

Nahverkehrsplan

für den Landkreis Nienburg/Weser

2003 bis 2007

Fortschreibung 2005

Stand: 23.01.2006

Erstellt vom:	Landkreis Nienburg/Weser Amt für Regionalentwicklung Schloßplatz 1 31582 Nienburg/Weser
in Zusammenarbeit mit der:	Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN) Wilhelmstraße 30 31582 Nienburg/Weser

Inhaltsverzeichnis¹

4 MAßNAHMEN ZUR ENTWICKLUNG, SICHERUNG UND VERBESSERUNG DES ÖPNV	1
4.1 Empfohlener Maßnahmenkatalog	1
4.1.1 Bauliche Maßnahmen	1
4.1.2 Verkehrliche und betriebliche Maßnahmen	1
4.1.2.1 Liniennetzoptimierung	1
4.1.2.2 Einführung Regionaltarif	1
4.1.2.3 Verbesserung des Fahrzeugstandards	1
4.1.3 Bündelung von Liniengenehmigungen	1
4.1.3.1 Einführung	1
4.1.3.2 Gründe für die Einrichtung von Linienbündeln	1
4.1.3.3 Grundsätze für den Zuschnitt der Linienbündel	2
4.1.3.4 Harmonisierung der Laufzeiten von Genehmigungen	2
4.1.3.5 Abstimmung mit benachbarten Verkehrsgemeinschaften und -verbünden	2
4.1.3.6 Festlegung der Linienbündel im Landkreis Nienburg/Weser	2

¹ Graudruck: keine Änderungen.

Nahverkehrsplan Landkreis Nienburg/Weser 2003

4 Maßnahmen zur Entwicklung, Sicherung und Verbesserung des ÖPNV

4.1 Empfohlener Maßnahmenkatalog

4.1.1 Bauliche Maßnahmen²

Keine Änderung.

4.1.2 Verkehrliche und betriebliche Maßnahmen

4.1.2.1 Liniennetzoptimierung

Keine Änderung.

4.1.2.2 Einführung Regionaltarif

Keine Änderung. Das Ziel wurde jedoch durch Einführung des Nienburg-Tarifs zum 01. Februar 2005 umgesetzt.

4.1.2.3 Verbesserung des Fahrzeugstandards

Keine Änderung.

4.1.3 Bündelung von Liniengenehmigungen

4.1.3.1 Einführung

Aufgrund der im Rahmen der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) von 1996 eingeführten Wettbewerbselemente sowie von Verordnungsentwürfen der EU-Kommission und von Beschlüssen des Europäischen Parlamentes für eine Marköffnung bei den Öffentlichen Personenverkehrsdiensten müssen sich sowohl die Aufgabenträger als auch die Verkehrsunternehmen auf den zu erwartenden Wettbewerb im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vorbereiten. Ein Instrument kann u. a. die Einrichtung von sogenannten Linienbündeln für das Verkehrsgebiet des Aufgabenträgers sein. Das bedeutet, dass Linien, die verkehrlich und betrieblich zusammenhängen, auch genehmigungsrechtlich als Einheit betrachtet werden. Die Genehmigung wird in solchen Fällen für das gesamte Linienbündel erteilt. Grundlage für die Einrichtung von Linienbündeln ist § 9 (2) PBefG, wonach die Genehmigung für eine oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden kann.

4.1.3.2 Gründe für die Einrichtung von Linienbündeln

Die Bündelung von Linien kann für den Aufgabenträger im Falle einer Vergabe von Linien auch in Bezug auf eine möglichst geringe Belastung des öffentlichen Haushalts hilfreich sein. In der Gesetzesbegründung zu § 9 (2) der PBefG-

² Graudruck: keine Änderungen

Nahverkehrsplan Landkreis Nienburg/Weser 2003

Novelle 1996 wird besonders auf die „gesamtwirtschaftliche Bewertung verbundener Linienverkehre mit einem Ausgleich zwischen guten und schlechten Risiken“ hingewiesen. Die in diesem Zusammenhang oft zitierte „Rosinenpickerei“ kann verhindert werden, indem Linien mit guten Erträgen mit solchen, die geringe Erträge bzw. ein Defizit aufweisen, verbunden werden.

Eine Linienbündelung sollte jedoch nicht nur wirtschaftlich und für die Steuerung des Wettbewerbs im ÖPNV sinnvoll sein, sondern sie muss auch verkehrlich und betrieblich zweckmäßig sein.

Nach § 8 (3) PBefG hat die Genehmigungsbehörde im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen u. a. im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine Integration der Nahverkehrsbedienung zu sorgen. Ziel dieser Bestimmung ist ein einheitlicher Tarif und ein abgestimmter Fahrplan für ein Verkehrsgebiet sowie die Gründung von Verkehrskooperationen. Auch hier kann die Einrichtung von Linienbündeln hilfreich sein.

4.1.3.3 Grundsätze für den Zuschnitt der Linienbündel

Beim Zuschnitt von Linienbündeln müssen u.a. raum- und siedlungsstrukturelle Zusammenhänge sowie verkehrliche Funktionen berücksichtigt werden.

Miteinander verknüpfte Linien sollten grundsätzlich in einem Bündel zusammengefasst werden.

4.1.3.4 Harmonisierung der Laufzeiten von Genehmigungen

Es muss ein gemeinsamer Zeitpunkt gefunden werden, zu dem sämtliche Genehmigungen eines geplanten Bündels auslaufen.

Dazu werden die Laufzeiten der von den Verkehrsunternehmen zukünftig beantragten Genehmigungen an die Laufzeiten der am längsten laufenden Genehmigung des entsprechenden Linienbündels angepasst.

4.1.3.5 Abstimmung mit benachbarten Verkehrsgemeinschaften und -verbünden

Für Linien, die über die Landkreisgrenze hinausführen, ist eine Abstimmung mit dem Aufgabenträger des angrenzenden Gebietes erforderlich.

4.1.3.6 Festlegung der Linienbündel im Landkreis Nienburg/Weser

Für den Landkreis Nienburg/Weser werden 4 Linienbündel festgelegt (siehe Karte 4.1.3-1). Sobald die Konzessionen mit der längsten Laufzeit in den Linienbündeln auslaufen, sollen die Genehmigungen für die Linienbündel beantragt werden. Die Abgrenzung der Linienbündel berücksichtigt sowohl verkehrliche,

Nahverkehrsplan Landkreis Nienburg/Weser 2003

betriebliche und wirtschaftliche Aspekte als auch raum- und siedlungsstrukturelle Zusammenhänge.

Linienbündel 1 umfasst den Norden des Landkreises mit den Linien 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 34, 108 (Abschnitt „Hoya-Kreisgrenze“). Aufgrund der Laufzeiten dieser erteilten Konzessionen kann eine Vergabe des Linienbündels zum 01.06.2009 erfolgen.

Linienbündel 2 umfasst den Teilraum südlich der Stadt Nienburg und östlich der Weser mit den Linien 40, 42, 50, 50A, 51, 52, 60³ (Abschnitt Stolzenau-Nienburg“). Der Bürgerbus Rehburg-Loccum ist nicht Bestandteil des Linienbündels. Aufgrund der Laufzeiten dieser erteilten Konzessionen kann eine Vergabe des Linienbündels zum 01.06.2009 erfolgen.

Linienbündel 3 umfasst den Teilraum südlich der Stadt Nienburg und westlich der Weser mit den Linien 10, 15, 16, 17, 18, 19, 60 (Abschnitt „Stolzenau-Uchte“), 62, 63, 64, 65, 70, 71, 72, 73, 74, 75. Aufgrund der Laufzeiten der erteilten Konzessionen kann eine Vergabe des Linienbündels zum 01.06.2009 erfolgen.

Linienbündel 4 umfasst den Bereich der Stadt Nienburg mit den Stadtbuslinien 1 bis 4⁴ und den Linien 5 und 6. Aufgrund der Laufzeiten der erteilten Konzessionen kann eine Vergabe von Linienbündel 4 frühestens zum 01.01.2012 erfolgen.

Das frühestmögliche Harmonisierungsdatum für die Linienbündel 1, 2 und 3 ist damit der 01.06.2009. Gemäß Nahverkehrsplan 2003 mit Stand vom 01.03.2004 soll eine Vergabe sämtlicher Linienbündel im Landkreis Nienburg/Weser zum gleichen Zeitpunkt vermieden werden. Deshalb sollen im Einvernehmen mit den Verkehrsunternehmen der Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN) die Laufzeiten der Linienbündel zeitlich gestaffelt harmonisiert werden. So wird bei einer eventuell erforderlichen wettbewerblichen Vergabe von Linienbündeln erreicht, dass einerseits die Verwaltung bei einer Ausschreibung der ersten Linienbündel Erfahrungen sammeln und diese in die Verfahren für die übrigen Linienbündel einbringen kann. Andererseits werden die vorhandenen Verkehrsunternehmen vor möglicherweise ruinösen Entwicklungen, insbesondere dem Verlust großer Teile des Bedienungsgebiets zum gleichen Zeitpunkt, geschützt.

Als Harmonisierungsdatum wird für

- Linienbündel 2 der 01.08.2009
- Linienbündel 3 der 01.08.2011
- Linienbündel 1 der 01.08.2012
- Linienbündel 4 der 01.08.2013

³ Die Genehmigung für die Linie 60 läuft zwar erst im 2012 aus, allerdings ist sie mit einem Vorbehalt, versehen, der eine frühere Vergabe ermöglicht.

⁴ Diese Linien werden von der Stadt Nienburg bestellt.

Nahverkehrsplan Landkreis Nienburg/Weser 2003

festgelegt. In Folge dessen sollen die Laufzeiten der jetzigen Linienkonzessionen eines jeden Bündels nur bis zum jeweiligen Harmonisierungsdatum verlängert werden.

Mit Hilfe eines externen Gutachtens, das in den Jahren 2006/2007 erstellt werden soll, soll die Art und Weise einer möglichen Vergabe der Linienbündel aufgezeigt werden. Sofern sich auf der Grundlage der gutachtlichen Empfehlungen ergibt, dass eine gemeinsame Vergabe mehrerer Linienbündel zu einem Zeitpunkt sinnvoll ist, soll dies frühestens zum Harmonisierungsdatum des jeweils am spätesten zu vergebenden Linienbündels erfolgen.

Nahverkehrsplan Landkreis Nienburg/Weser2003

Linienbündelung mit 4 Bündeln

150 (VBN) = Linien anderer Verbünde, die dort gebündelt werden
10 = Regio-Linie im Verkehrsgebiet der VLN
11 = Lokal-Linie im Verkehrsgebiet der VLN

Brinkmann
Mindener Kreisbahnen GmbH
RegioBus Hannover GmbH
Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH
Weser-Ems Busverkehr GmbH
Wolters Linienverkehrsbetriebe GmbH



Linienbündel 1:

20 RegioBus
21 Weser-Ems Bus
22 Weser-Ems Bus
23 Weser-Ems Bus
24 Weser-Ems Bus
26 VGH
27 VGH
28 VGH
30 VGH / Weser-Ems Bus
31 Weser-Ems Bus
32 VGH
33 VGH
34 Weser-Ems Bus
108 Wolters Hoya bis Kreisgrenze

Linienbündel 3:

10 Weser-Ems Bus
15 Weser-Ems Bus
16 Weser-Ems Bus
17 Weser-Ems Bus
18 Weser-Ems Bus
19 Weser-Ems Bus
60 Weser-Ems Bus (Stolzenau - Uchte)
62 Weser-Ems Bus
63 Weser-Ems Bus
64 Weser-Ems Bus
65 Weser-Ems Bus
70 Weser-Ems Bus
72 Weser-Ems Bus
73 Weser-Ems Bus
74 Weser-Ems Bus
75 Weser-Ems Bus

Linienbündel 4:

Stadtverkehr Nienburg/W.

1-4 Stadtbus RegioBus
5 RegioBus
6 RegioBus

Linienbündel 2:

40 RegioBus
42 RegioBus
50 Brinkmann
50A Brinkmann/RegioBus
51 Brinkmann
52 RegioBus
56 Bürgerbus Rehburg-Loccum
60 RegioBus (Nienburg - Stolzenau)

