



Beschlussvorlage Schul- und Kulturamt Tagesordnungspunkt: ____		Drucksachen-Nr.: 2021-26/1087 Status: öffentlich Datum: 06.03.2026		
Termin	Beratungsfolge:	Abstimmungsergebnis		
		Ja	Nein	Enthalt.
03.03.2026	Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr	6	7	0
11.03.2026	Kreisausschuss			
18.03.2026	Kreistag			

Bezeichnung:

Antrag der SPD-Kreistagsfraktion vom 09.01.2026: ÖPNV im Landkreis Rotenburg attraktiver machen

Sachverhalt:

Mit anliegendem Antrag vom 09. Januar 2026 beantragt die SPD-Kreistagsfraktion den ÖPNV im Landkreis Rotenburg attraktiver machen. Folgende Maßnahmen werden dabei als grundlegend angesehen, um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern:

1. Die Mindestbedienstandards des ÖPNV im LK ROW werden verbessert.
2. Das Fahrt-Angebot und die Zahl der Direktverbindungen des ÖPNV im LK ROW werden ausgebaut.
3. Für den ÖPNV im LK ROW werden Echtzeitinformationen eingeführt.
4. Die Barrierefreiheit beim ÖPNV im LK ROW wird flächendeckend ausgebaut.

Darüber hinaus sollen „geeignete Förderprogramme auf Landes- und Bundesebene (...) aktiv recherchiert und genutzt werden, um die Umsetzung dieser Maßnahmen zu erleichtern und zu beschleunigen.“

Der Antrag der SPD-Kreistagsfraktion wiederholt im Wesentlichen Maßnahmen, die bereits mit dem geltenden „Nahverkehrsplan des Landkreises Rotenburg (Wümme) für den Zeitraum 2023 bis 2027“ (NVP) vom Kreistag beschlossen wurden. Der NVP wurde im Beteiligungsverfahren sowie in den politischen Gremien im Jahr 2022 beraten und beschlossen. Die Erschließungs- und Bedienqualität des ÖPNV-Verkehrsangebotes sind im NVP dargelegt (Seite 63). Ebenfalls sind Ziele und Maßnahmen des Landkreises im ÖPNV samt deren Priorisierung im NVP dargestellt, vgl. Seite 82 NVP. Auch ist dem NVP, ab Seite 86, eine detaillierte Maßnahmeübersicht samt Finanzierungszuständigkeit entnehmbar.

Die einzelnen beantragten Maßnahmen der SPD-Kreistagsfraktion müssen unter Beachtung folgender Rahmenbedingungen betrachtet werden:

Zu 1. Die Mindestbedienstandards des ÖPNV im LK ROW werden verbessert.

Die Anhebung der Mindeststandards auf einen 1-Stunden-Takt erst auf allen Hauptlinien und dann auf den Nebenlinien ist bereits im aktuellen NVP als „Anzustrebende ÖPNV-Angebotsplanung“ beschrieben, vgl. Seite 24 ff. Dabei sind allerdings örtliche Gegebenheiten zu beachten, wie zum Beispiel die Siedlungsstruktur, Pendlerverflechtungen, Lärmschutz sowie die Wirtschaftlichkeit der Angebotsqualität. Darüber hinaus sind die Mindeststandards nicht isoliert zu betrachten. Neben den oben genannten Faktoren müssen auch die Verfügbarkeit von Personal und Fahrzeugen sowie die Vertriebsstrukturen miteinander ins Verhältnis gesetzt werden.

Zu 2. Das Fahrt-Angebot und die Zahl der Direktverbindungen des ÖPNV im LK ROW werden ausgebaut.

Ein pauschaler Ausbau von Direktverbindungen steht dem wirtschaftlichen Ressourceneinsatz entgegen. Neben den oben in den Erläuterungen zu Punkt 1) stehenden zu berücksichtigenden Faktoren ist die Sinnhaftigkeit von Verbindungen in Bezug auf die Fahrgastnutzung außerhalb des Schülerverkehrs zu hinterfragen.

Im Jahr 2024 wurden im Landkreisgebiet im straßengebundenen ÖPNV Verkehrsleistungen in Höhe von *rund 3.999.514 km* erbracht. Der dafür erbrachte Ausgleich an die zuständigen Verkehrsunternehmen betrug für das Jahr 2024 *rund 13.516.182 €*.

Zu 3. Für den ÖPNV im LK ROW werden Echtzeitinformationen eingeführt.

In der Regel haben die im Landkreis eingesetzten Busse Geräte, die Echtzeitdaten erfassen und an die Auskunftssysteme übermitteln können. Dort sind die aktuellen Fahrzeiten wie bei den Bahnen auch in den üblichen Auskunftsmedien zu sehen.

Das flächendeckende Aufstellen dynamischer Echtzeitinformationssysteme (DFI) ist nicht sinnvoll. Zum einen können gegebene Echtzeitinformationen über die Fahrplaner-App abgerufen werden, zum anderen ist der notwendige finanzielle Aufwand in Relation zur Nutzung einzelner Linien und Fahrten zu setzen. Darüber hinaus sind nicht überall die technischen Voraussetzungen für Echtzeitinformation gegeben.

Zu 4. Die Barrierefreiheit beim ÖPNV im LK ROW wird flächendeckend ausgebaut.

Üblicherweise werden im Landkreis Rotenburg (Wümme) barrierefreie Busse eingesetzt. Die barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen samt Fahrgastinformationen an Haltestellen ist im NVP eine Maßnahme mit hoher Priorität, vgl. Seite 100. Der Landkreis verfügt über ein Haltestellenkonzept, das Bestandteil des NVP ist: eine Prioritätenliste, die in Zusammenarbeit mit den Kommunen und Vertretern/Vertreterinnen von Organisation für Menschen mit Behinderungen erarbeitet wurde.

Es ist zu berücksichtigen, dass eine alleinige bauliche 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.

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 usw.) der jeweilige Straßenbaulastträger, in Ortsdurchfahren jedoch die Gemeinde. 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 (im rechten Winkel) 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

Zur Recherche und Nutzung von Förderprogrammen.

Förderprogramme geben in der Regel nur eine „Anschubfinanzierung“. Allerdings muss der durch das Förderprogramm erreichte neue Status Quo nach Ablauf der Förderung zur weiteren Aufrechterhaltung selbständig weiter finanziert werden. Darüber hinaus sind viele Förderprogramme mit Fördervoraussetzungen verbunden, deren Folgekosten die gewährte Förderung übersteigen. Deshalb setzen sich die kommunalen Spitzenverbände für eine weitgehende Abschaffung von Förderprogrammen im herkömmlichen Sinn zugunsten einer besseren Finanzausstattung der Kommunen ein.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr** hat sich in seiner Sitzung am 03.03.2026 mit dem Antrag befasst. Bei der Abstimmung über den Antrag hat der Ausschuss dem Kreisausschuss mehrheitlich (6 Ja-Stimmen, 7 Nein-Stimmen) die Ablehnung des Antrages empfohlen.

Prietz