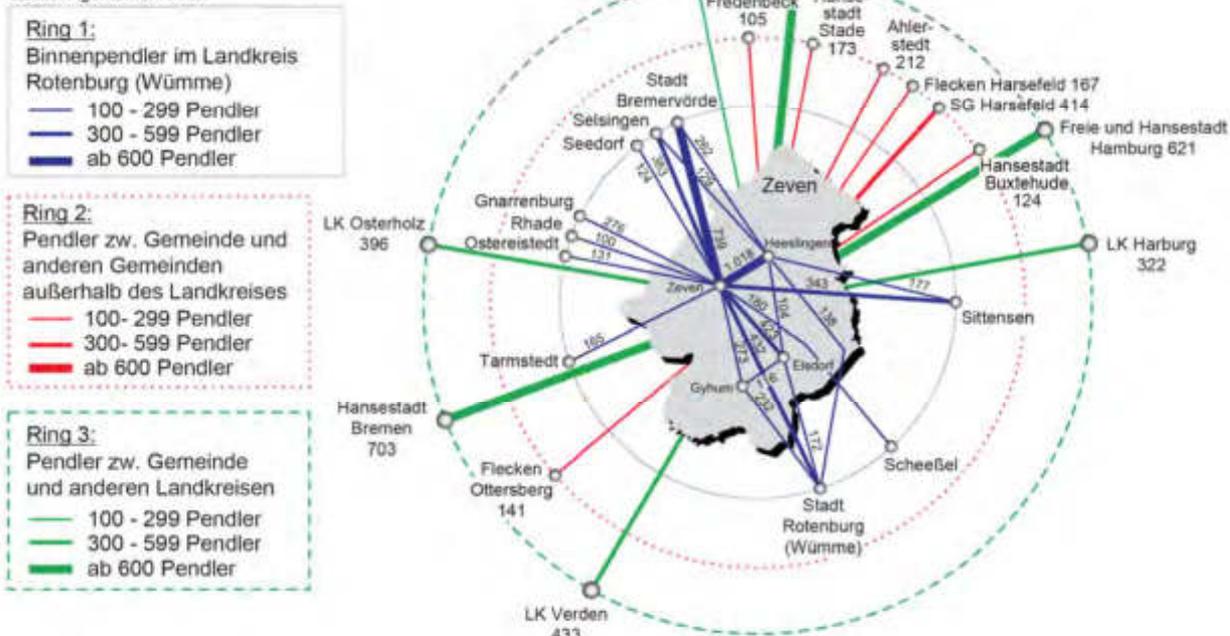


Abb. 2.2-7: Pendlerbeziehungen Samtgemeinde Zeven

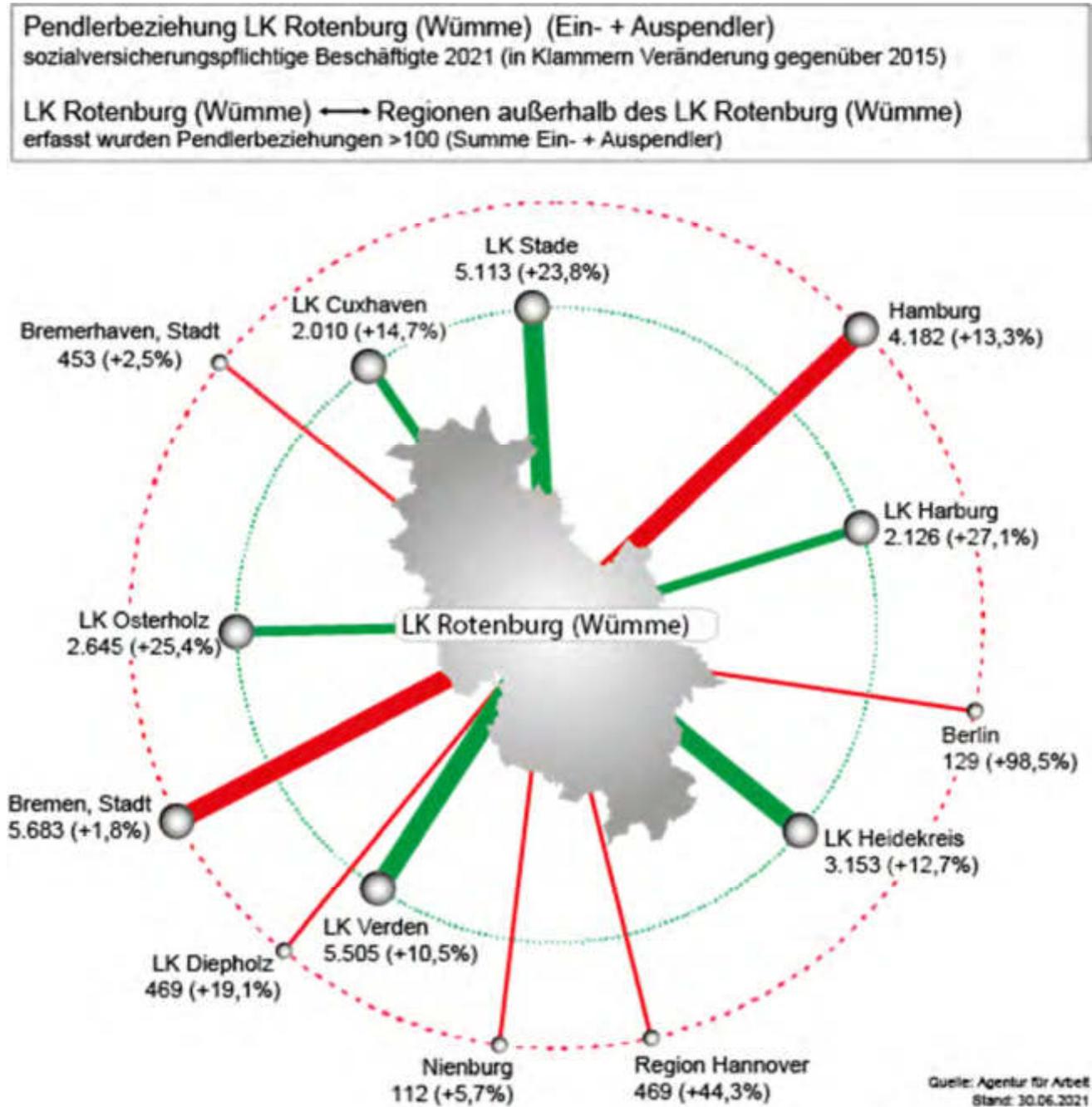


Abb. 2.2-8: Pendlerbeziehungen Landkreis Rotenburg (Wümme) – Regionen außerhalb

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 vermehren. Relationen mit Pendlerzahlen auch auf geringem Niveau in die Region Hannover und dem Landkreis Diepholz sowie mit Berlin haben zum Teil deutliche Zuwächse.

2.3 Schüler und Schulen

2.3.1 Schülerbeförderung

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

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

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

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

Im Schuljahr 2021/22 wurden 7.397 anspruchsberechtigte Schüler/innen im Rahmen der Schülerbeförderung befördert. Zu beachten ist, dass die Zahl der Schüler und Schülerinnen der Klasse I derjenigen Berufsfachschulen, die nicht den Realschulabschluss voraussetzen und für die eine Beförderungspflicht besteht, nicht enthalten ist. Darüber hinaus nutzt eine nicht bekannte Zahl von Schülern und Schülerinnen, für die keine Beförderungspflicht besteht, den ÖPNV auf eigene Kosten.

2.3.2 Schulstandorte und Schülerzahlen

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

Bezüglich der Schulstandorte ist festzustellen, dass der Landkreis ein flächendeckendes Angebot von Schulen aufweist. Alle Samtgemeinden verfügen über eine oder mehrere Grundschulen sowie eine Haupt- und eine Realschule bzw. eine Oberschule (OS). In Sittensen und Tarmstedt sind die weiterführenden Schulen in eine Kooperative Gesamtschule (KGS) zusammengefasst. Standorte der Gymnasien (mit Oberstufen) sind Bremervörde, Rotenburg (Wümme), Sottrum und Zeven sowie die in privater Trägerschaft geführte Eichenschule Scheeßel. Standorte der Oberschulen sind Bothel, Gnarrenburg, Lauenbrück, Oerel, Scheeßel, Selsingen, Sottrum, Visselhövede und Zeven. In Rotenburg (Wümme) und Zeven sind Integrierte Gesamtschulen (IGS) im Betrieb.

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

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

(+82) und Bothel (+64) haben einen Zuwachs von anspruchsberechtigten Fahrschülern zu verzeichnen. Genauere Angaben zu den Schulstandorten sowie zu den aktuellen Schülerzahlen finden sich in der Tabelle 2.3-1 und Abbildung 2.3-1.

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

Stand: 12.2021

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

Tabelle 2.3-1: Übersicht Schulstandorte / Schülerzahlen / Fahrschüler

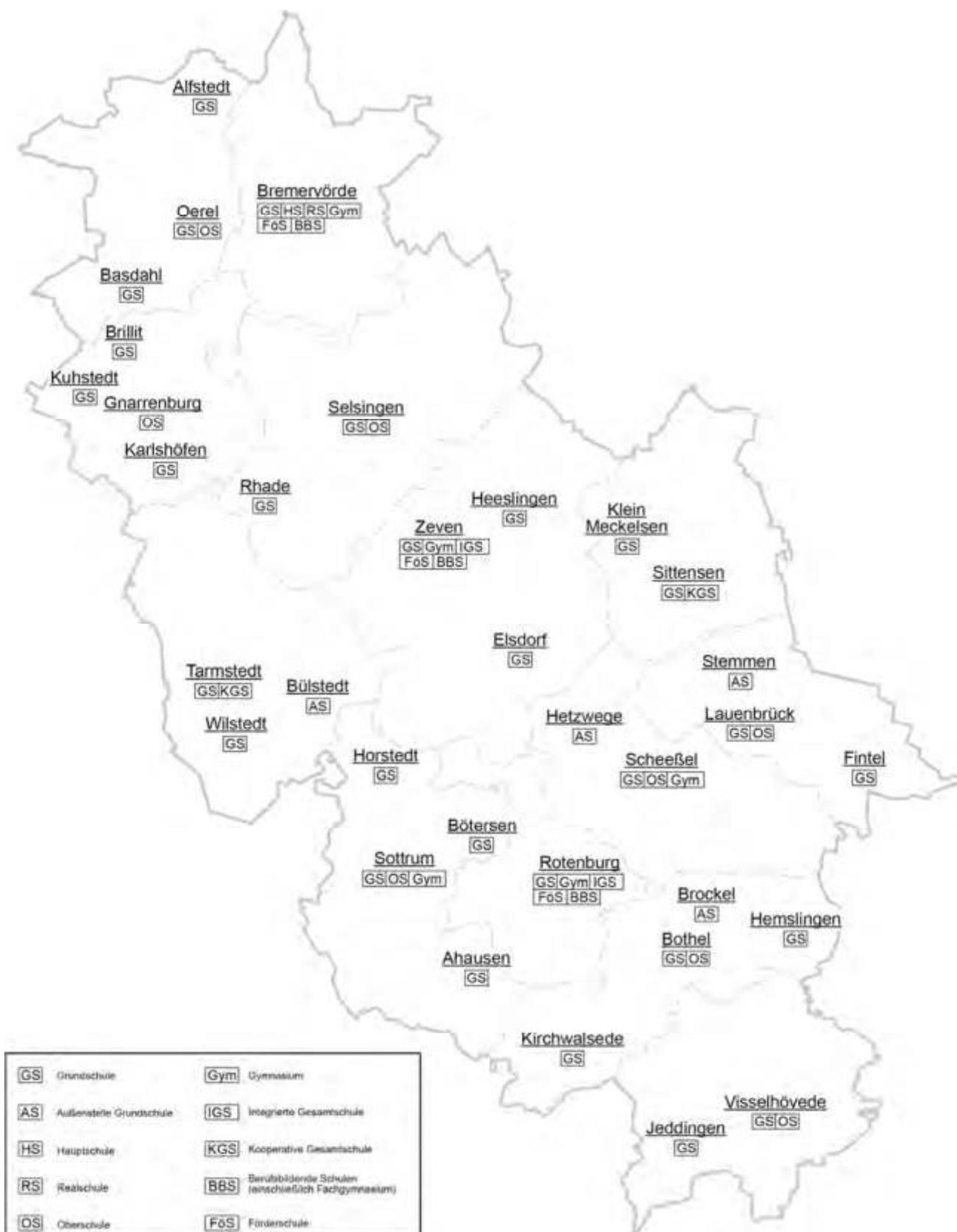


Abb. 2.3-1: Schulstandorte im Landkreis Rotenburg (Wümme)

2.4 Öffentliche Verkehrsangebote auf Schiene und Straße

2.4.1 Schienennetz

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

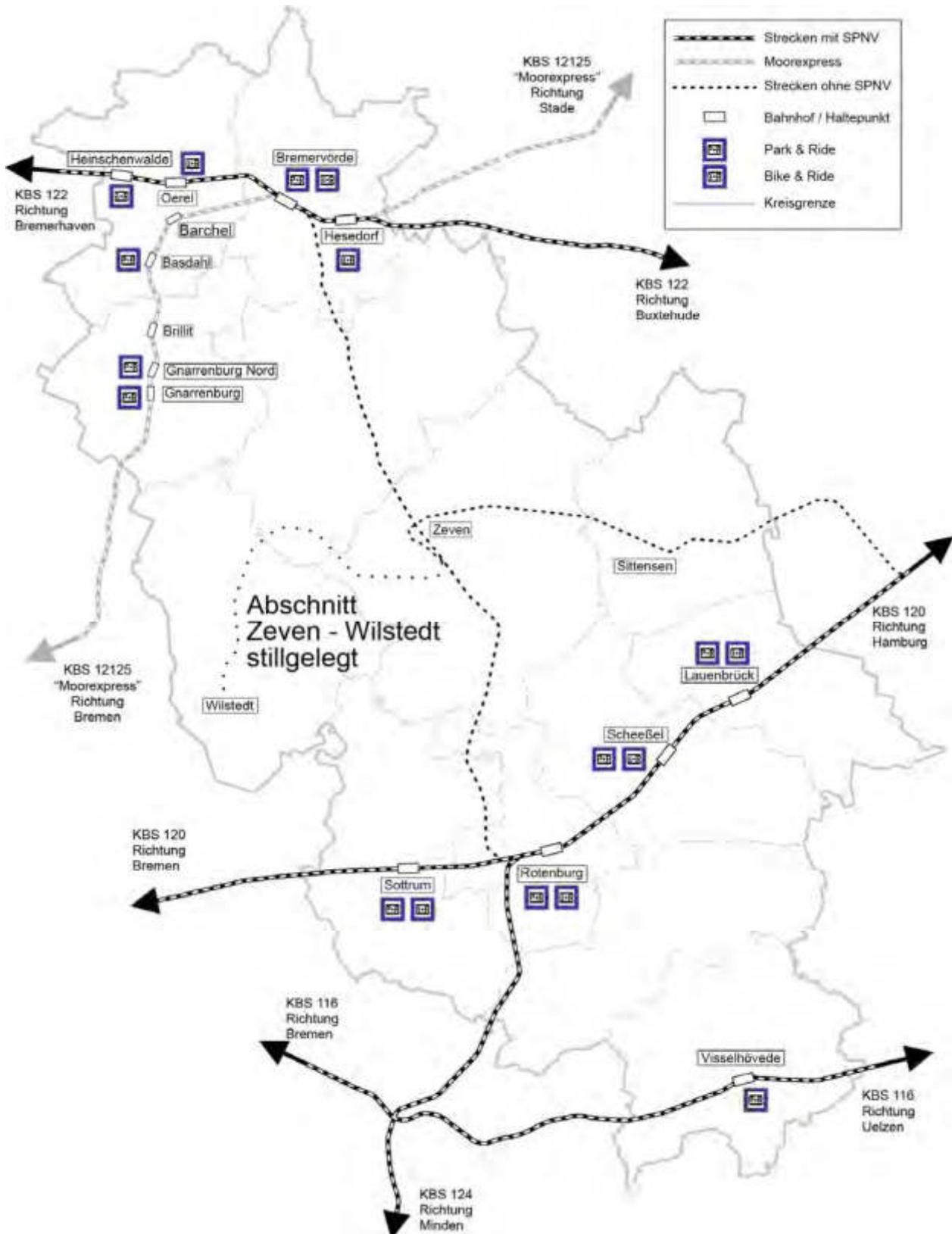


Abb. 2.4-1: Schienennetz, Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis Rotenburg (Wümme)

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

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

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

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

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

2.4.2 Straßengebundener ÖPNV

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

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

Schülerbeförderung nach der Freistellungsverordnung (FVO)

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

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

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

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
OvA	630	Heeslingen - Zeven - Tarmstedt - Landkreisgrenze [- Bremen]	30,3	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	640	Bremervörde - Gnarrenburg - Karlshöfen - 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 - Rüssel - Nindorf - Ehestorf - Elsdorf - Hesedorf - Wehldorf	40,5	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	834	Zeven - Nartum - Bülstedt - Wilstedt - Tarmstedt	61,6	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	835	Nartum - Elsdorf - Hamersen - Sittensen	35,2	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	836	Elsdorf - Bockhorst	4,0	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	837	Bülstedt - Wilstedt - Buchholz - Vorwerk	15,5	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	838	Steinfeld - Wilstedt - Dipshorn - Buchholz - Ottersberg	16,7 (23,9)	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	841	Neu Ebersdorf - Alfstedt - Glinde - Oerel	20,8	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	842	Neu Ebersdorf - Heinschenwalde - Hipstedt - Barchel - Oerel	24,3	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	843	Volkmast - Basdahl - Oese - Barchel - Oerel	28,6	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA 1)	845	Glinstedt - Gnarrenburg - Augustendorf	32,3	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA 1)	846	Gnarrenburg - Kuhstedt - Gnarrenburg - Brillit - Klenkendorf	44,2	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	847	Kuhstedt - Gnarrenburg - Brillit - Fahrendorf - Bremervörde	49,9	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	848	Bremervörde - Fahrendorf - Brillit Schule - Gnarrenburg - Rhade	45,9	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	849	Gnarrenburg - Kuhstedt - Kuhstedter Moor - Findorf - Gnarrenburg	42,7	31.07.2029	§42	ROW-Nord
WEB 2)	851	Rotenburg (Wümme) - Waffensen - Böttersen - Hassendorf - Sottrum - Ottersberg, Bahnhof	32,2 (36,0)	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB 2)	852	Sottrum - Taaken - Horstedt - Sottrum	28,1	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	853	Bittstedt - Taaken - Horstedt - Bülstedt - Tarmstedt	26,0	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB 1)	854	Sottrum - Böttersen - Schleeßel - Sottrum	22,5	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	855	Sottrum - Clüversborstel - Reeßum - Horstedt - Böttersen - Waffensen - Rotenburg (Wümme)	44,4	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB 2)	856	Eversen - Ahausen - Hellwege - Sottrum - Buchholz - Wilstedt - Tarmstedt	45,7	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	857	Sottrum - Clüversborstel - Böttersen - Hassendorf - Sottrum	23,6	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	858	Sottrum - Horstedt - Tarmstedt	30,2	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	859	Sottrum - Everinghausen - Stuckenbostel	20,9	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
OvA	861	Wense - Steddorf - Heeslingen - Zeven	19,9	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	862	Wense - Sassenholz - Meinstedt - Offensen - Heeslingen - Zeven	36,0	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA 1)	863	Zeven - Heeslingen - Steddorf - Wense - Zeven	63,0	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA 1)	864	Zeven - Gyhum - Hesedorf - Bockel - Nartum	17,1	31.07.2029	§42	ROW-Mitte

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

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
OvA	865	Sittensen - Klein Meckelsen - Ippensen - Wohnste - Sittensen	34,3	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	866	Sittensen - Tiste - Freetz - Sittensen	14,9	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	867	Wense - Steddorf - Ippensen - Sittensen	27,5	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
OvA	868	Zeven - Wiersdorf - Groß Meckelsen - Klein Meckelsen - Wohnste - Sittensen	49,6	31.07.2029	§42	ROW-Mitte
WEB	869	Tiste - Sittensen - Helvesiek - Scheeßel	22,3	31.07.2029	§42	ROW-Süd2
WEB	871	Rotenburg (Wümme) - Bartelsdorf - Scheeßel - Westervesede - Fintel - Redderberg	48,7	31.07.2029	§42	ROW-Süd2
WEB 1)	872	Lauenbrück - Stemmen - Helvesiek - Scheeßel - Lauenbrück	31,0	31.07.2029	§42	ROW-Süd2
WEB 2)	873	Scheeßel - Lauenbrück - Vahlde - Fintel - Großenwede (- 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

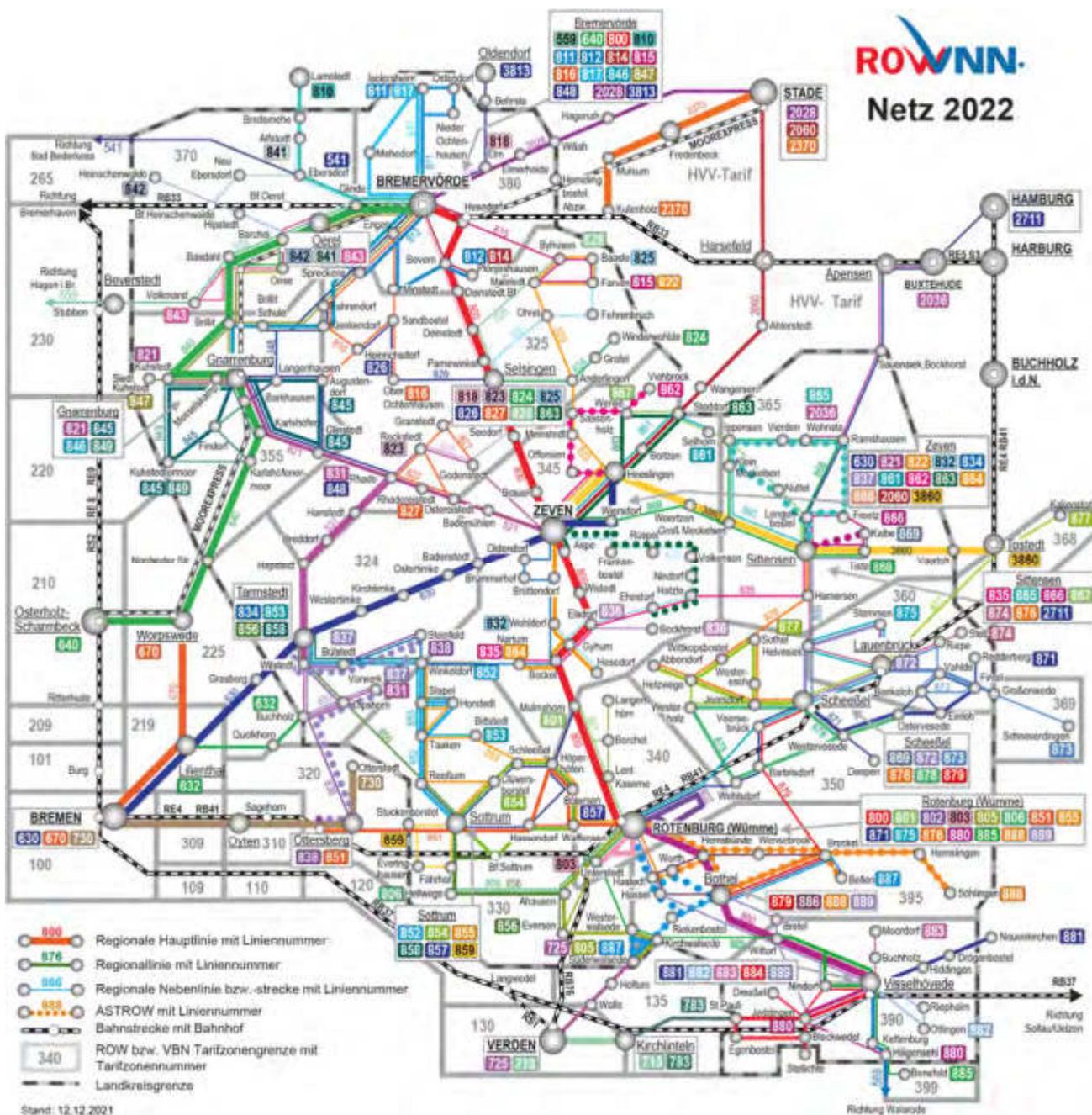


Abb. 2.4-2: Liniennetz im Landkreis Rotenburg (Wümme)

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 ROW bzw. VBN 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 - Winderwohldede	13,3	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	825	Selsingen - Ohrel - Fehrenbruch - Farven - Baaste	14,8	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	826	Selsingen - Ober Ochtenhausen - Heinrichsdorf	16,4	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	827	Ostereistedt - Rhade - Selsingen	26,8	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	828	Selsingen - Deinstedt - Malstedt - Byhusen	11,4	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	841	Neu Ebersdorf - Alfstedt - Glinde - Oerel	20,8	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	842	Neu Ebersdorf - Heinschenwalde - Hipstedt - Barchel - Oerel	24,3	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	843	Volkmast - Basdahl - Oese - Barchel - Oerel	28,6	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA 1)	845	Glinstedt - Gnarrenburg - Augustendorf	32,3	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA 1)	846	Gnarrenburg - Kuhstedt - Gnarrenburg - Brillit - Klenkendorf	44,2	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	847	Kuhstedt - Gnarrenburg - Brillit - Fahrendorf - Bremervörde	49,9	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	848	Bremervörde - Fahrendorf - Brillit Schule - Gnarrenburg - Rhade	45,9	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	849	Gnarrenburg - Kuhstedt - Kuhstedter Moor - Findorf - Gnarrenburg	42,7	31.07.2029	§42	ROW-Nord
OvA	3813	Bremervörde - Elm - Oldendorf	15,7 (26,1)	31.07.2029	§42	ROW-Nord

1) Betrieb: Bürgerbus 2) Betrieb: teilweise Bürgerbus

Übrige Linien, die im Teilnetz ROW-Nord verkehren

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
KVG	132	Stade - Oldendorf - Elm - Bevern	13,9 (110,0)	30.03.2027	§ 43,4	-
KVG, evb, Stoss u. a.	541	Ebersdorf - Großenhain - Meckelstedt - Lintig - Bad Bederkesa	5,4 (33,8)	31.07.2024	§ 42	CUX 5
Stoss	559	Bremervörde - Oerel - Beverstedt - Hagen	18,9 (43,7)	31.07.2025	§ 42	CUX 6
KVG	2028	Bremervörde - Elm - Hagenah - Stade	15,4 (48,4)	31.05.2027	§ 42	STD 6

Tabelle 2.4-5: Linien im Teilnetz ROW-Nord im Landkreis Rotenburg (Wümme)

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

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

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

Netz 2019

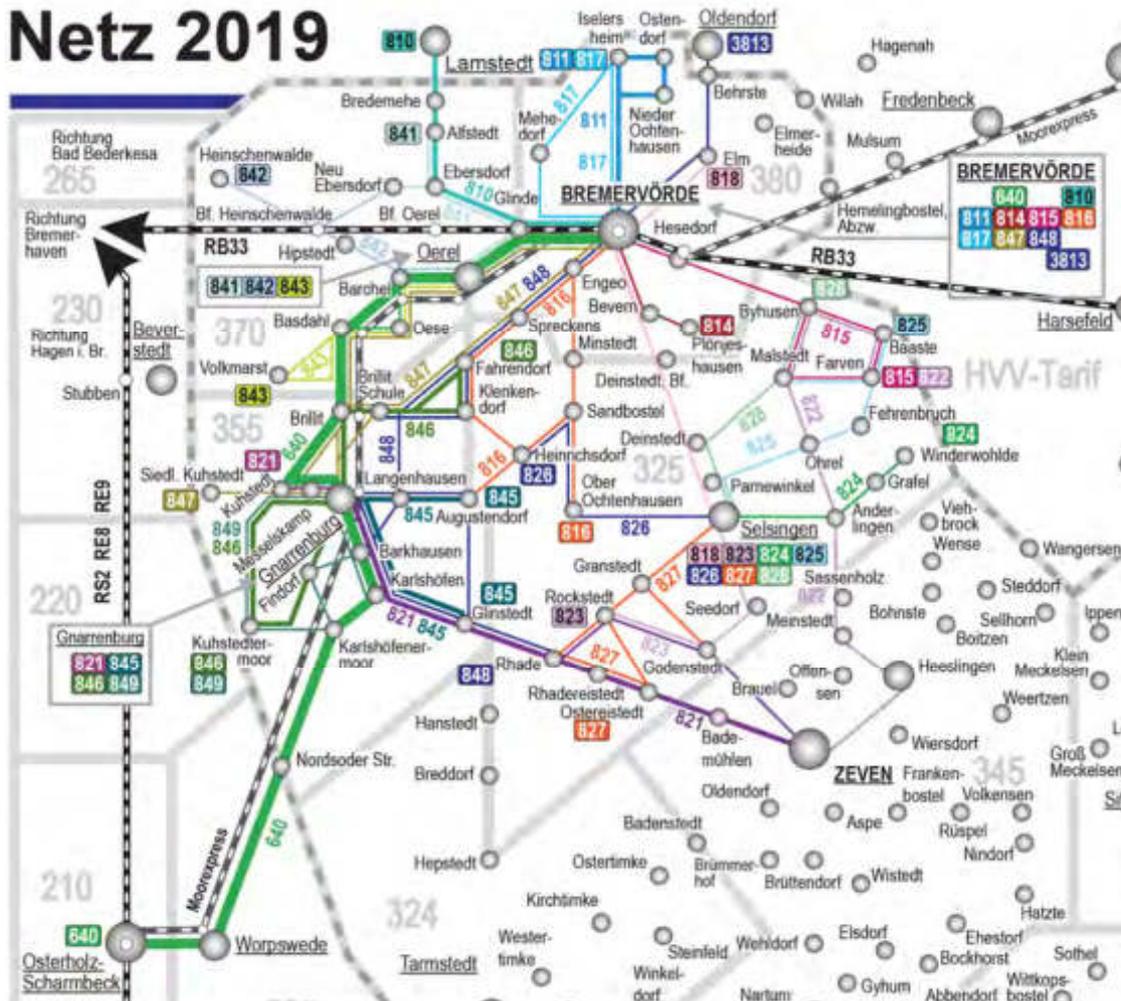


Abb. 2.4-3: Linienverkehr im Teilnetz ROW-Nord

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

Teilnetz ROW-Mitte

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

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

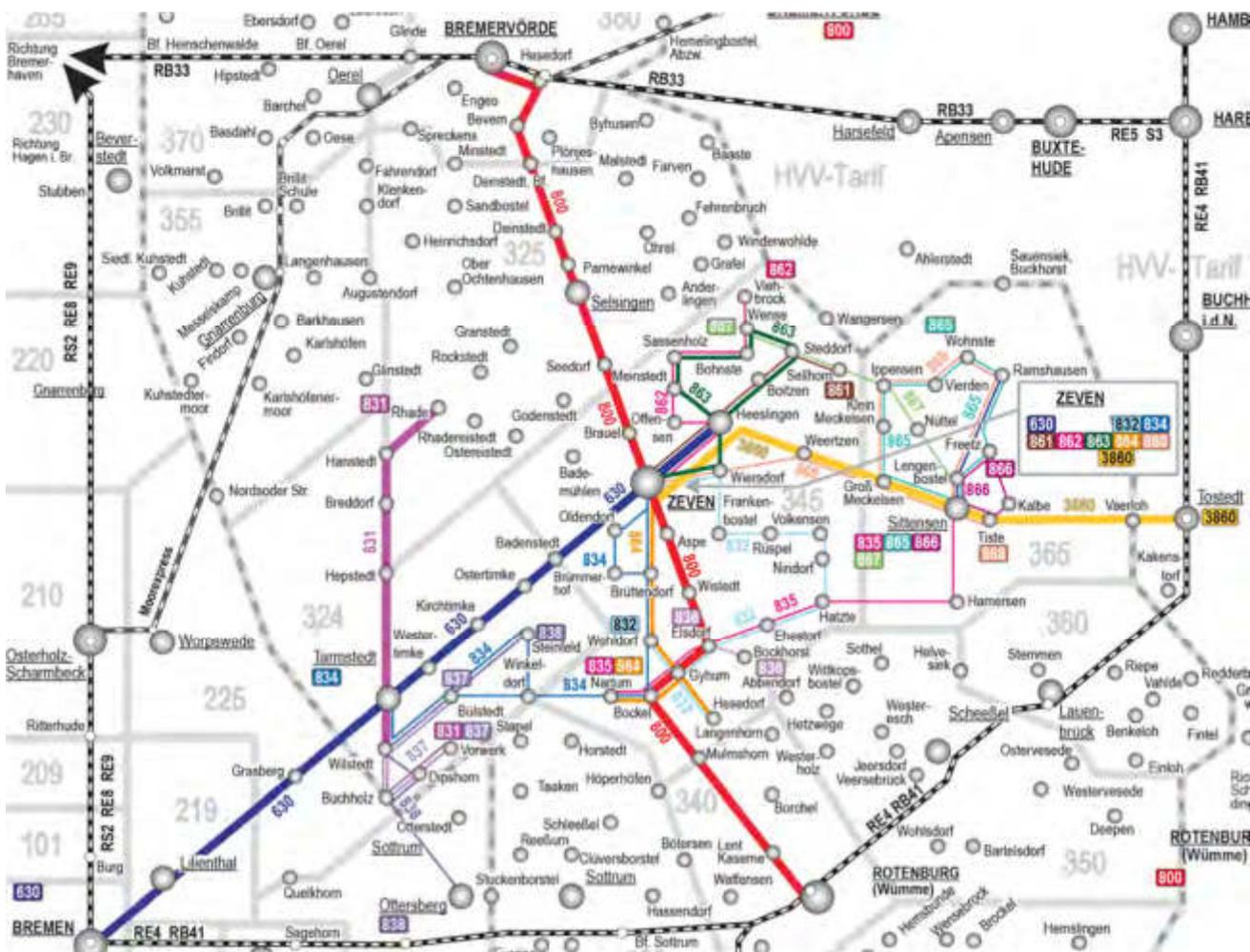


Abb. 2.4-4: Linienverkehr im Teilnetz ROW-Mitte

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
Hatze "Waldsiedlung" (u.a. Weiterfahrt nach Zeven)	Elsdorf (GS und HST)
Hepstedt, Bahnhofstraße u. Kirchtimker Str. und aus Breddorfermoor	GS und KGS Tarmstedt
Sittensen, "Im Häsen"	GS und KGS Sittensen
Klein Meckelsen, "Marschorst" (Weiterfahrt nach Sittensen und Zeven) und aus Vierden, "Nüttel" und "Ippensen Süd"	HST "Klein Meckelsen, Schule" u. GS Meckelsen
Seedorf, Twistenberg	OS und GS Selsingen

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

Teilnetz ROW-Süd 1

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

Verkehrsunternehmen	Linie	Linienführung	Länge im LK (gesamt) [km]	Genehmigungsdauer	PBefG	Teilnetz
WEB	801	Rotenburg (Wümme) - Borchel - Mulmshorn	26,6	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB 1)	802	Rotenburg (Wümme), Bahnhof - Krankenhaus - Harburger Straße - Bahnhof	17,7	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB 1)	803	Rotenburg (Wümme), Bahnhof - Saturnstraße - Imkersfeld - Bahnhof	19,2	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	805	Süderwalsede - Ahausen - Rotenburg (Wümme)	30,9	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	806	Hellwege - Ahausen - Rotenburg (Wümme)	22,4	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB 2)	851	Rotenburg (Wümme) - Waffensen - Bötersen - 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 - Bötersen - Schleeßel - Sottrum	22,5	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	855	Sottrum - Clüversborstel - Reeßum - Horstedt - Bötersen - 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 - Bötersen - Hassendorf - Sottrum	23,6	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	858	Sottrum - Horstedt - Tarmstedt	30,2	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	859	Sottrum - Everinghausen - Stuckenbostel	20,9	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	N80	Rotenburg - Waffensen - Mulmshorn - Wehldorf	24,4	31.07.2029	§42	ROW-Süd1
WEB	N85	Rotenburg - Ahausen - Sottrum - Wehldorf	58,4	31.07.2029	§42	ROW-Süd1

1) Betrieb: Bürgerbus 2) Betrieb: teilweise Bürgerbus

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

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

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

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



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

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

Teilnetz ROW-Süd 2

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

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

1) Betrieb: Bürgerbus 2) Betrieb: teilweise Bürgerbus

Übrige Linie, die im Teilnetz ROW-Süd 2 verkehrt

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

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

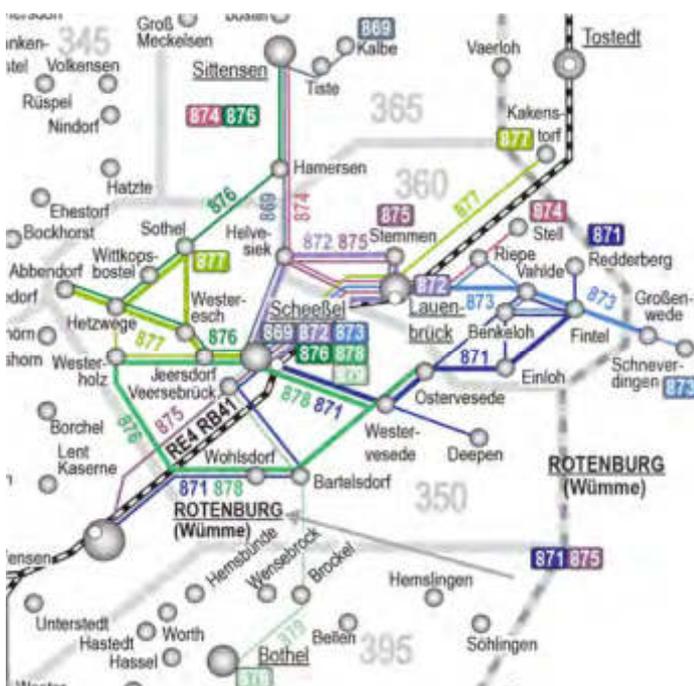


Abb. 2.4-6: Linienverkehr im Teilnetz ROW-Süd 2

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

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

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

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

Teilnetz ROW-Süd 3

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

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

2) Betrieb: teilweise Bürgerbus

Übrige Linien, die im Teilnetz ROW-Süd 3 verkehren

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

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

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

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

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

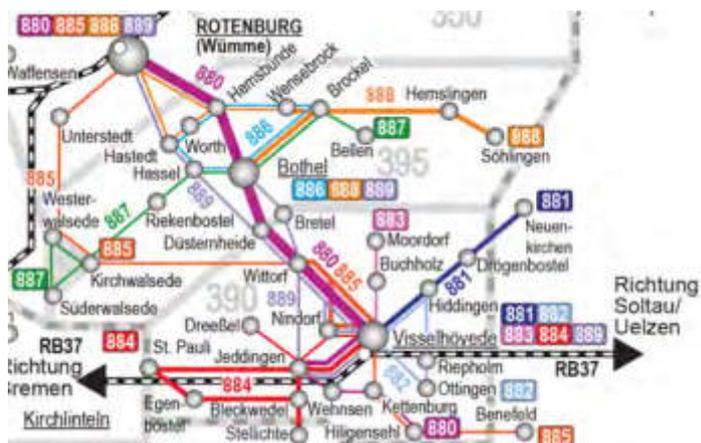


Abb. 2.4-7: Linienverkehr im Teilnetz ROW-Süd 3

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

2.4.2.2 Verkehrsunternehmen

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

Verkehrsunternehmen	Unternehmenssitz	Betriebssitz	Anzahl im LK eingesetzter Busse, einschl. Subunternehmen
Omnibusbetrieb von Ahrentschildt (OvA)	Grasberg	Zeven	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.

Fahrzeug-Ausstattung	(Anzahl der Fahrzeuge)
⇒ Fahrzeuge mit einer Mehrzweckfläche	123
⇒ Fahrzeuge mit mehr als einer Mehrzweckfläche	0
Zielschilder	
⇒ Fahrzeuge mit Matrixanzeige	140
⇒ Fahrzeuge mit Rollband	0
⇒ Fahrzeuge mit Steckschildern	0
Innenanzeigen	
⇒ Fahrzeuge mit automatischer Haltestellenanzeige	97
Einstiegshilfen bei Niederflurfahrzeugen	
⇒ 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, Woppswede 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 jeweiliger einer VBN- oder ROW-Tarifzone kostenfrei nutzen. Fahrgäste mit Zeitkarten des hvv oder Niedersachsentarifs können darüber hinaus vergünstigte Anschlussfahrtscheine (z. B. eine weitere ROW-/VBN-Tarifzone für 24 € im Monat bzw. für 2 und mehr Tarifzonen für 48 € pro Monat) (über die Tarifzone mit Bahnhof hinaus) im Bus erwerben. Das gilt auch für landkreisübergreifende Buslinien wie z. B. die Linien 2028 (Bremervörde – Stade), 2036 (Wohnste – Buxtehude), 2060 (Zeven – Stade) oder 3860 (Zeven – Tostedt).

2.5.2 Bahntarife

2.5.2.1 hvv Tarif

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

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

2.5.2.2 Niedersachsentarif, Landes-Tarif Niedersachsen (LTN)

Der Niedersachsentarif gilt für alle SPNV-Linien Niedersachsens außerhalb der Verbünde sowie für Fahrten im ein- und ausbrechenden Verkehr mit den Verbänden in Niedersachsen, Bremen und Hamburg. Der streckenbezogene Tarif umfasst 500 Preisstufen. Es werden Einzelfahrkarten, Hin- und Rückfahrkarten, Handy-Ticket, Kinderfahrkarten, Gruppenfahrkarten, Wochen- und Monatskarten, Monatskarten im Abonnement und Schüler-Zeitkarten angeboten. Die BahnCards der DB ermäßigen die Fahrpreise um 25% oder 50%. Übergangsfahrkarten ermöglichen die Benutzung der 1. Klasse statt der 2. Klasse. Als Tageskarte kann das NiedersachsenTicket angesehen werden, das auch im gesamten Busverkehr u.a. im VBN-, ROW- und hvv Tarif anerkannt wird.

Bei den Einzelkarten des Niedersachsentarifs ist die Anschlussmobilität obligatorisch. D. h. Zu- und Abbringerverkehre kosten den Fahrgast nichts zusätzlich. Für Zeitkarten können vergünstigte Zeitkarten hinzugekauft werden. Dies gilt in allen niedersächsischen Verkehrs- und Tarifverbänden wie z. B. im Großraumverkehr Hannover (GVH) oder Verbundtarif Region Braunschweig (VRB) sowie im Hamburger Verkehrsverbund (hvv) oder auch im Verkehrsverbund Bremen/ Niedersachsen (VBN).

2.5.3 Übrige Tarife

2.5.3.1 ASTROW-Tarif

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

2.5.3.2 Regionaltarif

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

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

2.5.3.3 Sondertarife

Für auf speziellen Bedarf abgestimmte Linien (z.B. Berufsverkehr oder Freizeitverkehr) wird ein Sondertarif erhoben, wie z.B. auf der Discobuslinie nach Bevern oder für den Werderbus (Zeven – Tarmstedt – Weserstadion).

2.6 Fahrgastinformation

2.6.1 Gedruckte Fahrpläne

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

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

2.6.2 Fahrplanauskunft

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

Telefonische Informationen können jeweils über die einzelnen Verkehrsunternehmen und für den VBN-Bereich über die VBN-24h-Serviceauskunft unter der Telefonnummer 0421/ 59 60 59 abgefragt werden. Fahrpläne können über PC und Mobilfunk auf das Handy geladen werden. Für den elektronischen Fahrplaner gibt es auch Apps (z. B. VBN, BOB; DB Navigator oder FAIRTIQ) für Smartphones. Darüber hinaus besteht für den VBN-Bereich die Möglichkeit des Erwerbs eines HandyTickets über diese Apps. Weitere Informationen sind unter www.vbn.de/ abrufbar.

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

2.6.3 Aushangfahrpläne

Ein weiterer wichtiger Träger von Kundeninformationen sind die Haltestellen. Wesentliches Element sind die Aushangfahrpläne an den Haltestellenmasten. Die Fahrpläne werden im Regionalverkehr linienbezogen dargestellt. Im VBN werden alle Regionalbuslinien in Aushangfahrplänen veröffentlicht. Die Abfahrten werden in chronologischer Reihenfolge dargestellt. Ausnahmen sind nur an Haltestellen mit maximal zwei Buslinien zulässig. Die weitere Ausstattung ist sehr unterschiedlich. Im VBN-Gebiet werden Haltestellenname, Linienbezeichnung mit Liniennummer und Zone angegeben. Das VBN-Haltestellenkonzept gilt im gesamten VBN-Gebiet.

Mit der Einführung des ROW-Tarifs ist auch im restlichen Landkreis Rotenburg (Wümme) die Haltestellenausstattung verbessert worden. An vielen Haltestellen finden sich nun z.B. Haltestellenschilder, die dem VNN/ VNO-Haltestellenkonzept entsprechen (siehe Anlage 4-1).

2.6.4 Fahrgastinformation im Fahrzeug

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

2.6.5 Echtzeitinformation

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

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

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

2.7 Qualitätsmanagement

Im Jahre 2011 wurde von VBN und ZVBN das Konzept zum Qualitätsmanagement im VBN beschlossen. Kernelement sind Qualitätstests auf zu Beginn des Jahres festgelegten Linien. Als Elemente werden Haltestellen, Fahrzeuge und betriebliche Aspekte wie Pünktlichkeit und Anschlüsse überprüft. Die Ergebnisse werden mit den getesteten Verkehrsunternehmen und den jeweiligen Gebietskörperschaften im Rahmen von Qualitätsgesprächen erörtert. Auf Basis dieser Ergebnisse wird jährlich ein Qualitätsbarometer geschrieben, das neben den Qualitätstests auch Auswertungen zu Kundenanliegen/Kundengarantien, der Kundenzufriedenheit und außergewöhnlichen Leistungen beinhaltet. Die Bausteine Qualitätstests, Kundenzufriedenheit und Beschwerdemanagement werden auch weiterhin eine Rolle spielen. Ziel ist es, die gewonnen Erkenntnisse zu veröffentlichen. Die Veröffentlichung soll, wie bereits in den vergangenen Jahren, auch zukünftig Qualitätskriterien des SPNV beinhalten.

3. Bewertung und Mängelanalyse

3.1 Einleitung

Ausgehend von dem grundsätzlichen Bestreben des Landkreises, den ÖPNV auf der Basis des vorhandenen Angebotes zu erhalten und im Rahmen seiner Möglichkeiten zu verbessern, soll das derzeitige ÖPNV-Angebot im Landkreis Rotenburg (Wümme) einer qualitativen Bewertung unterzogen werden.

Fokussiert wird die Bewertung auf den Aspekt des **Verkehrsangebotes**, da für den Fahrgast die Einflussgrößen

- Fahrtenhäufigkeit und
- Beförderungszeit

wesentliche Merkmale für einen attraktiven ÖPNV sind. Für diese Einflussgrößen der Komponente Verkehrsangebot wird eine Untersuchung und Bewertung auf Basis anerkannter Kriterien durchgeführt, dabei untergliedert sich das Verkehrsangebot auf die Bereiche

- Erschließungsqualität,
- Bedienungsqualität,
- Verbindungsqualität.

3.2 Verkehrsangebot

3.2.1 Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität ist ein maßgebendes Kriterium für die Beurteilung des Zugangs zum ÖPNV. Sie wird bestimmt durch die Lage der Haltestellen in der vorhandenen Siedlungsstruktur. Zwischen der Erschließungsqualität und der Verbindungsqualität (vgl. 3.2.3) existiert eine gegenseitige Abhängigkeit, d.h. bei hoher Erschließungswirkung sinkt im Allgemeinen die Verbindungsqualität. In der Praxis bedeutet dies, viele Haltestellen sind gut für die Erreichbarkeit des ÖPNV, jedoch verringert sich dadurch die Reisegeschwindigkeit.

3.2.1.1 Bemessungsmerkmal

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

3.2.1.2 Bewertungsraster

Alle Orte mit mehr als 200 Einwohnern sollten zumindest eine Haltestelle aufweisen.

3.2.1.3 Bewertungsergebnisse

In der Anlage 3-1 wurde die Prüfung der Erschließungsqualität für alle Orte des Landkreises mit mindestens 200 Einwohnern durchgeführt. Insgesamt wurden 144 Orte untersucht. Kreisweit betrachtet ergibt sich folgendes Ergebnis:

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

Während der schulfreien Zeit haben im Landkreis 134 Orte (über 200 Einwohner, 92 %) eine ÖPNV-Bedienung, 6 Orte mehr als vor 5 Jahren.

3.2.2 Bedienungsqualität

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

3.2.2.1 Bemessungsmerkmal

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

3.2.2.2 Bewertungsraster

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

Einwohner je Ort	Fahrten pro Tag und Richtung
200 – 1.000	3
1.000 – 3.000	3 – 6
3.000 – 6.000	6 – 12

Quelle: Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im ÖPNV, VDV

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

Die Anzahl der Fahrten wurde mittels der elektronischen Fahrplanauskunft aus www.vnn.de ermittelt, als Basis wurde der Fahrplan 2022 (Untersuchungszeitraum: 1.03. bis 30.03.2022) verwendet. Die Bewertungen können den Tabellen in den Anlagen 3-2 bis 3-4 entnommen werden. Bei der Bewertung werden nur Verbindungen berücksichtigt, die folgende Bedingungen erfüllen:

- maximal drei Umsteigevorgänge,
- maximale ÖV-Gesamtfahrtzeit darf die doppelte übliche ÖV-Gesamtfahrtzeit nicht überschreiten,
- maximale Umsteigewartezeiten 60 Minuten,
- der Abstand zwischen 2 Fahrten beträgt mindestens 10 Minuten.

Als Verkehrszeit wird Montag – Freitag an Schul- und Ferientagen festgelegt. Die Bedienungsqualität hat die

Kategorie +, wenn die Mindestzahlen überschritten werden,

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

Kategorie -, wenn die Mindestzahlen unterschritten werden.

Bedienungsqualität I (örtliche Verkehre)

Ortschaft / Siedlungsbereiche (Ort) ⇔ zugehöriges Grundzentrum

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

Bedienungsqualität II (regionale Verkehre)

Grundzentrum ⇔ Mittelzentrum

In der Bedienungsqualität II werden die Verbindungen zwischen Grund- und Mittelzentren untersucht. Im Raumordnungsprogramm werden die Grundzentren nicht zwingend einem Mittelzentrum zugewiesen. Aus diesem Grunde werden teilweise mehrere Verbindungen zwischen Grund- und Mittelzentren definiert, soweit sie verkehrlich sinnvoll erscheinen. Zusätzlich dazu werden die Verbindungen zwischen großen Orten, die kein Grundzentrum sind, und dem relevanten Mittelzentrum bewertet. Mit der Bezeichnung „große Orte“ sind bei der Analyse alle Orte mit über 1.000 Einwohnern und einem Auspendleranteil von mehr als 20 % (siehe Tabelle 2.2-1) gemeint.

Mittelzentrum ⇔ Mittelzentrum

Ferner werden die Verbindungen der Mittelzentren untereinander untersucht.

Bedienungsqualität III (überregionale Verkehre)

Grundzentrum ⇔ Oberzentrum

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

3.2.2.3 Bewertungsergebnisse

Bedienungsqualität I (örtliche Verkehre)

Die Ergebnisse der Untersuchung Bedienungsqualität I im gesamten Umfang sind der Anlage 3-2 zu entnehmen, die Abbildung 3.2-1 stellt diese kartografisch dar. Insgesamt wurden 134 Relationen untersucht.

Landkreisweit betrachtet ergibt sich folgendes Gesamtbild:

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

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

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

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

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

Tabelle 3.2-2: Bedienungsqualität I der Gebietskörperschaften an Schultagen

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

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



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

Bedienungsqualität II (regionale Verkehre)

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

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

(Als „große Orte“ werden alle Orte mit über 1.000 Einwohnern bezeichnet.)

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

Relationen	Kategorie	an Schultagen	an schulfreien Tagen
Grundzentrum – Mittelzentrum	+	81 %	69 %
	O	19 %	25 %
	-	0 %	6 %
Große Orte – Mittelzentrum	+	92 %	92 %
	O	8 %	8 %
	-	0 %	0 %
Mittelzentrum – Mittelzentrum	+	88 %	88 %
	O	12 %	12 %
	-	0 %	0 %
Gesamt	+	87 %	83 %
	O	13 %	15 %
	-	0 %	2 %

Tabelle 3.2-4: Bedienungsqualität II (regionale Verkehre)

Auch in dieser Bedienungsebene hat sich die Bewertung verbessert.

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

GZ – MZ:

- Gnarrenburg – Zeven

Auf allen übrigen Relationen steht zumindest das Grundangebot zur Verfügung.

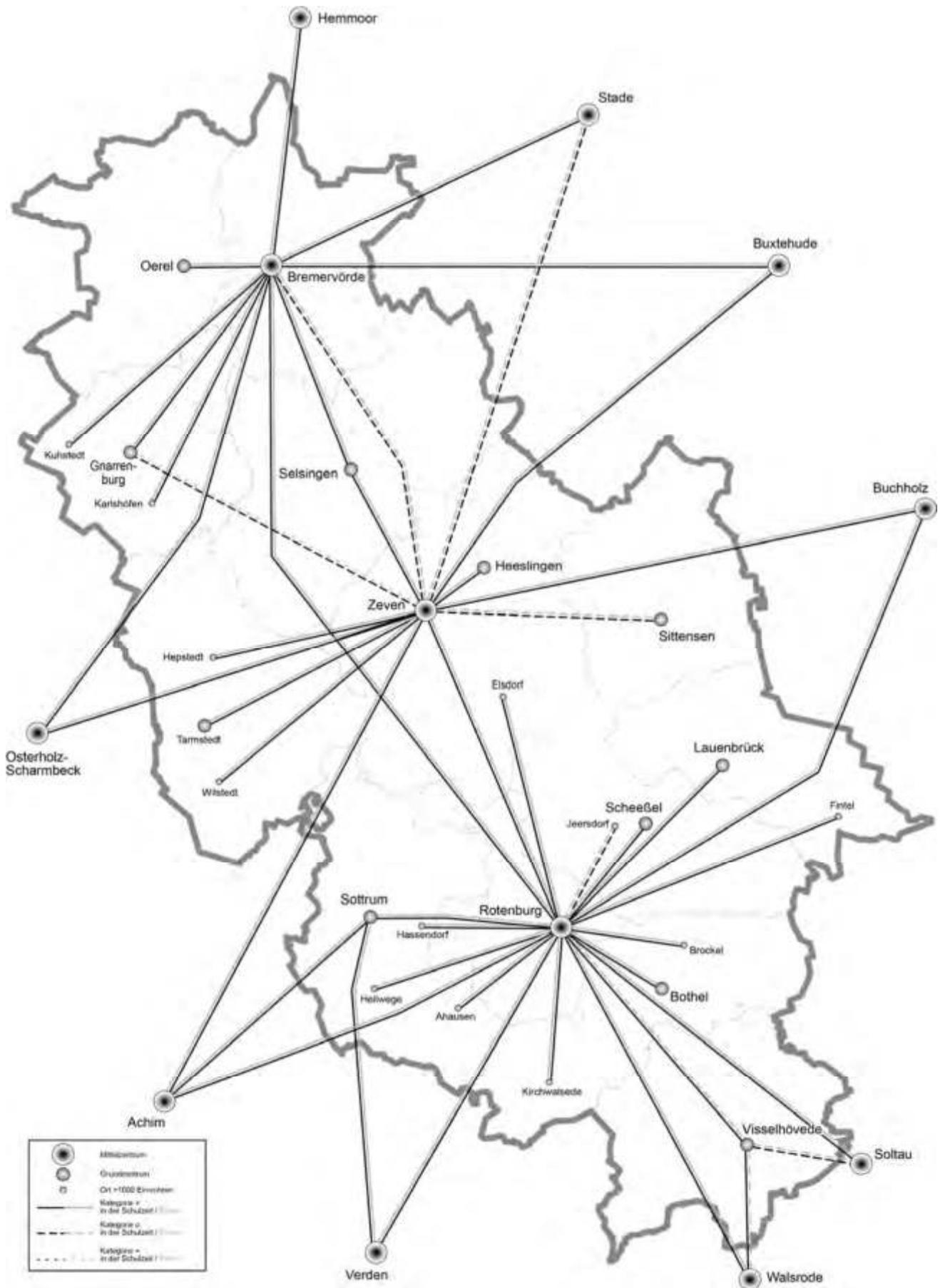


Abb. 3.2-2: Bedienungsqualität II (Fahrtenpaare/Tag GZ, große Orte, MZ – MZ)

Bedienungsqualität III (überregionale Verkehre)

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

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

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

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

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

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

Tabelle 3.2-5: Bedienungsqualität III (überregionale Verkehre)

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

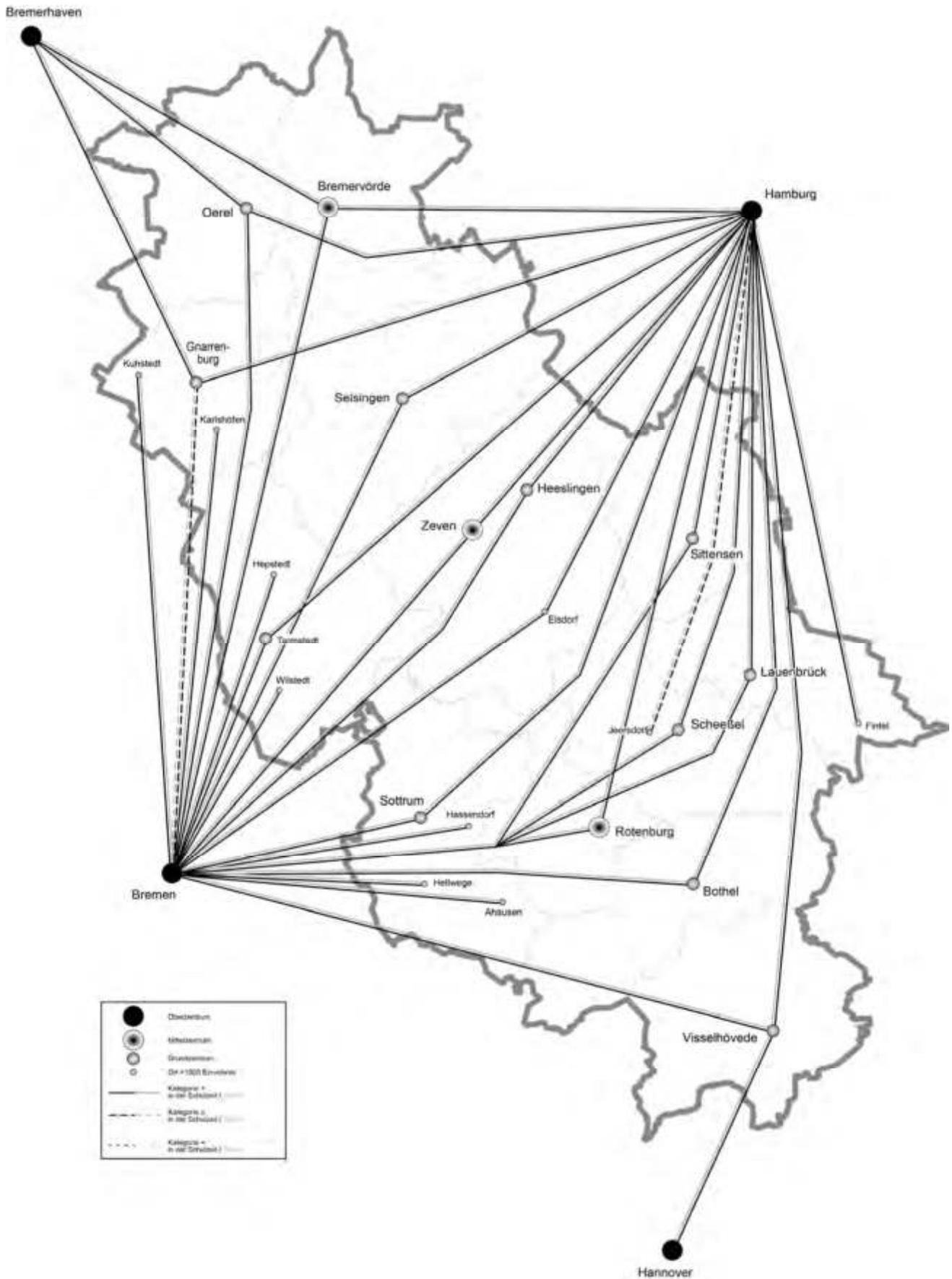


Abb. 3.2-3: Bedienungsqualität III (Fahrtenpaare/Tag GZ / MZ, große Orte – OZ)

3.2.3 Verbindungsqualität

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

3.2.3.1 Bemessungsmerkmal

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

3.2.3.2 Bewertungsraster

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

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

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

Kategorie -, wenn sie höher als das 2,1-fache der MIV-Fahrtzeit ist.

Aus den Einstufungen der einzelnen Verbindungen wird ein Durchschnitt gebildet, der dann die Gesamtbewertung der Verbindungsqualität darstellt. Die MIV-Beförderungszeiten wurden mittels einer elektronischen Routenplanung (www.google.de/maps) ermittelt.

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

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

Verbindungsqualität I (örtliche Verkehre)

Ortschaft / Siedlungsbereiche (Ort) ⇔ zugehöriges Grundzentrum

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

Verbindungsqualität II (regionale Verkehre)

Grundzentrum ↔ Mittelzentrum

Verbindungsqualität II beschreibt die Verbindungen zwischen Grund- und Mittelzentren. Im Raumordnungsprogramm gibt es keine Zuordnung der Mittelzentren, daher werden mehrere Verbindungen zwischen Grund- und Mittelzentren definiert, soweit sie verkehrlich sinnvoll erscheinen. Die Verbindungen zwischen Orten mit mehr als 1.000 Einwohnern und einem relativ hohen Pendleranteil (große Orte), die kein Grundzentrum sind, und dem relevanten Mittelzentrum werden ebenfalls bewertet.

Mittelzentrum ↔ Mittelzentrum

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

Verbindungsqualität III (überregionale Verkehre)

Grundzentrum ↔ Oberzentrum

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

3.2.3.3 Bewertungsergebnisse**Verbindungsqualität I (örtliche Verkehre)**

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

Verbindungsqualität II (regionale Verkehre)

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

Insgesamt wurden 48 Relationen untersucht. Die Ergebnisse im Einzelnen enthält die Anlage 3.5. Die kartografische Darstellung der Ergebnisse ist der Abbildung 3.2-4 zu entnehmen.

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

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

Tabelle 3.2-6: Verbindungsqualität II (regionale Verkehre)

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

GZ – MZ:

- Sottrum – Achim und Verden,
- Visselhövede – Walsrode

große Orte – MZ:

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

MZ – MZ:

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

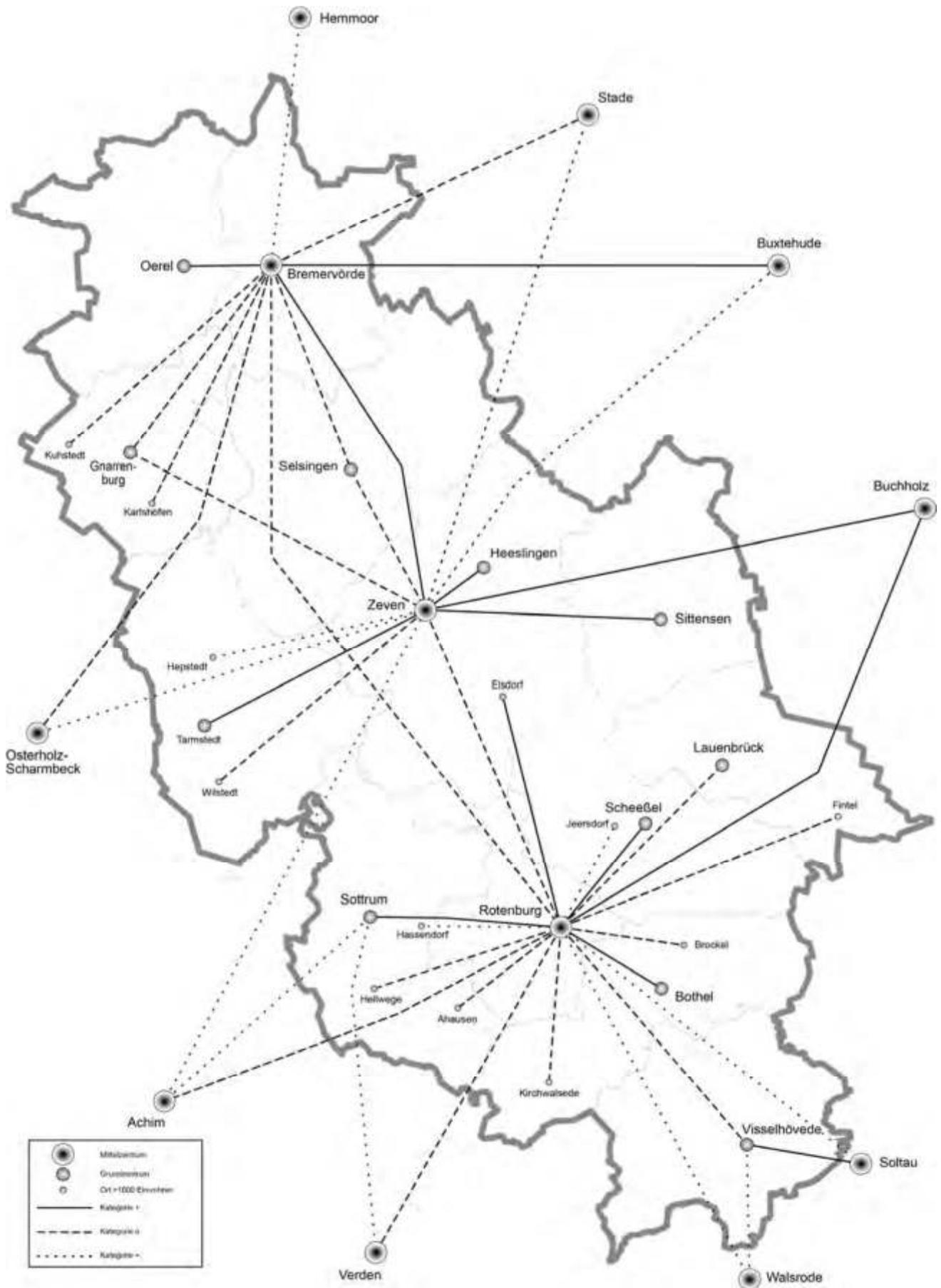


Abb. 3.2-4: Verbindungsqualität II, (Reisezeit GZ, große Orte und MZ – MZ)

Verbindungsqualität III (überregionale Verkehre)

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

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

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

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

Tabelle 3.2-7: Verbindungsqualität III (überregionale Verkehre)

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

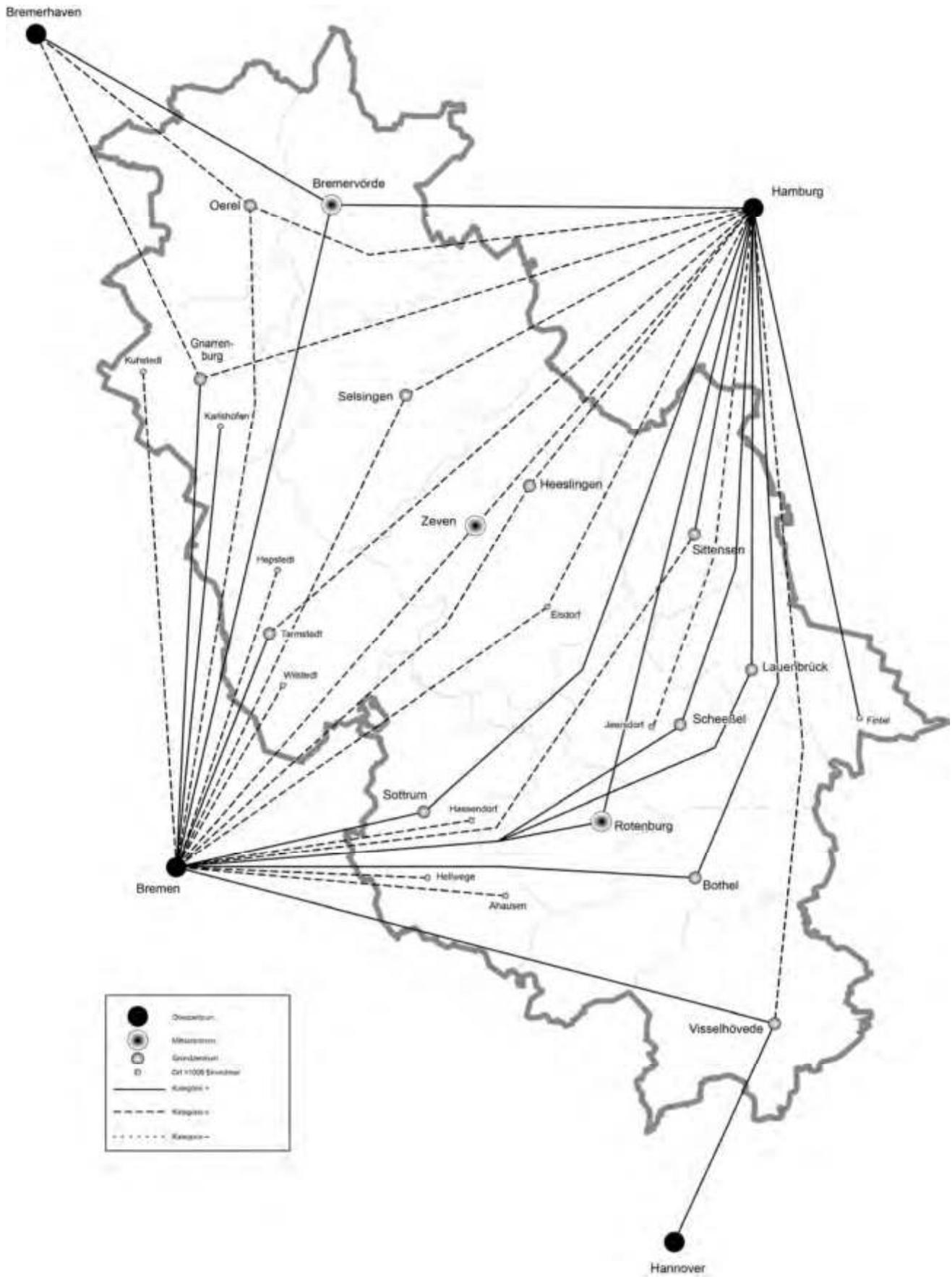


Abb. 3.2-5: Verbindungsqualität III (Reisezeit GZ, MZ und große Orte – OZ)

3.2.5 Zusammenschau der Analyseergebnisse

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

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

Tabelle 3.2-8: Zusammenschau der Gesamtergebnisse der Analyse

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

Bedienungsebene I (örtliche Verkehre)

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

Bedienungsebene II (regionale Verkehre)

Auch in der Bedienungsebene II lässt sich Folgendes feststellen:

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

Bedienungsebene III (überregionale Verkehre)

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

- Es gibt keine Verbindungen in der Kategorie - mehr.

3.3 Tarifangebot

3.3.1 Kreiseinheitlicher Tarif

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

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

Tarif	ROW-Tarif	VBN	Niedersachsentarif	HVV-Tarif	Übergangstarif ROW-Tarif/ HVV
Kundeninformation	ja	ja	Ja	ja	ja
Anzahl der Preisstufen	8	8	200	16	8
Einzelfahrkarten	ja	ja	Ja	ja	ja
Mehrfahrtenkarte	4er	4er	Nein	nein	nein
Tageskarte	ja	ja	Ja	ja	ja
Wochenkarte	ja	ja	Ja	ja	Ja
Monatskarte	ja	ja	Ja	ja	Ja
Zeitkarte im Abo.	ja	ja	Ja	ja	Ja
Schülerzeitkarten	ja	ja	Ja	ja	Ja
Kinderermäßigung	ja	ja	Ja	ja	Ja
Familienkarte	ja	ja	Ja	ja	Ja
Gruppenkarte	ab 10 Pers.	ab 10 Pers.	Ja	ja	Ja
Firmentickets	nein	ja	nein	ja	nein
weitere Sonderangebote	Übergangstarife Richtung HVV	Nachtticket, Anwendung der DB AG Tickets	keine	1. Klasse	-

Tabelle 3.3-1: Darstellung der Tarifstruktur

Mit dem Zusammenwirken von VBN- und ROW-Tarif gibt es innerhalb des Landkreises Rotenburg (Wümme) faktisch einen kreiseinheitlichen Tarif im Busverkehr. Für vergleichbare Relationen zahlen Fahrgäste auch den gleichen Fahrpreis. Auch in Zukunft ist diese Konstruktion innerhalb des Landkreises beizubehalten und ggf. weiter zu entwickeln.

3.3.2 Bahntarife und Anschlussmobilität

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

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

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

Tabelle 3.3-2: Preisbeispiele Bahntarife mit Anschlussmobilität

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

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

In Richtung HVV endet der ROW-Tarif an der 1. Bushaltestelle im HVV-Gebiet. Damit können günstige Fahrkarten auf den Buslinien im ROW-Tarif als Additionstarif angeboten werden. Grundsätzlich stehen alle gängigen Fahrkartenarten (Einzel-, Tages-, Gruppen-, Wochen- und Monatskarten, letztere auch im Abo) zur Verfügung. Auf der Buslinie 3860 (OsteSprinter) Zeven – Sittensen (– Tostedt) werden faktisch 2 Fahrkarten (hvv und ROW-Tarif) in einem Verkaufsvorgang im Landkreis Rotenburg (Wümme) vertrieben. Fahrgäste können so z. B. Einzelkarten von Zeven nach Hamburg kaufen, jedoch müssen sie in Hamburg zunächst eine hvv Fahrkarte bis zur Tarifzone 808 (umfasst u.a. Tostedt und Vaerloh) erwerben. Diese muss beim Einstieg in Tostedt dem Fahrpersonal vorgezeigt werden. Dann erhalten sie die entsprechende Fahrkarte z. B. bis nach Zeven.

4. Ziele und Maßnahmen

4.1 Übergeordnete Ziele

Nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) sollen im Rahmen des Nahverkehrsplans u.a. die Zielvorstellungen für die weitere Gestaltung des ÖPNV dargestellt werden. Die Festlegung dieser Ziele stellt die maßgebliche Einflussgröße für die zu entwickelnde Maßnahmenkonzeption dar und obliegt deshalb dem Aufgabenträger. Die verschiedenen Gesetze (NNVG sowie Gesetz zur Gleichstellung von Behinderten, BGG), das Niedersächsische Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG), das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP), das Regionale Raumordnungsprogramm (RROP) und das Regionale Entwicklungs-Konzept (REK) enthalten folgende allgemeine Zielvorgaben und Grundsätze:

- Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der ÖPNV zu einer Verlagerung des Aufkommens im Motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV beitragen (aus NNVG).
 - Dem Ausbau und der Finanzierung des ÖPNV ist gegenüber Maßnahmen für den Motorisierten Individualverkehr der Vorrang einzuräumen, soweit der Nutzen der Maßnahmen für den ÖPNV bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung überwiegt (aus NNVG).
 - Anzustreben sind sichere und leichte Verknüpfungen zwischen Motorisiertem Individualverkehr und Öffentlichem Verkehr (aus NNVG).
 - Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge (aus NNVG).
 - Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen (aus LROP).
 - Den öffentlichen Personennahverkehr ergänzende Mobilitätsangebote, wie beispielsweise flexible Bedienformen, sollen, insbesondere zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Grund- und Mittelzentren und zur Erschließung ländlicher Räume, weiterentwickelt und gestärkt werden.
 - In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu treffen; dabei ist sicherzustellen, dass straßen- und schienegebundener öffentlicher Personennahverkehr aufeinander abgestimmt sind (aus LROP).
 - Die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr und auf den Fahrradverkehr soll durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen unterstützt werden (aus LROP).
 - Im Landkreis Rotenburg (Wümme) soll eine Grundversorgung im ÖPNV sichergestellt werden (aus RROP 2020).
 - Der Ausbau der Infrastruktur im Bereich Park+Ride und Bike+Ride soll weiter vorangetrieben werden, vorzugsweise mit Ladepunkten für Elektromobilität (aus RROP 2020).
 - Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich und bequem sein (aus NNVG).
 - Bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsanlagen und der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen (Behinderte, Kinder, ältere Menschen u.a.) zu berücksichtigen. Maßnahmen aus diesen Bereichen sollen vorrangig von den Zuwendungsgebern gefördert werden (aus NNVG).
 - Bei der Gestaltung von baulichen Anlagen und dem Bedienungsangebot sollen die Belange von Frauen besonders berücksichtigt werden (aus NNVG).
-

- Das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BBG) fordert die Berücksichtigung der Belange behinderter Menschen mit dem Ziel, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan sollen Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen enthalten sein.
- Das PBefG hat das Ziel, „für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“.
- Nach dem Niedersächsischen Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG) gelten bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel und Informationsquellen sowie Kommunikationseinrichtungen als barrierefrei, wenn sie für Menschen mit Behinderungen ohne Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.
- Für die Metropolregion Hamburg beschreibt das Regionale Entwicklungs-Konzept (REK) einige Zielsetzungen der künftigen koordinierten Nahverkehrspolitik:
 - Verbesserung des Leistungsangebots auf der Straße und der Schiene als Voraussetzung für die Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens - hin zum ÖPNV
 - Bessere Verknüpfung von Motorisiertem Individualverkehr und ÖPNV
 - Schaffung attraktiver Tarife und Umsteigemöglichkeiten
 - Verbesserung von Sicherheit und Sauberkeit im ÖPNV
 - Stärkere finanzielle Förderung des ÖPNV.

4.2 Ziele des Landkreises Rotenburg (Wümme)

Die oberste Priorität des Landkreises ist die Sicherstellung des **Schülerverkehrs**. Das dafür erforderliche Fahrtenangebot ist unabhängig von der Einwohnerzahl der Orte, es richtet sich nach den Erfordernissen der Schulen. Darüber hinaus möchte der Landkreis eine **ÖPNV-Grundversorgung** seiner Bevölkerung erreichen. Ergänzend dazu engagiert sich der Landkreis für den **Berufsverkehr**, z. B. mit der Absenkung von Bahntarifen in Richtung HVV. Im Übrigen genießt der Berufsverkehr Vorrang vor dem **Freizeitverkehr**.

4.2.1 Schülerverkehr

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

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

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

- Die nächste Haltestelle sollte innerhalb von 2 km (Schüler bis Jahrgangsstufe 6) bzw. 3 km (alle übrigen) erreichbar sein.
- Die Mindestentfernung zwischen Wohnort und Schule beträgt für Schüler
 - bis Jahrgangsstufe 4: 2,0 km,
 - bis Jahrgangsstufe 6: 3,0 km und
 - bis Jahrgangsstufe 10: 4,0 km.

- Die maximalen Schulwegzeiten pro Richtung sind grundsätzlich festgelegt auf
 - 60 Minuten für Schüler des Primarbereichs und
 - 90 Minuten für die übrigen Schüler.
- Die maximalen Wartezeiten an der Schule vor Unterrichtsbeginn sind
 - 30 Minuten für Schüler des Primarbereichs und
 - 45 Minuten für die übrigen Schüler.
- Die maximalen Wartezeiten an der Schule nach dem Unterrichtsende dürfen 60 Minuten nicht überschreiten.

Grundsätzlich sollten die Verbindungen für die Primarschüler umsteigefrei sein.

4.2.2 Berufsverkehr

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

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

4.2.3 Grundversorgung

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

Einwohner je Ort	Fahrten pro Tag und Richtung
200 – 1.000	3
1.000 – 3.000	3 – 6
3.000 – 6.000	6 – 12

Quelle: Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im ÖPNV, VDV

Als Ziele werden definiert:

- Erreichen der oben genannten Mindestfahrtenanzahl auf den Verbindungen zwischen
 - Orten und dem nächstgelegenen Grund- bzw. Mittelzentrum,
 - Grundzentrum und benachbartem Mittelzentrum,
 - Orten ab 1.000 Einwohner und benachbartem Mittelzentrum,
 - Mittelzentrum und benachbarte Mittelzentren,
 - Grund- bzw. Mittelzentrum und relevantem Oberzentrum sowie
 - Orten ab 1.000 Einwohner mit hohem Pendleraufkommen und relevantem Oberzentrum.
- Verbindungen zwischen den Orten und den Grund- bzw. Mittelzentren sollten möglichst umsteigefrei sein. Auf langen Strecken z. B. in die entfernteren Mittel- oder Oberzentren können auch Umsteigeverbindungen angeboten werden. Die Anbindung aller Orte mit nennenswertem Verkehrsaufkommen an Bahnhöfe ist anzustreben.
- Die Reisezeit sollte möglichst nicht länger als das 2,1-fache der durchschnittlichen MIV-Fahrtzeit dauern.

4.2.4 Freizeitverkehr

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

4.2.5 Tarif

In den Kapiteln 2.5 und 3.3 ist die relativ unübersichtliche Tarifstruktur beschrieben. Bei Fahrten über den Landkreis hinaus muss festgestellt werden, dass einheitliche Standards gegenwärtig nicht möglich sind. Dies liegt hauptsächlich an der Bipolarität des Landkreises, der größere Verflechtungen in die Verkehrsverbundsgebiete sowohl des hvv als auch des VBN hat. Ziel des Landkreises bleibt weiter, dass von jeder Haltestelle eine Fahrkarte sowohl Richtung VBN als auch Richtung hvv erworben und genutzt werden kann. Falls eine hvv Erweiterung (Untersuchung dazu siehe Maßnahme 2.2) umgesetzt werden könnte, entstünde ein kreiseinheitlicher Tarif für Bus und Bahn. Wünschenswert wäre dann, dass auch weiterhin alle Ziele im VBN-Gebiet mit dem VBN-Tarif erreichbar bleiben.

4.3 Maßnahmenübersicht

In diesem Kapitel werden Handlungsfelder dargestellt, mit denen der ÖPNV im Landkreis Rotenburg (Wümme) weiterentwickelt werden soll. Der nachfolgende Maßnahmenkatalog benennt darüber hinaus die Bereiche, in denen nach Auffassung des Landkreises prioritär Verbesserungen notwendig sind. Dies sind:

- Sicherstellung und Ausbau des Hauptliniennetzes,
- Sicherstellung Schülerbeförderung und einer Grundversorgung, d.h. alle Angebote erfüllen die Kriterien für die Kategorien + oder o und Umsetzung der Vorschläge aus der Netzüberplanung,
- Sicherung und Weiterentwicklung der Tarife,
- Sicherstellung der Finanzierung
 - des beschriebenen Verkehrsangebots,
 - der Fahrzeugstandards,
 - der Fahrgastinformation,
- Umsetzung der Barrierefreiheit.

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

4.3.1 Sicherstellung und Ausbau Verkehrsangebot

Maßnahmen 1.1:

Ausbau der Hauptlinien

Erläuterung

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

- Grund-/ Mittelzentrum wird mit Mittel- bzw. Oberzentrum verbunden
- mindestens alle 2 Stunden eine Fahrt, möglichst vertaktet
- aufkommensstarke Pendlerbeziehungen werden bedient
- möglichst gradlinige Verbindungen
- gute Verknüpfungen miteinander sollten angestrebt werden
- Betriebszeit Montag bis Freitag ca. 6:00 bis 20:00 Uhr
- Fahrtenangebot auch am Abend sowie am Wochenende:
Montag bis Freitag zumindest 7 Fahrtenpaare, am Sonnabend zumindest 4 Fahrtenpaare

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

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

Umsetzung

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

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis, VNO

Federführung

Landkreis, VNO

Finanzierung

Für weitere Angebotsverbesserungen: Landkreis und ggf. Gemeinden

Im Landkreis Rotenburg (Wümme) erfüllen diese erweiterten Kriterien die

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Umsetzung

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

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis, VBN, VNO

Federführung

Landkreis, VNO

Finanzierung

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

- **Orte ab 1.000 Einwohner**

Im Landkreis Rotenburg (Wümme) gibt es 15 Orte mit mehr 1.000 Einwohnern, die kein Grund- oder Mittelzentrum sind. 5 davon werden von Hauptlinien (Linie 640 Karlshöfen und Kuhstedt, Linie 800 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 der Erreichbarkeit ist daher das Angebot auf der Linie 800 für lange Strecken zwischen Bremervörde und Rotenburg (Wümme) entscheidend. Auch unter der Berücksichtigung der Maßnahme 1.1 (Ausbau der Hauptlinien) würden morgens folgende zusätzliche Fahrten für Berufsschüler sinnvoll sein:

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

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

Berufsschulen mit landkreisübergreifenden Verbindungen besser erreichen

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

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

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

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

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

4.3.2 Weiterentwicklung der Tarife

Maßnahme 2.1:

Erhalt und Weiterentwicklung VBN/ROW-Tarif

Erläuterung

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

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

Es ist sicherzustellen, dass die **Schülerzeitkarten** einen Rabatt von mindestens 25% gegenüber vergleichbaren Jedermann-Fahrkarten haben. Dies ist die Voraussetzung für den Erhalt der Landesmittel, weil sie nur dann dem Landkreis zur Verfügung stehen (siehe Kapitel 1.3.2, § 7a NNVG). Mit der Einführung des VBN-JugendTicket (TIM) ist das Kriterium auf jeden Fall erfüllt. Zudem stellt das Land mit dem § 7e NNVG weitere Finanzmittel zur Verfügung, um einen Abo-Monatspreis von 30 € zu ermöglichen.

Umsetzung

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

Beteiligte

Landkreis, VBN, ZVBN, VNO

Federführung

Landkreis für ROW-Tarif

Finanzierung

Landkreis

Maßnahme 2.2:

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

Erläuterung

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

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

Umsetzung

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

Beteiligte

Landkreis, LNVG, HVV, VBN, VNO

Federführung

HVV, Landkreis, LNVG, VNO

Finanzierung

Landkreis, Gemeinden, Länder Niedersachsen und Hamburg

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

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

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

Umsetzung

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

Beteiligte

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

Federführung

Landkreis, LNVG, VNO

Finanzierung

Landkreis, Gemeinden

4.3.3 Barrierefreiheit

Maßnahme 3.1:

Barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen/ Fahrgastinformation an Haltestellen

Erläuterung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Maßnahme 3.2:**Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen im Linienverkehr.****Erläuterung**

Erscheinungsbild und Ansehen des ÖPNV werden entscheidend durch den Standard der eingesetzten Fahrzeuge geprägt. Die vorhandene Qualität der Fahrzeuge soll gesichert und verbessert werden. Die Fahrzeuge müssen generell einem zeitgemäßen Technik- und Ausstattungsstandard entsprechen. Bei zukünftigen Fahrzeugbeschaffungen sind die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Der Einsatz von Niederflurfahrzeugen und/ oder so genannten „Low-Entry-Bussen“, die zwischen der ersten und zweiten Tür barrierefrei gestaltet (stufenloser Ein-/Ausstieg) und ab der Mitteltür in Richtung Heck hochflurig sind, ist dabei Stand der Technik.

Von den 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

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

4.3.4.2 Allgemeine Vorschrift

Maßnahme 4.2:

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

Erläuterung

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

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

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

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

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

Umsetzung

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

Beteiligte

Landkreis, Verkehrsunternehmen, VNO

Federführung

Landkreis

Finanzierung

Landkreis

4.3.5 Weitere Aspekte (Fahrzeugstandards, Fahrgastinformationen etc.)

Fahrzeugstandards

Maßnahme 5.1:

Sicherung und Verbesserung der Fahrzeugqualität im Linienverkehr

Erläuterung

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

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

Die Mindestvorgaben umfassen Aussagen zu folgenden Kriterien:

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

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

Für den Bereich des ZVBN/VBN sind Fahrzeugstandards festgelegt.

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

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

Umsetzung

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

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis

Federführung

Verkehrsunternehmen

Finanzierung

Verkehrsunternehmen

Maßnahme 5.2:**Mitnahme von Fahrrädern in Bussen****Erläuterung**

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

Die Verkehrsunternehmen evb, KVG und Stoss bieten im Bereich der VNN seit einigen Jahren die Fahrradmitnahme in allen Bussen ohne zeitliche Begrenzung an. Die Verkehrsunternehmen im VBN bieten eine Fahrradmitnahme an. Eine solche flexible Regelung der Verkehrsunternehmen im VNN/VBN-Gebiet erlaubt z.B. die Nutzung der Mitnahme in sogenannten Gegenlastrichtungen auch im Berufsverkehr. Nicht einheitlich sind derzeit die Tarifbestimmungen für die Fahrradmitnahme geregelt. Bei der KVG werden Fahrräder kostenlos befördert, während bei den anderen Verkehrsunternehmen ein Kinderfahrchein zu lösen ist. Im VBN-Bereich müssen für die Fahrradmitnahme TagesTickets, MonatsTickets oder AboTickets gekauft werden.

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

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

Umsetzung

- 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

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

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis

Federführung

Verkehrsunternehmen

Finanzierung

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

Fahrgastinformation und Vertrieb

Maßnahme 5.4:

Kreisfahrplan erhalten und Fahrplanauskunft laufend aktualisieren Elektronische Fahrplanauskünfte mit Buchungsfunktion ausstatten

Erläuterung

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

Der Landkreis unterstützt den landesweiten elektronischen Datenpool „Connect“ der Länder Niedersachsen und Bremen, der von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen (z. B. VNN) entwickelt, betrieben und finanziert wird. Dieser Datenpool versorgt aktuell die elektronischen Fahrplanauskünfte (z.B. www.vnn.de oder www.vbn.de) und -Apps (z. B. VBN-App oder DB-Navigator) mit allen Daten der unterschiedlichen Verkehrsunternehmen in Niedersachsen und Bremen. Die ständige Anpassung, Aktualisierung und Optimierung des Systems u. a. durch die Eingliederung weiterer Verkehrsräume (z. B. HVV) ist wesentliche Voraussetzung für einen dauerhaften Einsatz dieser Informationsmöglichkeit. Mittlerweile können über die Apps auch Fahrkarten gekauft werden.

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

Fahrgäste, die über keinen Internetanschluss verfügen, benutzen vielfach das Telefon, um sich über öffentliche Verkehrsmittel zu informieren. Der Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN) bietet dem Kunden über die Service-Nummer 0421/ 59 60 59 einen telefonischen 24-Stunden-Service an jedem Tag der Woche für die Fahrplanauskunft einschließlich Anregungen und Kritik an. Die Auskunft beinhaltet das gesamte VBN-Gebiet. Der HVV bietet dem Kunden ebenso eine telefonische Fahrplanauskunft unter der Telefonnummer 040/ 19449 an (nur HVV-Gebiet). Die Verkehrsunternehmen selbst betreiben eigene telefonische Auskünfte mit unterschiedlichen Betriebszeiten.

Umsetzung

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

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis, VBN, VNN, VNO

Federführung

VNN/ VBN

Finanzierung

Verkehrsunternehmen, Landkreis, VBN/ ZVBN für VBN-Auskunft

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

Im Sinne einer guten Fahrgastinformation für die jüngsten Fahrgäste wird der Landkreis die Verkehrsunternehmen bitten, im Rahmen der Fahrzeugausstattung die Zielschilder der Busse klar, deutlich

und auch farblich zu kennzeichnen. Damit sollen die jüngsten Schüler und Schülerinnen sicher sein können, den richtigen Bus für die Heimfahrt zu finden.

Fahrweg

Maßnahme 5.5:

Konfliktstellenbeseitigung in der Infrastruktur

Erläuterung

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

Zur Verbesserung der Situation auf dem Straßennetz bzw. zur Beseitigung von Konfliktstellen soll jeder Einzelfall näher in enger Abstimmung mit den Straßenbaulasträgern 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 Straßenbaulasträger 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, Straßenbaulasträger bzw. Grundstückseigentümer (sofern es sich beispielsweise um Wendeanlagen handelt), Kommunen, Landkreis, Behindertenbeauftragter

Federführung

Straßenbaulasträger, Verkehrsunternehmen

Finanzierung

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

Maßnahme 5.6:**Ausstieg zwischen Haltestellen****Erläuterung**

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

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

Umsetzung

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

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, VNN, VBN, VNO

Federführung

VNN/ VBN

Finanzierung

Für Marketing: Verkehrsunternehmen, VBN

4.3.6 Schienenverkehr

Maßnahme 6.1:

Reaktivierung der Strecke Stade – Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck

Erläuterung

Unbeachtet der fehlenden Verantwortung für den SPNV sieht es der Landkreis Rotenburg (Wümme) als ein wichtiges Ziel an, sich bei den zuständigen Stellen für Verbesserungen im Bereich des Schienenverkehrs einzusetzen. In den Jahren 2013/2014 hat das Land Niedersachsen über 70 Bahnstrecken ohne Schienenpersonennahverkehr untersuchen lassen, ob eine Reaktivierung sinnvoll ist. Die Strecke Stade – Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck landete auf dem Rang 24.

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

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

LNVG, evb

Federführung

LNVG

Finanzierung

LNVG

Maßnahme 6.2:

Reaktivierung der Strecke Bremervörde – Zeven – Rotenburg (Wümme)

Erläuterung

Unbeachtet der fehlenden Verantwortung für den SPNV sieht es der Landkreis Rotenburg (Wümme) als ein wichtiges Ziel an, sich bei den zuständigen Stellen für Verbesserungen im Bereich des Schienenverkehrs einzusetzen. In den Jahren 2013/2014 hat das Land Niedersachsen über 70 Bahnstrecken ohne Schienenpersonennahverkehr untersuchen lassen, ob eine Reaktivierung sinnvoll ist. Die Strecke Bremervörde – Zeven – Rotenburg (Wümme) landete auf dem Rang 20.

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

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

LNVG, evb

Federführung

LNVG

Finanzierung

LNVG

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

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

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

Umsetzung

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

Beteiligte
LNVG, evb

Federführung

LNVG

Finanzierung

LNVG

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

Gegenwärtig gibt es im Landkreis Rotenburg (Wümme) keinen Bahnhof, an dem Züge des Fernverkehrs halten. Gleichwohl ist eine gute Erreichbarkeit von Fernzielen ein wichtiger Aspekt für den öffentlichen Personenverkehr. Die Öffnung des Personenbeförderungsgesetzes für mehr Fernbuslinien kann dabei genauso ein Baustein sein wie der Wettbewerb im Schienenfernverkehr. So könnte theoretisch der Flixtrain (oder ein anderer Anbieter) beispielsweise in Rotenburg (Wümme) halten.

Darüber hinaus wird sich der Landkreis weiterhin auf den Fahrplankonferenzen mit Nachdruck dafür einsetzen, dass die Schienenanbindung insbesondere Scheeßels und Lauenbrücks im Hinblick auf die Verzahnung mit dem Fernverkehr verbessert wird.

Umsetzung

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

Beteiligte

LNVG, DB Fernverkehr, z. B. Flixtrain

Federführung

LNVG

Finanzierung

LNVG

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

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

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

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

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

Umsetzung

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

Beteiligte

Kommunen, DB AG, LNVG

Federführung

Kommunen, DB AG, LNVG

Finanzierung

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

4.4 Bewertungskriterien bei Genehmigungsanträgen

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

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

4.4.1 Schülerverkehr

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

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

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

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

Möglichst kurze Fahrzeiten sind wünschenswert.

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

4.4.2 Grundversorgung

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

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

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

4.4.3 Zeitliche Verteilung

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

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

Tabelle 4.4-1: Angestrebte zeitliche Verteilung der Fahrten

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

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

4.4.4 Hauptliniennetz

Im Kapitel 4.3.1 ist ein Hauptliniennetz für den Landkreis Rotenburg (Wümme) dargestellt. Dort sind auch die Kriterien beschrieben, die für Grundlinien gelten sollen. Wünschenswert ist die Erfüllung dieser Anforderungen.

4.4.5 Berufsverkehr

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

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

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

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

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

4.4.6 Freizeitverkehr

Ganzjährige Fahrtenangebote, die nach 20:00 Uhr stattfinden und Wochenendverkehre (Sonnabend und Sonn- und Feiertag) auch über das Hauptliniennetz hinaus sind wünschenswert. Der Schwerpunkt wird jedoch auf Angebotsverbesserungen auf den Hauptlinien gelegt.

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

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

Literaturverzeichnis

- 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
-

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)						
Dargestellt werden nur <u>inhaltliche Anmerkungen</u> , die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.						
Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungsnummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
Städte / Einheitsgemeinden / Samtgemeinden / Gemeinden						
1	86 ff/ 4.3.1 110/ Maßnahme 6.1	Stadt Bremervörde	<p>Der sechste Nahverkehrsplan des Landkreises Rotenburg (Wümme) für die Jahre 2023 bis 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. Die oberste Priorität des Landkreises ist dabei die Sicherstellung des Schülerverkehrs.</p> <p>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, und den Freizeitverkehr.</p> <p>Die Ziele und Maßnahmen des 6. Nahverkehrsplanes des Landkreises Rotenburg (Wümme) werden grundsätzlich befürwortet.</p> <p>Dies gilt insbesondere für den unter Punkt 4.3.1. aufgeführten angestrebten Ausbau auf den Hauptlinien 640 (BRV – Gnarrenburg – Osterholz) und 800 (BRV-ZevenROW) sowie ganz besonders auch für eine wesentliche Verbesserung auf der Linie Bremervörde - Stade. Die sehr hohen Pendlerzahlen zwischen Bremervörde und Stade (siehe Abb. 2.2.1) verdeutlichen die hohe Priorität einer Verbesserung des bestehenden Angebotes in Zusammenarbeit mit dem LK Stade.</p> <p>Ziel sollte eine an den Bedürfnissen von Erwerbstätigen ausgerichtete gute regelmäßige Taktverbindung sein. Dafür ist nicht nur eine Erhöhung der Taktung der Linie 2028 zu nennen, sondern auch die Reaktivierung der Bahnverbindung Bremervörde – Fredenbeck – Stade erforderlich. Aus diesem Grunde wird gewünscht, der Maßnahme 4.3.6 auf S. 110 des Entwurfs des Nahverkehrsplans eine hohe Priorität einzuräumen.</p>	<p>Die Anmerkungen unterstützen die Ziele des Landkreises.</p> <p>Der Landkreis kann nicht allein die Verbindung verbessern. Der Ausbau der Buslinie 2028 kann nur zusammen mit dem Landkreis Stade erfolgen. Eine Reaktivierung der Bahnstrecke Bremervörde – Stade müsste vom Land und der LNVG auf den Weg gebracht werden. Dabei ist abzuwägen, ob beide Verkehrsangebote nebeneinander bestehen können oder ob die Buslinie nach einer Eröffnung der Bahn eingeschränkt werden müsste.</p>	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungsnummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
2	86/ Maßnahme 1.1	Stadt Bremervörde	Eine weitere Verbesserung der fahrplanmäßigen Abstimmungen zwischen Bus und Schiene sollte auf allen Hauptlinien angestrebt werden. Anknüpfungspunkte (Bus/Schiene) sollten über die Landkreisgrenzen hinaus aufgezeigt werden.	In Bremervörde müssen dabei zwei Aspekte berücksichtigt werden, der Schülerverkehr und der überregionale Verkehr. Leider liegen gerade am Nachmittag das Ende der Unterrichtszeiten und der Bahnankünfte über 30 Minuten auseinander. Da ist es schwer, bei allen Abfahrten kurze Übergangszeiten von der Bahn anzubieten, wenn die Schülerinnen und Schüler nicht so lange warten sollen.	X	
3	110 ff/ Maßnahmen 6.1, 6.2	Stadt Bremervörde	Eine Reaktivierung des Schienen-Personenahverkehrs auf den Linien Bremen-Osterholz-Bremervörde-Stade und Bremervörde-Zeven-Rotenburg sollte angestrebt werden (Gliederungsnummer 2.4.1).	In den Maßnahmen 6.1 und 6.2 sind die Reaktivierungs-ideen darstellt.	X	
4	93/ Maßnahme 1.6	Stadt Bremervörde	Die gewünschte Neuanlage einer zentralen Haltestelle Stadtmitte (Maßnahme 1.6) wird unterstützt, dieses kann jedoch aufgrund von geplanten Baumaßnahmen im Bereich zwischen Großer Platz und Bahnhofstraße erst nach deren Beendigung erfolgen.	Die Anmerkung wird begrüßt.	X	
5	106/ Maßnahme 5.2	Stadt Bremervörde	Wichtiger zukunftsorientierter Aspekt ist die Betrachtung der Bedarfsentwicklung der touristischen Verkehre (Freizeitverkehr) als zunehmend an Bedeutung gewinnender Wirtschaftsfaktor für den Landkreis Rotenburg. Gerade im Bereich Radtourismus erfolgt die Anreise häufig mit öffentlichen Verkehrsmitteln, aber auch Teilabschnitte innerhalb eines Gebietes werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt (Verkehrsketten). Die Bedeutung wird sich hier insbesondere durch die überregionalen Fernradwege, u. a. „Vom Teufelsmoor zum Wattenmeer“ oder „Deutsche Fährstraße“ weiter erhöhen. Hier ist es wichtig, kundenorientierte Angebote wie den Moorexpress im Nahverkehr anbieten zu können. Die Fahrradmitnahme sollte in allen Fahrzeugen ermöglicht werden.	In der RB33 besteht die Möglichkeit Fahrräder mitzunehmen, so dass die überregionale Anreise von Hamburg oder Bremerhaven möglich ist. Auch im Moorexpress können während der Betriebszeit Fahrräder gut mitgenommen werden. Auch in den Buslinien ist dies auf der Mehrzweckfläche sehr begrenzt möglich. Sollten darüber hinaus gehende Angebote von der Stadt Bremervörde gewünscht sein, so wäre dies zusammen dem Landkreis und dem Verkehrsunternehmen zu besprechen. Dies gilt umso mehr, wenn neue Verkehrsangebote in benachbarte Landkreise geführt werden sollen.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs- Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
6	99/ 4.3.3	Stadt Bremervörde	Die Haltestellenausstattung und Qualität innerhalb der Stadt Bremervörde ist sehr unterschiedlich. Eine Umgestaltung der Haltestellen nach dem VBN-/VNN Haltestellenkonzept ist notwendig und sollte weiterhin durch Zuschüsse des Landes erfolgen. Die vom Landkreis zusammen mit den Kommunen und Vertretern/Vertreterinnen von Organisation für Menschen mit Behinderungen geplante Prioritätenliste, mit den vorrangig barrierefrei zu gestaltenden Haltestellen, wird ausdrücklich unterstützt (Gliederungsnummer 4.3.3).	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.	X	
7	41	SG Fintel	Grundschule Lauenbrück, Außenstelle Stemmen: Diese wird aller Voraussicht nach im Sommer 2023 geschlossen.	Diese Änderung wird im nachfolgenden Nahverkehrsplan berücksichtigt und bei der Fahrplangestaltung 2023 berücksichtigt.		X
8	97	SG Fintel	Mögliche einheitliche Tarifstruktur (z.B. vollständiger HVV-Beitritt?) Es sollte unbedingt versucht werden, eine einheitliche Tarifstruktur für den LK ROW zu realisieren. Der Erfolg eines einheitlich durchgängigen Tarifsystems kann gerade aktuell mit der zeitlich begrenzten Einführung eines bundesweiten 9-€-Tickets beobachtet werden. Diese Maßnahme war ein großer Erfolg für den regionalen Bus- und Bahnverkehr. Es ist bekannt, dass der Landkreis an einer Vereinheitlichung der Tarifstruktur arbeitet und auch teilweise Verbesserungen umsetzt, diese sind aber aus Sicht der Samtgemeinde Fintel ausbaufähig. So gilt der neue Tarif TIM (30 € Monatsticket für Schüler/innen und Azubis) „nur“ im Tarif des Verkehrsverbundes Bremen-Niedersachsen, aber eben leider nicht im übrigen Bereich, wozu auch die Samtgemeinde Fintel gehört. Hier sollten die Bemühungen intensiviert werden.	Mit der Einführung des 9-Euro-Tickets ist erheblich Bewegung in die Tariflandschaft gekommen. Gegenwärtig möchte der Bund ein 49-Euro-Ticket einführen, dass bundesweit im Nahverkehr gilt. Daher wird das Kapitel 4.3.2 incl. der Maßnahmen überarbeitet (siehe Anhang). Der Landkreis strebt dabei auch weiterhin einen einheitlichen Tarif für Bus und Bahn an.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs- Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
9	99	SG Fintel	Kriterien für den Ausbau / nicht Ausbau von barrierefreien Haltestellen Dies sind grundsätzlich Maßnahmen der jeweiligen Mitgliedsgemeinde. Hier sollte der Landkreis eine verstärkte Unterstützung in Sachen der Beratung (verkehrstechnisch, aber auch baulich) gegenüber den Mitgliedsgemeinden anbieten. Dieses komplexe Thema wäre eher lösbar, wenn eine fachliche Begleitung erfolgen könnte. Ggfs. sollte hier auch über finanzielle Förderungen seitens des Landkreises nachgedacht werden, vergleichbar mit den Kostenzuschüssen für die Freibadinfrastruktur.	Der Ausbau von barrierefreien Haltestellen muss deutlich schneller vorangebracht werden. Daher macht es Sinn, gemeinsam mit den Kommunen über verstärkte Unterstützung (Beratung oder auch Finanzierung) nachzudenken.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs-Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
10	111	SG Fintel	<p>Schiienenverkehr</p> <p>In den Zeiten für Berufspendler morgens und abends gibt es am Bahnhof Lauenbrück halbstündlich Zustiegsmöglichkeiten in die Oberzentren HH und HB. Ansonsten halten die Züge tagsüber im Stundentakt. Hier könnte eine Verbesserung des Angebots erfolgen, z.B. durch zusätzliche Halte im Mittags- bzw. frühen Nachmittagsbereich (z.B. für Teilzeitbeschäftigte, Studentinnen und Studenten).</p>	<p>Mit dem Deutschland-Takt ist für Strecke Hamburg – Bremen vorgesehen, dass in den Hauptverkehrszeiten RB41-Verstärkerzüge wie bereits gegenwärtig auch von Hamburg bis Rotenburg (Wümme) fahren. Ein Ausbau wäre auch aus Landkreis-Sicht wünschenswert. Daher wird eine Maßnahme 6.6 eingefügt:</p> <p><u>Maßnahme 6.6:</u> <u>Angebotsverbesserungen auf den bestehenden Bahnlinien</u></p> <p><u>Erläuterung</u> <u>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 auf den bestehenden Bahnlinien einzusetzen. Langfristig soll dafür der Deutschland-Takt umgesetzt werden. Das Angebotskonzept sieht für den Landkreis folgende Verbesserungen im Bahnverkehr vor:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Neue RS5 von Rotenburg (Wümme) nach Bremen mit Halt an allen Stationen, dadurch entsteht ein 30-Minuten-Takt z. B. von Sottrum nach Bremen (ggf. mit Halt an der Uni)</u> • <u>Für die RB37 (Bremen – Visselhövede – Uelzen) ist ein 1-Stunden-Takt vorgesehen</u> • <u>Für die RB76 (Rotenburg (Wümme) – Verden) ist ein 1-Stunden-Takt</u> <p><u>Der Landkreis Rotenburg (Wümme) begrüßt die Angebotsverbesserungen. Wünschenswert ist darüber hinaus, dass auch die RB41 zwischen Rotenburg (Wümme) und Hamburg über die Verstärkerzüge in den Hauptverkehrszeiten hinaus einen ganztägigen 30-Minuten-Takt erhält.</u></p>	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungsnummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
11	95/ Maßnahme 1.9	SG Fintel	Anlage 3-6: Verbindungsqualität – Die Reisezeiten zwischen der SG Fintel und dem Mittelzentrum ROW sind doch recht lang, gerade für Schülerinnen und Schüler, die hauptsächlich diese Linie nutzen. So beträgt die Fahrzeit zwischen Fintel und der BBS ROW morgens über 70 Minuten und bietet daher einen geringeren Anreiz, diese Linie auch zu nutzen als einen eigenen Pkw. Es wird angeregt, hier zu den Hauptfahrzeiten morgens und mittags zusätzliche Fahrzeuge einzusetzen, die dann direkte Verbindungen fahren könnten. Dies würde auch zu einer Entlastung anderer Verbindungen, z.B. von Scheeßel nach ROW (und zurück) führen.	In der Maßnahme 1.9 (Berufsschulen gut erreichen) findet sich u.a. die Idee von Expressfahrten. Hier müsste in einem weiteren Planungsschritt die Nachfrage aus dem Raum Fintel betrachtet werden. Anschließend muss abgewogen werden, ob eine beschleunigte Verbindung wirtschaftlich und angesichts des knappen Fahrpersonals umsetzbar ist.	X	
12	66	SG Geestequelle	Im Prinzip entspricht der Nahverkehrsplan meinen Vorstellungen bzw. Erwartungen. Deutlich ist in den Tabellen auf S. 66 abzulesen, dass in der Samtgemeinde Geestequelle die Bedienqualität an schulfreien Tagen nicht den nach Expertenansicht erforderlichen Fahrten entspricht. Der ÖPNV ist in meinem Samtgemeindegebiet also deutlich auf Schulverkehre ausgerichtet. Als mögliche Gegenmaßnahme wird von Ihnen auf S. 90 die Einführung eines ASTROW in der Samtgemeinde Geestequelle vorgeschlagen. Die Umsetzung wird mit einer hohen Priorität bewertet. Dieser Vorschlag findet meine volle Unterstützung, wie Sie ja auch bereits aus unserem Gespräch am 23.06.2022 wissen.	Mit der Betriebsaufnahme des beschlossenen Fahrplanentwurf für ein neues ASTROW in den SG Geestequelle werden die dargestellten Mängel beseitigt.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungsnummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
13	97/ 4.3.2	SG Geestequelle	Unter Punkt 4.3.2 wird von Ihnen die notwendige Weiterentwicklung der Tarife angesprochen. Ich stimme Ihren Ausführungen zu, wonach es sinnvoll wäre, ein attraktives Tarifangebot zu finden, dass die Nutzung aller Verkehrsmittel erlaubt. Die Samtgemeinde Geestequelle liegt zwischen Bremen und Hamburg, VBN und HVV. Beide Städte und damit beide Tarife werden angefahren bzw. genutzt. Eine Zeitkarte im HVV bringt keinerlei Vorteile, wenn der Passagier nach Bremen möchte. Es muss konstatiert werden, dass der derzeitige "Tarifdschungel " nicht der Attraktivierung der angebotenen Bus- und Schienenverkehre dient. Das momentan angebotene 9-Euro-Ticket könnte hier ein Schritt in die richtige Richtung sein, da es unabhängig von den Verkehrsverbänden genutzt werden kann. Es bleibt abzuwarten, wie die Erkenntnisse aus diesem Versuch bewertet und fortentwickelt werden.	Mit der Einführung des 9-Euro-Tickets ist erheblich Bewegung in die Tariflandschaft gekommen. Gegenwärtig möchte der Bund ein 49-Euro-Ticket einführen, dass bundesweit im Nahverkehr gilt. Daher wird das Kapitel 4.3.2 incl. der Maßnahmen überarbeitet (siehe Anhang).	X	
14	110/ Maßnahme 6.1	SG Geestequelle	Maßnahme 6.1: Als direkter Anlieger der Moorexpress-Strecke würde ich der Umsetzung der Reaktivierung eine hohe Priorität beimessen. Mir ist aber durchaus bewusst, dass die Reaktivierungschance entscheidend vom Ergebnis der EVB-Studie abhängig ist und für die Zukunft daraus weitere Maßnahmen (und damit andere Prioritäten) entlang der Strecke (oder in Verlängerung der Strecke) entstehen können.	In der Maßnahme 6.1 befürwortet der Landkreis die Reaktivierung der Bahnstrecke für den Personenverkehr. Der Texte ist angesichts der vorliegenden evb-Machbarkeitsstudie überholt und wird im 2. Absatz wie folgt aktualisiert: Maßnahme 6.1: <u>Die evb-Untersuchung hat für den Teilabschnitt Stade – Bremervörde ein positives Ergebnis ergeben. Der Landkreis Rotenburg (Wümme) begrüßt dies und hofft, dass auch die Strecke Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck für den touristischen Verkehr im Betrieb bleibt und in einem weiteren Verfahren später für den übrigen Personenverkehr reaktiviert wird.</u>	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs-Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
15	22/ 1.3.3	Gemeinde Gnarrenburg	<p>Zu dem Entwurf des Nahverkehrsplans für den Landkreis Rotenburg (Wümme) für die Jahre 2023 bis 2027 gibt die Gemeinde Gnarrenburg nachstehende Stellungnahme ab, die sich wie folgt gliedert:</p> <p>a) Stellungnahme zu den im Entwurf enthaltenen Aussagen und Ausrichtungen</p> <p>b) Anregung zur „Aufnahme von weiteren Linien/Linienerweiterungen zur Erreichbarkeit des Mittelzentrums Bremervörde sowie des Oberzentrums Bremen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes“ als Prüfauftrag</p> <p>Die Aufnahme der unter Punkt b) dargestellten Linien/Linienerweiterungen zur</p> <ul style="list-style-type: none"> verbesserten Erreichbarkeit des <u>Mittelzentrums Bremervörde</u> sowie des <u>Oberzentrums Bremen</u> als Prüfauftrag <p>erfolgt insbesondere vor dem Hintergrund, dass diese Prüfungen zeitnah nach Verabschiedung des Nahverkehrsplanes durchgeführt werden sollten. Für den Fall einer möglichen Durchführbarkeit könnte für die Umsetzung/Genehmigung der Einklang mit dem Nahverkehrsplan attestiert werden (siehe 1.1.2 Bedeutung des Nahverkehrsplanes für Genehmigungen).</p> <p>a) Stellungnahmen zu den im Entwurf enthaltenen Aussagen und Ausrichtungen</p> <p>1.3.3 Finanzmittel für ÖPNV im Landkreis Rotenburg (Wümme)</p> <p>1. Aus der Übersicht über die Einnahmen (Tabelle 1.3-1), die dem Landkreis im Bereich des ÖPNV zur Verfügung stehen, geht hervor, dass diese von 2021 bis 2027 um ca. 1,4 Mio. Euro gestiegen sind. Diese zusätzlichen Einnahmen sollten, durch weitere Eigenmittel des Landkreises Rotenburg (Wümme) aufgestockt, zeitnah zur deutlichen Verbesserungen im ÖPNV eingesetzt werden, anstatt daraus die allgemeine Schülerbeförderung zu finanzieren, welche als vom ÖPNV losgelöste gesetzliche Aufgabe des Landkreises besteht. Ziel muss es sein, ein modernes, bedarfsgerechtes und deutlich erweitertes Angebot des ÖPNV, insbesondere in den ländlich geprägten Regionen, zu schaffen. Zugleich sollte der hälftige Ko-Finanzierungsanteil der Kommunen dringend überdacht und abgeschafft werden. Insbesondere unter dem Gesichtspunkt des „Klima- und Umweltschutzes“ sowie der angekündigten „Mobilitätswende“ ist hier rasches Handeln gefragt.</p>	<p>Die genannten zusätzlichen Finanzmittel helfen dem Landkreis in der gegenwärtigen Situation die z.T. drastischen Kostensteigerungen für das aktuelle Angebot mitzufinanzieren. Dafür müssen darüber hinaus auch noch weitere Mittel aus dem Haushalt des Landkreises aufgewandt werden. Der Schülerverkehr ist dabei ein wichtiger Bestandteil des ÖPNV und muss mit höchster Priorität aufrecht gehalten werden. Wie groß der Ärger und Frust über ausfallende Fahrten ist, wird aktuell deutlich. Daher ist die Abwägung (Erhalt des Schülerverkehr oder Ausbau weiterer Angebote) für den Landkreis klar.</p> <p>Für den wünschenswerten Ausbau des ÖPNV-Angebots müssen daher entweder Einsparpotenziale z. B. im Schülerverkehr gehoben oder weitere Finanzmittel gefunden werden. Daher kann bei einem ÖPNV-Ausbau, der über das im Nahverkehrsplan festgelegte Angebot hinaus geht, auf eine Mitfinanzierung z. B. von Kommunen nicht verzichtet werden.</p>		X

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungsnummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
16	90/ Maßnahme 1.3	Gemeinde Gnarrenburg	<p>2. Die Bürgerbusse in den Kommunen erhalten vom Landkreis Rotenburg (Wümme) einen Betriebskostenzuschuss in Höhe von 5.000 Euro/Jahr. Mit der Drucksache 2016-21/0024 wurde zuletzt im Jahr 2016 eine Erhöhung durchgeführt. Seitdem sind die Betriebskosten (Fahrzeugunterhaltung, Verbrauchsmittel, usw.) jedoch kontinuierlich angestiegen. Auch die räumlichen Anforderungen an Unterstell- und Besprechungsmöglichkeiten im Zuge stetiger Linienverbesserungen sind umfangreicher geworden. Unter dem Gesichtspunkt, dass beim Betrieb der Bürgerbusse durch ehrenamtliches Engagement die Bedienungs- und Verbindungsqualität erheblich verbessert wird, sollte der Betriebskostenzuschuss zeitnah erhöht werden.</p> <p>Darüber hinaus sollten Bürgerbusvereine eine gesonderte Unterstützung erhalten, wenn diese nicht nur den innergemeindlichen Zubringerverkehr verbessern, sondern auch zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes überörtliche Ziele anfahren (z.B. Linie 846; Gnarrenburg nach Bremervörde zum Krankenhaus). Durch diese überörtlichen Angebote wird der Landkreis Rotenburg (Wümme) als eigentlicher Aufgabenträger seit Jahren entlastet, da hier keine landkreiseigenen Linien betrieben werden müssen (siehe Forderung 4.1 „Schnell-/Direktanbindung Grundzentrum Gnarrenburg an das Mittelzentrum Bremervörde“ aus der Stellungnahme zum Entwurf des Nahverkehrsplans 2018-2022).</p>	<p>Der Landkreis hat bereits beschlossen, den Betriebskostenzuschuss pro Bürgerbus-Verein auf 7.000 € pro Jahr zu erhöhen.</p> <p>Diese Idee wird nicht weiterverfolgt, weil der Landkreis (bislang mit einer Co-Finanzierung durch die Gemeinde Gnarrenburg) mit der gegenwärtigen Buslinie 640 ausreichende Fahrtmöglichkeiten zwischen Gnarrenburg und Bremervörde anbietet.</p>	X	X

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs- Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
17	59/ 2.5.1	Gemeinde Gnarrenburg	<p>2.5.1 VBN- und ROW-Tarif</p> <p>Der ROW-Tarif mit der Anpassung an das preisliche VBN-Niveau wird ausdrücklich begrüßt. Es sollte jedoch eine Anpassung der Tarifzonen erfolgen, weil ein kleiner Teil der Kreisstraße 102 (Gemeindegebiet Gnarrenburg) im Bereich Fahrendorf/Spreckens in eine weitere Tarifzone (325) übergeht, wodurch es zu unnötigen Zusatzkosten kommt, wenn die Verbindung mit dem Bürgerbus (Linie 846) gewählt wird.</p>	<p>Der Sinn dieser zugegebenen kurzen Fahrt durch eine weitere Tarifzone liegt darin, dass alle Fahrten zwischen Gnarrenburg und Bremervörde den gleichen Fahrpreis haben sollten. Für die Fahrgäste ist damit tariflich egal ob sie über Oerel oder Fahrendorf fahren.</p> <p>Mit einer Einführung eines bundesweit geltenden 49-Euro-Ticket werden im Anschluss sicherlich Ideen geprüft werden müssen, wie auch kürzere Strecken zu dem neuen Tarifangebot passen.</p>	X	
18	83 ff/ 4.2	Gemeinde Gnarrenburg	<p>4.2 Ziele des Landkreises Rotenburg (Wümme)</p> <p>Als oberste Priorität des Landkreises sollte bei der Nahverkehrsplanung nicht nur die Sicherstellung der Schülerbeförderung ausgegeben werden. Stattdessen sollte aus Sicht der Gemeinde Gnarrenburg ein modernes und bedarfsgerechtes Angebot im Bereich des ÖPNV die die oberste Priorität sein. Hierbei sollten auch die Bedürfnisse im ländlichen Raum Einzug in das Angebot finden und diesen damit nachhaltig stärken. Die gesetzliche Aufgabe der Schülerbeförderung sollte innerhalb dieses Angebotes sichergestellt/ergänzt werden.</p>	<p>Angesichts des knapper werdenden Fahrpersonals ist umso wichtiger, dass das vorhandene Angebot aufrecht gehalten werden kann. Ausfälle in der Schülerverkehr betreffen in der Regel deutlich mehr Menschen, als ein Ausfall z. B. auf der Linie 640.</p> <p>Der Landkreis legt mit dem neuen Nahverkehrsplan neue Prioritäten fest. Nach den Schülerinnen und Schüler rücken nun die Hauptlinien und Berufspendler auf den 2. Platz. Um das zu unterstreichen, wird das Kapitel 4.2.2 wie folgt geändert:</p> <p>4.2.2 Hauptlinien und Berufsverkehr</p> <p>Auf Verkehrsbeziehungen mit größerem Pendleraufkommen <u>finden sich in der Regel die Hauptlinien. Diese Linien sollen grundsätzlich alle Verkehrszwecke bedienen. Für die Feinerschließung gerade im Berufsverkehr können weitere Fahrten auch auf anderen Linien hinzukommen, die sollte ein über die Grundversorgung hinaus gehendes Angebot vorgehalten werden. Die in der Maßnahme 1.1 beschriebenen Angebotsverbesserungen für die Hauptlinien möchte der Landkreis zeitnah umsetzen. Auch der Berufsverkehr soll verbessert werden. Da Berufspendler im Allgemeinen eine Wahlfreiheit zwischen dem MIV und dem ÖPNV haben, sollte auf Folgendes geachtet werden:</u></p>	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungsnummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
19	86 ff/ Maßnahme 1.1	Gemeinde Gnarrenburg	<p>4.3.1 Sicherstellung und Ausbau Verkehrsangebot</p> <p>Maßnahmen 1.1 (Ausbau der Hauptlinien):</p> <p>Der Ausbau der Hauptlinie auf einen 1-Stunden-Takt (Montag bis Freitag), an Sonnabenden auf 6 Fahrtenpaare und an Sonn- und Feiertagen auf 3 Fahrtenpaare, wird ausdrücklich begrüßt. Insbesondere unter dem Gesichtspunkt, dass sich die Kosten der gemeindeinitiierten Fahrten für die Linie 640 seit der Neuvergabe der Linienverkehre im Landkreis Rotenburg (Wümme) zum 01.08.2019 „verdoppelt“ haben.</p>	Mit dieser neuen Festlegung werden Kommunen, die bislang Verkehre mitfinanziert haben, entlastet. Der vom Landkreis allein finanzierte Ausbau auf den Hauptlinien sieht allerdings einen 1-Stunden-Takt nur in den Hauptverkehrszeiten vor.	X	
20	94/ Maßnahme 1.4	Gemeinde Gnarrenburg	<p>Maßnahmen 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.):</p> <p>Die geplante Angebotsverbesserung von Gnarrenburg nach Zeven als Berufsschul- und Gymnasialstandorte wird ausdrücklich befürwortet.</p>	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.	X	
21	110/ Maßnahme 6.1	Gemeinde Gnarrenburg	<p>4.3.6 Schienenverkehr</p> <p>Maßnahme 6.1 (Reaktivierung der Strecke Stade - Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck)</p> <p>Die Priorität sollte auf „hohe Priorität“ gesetzt werden. Wenn eine Reaktivierung der Bahnstrecke erfolgt, muss zudem unmittelbar eine Anpassung im straßengebundenen Verkehr als Zu- und Abbringerverkehr durchgeführt werden, um sowohl die Attraktivität des SPNV als auch die des straßengebundenen ÖPNV zu erhöhen, wodurch auch den Gesichtspunkten des „Klima- und Umweltschutzes“ sowie der „Mobilitätswende“ Rechnung getragen würde.</p>	<p>Der Landkreis unterstützt die Reaktivierungspläne im Rahmen seiner Möglichkeit. Grundsätzlich ist es die Aufgabe des Landes, Personenverkehr auf Schienen zu bestellen und zu finanzieren.</p> <p>Im Falle einer Reaktivierung würde selbstverständlich das vorhandene Busangebot überprüft und an das neue Bahnangebot angepasst. Eine parallel verlaufende Linie 640 macht dann keinen Sinn mehr.</p>	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs- Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
22	43 ff/ 2.4.2 86 f/ Maß- nahme 1.1	Gemeinde Gnarrenburg	<p>b) Anregung zur Aufnahme als Prüfauftrag von weiteren Linien/Linienerweiterungen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes</p> <p>Der Entwurf des Nahverkehrsplans enthält vom Grundsatz viele Verbesserungen für den straßengebundenen ÖPNV.</p> <p>Für die Gemeinde Gnarrenburg ist die Erreichbarkeit des <u>Mittelzentrums Bremervörde</u> sowie des <u>Oberzentrums Bremen</u> von besonders hoher Bedeutung. Dies wird u.a. durch die grafische Übersicht auf Seite 33 anhand der Pendlerbeziehungen deutlich. Weiteres Potenzial wird zudem im Freizeitverkehr gesehen, welches über die Pendlerbeziehungen nicht abgebildet wird.</p> <p>Auch unter dem Gesichtspunkt des demografischen Wandels (alternde Bevölkerung), ist eine deutlich verbesserte Anbindung an das Mittelzentrums Bremervörde dringend notwendig (Fachärzte, Krankenhaus, Bahnanbindung, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitgestaltung, usw.).</p> <p>Eine erste Ideenskizze zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Mittelzentrums Bremervörde sowie des Oberzentrums Bremen wurde durch Herrn Wiesner bereits erarbeitet und den Vertretern des Gemeinderats zuletzt im Rahmen einer Kurzvorstellung des Entwurfs des Nahverkehrsplans vorgestellt. Die weitergehende Prüfung der Durchführbarkeit der Vorschläge (Bessere Anbindung Gnarrenburg nach Bremervörde (Schnell-/Direktanbindung), nach Bremen über Oldenbüttel (Schnell-/Direktanbindung; ggfs. in Verbindung mit einer Verlängerung der Buslinie 680 oder einer neuen Buslinie 840) sowie der daraus resultierenden finanziellen Auswirkungen, sollte zusammen mit der VNO und dem Landkreis Rotenburg (Wümme) zeitnah nach der Verabschiedung des Nahverkehrsplanes erfolgen.</p> <p>Die Aufnahme der Erreichbarkeitsverbesserung zum Mittelzentrum Bremervörde und zum Oberzentrum Bremen als Prüfauftrag sollte für den Fall einer möglichen Durchführbarkeit zwingend im Nahverkehrsplan aufgeführt werden, damit der Einklang mit diesem attestiert werden kann.</p>	<p>Der Landkreis Osterholz plant Änderungen im Liniennetz, die bereits im Jahr 2023 in Betrieb gehen könnten. U.a. ist dabei vorgesehen, der Linie 640 um Abschnitt Worpswede – Osterholz-Scharmbeck zu verkürzen. Dafür soll die Linie 670 (bisher Bremen – Lilienthal – Worpswede) bis Osterholz-Scharmbeck verlängert werden. Damit hat die Linie 640 keinen Bahnanschluss mehr in Richtung Bremen. Aus Sicht des Landkreises besteht ein großer Handlungsbedarf, um den Raum Oerel/ Gnarrenburg an die Schiene Richtung Bremen ohne weiteren Umstieg anzubinden.</p> <p>Klar gesetzt ist die Hauptachse Bremervörde – Oerel – Gnarrenburg (z. B. als neue Linie 840). Denkbar wäre dann eine direkte Verbindung zwischen Gnarrenburg und dem Bahnhof Oldenbüttel. Hierfür bestehen 2 Hauptvarianten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Linie 680 (bisher Bremen-Burg – Osterholz-Scharmbeck – Bahnhof Oldenbüttel – Wallhöfen) wird bis Gnarrenburg verlängert. 2. Neue Linie 840 (Bremervörde – Oerel – Gnarrenburg) wird bis zum Bahnhof Oldenbüttel verlängert. <p>Beide Variante werden zu Mehrkosten führen, die vor einer Umsetzung abgewogen werden müssen.</p> <p>Die gegenwärtige Linie 640 würde ihre Funktion als Hauptlinie an eine neue Linie 840 abgeben. Im Nahverkehrsplan werden folgende Ergänzungen angefügt:</p> <p>Kapitel 2.4.2 Primäre Hauptlinien sind die Linien 630, 640 (<u>bzw. 840</u>), 800, 880 und 3860. <u>Aktuell bestehen Überlegungen die Linie 640 durch eine neue 840 (Bremervörde – Oerel – Gnarrenburg – Bahnhof Oldenbüttel zu ersetzen. Um Gnarrenburg besser an die Bahn anzubinden gibt es auch die Möglichkeit, die 680 (Bremen-Burg – Osterholz-Scharmbeck – Bahnhof Oldenbüttel – Wallhöfen) nach Gnarrenburg zu verlängern. Sollte eine Verlängerung der Linie 680 umgesetzt werden, so wird das Fahrtenangebot für die Linie 840 zwischen Gnarrenburg und Oldenbüttel entsprechend verringert.</u></p> <p>Kapitel 4.3.1 ... <u>Linie 640 bzw. neue Buslinie 840 Bremervörde – Gnarrenburg – Bahnhof Oldenbüttel ...</u></p> <p>Das Angebot der verbleibenden Linie 640 (Worpswede – Gnarrenburg) könnte optional über Fahrensdorf nach Bremervörde mit einer kommunalen Co-Finanzierung verlängert werden.</p>	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungsnummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
23	88/ Maßnahme 1.2	SG Sittensen	<p>1. Durchgehende Busverbindung Sittensen – Rotenburg (Wümme) Für die ärztliche Versorgung der Bevölkerung in der Samtgemeinde Sittensen ist es wichtig, nach der Schließung des Martin-Luther-Krankenhauses (MLK) in Zeven, eine ÖPNV-Verbindung zu einem umfassenden ärztlichen Angebot vorzuhalten. Eine anderweitige, zumutbare Verbindung nach Rotenburg (Wümme) besteht derzeit nicht. Evtl. könne die Linie 869, die bisher in Scheeßel endet, nach Rotenburg (Wümme) weitergeführt werden.</p>	<p>Eine durchgehende Busverbindung Sittensen – Rotenburg (Wümme) bedeutet einen hohen finanziellen Aufwand, den sich Kommunen und Landkreis hälftig teilen müssten. Auch die Gemeinden Scheeßel und Helvesiek (SG Fintel) sowie die Stadt Rotenburg (Wümme) müssten sich an einer solchen Linie beteiligen. Sollte dafür auf kommunaler Seite eine Bereitschaft bestehen, kann eine Planung erstellt werden.</p> <p>Alternativ wäre auch vorstellbar, das ASTROW um Fahrangebote Richtung Scheeßel (Anschluss zur Linie 871) oder ganz bis Rotenburg (Wümme) zu erweitern.</p>	X	
24	68	SG Sittensen	<p>2. Bedienungsqualität II, Wie in dem Entwurf auf Seite 65 dargelegt, sind im RROP die Grundzentren keinem Mittelzentrum zugeordnet. Für den Schülerverkehr ist die BBS Zeven/Kivinan Bildungszentrum nach wie vor ein stark frequentiertes Ziel. Durch die Schließung und die dadurch nicht mehr vorhandene umfängliche ärztliche Versorgung durch das MLK hat die Bedeutung von Zeven als Mittelzentrum für Sittensen nachgelassen. Eine Anbindung von Rotenburg (Wümme) als Standort einer umfänglichen fachärztlichen Versorgung hat dadurch an Bedeutung gewonnen. Alternativ sind Verbindungen zu den Mittelzentren Buxtehude oder Buchholz/Nordheide zu etablieren.</p>	<p>Die Relation Sittensen – Rotenburg (Wümme) wird in die Bewertung neu aufgenommen werden. Es gibt 14 Fahrtenpaare (Kategorie +), die aber im Verhältnis zum MIV insgesamt mit der Kategorie - bewertet werden müssen.</p> <p>Zwischen Sittensen und Buchholz i.d.N. besteht mit der Buslinie 3860 mit einem Umstieg in Tostedt in die Bahn eine Verbindung der Kategorie +.</p> <p>Nach Buxtehude existieren nur Verbindungen der Kategorie -. Für diese Achse wäre auch denkbar, ASTROW-Fahrten zur Linie 2036 (Wohnste – Buxtehude) oder bis Buxtehude einzurichten.</p>	X	
25	94/ Maßnahme 1.7	SG Sittensen	<p>3. Bedienung von regional bedeutsamen Einrichtungen Dieses Ziel wird ausdrücklich begrüßt und unterstützt. Hier ist für Teilbereiche der SG Sittensen insbesondere das Diakoniekrankenhaus Rotenburg (Wümme) zu nennen, dessen Anbindung und Erreichbarkeit zu verbessern ist.</p>	<p>Der Landkreis nimmt die Stellungnahme zum Anlass, um prüfen zu lassen, wie eine bessere Umsteigeverbindung zwischen den Linie 869 (bzw. 876) und 871 (Fintel – Scheeßel – Rotenburg (Wümme)) hergestellt werden kann.</p>	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs-Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
26	108/ Maßnahme 5.5	SG Sittensen	4. Konfliktstellenbeseitigung in der Infrastruktur Bei der Neuvergabe von Linienverkehren und hier insbesondere der Schülerbeförderung, ist zukünftig darauf zu achten, dass die Linienführung an bestehenden gut ausgebauten Bushaltestellen entlang führt und nicht bisher wenig frequentierte und daher auch nicht so gut ausgebauten Haltestellen nutzt.	Die Linienführung orientiert sich grundsätzlich an den bestehenden Haltestellen und ihren Einrichtungen. Bei einer Neukonzeption können allerdings gute Gründe für eine andere Bedienung vorliegen, wie z. B. ein wirtschaftlicher Fahrzeugeinsatz.	X	
27	110/ Maßnahme 6.3	SG Sittensen	5. Reaktivierung der Strecke Zeven – Tostedt Wir begrüßen die Bemühungen des Landkreises Rotenburg (Wümme) um eine Reaktivierung der Bahnstrecke Zeven – Tostedt. Es sollte jede Chance genutzt werden, um straßengebundene Verkehre auf die Schiene zurückzubringen. Die ersten Untersuchungsergebnisse der evb zur Reaktivierung werden in diesem Sommer mit großem Interesse erwartet. Die Priorität für den Landkreis sollte das Untersuchungsergebnis aus 2013/2014 widerspiegeln. Die Samtgemeinde Sittensen sieht es als sehr wünschenswert an, dass auch der Landkreis in diesem Zusammenhang eigene Aktivitäten entfaltet.	Der Landkreis unterstützt die Reaktivierungspläne im Rahmen seiner Möglichkeit. Grundsätzlich ist es die Aufgabe des Landes, Personenverkehr auf Schienen zu bestellen und zu finanzieren.	X	
28	Anlage 3-1, Seite 3 Tabelle	SG Sittensen	6. Samtgemeinde Sittensen, Zeile Kuhmühlen, Spalte 5, statt „nein“ müsste dort „ja“ stehen, da dort eine Haltestelle der Linie 3860 Ostesprinter vorhanden ist. Bei dieser Haltestelle handelt es sich um die Haltestelle „Kuhmühlen, Kuhbachbrücke“.	Der Hinweis wird übernommen, wenn gleich die Haltestelle von der Mühle nur mit einem längeren Fußweg zu erreichen ist.	X	
29	88/ Maßnahme 1.2	Gemeinde Scheeßel	Es wird beantragt, die alte Linienführung (Sothel – Westeresch – Jeersdorf – Scheeßel) wieder aufleben zu lassen, so dass die Haltestelle „Dunkhorst“ in Sothel mit einbezogen werden kann. Zudem lässt sich die Fahrt über die Straße „Hinterm Dorf“ in Westeresch vermeiden, die für den Linienverkehr aufgrund einer minderen Tragfähigkeit auf sechs Tonnen begrenzt ist und somit nicht für den Busverkehr geeignet ist.	Auch die alte Linie 876 (bis Juli 2019) fuhr in der Regel nicht die Haltestelle „Dunkhorst“ an. Die Linie hielt in Westeresch an der alten Schule. Diese Haltestelle könnte grundsätzlich wieder bedient werden. Dann müsste die Haltestelle Westerescher Hof aufgegeben werden, was zu längeren Fußwegen für Schülerinnen und Schüler führen würde.		X

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs- Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
30	88/ Maß- nahme 1.2	Gemeinde Scheeßel	<p>Weiterhin bitte ich aufzunehmen, dass in Westeresch die Bushaltestelle in der Dorfmitte beim Westerescher Hof erhalten bleibt und die Haltestelle in der Straße „Alte Eichen“ wieder errichtet wird, damit Busse aus Sittensen wieder in der „Dorfmitte“, „Alte Eichen“ und „Bult“ halten können.</p> <p>Die Busse aus Jeersdorf halten dann „Alte Eichen“ und Bult und die Busse aus Hetzwege fahren eine Schleife/Kreis (über die Kreisstraße) und halten „Alte Eichen“ und „Bult“.</p> <p>Diese Linienführung hätte den Vorteil, dass die Busse nicht mehr auf privaten Flächen wenden müssen, die Haltestellen immer rechtsseitig angefahren werden und die Kinder zu keiner Zeit die Straße unnötig kreuzen müssen.</p> <p>Ferner befinden sich die Haltestellen auf Liegenschaften der Gemeinde Scheeßel, wodurch die Verkehrspflicht, besonders im Winter, gewährleistet werden kann.</p>	Diese gewünschte Linienführung würde bedeuten, dass die Orte Wittkopsbostel, Hetzwege und Abbendorf neu mit einem weiteren Fahrzeug erschlossen werden müssten. Dies ist nicht wirtschaftlich und angesichts knappen Fahrpersonals nicht realistisch umsetzbar. Um die gewünschte Haltestellereihenfolge ohne die Straße „Hintern Dorf“ zu bedienen, müsste eine Buskehre im nördlichen Ortsgebiet eingerichtet werden.		X
31	88/ Maß- nahme 1.2	Gemeinde Scheeßel	Die Haltestelle „Jeersdorf Bookhoop“ sollte aus Sicht der Gemeinde zum jetzigen Zeitpunkt nicht wieder eingerichtet werden, da selbst an Ferientagen Fahrtenpaare des Bürgerbusses zur Verfügung stehen.	Der Wegfall der Haltestelle verursacht für KGS-Schülerinnen und Schüler nach Sittensen einen deutlich längeren Schulweg. Er bleibt aber im Rahmen der Satzung.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs- Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
32	88/ Maß- nahme 1.2	SG Tarmstedt	<p>Eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots in der SG Tarmstedt auf der Nord-Süd-Achse wird als notwendig angesehen. Dies könnte beispielsweise über die Einrichtung einer Grundlinie zwischen Tarmstedt und dem SPNV-Bahnhof in Ottersberg oder Sagehorn geschehen. Hier ist zu beachten, dass die Anbindung des Grundzentrums Tarmstedt an den SPNV-Bahnhof (RB41) signifikante Vorteile in Bezug auf die Verbindungsqualität Richtung Rotenburg (Wümme) und Hamburg als Mittel- und Oberzentren, bei gleichzeitiger Verbesserung der Verbindungsqualität der Gemeinden Breddorf, Hepstedt, Vorwerk und Wilstedt mit dem Grundzentrum Tarmstedt bringen würde. Die erfolgte Einrichtung der Linien 838 und AST 837 kann aus Sicht der Samtgemeinde Tarmstedt nur ein erster Schritt in die Richtung sein, da die Linie 838 z.B. ausschließlich auf die Schülerbeförderung zugeschnitten ist.</p> <p>Da die Landkreise grundsätzlich die Aufgabenträger gem. § 4 I Nr. 3 Nds. Nahverkehrsgesetz (NNVG) für die öffentlichen Personennahverkehr sind, sollte gemeinsam mit dem Landkreis Verden eine Weiterentwicklung in diesem Bereich erfolgen. Für die Samtgemeinde Tarmstedt ist die Buslinie 630 von Zeven nach Bremen die wichtigste Verkehrsanbindung. Eine Stärkung der Nord-Süd-Achse mit der Linie 831 würde es Bürgern, die nicht direkt an dieser Linie 630 wohnen, ermöglichen ebenfalls dieses Verkehrsangebots zu nutzen. Hierbei ist eine vernünftige Vertaktung sehr wichtig, damit die Umstiege reibungslos und ohne großen Zeitverlust erfolgen können.</p> <p>Die Wichtigkeit der Linie 630 wird im Entwurf des Nahverkehrsplans auch berücksichtigt, da dort diese Busanbindung als Hauptbuslinie eingestuft wird. Allerdings sollte die Linie 831 im Sinne der Anbindung an die Linie 630 und den SPNV in Ottersberg eine höhere Taktung erhalten und bis zum Bahnhof in Ottersberg weitergeführt werden, um auch die anfangs angesprochene verbesserte Anbindung Richtung Rotenburg (Wümme) und Hamburg zu erreichen. Die Aufwertung und Erweiterung der Linie 831 stellt somit eine zentrale Forderung hinsichtlich der inhaltlichen Ausgestaltung des zukünftigen Nahverkehrsplanes dar.</p> <p>Von Pendlern zur Arbeit werden heute Flexibilität und auch Mobilität erwartet. Aufgrund unserer immer schneller werdenden Berufs- und Freizeitwelt will niemand mehr zwei Stunden auf einen Bus warten müssen. Auch bei der Schülerbeförderung ist es unseres Wissens so vorgegeben, dass die Kinder und Jugendlichen maximal 1 Stunde auf den Bus nach Hause warten dürfen. Von daher sollte überlegt werden, dass Grundlinien, wie die 831, mindestens jede Stunde eine Fahrt in beide Richtungen haben sollten und nicht nur alle 2 Stunden. Auch die Betriebszeiten sollten aus den gleichen Gründen später enden (derzeit bis 20.00 Uhr).</p>	<p>Die Linie 831 ist in der Maßnahme 1.2 zwischen Rhade und Wilstedt als Grundlinie verankert. Der Wunsch nach einem weiteren Ausbau und einer Verlängerung bis z. B. zum Bahnhof Ottersberg ist dem Landkreis bereits länger bekannt. Daher ist im August 2022 auf dem Nordschnitt der Linie 831 das Fahrplanaangebot auch Ferientagen weiter verbessert worden. Zuvor wurde mit dem ASTROW 837 eine ÖPNV-Anbindung der südlichen Samtgemeinde Tarmstedt an den Bahnhof Ottersberg geschaffen. Die Inanspruchnahme rechtfertigt bislang nicht die Einrichtung von neuen Busfahrten.</p> <p>Sollte die Samtgemeinde bereit sein, sich hälftig finanziell an einer Verlängerung der Linie 831 bis nach Ottersberg zu beteiligen, so könnte der Landkreis Gespräche mit dem ZVBN/ Landkreis Verden aufnehmen, um dort die Bereitschaft für eine Verlängerung zu erkunden. Sollten dabei positive Signale kommen, könnte eine Planung aufgenommen werden.</p>	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungsnummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
33	97/ Maßnahme 2.2	SG Tarmstedt	Wie bereits in Stellungnahmen zu vorherigen Nahverkehrsplänen angesprochen, regt die Samtgemeinde Tarmstedt den Beitritt des Landkreises Rotenburg (Wümme) zu den Verkehrsverbänden VBN bzw. HVV an. Im Kreisgebiet leben sehr viele Pendler, die in den beiden Ballungszentren ihrer Arbeit bzw. dem Studium nachgehen. Zudem gibt es viele Tages- und Shopping-Touristen aus unserer Region, die regelmäßig in die Städte fahren und dort ihre Freizeit verbringen. Diese Menschen werden eher den öffentlichen Nahverkehr nutzen, wenn es einfache, bezahlbare und auch gleiche Tarife gibt. Diese Chance gilt es zu nutzen, auch als Standortfaktor gegenüber dem Wohnen in der Großstadt.	Aus Sicht der Samtgemeinde Tarmstedt ist der Wunsch eines ZVBN-Beitritts verständlich. Mit der bisher im Entwurf festgelegten Maßnahme 2.2 sollte ein hvv-Beitritt untersucht werden. Mit der Einführung eines bundesweit gültigen 49-Euro-Tickets werden für längere Reisewege die Tarife der Verkehrsverbände für regelmäßige Pendler entbehrlich. Für kürzere Strecken und Gelegenheitsverkehr bleiben sie weiterhin wichtig. Hier müssen noch Lösungen erarbeitet werden.	X	
34	86/ Maßnahme 1.1	SG Zeven incl. der Mitgliedsgemeinden	- Zunächst wird die deutliche Verbesserung der Bedienqualität auf der Linie 630 (Heeslingen-Zeven-Bremen) insbesondere auf dem Streckenabschnitt zwischen Zeven und Bremen aufgrund der Förderung als Landesbedeutsame Buslinie ausdrücklich begrüßt.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.	X	
35	86/ Maßnahme 1.1	SG Zeven incl. der Mitgliedsgemeinden	- Die angestrebten weiteren Verbesserungen auf den Hauptlinien 800 (Rotenburg (Wümme)-Zeven-Bremervörde und 3860 Tostedt-Sittensen-Zeven werden besonders positiv gesehen. Gerade auch am Wochenende wird hier Bedarf bei der Anbindung an den SPNV zur Erreichung der Oberzentren Bremen und Hamburg gesehen. Es besteht der Eindruck -so auch erste Erfahrungen der evb bei Fahrten am Sonntag abends-, dass ein besonderes Interesse an diesen Wochenendverbindungen auch bei den Soldaten der Seedorfer Kaserne besteht. Derzeit ist von Zeven aus am Wochenende nur Bremen relativ gut zu erreichen.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungsnummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
36	95 f/ Maßnahme 1.9	SG Zeven incl. der Mitgliedsgemeinden	- Im Zuge einer weiteren Verbesserung beim Angebot der Linie 800 ist anzumerken, dass die unter Maßnahme 1.9 (Seiten 95 und 96) angesprochene Idee der Einführung von sogenannten Expressfahrten auf dieser Linie sehr positiv gesehen wird. Auch auf dieser Verbindung sind die Fahrzeiten recht lang und eine Verkürzung der Fahrzeit machen diese Linie sowohl für Arbeitnehmer als auch für Schüler und Berufsschüler noch interessanter.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Wie eine genaue Fahrplangergänzung aussehen kann, muss in angesichts des knappen Fahrpersonals genau betrachtet werden.	X	
37	Anlage 3-6	SG Zeven incl. der Mitgliedsgemeinden	- Hinsichtlich der Fahrdauer ist festzustellen (Anlage 3-6 des Nahverkehrsplanentwurfs), dass die Bemühungen die Fahrzeiten zu verkürzen (Verbindungen in die Oberzentren nach Bremen und Hamburg sowohl von Zeven als auch von Heeslingen und Elsdorf aus) unbedingt verstärkt werden sollten. Hier wird großes Potenzial bei der Gewinnung von Fahrgästen für den ÖPNV gesehen. Im Nahverkehrsplan wurde dargelegt, dass jeweils etwa 19 % der Pendlerbeziehungen zu diesen beiden Oberzentren (vgl. Abb. 2.2-7, S. 37) bestehen.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Wie eine genaue Fahrplangestaltung aussehen kann, muss in angesichts des knappen Fahrpersonals genau betrachtet werden.	X	
38	94/ Maßnahme 1.8	SG Zeven incl. der Mitgliedsgemeinden	- Bei der Gewinnung von Arbeitskräften für die hiesigen Unternehmen wird eine ÖPNV-Anbindung zunehmend wichtiger. Sowohl die Unternehmen in Zeven-Aspe als auch das Unternehmen Fricke in Heeslingen und die Unternehmen im LogIn Park Elsdorf sind in der Samtgemeinde Zeven wichtige Ziele für Auszubildende und Arbeitnehmer. Die Samtgemeinde Zeven teilt nicht die im Nahverkehrsplanentwurf unter 1.8 (S. 94) dargelegte Einschätzung einer mittleren Priorität hinsichtlich der Umsetzung beim Thema „Anbindung von bedeutenden Arbeitsstätten“, sondern fordert gerade vor dem Hintergrund der angestrebten Mobilitätswende eine „hohe Priorität“ bei der Umsetzung.	Die Priorität könnte auch hoch gesetzt werden. Es ändert jedoch nichts an einer konkreten Planung. So liegt bereits seit Jahren ein Fahrplankonzept vor, wie die Gewerbegebiete besser angebunden werden können. Es scheitert bislang an einer Mit-Finanzierung aller betroffenen Kommunen.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungsnummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
39	94/ Maßnahme 1.8	SG Zeven incl. der Mitgliedsgemeinden	- Die ÖPNV-Anbindung des Industriegebietes LogIn Park Elsdorf wird im Zuge der Realisierung der Bauabschnitte 2 und 3 noch wichtiger. Eine Anbindung über die Linie 800 (Rotenburg (Wümme)-Zeven-Bremervörde) oder eine Direktverbindung nach Scheeßel werden durch die Samtgemeinde Zeven als wichtiges Ziel bei ÖPNV-Verbesserungen definiert und zugleich gefordert. Die Samtgemeinde Zeven bittet den Landkreis Rotenburg (Wümme), eine vollständig und transparente Linienkalkulation und –konzeption für eine mögliche Linie Zeven – Scheeßel Bahnhof aufzulegen und die Initiative zu ergreifen, gemeinsam mit den beiden betroffenen Verwaltungseinheiten ein tragfähiges Bedienkonzept abzustimmen und zu erarbeiten.	Es liegt bereits seit Jahren ein Fahrplankonzept vor, wie die Gewerbegebiete besser angebunden werden können. Es scheitert bislang an einer Ko-Finanzierung aller betroffenen Kommunen. Eine Offenlegung der Kosten kann erfolgen, es muss allerdings überhaupt eine Bereitschaft aller betroffenen Kommunen vorhanden sein, in eine Finanzierung einzusteigen. Der Landkreis lässt prüfen, ob eine bessere Anbindung mit der Linie 800 (Rotenburg (Wümme) – Zeven – Bremervörde) erfolgen kann.	X	
40	90/ Maßnahme 1.3	SG Zeven incl. der Mitgliedsgemeinden	- Die Samtgemeinde Zeven ist daran interessiert, dass sich die Bedienqualität ganz besonders für den Zevener Ortsteil Oldendorf (etwa 300 Einwohner) verbessert, hier gibt es bei der ÖPNV-Versorgung deutliche Defizite (siehe Anlage 3-2, S. 3).	Der Landkreis ist ebenfalls interessiert, die Anbindung zu verbessern.	X	
41	91/ Maßnahme 1.4	SG Zeven incl. der Mitgliedsgemeinden	- Auch die Verbindungen zwischen Zeven als Mittelzentrum und Gnarrenburg als Grundzentrum (hier insbesondere während der Ferienzeiten) sowie Zeven und dem als großen Ort eingestuften Hepstedt sind als verbesserungsbedürftig im Nahverkehrsplan (siehe S. 74 und S. 91) dargestellt. Auch hier würden Angebotsverbesserungen begrüßt werden.	Mit den Fahrplanänderung auf den Linie 821 und 831 im Sommer 2022 konnte die Verbindung von Hepstedt – Zeven auf die Kategorie + verbessert werden.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungsnummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
42	91/ Maßnahme 1.4	SG Zeven incl. der Mitgliedsgemeinden	- Die Verbindungen zwischen dem Mittelzentrum Zeven und den Mittelzentren Achim, Buxtehude, Osterholz-Scharmbeck und Stade ist derzeit nicht gut (siehe S. 91) und gerade bei der Auswertung der Pendlerbewegungen wurde im Nahverkehrsplan festgestellt, dass eine hohe Zahl an Einpendlern in den Landkreis Rotenburg (Wümme) aus den Landkreisen Stade und Verden kommen. Hier ist Zeven nach der Stadt Rotenburg (Wümme) mit einem Anteil von 2.950 Einpendlern ein wichtiges Ziel. Auf kommunaler Ebene bezogen auf die Samtgemeinde Zeven wurde festgestellt, dass größere Pendlerströme vor allem zwischen Bremervörde und Zeven sowie zwischen Heeslingen und Zeven bestehen.	Die genannten Verbindungen lassen sich nur mit den benachbarten Landkreisen oder als Umsteigeverbindungen mit der Bahn verbessern. So gibt z. B. Ideen für Fahrplanänderung auf den Linien 630 und 670 (bisher Bremen – Lilienthal – Worpsswede), um u.a. eine Fahrzeit zwischen Zeven und Osterholz-Scharmbeck mit einem Umstieg in Lilienthal-Falkenberg von etwa 60 Minuten zu erreichen.	X	
43	91/ Maßnahme 1.4	SG Zeven incl. der Mitgliedsgemeinden	- Die Verbindung zwischen Zeven und Stade (Linie 2060) sollte als regionale Hauptlinie ausgebildet werden. Auch für Berufsschüler aus den Landkreisen Stade und Rotenburg (Wümme) kann diese Verbindung wichtig sein, um mit dem ÖPNV die Berufsschule im jeweiligen Nachbarlandkreis erreichen zu können (siehe S. 96).	Mit dem Landkreis Stade könnten Gespräche über eine Verbesserung der Linie 2060 (Stade – Harsefeld – Zeven) begonnen werden. Denkbar wären auch Anschluss-Verbindung mit einer erweiterten Linie 861 (gegenwärtig: Zeven – Heeslingen – Steddorf)	X	
44	83/ 4.2.1	SG Zeven incl. der Mitgliedsgemeinden	- Der Schulstandort IGS Zeven (Kanalstraße) soll genauso gut an den ÖPNV angebunden werden wie die KGS Sittensen. Hierzu soll die Direktanbindung der IGS Zeven aus den ländlichen Bereichen (Elsdorf/Gyhum) der Samtgemeinde Zeven ohne Umstieg möglich werden. Die L 835 zur KGS Sittensen sollte nicht weiter ausgebaut werden.	Die Angebotsgestaltung der Linien 832 und 835 hängt nicht zuletzt von der Nachfrage ab. Schülerinnen und Schüler aus den Dörfern der Gemeinde Elsdorf haben morgens und mittags umsteigefreie Fahrten u.a. zur bzw. von der Haltestelle Kanalstr. in Zeven. Morgens geht dabei die Linie 832 in Wiersdorf auf die Linie 3860 über.	X	
45	94/ Maßnahme 1.7	SG Zeven incl. der Mitgliedsgemeinden	- Die Samtgemeinde Zeven erinnert noch einmal daran, dass im Zuge der Schließung des Krankenhausstandortes Zeven die direkte Erreichbarkeit der Klinikstandorte in Rotenburg (Wümme) und auch in Bremervörde in Aussicht gestellt wurde. Bisher ist weder eine Umsetzung erfolgt, noch findet sich hierzu ein ausreichender Hinweis oder Ansatz/Maßnahme im vorgelegten Entwurf des Nahverkehrsplans Berücksichtigung. Die Planungen sind hierzu zu konkretisieren und zu ergänzen.	Eine bessere Anbindung von Krankenhäusern ist u.a. in der Maßnahme 1.7 im Nahverkehrsplan verankert.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs- Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
46	97/ 4.3.2	SG Zeven incl. der Mitgliedsgemeinden	<p>- Nach wie vor wird das Bestehen mehrerer Tarife (siehe 4.3.2 „Weiterentwicklung der Tarife“, Seiten 97 und 98) im Landkreis von der Samtgemeinde Zeven als kundenunfreundlich empfunden.</p> <p>Der Harmonisierung der Tarife ordnet die Samtgemeinde Zeven eine hohe Priorität zu, damit der ÖPNV zukunftsfähig und kundenorientiert sein kann. Ein einheitliche Tarifstruktur wäre in diesem Zusammenhang anzustreben.</p> <p>Verbesserungsbedarf wird seitens der Samtgemeinde Zeven besonders bei der Linie 3860 (Tostedt-Zeven) gesehen, da die Fahrgäste aus Hamburg kommend in Hamburg nur ein Ticket für den hvv-Bereich bis Tostedt und Vaerloh im Landkreis Stade lösen können und im Bus ein weiteres Ticket in Richtung Zeven erwerben müssen (siehe Seite 81).</p>	Mit der Einführung des 9-Euro-Tickets ist erheblich Bewegung in die Tariflandschaft gekommen. Gegenwärtig möchte der Bund ein 49-Euro-Ticket einführen, dass bundesweit im Nahverkehr gilt. Daher wird das Kapitel 4.3.2 incl. der Maßnahmen überarbeitet (siehe Anhang).	X	
47	85/ 4.3	SG Zeven incl. der Mitgliedsgemeinden	- Die Samtgemeinde unterstützt das bisherige Vorgehen des Landkreises bei der hälftigen Finanzierung zusätzlicher Leistungen. An diesem Vorgehen sollte festgehalten werden. Damit ist gewährleistet, dass örtliche Belange in der ÖPNV-Struktur abgebildet werden	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.	X	
48	90/ Maßnahme 1.3	SG Zeven incl. der Mitgliedsgemeinden	- Positiv wird die Unterstützung der ehrenamtlichen Bürgerbusvereine seitens des Landkreises gesehen. Die Bürgerbusse sind inzwischen ein wichtiger Teil des ÖPNV's im Landkreis und sollten daher nach Möglichkeit noch stärker unterstützt werden.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungsnummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
49	Anlage 4-2	SG Zeven incl. der Mitgliedsgemeinden	<p>- Die formulierte Zielsetzung bei den Maßnahmen unter 3.1 des Nahverkehrsplanes zur „Barrierefreien Umgestaltung von Haltestellen/ Fahrgastinformationen an Haltestellen“ wird begrüßt. Geteilt wird die Auffassung, dass nicht jede Haltestelle barrierefrei ausgebaut werden sollte. Hier wünscht die Samtgemeinde Zeven eine Ergänzung der Übersicht (Haltestellenliste) in Anlage 4-2.</p> <p>Folgende Haltestellen sollten nicht als barrierefrei auszubauende Haltestellen geführt werden: Zeven, Hofkoh-Süd; Zeven, Hofkoh-Nord; Zeven, Brütendorf, Stubbenende; Zeven, Brauel, Müller-Brauel-Weg; Gyhum, Haltestelle „Sick“, Heeslingen, Haltestelle „Hanrade“; Heeslingen, Haltestelle „Forsthaus“; Heeslingen, Steddorf, Sellhorn; Heeslingen, Weertzen-Nord. Der Landkreis als Aufgabenträger sollte beim Land mit Nachdruck die Verbesserung und Entbürokratisierung der bisherigen Fördermöglichkeiten anstreben.</p>	<p>Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>In der Anlage 4-2 werden diese Haltestellen ergänzt.</p>	X	
50	62/ 2.6	SG Zeven incl. der Mitgliedsgemeinden	<p>- Für eine komfortable Nutzung des ÖPNV sollte auf modernste Fahrgastinformationssysteme mit benutzerfreundlichen und aktuellen Informationen geachtet werden. Hier wäre eine Ergänzung der bislang nur am Zevener Busbahnhof vorhandenen Echtzeitinformation gerade an stark frequentierten Bushaltestellen wünschenswert.</p>	<p>Der Landkreis unterstützt grundsätzlich diese Aussage, gibt jedoch zu bedenken, dass immer mehr Fahrgäste ihre Informationen auch über das Smartphone holen. Es muss daher die Frage gestellt werden, an welchen Haltestellen eine dynamische Fahrgastinformation (DFI) sinnvoll sein kann und wie eine Finanzierung aussehen könnte.</p>	X	
51	105/ Maßnahme 5.2	SG Zeven incl. der Mitgliedsgemeinden	<p>- Da die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV zunimmt und die Nutzung von Fahrrädern auch unter dem wichtigen Aspekt des Klimaschutzes zunehmend an Bedeutung gewinnt, sind die Möglichkeit der Fahrradmitnahme (siehe Maßnahme 5.2, Seite 105) im ÖPNV und einheitliche Tarife bei der Fahrradmitnahme wichtige Punkte bei der Kundenfreundlichkeit. Da die Fahrradmitnahmemöglichkeit ein wichtiger Beitrag für die modularen Verkehrsketten leisten wird hier sogar eine hohe Priorität (im Entwurf mit mittlerer Priorität bewertet) gesehen.</p>	<p>Die Priorität wird auf hoch gesetzt.</p>	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs-Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
52	104/ Maßnahme 5.1	SG Zeven incl. der Mitgliedsgemeinden	- Mit den beauftragten Busunternehmen muss es Ziel sein, dass Tickets mit Chip-Karten (z.B. MIA, BOB und TIM im VBN-Bereich und die hvv-Card) in den Fahrzeugen genutzt und zumindest gelesen werden können (siehe Maßnahme 5.1 des Nahverkehrsplanentwurfs). Es ist anzustreben, dass Zeitkarten elektronisch erworben werden können.	Mit der Einführung eines 49-Euro-Tickets wird ein digitaler Vertrieb angestrebt. Dieser Vertriebsweg wird im neuen Kapitel 4.3.2 (Tarif) eingefordert.	X	
53	110 ff/ 4.3.6	SG Zeven incl. der Mitgliedsgemeinden	- Die Bemühungen um eine Reaktivierung der Schienenstrecken Zeven-Tostedt und Bremervörde-Zeven-Rotenburg (Wümme) sollte der Landkreis als verkehrspolitische Zielsetzung aufnehmen. Es sollte jede Chance genutzt werden, um straßengebundene Verkehre auf die Schiene zurückzubringen. Die ersten Untersuchungsergebnisse der evb zur Reaktivierung werden in diesem Sommer mit großem Interesse erwartet. Die Samtgemeinde Zeven sieht es als wünschenswert an, dass auch der Landkreis in diesem Zusammenhang eigene Aktivitäten entfaltet.	Der Landkreis unterstützt die Reaktivierungspläne im Rahmen seiner Möglichkeit. Grundsätzlich ist es die Aufgabe des Landes, Personenverkehr auf Schienen zu bestellen und zu finanzieren.	X	
54	28 ff/ 2	SG Zeven incl. der Mitgliedsgemeinden	Im Vergleich zum Jahr 2015 haben die Pendlerbewegungen aus dem Landkreis heraus sogar deutlich in den letzten Jahren um etwa 12 % zugenommen. Da die Motorisierungsdichte im Landkreis innerhalb von 5 Jahren auch um fast 8 % gestiegen ist (610 Privat-Pkw/1.000 Einwohner), wird hier deutlich, dass ein Umdenken zu einer verbesserten Nutzung des ÖPNV stattfinden muss. Ein Umdenken wird eher mit einem guten ÖPNV-Angebot zu erreichen sein. Alle erreichbaren Verbesserungen beim ÖPNV sind als notwendige Schritte für einen besseren Umwelt- und Klimaschutz unabdingbar. Ein Gelingen der angestrebten Verkehrswende wird daher eher mit einem guten ÖPNV-Angebot zu erreichen sein.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.	X	
55	allgemein	Gemeinde Hemsbünde	Der Rat der Gemeinde Hemsbünde macht keine Einwände gegen den vorgelegten Entwurf geltend. Der Rat hat dem Entwurf in der Sitzung vom 30.06.2022 einstimmig zugestimmt.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs-Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
56	90/ Maßnahme 1.3	Gemeinde Oerel	Die Bedienfrequenz des ÖPNV an schulfreien Tagen in der Gemeinde Oerel ist schlecht. Hier muss gegengesteuert werden. Ein Anrufsammeltaxi oder ein Bürgerbus kann eine Lösung sein. Dieses dürfte jedoch für eine einzelne Gemeinde nicht zu stemmen sein. Vor diesem Hintergrund wäre eine Finanzierung(shilfe) durch übergeordnete Verwaltungseinheiten (Samtgemeinde, Landkreis, Land) zielführend.	Für die Samtgemeinde Geestequelle ist ein ASTROW-Konzept erarbeitet worden. Falls z. B. ein leistungsfähiges Taxiunternehmen gefunden wird, kann die Umsetzung zeitnah erfolgen. Die Finanzierung übernehmen dabei der Landkreis und die Samtgemeinde.	X	
57	110/ Maßnahme 6.1	Gemeinde Oerel	Der Umsetzung des weiteren Ausbaus des „Moorexpresses“ und der Anbindung der EVB-Verbindung Bremervörde-Stade, ggf. sogar Oerel-Stade, messen wir in der Gemeinde eine hohe Bedeutung bei, da hier starke Pendlerbewegungen aus unserer Gemeinde nach Stade festzustellen sind.	Dieses Ziel ist in der Maßnahme 6.1 im Nahverkehrsplan zu finden.	X	
58	112/ Maßnahme 6.5	Gemeinde Sottrum	im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplanes 2023-2027 bittet die Gemeinde um Anbindung des Gewerbegebietes „A1 - Gewerbepark Sottrum“ an den ÖPNV, insbesondere an den Bahnhof Sottrum. Dadurch wird es den Firmenmitarbeitern ermöglicht, auf öffentliche Verkehrsmittel zugreifen zu können. Das Gewerbegebiet befindet sich etwas abseits des Kernorts und eine Haltestelle in näherer Umgebung ist nicht vorhanden. Die erforderliche Haltestelle würde dann durch die Gemeinde Sottrum hergestellt werden.	Voraussetzung für eine Busanbindung wäre zunächst, dass am Bahnhof Sottrum eine Wendemöglichkeit für Standardbusse geschaffen wird (siehe Maßnahme 6.5). So könnten Fahrten der bestehenden Linie 851 (Rotenburg (Wümme) – Sottrum – Ottersberg) sowohl den Bahnhof als auch das Gewerbegebiet bedienen. Je nach finanziellem Betrag der Gemeinde wären darüber hinaus weitere Fahrten möglich. Ohne eine neue Buskehre könnten nur kleinere Fahrzeuge eingesetzt werden. Je nach gewünschtem Angebot können dafür erhebliche Kosten entstehen, die der Landkreis hälftig tragen würde.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs- Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
59	88/ Maß- nahme 1.2	Gemeinde Tiste	1. Durchgehende Busverbindung Sittensen – Rotenburg (Wümme) Für die ärztliche Versorgung der Bevölkerung in Tiste ist es wichtig, nach der Schließung des Martin-Luther-Krankenhauses (MLK) in Zeven, eine ÖPNV-Verbindung zu einem umfassenden ärztlichen Angebot vorzuhalten. Eine anderweitige, zumutbare Verbindung nach Rotenburg (Wümme) besteht derzeit nicht. Evtl. könne die Linie 869, die bisher in Scheeßel endet, nach Rotenburg (Wümme) weitergeführt werden.	Eine durchgehende Busverbindung Sittensen – Rotenburg (Wümme) bedeutet einen hohen finanziellen Aufwand, den sich Kommunen und Landkreis hälftig teilen müssten. Auch die Gemeinden Scheeßel und Helvesiek (SG Fintel) sowie die Stadt Rotenburg (Wümme) müssten sich an einer solchen Linie beteiligen. Sollte dafür auf kommunaler Seite eine Bereitschaft bestehen, kann eine Planung erstellt werden.	X	
60	88/ Maß- nahme 1.2	Gemeinde Tiste	2. Durchgehende Busverbindung Sittensen – Buxtehude Für die ärztliche Versorgung der Bevölkerung in Tiste ist es wichtig, nach der Schließung des Martin-Luther-Krankenhauses (MLK) in Zeven, eine ÖPNV-Verbindung zu einem umfassenden ärztlichen Angebot vorzuhalten. Bisher besteht keine zumutbare ÖPNV-Verbindung nach Buxtehude. Diese sollte eingerichtet werden.	Mit der Linie 2036 (Wohnste – Buxtehude) gibt es eine landkreisübergreifende Buslinie, die allerdings nur ein Rumpfangebot vorhält. Inwieweit diese Linie bis nach Sittensen erweitert und ggf. ausgebaut werden kann, ist eine finanzielle Frage. Sollte dafür auf kommunaler Seite eine Bereitschaft bestehen, können Gespräche mit dem Landkreis Stade aufgenommen werden. Alternativ wäre auch denkbar das ASTROW entsprechend auszubauen.	X	
61	97/ 4.3.2	Gemeinde Tiste	3. Einbindung in den HVV Die Gemeinde Tiste begrüßt und unterstützt die Bemühungen des Landkreises Rotenburg (Wümme) um Eingliederung von ÖPNV-Angeboten in den HVV-Tarifbereich. Insbesondere der Ostesprinter sollte hier eingebunden werden.	Mit der Einführung des 9-Euro-Tickets ist erheblich Bewegung in die Tariflandschaft gekommen. Gegenwärtig möchte der Bund ein 49-Euro-Ticket einführen, dass bundesweit im Nahverkehr gilt. Daher wird das Kapitel 4.3.2 incl. der Maßnahmen überarbeitet (siehe Anhang).	X	
62	97/ 4.3.2	Gemeinde Wilstedt	Der 1996 gegründete Zweckverband Verkehrsverbund Bremen – Niedersachsen (ZVBN) soll die Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV über die Grenzen einzelner Gebietskörperschaften hinweg zusammenführen. Leider ist der Lk Rotenburg nicht Mitglied im ZVBN, sondern lediglich eine assoziierte Gebietskörperschaft. Möglicherweise liegt hier ein Grund für die nicht ausreichende Berücksichtigung einer Gemeinde ganz am Rande des Landkreises.	Eine Mitgliedschaft im ZVBN würde nicht zwingend eine verbesserte ÖPNV-Anbindung bedeuten. Auch im ZVBN-Gebiet müsste eine Finanzierung der Angebotsverbesserung erfolgen, die sich auch an Beschlüssen politischer Gremien orientiert.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs-Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
63	95/ Maßnahme 1.9	Gemeinde Wilstedt	<p>Die Kreisstadt Rotenburg mit dem Regionalkrankenhaus, der Landkreisbehörde, einer Berufsschule und Gymnasien mit besonderem Profil ist nach dem vorliegenden Entwurf mit dem ÖPNV lediglich mit vielen Umstiegen, unzumutbar langen Fahrzeiten und unübersichtlicher Preisgestaltung zu erreichen. Zum Beispiel muss ein Berufsschüler in Wilstedt um 05:55 Uhr in Wilstedt abfahren, 5mal umsteigen, damit er wenigstens um 07:28 Uhr in Rotenburg am Bahnhof rechtzeitig vor Unterrichtsbeginn ankommt.</p> <p>Wer etwas in der Behörde im Kreishaus erledigen muss, kann um 06:30 Uhr in Wilstedt abfahren, steigt in Bockel um mit einer Wartezeit von 54 Minuten auf den Anschluss und erreicht Rotenburg um 08:20 Uhr rechtzeitig zur Öffnungszeit der Ämter. Ganz ähnlich gestalten sich die Rückfahrten.</p> <p>Medizinische Versorgung im Regionalkrankenhaus Rotenburg ist mit dem ÖPNV nicht erreichbar.</p> <p>Für Fahrgäste aus der Gemeinde Wilstedt wären Linien des ÖPNV über die Kreisgrenzen hinweg zu den Bahnhöfen Sagehorn und Ottersberg im Landkreis Verden hilfreich und wichtig, um die eigene Kreisstadt anzufahren. Pendlerbeziehungen aus der Samtgemeinde Tarmstedt gibt es zu 95 % in Richtung Bremen, Lk Osterholz und Lk Verden. Eine große Anzahl der Pendler sind Beschäftigte der großen Arbeitgeber wie Mercedes und Atlas Elektronik. Bisher sind sie im motorisierten Individualverkehr unterwegs.</p> <p>Die Berücksichtigung lediglich der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ergibt ein höchst unvollständiges Bild. Es fehlen u. a. Schüler, Studenten und Auszubildende. Eine Anbindung des ÖPNV zu den o. g. Bahnhöfen erleichterte auch ihnen die Fahrten nach und von Bremen.</p> <p>Die Gemeinde Wilstedt schlägt vor, die bisher „sekundäre Hauptlinie 831“ über Buchholz hinaus nach Ottersberg oder Sagehorn fortzuführen.</p> <p>Damit könnte vielen Pendlern und anderen Nutzern die Erreichbarkeit der Zentren Bremen, Rotenburg und sogar Hamburg ermöglicht werden. Das wäre für die Gemeinde Wilstedt ein wesentlicher Beitrag zur Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV und damit zum Klimaschutz.</p> <p>Wir hatten bereits im vorangegangenen Zeitraum der Jahre 2018- 2022 ähnliche Formulierungen gewählt, deren Umsetzung bislang aber leider nicht erfolgte.</p> <p>Daher möchte ich darauf hinwirken, dass die o.a. Eingaben in das Nahverkehrskonzept eingepflegt und folgerichtig umgesetzt werden.</p>	<p>In der Maßnahme 1.9 wird eine bessere Erreichbarkeit der Berufsschulen angestrebt. In der Tat ist Verbindung aus der Samtgemeinde Tarmstedt nach Rotenburg (Wümme) gegenwärtig sehr zeitaufwändig. Der Landkreis wird speziell für diese Zielgruppe eine Potenzialprüfung vornehmen und im Anschluss Vorschläge erarbeiten lassen.</p> <p>Die Linie 831 ist in der Maßnahme 1.2 zwischen Rhade und Wilstedt als Grundlinie verankert. Der Wunsch nach einem weiteren Ausbau und einer Verlängerung bis z. B. zum Bahnhof Ottersberg ist dem Landkreis bereits länger bekannt. Daher wurde mit dem ASTROW 837 eine ÖPNV-Anbindung der südlichen Samtgemeinde Tarmstedt (incl. der Gemeinde Wilstedt) an den Bahnhof Ottersberg geschaffen. Die Inanspruchnahme rechtfertigt bislang nicht die Einrichtung von neuen Busfahrten.</p> <p>Sollten die Samtgemeinde Tarmstedt oder Wilstedt bereit sein, sich hälftig finanziell an einer Verlängerung der Linie 831 bis nach Ottersberg zu beteiligen, so könnte der Landkreis Gespräche mit dem ZVBN/ Landkreis Verden aufnehmen, um dort die Bereitschaft für eine Verlängerung zu erkunden. Sollten dabei positive Signale kommen, könnte eine Planung aufgenommen werden.</p> <p>In den Zahlen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten sind die Azubis enthalten. Die Schülerinnen und Schüler und ihre Ziele sind ebenfalls bekannt, wobei das Potenzial gerade in landkreisübergreifenden Verkehren in der Regel gering ist. Da aus dem Süden der Samtgemeinde Tarmstedt etwa 60 Schülerinnen und Schüler nach Ottersberg wollen, hat der Landkreis die Linie 838 eingerichtet. Die einzige genannte Zielgruppe, für die keine Daten vorliegen, sind Studierende. Hier wird das Potenzial für tägliche Fahrten z. B. nach Bremen für eine verlängerte Linie 831 mit einem Umstieg am Bahnhof Ottersberg als gering eingeschätzt, weil mit einem Umstieg in Tarmstedt in die Linie 630 die Universität in Bremen gut erreicht wird.</p>	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs- Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
(Benachbarte) Aufgabenträger / Aufgabenträger SPNV / sonstige Stellen						
64	99/ 4.3.3 104/ 4.3.5	LK ROW Behindertenbeauftragte	Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in der Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen, sodass eine vollständige Barrierefreiheit nach den anerkannten Regeln der Barrierefreiheit herzustellen ist, dies gilt für die Haltestellen der Busse / Bahnen und auch der Fahrzeuge. Das Ziel muss sein das 2027 die Vollständige Barrierefreie Umgestaltung der Haltestellen zu erreichen. Ab 2028 darf es keine Ausnahmen mehr geben.	Der Nahverkehrsplan berücksichtigt die Belange u.a. in den Kapiteln 4.3.3 und 4.3.5. Dieses Ziel wird angesichts der aktuellen Finanzausstattung nicht erreichen sein. Mutmaßlich werden auf sehr lange Sicht auch weiterhin eine Reihe von sehr schwach nachgefragten Haltestellen nicht barrierefrei ausgebaut werden.	X	X
65	107/ Maßnahme 5.4	LK ROW Behindertenbeauftragte	Es sind alle Haltestellen die nicht barrierefrei sind, als „Nicht Barrierefrei“ in den Fahrplänen / Fahrgastinformation und Apps zu versehen. Kommen in Zukunft Apps zum Einsatz ist auch hier, die Barrierefreiheit einzuhalten siehe „Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung (BITV 2.0). Die Grundlage meiner Stellungnahme sind das Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) und das Niedersächsische Behindertengleichstellungsgesetz (NBGG).	Diese Anregung wird in der Maßnahme 5.4 als neuer Absatz wie folgt verankert: <u>In allen Informationsmedien (z. B. Fahrplanbuch, Fahrplaner-App) sollen künftig alle Haltestellen, die nicht barrierefrei sind, gekennzeichnet sein.</u> <u>Auch die elektronischen Auskunftssysteme sollten eine Barrierefreiheit ausweisen. Hinweise finden sich z. B. in der Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung (BITV 2.0)“.</u>	X	
66	7	hvv	Schreibweise hvv seit Markenrelaunch 2021 klein	Die Anmerkung wird übernommen.	X	
67	9	hvv	Wording: Laut Vorgabe des hvv Styleguide soll keine Koppelung von Begriff hvv durch einen Bindestrich erfolgen, Beispiel „hvv Tarif“ statt „hvv-Tarif“. Ist für das gesamte Dokument zu prüfen.	Diese Vorgabe ist nicht immer sinnvoll, um einen Text zu verstehen. Daher werden im Zweifel auch Koppelungen verbeiben.		X
68	11/ 1.1.3	hvv	„Zudem sind beabsichtigte Vergaben, egal ob direkt oder wettbewerblich, ein Jahr im Voraus im EU-Amtsblatt zu veröffentlichen.“ [Ergänzungsvorschlag:] Bei wettbewerblichen Vergaben bezieht sich diese Vorgabe auf den Zeitpunkt der Veröffentlichung des Vergabeverfahrens, bei Direktvergaben auf den Zeitpunkt des Vertragsbeginns.	Die Anmerkung wird entsprechend übernommen.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs- Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
69	12/ 1.1.4	hvv	„Eine besondere Rolle spielt dabei die Vorabbekanntmachung des Aufgabenträgers, die frühestens 27 Monate vor der geplanten Betriebsaufnahme veröffentlicht werden soll.“ [Anmerkung:] Es wird nicht deutlich, dass es sich dabei um dieselbe Vorankündigung handelt wie unter 1.1.3.	Die Anmerkung wird entsprechend übernommen.	X	
70	18/ 1.1.7	hvv	„Für den Landkreis Rotenburg (Wümme) muss konkret bei der Neuvergabe der Verkehre (neuer ÖDA 2029) auf die Einhaltung der Vorgaben geachtet werden.“ [Anmerkung:] Die Clean Vehicle Directive gibt keine konkreten Quoten für einzelne Vergaben vor. Stattdessen gibt es Gestaltungsfreiheit, weil Deutschland als EU-Mitgliedstaat nur die zuständigen Behörden verpflichten muss, an der Erreichung des Ziels mitzuwirken.	Die Anmerkung des hvv findet sich im Nahverkehrsplan sinngemäß in dem Absatz wieder.	X	
71	2.4.1, S. 42	hvv	In der Darstellung fehlt als „Strecke ohne SPNV“ oder ggf. „stillgelegt“ die Schienenstrecke von Rotenburg nach Viselhövede.	Auf der ehemaligen Bahnstrecke liegen keine Gleise mehr.		X
72	58	hvv	Begriff „Landes-Tarif Niedersachsen (LTN)“ abgelöst durch „Niedersachsentarif“ daher streichen?	Die Anmerkung wird übernommen.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs- Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
73	60/ 2.5.2.1 1. Absatz der Seite	hvv	<p>„(...)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, Profitickets) gültig. Zwischen Heinschenwalde, Bremervörde und Hamburg sowie Scheeßel und Hamburg gilt der hvv Tarif auch für Einzel-, Tages- und Gruppenkarten.“</p> <p><u>Korrekt müsste es lauten:</u> „(...) Der aus Richtung Hamburg in den Landkreis Rotenburg (Wümme) einbrechende hvv Tarif wird jedoch gegenwärtig im Landkreis nur auf den Schienenstrecken der Linien RB33 (bis Heinschenwalde und weiter in den Landkreis Cuxhaven), RB37 (bis Visselhövede), RE4 und RB41 (über Bf. Rotenburg (Wümme) hinaus bis Sottrum) sowie in umgekehrte Richtung angewendet. Innerhalb des hvv Tarifes sind in den Ringen G (Bahnhöfe Visselhövede und Rotenburg (Wümme)) und H (Bf. Sottrum) nur Zeitkarten (Wochen-, Monats- und Abo-Karten einschließlich Schülerkreiskarten sowie Profitickets) gültig. Die im Landkreis gelegenen Bahnhöfe Hesedorf, Bremervörde, Oerel, Heinschenwalde, Lauenbrück und Scheeßel sind zusätzlich zu Zeitkarten auch mit Einzel-, Tages- und Gruppenkarten des hvv Tarifes (einschließlich KombiTickets) erreichbar. Für hvv Einzel- und Zeitkartennutzer gibt es im Landkreis Rotenburg (Wümme) für die Zu- und Abbringerverkehre im Anschluss zur Schiene besondere vergünstigte Angebote (siehe ROW-Tarif).“</p>	Die Beschreibung im Entwurf des Nahverkehrsplans ist grundsätzlich korrekt. Der hvv-Text präzisiert den Zustand. Deshalb kann er auch übernommen werden.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs- Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
74	60	hvv	ProfiTicket statt Profi Ticket https://www.hvv.de/de/profiticket ; „[...] Kreisweit ist der hvv Tarif gegenwärtig leider nur für Zeitkarten [...]“	Die Anmerkung wird übernommen.	X	
75	61	hvv	„[...] Die Auskunft der Bahn kann unter Tel. 11 861 (3 Cent/Sek.) erreicht werden [...]“; Prüfen, siehe auch https://www.bahn.de/hilfe/telefon	Die Anmerkung wird übernommen.	X	
76	80	hvv	„[...] Niedersachsentarif (NIT) [...]“; Abkürzung prüfen	Die Abkürzung verbleibt, da beispielhaft die komplexe Tariflandschaft erläutert wird.		X
77	80	hvv	Sittensen / Zeven – Hamburg = hvv Tarif?	Siehe nächste Anmerkung	X	
78	80/ 3.3.2 1. Tabelle der Seite	hvv	Bei folgenden in der Relations-Preistabelle zeilenweise hinterlegten Verbindungen bedarf es bei der Preisangabe in der Spalte „hvv Tarif“ einen Sternchen-Zusatz, der darauf aufmerksam macht, dass die hier angegebenen Relationspreise nur in den Teilabschnitten des Additionstarifes (vgl. Seite 80) zutreffend sind, die dem hvv Tarifgebiet zuzuordnen sind, sodass die in der Spalte „Gesamt“ ausgewiesenen Relationspreise mitunter anfallende zusätzliche Teilstrecken-Fahrpreise enthalten: → Sittensen-Hamburg → Zeven-Hamburg → Visselhövede-Hamburg	Diese Tabelle gibt beispielhaft eine Übersicht, welche Fahrkarten sich ein Fahrgast auf den genannten Relationen kaufen muss. Mit der Spalte „hvv Tarif“ ist selbstverständlich nur der hvv Anteil gemeint (z. B. Hamburg – Vaerloh oder Hamburg – Rotenburg (Wümme)). Der Kunde muss für Gesamtstrecke eine weitere Fahrkarte in einem anderen Tarif kaufen. Der komplette Fahrpreis findet sich in der Spalte „Gesamt“ wieder.	X	
79	99	hvv	Link zur Anlage 4.1. ist fehlerhaft. Richtige Link-Adresse lautet: Microsoft Word - Haltestellenkonzept Vers HVV 2022.docx (vno-stade.de)	Die Anmerkung wird übernommen.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs- Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
80	113/ 4.4.2	hvv	<p>Die genannten Bewertungskriterien erscheinen unzureichend bzw. mit falschen Verweisen: <i>„Für die Grundversorgung (Montag bis Freitag) ist der Mindeststandard erfüllt, wenn eine genügende Bedienungs- und Verbindungsqualität (siehe Kapitel 4.2.2) erreicht ist.“</i> – Kapitel 4.2.2 (Seite 84) beschreibt aber Anforderungen des Berufsverkehrs: <i>„Auf Verkehrsbeziehungen mit größerem Pendleraufkommen sollte ein über die Grundversorgung hinaus gehendes Angebot vorgehalten werden.“</i> [...] Die Anforderungen der Grundversorgung werden im folgenden Kapitel 4.2.3 beschrieben.</p> <p>Weiterhin wird gefordert: <i>„Auf den Hauptnetzlinien ... ist der aktuelle Fahrplan 2022 zu erfüllen.“</i> Gleichzeitig wird in Kapitel 4.3.1 im Maßnahmenpaket 1.1. dargestellt, dass der Landkreis mit hoher Priorität die Bedienungsstandards auf den Hauptlinien verbessern möchte. Hierzu werden auch konkret entsprechende Fahrten benannt. Weiterhin werden in Maßnahme 1.9. weitere mit mittlerer Priorität verfolgte Fahrlagen auf einzelnen Hauptnetzlinien vorgeschlagen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund erscheint eine Beschränkung der Beurteilungskriterien auf den Fahrplan 2022 als nicht folgerichtig. Vielmehr müssten künftige Konzessionsanträge auch dahingehend bewertet werden, inwieweit sie die in den Maßnahmen angestrebten Zusatzangebote bereits berücksichtigen. Darüber hinaus sollen die Maßnahmen mit dem vorgelegten RNVP beschlossen werden. Zumindest für Maßnahmen der Kategorie ‚hohe Priorität‘ sollte folglich auch eine Umsetzung innerhalb der Laufzeit des RNVP angestrebt werden. Um dies zu gewährleisten wäre es folgerichtig, diese auch fest in den Beurteilungskriterien für die Genehmigungsbehörde zu verankern und z.B. ein Datum vorzugeben, ab dem die höheren Angebotsstandards auf den Hauptnetzlinien (spätestens) zu erfüllen sind.</p>	<p>Mit der aktuellen Situation wäre der Landkreis froh, wenn das Status quo-Fahrplanangebot auch wirklich gefahren wird.</p> <p>Richtig ist, dass bei einer Neuvergabe die beschriebenen Angebotsverbesserung in einen neuen Fahrplan einfließen sollten. Daher wird der 2. Absatz wie folgt ergänzt:</p> <p>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 <u>zumindest</u> der aktuelle Fahrplan 2022 zu erfüllen. <u>Angebotsverbesserungen, die in den Maßnahmen 1.1 und 1.9 beschrieben sind, müssen spätestens 2 Jahre nach Betriebsaufnahme umgesetzt werden.</u></p>	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs- Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
81	Anlage VNO Haltestellenkonzept	hvv	hvv Schreibweise und Abbildungen bitte gemäß neuem Corporate Design (Styleguide) anpassen	Die Anmerkung wird grundsätzlich übernommen.	X	
82	12/ 1.1.4 letzter Absatz	LNVG	Veröffentlichung des Verzeichnisses nach § 18 Abs. 1 PBefG im Amtsblatt der EU ist nicht (mehr) richtig; nach § 18 Abs. 1 Satz 1 PBefG ist auf der Internetseite der Genehmigungsbehörde zu veröffentlichen.	Die Anmerkung wird übernommen	X	
83	23/ 1.3.1 3. Punkt	LNVG	Es fehlen die Bürgerbuslinien Bremervörde (811, 812, 817); außerdem fehlt Linie 851 (Bürgerbus Sottrum). Linie 852 ist keine Bürgerbuslinie.	Der Nahverkehrsplan wird entsprechend ergänzt. Da auf der Linie 852 existieren sehr wohl Bürgerbusfahrten, so dass die Linie weiterhin aufgelistet bleibt.	X	
84	23/ 1.3.1 4. Punkt	LNVG	Hier fehlen die neuen ASTROW-Linien nach § 44 PBefG Tarmstedt (AST 837), Zeven (AST 862, 863) und Sittensen (AST 865, 866)	Der Nahverkehrsplan wird entsprechend ergänzt.	X	
85	42, 43/ 2.4.1 Abb. 2.4-1 Tab. 2.4-1	LNVG	Korrektur: Die Nahverkehrslinie RB 76 verläuft von Rotenburg (Wümme) nach Verden (Aller). Nicht bis nach Minden	Der Nahverkehrsplan wird entsprechend korrigiert.	X	
86	45/ 2.4.2 Tab. 2.4-3	LNVG	Linie 2711 gehört lt. NVpl. Stade 2018 – 2023 (dort S. 100) zu Teilnetz 8 Stade	Der Nahverkehrsplan wird entsprechend ergänzt.	X	
87	46/ 2.4.2 Tab. 2.4-4	LNVG	Linie N 73 fehlt (§ 43 Nr. 4 PBefG, Konzessionär Nadolny-Reisen, Laufzeit bis 31.12.2027	Der Nahverkehrsplan wird entsprechend ergänzt.	X	
88	50/ 2.4.2.2 Tab. 2.4-7	LNVG	Linie 2711 gehört lt. NVpl. Stade 2018 – 2023 (dort S. 100) zu Teilnetz 8 Stade	Der Nahverkehrsplan wird entsprechend ergänzt.	X	
89	58/ 2.5	LNVG	Spiegelstrich „Niedersachsentarif“ Bitte den Klammerinhalt löschen (Landes-Tarif, LTN)	Die Anmerkung wird übernommen	X	
90	60/ 2.5.2.2	LNVG	Die Abkürzung „LTN“ für „Landes-Tarif Niedersachsen“ ist nicht üblich. Bitte einheitlich bei „Niedersachsentarif“ bleiben und auch keine weiteren nicht etablierten Abkürzungen wie „NIT“ (Tabelle 3.3.2) verwenden. Gleiches gilt für die korrekte Schreibweise „Niedersachsen-Ticket“ im gleichen Kapitel.	Die Anmerkung wird grundsätzlich übernommen, allerdings verbleibt die Abkürzung in der Tabelle 3.3.2.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs- Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
91	60/ 2.5.2.2	LNVG	In der Überschrift „Landes-Tarif Niedersachsen (LTN)“ löschen. Absatz 1 Es gibt im Niedersachsentarif keine Preisstufen, es handelt sich um einen kilometerbasierten Tarif. Daher den Satz 2 löschen „Der streckenbezogene Tarif umfasst 500 Preisstufen.“ In Satz 3 das Handyticket streichen, dabei handelt es sich um keine Fahrkarte. Es gibt verschiedene Fahrkarten, die über das Handy erworben werden können. Textvorschlag für Satz 3: Es werden Einzelfahrkarten (für die einfache Fahrt sowie als Hin- und Rückfahrkarte mit Ermäßigungen für Kinder sowie Anerkennung der BahnCard), Zeitkarten (Wochen- und Monatskarten, Jahres-Abos und das Abo-XL sowie Schülerzeitkarten) und Gruppenkarten (für Reisende ab mindestens 6 Personen) angeboten.	Die Anmerkungen werden grundsätzlich übernommen, in folgender Fassung: Für den 2. Satz: Der kilometerbasierte Tarif bietet mit über 500 Preisen ein sehr feingliederiges Angebot. Für den 3. Satz: Es werden Einzelfahrkarten (für die einfache Fahrt sowie als Hin- und Rückfahrkarte mit Ermäßigungen für Kinder sowie Anerkennung der BahnCard), Zeitkarten (Wochen- und Monatskarten, Jahres-Abos und das Abo-XL sowie Schülerzeitkarten) und Gruppenkarten (für Reisende ab mindestens 6 Personen) angeboten.	X	
92	61/ 2.6.2 2. Absatz	LNVG	Korrektur: Darüber hinaus besteht u.a. für den VBN- und den Niedersachsentarif die Möglichkeit des Erwerbs eines Handytickets über diese Apps. Weitere Informationen sind unter www.vbn.de/ abrufbar.	Der Nahverkehrsplan wird entsprechend ergänzt.	X	
93	79/ 3.3.1 Tab. 3.3-1	LNVG	Spalte Niedersachsentarif: Korrektur Zeile Anzahl der Preisstufen 200 streichen, richtig „km-basierter Tarif“ Zeile Sonderangebote bitte ergänzen „Anschlussmobilität sowie EVU-spezifische Sonderangebote“ Bitte mit Hilfe von Fußnoten erläutern, was unter Tageskarte bzw. Familienkarte verstanden wird.	Es handelt sich um eine Übersichtstabelle, die nicht alle Spezifikationen eines Tarifes abbilden kann. Daher verbleibt die Zahl „200“ bei den Preisstufen. Die Anmerkung wird übernommen. Diese Anmerkung wird nicht umgesetzt, weil dann Übersichtlichkeit leidet.	X	X
94	80/ 3.3.2 Tab. 3.3-2	LNVG	Tabelle völlig überarbeiten, die Darstellung ist missverständlich und bringt nicht den angedachten Nutzen. Absatz 2 unter der Tabelle: Hier hinkt der Vergleich Zeitkarte zu Einzelfahrkarte, man kann nur Zeitkarten mit Zeitkarten und Einzelfahrkarten mit Einzelfahrkarten und dann auch nur für die gleiche Entfernung vergleichen.	Die Tabelle wird nicht überarbeitet. Sie zeigt wie kompliziert die Tarifsituation gegenwärtig für Fahrgäste aus dem Landkreis Rotenburg (Wümme) ist. Insofern werden nicht Einzelkarten mit Zeitkarten verglichen, sondern es wird beispielhaft dargestellt, dass z.T. unterschiedliche Tarife für Einzelkarten und Zeitkarten gelten.		X

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs- Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
95	82 ff/ 4.1 und 4.2	LNVG	<p>Die im Entwurf des Nahverkehrsplans genannten Ziele des Landkreises Rotenburg stehen nicht in Kohärenz zu den im NNVG formulierten übergeordneten Zielen des Landes Niedersachsen und werden auch nicht den im Klimaschutzplan des Bundes festgelegten Sektorenzielen im Verkehr gerecht:</p> <p>Die oberste Priorität des Landkreises ist die Sicherstellung des Schülerverkehrs. Hierzu heißt es im Kap. 4.2 „....Das dafür (für den Schülerverkehr) 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...“</p> <p>Die genannten siebzehn übergeordneten Ziele des Landes (Kap. 4.1) sind jedoch deutlich umfassender, u.a. heißt es hier</p> <p>„.....Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der ÖPNV zu einer Verlagerung des Aufkommens im Motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV beitragen.....“.</p> <p>Unbeachtet der fehlenden Verantwortung für den ÖPNV sieht die LNVG daher nicht, dass mit der vom Landkreis Rotenburg (Wümme) betriebene Fokussierung auf die im ÖPNV integrierte Schülerbeförderung und der Festlegung des wenig ambitionierten Grundangebots im Kap. 4.2.3, die übergeordneten Ziele des Landes und des Bundes erreicht werden können. Hierzu ist aus Sicht der LNVG ein deutlich höheres ÖPNV-Anspruchsniveau der Bedien- und Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan notwendig.</p>	<p>Der Landkreis setzt Angebotsverbesserung im ÖPNV seit Jahren im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeit um. Hier sind z. B. Fahrplanerweiterungen auf den Hauptlinien 630 (auch mit Förderung des Landes), 640, 800, 880 und 3860 oder auch die neuen ASTROW-Angebote genannt. Leider fallen aktuell im Landkreis Rotenburg (Wümme) Fahrten auf Grund von sehr vielen Erkrankungen des Fahrpersonals aus und es müssen leider Angebote wieder zurückgenommen werden. Da etwa 90 % der Fahrgäste Schülerinnen und Schüler sind, sieht der Landkreis auch weiterhin die höchste Priorität in der Aufrechterhaltung des Schülerverkehrs. Auch für die Verkehrsunternehmen ist der Schülerverkehr ein existenzieller Baustein, der außerhalb der Hauptzeiten eine Menge weiteren ÖPNV ermöglicht. Beispielsweise sind an Ferientagen etwa 25 % der Fahrzeuge im Einsatz, die in der Spitze des Schülerverkehrs benötigt werden. Hier sind also noch erhebliche Möglichkeiten vorhanden, den ÖPNV auszubauen. Voraussetzung ist dafür aber genug Fahrpersonal und eine gesicherte Finanzierung.</p> <p>Um eine Verlagerung zum ÖPNV im ländlichen Raum zu erreichen, haben weder Land noch Bund bisher</p> <ul style="list-style-type: none"> • Standards für eine Bedienung festgelegt und • gleichzeitig eine ausreichende Finanzierung bereitstellt. <p>Daher hat die VNO im Kapitel 1.4 skizziert, welches ÖPNV-Angebot für eine Mobilitätswende im ländlichen Raum angestrebt werden sollte. Offensichtlich hat die LNVG übersehen, dass der Landkreis Rotenburg (Wümme) dies aufgreift. Er möchte das Angebot auf den Hauptlinien (siehe Maßnahme 1.1) ausbauen und auf den Grundlinien (siehe Maßnahme 1.2) zumindest erhalten und ebenfalls einen Ausbau prüfen sowie verstärkt Bürgerbusse und vor Allem ASTROW-Verkehre in die Fläche bringen (siehe Maßnahme 1.3).</p>	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs- Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
96	83/ 4.2	LNVG	<p>z.B. als neue Maßnahme</p> <p>Unbeachtet der fehlenden Verantwortung für den ÖPNV sieht es die LNVG als ein wichtiges Ziel an, für den Landkreis Rotenburg (Wümme) Maßnahmen zur Prüfung von Unterrichtszeitstaffelungen zu formulieren, um im ÖPNV eine wirtschaftlichere Verkehrsdurchführung zu erreichen. Die erfolgreiche Implementierung kann dazu führen, die Anzahl der hauptsächlich im Schülerverkehr eingesetzten Fahrzeuge insbesondere in der morgendlichen Hauptverkehrszeit zu verringern und finanzielle Spielräume zur Angebotsausweitung auch für Nicht-Schüler zu eröffnen.</p> <p>Intelligente Anreizsysteme gegenüber den Schulen zur Verteilung der eingesparten Aufwendungen könnten die Motivation zur aktiven Mitarbeit erhöhen, ggf. Maßnahmenennung erwägen.</p> <p>Umsetzungsbeispiele siehe hier: https://www.lnvg.de/fileadmin/media/lnvg/mobilitaet/downloads/04-DVWG_MobMgmt_a_d_Land-181113_Weisshand-Schulzeitstaffelung.pdf</p>	<p>Der gesamte Schülerverkehr im Landkreis Rotenburg (Wümme) wurde vor der Neuvergabe (Betriebsaufnahme 1.08.2019) gutachterlich überprüft. Dabei wurde auch betrachtet, ob Unterrichtszeiten angepasst werden könnten, um wirtschaftlich günstige Effekte zu erzielen. Im Ergebnis gab nur wenige Vorschläge, Unterrichtszeiten zu verändern. Diese betrafen leider nicht die Verkehrsspitze am Morgen, sondern eher eine Vereinheitlichung am Mittag und Nachmittag.</p> <p>In den Gesprächen mit den Schulen wird seit der Untersuchung immer wieder darauf hingewiesen, dass eine weitere Anfahrt zur 3. Unterrichtsstunde (auch gerade unter Corona-Bedingungen) für ältere Schülerinnen und Schüler eine sinnvolle Maßnahme sei, um die Verkehrsspitze morgens zu entlasten. Leider haben nur wenige Schulen davon Gebrauch gemacht. Diese Anfahrt wird in den Stundenplänen bislang nicht regelhaft genutzt, so dass keine Verringerung des Fahrzeugeinsatzes möglich wurde.</p>		X
97	85/ 4.3	LNVG	<p>Auch im bislang gültigen NVP aus dem Jahr 2018 wurden Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs genannt. Da davon auszugehen ist, dass Ziele auch umgesetzt bzw. erreicht werden sollen, wäre aus Evaluationszwecken eine Darstellung des Erreichungsgrades der seinerzeit formulierten Ziele hilfreich.</p>	<p>Im Kapitel 3.2.5 sind bei der Übersicht der Bewertung des Verkehrsangebots Hinweise zu finden, wie sich es sich seit 2018 verändert hat (siehe S. 78).</p>	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs- Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
98	86/ 4.3.1 Maßnahme 1.1	LNVG	<p>Unbeachtet der fehlenden Verantwortung für den ÖPNV sieht es die LNVG für den Landkreis Rotenburg als ein wichtiges Ziel an, die Erschließung von schienenfernen Regionen durch die geförderte Einführung von sog. landesbedeutsamen Buslinien zu verbessern. Durch die Nutzung der Förderrichtlinie zur Umsetzung Landesbedeutsamer Buslinien könnten auf den nachstehenden Relationen landesbedeutsame Buslinien mit einer Landesförderung eingerichtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bremervörde – Zeven - Zeven – Rotenburg - Zeven – Tostedt - Rotenburg – Visselhövede – (Walsrode) - Osterholz-Schambeck – Bremervörde - Bremervörde – Stade <p>Das vorgegebene Qualitätsniveau ist ein konsequenter 1-Stunden-Takt an allen Tagen und entspricht dem Bedienungsangebot des vom Land Niedersachsen bestellten Schienenpersonennahverkehrs (SPNV).</p>	<p>Es ist sicherlich wünschenswert die genannten Linien auf einen 1-Stunden-Takt auszubauen. Auch wenn die LNVG eine Förderung in Aussicht stellt, müssten der Landkreis (und ggf. seine Kommunen) und benachbarte Aufgabenträger weitere Finanzmittel zur Verfügung stellen. Wie in der Maßnahme 1.1 beschrieben möchte der Landkreis zumindest in den Hauptverkehrszeiten ein stündliches Angebot auf den Hauptlinien bereitstellen. Bei der Überplanung wird geprüft, ob eine Finanzierung durch das Land das Verkehrsangebot sinnvoll ergänzen kann. Da die aktuelle Richtlinie für landesbedeutsame Buslinien am Wochenende Ausnahmen vom 1-Stunden-Takt zulässt, entstehen neue Spielräume.</p> <p>Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass das vorgegebene Qualitätsniveau - wahrscheinlich aus guten Gründen - auf allen Bahnstrecken im Landkreis bisher nicht erreicht wird:</p> <ul style="list-style-type: none"> • RB33, RB37, RB41, RE4: kein konsequenter 1-Stunden-Takt, • RB37, RB76: kein durchgängiger 1-Stunden-Takt. 	X	
99	107/ 4.3.5 Maßnahme 5.4	LNVG	<p>Gerade aufgrund der Erfahrungen der Corona-Pandemie sollte ein Ziel „Digitaler Vertrieb“ formuliert werden, um eine Alternative zum Fahrkartenverkauf beim Fahrpersonal zu schaffen.</p> <p>Nach unserem Kenntnisstand werden derzeit Gespräche zur Integration des ROW-Tarifs in das FahrPlaner-System für die Tarifbeauskunftung geführt. Wir weisen darauf hin, dass nach dieser Integration auch der Verkauf des ROW-Tarifs über die FahrPlaner-App ermöglicht werden kann. Fahrgäste in der Region würden dabei auch von dem Vorhandensein u.a. des VBN- und der Niedersachsentarifs profitieren.</p>	<p>In der Maßnahme 5.4 wird im 2. Absatz am Schluss auf diese Möglichkeit hingewiesen. Als neuer letzter Satz wird hinzugefügt:</p> <p><u>Mittlerweile können über die Apps auch Fahrkarten gekauft werden. Dieser digitale Vertrieb wird vom Landkreis begrüßt.</u></p>	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungsnummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
100	112/ 4.3.6 Maßnahme 6.4	LNVG	Da eine Änderung im Fernverkehr (SPFV) verlangt wird, auf den die LNVG keinen Einfluss hat, ist eine alleinige Federführung und Finanzierung seitens der LNVG nicht korrekt.	Die VNO hat Hinweise zur Verbesserung einer Anbindung bei den regionalen Fahrplangespräche gegeben. Dabei müssten Regionalbahnen angepasste werden. Richtig ist, dass die LNVG keinen Einfluss auf den Fernverkehr hat. Daher wird der Nahverkehrsplan angepasst: Federführung und Finanzierung: <u>ggf. LNVG und Eisenbahn-Verkehrsunternehmen</u>	X	
Verkehrsunternehmen / Verkehrsgemeinschaften						
101	59/ 2.5.1.1 und 2.5.1.2	VBN	Das JugendTicket TIM wird am 01.09.2022 eingeführt.	Der Text im Nahverkehrsplan wird angepasst.	X	
102	61/ 2.6.3 99/ Maßnahme 3.1	VBN	In diesen Abschnitten wird auf das Haltestellenkonzept der VNO verwiesen. In diesem ist auf S. 11 (Kap. 6.1) die anzustrebende Bordsteinhöhe nicht korrekt dargestellt. Das VBN-Haltestellenkonzept (6. Überarbeitete Auflage, Dezember 2021) nennt 15 cm Mindesthöhe als Ausnahme und nur, wenn ein fahrzeuggebundener Lift zum Einsatz kommt. Dies ist im Landkreis Rotenburg nicht der Fall, sondern ein spezifisches Problem in Bremen. Im Konzept heißt es: „Eine Bordsteinhöhe von 18 cm soll umgesetzt werden, wenn 22 cm nicht möglich sind. Wenn an der Haltestelle ein fahrzeuggebundener Lift zum Einsatz kommt, ist eine Ausnahme mit 15 cm erforderlich.“ Wir gehen davon aus, dass im VBN-Gebiet das Haltestellenkonzept in der aktuellen Auflage zur Anwendung kommt.	Das bisherige VNO-Haltestellenkonzept ging von einem mittlerweile überholten Sachstand aus. Selbstverständlich soll im VBN-Gebiet das VBN-Haltestellenkonzept beachtet werden. Hierbei sollte eine Bordsteinhöhe von 22 cm, mindestens jedoch 18 cm angestrebt werden. Dies ist insofern kein Widerspruch zum VNO-Konzept, das eine Mindestbordsteinhöhe von 16 cm vorsieht. Zur Klarstellung wird daher das VNO-Konzept an diesem Punkt wie folgt angepasst: „Die Bordsteinhöhe sollte mindestens 16 cm (VBN: <u>45 22, mit Ausnahme 18</u> cm) über Fahrbahnniveau betragen, ...“	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs- Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
103	62/ 2.7	VBN	Die Ausführungen zum Qualitätsmanagement sind nicht mehr korrekt. Wir schlagen folgenden Absatz vor: „2018 wurde das Konzept „Qualitätsmanagement im VBN – Verfahren, Instrumente und Ziele“ überarbeitet und durch die Gremien im ZVBN und VBN beschlossen. Kernelement sind Qualitätstests auf zu Beginn des Jahres festgelegten Linien. Als Elemente werden Haltestellen, Fahrzeuge und betriebliche Aspekte überprüft. Die Ergebnisse werden für das ZVBN-Vertragscontrolling genutzt und durch den VBN in einem Qualitätsbericht dargestellt. Dieser beinhaltet auch Auswertungen zu Kundenanliegen und der VBN-Mobilitätsgarantie, der Kundenzufriedenheit sowie der Qualität im SPNV (Pünktlichkeit und Stationen). Geprüft werden zukünftig weitere Testmöglichkeiten und Kundenzufriedenheitsbefragungen. Die Qualitätstests finden nur im Bereich des ZVBN statt. Eine Teilnahme der assoziierten Gebietskörperschaften findet nicht statt.“	Der Text wird für den Nahverkehrsplan übernommen.	X	
104	79/ 3.3.1	VBN	In der Tabelle 3.3-1 wird für den VBN bzw. weitere Sonderangebote die „Anwendung der DB AG Tickets“ genannt. Was ist damit gemeint?	Damit sind z. B. die Tickets im Fernverkehr gemeint.	X	
105	87/ Maß- nahme 1.1	VBN	Hinsichtlich der vorgesehenen Verbesserungen für die geteilte Linie 640 sollte auch der ZVBN als Beteiligter am Tisch sein, um ein abgestimmtes Angebot für das VBN-Gebiet zu entwickeln.	Konkret ist der ZVBN in die Überlegungen zur Linie 640 eng eingebunden. Der Nahverkehrsplan wird angepasst.	X	
106	105/ Maß- nahme 5.2	VBN	Beim VBN ist die Fahrradmitnahme in den Tarifbestimmungen geregelt (12.3. Fahrradmitnahme), so dass einzelne Verkehrsunternehmen dies nicht federführend für den LK ROW ändern können. Hier sind die entsprechenden Gremienabläufe innerhalb des VBN zu berücksichtigen.	Der Nahverkehrsplan wird angepasst.	X	
107	107/ Maß- nahme 5.4	VBN	Der FahrPlaner wird aufgrund der niedersachsenweiten Anwendung und Nutzung nicht mehr mit einem Zusatz VBN-geführt. Der Begriff VBN-App ist daher nicht korrekt, FahrPlaner-App ist richtig.	Der Text im Nahverkehrsplan wird angepasst.	X	
108	24	Bürgerbus Bremervörde	Fehlt auf Seite 24 bei der Aufzählung der Bürgerbusse nicht unserer, aus Bremervörde???	Der Text im Nahverkehrsplan wird entsprechend ergänzt.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungsnummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
109	112/ Maßnahme 6.5	Bürgerbus Fintel	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.	Gegenwärtig wird die Anbindung von Fintel an den Bahnhof Lauenbrück mit den Fahrten des Bürgerbusses der Linie 873 gewährleistet. Die Idee einen Midibus für diese Verbindung einzusetzen würde der Landkreis erst verfolgen, wenn die Fahrgastnachfrage entsprechend hoch ist oder aber der Bürgerbus die Fahrten nicht mehr leisten kann. In der Maßnahme 6.5 wird u.a. für Erreichbarkeit des Bahnhofs Lauenbrück mit Standardbussen die Schaffung einer Buskehre angeregt.	X	
Beiräte / Organisationen / Verbände						
110	allgemein	Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade	Ihr Schreiben zum genannten Vorhaben ist bei uns eingegangen. Die Planunterlagen wurden in unserem Hause geprüft. Aus handwerklicher Sicht bestehen derzeit unter Berücksichtigung der uns vorgelegten Unterlagen keine Bedenken.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.	X	
111	allgemein	Geschäftsbereich Verden der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr	Gegen die Aufstellung des Nahverkehrsplan bestehen keine Bedenken, wenn die ggf. geplanten baulichen Maßnahmen in dem v. g. Zuständigkeitsbereich mit der unteren Verkehrsbehörde, der Polizei und dem Geschäftsbereich Verden unter Vorlage einer detaillierten Planunterlage einvernehmlich abgestimmt werden und keine Kosten zu Lasten des Landes entstehen.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.	X	
112	26/ 1.4.4	ADFC	Zu 1.4.4. Mobilitätswende „von der ersten Meile“ „bis zur letzten Meile“ Hierzu gehört stets auch die Mitnahme in Bussen.	Bis zu 2 Fahrräder können in den Bussen im Mehrzweckraum mitgenommen werden, wenn dort noch Platz vorhanden ist. Darüber hinaus gehende Angebote (z. B. Fahrradanhänger oder -träger) erschweren und verlangsamen den normalen ÖPNV-Betrieb erheblich und werden daher nicht weiterverfolgt.		X
113	105/ Maßnahme 5.2	ADFC	Zu 5.2 Fahrradmitnahme in Bussen Zur Mobilitätswende gehört zwingend, dass die Mitnahme von Fahrrädern einheitlich sowohl für die Mitnahme, als auch für die Kostenregelung erfolgt. Wie beim KVG sollten Fahrräder kostenlos befördert werden. Ein Kinderfahrchein z.B. ist nicht mehr zeitgemäß.	Im Landkreis Rotenburg (Wümme) existiert eine einheitliche Regelung, die vom VBN vorgegeben ist. Für Fahrräder muss eine Fahrradkarte gekauft werden. Somit im gesamten VBN-Gebiet müsste eine tarifliche Änderung durchgeführt werden, auf die der Landkreis keinen Einfluss hat.		X

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungsnummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
114	108/ Maßnahme 5.5	ADFC	Zu 5.5 Fahrweg Dem 1. Absatz wird umfänglich zugestimmt. Die Sicherheit aller Beteiligten ist das wichtigste Kriterium.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.	X	
115	112/ Maßnahme 6.5	ADFC	Zu 6.5 Verbesserung der Bahnhöfe Der ADFC - Kreisverband stimmt auch hier mit Nachdruck zu. Die Ausstattung mit Fahrradbügeln erhöht den Schutz vor Fahrraddiebstählen erheblich.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.	X	
116	84/ 4.2.3	PRO BAHN	1 Grundsätzliche Anmerkungen und Erwägungen Die Ziele des Landkreises Rotenburg sind in Abschnitt 4.2 aufgeführt. Aus ihnen ergeben sich im Wesentlichen die weiteren Maßnahmen. Auffällig ist, dass hier nur die Kategorien Schüler-, Berufs- und Freizeitverkehr unterschieden werden. Es fehlt jegliche Referenz auf den umfangreichen Gelegenheitsverkehr außerhalb von Beruf und Freizeit, der zum Beispiel dazu dient, Arztbesuche oder Behördengänge zu erledigen. Dieser sollte als weitere Kategorie dringend in die Betrachtung und Ableitung von Maßnahmen aufgenommen werden.	Bei der Priorisierung sind bislang Fahrzwecke für eher regelmäßige Verkehre aufgelistet. In der Praxis lässt sich eine solche Unterteilung nicht exakt einhalten. Sowohl bei Fahrten, die hauptsächlich dem Schüler-, dem Berufsverkehr als auch der Grundversorgung dienen, können Fahrgäste mitfahren, z. B. zum Arzt oder Einkaufen fahren. Besonders die Grundversorgung ist auf Gelegenheitsverkehre ausgelegt. Das Kapitel 4.2.3 wird wie folgt geändert: <u>Eine Grundversorgung der Orte dient hauptsächlich dem Gelegenheitsverkehr. Sie ist gewährleistet, ...</u>	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs-Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
117	64 ff/ 3.2.2	PRO BAHN	<p>Es fällt ferner auf, dass der Landkreis an dieser Stelle keinerlei Ziele definiert, die über die rein technische Abwicklung einer Grundversorgung hinausgehen. Die Wörter Mobilitäts- oder Verkehrswende tauchen in den Zielen des Landkreises nicht auf. Dabei widmet sich Kapitel 1.4 durchaus treffend den grundsätzlichen Überlegungen und Notwendigkeiten, die hinter diesen Begrifflichkeiten stehen. Lediglich die Schlussfolgerungen bezüglich des nötigen Angebots sind unzureichend (vgl. Tabelle 1.4-1). Es ist überaus wichtig, dass im endgültigen Dokument klar festgehalten wird, wie sich der Landkreis Rotenburg seinen Beitrag zu einer Mobilitäts- oder Verkehrswende tatsächlich vorstellt. Dazu gehören zwingend auch Zielgrößen für den Anteil des ÖPNVs im Landkreis oder die Anzahl der beförderten Fahrgäste.</p> <p>Besonders negativ fällt an dieser Stelle ins Auge, dass der Entwurf sich auf die Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im ÖPNV des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) stützt, die ihre Wurzeln 1981 haben – also in einer Zeit, als ÖPNV als lästiges Beiwerk und der Umstieg auf das eigene Auto als Ziel allen Handels betrachtet wurde. Diese veralteten VDV-Empfehlungen können aber heute nicht mehr ernsthaft als Grundlage für das eigene Handeln genutzt werden, weil sich die Rahmenbedingungen seitdem fundamental geändert haben.</p> <p>Alle Untersuchungen (auch im benachbarten VBN) zeigen deutlich, dass ein gutes Angebot die wichtigste Voraussetzung dafür ist, dass Menschen den ÖPNV nutzen, noch vor Reisezeiten und Tarifen. Als absoluter Mindeststandard für ein solches attraktives Angebot gilt gemeinhin ein Stundentakt an allen Wochentagen von früh bis spät, also von Montag bis Freitag zwischen ca. 5:00 Uhr und 23:00 Uhr und leicht nach hinten verschoben an Wochenenden. Dieses Angebot ist für alle größeren geschlossenen Ortschaften (ca. 500 Einwohner und mehr), nicht nur Zentren, zu gewährleisten. Nicht nur PRO BAHN teilt diese Auffassung bezüglich des Angebots, sondern auch weitere Verkehrsverbände wie etwa der Verkehrsclub Deutschland (VCD).</p> <p>Zur Verbindung von Mittelzentren oder zur Anbindung an wichtige Knotenpunkte ist regelmäßig auch ein noch dichter Takt anzusetzen. Die beispielsweise in der veralteten VDV-Empfehlung vorgesehenen 3-6 Fahrten pro Richtung für Orte zwischen 1.000 und 3.000 Einwohnern sind genau der Alibi-Verkehr, der die Menschen ins eigene Auto treibt. Niemand, der nicht zwingend auf den ÖPNV angewiesen ist, wird ein solches Nicht-Angebot ernsthaft in Erwägung ziehen. Die Referenz sollte dringend entfernt werden.</p>	<p>Die im Nahverkehrsplan festgelegten Mindeststandard werden in der Regel in der Praxis überschritten werden. Allerdings werden in den beschriebenen Ausnahmen diese nicht einmal erreicht. Insofern ist gegenwärtig völlig utopisch, Mindeststandards mit einem 1-Stunden-Takt auf allen Haupt- und Grundlinien einfordern. Neben dem finanziellen Aufwand scheitert es an dem knappen Fahrpersonal.</p> <p>In Ermangelung praktikabler Bedienungsvorgaben hat die VNO im Kapitel 1.4 skizziert, welches ÖPNV-Angebot für eine Mobilitätswende im ländlichen Raum angestrebt werden sollte. Offensichtlich wird übersehen, dass der Landkreis Rotenburg (Wümme) dies aufgreift. Er möchte das Angebot auf den Hauptlinien (siehe Maßnahme 1.1) ausbauen und auf den Grundlinien (siehe Maßnahme 1.2) zumindest erhalten und ebenfalls einen Ausbau prüfen sowie verstärkt Bürgerbus und vor Allem ASTROW-Verkehre in die Fläche bringen (siehe Maßnahme 1.3).</p> <p>Eine Änderung der Mindeststandards erfolgt frühestens mit dem nachfolgenden Nahverkehrsplan.</p>		X

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs- Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
118	64/ 3.2.2.2	PRO BAHN	<p>Gleiches gilt für die in Abschnitt 3.2.2.2 genannten maximalen Umsteigewartezeiten. Niemand ist bereit, bis zu 60 Minuten auf den Anschlussbus zu warten. Hierfür sind Anschlussknoten einzurichten, die zuverlässige und kurze Übergänge von regelmäßig nicht mehr als rund 10 Minuten gewährleisten. Wo das mit einem Stundentakt nicht im Ansatz möglich ist, muss gegebenenfalls ein weiterer Stundentakt (eventuell mit leicht abweichendem Linienverlauf) eingeführt werden.</p> <p>PRO BAHN ist sich dessen bewusst, dass eine solche massive Fahrplanausweitung wie diese allein schon aufgrund des fehlenden Personals nicht binnen Jahresfrist umzusetzen ist. Wenn der Landkreis Rotenburg aber ein grundsätzliches Interesse an einer Mobilitäts- oder Verkehrswende mit steigenden Marktanteilen im ÖPNV hat oder überhaupt das Angebotsniveau erreichen möchte, das in anderen ländlichen Räumen bereits gang und gäbe ist (z.B. Baden-Württemberg, Sachsen-Anhalt), muss er dringend wesentlich ambitioniertere Schritte in diese Richtung unternehmen, als sie der jetzige Entwurf vorsieht.</p>	<p>Die Verbindungsqualität des ÖPNV wird im Vergleich zum MIV überprüft. Dabei liegen Verbindung, die mehr als eine 2,1-fache MIV-Fahrzeit aufweisen, in der Kategorie -. Dabei spielt die Wartezeit nur auf längeren Verbindungen eine Rolle.</p> <p>In der realen Planung werden Übergangszeit von 5 bis 10 Minuten angesetzt. Dabei ist problematisch, dass häufig mehrere Anschlüsse erreicht werden sollen, die zumeist nicht genau zum selben Zeitpunkt abfahren. Es können auch längere Wartezeiten entstehen.</p>		X

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungsnummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
119	90/ Maßnahme 1.3	PRO BAHN	Bedarfsorientierte Angebote, wie sie im Dokument mehrfach erwähnt werden (z.B. in Maßnahme 1.3), können auf dem Weg dahin nach unserer Auffassung übrigens nur in sehr begrenztem Maße eingesetzt werden. Die Hürde, die durch den Zwang einer rechtzeitigen Vorbestellung aufgebaut wird, erweist sich regelmäßig als abschreckend für viele Fahrgäste. Besser wäre es aus Sicht von PRO BAHN daher, systematisch die Möglichkeiten zu betrachten und zu nutzen, die sich aus der zunehmenden Verfügbarkeit autonomer Kleinbusse ergeben. Gerade für den Stadtverkehr in den Zentren des Landkreises wie Rotenburg oder Bremervörde, aber auch für einzelne Gemeindegebiete können diese eine kostengünstige Alternative darstellen, die zudem besonders flexibel und ohne eigenes Personal eingesetzt werden kann. Hierzu sollte unbedingt ein neuer Punkt in den Entwurf aufgenommen werden.	Die bedarfsorientierten Verkehre sind ein guter Baustein, um eine schwache Nachfrage (sei es generell oder auch an Tageszeiten) zu befriedigen. Falls eine Nachfrage regelmäßig vorkommt, können solche Fahrten auch als permanentes Angebot gefahren werden. Autonome Fahrzeuge sind auf absehbare Zeit sowohl im ländlichen als auch städtischen Raum nicht praxistauglich. Die bisher gelaufenen Praxistests bestätigen die Einschätzung, dass zu viele Einflüsse einen schnellen, reibungslosen Verkehr erschweren.		X
120	23 ff/ 1.4	PRO BAHN	Im Übrigen ist auch der VDV längst fortschrittlicher, als es die im NVP-Entwurf referenzierte und veraltete Empfehlung vermuten lässt. Ganz im Gegensatz dazu gibt es inzwischen aktiv neuere Konzepte und Empfehlungen heraus, die unseren Vorstellungen als Fahrgastverband sehr nahekommen. Beispielhaft sei dafür das Positionspapier „Gute Mobilität in ländlichen Räumen – Gemeinwohlorientierung und Lebensqualität vor Ort“ ¹ aus dem Jahre 2020 genannt. ¹ Abrufbar auf der VDV-Webseite unter: https://www.vdv.de/18032020-vdv-positionspapier-gute-mobilitaet-in-laendlichen-raeumen-vdv.pdf	Das genannte Positionspapier fordert u.a. ein „Flächendeckendes hierarchisches Bahn-Bus-Gesamtsystem mindestens im Stundentakt“. Der Landkreis Rotenburg (Wümme) hat sein Busnetz hierarchisch (z. B. Haupt- und Grundlinien sowie ASTROW-Verkehre) gegliedert. Ein Angebot im 1-Stunden-Takt auf allen Haupt- und Grundlinien von Montagmorgen bis Sonntagnacht ist für den Landkreis Rotenburg (Wümme) gegenwärtig überhaupt nicht finanzierbar.		X

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs- Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
121	110 ff/ 4.3.6	PRO BAHN	Ebenfalls fehlt uns ein klares Bekenntnis zur Reaktivierung und Stärkung von Eisenbahnstrecken. Das Kreisgebiet durchqueren mit den Strecken Stade – Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck, Bremervörde – Zeven – Rotenburg und Zeven – Tostedt drei im täglichen Personenverkehr stillgelegte, aber noch anderweitig genutzte Strecken, von denen zumindest die erste und die letzte ein erhebliches Pendlerpotential zu den Großräumen Bremen bzw. Hamburg aufweisen und gegenüber den bestehenden Buslinien deutliche Verbesserungen erreichen könnten. Es müsste nach Ansicht von PRO BAHN unbedingt als Ziel in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden, wenigstens eine dieser drei Bahnstrecken in den kommenden Jahren zu reaktivieren oder ihre Reaktivierung sicherzustellen.	In den Maßnahmen 6.1, 6.2 und 6.3 befürwortet der Landkreis die Reaktivierungen der Bahnstrecken für den Personenverkehr. Die Texte sind angesichts der vorliegenden evb-Machbarkeitsstudie überholt und werden im 2. Absatz wie folgt aktualisiert: Maßnahme 6.1: <u>Die evb-Untersuchung hat für den Teilabschnitt Stade – Bremervörde ein positives Ergebnis ergeben. Der Landkreis Rotenburg (Wümme) begrüßt dies und hofft, dass auch die Strecke Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck für den touristischen Verkehr im Betrieb bleibt und in einem weiteren Verfahren später für den übrigen Personenverkehr reaktiviert wird.</u> Maßnahme 6.2: <u>Die evb-Untersuchung hat für diese Strecke keine positive Empfehlung abgegeben. Der Landkreis Rotenburg (Wümme) bedauert dies und setzt sich dafür ein, dass in einem weiteren Verfahren die Strecke für den Personenverkehr reaktiviert werden kann.</u> Maßnahme 6.3 <u>Die evb-Untersuchung hat für die Strecke ein positives Ergebnis ergeben. Der Landkreis Rotenburg (Wümme) begrüßt dies und wird mit der Betriebsaufnahme entlang der Strecke gegebenenfalls Anpassungen im straßengebundenen Verkehr (Zu- und Abbringerverkehre) vornehmen.</u>	X	
122	110 ff/ Maßnahmen 6.1, 6.2, 6.3	PRO BAHN	Zwar enthält der NVP-Entwurf Punkte zum SPNV, jedoch rangieren diese alle bestenfalls in mittlerer Priorität, obwohl die jüngst veröffentlichte Überarbeitung der standardisierten Bewertung hier wesentlich bessere Chancen einer Reaktivierung erwarten lässt (Maßnahmen 6.1, 6.2 und 6.3). Vollkommen unverständlich ist, warum ausgerechnet die Strecke Zeven – Tostedt, die bei der ersten Untersuchung mit Abstand am besten abschnitt, nur eine geringe Priorität genießt.	Die Priorität wird für die Maßnahmen 6.1, 6.2 und 6.3 auf hoch gesetzt.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs-Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
123	110 ff/ 4.3.6	PRO BAHN	Zum sonstigen SPNV findet sich im NVP-Entwurf gar nichts. Dabei gibt es im Rahmen des Deutschland-Taktes verschiedene Vorhaben, die den Kreis Rotenburg direkt betreffen. Zum Beispiel ist eine zusätzliche Linie der Regio-S-Bahn aus Twistringen über Bremen nach Rotenburg vorgesehen. Der NVP müsste ein klares Konzept für die Einbindung dieser zusätzlichen stündlichen Fahrmöglichkeit in die übrigen Linien enthalten. Ebenso wichtig wäre es, wenn der Landkreis sich die Verdichtung der RB-Linie Rotenburg – Verden zu einem echten Stundentakt auf die Fahnen schriebe. Dadurch würden die Verbindungen aus dem südlichen Landkreis in den Großraum Hannover stark verbessert. PRO BAHN ist sich bewusst, dass der Landkreis natürlich nicht der Aufgabenträger für den SPNV ist, aber ohne großes Engagement gegenüber dem Land Niedersachsen besteht kaum eine Möglichkeit, auf die Entwicklungen Einfluss zu nehmen. Deswegen sollten diese Punkte als Maßnahmen neu ergänzt werden.	<p>Ein Ausbau auch auf den Bestandsstrecken wäre aus Landkreis-Sicht wünschenswert. Daher wird eine Maßnahme 6.6 eingefügt:</p> <p><u>Maßnahme 6.6:</u> <u>Angebotsverbesserungen auf den bestehenden Bahnlinien</u></p> <p><u>Erläuterung</u> <u>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 auf den bestehenden Bahnlinien einzusetzen. Langfristig soll dafür der Deutschland-Takt umgesetzt werden. Das Angebotskonzept sieht für den Landkreis folgende Verbesserungen im Bahnverkehr vor:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Neue RS5 von Rotenburg (Wümme) nach Bremen mit Halt an allen Stationen, dadurch entsteht ein 30-Minuten-Takt z. B. von Sottrum nach Bremen (ggf. mit Halt an der Uni)</u> • <u>Für die RB37 (Bremen – Visselhövede – Uelzen) ist ein 1-Stunden-Takt vorgesehen</u> • <u>Für die RB76 (Rotenburg (Wümme) – Verden) ist ein 1-Stunden-Takt</u> <p><u>Der Landkreis Rotenburg (Wümme) begrüßt die Angebotsverbesserungen. Wünschenswert ist darüber hinaus, dass auch die RB41 zwischen Rotenburg (Wümme) und Hamburg über die Verstärkerzüge in den Hauptverkehrszeiten hinaus einen ganztägigen 30-Minuten-Takt erhält.</u></p>	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs- Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
124	86/ Maß- nahme 1.1	PRO BAHN	<p>2 Weitere Anmerkungen zu einzelnen Maßnahmen</p> <p>Maßnahme 1.1, Ausbau der Hauptlinien:</p> <p>Die angestrebte Bedienung sollte auf allen Hauptlinien mindestens stündlich erfolgen, und zwar im exakten Takt. Strikt abzulehnen sind „kaputte“ Taktfahrpläne, bei denen sich einzelne Verbindungen nicht ins Schema einfügen. Wenn z.B. wegen der rechtzeitigen Bedienung einer Schule eigentlich zehn Minuten vor dem Takt gefahren werden müsste, ist dafür zwingend eine eigene, zusätzliche Fahrt vorzusehen. Die Betriebszeiten sind unzureichend; PRO BAHN hält folgende Zeiten (jeweils in beiden Richtungen) für unabdingbar, um ein attraktives Mindestangebot zu erreichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Montag – Freitag: Mindestens 18 stündliche Fahrten zwischen 05:00 und 23:00 Uhr ▪ Sonnabend: Mindestens 17 stündliche Fahrten zwischen 07:00 und 24:00 Uhr ▪ Sonntag: Mindestens 15 stündliche Fahrten zwischen 09:00 und 24:00 Uhr <p>Dieses Angebot sollte für alle in der Maßnahme aufgeführten Buslinien aufgebaut werden, also 630, 640, 800, 880 und 3860. Die Buslinie 880 sollte dabei besser auf die Anschlüsse in Richtung Soltau abgestimmt werden. Aufgrund des in der Hauptverkehrszeit „hinkenden“ Taktverkehrs auf der RB 37 wären hier bei einzelnen Fahrten ausnahmsweise auch leicht vom Takt abweichende Fahrzeiten akzeptabel, um den Zugang zu sichern.</p>	<p>Es ist gegenwärtig schwierig, einen exakten 1-Stunden-Takt auf allen Hauptlinien in dem gewünschten Zeitrahmen umzusetzen. Neben dem finanziellen Aufwand scheitert es an dem knappen Fahrpersonal. Ein weiterer Aspekt sind die wechselnden Bahnfahrpläne (z. B. RB33 in Bremervörde) oder auch gute Anschlussbeziehungen (z. B. in Zeven) in Lastrichtungen.</p> <p>Der Landkreis strebt an, die Maßnahme 1.1 zeitnah umzusetzen.</p>		X

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungsnummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
125	88/ Maßnahme 1.2	PRO BAHN	<p>Maßnahme 1.2, Erhalt des Fahrplanangebots auf Grundlinien und Prüfung für Angebotsverbesserungen:</p> <p>Das vorgesehene Angebot ist völlig unzureichend. In einem ersten Ausbauschritt sollte es in den kommenden fünf Jahren für alle genannten Linien folgendermaßen verbessert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Montag – Freitag: Mindestens 12 Fahrten zwischen 05:00 und 21:00 Uhr in einem verdichteten Zweistundentakt ▪ Sonnabend und Sonntag: Mindestens sieben Fahrten zwischen 08:00 und 21:00 in einem exakten Zweistundentakt <p>Dies ist immer noch kein gutes Angebot, stellt aber eine erhebliche Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand dar und trägt der Tatsache Rechnung, dass aufgrund begrenzter Kapazitäten eine Ausweitung nur nach und nach möglich ist.</p>	<p>Es ist gegenwärtig völlig utopisch, das gewünschte Verkehrsangebot auf den Grundlinien umzusetzen. Neben dem finanziellen Aufwand scheitert es an dem knappen Fahrpersonal.</p> <p>Der Landkreis wäre froh, wenn das gegenwärtig vorhandene Fahrplanangebot von den Verkehrsunternehmen weiter aufrecht gehalten werden kann. Darüber hinaus wird der Landkreis Verbesserungen prüfen, wie in der Maßnahme 1.2 vorgesehen.</p>		X

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs- Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
126	91/ Maß- nahme 1.4	PRO BAHN	<p>Maßnahme 1.4, Verbindungen GZ – MZ etc.:</p> <p>Die zum Schluss der Maßnahme genannten Verbindungen zwischen Mittelzentren, z.B. Zeven – Achim, sollten aufgrund ihrer überregionalen Bedeutung und der zahlreichen Anschlüsse an den Endpunkten auf ein Angebotsniveau gebracht werden, dass dem von uns für die Hauptlinien geforderten entspricht. Das heißt, an allen Tagen jede Stunde je Richtung mindestens eine Fahrtmöglichkeit, aber gegebenenfalls mit Umsteigen.</p> <p>Wo das bestehende Liniengeflecht keine kurzen Übergänge zwischen den Buslinien zulässt oder aus anderen Gründen die Fahrzeit nicht in einen akzeptablen Bereich gebracht werden kann, sollten stattdessen neue Linien in Abstimmung mit den benachbarten Kreisen eingeführt werden, die diesen Zweck erfüllen. Alternativ kann es auch sinnvoll sein, in den Hauptverkehrszeiten einzelne durchgehende Verbindungen als Schnellbusse mit weniger Halten anzubieten.</p>	Eine durchgeplante Idee besteht für diese Achse bisher nicht. Die genannten Ideen werden im Falle einer Planung zusammen mit dem benachbarten Aufgabenträger (ZVBN) betrachtet. Dabei würde das Verkehrsangebot auf anderen Linien eine Rolle spielen. Die Priorität liegt des Landkreises liegt nach wie vor auf den in der Maßnahme 1.1 genannten Hauptlinien.	X	
127	93/ Maß- nahme 1.6	PRO BAHN	<p>Maßnahme 1.6, Zentrumsnahe Haltestellen beibehalten und einrichten:</p> <p>PRO BAHN unterstützt das Ansinnen dieser Maßnahme und wünscht sich eine möglichst zeitnahe Umsetzung, da die Entfernung des Haltes zum Ziel ein entscheidender Faktor für die Akzeptanz einer Buslinie ist. Reine Schülerverkehre können gegebenenfalls weiter an den zentralen Haltestellen vorbeigeführt werden.</p>	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum Entwurf des Nahverkehrsplans, (NVP) für den Landkreis Rotenburg (Wümme)

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet. Anregungen können bereits Bestandteil des NVP sein, daher kann bei diesen Stellungnahmen ein Kreuz bei „Ja“ stehen, auch wenn keine Änderung an der entsprechenden Textstelle vorgeschlagen wird.

Ifd. Nr.	Seite/ Gliederungs- Nummer	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Fachliche Anmerkung und Verfahrensvorschlag, Formulierungsvorschläge sind unterstrichen, Vorschläge zum Streichen werden durchgestrichen	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
128	99/ Maß- nahme 3.1	PRO BAHN	<p>Maßnahme 3.1, Barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen / Fahrgastinformationen an Haltestellen:</p> <p>Auch diesen Punkt unterstützt PRO BAHN grundsätzlich. Wichtig sind uns hier insbesondere digitale Anzeigetafeln mit Echtzeitinformationen an den wichtigsten Haltestellen. Außerdem sollten dort Lautsprechertasten angebracht werden, über die die nächsten Abfahrten und Fahrtziele angesagt werden können. Beim barrierefreien Ausbau ist darauf zu achten, dass auch das Umfeld der Haltestelle möglichst barrierefrei ist. Es bringt beispielsweise wenig bis nichts, Blindenleitstreifen im Haltestellenbereich anzubringen, wenn darüber hinaus keine barrierefreie Zuwegung besteht.</p>	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.	X	
129	105/ Maß- nahme 5.2	PRO BAHN	<p>Maßnahme 5.2: Mitnahme von Fahrrädern in Bussen</p> <p>Auf besonders nachfragestarken Verbindungen wäre es wünschenswert, einen Fahrradanhänger anzuhängen, so dass sich die Kapazität für die Fahrradmitnahme erheblich erhöht, ohne Platz für Rollstühle und Kinderwagen zu blockieren.</p>	<p>Bis zu 2 Fahrräder können in den Bussen im Mehrzweckraum mitgenommen werden, wenn dort noch Platz vorhanden ist. Für Busfahrten mit Anhänger benötigt das Fahrpersonal einen besonderen Führerschein. Dieser wird in der Regel nicht mehr mit gemacht.</p> <p>Betrieblich spricht gegen den Einsatz von Anhängern darüber hinaus, dass das Be- und Entladen sehr zeitaufwändig ist. Die Fahrpläne müssten so überarbeitet werden, dass längere Fahrzeiten und ggf. längere Übergangszeiten an Umsteigestationen eingeplant werden müssten. Dies ist für alle übrigen Fahrgäste unattraktiv.</p>		X

4.3.2 Weiterentwicklung der Tarife

Mit der Einführung des 9-Euro-Tickets im Sommer 2022 ist erheblich Bewegung in die Tariflandschaft gekommen. Gegenwärtig möchte der Bund im Jahr 2023 ein 49-Euro-Ticket (Monatspreis, Deutschlandticket) als Abo einführen, das bundesweit im Nahverkehr gilt. Damit werden alle Zeitkarten z. B. im VBN- und hvv-Tarif ab 2 Tarifzonen entbehrlich, weil sie mehr als 49 € pro Monat kosten. Auch für die Strecken im Niedersachsentarif (z. B. Scheeßel – Bremen) ist das Deutschlandticket deutlich günstiger als das gegenwärtige Tarifangebot. Auf längeren Strecken unterbietet das Deutschlandticket sogar die Fahrpreise der Wochenkarten bzw. 7-TageTickets. Diese Tarifvereinfachung und -ermäßigung ist ein großer Schritt für einen attraktiven ÖPNV, weil die Hemmnisse der verschiedenen Tarife bei den Zeitkarten beseitigt werden. Der Vertriebsweg soll möglichst digital erfolgen.

Idealerweise sollte für Schülerinnen und Schüler sowie Azubis ein ermäßigtes Deutschlandticket für beispielsweise 29 € pro Monat angeboten werden. Hilfsweise wäre auch eine niedersächsische Abo-karte zu begrüßen, die Fahrten für diese Zielgruppe im gesamten Nahverkehr in Niedersachsen, Bremen und Hamburg ermöglicht.

Die gegenwärtigen Tarifstrukturen für kurze Strecken (z. B. kostet eine VBN/ROW-Tarifzone im Abo monatlich 42,10 €) und Einzelkarten werden sich nach der Einführung des Deutschlandticket voraussichtlich anpassen. Einzelkarten (z. B. 13,30 € für eine Fahrt von Rotenburg (Wümme) nach Oldenburg, Preisstufe H im VBN oder 16,30 € Rotenburg (Wümme) – Hamburg im Niedersachsentarif) auf langen Strecken stehen dann in keinem günstigen Verhältnis zu einem Monatspreis von 49 €. Auch bei den Tageskarten (z. B. NiedersachsenTicket für 24 €) wären Tarifabsenkungen wünschenswert. Für längere Strecken wäre eine bundesweit gültige Tageskarte für z. B. 9 € zu erwägen.

Der Gestaltungsspielraum ist für den Landkreis Rotenburg (Wümme) dabei begrenzt. Da auch bei diesen Tarifabsenkungen eine Finanzierung mit öffentlichen Mitteln erforderlich sein wird, sollte der Landkreis zunächst abwarten, wie die Fahrpreise vom Land bzw. Verbänden gestaltet werden. In möglichen Untersuchungen sollte dabei immer Berücksichtigung finden, dass von allen Bus- und Bahnhaltstellen im Landkreis Rotenburg (Wümme) Fahrkarten in Richtung VBN und hvv sowie in der Gegenrichtung verkauft werden können.

Den Landkreis haben mehrere Hinweise erreicht, dass gerade kurze Strecken als verhältnismäßig teuer empfunden werden. Im VBN/ROW-Tarif wird ein Kurzstreckenticket für 1,50 € angeboten. Damit kann man bis zu 3 Haltestellen fahren. Darüber hinaus müssen innerhalb einer Tarifzone 2,20 € (Preisstand 2022) pro Fahrt bezahlt werden.

Die Gestaltung der Kurzstrecken im Busbereich könnte der Landkreis Rotenburg (Wümme) mit dem ROW-Tarif allein regeln. Grundsätzlich wäre es möglich, dass innerhalb des ROW-Tarifs (auch in den VBN-Tarifzonen) im Landkreis Rotenburg (Wümme) ein vergünstigtes Kurzstreckenticket angeboten wird. Statt Haltestellen oder Tarifzonen könnte dabei als Bemessungsgrundlage die Fahrzeit im Fahrplan dienen. Eine Fahrt bis zu 15 Minuten würde z. B. 1,30 € kosten. Dies würde den lokalen Verkehr (u.a. Bürgerbusse) stärken. Zwar würde ein solches Kurzstreckenticket grundsätzlich den VBN-/ ROW-Tarif unterlaufen, da sich diese Fahrten in der Regel bislang innerhalb einer Tarifzone bewegen. Die Einnahmen verbleiben bisher gleich bei den Verkehrsunternehmen und fließen nicht in das VBN-Einnahmeaufteilungsverfahren ein. Dem VBN dürfte daher kein nennenswerter finanzieller Verlust entstehen. Im Falle einer Umsetzung müsste der Landkreis die Verlustfinanzierung übernehmen.

Maßnahme 2.1:	
Erhalt und Weiterentwicklung VBN/ROW-Tarif	
Erläuterung	
<p>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, <u>um durchgängige Fahrten aus dem gesamten Landkreis in Richtung Bremen anbieten zu können.</u></p> <p>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. <u>Die Auswirkungen des Deutschlandtickets auf beide Tarife müssen zudem auf jeden Fall Berücksichtigung finden.</u></p> <p>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.</p>	
Umsetzung	
<input checked="" type="checkbox"/> hohe Priorität <input type="checkbox"/> mittlere Priorität <input type="checkbox"/> geringere Priorität	Beteiligte Landkreis, VBN, ZVBN, VNO
Federführung	Finanzierung
Landkreis für ROW-Tarif	Landkreis

Maßnahme 2.2:	
Einführung des vollständigen HVV-Tarifs auf den Bahnstrecken und Prüfung eines HVV-Vollbeitritts	
Erläuterung	
<p>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).</p> <p>Vor dem Hintergrund sollte <u> trotz Einführung des Deutschlandtickets </u>geprüft werden, ob auch für den gesamten Busverkehr innerhalb des Landkreises Rotenburg (Wümme) der HVV-Tarif eingeführt werden kann. Damit würde ein kreiseinheitlicher Tarif entstehen, der im gesamten Landkreis Rotenburg (Wümme) sowohl im Bus- als auch im Bahnverkehr gilt. In diesem Fall müsste für landkreisübergreifende Verkehre Richtung ZVBN auch weiterhin der VBN-Tarif zumindest von den VBN-assoziierten Gemeinden zur Anwendung kommen. Idealerweise sollten auch weiterhin von allen Haltestellen im Landkreis (wie gegenwärtig mit dem ROW-Tarif) Fahrkarten in den VBN Gültigkeit haben.</p>	
Umsetzung	
<input checked="" type="checkbox"/> hohe Priorität <input type="checkbox"/> mittlere Priorität <input type="checkbox"/> geringere Priorität	Beteiligte Landkreis, LNVG, HVV, VBN, VNO
Federführung	Finanzierung
HVV, Landkreis, LNVG, VNO	Landkreis, Gemeinden, Länder Niedersachsen und Hamburg

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

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

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

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

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

Federführung

Landkreis, LNVG, VNO

Finanzierung

Landkreis, Gemeinden

Maßnahme 2.4:**Prüfung, ob günstige Einzelkarten für Kurzstrecken im Landkreis Rotenburg (Wümme) angeboten werden können****Erläuterung**

Im VBN/ROW-Tarif werden Kurzstrecken als verhältnismäßig teuer empfunden. Es gibt ein Kurzstreckenticket für 1,50 €. Damit kann man bis zu 3 Haltestellen fahren. Darüber hinaus müssen innerhalb einer Tarifzone 2,20 € pro Fahrt bezahlt werden.

Um kürzere Strecken im Bus attraktiver zu machen, sollte untersucht werden, ob die Einführung von günstigen Kurzstreckentickets möglich ist und wie hoch die finanziellen Auswirkungen für den Landkreis wären. In Abhängigkeit der tariflichen Diskussionen nach der Einführung des Deutschlandtickets zu den Fahrpreisen der Einzelkarten und der Bemessungsgrundlage (Tarifzone, Haltestellen, Entfernung, Zeit) sollte für den Landkreis Rotenburg (Wümme) ein Modell entwickelt werden, das auch die Belange des VBN berücksichtigt.

Umsetzung

- hohe Priorität
 mittlere Priorität
 geringere Priorität

Beteiligte

Verkehrsunternehmen, Landkreis, VBN, VNO

Federführung

Landkreis, VNO

Finanzierung

Landkreis, ggf. Gemeinden

Beschlussvorlage Straßenverkehrsamt Tagesordnungspunkt: _8		Drucksachen-Nr.: 2021-26/0288 Status: öffentlich Datum: 18.11.2022		
Termin	Beratungsfolge:	Abstimmungsergebnis		
		Ja	Nein	Enthalt.
30.11.2022	Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr			
08.12.2022	Kreisausschuss			

Bezeichnung:

Förderung von Fahrsicherheitstraining von Fahrern von Bürgerbussen

Sachverhalt:

Seit Beginn der kommunalen Geschwindigkeitsmessungen im Landkreis Rotenburg (W.) wird ein Teil der Bußgeldeinnahmen aus den kreiseigenen Geschwindigkeitsmessungen zweckgebunden für Verkehrssicherheitsmaßnahmen verwendet.

Diese Verkehrssicherheitsmaßnahmen richten sich an verschiedene Gruppen von Verkehrsteilnehmern. Bereits seit vielen Jahren werden Fahrsicherheitstrainings für junge Fahrer und für Einsatzkräfte der Feuerwehren gefördert, indem die Kosten vollständig übernommen werden.

Ältere Verkehrsteilnehmer profitieren, indem ein Zuschuss zu den Kosten für das Programm „Fit im Auto“ gewährt wird.

Es ist nun beabsichtigt, auch ehrenamtliche Fahrer von Bürgerbussen speziell zu schulen. Dies dient der Verkehrssicherheit, nachdem bereits mehrere Unfälle mit Bürgerbussen geschehen sind, aber auch der Unterstützung des Ehrenamtes.

Es sollen daher die Kosten für ein einmaliges Training von Bürgerbusfahrern mit einem Bürgerbus bzw einem Transporter übernommen werden. Neben dem Bürgerbusverein Sottrum hat bereits der Bürgerbusverein Zeven Interesse bekundet. Es ist jedoch davon auszugehen, dass es in allen Vereinen Interessenten geben wird. Aufgrund des Erfordernisses spezieller Gesundheitsvoraussetzungen von Bürgerbusfahrern gibt es in den Vereinen immer wieder Fluktuation, so dass der Bedarf auf einem gewissen Niveau anhalten wird.

Beschlussvorschlag:

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird die Verwaltung ermächtigt, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel, Fahrern von Bürgerbussen ein spezielles Fahrsicherheitstraining zu finanzieren.

Prietz



Kreistagsgruppe CDU / FDP / WFB (BLZG) / FW
Emsländer Weg 15, 27356 Rotenburg

Landkreis Rotenburg
Landrat Marco Prietz
Hopfengarten 2
27356 Rotenburg

Eike Holsten
Vorsitzender
Emsländer Weg 15
27356 Rotenburg
Tel.: 0176/70098060
E-Mail: e.holsten@eike-holsten.de

7. November 2022

Antrag: Förderung von Maßnahmen zur Baudenkmalpflege

Beschluss:

1. Beginnend mit dem Kreishaushalt 2023 stellt der Landkreis jährlich 50.000 Euro zur Förderung von Baudenkmalpflege zur Verfügung.
2. Gefördert werden Maßnahmen zum Substanzerhalt an privaten Baudenkmalen im Sinne der Denkmalpflege, Maßnahmen zur Grundlagenermittlung an Baudenkmalen und Restaurierungsmaßnahmen.
3. Der Landrat wird beauftragt, eine konkrete Förderrichtlinie zu erarbeiten und dem Kreisausschuss zur Beschlussfassung vorzulegen.

Begründung:

Die Erfassung und der Erhalt von Baudenkmalen liegen im öffentlichen Interesse. Durch einen sorgsamsten Umgang mit denkmalgeschützter Bausubstanz bringt eine Gesellschaft ihre Wertschätzung für die eigene Geschichte und Kultur zum Ausdruck.

Nach dem niedersächsischen Denkmalschutzgesetz sind die Eigentümer von Baudenkmalen verpflichtet, ihre Denkmale zu erhalten und pfleglich zu behandeln. Dies stellt private Eigentümer jedoch häufig vor Herausforderungen, weil die mit dem Denkmalschutz verbundenen Kosten in aller Regel nicht rentierbar sind. So befinden sich beispielsweise in unserem Landkreis zahlreiche denkmalgeschützte Bauernhäuser bzw. Scheunen und Stallanlagen im Eigentum von Privatpersonen, die diese Gebäude tatsächlich kaum nutzen. Infolgedessen unterbleiben leider häufig Maßnahmen, die für einen dauerhaften Erhalt des Denkmals sinnvoll wären.

Mit einer kleinen finanziellen Förderung möchten wir einen Anreiz geben, Ausgaben in den Erhalt der Denkmale zu tätigen. Zwar gibt es bereits heute bei Erfüllung gewisser Kriterien auch begrenzte Fördermittel des Landes Niedersachsen. Diese einzuwerben ist jedoch für viele Denkmaleigentümer eher schwierig.

Vor diesem Hintergrund regen wir ein schlankes Förderprogramm des Landkreises an. Angesichts der aktuellen Haushaltslage sollte sich dieses jedoch auf 50.000 Euro jährlich begrenzen. Die spätere Umsetzung des Programms obliegt der Unteren Denkmalschutzbehörde im Kreishaus.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'E. Holsten', written in a cursive style.

Eike Holsten

Beschlussvorlage Amt für Wasserwirtschaft und Straßenbau Tagesordnungspunkt: _10		Drucksachen-Nr.: 2021-26/0286 Status: öffentlich Datum: 18.11.2022		
Termin	Beratungsfolge:	Abstimmungsergebnis		
		Ja	Nein	Enthalt.
30.11.2022	Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr			
08.12.2022	Kreisausschuss			

Bezeichnung:

Priorisierung der staatlich geförderten Baumaßnahmen an Kreisstraßen

Sachverhalt:

Am 07.12.2017 hat der Kreisausschuss zur „Priorisierung der staatlich geförderten Baumaßnahmen an Kreisstraßen“ beschlossen:

„Zukünftig werden pro Jahr in Abhängigkeit von der Baureife möglichst drei Maßnahmen für das GVFG-Jahresbauprogramm angemeldet. Dabei handelt es sich um Maßnahmen aus dem Bereich Straßen- und Brückenbau und eine Radwegeneubaumaßnahme gemäß anliegenden Prioritätenlisten. Sollten weniger als zwei Maßnahmen in das Jahresbauprogramm aufgenommen werden können, haben die Straßen- und Brückenbaumaßnahmen Vorrang gegenüber dem Neubau von Radwegen. Die Prioritätenlisten werden jährlich fortgeschrieben.“

Das GVFG-Mehrjahresprogramm (Prioritätenliste) wurde auf Grundlage dieses Beschlusses fortgeschrieben und umfasst in den vorrangigen Positionen die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen:

1. Ersatzneubau der Wörpebrücke – K 113,
2. Radwegeneubau von Dipshorn zur Kreisgrenze (Richtung Otterstedt) – K 146,
3. Radwegneubau von Selsingen nach Ohrel (1. und 2. Bauabschnitt) – K 118,
4. Straßenverbreiterung von Hepstedt nach Kirchtimke – K 133,
5. Ausbau der Ortsdurchfahrt Gyhum – K 126 und K 141,

Der Fördermittelantrag für 1. wurde bereits gestellt, so dass mit der Baumaßnahme nach voraussichtlicher Freigabe durch die Förderstelle im Jahr 2023 begonnen werden soll.

Die Maßnahmen 2. und 3. waren ursprünglich für einen Baubeginn im Jahr 2023 vorgesehen. Aufgrund von Verzögerungen in der Planungsphase konnten die jeweiligen Baureifen jedoch nicht bis zum 01.10.2022 erlangt werden. Diese werden nunmehr zum 01.10.2023 angestrebt. Der voraussichtliche Baubeginn ist daher um ein Jahr zu verschieben.

Die Maßnahme zu 4. verschiebt sich aufgrund von Nachforderungen der Förderstelle. Der geplante Baubeginn ist nun 2024.

Die Maßnahmen zu 5. und 6. sind aktuell ebenfalls für einen voraussichtlichen Baubeginn im Jahr 2024 vorgesehen. Für diese Maßnahmen werden die Planungen derzeit weiter vorangetrieben. Es ist geplant, die Baureife bis zum 01.10.2023 zu erreichen.

Aufgrund der zeitlichen Verzögerungen bei den ersten sechs Maßnahmen, ergeben sich bei den nachfolgenden Nummern 7 bis 12 ebenfalls Verschiebungen um ein Jahr nach hinten. Die daran anschließenden Maßnahmen (ab Nummer 13) wurden zeitlich zunächst nicht fortgeschrieben, sondern verbleiben beim zuletzt geplanten Jahr. Hier soll zunächst die weitere Entwicklung der Planungen beobachtet werden.

Für einen Baubeginn im Jahr 2025 wurde der Ausbau der K 102 von Bremervörde nach Gnarrenburg (sog. „Moorautobahn“) eingefügt. Aufgrund des zunehmend schlechten Zustandes der Moorstraßen im Landkreis, muss ein Konzept zur längerfristigen Erhaltung entwickelt werden. Auf dem benannten Abschnitt soll mit einem zur üblichen Straßenbauweise abweichenden Aufbau ein Versuch hierzu gestartet werden.

Die K 102 wurde als Ersatz für die gestrichene Maßnahme der Straßenverbreiterung der K 222 (K 212 – Riepe) eingefügt. Von der Verbreiterung soll nach erneuter Prüfung der bestehenden Verhältnisse abgesehen werden. Die hierfür angesetzten Kosten stehen in keinem Verhältnis zur Verkehrsstärke von ca. 333 Fahrzeugen pro Tag. Statt der geförderten Verbreiterung soll die Straße mit investiven Mitteln und ohne Förderung saniert werden.

Die geplante Umsetzung der Maßnahmen hängt bis zur Erlangung der Baureife insbesondere von den personellen Kapazitäten und den tatsächlichen Planungsfortschritten ab. Die für die Ausschreibung und Begleitung der Planungen geschaffene Stelle ist seit dem 01.04.2022 besetzt. Die Planungen können daher wieder verstärkt vorangetrieben werden. Unwägbarkeiten bleiben aber weiterhin durch Abstimmungsprozesse mit Grundeigentümern, Personalengpässen bei beauftragten Ingenieurbüros sowie einem zunehmenden Abstimmungsbedarf mit der Unteren Naturschutzbehörde bestehen.

Der geplante Baubeginn steht deshalb stets unter dem Vorbehalt der Baureife sowie der gesicherten Finanzierung einschließlich der Finanzierungsanteile der Gemeinden sowie der beabsichtigten NGVFG-Förderung.

Als Anlagen beigefügt sind das fortgeschriebene GVFG-Mehrjahresprogramm sowie der Radwegebedarfsplan, aus dem sich die Rangfolge der Radwegeneubaumaßnahmen ergibt.

Beschlussvorschlag:

Das NGVFG-Mehrjahresprogramm ab 2023 soll, vorbehaltlich der Erlangung der Baureife sowie einer gesicherten Finanzierung einschließlich der Finanzierungsanteile der Gemeinden sowie der beabsichtigten NGVFG-Förderung, gemäß der vorgeschlagenen Priorisierung umgesetzt werden.

NGVFG-Mehrjahresprogramm ab 2023

lfd. Nr. ⁷⁾	Kreisstraße	Bauvorhaben	Erstanmeldung zum MJP	Planungsauftrag	Bauzeit		Az. NLSIBV	von km - bis km	Baulänge	aktuelle Kostenermittlung/-schätzung	Gesamtkosten	zuwendungsfähige Grunderwerbs- und Baukosten	beantragte/ bewilligte Zuwendung	Förderquote n. Bescheid	Zuschüsse Dritter	Eigenmittel	Bemerkungen
					Anmeldung Durchführung MJP (02/2022) ¹⁾	gepl. Baubeginn (Stand 07/2022) ²⁾											
2023																	
1	K 113	Wilstedt-Tarmstedt	Brücke "Wörpe"	2019	2018	2023/2024	2023	205	2,367		08.2022	2.015.000	1.850.000	1.110.000	60	905.000	
2024																	
2	K 146	Dipshorn - (Otterstedt) Kreisgrenze	Radweg	2015	2016	2023	2024	180	3,424 - 4,800	1,376	07.2022	500.000	400.000	300.000	75	100.000	100.000
3	K 118	Selsingen - Ohrel (1. und 2. BA)	Radweg	2016	2017	2023	2024	190	0,000 - 5,306	5,306	07.2022	1.400.000	1.150.000	862.500	75	268.750	268.750
4	K 133	Hepstedt - Kirchtimke ^{3) 6)}	Straßenverbreiterung		2022	2023	2024		0,550 - 2,950	2,400	07.2022	1.200.000	1.100.000	660.000	60	540.000	erneute (Erst-)Anmeldung MJP 02.2023
5	K 126/ K 141	Gyhum	Ortsdurchfahrt	2017	2018	2023/2024	2024	197	0,713 - 1,420 2,050 - 2,647	1,304	07.2022	4.728.000	3.869.800	2.321.880	60	680.000	1.726.120
6)	K 137	Ostereistedt und Rockstedt ⁸⁾	Ortsdurchfahrt	2022	2019	2024/2025	2024		2,800 - 3,555 0,000 - 0,230	0,755 0,200	07.2022	2.650.000	2.150.000	1.290.000	60	400.000	960.000
2025																	
7	K 109	Anderlingen - Fehrenbruch (1. BA)	Radweg	2016	2017	2024	2025	192	7,122 - 8,411 8,500 - 10,950	1,289 2,450	07.2022	1.100.000	1.000.000	750.000	75	175.000	175.000
8	K 107	Bevern/Hesedorf	Ortsdurchfahrt	2022		2024	2025		0,000 - 0,380 2,495 - 2,540	0,380 0,545	07.2022	3.600.000	2.500.000	1.500.000	60	800.000	1.300.000
9)	K 102	Bremervörde - Gnarnenburg ⁹⁾	Moorstraße		2022		2025		8,400 - 10,300	1,900	06.2022	2.800.000	2.500.000	1.500.000	60	1.300.000	gepl. Anmeldung MJP 02.2023
10	K 139	Nüttel ⁴⁾	Brücke "Ramme"		2022		2025		1,443		07.2022	1.500.000	1.300.000	780.000	60	720.000	gepl. Anmeldung MJP 02.2023
2026																	
11	K 242	Reeßum - (Otterstedt) Kreisgrenze	Radweg	2017		2025	2026	196	1,801 - 3,250	1,449	07.2022	500.000	450.000	337.500	75	81.250	81.250
12	K 211	Bartelsdorf	Ortsdurchfahrt	2022		2025	2026		2,078 - 2,860	0,782	07.2022	1.650.000	1.300.000	780.000	60	300.000	570.000
13	K 108	Malstedt - Byhusen	Radweg m. Brücke	2017		2026	2026	199	6,610 - 8,233	1,623	07.2022	650.000	470.000	352.500	75	148.750	148.750
14	K 202	Böttersen	Ortsdurchfahrt	2022			2026		1,460 - 1,898 1,900 - 2,330	0,832	07.2022	3.600.000	2.500.000	1.500.000	60	700.000	1.400.000
15	K 114	Hanstedt	Brücke "Mühlenbach"				2026		1,443		07.2022	1.350.000	1.200.000	720.000	60	630.000	
2027																	
15	K 109	Fehrenbruch - Farven (2. BA)	Radweg	2017		2026	2027	200	11,800 - 13,800	2,000	07.2022	750.000	650.000	487.500	75	131.250	131.250
16	K 113	Tarmstedt	Ortsdurchfahrt				2027		0,000 - 0,560	0,560	07.2022	2.500.000	1.800.000	1.080.000	60	450.000	970.000
17	K 101	Sandbostel	Brücke "Oste"				2027				07.2022	2.200.000	2.000.000	1.200.000	60	1.000.000	
2028																	
18	K 122	Malstedt - Farven (2. BA) ⁴⁾	Radweg				2028		0,000 - 1,734	1,734	12.2014	300.000	350.000	210.000	75	45.000	45.000
19	K 142	Ehestorf/Hatzte ⁴⁾	Ortsdurchfahrt				2028		1,067 - 1,805 2,013 - 2,710	1,435	11.2017	2.500.000	1.900.000	1.140.000	60	750.000	610.000
20)	K 201	Taaken ⁵⁾	Ortsdurchfahrt	2015		2027	2028	176	5,130 - 6,076	0,946	02.2017	1.620.000	1.347.000	808.200	60	405.900	405.900
21)	K 205	Wittorf - Lüdingen (2. BA) ⁵⁾	Radweg m. Brücke	2015	2016	2027	2028	179	0,400 - 3,095	2,695	02.2017	546.000	500.000	375.000	75	85.500	85.500

NGVFG-Mehrjahresprogramm ab 2023

lfd. Nr. ⁷⁾	Kreisstraße	Bauvorhaben	Erstanmeldung zum MJP	Planungsauftrag	Bauzeit		Az. NLSIBV	von km - bis km	Baulänge	aktuelle Kostenermittlung/-schätzung	Gesamtkosten	zuwendungsfähige Grunderwerbs- und Baukosten	beantragte/bewilligte Zuwendung	Förderquote n. Bescheid	Zuschüsse Dritter	Eigenmittel	Bemerkungen
					Anmeldung Durchführung MJP (02/2022) ¹⁾	gepl. Baubeginn (Stand 07/2022) ²⁾											
2029																	
22	K 109	Farven - (Sadersdorf) Kreisgrenze (3. BA) ⁴⁾						14,525 - 16,680	2,155	12.2014	370.000	320.000	240.000	75	65.000	65.000	
23	K 105	Iselersheim ⁴⁾						6,700 - 7,265	0,565	11.2017	1.100.000	850.000	510.000	60	350.000	240.000	
24	K 143	Godenstedt ⁴⁾															
2030																	
25	K 108	Deinstedt - Malstedt ⁴⁾						2,435 - 3,981 4,000 - 6,080	1,546 2,080	12.2014	620.000	570.000	427.500	75	96.250	96.250	
26	K 224	Bartelsdorf ⁴⁾															
2031																	
27	K 203	Taaken - Stapel ⁴⁾						0,520 - 0,707 0,700 - 2,280	1,767	12.2014	300.000	250.000	187.500	75	56.250	56.250	
28	K237-1	Sottrum ⁴⁾															
2032																	
29	K 130	Freyersen - Rüspel ⁴⁾						9,970 - 12,080	2,11	07.2017	360.000	300.000	225.000	75	247.500	247.500	
2033																	
30	K 118	Ohrel - Malstedt ⁴⁾						5,800 - 8,598	2,798	12.2014	475.000	435.000	326.250	75	74.375	74.375	
2034																	
31	K 127	Byhusen - Farven ⁴⁾						5,500 - 8,764	3,264	12.2014	555.000	515.000	386.250	75	84.375	84.375	

- 1) Der geplante Durchführungszeitraum wird bei den erforderlichen Wiederholungsanmeldungen für das Mehrjahresprogramm zum 15. Februar an den neuen geplanten Baubeginn angepasst werden. Die Anmeldung für das Mehrjahresprogramm ist maximal fünf Jahre im Voraus möglich.
- 2) Der geplante Baubeginn steht unter dem Vorbehalt der Baureife sowie einer gesicherten Finanzierung einschließlich möglicher Finanzierungsanteile der Gemeinden sowie der beabsichtigten NGVFG-Förderung. Außerdem haben gemäß Beschluss des Kreisausschusses vom 07.12.2017 zur "Priorisierung der staatlich geförderten Baumaßnahmen an Kreisstraßen" bei Aufnahme von weniger als zwei Maßnahmen in das Jahresbauprogramm die Straßen- und Brückenbaumaßnahmen Vorrang gegenüber dem Neubau von Radwegen.
- 3) Die Maßnahme wurde seitens der NLSIBV nicht für die Aufnahme in das Mehrjahresprogramm vorgeschlagen. Die Unterlagen werden gemäß den Anmerkungen des Fördergebers überarbeitet und zum nächstmöglichen Zeitpunkt erneut zur Anmeldung für das Mehrjahresprogramm eingereicht.
- 4) Die Maßnahme soll in den Folgejahren für das Mehrjahresprogramm angemeldet werden.
- 5) Die an der Finanzierung beteiligten Gemeinden haben Abstand von der zeitnahen Umsetzung genommen. Der Ausbau wird weiterhin jährlich (vorläufig als letzte Maßnahme des Mehrjahresprogrammes) angemeldet.
- 6) Nach einer Begehung mit der Unteren Naturschutzbehörde ist festgestellt worden, dass bei einer Verbreiterung der Fahrbahn Schutzplanken aufgrund des dichten Standortes der Bäume zur Fahrbahn notwendig werden. Aufgrund der resultierenden hohen Kosten soll die Maßnahme mit einer Förderung des Landes durchgeführt und somit in das GVFG-Programm aufgenommen werden.
- 7) Aufgrund des nicht verkehrssicheren Zustandes einiger Moorstraßen sind mögliche Ausbau- bzw. Grunderneuerungskonzepte erarbeitet worden. Aufgrund der Dringlichkeit kann es zu Verschiebungen bei der Umsetzung der Maßnahmen kommen.
- 8) Zur Fortsetzung der Planung ist ein (General-)Entwässerungsplan seitens der Samtgemeinde Selsingen vorzulegen. Bis dahin ist die Maßnahme ruhend gestellt.
- 9) Aufgrund fehlender Erfahrungswerte zur Zeitdauer des Planungs- und Genehmigungsverfahrens bei Moorstraßenerneuerungen/-ausbauten bis zur Baureife und zu den erwartenden Kosten ist noch kein fester geplanter Baubeginn zu benennen.

27.10.2022
Landkreis Rotenburg (Wümme)
Der Landrat
Amt für Wasserwirtschaft und Straßenbau
Im Auftrage

(Heinrichs)

Beschlussvorlage Straßenverkehrsamt Tagesordnungspunkt: 11.1		Drucksachen-Nr.: 2021-26/0290 Status: öffentlich Datum: 18.11.2022		
Termin	Beratungsfolge:	Abstimmungsergebnis		
		Ja	Nein	Enthalt.
30.11.2022	Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr			
08.12.2022	Kreisausschuss			

Bezeichnung:

Förderanträge zur Beschaffung von Bürgerbussen

Sachverhalt:

Die Bürgerbusse der mittlerweile acht Bürgerbusvereine sind seit Jahren ein fester Bestandteil des ÖPNV im Landkreis Rotenburg (Wümme). Die Neubeschaffung von Bürgerbussen fördert die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) mit 75 % der zuwendungsfähigen Kosten. Eine Ersatzbeschaffung ist nach sieben Jahren, bei einer bestimmten Kilometerleistung auch bereits nach fünf Jahren möglich.

Der verbleibende Eigenanteil wird bis zu einer Höhe von 20.000 € vom Landkreis übernommen (vgl. Beschluss des Kreisausschusses vom 15.12.2016). Darüber hinaus kommen Förderungen des ZVBN, der Gemeinde sowie Dritter z.B. durch Sponsoring in Betracht.

Für das Haushaltsjahr 2023 liegen folgende Anträge vor:

1. Bürgerbusverein Gnarrenburg e.V. in Höhe von 20.000 €. Der Verein fährt auf zwei Linien im Gemeindegebiet. Eine Ersatzbeschaffung ist auf Grund der Fahrleistung sowie der vermehrt erwarteten Mängel notwendig.
2. Bürgerbusverein Rotenburg (Wümme) in Höhe von 20.000 €. Der Verein fährt auf zwei Linien im Stadtgebiet. Eine Ersatzbeschaffung ist auf Grund der Fahrleistung sowie der vermehrt erwarteten Mängel notwendig. Auf Grund der aktuellen Situation in Hinblick auf Lieferschwierigkeiten wird darauf hingewiesen, dass der Abruf der Fördersumme u.U. erst im Jahr 2024 erfolgen kann.
3. Bürgerbusverein Zeven e.V. ohne Nennung eines Betrages. Das bisher genutzte Fahrzeug ist aktuell bereits 220.000 km gefahren und erreicht im kommenden Jahr die Voraussetzung für eine Ersatzbeschaffung. Ein Zuschuss für den Bürgerbusverein Zeven e.V. für die Anschaffung eines Ersatzfahrzeugs wurde im Haushaltsplanentwurf 2023 bisher nicht berücksichtigt.

Beschlussvorschlag:

Der Landkreis Rotenburg (Wümme) gewährt den Bürgerbusvereinen Gnarrenburg, Rotenburg (Wümme) und Zeven für die Beschaffung von Bürgerbussen jeweils einen Zuschuss in Höhe von bis zu 20.000 € zu den nach Abzug einer Förderung durch die LNVG und gegebenenfalls Dritter verbleibenden förderungsfähigen Kosten, jedoch maximal 25 % der Gesamtkosten.

Die Förderung der Bürgerbusvereine erfolgt unter dem Vorbehalt, dass die Förderkriterien der LNVG eingehalten werden.

Prietz



Beschlussvorlage Veterinäramt Tagesordnungspunkt: _11.2		Drucksachen-Nr.: 2021-26/0289 Status: öffentlich Datum: 18.11.2022		
Termin	Beratungsfolge:	Abstimmungsergebnis		
		Ja	Nein	Enthalt.
30.11.2022	Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr			
08.12.2022	Kreisausschuss			

Bezeichnung:

Förderantrag im Bereich des Veterinäramtes;
hier: Antrag der Igelpflege Rotenburg e.V. vom 29.07.2022

Sachverhalt:

Der Verein Igelpflege Rotenburg e.V. kümmert sich mit insgesamt ca. 45 ehrenamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern um in Not geratene Igel. Im Jahr 2021 konnten insgesamt 1.448 Igel versorgt werden. Winterschläfer werden untergebracht bis sie nach Genesung wieder ausgewildert werden können. Zudem betreibt der Verein Aufklärungsarbeit in Schulen, Kindergärten, auf Infoständen und auf Social Media.

Mit Schreiben vom 29.07.2022 hat die Igelpflege Rotenburg e. V. einen Antrag auf Bewilligung eines Zuschusses zur Beschaffung von 20 Boxen zur Unterbringung von 40 Pfleglingen beantragt. Die Boxen sollen den erhöhten Bedarf aufgrund der stetig steigenden Anzahl der in Not geratene Igel decken und die Anzahl der zur Verfügung stehenden Schlafplätze zur Überwinterung erhöhen. Die Kosten für die Beschaffung von 20 Boxen betragen insgesamt 10.353 Euro.

Der Antrag vom 29.07.2022 ist als Anlage beigefügt.

Beschlussvorschlag:

Der Landkreis Rotenburg (Wümme) gewährt der Igelpflege Rotenburg e.V. für die Beschaffung von 20 Boxen zur Unterbringung von 40 Igel einen Zuschuss in Höhe von 10.353 Euro.

Merwel Otto-Link
Igelpflege Rotenburg e.V.
Bremer Str.11
27356 Rotenburg
29.07.2022

Landkreis Rotenburg
Veterinäramt
Herr Dr. Wiedner
Hopfengarten 2
27356 Rotenburg

Landkreis Rotenburg (Wümme)	
Eing. 29. Juli 2022	
Amt	Anl.

ML 118

Sehr geehrte Damen und Herren,

für unsere Igelstation benötigen wir aufgrund der stetig steigenden Anzahl der in Not geratenen Tiere dringend eine Erweiterung unserer Schlafplätze zur geschützten Überwinterung.

Hilfsbedürftige Igel werden nach Genesung wieder ausgewildert.

Bei Aufnahme kranker Igel im Spätherbst/Winter ist eine Auswilderung aber erst im Frühjahr, wenn die Temperaturen es zulassen, möglich.

Da die Anzahl der aufgenommenen Tiere stetig steigt und wir im letzten Jahr schon provisorische Zustellboxen aufstellen mussten, werden wir in diesem Winter mit unserem Platz gar nicht mehr auskommen und benötigen dringend etwa 40 weitere Schlafboxen. Die Alternative wäre, aufgrund der nicht vorhandenen Plätze, keine weiteren Notfälle aufzunehmen und sie ihrem Schicksal zu überlassen.

Das wäre tragisch, denn das Team von Ehrenamtlichen, die sich täglich um die Versorgung kümmern, ist vorhanden und hoch motiviert.

Somit möchte ich gerne 20 Boxen (siehe Kostenvoranschlag) beantragen.

Das wäre Platz für 40 Pfleglinge, die dort in notwendiger Einzelhaltung ihren gesicherten Winterschlaf halten können, bevor sie im Frühjahr am Auswilderungsort/Fundort über ein Gehege ausgewildert werden.

Zu uns:

Wir, der Verein Igelpflege Rotenburg/Wümme e.V., bestehend seit 2013, als Verein seit 2019, inzwischen mit einer Außenstelle in Bremen (seit 2018), mit insgesamt ca. 45 ehrenamtlichen Mitarbeitern, die täglich je nach Bedarf zu zweit bis sechst dienstplangeregelt die Pfleglinge versorgen.

Wir arbeiten fest mit zwei Tierarztpraxen und im Notfall mit Tierkliniken und anderen Tierarztpraxen zusammen. Im Jahr 2021 versorgten wir insgesamt 1448 Igel.

Landkreis Rotenburg

29.07.2022

Seite 2

Am 01.01.2022 befanden sich 73 Winterschläfer in unserer Rotenburger Station. 10 weitere auf der Intensivstation und täglich kamen Neuzugänge hinzu, die nach Genesung bis zur Auswilderung ab April (je nach Wetterlage) ebenfalls einen Überwinterungs-Schlafplatz benötigten.

Wir betreiben Aufklärungsarbeit in Schulen, Kindergärten, auf Infoständen und auf Social Media, wie dem geschützten Wildtier, das stark unter dem Wandel der Zeit leidet, besserer Lebensraum geschaffen werden kann. Viele Gefahren im eigenen Garten können durch Aufklärung vermieden und behoben werden.

Des Weiteren erstellen wir darüber Infobroschüren, die verbreitet ausliegen, u.a. in Tierarztpraxen und -Kliniken.

Wir bieten Grundstücksabsuchungen vor Rodungen an, damit die nachtaktiven Tiere, die keine Fluchttiere sind, gesichert werden und nicht der Rodung unweigerlich zum Opfer fallen.

Diese werden dann an geeigneter Stelle wieder ausgewildert.

In Kooperation mit dem Tierschutzverein Rotenburg haben wir 2019 die TiJu (Tierschutzjugend Rotenburg) gegründet.

Die Jugendgruppe, bestehend aus 8 Jugendlichen im Alter von 8-12 Jahren, trifft sich einmal im Monat und unternimmt Aktionen rund um den Tierschutz.

Von Plakataktionen für Sicherheit im Verkehr über Führungen auf Gnadenhöfen bis hin zur Müllsammelaktion rund um den Weichelsee ist das Programm gemischt, mit Focus auf den Schutz der Tiere.

Im Jahr 2020 erhielt ich vom Deutschen Tierschutzbund den Deutschen Tierschutzpreis für nachhaltiges Engagement und vorbildlichen Einsatz zum Wohl der Tiere.

Im Jahr 2021 erhielten wir von der Stadt Rotenburg einen ersten Preis für besondere Leistungen und vorbildlichen Einsatz im Umweltschutz.

Unser gesamtes Team arbeitet komplett ehrenamtlich und finanziert wird alles ausschließlich durch Spenden.

Mit 20 Boxen, also 40 weiteren Überwinterungsplätzen wäre nicht nur den Igel geholfen, sondern auch allen ehrenamtlichen, denn dieses durchdachte Boxensystem wird eine enorme Arbeitserleichterung sein.

Konzipiert ist es im Würfelsystem, so dass wir, wenn sich Spender finden, aufstocken können, bzw. die Anzahl an Boxen bestellen können, wie es die Spenden zulassen.

Herzliche Grüße,

Merwiel Otto-Link

(1. Vorsitzende)



Rotenburg / Wülfen e.V.

Bremer Str. 11 · 27356 Rotenburg

Tel.(AB) 0 42 61 - 84 64 64 · Natifall 0 152 - 22 84 64 88

Mail: igelpflege.rotenburg@t-online.de



Beschlussvorlage Stabsstelle Kreisentwicklung Tagesordnungspunkt: __11.3		Drucksachen-Nr.: 2021-26/0253 Status: öffentlich Datum: 18.11.2022		
Termin	Beratungsfolge:	Abstimmungsergebnis		
		Ja	Nein	Enthalt.
30.11.2022	Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr			
08.12.2022	Kreisausschuss			

Bezeichnung:

Förderanträge im Bereich der Wirtschafts- und Tourismusförderung

Sachverhalt:

- a) **Antrag der Kreishandwerkerschaft Elbe-Weser auf Bewilligung eines Zuschusses zu den Kosten der überbetrieblichen Ausbildung des handwerklichen Nachwuchses**
Die Kreishandwerkerschaft beantragt einen Zuschuss in Höhe von 30 % der Kosten der überbetrieblichen Ausbildung, höchstens allerdings 2.800,00 €. Im Rahmen der überbetrieblichen Ausbildung führen die Innungen der Kreishandwerkerschaft verschiedene Lehrgänge für Auszubildende durch.
- b) **Antrag der Ausstellungsgesellschaft mbH Tarmstedt auf Bewilligung eines Zuschusses zu den Kosten der Durchführung von tierzüchterischen Veranstaltungen**
Seit vielen Jahren wird die Tierzucht im Landkreis durch die Bezuschussung von Zuchtschauen u. ä. finanziell gefördert. Hierzu gehören auch die Stuten- und Kreisfohlenschauen im Rahmen der Tarmstedter Ausstellung, die in der Vergangenheit jährlich mit 1.200,00 € unterstützt wurden. Ein gleichhoher Betrag ist im Haushaltsplanentwurf für 2023 vorgesehen.
- c) **Antrag des Wirtschaftsseniorennetzwerkes Landkreis Rotenburg (Wümme) e.V. auf Bewilligung eines Zuschusses zu den laufenden Kosten**
Der Landkreis Rotenburg (Wümme) unterstützt die Arbeit des Wirtschaftsseniorennetzwerkes durch jährliche Zuschüsse in Höhe von 2.600,00 € zu den laufenden Kosten. Ein gleichhoher Betrag wird für das Haushaltsjahr 2023 beantragt.
- d) **Förderung des Betriebs des Moorexpresses**
Der Landkreis Rotenburg (Wümme) und die an der Strecke des Moorexpresses gelegenen Gemeinden finanzieren den Betrieb des Moorexpresses. Dieses beinhaltet die Betriebskosten und die Unterhaltungskosten. Die EVB Elbe-Weser GmbH hat für das Haushaltsjahr 2023 einen Betriebskostenzuschuss in Höhe von 7.635,00 € und einen Unterhaltungskostenzuschuss in Höhe von 17.000,00 € beantragt.

e) Antrag des Touristikverbandes Landkreis Rotenburg (Wümme) zwischen Heide und Nordsee e.V. (TouROW) auf Bewilligung eines Zuschusses zu den laufenden Kosten

Der TouROW hat in der Vergangenheit neben dem Mitgliedsbeitrag einen Zuschuss zu den laufenden Kosten erhalten, der zuletzt in Höhe von 156.422,00 € bewilligt wurde. Für das Haushaltsjahr 2023 wird ein Zuschuss in Höhe von 150.000,00 € beantragt.

Einzelheiten können den anliegenden Anträgen entnommen werden. Im Haushaltsplanentwurf sind entsprechende Mittel veranschlagt.

Beschlussvorschlag:

Für die weiteren Beratungen des Haushaltsplanes 2023 werden entsprechende Beträge für die Bewilligung der Anträge a) bis e) empfohlen.

Prietz



Kreishandwerkerschaft ELBE-WESER

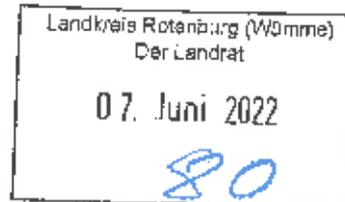
Bremervörde, Cuxhaven-Land Hadeln, Osterholz, Rotenburg, Verden
- KÖRPERSCHAFT DES ÖFFENTLICHEN RECHTS -



Kreishandwerkerschaft Elbe-Weser, Mühlenstraße 1, 27356 Rotenburg (Wümme)

Landkreis Rotenburg (Wümme)
Herrn Landrat
Kreishaus

27356 Rotenburg



Geschäftsstelle Cuxhaven:
Deichstraße 13a
27472 Cuxhaven
Tel. 04721 38061
Fax 04721 51948

Geschäftsstelle Osterholz:
Bremer Str. 21
27711 Osterholz-Scharmbeck
Tel. 04791 2075
Fax 04791 12533

Geschäftsstelle Rotenburg:
Mühlenstr. 1
27356 Rotenburg (Wümme)
Tel. 04261 92990
Fax 04261 929929

Geschäftsstelle Verden:
Hospitalstr. 3
27283 Verden
Tel. 04231 81062
Fax 04231 2776

Geschäftsstelle Zeven:
Poststraße 3
27404 Zeven
Tel. 04281 999050
Fax 04281 9990529

Rotenburg, 01.06.2022

Förderung der überbetrieblichen Ausbildung im Handwerk für das Haushaltsjahr 2023

Sehr geehrte Damen und Herren,

in den vergangenen Jahren haben wir regelmäßig von Ihnen die vorgenannte Förderung erhalten, zuletzt in Form eines Zuschusses in Höhe von 30 % der nachgewiesenen zuwendungsfähigen Kosten, höchstens allerdings einen Betrag in Höhe von 2.800,00 €.

Um künftig die anfallenden Kosten und Ausgaben entsprechend bezuschussen zu können, wären wir Ihnen sehr verbunden, wenn für das Jahr 2023 erneut ein Zuschuss, zumindest in gleicher Höhe wie in den vergangenen Jahren, gewährt werden würde.

Wir bitten deshalb auch in diesem Jahr um eine wohlwollende Behandlung unseres Antrages.

Wir dürfen Ihnen bereits heute unseren herzlichen Dank aussprechen.

Mit freundlichen Grüßen
Kreishandwerkerschaft
Elbe-Weser


Antje T. Brekenfeld
Geschäftsführer


Dr. Jan-Peter Halves
Geschäftsführer



Ausstellungs-GmbH Tarmstedt · Postfach 1123 · 27409 Tarmstedt

Landkreis Rotenburg (Wümme)
Wirtschaftsförderung
Postfach 1440
27344 Rotenburg (Wümme)



Ausstellungs-GmbH Tarmstedt
Postfach 1123, 27409 Tarmstedt

Büroanschrift:
Wilstedter Str. 2, 27412 Tarmstedt

Ausstellungsgelände:
Wendohweg, 27412 Tarmstedt

Telefon 04283 329
Telefax 04283 8207

www.tarmstedter-ausstellung.de
info@tarmstedter-ausstellung.de

26.07.2022/ba

Durchführung von tierzüchterischen Veranstaltungen im Rahmen der 73. Tarmstedter Ausstellung im Jahre 2023

Antrag auf Gewährung von Zuschüssen

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

im Rahmen der 73. Tarmstedter Ausstellung im Jahre 2023 werden wiederum folgende
tierzüchterische Veranstaltungen stattfinden:

Stutenschau des Pferdezuchtvereins Zeven Kreisfohlenschau

Hiermit bitte ich um Gewährung eines Zuschusses zu den Kosten der vorgenannten
Veranstaltungen und wäre dankbar, wenn ein entsprechender Betrag für den Haushalt des
Landkreises 2023 eingeplant werden würde.

Freundliche Grüße

i.A. Silke Bahrenburg



WSN Wirtschafts
Senioren
Netzwerk

*Eine Initiative der Wirtschaftsförderung
des Landkreises Rotenburg (Wümme)*

c)

WirtschaftsSeniorennetzwerk Landkreis Rotenburg (Wümme) e. V.
Postfach 14 40, 27344 Rotenburg (Wümme)

Landkreis Rotenburg (Wümme)
Hopfengarten 2
27356 Rotenburg (Wümme)

Landkreis Rotenburg (Wümme)	
Eing.	03. Aug. 2022
Amt	Anl.

WIRTSCHAFTSSENIORENNETZWERK
LANDKREIS ROTENBURG (WÜMME) e. V.
POSTFACH 14 40
27356 Rotenburg (Wümme)

Rotenburg (Wümme), 07.08.2022

Antrag auf Gewährung eines Zuschusses zu den laufenden Kosten 2023

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Landkreis Rotenburg (Wümme) unterstützt seit mehreren Jahren
die Arbeit des WSN.

Ich würde mich freuen, wenn wir auch 2023 mit einem Zuschuss in
gewohnter Weise rechnen könnten und beantragen daher, einen
Betrag in Höhe von 2.600,00 € in die Haushaltsberatungen des
Haushaltes 2023 einzubringen.

Mit freundlichen Grüßen

H. K. Haass

Landkreis Rotenburg (Wümme)
Herrn Michael Meyer
Hopfengarten 2
27356 Rotenburg (Wümme)

Landkreis
Rotenburg (Wümme)
Eing. 28. Sep. 2022
Amt Anl.

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom:
Unser Zeichen: AOb
Ansprechpartner: Anne Oberwemmer
Telefon: 04761 9931-825
Telefax: 04761 9931-72
Anne.Oberwemmer@evb-elbe-weser.de

cl)

Datum: 28.09.2022

**Investitionsbedarf für die Strecke Stade - Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck
in den Jahren 2019 und folgende
Mittelsbruf für das Jahr 2022: Rg.-Nr. MEX 02/22 Landkreis Rotenburg (Wümme)**

Sehr geehrter Herr Meyer,
sehr geehrte Damen und Herren,

am 18.09.2018 hatten sich die Kommunen entlang der Moorexpress-Strecke dahingehend verständigt, dass auch für die Jahre 2019 ff. weiterhin Gelder für Investitionsmaßnahmen an der Strecke bereitgestellt werden, um die Betriebsfähigkeit zu erhalten.

Wie in den vergangenen Jahren setzen wir auch im Jahr 2022 den pauschalen Kostenanteil an. Dieser Betrag ist der Anlage 2 zu entnehmen. Wir bitten Sie um Überweisung von EUR 17.000,00 auf unser unten aufgeführtes Konto.

Ferner hatten sich am 18.09.2018 die Kommunen entlang der Strecke bereit erklärt, auch für die nächsten Jahre unverändert Gelder für anstehende Investitionsmaßnahmen zum Erhalt der Betriebsfähigkeit der Strecke Osterholz-Scharmbeck – Bremervörde – Stade bereit zu stellen. Daher möchten wir Sie bitten, in Ihrem Haushalt für das Jahr 2023 einen Betrag in Höhe von 17.000,00 EUR zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

i. V. Andrea Stein

i. A. Anne Oberwemmer

Anlagen

Eisenbahnverkehrsunternehmen

Bahnhofstraße 1
Telefon (04761) 9931-825
www.evb-elbe-weser.de
E-Mail: info@evb-elbe-weser.de

Spezialkassen für die Strecke Osterholz-Scharmbeck
Konto 400 515 - ELZ 241 512 35
IBAN DE 43 2415 1235 0000 4005
DE241503

USt-Info: DE115116054

Christoph Giffon

Dritte	2019 - 2023	prozentualer Anteil
LK Osterholz	17.000,00 EUR	17%
LK Rotenburg	17.000,00 EUR	17%
LK Stade	17.000,00 EUR	17%
Stadt Osterholz-Scharmbeck	8.000,00 EUR	8%
Stadt Stade	8.000,00 EUR	8%
Stadt Brämervörde	8.000,00 EUR	8%
Gemeinde Gnarnenburg	6.000,00 EUR	6%
SG Geestequelle	6.000,00 EUR	6%
SG Fredenbeck	6.000,00 EUR	6%
Gemeinde Worpswede	6.000,00 EUR	6%
Gemeinde Ritterhude	1.000,00 EUR	1%
Summe	100.000,00 EUR	100%



al)

Landkreis Rotenburg (Wümme)
Wirtschaftsförderung
Herr Michael Meyer
Postfach 14 40
27356 Rotenburg (W.)

Landkreis
Rotenburg (Wümme)
Eing. 30. Sep. 2022
Amt Anl.

Ihr Zeichen:
Ihre Nachricht vom:
Unser Zeichen: AOb
Unsere Nachricht:
Ansprechpartner: Anne Oberwemmer
Telefon: 04761 9931-625
Telefax: 04761 9931-72
Anne.Oberwemmer@evb-elbe-weser.de

Datum: 30.09.2022

Moorexpress

hier: - Abruf der Bürgschaft 2022 / Rechnung Nr. MEX 13/22
- Bürgschaften für 2023

Sehr geehrter Herr Meyer,
sehr geehrte Damen und Herren,

mit diesem Schreiben möchten wir die Bürgschaftssumme für das Jahr 2022 abfordern sowie die Bürgschaftshöhe für das Jahr 2023 bekannt geben.

Am 26.08.2021 hatten wir Sie darum gebeten, Bürgschaftsmittel in Höhe von € 7.635,- für das Jahr 2022 in Ihren Haushalt zu stellen. Diese Mittel dienen bereits seit mehreren Jahren als Marketingzuschuss zur Förderung des Moorexpressbetriebes. Wir bitten Sie daher, den auf den Landkreis Rotenburg entfallenden Betrag in Höhe von € 7.635,- auf unser unten aufgeführtes Konto zu überweisen.

Gleichzeitig bitten wir Sie, diesen Betrag auch für das Wirtschaftsjahr 2023 in Ihrer Haushaltsplanung zu berücksichtigen.

Anbei übersenden wir Ihnen in der Anlage eine Aufteilung der Bürgschaftsanteile für das Jahr 2023.

Für Ihre Unterstützung danken wir Ihnen.

Mit freundlichen Grüßen

V. Andrea Stein

i. A. Anne Oberwemmer

Anlage

Bürgerschaftsträger	Haushalt 2023	prozentualer Anteil
Landkreis Osterholz	7.635,00 €	20,36%
Landkreis Rotenburg (W.)	7.635,00 €	20,36%
Landkreis Stade	7.635,00 €	20,36%
Stadt Osterholz-Scharmbeck	2.245,00 €	5,99%
Gemeinde Worpswede	2.245,00 €	5,99%
Gemeinde Gnarrenbug	2.245,00 €	5,99%
Stadt Bremervörde	2.245,00 €	5,99%
Samtgemeinde Fredenbeck	2.245,00 €	5,99%
Stade Tourismus	2.245,00 €	5,99%
Samtgemeinde Geestequelle	1.125,00 €	3,00%
Summe	37.600,00 €	100%

Touristikverband Landkreis Rotenburg (Wümme) e.V.
Harburger Str. 59 - 27356 Rotenburg (Wümme)

Landkreis Rotenburg (Wümme)
Stabstelle Kreisentwicklung
Hopfgarten 2
27356 Rotenburg (Wümme)



e)

Touristikverband
Landkreis Rotenburg (Wümme) e.V.
Harburger Str. 59
27356 Rotenburg (Wümme)

Tel.: 0 42 61/81 96 - 0
Fax: 0 42 61/81 96 - 20
info@tourrow.de
www.TourROW.de



Antrag auf Mittelbereitstellung für 2023

Sehr geehrte Frau Weiss, sehr geehrter Herr Meyer,

nachfolgend übersenden wir Ihnen unseren Antrag mit der Bitte um Kenntnisnahme und weitere Veranlassung.

Antrag auf Mittelbereitstellung im Kreishaushalt 2023

Für das Jahr 2023 beantragen wir für den Touristikverband Landkreis Rotenburg (Wümme) e.V. einen Zuschuss in Höhe von **insgesamt 150.000,00 Euro**.

Die erhöhten Mittelbedarfe begründen sich in einer Vielzahl von Kostensteigerungen sowie notwendiger Projekte, wie u.a.

- Erhöhte laufende Kosten für Hard- u. Software verschiedener Internetseiten/-anwendungen, wie u.a. Support u. Hosting (nordwaerts.de, Schilderkataster.de), Tourismusdatenbank, IT-Sicherheit, Versicherungen
- Künftige, wiederkehrende Entwicklungskosten zur Optimierung der Website bzw. PWA, u.a. Veranstaltungskalender, Bilddatenbank
- Kontinuierliche Content-Erstellung Bild u. Film (Nutzungsrechte für alle kommunalen Partner)
- Schulungen, Fort- und Weiterbildungen der Mitarbeiter sowie der kommunalen Partner und Tourist-Infos
- NORDPFADE Wanderregion, Maßnahmen zur weiteren Profilierung und Qualitätssicherung des touristischen Leuchtturmprojektes für Landkreis Rotenburg (Wümme)

Wir bitten Sie, unsere erhöhten Bedarfe als Zuschüsse bei Ihren Haushaltsplanungen aufzunehmen.

Sofern Fragen bestehen, kontaktieren Sie uns bitte. Gerne erwarten wir Ihre Antwort und verbleiben mit freundlichen Grüßen

Marco Prietz, 1. Vorsitzender TourROW

Udo Fischer, Geschäftsführer

Rotenburg,
den 30.09.2022

Geschäftsführer:
Udo Fischer

Vereinsregister 170464
Amtsgericht Walsrode

St.-Nr.: 40/201/00637

Bankverbindung:
Sparkasse
Rotenburg-Bremervörde
Konto-Nr. 406237
BLZ 241 572 35

IBAN DE98 2415 1235 0000 4062 31
RIC 6RL4DE21ROB



Koordinierungsstelle der
„NORDPFADE“ – Qualitätswanderwege
im Landkreis Rotenburg (Wümme)
www.nordpfade.de



Koordinierungsstelle der
„Arbeitsgemeinschaft
Wümme-Radweg“
www.wuemme-radweg.de



Koordinierungsstelle der
„Arbeitsgemeinschaft
Radfernweg Hamburg-Bremen“
www.radfernweg-
hamburg-bremen.de



Beschlussvorlage Straßenverkehrsamt Tagesordnungspunkt: 12		Drucksachen-Nr.: 2021-26/0291 Status: öffentlich Datum: 18.11.2022		
Termin	Beratungsfolge:	Abstimmungsergebnis		
		Ja	Nein	Enthalt.
30.11.2022	Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr			
07.12.2022	Ausschuss für Finanzen, Personal und Organisation			
08.12.2022	Kreisausschuss			
21.12.2022	Kreistag			

Bezeichnung:

Haushaltsplan 2023

Sachverhalt:

Gegenstand der Haushaltsberatungen im Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr sind die Planansätze der folgenden Produkte:

- 12.2.05 (Amt 36) Verkehrslenkung und Verkehrssicherung, Zulassung von Betrieben
- 12.2.06 (Amt 36) Verkehrsüberwachung
- 12.2.07 (Amt 36) Fahrerlaubniswesen
- 12.2.08 (Amt 36) Fahrzeugzulassungswesen

- 12.2.09 (Amt 39) Veterinärdienst
- 12.2.10 (Amt 39) Lebensmittelüberwachung
- 41.4.01 (Amt 39) Fleischbeschau

- 51.1.03 (Amt 36) Planverfahren für Straßen und Bahnanlagen

- 53.7.01 (Amt 39) Tierkörperbeseitigung

- 54.7.01 (Amt 40) ÖPNV

- 51.1.02 (Amt 63) Bauleitplanung
- 52.1.01 (Amt 63) Bauaufsicht
- 52.2.01 (Amt 63) Wohnraumförderung
- 52.3.01 (Amt 63) Baudenkmalpflege

- 53.6.01 (Amt 80) Breitband- und Mobilfunkausbau

- 54.2.01 (Amt 66) Kreisstraßen

56.1.01 (Amt 63) Immissionsschutz

57.1.01 (Amt 80) Wirtschaftsförderung

57.5.01 (Amt 80) Tourismus

Auf die in der Anlage beigefügten Auszüge zum Haushaltsplanentwurf 2023 wird verwiesen.

Zum 15.08.2022 wurde mit der Änderung der Taxenordnung ein Zuschlag für Beförderungen von Personen, die im Rollstuhl sitzend von Taxen transportiert werden, neu eingeführt. Um die mobilitätseingeschränkten Personen von den zusätzlichen Kosten zu entlasten, soll im Jahr 2023 dieser Zuschlag den Unternehmern durch die Kreisverwaltung erstattet werden. Mit den im Jahr 2023 gewonnenen Daten zur Anzahl von Fahrten, Fahrzeugen, usw. kann dann für die nächsten Jahre entschieden werden, für welche Anzahl von Fahrzeugen und in welcher Höhe ggf. ein Investitionskostenzuschuss zur Anschaffung spezieller Taxen eingeführt werden soll.

Der Ansatz für Transferaufwendungen im Produkt 12.2.05 Verkehrslenkung und -sicherung, Zulassung von Betrieben, ist daher um 10.000 Euro zu erhöhen. Der Ansatz für Investitionskostenzuschüsse in Höhe von 20.000 Euro kann im Gegenzug entfallen.

Für die Umsetzung des Gigabitausbaus (Investitionsnummer 2022/80030) wird künftig eine quartalsmäßige Rechnungstellung durch das noch auszuwählende, ausführende Unternehmen erfolgen. Da bereits in 2023 substantielle Baumaßnahmen erwartet werden, soll ein Haushaltsansatz in Höhe von 13 Mio. € für das Produkt 53.06.01 in die Haushaltsplanung für 2023 aufgenommen werden. Eine analoge Reduzierung der Haushaltsansätze erfolgt in der Finanzplanung für die Folgejahre.

Für die geplanten Auszahlungen erfolgen im Gegenzug, ebenfalls bereits in 2023, die Mittelabforderungen für die vom Bund und Land bewilligten Förderungen. Dem entsprechend soll ein Einnahmeansatz in Höhe von 9,75 Mio. € in die Haushaltsplanung mit aufgenommen werden.

Beschlussvorschlag:

1. Im Produkt 12.2.05 werden zusätzlich 10.000 € als Transferleistung für Rollstuhlzuschläge zur Verfügung gestellt. Aus diesem Budget erstattet der Landkreis den Unternehmen den Zuschlag in Höhe von 7 Euro je Fahrt. Der Ansatz für Investitionskostenzuschüsse 2023/36030 entfällt.
2. Für die weiteren Beratungen zum Haushaltsplan 2023 werden die Planansätze der vorgenannten Produkte mit den in der Sitzung besprochenen Änderungen empfohlen.
3. Im Produkt 53.6.01 wird ein Haushaltsansatz von 13.000.000 € für die Umsetzung des Gigabitausbaus aufgenommen. Für die Mittelabforderungen der von Bund und Land für die Maßnahme bewilligten Förderungen wird ein Einnahmeansatz von 9.750.000 € aufgenommen.

Produkt 12.2.05 Verkehrslenkung, -sicherung, Zulassung von Betrieben	
Produktbeschreibung	
Das Produkt beinhaltet die Lenkung und Sicherung des Straßenverkehrs durch Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, Durchführung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen sowie der Erteilung von Erlaubnissen und Ausnahmegenehmigungen. Hinzu kommt die Zulassung und Überprüfung von Verkehrsunternehmen, Fahrschulen und Ausbildungsstätten zur Berufskraftfahrerqualifikation, die den Schutz der Allgemeinheit vor ungeeigneten oder unzuverlässigen Betriebsinhabern sicherstellen soll.	
Auftragsgrundlage	
StVG, StVO, FStrG, NStrG, GüKG, PBefG, BOKraft, FahrIG, BKrFQG	
Ziele	
<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrslenkung mit möglichst geringer Anzahl von Verkehrszeichen - Reinvestition von Erträgen aus 12.2.06 zum Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer - Ungeeignete Personen- und Güterbeförderungsunternehmen sowie Fahrschulen vom Wettbewerb ausschließen 	
Maßnahmen zur Zielerreichung	
Förderung "Fit im Auto" Fahrsicherheitstrainings für Fahranfänger	
Verantwortung	Ulrike Ringen

Produkt 12.2.05 Verkehrslenkung, -sicherung, Zulassung von Betrieben
Produktergebnis

Bezeichnung	Ergebnis 2021	Ansatz 2022	Ansatz 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
1. Steuern und ähnliche Abgaben	0	0	0	0	0	0
2. Zuwendungen und allgemeine Umlagen außer für Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
3. Auflösungserträge aus Sonderposten	0	0	0	0	0	0
4. sonstige Transfererträge	0	0	0	0	0	0
5. öffentlich-rechtliche Entgelte außer Beiträgen u.ä. Entgelte f. Inv.-Tätigk.	267.882	220.000	275.000	283.200	289.300	295.300
6. privatrechtliche Entgelte	0	0	0	0	0	0
7. Kostenerstattungen und Kostenumlagen	14.232	14.200	14.300	14.700	15.000	15.300
8. Zinsen und ähnliche Finanzerträge	0	0	0	0	0	0
9. aktivierungsfähige Eigenleistungen	0	0	0	0	0	0
10. Bestandsveränderungen	0	0	0	0	0	0
11. sonstige ordentliche Erträge	2.671	0	0	0	0	0
12. = Summe ordentliche Erträge	284.784	234.200	289.300	297.900	304.300	310.600
13. Personalaufwendungen	470.491	447.300	468.800	482.400	492.800	503.200
14. Versorgungsaufwendungen	204	0	0	0	0	0
15. Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	10.017	40.000	30.000	30.900	31.500	32.200
16. Abschreibungen	9.924	3.200	6.300	6.300	6.300	6.300
17. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
18. Transferaufwendungen	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
19. sonstige ordentliche Aufwendungen	530	5.000	5.000	5.100	5.200	5.300
20. = Summe ordentliche Aufwendungen	492.165	496.500	511.100	525.700	536.800	548.000
21. = ordentliches Ergebnis	-207.381	-262.300	-221.800	-227.800	-232.500	-237.400
22. außerordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0
23. außerordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
24. außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
25. Jahresergebnis	-207.381	-262.300	-221.800	-227.800	-232.500	-237.400
Summe Jahr.Fehlbetr. aus Vorj. § 2 VI KomHKVO	0	0	0	0	0	0
Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	179.241	214.300	260.800	265.500	271.100	276.800
Saldo ILV	-179.241	-214.300	-260.800	-265.500	-271.100	-276.800
Ergebnis unter Berücksichtigung ILV	-386.622	-476.600	-482.600	-493.300	-503.600	-514.200

Produkt 12.2.05 Verkehrslenkung, -sicherung, Zulassung von Betrieben

Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen

Nr. Bezeichnung	Gesamtausgabe- / -einnahmebedarf (Ansatz)	Ansatz 2023	Bisher bereitgestellt (Ansatz)	Verpflichtungsermächtigungen	Finanzplan 2024	Finanzplan 2025	Finanzplan 2026
-----------------	---	-------------	--------------------------------	------------------------------	-----------------	-----------------	-----------------

Investitionen ab 20.000 €

2023/36010 Zuwendungen für Verkehrssicherheitsmaßnahmen	40.000	40.000	0	0	0	0	0
2023/36030 Zuschuss zu barrierefreien Taxen	20.000	20.000	0	0	0	0	0

Stellenplanauszug	Plan Vorjahr	Plan lfd. Jahr
Stellenanteile	6,45	6,45

Erläuterungen

Zeile 5: Gebühren für Anordnungen, Erlaubnisse und Ausnahmen nach der StVO, Überwachung von Verkehrsunternehmen, Fahrschulen und Ausbildungsstätten
 Zeile 7: Erstattungen vom Land für übertragene Aufgaben
 Zeile 15: Verkehrssicherheitsmaßnahmen, u.a. Durchführung von Fahrsicherheitstrainings für Fahranfänger und Einsatzkräfte sowie das Programm "Fit im Auto" für ältere Fahrzeugführer
 Zeile 18: Zuschüsse an die Verkehrswachten
 Zeile 19: Kosten für Sachverständige zur Überprüfung von Fahrschulen und Ausbildungsstätten nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz

Produkt 12.2.06 Verkehrsüberwachung	
Produktbeschreibung	
Das Produkt umfasst die kreiseigene Geschwindigkeitsüberwachung und die anschließende Bearbeitung aller Anzeigen der kreiseigenen Geschwindigkeitsüberwachung sowie Anzeigen der Polizei und Dritter (z.B. Gemeinden, Bundesamt für Güterverkehr).	
Auftragsgrundlage	
StVO, GGVSE, StVG, OWiG	
Ziele	
<ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeitsniveau auf Landstraßen senken - Schutz der Straßeninfrastruktur 	
Maßnahmen zur Zielerreichung	
<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung des flächendeckenden Überwachungsdrucks durch weitere/andere Messstellen - Konsequente Verfolgung von Verkehrsverstößen (Geschwindigkeit, Alkohol, Drogen, Ladungssicherung, usw.) durch Einsatz von ausreichend und qualifiziertem Personal in der Bußgeldstelle - Ahndung von erheblichen Verstößen, deren Nutznießer Dritte sind, durch Einziehungsverfahren 	
Verantwortung	Ulrike Ringen

Produkt 12.2.06 Verkehrsüberwachung

Produktergebnis

Bezeichnung	Ergebnis 2021	Ansatz 2022	Ansatz 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
1. Steuern und ähnliche Abgaben	0	0	0	0	0	0
2. Zuwendungen und allgemeine Umlagen außer für Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
3. Auflösungserträge aus Sonderposten	0	0	0	0	0	0
4. sonstige Transfererträge	0	0	0	0	0	0
5. öffentlich-rechtliche Entgelte außer Beiträgen u.ä. Entgelte f. Inv.-Tätigk.	12.168	10.000	5.000	5.100	5.200	5.300
6. privatrechtliche Entgelte	0	0	0	0	0	0
7. Kostenerstattungen und Kostenumlagen	0	0	0	0	0	0
8. Zinsen und ähnliche Finanzerträge	0	0	0	0	0	0
9. aktivierungsfähige Eigenleistungen	0	0	0	0	0	0
10. Bestandsveränderungen	0	0	0	0	0	0
11. sonstige ordentliche Erträge	2.081.320	3.000.000	3.200.000	3.296.000	3.366.400	3.436.800
12. = Summe ordentliche Erträge	2.093.488	3.010.000	3.205.000	3.301.100	3.371.600	3.442.100
13. Personalaufwendungen	1.215.856	1.301.300	1.343.400	1.383.300	1.412.900	1.442.400
14. Versorgungsaufwendungen	404	0	0	0	0	0
15. Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	102.696	105.000	210.000	216.300	220.800	225.400
16. Abschreibungen	83.097	74.400	85.200	85.200	85.200	85.200
17. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
18. Transferaufwendungen	0	0	0	0	0	0
19. sonstige ordentliche Aufwendungen	726	2.000	2.000	2.000	2.100	2.100
20. = Summe ordentliche Aufwendungen	1.402.778	1.482.700	1.640.600	1.686.800	1.721.000	1.755.100
21. = ordentliches Ergebnis	690.709	1.527.300	1.564.400	1.614.300	1.650.600	1.687.000
22. außerordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0
23. außerordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
24. außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
25. Jahresergebnis	690.709	1.527.300	1.564.400	1.614.300	1.650.600	1.687.000
Summe Jahr.Fehlbetr. aus Vorj. § 2 VI KomHKVO	0	0	0	0	0	0
Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	854.364	1.082.800	1.042.600	1.062.300	1.084.200	1.106.200
Saldo ILV	-854.364	-1.082.800	-1.042.600	-1.062.300	-1.084.200	-1.106.200
Ergebnis unter Berücksichtigung ILV	-163.655	444.500	521.800	552.000	566.400	580.800

Produkt 12.2.06 Verkehrsüberwachung**Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen**

Nr. Bezeichnung	Gesamtausgabe- / -einnahmebedarf (Ansatz)	Ansatz 2023	Bisher bereitgestellt (Ansatz)	Verpflichtungsermächtigungen	Finanzplan 2024	Finanzplan 2025	Finanzplan 2026
-----------------	---	-------------	--------------------------------	------------------------------	-----------------	-----------------	-----------------

Investitionen ab 20.000 €

2023/36020 Erg. Messtechnik Geschwindigkeitsüberwachung	150.000	150.000	0	0	0	0	0
---	---------	---------	---	---	---	---	---

Stellenplanauszug	Plan Vorjahr	Plan lfd. Jahr
Stellenanteile	21,07	21,02

Leistungsdaten und Kennzahlen	Ist Vorvorjahr	Plan Vorjahr	Plan lfd. Jahr
Messplätze stationärer Geschwindigkeitsüberwachung (01.01.)	19	20	17
Anlagen für stationäre Geschwindigkeitsüberwachung (01.01.)	20	20	22
Anzahl der Bußgeldverfahren (Geschwindigkeitsverstöße)	8.435	12.000	12.000
Anzahl der Verwamgeldverfahren (Geschwindigkeitsverstöße)	28.974	50.000	50.000
Anzahl von Einziehungsverfahren		400	400

Erläuterungen

Zeile 5: Gebühren

Zeile 11: Verwarn- und Bußgelder für Verkehrsverstöße (Geschwindigkeit, Alkohol, Drogen, Vorfahrtsverletzung, Rotlichtverstöße, Handyverstöße, Ladungssicherung, Überladung, Sonn- und Feiertagsfahrverbote, u. v. a. m.)

Zeile 15: Reparatur, Wartung und Eichung der Messtechnik und der Messplätze

Zeile 19: u.a. Kostenforderungen von Rechtsanwälten und Gutachtern

Produkt 12.2.07 Fahrerlaubniswesen	
Produktbeschreibung	
Das Produkt umfasst alle Tätigkeiten, die im Rahmen der Erteilung und Entziehung einer Fahrerlaubnis erforderlich sind.	
Auftragsgrundlage	
StVG, FeV, BKrFQG	
Ziele	
<ul style="list-style-type: none"> - angemessene Bearbeitungszeiten sicherstellen - Schutz der Bevölkerung vor ungeeigneten Verkehrsteilnehmern 	
Maßnahmen zur Zielerreichung	
- Ausbau von Kundensteuerung und Digitalisierung	
Verantwortung	Ulrike Ringen

Produkt 12.2.07 Fahrerlaubniswesen
Produktergebnis

Bezeichnung	Ergebnis 2021	Ansatz 2022	Ansatz 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
1. Steuern und ähnliche Abgaben	0	0	0	0	0	0
2. Zuwendungen und allgemeine Umlagen außer für Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
3. Auflösungserträge aus Sonderposten	0	0	0	0	0	0
4. sonstige Transfererträge	0	0	0	0	0	0
5. öffentlich-rechtliche Entgelte außer Beiträgen u.ä. Entgelte f. Inv.-Tätigk.	485.902	440.000	550.000	566.500	578.600	590.700
6. privatrechtliche Entgelte	0	0	0	0	0	0
7. Kostenerstattungen und Kostenumlagen	0	0	0	0	0	0
8. Zinsen und ähnliche Finanzerträge	0	0	0	0	0	0
9. aktivierungsfähige Eigenleistungen	0	0	0	0	0	0
10. Bestandsveränderungen	0	0	0	0	0	0
11. sonstige ordentliche Erträge	5.532	500	500	500	500	500
12. = Summe ordentliche Erträge	491.434	440.500	550.500	567.000	579.100	591.200
13. Personalaufwendungen	652.624	725.000	793.600	817.100	834.500	851.800
14. Versorgungsaufwendungen	422	0	0	0	0	0
15. Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	0	0	0	0	0	0
16. Abschreibungen	1.710	0	0	0	0	0
17. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
18. Transferaufwendungen	0	0	0	0	0	0
19. sonstige ordentliche Aufwendungen	73.690	50.500	110.500	113.800	116.200	118.600
20. = Summe ordentliche Aufwendungen	728.446	775.500	904.100	930.900	950.700	970.400
21. = ordentliches Ergebnis	-237.012	-335.000	-353.600	-363.900	-371.600	-379.200
22. außerordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0
23. außerordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
24. außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
25. Jahresergebnis	-237.012	-335.000	-353.600	-363.900	-371.600	-379.200
Summe Jahr.Fehlbetr. aus Vorj. § 2 VI KomHKVO	0	0	0	0	0	0
Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	295.532	352.400	433.900	441.500	450.700	460.000
Saldo ILV	-295.532	-352.400	-433.900	-441.500	-450.700	-460.000
Ergebnis unter Berücksichtigung ILV	-532.544	-687.400	-787.500	-805.400	-822.300	-839.200

Produkt 12.2.07 Fahrerlaubniswesen

Stellenplanauszug	Plan Vorjahr		Plan lfd. Jahr
Stellenanteile	10,45		10,50
Leistungsdaten und Kennzahlen			
	Ist Vorvorjahr	Plan Vorjahr	Plan lfd. Jahr
Antragszahlen gesamt	8.879	7.500	10.000
davon u.a.:			
- Ersterteilungen	1.264	1.150	1.200
- Ersterteilungen begleitetes Fahren mit 17	1.088	1.150	1.000
- Neuerteilungen	239	250	200
- Verlängerungen	703	900	600
- Umstellungen	3.112	1.500	4.500
- Fahrerlaubnisse zur Fahrgastbeförderung	145	150	150
- Internationale Führerscheine	181	500	500
Fahrtenschreiberkarten	1.109	1.100	1.100
Entziehungen/Versagungen	96	110	100
Rücknahmen/Verzicht	58	80	80
Erläuterungen			
Zeile 5: Gebühren für Anträge auf Fahrerlaubnis, Fahrtenschreiberkarten und Fahrerqualifikationsnachweise, Anordnung von Untersuchungen, Entziehungs- und Versagungsverfügungen Zeile 11: Zwangsgelder Zeile 19: Kosten für Führerscheine und Dokumente			

Produkt 12.2.08 Fahrzeug-Zulassungswesen	
Produktbeschreibung	
Das Produkt umfasst alle Tätigkeiten, die im Rahmen der Fahrzeug-Zulassung erforderlich sind.	
Auftragsgrundlage	
StVG, StVZO, FZV	
Ziele	
- Qualitätssicherung und Förderung des Dienstleistungsgedankens	
Maßnahmen zur Zielerreichung	
- Ausbau der Digitalisierung	
Verantwortung	Ulrike Ringen

Produkt 12.2.08 Fahrzeug-Zulassungswesen
Produktergebnis

Bezeichnung	Ergebnis 2021	Ansatz 2022	Ansatz 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
1. Steuern und ähnliche Abgaben	0	0	0	0	0	0
2. Zuwendungen und allgemeine Umlagen außer für Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
3. Auflösungserträge aus Sonderposten	0	0	0	0	0	0
4. sonstige Transfererträge	0	0	0	0	0	0
5. öffentlich-rechtliche Entgelte außer Beiträgen u.ä. Entgelte f. Inv.-Tätigk.	1.959.300	2.000.000	2.000.000	2.060.000	2.104.000	2.148.000
6. privatrechtliche Entgelte	0	0	0	0	0	0
7. Kostenerstattungen und Kostenumlagen	0	0	0	0	0	0
8. Zinsen und ähnliche Finanzerträge	0	0	0	0	0	0
9. aktivierungsfähige Eigenleistungen	0	0	0	0	0	0
10. Bestandsveränderungen	0	0	0	0	0	0
11. sonstige ordentliche Erträge	668	0	0	0	0	0
12. = Summe ordentliche Erträge	1.959.967	2.000.000	2.000.000	2.060.000	2.104.000	2.148.000
13. Personalaufwendungen	964.677	1.043.100	1.056.000	1.087.300	1.110.500	1.133.800
14. Versorgungsaufwendungen	51	0	0	0	0	0
15. Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2.274	0	0	0	0	0
16. Abschreibungen	13.693	30.400	40.400	40.400	40.400	40.400
17. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
18. Transferaufwendungen	0	0	0	0	0	0
19. sonstige ordentliche Aufwendungen	111.187	145.000	145.000	149.300	152.500	155.700
20. = Summe ordentliche Aufwendungen	1.091.883	1.218.500	1.241.400	1.277.000	1.303.400	1.329.900
21. = ordentliches Ergebnis	868.085	781.500	758.600	783.000	800.600	818.100
22. außerordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0
23. außerordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
24. außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
25. Jahresergebnis	868.085	781.500	758.600	783.000	800.600	818.100
Summe Jahr.Fehlbetr. aus Vorj. § 2 VI KomHKVO	0	0	0	0	0	0
Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	598.504	778.300	852.200	867.000	884.400	902.000
Saldo ILV	-598.504	-778.300	-852.200	-867.000	-884.400	-902.000
Ergebnis unter Berücksichtigung ILV	269.580	3.200	-93.600	-84.000	-83.800	-83.900

Produkt 12.2.08 Fahrzeug-Zulassungswesen			
Stellenplanauszug	Plan Vorjahr		Plan lfd. Jahr
Stellenanteile	18,58		18,63
Leistungsdaten und Kennzahlen	Ist Vorvorjahr	Plan Vorjahr	Plan lfd. Jahr
Vorgänge zum Kfz-Bestand gesamt	113.538	120.000	115.000
davon u.a.:			
Zugänge (Neuzulassungen usw.)	29.127	30.000	27.000
Abgänge (Abmeldungen, Löschungen usw.)	25.391	29.000	26.000
Änderungen (Umschreibungen, Adressänderungen usw.)	21.063	18.500	20.000
Sonst. Schaltervorgänge (z. B. externe Abmeldungen, Export)	11.036	12.500	10.000
Anzeigen und Auskunftersuchen	7.834	8.500	8.500
Sonst. Vorgänge (Reservierungen, Tarnkennzeichen usw.)	8.256	7.500	7.500
Erläuterungen			
Zeile 5: Gebühren für Zulassungsvorgänge, Ausnahmen nach der StVZO sowie Außerbetriebsetzungsverfahren			
Zeile 19: Kosten für Zulassungsbescheinigungen I und II, für Siegel und Plaketten			

Produkt 12.2.09 Veterinärdienst	
Produktbeschreibung	
Der Veterinärdienst befasst sich mit der Verhinderung von Tierseuchen, Beseitigung und Verhinderung der Ausbreitung von ausgebrochenen Tierseuchen, dem Schutz der Bevölkerung vor von Tieren auf den Menschen übertragbaren Krankheiten, der Sicherung der Einhaltung der Tierschutzbestimmungen und dem Erkennen und Maßregeln von gefährlichen Hunden.	
Auftragsgrundlage	
Tiergesundheitsgesetz und Tierschutzgesetz mit den jeweils dazugehörigen Verordnungen, Nds. Gesetz über das Halten gefährlicher Hunde, zahlreiche EU-Verordnungen, EU-Richtlinien und EU-Entscheidungen	
Ziele	
<ul style="list-style-type: none"> - Erkennen und Tilgung bestimmter Tierkrankheiten - Handel von Nutztieren unter Beachtung der rechtlichen Vorgaben fördern - Schnelles Erkennen, Eindämmung und Eradikation hochkontagiöser Tierseuchen - Aufklärung und Ergreifung präventiver Maßnahmen im Bereich der bedeutenden Tierseuchen - Schnelle Beseitigung tierschutzrelevanter Tatbestände 	
Verantwortung	Dr. Joachim Wiedner

Produkt 12.2.09 Veterinärdienst
Produktergebnis

	Bezeichnung	Ergebnis 2021	Ansatz 2022	Ansatz 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
	1. Steuern und ähnliche Abgaben	0	0	0	0	0	0
	2. Zuwendungen und allgemeine Umlagen außer für Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
	3. Auflösungserträge aus Sonderposten	0	0	0	0	0	0
	4. sonstige Transfererträge	0	0	0	0	0	0
	5. öffentlich-rechtliche Entgelte außer Beiträgen u.ä. Entgelte f. Inv.-Tätigk.	123.558	127.000	100.000	103.000	105.200	107.400
	6. privatrechtliche Entgelte	0	0	0	0	0	0
	7. Kostenerstattungen und Kostenumlagen	74.950	50.000	60.000	61.800	63.100	64.400
	8. Zinsen und ähnliche Finanzerträge	0	0	0	0	0	0
	9. aktivierungsfähige Eigenleistungen	0	0	0	0	0	0
	10. Bestandsveränderungen	0	0	0	0	0	0
	11. sonstige ordentliche Erträge	49.015	13.100	13.100	13.400	13.700	14.000
	12. = Summe ordentliche Erträge	247.523	190.100	173.100	178.200	182.000	185.800
	13. Personalaufwendungen	1.175.681	1.175.800	1.299.000	1.337.700	1.366.200	1.394.900
	14. Versorgungsaufwendungen	2.267	0	0	0	0	0
	15. Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	32.888	101.500	88.000	90.500	92.500	94.200
	16. Abschreibungen	5.877	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200
	17. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
	18. Transferaufwendungen	0	0	10.400	10.700	10.900	11.100
	19. sonstige ordentliche Aufwendungen	10.117	12.200	14.000	14.300	14.600	14.900
	20. = Summe ordentliche Aufwendungen	1.226.830	1.290.700	1.412.600	1.454.400	1.485.400	1.516.300
	21. = ordentliches Ergebnis	-979.307	-1.100.600	-1.239.500	-1.276.200	-1.303.400	-1.330.500
	22. außerordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0
	23. außerordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
	24. außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
	25. Jahresergebnis	-979.307	-1.100.600	-1.239.500	-1.276.200	-1.303.400	-1.330.500
	Summe Jahr.Fehlbetr. aus Vorj. § 2 VI KomHKVO	0	0	0	0	0	0
	Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
	Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	300.728	369.000	431.100	438.600	447.900	457.200
	Saldo ILV	-300.728	-369.000	-431.100	-438.600	-447.900	-457.200
	Ergebnis unter Berücksichtigung ILV	-1.280.034	-1.469.600	-1.670.600	-1.714.800	-1.751.300	-1.787.700

Produkt 12.2.09 Veterinärdienst		
Stellenplanauszug	Plan Vorjahr	Plan lfd. Jahr
Stellenanteile	12,76	12,76
Erläuterungen		
Zeile 5: Verwaltungsgebühren für amtstierärztliche Bescheinigungen, Untersuchungsgebühren Zeile 7: Erstattungen der BSE-Untersuchungen durch das Land Zeile 11: Buß- und Zwangsgelder Zeile 15: Tierschutzmaßnahmen, Arbeitssicherheit, Verbrauchsmaterial, Sammelstellen für die Entsorgung von tierischen Nebenprodukten von Wildschweinen, die Eichung der Messgeräte, Bienen des Landkreises, ASP-Vorsorge, Unterbringung von gefährlichen Hunden Zeile 19: Gebührenanteile der Tierärzte		

Produkt 12.2.10 Lebensmittelüberwachung	
Produktbeschreibung	
Die Lebensmittelüberwachung dient dem Schutz des Verbrauchers vor gesundheitlichen Gefahren, Irreführung und Täuschung. Sie beinhaltet insbesondere die Betriebsüberwachung (außer Fleischhygiene) und die Ausstellung von Zertifikaten für den Lebensmittelhandel.	
Auftragsgrundlage	
Lebensmittel- und Futtermittelgesetzbuch einschl. VO, EU-VO, EU-Richtlinien	
Ziele	
<ul style="list-style-type: none"> - Sicherstellung der Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen auf allen Stufen des Umgangs mit Lebensmitteln, Bedarfsgegenständen, Kosmetika und Tabak - Förderung der internationalen wirtschaftlichen Handelsbeziehungen 	
Verantwortung	Dr. Joachim Wiedner

Produkt 12.2.10 Lebensmittelüberwachung
Produktergebnis

Bezeichnung	Ergebnis 2021	Ansatz 2022	Ansatz 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
1. Steuern und ähnliche Abgaben	0	0	0	0	0	0
2. Zuwendungen und allgemeine Umlagen außer für Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
3. Auflösungserträge aus Sonderposten	0	0	0	0	0	0
4. sonstige Transfererträge	0	0	0	0	0	0
5. öffentlich-rechtliche Entgelte außer Beiträgen u.ä. Entgelte f. Inv.-Tätigk.	222.407	215.000	210.000	216.300	220.900	225.500
6. privatrechtliche Entgelte	0	0	0	0	0	0
7. Kostenerstattungen und Kostenumlagen	0	1.000	0	0	0	0
8. Zinsen und ähnliche Finanzerträge	0	0	0	0	0	0
9. aktivierungsfähige Eigenleistungen	0	0	0	0	0	0
10. Bestandsveränderungen	0	0	0	0	0	0
11. sonstige ordentliche Erträge	32.019	5.100	5.100	5.200	5.300	5.400
12. = Summe ordentliche Erträge	254.426	221.100	215.100	221.500	226.200	230.900
13. Personalaufwendungen	966.305	935.600	1.129.800	1.163.400	1.188.300	1.213.100
14. Versorgungsaufwendungen	2.281	0	0	0	0	0
15. Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	0	1.000	0	0	0	0
16. Abschreibungen	371	0	0	0	0	0
17. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
18. Transferaufwendungen	0	0	0	0	0	0
19. sonstige ordentliche Aufwendungen	9.705	11.500	11.500	11.800	12.000	12.300
20. = Summe ordentliche Aufwendungen	978.663	948.100	1.141.300	1.175.200	1.200.300	1.225.400
21. = ordentliches Ergebnis	-724.237	-727.000	-926.200	-953.700	-974.100	-994.500
22. außerordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0
23. außerordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
24. außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
25. Jahresergebnis	-724.237	-727.000	-926.200	-953.700	-974.100	-994.500
Summe Jahr.Fehlbetr. aus Vorj. § 2 VI KomHKVO	0	0	0	0	0	0
Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	236.797	318.800	419.200	427.300	437.100	447.000
Saldo ILV	-236.797	-318.800	-419.200	-427.300	-437.100	-447.000
Ergebnis unter Berücksichtigung ILV	-961.034	-1.045.800	-1.345.400	-1.381.000	-1.411.200	-1.441.500

Produkt 12.2.10 Lebensmittelüberwachung			
Stellenplanauszug	Plan Vorjahr		Plan lfd. Jahr
Stellenanteile	10,53		10,53
Leistungsdaten und Kennzahlen	Ist Vorvorjahr	Plan Vorjahr	Plan lfd. Jahr
Zahl der Betriebskontrollen	302	790	760
Zahl der Proben	301	460	460
Erläuterungen			
Zeile 5: Verwaltungsgebühren für Exportzertifikate, Betriebskontrollen			
Zeile 11: Buß- und Zwangsgelder			
Zeile 19: Gebührenanteile der Tierärzte			

Produkt 41.4.01 Fleischbeschau	
Produktbeschreibung	
Die Fleischbeschau dient dem Schutz des Verbrauchers vor gesundheitlichen Gefahren, Irreführung und Täuschung. Sie beinhaltet Schlachtier- und Fleischuntersuchungen sowie die Gebührenabrechnungen und das Personalwesen für die zuständigen Beschäftigten.	
Auftragsgrundlage	
EU-VO Nr. 853/2004 und Durchführungsverordnung (EU) 2019/627, GOW	
Ziele	
- Schutz des Verbrauchers vor Gesundheitsschädigung, Täuschung und Irreführung	
Verantwortung	Dr. Joachim Wiedner

Produkt 41.4.01 Fleischbeschau
Produktergebnis

Bezeichnung	Ergebnis 2021	Ansatz 2022	Ansatz 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
1. Steuern und ähnliche Abgaben	0	0	0	0	0	0
2. Zuwendungen und allgemeine Umlagen außer für Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
3. Auflösungserträge aus Sonderposten	0	0	0	0	0	0
4. sonstige Transfererträge	0	0	0	0	0	0
5. öffentlich-rechtliche Entgelte außer Beiträgen u.ä. Entgelte f. Inv.-Tätigk.	272.725	270.000	205.000	211.100	215.600	220.100
6. privatrechtliche Entgelte	0	0	0	0	0	0
7. Kostenerstattungen und Kostenumlagen	0	0	0	0	0	0
8. Zinsen und ähnliche Finanzerträge	0	0	0	0	0	0
9. aktivierungsfähige Eigenleistungen	0	0	0	0	0	0
10. Bestandsveränderungen	0	0	0	0	0	0
11. sonstige ordentliche Erträge	4.182	0	0	0	0	0
12. = Summe ordentliche Erträge	276.907	270.000	205.000	211.100	215.600	220.100
13. Personalaufwendungen	370.282	339.800	139.000	142.800	145.900	148.900
14. Versorgungsaufwendungen	319	0	0	0	0	0
15. Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	3.850	3.000	3.000	3.000	3.100	3.200
16. Abschreibungen	379	100	0	0	0	0
17. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
18. Transferaufwendungen	0	0	0	0	0	0
19. sonstige ordentliche Aufwendungen	9.214	23.000	23.000	23.600	24.100	24.600
20. = Summe ordentliche Aufwendungen	384.044	365.900	165.000	169.400	173.100	176.700
21. = ordentliches Ergebnis	-107.138	-95.900	40.000	41.700	42.500	43.400
22. außerordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0
23. außerordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
24. außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
25. Jahresergebnis	-107.138	-95.900	40.000	41.700	42.500	43.400
Summe Jahr.Fehlbetr. aus Vorj. § 2 VI KomHKVO	0	0	0	0	0	0
Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	49.980	56.900	65.600	66.800	68.200	69.600
Saldo ILV	-49.980	-56.900	-65.600	-66.800	-68.200	-69.600
Ergebnis unter Berücksichtigung ILV	-157.118	-152.800	-25.600	-25.100	-25.700	-26.200

Produkt 41.4.01 Fleischbeschau		
Stellenplanauszug	Plan Vorjahr	Plan lfd. Jahr
Stellenanteile	1,75	1,75
Erläuterungen		
Zeile 5: Gebühren für die Schlachtier- und Fleischuntersuchung		
Zeile 15: Labor- und Verbrauchsmaterial, Schutzkleidung		
Zeile 19: Abzuführende Untersuchungsgebühren für Nationalen Rückstandskontrollplan und Personalnebenkosten		

Produkt 51.1.03 Planverfahren für Straßen und Bahnanlagen	
Produktbeschreibung	
Das Produkt beinhaltet die Bearbeitung von Planfeststellungen, -genehmigungen und -verzicht von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie Bahnanlagen.	
Auftragsgrundlage	
StVO, FStrG, NStrG, EkrG, VwVfG	
Ziele	
<ul style="list-style-type: none"> - Sachgerechte Würdigung aller berechtigten Interessen - Abschluss der Verfahren je nach Umfang des Eingriffs und Anzahl der Einwendungen nach 3 bis 12 Monaten 	
Verantwortung	Ulrike Ringen

Produkt 51.1.03 Planverfahren für Straßen und Bahnanlagen
Produktergebnis

	Bezeichnung	Ergebnis 2021	Ansatz 2022	Ansatz 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
	1. Steuern und ähnliche Abgaben	0	0	0	0	0	0
	2. Zuwendungen und allgemeine Umlagen außer für Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
	3. Auflösungserträge aus Sonderposten	0	0	0	0	0	0
	4. sonstige Transfererträge	0	0	0	0	0	0
	5. öffentlich-rechtliche Entgelte außer Beiträgen u.ä. Entgelte f. Inv.-Tätigk.	25	0	0	0	0	0
	6. privatrechtliche Entgelte	0	0	0	0	0	0
	7. Kostenerstattungen und Kostenumlagen	0	0	0	0	0	0
	8. Zinsen und ähnliche Finanzerträge	0	0	0	0	0	0
	9. aktivierungsfähige Eigenleistungen	0	0	0	0	0	0
	10. Bestandsveränderungen	0	0	0	0	0	0
	11. sonstige ordentliche Erträge	1.001	0	0	0	0	0
	12. = Summe ordentliche Erträge	1.026	0	0	0	0	0
	13. Personalaufwendungen	65.413	67.400	84.200	86.300	88.200	90.100
	14. Versorgungsaufwendungen	76	0	0	0	0	0
	15. Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	0	0	0	0	0	0
	16. Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
	17. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
	18. Transferaufwendungen	0	0	0	0	0	0
	19. sonstige ordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
	20. = Summe ordentliche Aufwendungen	65.490	67.400	84.200	86.300	88.200	90.100
	21. = ordentliches Ergebnis	-64.463	-67.400	-84.200	-86.300	-88.200	-90.100
	22. außerordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0
	23. außerordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
	24. außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
	25. Jahresergebnis	-64.463	-67.400	-84.200	-86.300	-88.200	-90.100
	Summe Jahr.Fehlbetr. aus Vorj. § 2 VI KomHKVO	0	0	0	0	0	0
	Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
	Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	25.119	31.000	42.800	43.600	44.500	45.400
	Saldo ILV	-25.119	-31.000	-42.800	-43.600	-44.500	-45.400
	Ergebnis unter Berücksichtigung ILV	-89.582	-98.400	-127.000	-129.900	-132.700	-135.500

Produkt 51.1.03 Planverfahren für Straßen und Bahnanlagen		
Stellenplanauszug	Plan Vorjahr	Plan lfd. Jahr
Stellenanteile	0,80	0,75

Produkt 53.7.01 Tierkörperbeseitigung

Produktbeschreibung

Die VO (EG) Nr. 1069/2009 sowie das TierNebG fordern eine unschädliche Beseitigung von tierischen Nebenprodukten. Hierzu zählen neben verendeten Tieren, seuchenkranken Tieren auch z. B. kontaminierte Produkte tierischer Herkunft oder auch Gülle. Die Zuständigkeit für die Beseitigung von Material der Kategorien 1 und 2 liegt bei den Landkreisen (eigener Wirkungskreis).

Um diese unschädliche Beseitigung zu realisieren, bedient sich der Landkreis eines beliebigen Unternehmers.

Ein evtl. bei der Beseitigung entstehender Verlust ist nach dem Nds. AG zum TierNebG vom Landkreis zu 40% dem Unternehmer zu erstatten. 60 % dieses Defizites werden dem Unternehmer direkt durch die Nds. Tierseuchenkasse erstattet. Der Landkreis hat die Federführung in Verwaltungsangelegenheiten für 14 Gebietskörperschaften gegenüber dem beliebigen Unternehmen und der Tierseuchenkasse.

Auftragsgrundlage

TierNebG, Nds. AG zum TierNebG, VO (EG) Nr. 1069/2009

Ziele

- Sicherstellung der unschädlichen und schnellen Beseitigung von Material der Kategorie 1 und 2 in Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften
- Abwicklung der Verwaltungsaufgaben, die im Rahmen der Federführung für die TKBA Mulmshorn nutzenden Gebietskörperschaften entstehen

Verantwortung

Dr. Joachim Wiedner

Produkt 53.7.01 Tierkörperbeseitigung
Produktergebnis

Bezeichnung	Ergebnis 2021	Ansatz 2022	Ansatz 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
1. Steuern und ähnliche Abgaben	0	0	0	0	0	0
2. Zuwendungen und allgemeine Umlagen außer für Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
3. Auflösungserträge aus Sonderposten	0	0	0	0	0	0
4. sonstige Transfererträge	0	0	0	0	0	0
5. öffentlich-rechtliche Entgelte außer Beiträgen u.ä. Entgelte f. Inv.-Tätigk.	0	0	0	0	0	0
6. privatrechtliche Entgelte	0	0	0	0	0	0
7. Kostenerstattungen und Kostenumlagen	102.668	37.500	37.500	38.600	39.400	40.200
8. Zinsen und ähnliche Finanzerträge	0	0	0	0	0	0
9. aktivierungsfähige Eigenleistungen	0	0	0	0	0	0
10. Bestandsveränderungen	0	0	0	0	0	0
11. sonstige ordentliche Erträge	3.040	0	0	0	0	0
12. = Summe ordentliche Erträge	105.708	37.500	37.500	38.600	39.400	40.200
13. Personalaufwendungen	117.580	122.200	122.800	126.100	128.700	131.500
14. Versorgungsaufwendungen	232	0	0	0	0	0
15. Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	0	0	0	0	0	0
16. Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
17. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
18. Transferaufwendungen	418.676	572.000	900.000	927.000	946.800	966.600
19. sonstige ordentliche Aufwendungen	292	0	0	0	0	0
20. = Summe ordentliche Aufwendungen	536.780	694.200	1.022.800	1.053.100	1.075.500	1.098.100
21. = ordentliches Ergebnis	-431.072	-656.700	-985.300	-1.014.500	-1.036.100	-1.057.900
22. außerordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0
23. außerordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
24. außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
25. Jahresergebnis	-431.072	-656.700	-985.300	-1.014.500	-1.036.100	-1.057.900
Summe Jahr.Fehlbetr. aus Vorj. § 2 VI KomHKVO	0	0	0	0	0	0
Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	37.900	38.300	43.600	44.400	45.400	46.300
Saldo ILV	-37.900	-38.300	-43.600	-44.400	-45.400	-46.300
Ergebnis unter Berücksichtigung ILV	-468.972	-695.000	-1.028.900	-1.058.900	-1.081.500	-1.104.200

Produkt 53.7.01 Tierkörperbeseitigung		
Stellenplanauszug	Plan Vorjahr	Plan lfd. Jahr
Stellenanteile	1,15	1,15
Erläuterungen		
Zeile 7: Personalkostenerstattung von den Gemeinden		
Zeile 18: Kosten der Tierkörperbeseitigung (40%-Anteil des Landkreises)		

Produkt 54.7.01 ÖPNV	
Produktbeschreibung	
Planung und Koordination des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf Kreisebene	
Auftragsgrundlage	
NNVG	
Ziele	
- Weiterentwicklung des ÖPNV (insbesondere Fortentwicklung der Tarifübergänge in die Oberzentren, Stärkung der Grundlinien sowie Einführung bedarfsorientierter Systeme)	
Verantwortung	Marcus Oberstedt

Produkt 54.7.01 ÖPNV
Produktergebnis

Bezeichnung	Ergebnis 2021	Ansatz 2022	Ansatz 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
1. Steuern und ähnliche Abgaben	0	0	0	0	0	0
2. Zuwendungen und allgemeine Umlagen außer für Investitionstätigkeit	4.784.596	6.029.700	5.921.400	6.098.900	6.229.200	6.359.400
3. Auflösungserträge aus Sonderposten	0	0	0	0	0	0
4. sonstige Transfererträge	0	0	0	0	0	0
5. öffentlich-rechtliche Entgelte außer Beiträgen u.ä. Entgelte f. Inv.-Tätigk.	0	0	0	0	0	0
6. privatrechtliche Entgelte	0	0	0	0	0	0
7. Kostenerstattungen und Kostenumlagen	0	0	0	0	0	0
8. Zinsen und ähnliche Finanzerträge	0	0	0	0	0	0
9. aktivierungsfähige Eigenleistungen	0	0	0	0	0	0
10. Bestandsveränderungen	0	0	0	0	0	0
11. sonstige ordentliche Erträge	1.695	0	0	0	0	0
12. = Summe ordentliche Erträge	4.786.291	6.029.700	5.921.400	6.098.900	6.229.200	6.359.400
13. Personalaufwendungen	45.378	42.300	48.000	49.100	50.200	51.300
14. Versorgungsaufwendungen	129	0	0	0	0	0
15. Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	0	0	0	0	0	0
16. Abschreibungen	54.465	50.300	45.200	45.200	45.200	45.200
17. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
18. Transferaufwendungen	8.763.592	10.215.600	12.051.300	12.361.200	12.625.300	12.889.200
19. sonstige ordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
20. = Summe ordentliche Aufwendungen	8.863.565	10.308.200	12.144.500	12.455.500	12.720.700	12.985.700
21. = ordentliches Ergebnis	-4.077.274	-4.278.500	-6.223.100	-6.356.600	-6.491.500	-6.626.300
22. außerordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0
23. außerordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
24. außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
25. Jahresergebnis	-4.077.274	-4.278.500	-6.223.100	-6.356.600	-6.491.500	-6.626.300
Summe Jahr.Fehlbetr. aus Vorj. § 2 VI KomHKVO	0	0	0	0	0	0
Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	18.571	22.100	24.200	24.700	25.200	25.800
Saldo ILV	-18.571	-22.100	-24.200	-24.700	-25.200	-25.800
Ergebnis unter Berücksichtigung ILV	-4.095.845	-4.300.600	-6.247.300	-6.381.300	-6.516.700	-6.652.100

Produkt 54.7.01 ÖPNV		
Stellenplanauszug	Plan Vorjahr	Plan lfd. Jahr
Stellenanteile	0,35	0,35
Erläuterungen		
<p>Zeile 2: Landeszuweisung Regionalisierungsmittel (1.300.000 €), Landeszuweisung Schüler- und Azubiticket (392.000 €), Landeszuweisung Schüler-/Ausbildungsfahrkarten (2.535.600 €), Landeszuweisung Weiterentwicklung des ÖPNV (580.000 €), Landeszuweisung zum HVV-Tarif (475.600 €), Landeszuweisung für landesbedeutsame Buslinie 630 (81.600 €), Gemeindebeiträge zu einzelnen Angebotsverbesserungen (198.200 €), Gemeindebeiträge zum HVV-Tarif (Schiene) (358.400 €)</p> <p>Zeile 18: Zuschuss an Gemeinden für ZVBN-Assoziierungskosten (48.500 €), Kostenanteil VNO (92.400 €), HVV-Tarif, Schiene (1.331.400 €), Schüler-/Azubi-Ticket (400.000 €), Bus-Linienbündel Nord und Mitte (5.750.000 €), Durchbindung L 630 bis Bremen Hbf. (55.000 €), Aufwertung L 630 zur LBB (58.000 €), Bus-Linienbündel Süd (4.000.000 €), Zuschuss an Bürgerbus-Vereine (56.000 €), Anruf-Sammel-Taxi (260.000 €)</p>		

Produkt 51.1.02 Bauleitplanung	
Produktbeschreibung	
<p>Der Landkreis ist zuständige Genehmigungsbehörde für die Flächennutzungspläne der kreisangehörigen Gemeinden.</p> <p>Im Rahmen der Bauleitplanung erarbeitet das Amt für Bauaufsicht und Bauleitplanung federführend die Stellungnahmen als Träger öffentlicher Belange.</p>	
Auftragsgrundlage	
BauGB, DVO-BauGB u.a.	
Ziele	
<ul style="list-style-type: none"> - Nichteintreten von Fiktivgenehmigungen bei der Genehmigung von Flächennutzungsplänen - Zeitnahe und qualifizierte Erarbeitung der Stellungnahmen bei Bauleitplänen - Vollständige Wahrnehmung der Interessen des Landkreises, Hilfestellung für die Gemeinde 	
Maßnahmen zur Zielerreichung	
<ul style="list-style-type: none"> - Zeitnahe Information der Kommunen über Rechtsänderungen - Durchführung kreisinterner Vorbesprechungen zur Abstimmung und Verfahrensbeschleunigung - Nutzung neuer Medien innerhalb des Hauses und mit den Kommunen und Planern 	
Verantwortung	Ayşe Gül Önder

Produkt 51.1.02 Bauleitplanung

Produktergebnis

Bezeichnung	Ergebnis 2021	Ansatz 2022	Ansatz 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
1. Steuern und ähnliche Abgaben	0	0	0	0	0	0
2. Zuwendungen und allgemeine Umlagen außer für Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
3. Auflösungserträge aus Sonderposten	0	0	0	0	0	0
4. sonstige Transfererträge	0	0	0	0	0	0
5. öffentlich-rechtliche Entgelte außer Beiträgen u.ä. Entgelte f. Inv.-Tätigk.	0	0	0	0	0	0
6. privatrechtliche Entgelte	0	0	0	0	0	0
7. Kostenerstattungen und Kostenumlagen	66.963	66.900	67.000	69.000	70.400	71.900
8. Zinsen und ähnliche Finanzerträge	0	0	0	0	0	0
9. aktivierungsfähige Eigenleistungen	0	0	0	0	0	0
10. Bestandsveränderungen	0	0	0	0	0	0
11. sonstige ordentliche Erträge	209	0	0	0	0	0
12. = Summe ordentliche Erträge	67.172	66.900	67.000	69.000	70.400	71.900
13. Personalaufwendungen	98.499	101.200	106.000	109.000	111.400	113.700
14. Versorgungsaufwendungen	16	0	0	0	0	0
15. Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	0	0	0	0	0	0
16. Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
17. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
18. Transferaufwendungen	0	0	0	0	0	0
19. sonstige ordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
20. = Summe ordentliche Aufwendungen	98.514	101.200	106.000	109.000	111.400	113.700
21. = ordentliches Ergebnis	-31.343	-34.300	-39.000	-40.000	-41.000	-41.800
22. außerordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0
23. außerordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
24. außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
25. Jahresergebnis	-31.343	-34.300	-39.000	-40.000	-41.000	-41.800
Summe Jahr.Fehlbetr. aus Vorj. § 2 VI KomHKVO	0	0	0	0	0	0
Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	34.845	39.300	45.100	45.900	46.900	47.900
Saldo ILV	-34.845	-39.300	-45.100	-45.900	-46.900	-47.900
Ergebnis unter Berücksichtigung ILV	-66.188	-73.600	-84.100	-85.900	-87.900	-89.700

Produkt 51.1.02 Bauleitplanung			
Stellenplanauszug	Plan Vorjahr		Plan lfd. Jahr
Stellenanteile	1,06		1,06
Leistungsdaten und Kennzahlen	Ist Vorvorjahr	Plan Vorjahr	Plan lfd. Jahr
Genehmigung von Flächennutzungsplänen	14	12	12
Fiktivgenehmigungen	0	0	0
Stellungnahmen innerhalb eines Monats in %	82	80	80
Erläuterungen			
Zeile 7: Erstattungen vom Land für übertragene Aufgaben			

Produkt 52.1.01 Bauaufsicht	
Produktbeschreibung	
Der Landkreis führt Bauvoranfrage- und Baugenehmigungsverfahren inkl. Prüfung von Statiken sowie Abgeschlossenheitsbescheinigungen durch. Zum Produkt gehören außerdem Baulasten, Bauüberwachung und ordnungsbehördliche Maßnahmen, Brandschutzprüfung und Widerspruchsverfahren.	
Auftragsgrundlage	
NBauO, BauGB, BImSchG, WohnungseigentumsG, NBrandSchG	
Ziele	
<ul style="list-style-type: none"> - Bearbeitung von vereinfachten Baugenehmigungsverfahren für Wohnungsbauvorhaben und dazugehörige Nebenanlagen in Gebieten gemäß §§ 30, 34 BauGB innerhalb von 6 Wochen nach Vollständigkeit - Verfahrens unabhängige Bauüberwachung, regelmäßig wiederkehrende Überprüfung von publikumsintensiven Einrichtungen (Versammlungsstätten, Schulen etc.)* <p>* Aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie, umfänglicher Personalwechsel und gleichzeitiger erheblicher Zunahme der Antragszahlen war die Wahrnehmung dieser Aufgaben nicht möglich, aber auch nicht opportun. 2023 sollen die Überprüfungen jedoch wieder durchgeführt werden.</p>	
Maßnahmen zur Zielerreichung	
<ul style="list-style-type: none"> - Weitere Optimierung der Verfahren - Nutzung/Weiterentwicklung der vorhandenen digitalen Möglichkeiten; sobald technisch möglich: Einführung digitale Bauakte und digitaler Bauanträge - Weitere Qualifizierung der Sachbearbeiter - Gewinnung und Einarbeitung neuer Mitarbeiter 	
Verantwortung	Ayşe Gül Önder

Produkt 52.1.01 Bauaufsicht
Produktergebnis

	Bezeichnung	Ergebnis 2021	Ansatz 2022	Ansatz 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
	1. Steuern und ähnliche Abgaben	0	0	0	0	0	0
	2. Zuwendungen und allgemeine Umlagen außer für Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
	3. Auflösungserträge aus Sonderposten	0	0	0	0	0	0
	4. sonstige Transfererträge	0	0	0	0	0	0
	5. öffentlich-rechtliche Entgelte außer Beiträgen u.ä. Entgelte f. Inv.-Tätigk.	4.367.246	3.200.000	2.500.000	2.575.000	2.630.000	2.685.000
	6. privatrechtliche Entgelte	0	0	0	0	0	0
	7. Kostenerstattungen und Kostenumlagen	0	300	300	300	300	300
	8. Zinsen und ähnliche Finanzerträge	0	0	0	0	0	0
	9. aktivierungsfähige Eigenleistungen	0	0	0	0	0	0
	10. Bestandsveränderungen	0	0	0	0	0	0
	11. sonstige ordentliche Erträge	68.499	25.000	25.000	25.700	26.200	26.700
	12. = Summe ordentliche Erträge	4.435.745	3.225.300	2.525.300	2.601.000	2.656.500	2.712.000
	13. Personalaufwendungen	1.998.702	2.104.400	2.520.300	2.595.600	2.651.100	2.706.400
	14. Versorgungsaufwendungen	1.741	0	0	0	0	0
	15. Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	1.552.544	1.001.000	901.000	928.000	947.800	967.600
	16. Abschreibungen	12.470	0	0	0	0	0
	17. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
	18. Transferaufwendungen	0	0	0	0	0	0
	19. sonstige ordentliche Aufwendungen	1.258	8.000	8.000	8.100	8.300	8.500
	20. = Summe ordentliche Aufwendungen	3.566.715	3.113.400	3.429.300	3.531.700	3.607.200	3.682.500
	21. = ordentliches Ergebnis	869.030	111.900	-904.000	-930.700	-950.700	-970.500
	22. außerordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0
	23. außerordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
	24. außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
	25. Jahresergebnis	869.030	111.900	-904.000	-930.700	-950.700	-970.500
	Summe Jahr.Fehlbetr. aus Vorj. § 2 VI KomHKVO	0	0	0	0	0	0
	Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
	Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	709.875	959.400	1.171.200	1.191.500	1.216.400	1.241.400
	Saldo ILV	-709.875	-959.400	-1.171.200	-1.191.500	-1.216.400	-1.241.400
	Ergebnis unter Berücksichtigung ILV	159.155	-847.500	-2.075.200	-2.122.200	-2.167.100	-2.211.900

Produkt 52.1.01 Bauaufsicht			
Stellenplanauszug	Plan Vorjahr		Plan lfd. Jahr
Stellenanteile	30,02		29,07
Leistungsdaten und Kennzahlen	Ist Vorvorjahr	Plan Vorjahr	Plan lfd. Jahr
Genehmigungsanträge und Mitteilungen für sonstige genehmigungsfreie Baumaßnahmen	2.015	1.600	1.600
Erläuterungen			
Zeile 5: Verwaltungsgebühren (insbesondere Baugenehmigungen, Ordnungsverfügungen, Widersprüche) inkl. Auslagen für Dritte (vgl. Zeile 15)			
Zeile 7: Erstattungen von übrigen Bereichen			
Zeile 11: Buß- und Zwangsgelder			
Zeile 15: Aus- und Fortbildungskosten für Brandschutzprüfer (1.000 €), Gebühren und Auslagen für Dritte (900.000 €)			
Zeile 19: Geschäftsaufwendungen (3.000 €), Kosten für öffentliche Bekanntmachungen (5.000 €)			

Produkt 52.2.01 Wohnraumförderung	
Produktbeschreibung	
Der Landkreis nimmt eine Reihe von Aufgaben im Zusammenhang mit der staatlichen Wohnraumförderung und des kreiseigenen Förderprogrammes einschließlich der Belegungsbindung und der Erteilung von Wohnberechtigungsscheinigungen wahr.	
Auftragsgrundlage	
WoBindG, WoFG, NWoFG	
Ziele	
<ul style="list-style-type: none"> - Bürgern im Landkreis Rotenburg (Wümme) die Möglichkeiten der staatlichen und der kreiseigenen Förderung von Wohnraum nahebringen. - Bearbeitung von Wohnberechtigungsscheinen innerhalb einer Woche nach Vollständigkeit - Bearbeitung der Hauptanträge innerhalb eines Monats nach Vollständigkeit 	
Maßnahmen zur Zielerreichung	
<ul style="list-style-type: none"> - Umfassende Beratung der Interessenten; insbesondere bei der Antragstellung - Informationen (Merkblätter), Pressemitteilung über Förderprogramme - Einstellen von Informationen in das Internet 	
Verantwortung	Ayse GülÖnder

Produkt 52.2.01 Wohnraumförderung
Produktergebnis

Bezeichnung	Ergebnis 2021	Ansatz 2022	Ansatz 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
1. Steuern und ähnliche Abgaben	0	0	0	0	0	0
2. Zuwendungen und allgemeine Umlagen außer für Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
3. Auflösungserträge aus Sonderposten	0	0	0	0	0	0
4. sonstige Transfererträge	0	0	0	0	0	0
5. öffentlich-rechtliche Entgelte außer Beiträgen u.ä. Entgelte f. Inv.-Tätigk.	1.445	2.000	2.000	2.000	2.100	2.100
6. privatrechtliche Entgelte	0	0	0	0	0	0
7. Kostenerstattungen und Kostenumlagen	132.313	132.300	132.500	136.400	139.300	142.300
8. Zinsen und ähnliche Finanzerträge	0	0	0	0	0	0
9. aktivierungsfähige Eigenleistungen	0	0	0	0	0	0
10. Bestandsveränderungen	0	0	0	0	0	0
11. sonstige ordentliche Erträge	124	0	0	0	0	0
12. = Summe ordentliche Erträge	133.882	134.300	134.500	138.400	141.400	144.400
13. Personalaufwendungen	90.771	93.300	96.600	99.200	101.400	103.400
14. Versorgungsaufwendungen	9	0	0	0	0	0
15. Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	0	0	0	0	0	0
16. Abschreibungen	66	0	0	0	0	0
17. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
18. Transferaufwendungen	0	0	0	0	0	0
19. sonstige ordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
20. = Summe ordentliche Aufwendungen	90.847	93.300	96.600	99.200	101.400	103.400
21. = ordentliches Ergebnis	43.035	41.000	37.900	39.200	40.000	41.000
22. außerordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0
23. außerordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
24. außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
25. Jahresergebnis	43.035	41.000	37.900	39.200	40.000	41.000
Summe Jahr.Fehlbetr. aus Vorj. § 2 VI KomHKVO	0	0	0	0	0	0
Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	41.013	47.100	53.800	54.800	55.900	57.100
Saldo ILV	-41.013	-47.100	-53.800	-54.800	-55.900	-57.100
Ergebnis unter Berücksichtigung ILV	2.022	-6.100	-15.900	-15.600	-15.900	-16.100

Produkt 52.2.01 Wohnraumförderung			
Stellenplanauszug	Plan Vorjahr		Plan lfd. Jahr
Stellenanteile	1,30		1,30
Leistungsdaten und Kennzahlen	Ist Vorvorjahr	Plan Vorjahr	Plan lfd. Jahr
Anträge auf Wohnraumförderung	8	25	25
Wohnberechtigungsscheine innerhalb einer Woche in %	95	95	100
Hauptanträge innerhalb eines Monats in %	95	95	100
Erläuterungen			
Zeile 5: Verwaltungsgebühren, insbesondere für die Erteilung von Wohnberechtigungsscheinen und Einkommensbestätigungen			
Zeile 7: Erstattungen vom Land für übertragene Aufgaben			

Produkt 52.3.01 Baudenkmalpflege	
Produktbeschreibung	
Der Landkreis erteilt die denkmalrechtlichen Genehmigungen und berät bei Maßnahmen. Er klärt über Fördermöglichkeiten auf und erstellt Bescheinigungen nach dem EStG.	
Auftragsgrundlage	
NDSchG, EStG	
Ziele	
<ul style="list-style-type: none"> - Langfristiger Erhalt und Nutzung von Baudenkmalen in Zusammenarbeit mit den Eigentümern - Aufklärung und Information der Öffentlichkeit zur Steigerung der Akzeptanz denkmalrechtlicher Aspekte - Bearbeitung von Bescheinigungen nach dem EStG innerhalb von 2 Wochen nach Vollständigkeit 	
Maßnahmen zur Zielerreichung	
<ul style="list-style-type: none"> - Intensive Beratung der Denkmaleigentümer auch bei der Umsetzung von Maßnahmen an Baudenkmalen - Unterstützung der Aktivitäten zum "Tag des offenen Denkmals", Vorträge zum Denkmalschutz - Einbeziehung in die Beteiligung des Landkreises als TÖB 	
Verantwortung	Ayse Gül Önder

Produkt 52.3.01 Baudenkmalpflege
Produktergebnis

	Bezeichnung	Ergebnis 2021	Ansatz 2022	Ansatz 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
	1. Steuern und ähnliche Abgaben	0	0	0	0	0	0
	2. Zuwendungen und allgemeine Umlagen außer für Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
	3. Auflösungserträge aus Sonderposten	0	0	0	0	0	0
	4. sonstige Transfererträge	0	0	0	0	0	0
	5. öffentlich-rechtliche Entgelte außer Beiträgen u.ä. Entgelte f. Inv.-Tätigk.	250	900	900	900	900	900
	6. privatrechtliche Entgelte	0	0	0	0	0	0
	7. Kostenerstattungen und Kostenumlagen	0	0	0	0	0	0
	8. Zinsen und ähnliche Finanzerträge	0	0	0	0	0	0
	9. aktivierungsfähige Eigenleistungen	0	0	0	0	0	0
	10. Bestandsveränderungen	0	0	0	0	0	0
	11. sonstige ordentliche Erträge	104	0	0	0	0	0
	12. = Summe ordentliche Erträge	355	900	900	900	900	900
	13. Personalaufwendungen	81.242	85.400	93.900	96.600	98.600	100.700
	14. Versorgungsaufwendungen	8	0	0	0	0	0
	15. Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	0	0	0	0	0	0
	16. Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
	17. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
	18. Transferaufwendungen	0	0	0	0	0	0
	19. sonstige ordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
	20. = Summe ordentliche Aufwendungen	81.250	85.400	93.900	96.600	98.600	100.700
	21. = ordentliches Ergebnis	-80.895	-84.500	-93.000	-95.700	-97.700	-99.800
	22. außerordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0
	23. außerordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
	24. außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
	25. Jahresergebnis	-80.895	-84.500	-93.000	-95.700	-97.700	-99.800
	Summe Jahr.Fehlbetr. aus Vorj. § 2 VI KomHKVO	0	0	0	0	0	0
	Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
	Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	37.091	42.100	48.400	49.300	50.300	51.400
	Saldo ILV	-37.091	-42.100	-48.400	-49.300	-50.300	-51.400
	Ergebnis unter Berücksichtigung ILV	-117.986	-126.600	-141.400	-145.000	-148.000	-151.200

Produkt 52.3.01 Baudenkmalpflege			
Stellenplanauszug	Plan Vorjahr		Plan lfd. Jahr
Stellenanteile	1,16		1,16
Leistungsdaten und Kennzahlen	Ist Vorvorjahr	Plan Vorjahr	Plan lfd. Jahr
Anzahl der denkmalrechtlichen Vorgänge	134	175	175
ESTG-Bescheinigungen innerhalb 2 Wochen in %	100	90	90
Erläuterungen			
Zeile 5: Verwaltungsgebühren für ESTG-Bescheinigungen für Baudenkmäler			

Produkt 53.6.01 Breitband- und Mobilfunkausbau

Verantwortung Gerd Hachmöller

Produkt 53.6.01 Breitband- und Mobilfunkausbau
Produktergebnis

Bezeichnung	Ergebnis 2021	Ansatz 2022	Ansatz 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
1. Steuern und ähnliche Abgaben	0	0	0	0	0	0
2. Zuwendungen und allgemeine Umlagen außer für Investitionstätigkeit	13.583	50.000	50.000	51.500	52.600	53.700
3. Auflösungserträge aus Sonderposten	1.219.034	826.500	1.212.100	1.212.100	1.212.100	1.212.100
4. sonstige Transfererträge	0	0	0	0	0	0
5. öffentlich-rechtliche Entgelte außer Beiträgen u.ä. Entgelte f. Inv.-Tätigk.	0	0	0	0	0	0
6. privatrechtliche Entgelte	0	0	0	0	0	0
7. Kostenerstattungen und Kostenumlagen	0	0	0	0	0	0
8. Zinsen und ähnliche Finanzerträge	0	0	0	0	0	0
9. aktivierungsfähige Eigenleistungen	0	0	0	0	0	0
10. Bestandsveränderungen	0	0	0	0	0	0
11. sonstige ordentliche Erträge	375	0	0	0	0	0
12. = Summe ordentliche Erträge	1.232.993	876.500	1.262.100	1.263.600	1.264.700	1.265.800
13. Personalaufwendungen	68.993	76.000	79.100	81.200	82.900	84.500
14. Versorgungsaufwendungen	29	0	0	0	0	0
15. Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	24.872	100.000	100.000	103.000	105.200	107.400
16. Abschreibungen	1.835.983	1.354.500	1.687.900	1.687.900	1.687.900	1.687.900
17. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
18. Transferaufwendungen	0	0	0	0	0	0
19. sonstige ordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
20. = Summe ordentliche Aufwendungen	1.929.877	1.530.500	1.867.000	1.872.100	1.876.000	1.879.800
21. = ordentliches Ergebnis	-696.884	-654.000	-604.900	-608.500	-611.300	-614.000
22. außerordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0
23. außerordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
24. außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
25. Jahresergebnis	-696.884	-654.000	-604.900	-608.500	-611.300	-614.000
Summe Jahr.Fehlbetr. aus Vorj. § 2 VI KomHKVO	0	0	0	0	0	0
Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	34.529	35.900	43.600	44.500	45.400	46.400
Saldo ILV	-34.529	-35.900	-43.600	-44.500	-45.400	-46.400
Ergebnis unter Berücksichtigung ILV	-731.413	-689.900	-648.500	-653.000	-656.700	-660.400

Produkt 53.6.01 Breitband- und Mobilfunkausbau

Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen

Nr. Bezeichnung	Gesamtausgabe- / -einnahmebedarf (Ansatz)	Ansatz 2023	Bisher bereitgestellt (Ansatz)	Verpflichtungsermächtigungen	Finanzplan 2024	Finanzplan 2025	Finanzplan 2026
-----------------	---	-------------	--------------------------------	------------------------------	-----------------	-----------------	-----------------

Investitionen ab 20.000 €

2019/80030 Glasfaserausbau im Kreisgebiet	35.000.000	9.000.000	20.000.000	0	6.000.000	0	0
2019/80031 Zuw. Bund - Glasfaserausbau im Kreisgebiet	-17.750.000	-4.500.000	-10.250.000	0	-3.000.000	0	0
2019/80032 Zuw. Land - Glasfaserausbau im Kreisgebiet	-6.750.000	-1.500.000	-5.191.500	0	-58.500	0	0
2019/80033 Zuw. Gem. - Glasfaserausbau im Kreisgebiet	-5.500.000	-1.500.000	-2.270.000	0	-1.730.000	0	0
2022/80030 Gigabitausbau	130.000.000	0	0	0	26.000.000	26.000.000	26.000.000
2022/80031 Zuw. Bund - Gigabitausbau	-65.000.000	0	0	0	-13.000.000	-13.000.000	-13.000.000
2022/80032 Zuw. Land - Gigabitausbau	-32.500.000	0	0	0	-6.500.000	-6.500.000	-6.500.000
2022/80033 Zuw. Gem. - Gigabitausbau	-16.250.000	0	0	0	-3.250.000	-3.250.000	-3.250.000

Stellenplanauszug	Plan Vorjahr	Plan lfd. Jahr
Stellenanteile	0,85	0,85

Erläuterungen

Zeile 2: Zuweisungen der Gemeinden für die Planungskosten der Breitbanderschließung (50.000 €)

Zeile 15: Planungskosten Breitbanderschließung (100.000 €)

Produkt 54.2.01 Kreisstraßen	
Produktbeschreibung	
Die Kreisstraßenbauverwaltung und die Straßenmeistereien sorgen für die Erhaltung, Verwaltung und den Betrieb sowie den Ausbau des Anlagevermögens Kreisstraßen mit seinen Nebenanlagen.	
Auftragsgrundlage	
NStrG, DIN-Normen	
Ziele	
<ul style="list-style-type: none"> - Erhalt und Optimierung der kreiseigenen Verkehrsinfrastruktur (Straßen, Wege, Brücken, etc.) - Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrssicherheit 	
Maßnahmen zur Zielerreichung	
<ul style="list-style-type: none"> - Laufende Unterhaltung, Erneuerung und partielle Ergänzung des Kreisstraßen- und Radwegenetzes - Regelmäßige Straßenkontrolle, kurzfristige Behebung von Schäden, zeitnaher Winterdienst 	
Verantwortung	Christoph Schlamminger

Produkt 54.2.01 Kreisstraßen
Produktergebnis

Bezeichnung	Ergebnis 2021	Ansatz 2022	Ansatz 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
1. Steuern und ähnliche Abgaben	0	0	0	0	0	0
2. Zuwendungen und allgemeine Umlagen außer für Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
3. Auflösungserträge aus Sonderposten	1.472.353	1.245.000	1.340.500	1.340.500	1.340.500	1.340.500
4. sonstige Transfererträge	0	0	0	0	0	0
5. öffentlich-rechtliche Entgelte außer Beiträgen u.ä. Entgelte f. Inv.-Tätigk.	18.727	11.000	11.000	11.200	11.500	11.700
6. privatrechtliche Entgelte	73.690	68.000	68.100	70.000	71.400	72.900
7. Kostenerstattungen und Kostenumlagen	99.905	138.700	88.700	91.300	93.200	95.100
8. Zinsen und ähnliche Finanzerträge	0	0	0	0	0	0
9. aktivierungsfähige Eigenleistungen	0	0	0	0	0	0
10. Bestandsveränderungen	0	0	0	0	0	0
11. sonstige ordentliche Erträge	74.137	0	0	0	0	0
12. = Summe ordentliche Erträge	1.738.812	1.462.700	1.508.300	1.513.000	1.516.600	1.520.200
13. Personalaufwendungen	3.244.697	3.365.000	3.594.100	3.701.500	3.780.700	3.859.700
14. Versorgungsaufwendungen	458	0	0	0	0	0
15. Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	3.941.153	3.756.000	4.593.000	4.730.500	4.831.400	4.932.400
16. Abschreibungen	6.665.423	6.695.200	5.822.800	5.822.800	5.822.800	5.822.800
17. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
18. Transferaufwendungen	0	0	0	0	0	0
19. sonstige ordentliche Aufwendungen	205	0	0	0	0	0
20. = Summe ordentliche Aufwendungen	13.851.937	13.816.200	14.009.900	14.254.800	14.434.900	14.614.900
21. = ordentliches Ergebnis	-12.113.125	-12.353.500	-12.501.600	-12.741.800	-12.918.300	-13.094.700
22. außerordentliche Erträge	72.418	0	0	0	0	0
23. außerordentliche Aufwendungen	51.684	0	0	0	0	0
24. außerordentliches Ergebnis	20.734	0	0	0	0	0
25. Jahresergebnis	-12.092.391	-12.353.500	-12.501.600	-12.741.800	-12.918.300	-13.094.700
Summe Jahr.Fehlbetr. aus Vorj. § 2 VI KomHKVO	0	0	0	0	0	0
Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	789.657	850.400	849.500	967.300	984.400	1.001.400
Saldo ILV	-789.657	-850.400	-849.500	-967.300	-984.400	-1.001.400
Ergebnis unter Berücksichtigung ILV	-12.882.048	-13.203.900	-13.351.100	-13.709.100	-13.902.700	-14.096.100

Produkt 54.2.01 Kreisstraßen

Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen

Nr. Bezeichnung	Gesamtausgabe- / -einnahmebedarf (Ansatz)	Ansatz 2023	Bisher bereitgestellt (Ansatz)	Verpflichtungsermächtigungen	Finanzplan 2024	Finanzplan 2025	Finanzplan 2026
Investitionen ab 20.000 €							
2018/66200 Neubau Radweg - K 118 - Selsingen-Ohrel	1.416.300	0	166.300	0	500.000	750.000	0
2018/66202 Zuw.GVFG - Neubau Radweg - K 118 - Selsingen-Ohrel	-860.000	0	0	0	-350.000	-510.000	0
2018/66203 Zuw.Gem. - Neubau Radweg - K 118 - Selsingen-Ohrel	-270.000	0	0	0	-100.000	-170.000	0
2018/66230 Ausbau K 126 - K 141 - OD Gyhum	4.608.000	0	408.000	0	2.100.000	2.100.000	0
2018/66232 Zuw.GVFG - Ausbau K 126 - K 141 - OD Gyhum	-2.160.000	0	0	0	-1.000.000	-950.000	-210.000
2018/66233 Zuw.Gem. - Ausbau K 126 - K 141 - OD Gyhum	-650.000	0	0	0	-300.000	-250.000	-100.000
2018/66260 Neubau Brücke - K 113 - Wörpe	2.520.000	461.000	320.000	1.739.000	1.739.000	0	0
2018/66262 Zuw.GVFG - Neubau Brücke - K 113 - Wörpe	-1.130.000	-500.000	-150.000	0	-480.000	0	0
2018/66280 Neubau Brücke - K 139 - Ramme	1.480.000	0	180.000	0	0	800.000	500.000
2018/66282 Zuw.GVFG - Neubau Brücke - K 139 - Ramme	-860.000	0	0	0	0	-480.000	-300.000
2019/66280 Neubau Radweg - K 109 - Anderl.-Fehrenbr. 1. BA	1.100.000	50.000	50.000	0	0	400.000	600.000
2019/66282 Zuw.GVFG - Neubau Radweg - K 109 - And.-Fehrenbr.	-750.000	0	0	0	0	-270.000	-425.000
2019/66283 Zuw.Gem. - Neubau Radweg - K 109 - And.-Fehrenbr.	-175.000	0	0	0	0	-70.000	-95.000
2019/66290 Ausbau K 137 - OD Ostereistedt-OD Rockstedt	2.650.000	0	150.000	0	1.200.000	1.300.000	0
2019/66292 Zuw.GVFG - Ausbau K 137 - OD Ostereistedt-OD Rockstedt	-1.200.000	0	0	0	-650.000	-430.000	-120.000
2019/66293 Zuw.Gem. - Ausbau K 137 - OD Ostereistedt-OD Rockstedt	-400.000	0	0	0	-100.000	-250.000	-50.000
2019/66310 Neubau Radweg - K 146 - Dipshorn-Kreisgrenze	567.100	0	217.100	0	250.000	100.000	0
2019/66312 Zuw.GVFG - Neubau Radweg - K 146 - Dipshorn-KG	-300.000	0	0	0	-120.000	-160.000	-20.000
2019/66313 Zuw.Gem. - Neubau Radweg - K 146 - Dipshorn-KG	-100.000	0	0	0	-40.000	-40.000	-20.000
2019/66340 Ausbau K 211 - OD Bartelsdorf	1.662.000	100.000	62.000	0	0	950.000	550.000
2019/66342 Zuw.GVFG - Ausbau K 211 - OD Bartelsdorf	-750.000	0	0	0	0	-500.000	-250.000
2019/66343 Zuw.Gem. - Ausbau K 211 - OD Bartelsdorf	-300.000	0	0	0	0	-100.000	-200.000
2019/66360 Ausbau K 202 - OD Böttersen	3.651.000	90.000	61.000	0	0	0	2.100.000
2019/66362 Zuw.GVFG - Ausbau K 202 - OD Böttersen	-1.500.000	0	0	0	0	0	-900.000
2019/66363 Zuw.Gem. - Ausbau K 202 - OD Böttersen	-600.000	0	0	0	0	0	-200.000
2019/66380 Erneuerung - K 102 - BRV-Gnarrenburg (KM 8,40-10,30)	3.030.000	50.000	430.000	0	0	1.500.000	1.050.000
2019/66382 Zuw.GVFG - Ern. - K 102 - BRV-Gnarrenburg	-1.500.000	0	0	0	0	-750.000	-550.000
2020/66150 Ausbau K 113 - OD Tarmstedt	2.500.000	50.000	80.000	0	0	0	0
2022/66100 Erneuerung - K 108 - Deinstedt-Malstedt	185.000	185.000	0	0	0	0	0
2022/66110 Erneuerung - K 108 - Malstedt-Byhusen	250.000	250.000	0	0	0	0	0
2022/66130 Erneuerung - K 109 - B 71 - Haaßel	475.000	475.000	0	0	0	0	0
2022/66160 Erneuerung - K 121 - L 130-Wohnste	449.000	410.000	39.000	0	0	0	0

Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen							
Nr. Bezeichnung	Gesamtausgabe- / -einnahmebedarf (Ansatz)	Ansatz 2023	Bisher bereitgestellt (Ansatz)	Verpflichtungsermächtigungen	Finanzplan 2024	Finanzplan 2025	Finanzplan 2026
2022/66190 Erneuerung - K 210 - Rosebruch-Hütthof	295.000	295.000	0	0	0	0	0
2022/66220 Erneuerung - K 237 - B 75 - Everinghausen	380.000	380.000	0	0	0	0	0
2022/66240 Verbr. u. Erneuerung - K 133 - Hepstedt-Kirchtimke	1.204.000	0	104.000	0	600.000	500.000	0
2022/66250 Verbr. u. Erneuerung - K 222 - K 212 - Riepe	289.000	0	54.000	235.000	235.000	0	0
2022/66260 Ausbau K 107 - OD Bevern-OD Hesedorf	3.604.000	100.000	54.000	0	0	1.800.000	1.650.000
2022/66262 Zuw. GVFG - Ausbau K 107 - OD Bevern-OD Hesedorf	-1.500.000	0	0	0	0	-800.000	-500.000
2022/66263 Zuw. Gem. - Ausbau K 107 - OD Bevern-OD Hesedorf	-800.000	0	0	0	0	-450.000	-320.000
2023/66020 SM Rotenburg - Anbaumäher	25.000	25.000	0	0	0	0	0
2023/66030 SM Rotenburg - Streckenfahrzeug	55.000	55.000	0	0	0	0	0
2023/66040 SM Sandbostel - LKW mit Ladekran	330.000	0	0	330.000	330.000	0	0
2023/66050 SM Sandbostel - Kolonnenbus	70.000	70.000	0	0	0	0	0
2023/66060 SM Sandbostel - Absperrtafel	25.000	25.000	0	0	0	0	0
2023/66070 Sammelinvestitionen für die Straßenm. u. 20.000 €	53.000	53.000	0	0	0	0	0
2023/66080 Erneuerung - K 102 - BRV - Gnarrenburg	210.000	0	0	0	210.000	0	0
2023/66090 Erneuerung - K 149 - Kalbe - Freetz	195.000	195.000	0	0	0	0	0
2023/66100 Erneuerung - K 149 - Freetz - L 130	110.000	110.000	0	0	0	0	0
2023/66110 Erneuerung - K 144 - Hipstedt - Kreisgrenze	180.000	180.000	0	0	0	0	0
2023/66120 Erneuerung - K 101 - Selsingen - Ober Ochtenhausen	285.000	0	0	285.000	285.000	0	0
2023/66140 Erneuerung - K 124 - L 119 - Neu Ebersdorf	160.000	160.000	0	0	0	0	0
2023/66150 Erneuerung - K 110 - Ohrel - Anderlingen	320.000	320.000	0	0	0	0	0
2023/66160 Erneuerung - K 109 - Haaßel - Anderlingen	300.000	0	0	300.000	300.000	0	0
2023/66170 Erneuerung - K 141 - OD Hesedorf	117.000	0	0	0	117.000	0	0
2023/66180 Erneuerung - K 208 - Ottingen - Riepholm	180.000	180.000	0	0	0	0	0
2023/66190 Erneuerung - K 219 - Wittkopsbostel - Sothel	275.000	275.000	0	0	0	0	0
2023/66210 Erneuerung - K 223 - Söhl - Moordorf (KM 0,00-0,85)	145.000	0	0	145.000	145.000	0	0
2023/66220 Erneuerung - K 223 - Söhl - Moordorf (KM 1,05-2,50)	245.000	0	0	245.000	245.000	0	0
2023/66230 Erneuerung - K 225 - Westeresch - Sothel	130.000	130.000	0	0	0	0	0
2023/66240 Erneuerung - K 232 - OD Vahlde	215.000	215.000	0	0	0	0	0
2023/66250 Erneuerung - K 233 - Süderwalsede - Westerwalsede	410.000	410.000	0	0	0	0	0
2023/66260 Erneuerung - K 238 - Borchel	280.000	280.000	0	0	0	0	0
2023/66270 Verkauf v. Fahrzeugen Geräten u. Maschinen	-60.000	-60.000	0	0	0	0	0
2023/66280 Neubau Radweg - K 242 - Reeßum - Kreisgrenze	500.000	50.000	0	0	0	0	250.000
2023/66290 Neubau Radweg - K 108 - Malstedt - Byhusen	650.000	50.000	0	0	0	0	400.000
2023/66300 Neubau Brücke - K 114 - Hanstedt	1.350.000	130.000	0	0	0	0	820.000
2023/66310 Neubau Radweg - K 109 - Fehrenbruch - Farven 2. BA	750.000	50.000	0	0	0	0	0

Investitionen und Investitionsförderungsmaßnahmen							
Nr. Bezeichnung	Gesamtausgabe- / -einnahmebedarf (Ansatz)	Ansatz 2023	Bisher bereitgestellt (Ansatz)	Verpflichtungsermächtigungen	Finanzplan 2024	Finanzplan 2025	Finanzplan 2026
2023/66330 SM Rotenburg - Nachläuferstreuer	60.000	60.000	0	0	0	0	0
2023/66340 SM Sandbostel - Nachläuferstreuer	60.000	60.000	0	0	0	0	0
Investitionen unter 20.000 €	16.000	16.000	0	0	0	0	0
Stellenplanauszug				Plan Vorjahr		Plan lfd. Jahr	
Stellenanteile				56,94		56,94	
Leistungsdaten und Kennzahlen				Ist Vorvorjahr		Plan Vorjahr	
Kreisstraßen (in km)				648		648	
Radwege (in km)				397		403	
* Abstufung K 205 (Ahausen) und Korrektur durch Straßenzustandserfassung							
** Korrektur durch Straßenzustandserfassung (nur Geh-/Radwege außerhalb)							
Erläuterungen							
Zeile 5: Gebühren für Sondernutzung an Kreisstraßen, Verwaltungsgebühren für Stellungnahmen und Anordnungen							
Zeile 6: Schadensersatz bei Beschädigung von Straßen, Einnahmen aus Mieten und Pachten							
Zeile 7: Erstattungen von den Gemeinden (Winterdienst) (70.000 €), Erstattungen vom Land für übertragene Aufgaben (18.700 €)							
Zeile 15: Unterhaltung der Kreisstraßen, Unterhaltung der Geräte, Maschinen und Fahrzeuge, Mieten von Fahrzeugen und Geräten							

Produkt 56.1.01 Immissionsschutz	
Produktbeschreibung	
Das Produkt beinhaltet die Durchführung förmlicher Genehmigungsverfahren nach dem BImSchG inkl. Auswertung von Gutachten, eigenen Messungen, Nachbarbeschwerden sowie diversen Statistiken.	
Auftragsgrundlage	
BImSchG, UVPG, ZustVO-Umwelt-Arbeitsschutz	
Ziele	
<ul style="list-style-type: none"> - Vollständigkeitsprüfung bei Genehmigungsanträgen innerhalb eines Monats - Beratung sowie rechtmäßige und fristgerechte Bearbeitung von Vorgängen - Zeitnahe Durchführung von Messungen bei Beschwerden 	
Maßnahmen zur Zielerreichung	
<ul style="list-style-type: none"> - Weitere Optimierung der Verfahrensabläufe - Ausbau des Austausches mit Entwurfsverfassern, sonstigen Interessengruppen - Regelmäßiger Informationsaustausch mit anderen Genehmigungsbehörden - Überwachung der Fristen 	
Verantwortung	Ayşe Gül Önder

Produkt 56.1.01 Immissionsschutz
Produktergebnis

Bezeichnung	Ergebnis 2021	Ansatz 2022	Ansatz 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
1. Steuern und ähnliche Abgaben	0	0	0	0	0	0
2. Zuwendungen und allgemeine Umlagen außer für Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
3. Auflösungserträge aus Sonderposten	0	0	0	0	0	0
4. sonstige Transfererträge	0	0	0	0	0	0
5. öffentlich-rechtliche Entgelte außer Beiträgen u.ä. Entgelte f. Inv.-Tätigk.	669.803	700.000	200.000	206.000	210.400	214.800
6. privatrechtliche Entgelte	0	0	0	0	0	0
7. Kostenerstattungen und Kostenumlagen	0	0	0	0	0	0
8. Zinsen und ähnliche Finanzerträge	0	0	0	0	0	0
9. aktivierungsfähige Eigenleistungen	0	0	0	0	0	0
10. Bestandsveränderungen	0	0	0	0	0	0
11. sonstige ordentliche Erträge	5.396	0	0	0	0	0
12. = Summe ordentliche Erträge	675.198	700.000	200.000	206.000	210.400	214.800
13. Personalaufwendungen	460.286	454.200	518.400	533.600	545.000	556.500
14. Versorgungsaufwendungen	412	0	0	0	0	0
15. Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	0	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
16. Abschreibungen	1	0	0	0	0	0
17. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
18. Transferaufwendungen	0	0	0	0	0	0
19. sonstige ordentliche Aufwendungen	18	2.000	2.000	2.000	2.100	2.100
20. = Summe ordentliche Aufwendungen	460.716	457.200	521.400	536.600	548.100	559.600
21. = ordentliches Ergebnis	214.483	242.800	-321.400	-330.600	-337.700	-344.800
22. außerordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0
23. außerordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
24. außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
25. Jahresergebnis	214.483	242.800	-321.400	-330.600	-337.700	-344.800
Summe Jahr.Fehlbetr. aus Vorj. § 2 VI KomHKVO	0	0	0	0	0	0
Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	139.592	165.500	229.400	233.400	238.300	243.200
Saldo ILV	-139.592	-165.500	-229.400	-233.400	-238.300	-243.200
Ergebnis unter Berücksichtigung ILV	74.891	77.300	-550.800	-564.000	-576.000	-588.000

Produkt 56.1.01 Immissionsschutz

Stellenplanauszug	Plan Vorjahr		Plan lfd. Jahr
Stellenanteile	5,04		4,99
Leistungsdaten und Kennzahlen			
	Ist Vorvorjahr	Plan Vorjahr	Plan lfd. Jahr
Immissionsschutzrechtliche Vorgänge	345	250	250
Vollständigkeitsprüfungen innerhalb von 2 Wochen in %	95	95	95
Messung innerhalb von 2 Wochen durchgeführt in %	95	95	95
Einhaltung der Fristen in %	95	95	95
Erläuterungen			
Zeile 5: Verwaltungsgebühren für die Erteilung von BImSchG-Genehmigungen und Zuschläge für die Beteiligung in sonstigen Verfahren			
Zeile 15: Wartung/Kalibrierung von Messgeräten			
Zeile 19: Sachverständigen-, Gerichts- u. ähnl. Kosten			

Produkt 57.1.01 Wirtschaftsförderung

Verantwortung

Gerd Hachmöller

Produkt 57.1.01 Wirtschaftsförderung
Produktergebnis

Bezeichnung	Ergebnis 2021	Ansatz 2022	Ansatz 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
1. Steuern und ähnliche Abgaben	0	0	0	0	0	0
2. Zuwendungen und allgemeine Umlagen außer für Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
3. Auflösungserträge aus Sonderposten	18.671	18.700	18.700	18.700	18.700	18.700
4. sonstige Transfererträge	0	0	0	0	0	0
5. öffentlich-rechtliche Entgelte außer Beiträgen u.ä. Entgelte f. Inv.-Tätigk.	0	0	0	0	0	0
6. privatrechtliche Entgelte	0	0	0	0	0	0
7. Kostenerstattungen und Kostenumlagen	12.069	0	0	0	0	0
8. Zinsen und ähnliche Finanzerträge	0	0	0	0	0	0
9. aktivierungsfähige Eigenleistungen	0	0	0	0	0	0
10. Bestandsveränderungen	0	0	0	0	0	0
11. sonstige ordentliche Erträge	1.500	0	0	0	0	0
12. = Summe ordentliche Erträge	32.240	18.700	18.700	18.700	18.700	18.700
13. Personalaufwendungen	135.009	206.800	226.900	233.400	238.300	243.300
14. Versorgungsaufwendungen	114	0	0	0	0	0
15. Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	81.036	65.000	121.000	124.600	127.200	129.800
16. Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
17. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
18. Transferaufwendungen	300.787	70.600	90.600	93.300	95.300	97.300
19. sonstige ordentliche Aufwendungen	31.770	79.200	29.400	30.200	30.700	31.400
20. = Summe ordentliche Aufwendungen	548.716	421.600	467.900	481.500	491.500	501.800
21. = ordentliches Ergebnis	-516.476	-402.900	-449.200	-462.800	-472.800	-483.100
22. außerordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0
23. außerordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
24. außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
25. Jahresergebnis	-516.476	-402.900	-449.200	-462.800	-472.800	-483.100
Summe Jahr.Fehlbetr. aus Vorj. § 2 VI KomHKVO	0	0	0	0	0	0
Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	47.550	176.600	213.700	218.200	223.500	228.700
Saldo ILV	-47.550	-176.600	-213.700	-218.200	-223.500	-228.700
Ergebnis unter Berücksichtigung ILV	-564.027	-579.500	-662.900	-681.000	-696.300	-711.800

Produkt 57.1.01 Wirtschaftsförderung		
Stellenplanauszug	Plan Vorjahr	Plan lfd. Jahr
Stellenanteile	4,25	4,25
Erläuterungen		
Zeile 15: Projekte der Wirtschaftsförderung (20.000 €), Mitfinanzierung des Innovationsagentur Nord-Ost-Niedersachsen (101.000 €) Zeile 18: Zuschüsse zu tierzüchterischen Veranstaltungen, an das Wirtschaftsseniorennetzwerk und zu den Kosten der überbetrieblichen Ausbildung des handwerklichen Nachwuchses (10.600 €), Förderung "Jung kauft Alt" (80.000 €) Zeile 19: Mitgliedsbeiträge für das Wirtschaftsseniorennetzwerk (10 €), den Überbetrieblicher Verbund (150 €), das 3N-Netzwerk (1.500 €) und NEWIN (150 €), Honorar EU-Beratung MCON (17.000 €), Beitrag Hamburg Marketing GmbH (10.500 €)		

Produkt 57.5.01 Tourismus

Verantwortung Gerd Hachmüller

Produkt 57.5.01 Tourismus
Produktergebnis

Bezeichnung	Ergebnis 2021	Ansatz 2022	Ansatz 2023	Plan 2024	Plan 2025	Plan 2026
1. Steuern und ähnliche Abgaben	0	0	0	0	0	0
2. Zuwendungen und allgemeine Umlagen außer für Investitionstätigkeit	0	0	0	0	0	0
3. Auflösungserträge aus Sonderposten	8.301	8.400	8.400	8.400	8.400	8.400
4. sonstige Transfererträge	0	0	0	0	0	0
5. öffentlich-rechtliche Entgelte außer Beiträgen u.ä. Entgelte f. Inv.-Tätigk.	0	0	0	0	0	0
6. privatrechtliche Entgelte	0	0	0	0	0	0
7. Kostenerstattungen und Kostenumlagen	0	0	0	0	0	0
8. Zinsen und ähnliche Finanzerträge	0	0	0	0	0	0
9. aktivierungsfähige Eigenleistungen	0	0	0	0	0	0
10. Bestandsveränderungen	0	0	0	0	0	0
11. sonstige ordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0
12. = Summe ordentliche Erträge	8.301	8.400	8.400	8.400	8.400	8.400
13. Personalaufwendungen	9.058	9.200	22.500	23.100	23.500	24.000
14. Versorgungsaufwendungen	0	0	0	0	0	0
15. Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	595	0	0	0	0	0
16. Abschreibungen	17.775	15.200	14.300	14.300	14.300	14.300
17. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
18. Transferaufwendungen	163.777	181.700	174.700	179.900	183.700	187.600
19. sonstige ordentliche Aufwendungen	63.848	65.000	65.000	66.900	68.300	69.800
20. = Summe ordentliche Aufwendungen	255.054	271.100	276.500	284.200	289.800	295.700
21. = ordentliches Ergebnis	-246.753	-262.700	-268.100	-275.800	-281.400	-287.300
22. außerordentliche Erträge	0	0	0	0	0	0
23. außerordentliche Aufwendungen	0	0	0	0	0	0
24. außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0	0	0
25. Jahresergebnis	-246.753	-262.700	-268.100	-275.800	-281.400	-287.300
Summe Jahr.Fehlbetr. aus Vorj. § 2 VI KomHKVO	0	0	0	0	0	0
Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0
Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	10.272	9.400	10.000	10.200	10.400	10.600
Saldo ILV	-10.272	-9.400	-10.000	-10.200	-10.400	-10.600
Ergebnis unter Berücksichtigung ILV	-257.025	-272.100	-278.100	-286.000	-291.800	-297.900

Produkt 57.5.01 Tourismus				
Stellenplanauszug		Plan Vorjahr	Plan lfd. Jahr	
Stellenanteile		0,10	0,10	
Leistungsdaten und Kennzahlen		Ist Vorvorjahr	Plan Vorjahr	Plan lfd. Jahr
Internetbesuche auf www.TouROW.de pro Monat		15.665	9.000	
Internetbesuche auf www.nordpfade.info pro Monat		9.761	10.000	
bestellte Prospekte pro Jahr		5.400	9.000	
bestellte Radkarten pro Jahr		93	80	
Durchführung von DTV-Klassifizierungen		5	10	
TouROW-Mitgliederzahl		87	100	
Note der Zufriedenheit seitens der Mitglieder mit der Arbeit des TouROW		1,47	1,7	
Erläuterungen				
Zeile 18: Betriebskostenzuschuss zum Betrieb des Moorexpresses (7.700 €), Unterhaltungskostenzuschuss für die Strecke des Moorexpresses (17.000 €), Zuschuss an den Touristikverband Landkreis Rotenburg (W.) (150.000 €)				
Zeile 19: Mitgliedsbeitrag TouROW (64.900 €), Mitgliedsbeitrag AG Osteland e.V. (100 €)				