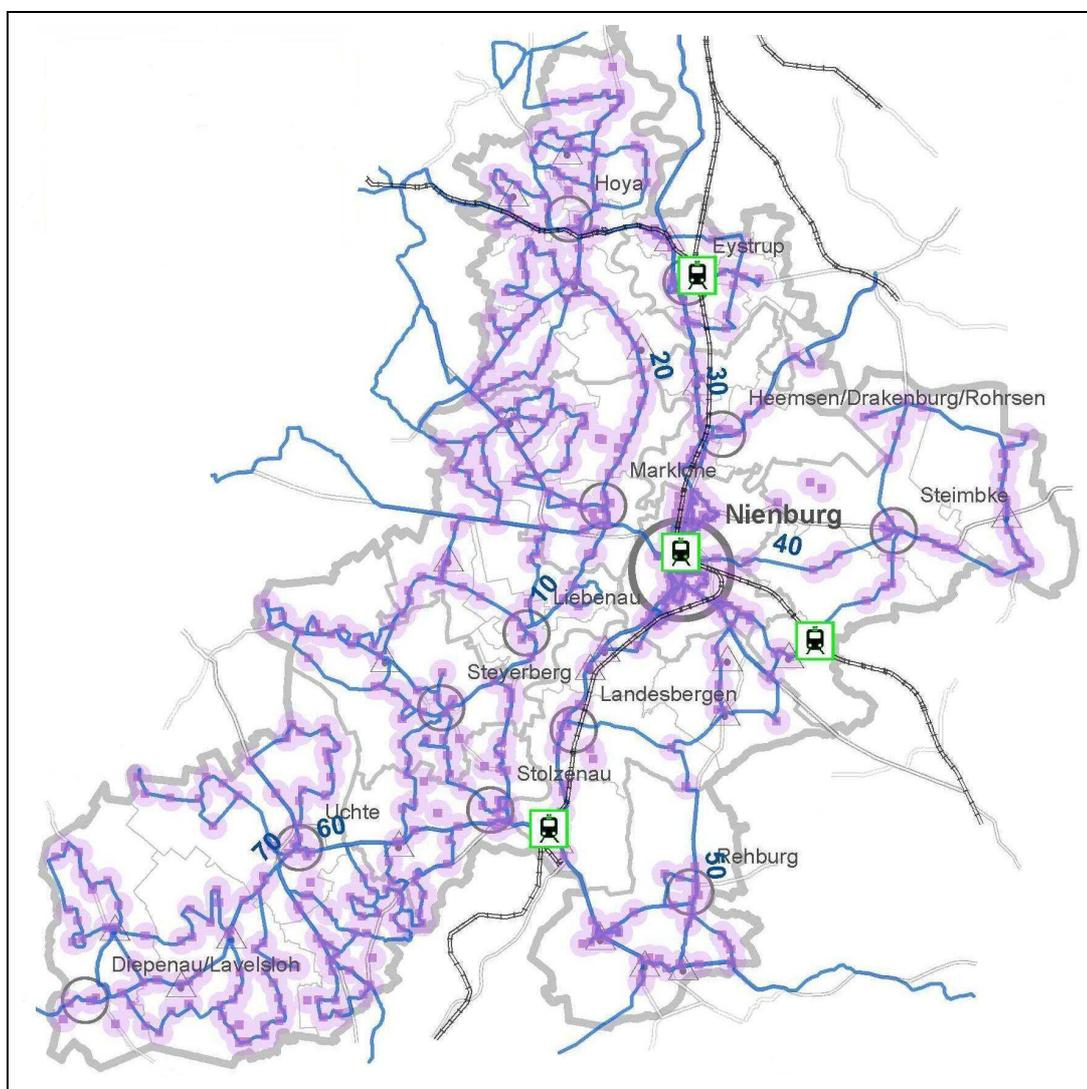




Anlage 2 zur Drucksache 2013/186

# Landkreis Nienburg / Weser Nahverkehrsplan 2013 – 2017



- Beschlussentwurf vom 14. Oktober 2013 -

**Impressum:**

Landkreis Nienburg / Weser  
Kreishaus am Schlossplatz  
31582 Nienburg  
[www.kreis-ni.de](http://www.kreis-ni.de)

in Zusammenarbeit mit

Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN)  
Wilhelmstr. 30  
31582 Nienburg  
[www.vln-nienburg.de](http://www.vln-nienburg.de)

Stadt Nienburg / Weser  
Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH  
Marktplatz 1  
31582 Nienburg  
[www.stadtbus.nienburg.de](http://www.stadtbus.nienburg.de)

Bearbeitung Landkreis Nienburg:  
Markus Arndt  
Laura Wehlage  
Jörg Niemeyer

Bearbeitung Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH  
Iris Köhler  
Bearbeitung Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH:  
Jens Rühle

Nienburg, 2013

# Inhaltsverzeichnis

<b>A</b>	<b>RAHMENBEDINGUNGEN, HERAUSFORDERUNGEN UND LEITLINIEN</b> .....	<b>9</b>
A 1	Rechtliche Rahmenbedingungen .....	9
A 1.1	Europäische Nahverkehrsverordnungen .....	9
A 1.2	Regionalisierungsgesetz (RegG) .....	10
A 1.3	Personenbeförderungsgesetz (PBefG) .....	11
A 1.4	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) .....	13
A 1.5	Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG) .....	15
A 1.6	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) .....	16
A 1.7	Gender Mainstreaming .....	16
A 2	Vorgaben der Gesamtverkehrsplanung und der Raumordnung .....	17
A 2.1	Vorgaben der Raumordnung .....	17
A 3	Organisation des ÖPNV im Landkreis Nienburg/Weser .....	19
A 3.1	Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN) .....	19
A 3.2	Stadtbus Nienburg .....	20
A 3.3	Bürgerbus Rehburg-Loccum .....	22
A 3.4	Beziehungen zu anderen Verkehrsverbänden .....	22
A 3.5	Zusammenarbeit mit den Trägern des SPNV .....	23
A 3.6	Beförderungsdienst für Schwerstbehinderte .....	23
A 3.7	Schülerbeförderung .....	23
A 4	Defizite und Wahrnehmung des ÖPNV .....	25
A 4.1	Wahrnehmung aus Sicht der Kommunen .....	25
A 4.2	Erfordernisse aus Sicht besonderer Fahrgastgruppen .....	29
A 4.3	Mobilitätschancen und Erreichbarkeitsprobleme von Bevölkerungsgruppen im ländlichen Raum .....	30
A 5	Herausforderungen für den öffentlichen Personennahverkehr .....	32
A 6	Leitlinien .....	33
A 6.1	...für die langfristige Entwicklung des ÖPNV .....	33
A 6.2	...für die mittelfristige Entwicklung des ÖPNV .....	33
A 7	Nahverkehrsplan 2008-2012 – Umsetzungsergebnisse .....	36
A 8	Anforderungen an den neuen Nahverkehrsplan .....	41
<b>B</b>	<b>DARSTELLUNG DER AUSGANGSSITUATION</b> .....	<b>42</b>
B 1	Analyse der Raumstruktur .....	42
B 1.1	Lage im Raum .....	42
B 1.2	Administrative Gliederung .....	42
B 1.3	Bevölkerung .....	43
B 1.4	Bevölkerungsprognose .....	44
B 1.5	Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste .....	47
B 1.6	Motorisierungsgrad .....	49
B 1.7	Zentrale Orte und Siedlungsstruktur .....	49
B 1.8	Gewerbegebiete .....	49

B 1.9	Standorte von Arbeitsplätzen .....	51
B 1.10	Pendlerverflechtungen .....	51
	Exkurs: Wirtschaftliche Aufwendungen für das Pendeln im MIV und Auswirkungen auf den Klimaschutz – Fallbeispiel.....	64
B 1.11	Kindergärten und –tagesstätten .....	65
B 1.12	Schulstandorte und Schülerzahlen .....	66
B 1.13	Freizeit- und Einzelhandelseinrichtungen.....	76
B 1.14	Sport-, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen .....	77
B 1.15	Einrichtungen der medizinischen Versorgung .....	80
B 1.16	Einrichtungen für Jugendliche oder Senioren.....	81
B 1.17	Schiennetz und SPNV-Haltestellen.....	83
B 1.18	Straßennetz .....	86
<b>B 2</b>	<b>Bedienungsangebot im ÖPNV .....</b>	<b>88</b>
B 2.1	Liniennetz und ÖPNV-Linien.....	88
B 2.2	Fahrplanangebot und Nachfrage .....	94
B 2.3	Vertaktung und Abstimmung des Fahrplanangebots.....	98
<b>B 3</b>	<b>Qualität des ÖPNV-Angebots .....</b>	<b>98</b>
B 3.1	Erschließungsqualität der ÖPNV-Haltestellen .....	98
B 3.2	Ausstattung von ÖPNV-Haltestellen .....	100
B 3.3	Bedienungsqualität.....	104
B 3.4	Verbindungsqualität .....	109
B 3.5	Fahrzeuge .....	112
B 3.6	ÖPNV – Tarife.....	112
B 3.7	Fahrpersonal .....	113
B 3.8	Fahrgastinformation .....	113
B 3.9	Vertrieb und Marketing.....	115
B 3.10	Zusammenfassende Bewertung der Qualität .....	115
<b>B 4</b>	<b>Nachfrage des ÖPNV-Angebotes .....</b>	<b>116</b>
B 4.1	Nachfrage im Schülerverkehr .....	116
B 4.2	Nachfrage im ÖPNV.....	117
B 4.3	Zukünftige Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV .....	125
<b>B 5</b>	<b>Schiennenpersonennahverkehr (SPNV).....</b>	<b>126</b>
B 5.1	Fahrplanangebot im SPNV .....	126
<b>B 6</b>	<b>Fahrradverkehr .....</b>	<b>127</b>
<b>C</b>	<b>LEITBILD , ZIELE UND MAßNAHMEN.....</b>	<b>129</b>
<b>C 1</b>	<b>Leitbild .....</b>	<b>129</b>
<b>C 2</b>	<b>Ziele.....</b>	<b>129</b>
C 2.1	Umwelt- und Klimaschutz durch ÖPNV verbessern .....	129
C 2.2	Ausreichende Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr sichern.....	131
C 2.3	Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellen .....	133
C 2.4	Verknüpfung und Vernetzung herstellen .....	134
C 2.5	Qualität des ÖPNV-Angebotes verbessern .....	136
C 2.6	Radverkehr und ÖPNV aufeinander abstimmen .....	143
C 2.7	Wirtschaftlichkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs erhalten .....	143

C 3	Maßnahmen zur Entwicklung, Sicherung und Verbesserung des ÖPNV.....	146
C 3.1	Investitionen einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen.....	146
C 3.2	Kooperation mit benachbarten Verkehrsverbänden und Zusammenarbeit in der Tarifgestaltung.....	149
C 3.3	Optimierung des Fahrplanangebots.....	149
C 3.4	Verbesserung von Vermarktung und Fahrgastinformation.....	152
C 3.5	Verkehrserhebungen und -gutachten.....	153
C 3.6	Festlegung von Linienbündeln.....	154
D	FINANZIERUNG.....	156
D 1	Einleitung.....	156
D 2	Finanzierungsquellen des ÖPNV.....	156
D 2.1	„Ein-Euro“- Mittel.....	156
D 2.2	„Regionalisierungsmittel“.....	156
D 2.3	Mittel aus dem ÖPNV-Konjunkturprogramm 2010 – 2014 und dem Förderprogramm für den straßengebundenen ÖPNV des Landes Niedersachsen.....	156
D 2.4	Eigenerträge des ÖPNV.....	157
D 3	Aufwendungen für die Sicherung des ÖPNV-Angebots.....	157
D 3.1	Vertrag mit der Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg/Weser (VLN) und Finanzierungszusage für das Linienbündel 2.....	157
D 3.3	Finanzierung des Stadtbusses (Linienbündel 5).....	157
D 4	Aufwendungen für Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV.....	158
D 5	Aufwendungen für Steuerung und Verwaltung.....	158
D 5.1	Beitrag für das Geschäftsleitungsbüro der VLN.....	158
D 5.2	Interne Aufwendung für Steuerung und Verwaltung im Rahmen der Aufgabenträgerschaft beim Landkreis Nienburg/Weser.....	158
D 5.3	Aufwendung für Steuerung und Verwaltung im Rahmen der Aufgabenträgerschaft bei der Stadt Nienburg.....	159
E	ZEITPLAN.....	160
E 1	Zeitplan für die Umsetzung der Ziele des Nahverkehrsplanes.....	160
E 2	Sicherung eines ausreichenden Bedienungsangebotes im ÖPNV durch die Vergabe von ÖPNV-Leistungen.....	160
E 3	Zeitplan für die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV mit hoher Priorität.....	161
F	ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK.....	162

## Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Tab. A 3-1 Entwicklung der Fahrgastzahlen im Stadtbusverkehr .....	22
Abb. A 4-1 ZOB Stolzenau (Juli 2012) .....	25
Abb. A 4-2 ZOB Steyerberg .....	26
Abb. A 7-1 Ausbau der HS Mehlbergen Süd (Okt. 2010) .....	36
Abb. A 7-2 HS Marienstraße in Nienburg (Dez. 2011).....	37
Abb. A 7-3 Neues Fahrzeug für den Bürgerbus Rehburg-Loccum .....	38
Tab. A 7-1: Entwicklung der Schüler-Abo – Abschlüsse .....	39
Abb. A 7-4 Plakate der VLN zu den Regio-Linien.....	40
Abb. B 1-1 Übersicht über das Verkehrsgebiet.....	42
Tab. B 1-1 Einwohnerzahl und Einwohnerdichte im Jahr 2011 .....	43
Abb. B 1-2 Bevölkerungspyramide 2010 und 2030 .....	44
Tab. B 1-2 Bevölkerungspyramide 2010 und 2030 .....	45
Abb. B 1-3 Altersgruppe 0 bis unter 18 Jahre: Veränderungen bis 2030 in % .....	45
Abb. B 1-4 Altersgruppe 75 und mehr Jahre: Veränderungen bis 2030 in %.....	46
Tab. B 1-3 Schwerbehinderte im Landkreis Nienburg/Weser .....	47
Abb. B 1-5 Darstellung einer ideal ausgebauten behindertengerechten Haltestelle .....	48
Abb. B 1-7 Große Gewerbestandorte im Kreisgebiet .....	50
Abb. B 1-8 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am 30.06.2011.....	51
Tab. B 1-4 Einpendler am 30.06.2011 in die Gemeinden des Kreises.....	53
Tab. B 1-5 Auspendler aus den Gemeinden des Kreises am 30.06.2011 .....	54
Abb. B 1-9 Auspendler aus dem Kreisgebiet 2011 .....	55
Abb. B 1-10 Einpendler in das Kreisgebiet 2011 .....	56
Abb. B 1-11 Einpendler in die Kreisstadt Nienburg .....	57
Tab. B 1-6 Berufspendler: Nachfragepotenziale für den ÖPNV .....	63
Abb. B 1-12 Kindergärten .....	65
Abb. B 1-13 Schulen im Kreisgebiet.....	66
Abb. B 1-14 Schulen nach Schülerzahl .....	67
Tab. B 1-7 Allgemein bildende Schulen im Landkreis Nienburg/Weser.....	68
Abb. B 1-15 Schüler nach Schulformen im Schuljahr 2011/2012 .....	70
Abb. B 1-16 Schüler/innen mit SSZT nach Schulen.....	72
Abb. B 1-17 Einstiegsorte der Fahrschüler mit SSZT.....	73
Tab. B 1-8 Schüler im SSZT nach Wohnorten (Einstiegsorten) und Schulen für das Schuljahr 2012/2013.....	75
Abb. B 1-18 Orte mit Versorgungsfunktionen nach ihrer Bedeutung .....	77
Tab. B 1-9 Auswahl von Bildungs- und kulturellen Einrichtungen .....	79
Abb. B 1-19 Auswahl von Bildungs- und kulturellen Einrichtungen.....	80
Abb. B 1-20 Einrichtungen der medizinischen Daseinsvorsorge .....	81
Abb. B 1-21 Einrichtungen der Altenpflege .....	82
Abb. B 1-22 Fußgängertunnel im Bahnhof Nienburg .....	84

Abb. B 1-23	Schienenpersonenverkehr im Landkreis Nienburg/Weser .....	85
Abb. B 1-24	Straßennetz im Landkreis Nienburg/Weser.....	86
Abb. B 2-1	ÖPNV-Liniennetz .....	89
Tab. B 2-1	Übersicht über die Buslinien im Landkreis Nienburg/Weser.....	93
Tab. B 2-2	Fahrtangebote an Werktagen .....	96
Tab. B 2-9	Fahrtangebote an Wochenenden .....	97
Tab. B 3-1	Kriterien für die Bewertung der Erschließungsqualität.....	99
Abb. B 3-1	Erschließungsqualität des Liniennetzes.....	100
Abb. B 3-2	Kategorisierung der Haltestellen.....	104
Tab. B 3-2	Bewertungsraster für die Bedienungsqualität .....	105
Tab. B 3-3	Bewertung der Bedienungsqualität .....	108
Tab. B 3-4	Verbindungsqualität des Fahrplanangebots zwischen den Grundzentren und dem Mittelzentrum Nienburg.....	110
Tab. B 3-5	Verbindungsqualität des Fahrplanangebots zwischen größeren, nichtzentralen Orten und dem Mittelzentrum Nienburg.....	111
Abb. B 3-3	Elektronische Fahrplananzeige im Nienburger Bahnhof .....	114
Abb. B 3-4	Fahrgastinformation am ZOB auf dem Nienburger Bahnhofsvorplatz.....	114
Tab. B 4-1	Beförderungsfallzahlen, alle Erhebungslinien.....	117
Abb. B 4-1	Linienbeförderungsfälle pro Tag nach Linie und Tagtyp.....	118
Tab. B 4-2	Beförderungsfallzahlen, alle Erhebungslinien.....	120
Tab. B 4-3	Direktfahrer, Um- und Übersteiger nach Wochentagtypen.....	120
Abb. B 4-2	Linienbeförderungsfälle nach Fahrtzwecken .....	121
Tab. B 4-4	Beförderungsfälle nach Fahrtzwecken und Tagtypen .....	122
Abb. B 4-3	Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage - gesamt.....	122
Abb. B 4-4	Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage am Tagtyp Mo-Fr .....	123
Abb. B 4-5	Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage am Tagtyp Samstag.....	123
Abb. B 4-6	VLN-Fahrausweise Erwachsene, Montag bis Freitag und Samstag .....	124
Abb. B 4-7	VLN- Fahrausweise Kinder/Ausbildung, Montag bis Freitag und Samstag.....	125
Tab. B 5-1	Umsteiger auf den Schienenverkehr.....	127
Abb. C 2-1	Neun Qualitätsmerkmale im ÖPNV .....	136
Tab. C 2-1	Ausstattungsmerkmale für Haltestellen nach Kategorie .....	140
Tab. C 3-1	Übersicht über investive Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV.....	146
Tab. C 3-2	Übersicht über Kooperationsmaßnahmen .....	149
Tab. C 3-3	Übersicht über Maßnahmen zur Optimierung des Fahrplanangebots.....	150
Abb. C 3-1	Plakat zur Einführung des Expressbusses .....	151
Tab. C 3-4	Übersicht über Maßnahmen zur Verbesserung von Vermarktung und Fahrgastinformation .....	152
Tab. C 3-5	Übersicht über Maßnahmen zur Verbesserung von Entscheidungsgrundlagen für die Nahverkehrsplanung .....	153
Abb. C 3-2	Linienbündel.....	155
Tab. D 4-1	Finanzbedarf für bereits geplante Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV 2013-2017/158	

## Abkürzungsverzeichnis

AG	Altersgruppe
EW	Einwohner
FD	Fachdienst beim Landkreis Nienburg/Weser
GHO	Gemeindehauptort
GZ	Grundzentrum
MZ	Mittelzentrum
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OT	Ortsteil
SG	Samtgemeinde
SSZT	Schüler-SammelzeitTicket der VLN (vom Landkreis Nienburg/Weser finanzierte Fahrkarten für Schüler/innen)
SVB	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte
VLN	Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg/Weser mbH
zz.	zurzeit

# A RAHMENBEDINGUNGEN, HERAUSFORDERUNGEN UND LEITLINIEN

## A 1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die gesetzlichen Vorgaben zum Nahverkehrsplan (NVP) und zur Reform des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sind ein Ergebnis der Bahnreform<sup>1</sup> und europäischer Rechtsvorschriften. Grundlagen sind das Regionalisierungsgesetz des Bundes (RegG), der europäische Rechtsrahmen, das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG).

### A 1.1 Europäische Nahverkehrsverordnungen

#### A 1.1.1 EU-Nahverkehrsverordnung<sup>2</sup> (EG) Nr. 1370/2007

Der EU-Ministerrat hat in seiner Sitzung am 18. September 2007 die EU-Nahverkehrsverordnung angenommen. Die Verordnung enthält Regelungen für die Erfüllung so genannter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen<sup>3</sup>.

Danach müssen die Aufgabenträger Dienstleistungsaufträge mit den Verkehrsunternehmen abschließen, die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erfüllen und dafür ausschließliche Rechte oder finanzielle Mittel der öffentlichen Hand erhalten. Als Vergabearten sieht die Nahverkehrsverordnung neben einer Ausschreibung einer Dienstleistungskonzession auch die Direktvergabe vor. Letztere ist zulässig, wenn

- das Verkehrsunternehmen ein so genannter „interner Betreiber“<sup>4</sup> ist,
- die Verträge einen Jahresdurchschnittswert von weniger als 1 Mio. € oder eine jährliche Personenverkehrsleistung von unter 300.000 km aufweisen (bei mittleren oder kleinen Unternehmen doppelt so hohe Grenzwerte) oder
- eine Notmaßnahme zur Vermeidung einer Bedienungsunterbrechung ergriffen werden muss.

Mit der Verordnung wird ein Regelungsrahmen für die Gewährung ausschließlicher Rechte und ihre Kompensierung aufgestellt.

Die EU-Nahverkehrsverordnung enthält weiterhin die klare Regelung, dass Dienstleistungsaufträge zwischen kommunalen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen abgeschlossen werden müssen, wenn ausschließliche Rechte oder eine andere Kompensation der Erfüllung so genannter gemeinwirtschaftlicher Leistungen erfolgt. Damit wird die nach deutschem Recht vorgesehene Unterscheidung nach eigen- und gemeinwirtschaftlichen Leistungen überflüssig.

Die Verordnung wurde am 3. Dezember 2007 im EU-Amtsblatt veröffentlicht; sie tritt 2 Jahre nach diesem Datum in Kraft.

<sup>1</sup> Zitiert aus Kolks, Wilhelm & Joachim Fiedler (2003): Verkehrswesen in der kommunalen Praxis. 2. Auflage. Band I, S. 60. Berlin: Erich Schmidt Verlag.

<sup>2</sup> VERORDNUNG (EG) Nr. 1370/2007 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates.

<sup>3</sup> Eildienst NSGB Ausgabe 11/2007 vom 29.11.2007.

<sup>4</sup> Als interne Betreiber gelten VU, die entweder Teil der Verwaltung sind oder über die eine zuständige Behörde eine Kontrolle ausübt, die der über eigene Dienststellen entspricht (Inhouse-Vergabe). Die Definition der Nahverkehrsverordnung verlangt kein 100-prozentiges Eigentum der zuständigen Behörden am VU.

## **A 1.2 Regionalisierungsgesetz (RegG)<sup>5</sup>**

### A 1.2.1 Geschichte des RegG

Als bundesrechtliche Regelungen gingen dem Regionalisierungsgesetz das Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes vom 20. Dezember 1993 Art.87e Art.106a und Art.143a GG sowie das Eisenbahnneuordnungsgesetz vom 27. Dezember 1993 voraus. Dabei wurde festgelegt, dass die Eisenbahnen des Bundes als Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt werden sollen. Staatliche und unternehmerische Aufgaben der Eisenbahn wurden getrennt. Die Länder – oder von ihnen beauftragte Organisationen, wie die LNVG – sind seit dem 1. Januar 1996 Aufgabenträger für den SPNV. Die SPNV-Aufgabenträger planen, bestellen und finanzieren die Verkehrsleistungen im SPNV. Der Bund ist unabhängig davon für den Ausbau und die Erhaltung des Schienennetzes verantwortlich. Es wird dabei nicht zwischen Fern- und Nahverkehr unterschieden. Als Ausgleich für die ÖPNV Finanzierung werden die Länder seit Januar 1996 am Steueraufkommen des Bundes für den ÖPNV beteiligt.

### A 1.2.2 ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge

Das Regionalisierungsgesetz (RegG) stellt im §1 klar, dass die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eine Aufgabe der Daseinsvorsorge ist. Bei der Daseinsvorsorge handelt es sich um einen Anspruch aus dem Grundgesetz, der die Grundbedürfnisse der Menschen erfüllen soll. Das Regionalisierungsgesetz (RegG) überträgt die Verantwortung der Daseinsvorsorge in diesem Bereich auf die Bundesländer.

### A 1.2.3 Definition des ÖPNV

Im RegG wird ÖPNV definiert als allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt ist, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Bei der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels sollte die gesamte Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigen (§ 2 RegG).

### A 1.2.4 Finanzierung

Da der Bund nicht nur die Aufgabenverantwortung, sondern auch die Finanzverantwortung für den SPNV auf die Länder übertragen hat, sind im Gesetz auch die finanziellen Ausgleichszahlungen geregelt. Den Ländern steht für den öffentlichen Personennahverkehr ab 2008 jährlich ein Beitrag in Höhe von knapp 7 Mrd. € zur Verfügung. Das Land Niedersachsen erhält gegenwärtig rund 600 Mio. Euro an Regionalisierungsmitteln, die hauptsächlich für die Bestellung von Schienenpersonennahverkehr verwendet werden müssen (etwa 74%). Gut 5% erhalten die Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV.

---

<sup>5</sup> Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Dezember 2007 (BGBl. I S. 2871) geändert worden ist.

## **A 1.3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)<sup>6</sup>**

### A 1.3.1 Ordnungsrahmen für den ÖPNV

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) legt den Ordnungsrahmen für den ÖPNV fest. So werden die Begriffe „Aufgabenträger des ÖPNV“ und „Nahverkehrsplan“ definiert. Ferner schreibt das PBefG die Notwendigkeit einer staatlichen Genehmigung für die Beförderung von Personen in Form von einer Konzessionierung vor. Durch die Vorgaben der neuen EU-Nahverkehrsverordnung ist eine Anpassung des PBefG erforderlich geworden, die am 01.01.2013 in Kraft getreten ist.

### A 1.3.2 Vorgaben für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen

§ 8 Abs. 3 enthält im Wesentlichen die Grundnormen für die Verteilung der Aufgabe des ÖPNV auf die Genehmigungsbehörde, die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen. So ist festgelegt, dass für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig sind. Diese Aufgabenträger sollen dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes in einem Nahverkehrsplan definieren.

Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist soll nicht gelten, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan sollen Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen werden. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sollen die vorhandenen Unternehmer frühzeitig beteiligt werden. Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände sollen angehört werden.

### A 1.3.3 Festlegungen für die Genehmigung von Linienverkehren

Gemäß § 13 Abs. 2a PBefG hat die für die Genehmigung von Linienverkehren zuständige Behörde – hier die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) – den Nahverkehrsplan zu berücksichtigen und kann künftige Genehmigungen versagen, wenn der beantragte Linienverkehr nicht mit den Vorgaben im Nahverkehrsplan im Einklang steht.

Dass der Nahverkehrsplan aber keine zwingende Bindungswirkung auslöst, sondern von der Genehmigungsbehörde lediglich zu berücksichtigen, also in die Entscheidungsfindung mit einzubeziehen ist, ergibt sich ebenfalls aus § 13 Abs. 2a PBefG, wonach eine Genehmigung auch dann erteilt werden kann, wenn der beantragte Verkehr mit dem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG nicht im Einklang steht.

Wegen der fehlenden zwingenden Bindungswirkung des Nahverkehrsplans bei der Erteilung von Genehmigungen nach § 13 PBefG, ist für den Aufgabenträger auch § 13a PBefG von Interesse. Dieser beschreibt die Voraussetzungen zur Erteilung der Genehmigung bei gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen.

Unter gemeinwirtschaftlichen Verkehren sind solche Verkehre zu verstehen, bei denen die Erlöse (z.B. Fahrgeldeinnahmen, gesetzliche Ausgleichszahlungen und

---

<sup>6</sup> Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Art. 1 G v. 14.12.2012 I 2598 (Nr. 59) geändert worden ist.

sonstige handelsrechtliche Erträge der Verkehrsunternehmen) die Aufwendungen nicht mehr decken.

Die gemeinwirtschaftlichen Verkehre können mittels öffentlicher Dienstleistungsaufträge gem. Art. 3 ff. EG-Verordnung Nr. 1370/2007 zwischen dem Aufgabenträger und dem Verkehrsunternehmen zustande kommen. Gem. PBefG sind Lösungen zu wählen, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit mit sich bringen.

#### A 1.3.4 Unterscheidung von gemeinwirtschaftlichen und eigenwirtschaftlichen Verkehren

Nach § 8 Abs. 4 PBefG sind Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr grundsätzlich eigenwirtschaftlich zu erbringen. Dieser Vorrang gilt allerdings nur für Verkehre, welche die vom Aufgabenträger zu definierende, ausreichende Verkehrsbedienung sicherstellen. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand in erster Linie durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen im Rahmen allgemeiner Vorschriften und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen darstellen, gedeckt wird. Alle staatlichen Ausgleichsleistungen, mit Ausnahme derjenigen, die sich aus allgemeinen Vorschriften ableiten, führen zur Gemeinwirtschaftlichkeit<sup>7</sup>; gleiches gilt für Verkehre, denen ein ausschließliches Recht zugrunde liegt.

#### A 1.3.5 Öffentliche Dienstleistungsaufträge (ÖDA)

Für gemeinwirtschaftliche Verkehre regelt das neue PBefG nicht nur das Genehmigungsverfahren, sondern auch die Vergabe von ÖDA<sup>8</sup>.

Für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge soll die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maßgebend sein. Der Aufgabenträger kann zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung allgemeine Vorschriften erlassen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge nach Maßgabe des Artikels 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erteilen.

Der Aufgabenträger ist zur Veröffentlichung nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (Vorabkennzeichnung) verpflichtet; die Veröffentlichung soll nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen. In der Vorabkennzeichnung sollen die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards angegeben werden. Es kann angegeben werden, inwieweit eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (Netz, Teilnetz, Linienbündel, Linie). Die Angaben können auch durch Verweis auf bestimmte Inhalte des Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 oder durch Verweis auf andere öffentlich zugängliche Dokumente geleistet werden.

#### A 1.3.6 Ausgleichspflicht gem. § 45a

Das PBefG sieht in § 45a eine Ausgleichspflicht vor. Über diese Vorschrift wird den Unternehmen des Straßenpersonenverkehrs ein Rechtsanspruch auf staatlichen Ausgleich eingeräumt, wenn sie bei der Staffelung ihrer Fahrpreise die Belange von Schülern, Studenten und Auszubildenden in Form preislich ermäßigter Zeitfahrweise berücksichtigen. Das Land Niedersachsen gewährt den Unternehmen damit einen teilweisen Ersatz für das "entgangene" Fahrgeld. Im Land Niedersachsen ist

---

<sup>7</sup> Zitiert aus BBG und Partner (2012): Ende gut – alles gut? Was bedeutet die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes für Unternehmen und Aufgabenträger. In Update ÖPNV-Recht.

<sup>8</sup> Zitiert aus BBG s.o.

die Landesnahverkehrsgesellschaft für die Bearbeitung und Entscheidung der nach § 45a PBefG gestellten Ausgleichsanträge zuständig.

Die Größenordnung dieser Ausgleichszahlungen ist beträchtlich und erreicht jährlich etwa 85 - 90 Millionen Euro, die an rund 160 Verkehrsunternehmen in Niedersachsen fließen. Derzeit untersucht die Landesnahverkehrsgesellschaft mit dem Verkehrsministerium, den Verkehrsverbänden und den kommunalen Spitzenverbänden, welche Anschlussregelung ab 2012/13 der derzeitigen Vertragslösung nachfolgen soll.

#### A 1.3.7 Barrierefreiheit bis 2022

Mit der Novelle wird erstmals die Pflicht im PBefG verankert, im Nahverkehrsplan die Belange mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkter Menschen derart zu berücksichtigen, dass für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit erreicht werden kann. Ausnahmen von diesem Umsetzungsziel und Zeithorizont sind jedoch zulässig, wenn sie im NVP entsprechend begründet werden.

### **A 1.4 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)**

#### A 1.4.1 NNVG als Rahmen für die Neuordnung des ÖPNV in Niedersachsen

Auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes (RegG) hat der Niedersächsische Landtag am 28.06.1995 das Niedersächsische Gesetz zur Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs beschlossen, welches in Art. I das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) enthielt. Dieses Gesetz wurde seitdem mehrfach geändert, zuletzt am 16.12.2004. Die novellierte Fassung des NNVG ist zum 01.01.2005 in Kraft getreten und wurde zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes v. 28.10.2009 (Nds. GVBl. Nr.22/2009 S. 366). In der novellierten Fassung werden die Landesnahverkehrsgesellschaft ebenso wie die Region Hannover und der Zweckverband "Großraum Braunschweig" als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) benannt. Der Landkreis Nienburg/Weser wird in § 4 Abs. 1 Nr. 3 NNVG als Aufgabenträger für den übrigen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bestimmt.

Das NNVG benennt darüber hinaus Grundsätze und Ziele, die bei der Ausgestaltung des ÖPNV zu berücksichtigen sind und regelt Inhalt und Verfahren des Nahverkehrsplanes. Im Bereich der Finanzierung wird den Aufgabenträgern gem. § 4 Abs.1 Nr. 3 NNVG ein Anteil an den sog. Regionalisierungsmitteln für die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV zugesprochen.

#### A 1.4.2 Begriffsbestimmung

Im § 1 Abs. 2 NNVG wird die Legaldefinition des ÖPNV-Begriffs aus dem RegG übernommen, im Abs. 3 wird außerdem bestimmt, dass auch solche Verkehre unter dem Begriff ÖPNV zu fassen sind, durch den der Linienverkehr, insbesondere mit Taxen, Mietwagen oder Rufbussen ersetzt, ergänzt oder verdichtet wird.

#### A 1.4.3 Grundsätze und Ziele (§ 2 NNVG)

Das NNVG benennt folgende Grundsätze und Ziele, die bei der Ausgestaltung des ÖPNV und bei der Erstellung von NVP zu berücksichtigen sind:

- (1) Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der öffentliche Personennahverkehr zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen.

- (2) Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
- (3) Die Aufgabenträger sollen dem Ausbau und der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr den Vorrang einräumen, soweit der Nutzen der Maßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr bei gesamtwirtschaftlicher Betrachtung überwiegt.
- (4) Die Aufgabenträger (§ 4) sollen bei der Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs folgende Zielsetzungen berücksichtigen:
  1. Das Bedienungsangebot soll sich nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen richten.
  2. Sichere und leichte Übergänge vom Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr sind anzustreben.
  3. Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich und bequem sein. Bei Planung, Bau, Ausbau und Umbau von Verkehrsanlagen und bei der Fahrzeugbeschaffung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen, insbesondere die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit, älteren Menschen, Kindern und Personen mit Kindern, angemessen zu berücksichtigen. Die öffentlichen Zuwendungsgeber werden aufgefordert, Maßnahmen vorrangig zu fördern, die den besonderen Bedürfnissen dieser Nutzergruppen entsprechen.
  4. Bei der Gestaltung von baulichen Anlagen sowie beim Bedienungsangebot ist den Belangen von Frauen angemessen Rechnung zu tragen.

#### A 1.4.4 Regelungen zum Nahverkehrsplan (§ 6 NNVG)

In § 6 Abs. 1 NNVG wird den Aufgabenträgern die Pflicht auferlegt, unter Mitwirkung der vorhandenen Verkehrsunternehmen jeweils für fünf Jahre einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Benachbarte Aufgabenträger, kreisangehörige Gemeinden und Samtgemeinden, die Verbandsmitglieder, die Straßenbaulastträger, die Verbände, die die Interessen der Fahrgäste vertreten, sowie die Niedersächsische Landesnahverkehrsgesellschaft mbH sind an der Aufstellung des NVP zu beteiligen.

Im Einzelnen soll im NVP dargestellt werden,

1. welches Bedienungsangebot im Planungsgebiet besteht und welche dafür wesentlichen Verkehrsanlagen vorhanden sind,
2. welche Zielvorstellungen bei der weiteren Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs verfolgt werden,
3. welche Maßnahmen unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers zur Verwirklichung der Zielvorstellungen nach Nummer 2 ergriffen werden sollen,
4. welche Anteile der nach Nummer 3 geplanten Investitionen auf den Schienenpersonennahverkehr und auf den sonstigen Personennahverkehr entfallen,
5. welcher Finanzbedarf sich für diese Investitionen einschließlich ihrer Folgekosten ergibt,
6. welcher Finanzbedarf für Betriebskostendefizite sich aus dem vorhandenen Bedienungsangebot und aus der Verwirklichung der Maßnahmen nach Nummer 3 ergibt und
7. wie der in den Nummern 5 und 6 dargestellte Finanzbedarf gedeckt werden soll.

Der Nahverkehrsplan ist an das geplante Bedienungsangebot im SPNV sowie an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung anzupassen.

#### A 1.4.5 Regelungen zur Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs

Mit der o. g. Novellierung des NNVG wurden die Festlegungen zur Finanzierung des ÖPNV vollständig überarbeitet. Mit dieser Änderung wurde den Aufgabenträgern für den straßengebundenen ÖPNV erstmals ein Anteil an den so genannten Regionalisierungsmitteln zugestanden.

Die Verteilung der Mittel auf die einzelnen Aufgabenträger richtet sich im Einzelnen nach Einwohnerzahl und Flächengröße. Die Verwendung der Mittel wird auf folgende Maßnahmen beschränkt:

1. für Investitionen in die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen,
2. zur Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger,
3. zur Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Verkehrsverbünden einschließlich des Ausgleichs verbundbedingter Mehrkosten,
4. zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr,
5. zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr, soweit der Aufgabenträger ergänzende Betriebsleistungen nach dem 1. Januar 2005 vertraglich vereinbart oder auferlegt hat,
6. zur Förderung der Vermarktung und zur Verbesserung der Fahrgastinformation und
7. zur Durchführung von Verkehrserhebungen.

Der Landkreis Nienburg/Weser erhält jährlich einen Betrag von rund 500.000 € für Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV. Der Landkreis Nienburg/Weser muss die zweckgebundene Verwendung gegenüber der Landesnahverkehrsgesellschaft nachweisen.

Das Land gewährt darüber hinaus weitere Fördermittel, z.B. zur Grunderneuerung von Haltestellen im Rahmen des ÖPNV-Konjunkturprogrammes 2010-2014.

Des Weiteren erhalten die Aufgabenträger eine Finanzhilfe zur Abdeckung von Verwaltungskosten einschließlich der Kosten für die Erstellung der Nahverkehrspläne. Diese Finanzhilfe beträgt jährlich 1 Euro je Einwohner.

#### **A 1.5 Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG)<sup>9</sup>**

In § 114 NSchG ist festgelegt, dass die Landkreise und kreisfreien Städte Träger der Schülerbeförderung sind. Sie haben die in ihrem Gebiet wohnenden Kinder, die einen Schulkindergarten besuchen oder die an besonderen Sprachfördermaßnahmen gemäß § 54a Abs. 2 teilnehmen, sowie die in ihrem Gebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler

1. der 1. bis 10. Schuljahrgänge der allgemein bildenden Schulen,
2. der 11. und 12. Schuljahrgänge im Förderschwerpunkt geistige Entwicklung der Förderschulen,

---

<sup>9</sup> Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG) in der Fassung vom 3. März 1998 (Nds.GVBl. S. 137), zuletzt geändert am 17.7.2012 (Nds.GVBl. S.244)

3. der Berufseinstiegsschule,
4. der ersten Klasse von Berufsfachschulen, soweit die Schülerinnen und Schüler diese ohne Sekundarabschluss I -Realschulabschluss- besuchen,

unter zumutbaren Bedingungen zur Schule zu befördern oder ihnen oder ihren Erziehungsberechtigten die notwendigen Aufwendungen für den Schulweg zu erstatten. Die Schülerbeförderung gehört zum eigenen Wirkungskreis der Landkreise und kreisfreien Städte.

Die Landkreise und kreisfreien Städte bestimmen die Mindestentfernung zwischen Wohnung und Schule, von der an die Beförderungs- oder Erstattungspflicht besteht. Sie haben dabei die Belastbarkeit der Schülerinnen und Schüler und die Sicherheit des Schulweges zu berücksichtigen. Die Beförderungs- oder Erstattungspflicht besteht in jedem Fall, wenn Schülerinnen oder Schüler wegen einer dauernden oder vorübergehenden Behinderung befördert werden müssen.

Die Beförderungs- oder Erstattungspflicht besteht nur für den Weg zur nächsten Schule der von der Schülerin oder dem Schüler gewählten Schulform, jedoch innerhalb der gewählten Schulform zur nächsten Schule, die den von der Schülerin oder dem Schüler verfolgten Bildungsgang anbietet. In § 114 Abs. 3 und Abs. 4 NSchG sind weitere Festlegungen zu den Erstattungsregeln getroffen worden.

Die Landkreise können mit den kreisangehörigen Gemeinden und Samtgemeinden vereinbaren, dass von diesen die den Landkreisen als Träger der Schülerbeförderung obliegenden Aufgaben durchgeführt werden. Die Landkreise erstatten den Gemeinden und Samtgemeinden ihre Kosten mit Ausnahme der Verwaltungskosten.

### **A 1.6 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)<sup>10</sup>**

Ziel des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) ist es, die Benachteiligung von behinderten Menschen zu beseitigen und zu verhindern sowie die gleichberechtigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen.

Bezüglich des Nahverkehrs ist festgelegt, dass öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr barrierefrei zu gestalten sind<sup>11</sup>. Barrierefrei sind dabei Verkehrsmittel und -anlagen, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind<sup>12</sup>.

### **A 1.7 Gender Mainstreaming**

Die Niedersächsische Verfassung schreibt die Verwirklichung der Gleichberechtigung als ständige Aufgabe des Landes, der Gemeinden und Landkreise vor. Gleichberechtigung zwischen Frauen und Männern bleibt somit eine gesellschaftliche Herausforderung ersten Ranges. Den Weg soll unter anderem Gender Mainstreaming bereiten. Niedersachsen hat sich der Strategie bereits 1998 als eines der ersten Bundesländer verpflichtet.

Entscheidungen und Planungen für den Nahverkehr, die zunächst als geschlechtsneutral erscheinen, können bei näherer Überprüfung unterschiedliche Auswirkungen

---

<sup>10</sup> Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Artikel 262 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407)

<sup>11</sup> § 8 Abs. 2 BGG

<sup>12</sup> § 4 BGG

auf die tatsächliche Lebenswirklichkeit von Männern und Frauen haben, denn die Mobilitätsbedürfnisse von Männern und Frauen weisen Unterschiede auf. Unterschiede, die dazu führen können, dass zunächst geschlechtsneutral erscheinende Maßnahmen Männer und Frauen in unterschiedlicher Weise beeinflussen und die bestehenden Ungleichheiten noch verstärken<sup>13</sup>.

Die Umsetzung von Gender Mainstreaming in Verkehrspolitik und -planung zielt auf die Schaffung gleicher Mobilitätschancen für alle und damit auf eine gleichberechtigte Teilhabe am öffentlichen Leben<sup>14</sup>. Die Mobilitätsbedürfnisse einer Person werden durch ihre jeweilige Lebenssituation und die entsprechenden Alltagsanforderungen geprägt. Bedingt durch die heutige gesellschaftliche Rollenverteilung unterscheiden sich diese Anforderungen bei Männern und Frauen häufig, da Männer eher voll erwerbstätig sind, während Frauen eher eine Vielfalt von Aufgaben und Wegen miteinander kombinieren. Der ÖPNV ist ein wichtiger Baustein in einem multimodalen Verkehrssystem, der zur Sicherung der Mobilität und damit der Erreichbarkeit der gewünschten Ziele der Gesamtbevölkerung beiträgt und auch viele Menschen an ihr Ziel bringt, die über keine motorisierte Alternative verfügen.

ÖPNV muss für alle Nutzer/innen attraktiv sein. Es geht dabei nicht um rein geschlechtsspezifische, sondern ebenfalls um gruppenspezifische Bedürfnisse und dementsprechend bedarfsgerechte Angebote.

## **A 2 Vorgaben der Gesamtverkehrsplanung und der Raumordnung**

### **A 2.1 Vorgaben der Raumordnung**

#### A 2.1.1 Vorgaben aus den Raumordnungsgesetzen

Die Vorgaben der Raumordnung sind im Raumordnungsgesetz des Bundes (ROG)<sup>15</sup>, dem Niedersächsischen Gesetz über Raumordnung und Landesplanung (NROG)<sup>16</sup>, dem Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2008 (LRÖP) und dem Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Nienburg/Weser (RRÖP) festgelegt.

In den §§ 1 und 2 ROG sind die Leitvorstellungen und Grundsätze der Raumordnung festgelegt. Danach sind u. a. die freie Entfaltung der Persönlichkeit in der Gemeinschaft zu gewährleisten, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln und gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Teilräumen herzustellen. Insbesondere soll die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung für alle Bevölkerungsgruppen zur Sicherung von Chancengerechtigkeit in den Teilräumen in angemessener Weise gewährleistet werden; dies soll auch in dünn besiedelten Regionen gelten. Dabei sollen die räumlichen Voraussetzungen für

<sup>13</sup> Niedersächsische Staatskanzlei -Beauftragter für Staatsmodernisierung-: Gender Mainstreaming in Niedersachsen. Leitfaden zur Bewertung geschlechtsspezifischer Auswirkungen bei Projekten und sonstigen Reformmaßnahmen der Staatsmodernisierung.

<sup>14</sup> Friedrich Ebert-Stiftung: Gleiche Mobilitätschancen für alle! Zusammenfassung der Tagung vom 20.02.2006.

<sup>15</sup> Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585) geändert worden ist

<sup>16</sup> Niedersächsisches Gesetz über Raumordnung und Landesplanung (NROG) in der Fassung vom 7. Juni 2007 (Nds.GVBl. Nr.17/2007 S.223), geändert durch Art. 13 des Gesetzes v. 13.10.2011 (Nds.GVBl. Nr.24/2011 S.353) - VORIS 23100 05 -

nachhaltige Mobilität und ein integriertes Verkehrssystem geschaffen werden. Auf eine gute und verkehrssichere Erreichbarkeit der Teilräume untereinander durch schnellen und reibungslosen Personen- und Güterverkehr ist hinzuwirken.

In § 2 NROG werden landesspezifische Grundsätze der Raumordnung formuliert. Diese sehen vor, dass die Verkehrsinfrastruktur als wesentlicher Bestandteil eines nach außen und innen vernetzten Wirtschaftsraumes und als zentrale Voraussetzung für Mobilität, Wachstum und Beschäftigung unter Berücksichtigung von Umweltverträglichkeit und Ressourcenschonung in allen Teilräumen gesichert und ausgebaut werden soll. Ferner wird festgelegt, dass die Entwicklung, Sicherung und Verbesserung von Versorgungsangeboten auf die zentralen Siedlungsgebiete in den Gemeinden ausgerichtet werden soll.

#### A 2.1.2 Vorgaben aus dem Landes-Raumordnungsprogramm

Im LROP wird als Grundsatz festgelegt, dass zur Herstellung dauerhaft gleichwertiger Lebensverhältnisse die Angebote der Daseinsvorsorge und die Versorgungsstrukturen in allen Teilräumen in ausreichendem Umfang und in ausreichender Qualität gesichert und entwickelt werden sollen (Kap. 2.3 01 LROP). Die Angebote sollen unter Berücksichtigung der besonderen Anforderungen von jungen Familien und der Mobilität der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen sowie der sich abzeichnenden Veränderung in der Bevölkerungsentwicklung, der Alters- und Haushaltsstruktur bedarfsgerecht in allen Teilräumen gesichert und entwickelt werden. Sie sollen auch im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung einander räumlich zweckmäßig zugeordnet werden und den spezifischen Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnissen der Bevölkerung Rechnung tragen.

In Kap. 4.1.2 05 LROP wird als Ziel festgehalten, dass der Öffentliche Personennahverkehr zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen ist. Dabei ist sicherzustellen, dass straßen- und schienengebundener ÖPNV aufeinander abgestimmt sind. Grundsätzlich soll die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr (MIV) auf den ÖPNV durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen unterstützt werden.

Die Siedlungsstrukturen sollen in das öffentliche Personennahverkehrsnetz eingebunden werden (Kap. 2.1 02 LROP). Als zentrale Orte werden Oberzentren, Mittel- und Grundzentren definiert. Die Stadt Nienburg wird als Mittelzentrum festgelegt.

#### A 2.1.3 Vorgaben aus dem Regionalen Raumordnungsprogramm

Als grundsätzliches Ziel ist im RROP festgelegt, dass im öffentlichen Personenverkehr eine gute Erreichbarkeit der Oberzentren Bremen und Hannover sichergestellt (D 1.1 03 RROP), eine ÖPNV-Anbindung der Dörfer im Kreisgebiet an die zentralen Orte erhalten und ausgebaut werden soll (D 1.3 02 RROP).

Ferner soll der Umweltverbund (Fußgänger- und Fahrradverkehr, Öffentlicher Personenverkehr) besonders gefördert werden (D 3.6.0 02 RROP). Damit sollen auch Luftverunreinigungen und klimarelevante Emissionen vermindert bzw. vermieden werden (D 2.4 02 und D 2.5 01 RROP).

Im RROP sind detaillierte Festlegungen zum ÖPNV in einem eigenen Kap. erfolgt (D 3.6.1 RROP). So ist der Grundsatz festgelegt, dass die Attraktivität des ÖPNV durch bauliche und betriebliche Maßnahmen sowie eine der Nachfrage entsprechende Erweiterung des Bedienungsangebotes auch in der schulfreien Zeit, so zu steigern ist, dass er zunehmend eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt und weiterhin eigenwirtschaftlich betrieben werden kann (D 3.6.1 01 RROP).

Der Umstieg zwischen Bahn- und Buslinien des ÖPNV soll durch bauliche Maßnahmen und durch aufeinander abgestimmte Fahrpläne optimiert werden. Die enge Zusammenarbeit des Landkreises mit den Beförderungsunternehmen im Rahmen der Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg soll beibehalten und weiter entwickelt werden. Die Zusammenarbeit mit benachbarten Verkehrsverbänden soll intensiviert werden, um auch kreisübergreifend eine einheitliche Tarifstruktur anbieten zu können.

Die benachbarten Oberzentren Hannover und Bremen sowie die Mittelzentren Minden, Neustadt am Rbge., Stadthagen, Wunstorf und Verden sollen durch den ÖPNV bedarfsgerecht an die Städte und Gemeinden in ihrem jeweiligen Einzugsbereich im Landkreis Nienburg/Weser angebunden werden.

An den Haltepunkten des schienengebundenen ÖPNV sollen dem Bedarf entsprechend Parkplätze sowie Fahrradabstellplätze geschaffen werden (D 3.6.1 02 RROP).

Die Zuwegung und der Zustand der ÖPNV-Haltestellen sollen so beschaffen sein, dass sie den Sicherheitsansprüchen aller Nutzergruppen gerecht werden. Bei der Fahrplangestaltung soll den Mobilitätsansprüchen der einzelnen, in besonderer Weise auf den ÖPNV angewiesenen Nutzergruppen (z. B. Frauen, Kinder, ältere Menschen und Behinderte) Rechnung getragen werden (D 3.6.1 03 RROP).

In allen Teilen des Landkreises soll eine ausreichende Bedienung sichergestellt werden. Auch für die dünn besiedelten Bereiche des Landkreises soll ein Bedienungsangebot unterbreitet werden. Dabei sollen bei Bedarf und unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Erfordernisse auch alternative Bedienungsformen des ÖPNV, wie z. B. Anrufbus und Bürgerbusse, zum Einsatz kommen.

Bei der Fahrplangestaltung sollen Erholungsgebiete ebenso berücksichtigt werden wie Sport- und Freizeitanlagen. Dabei soll eine Bedienung nach Möglichkeit auch am Wochenende angeboten werden.

### **A 3 Organisation des ÖPNV im Landkreis Nienburg/Weser**

#### **A 3.1 Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN)**

Auf Initiative des Landkreises Nienburg/Weser konstituierte sich zum 27.11.1987 die „Verkehrsgemeinschaft Landkreis Nienburg (VLN)“ zunächst als Gesellschaft bürgerlichen Rechts (GbR). In der VLN haben sich die im Landkreis tätigen Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit dem Ziel zusammengeschlossen, die Schülersonderlinienverkehre und die Freistellungsverkehre in den allgemeinen ÖPNV zu integrieren, um so der Bevölkerung eine flächendeckende Bedienung anbieten zu können.

Zum 31.08.1989 wurden erstmalig im Landkreis Nienburg ein Gemeinschaftstarif und ein Gemeinschaftsfahrplan geschaffen. Unter der Koordination der VLN verbesserte sich zudem die Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen, so dass der ÖPNV für die Fahrgäste im Landkreis ein deutlich besseres Erscheinungsbild bot.

In der Erkenntnis, dass Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Nienburg/Weser nur gemeinsam bewältigt werden können, haben die in der VLN zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen und der Landkreis am 01.01.1997 die "Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN)" gegründet. Die VLN ist eine Management- und Servicegesellschaft. Sie fungiert als Anlaufstelle für die Fahrgäste des ÖPNV und nimmt Aufgaben für den Landkreis Nienburg/Weser, für die in der VLN zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen so-

wie auch für Dritte wahr. Darüber hinaus arbeitet die VLN an verschiedenen Projekten einer zeitgemäßen Vermarktung des ÖPNV.

Die Tätigkeit der Gesellschaft umfasst insbesondere folgende Aufgaben:

- Planung des Busliniennetzes,
- Erstellung und Weiterentwicklung des Fahrplanangebots sowie Herausgabe eines Gemeinschaftsfahrplans,
- Gestaltung und Weiterentwicklung des bestehenden Gemeinschaftstarifs,
- Fahrgastinformation und Vertrieb sowie Öffentlichkeitsarbeit und Werbung,
- Übernahme von Leistungen im Auftrage des Landkreises, der Städte, Gemeinden und Samtgemeinden gegen Entgelt, u. a. die Mitarbeit an der Fortschreibung des Nahverkehrsplans, sowie Organisation bzw. Koordinierung von Verkehren nach der Freistellungs-VO zum PBefG
- Kooperation und Abstimmung mit benachbarten Verkehrsverbänden und -gesellschaften, der Deutschen Bahn AG (DB AG) und der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)
- Integration des schienengebundenen Nahverkehrs im Landkreisgebiet im Rahmen der Zuständigkeiten des Landkreises nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz
- Koordinierung und Optimierung des Verkehrsangebotes und des Betriebsmitteleinsatzes
- Abrechnung der der Gesellschaft zufließenden Einnahmen und der entstehenden Aufwendungen sowie deren Verteilung auf die Unternehmen
- Erarbeitung von Konzepten für die Zusammenarbeit der Unternehmen im Bereich der Betriebslenkung und des Werkstatt- und Beschaffungswesens
- Betreuung des Bürgerbus -Vereins in Rehburg-Loccum
- Weiterentwicklung und Betreuung des neuen Nienburger Stadtbus-Systems in enger Kooperation mit dem durchführenden Unternehmen und der Stadt Nienburg

Der Landkreis Nienburg/Weser unterstützt die VLN bei der Erfüllung ihrer Aufgaben im Rahmen der Schülerbeförderung und des sonstigen ÖPNV-Angebotes.

### **A 3.2 Stadtbus Nienburg**

#### Das System:

Die Stadt Nienburg/Weser bietet ihren Einwohnerinnen und Einwohnern sowie ihren Gästen zusätzlich zum Verkehrsangebot der Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg ein modernes, attraktives Stadtbussystem.

75 % der Einwohner Nienburgs leben im Einzugsbereich und finden die nächste Stadtbus-Haltestelle in höchstens 300 Meter Entfernung. 4 Stadtbus-Linien verbinden durch zahlreiche busbeschleunigende Maßnahmen die Ortsteile (außer Schäferhof/Kattriede) mit der Innenstadt. Bequem und sicher bietet der City Treff ein komfortables Umsteigen. Der Stadtbus Nienburg fährt in einem verlässlichen und pünktlichen 30-Minuten-Takt, montags bis freitags von 5:55 Uhr bis 18:55 Uhr sowie an Samstagen von 6:25 Uhr bis 14:25 Uhr. Die jährliche Kilometer-Leistung beläuft sich auf ca. 370.000 km. Im Winterhalbjahr wird das System in den Hauptlastzeiten durch Verstärkerbusse ergänzt.

Im September 2011 wurde die Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH (SBG) gegründet, ein Tochterunternehmen der Holding Stadt Nienburg/Weser GmbH, um das Stadtbussystem zunehmend zu optimieren.

#### Die Haltestellen:

106 Haltestellen im stadtbuseigenen Corporate Design bieten Informationen zum Haltestellennamen, der anfahrenden Linie, zur Takt-Minute sowie im Aushang auf zusätzlich anfahrende Bus-Linien. Inzwischen verfügen 26 Haltestellen über einen Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheit. Jährlich werden Haltestellen barrierefrei optimiert und wenn möglich, auch kundenorientiert ausgebaut.

#### Die Fahrzeuge:

Fünf stadteigene klimatisierte Niederflurbusse mit Neigetechnik und Rampe bieten einen verlässlich barrierefreien Fahrkomfort. Die sehr positive Entwicklung der Fahrgastzahlen hat zu Änderungen im Busbestand geführt. Die ursprünglichen 5 Midi-Busse wurden inzwischen durch Standardlinienbusse ersetzt, da die Kapazitäten in den Hauptlastzeiten nicht mehr ausreichend waren. Die SBG plant, voraussichtlich 2013, vier neue Fahrzeuge im gleichen Qualitätsstandard in das System einzugliedern, die mindestens EEV- oder schon die Euro-6-Norm erfüllen. Die Umstellung der Fahrzeugflotte auf andere ressourcenschonende Antriebsmöglichkeiten bleibt als Option. Reserve- bzw. Verstärkerbusse, die nur sporadisch eingesetzt werden, werden mindestens die Euro-3-Norm erfüllen.

#### Das Fahrpersonal:

Höflichkeit und serviceorientiertes Verhalten im Fahrdienst ist selbstverständlich. Vollständige Tarif- und Streckenkunde, ein gepflegtes Erscheinungsbild und hilfsbereites Verhalten gegenüber den Fahrgästen sowie rücksichtvolle Fahrweise wird erwartet. Mindestens 2 x jährlich sind Fahrerschulungen zur Orts-, Verkehrs- und Tarifkenntnis sowie zum Umgang mit Notfall- bzw. Krisensituationen durchzuführen.

#### Die Tickets:

Im Stadtbus Nienburg gilt der Tarif der Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg. Auf Wunsch der Stadt Nienburg/Weser werden besondere Jahres-Abonnements zu günstigen Preisen angeboten, die einen Anreiz zur regelmäßigen Nutzung der Stadtbusse bieten. Neben dem Fahrscheinverkauf in den Stadtbussen unterstützen 5 Vorverkaufsstellen in der Innenstadt und den Ortsteilen den Kundenservice.

#### Das Marketing:

Marketingmaßnahmen, Sonderfahrten zu Veranstaltungen, Aktionen und regelmäßige Fahrgastinformationen an alle Haushalte sowie über das Internet informieren die Einwohnerinnen und Einwohner Nienburgs umfassend über „ihr“ Stadtbus-System. Ein umfangreiches Beschwerde- und Qualitätsmanagement stärkt die hohe Systemqualität. Die Fahrgastzahlen im Stadtbus Nienburg haben sich sehr positiv entwickelt. Die hohe Akzeptanz des Stadtbussystems basiert auf Familienfreundlichkeit, Barrierefreiheit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit. Hoher Fahrkomfort verbunden mit gelebtem Umweltschutz sorgt für verbesserte Lebensqualität in Nienburg.

Jahr	2001	2003	2005	2007	2009	2011
Fahrgäste	241.568	605.377	804.213	880.890	988.613	1.100.439

**Tab. A 3-1 Entwicklung der Fahrgastzahlen im Stadtbusverkehr**

### **A 3.3 Bürgerbus Rehburg-Loccum**

In der Stadt Rehburg-Loccum verkehrt als Ergänzung zum vorhandenen Linienverkehr im Stadtgebiet ein Bürgerbus. Im Jahre 1997 wurde der Bürgerbus auf Grund einer Bürger-Initiative als eingetragener Verein ins Leben gerufen. Der Bus erschließt und verbindet auf zwei gegenläufigen Routen die 5 Ortsteile Loccum, Münchehagen, Bad Rehburg, Winzlar und Rehburg vormittags und nachmittags je dreimal im Stundentakt. Mehr als 1.200 Fahrgäste fahren durchschnittlich pro Monat mit dem Bürgerbus. Der Verein betreibt den Verkehr mit ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern und einem für ältere und behinderte Menschen ausgestatteten Kleinbus. Im Jahre 2012 hat der Bürgerbusverein mit Unterstützung vom Land Niedersachsen, dem Landkreis Nienburg/Weser und der Stadt Rehburg-Loccum ein neues behindertengerechtes Niederflurfahrzeug mit 8 Sitzplätzen und zusätzlichem Platz für Rollstühle, Kinderwagen oder Fahrräder beschafft. Der Bürgerbus-Fahrplan wird in enger Zusammenarbeit mit der VLN erstellt und ist Bestandteil des VLN-Gesamtfahrplanes. Außerdem gilt der VLN-Tarif. Rechtliche Grundlage für den Verkehr ist seit dem Jahre 2002 eine eigene Linienkonzession, nachdem diese von der RegioBus Hannover GmbH an den Bürgerbus-Verein abgetreten wurde.

### **A 3.4 Beziehungen zu anderen Verkehrsverbänden**

Raumübergreifende Planung, über die Landkreisgrenze hinaus, nimmt sowohl für den Landkreis Nienburg/Weser als auch für die VLN einen hohen Stellenwert ein. Hieraus folgt eine kontinuierliche Zusammenarbeit mit den umliegenden Verkehrsverbänden, im Nordwesten der Verkehrsverbund Bremen Niedersachsen GmbH (VBN), im Südwesten die OWL Verkehr GmbH (OWL V) oder der Verkehrsverbund OstWestfalenLippe (VVOWL) und im Südosten der Großraum-Verkehr Hannover (GVH) sowie die Schaumburger Verkehrs-Gesellschaft mbH (SVG). Die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Verkehrsgemeinschaften bzw. -verbänden wird durch die in der VLN tätigen Verkehrsträger unterstützt, die fast alle in mindestens zwei Verkehrsgebieten tätig sind.

Diese Kooperation betrifft sowohl das Fahrplanangebot und die Herstellung von Umsteigebeziehungen als auch die Tarife.

Eine besondere Kooperation ist der Landkreis Nienburg/Weser mit dem GVH bei der Einführung der GVH-Mobil-Card im Nienburg-Tarif eingegangen. In Kombination mit diesem Ticket bietet die VLN vergünstigte Anschluss-Tickets an.

In einer Machbarkeitsstudie im Auftrag des Netzwerks Erweiterter Wirtschaftsraum Hannover wurden die Möglichkeiten für eine Erweiterung des GVH-Tarifs überprüft. Die starke Verflechtung der Region Hannover mit den Landkreisen des Netzwerks Erweiterter Wirtschaftsraum Hannover (EWH) zeigt sich in den starken Nachfragezuwächsen auf den Schienenstrecken der Landkreise in das Gebiet des Verkehrsverbundes Großraum-Verkehr Hannover (GVH). Hier gilt seit mehreren Jahren der GVH-Regionaltarif (nur für Zeitkarten), der hauptsächlich von den Berufspendlern genutzt wird. Um zu prüfen, nach welchen Kriterien und unter welchen finanziellen Rahmenbedingungen auch die Gelegenheitsnutzer in den Genuss des günstigen GVH-Tarifs kommen können, hat die Region Hannover gemeinsam mit dem GVH und der Geschäftsstelle Netzwerk (EWH) das Institut WVI aus Braunschweig beauf-

trägt, eine Marktanalyse zur potenziellen Erweiterung des GVH-Tarifgebietes durchzuführen. Diese Studie wurde Anfang 2012 vorgelegt.

Die Empfehlungen des Gutachtens zu einem schrittweisen Vorgehen werden jetzt von der Region und dem GVH gemeinsam mit der Landesnahverkehrsgesellschaft geprüft und mit den Fachleuten des Netzwerkes EWH erörtert.

Eine wichtige Zielsetzung dieser GVH-Ausweitung durch günstigere Fahrkarten aus den Landkreisen in den GVH ist die Sicherstellung einer klimaschonenden Mobilität. Das vorliegende Gutachten bildet die Grundlage, diese Zielsetzung durch eine weitergehende Vernetzung der Tarifangebote des GVH und der Landkreise des Netzwerkes EWH zu erreichen.

Bereits seit längerem gilt für einbrechende Linien aus dem VBN-Gebiet in die Samtgemeinde Grafschaft Hoya der VBN-Tarif, da die Samtgemeinde Hoya assoziiertes Mitglied im Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen ist.

### **A 3.5 Zusammenarbeit mit den Trägern des SPNV**

Der VLN-Fahrplan wird weitgehend auf den Fahrplan der DB AG abgestimmt, so dass der jährliche Fahrplanwechsel der DB AG auch immer einen Fahrplanwechsel bei der VLN zur Folge hat.

Die DB AG ist kein Gesellschafter der VLN, sondern ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), das im Auftrag der LNVG Leistungen im SPNV erbringt. "Trägerin" des SPNV ist die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG), die im Auftrag des Landes die Aufgabenträgerschaft wahrnimmt. Daher wird eine enge Kooperation mit der LNVG angestrebt. Die LNVG stimmt ihre Fahrpläne mit den ÖPNV-Aufgabenträgern ab, wobei die Möglichkeiten zur Einflussnahme für den einzelnen Aufgabenträger sehr gering sind.

### **A 3.6 Beförderungsdienst für Schwerstbehinderte**

Der Landkreis Nienburg/Weser hat im Rahmen der Eingliederungshilfe für behinderte Menschen „Richtlinien für Sozialhilfeleistungen zur Teilnahme am Spezialbeförderungsdienst für Schwerstbehinderte im Landkreis Nienburg/Weser“ erlassen.

Durch den Beförderungsdienst sollen Fahrten ermöglicht werden, die der Teilnahme an kulturellen und geselligen Veranstaltungen oder Besorgungen des täglichen Lebens dienen, ebenso Spazierfahrten. Die teilnahmeberechtigten Personen haben die Möglichkeit, monatlich 4 Fahrten mit dem Beförderungsdienst durchzuführen. Die Richtlinien treffen Regelungen zu den leistungsberechtigten Personen, den Anbietern (Mietwagen-Unternehmen), dem Umfang der Leistung, einer evtl. Kostenbeteiligung der Teilnehmer/innen, den zu übernehmenden Kosten sowie zum Kostenübernahme- und Abrechnungsverfahren.

Die teilnahmeberechtigten Menschen erhalten auf Antrag vom Landkreis Nienburg/Weser Berechtigungsscheine für die ihnen zustehenden Beförderungsfahrten.

### **A 3.7 Schülerbeförderung**

Gemäß § 114 Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG) sind die Landkreise und kreisfreien Städte Träger der Schülerbeförderung. Der Landkreis Nienburg ist somit für die Beförderung der im gesamten Landkreis Nienburg/Weser und der Stadt Nienburg wohnenden Schülerinnen und Schüler

- der 1. bis 10. Schuljahrgänge der allgemeinbildenden Schulen,

- der 11. und 12. Schuljahrgänge im Förderschwerpunkt geistige Entwicklung der Förderschulen,
- der Berufseinstiegsschule,
- der ersten Klasse von Berufsfachschulen, soweit die Schülerinnen und Schüler diese ohne Sekundarabschluss I - Realschulabschluss - besuchen,

zuständig.

Ein Beförderungsanspruch bzw. eine Erstattungspflicht besteht erst ab einer bestimmten Mindestentfernung zwischen Schule und Wohnort. In der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Nienburg/Weser<sup>17</sup> hat der Kreistag die Anspruchsvoraussetzungen geregelt. In den vom Kreisausschuss zu beschließenden Einzugsbereichskarten sollen grundsätzlich folgende Entfernung eingehalten werden:

1. mehr als 3 km für Schülerinnen und Schüler des Primarbereichs und der Förderschulen,
2. mehr als 4 km für Schülerinnen und Schüler der Sekundarbereiche. Bei der Festlegung sind die Sicherheit des Schulweges, die örtlichen Besonderheiten, die Siedlungsstrukturen und die Verkehrsverbindungen angemessen zu berücksichtigen.

Um die Schülerbeförderung sicherzustellen, wurde mit der Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN) ein Vertrag über die Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs geschlossen.

Pro Schuljahr werden von der VLN rd. 6.700<sup>18</sup> vom Landkreis finanzierte Fahrausweise für Schülerinnen und Schüler ausgestellt. Weitere ca. 1.600 Schülerinnen und Schüler erhalten eine Kundenkarte der VLN und können damit Fahrausweise zu den festgelegten Schülertarifen erwerben.

Für ca. 325 Schülerinnen und Schüler ist die Benutzung des öffentlichen Linienverkehrs nicht möglich oder zumutbar. Diese Schülerinnen und Schüler werden im Rahmen des Freistellungsverkehrs mit gesondert beauftragten Taxi- bzw. Busunternehmen sowie Kleinbussen zu 47 Schulen innerhalb und außerhalb des Kreisgebietes befördert.

Bei einer Änderung von z. B. Schulstandorten oder Schularten wird eine Anpassung der Fahrpläne und ggf. der Streckenführung der Buslinien vorgenommen.

---

<sup>17</sup> i.d.Fass. vom 14.06.2013

<sup>18</sup> Schuljahr 2012/2013

## A 4 Defizite und Wahrnehmung des ÖPNV

### A 4.1 Wahrnehmung aus Sicht der Kommunen

#### SG Mittelweser

Das ÖPNV-Angebot in der Samtgemeinde Mittelweser ist sehr weitgehend von den Belangen der Schülerbeförderung bestimmt. Insbesondere in den kleinen Ortsteilen ist die Anbindung zu Zeiten, in denen keine Schülerbeförderung stattfindet, nur unzureichend. Die zahlreichen Ausbaumaßnahmen der vergangenen Jahre haben dazu beigetragen, dass der Ausbauzustand der meisten Haltestellen gut eingestuft wird.

Defizite im Angebot werden bei den Linien 15 und 19 in Anemolter gesehen, weil hier insbesondere am Nachmittag zu wenige Fahrten angeboten würden. Als weiteres Defizit wurde erkannt, dass weder das Einkaufszentrum Stolzenau Nord noch der neue Nettomarkt im Norden von Landesbergen durch eine Haltestelle angeschlossen seien. Dies liegt aber auch darin begründet, dass diese Märkte abseits des vom Nahverkehr gut erschlossenen Ortskerns geplant und errichtet worden sind.

Bei einer Ortsbesichtigung zeigte sich, dass der ZOB in Stolzenau nicht in allen Punkten den Vorgaben des Nahverkehrsplanes entspricht (siehe Abb. A 4-1)

Ziele: Das Angebot an Fahrten, die nicht auf die Schülerbeförderung zugeschnitten sind, sollte ausgeweitet werden. Ferner sollten auf der Linie 60 auch am Sonntag Fahrten angeboten werden. Für die dezentralen, abgelegenen Teile der Samtgemeinde sollten alternative Bedienungsangebote entwickelt werden, um hier die Mobilität zu sichern. Weiterhin wurde vorgeschlagen, eine Mobilitätszentrale einzurichten und Angebote zur Fahrradmitnahme auszuweiten. Mittelfristig soll die Einführung eines Bürgerbusses in der Samtgemeinde Mittelweser geprüft werden.



Abb. A 4-1 ZOB Stolzenau (Juli 2012)

#### Samtgemeinde Uchte

Das ÖPNV-Angebot wird insgesamt als ausreichend eingestuft. Die Erschließung wird als relativ gut eingeschätzt. Als Herausforderung werden die Änderungen gesehen die sich durch die Einführung einer IGS am Standort Nienburg ergeben werden. Bei der GS Diepenau und bei der GS Warmssen müssten die Haltestellen ausgebaut werden. Der geplante Umzug des Kindergartens aus Hauskämpfen nach Warmssen,

wird neue Fahrtangebote zur Haltestelle Warmsen Schule erforderlich machen. Als Defizit wurden fehlende Direktverbindungen nach Minden benannt.

Ziele: Das gegenwärtige Angebot sollte auch in der Zukunft aufrechterhalten werden.

### Flecken Steyerberg

Das ÖPNV-Angebot wird insgesamt als ausreichend, die Verbindungsqualität aber nur als mäßig eingestuft, weil die „gefühlte“ Fahrzeit nach Nienburg zu lang ist. Für die Arbeitnehmer der größeren Arbeitgeber im Flecken spielt der ÖPNV keine Rolle; sie nutzen sehr weitgehend den PKW, um zur Arbeit zu gelangen.

Bei einer Ortsbesichtigung konnte der ZOB Steyerberg als gutes Beispiel für eine gut ausgebaute, zentrale Haltestelle besichtigt werden.

Ziele: Das vorhandene Angebot sollte auch in der Zukunft gesichert werden, solange es nachgefragt wird. Eine Linienenerweiterung nach Kirchdorf und Sulingen wäre wünschenswert, falls es eine entsprechende Nachfrage gibt. Eine Vernetzung von Elektro-Mobilität und ÖPNV-Angeboten sollte geprüft werden.



**Abb. A 4-2            ZOB Steyerberg**

### Samtgemeinde Heemsen

Das ÖPNV-Angebot wird als gut eingestuft. Dies treffe insbesondere auf die Anbindung in Richtung Nienburg zu. Die flächige Erschließung sei aber in alle Richtungen gegeben. Einzig in Richtung Rethem sind Nachfrage und Angebot dünn.

Die Ausstattung der Haltestellen wird als gut eingestuft. So sind mittlerweile alle wesentlichen AbfahrtsHaltestellen mit einer Wartehalle ausgestattet. Auch die Erschließung mit Haltestellen ist gut, sodass alle Ortsteile ausreichend angeschlossen sind.

Aufgrund der Veränderung in den Schulstrukturen und der Aufgabe der Schuleinzugsbereiche, wird die Oberschule Heemsen auch von Schülerinnen und Schülern

aus der Stadt Nienburg besucht. Insgesamt besuchen ca. 40-50 Schüler aus Nienburg die Oberschule Heemsen. Für die kommenden Jahre ist ein weiterer Anstieg der Schülerzahlen aus Nienburg zu erwarten.

Ziele: Das Angebot am Samstag auf der Linie 30 sollte trotz der geringen Nachfrage in bisherigem Umfang erhalten bleiben (5 Fahrtenpaare). Es sollten erweiterte Angebote für Nienburger Schülerinnen und Schüler sowie für sonstige Fahrten zur Oberschule Heemsen unterbreitet werden.

#### Samtgemeinde Grafschaft Hoya

Das ÖPNV-Angebot wird insgesamt als gut eingestuft, wobei die Anbindung an den Bahnhof Eystrup als nicht ausreichend bewertet wurde. Die flächige Erschließung ist aber in alle Richtungen gegeben.

Die Schul-Haltestelle an der GS Eystrup soll ausgebaut werden. Dazu ist ein Antrag auf Fördermittel bei der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) gestellt worden. Der Eigenanteil kann mit Hilfe der sog. Regionalisierungsmittel vom Landkreis Nienburg/Weser bezuschusst werden.

Die Schul-Haltestelle an der Rudolf-Harbig-Straße in Hoya soll ausgebaut werden. Dazu ist ein Antrag auf Fördermittel bei der LNVG eingereicht worden. Für die Eigenmittel wurden Regionalisierungsmittel beim Landkreis Nienburg/Weser beantragt. Die Umsetzung dieser beiden Maßnahmen soll in 2013/2014 erfolgen.

Die Haltestelle Hinter der Bahn am Bahnhof Eystrup soll ausgebaut werden. Hierfür können Regionalisierungsmittel vom Landkreis Nienburg/Weser zur Verfügung gestellt werden.

Die Anbindung an den Bahnhof Eystrup sollte weiter verbessert werden. Insbesondere an Samstagen sollten hierzu auf der Linie 30 weitere Verbindungen zwischen Hoya und dem Eystruper Bahnhof geschaffen werden. Am Bahnhof Eystrup sollte ferner auch am Gleis 1 eine Fahrgastinformation zur Anzeige von Abfahrtszeiten installiert werden, wie sie bereits auf dem Gleis 3 besteht, um die Orientierung für die Fahrgäste zu erleichtern.

Als weiteres Defizit wurde die mangelnde Erschließung des Gewerbegebiets Hoya-Nord mit dem Standort eines Altenwohnheims genannt. Hier kann sich die Samtgemeinde zwei neue Haltestellen vorstellen, um sowohl der Nachfrage aus dem Bereich des Altenheims wie auch der Gewerbegebiete Rechnung zu tragen.

Für die im Samtgemeindegebiet verkehrenden Lokal-Linien (26, 27, 28, 33, 34 und 151), die ganz überwiegend auf die Schülerbeförderung ausgerichtet sind, sollten auch außerhalb der Schulzeit bzw. in den Ferienzeiten bedarfsgerechte Angebote eingerichtet werden.

Die Samtgemeinde hat ferner einen Ausbau der Haltestelle Gewerbegebiet Schwingen angeregt.

Ziele: Das Angebot am Samstag auf der Linie 30 sollte trotz der geringen Nachfrage im bisherigen Umfang erhalten bleiben (5 Fahrtenpaare). Dabei sollte die Anbindung des Bahnhofs Eystrup an das Grundzentrum Hoya insbesondere an Samstagen verbessert werden.

#### Samtgemeinde Marklohe

Das ÖPNV-Angebot wird insgesamt als gut eingestuft. Auch die Ausstattung der Haltestellen ist aufgrund kontinuierlichen Ausbaus in den vergangenen Jahren gut. Die Erschließungsqualität wird als ausreichend bewertet.

Erneuerungsbedarf wird für die

- HS Neulohe, Forststraße (marode Holzwarenhalle)
- HS Sebbenhausen in Richtung Nienburg

gesehen.

Ziele: Besondere Ziele für die Entwicklung des ÖPNV wurden von der SG Marklohe nicht mitgeteilt.

### Stadt Nienburg

Aus der Alpheide gibt es den Bedarf nach zusätzlichen Fahrten auf der Linie 42 am Nachmittag. Als weiterer Bedarf wurde ein Angebot an Fahrten am Abend genannt.

In der nächsten Zeit sollen die Haltestellen Sprotte, Nordertor, Bachstelzenweg, Mindener Landstraße ausgebaut werden. Die Installation einer elektronischen Fahrplananzeige an der HS Marienstraße wird erst erfolgen, wenn viele Busse Echtzeitinformationen liefern können. Dies wird nicht vor 2014 der Fall sein. Als weiteres Ziel wurde eine generelle Angebotserweiterung in den Abendstunden genannt.

### Samtgemeinde Steimbke

Die SG Steimbke fordert, Busanbindungen an die SPNV-Anschlüsse in Hagen bzw. auch in Schwarmstedt zu schaffen. Bisher gibt es keine entsprechenden ÖPNV-Angebote.

Die SG Steimbke fordert eine Einbindung des Bahnhofs Linsburg in den GVH-Tarif.

Die SG Steimbke hat ferner die Einrichtung zusätzlicher Fahrten zwischen Nienburg – Erichshagen und Steimbke zur Bedienung der Oberschule Steimbke beantragt (beim derzeitigen Fahrplanangebot müssten die Schüler am ZOB in Nienburg umsteigen).

In Lichtenhorst-Nord sollte eine Wendeschleife und eine neue Haltestelle eingerichtet werden. Es ist allerdings fraglich, ob für die Haltestelle eine langfristige Nachfrage unterstellt werden kann.

An der HS Rodewald Volksbank soll eine neue Wartehalle errichtet werden. Der Landkreis Nienburg/Weser wird hierfür Regionalisierungsmittel bereitstellen.

### Stadt Rehburg-Loccum

Das ÖPNV-Angebot wurde insgesamt als gut eingestuft. Dies ist u. a. auf die Verdichtung des Fahrtenangebots auf der Linie 716 und das Bürgerbusangebot (Li 56) zurückzuführen. Das Angebot auf der Linie 50, das im Vergleich mit den anderen Regio-Linien im Verkehrsgebiet relativ spärlich ist (in den Ferienzeiten nur ein 3-Stunden-Takt) wurde als ausreichend eingestuft. Aufgrund der verminderten Fahrgastnachfrage in den Ferien bietet die Linie 50 in den Ferien nur 4 Fahrtenpaare an. Das Angebot ist aus Sicht der Kommune jedoch auch in den Ferien ausreichend, da die Einwohner der Stadt Rehburg-Loccum stärker in Richtung Wunstorf/Hannover ausgerichtet sind, als in Richtung Nienburg. Im Gegenzug dazu sind die Schulfahrten der Linie 50 z. T. sehr voll.

Ziele aus Sicht der Stadt Rehburg-Loccum:

1. Die mit der Einrichtung der Expressbusfahrten und des zusätzlichen Angebots zum Klosterjubiläum eingeleitete Verbesserung des Angebots auf der Linie 716 soll gesichert und weiter entwickelt werden. Auch nach Ablauf des Klosterjubiläums wird die Notwendigkeit gesehen, das Verkehrsangebot weiterzuentwickeln.

Ergänzungen des Fahrplanes werden bei den kirchlichen Einrichtungen in Loccum für dringend erforderlich angesehen. Dieses gilt sowohl werktags als auch am Wochenende, wo insbesondere viele Tagungsteilnehmer in Loccum verweilen.

2. Die konkrete Taktung der Anbindungen sollte mit den Einrichtungen abgestimmt werden.
3. Ausweitung für des GVH-Tarifs auf die Ortschaft Loccum für ein- und ausbrechende Verkehre in Richtung Region Hannover, sodass alle Ortsteile der Stadt Rehburg-Loccum integriert sind.
4. Die Linie 835 sollte so verlängert werden, dass der OT Loccum und insbesondere das Kloster eingebunden wird. Dies sollte auch vor dem Hintergrund des Klosterjubiläums (2013) und des Lutherjahres (2017) erfolgen. So könnten die touristischen Potenziale des Klosters erschlossen werden.
5. Die Erreichbarkeit der Stadt Rehburg-Loccum aus der Region Hannover sollte auch am Wochenende durch entsprechende ÖPNV-Angebote gesichert werden, um damit die touristischen Potenziale der Stadt zu erschließen.
6. Die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Rehburg-Loccum sind nicht nur in Richtung Wunstorf/Hannover oder in Richtung Nienburg ausgerichtet, sondern teilweise auch in Richtung Stadthagen. Vor diesem Hintergrund gilt es die Linie 2121 der Schaumburger Verkehrsgesellschaft zu erhalten. Hier besteht zudem die Besonderheit, dass auf dieser auch sonntags ein Fahrtenpaar angeboten wird.
7. Der Bürgerbus Rehburg-Loccum e.V. soll auch weiterhin unterstützt und gefördert werden.
8. Die Erschließung kleinerer Ortsteile in nachfrageschwachen Zeiten sollte auch mit kleineren Fahrzeugen bedarfsabhängig und flexibel erfolgen.

### Samtgemeinde Liebenau

Das Angebot auf den Linien 10, 17, 18, 23 wurde insgesamt als gut eingestuft.

Als Defizit wurde festgestellt, dass das Angebot auf der Linie 10 am Samstag für Berufspendler nicht geeignet ist. So nutzten einige Berufspendler aus Liebenau am Tagtyp Mo-Fr die Linie 10, um zum Bahnhof Nienburg zu gelangen und von dort aus mit der Bahn weiterzufahren. An Samstagen müssten diese Pendler mit dem PKW zum Bahnhof fahren, weil die früheste Fahrt Nienburg erst um 7.44 h erreicht und die letzte Fahrt nach Liebenau bereits um 15.10 h den ZOB in Nienburg verlässt. Für das Samstags-Angebot auf der Linie 10 wünscht sich die SG Liebenau daher eine Fahrplanausweitung am Morgen und frühen Abend, damit die Busse auch am Samstag für berufstätige Menschen eine Alternative zum MIV darstellen.

Die Verbindungsqualität von Liebenau nach Stolzenau wird als schlecht empfunden, da es keine durchgehende Buslinie gibt. Zurzeit muss in Steyerberg zwischen den Linien 10 und 15 umgestiegen werden. Die Gemeinde wünscht sich eine direkte Busverbindung von Liebenau nach Stolzenau.

### **A 4.2 Erfordernisse aus Sicht besonderer Fahrgastgruppen**

Am 06.06.2012 fand ein Workshop mit Vertreterinnen besonderer Fahrgastgruppen statt. Im Ergebnis wurden folgende Erfordernisse formuliert:

- Einführung eines Seniorentickets,

- Verstärkung des Angebots in den Abendstunden und am Wochenende zur Teilhabe am kulturellem Leben (z.B. Rückfahrten nach dem Kino/Theater),
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Bildungs- und Freizeiteinrichtungen im ÖPNV,
- Verbesserung des ÖPNV-Angebots für Freizeit und Tourismus (z.B. Angebote mit Fahrradanhänger...),
- Gewerbe- und Industrieflächen durch ÖPNV besser erschließen,
- Erhöhung des Niederflurbusanteils insbesondere auf den Regio-Linien,
- Reservierung von Plätzen für Senior/innen in den Bussen,
- Ausstiegsmöglichkeiten auch ohne Haltestellen,
- Aushänge an den Haltestellen mit auch für Senior/innen gut lesbarer Schriftgröße,
- Entwicklung spezieller Fahrpläne für Kinder,
- gute Ausleuchtung der Haltestellen,
- Ausstattung zentraler Verknüpfungshaltestellen mit einer Uhr,
- Bürgerbeteiligung zum Thema ÖPNV in den Gemeinden,
- Initiierung weiterer Bürgerbusprojekte.

#### **A 4.3 Mobilitätschancen und Erreichbarkeitsprobleme von Bevölkerungsgruppen im ländlichen Raum**

Die einzelnen Bevölkerungsgruppen im ländlichen Raum verfügen in unterschiedlichem Maße über Mobilitätschancen insbesondere zur Versorgung und für eine angemessene Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Dabei können folgende zentrale Einflussfaktoren für Erreichbarkeitsprobleme festgestellt werden<sup>19</sup>:

- Die stärkste Benachteiligung tritt bei älteren Menschen ab 65 Jahren, mehr noch ab 75 Jahren auf.
- Am stärksten benachteiligt sind Alleinerziehende, am geringsten Singles.
- Die stärkste Benachteiligung zeigt sich bei fehlendem Pkw im Haushalt. Aber auch wenn der Haushalts-Pkw für eine Person nicht verfügbar ist, ist dies mit stärkerer Benachteiligung assoziiert.
- Die stärkste Benachteiligung zeigt sich in kleineren Gemeinden und schrumpfenden Gemeinden sowie in Regionen mit hoher Arbeitslosenquote.
- Die Erreichbarkeitsprobleme nehmen mit abnehmendem Äquivalenzeinkommen zu.
- Erreichbarkeitsprobleme sind in ländlichen Gemeinden eher zu erwarten als in den Städten:
  - Je nach Gemeindetyp können sich Erreichbarkeitsprobleme für etwa ein Zehntel der Einwohner in ländlichen Gemeinden ergeben.

---

<sup>19</sup> Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS): Mobilität, Erreichbarkeit und soziale Exklusion. Fähigkeiten und Ressourcen einer ländlichen Bevölkerung für eine angemessene Versorgung und Teilhabe am öffentlichen Leben. BMVBS-Online-Publikation, Nr. 27/2012.

- Der Anteil der überdurchschnittlich von Erreichbarkeitsproblemen betroffenen Altersgruppe 65+ liegt vor allem in schrumpfenden ländlichen Gemeinden deutlich höher.
- Auch für Kinder und Jugendliche in ländlichen Gemeinden sind Erreichbarkeitsprobleme meist stärker ausgeprägt.

Geringe Mobilitätschancen und Erreichbarkeitsprobleme tragen zu sozialer Benachteiligung bei. Dies gilt sowohl für Probleme des Zugangs zum Arbeitsmarkt als auch zu Versorgungseinrichtungen. Das ÖPNV-Angebot sollte so ausgerichtet werden, dass gerade die von Erreichbarkeitsproblemen besonders betroffenen Bevölkerungsgruppen über den ÖPNV einen Ausgleich an Mobilitätschancen erhalten.

## **A 5 Herausforderungen für den öffentlichen Personennahverkehr**

1. Die neuen rechtlichen Rahmenbedingungen erfordern es, die Bedingungen unter denen ÖPNV erbracht wird, genau zu benennen (Angebotsniveau, Finanzierung...). Zukünftig sind sog. öffentliche Dienstleistungsaufträge gem. den Vorgaben der EU VO 1370/2007 zu vergeben.
2. Der demografische Wandel hat zur Folge, dass in den nächsten zwanzig Jahren
  - a. die Einwohnerzahl im Kreisgebiet um rund 10 % abnehmen wird,
  - b. die Zahl der Schülerinnen und Schüler um mehr als 30 % abnehmen wird und
  - c. die Zahl der Seniorinnen und Senioren (über 65 Jahre) um ca. 17% zunehmen wird, wobei die Zunahme der häufig „nicht mehr fahrtüchtigen“ Senioren im Alter von 80 und mehr Jahren deutlich stärker ausgeprägt ist.

Welchen Einfluss diese alterstrukturellen Veränderungen auf die ÖPNV-Nachfrage haben, kann heute im Einzelnen noch nicht exakt vorhergesagt werden. Wahrscheinlich ist jedoch, dass die Nachfrage-Reduzierung im Bereich der Schülerbeförderung deutlich geringer ist, als die Reduktion der Schülerzahl, weil im die Wohnorte als „Quellorte“ der Schülerbeförderung Bestand haben werden, während sich die Schulorte („Zielorte“) verringern. Die Konzentration der Schulen auf leistungsfähige Standorte wird in der Summe längere Schulwege zur Folge haben. Damit wird auch ein höherer Anteil der Schüler auf die Busbeförderung angewiesen sein als heute.

Sehr wahrscheinlich ist, dass die Zunahme der Senioren eine Zunahme der Nachfrage nach ÖPNV-Angeboten generieren wird. Wie stark diese Zunahme ausfällt, kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden.

3. Der Übergang zu einer zukunftsfähigen Mobilität wird auch vom ÖPNV erhebliche Anstrengungen erfordern, indem langfristig neue Fahrzeuge und Antriebstechnologien eingeführt werden müssen. In einer Übergangsphase, die bereits begonnen hat und die durch zunehmende Verknappung fossiler Rohstoffe gekennzeichnet ist, stellen stetig steigende Treibstoffpreise eine Herausforderung für den ÖPNV dar. Dabei ist auch zu erwarten, dass gerade diese steigenden Treibstoffpreise Auslöser für einen Anstieg der Nachfrage nach ÖPNV-Angeboten sind. Daher kommt dem ÖPNV bei der Sicherung der Erreichbarkeit und der Daseinsvorsorge in den kommenden 2 bis 3 Jahrzehnten voraussichtlich eine wichtige Rolle zu. Hier gilt es, attraktive und an die Nachfrage angepasste Angebote zu entwickeln, damit auch die Menschen „auf dem Land“ ihre Mobilitätsbedürfnisse stillen können.
4. Auflagen des Umwelt- und Klimaschutzes haben in der Vergangenheit zunehmend ein Bedeutung gewonnen („Ökosteuer“, CO<sub>2</sub>-Minderungsziele, Umweltzonen,...). Bei der Umsetzung der z. T. bereits heute formulierten Ziele, werden Auflagen und damit Aufwendungen für den motorisierten Verkehr steigen. Davon ist in erster Linie der motorisierte Individualverkehr (MIV) betroffen, sodass sich aufgrund dieser Entwicklung ein Potenzial an Umsteigern (vom MIV auf den ÖPNV) abzeichnet. Dabei ergeben sich für den ÖPNV nicht nur Chancen für eine Nachfragesteigerungen, sondern auch Risiken durch eine kostenintensive Anpassung der Fahrzeuge an höhere Umweltnormen.

## **A 6 Leitlinien**

### **A 6.1...für die langfristige Entwicklung des ÖPNV**

1. Erhöhung der Wirtschaftlichkeit/Kostenoptimierung
2. Verbesserung des Mobilitätsangebots durch Schaffung neuer oder veränderter und stärker differenzierter Mobilitätsangebote
3. Qualitative Verbesserung des ÖPNV-Angebots

#### Begründung:

Mit dem Demographischen Wandel und der erwarteten Verteuerung von Mobilitätskosten kommt dem ÖPNV in der Zeit nach 2017 voraussichtlich eine steigende Bedeutung für die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge in den Ländlichen Räumen zu. Dieser Nachfrage muss durch neue, ggf. stärker differenzierte, passgenaue Mobilitäts-Angebote begegnet werden.

Diesen Leitlinien kann nicht allein durch die Sicherung des bisherigen Fahrplanangebots Rechnung getragen werden. Vielmehr müssen zur Sicherstellung ausreichender Mobilitätsangebote in Räumen mit schwacher Nachfrage auch flexible Bedienungsformen eingesetzt werden. Dabei ist zu erwarten, dass das bisherige, hierarchische Liniennetz in seiner Grundform mit einem vertakteten Linienbetrieb auf den Regio-Linien als Grundgerüst des ÖPNV erhalten bleibt. Allerdings wird dieses Grundangebot auf den Lokal-Linien in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage durch flexible Bedienungsformen ersetzt werden müssen, ggf. trifft dies auch für einzelne Fahrten auf Regio-Linien zu.

### **A 6.2...für die mittelfristige Entwicklung des ÖPNV**

#### Neu und Ausbau von Haltestellen

Mit Hilfe der Regionalisierungsmittel und weiterer Fördermittel (aus dem niedersächsischen Konjunkturprogramm 2) konnten in den vergangenen vier Jahren durchschnittlich ca. 50 Haltestellen pro Jahr ausgebaut werden. Dabei werden in der Regel transparente Wartehäuschen aufgestellt, Fahrradabstellbügel eingerichtet und z. T. die Warteflächen neu gepflastert. Auch für die kommenden Jahre wird ein entsprechender Erneuerungsbedarf gesehen. Dabei soll dem barrierefreien Ausbau von Haltestellen eine immer größere Bedeutung zukommen.

#### Busbeschaffung

Regionalisierungsmittel sollen auch zukünftig dafür eingesetzt werden, für den Nienburger Stadtbus sowie für den Bürgerbus der Stadt Rehburg-Loccum neue Fahrzeuge zu beschaffen, um den Fahrgästen eine hohe Fahrzeugqualität bieten zu können.

#### Liniennetzoptimierung

Mit der Einführung eines hierarchischen Liniennetzes wurde eine weitgehende Optimierung des Liniennetzes erreicht (siehe Kap. A 4.2). Kleinteilige Veränderungen können sich durch die Anforderungen der Schülerbeförderung ergeben. Darüber hinaus gehende Änderungen des Liniennetzes sind nicht vorgesehen.

### Fahrplanoptimierung

Grundsätzlich soll der Umfang des derzeitigen Fahrplanangebots aufrechterhalten werden. Dabei soll auf den Regio-Linien eine angebotsorientierte, vertaktete Bedienung erfolgen, während auf den Lokal-Linien nur eine bedarfsorientierte Bedienung möglich ist. In Zeiten besonders schwacher Nachfrage sollen hier im Sinne der Wirtschaftlichkeit auch alternative Bedienungsgebote, wie z.B. Anrufbus unterbreitet werden. Der Fahrplan, insbesondere der Lokallinien, wird allerdings wesentlich durch die Anforderungen der Schülerbeförderung beeinflusst. Somit muss ständig eine Anpassung des Fahrplans an Veränderungen der Schulanfangs- und -endzeiten (z.B. Ganztags-Angebote) sowie Änderungen der Schulstruktur und -standorte erfolgen.

### Optimierung des Tarifs

Der VLN-Tarif ist in den vergangenen Jahren erweitert und verbessert worden, so dass die derzeitige Tarifstruktur als gut angesehen werden kann. Eine Weiterentwicklung des Tarifes wird kontinuierlich durch die VLN vorgenommen (siehe auch Ziel C 2.5.6). Zukünftig wird eine zunehmende Abstimmung mit bzw. Anpassung an den GVH-Tarif erforderlich und sinnvoll sein.

### Verbesserung des Fahrplanangebots

Der bisherige Leistungsumfang soll grundsätzlich erhalten bleiben.

Es soll überprüft werden,

1. inwieweit und unter welchen Bedingungen Angebotserweiterungen in den Abendstunden sowie an Wochenenden unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte möglich sind,
2. ob eine Netzausweitung und Taktverdichtung in den zentralen Orten möglich ist,
3. welche Möglichkeiten zur Einrichtung von Nachtbuslinien gegeben sind,
4. wie sich die neue Schnellbuslinie „Stolzenau – Leese – Loccum – Rehburg - Wunstorf entwickelt (zum 03.09.2012 ist eine zweijährige Pilotphase gestartet worden)
5. inwieweit das Fahrplanangebot durch sog. alternative Angebotsformen ergänzt werden kann.

### Sonderfahrten

Der Landkreis Nienburg/Weser wird weiterhin Kostendefizite, die bei der Erbringung von Sonderfahrten zu besonderen Ereignissen entstehen, in einem vorher abgestimmten Umfang ausgleichen. Damit soll nach Möglichkeit die Mehrzahl aller Veranstaltungen mit größerem Publikumsumfang mit dem ÖPNV erreichbar sein. Die Organisation der Sonderfahrten erfolgt durch die VLN. Im Rahmen dieser Fahrten soll zudem das Interesse der Kunden am ÖPNV-Angebot geweckt und die Akzeptanz des ÖPNV im ländlichen Raum erhöht werden.

### Verbesserung der Vermarktung und der Fahrgastinformation

Es soll überprüft werden, ob der Einsatz elektronischer Abfahrtsanzeigen auch noch an weiteren Verknüpfungshaltestellen, z.B. in Nienburg am City-Treff, an der HS Marienstraße oder am Bahnhof in Eystrup, sinnvoll ist.

Der Landkreis Nienburg/Weser wird auch weiterhin mit seinem Beitrag das landesweite Fahrplanauskunftssystem CONNECT unterstützen (Maßnahme 507) und da-

mit den ÖPNV-Kunden die Möglichkeit sichern, sich im Internet über die Reisemöglichkeiten im ÖPNV zu informieren.

Durch besondere Marketingmaßnahmen soll das Interesse am ÖPNV-Angebot geweckt und damit die Akzeptanz des ÖPNV gesteigert werden.

#### Ausbildungsmaßnahmen zur Verbesserung der Schülerbeförderung

Die Programme „mit Stress im Bus ist Schluss“ (Einweisung von Schülern in die Busbenutzung; Maßnahme 502, 511, 513) und die „Ausbildung von Busbegleitern“ an ausgewählten Schulen (Maßnahmen 503, 512, 514) sollen in den kommenden Jahren fortgeführt werden.

#### Verbesserung der Daten- und Informationsbasis

Im Rahmen der Verhandlungen über die Vergabe der ÖPNV-Dienstleistungen wurde eine Verpflichtung zur Bereitstellung wesentlicher Kennziffern des ÖPNV festgelegt (z.B. in Form von Verwendungsnachweisen). Daneben wird der Landkreis Nienburg/Weser seine Informationsbasis ferner durch Expertengutachten und Verkehrserhebungen verbessern (Maßnahme 601, 604, 607). Zur Abschätzung der Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen hat der Landkreis Nienburg/Weser im Jahr 2011 eine Verkehrserhebung durchführen lassen, welche in regelmäßigen Abständen wiederholt werden soll. Das vorhandene Haltestellenkataster (Maßnahme 603) soll fortgeführt werden.

#### Finanzierung

Die Finanzierungsvereinbarungen, die der Landkreis mit der VLN bzw. der RegioBus Hannover GmbH getroffen hat, haben eine Laufzeit bis zum Jahr 2017 mit der Option auf eine Verlängerung um weitere 2 Jahre. Die Mittel, die der Landkreis Nienburg/Weser für die Tarifentgelte der Schülerbeförderung im Linienverkehr sowie den Zuschuss für den Erhalt des ÖPNV im Ländlichen Raum aufbringt, dürfen bis 2017 nur im Rahmen der vertraglichen festgelegten Preisgleitklauseln der Finanzierungsvereinbarungen steigen. Mit dieser Zielvorgabe ist eine Ausweitung des Leistungsumfanges nicht vereinbar. Sofern es daher z.B. im Zuge der Schülerbeförderung erforderlich wird, neue Leistungen zu bestellen, müssen an anderer Stelle entbehrliche Leistungen abbestellt werden. Dies kann zu einer (weiteren) Benachteiligung des ÖPNV gegenüber der Schülerbeförderung führen.

Die Finanzierung des ÖPNV wird auch durch Entwicklung bei der Zuweisung der sog. § 45a-Mittel beeinflusst. Sofern sich hier in den kommenden Jahren weitere Einbußen für die VU im Verkehrsgebiet ergeben (bisher erhalten die VU für die Leistungen in den Linienbündeln 1 bis 4 ca. 2,5 Mio. € pro Jahr), ist damit zu rechnen, dass die in den Finanzierungsvereinbarungen festgelegten Landkreisbeiträge für die Unternehmen nicht mehr auskömmlich sind. In diesem Falle werden neue Verhandlungen über die Finanzierungsvereinbarungen bzw. auch die Gestaltung des Fahrplanangebots erforderlich.

Es wird davon ausgegangen, dass der Landkreis Nienburg/Weser bis zum Jahr 2017 über die Landeszuschüsse (Ein-Euro-Mittel, Regionalisierungsmittel) zur Verbesserung des ÖPNV in gleicher Höhe wie bisher verfügen kann. Bis 2014 können zusätzlich Mittel aus dem niedersächsischen ÖPNV-Konjunkturprogramm genutzt werden. Damit stünden in diesem Zeitraum ausreichend Mittel für derartige Maßnahmen zur Verfügung.

## **A 7 Nahverkehrsplan 2008-2012 – Umsetzungsergebnisse**

Von den im Nahverkehrsplan 2008 - 2012 festgelegten Zielen und Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV wurden folgenden Umsetzungsergebnisse erzielt:

### Neu- und Ausbau von Haltestellen

Seit der Landkreis Nienburg/Weser Regionalisierungsmittel vom Land erhält, setzt er einen guten Teil dieser Mittel für den Ausbau und die Erneuerung von Haltestellen ein. So wurden von 2005 bis Mai 2011 mehr als 850.000 € für 23 Sammel-Maßnahmen zur Erneuerung von Haltestelleneinrichtungen zur Verfügung gestellt. Durchschnittlich fließen jährlich knapp 150.000 € in den Haltestellenausbau. So wurden über die im Haltestellenprogramm erneuerten Haltestellen mehr als 100 Haltestellen neu eingerichtet bzw. in ihrer Ausstattung ergänzt (z.B. um Solarbeleuchtung in Hoyerhagen). Neben den Regionalisierungsmitteln wurden seit 2011 auch Mittel aus dem niedersächsischen Konjunkturprogramm akquiriert, um jährlich kleinere Erneuerungsmaßnahmen an bis zu 16 Haltestellen durchzuführen.



**Abb. A 7-1 Ausbau der HS Mehbergen Süd (Okt. 2010)**

Quelle: Samtgemeinde Marklohe

Der Ausbau der Haltestellen beinhaltete in den meisten Fällen auch eine barrierefreie Gestaltung. Nur in Ausnahmefällen wurde darauf verzichtet (Haltestellen fernab von Siedlungen bzw. HilfsHaltestellen, die nur von ganz wenigen Fahrten bedient werden).

Durch die Verbesserungsmaßnahmen, die in den vergangenen Jahren im Rahmen des Haltestellenprogramms des Landes Niedersachsen umgesetzt werden konnten, hat die Ausstattung der Haltestellen im Landkreis Nienburg/Weser allgemein einen guten Standard erreicht.

### Ausbau der Schulhaltestellen Rudolf-Harbig-Straße in Hoya und HS Schule in Eystrup

Die Bushaltestelle Rudolf-Harbig-Straße hat als zentrale Haltestelle am Schulzentrum Hoya eine hohe Bedeutung. Aufgrund der unbefriedigenden verkehrlichen Situation an der Haltestelle hat die Stadt Hoya bereits 2007 verschiedene Möglichkeiten

für die Verbesserung der Haltestellensituation im Bereich des Schulzentrums untersuchen lassen. Die vorgelegten Ergebnisse beinhalten mehrere Lösungsmöglichkeiten. Nachdem zwischenzeitlich provisorische Maßnahmen zum Erhalt der Verkehrssicherheit ergriffen worden waren (Drängelschutzgitter) konnte eine Detailplanung für die Ausbaumaßnahmen mittlerweile abgeschlossen werden. Für die Umsetzung dieser Planung hat die Samtgemeinde Grafschaft Hoya Mittel aus dem niedersächsischen Konjunkturprogramm beantragt; die Kofinanzierung wird der Landkreis Nienburg/Weser aus Regionalisierungsmitteln übernehmen.

Auch an der Haltestelle Schule in Eystrup war die Verkehrssicherheit in der Vergangenheit insgesamt unzureichend. Es gab Defizite in der Erreichbarkeit, im Fahrgastkomfort und bei der Sicherheit. Daher hat die Samtgemeinde Grafschaft Hoya den Aus- und Umbau dieser Haltestelle geplant. Im Rahmen eines Gutachtens wurden bereits der Bedarf und die Machbarkeit eines Haltestellenaubaus geprüft. Der Ausbau der Haltestelle soll im Jahr 2013 erfolgen.

### Planung und Einrichtung einer zentralen Haltestelle für den Regionalverkehr in der Stadt Nienburg

In der Innenstadt der Stadt Nienburg war die Neueinrichtung einer zentralen Haltestelle erforderlich. Die zentrale Bushaltestelle der Stadt Nienburg befand sich bis zum Bau des MEDIA-Marktes am Schloßplatz. Provisorisch wurden die Haltepositionen in die Hafenstraße verlegt. Über ein Standortgutachten wurde die Marienstraße im Abschnitt des ehemaligen Krankenhauses als geeigneter Standort identifiziert. Im Jahr 2011 konnte die Haltestelle errichtet werden.



**Abb. A 7-2 HS Marienstraße in Nienburg (Dez. 2011)**

Quelle: Landkreis Nienburg/Weser

### Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV

Attraktive Reisezeiten sind ein wesentliches Qualitätskriterium. Dementsprechend sollten insbesondere die Reisezeiten der Regio-Linien soweit wie möglich verkürzt werden. Als konkrete Maßnahme zur Verbesserung der Reisezeiten wurden im Rahmen eines Pilotprojekts auf Berufspendler zugeschnittene Expressbusfahrten auf der Linie 716/715 von Stolzenau über Loccum und Rehburg nach Wunstorf eingeführt, die im Gegensatz zu den regulären Fahrten auf dieser Linie, eine um bis zu 30 Minuten verkürzte Fahrzeit benötigen.

## Busbeschaffung

In den vergangenen Jahren konnte sowohl ein neues Fahrzeug für den Bürgerbus Rehburg-Loccum als auch der Kauf von zwei Solobussen für den Nienburger Stadtbus durch die Stadtbusgesellschaft mbH aus Regionalisierungsmitteln bezuschusst werden.



**Abb. A 7-3 Neues Fahrzeug für den Bürgerbus Rehburg-Loccum**

Quelle: Bürgerbus Rehburg-Loccum e.V.

## Vergabe von Verkehrsleistungen nach Linienbündeln und Harmonisierung von Vergabeterminen und Genehmigungsfristen

Für den Landkreis Nienburg/Weser wurden im NVP 2008-2012 fünf Linienbündel festgelegt.

Für die Linienbündel 1 bis 4 hat der Landkreis Nienburg/Weser mittlerweile vertragliche Vereinbarungen mit der RegioBus Hannover GmbH (Finanzierungszusage für Linienbündel 2) und der VLN getroffen (6. Nachtragsvereinbarung zum VLN-Vertrag). Als gemeinsamer Harmonisierungstermin wurde der 31.07.2017 festgelegt.

## Verbesserung der Bedienungsqualität

Im Rahmen der o. a. vertraglichen Vereinbarungen über das ÖPNV-Angebot in den Linienbündel 1 bis 4 wurden konkrete Vorgaben für die Bedienungsqualität, u. a. zur Fahrzeugqualität und zum Fahrpersonal, bzw. auch Malus-Regelungen im Falle einer Nichteinhaltung festgelegt. In unregelmäßigen Abständen erfolgt eine Überprüfung hinsichtlich der Einhaltung dieser Qualitätsstandards. Durch diese Maßnahmen konnte die Qualität des ÖPNV-Angebots in den vergangenen Jahren kontinuierlich verbessert werden. Im Rahmen einer Verkehrserhebung erfolgte auch eine Abfrage der Kundenzufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot. Dabei wurde festgestellt, dass die Angebotsqualität von den Kunden insgesamt als gut beurteilt wird. Im Detail ließ sich beobachten, dass das Stadtbus-Angebot besonders gut beurteilt wurde. Die Ergebnisse der Befragung bestärken den Eindruck, dass sich die Angebotsqualität in den vergangenen Jahren deutlich verbessert hat.

### Optimierung des Tarifs

Der VLN-Tarif ist auch in den letzten fünf Jahren weiterentwickelt worden: So wurde ein FestTicket für alle Sonderverkehre eingeführt, die Fahrradmitnahme im Bus wurde grundsätzlich erlaubt und für Inhaber einer GVH-MobilCard wurde eine VLN-AnschlussCard zum vergünstigten Monatskartenpreis eingeführt. Zudem wurde für selbst zahlende Schüler ein Jahresabonnement eingeführt, um die Kundenbindung insbesondere in der Gruppe der jungen Erwachsenen zu erhöhen. Dieses Schüler-Abo wurde zum Schuljahr 2008/2009 eingeführt. Die Entwicklung der Verkaufszahlen war sehr positiv: von 122 Abschlüssen im ersten Jahr auf 291 Abschlüsse im Schuljahr 2012/13.

Jahr	2008	2009	2010	2011	2012
Abonnenten	122	214	305	314	292

**Tab. A 7-1: Entwicklung der Schüler-Abo – Abschlüsse**

Quelle: VLN 2013

Seit 2005 hat der Großraum-Verkehr Hannover (GVH) in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Nienburg/Weser, der DB Regio und der Region Hannover den Nienburg-Tarif angeboten. Im Jahr 2008 wurde Nienburg in den Außenring 3 des GVH-Tarifs (Zone R7) integriert. Der Landkreis Nienburg/Weser hat sich weiterhin auf der Ebene der Metropolregion und im Netzwerk Erweiterter Wirtschaftsraum Hannover für die Einführung weitergehender, übergreifender Tarife eingesetzt. Als Ergebnis wurde eine Machbarkeitsstudie für die Erweiterung des GVH-Tarifs erstellt.

Auf der anderen Seite hat der Landkreis Nienburg/Weser die Samtgemeinde Graf-schaft Hoya bei ihrem Beitrag zum VBN-Tarif mit einem Zuschuss unterstützt.

### Verbesserung des Fahrplanangebotes

Im Zuge o. a. vertraglichen Vereinbarungen ist es gelungen, den Umfang des Fahrplanangebots aufrecht zu erhalten. Dabei wurde auf den Regio-Linien eine angebotsorientierte, möglichst vertaktete Bedienung beibehalten, während auf den Lokal-Linien eine bedarfsorientierte Bedienung angestrebt wurde. Bei der Schülerbeförderung musste auf die Änderungen in der Schulstandortstruktur und im Schulanangebot reagiert werden, insbesondere auch auf die Einführung von Ganztagesangeboten in vielen Schulen. Auf einigen Linien wurden in Schwachlastzeiten Anrufbusangebote etabliert.

Im Gegenzug wurden neue Angebote eingeführt, wie z.B. die o. a. Expressbusfahrten auf der Linie 716 von Stolzenau nach Wunstorf. Über weitere Angebote, wie z.B. neue Fahrten zwischen Steimbke und Schwarmstedt oder von Rodewald nach Hagen, wurde diskutiert und erste Vorermittlungen aufgenommen.

Der Landkreis Nienburg/Weser hat Kostendefizite, die bei der Erbringung von Sonderfahrten zu besonderen Ereignissen entstanden sind, in einem vorher abgestimmten Umfang ausgeglichen. Damit wurde erreicht, dass zahlreiche Veranstaltungen mit größerem Publikumsumfang mit dem ÖPNV erreichbar waren. Die Organisation der Sonderfahrten erfolgte durch die VLN. Durch diese Angebote sollte auch das Interesse der Kunden am ÖPNV-Angebot geweckt werden.

### Verbesserung der Vermarktung und der Fahrgastinformation

Nachdem im Bahnhofsgebäude selbst bereits seit März 2007 eine elektronische Busabfahrtsanzeige vorhanden war, wurde 2008 auf dem Bahnhofsvorplatz eine doppelseitige, elektronische Fahrgastanzeige (Vorankündiger) sowie an den Bussteigen kleinere elektronische Anzeigen errichtet. Auch für die Haltestelle Ma-

rienstraße wurden elektronische Fahrplananzeigen geplant, aber bisher noch nicht eingesetzt.

Der Landkreis Nienburg/Weser und die VLN haben mit ihren Beiträgen das landesweite Fahrplanauskunftssystem CONNECT unterstützt und damit den ÖPNV-Kunden die Möglichkeit gesichert, sich im Internet über die Reisemöglichkeiten im ÖPNV zu informieren. Mittlerweile sind diese Daten für Fahrgäste auch mit Hilfe von Apps mit dem Smartphone abrufbar.

Die VLN betreibt ein umfassendes Marketing zur Kundenbindung und Neukundengewinnung in verschiedenen Medien, z.B. über Internet, Zeitung, Kundenflyer, Anzeigen- und Plakatserien, Informationsständen auf regionalen Veranstaltungen und die Publikation eines jährlichen Geschäftsberichtes.

**Fahr mit!**  
Stündlich in Bewegung - Mobil auf ganzer Linie

**Linie 30**

- Nienburg
- Drakenburg
- Rohrsen
- Haßbergen
- Eystrup
- Hoya

**VLN**  
Verkehrsgesellschaft  
Landkreis Nienburg

[www.vln-nienburg.de](http://www.vln-nienburg.de) - Tel. 05021/66011

**Ich fahre mit!**  
Stündlich in Bewegung - Mobil auf ganzer Linie

**Linie 40**

- Nienburg
- Stöckse
- Steimbke
- Wendenborstel
- Rodewald

**VLN**  
Verkehrsgesellschaft  
Landkreis Nienburg

[www.vln-nienburg.de](http://www.vln-nienburg.de) - Tel. 05021/66011

**Abb. A 7-4 Plakate der VLN zu den Regio-Linien**

Quelle: VLN

Moderner, übersichtlicher und benutzerfreundlich, so stellt sich der neue Internetauftritt der VLN seit 2011 dar. Auf der VLN-Homepage finden die Nutzer aktuelle Informationen zum Busverkehr im Landkreis und verschiedene Servicefunktionen. Die Umsetzung verschiedenen Anforderungen zur Barrierefreiheit von Internetseiten hatte bei der Neugestaltung Priorität.

Umfangreiche Werbeaktionen wurden zu besonderen Anlässen durchgeführt, wie zur Einführung des Schülerabonnements. Dazu wurden Plakate und Flyer entworfen sowie 800 potentielle Kunden von der VLN direkt angeschrieben. Als besonderen Anreiz für den Abschluss eines Abonnements gab es für die ersten 10 Neukunden einen iPod zu gewinnen. Auch zur Einführung des ExpressBusses auf der Linie 716 im September 2012 wurde von RegioBus und VLN intensiv für das neue Produkt geworben. An alle Haushalte entlang des Linienweges wurde eine Informationsbrochüre mit Fahrplan versandt und auf großflächigen Plakaten für das neue Angebot geworben.

In Zusammenarbeit mit der Nienburger Tageszeitung ‚DIE HARKE‘ gestaltet die VLN eine monatlich erscheinende ÖPNV-Seite. Themen rund um den ÖPNV zeigen der Leserschaft die Vorteile des Busverkehrs und informieren regelmäßig über Neuigkeiten.

Mit den Programmen „mit Stress im Bus ist Schluss“ (Einweisung von Schülern in die Busbenutzung) und die „Ausbildung von Busbegleitern“ an ausgewählten Schulen wurde die Ausbildung von Schülerinnen und Schülern fortgesetzt.

#### Verbesserung der Daten- und Informationsbasis

Im Rahmen der Verhandlungen über die vertraglichen Vereinbarungen über das Fahrplanangebot in den vier Linienbündeln wurden wesentliche Kennziffern des ÖPNV erarbeitet und festgelegt. Der Landkreis Nienburg/Weser hat seine Informationsbasis ferner durch Expertengutachten und eine umfassende Verkehrserhebung, die im Herbst 2011 erfolgte, verbessert. Das vorhandene Haltestellenkataster wurde fortgeführt.

### **A 8 Anforderungen an den neuen Nahverkehrsplan**

Der Landkreis Nienburg/Weser legt nach den Nahverkehrsplänen von 1997, 2003 und 2008 nunmehr den vierten Nahverkehrsplan vor. Nachdem in der Laufzeit der beiden ersten Nahverkehrspläne das ÖPNV-Angebot im Landkreis Nienburg/Weser u. a. durch die Einführung eines einheitlichen Tarifs, eines hierarchischen Liniennetzes oder zahlreiche Investitionsmaßnahmen an Haltestellen deutlich verbessert worden ist, wurde im Rahmen des Nahverkehrsplanes 2008-2012 u. a. mit der Einführung von Linienbündeln eine Grundlage für die Vergabe der ÖPNV-Leistungen geschaffen.

Der NVP 2013-2017 soll dazu beitragen, dass

- die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes weiter verbessert werden kann,
- sich der ÖPNV zu einer echten Alternative zum motorisierten Individualverkehr entwickelt,
- die Barrierefreiheit im Verkehrsgebiet weiter verbessert wird,
- die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebots erhalten bleibt, sodass ein entsprechendes Angebot langfristig vorgehalten werden kann,
- ein Rahmen für eine Vergabe der Linienbündel 1 bis 4 im Jahr 2017 erarbeitet wird.

## B DARSTELLUNG DER AUSGANGSSITUATION

### B 1 Analyse der Raumstruktur

#### B 1.1 Lage im Raum

Der Landkreis Nienburg/Weser befindet sich - geographisch gesehen - in der Mitte Niedersachsens. Als Ländliche Region liegt er zentral zwischen den Metropolregionen Bremen und Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg. Als Bestandteile der Verkehrsachse zwischen beiden Metropolregionen sind die Haupteisenbahnstrecke zwischen Bremen und Hannover und die Bundesstraße B 6 von zentraler Bedeutung für den Landkreis Nienburg/Weser. Als zentrale Siedlungs-, Verkehrs- und Entwicklungsachse prägt ferner die Weser die Raumstruktur im Landkreis wesentlich.

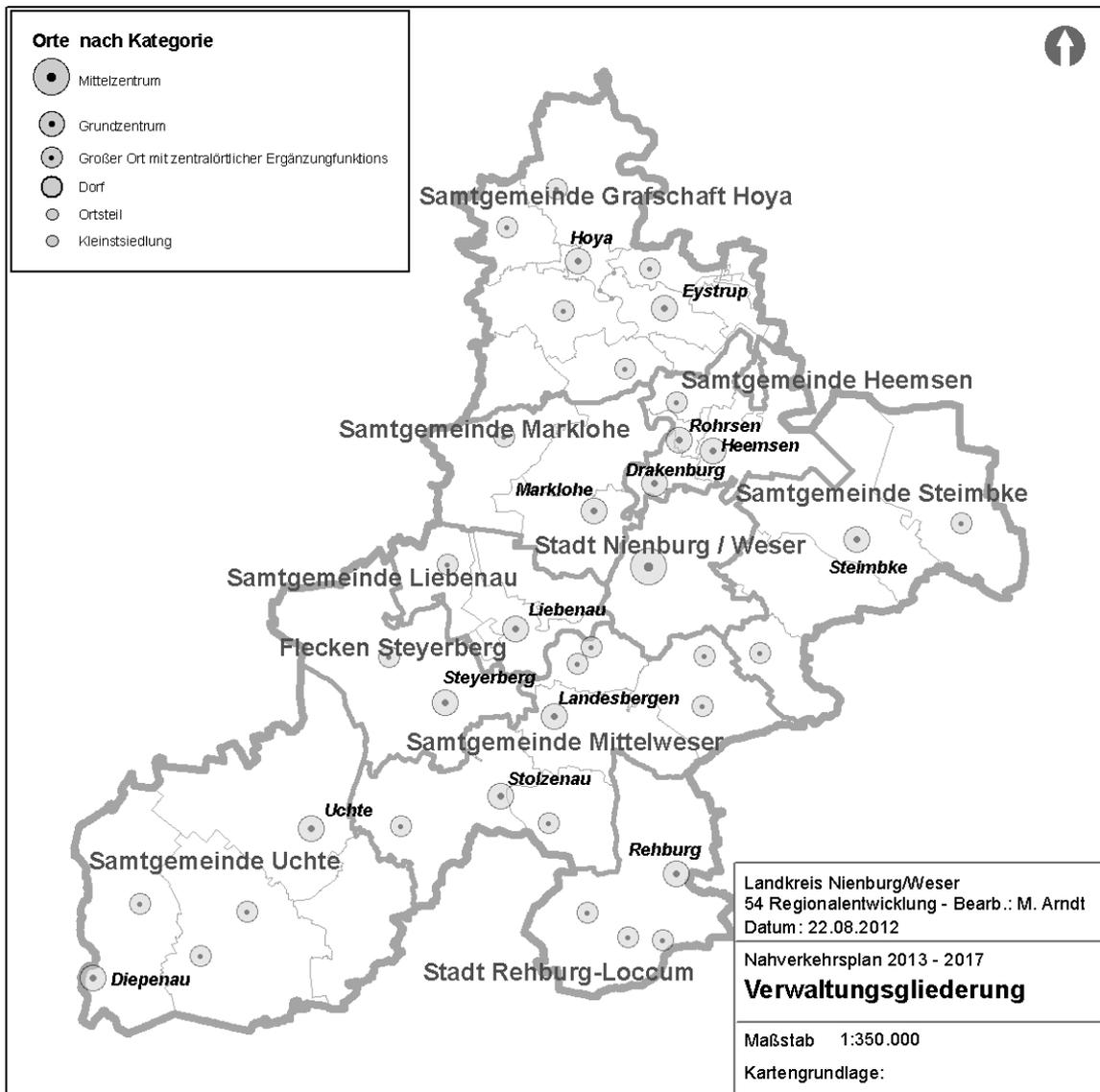


Abb. B 1-1 Übersicht über das Verkehrsgebiet

#### B 1.2 Administrative Gliederung

Der Landkreis Nienburg/Weser ist administrativ in die Kreisstadt Nienburg/Weser, die Stadt Rehburg-Loccum, den Flecken Steyerberg und sieben Samtgemeinden

(Grafschaft Hoya, Marklohe, Heemsen, Steimbke, Liebenau, Mittelweser und Uchte), die sich ihrerseits aus 33 Mitgliedsgemeinden zusammensetzen, untergliedert.

### B 1.3 Bevölkerung

#### Einwohnerzahl und Einwohnerdichte

Index	Einheits-/Samtgemeinde	EW	Fläche in km <sup>2</sup>	Einwohnerdichte
256022	Nienburg/Weser, Stadt	31.862	64,5	494,4
256025	Rehburg-Loccum, Stadt	10.338	99,9	103,4
256030	Steyerberg, Flecken	5.226	101,9	51,3
256402	Heemsen	6.070	73,3	82,9
256405	Liebenau	5.992	72,0	83,3
256406	Marklohe	8.324	106,4	78,2
256407	Steimbke	7.314	185,5	39,4
256408	Uchte	14.641	284,1	51,5
256409	Grafschaft Hoya	16.811	215,3	78,1
256410	Mittelweser	15.647	196,1	79,8
<b>256</b>	<b>LK Nienburg/Weser</b>	<b>122.225</b>	<b>1.398,9</b>	<b>87,4</b>

**Tab. B 1-1 Einwohnerzahl und Einwohnerdichte im Jahr 2011**

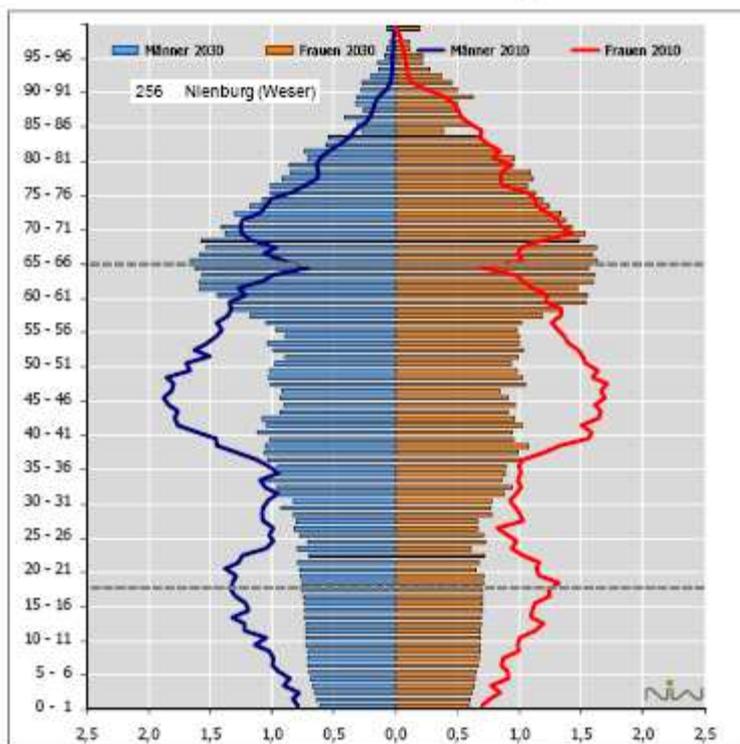
Quelle: NLS-Online: Tabelle K1000014

Am 31.12.2011 hatte der Landkreis Nienburg/Weser 122.225 Einwohner (E), etwa ein Viertel davon in der Kreisstadt Nienburg. Der Rest der Bevölkerung wohnt in 9 weiteren Städten, Flecken und Samtgemeinden, von denen die Stadt Rehburg-Loccum sowie die Samtgemeinden Grafschaft Hoya, Mittelweser und Uchte mehr als 10.000 E erreichen.

Bei einer Gesamtfläche von ca. 1.399 km<sup>2</sup> ergibt sich eine Einwohnerdichte von lediglich 87 E/km<sup>2</sup>, die weit unter entsprechenden Werten für das Land bzw. den Bund liegt. Die Einwohnerdichte variiert im Landkreis deutlich. Neben der Stadt Nienburg (494 E/km<sup>2</sup>) erreicht nur die Stadt Rehburg-Loccum eine Einwohnerdichte von mehr als 100 E/km<sup>2</sup>. Die Gemeinden mit einem hohen Anteil an Moorflächen sind besonders dünn besiedelt (Samtgemeinde Steimbke mit 39 E/km<sup>2</sup>, SG Uchte und der Flecken Steyerberg mit 52 bzw. 51 E/km<sup>2</sup>).

#### Altersstruktur

Die Altersstruktur der Bevölkerung im Landkreis Nienburg/Weser ist in der Alterspyramide in Abb. B 1-2 dargestellt (Linien). Sie ist gekennzeichnet durch ein Maximum im Bereich der geburtenstarken Jahrgänge (Altersgruppe 35 – 45 Jahre). Sekundäre Maxima sind für die Kinder der Menschen aus den geburtenstarken Jahrgängen (Altersgruppe 10 - 22 Jahre) und die zz. des Dritten Reiches geborenen, heute jüngeren Senioren (ca. 70 Jahre). Bis zum Jahr 2030 wird sich die Bevölkerungspyramide deutlich verändern (Balken).



**Abb. B 1-2 Bevölkerungs­pyramide 2010 und 2030**

Daten­quelle: aus NIW 2011

In der Vergangenheit haben sich durch unterschiedliche Einflüsse erhebliche Veränderungen in der Altersstruktur ergeben. So folgten auf die Jahre des „Baby-Booms“ in den 60’er Jahren der „Pillenknick“ mit einer deutlichen Reduzierung der Zahl der Geburten. In den 1990er Jahren hat die Zahl der Kinder und Jugendlichen wieder zugenommen, weil die Baby-Boom-Generation aus den 60’er Jahre ihrerseits selbst wieder Kinder bekommen hat. Seit der Jahrtausendwende nimmt die Zahl insbesondere der jüngeren Kinder deutlich ab.

Die Altersgruppe „20 bis 60 Jahre“ hat sich zahlenmäßig kaum verändert.

Die Zahl der älteren Menschen, insbesondere der Altersgruppe „65 und mehr Jahre“ hat zugenommen.

## **B 1.4 Bevölkerungs­prognose**

### Entwicklung der Altersstruktur in der Zukunft

Die Gegenüberstellung der Alterspyramiden für das Jahr 2010 (Linien) und 2030 (Balken) verdeutlicht die grundsätzlichen Trends in der Entwicklung der Bevölkerungsstruktur (Abb. B 1-2). Bis zum Jahr 2030 wird die Zahl der Kinder und Jugendlichen um 33 % abnehmen. Bereit heute ist der Jahrgang der 17-jährigen mit über 1.500 E deutlich stärker besetzt als der Jahrgang der 1-jährigen mit knapp 1.000 E. Die Altersjahrgänge der 18 – unter 30-jährigen werden 2020 vermutlich geringfügig schwächer ausfallen als heute. Zwischen 2020 und 2030 erleidet diese Altersgruppe allerdings einen massiven Einbruch von rund 24 % innerhalb einer Dekade. Die Altersjahrgänge der 30 bis 50-Jährigen, die heute aufgrund der geburtenstarken Jahrgänge besonders stark sind (z.T. über 1.000 Einwohner) werden bis 2030 um rund 30% abnehmen. Dabei wird diese Abnahme in der ersten Prognosedekade stärker ausfallen als in der zweiten. Bis 2030 werden auch die Altersjahrgänge der 45 bis 65-Jährigen bereits abnehmen, wobei einer Zunahme in der ersten Dekade eine

stärkere Abnahme in der zweiten Dekade folgt. Die Altersjahrgänge der 65 bis 75-Jährigen werden in etwa so stark wie heute besetzt sein. Für die Altersjahrgänge über 75 Jahre werden stark variierende z. T. hohe Veränderungsrate bis 2030 angenommen. Dabei wird vor allem in der ersten Dekade ein hohes Wachstum in dieser Altersgruppe erwartet.

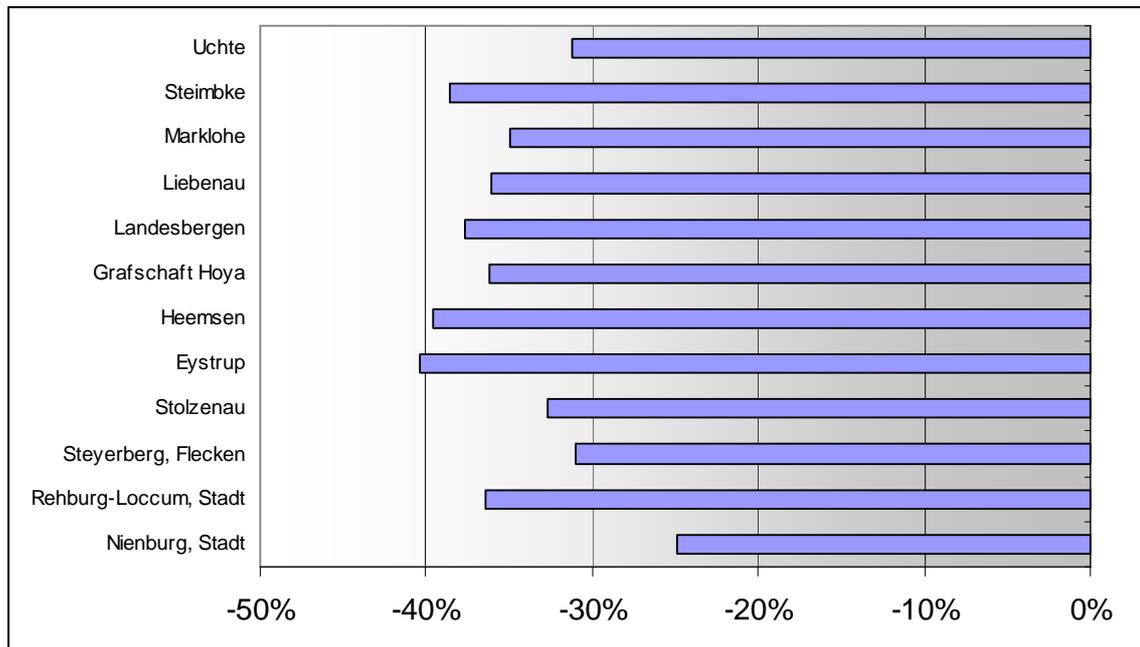
Alter	2010	2030	Differenz in %
0- unter 18 Jahre	22.661	15.205	-33%
18- unter 30	16.129	10.979	-32%
30- unter 45	24.099	17.851	-26%
45-unter 65	34.424	28.876	-16%
65-unter 75	14.006	23.831	+70%
75 und älter	11.670	15.165	+30%

**Tab. B 1-2 Bevölkerungspyramide 2010 und 2030**

Datenquelle: aus NIW 2011

Kinder und Jugendliche

Die Zahl der Kinder und Jugendlichen wird in den kommenden Jahren in allen Gemeinden rückläufig sein. Insgesamt wird die Zahl der Kinder und Jugendlichen im Kreisgebiet um 33 %, und damit etwas stärker als im Land Niedersachsen, zurückgehen. Für die Stadt Nienburg wird eine deutliche geringere Abnahme prognostiziert (-21 %). Für Eystrup und Heemsen wird eine Abnahme von mehr als 40 % in dieser Altersgruppe erwartet.



**Abb. B 1-3 Altersgruppe 0 bis unter 18 Jahre: Veränderungen bis 2030 in %**

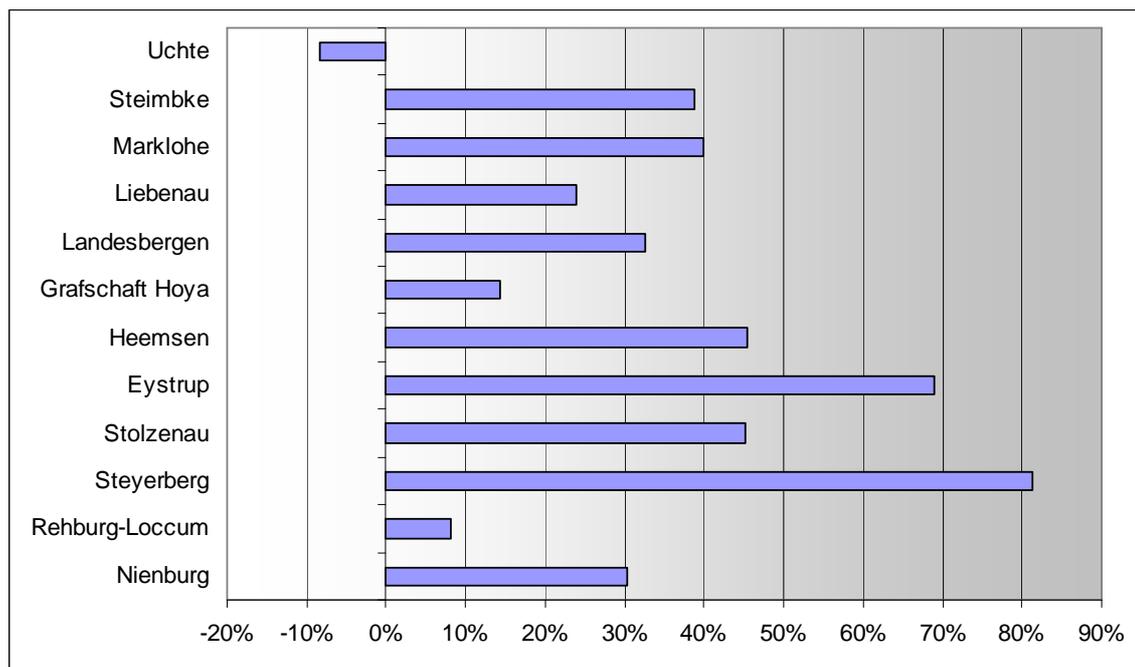
Quelle: NIW 2011

Senioren

Für die jüngeren Senioren AG 65 bis unter 75 Jahre wird landesweit eine Zunahmeerwartet, für den Landkreis Nienburg/Weser wird eine Zunahme von fast 10.000 Personen, d.h. +70%, erwartet. In Stolzenau und Heemsen wird sich die Zahl der Einwohner in dieser AG mehr als verdoppeln; auch in Uchte und der Stadt Nienburg

wird fast eine Verdopplung erwartet. Für Rehburg-Loccum und Landesbergen wird für diese Altersgruppe die geringste Zunahme prognostiziert (+40% bzw. +32 %).

Die Zahl der älteren Senioren oder Hochbetagten (AG 75 und älter) wird bis zum Jahr 2030 um fast 3.500 Personen ansteigen (+30%). Während sich die Zahl der Hochbetagten in Steyerberg fast verdoppelt und in Stolzenau, Heemsen, Marklohe und Steimbke um mehr als 40 % erhöht, ist die erwartete Zunahme in der Stadt Nienburg sowie in der Grafschaft Hoya und Eystrup mit Werten von 24 bis 28 % geringer. Bemerkenswert ist ferner, dass für die SG Uchte die Zahl der Hochbetagten bis 2030 rückläufig sein wird. Dies ist allerdings auf die Entwicklung in der zweiten Dekade zurückzuführen.



**Abb. B 1-4 Altersgruppe 75 und mehr Jahre: Veränderungen bis 2030 in %**

Quelle: NIW 2011

#### Auswirkungen der Altersstrukturveränderungen auf die Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr

Aufgrund der demografischen Veränderungen bis 2030 werden Auswirkungen auf die ÖPNV-Nachfrage erwartet, insbesondere durch die Abnahme der Schülerzahl (s. o.). Dies muss aber nicht zwangsläufig eine geringere Fahrtenzahl in der Schülerbeförderung zur Folge haben, wenn nämlich durch die Zentralisierung des Schulangebots die Fahrwege länger werden.

Die Zahl der Senioren, nimmt zwar deutlich zu. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass die Senioren zumindest mittelfristig zu einem hohen Anteil am motorisierten Individualverkehr (MIV) teilnehmen (weil z.B. ein höherer Anteil älterer Frauen über Fahrerlaubnis und -erfahrung verfügen, als in vergangenen Zeiten). Allerdings könnte aus dem steigenden Anteil der (in der Regel nicht mehr fahrtüchtigen) Hochbetagten eine Nachfragesteigerung im ÖPNV erwartet werden. Vor dem Hintergrund einer überdurchschnittlichen Preisentwicklung beim motorisierten Individualverkehr ist langfristig zu erwarten, dass auch jüngere Senioren verstärkt ÖPNV-Angebote nachfragen.

## B 1.5 Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste

Aus dem „Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen“ (siehe Kap. A 1.8) ergeben sich für die Träger des öffentlichen Personennahverkehrs besondere Verpflichtungen. Neben der Einbindung der Behindertenorganisationen bei der Erstellung des Nahverkehrsplanes, sind neue Verkehrsanlagen so zu gestalten, dass behinderte Menschen einen barrierefreien Zugang zu den Bussen erhalten.

Zu der Gruppe der mobilitätseingeschränkten Personen zählen u. a. Rollstuhlfahrer, Sehbehinderte und Blinde Menschen, aber auch Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck, ältere Menschen, Kleinkinder, vorübergehend Mobilitätsbehinderte (Verletzte) und nicht amtlich anerkannte behinderte Menschen. Der Anteil von mobilitätseingeschränkten Personen an der Gesamtbevölkerung wird auf ca. 20-25 % geschätzt. Der Anteil der Schwerbehinderten im Landkreis Nienburg lag im Jahr 2011 bei rund 7,6%. Die Anzahl der behinderten Menschen im Landkreis Nienburg/Weser ist in Tab. B 1-3 dargestellt.

Einh./ Samtgemeinde Kreis	Schwerbehinderte am 31.12.2011						
	Insgesamt Anzahl	Grad der Behinderung					
		50	60	70	80	90	100
256022 Nienburg (Stadt)	2.758	790	415	309	348	157	739
256025 Rehburg-Loccum	1.084	258	160	118	131	50	367
256030 Steyerberg	319	106	50	37	44	15	67
256402 Heemsen	371	107	58	45	54	14	93
256405 Liebenau	378	126	58	47	36	25	86
256406 Marklohe	548	186	86	63	52	28	133
256407 Steimbke	433	128	70	44	44	22	125
256408 Uchte	904	274	148	92	116	48	226
256409 Grafschaft Hoya	1.263	406	204	146	151	64	292
256410 Mittelweser	1.251	360	185	126	164	50	366
<b>256 Landkreis Nienburg/Weser</b>	<b>9.309</b>	<b>2.741</b>	<b>1.434</b>	<b>1.027</b>	<b>1.140</b>	<b>473</b>	<b>2.494</b>

**Tab. B 1-3 Schwerbehinderte im Landkreis Nienburg/Weser**

Quelle: LSKN-Online - Tabelle K2401051

Es fällt auf, dass in allen Verwaltungseinheiten mehrere hundert, in den Städten Rehburg-Loccum und Nienburg sogar 1.084 bzw. 2.758 Menschen betroffen sind. Ca. 2/3 dieser Menschen sind älter als 59 Jahre. Dies lässt erwarten, dass mit dem prognostizierten Anstieg des Anteils älterer Menschen auch die Zahl der Schwerbehinderten steigt. Etwas mehr als 500 Menschen sind aufgrund von Blindheit bzw. Sehstörungen als schwerbehindert eingestuft.

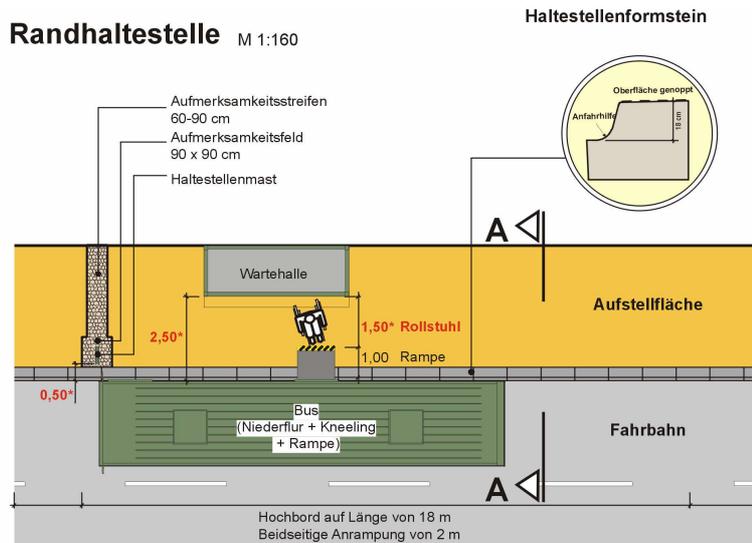
Grundsätzlich gilt, dass von einem behindertengerechten ÖPNV erst gesprochen werden kann, wenn die gesamte Wegekettenkette Wohnung – ÖPNV – Ziel barrierefrei gestaltet ist.

Eine Gestaltung des ÖPNV, die den Belangen von Mobilitätseingeschränkten gerecht wird, trägt zur Attraktivitätssteigerung des gesamten ÖPNV bei. Neben der höheren Bequemlichkeit, die sich u. a. durch den leichteren Einstieg ergibt oder einer besseren Beschilderung/Beschallung, die auch den Belangen der Sehbehinderten entgegenkommt, wird der ÖPNV für die Gesamtheit seiner Nutzer komfortabler.

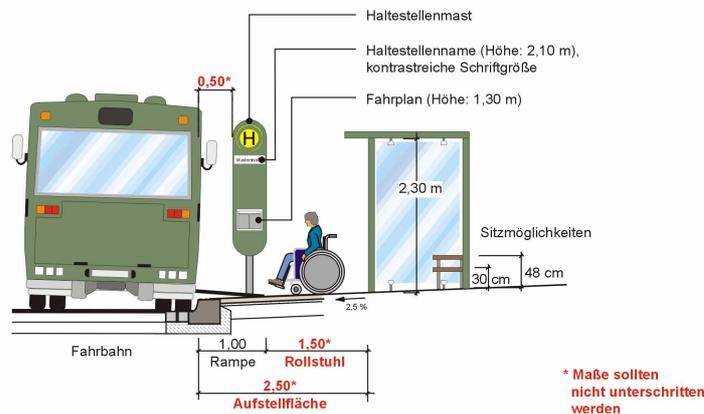
Bei Haltestellenanlagen kann von einem barrierefreiem Ausbau gesprochen werden, wenn eine Bordsteinhöhe von 16 - 18 cm erreicht wird, die Aufstellfläche mindestens eine freie Fläche von 2,0m x 2,5m hat und die Zuwegung eine Steigung von 6%

nicht überschreitet. Weitere Anforderungen werden an Führungs-/Orientierungselemente sowie an Sitzgelegenheiten gestellt.

Niederflurfahrzeuge erfüllen die erforderlichen Voraussetzungen zum nahezu niveaugleichen Einstieg durch eine seitliche Neigetechnik (Kneeling). Ferner kann durch fahrzeuggebundene Einstiegshilfen (Rampen), die zur Überwindung von leichten Höhenunterschieden und Abständen zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante dienen, ein Einstieg ermöglicht werden. Die Aufstell- und Bewegungsflächen (Mehrzweckflächen) in den Bussen sind in der Nähe der behindertengerechten Tür vorzusehen. Die Mindestgröße von 1,5m x 1,5m ermöglicht eine Drehung des Rollstuhles, die Fahrzeuge sollten mit entsprechenden Rückhaltesystemen ausgestattet sein. In den Busfahrplänen der VLN sind alle Fahrten, die mit einem Niederflurfahrzeug durchgeführt werden, besonders gekennzeichnet.



**Schnitt A-A** M 1:70



**Abb. B 1-5** Darstellung einer ideal ausgebauten behindertengerechten Haltestelle

Durch den Einsatz von optischen und akustischen Elementen in den Fahrzeugen wird eine Nutzung durch behinderte Menschen erst möglich. So sind z.B. die Innenräume kontrastreich zu gestalten, um die Festhaltungsmöglichkeiten und Bedienelemente für Sehbehinderte erkennbar zu machen. Die akustischen Informationen dienen insbesondere den blinden oder sehbehinderten Fahrgästen als Entscheidungshilfe zum rechtzeitigen Ausstieg.

## B 1.6 Motorisierungsgrad

Eine Einflussgröße zur Ermittlung der Bereitschaft, den ÖPNV zu nutzen, ist die Autoverfügbarkeit der in Frage kommenden Personen. Da keine aufwändigen Befragungen durchgeführt werden konnten, ist der Bestand der Kraftfahrzeuge im Landkreis Nienburg/Weser für die Analyse von Bedeutung. Am 01.01.2012 waren im Landkreis Nienburg/Weser 107.201 Kfz angemeldet, darunter 68.948 PKW.

Bezogen auf die 100.740 Erwachsenen ergab sich somit eine PKW-Dichte von 684 PKW pro 1.000 Erwachsene. Die Zahl der PKW hat in den vergangenen Jahren stetig zugenommen. Allein in den Jahren 2010 und 2011 hat ihre Zahl um 1,6 bzw. 1,3 % zugelegt. Zwischen 2008 und 2012 ist die PKW-Zahl von knapp 66.000 auf fast 69.000 PKW gestiegen.

Die Pkw-Dichte für das Bundesgebiet liegt bei etwas mehr 500 Pkw pro 1.000 Einwohner. Im Vergleich hierzu liegt die Pkw-Dichte im Landkreis Nienburg mit 564 Pkw pro 1.000 Einwohner deutlich höher. Dabei haben Gemeinden mit geringer Bevölkerungsdichte (z.B. Warpe) einen deutlich höheren Pkw-Bestand als Gemeinden mit einer höheren Bevölkerungsdichte, wie z.B. die Stadt Nienburg.

## B 1.7 Zentrale Orte und Siedlungsstruktur

Als Mittelzentrum ist die Stadt Nienburg/Weser im Raumordnungsprogramm Niedersachsen festgelegt. Aufgrund der Einwohnerzahl in der Stadt und in ihrem Umland (dem sog. Mittelbereich), ihrer relativ reichlichen Ausstattung mit Versorgungs-, Bildungs- und kulturellen Einrichtungen kann sie die Aufgaben eines Mittelzentrums gut erfüllen. Das Mittelzentrum Nienburg hat eine besonders hohe Bedeutung für die Versorgung seines Umlandes, da konkurrierende Mittelzentren (z.B. Verden, Sulingen, Neustadt) relativ weit entfernt sind.

Im Regionalen Raumordnungsprogramm (RRÖP) für den Landkreis Nienburg/Weser wurden folgende Grundzentren festgelegt:

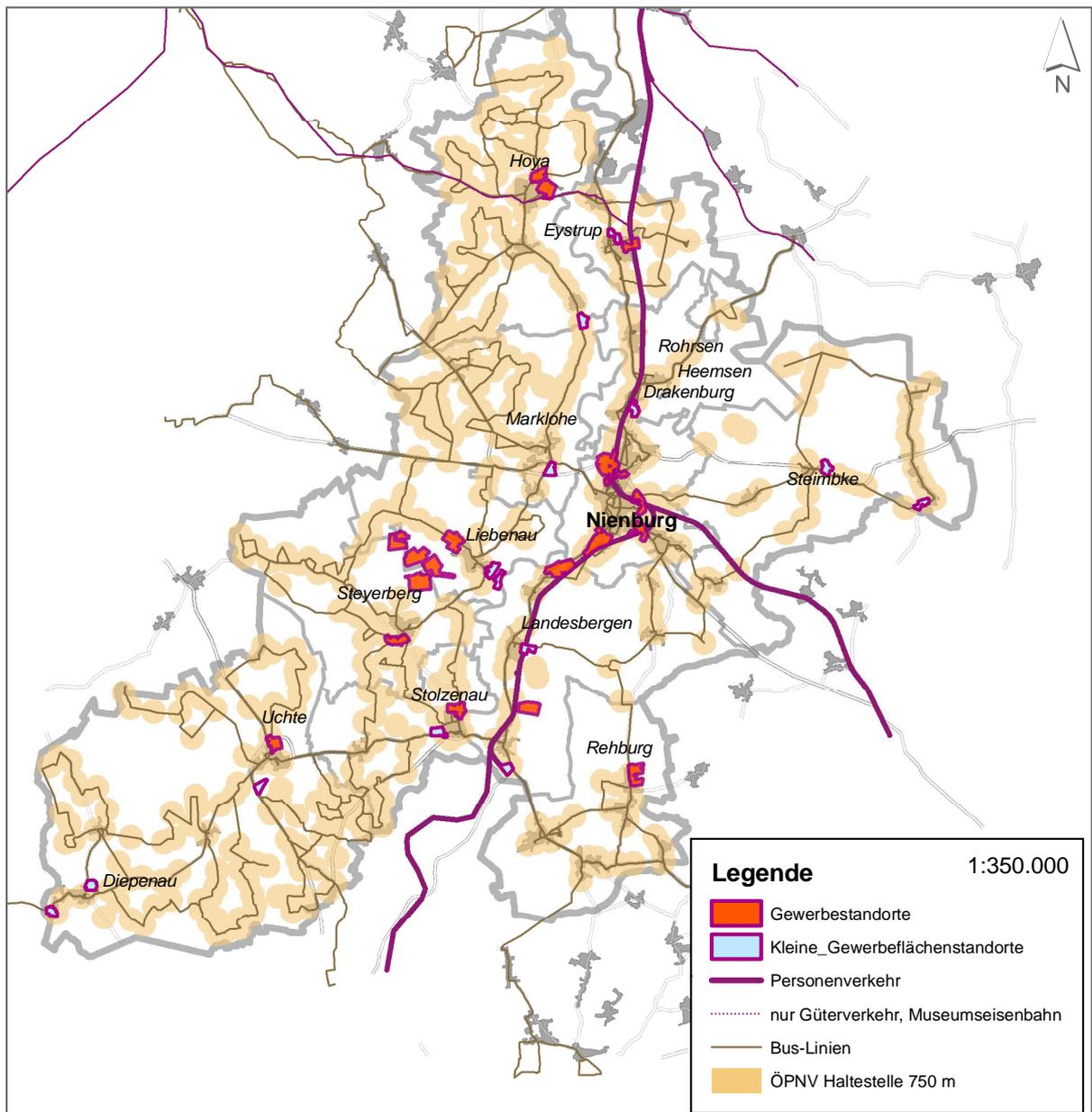
- Hoya,
- Eystrup,
- Marklohe/Lemke,
- Heemsen/Drakenburg/Rohrsen,
- Steimbke (die Gemeinde Rodewald übernimmt Ergänzungsfunktionen für das Grundzentrum)
- Liebenau,
- Steyerberg,
- Landesbergen,
- Diepenau/Lavelshoh,
- Uchte,
- Stolzenau,
- Rehbürg-Loccum (der OT Loccum übernimmt Ergänzungsfunktionen für das Grundzentrum Rehbürg).

## B 1.8 Gewerbegebiete

Im Kreisgebiet können 14 größere Gewerbebestände identifiziert werden, die aufgrund ihrer Größe für die ÖPNV-Nachfrage von Bedeutung sein könnten; hierunter

sind die fünf großen Gewerbestandorte Hoya , Nienburg-Nord, Nienburg-Süd , Liebenau-Steierberg und Rehburg.

Im Gewerbeflächenentwicklungskonzept für den Landkreis Nienburg/Weser (GEK)<sup>20</sup> wurden durch die direkte Abstimmung mit den Gemeinden 39 regional bedeutsame Gebiete mit gewerblichen Reserveflächen festgelegt . Diese 39 Gebiete nehmen insgesamt eine Fläche von rd. 1.000 ha ein (ca. 0,71% der Kreisfläche). Diese Gebiete sollen in Zukunft vorrangig für eine gewerbliche Entwicklung bereitgestellt werden. 40 % dieser geplanten Gebiete befinden sich an den o. g. fünf großen Gewerbestandorten.



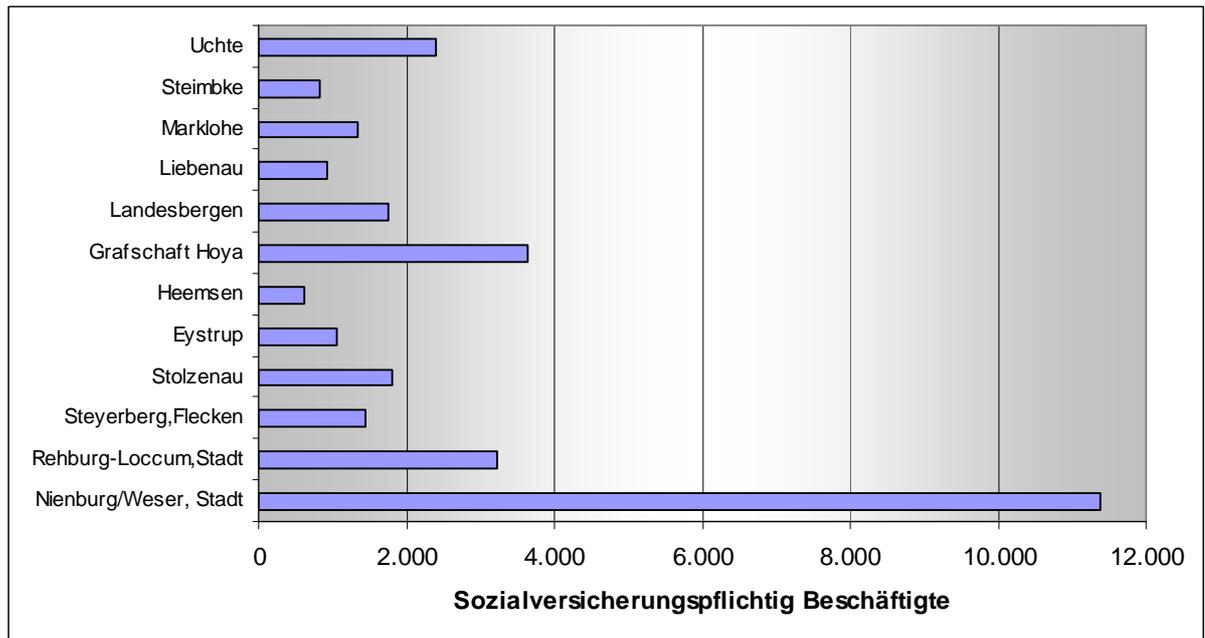
**Abb. B 1-7 Große Gewerbestandorte im Kreisgebiet**

<sup>20</sup> Landkreis Nienburg/Weser (2006): Gewerbeflächenentwicklungskonzept für den Landkreis Nienburg/Weser. Nienburg: Selbstverlag.

## B 1.9 Standorte von Arbeitsplätzen

In Abb. B 1-8 ist die Verteilung von Arbeitsplätzen im Landkreis Nienburg/Weser dargestellt. Insgesamt gibt es etwas mehr als 33.000 Arbeitsplätze für sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Nienburg/Weser. Mehr als ein Drittel dieser Arbeitsplätze befinden sich in der Stadt Nienburg/Weser. Auch in der Grafschaft Hoya und der Samtgemeinde Mittelweser sind jeweils deutlich mehr als 10 % aller Arbeitsplätze angesiedelt.

Seit 2006 hat zwar die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze im Landkreis Nienburg/Weser zugenommen. Bei ihrer Verteilung auf die einzelnen Arbeitsorte im Kreisgebiet hat sich jedoch nicht viel geändert.



**Abb. B 1-8 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am 30.06.2011**

Quelle: LSKN-Online: Tabelle K70H5101; Abfrage am 29.08.2012

## B 1.10 Pendlerverflechtungen

### Einleitung

Neben den in B 5.2.2 dargestellten Pendlerbeziehungen der Schüler(innen) sind berufsbedingte Pendlerströme für die Analyse der verkehrlichen Verflechtungen innerhalb des Landkreises Nienburg/Weser (regional) sowie die nach außerhalb gerichteten Pendlerbeziehungen (überregional) von Bedeutung.

Bezüglich der Berufspendler stehen Zahlen zu den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten im Landkreis Nienburg/Weser von der Bundesagentur für Arbeit auf der Ebene der (Mitglieds-)gemeinden mit dem Stichtag 30.06.2011 zur Verfügung. Aus den Daten wurde eine Pendlermatrix erstellt (siehe Tab. 4.3-1 und Tab. 4.3-2). Alle in der folgenden Auswertung in Klammern genannten Werte sind Absolutwerte. Bei der Interpretation der Kreiswerte ist zu berücksichtigen, dass nur dann Gemeindegewerte ausgegeben wurden, wenn ein Schwellenwert von 10 Pendlern überschritten wurde. Daher sind die Kreiswerte größer als die Summe der Gemeindegewerte.

Nur die Stadt Nienburg/Weser und die Stadt Hoya haben einen Pendlerüberschuss. Alle übrigen Gemeinden im Kreisgebiet weisen ein Pendlerdefizit auf. Auf der Ebene der Verwaltungseinheiten hat nur die Stadt Nienburg einen Pendlerüberschuss.

Auf der Kreisebene gibt es die stärksten Pendlerverflechtungen mit der Region Hannover. Starke Verflechtungen sind aber auch mit dem Landkreis Diepholz und dem Bundesland NRW gegeben.

### Stadt Nienburg

Die meisten Einpendler der Stadt Nienburg kommen aus den angrenzenden Samtgemeinden

- Mittelweser (1.054),
- Marklohe (902),
- Heemsen (884) und
- Steimbke (548).

Die übrigen Verwaltungseinheiten haben mit weniger als 500 Einpendlern eine schwächere Pendlerbeziehung mit der Stadt Nienburg.

Von außerhalb des Landkreises kommen die meisten Einpendler aus der Region Hannover (736) und dem Landkreis Diepholz (520).

Auspendler aus der Stadt Nienburg, die im Kreisgebiet bleiben, pendeln am häufigsten in die Samtgemeinden Mittelweser (460), Marklohe (320) und Grafschaft Hoya (219).

Auspendler aus der Stadt Nienburg, die das Kreisgebiet verlassen, haben ihren Arbeitsplatz am häufigsten in der Region Hannover (1.624). Deutlich weniger Auspendler steuern den Landkreis Diepholz (226), den Landkreis Verden (189), die Hansestadt Bremen (178) oder das Bundesland NRW (175) an.

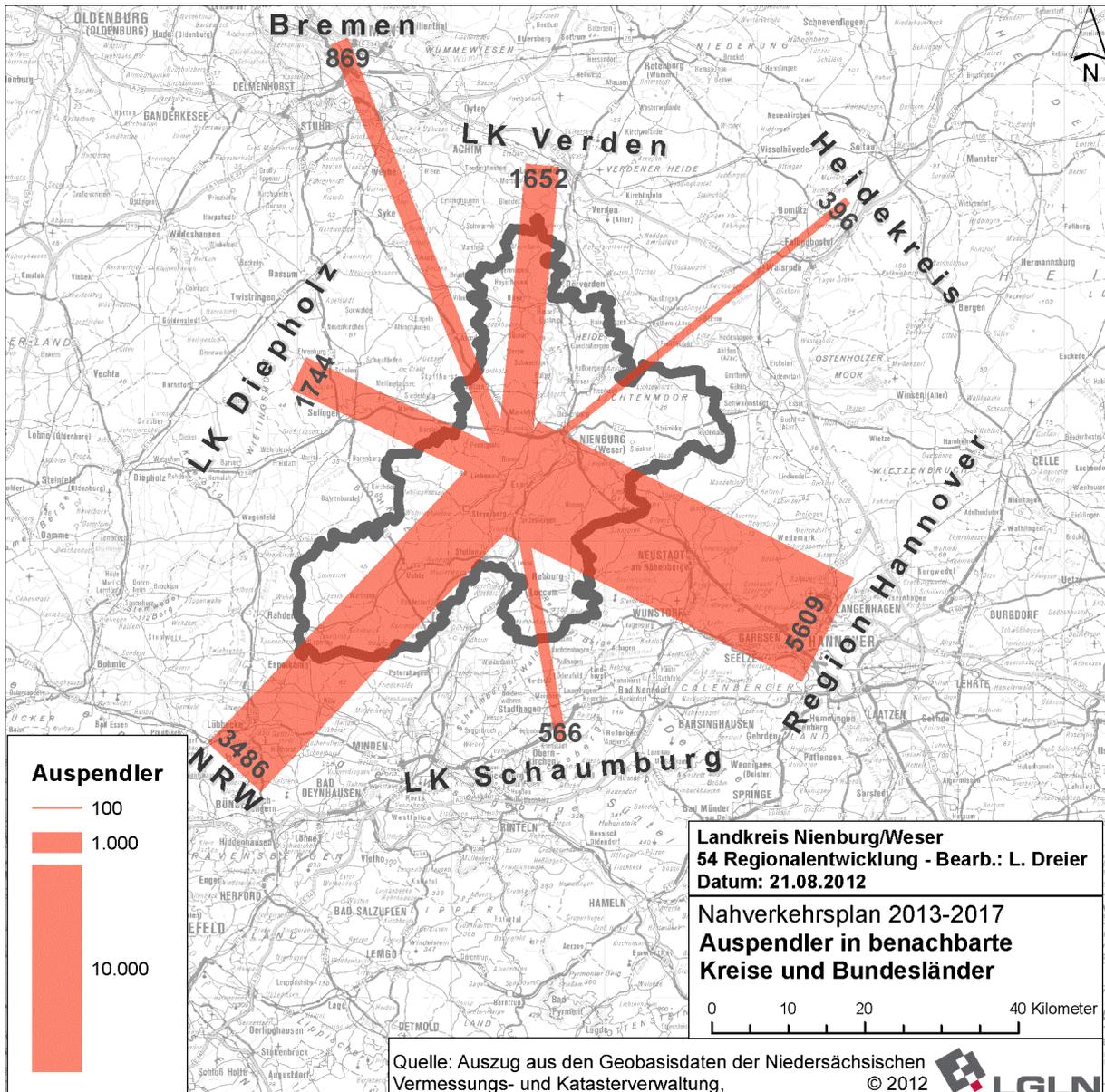




## Überregionale Pendlerverflechtungen des Landkreises Nienburg/Weser

Überregional bedeutsame Pendlerverflechtungen des Kreisgebietes bestehen vor allem mit

- der Region Hannover (5.609 Aus- und 1.351 Einpendler)
- angrenzenden Teilen NRW's (3.486 Aus- und 1.296 Einpendler)
- dem Landkreis Diepholz (1.744 Aus- und 1.951 Einpendler)
- dem Landkreis Verden (1.652 Aus- und 597 Einpendler) und
- der Hansestadt Bremen (nur hinsichtlich der Auspendler; hier 869 Auspendler)



**Abb. B 1-9** Auspendler aus dem Kreisgebiet 2011

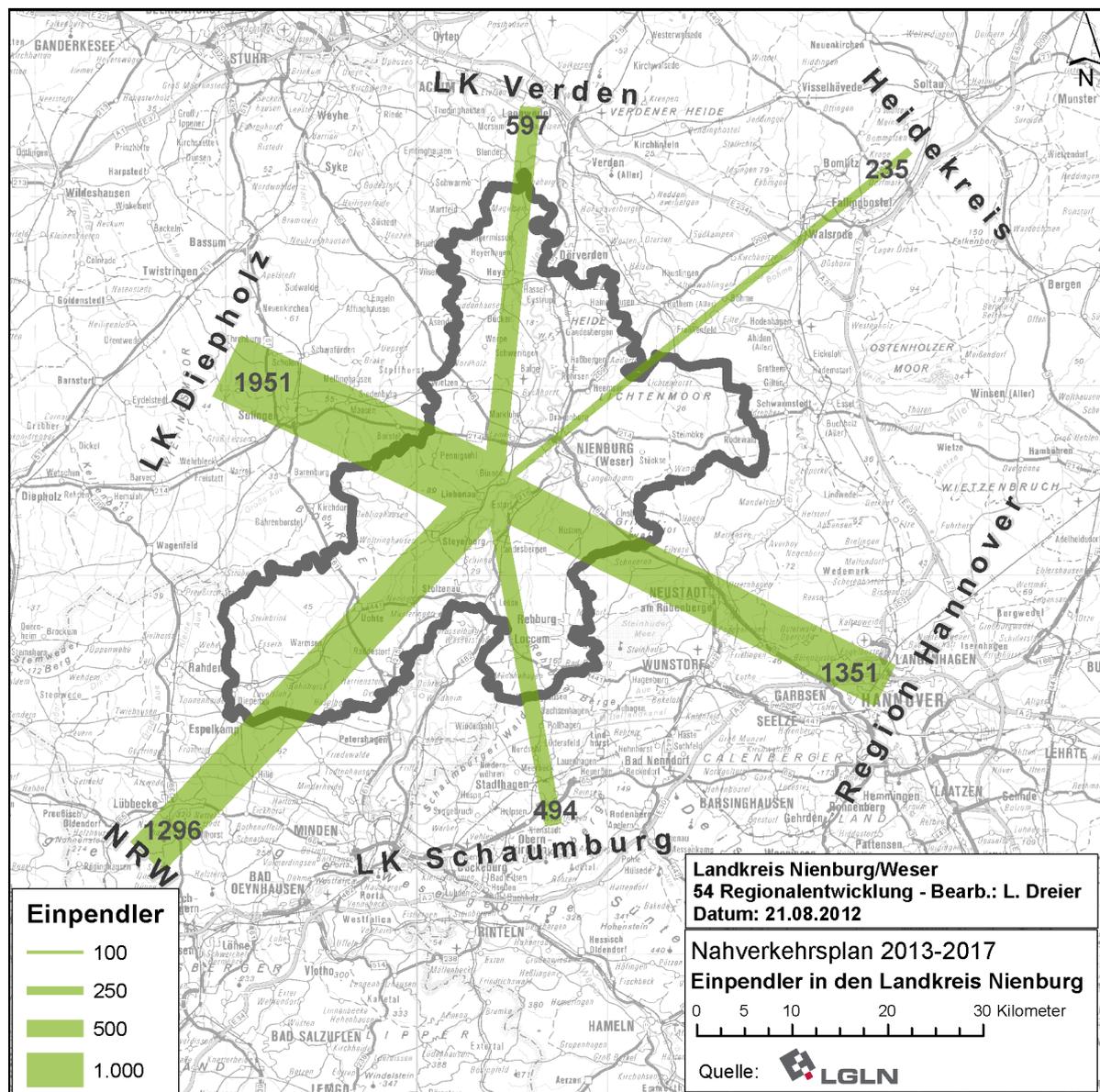
Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Die Region Hannover hat insgesamt eine größere Bedeutung als Arbeitsort für die SVB aus dem Landkreis Nienburg/Weser. Insgesamt pendeln 5.609 SVB aus dem Landkreis Nienburg in die Region Hannover. Mit 1.624 SVB pendeln die meisten aus der Stadt

Nienburg in die Region Hannover. Aber auch aus Rehburg-Loccum (1.059 SVB) und Rodewald (435 SVB) pendeln die Arbeitnehmer in die Region Hannover. Mit Ausnahme der Gemeinde Gandesbergen gibt es aus jeder Gemeinde des Landkreises SVB, die in die Region Hannover pendeln. Auch kleinere Gemeinden haben zum Teil zwischen 100 und 300 Auspendler in die Region Hannover (z.B. Husum, Stolzenau, Steimbke und Marklohe).

Für die Menschen im Südkreis haben die benachbarten Städte und Gemeinden in NRW eine große Bedeutung. Nach NRW pendeln insgesamt 3.486 SVB aus dem Landkreis. Es fällt aber auf, dass die Auspendler eher im südlichen Kreisgebiet konzentriert sind. Allein aus Diepenau pendeln 930 SVB nach NRW, die hauptsächlich ihren Arbeitsort in Espelkamp (208 Auspendler) oder Rahden (222 Auspendler) haben. Aber auch aus Warmen pendeln 679 SVB nach NRW. Hier konzentrieren sich die Auspendler eher auf Minden, mit 290 Auspendlern.

Aber auch zu den Nachbarkreisen Verden und Diepholz bestehen relativ starke Verflechtungen. Hierhin fahren jeweils mehr als 1600 SVB, meist aus dem nördlichen Kreisgebiet, zu ihrem Arbeitsort.



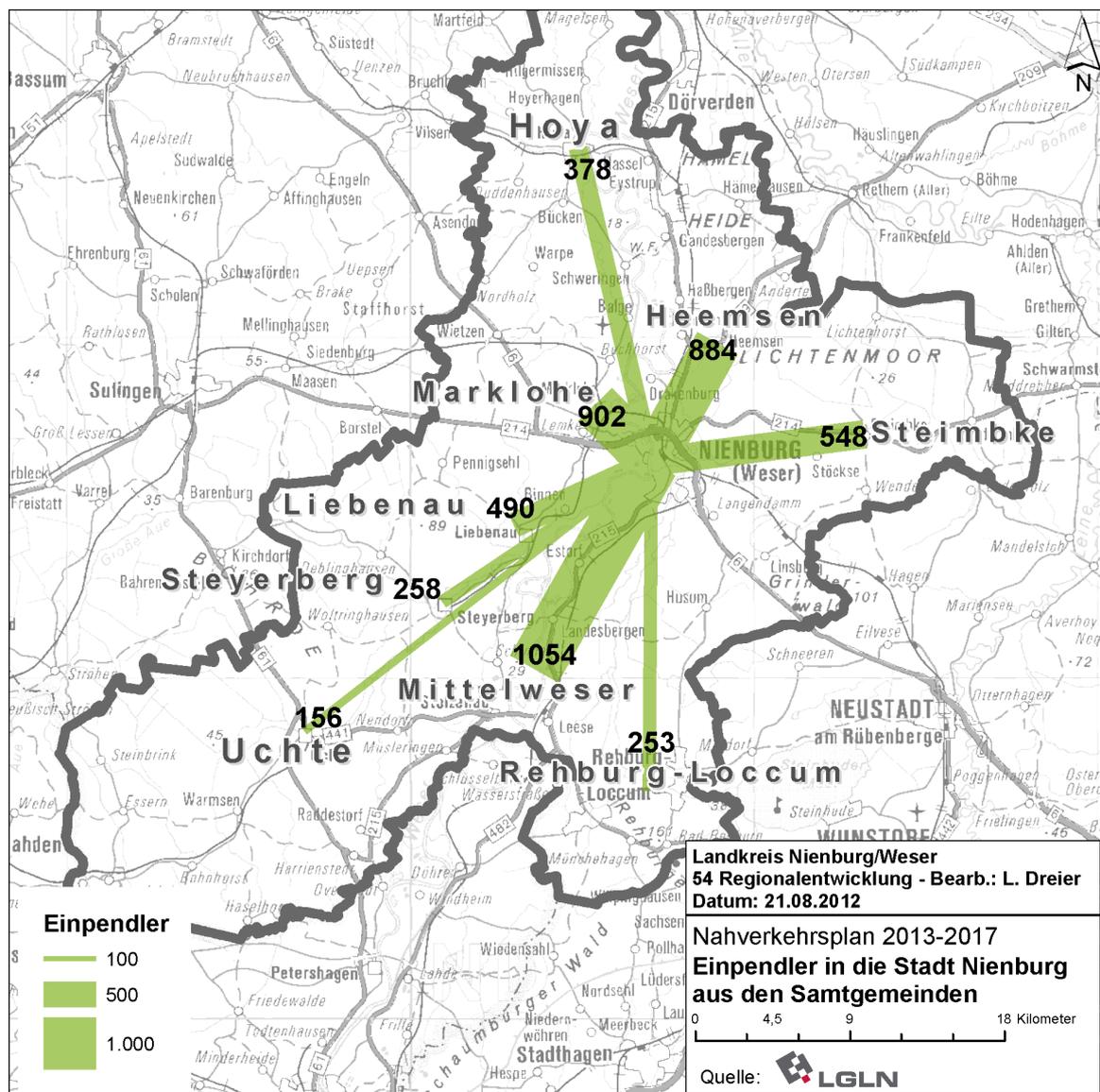
**Abb. B 1-10 Einpendler in das Kreisgebiet 2011**

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Die meisten Einpendler kommen aus dem Landkreis Diepholz in das Kreisgebiet. Damit erzielt der Landkreis Nienburg/Weser hier sogar einen Pendlerüberschuss. Mit Region Hannover und dem Bundesland NRW ergeben sich hingegen starke Defizite – aber immerhin gibt es auch hier jeweils mehr als 1.200 Pendler, die ins Kreisgebiet einpendeln. Die Verflechtungen mit den Landkreisen Verden, Schaumburg und Heidekreis sind deutlich schwächer.

### Regionale Pendlerverflechtungen

Die Mehrzahl der 34 Gemeinden im Kreisgebiet weist mehr oder weniger starke Verflechtungen mit der Kreisstadt auf. Starke Verflechtungen bestehen mit den Gemeinden Marklohe (539 Ein- und 182 Auspendler), Drakenburg (264 Ein- und 62 Auspendler), Liebenau (263 Einpendler 93 Auspendler) und Stolzenau (289 Ein- und 138 Auspendler). Die Pendlerverflechtungen mit den Gemeinden Diepenau, Hämelhausen, Hoyerhagen, Hilgermissen, Hassel(Weser), Gandesbergen, Raddestorf und Warmsen sind überwiegend unbedeutend. In allen übrigen Gemeinden gibt es mindestens 50 SVB, die pendeln, sodass eine Verflechtung mit Stadt Nienburg besteht.



**Abb. B 1-11 Einpendler in die Kreisstadt Nienburg**

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

<b>Aus Nienburg nach:</b>	<b>Auspendler</b>	<b>Nach Nienburg aus:</b>	<b>Einpendler</b>
Drakenburg, Flecken	62 <sup>22</sup>	Leese	67
Landesbergen	66	Bücken, Flecken	81
Steyerberg, Flecken	73	Hoya, Stadt	85
Eystrup	81	Rodewald	89
Liebenau, Flecken	93	Eystrup	90
Hoya, Stadt	103	Uchte, Flecken	99
Wietzen	120	Pennigsehl	100
Stolzenau	138	Linsburg	115
Estorf	174	Binnen	127
Rehburg-Loccum, Stadt	175	Stöckse	137
Marklohe	182	Wietzen	140
		Rohrsen	159
		Steimbke	207
		Landesbergen	221
		Balge	223
		Heemsen	230
		Hassbergen	231
		Estorf	238
		Husum	239
		Rehburg-Loccum, Stadt	253
		Steyerberg, Flecken	258
		Liebenau, Flecken	263
		Drakenburg, Flecken	264
		Stolzenau	289
		Marklohe	539

Die Stadt Hoya zieht ebenfalls viele Pendler an sich. Somit bestehen bedeutende Beziehungen mit dem Flecken Bücken sowie den Gemeinden Eystrup und Hilgermissen und der Stadt Nienburg:

<b>Aus Hoya nach:</b>	<b>Auspendler</b>	<b>Nach Hoya aus:</b>	<b>Einpendler</b>
Bücken, Flecken	25	Wietzen	39
Eystrup	39	Schweringen	42
Hilgermissen	41	Balge	43
Stadt Nienburg	85	Marklohe	47
		Hoyerhagen	87
		Stadt Nienburg	103

<sup>22</sup> Je nach Maßstab werden Pendlerzahlen von weniger als 50 bzw. weniger als 30 SVB nicht dargestellt. Eine Ausnahme wird für den Flecken Bücken gemacht.

Die Gemeinde Stolzenau besitzt starke Beziehungen zu den Städten Rehburg-Loccum und Nienburg, Steyerberg, Uchte und Leese.

<b>Aus Stolzenau nach:</b>	Auspendler	<b>Nach Stolzenau aus:</b>	Einpendler
Liebenau, Flecken	64	Liebenau, Flecken	56
Leese	87	Landesbergen	58
Uchte, Flecken	117	Raddestorf	58
Steyerberg, Flecken	126	Leese	61
Rehburg-Loccum, Stadt	173	Rehburg-Loccum, Stadt	84
Nienburg (Weser), Stadt	289	Uchte, Flecken	115
		Nienburg (Weser), Stadt	138
		Steyerberg, Flecken	151

Zwischen der Stadt Rehburg-Loccum und der Stadt Nienburg sowie zu Stolzenau und Steyerberg und den Orten der Samtgemeinde Landesbergen bestehen bedeutende Verflechtungen:

<b>Aus Rehburg-Loccum nach:</b>	Auspendler	<b>Nach Rehburg-Loccum aus:</b>	Einpendler
Stolzenau	84	Leese	52
Nienburg (Weser), Stadt	253	Landesbergen	61
		Steyerberg, Flecken	66
		Stolzenau	173
		Stadt Nienburg	175

Zwischen dem Flecken Steyerberg und den Gemeinden Stolzenau, Nienburg und Liebenau bestehen bedeutende Verflechtungen:

<b>Aus Steyerberg nach:</b>	Auspendler	<b>Nach Steyerberg aus:</b>	Einpendler
Rehburg-Loccum, Stadt	66	Liebenau, Flecken	65
Liebenau, Flecken	98	Nienburg (Weser), Stadt	73
Stolzenau	151	Stolzenau	126
Nienburg (Weser), Stadt	258		

Für den Flecken Uchte haben vor allem Warmsen, die Stadt Nienburg und die Gemeinde Stolzenau Bedeutung als Arbeitsortstandorte. Im Gegenzug kommen die meisten Einpendler des Fleckens aus einzelnen Orten der Samtgemeinde Uchte und der Gemeinde Stolzenau:

<b>Aus Uchte nach:</b>	Auspendler	<b>Nach Uchte aus:</b>	Einpendler
Warmsen	51	Diepenau, Flecken	65
Nienburg (Weser), Stadt	99	Raddestorf	76
Stolzenau	115	Warmsen	112
		Stolzenau	117

Für die Auspendler der Gemeinde Steimbke ist die Stadt Nienburg das bedeutendste Ziel im Kreisgebiet. Die Mehrzahl der Einpendler kommt aus der Stadt Nienburg und der Gemeinde Rodewald:

<b>Aus Steimbke nach:</b>	Auspendler	<b>Nach Steimbke aus:</b>	Einpendler
Nienburg (Weser), Stadt	207	Rodewald	32
		Stadt Nienburg	45

### Entwicklung der Pendlerzahlen 2006 bis 2011

In den vergangenen Jahren hat die Zahl der Pendler insgesamt zugenommen. So hat z.B. die Zahl der Auspendler in die Region Hannover um 255 SVB (+4,76%) zugenommen. Noch stärker hat die Zahl der Auspendler in das Bundesland NRW zugenommen. Aber auch die Zahl der Einpendler ist gewachsen. Aus der Region Hannover pendeln 214 SVB (+18,82%) mehr ein als vor fünf Jahren. Auch die Zahl der Einpendler aus NRW hat stark zugenommen (+52%).

Die Stadt Nienburg kann auch einen positiven Zuwachs an Einpendlern aufweisen. Die Zahl der SVB hat insgesamt auf 12.666 SVB zugenommen. Allerdings sind auch mehr Auspendler zu verzeichnen als noch vor fünf Jahren (+18%).

### Potenziale für die ÖPNV-Nachfrage

Mit zunehmender Entfernung des Arbeitsplatzes nimmt die PKW-Orientierung zu. Ab einer Distanz von 10 km werden 80 % aller Fahrten zum Arbeitsplatz mit dem PKW erledigt<sup>23</sup>. Beim Mikrozensus 2004 wurde festgestellt, dass aus Gemeinden unter 10.000 Einwohnern durchschnittlich nur 6 % der Berufspendler mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit fahren.

Diese Verhältnisse können allgemein auch für den Landkreis Nienburg/Weser angenommen werden. Allerdings nutzen von den etwas mehr als 5.600 Auspendlern in die Region Hannover mehr als 1.000 Personen den SPNV für die Fahrt von Nienburg Hbf bis in die Region Hannover (ca. 18%).

Um die Rate der ÖPNV-Nutzung unter den Berufspendlern zu erhöhen, sollen zukünftig speziell auf Pendler zugeschnittene Angebote erarbeitet werden. Als Grundvoraussetzung werden im Folgenden die Nachfragepotentiale für die einzelnen Relationen aufgezeigt, wobei nur Relationen betrachtet werden, für die es mehr als insgesamt 50 Pendler gibt (Summe von Ein- oder Auspendlern). Für diese Relationen kann zumindest ein ge-

<sup>23</sup> VDV (2005): Bedeutung des ÖPNV. VDV Kampagne: „Damit Deutschland mobil bleibt“. Basel.

*ringes Nachfragepotenzial* unterstellt werden. Für Relationen mit mehr als 100 Pendlern wird ein *mittleres Nachfragepotenzial* angenommen. Dementsprechend wird das Nachfragepotenzial für Pendlerbeziehungen mit mehr als 200 Pendlern als *hoch*, für solche mit mehr als 400 Pendlern als *sehr hoch* eingestuft.

Zielorte/-gebiete von Relationen mit sehr hohem Nachfragepotenzial sind die benachbarten Städte in NRW, die Region Hannover, die Kreisstadt Nienburg, die Gemeinden Estorf und Marklohe und die benachbarten Gemeinden in den Landkreisen Diepholz und Schaumburg. Zwischen diesen Zielen und einzelnen Orten (Gemeinden) im Landkreis Nienburg/Weser pendeln m. o. w. täglich mindestens 400 Pendler.

Gemeinde	sehr hohes Potenzial	hohes Potenzial	mittleres und geringes Potenzial	Bisheriges ÖPNV-Angebot
Balge		Nienburg	Marklohe, Region Hannover	20; IC, RE, S2
Binnen			Nienburg	10, 17
Bücken		Hoya	Nienburg, LK Verden, LK Diepholz	20, 27, 151, 108, 735, 32; RE
Diepenau	<b>NRW</b>		LK Diepholz, Fl. Uchte, Warmsen	70, 132, 137
Drakenburg		Nienburg	Region Hannover	30, 31
Estorf	<b>Nienburg</b>		Region Hannover	60
Eystrup	<b>LK Verden</b>		Bremen, Region Hannover, Hassel, Hoya, Nienburg, LK Diepholz, Heidekreis	30, 32, 33, 150, 717, 735; RE
Hämelhausen			LK Verden	32, RE 33
Haßbergen		Nienburg	Region Hannover	30 IC, RE, S2
Hassel		LK Verden	Bremen, Eystrup, Hoya, LK Diepholz	30, 32, 33, 735, RE
Heemsen		Nienburg	Region Hannover	31, 34 IC, RE, S2
Hilgermissen		LK Verden	Bremen, Hoya	30, 108, 150, 735, RE
Hoya	<b>LK Diepholz</b>	Bücken, LK Verden	Asendorf, Bremen, Eystrup, Hassel, Hilgermissen, Hoyerhagen, Nienburg, NRW, Bruchhausen-Vilsen, Martfeld	20, 30, 32, 33, 150, 151, 735
Hoyerhagen			LK Diepholz, Hoya	28, 108, 150
Husum		Nienburg, Region Hannover	Rehburg-Loccum	50, 51, IC, RE, S2
Landesbergen		Nienburg	NRW, Region Hannover, Rehburg-Loccum, Steyerberg, Stolzenau	60, 530 RB
Leese			Landesbergen, Nienburg, NRW, Region Hannover, Rehburg-Loccum, Stolzenau	60, 716 IC, RE, S2
Liebenau		Nienburg	LK Diepholz, Marklohe, Region Hannover, Steyerberg, Stolzenau, NRW	10, 17, IC, RE, S2
Linsburg			Nienburg, Region Hannover	42, S2
Marklohe	<b>Nienburg</b>		Balge, LK Diepholz, Liebenau, Hoya, Region Hannover	17, 18, 20, 21

Gemeinde	sehr hohes Potenzial	hohes Potenzial	mittleres und geringes Potenzial	Bisheriges ÖPNV-Angebot
Nienburg	LK Diepholz, Estorf, Marklohe, Region Hannover, Rehburg-Loccum, Stolzenau	Balge, Drakenburg, Bremen, Haßbergen, Heemsen, Husum, Landesbergen, Liebenau, Steimbke, Steyerberg, Wietzen LK Verden, NRW, Heidekreis, LK Schaumburg	Binnen, Bücken, Eystrup, Hoya, Leese, Linsburg, Pennigsehl, Rodewald, Rohrsen, Schweringen, Stöckse, Fl. Uchte, Sulingen, LK Celle	1, 2, 3, 4, 5, 6, 10, 17, 18, 21, 31, 20, 30, 31, 40, 50, 60, 138, IC, RE, S2, RB
Pennigsehl			LK Diepholz, Nienburg	17, 18, 23
Raddestorf		NRW	Stolzenau, Fl. Uchte	60, 62
Rehburg-Loccum	Region Hannover, LK Schaumburg, Nienburg	Stolzenau, NRW,	LK Diepholz, Landesbergen, Leese, Steyerberg, Husum, Fl. Uchte	50, 55, 60, 716, 2121
Rodewald	Region Hannover		Nienburg, Heidekreis	40, S2 (über Haste)
Rohrsen			Nienburg, Region Hannover	30, 31, 34, IC, RE, S2
Schweringen			Nienburg	20
Steimbke		Nienburg, Region Hannover	Rodewald	40, 42, IC, RE, S2
Steyerberg		LK Diepholz, Nienburg, Stolzenau	Liebenau, NRW, Region Hannover, Rehburg-Loccum, Fl. Uchte, Sulingen, Landesbergen, Leese	10, 15, 17, 19, IC, RE, S2
Stöckse			Nienburg, Region Hannover	40, IC, RE, S2
Stolzenau	Nienburg	NRW, Region Hannover, Rehburg-Loccum, Steyerberg, Fl. Uchte	LK Diepholz, Landesbergen, Leese, Fl. Liebenau, Raddestorf, LK Schaumburg	16, 15, 19, 60, 716
Uchte	NRW	LK Diepholz, Stolzenau	Diepenau, Nienburg, Raddestorf, Region Hannover, Warmsen, Sulingen, Rehburg-Loccum, Steyerberg	10, 15, 16, 19, 50, 60, 62, 63, 64, 65, 70, RB
Warmsen	NRW		Diepenau, Fl. Uchte, Stolzenau	60, 70, 72, 73, 75
Warpe			LK Diepholz,	26, 151
Wietzen		Nienburg	LK Diepholz, Diepenau, Marklohe, Region Hannover	20, 21, 150, 151, IC, RE, S2

Tab. B 1-6 Berufspendler: Nachfragepotenziale für den ÖPNV

### **Exkurs: Wirtschaftliche Aufwendungen für das Pendeln im MIV und Auswirkungen auf den Klimaschutz – Fallbeispiel**

Um die wirtschaftlichen Aufwendungen der Pendler und die Dimension von Auswirkungen auf den Klimaschutz aufzuzeigen, sollen diese an einem Fallbeispiel aufgezeigt werden. Aus Gründen der Anschaulichkeit wird die Betrachtung allein auf die Pendler in die und aus der Region Hannover verengt. Außerdem wird in der Annahme davon ausgegangen, dass alle SVB mit dem PKW zu ihrer Arbeit fahren, was gerade auf dieser Relation nicht zutrifft.

Anhand folgender Kriterien können die Kosten geschätzt werden, die im motorisierten Individualverkehr (MIV) zu ihrer Arbeit fahren:

- Treibstoffverbrauch: 7l Benzin auf 100 km
- Treibstoffpreis: 1,60 €/l für Superbenzin
- 240 Arbeitstage pro Jahr
- pauschaler Kostensatz: 0,30€/km
- Anzahl der Pendler: 5.609 Auspendler + 1.351 Einpendler = 6.960 Pendler
- Durchschnittliche Besetzung der PKW: 1,1 Pendler
- Durchschnittliche Entfernung (hin + rück): 95 km
- Durchschnittlicher CO<sup>2</sup>-Ausstoß pro km: 160 g/km<sup>24</sup>

#### Ergebnisse:

- Zahl der PKW: 6.327
- Zurückgelegte Strecke pro Tag: 601.065 km
- Zurückgelegte Strecke pro Jahr: 144.255.600 km
- Treibstoffverbrauch pro Tag: 42.075 l
- Treibstoffverbrauch pro Jahr: 10.097.892 l
- Treibstoffkosten pro Tag pro PKW: 10,64 €
- Treibstoffkosten pro Jahr pro PKW: 2.553,60 €
- Treibstoffkosten pro Jahr für alle PKW: ca. 16,2 Mio. €
- PKW-Kosten gem. km-Pauschale pro Tag pro PKW: 28,50 €/d bzw. 6.840,00 €/a.
- PKW-Kosten gem. km-Pauschale pro Jahr für alle PKW: 43 Mio. €
- CO<sup>2</sup>-Ausstoß pro PKW: 15,2 kg pro Tag bzw. 3.648 kg pro Jahr
- CO<sup>2</sup>-Ausstoß für alle PKW: 96.170,4 kg pro Tag bzw. 23.080.896 kg pro Jahr

Der durchschnittliche Pendler würde für seinen PKW, den er teilweise nur für die Bewältigung des Arbeitsweges benötigt, im Jahr durchschnittlich ca. 6.840 € aufwenden, für jede einzelne Hin+Rückfahrt nämlich durchschnittlich 28,50 €. Für alle Pendler zusammen berechnet sich ein finanzieller Aufwand von mehr als 43 Mio. € pro Jahr, darunter allein ca. 16,2 Mio. € für Benzin. Die im MIV zurückgelegte Strecke beliefe sich insgesamt auf ca. 144 Mio. km pro Jahr. Allein von den Nienburger Pendlern in und aus der

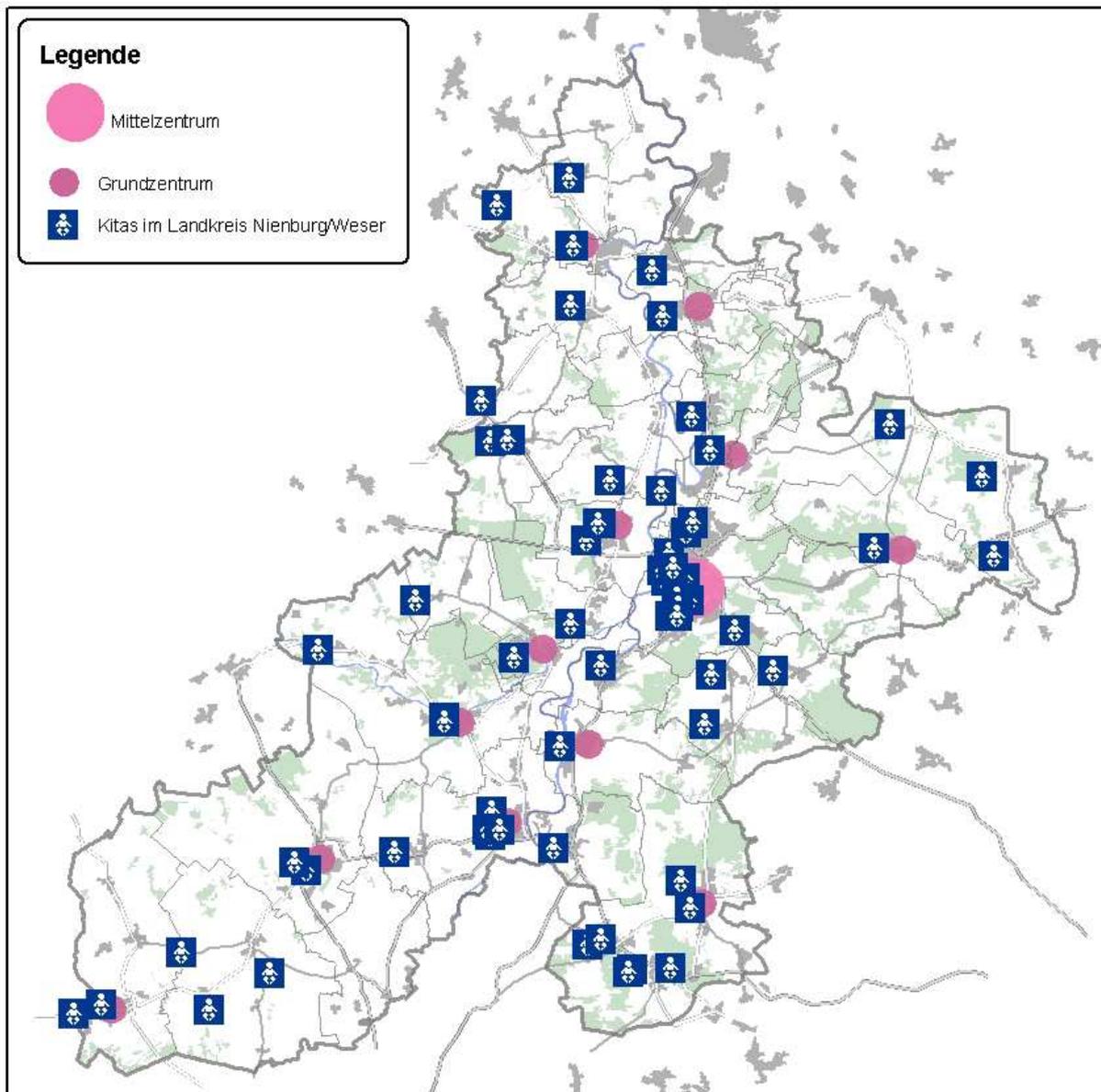
---

<sup>24</sup> geschätzt nach Umweltbundesamt: Daten zur Umwelt.

Region Hannover wird im MIV jährlich ein CO<sup>2</sup>-Ausstoß in Höhe von ca. 23 Mio. kg verursacht.

Das Fallbeispiel macht die Dimension des Einsparpotenzials im Segment der Pendlerverkehre deutlich. Einsparungen können sowohl durch eine Steigerung der Mitfahrerquote und verbrauchsärmere PKW im MIV wie auch durch den Umstieg in den ÖPNV erzielt werden. Dabei können die Pendler dem in den kommenden Jahren sicherlich weiter ansteigenden Kostendruck entkommen und gleichzeitig den Ausstoß von CO<sup>2</sup> und anderen Schadstoffen reduzieren. Aus Sicht des ÖPNV sollten attraktive Angebote, wie z.B. auf Pendler zugeschnittene Expressbusse, den Pendlern diesen Umstieg schmackhaft machen.

### B 1.11 Kindergärten und –tagesstätten



**Abb. B 1-12 Kindergärten**

Quelle: Jugendamt Landkreis Nienburg/Weser

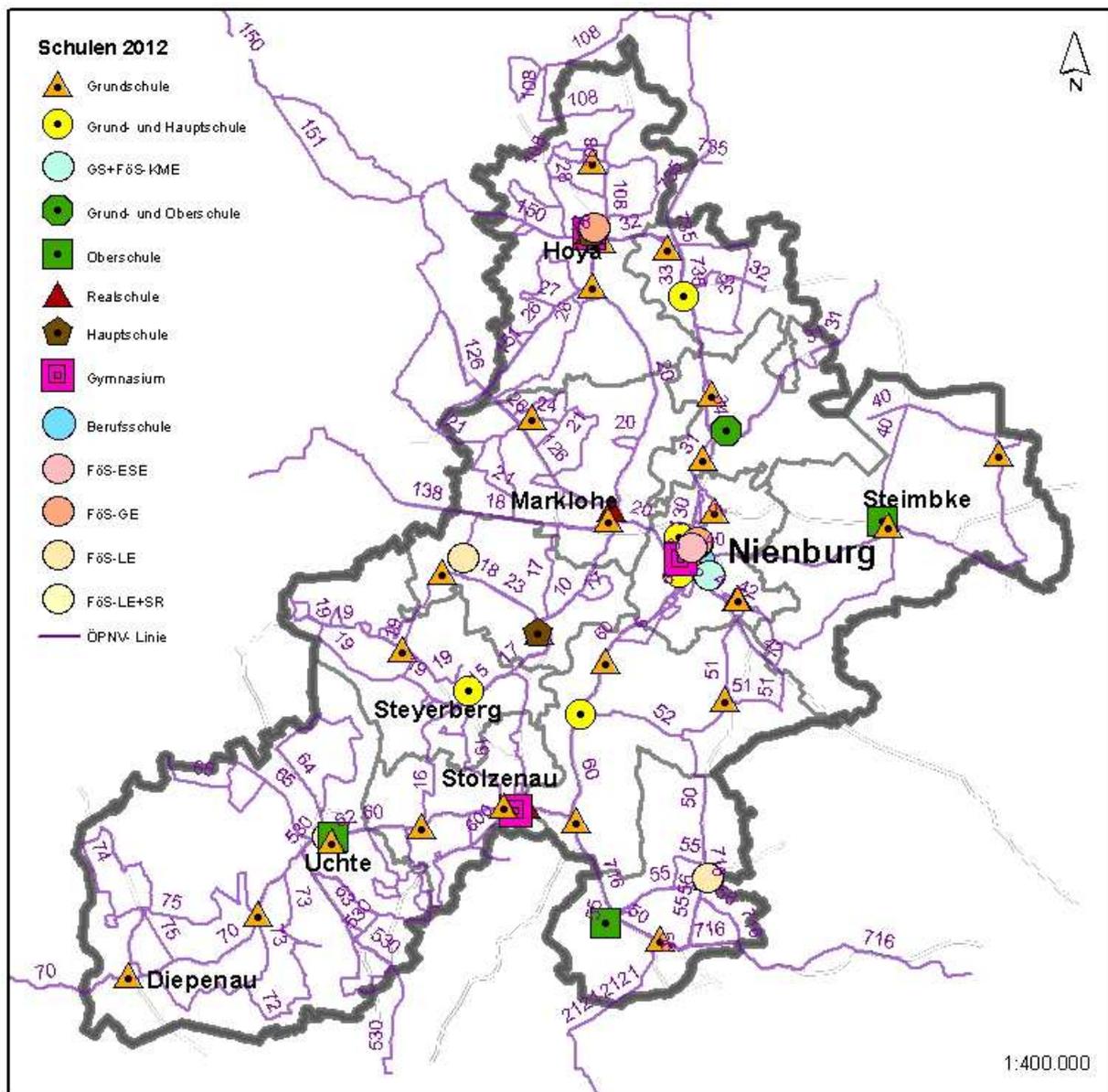
Im Landkreis Nienburg/Weser gab es 2012 insgesamt 69 Kindergärten, die von ca. 3.700 Kindern besucht wurden (siehe Abb. 1-13). Im Jahr 2013 soll ein weiterer Kindergarten in Wietzen eröffnet werden. Allein 14 dieser Kindergärten, d.h. gut ein Fünftel, mit knapp

1.000 Kindern, befinden sich in der Kreisstadt. Eine weitere Hälfte der Kindergärten befindet sich in den Grundzentren (33) und deren Ergänzungsorten (Loccum und Rodewald). Nur 21 Kindergärten, die von fast 1.000 Kindern besucht werden, befinden sich in nicht-zentralen Orten.

Etwa 26 Kindergärten befinden sich in unmittelbarer Nähe zu einer Bushaltesstelle, bei weiteren 18 Kindergärten befindet sich eine Haltestelle im 200m Einzugsbereich, fast alle übrigen sind im 400 m-Einzugsbereich einer Haltestelle. Lediglich vier Kindergärten sind weiter als 400 m von der nächsten Haltestelle entfernt.

## B 1.12 Schulstandorte und Schülerzahlen

### Schulen insgesamt



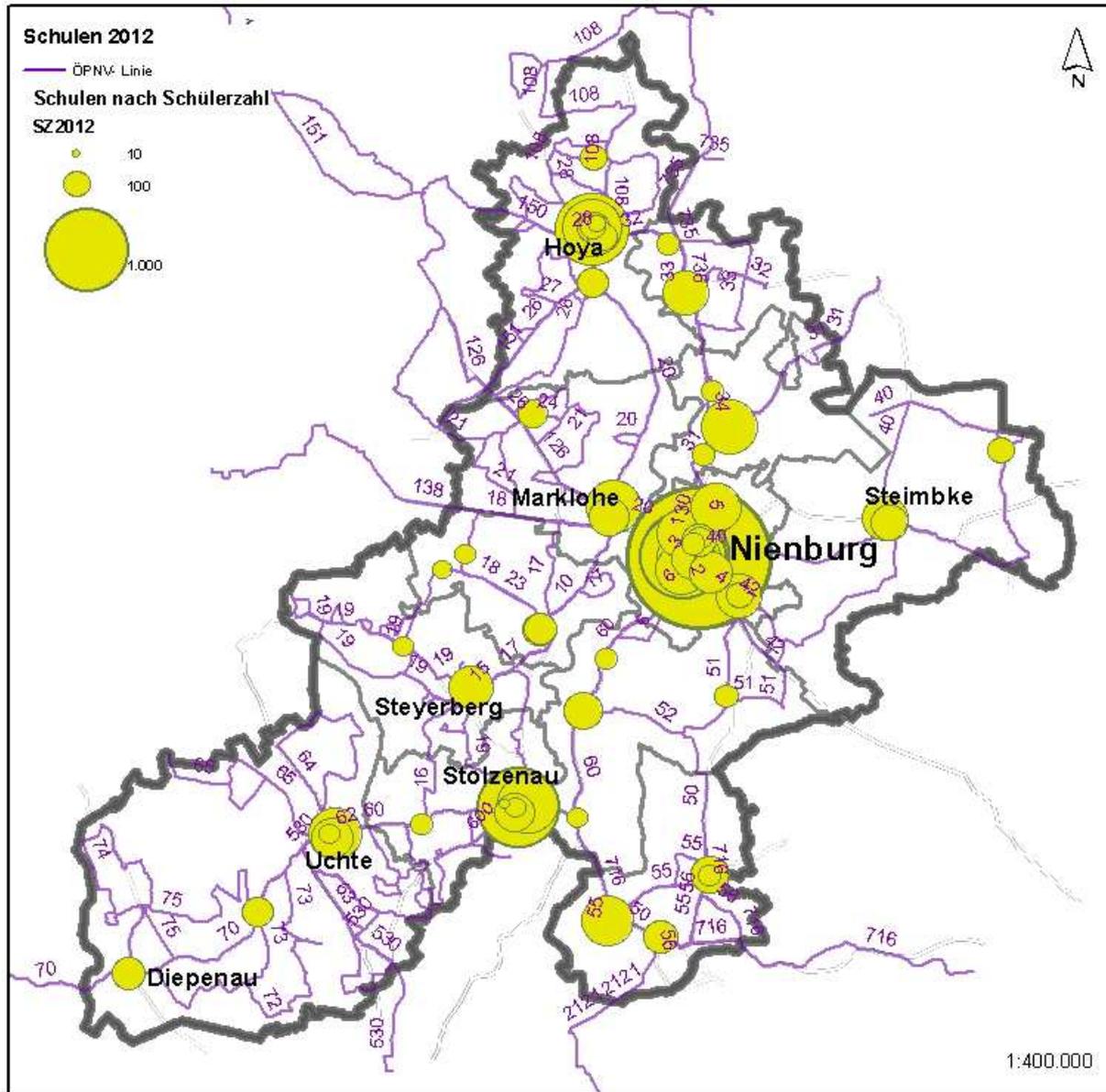
**Abb. B 1-13 Schulen im Kreisgebiet**

Quelle: Landkreis Nienburg/Weser FD 211

In 26 Orten des Kreisgebietes gibt es insgesamt 58 Schulen. Während in Nienburg (14 Schulstandorte), Hoya (6), Stolzenau (5) und Marklohe (2) sowie in Rehburg-Loccum

und Uchte (jeweils 3) mehrere Schulen an meist unterschiedlichen Standorten vorhanden sind, gibt es in den übrigen Orten<sup>25</sup> nur ein oder zwei Schulen.

Abb. 1-14 zeigt die Schwerpunkte der Schulstandorte anhand ihrer Schülerzahl auf. Solche Schwerpunkte sind neben der Kreisstadt Nienburg auch die Stadt Hoya und die Ortschaft Stolzenau.



**Abb. B 1-14 Schulen nach Schülerzahl**

Quelle: Landkreis Nienburg/Weser FD 211

<sup>25</sup> Bücken, Diepenau, Drakenburg, Estorf, Eystrup, Hassbergen, Hassel, Heemsen, Hilgermissen, Husum, Landesbergen, Leese, Liebenau, Marklohe, Pennigsehl, Rehbug-Loccum, Rodewald, Steimbke, Steyerberg, Warmsen, Wietzen,

Allgemein bildende SchulenGrundschulen

Im Kreisgebiet gibt es 34 Grundschulstandorte (2,43 pro 100 km<sup>2</sup>), wobei 5 Grundschulen mit einer Hauptschule und eine mit einer Oberschule kombiniert sind/ist. Im Schuljahr 2011/12 haben 4.697 Schülerinnen und Schüler diese Grundschulen besucht.

Hauptschulen

Im Kreisgebiet gibt es 7 Hauptschulstandorte (0,50 pro 100 km<sup>2</sup>), wobei 5 Hauptschulen mit einer Grundschule kombiniert sind. Im Schuljahr 2011/12 haben 1.452 Schülerinnen und Schüler diese Hauptschulen besucht.

Realschulen

Im Kreisgebiet gibt es 5 Realschulen (0,36 pro 100 km<sup>2</sup>). Im Schuljahr 2011/12 besuchen 3.909 Schülerinnen und Schüler diese Realschulen.

Grundschulen	Hauptschulen	Realschulen Oberschulen	Gymnasien	Förderschulen
Alpheideschule, Nienburg Friedrich-Ebert-Schule, Nienburg GS am Bach, Nienburg GS Langendamm Nordertorschule, Nienburg Leintorschule, Nienburg GS Münchehagen GS Rehburg GS Hassel GS Eystrup GS Drakenburg GS Haßbergen GS Heemsen GS Hoya GS Bücken Schule am Weserbogen, Wechold GS Schönebusch, Estorf GS Husum GS Leese GS Landesbergen GS St. Laurentius, Liebenau GS Mainsche GS Marklohe GS Wietzen GS Rodewald GS Steimbke GS Uchte GS Warmsen GS Diepenau GS Regenbogenschule Stolzen. GS Nendorf GS Deblinghausen GS Waldschule Steyerberg Freie Schule Mittelweser	HS Nordertor, Nienburg HS Leintor, Nienburg HS Eystrup HS Liebenau HS Landesbergen HS Hoya HS Waldschule Steyerberg	RS Nienburg RS Langendamm RS Hoya RS Marklohe RS Stolzenau  OBS Steimbke OBS Loccum OBS Uchte OBS Heemsen  OBS Freie Schule Mittelweser	Albert-Schweitzer- Schule, Nienburg  Marion-Dönhoff- Gymnasium, Nien- burg  Johann-Beckmann- Gymnasium, Hoya  Gymnasium Stolze- nau	Friedrich-Fröbel- Schule, Nienburg  Astrid-Lindgren- Schule, Nienburg  CJD Christophorus- schule, Nienburg  Wilhelm-Busch- Schule, Rehburg  Gutenbergschule, Hoya  Schule am Winter- bach, Pennigsehl  Käthe-Kollwitz- Schule, Uchte  Helen-Keller-Schule Stolzenau  Weserschule TBS Hoya

**Tab. B 1-7 Allgemein bildende Schulen im Landkreis Nienburg/Weser**

Quelle: Landkreis Nienburg/Weser FD 211

### Oberschulen

Im Kreisgebiet gibt es seit dem Schuljahr 2011/12 vier Oberschulen (0,29 pro 100 km<sup>2</sup>). In diesem Schuljahr besuchten 194 Schülerinnen und Schüler eine Oberschule. Die GOBS Heemsen ist auch mit einer GS kombiniert.

### Gymnasien

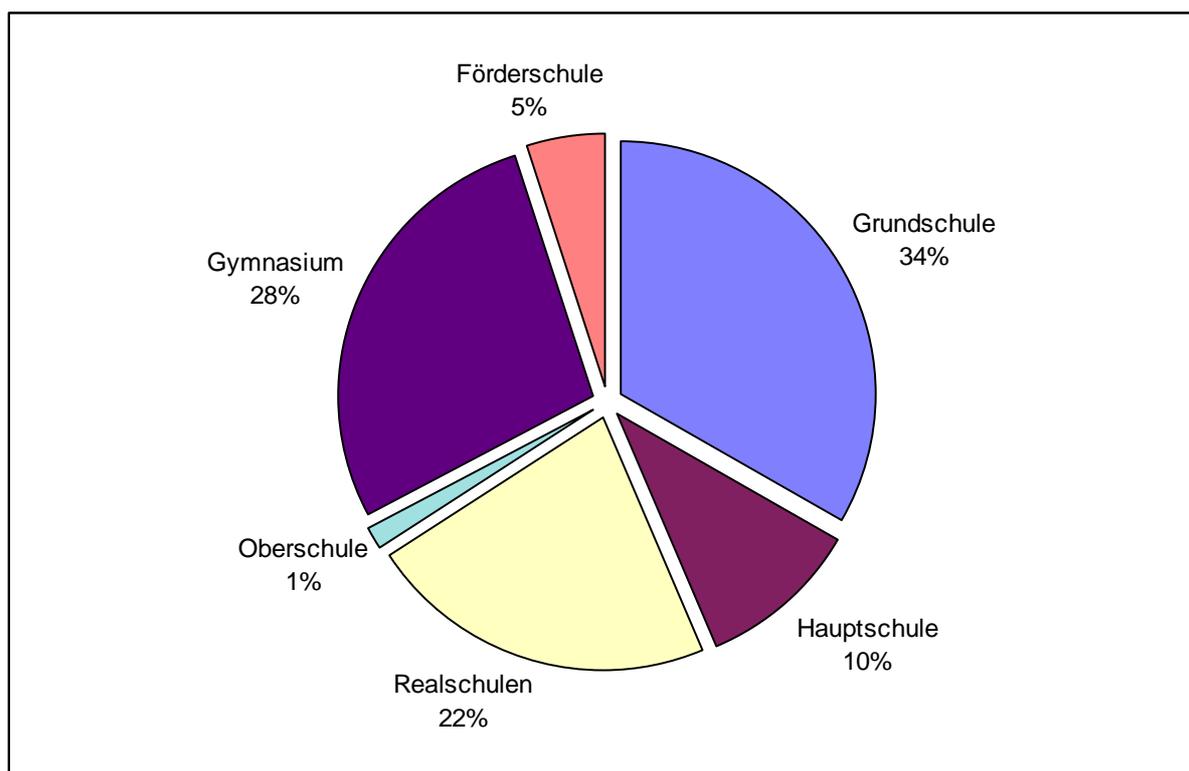
Im Landkreis Nienburg/Weser gibt es 4 Gymnasien (0,29 pro 100 km<sup>2</sup>), wobei sich zwei in der Stadt Nienburg, jeweils ein weiteres in Hoya und Stolzenau befinden. Mit jeweils rund 1.100 Schülerinnen und Schülern sind die Gymnasien in Nienburg und Stolzenau etwas größer als das Gymnasium in Hoya. Insgesamt besuchen 3.909 Schüler die Gymnasien im Kreisgebiet.

### Förderschulen

Im Kreisgebiet gibt es 9 Förderschulen einschließlich der Tagesbildungsstätte Hoya (0,71 pro 100 km<sup>2</sup>). Im Schuljahr 2011/12 besuchen 694 Schülerinnen und Schüler diese Förderschulen. Die Gutenbergschule in Hoya, die Schule am Winterbach in Pennigsehl, die Käthe-Kollwitz-Schule in Uchte die Wilhelm-Busch-Schule in Rehburg haben den Förderschwerpunkt *Lernen*. Die Friedrich-Fröbel-Schule bietet daneben auch den Schulzweig *Sprache* an. Die Astrid-Lindgren Schule in Nienburg und die Helen-Keller-Schule in Stolzenau besuchen Schülerinnen und Schüler mit geistiger Behinderung, an der Christophorusschule in Nienburg wird der Förderschwerpunkt *emotionale und soziale Entwicklung* angeboten. Darüber hinaus werden an der Alpheideschule Schülerinnen und Schüler mit dem Schwerpunkt *Körperliche und motorische Entwicklung im Primarbereich* beschult.

### Verteilung der Schüler auf die einzelnen Schulformen

Etwa 1/3 aller Schüler/innen besucht eine Grundschule. Diese Schüler können in aller Regel eine wohnortnahe Schule besuchen. Nur noch 10 % aller Schüler besuchen nach der Grundschule eine Hauptschule. Etwa 22 % besuchen die Realschule und 28 % aller Schüler besuchen eins der vier Gymnasien im Kreisgebiet. 5 % der Schüler besuchen eine Förderschule. Bisher besuchen nur 1 % der Schülerinnen und Schüler eine Oberschule, weil bisher erst ein Jahrgang diese Schulform besucht. Es ist jedoch davon auszugehen, dass der Anteil der Schüler an den Oberschulen in den nächsten Jahren kontinuierlich anwächst.



**Abb. B 1-15 Schüler nach Schulformen im Schuljahr 2011/2012**

Quelle: Landkreis Nienburg/Weser - FD 211

### Berufsbildende Schulen

Die Berufsbildenden Schulen des Landkreises Nienburg sind mit knapp 3.000 Schülerinnen und Schülern eine der größten Bündelschulen Niedersachsens. Hier werden mehr als 50 Ausbildungsberufe und 40 Schulformen (Ziel: höhere Bildungsabschlüsse) unter einem Dach unterrichtet. Nur einige wenige Ausbildungsberufe sind aufgrund geringer Schülerzahlen im Landkreis Nienburg/Weser an auswärtige Schulstandorte verlagert. Dies betrifft ca. 700-800 Schüler/innen, die Berufsbildende Schulen in der Region Hannover, im Landkreis Minden-Lübbecke und anderen Kreisen besuchen.

### Einzugsbereiche der Schulen

Die Einzugsbereiche der Schulen sind im Schulentwicklungsplan<sup>26</sup> für den Landkreis Nienburg/Weser festgelegt. Je nach Schulart variieren die Schuleinzugsbereiche sehr deutlich. So sollen die Einzugsbereiche bei Grundschulen das Gebiet ihrer Schulträger nicht überschreiten. Die Einzugsbereiche von Schulen des Sekundarbereichs I sollen grundsätzlich mit den zentralörtlichen Verflechtungsbereichen überdecken.

### Fahrschüler mit Schüler-SammelzeitTicket (SSZT)

In Tab. B 1-8 werden die Herkunftsorte der rd. 6.750 Fahrschüler mit SSZT<sup>27</sup> mit ihren Schulen gegenüber gestellt. In Abb. 1-16 wird im Diagramm dargestellt, wie viel Schüler/innen zu welchen Schulen im Kreisgebiet befördert werden.

<sup>26</sup> Landkreis Nienburg/Weser (2006): Schulentwicklungsplan 2005/2019. Schriften zur Kreisentwicklung im Landkreis Nienburg/Weser.

<sup>27</sup> Stand November 2012

Das mit Abstand weiteste Einzugsgebiet haben die BBS. Von 35 Orten im Kreisgebiet werden Schüler mit SSZT zu den BBS nach Nienburg befördert. Gerade von den Berufsschülern nutzen darüber hinaus zahlreiche, „selbst zahlende“ Schüler den ÖPNV (s.u.).

Auch die Gymnasien in Hoya, Nienburg und Stolzenau haben jeweils einen weiten Einzugsbereich im Kreisgebiet und darüber hinaus. Fast 2.200 Schüler/innen mit SSZT werden zu den vier Gymnasien im Kreisgebiet befördert, durchschnittlich mehr als 550 Schüler/innen. Allein zu den beiden Nienburger Gymnasien werden fast 1.100 Schüler/innen aus jeweils 23 unterschiedlichen Orten, v. a. aus den benachbarten Samtgemeinden Marklohe, Heemsen, Steimbke und Mittelweser gebracht. Zum Gymnasium Hoya werden 418 Schüler mit SSZT aus 16 Orten (überwiegend aus dem Gebiet der Samtgemeinde Grafschaft Hoya), zum Gymnasium Stolzenau 632 Schüler mit SSZT aus 12 Orten, vor allem aus dem Südkreis und der Samtgemeinde Mittelweser, befördert.

Zu den Realschulen werden rund 1.920 Schüler/innen befördert, durchschnittlich ca. 213 Schüler pro Schule. Mit 352 Schülern nimmt die Realschule Marklohe die Spitzenstellung ein. Aber auch zu den Realschulen in Hoya und Stolzenau werden mehr als 300 Schüler/innen gebracht.

Zu den Oberschulen in Heemsen, Loccum, Steimbke und Uchte werden 211 Schülerinnen und Schüler mit SSZT befördert.

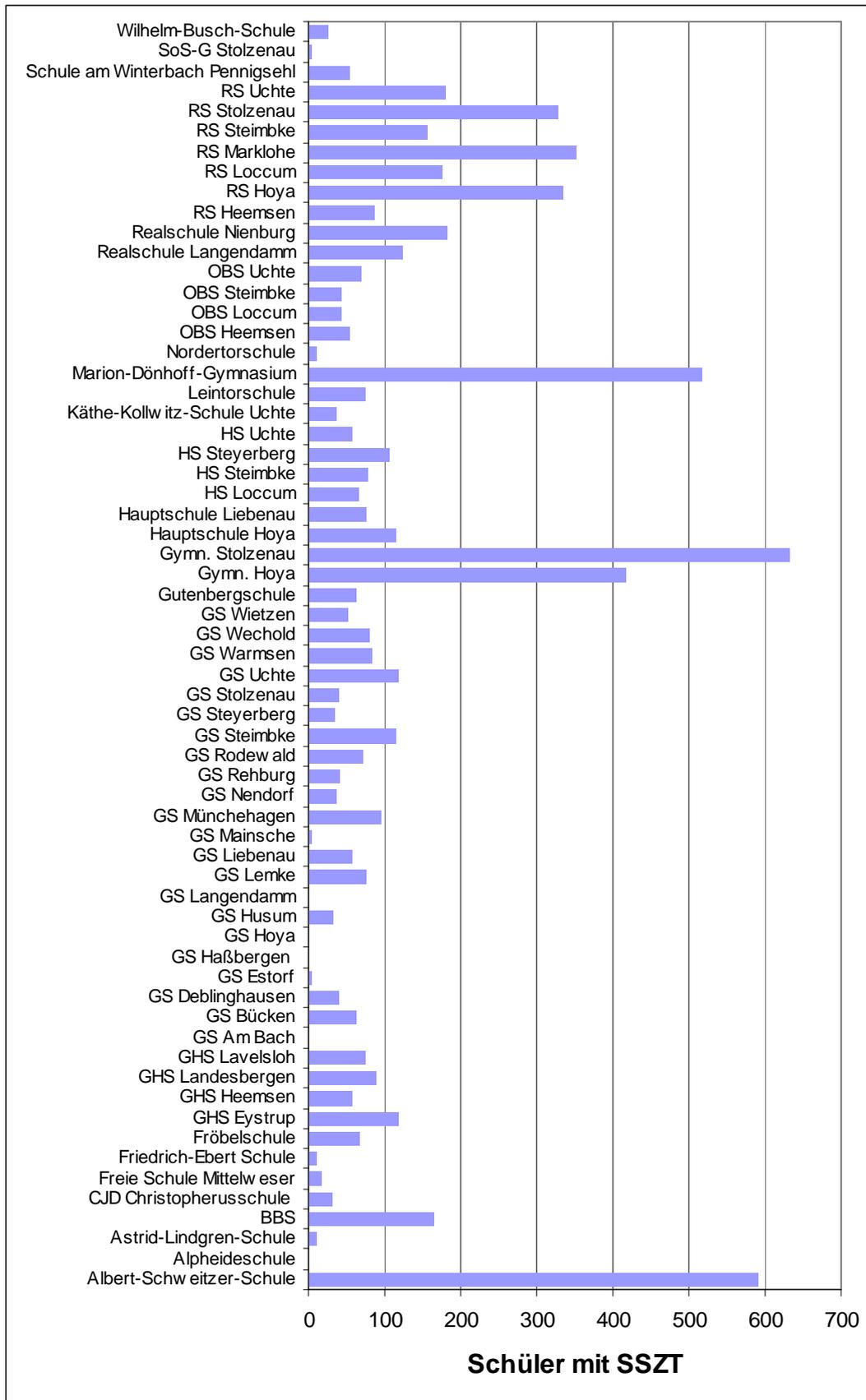
Zu den Hauptschulen sowie den gemeinsamen Standorten von Grund- und Hauptschulen (GHS) werden insgesamt 921 Schüler/innen, durchschnittlich 77 aus jeweils durchschnittlich 5 Orten überwiegend aus dem Gebiet der Verwaltungseinheit befördert. Mit jeweils mehr als 100 beförderten Schüler/innen weisen die GHS Eystrup und die HS Hoya und Steyerberg die meisten Fahrschüler für diesen Schultyp auf.

Zu den 27 sonstigen Grundschulen (GS) im Kreisgebiet werden 1.162 Schüler/innen befördert, durchschnittlich also ca. 43 Schüler/innen pro Schule, die aus 1 bis 5 anderen Orten des Gemeindegebiets zum Schulstandort gebracht werden. Grundschulen mit einem relativ hohen Fahrschüleranteil (mehr als 100) sind GS Steimbke und die GS Uchte.

Etwas mehr als 290 Schüler/innen werden zu den 7 Förderschulen<sup>28</sup> im Kreisgebiet gefahren. Dabei werden relativ wenige Kinder aus relativ vielen Orten zu den Schulen befördert (teilweise nur ein Kind pro Ort). So werden durchschnittlich rund 40 Kinder aus 7 verschiedenen Orten, meist aus verschiedenen Verwaltungseinheiten, zu einer Förderschule gebracht.

---

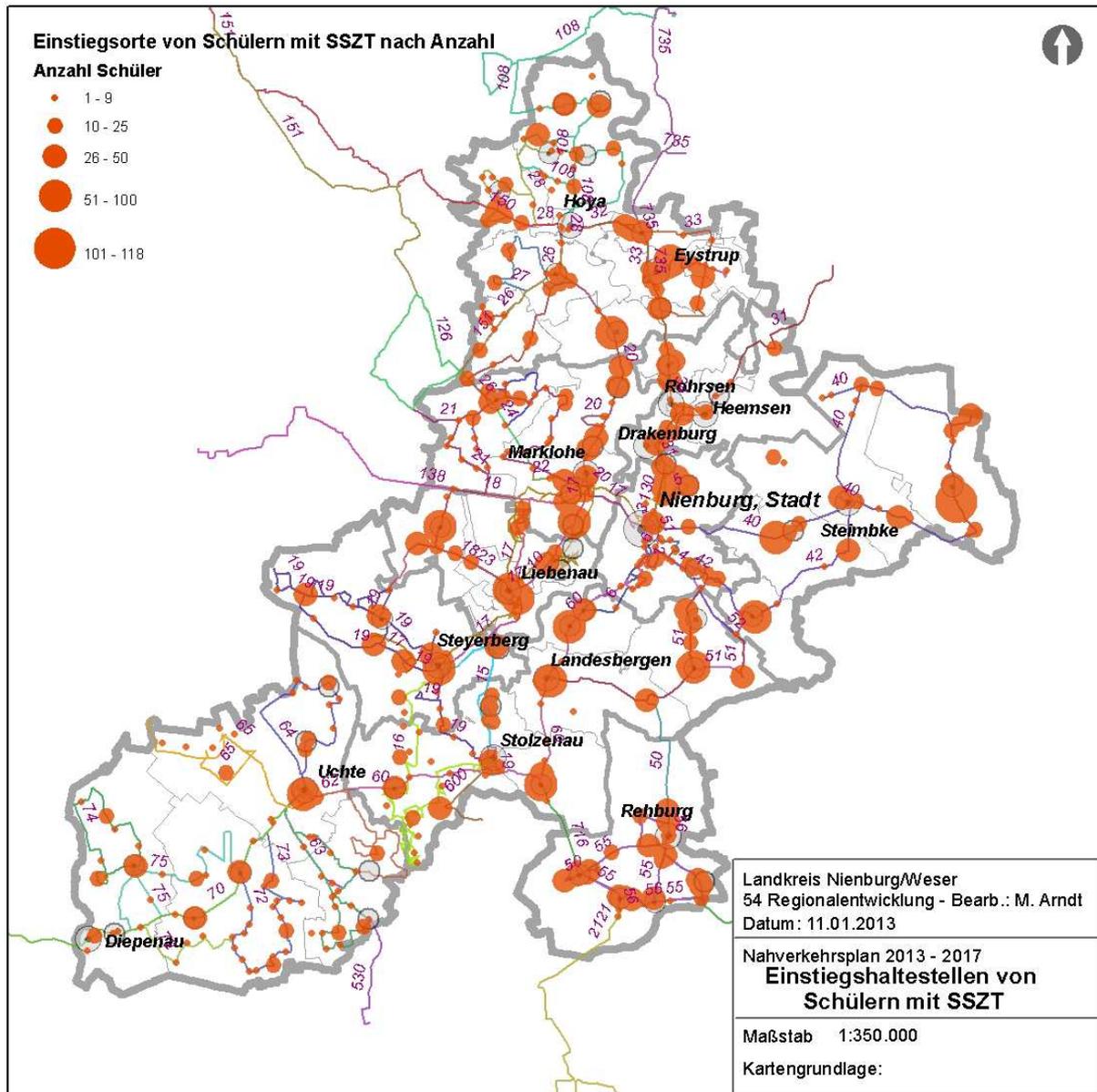
<sup>28</sup> zur Helen-Keller-Schule und zur Weserschule TBS Hoya fahren derzeit keine Schüler/innen mit SSZT



**Abb. B 1-16 Schüler/innen mit SSZT nach Schulen**

Quelle: Landkreis Nienburg/Weser FD 211

Die Schüler/innen mit SSZT stammen aus 36 verschiedenen Orten und einer Mehrzahl von Ortsteilen.



**Abb. B 1-17 Einstiegsorte der Fahrschüler mit SSZT**

Quelle: Landkreis Nienburg/Weser FD 211

Selbst zahlende Fahrschüler

Über die Schüler mit Beförderungsanspruch hinaus nutzen weitere ca. 1.100 Schülerinnen und Schüler den ÖPNV, die keinen Anspruch auf eine vom Landkreis finanzierte Fahrkarte haben. Dies sind z.B. Kinder, die innerhalb der Einzugsbereiche wohnen oder Schüler/Innen der allgemein bildenden Schulen ab der 11. Klasse. Diese Kinder können ein vergünstigtes Schülerzeitticket für die Busnutzung erwerben. Somit kann insgesamt von knapp 8.000 Fahrschülern, die an Schultagen befördert werden müssen, ausgegangen werden.

Die Schüler/innen steigen an fast 500 verschiedenen Haltestellen im Kreisgebiet zu und werden zu 63 Schulen in 23 Schulorten, befördert. Die große Mehrzahl der selbst zahlenden Fahrschüler/innen (75 %) wird zu Schulen in der Stadt Nienburg gebracht, darunter allein 467 Schüler/innen zur BBS sowie jeweils ca. 140 Schüler zu den beiden Gymnasien. Etwa 10 % der selbst zahlenden Schüler/innen wird nach Stolzenau, vor allem zum Gymnasium, befördert, weitere 5 % nach Hoya. Nur die Schulorte Lemke, Steyer-

berg und Uchte werden noch von jeweils mehr als 20 Schüler/innen angesteuert. Die übrigen Schulorte spielen bei den selbst zahlenden Schüler/innen nur eine marginale Rolle.



## **B 1.13 Freizeit- und Einzelhandelseinrichtungen**

### Einzelhandel im Überblick

Im weitgehend ländlich geprägten Kreisgebiet übernimmt das Mittelzentrum Nienburg eine herausragende Versorgungsfunktion. Mit einer Zentralität von rd. 181 % über alle Branchen besitzt Nienburg auch im Vergleich zu den anderen niedersächsischen Mittelzentren eine erhebliche Bedeutung<sup>29</sup>.

Die Innenstadt von Nienburg/ Weser ist durch attraktive Einzelhandelsstrukturen geprägt. Großflächige innerstädtische Einzelhandelsbetriebe sind die Waren- bzw. Kaufhäuser Kolossa, H&M, Heitmann, C & A und Woolworth. Neben dem großflächigen Elektrofachmarkt Expert ergänzt ein Media-Markt in zentraler Innenstadtlage das Angebot. Attraktive kleine und mittelgroße Einzelhandelsbetriebe beleben das vielfältige Angebot in den Fußgängerzonen der Altstadt. In der Kernstadt und in den Stadtteilen befinden sich darüber hinaus verschiedene Nahversorgungsbetriebe sowie einige Fachmärkte aus den Bereichen Möbel, Bekleidung und baumarktspezifische Sortimente sowie Gartenbedarf.

Die Grundzentren in den ländlich geprägten Gebieten beschränken sich in der Regel auf die Versorgung der eigenen Bevölkerung im periodischen Bedarf. Auf Ebene der Verwaltungseinheiten wies nur die Gemeinde Stolzenau über alle Branchen eine Handelszentralität von über 100 % auf. Auf Ebene der Gemeinden (und damit eher auf Ebene der Grundzentren) erreichen auch die Stadt Hoya, die Gemeinde Eystrup und der Flecken Uchte eine Einzelhandelszentralität von über 100 %. Hier sind attraktive Einzelhandelsbetriebe im Nahversorgungsbereich sowie ein hoher Anteil inhabergeführter Einzelhandelsbetriebe zu finden.

Vor allem in den kleineren Gemeinden und Samtgemeinden beschränkt sich die Versorgung jedoch fast ausschließlich auf den periodischen Bedarfsbereich. Bei größeren Anschaffungen oder zum „Shoppen“ fährt man dann in die attraktive Innenstadt nach Nienburg oder in die Mittelzentren der angrenzenden Landkreise.

Eine Konzentration zentrenrelevanter Sortimente in den Ortszentren (bezogen auf die Gesamtstadt) zeigt sich besonders in Uchte und Eystrup, während z.B. in der SG Mittelweser nur ein kleiner Teil der zentrenrelevanten Sortimente im Ortszentrum angeboten wird.

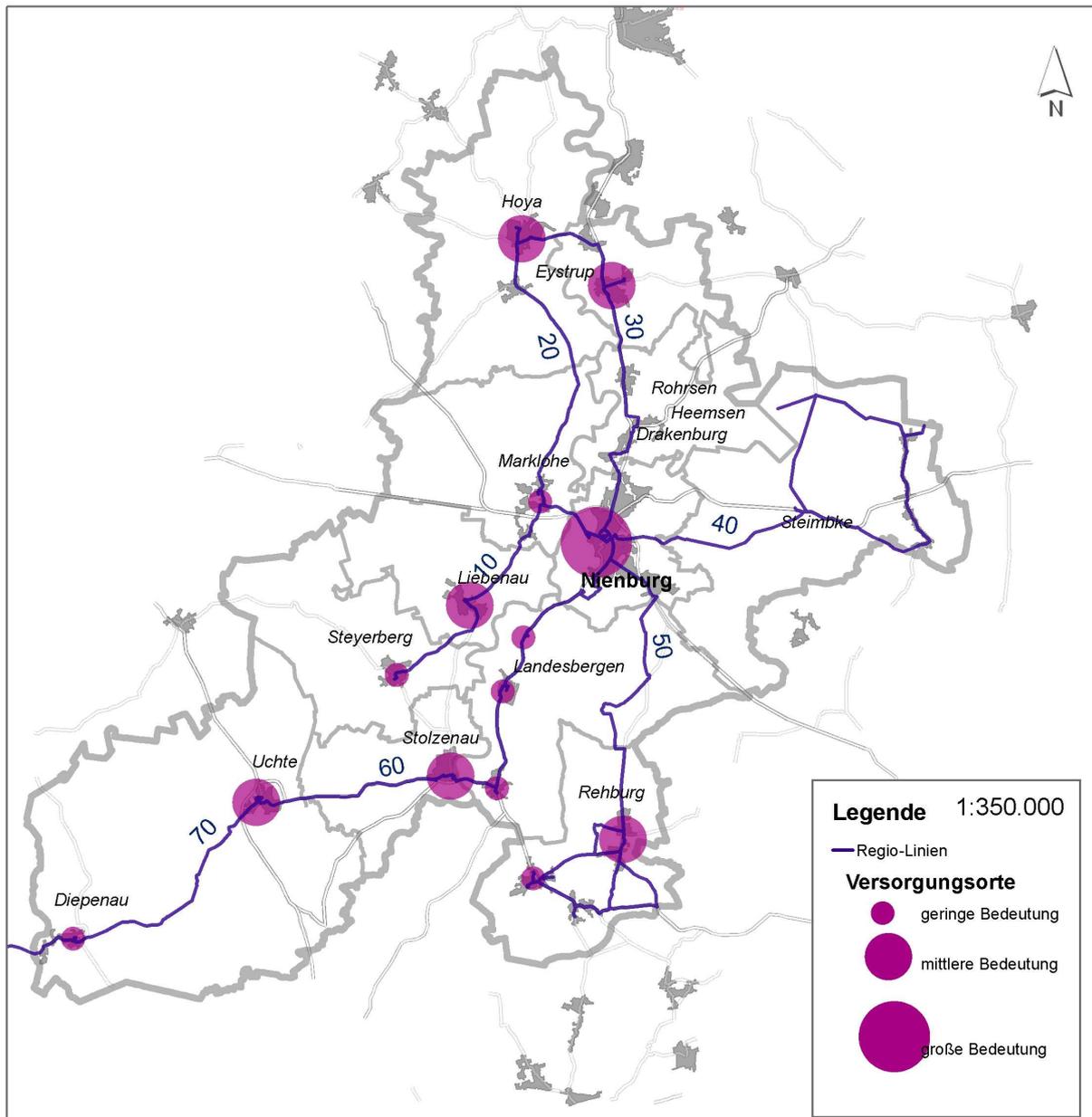
In den Samtgemeinden Heemsen und Steimbke gibt es keine überörtlich bedeutsamen Einzelhandelsbetriebe.

### ÖPNV-Anbindung der Orte mit Versorgungsfunktionen

Vornehmlich Nienburg als Mittelzentrum, aber auch die Mehrzahl der Grundzentren weisen eine größere Anzahl von Einzelhandelsbetrieben auf. Sie können daher als Orte mit Versorgungsfunktionen festgelegt werden. In Abb. B 6-1 sind die Orte mit Versorgungsfunktionen nach ihrer jeweiligen Bedeutung dargestellt (Kriterium Einzelhandelszentralität). Dabei kommt Nienburg eine große, den Grundzentren Hoya, Eystrup, Liebenau, Uchte, Stolzenau und Rehburg eine mittlere Bedeutung zu. Diese Versorgungsorte sind durch Regio-Linien und Haltestellen gut erschlossen.

---

<sup>29</sup> CIMA Beratung + Management GmbH 2012: Konsensprojekt großflächiger Einzelhandel im Erweiterten Wirtschaftsraum Hannover – Fortschreibung 2012. Analysebericht Landkreis Nienburg/Weser.



**Abb. B 1-18 Orte mit Versorgungsfunktionen nach ihrer Bedeutung**

Quelle: CIMA Stadtmarketing (2007): Konsensprojekt großflächiger Einzelhandel

### B 1.14 Sport-, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen

Im Landkreis Nienburg/Weser gibt es ein großes Angebot verschiedener Sportanlagen. Sie sind relativ gleichmäßig über das Kreisgebiet verteilt. Im Mittelzentrum Nienburg/Weser wird darüber hinaus ein höherwertiges zentrales Angebot von großen Wettkampfhallen vorgehalten.

Hallenbäder bzw. Klein- oder Lehrschwimmbecken gibt es in der Stadt Nienburg, Rehburg, Steimbke, Liebenau, Warmsen und Essern. Darüber hinaus sind 15 Freibäder im Kreisgebiet vorhanden. Zusätzliche Bademöglichkeiten bieten Sand- und Kiesteiche vor allem in der Weseraue. Besondere Bedeutung für den Badebetrieb haben der Hämelsee (ca. 1,5 ha) in der Gemeinde Heemsen und der Eystruper Marschsee (ca. 7 ha). Diese Seen sind die jeweils einzigen Freibäder im Bereich des jeweiligen Samtgemeindegebiets. In der Gemeinde Hilgermissen ist der Alveser See, in der Gemeinde Pennigsehl das Naturbad ein Anziehungspunkt.

Tab. B 1-9 gibt eine Übersicht eine Auswahl der im Kreisgebiet vorhandenen Bildungs- und Freizeitstätten und Museen sowie Standorte kultureller Veranstaltungen.

Gemeinde	Bezeichnung
<b>Bildungseinrichtungen (außerschulisch)</b>	
Bücken	Frauenbildungshaus Altenbücken
Hoya	THW-Bundesschule Hoya
Hoya	Landesreitschule Hoya e.V.
Nienburg	Ländliche Erwachsenenbildung (LEB) im Kreis Nienburg e.V.
Nienburg	Posthof
Nienburg	Volkshochschule
Rehburg-Loccum	Ev. Akademie Loccum
Rehburg-Loccum	Heimvolkshochschule Hormannshausen
Steyerberg	Lebensgarten Steyerberg e.V.
<b>Diskotheken</b>	
Nienburg	N1 Airport
<b>Kinos</b>	
Hoya	Filmhof Hoya
Nienburg	FILM-ECK
<b>Konzerte</b>	
Nienburg	Meisterkonzerte im Giebelsaal der Albert-Schweitzer-Schule
<b>Kulturzentren</b>	
Nienburg	Eckhaus-Soziokulturelles Zentrum
Nienburg	Begegnungszentrum Sprotte
Haßbergen	Alte Kapelle Hassbergen
Hoya	Martinskirche Hoya
Uchte	Bürgerhaus Uchte
Warmßen	Gehannfors Hof
<b>Theater</b>	
Nienburg	Theater auf dem Hornwerk
Marklohe	Freilichtbühne Marklohe
Stöckse	Freilichtbühne Stöckse

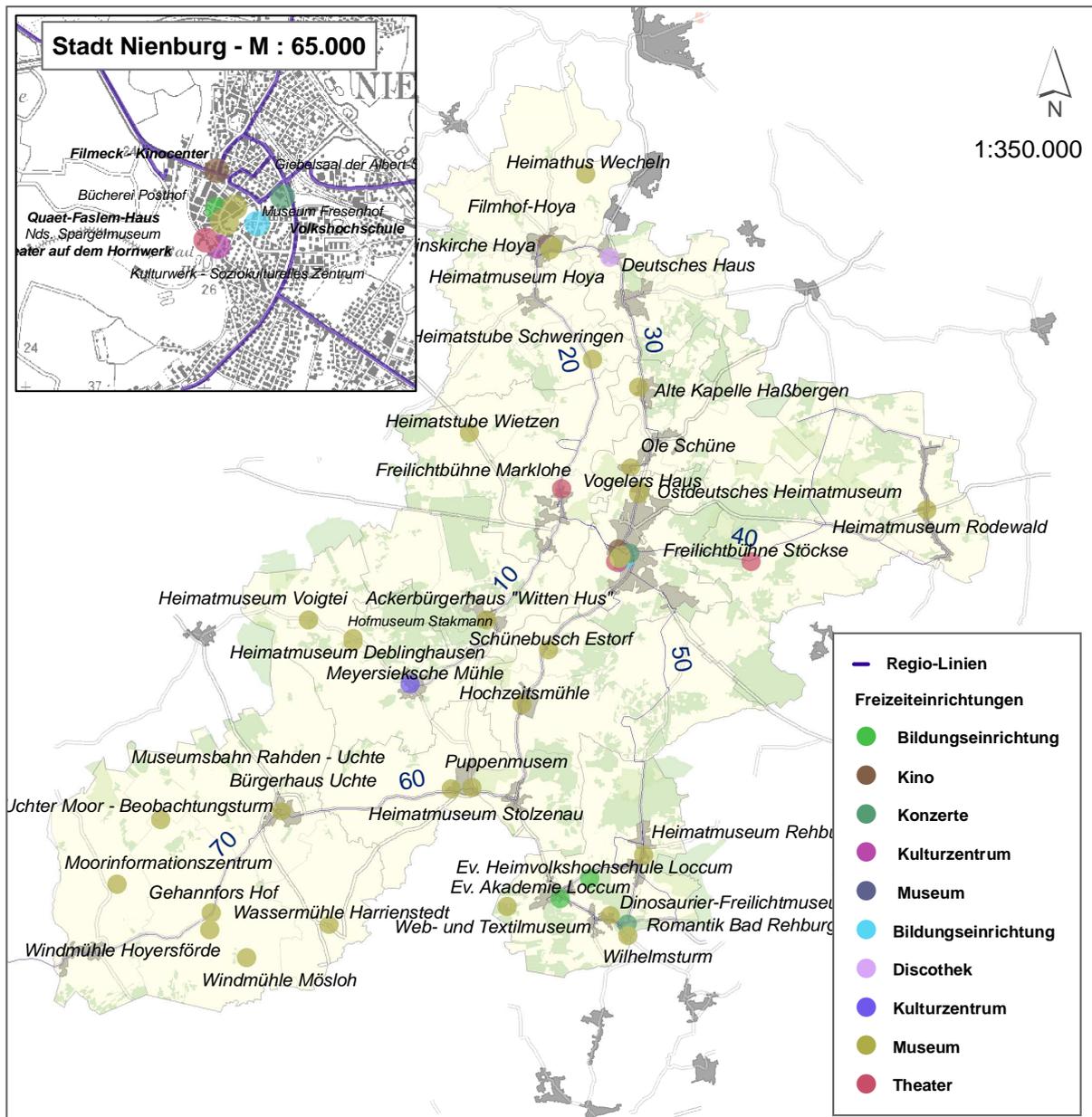
Gemeinde	Bezeichnung
<b>Museen</b>	
Grafschaft Hoya	Heimathus Wecheln
Grafschaft Hoya	Heimatmuseum Grafschaft Hoya
Grafschaft Hoya	Heimatstube Schweringen
Heemsen	Alte Kapelle in Haßbergen
Heemsen	Ole Schüne in Drakenburg
Landesbergen	Historisches Scheunenviertel „Schünebusch“
Landesbergen	Landesberger Hochzeitsmühle mit Heimatmuseum
Liebenau	Ackerbürgerhaus „Witten Hus“
Marklohe	Heimatstube Wietzen
Nienburg	Fresenhof
Nienburg	Museum Nienburg
Nienburg	Niedersächsisches Spargelmuseum Nienburg
Nienburg	Quaet Faslem Haus
Nienburg	Vogelers Haus
Rehburg-Loccum	Dinosaurier-Freilichtmuseum mit dem Naturdenkmal Saurierfährten
Rehburg-Loccum	Heimatmuseum Rehburg
Rehburg-Loccum	Romantik Bad Rehburg
Rehburg-Loccum	Web- und Textilmuseum
Rehburg-Loccum	Wilhelmsturm Bad Rehburg
Rodewald	Heimatmuseum Rodewald
Steyerberg	Heimathaus Deblinghausen
Steyerberg	Heimathaus Voigtei
Steyerberg	Hofmuseum Stakmann
Stolzenau	Museum Stolzenau
Stolzenau	Puppenmuseum
Diepenau-Lavelsho	Hochzeitsbahnhof mit Eisenbahnexponaten
Essern	Informationszentrum „Tor zum Moor“

**Tab. B 1-9 Auswahl von Bildungs- und kulturellen Einrichtungen**

Quelle: Landkreis Nienburg/Weser

Die Stadt Nienburg verfügt über ein Theater und ein Kino. Freilichtbühnen gibt es in Stöckse und Marklohe. Ein weiteres Kino befindet sich in Hoya.

Darüber hinaus gibt es weitere erholungs- und kultur- bzw. bildungsrelevante Einrichtungen im Kreisgebiet, die einen regionalen bzw. überregionalen Einzugsbereich haben. Der Raum Münchehagen - Loccum hat hier aufgrund des Zisterzienserklosters und der Ev. Akademie Loccum, der Heimvolkshochschule Hormannshausen, der königlichen Kuranlagen und des Dinosaurierparks eine besondere Bedeutung. Auch die anderen Gemeinden des Landkreises bieten zahlreiche Möglichkeiten für Tagesausflüge. Beispiele hierfür sind u. a. die Museumseisenbahnen in Uchte und Hoya, die Stiftskirche in Bücken oder das Moorbad in Blenhorst.



**Abb. B 1-19 Auswahl von Bildungs- und kulturellen Einrichtungen**

Quelle: Landkreis Nienburg/Weser

### B 1.15 Einrichtungen der medizinischen Versorgung

Die medizinische Versorgung im Landkreis ist flächendeckend in einem guten Standard vorhanden.

Im Mittelzentrum Nienburg sind alle erforderlichen medizinischen Fachrichtungen vertreten. Die meisten Praxen befinden sich in der Innenstadt und sind gut an das Stadtbussystem angeschlossen. Das Krankenhaus der Mittelweser Kliniken GmbH ist ab der zentralen Haltestelle City Treff in halbstündlichem Takt in nur fünf Minuten erreichbar. In unmittelbarer Nachbarschaft des Krankenhauses befinden sich zwei Facharztzentren.

In den Grundzentren des Landkreises ist die Versorgung mit Allgemeinmedizinern und praktischen Ärzten gewährleistet. Daneben sind vorwiegend in den Ortskernen in der Regel einige wichtige Facharztpraxen vorhanden, die alle gut an das Busliniennetz an-

geschlossen sind. Die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist ein wichtiger Standortfaktor.

In Stolzenau befindet sich ein weiteres Krankenhaus der Mittelweser Kliniken GmbH, das mit dem Bus ab ZOB Stolzenau etwa stündlich in durchschnittlich fünf Minuten erreichbar ist.

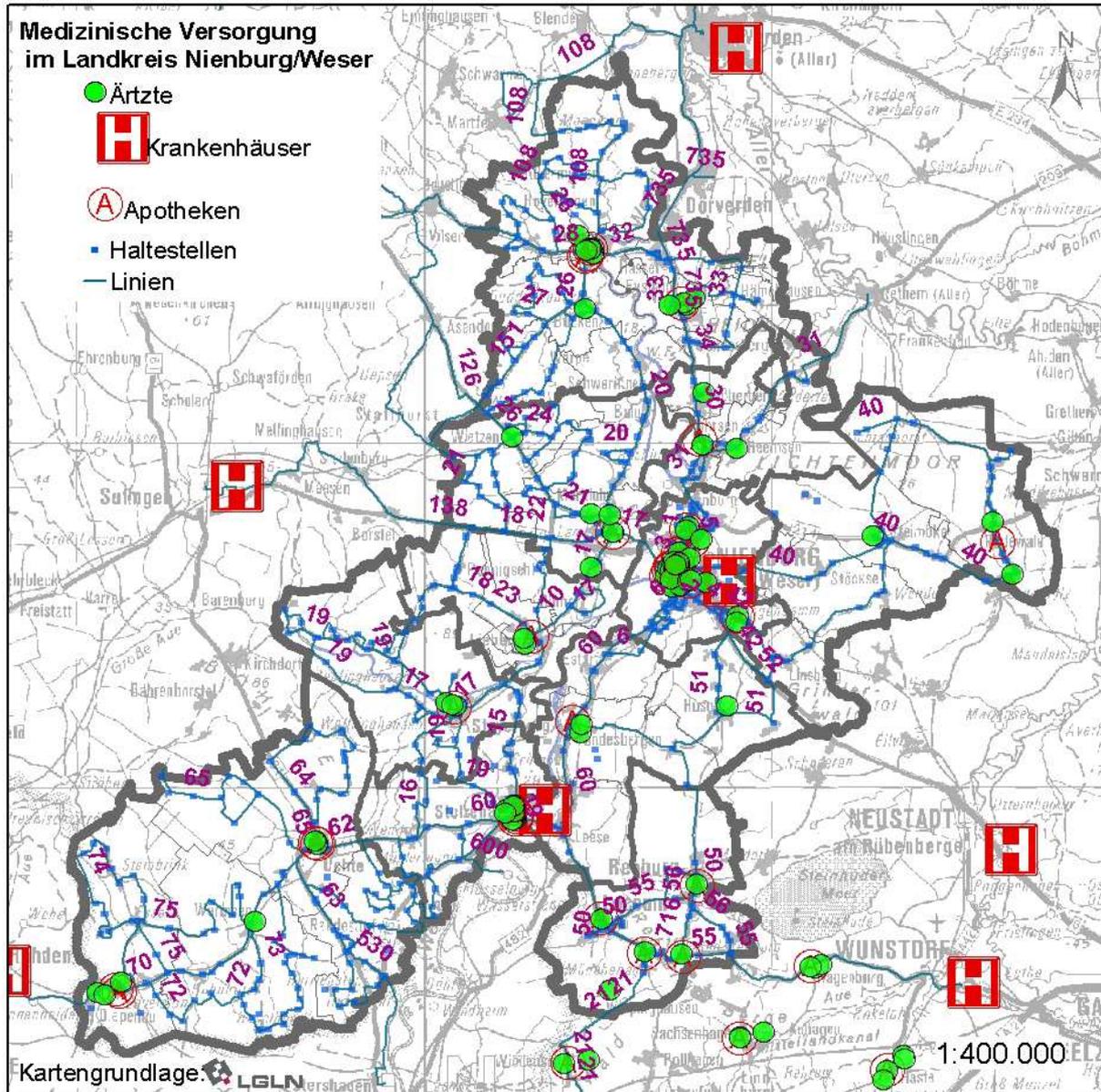


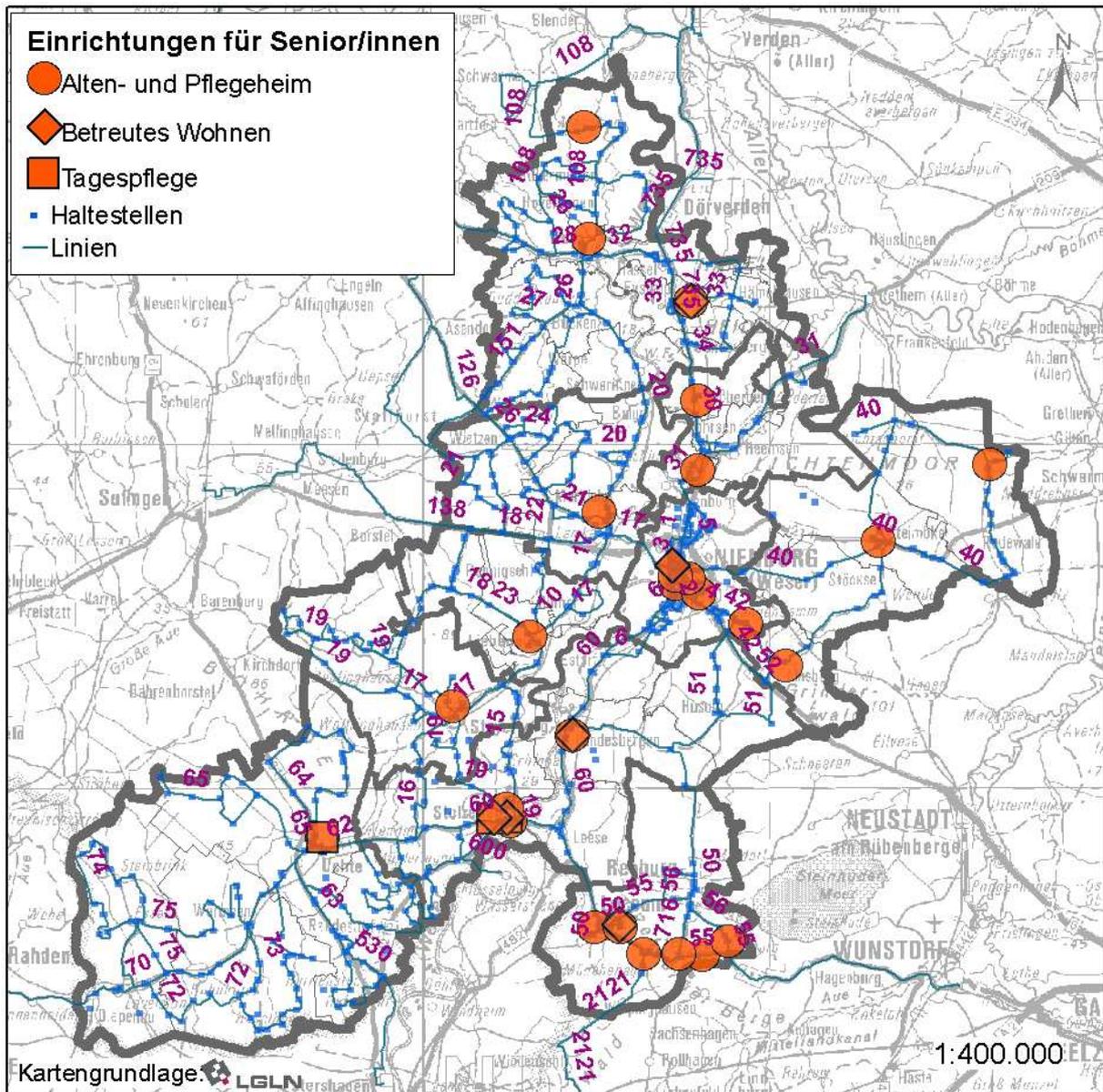
Abb. B 1-20 Einrichtungen der medizinischen Daseinsvorsorge  
 Datenquelle: NIW 2009<sup>30</sup>

### B 1.16 Einrichtungen für Jugendliche oder Senioren

Einrichtungen für Jugendliche oder Senioren sind besonders verkehrsrelevant, da diese einerseits Zielorte von Freizeit- und Besucherverkehr und andererseits Quellort der von den in ihnen lebenden Menschen zu anderen Einrichtungen sind. Eine Konzentration von Alten- und Pflegeheimen sowie Einrichtungen des betreuten Wohnens ergibt sich in den

<sup>30</sup> Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (2009): Gestaltung der Daseinsvorsorge im demographischen Wandel für das Gebiet der Regionalen Entwicklungskooperation Weserbergland<sup>plus</sup>

Grundzentren entlang der Weserachse, besonders aber im Mittelzentrum Nienburg, in Stolzenau und in der Stadt Rehburg-Loccum.



**Abb. B 1-21 Einrichtungen der Altenpflege**

Datenquelle: NIW 2009<sup>31</sup>

Die Stadt Nienburg bietet Jugendlichen in den Jugendhäusern Nienburg und Langendamm sowie im Begegnungszentrum Sprotte und auf der Freizeitfläche in der Lehmwandlung ein abwechslungsreiches Programm. Das Veranstaltungszentrum „Sprotte“ und der Mehrgenerationenspielplatz an der Bunsenstraße binden auch Senioren ein.

<sup>31</sup> Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (2009): Gestaltung der Daseinsvorsorge im demographischen Wandel für das Gebiet der Regionalen Entwicklungskooperation Weserbergland<sup>plus</sup>

## **B 1.17 Schienennetz und SPNV-Haltepunkte**

### Schiennetz

Das Angebot im Schienen-Personennahverkehr (SPNV) wird im Landkreis Nienburg/Weser von zwei DB-Strecken getragen:

1. Die in Nord-Ost-Richtung verlaufende DB-Strecke Bremen - Hannover (Kursbuchstrecke 380). Die Kursbuchstrecke (Kbs) 380 ist als Hauptstrecke elektrifiziert, zweigleisig ausgebaut und für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zugelassen. Sie verläuft auf einer Länge von 31 km durch den Landkreis.
2. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufende DB-Strecke Rotenburg – Minden (Kursbuchstrecke 124, auch Weser-Aller-Bahn genannt). Sie führt von Rotenburg (Wümme) über Verden und Nienburg bis nach Minden/Westfalen. Sie ist Teil einer Verbindung zwischen Hamburg und dem Ruhrgebiet. Insgesamt verläuft diese Strecke auf einer Länge von ca. 53 km auf dem Gebiet des Landkreises Nienburg/Weser. Im Abschnitt Nienburg - Minden ist die Kbs 124 als Nebenbahn eingleisig, elektrifiziert und für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zugelassen.

### SPNV-Haltepunkte

Auf der Kbs 380 befindet sich in der Kreisstadt Nienburg ein Bahnhof der als Endpunkt der S-Bahn Linie 2 sowohl Nahverkehrs-, als auch Fernverkehrsfunktionen erfüllt. Der Bahnhof in Eystrup und der Haltepunkt in Linsburg sind weitere Stationen auf der Kursbuchstrecke. Auf der Kbs 124 dient neben den Bahnhöfen Eystrup und Nienburg/Weser der Bahnhof Leese-Stolzenau als Haltepunkt.

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen hat bereits im Jahr 2000 stillgelegte Haltepunkte und Bahnhöfe auf ihre Reaktivierungswürdigkeit untersucht. Landesweit wurde dabei eine volkswirtschaftliche Sinnhaftigkeit für mehrere festgestellt. Hierunter fällt auch der in den 80er Jahren aufgehobene Bahnhof Landesbergen im Zuge der Kbs 124 in der Samtgemeinde Landesbergen. Eine Reaktivierung des Bahnhofs in Landesbergen könnte eine stärkere Nachfrage auf der Strecke Nienburg-Minden insbesondere an Arbeitstagen generieren. Ergänzend muss hier allerdings noch eine direkte Verknüpfungsstelle zum straßengebundenen ÖPNV geschaffen werden. Als Ergebnis eines Gutachtens über die Potenziale der Kbs 124 wird auch die Einrichtung eines Haltespunktes in Rohrsen grundsätzlich diskutiert.

Der Bahnhof Nienburg/Weser hat einen Bestand an 479 P&R-Stellplätzen in einem Parkhaus direkt am Bahnhof und 82 B&R-Stellplätzen auf dem neu gestalteten Zentralen Omnibusbahnhof (Nienburg ZOB) in einem Fahrrad-Depot direkt am Bahnhof. Im Nahbereich der Bahnhofszugänge befinden sich Fahrradabstellanlagen, der Bahnhof ist somit auf kurzem Wege erreichbar. In den drei Fahrradabstellanlagen werden 180 gesicherte und 168 freizugängliche Fahrradstände bereitgestellt. In naher Zukunft soll das Angebot nochmals erweitert werden. Der nördliche Bahnhofszugang wurde barrierefrei umgestaltet und hat hierdurch eine Aufwertung erfahren. Der Bahnhof ist somit komplett barrierefrei erreichbar.

Eine Aufwertung des ehemals vernachlässigten Personentunnels erfolgte durch die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn und der Stadt Nienburg/Weser. Insbesondere die Tunnelwände wurden künstlerisch durch Graffiti hervorgehoben.



**Abb. B 1-22 Fußgängertunnel im Bahnhof Nienburg**

Bilder: Stadt Nienburg

In Eystrup ist der Bahnhofsvorplatz ebenfalls neu gestaltet und bietet nun 104 P&R-Stellplätze sowie 90 B&R-Stellplätze. Im Zuge der Verlegung der L 200 wurde ein Fußgängertunnel am Bahnhof Eystrup geschaffen, von dem aus die Bahnsteige über Treppen gut erreichbar sind.

Der Haltepunkt in Linsburg ist zur Expo 2000 in Hannover komplett neu gestaltet worden, es stehen ca. 25 Kfz-Parkplätze zur Verfügung. Diese sind jedoch nicht als P&R-Plätze ausgewiesen. Am Bahnhof Leese-Stolzenau ist ebenfalls keine P&R-Anlage vorhanden, Parkflächen stehen jedoch zur Verfügung.

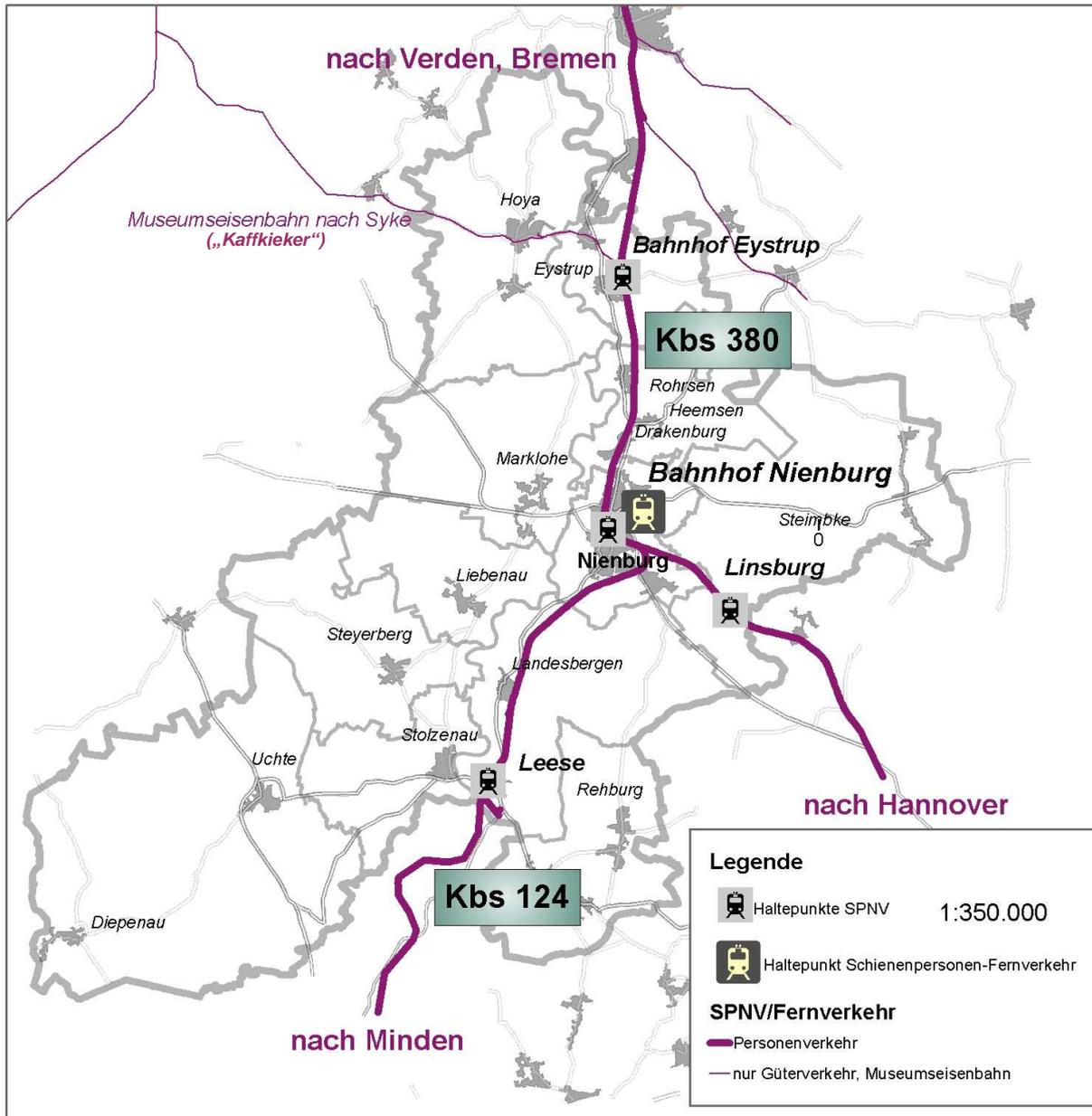
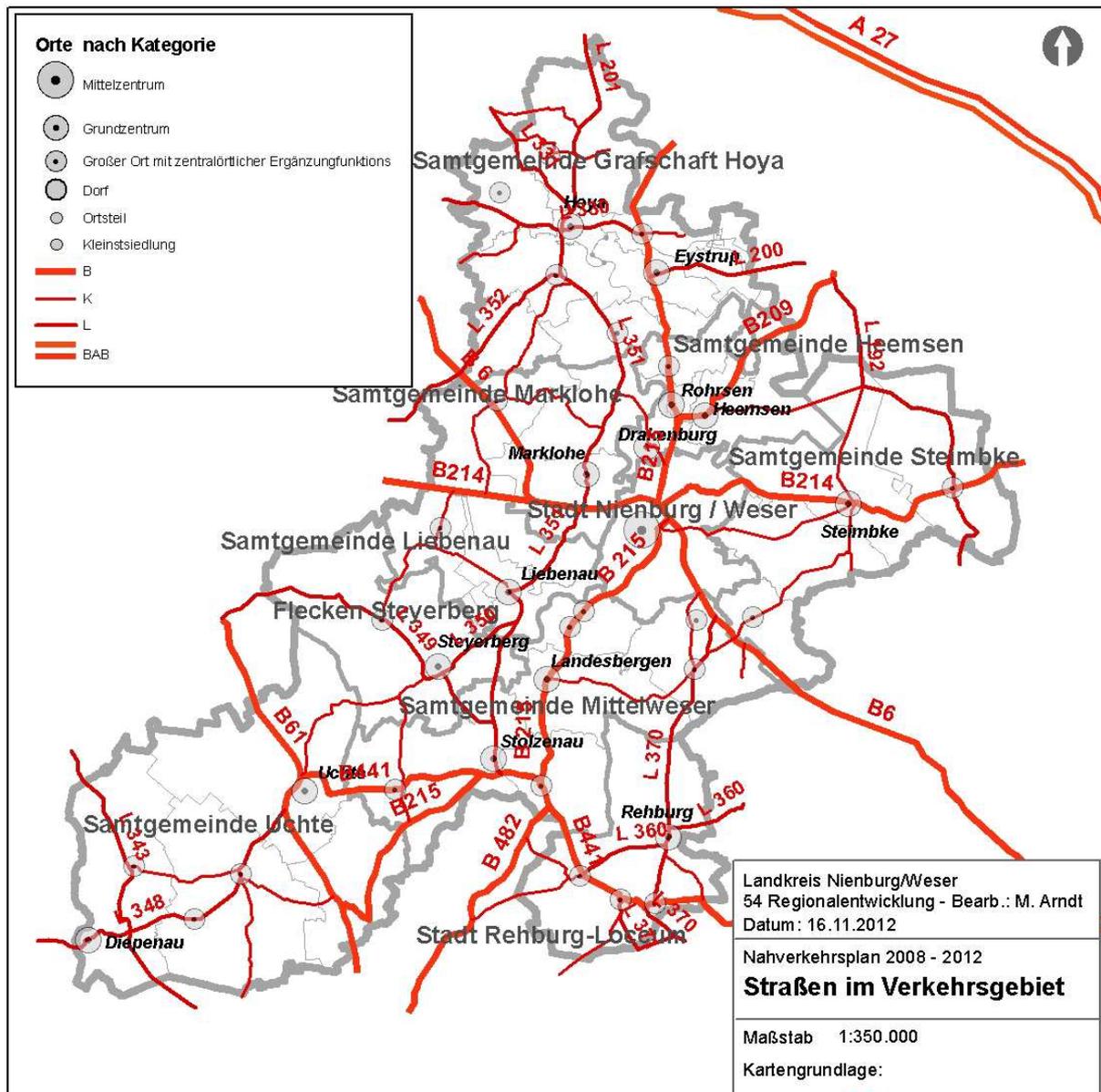


Abb. B 1-23 Schienenpersonenverkehr im Landkreis Nienburg/Weser

## B 1.18 Straßennetz

### Einleitung

Im Landkreis Nienburg/Weser sind neben den Gemeindestraßen 173,8 km Bundesstraßen, 179,9 km Landesstraßen und 309,4 km Kreisstraßen vorhanden. An Kreisstraßen gibt es ferner auf 111 km Fahrradwege. Das Straßennetz ist in Abb. B 1-24 dargestellt.



**Abb. B 1-24 Straßennetz im Landkreis Nienburg/Weser**

### Schwachstellen im Straßennetz für die Nutzung durch den ÖPNV

Das Straßennetz im Landkreis Nienburg/Weser weist einige Schwachstellen für die Nutzung durch den ÖPNV auf. Im Einzelnen sind folgende Punkte zu erwähnen:

#### Bahnübergang in Landesbergen, OT Heidhausen:

Der derzeit unzureichend gesicherte Bahnübergang (nur mit Andreas-Kreuz), im Zuge des "Süller Fütweges", erlaubt keine direkte Verbindung der Linie 60 von

Stolzenau - Leese über Heidhausen bzw. von Nienburg/Weser kommend in umgekehrter Richtung. Aus Sicherheitsgründen ist ein Umweg von ca. 2,5 km notwendig. Durch eine Absicherung wäre sowohl eine Fahrzeitverkürzung als auch eine bessere Anbindung dieses Ortsteils möglich. Der geplante Baubeginn für eine Halbschranke wurde von Seiten der DB AG für Mitte November 1997 geplant. Er ist aber bis heute nicht erfolgt<sup>32</sup>. Zwischenzeitlich ist es zu mehreren schweren Unfällen mit Personenschäden gekommen (hiervon war der ÖPNV allerdings nicht betroffen).

#### B 441 auf dem Abschnitt zwischen Stolzenau und Leese

Bei Hochwasser ist erfahrungsgemäß ein Teilabschnitt (200 - 400 m) für Linienbusse nicht mehr passierbar. In solchen Situationen ist auch der Umweg über die Brücke Landesbergen nach Anemolter häufig nicht mehr möglich.

In der Vergangenheit fiel somit für die Schüler(innen) der Schulen in Stolzenau, die aus dem Raum der Gemeinde Landesbergen, Gemeinde Leese, Gemeinde Estorf und Gemeinde Husum und der Stadt Rehburg-Loccum kommen, der Unterricht für mehrere Tage aus.

Diese Situation kann von der Straßenbauverwaltung derzeit nicht geändert werden. Langfristig ist keine hochwasserfreie Führung der B 441 geplant<sup>33</sup>.

#### Straße zwischen Linsburg und Nienburg OT Langendamm

Bei dieser Straße ist der Straßenseitenraum in Einfachbauweise erweitert worden, um Begegnungsverkehr zu ermöglichen. Es wäre aus Sicht des ÖPNV wünschenswert, diesen Seitenraum straßentechnisch auszubauen.

#### Verbindungsstraße zwischen Balge OT Möhlenhalenbeck und Behlingen

Diese Gemeindestraße zwischen Balge OT Möhlenhalenbeck und Behlingen lässt wegen ihrer Beschaffenheit sowie der Straßenbreite auf einer längeren Strecke keinen Begegnungsverkehr zu. In Anbetracht der vier Fahrten pro Tag wäre aus Sicht des ÖPNV die Schaffung von Ausweichstellen wünschenswert.

#### Straßenmängel in Hoya, Steyerberg, Stolzenau und Uchte

Im Flecken Steyerberg, in den Gemeinden Hoya und Stolzenau sowie in der Samtgemeinde Uchte führen die Linienwege häufig über Straßen, die von der Straßenbreite her kaum geeignet sind, Busverkehre aufzunehmen. Hier sind Begegnungsverkehre, insbesondere mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen, nur mit gegenseitiger Rücksichtnahme möglich sind. Allerdings zeichnen sich hier keine Lösungsmöglichkeiten ab, da für die Erreichbarkeit der außerhalb von geschlossenen Ortschaften liegenden Ortslagen zu meist keine anderen Straßen zur Verfügung stehen.

#### Gemeindestraße zwischen Eiße und Holtrup

Diese Straße wurde im Jahr 2012 neu in das VLN-Liniennetz aufgenommen. Aufgrund der geringen Straßenbreite ist ein Begegnungsverkehr nur mit großer Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmern möglich. Hier wäre die Schaffung von Ausweichstellen wünschenswert.

<sup>32</sup> Mitteilung von Hr. Pingel vom 16.11.2012

<sup>33</sup> S.o.

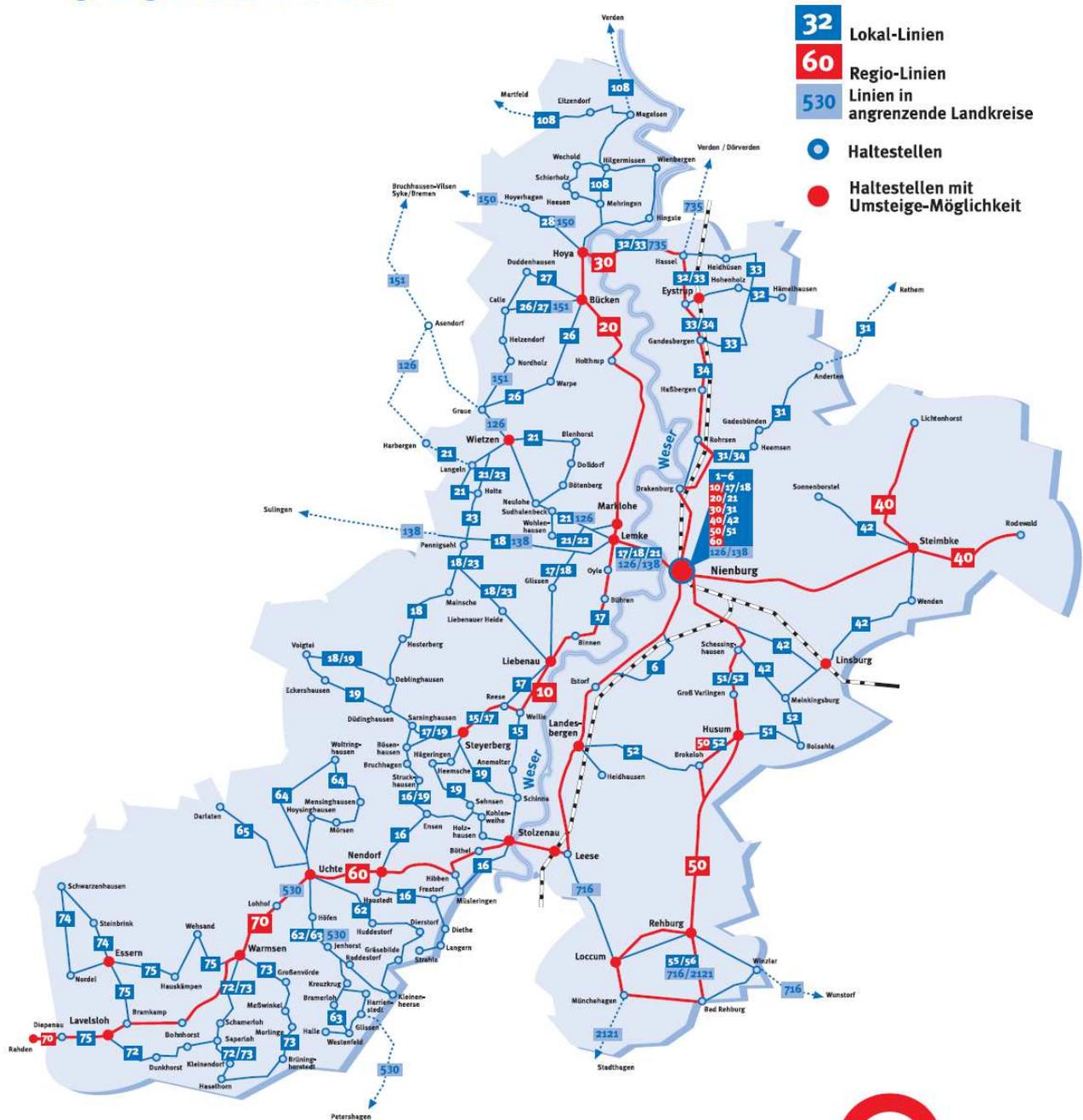
## **B 2 Bedienstungsangebot im ÖPNV**

### **B 2.1 Liniennetz und ÖPNV-Linien**

Im Landkreis Nienburg/Weser verkehren 51 ÖPNV – Linien. Davon sind 40 Linien landkreisinterne Verbindungen der VLN und 11 Linien aus- bzw. einbrechende Verkehre (Landkreis überschreitende Verbindungen) von/nach Verden, Syke, Bremen, Asendorf, Sulingen, Rahden, Rethem, Wunstorf, Petershagen und Stadthagen; mit vier ÖPNV-Linien wird der Stadtverkehr in Nienburg gestaltet. Die innerörtliche Erschließung der Stadt Rehburg-Loccum wird durch einen Bürgerbus-Verkehr ergänzt. Alle Linienverläufe des ÖPNV innerhalb des Landkreises Nienburg/Weser sind in Abb. B 2-1 dargestellt.

# Liniennetzplan

gültig ab 09.12.2012



- 32** Lokal-Linien
- 60** Regio-Linien
- 530** Linien in angrenzende Landkreise
- Haltestellen
- Haltestellen mit Umsteige-Möglichkeit



Verkehrsgesellschaft  
Landkreis Nienburg mbH

Abb. B 2-1 ÖPNV-Liniennetz  
Quelle: VLN

Liniennetz

Das Liniennetz ist gegliedert in Haupt- und Nebenlinien. Die Regio-Linien bilden das Rückgrat des Busliniennetzes im Landkreis und laufen sternförmig auf Nienburg zu. Als Hauptlinien des Busnetzes im Kreisgebiet verbinden sie die Grundzentren im Landkreis mit dem Mittelzentrum Nienburg. In der Regel verkehren die Busse auf diesen Linien im Taktverkehr. Mindeststandard ist ein 120-Minutentakt, welcher von Montags bis Freitags teilweise auf einen 60 Minutentakt verdichtet wird. Die Fahrpläne der Regio-Linien bieten in Nienburg einen Rundum-Anschluss zwischen diesen Linien, zudem besteht eine Verknüpfung zur Schiene aus und in Richtung Hannover.

Die Nebenlinien werden als Lokal-Linien bezeichnet. Sie übernehmen die Bedienung der Fläche, dienen als Zubringer zu den Regio-Linien und verbinden die Gemeindehauptorte untereinander sowie mit den jeweiligen Grundzentren. Zudem gibt es noch landkreis-übergreifende Linien, welche verschiedene Grundzentren des Landkreises mit Mittelzentren außerhalb des Landkreises verbinden (z.B. die Linie 715/716 zwischen Stolzenau – Rehburg-Loccum und Wunstorf).

Die Kreisstadt Nienburg/Weser ist Ausgangs- und Zielort von 15 Regionalbuslinien und 4 Stadtbuslinien. Daneben sind die Stadt Hoya mit 11 sowie die Ortschaften Uchte mit 7 und Stolzenau mit 5 Verbindungen wichtige Ausgangs- bzw. Zielorte von Regionalbuslinien im Landkreis. Zudem ist noch die Gemeinde Marklohe ein Schnittpunkt der ÖPNV-Linien. Bedingt durch das Zusammenlaufen der aus Westen, Nordwesten und Südwesten auf Nienburg ausgerichteten Buslinien im Ortsteil Lemke, fahren hier 8 ÖPNV-Linien.

Übersicht der Buslinien im Kreisgebiet

Nr.	Linienverlauf	Genehmigungs-inhaber	Genehmigungsfrist
<b>1</b> Stadtbus	Stadtverkehr Nienburg: City Treff - Holtorf	Stadtbus-gesellschaft	31.07.2021
<b>2</b> Stadtbus	Stadtverkehr Nienburg: City Treff - Lehmwandlung	Stadtbus-gesellschaft	31.07.2021
<b>3</b> Stadtbus	Stadtverkehr Nienburg: City Treff - Erichshagen	Stadtbus-gesellschaft	31.07.2021
<b>4</b> Stadtbus	Stadtverkehr Nienburg: City Treff - Alpheide - Langendamm	Stadtbus-gesellschaft	31.07.2021
<b>5</b> Lokal-Linie	Nienburg-Nord: Bahnhof - Amselhof - Erichshagen - Holtorf - Nordertorschule – Bahnhof	RegioBus	31.07.2017
<b>6</b> Lokal-Linie	Nienburg-Süd: Bahnhof - Schäferhof - Leeseringen - Nienburger Bruch - Kattriede - Bahnhof	RegioBus	31.07.2017
<b>10</b> <b>Regio-Linie</b>	<b>Nienburg/W - Lemke - Binnen - Liebenau - Wellie – Steyerberg</b>	<b>Weser-Ems-Bus</b>	<b>31.07.2017</b>
<b>15</b> Lokal-Linie	Steyerberg - Wellie - Anemolter - Schinna – Stolzenau	Weser-Ems-Bus	31.07.2017

Nr.	Linienverlauf	Genehmigungs-inhaber	Genehmigungsfrist
<b>16</b> Lokal-Linie	Steyerberg - Nendorf - (Strahle -/ Böhel-) Stolzenau	Weser-Ems-Bus	31.07.2017
<b>17</b> Lokal-Linie	Nienburg/W - (Binnen /- Glissen -) Liebenau (- Steyerberg /- Deblinghausen)	Weser-Ems-Bus	31.07.2017
<b>18</b> Lokal-Linie	Nienburg/W - Pennigsehl - Mainsche (- Voigtei)	Fa. Plein	31.07.2017
<b>19</b> Lokal-Linie	Voigtei - Deblinghausen - Düdinghausen - Steyerberg - Sehnsen - Holzhausen – Stolzenau	Weser-Ems-Bus	31.07.2017
<b>20</b> <b>Regio-Linie</b>	<b>Nienburg/W - Marklohe - Balge - Schweringen - Bücken - Hoya</b>	<b>RegioBus</b>	<b>31.07.2017</b>
<b>21</b> Lokal-Linie	Nienburg/W - Marklohe - Blenhorst - Wietzen - Holte(- Harbergen)	Weser-Ems-Bus	31.07.2017
<b>22</b> Lokal-Linie	Marklohe - Oyle - Sudhalenbeck	Weser-Ems-Bus	31.07.2017
<b>23</b> Lokal-Linie	Liebenau - Mainsche - Pennigsehl - Holte – Wietzen	Weser-Ems-Bus	31.07.2017
<b>24</b> Lokal-Linie	Ortsverkehr Wietzen	Weser-Ems-Bus	31.07.2017
<b>26</b> Lokal-Linie	Hoya - Bücken - Warpe (- Wietzen) - Nordholz - Bücken - Hoya	VGH	31.07.2017
<b>27</b> Lokal-Linie	Hoya - Bücken - Duddenhausen - Calle - Bücken - Hoya	VGH	31.07.2017
<b>28</b> Lokal-Linie	Hoya - Hoyerhagen - (Hoya /- Wechold)	VGH	31.07.2017
<b>30</b> <b>Regio-Linie</b>	<b>Nienburg/W - Drakenburg - Rohrsen - Haßbergen - Eystrup - Hassel - Hoya</b>	<b>Weser-Ems-Bus / VGH</b>	<b>31.07.2017</b>
<b>31</b> Lokal-Linie	Nienburg/W - Drakenburg - Rohrsen - Heemsen - Gadesbünden - Anderten - Rethem	Weser-Ems-Bus	31.07.2017
<b>32</b> Lokal-Linie	Hoya - Hassel - Eystrup - Hämelhausen	VGH	31.07.2017
<b>33</b> Lokal-Linie	Hoya - Hassel - Eystrup - Gandesbergen - Heidhüsen - Hoya	VGH	31.07.2017
<b>34</b> Lokal-Linie	Eystrup - Gandesbergen - Haßbergen - Rohrsen - Heemsen (- Anderten)	Weser-Ems-Bus	31.07.2017
<b>40</b> <b>Regio-Linie</b>	<b>Nienburg/W - Stöckse - Steimbke (- Lichtenhorst) - Wendenborstel - Rodewald</b>	<b>RegioBus</b>	<b>31.07.2017</b>
<b>42</b> Lokal-Linie	Nienburg/W - Langendamm - Linsburg - Wenden - Steimbke (- Sonnenborstel)	RegioBus	31.07.2017

Nr.	Linienverlauf	Genehmigungs-inhaber	Genehmigungsfrist
<b>50</b> <i>Regio-Linie</i>	<b>Nienburg/W - Schessinghausen - Husum - Stadt Rehburg-Loccum</b>	<b>Brinkmann</b>	<b>31.07.2017</b>
<b>51</b> Lokal-Linie	Nienburg/W - Schessinghausen - Husum - Bolsehle	Brinkmann	31.07.2017
<b>52</b> Lokal-Linie	Landesbergen - Heidhausen - Brokeloh - Husum - Bolsehle	RegioBus	31.07.2017
<b>55</b> Lokal-Linie	Loccum - Münchenhagen - Bad Rehburg - Winzlar - Rehburg u. zurück	RegioBus	31.07.2017
<b>56</b> Bürgerbus	Rehburg - (Bad Rehburg- / Winzlar -) Münchenhagen - Loccum	BürgerBus Verein Rehburg-Loccum	31.07.2017
<b>60</b> <i>Regio-Linie</i>	<b>Nienburg/W - Estorf - Landesbergen - Leese - Stolzenau - Nendorf - Uchte</b>	<b>RegioBus / Weser-Ems-Bus</b>	<b>31.07.2017</b>
<b>62</b> Lokal-Linie	Uchte - Huddestorf - Raddestorf - Uchte	Weser-Ems-Bus	31.07.2017
<b>63</b> Lokal-Linie	Uchte - Jenhorst - Halle – Radd.-Glissen – Uchte	Weser-Ems-Bus	31.07.2017
<b>64</b> Lokal-Linie	Uchte - Woltringhausen - Hoysinghausen – Uchte	Weser-Ems-Bus	31.07.2017
<b>65</b> Lokal-Linie	Uchte - Darlaten	Weser-Ems-Bus	31.07.2017
<b>70</b> <i>Regio-Linie</i>	<b>Uchte - Warmсен - Lavelshoh - Diepenau - Rahden</b>	<b>Weser-Ems-Bus</b>	<b>31.07.2017</b>
<b>72</b> Lokal-Linie	Lavelshoh - Bohnhorst - Sapelloh - Warmсен	Weser-Ems-Bus	31.07.2017
<b>73</b> Lokal-Linie	Warmсен - Großenvörde - Morlinge - Haselhorn - Schamerloh - Warmсен	Weser-Ems-Bus	31.07.2017
<b>74</b> Lokal-Linie	Essern - Nordel - Steinbrink – Essern	Weser-Ems-Bus	31.07.2017
<b>75</b> Lokal-Linie	Lavelshoh - Bramkamp - Essern - Hauskämpen - Warmсен	Weser-Ems-Bus	31.07.2017
<b>108</b> Lokal-Linie	Martfeld/Verden-Dauelsen - Eitzendorf - Hoya	Wolters	31.07.2017
<b>Einbrechende Linien aus anderen Verkehrsverbände</b>			
<b>126</b>	Nienburg/W - Wietzen - Asendorf - Harbergen	Weser-Ems-Bus	
<b>138</b>	Nienburg/W - Borstel - Siedenburg - Mellinghausen - Sulingen	Weser-Ems-Bus	
<b>150</b>	Bremen - Syke – Bruchhausen-Vilsen - Hoya	VGH	

Nr.	Linienverlauf	Genehmigungs-inhaber	Genehmigungsfrist
151	Hoya - Graue - Asendorf - Bruchhausen-Vilsen (- Syke)	VGH	
530	Petershagen - Glissen - Kreuzkrug - Jenhorst - Uchte	MKB	
715 / 716	Wunstorf - Rehburg-Loccum - Leese - Stolzenau	RegioBus	
735	Verden/A. - Dörverden- Hassel - Hoya/Eystrup	Weser-Ems-Bus	
2121	Loccum - Münchehagen - Wiedensahl - Niedernwöhren - Meerbeck - Stadthagen	SVG	

**Tab. B 2-1 Übersicht über die Buslinien im Landkreis Nienburg/Weser**

Quelle: Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg/Weser (VLN)

### Kreisgrenzen überschreitende Linien

Zum Fahrplanwechsel Dezember 2012 wurde die Landkreisgrenze von 12 Buslinien überschritten (Linien 21, 31, 70, 108, 126, 138, 150, 151, 530, 716, 735, 2121)

Die Linien 31, 108, 126 und 151 sind hauptsächlich auf die Bedürfnisse der Schüler/innen ausgerichtet. Die Linien 70, 138, 150, 530, 716, 735 und 2121 haben sowohl für den Schülerverkehr, als auch für den weiteren ÖPNV eine große Bedeutung.

Die Linie 70 ist eine Regio-Linie und führt als direkte Verlängerung der Regio-Linie 60 (Nienburg – Stolzenau – Uchte) von Uchte über Warmssen und Diepenau nach Rahden (Nordrhein-Westfalen). Sie durchquert die SG Uchte auf der L 348 von Ost nach West und verbindet die Grundzentren Diepenau und Warmssen mit dem Gemeindehauptort Uchte am östlichen Linienende sowie mit der Stadt Rahden am westlichen Linienende. In Uchte besteht über die Linie 60 direkter Busanschluss in die Kreisstadt Nienburg und in Rahden Zuganschluss an die Eurobahn in Richtung Bielefeld. Die Linie 70 ist die Verlängerung der Linie 60 und erschließt als Halbmesserslinie den westlichen Bereich des Südkreises. Sowohl im Jedermann- als auch im Schülerverkehr hat die Linie 70 eine hohe Bedeutung. Schüler nutzen die Linie für Ihre Fahrten zu den Grundschulen in Lavelsho und Warmssen, zur Oberschule Uchte, der Realschule Rahden, den Gymnasien in Stolzenau und Rahden sowie der Berufsschule in Nienburg.

Eine große Bedeutung für den sonstigen kreisübergreifenden ÖPNV haben die folgenden Verbindungen:

- Linie 530 Uchte – Petershagen stellt neben der Bedienung des Gymnasiums in Petershagen und der Oberschule in Uchte auch die Anbindung an den Raum Minden her. Ab Petershagen bestehen Busverbindungen nach Minden.
- Linie 715/ 716 Stolzenau – Rehburg-Loccum – Wunstorf bedient die Schulen in Rehburg, Münchehagen und Loccum sowie das Gymnasium in Stolzenau; zudem ist sie eine wichtige Pendlerlinie mit Zubringerfunktion zum Bahnhof Wunstorf (in Richtung Hannover). Die Linie 716 hat zum Fahrplanwechsel am 03.09.2012 durch zusätzliche ExpressBus-Fahrten zwischen Stolzenau und Wunstorf an Attraktivität für Pendler gewonnen.
- Linie 2121 Loccum – Münchehagen – Stadthagen verbindet die Ortschaften Loccum und Münchehagen mit dem Mittelzentrum Stadthagen.

- Linie 138 (*SuleSprinter*) Nienburg – Siedenburg – Sulingen verbindet die Mittelzentren Sulingen und Nienburg. In Nienburg besteht eine Bus/Schiene-Verknüpfung in Richtung Hannover und in Sulingen eine Bus/Bus-Verknüpfung an die Linie 123 in Richtung Bassum.
- Linie 150 Hoya – Bruchhausen-Vilsen – Syke – Bremen stellt eine direkte und umsteigefreie Verbindung von Hoya zum Oberzentrum Bremen her, mit Anbindung von Bruchhausen-Vilsen und Syke.
- Linie 735 Verden – Dörverden – Hoya/Eystrup verbindet die Gemeindehauptorte Hoya bzw. Eystrup mit dem Mittelzentrum Verden.

## **B 2.2 Fahrplanangebot und Nachfrage**

### Angebot an Werktagen

Während an Schultagen täglich rund 1.182 Fahrten<sup>34</sup> angeboten werden (257.795 Fahrten pro Jahr), ist das Angebot mit etwas mehr als 663 Fahrten in den Ferien deutlich reduziert (140.185 Fahrten pro Jahr). Das hohe Angebot an Schultagen ist vor allem durch den Ausbildungsverkehr induziert. Die Berechnung der jährlichen Fahrtenanzahl beruht dabei auf der Anzahl der Tage in einem Standardjahr (Werktage Montag – Freitag: 255 Tage, darunter 190 Schul- und 65 Ferientage).

Das beste Angebot wird auf den Stadtbuslinien angeboten: Die Busse verkehren an allen Werktagen im 30-Minutentakt und bieten von Montag bis Freitag jeweils 54 Fahrten pro Tag an. Das Angebot auf den Regio-Linien weist mindestens einen 120-Minutentakt auf, so dass an Werktagen zwischen 20 bis 30 Fahrten angeboten werden. An Schultagen wird der Fahrplan zu den Hauptzeiten des Ausbildungsverkehrs deutlich verstärkt, so dass sich das Angebot teilweise verdoppelt. Die Fahrpläne von Schul- und Ferientagen haben daher eine unterschiedlich hohe Fahrtenzahl.

Die meisten Lokal-Linien sind speziell auf den Schülerbeförderungsbedarf ausgerichtet und bieten an Schultagen 10 bis 20 Fahrten an. An Ferientagen haben diese Linien kein Angebot. Allerdings fahren einige Lokal-Linien auch in den Ferien: Die Linien 6, 15, 17, 18, 19, 21, 31, 32, 42 und 51 weisen von Montag bis Freitag ein tägliches Angebot von mindestens 10 Fahrten auf. Dadurch wird das Angebot der Regio-Linien in der Fläche ergänzt.

Auch die landkreisübergreifenden Linien bieten sowohl an Schul-, als auch an Ferientagen ein verlässliches Fahrplanangebot. Dies gilt insbesondere für die Linien 138, 150, 716, 735 und 2121, welche an allen Werktagen ein Grundangebot von 10 bis 30 Fahrten vorhalten.

---

<sup>34</sup> Hin- und Rückfahrten werden als einzelne Fahrten gewertet.

Linie	Mo - Fr				
	generell	zus. in Ferien	zus. in Schulzeit	Schulzeiten	Ferien
1	54			54	54
2	54			54	54
3	54			54	54
4	54			54	54
5	1	0	12	13	1
6	11	1	8	19	12
10	16	11	15	31	27
15	11	2	26	37	13
16		2	22	22	2
17	1	4	28	29	5
18	1	5	12	13	6
19	2	5	35	37	7
20	21	9	19	40	30
21	10	4	18	28	14
22			5	5	0
23		0	12	12	0
24			9	9	0
26			9	9	0
27			9	9	0
28			12	12	0
30	23	3	7	30	26
31	10	2	11	21	12
32	8	3	16	24	11
33			10	10	0
34	0		6	6	0
40	16	8	29	44	24
42	11	7	20	31	18
50	4	5	15	19	9
51	4	2	5	9	6
52			13	13	0
55			12	12	0
60	15	14	32	47	29
62		2	9	9	2
63		2	9	9	2
64		2	9	9	0
65		2	13	13	2
70	7	10	29	36	10
72		1	12	12	1
73		2	10	10	2
74		2	15	15	2
75		4	20	20	4
108	4	1	37	41	5

Linie	Mo - Fr				
	generell	zus. in Ferien	zus. in Schulzeit	Schulzeiten	Ferien
126	0	0	3	3	0
138	19	4	5	24	23
150	13			13	13
151	0	1	10	10	1
530	14	6	10	24	20
716	22	10	29	51	32
735	28	0	0	28	28
2121	9	2	4	13	11
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>295</b>	<b>152</b>	<b>672</b>	<b>966</b>	<b>447</b>

**Tab. B 2-2 Fahrtangebote an Werktagen**

Quelle: Berechnung der VLN auf Grundlage der Busfahrpläne (gültig ab 09.12.2012)

### Angebot am Wochenende

Das Busangebot an Sonnabenden korrespondiert mit dem Ferienangebot, allerdings endet es sonnabends in der Regel zwischen 14.00 Uhr und 16.00 Uhr. Dabei konzentriert es sich auf die Anbindung der Grundzentren und GHOe<sup>35</sup> an das MZ Nienburg. Während eine Erschließung der Grundzentren immer gegeben ist, werden nur solche GHOe auch samstags bedient, die am jeweiligen Linienweg der Regio-Linien liegen, bzw. den Lokal-Linien, die auch samstags ein Angebot aufweisen. So werden neben den Grundzentren u.a. auch folgende GHOe samstags angebunden:

- Hassbergen (Samtgemeinde Heemsen),
- Hassel, Bücken, Gandesbergen und Schweringen (Samtgemeinde Grafschaft Hoya),
- Binnen und Pennigsehl (Samtgemeinde Liebenau),
- Wietzen und Balge (Samtgemeinde Marklohe),
- Estorf und Leese (Samtgemeinde Mittelweser),
- Rodewald, Stöckse und Linsburg (Samtgemeinde Steimbke),
- Bad Rehburg, Loccum und Münchehagen (Stadt Rehburg-Loccum),
- Warmsen (Samtgemeinde Uchte).

An Sonntagen wird nur ein sehr reduziertes Angebot vorgehalten, das sich auf die Linie 42 (Fahrten zur Kaserne in Langendamm) sowie die einbrechenden Linien 138, 150, 716 und 2121 beschränkt, die eine Verbindung zu Mittelzentren in den Nachbarkreisen herstellen.

<sup>35</sup> GHO = Gemeindehauptort

Linie	Fahrten am Samstag	Fahrten am Sonntag	Fahrtziel
1	34		<b>Stadtverkehr Nienburg</b>
2	34		
3	34		
4	34		
<b>10</b>	<b>9</b>		<b>Nienburg/W - Steyerberg</b>
17	2		Nienburg/W - Deblinghausen
18	5		Nienburg/W - Voigtei
<b>20</b>	<b>10</b>		<b>Nienburg/W - Hoya</b>
21	5		Nienburg/W - Wietzen
<b>30</b>	<b>8</b>		<b>Nienburg/W - Hoya</b>
31	6		Nienburg/W. - Rethem
32	4		Hoya - Hämelhausen
<b>40</b>	<b>8</b>		<b>Nienburg/W - Rodewald</b>
42	0	4	Nienburg/W - Steimbke
<b>50</b>	<b>8</b>		<b>Nienburg/W - Stadt Rehburg-Loccum</b>
<b>60</b>	<b>13</b>		<b>Nienburg/W – Stolzenau</b>
<b>60r</b>	<b>6</b>		<b>Stolzenau - Uchte</b>
<b>70</b>	<b>6</b>		<b>Uchte - Rahden</b>
138	8	2	Nienburg/W - Sulingen
150	9	6	Hoya - Bremen
716	14	8	Wunstorf - Stolzenau
735	8	0	Verden - Hoya
2121	0	2	Loccum - Stadthagen
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>266</b>	<b>22</b>	

**Tab. B 2-9 Fahrtangebote an Wochenenden**

Quelle: Berechnung VLN auf Grundlage der Busfahrpläne (gültig ab 09.12.2012)

### Nachtverkehre

Im Jahr 2002 wurde ein NachtEulen-Netz für die Diskothek „Kreml“ in Sulingen eingeführt, zu der auch 3 Linien aus dem Landkreis Nienburg führten. Aufgrund fehlender Finanzierung sind die NachtEulen im Jahr 2004 komplett eingestellt worden. Seitdem gibt es keine Nachtlinien mehr im Landkreis Nienburg.

Bei der Verkehrserhebung 2011 wurde auch die Kundenzufriedenheit abgefragt. Rund 27% der mehr als 1.000 befragten Personen gaben an, ein Interesse an zusätzlichen Nachtfahrten am Freitag und Samstag ("Disco-Busse") zu haben.

### Besondere Angebote und Nachfrage der sonstigen Schülerbeförderung

In bestimmten Fällen ist es Schülerinnen und Schülern nicht möglich oder unzumutbar, die Angebote des öffentlichen Linienverkehrs wahrzunehmen. Das ist regelmäßig dann der Fall, wenn die Beförderung im öffentlichen Linienverkehr wegen einer Behinderung oder wegen des Fehlens sonstiger persönlicher Voraussetzungen des Schülers/der Schülerin aufgrund Alter, Gesundheitszustand, o.ä., aber auch wegen einer schlechten Anbindung der elterlichen Wohnung an Bushaltestelle oder Schule nicht erfolgen kann.

Die betroffenen Schülerinnen und Schüler werden im freigestellten Schülerverkehr mit gesondert beauftragten Taxen und Kleinbussen zu 47 Schulen innerhalb und außerhalb des Kreisgebietes befördert. Es handelt sich um ca. 320 Personen. Eine unzureichende Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr und damit eine Beförderung im Rahmen des Freistellungsverkehrs gibt es in den Bereichen

- Langer Moorweg in Nienburg für 5 Schüler/innen,
- Lichtenmoor für 11 Schüler/innen,
- Liebenauer Heide für 16 Schüler/innen,
- Kreuzhorst und Loccumer Heide für 7 Schüler/innen und
- Landesbergen/Schleuse für 3 Schüler/innen und
- ggf. Brokeloh für 2 Schüler/innen (lediglich Winterbeförderung auf Antrag).

### **B 2.3 Vertaktung und Abstimmung des Fahrplanangebots**

#### Systemtakt auf den Regio-Linien

Auf den Regio-Linien gilt ein angebotsorientierter Taktfahrplan. Dieser orientiert sich an den Zugankünften des RegionalExpress-Zuges aus bzw. in Richtung Hannover am Bahnhof Nienburg.

Zudem gibt es in Nienburg am ZOB einen Rundum-Anschluss zwischen den Regio-Linien.

#### Abstimmung der Lokal-Linien auf die Regio-Linien

Die Fahrpläne der Lokal-Linien sind auf die Fahrpläne der Regio-Linien abgestimmt, da sie oftmals eine Zu- bzw. Nachlauffunktion zu den Regio-Linien haben. Wo Regio- und Lokal-Linien parallel zueinander verlaufen und nicht miteinander verknüpft sind, füllen die Fahrten der Lokal-Linie Fahrplanlücke der Regio-Linie aus und verstärken so den Fahrplan auf den Hauptachsen des ÖPNV's.

## **B 3 Qualität des ÖPNV-Angebots**

### **B 3.1 Erschließungsqualität der ÖPNV-Haltestellen**

#### Einleitung

Die Haltestellen des ÖPNV spielen im Gesamtsystem eine wichtige Rolle, indem sie den Übergang zwischen Quelle oder Ziel und dem ÖPNV-System herstellen. Der Einzugsbereich einer Haltestelle definiert sich aus einem Kreis um die Haltestelle, dessen Radius das Maß der fußläufigen Erreichbarkeit darstellt. Bereiche innerhalb der jeweiligen Einzugsradien gelten als ausreichend erschlossen.

#### Bewertungskriterien

Für die Beurteilung der Erschließung der Siedlungen ab 200 Einwohnern wurden für die Haltestellen Einzugsbereiche von 750 m (in der Stadt Nienburg/Weser 400 m) bzw. 1.000 m (in der Stadt Nienburg/Weser 600 m) festgelegt. Dabei entsprechen 750 m einer Fußwegzeit von ca. 10 Minuten. Bei dem Einzugsbereich von 1.000 m wurde die Erreichbarkeit der Haltestelle mit dem Fahrrad (ca. 5 Minuten) berücksichtigt. Voraussetzung hierfür sind allerdings entsprechende B + R-Anlagen an den Haltestellen. Dies ent-

spricht nach den Richtlinien des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) der für die Grundversorgung nötigen Verbindungsqualität des ÖPNV in ländlichen Regionen.

Raumkategorie	Grenzwerte für Einzugsradien zur Haltestelle in m	
	Qualitätsstufe 1	Qualitätsstufe 2
Stadt Nienburg	400	600
Sonstiges Kreisgebiet	750	1.000

**Tab. B 3-1 Kriterien für die Bewertung der Erschließungsqualität**

#### Bewertung der Erschließungsqualität

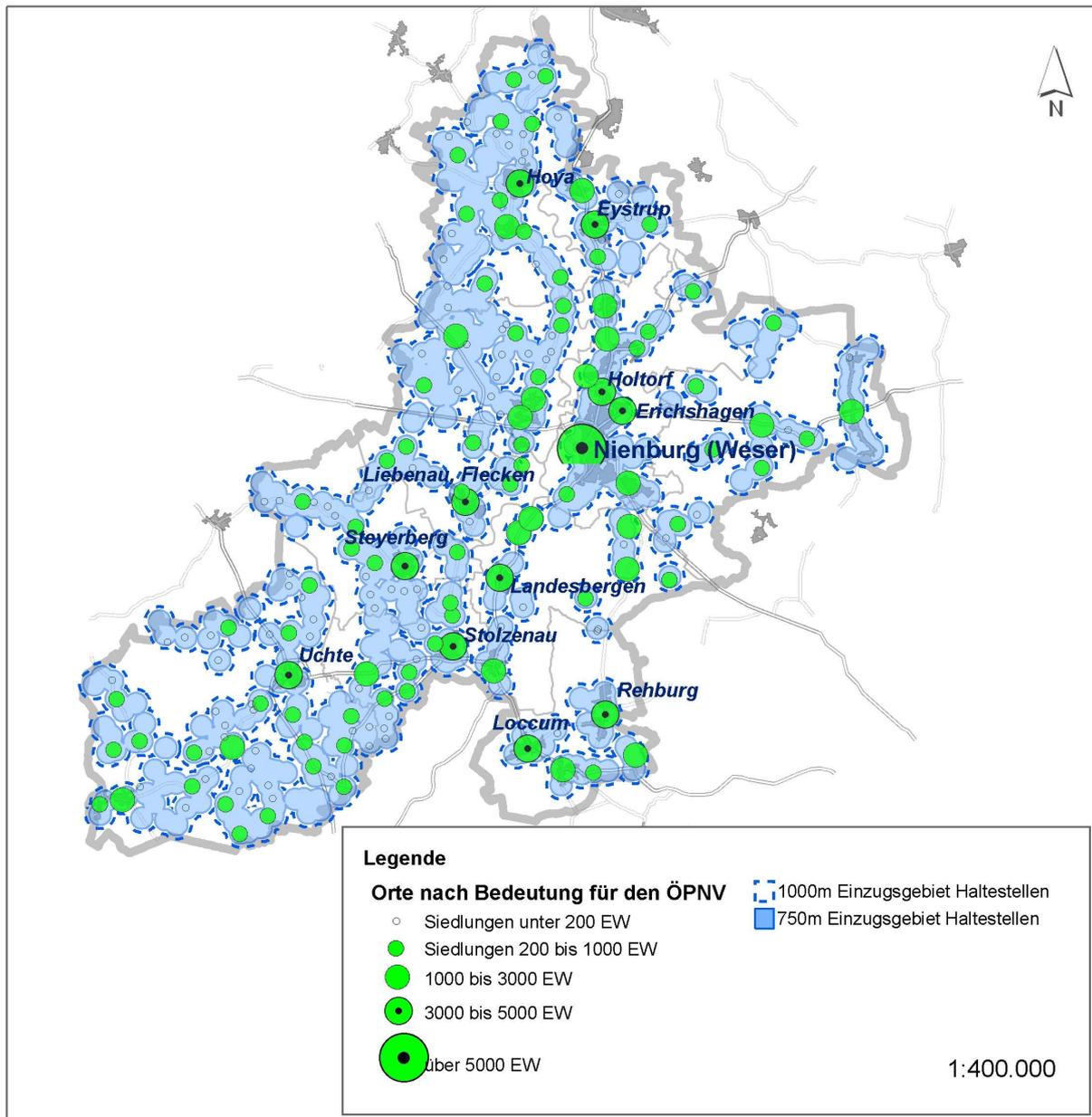
Die Erschließung der Ortschaften im Landkreis Nienburg/Weser kann insgesamt als befriedigend beurteilt werden. Nur in Teilen von Bühren beträgt die Entfernung zur nächsten Bushaltestelle mehr als 750 m. In allen anderen Orten mit mehr als 200 Einwohnern ist eine Haltestelle in weniger als 750m zu erreichen.

Unter den kleinsten Ortsteilen und Siedlungssplittern des Kreisgebiets (weniger als 200 EW) befindet sich die nächstgelegene Haltestelle nur in 11 OT in mehr als 1 km Entfernung vom Siedlungszentrum (bei den kursiv geschriebenen OT beträgt die Entfernung mehr als 1,5 km):

Beim dicken Berge (Landesbergen), *Büchenberg (Rehburg-Loccum)*, Gut Wiede, *Hä-melsee (Heemsen)*, *Hasseler Bruch (Hassel)*, Hoyersförder (Warmesen), Ihlberg (Steyerberg), Kroge (Marklohe), *Lichtenmoor (Heemsen)*, Stendern (Bücken), *Vehrenheide (Rehburg-Loccum)*.

Eine fußläufige Erreichbarkeit der Haltestelle innerhalb von 10 min ist auch in den Ortsteilen/Siedlungssplittern Altarbergsheide (Balge), Hingste (Hilgermissen), Mahlen (Eystrup), Willenberg, Schwalenberg, Möslöh, Wehsand (alle Warmesen) und Lerchenfeld (Balge) nicht gegeben. Die nächstgelegene Haltestelle ist vom Ortsteil mindestens 750 m weit entfernt. Da die durchschnittliche Entfernung zur nächsten Haltestelle aber weniger als 1.000 m beträgt und die Einwohnerzahl meist deutlich kleiner als 200 EW ist, ist die ÖPNV-Versorgung in diesen Ortsteilen noch als ausreichend zu beurteilen.

In allen übrigen ca. 200 Ortsteilen im Kreisgebiet ist die nächstgelegene Haltestelle weniger als 750 m weit entfernt. Die Erschließungswirkung der Haltestellen ist in Abb. B 3-1 dargestellt.



**Abb. B 3-1 Erschließungsqualität des Liniennetzes**

Quelle: Landkreis Nienburg/Weser

### B 3.2 Ausstattung von ÖPNV-Haltestellen

#### Gesetzliche Grundlagen und Rahmenbedingungen

Gem. § 32 BOKraft sind die Verkehrsunternehmen bei einer Haltestelle zur Anbringung folgender Elemente verpflichtet:

- Haltestellenzeichen (nach § 45 Abs. 3 StVO)
- Liniennummer
- Name des Unternehmers bzw. Verkehrsverbundes, Verkehrsgemeinschaft<sup>36</sup>

<sup>36</sup> Anstelle des Namens des Verkehrsunternehmens kann bei Verkehrsverbänden und Verkehrsgemeinschaften deren Bezeichnung treten.

- Namen der Haltestelle (im Orts- und Nachbarortlinienverkehr; entspricht Stadtverkehr)
- Behälter zum Abwerfen benutzter Fahrscheine (an verkehrsreichen Haltestellen des Ortslinienverkehrs)

§ 40 PBefG legt fest, mit welchen Informationen die Verkehrsunternehmen ihre Fahrpläne versehen müssen:

- Führung der Linie
- Ausgangspunkt der Linie
- Endpunkt der Linie
- Namen der Haltestellen, die im Linienverlauf angefahren werden
- Fahrtzeiten (wobei mindestens die Abfahrtszeiten der Busse an der spezifischen Haltestelle zu nennen sind)

Nach § 5b Abs. 1 und 2b StVO sind die Unternehmer für das Anbringen eines Haltestellenzeichens zuständig. In der Regel wird dies durch das Errichten eines Mastes bewerkstelligt. Für die Einrichtung und Bereitstellung aller o. g. Elemente und Informationen trägt das Unternehmen die Verantwortung und hat auch für die entstehenden Kosten aufzukommen. Dies gilt auch für Aushangkästen.

#### Kategorisierung der Haltestellen

Aufgrund der Bedienungshäufigkeit, der funktionalen Bedeutung und der Lage können die Haltestellen im Landkreis Nienburg/Weser in vier Typen unterschieden werden. Dabei werden die Haltestellen zusammengefasst und nicht nach Fahrtrichtung differenziert betrachtet. Für Ausbauvorhaben ist diese Differenzierung jedoch zu berücksichtigen:

Für die Kategorisierung wurden die Ergebnisse der Verkehrserhebung 2011 zugrunde gelegt. Die Ergebnisse sind in Abb. B 3-2 dargestellt.

#### **1. Hauptumstiegshaltestellen**

*(wichtige Verknüpfungspunkte mit ca. 50 oder mehr Umsteigern und gleichzeitig mehr als 100 Einsteigern pro Tag)*

Nienburg City Treff, Nienburg Bahnhof/ZOB, Nienburg Marienstraße, Warmsen Schule

#### **2. Zentrale Haltestellen**

*(Haltestellen z.T. mit Verknüpfungsfunktion; mit durchschnittlich 100 oder mehr Einsteigern pro Tag und Lage im Ortskern mit guter Zuwegung oder an Schulen)*

**H**auskämpfen Abzw. Wehsand, Hoya Rudolf-Harbig-Straße, Hoya Schulzentrum, Landesbergen Schule, Langendamm Schule, Liebenau Hausplatz, Liebenau Schule, Liebenau Stern/Pennigseher Straße, Loccum Schule,

**M**arklohe Schulzentrum,

**N**ienburg Alpheideschule, Nienburg Am Bärenfallgraben, Nienburg Am Neuen Krug, Nienburg Mittelweser Kliniken, Nienburg Nordertorstriftweg,

**S**teimbke Schule, Steyerberg Waldschule, Stolzenau Gymnasium, Stolzenau ZOB,

**U**chte Grundschule, Uchte Schulzentrum, Uchte ZOB,

**W**echold Schule, Winzlar Mitte

**3. Standardhaltestellen**

*(Haltestellen ohne wesentliche Verknüpfungsfunktion mit durchschnittlich 10 oder mehr Einsteigern pro Tag oder Lage im Ortskern mit guter Zuwegung)*

Anderten Mitte,

Bad Rehburg Kurpark, Bad Rehburg Schakenburg, Balge Mitte, Balge Schule, Binnen Abzw., Binnen Kirche, Blenhorst Abzw. Dolldorf, Bohnhorst Alte Schule, Bolsehle, Bötenberg Feuerwehrgerätehaus, Brokeloh Mitte, Brüninghorstedt Alte Schule, Buchhorst Abzw. Blenhorst, Bücken Am Hestern, Bücken Duddenhauser Straße, Bücken Schule, Bücken Schule/Wendeschleife, Bühren Dorfstraße,

Calle Alte Schule,

Deblinghausen Löwgenberg, Deblinghausen Schule, Diepenau Mitte, Diepenau Tonwerk, Diepenau-Bramkamp, Dolldorf Dorfgemeinschaftshaus, Drakenburg Drakenburger Hof, Drakenburg Mühle, Drakenburg Schule

Eitzendorf Mühle, Erichshagen Friedhof, Erichshagen Kirche, Erichshagen Schule, Erichshagen Sparkasse, Essern Auf der Loge, Essern Damke, Essern Sparkasse, Estorf Nienburger Bruch, Estorf Sandkrug, Eystrup Alter Postweg, Eystrup Bahnhof, Eystrup Hinter der Bahn, Eystrup Kirchstraße, Eystrup Mahler Straße, Eystrup Rathaus, Eystrup Schule, Eystrup Vehrenkamp, Eystrup Volksbank,

Gandesbergen Mitte, Glashof (Steimbke), Glissen Mitte, Glissen Nord, Glissen Ort, Groß Varlingen,

Hämelhausen Zum Schäferstall, Hassbergen Siedlung, Hassbergen Volksbank, Hassel Altes Spritzenhaus, Hassel Jägerstuben, Hassel Kirchstraße, Heemsen Schule, Helzendorf Nordhausen, Hesterberg Hesterberger Straße, Hilgermissen, Höfen Alte Schule, Höfen Köper, Hohenholz Am Eichhof, Holte Kreuzung, Holte Moorheide, Holtorf Sporthalle, Holtrup Abzw., Hoya Bahnhof, Hoya Bürgerpark, Hoya Hertzstraße, Hoya Süd, Hoya Volksbank, Hoya Von-Kronenfeldt-Straße, Hoyerhagen Schule, Hoyerhagen Zum Burbrink, Hoyerhagen Zum Vorberg, Husum Kirche, Husum Schule,

Landesbergen Mitte, Landesbergen Nord, Landesbergen Süd, Langendam Sparkasse, Lavelsho Abzw. Diepholz, Lavelsho Schule, Leese Abzw. Bahnhof, Leese Kirchstraße, Leese Kreuzung, Leese Kreuzung, Leese Loccumer Straße, Leese Stolzenauer Straße, Leese Abzw. Wasserstraße, Leese Uhlenberg, Leeseringen Bruchstraße, Leeseringen Mitte, Lemke Abzw. Oyle, Lemke Am Dorfteich, Lemke Heidberg, Lemke Oyle Straße, Lemke Schule, Lemke Sulinger Straße, Lichtenhorst Ost, Lichtenhorst Stern, Liebenau Stern, Linsburg Bahnhof, Linsburg Heidloh, Loccum Abzw. Rehburg, Loccum Akademie, Loccum Ärztehaus, Loccum Kreuzung, Loccum Marktstraße, Loccum Schützenplatz,

Magelsen Alte Schule, Mainsche Schule, Marklohe Abzw. Schleifmühle, Marklohe Hoyaer Straße, Marklohe Mitte, Mehlbergen Alte Schule, Mehlbergen Süd, Mehringen, Morlinge, Münchehagen Eingang Saurierpark, Münchehagen Festplatz, Münchehagen Hannoversche Straße, Münchehagen Hermannstraße, Münchehagen Loccumer Straße, Münchehagen Schule,

Nendorf Alterkamp, Nendorf Kirche, Nendorf Schule, Nendorf Wöstinge, Neulohe Kreuzung, Nienburg Agentur für Arbeit, Nienburg Am Drosch, Nienburg Am Mahnenkamp, Nienburg An der Alpheide, Nienburg Bachstelzenweg, Nienburg Bäckerstraße, Nienburg Barlachweg, Nienburg Berufsbildende Schulen, Nienburg Breslauer Straße, Nienburg Buermende, Nienburg Bürgerhalle, Nienburg Bunsenstraße, Nienburg Dorfstraße, Nienburg Fichtestraße, Nienburg Händelweg, Nienburg Hans-Böckler-Straße, Nienburg Hegelstraße, Nienburg Heideweg, Nienburg Holtorfer Straße, Nienburg Im Meerbachbogen, Nienburg Immenweg, Nienburg In der Siedlung, Nienburg Kasseler Straße, Nienburg Katriedestraße, Nienburg Kirche St. Michael, Nienburg Köhlerstraße, Nienburg Kreuzkirche, Nienburg Leintorfriedhof, Nienburg Magdeburger Straße, Nienburg Meerbachbrücke, Nienburg Neißestraße, Nienburg Nordertorschule, Nienburg Oderstraße, Nienburg Oldenburger Straße, Nienburg Rabenhorst, Nienburg Raschstraße, Nienburg Realschule, Nienburg Robert-Koch-Straße, Nienburg Sandstraße, Nienburg Schäferhof, Nienburg Schessinghauser Weg, Nienburg Schule Holtorf, Nienburg Schwarzer Weg, Nienburg Sparkasse Nordertor, Nienburg Sportplatzweg, Nienburg Sprotte, Nienburg Stadion, Nienburg Südring, Nienburg Theodor-Storm-Straße, Nienburg Uhrlaubstraße, Nienburg Verdener Straße, Nienburg Vogelers Haus, Nienburg Weißer Kamp, Nienburg Wesertor, Nienburg Westlandstraße, Nordel Sportplatz,

Oyle Alte Schule, Oyle Mitte,

Pennigsehl Alte Dorfstraße, Pennigsehl Mitte, Pennigsehl Schule,

Raddestorf Abzw. Häserhof, Rehburg Abzw. Loccum, Rehburg Abzw. Winzlar, Rehburg Auf der Bleiche, Rehburg Bahnhof, Rehburg Eiche, Rehburg Mardorfer Straße, Rehburg Nienburger Straße, Rehburg Rathaus, Rehburg Schützenplatz, Rehburg West, Rodewald m.B. Aegidienkirche, Rodewald m.B. Im Zentrum, Rodewald o.B. Abzw. Niedernstöck, Rodewald o.B. Hauptstraße/B.Höper, Rodewald o.B. Hauptstraße/Kindergarten, Rodewald o.B. Krummende/F.Höper, Rodewald o.B. Volksbank, Rodewald u.B. Dorfstraße/Fiene, Rodewald u.B. Dorfstraße/Langrehr, Rodewald u.B. Ehrenmal, Rodewald u.B. Grundschule, Rodewald u.B. Johanniskirche, Rodewald u.B. Neudorf, Rodewald u.B. Siedlung, Rohrsen Alter Kirchweg, Rohrsen Am Büschen,

Schamerloh Sportplatz, Schessinghausen Nord, Schessinghausen Süd, Schweringen Mitte, Sebbenhausen, Sebbenhausen Schleusenweg, Siemershausen, Steimbke Grundschule, Steimbke Mitte, Steimbke Ost, Steinbrink Abzw. Osterloh, Steinbrink Bohnenberg, Steyerberg Am Berge, Steyerberg Kirchstraße, Steyerberg Lebensgarten, Steyerberg ZOB, Stöckse Freilichtbühne, Stöckse Mitte, Stöckse Ost, Stolzenau Feuerwehrgerätehaus, Stolzenau Hinterm Damme, Stolzenau Hohe Straße, Stolzenau Kleine Geest, Stolzenau Krankenhaus, Stolzenau Lange Straße, Stolzenau Rusch, Stolzenau Windmühlenstraße, Ubbendorf,

Uchte Hannoversche Straße, Uchte Kindergarten,

Voigtei Oldenburg, Voigtei Stelle,

Warmen Sparkasse, Wegerden Trafo, Wellie Reeser Weg, Wellie Transformator, Wenden Hauptstraße, Wendenborstel Mitte, Wendenborstel Ost, Westenfeld Denkmal, Wiedenbrügge, Wietzen Abzw. Buchhorst, Wietzen Bramwinkel, Wietzen Katzenberg, Wietzen Mühlbachtal, Wietzen Schule, Winzlar Bruchstraße

#### 4. Einfache Haltestellen

*(Haltestellen mit durchschnittlich weniger als 10 Einsteigern pro Tag)*

Alvesen, Anderten Abzw. Hämelsee, Anemolter Abzw. Steyerberg, Anemolter Feuerwehrgerätehaus, Anemolter Mitte, Anemolter Nord,

Balge Holzbalge, Behlingen, Behlingen Abzw. Mühlenhalenbeck, Blender Abzw. Oiste, Blenhorst Kurhaus, Bohnhorst Abzw. Dunkhorst, Bohnhorst Abzw. Sapelloh, Bohnhorst An der Holzstraße, Bohnhorst Bahlen, Bohnhorst Dunkhorst, Bohnhorst Stillter Winkel, Bösenhausen, Bötenberg Reithalle, Böthel, Bramerloh, Bramkamp Abzw. Esserner Heide, Bramkamp Petershagener Weg, Brokeloh Mühle, Bruchhagen, Brüninghorstedt Alter Kirchweg, Brüninghorstedt Friedhof, Buchhorst Mitte, Bücken Altenbücken, Bücken Dedendorf, Bücken Holtruper Kirchweg, Bücken Markt, Bücken Neuer Weg, Bühren Abzw.,

Calle L 352, Calle Sandgrube,

Darlaten Abzw. Hespeloh, Darlaten Administration, Darlaten Dorfgemeinschaftshaus, Darlaten Fuchsberg, Darlaten Grüner Jäger, Darlaten Hespeloh, Darlaten Krumme Bank, Darlaten Steinloh, Deblinghausen Staken, Dedendorf Abzw. Duddenhausen, Dedendorf Trafo, Dierstorf Abzw. Gräsebilde, Dierstorf Nord, Dieth, Drakenburg Schwarzer Weg, Drakenburg Tredde, Duddenhausen Abzw. Haidböhl, Duddenhausen Alte Schule, Duddenhausen Haidböhl, Duddenhausen Ort, Duddenhausen Trafo, Düdinghausen Dorfstraße, Düdinghausen Kreisstraße, Düdinghausen Steinfeld,

Eckershausen, Eitzendorf Kirche, Eitzendorf Kreuzung, Eitzendorf Osterfeld, Ensen Abzw. Struckhausen, Ensen Alte Tankstelle, Ensen Krug, Essern Esserner Heide, Essern Osterloh, Estorf Unter den Eichen, Eystrup Querstraße, Eystrup Serumweg, Eystrup Stolper Straße,

Frestorf, Frestorf Bünten,

Gadesbünden Mitte, Gadesbünden Nord, Gadesbünden Süd, Gandesbergen Heidestraße, Gandesbergen Lehmweg, Gandesbergen Marschstraße, Gandesbergen Waldstraße, Glissen Abzw. Westenfeld, Glissen Harzwasserwerk, Graue Abzw. Nordholz, Großenvörde Alte Schule, Großenvörde Alter Postweg, Großenvörde Eiche, Großenvörde Wende,

Hägeringen, Hahnenberg, Hahnenberg Ort, Halle (Nienbg) Brüninghorstedter Kirchweg, Halle (Nienbg) Ost, Halle (Nienbg) West, Hämelhausen Behringweg, Hämelhausen Hämelheide, Hämelhausen Mitte, Hämelheide Wilde Sau, Harbergen Abzw. Bf, Harbergen Kreuzung, Harriestedt, Haselhorn Abzw. Kleinendorf, Haselhorn Sparkasse, Haselhorn Warmser Straße, Hassbergen Abzw. Friedhof, Hassbergen Friedhof, Hassbergen Poststraße, Hassel Bahnhof, Hassel Gantenstraße, Hassel Heidhüsen, Hassel Rethemer Weg, Hassel Waldstraße, Hauskämpfen Alte Schule, Haustedt Hache, Haustedt Ort, Heemsen Kirche, Heemsen Postweg, Heemsen Ort, Heidhausen Alte Schule, Heidhausen Nord, Helzendorf Abzweigung, Helzendorf Mühlenweg, Helzendorf Ort, Helzendorf Wendeschleife, Herrenhassel, Hesterberg Spelzmoorweg, Hesterberg Wüllenberg, Hibben, Hingste Feld, Höfen Bahnhof, Hohenholz Hämelheider Straße, Holte Abzw. Langeln, Holte Alte Schule, Holte Kirchweg, Holte Trafo, Holte Wald, Holte Weberkuhle, Holte Weberkuhle Abzw., Holte Ziegelei, Holte Zum Foßkamp, Holzhausen, Hoyerhagen Abzw. Riethausen, Hoyerhagen Bahnhof, Hoyerhagen Kanalstraße, Hoyerhagen Kindergarten, Hoyerhagen Kirche, Hoyerhagen Memsen, Hoyerhagen Rotenbrande, Hoyerhagen Tivoli, Hoyerhagen Vogelsang, Hoysinghausen Alte Schule, Hoysinghausen Ort, Hoysinghauser Straße, Huddestorf Abzw. Dierstorf, Huddestorf Börmser Heide, Huddestorf Dammkrug, Huddestorf Förd, Huddestorf Griese Brauck, Huddestorf Schwarze Heide, Huddestorf Sparkasse, Huddestorf Specken, Huddestorf Teich, Husum Mühle,

Jenhorst Feuerwehrgerätehaus, Jenhorst Holze, Jenhorst Kreuzung,

Kleinendorf, Kleinendorf K 20, Kleinenheerse, Kohlenweihe, Kreuzkrug Abzw. Bramerloh, Kreuzkrug B 61, Kreuzkrug Feuerwehrgerätehaus,

Landesbergen Abzw. Schleuse, Landesbergen Kraftwerk, Langeln Abzw. Harbergen, Langeln Forsthaus Harbergen, Langeln Siedeburger Straße, Langern, Laveloslo Mindener Straße, Lemke Abzw. Glissen, Lichtenhorst Friedhof, Lichtenhorst Schwarzer Berg, Lichtenhorst Siedlungsweg, Lichtenhorst Süd, Liebenau Abzw. Steyerberg, Liebenau Döhrenkamp, Liebenau Liebenauer Heide, Linsburg Berg, Linsburg Insel, Linsburg Insel Kämpfe, Loccum Am Bahnhof, Loccum Bgm.-Schumacherstraße, Loccum Hormannshausen, Loccum Niedersachsenstraße, Loccum Zur Wassermühle, Lohe, Lohhof, Lohhof Abzw. Wegerden, Lohhof Alte Schule,

Magelsen Abzw. Alvesen, Magelsen Abzw. Dahlhausen, Magelsen Mühle, Mainsche Mühle, Mainsche Mühle Abzweig, Mainsche Sommerberg, Marklohe Abzw. Wohlenhausen, Marklohe Freilichtbühne, Martfeld Tuschendorf, Meinkingsburg Abzw. Linsburg, Meinkingsburg B 6, Mensinghausen Nord, Mensinghausen Ort, Meßwinkel, Meßwinkel Stern, Mühlenhalenbeck Abzw. Behlingen, Morlinge Süd, Mörsen, Münchenhagen Abzw. Saurierpark, Müsleringen,

Nendorf Sögeberg, Neulohe Forststraße, Neulohe Neuloher Hof, Nienburg Am Rehagen, Nienburg Amselhof, Nienburg Bäckerkämpfen, Nienburg Bahnhof Schäferhof, Nienburg Bruchweg, Nienburg Bruchweg/Süd, Nienburg Damaschkestraße, Nienburg Deula, Nienburg Finkenhof, Nienburg Forstweg, Nienburg Friedhof Kräher Weg, Nienburg Führser Busch, Nienburg Führser Mühlweg, Nienburg Grefengrund, Nienburg Heckengang, Nienburg Im Grunde, Nienburg Kali-Chemie, Nienburg Karserne, Nienburg Kleine Riede, Nienburg Marschblick, Nienburg Memelstraße, Nienburg Mindener Landstraße, Nienburg Mindener Landstraße/Friedhof, Nienburg Raiffeisenstraße, Nienburg Real, Nienburg Reiterweg, Nienburg Schäferhof/Gewerbegebiet, Nienburg Schipse, Nienburg Schließhof, Nienburg Stettiner Straße, Nienburg Straßenverkehrsamt, Nienburg Thorner Straße, Nienburg Ulmenweg, Nienburg Wiesengrund, Nienburg Wilhelmshöhe, Nienburg Wörther Straße, Nienburg Zu den Köhler Bergen, Nordel Bruch, Nordel Kleinenmoor, Nordel Seiker, Nordholz Alte Mühle, Nordholz Gärtnerei, Nordholz Genossenschaft, Nordholz Kreisgrenze,

Oberboyen,

Pennigsehl Abzw. B 214, Pennigsehl Nord, Pennigsehl Trafo,

Raddestorf Gräsebilde, Raddestorf Kirche, Rehburg Düsseldorf Straße, Rehburg Düsseldorf Straße/West, Rethem Rodewalder Straße, Rodewald m.B. Dorfstraße/Frerking, Rohrsen Nord, Rohrsen Tunnel,

Sapelloh, Sapelloh Alte Schule, Sapelloh Gelber Damm, Sapelloh Haßfelder Bahlen, Sarninghausen Berliner Platz, Sarninghausen Molkerei, Schamerloh-Tätenhorst Postweg, Schierholz, Schierholz Abzw. Heesen, Schierholz Ost, Schinna Alte

Schmiede, Schinna Alte Ziegelei, Schinna Kreuzung, Schwarzenhausen, Schwarzenhausen Bruch, Schweringen Gewerbegebiet, Schweringen Nord, Sehnsen Kamp, Sehnsen Ort, Sonnenborstel Alte Kapelle, Sonnenborstel Kirchweg, Sonnenborstel Plantage, Steimbke Bad, Steimbke Eckelshof, Steimbke Stöckser Straße, Steinbrink Horst-Hövels-Damm, Stellhorn, Stendern Abzw., Steyerberg Heemsche, Steyerberg Industriestraße, Steyerberg Reese, Steyerberg Wilhelmshof, Stöckse Krähe Gaststätte, Stöckse Zum See, Stolzenau Kindergarten, Strahle, Struckhausen, Sudhalenbeck Alte B 6, Sudhalenbeck Liebenauer Weg,

Uchte Bremer Straße, Uchte Burgstraße, Uchte Kropp, Uchte Mindener Straße, Uchte Rauher Busch,

Voigtei Abzw. Eckershausen, Voigtei Hammelburg, Voigtei Hasselbusch, Voigtei Heide, Voigtei Kindergarten, Voigtei Mexico, Voigtei Wehrenberg,

Warmen Friedrich-Kopp-Straße, Warmen Iht, Warmen Salle, Warmen Walshorst, Warmen Wehsand, Warpe Bornstraße, Warpe Denkmal, Warpe Nord, Warpe Windhorster Weg, Wechold Abzw. K 141, Wechold Abzw. Wührden, Wechold Dreieck, Wechold Mallengraben, Wechold Nordhoff, Wegerden Abzw. Großenvörde, Wellie Alte Schule, Wellie Ziegelei, Wenden Bergstraße, Wenden Heide, Wendenborstel West, Westenfeld Kamp, Wienbergen Alte Schule, Wienbergen Ort, Wietzen Abzw. Holte, Wietzen B-Sportplatz, Wietzen Große Bruchstraße, Wietzen Heidestraße, Wietzen Kreuzung, Wietzen Riedeweg, Wietzen Schwarze Heide, Wietzen Warper Straße, Windhorst Am Elborn, Windhorst B 6, Windhorst Burdorfer Straße, Windhorst Schulstraße, Windhorst Warper Straße, Winzlar Auf der Horst, Winzlar Hagenburger Straße, Winzlar Ost (B 441), Winzlar West, Wohlenhausen, Woltringhausen Abzw. Buchholz, Woltringhausen Abzw. Steyerb., Woltringhausen Abzw. Wilhelmshöhe, Woltringhausen Heide, Woltringhausen Ohlensehlen, Woltringhausen Sportplatz, Wührden

### **Abb. B 3-2 Kategorisierung der Haltestellen**

#### Neueinrichtung und Ausbau von Haltestellen

Mit annähernd 1.200 Haltestellen (beide Richtungen) ist das Verkehrsgebiet ausreichend erschlossen. Dennoch wird in Einzelfällen durch Veränderung in den Raumstrukturen (z.B. neue Schulstandorte, neue Baugebiete...) bzw. neue ÖPNV-Angebote die Einrichtung neuer Haltestellen erforderlich. Diese muss beim Landkreis Nienburg/Weser - FD Straßenverkehr beantragt werden. Bei jeder Neueinrichtung einer Haltestelle trifft sich daraufhin ein Gremium aus Vertretern der Polizeiinspektion Nienburg, des FD Straßenverkehr, der jeweiligen Stadt/Gemeinde, der VLN und des betroffenen Verkehrsunternehmens zur Auswahl eines geeigneten Standortes, der vor allem Sicherheitskriterien genügen muss.

Der Ausbau und die Aufwertung von Haltestellen kann mit Regionalisierungsmitteln sowie mit Mitteln des ÖPNV-Konjunkturprogramm 2010-2014 gefördert werden. Der Ausbau von Haltestelle erfolgt weitestgehend barrierefrei.

### **B 3.3 Bedienungsqualität**

#### Vorgehensweise

Die Bedienungsqualität ergibt sich im wesentlichen anhand der Quantität der angebotenen Fahrten. Je mehr Fahrten in einem Ort zur Verfügung stehen, umso größer ist für den Kunden in der Regel die Bedienungsqualität. Der VDV hat bereits vor mehr als 20 Jahren eine Mindestbedienung für den Ländlichen Raum definiert, die er in einer aktuelleren Veröffentlichung bestätigt hat. Zahlreiche Landkreise (u. a. der Landkreis Soltau-Fallingb. <sup>37</sup>) bewerten die Bedienungsqualität anhand des vom VDV vorgelegten Bewertungsrasters. In Abhängigkeit von der Einwohnerzahl eines Ortes werden dabei folgende Mindestzahlen an Fahrten pro Tag angestrebt.

<sup>37</sup> Landkreis Soltau-Fallingb. (2005): Nahverkehrsplan für den Landkreis Soltau-Fallingb. 2005-2009. Bearbeitet durch die Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH.

Einwohnerzahl	Fahrtenpaare pro Tag	Bewertung	
unter 200	keine Empfehlung	<b>Gut:</b> Mindestwerte werden überschritten	Genügend: Werte liegen im Bereich der Mindestwerte
200 – 1.000 (Gruppe 1)	3		
1.000 – 3.000 (Gruppe 2)	3 – 6		
3.000 – 6.000 (Gruppe 3)	6 – 12		
		<b>Ungenügend:</b> Mindestzahlen werden unterschritten	

**Tab. B 3-2 Bewertungsraster für die Bedienungsqualität**

nach VDV

Der Bedienungsstandard im Ländlichen Raum soll für den Landkreis Nienburg/Weser auf den drei Verbindungsebenen

- Regional (Verbindungen zum Mittelzentrum)
- Lokal (Verbindungen zum Grundzentrum)
- Stadtbuss (Verbindungen innerhalb des Mittelzentrums)

differenziert betrachtet werden. Basis der Betrachtung sind 100 Orte im Landkreis Nienburg/Weser, die eine Einwohnerzahl von mehr als 200 EW aufweisen. Sie sind entsprechend der in Tab. B 3-2 genannten Einwohnergrenzwerte in drei Kategorien (1 bis 3) aufgeteilt. Die Stadt Nienburg wurde in eine zusätzliche Gruppe 4 eingestuft.

#### Bewertung der Bedienungsqualität im Regionalverkehr

##### Auswahl der Orte

Von den ca. 100 Orten mit mehr als 200 Einwohnern im Kreisgebiet ist etwa die Hälfte an Regio-Linien angeschlossen. Diese 47 Orte mit Anschluss an das Regio-Liniennetz umfassen die

- 92 % der größeren Orte (hier ist nur der OT Erichshagen nicht direkt an eine Regio-Bus-Linie angeschlossen)
- 86% der mittelgroßen Orte (nur die OT Wietzen und Winzlar sind nicht an eine Regio-Linie angebunden)
- 26% der kleineren Orte.

##### Schultage

Im Durchschnitt der drei Gruppen werden an Schultagen mehr als 20 Fahrtenpaare pro Ort angeboten. Neben der Stadt Nienburg weisen auch die OT Estorf, Hibben, Hoya, Landesbergen, Leese, Leeseringen, Nendorf, Schäferhof, Stolzenau und Uchte mit jeweils mehr als 26 Fahrtenpaaren eine besonders hohe Bedienungsqualität auf. Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass nur die beiden OT Rehburg und Loccum mit genügend bewertet werden können; in allen übrigen OT kann das Bedienungsangebot mit „gut“ bewertet werden.

##### Ferientage

Im Durchschnitt werden 13 Fahrten in den Orten der Gruppen 1 bis 3 angeboten, wobei die Unterschiede zwar zwischen den Orten, nicht aber zwischen den Gruppen relevant sind. In der Stadt Nienburg ist das Angebot mit 73 Fahrtenpaaren im Regionalverkehr mit

Abstand am höchsten. Mit mehr als 20 Fahrtenpaaren ist das Angebot darüber hinaus in Hoya und Uchte am besten. Mit lediglich 5 Fahrtenpaaren wird in Bad Rehburg, Brokeloh, Husum, Langendamm, Loccum, Münchehagen, Rehburg und Schessinghausen ein deutliches schlechteres Angebot im Regionalverkehr vorgehalten.

Dementsprechend wird das Bedienungsangebot im Regionalverkehr in den beiden Stadtteilen Rehburg und Loccum zunächst als „ungenügend“ eingestuft. In weiteren fünf Orten (Diepenau, Husum, Langendamm, Münchehagen und Schessinghausen) wird das Angebot als lediglich „genügend“ bewertet. Alle übrigen OT werden als gut bewertet.

### Bewertung der Bedienungsqualität im Lokalverkehr

#### Auswahl der Orte

Von den 100 Orten sind 88 Orte an das Lokal-Linienetz angeschlossen. Die 88 Orte umfassen die

- 100% der größeren Orte (Gruppe 3),
- 90% der mittelgroßen Orte der Gruppe 2 (nur die OT Rodewald und Estorf sind nicht an eine Lokal-Linie angebunden, wohl aber an eine Regio-Linie)
- 85% der kleineren Orte (Gruppe 1).

#### Schultage

Im gesamten Durchschnitt werden 18 Fahrtenpaare pro Ort angeboten, wobei mit Ausnahme der Gruppe 4 (Stadt Nienburg) auch keine Differenzierung zwischen Ortskategorien erkennbar ist. Neben der Stadt Nienburg weisen allein 24 Ortsteile mehr als 20 Fahrtenpaare in unterschiedliche Richtungen auf. Mit mehr als 40 Fahrtenpaaren ist die Bedienungsqualität in Hoya, Loccum, Münchehagen, Steyerberg, Stolzenau und natürlich in der Stadt Nienburg besonders hoch.

Für 82 Ortsteile kann daher das bestehende Angebot mit „gut“ bewertet werden. Für Diepenau, Hassbergen, Landesbergen, Leeseringen wird das Angebot im Lokalverkehr mit „genügend“ bewertet.

#### Ferientage

Im Durchschnitt werden 7 Fahrten in den Orten der Gruppen 1 bis 3 angeboten, wobei die Unterschiede sowohl zwischen den Orten, als auch zwischen den Ortekkategorien signifikant sind. So ist das Angebot in der Stadt Nienburg mit 51 Fahrtenpaaren im Lokalverkehr (ohne Stadtbuslinien!) mit Abstand am höchsten. Mit durchschnittlich ca. 14 Fahrtenpaaren ist das Angebot darüber hinaus in den größeren Orten der Gruppe 3 am höchsten, gefolgt von Gruppe 2 mit durchschnittlich 9 und Gruppe 1 mit durchschnittlich 4 Fahrtenpaaren.

An Ferientagen muss das Angebot für 32 Orte als ungenügend eingestuft werden. In diesen Orten werden meist lediglich 1 bis 2 Fahrtenpaare angeboten. In 9 Orten gibt es gar kein Angebot im Lokalverkehr (Altenbücken, Brokeloh, Dedendorf, Duddenhausen, Gandesbergen, Hassbergen, Hoyerhagen, Landesbergen, Lichtenhorst, Sonnenborstel, Warpe). Mit durchschnittlich 6 Fahrtenpaaren kann das Angebot der Lokal-Linien in 11 Orten als „genügend“, mit durchschnittlich 12 Fahrtenpaaren in weiteren Orten als „Gut“ bewertet werden.

### Bewertung der Bedienungsqualität im Nienburger Stadtbus

Das Fahrplan-Angebot in den vier Ortsteilen der Stadt Nienburg (Erichshagen, Holtorf, Langendamm und Kernstadt Nienburg) unterscheidet sich nicht an Schul- und Ferienta-

gen. Auf den vier Stadtbuslinien werden am Tagtyp Mo-Fr jeweils 27 Fahrtenpaare angeboten; an Samstagen immerhin noch 17 Fahrtenpaare.

Aufgrund der Vielzahl an Fahrten und des hohen Abdeckungsgrads des Liniennetzes sowie der Ergänzung des Stadtbusangebots durch zahlreiche Fahrten auf Regio- und Lokal-Linien kann das Bedienungsangebot in den vier Ortsteilen der Stadt Nienburg mit „gut“ bewertet werden.

#### Exkurs: Abgeltungsverordnung in der Schweiz

In der Schweiz wird die Finanzierung des ÖPNV u. a. über eine sog. Abgeltungsverordnung<sup>38</sup> geregelt. In dieser wird die Nachfrage als Hauptdeterminante des Angebots im regionalen Verkehr festgelegt. Die Verordnung selbst regelt nur zwei Kennziffern. Eine durchschnittliche Mindestauslastung von „32 Personen pro Tag“ (werktags, Summe aus beiden Richtungen) berechtigt zu einer Erschließung mit vier Kurspaaren. Weiter ist geregelt, dass bei einer Belastung des stärksten Abschnitts mit mehr als 500 Personen pro Tag ein Stundentakt angeboten werden soll.

Für das Verkehrsangebot im Landkreis Nienburg/Weser ergäbe sich nach diesem Modell anhand der Nachfrage, dass am Tagtyp Mo-Fr für

- alle Regio- und Stadtbuslinien sowie die Lokal-Linien 21, 42 und 716 mind. ein Stundentakt und für
  - die Lokallinien mindestens vier Fahrtenpaare
- angeboten werden sollten.

#### Gesamtbewertung

In Tab. B 3-3 sind die Ergebnisse für die großen und mittleren Ortsteile dargestellt (eine Darstellung für die kleineren Orte ist im Einzelnen im Nahverkehrsplan 2008 – 2012 dargestellt; es ist nicht davon auszugehen, dass sich wesentliche Änderungen ergeben haben). Im Ergebnis wird eine Gesamtbewertung vorgenommen. Dabei hat die Bewertung der Bedienung durch Regio- und Stadtbuslinien Vorrang vor der Bedienung mit Lokal-Linien; die Bewertung der Bedienung an Schultagen Vorrang vor der Bewertung der Situation an Ferientagen.

Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass für alle großen Orte mindestens ein „genügendes“ Bedienungsangebot bereitgestellt wird. Für die Stadtteile der Stadt Rehburg-Loccum fällt die Bewertung insgesamt zu schlecht aus, weil die Linie 716 als Lokal-Linie eingestuft wird und nicht als Regio-Linie, was ihrem Charakter aber vielleicht eher entspricht. Insbesondere durch das zusätzliche Angebot der Expressbusfahrten auf der Linie 716 hat sich das Angebot auch für die Ferienzeiten und an Samstagen deutlich verbessert.

Auch die Bedienungsqualität in den mittleren Orten (Gruppe 2) wird überwiegend mit „gut“, ansonsten mit „genügend“ bewertet.

Die Bedienungsqualität in den kleinen Orten (Gruppe 1) wird in aller Regel mit „Genügend“ bewertet, wobei diese Bewertung häufig nur für Schultage gilt. Für ein Drittel der Orte muss das Angebot an Ferientagen als „ungenügend“ eingestuft werden. Allerdings wird auch für ca. ¼ der Orte dieser Gruppe die Qualität „gut“ erreicht. Nur für den OT Sonnenborstel wird die Bedienungsqualität insgesamt als ungenügend eingestuft.

<sup>38</sup> Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV), 745.16, 11.11.2009, Fassung vom 1.1.2010.

Ort	Regio-Schultage	Regio-Ferientage	Lokal-Schultage	Lokal-Ferientage	Stadtbus-Angebot	Gesamtbewertung
<b>MZ Nienburg</b>						
Nienburg, Stadt	Gut	Gut	Gut	Gut	Gut	Gut
<b>Gruppe 3: Große Orte (3.000-6.000 E)</b>						
Diepenau	Genügend	Genügend	Genügend	Genügend		Genügend
Erichshagen					Gut	Gut
Eystrup	Gut	Gut	Gut	Gut		Gut
Holtorf	Gut	Gut	Gut	Genügend	Gut	Gut
Hoya	Gut	Gut	Gut	Gut		Gut
Landesbergen	Gut	Gut	Genügend	Ungenügend		Gut
Liebenau	Gut	Gut	Gut	Genügend		Gut
Loccum	Genügend	Genügend	Gut	Gut		Genügend
Rehburg	Genügend	Genügend	Gut	Gut		Genügend
Steyerberg	Gut	Gut	Gut	Gut		Gut
Stolzenau	Gut	Gut	Gut	Gut		Gut
Uchte	Gut	Gut	Gut	Genügend		Gut
<b>Gruppe 2: Mittlere Orte (1.000-3.000 E)</b>						
Bücken	Gut	Gut	Gut	Ungenügend		Gut
Drakenburg	Gut	Gut	Gut	Genügend		Gut
Estorf	Gut	Gut				Gut
Haßbergen	Gut	Gut	Genügend	Ungenügend		Gut
Hassel	Gut	Gut	Gut	Gut		Gut
Husum	Genügend	Genügend	Gut	Genügend		Genügend
Langendamm			Gut	Gut	Gut	Gut
Lavelsloh	Gut	Gut	Gut	Genügend		Gut
Leese	Gut	Gut	Gut	Gut		Gut
Leeseringen	Gut	Gut	Genügend	Genügend		Gut
Lemke	Gut	Gut	Gut	Gut		Gut
Marklohe	Gut	Gut	Gut	Gut		Gut
Münchehagen	Genügend	Genügend	Gut	Gut		Genügend
Nendorf	Gut	Gut	Gut	Ungenügend		Gut
Rodewald	Gut	Gut				Gut
Rohrsen	Gut	Gut	Gut	Genügend		Gut
Schessinghausen	Genügend	Genügend	Gut	Genügend		Genügend
Steimbke	Gut	Gut	Gut	Gut		Gut
Warmßen	Gut	Gut	Gut	Genügend		Gut
Wietzen			Gut	Gut		Genügend
Winzlar			Gut	Gut		Genügend

**Tab. B 3-3 Bewertung der Bedienungsqualität**

Quelle: Landkreis Nienburg/Weser

## B 3.4 Verbindungsqualität

### Methode zur Bewertung der Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität wird durch die Zahl der erforderlichen Umstiege, die Vertaktung und die Reisezeiten beschrieben. Eine häufig verwendete Kennziffer ist das Verhältnis zwischen Reisezeit im MIV und Fahrzeit im ÖPNV (einschließlich Wartezeiten für Umsteigevorgänge), wobei von den ÖPNV-Kunden eine ÖPNV-Beförderungszeit, die mehr als das 1,7-fache der MIV-Fahrzeit beträgt, auch im Ländlichen Raum im Allgemeinen nicht mehr akzeptiert wird.

Als Bewertungsmerkmal für die Verbindungsqualität wird daher das Verhältnis zwischen ÖPNV-Beförderungszeit (Fahrzeit + evtl. Umsteigedauer) und der MIV-Fahrzeit ermittelt. Die jeweiligen durchschnittlichen Werte wurden mit Hilfe des elektronischen Fahrplaners der Weser-Ems Bus (<http://www.weser-ems-bus.de/hafas/query.exe>) und des elektronischen Routenplaners [www.reiseplanung.de](http://www.reiseplanung.de) ermittelt, wobei ein kurzer Fahrweg und eine „mittlere Geschwindigkeit“ als Einstellung ausgewählt wurden.

Als Bewertungsraster werden unter Bezug auf den NVP für den Landkreis Heidekreis<sup>39</sup> sowie der Ergebnisse des Forschungsprogramms Stadtverkehr<sup>40</sup> die Beförderungszeiten wie folgt eingestuft:

Bewertung	Kriterium: Reisezeitenverhältnis $t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$
<b>Gut</b>	ÖPNV-Beförderungszeit ist kleiner als das 1,5-fache der MIV-Fahrzeit
<b>Genügend</b>	ÖPNV-Beförderungszeit ist im Bereich des 1,5 bis 1,7-fachen der MIV-Fahrzeit
<b>Ungenügend</b>	ÖPNV-Beförderungszeit beträgt mehr als das 1,7-fache der MIV-Fahrzeit

Bei der Untersuchung können drei räumliche Ebenen unterschieden werden.

### Verbindungsqualität zwischen den Grundzentren und dem Mittelzentrum Nienburg

Das Mittelzentrum Nienburg kann von etwa der Hälfte der Grundzentren in weniger als 30 min mit dem ÖPNV erreicht werden (Heemsen, Marklohe, Landesbergen, Liebenau, Steimbke). Für Eystrup wird zudem eine sehr schnelle Verbindung im SPNV angeboten. Auch mit PKW sind auf diesen Verbindungen keine wesentlich geringeren Fahrtzeiten zu erreichen. Von fünf weiteren Grundzentren aus (Hoya, Eystrup, Steyerberg, Stolzenau, Rehburg) beträgt die Fahrtzeit weniger als eine  $\frac{3}{4}$  Stunde. Lediglich von Uchte und Diepenau beträgt die Fahrtzeit nach Nienburg mehr als 1 Stunde. Im Verhältnis zur Fahrzeit im MIV ergibt sich durchschnittlich ein Wert von 1,2, die Fahrzeit im ÖPNV ist im Durchschnitt 20 % länger. Da die Abweichungen der Einzelwerte recht gering sind ( $\text{VarK}=7,4\%$ )<sup>41</sup>, kann die Verbindungsqualität für alle Grundzentren mit „gut“ bewertet werden.

<sup>39</sup> Landkreis Heidekreis (2011): Nahverkehrsplan 2010-2014. Bearbeitet durch die Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH. Eigenverlag.

<sup>40</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2010): Projektbericht. Forschungsprojekt des Forschungsprogramms Stadtverkehr (FoPS) FA-Nr. 70.837/2009 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

<sup>41</sup> Der Variationskoeffizient ist eine statistische Kenngröße in der mathematischen Statistik. Er ist definiert als die relative Standardabweichung, d.h. die Standardabweichung dividiert durch den Mittelwert.

Nr.	Ort	Beförderungszeit zum Mittelzentrum Nienburg <i>in Minuten</i>		Verhältnis ÖPNV/MIV	Bewertung
		ÖPNV-Fahrzeit	MIV		
1	Hoya	44	40	1,10	gut
2	Eystrup	33	27	1,22	gut
3	Heemsen/Rohrsen	19	16	1,19	gut
4	Marklohe	14	11	1,27	gut
5	Steimbke	26	19	1,37	gut
6	Liebenau	25	22	1,14	gut
7	Steyerberg	36	33	1,09	gut
8	Landesbergen	26	20	1,30	gut
9	Stolzenau	39	37	1,05	gut
10	Uchte	62	48	1,29	gut
11	Diepenau/Lavelshoh	102	82	1,24	gut
12	Rehburg	35	32	1,09	gut

**Tab. B 3-4 Verbindungsqualität des Fahrplanangebots zwischen den Grundzentren und dem Mittelzentrum Nienburg**

Quelle: Landkreis Nienburg/Weser

#### Verbindungsqualität zwischen größeren, nichtzentralen Orten und dem Mittelzentrum Nienburg

Um nicht nur die Erreichbarkeit des Mittelzentrums aus den Grundzentren zu überprüfen, wurden 19 weitere, größere, nicht zentrale Orte hinsichtlich der Verbindungsqualität der Fahrten zum Mittelzentrum bewertet. Wiederum kann das Mittelzentrum von etwa der Hälfte der Orte in weniger als 30 min mit dem ÖPNV erreicht werden (Drakenburg, Estorf, Haßbergen, Husum, Langendamm, Leeseringen, Lemke, Rohrsen, Schessinghausen).

Von sieben weiteren Orten aus dauert die Fahrt nach Nienburg mehr als 30 min, aber weniger als 1 Stunde. Nur für einen Ort ergibt sich eine Fahrzeit von mehr als 1 Stunde (Warmesen).

Nr.	Ort	Beförderungszeit zum Mittelzentrum Nienburg <i>in Minuten</i> <sup>42</sup>		Verhältnis ÖPNV/MIV	Bewertung
		ÖPNV-Fahrzeit	MIV		
13	Bücken	32	30	1,07	gut
14	Drakenburg	15	10	1,50	genügend
15	Estorf	19	14	1,36	gut
16	Haßbergen	25	18	1,39	gut
17	Hassel	41	31	1,32	gut
18	Husum	19	13	1,46	gut
19	Langendamm	17	10	1,70	genügend
20	Leese	31	29	1,07	gut
21	Leeseringen	18	12	1,50	genügend
22	Lemke	11	10	1,10	gut
23	Münchehagen	45	41	1,10	gut
24	Nendorf	49	43	1,14	gut
25	Rodewald	42	29	1,45	gut
26	Rohrsen	20	14	1,43	gut
28	Schessinghausen	12	10	1,20	gut
29	Warmßen	75	63	1,19	gut
30	Wietzen	38	22	1,73	ungenügend
31	Winzlar	52	40	1,30	gut

**Tab. B 3-5 Verbindungsqualität des Fahrplanangebots zwischen größeren, nicht-zentralen Orten und dem Mittelzentrum Nienburg**

Quelle: Landkreis Nienburg/Weser

Auch mit PKW sind auf diesen Verbindungen meist keine wesentlich geringeren Fahrzeiten zu erreichen. Allerdings ist der Zeitvorteil im MIV tendenziell stärker ausgeprägt als bei den Verbindungen zwischen den Grundzentren und Nienburg. Im Verhältnis zur Fahrzeit im MIV ergibt sich insgesamt ein Wert von 1,26, die Fahrzeit im ÖPNV ist damit durchschnittlich 26 % länger. So kann die Verbindungsqualität zum Mittelzentrum in nicht-zentralen Orten zwar insgesamt als „gut“ eingestuft werden. Die Verbindungsqualität für Drakenburg, Langendamm und Leeseringen kann allerdings nur als „genügend“, diejenige für Wietzen nur als „ungenügend“ bewertet werden.

#### Verbindungsqualität zwischen nichtzentralen Orten und ihren jeweiligen Grundzentren

Um auch die Erreichbarkeit der Grundzentren aus den kleineren Ortschaften zu überprüfen, wurden mehr als 50 nicht zentrale Orte hinsichtlich der Verbindungsqualität der Fahrten zum jeweiligen Grundzentrum exemplarisch bewertet (detaillierte Darstellung nur im NVP 2008-2012). Für die Mehrzahl der Orte gilt, dass die ÖPNV-Beförderungszeit

<sup>42</sup> Durchschnittswerte

zum Grundzentrum weniger als 30 min beträgt. Nur für 4 der bewerteten Orte beträgt die Beförderungszeit 30 min und mehr.

Mit dem PKW sind auf diesen Verbindungen meist wesentlich kürzere Fahrtzeiten zu erzielen. Im Verhältnis zur Fahrzeit im MIV ergibt sich insgesamt ein Wert von 1,36, die Fahrzeit im ÖPNV ist damit Durchschnitt 36 % länger. Damit kann die Verbindungsqualität insgesamt als „gut“ eingestuft werden, wobei die Abweichungen vom Mittelwert stark sind (VarK = 36,0 %).

Immerhin kann die Verbindungsqualität für 3/4 aller Orte als „gut“ und für weitere 6 Orte (12%) als „genügend“ bewertet werden. In 6 Fällen (12%) wird die Verbindungsqualität als „ungenügend“ eingestuft. Davon sind vor allem Orte betroffen, die zu folgenden Grundzentren gehören: Diepenau (Nordel), Heemsen (Haßbergen), Hoya (3 Orte) und Liebenau (Pennigsehl).

### Zusammenfassende Bewertung der Verbindungsqualität

Die Verbindungsqualität des ÖPNV-Angebots im Landkreis Nienburg/Weser kann im Großen und Ganzen als gut bewertet werden. Insbesondere durch die Regio-Linien, auf denen mehrmals täglich, z. T. sogar stündlich, eine schnelle Verbindung zwischen allen Grundzentren und dem Mittelzentrum Nienburg angeboten wird, kann eine gute Verbindungsqualität angeboten werden, die mit den Fahrtzeiten im MIV konkurrieren kann. Dies gilt ebenfalls, wenn auch abgeschwächt, für die Mehrzahl der Angebote für Fahrten zwischen größeren, nicht-zentralen Orten im Kreisgebiet und der Kreisstadt Nienburg.

Die Verbindungsqualität für Fahrten zwischen nicht-zentralen Orten und ihrem jeweiligen Grundzentrum kann teilweise als „gut“ bewertet werden, z.B. wenn sich im Ort eine Haltestelle einer Regio-Linie befindet. Für einen Teil der Orte ist die Verbindungsqualität jedoch „ungenügend“, weil Direktverbindungen fehlen. Neben langen Beförderungszeiten tragen vor allem die geringe Zahl angebotener Fahrten auf diesen Relationen bzw. auf die Schulzeiten beschränkte Angebote zur schlechten Bedienungs- und Verbindungsqualität bei.

### **B 3.5 Fahrzeuge**

Auf zahlreichen Buslinien können bereits für einen Großteil der Fahrten Niederflurfahrzeuge verlässlich eingesetzt werden. Der Einsatz von Niederflurfahrzeugen ist in den Fahrplänen mit einem Symbol gekennzeichnet. Der Einsatz von Niederflurfahrzeugen soll in den nächsten Jahren insbesondere auf den Regio-Linien ausgeweitet werden. Im Bereich der Lokal-Linien sowie bei den Fahrten zum Schulbeginn und zum Schulende werden jedoch auch weiterhin nicht barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt werden müssen, da noch zahlreiche Hochbodenfahrzeuge im Fuhrpark der regionalen Busunternehmen vorhanden sind. Die verlässliche Ausweitung des Anteils von Niederflurfahrzeugen in den einzelnen Fahrplänen soll in den nächsten Jahren weiter ausgebaut werden.

### **B 3.6 ÖPNV – Tarife**

Auf allen Buslinien innerhalb des Landkreises Nienburg/Weser gilt der VLN-Tarif. Seit der Tarifstrukturreform aus dem Jahr 2001 hat die VLN einen reinen Zonentarif, bestehend aus 16 Tarifzonen. Die Tarifzonen orientieren sich weitgehend an den Samtgemeinde- bzw. Gemeindegrenzen. Der Fahrpreis berechnet sich anhand der Anzahl der befahrenen Tarifzonen, wobei es fünf verschiedene Preisstufen gibt.

Der VLN-Tarif ermöglicht die Nutzung aller Buslinien im gesamten Landkreis mit nur einem Ticket. Ein Umstieg zwischen den verschiedenen Linien ist problemlos möglich. Das Ticketsortiment ist weitgehend an die Sortimente der umliegenden Verkehrsgemein-

schaften bzw. -verbände angepasst, allerdings werden auch spezifische regionale Anforderungen im Landkreis Nienburg/Weser berücksichtigt. Auch nach Einführung des neuen Tarifes werden die Tarifbestimmungen und das Ticketsortiment der VLN laufend modernisiert und weiterentwickelt.

Auf den Schienenstrecken der DB AG gilt der Tarif der DB AG bzw. der Niedersachsen-tarif. Der Umstieg mit einem Ticket der VLN auf eine Schienen-Verbindung ist nicht möglich. Allerdings können Fahrgäste mit einer GVH-Mobilcard eine vergünstigte VLN-AnschlussCard (nur als Zeitkarte) erwerben.

Die Samtgemeinde Eystrup und die Samtgemeinde Grafschaft Hoya sind seit dem Jahr 2001 auch in den VBN-Tarif integriert, da diese Gemeinden assoziiertes Mitglied im Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen sind. Bei Fahrten in das Gebiet des VBN gilt der VBN-Tarif. Bei Fahrten innerhalb der Samtgemeinden bzw. in das übrige VLN-Verkehrsgebiet kommt der VLN-Tarif zur Anwendung.

Die Gemeinden Stolzenau und Leese, der Flecken Steyerberg, die Samtgemeinde Uchte sowie die Stadt Rehburg-Loccum sind im Sechser-Tarif (MHS) integriert. Dieser kommt jedoch nur bei Direktverbindungen der MKB in das MHS-Verkehrsgebiet zur Geltung.

Für Fahrten aus den Ortschaften Rehburg, Bad Rehburg und Münchenhagen in das bzw. aus dem GVH-Verkehrsgebiet wird der GVH-Gemeinschaftstarif anerkannt.

Für Fahrten mit der Linie 2121 die in den Ortschaften Loccum und Münchenhagen starten und in Richtung Stadthagen das VLN-Verkehrsgebiet verlassen, bzw. in umgekehrter Richtung, wird der Tarif der Schaumburger-Verkehrs GmbH angewandt.

Für Fahrten von Verden und Dörverden bzw. Sulingen und Siedenburg in das VLN-Verkehrsgebiet (außer in die Samtgemeinde Grafschaft Hoya) gilt ein Übergangstarif von Weser-Ems Bus.

### **B 3.7 Fahrpersonal**

Das Fahrpersonal verfügt über ein gepflegtes äußeres Erscheinungsbild, ein freundliches und hilfsbereites Auftreten und die Fähigkeit, korrekt und verständlich Auskünfte zu Fahrplan, Tarif, Linienführung, Anschlussverbindungen und zu den wichtigen Zielen für den befahrenen Linienbereich zu erteilen.

### **B 3.8 Fahrgastinformation**

Die Abfahrtszeiten der Busse werden über die so genannten Aushangfahrpläne an den Bushaltestellen bekannt gegeben. Der Austausch erfolgt mindestens einmal jährlich, bei Änderungen der Fahrzeiten jedoch direkt zum Termin des bevorstehenden Fahrplanwechsels. Auf dem Aushangfahrplan werden zudem der Haltestellenname und die Fahrtverläufe der an der Haltestelle verkehrenden Buslinien benannt. Haltestellenname und Verkehrsverbund werden zudem auf der Haltestellenfahne angezeigt. Im Bahnhof Nienburg wurde 2007 eine elektronische Abfahrtstafel installiert, die über Ziel und Abfahrtsposition der nächsten Busse informiert, eine elektronische Fahrplan-Aussenanzeige folgte im Jahr 2009.

An den Bussteigen am Nienburger ZOB wurden ebenfalls elektronische Anzeigetafeln installiert, die über die An- und Abfahrtszeiten der Busse und der Bahn informieren.

Darüber hinaus können Fahrgäste z.B. über die Internetseiten [www.efa.de](http://www.efa.de) und <http://www.fahrplaner.vbn.de> sowie über entsprechende Apps<sup>43</sup> für das Smartphone detaillierte Fahrplanauskünfte erhalten.

Zudem werden für alle Buslinien Fahrpläne gedruckt und über die VLN an die Fahrgäste herausgegeben.



Zeit	Linie	Fahrplan	Endstation
18:43 Uhr	Busabfahrten ab Nienburg Bahnhof		
19:40	Linie 3	Nienburg City Treff Nienburg (Hafenstraße) 19:38 - Nienburg (City Treff) 19:40 - Nienburg (Station) 19:46 - Nienburg (Krankenhaus) 19:54 - Nienburg (Friedhof) 20:00	E
18:48	Linie 1	Nienburg City Treff Nienburg (Hafenstraße) 18:48 - Nienburg (City Treff) 18:50 - Nienburg (Station) 18:56 - Nienburg (Krankenhaus) 19:04 - Nienburg (Friedhof) 19:10	E
18:52	Linie 138	Nienburg Hafenstraße Nienburg (Hafenstraße) 18:52	E
18:55	Linie 20	Nienburg Krankenhaus Nienburg (Krankenhaus) 18:55	A
18:55	Linie 30	Nienburg Hafenstraße Nienburg (Hafenstraße) 18:55	E
18:57	Linie 1	Erichshagen Friedhof über Holtorf Nienburg (Station) 18:57 - Nienburg (Krankenhaus) 19:04 - Nienburg (City Treff) 19:10 - Nienburg (Hafenstraße) 19:16 - Nienburg (Friedhof) 19:22	D
18:57	Linie 3	Erichshagen Friedhof über Celler Straße Nienburg (Station) 18:57 - Nienburg (Krankenhaus) 19:04 - Nienburg (City Treff) 19:10 - Nienburg (Hafenstraße) 19:16 - Nienburg (Friedhof) 19:22	D
19:05	Linie 30	Hoya Nienburg (Hafenstraße) 19:05 - Nienburg (Krankenhaus) 19:11 - Nienburg (City Treff) 19:17 - Nienburg (Station) 19:23 - Nienburg (Friedhof) 19:29 - Nienburg (Hafenstraße) 19:35	A

Abb. B 3-3 Elektronische Fahrplananzeige im Nienburger Bahnhof



Abb. B 3-4 Fahrgastinformation am ZOB auf dem Nienburger Bahnhofsvorplatz

Neben den gedruckten Informationen erhalten die Fahrgäste alle Informationen zum ÖPNV im Kreisgebiet auch direkt in der VLN-Geschäftsstelle in der Wilhelmstraße in Nienburg. Die VLN ist während der Geschäftszeiten auch telefonisch erreichbar und betreibt für den 24-Stunden-Service eine umfassende Homepage. Unter [www.vln-](http://www.vln-)

<sup>43</sup> z.B. z. B. der FahrPlaner der VBN GmbH, der für viele Linien auch Echtzeitinformationen anbietet, sowie für den GVH-Fahrplan oder allgemein die App Öffi - ÖPNV Auskunft

[nienburg.de](http://nienburg.de) sind Fahr- und Liniennetzpläne, Tarife und weitere Informationen zum ÖPNV abrufbar.

Zu allen Fahrplanänderungen, Tarifierpassungen, Umleitungen im Busverkehr oder andere Neuerungen im Busliniennetz erstellt die VLN regelmäßige Presseinformationen, so dass hierüber auch in der örtlichen Presse berichtet wird.

### **B 3.9 Vertrieb und Marketing**

Beschwerdemanagement ist Aufgabe der VLN und der Verkehrsunternehmen. Alle Beschwerden und Anregungen die bei der VLN eingehen werden erfasst und ausgewertet. Zudem erhalten alle Beschwerdeführer eine Antwort zu Ihrem Anliegen. Einige Unternehmen der VLN betreiben zudem ein eigenes zertifiziertes Qualitätsmanagement.

Das Marketing der VLN zielt darauf, mehr Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Neben den reinen Informationen zum ÖPNV (siehe B 3.8) arbeitet die VLN an der Erstellung eines modernen, umweltfreundlichen und positiven Images für den Busverkehr. In einer monatlichen ÖPNV-Seite in der Nienburger Tageszeitung werden interessante Themen rund um das Thema Busverkehr beleuchtet, mit einer Poster- und Anzeigenserie wurden z.B. im Jahr 2012 die Regio-Linien beworben (siehe Abb. A 7-4) und auf öffentlichen Veranstaltungen zum Thema Klimaschutz ist die VLN einer der Partner für die Umsetzung von Zielen zur Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehr.

### **B 3.10 Zusammenfassende Bewertung der Qualität**

Die Bedienung erfolgt in einem hierarchischen Liniennetz, in dem Regio-Linien die übergemeindliche Verbindung mit dem Mittelzentrum sicherstellen und Lokal-Linien Zubrinfunktionen erfüllen und die lokale Bedienung innerhalb der Gemeinden übernehmen. Damit kann das Liniennetz als optimiert eingestuft werden.

Die **Erschließung der Ortschaften** durch das Liniennetz im Landkreis Nienburg/Weser kann insgesamt als befriedigend beurteilt werden. Nur in 12 sehr kleinen Ortsteilen beträgt die Entfernung vom Siedlungszentrum zur nächstgelegenen Haltestelle mehr als 1 km. In den übrigen ca. 200 Ortsteilen im Kreisgebiet ist die nächstgelegene Haltestelle weniger als 750 m weit entfernt.

Die **Bedienungsqualität** (Zahl der angebotenen Fahrten) kann für alle großen Orte mindestens mit „genügend“, meist mit „gut“ bewertet werden. Dies gilt insbesondere für die Anbindung an die Kreisstadt. Für die Stadtteile der Stadt Rehburg-Loccum fällt die Bewertung etwas schlechter aus. Auch die Bedienungsqualität in den mittleren Orten wird überwiegend mit „gut“, ansonsten mit „genügend“ bewertet. Die Bedienungsqualität in den kleinen Orten wird in aller Regel mit „genügend“ bewertet, wobei dies häufig nur für Schultage gilt. Für ein Drittel der kleinen Ortsteile muss das Angebot in den Ferien als „ungenügend“ eingestuft werden.

Die **Verbindungsqualität** des ÖPNV-Angebots (insbesondere Fahrdauer) im Landkreis Nienburg/Weser kann im Großen und Ganzen als „gut“ bewertet werden. Insbesondere durch die Regio-Linien, auf denen mehrmals täglich, z. T. sogar stündlich, eine schnelle Verbindung zwischen allen Grundzentren und dem Mittelzentrum Nienburg angeboten wird, kann eine gute Verbindungsqualität angeboten werden, die mit den Fahrzeiten im MIV konkurrieren kann. Dies gilt auch für die Mehrzahl der Fahrtangebote zwischen größeren, nicht-zentralen Orten im Kreisgebiet und der Kreisstadt. Die Verbindungsqualität für Fahrten zwischen nicht-zentralen Orten und ihrem jeweiligen Grundzentrum kann teilweise als „gut“ bewertet werden, z.B. wenn sich im Ort die Haltestelle einer Regio-Linie befindet. Für mehr als ¼ der Orte ist die Verbindungsqualität jedoch „ungenügend“, weil Direktverbindungen fehlen. Neben langen Beförderungszeiten sind auch eine geringe

Zahl angebotener Fahrten auf diesen Relationen bzw. auf die Schulzeiten beschränkte Angebote Grund für eine schlechte Bewertung der Bedienungs- und Verbindungsqualität.

Das **Fahrplanangebot** im Landkreis Nienburg/Weser ist zwar insbesondere im Bereich der Lokal-Linien auf die Schülerbeförderung zugeschnitten, kann aber zumindest im Hinblick auf die Regionalverbindungen auch in den Ferien als durchaus befriedigend eingestuft werden. Die Angebote im straßengebundenen ÖPNV werden an den vier Bahnhöfen Nienburg, Eystrup, Linsburg und Stolzenau/Leese mit einem umfassenden SPNV-Angebot verknüpft.

In den vergangenen Jahren konnte die Ausstattung zahlreicher **Bushaltestellen** wesentlich verbessert werden. Unter anderem wurden zahlreiche neue Wartehallen aufgestellt, abgängige Beton- oder Holzwarenhallen durch transparente Wartehallen ersetzt, teilweise wurden Fahrradanhänger und Fahrgastinformationstafeln installiert. Ferner wurden die Warteflächen vieler Haltestellen neu gepflastert und Hochborde sowie Leitelemente eingebaut, sodass mittlerweile zahlreiche Haltestellen als barrierefrei eingestuft werden können. Die Attraktivität des ÖPNV im Landkreis Nienburg/ Weser hat sich durch diese Maßnahmen wesentlich verbessert.

Der **VLN-Tarif** ermöglicht die Nutzung aller Buslinien im gesamten Landkreis mit nur einem Ticket. Er ist in den vergangenen Jahren modernisiert und weiterentwickelt worden.

## **B 4 Nachfrage des ÖPNV-Angebotes**

### **B 4.1 Nachfrage im Schülerverkehr**

Die Nachfrage nach Leistungen in der Schülerbeförderung wird wesentlich von der Zahl der Schüler/innen, die den ÖPNV nutzen möchten, von der Entwicklung der Schulanfangs- und -endzeiten und von Zahl und Verteilung der Schulstandorte bestimmt. Die Anforderungen an die Schülerbeförderung haben sich in den letzten Jahren bedingt durch die Einführung von Ganztagsangeboten an vielen Schulen im Kreisgebiet sowie durch den Demographischen Wandel kontinuierlich geändert. Die abnehmende Schülerzahl hat sich bisher vor allem im Primarbereich geäußert. Dies hat bereits die Schließung kleinerer Schulstandorte zur Folge gehabt. Die Einführung von Oberschulen sowie die Einrichtung einer Integrierten Gesamtschule in Nienburg zum Schuljahr 2013/14 stellt die Schülerbeförderung vor neue Herausforderungen.

Im Schuljahr 2012/2013 verfügten rund 6.750 Schüler/innen über eine SSZK. Weitere ca. 1.500 Schülerinnen und Schüler benutzen den Bus für die Schulfahrt mit einem anderen Ticket, sodass täglich ca. 8.250 Schüler mit dem Bus befördert werden müssen. Dabei sind saisonale Schwankungen zu beobachten. Im Durchschnitt kann von rund 11.500 Beförderungsfällen pro Tag und mehr als 2,6 Mio. Beförderungsfälle pro Jahr ausgegangen werden.

Für den Zeitraum bis zum Jahr 2020 wird gem. der NIW-Prognose eine Abnahme der Zahl der Kinder zwischen 5 und 18 Jahren von 17.643 (2010) auf 12.881, d.h. um ca. 27 % für das Kreisgebiet erwartet. Dementsprechend kann davon ausgegangen werden, dass die Zahl der regelmäßig den ÖPNV nachfragenden Schüler/innen von 8.500 auf ca. 6.200 Schüler/Innen abnehmen wird. Allerdings wird dann infolge der Schließung und Zusammenlegung weiterer Schulstandorte ein höherer Anteil der Schülerinnen und Schüler mit dem Bus zur Schule befördert werden müssen.

Seit dem Schuljahr 2005/2006 wurde verstärkt der Ganztagsschulunterricht an Schulen im Landkreis Nienburg/Weser eingeführt. Im Schuljahr 2011/12 waren bereits 28 allgemein bildende Schulen als Ganztagschulen im Sinne von § 23 Abs. 1 NSchG genehmigt.

ragt. Darüber hinaus hat sich durch die Schulstrukturreform aus dem Jahre 2004 der Wochenstundenplan der niedersächsischen Gymnasien in den höheren Jahrgängen auf bis zu 35 Wochenstunden erweitert. Daher sind auch die beiden Gymnasien in Nienburg, die bisher nicht offiziell als Ganztagschulen genehmigt worden sind, de facto Ganztagschulen. Ganztagschulen ergänzen den Schulunterricht an bis zu vier Tagen einer Woche zu einem ganztägigen Unterrichts-, Förder- und Freizeitangebot. Für Ganztagschulen ist eine Schülerbeförderung auch am Nachmittag – i.d.R. nach der 8. Unterrichtsstunde – erforderlich. Es ist davon auszugehen, dass kurz- und mittelfristig noch an weiteren Schulen im Landkreis der Ganztagsunterricht eingeführt wird.

Aus den o. g. Gründen wird eine weitestgehend flächendeckende Schülerbeförderung nach der 8. Unterrichtsstunde erforderlich. Dieser Aspekt ist bei der Planung der Schülerbeförderung im Zeitraum bis 2017 ausreichend zu berücksichtigen.

## B 4.2 Nachfrage im ÖPNV

### Einleitung

Der Landkreis Nienburg/Weser hat die Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung mbH (GVS) aus Hannover im Jahr 2011 beauftragt, im Kreisgebiet eine Verkehrserhebung im ÖPNV durchzuführen.

Erhebungsgegenstand waren die im Landkreis Nienburg/Weser den Linienbündeln 1 bis 5 zugeordneten Linienverkehre im straßengebundenen ÖPNV. Erhebungsgebiet war der Landkreis Nienburg/Weser.

### Linienbeförderungsfälle

Mit der Erfassung der vollständigen Wegekette sind in der Verkehrserhebung die Direktfahrer sowie die Um- und Übersteiger registriert worden.

Tabelle B 4.1 zeigt die Linienbeförderungsfälle der 2011 erhobenen Buslinien. Hier muss beachtet werden, dass nicht alle im Landkreis Nienburg verkehrenden Buslinien erhoben wurden. Die ausgewiesenen Zahlen entsprechen daher nicht der Gesamtzahl an ÖPNV-Nutzern im Landkreis Nienburg.

Verkehrsmittel / Zählweise	Montag bis Freitag	Samstag	Jahr
	[Persf./d]	[Persf./d]	[Persf./a]
Linienbeförderungsfälle	16.975	1.459	3.887.604
<b>darunter</b>			
Stadtbus Nienburg	2.989	852	805.830
Regio-Linien	6.651	570	1.555.475
Lokal-Linien	7.336	38	1.526.271

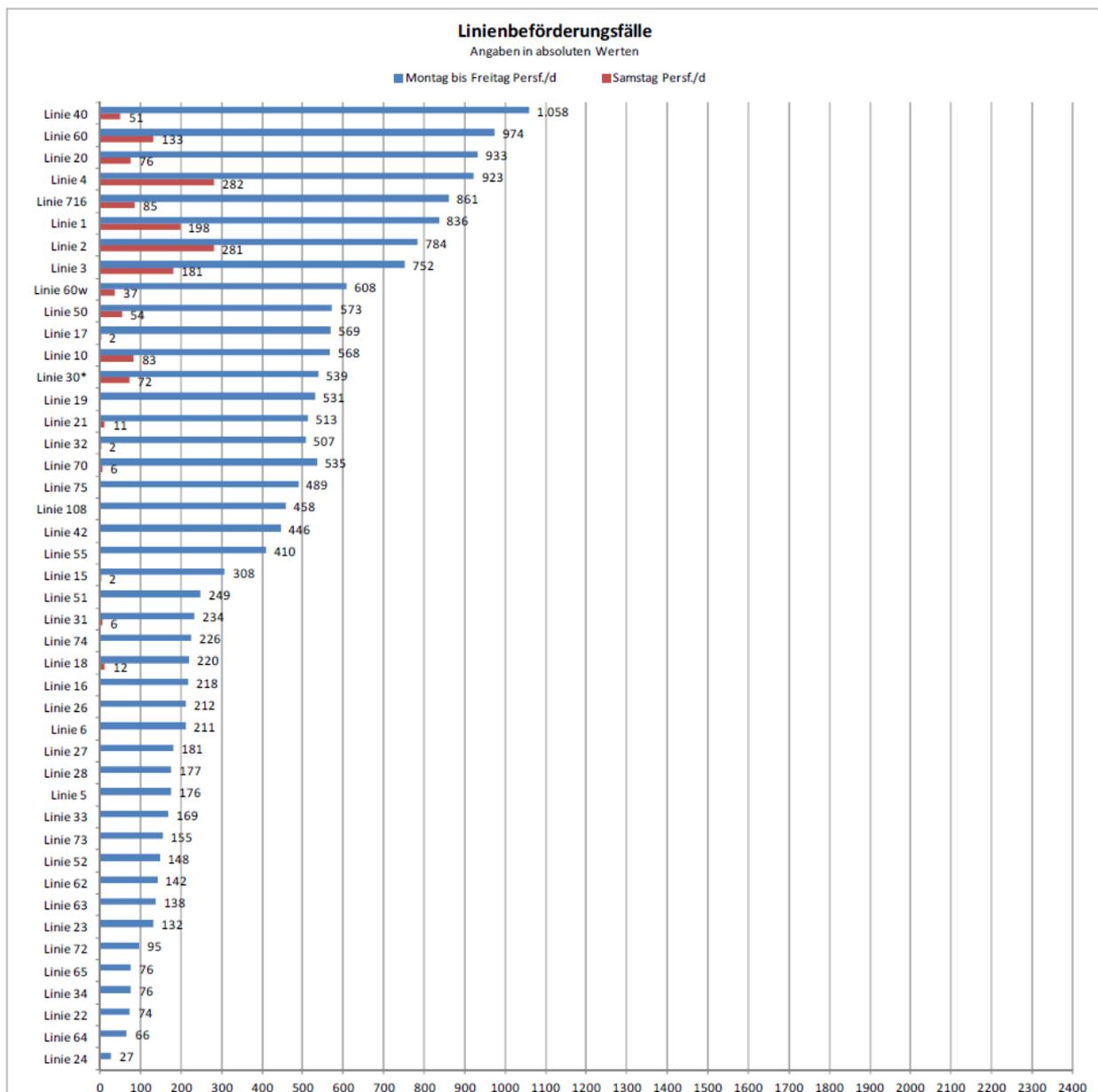
**Tab. B 4-1 Beförderungsfallzahlen, alle Erhebungslinien**

Datengrundlage: GVS<sup>44</sup>

Die Verkehrserhebung zeigt, dass im Durchschnitt 16,8 Fahrgäste in den Nienburger Bussen angetroffen werden. Im Vergleich mit anderen Verkehrsgebieten in Niedersach-

<sup>44</sup> Verkehrserhebung 2011 im ÖPNV des Landkreises Nienburg/Weser - Methodenbericht und Auswertung. Version 3.0. Hannover, Februar 2012

sen ist dies ein eher geringer Wert. Ein Grund hierfür kann sein, dass in anderen Regionen viele Übersteiger Bus-Schiene, die in beiden Verkehrsmitteln den selben Tarif nutzen können, zu einer stärkeren Busauslastung führen.



**Abb. B 4-1 Linienbeförderungsfälle pro Tag nach Linie und Tagtyp**

Abb. aus GVS<sup>44</sup>

Abb B 4-1 und Tab. B 4-2 zeigen, dass ein Großteil der Beförderungsfälle auf die vier Stadtbus-Linien und die Regio-Linien entfällt. Auf diesen Linien ist auch die personenbezogene Verkehrsleistung besonders hoch. Mit fast 4,6 Mio. Personenkilometer im Jahr ist die Leistung auf den beiden Ästen der Linie 60 am höchsten. Mit meist mehr als 2 Mio. Pkm ist sie auch auf den übrigen Regio-Linien relativ hoch. Auch auf der Linie 716 wird eine Leistung von mehr als 2 Mio. Pkm erreicht. Auf den vier Stadtbus-Linien beträgt die Leistung zwischen 0,5 und 1 Mio. Pkm.

Linie	Mo-Fr			Sa			Jahr		
	Persf. /d <sup>45</sup>	Pers-km	Mittlere Reiseweite	Persf. /d	Pers-km	Mittlere Reiseweite	Pers f./a <sup>46</sup>	Pers-km	Mittlere Reiseweite
<b>Linie 1</b>	836	2.610	3,1	198	628	3,2	223.476	698.291	3,1
<b>Linie 2</b>	784	1.726	2,2	281	636	2,3	214.379	473.184	2,2
<b>Linie 3</b>	752	2.335	3,1	181	449	2,5	201.045	618.831	3,1
<b>Linie 4</b>	923	3.788	4,1	282	1.233	4,4	250.029	1.030.019	4,1
<b>Linie 5</b>	176	1.010	5,7	-	-	-	34.320	196.941	5,7
<b>Linie 6</b>	211	1.231	5,8	-	-	-	48.787	284.452	5,8
<b>Linie 10</b>	568	7.979	14,0	83	1.247	15,0	144.653	2.035.580	14,1
<b>Linie 15</b>	308	3.008	9,8	2	21	10,5	65.457	638.893	9,8
<b>Linie 16</b>	218	2.553	11,7	-	-	-	42.793	500.316	11,7
<b>Linie 17</b>	569	5.739	10,1	2	10	5,0	119.636	1.205.686	10,1
<b>Linie 18</b>	220	3.033	13,8	12	179	14,9	49.684	685.625	13,8
<b>Linie 19</b>	531	6.886	13,0	-	-	-	107.262	1.390.965	13,0
<b>Linie 20</b>	933	10.511	11,3	76	1.202	15,8	227.752	2.585.187	11,4
<b>Linie 21</b>	513	6.093	11,9	11	174	15,8	114.860	1.367.810	11,9
<b>Linie 22</b>	74	378	5,1	-	-	-	13.984	71.810	5,1
<b>Linie 23</b>	132	1.463	11,1	-	-	-	26.669	295.488	11,1
<b>Linie 24</b>	27	177	6,7	-	-	-	5.035	33.689	6,7
<b>Linie 26</b>	212	2.514	11,9	-	-	-	40.280	477.717	11,9
<b>Linie 27</b>	181	2.076	11,5	-	-	-	34.390	394.364	11,5
<b>Linie 28</b>	177	1.573	8,9	-	-	-	33.630	298.850	8,9
<b>Linie 30<sup>2</sup></b>	539	6.575	12,2	72	829	11,5	136.338	1.660.557	12,2
<b>Linie 31</b>	234	1.914	8,2	6	50	8,3	53.339	437.052	8,2
<b>Linie 32</b>	507	5.079	10,0	2	17	8,5	111.644	1.118.299	10,0
<b>Linie 33</b>	169	1.010	6,0	-	-	-	32.148	191.850	6,0
<b>Linie 34</b>	76	771	10,2	-	-	-	14.364	146.418	10,2
<b>Linie 40</b>	1.058	15.272	14,4	51	929	18,2	240.777	3.484.526	14,5
<b>Linie 42</b>	446	2.909	6,5	-	-	-	100.752	657.526	6,5
<b>Linie 50</b>	573	10.946	19,1	54	905	16,8	129.515	2.466.200	19,0
<b>Linie 51</b>	249	2.109	8,5	-	-	-	58.017	491.304	8,5
<b>Linie 52</b>	148	1.199	8,1	-	-	-	28.025	227.847	8,1
<b>Linie 55</b>	410	3.819	9,3	-	-	-	77.843	725.597	9,3
<b>Linie 60</b>	974	13.739	14,1	133	2.103	15,8	227.976	3.228.153	14,2
<b>Linie 60w</b>	608	5.815	9,6	37	220	6,0	139.997	1.331.558	9,5

<sup>45</sup> Personenfahrten pro Tag<sup>46</sup> s.o. pro Jahr

Linie	Mo-Fr			Sa			Jahr		
	Persf./d	Pers-km	Mittlere Reiseweite	Persf./d	Pers-km	Mittlere Reiseweite	Pers f./a	Pers-km	Mittlere Reiseweite
<b>Linie 62</b>	142	2.250	15,9	-	-	-	26.904	427.498	15,9
<b>Linie 63</b>	138	1.872	13,6	-	-	-	28.152	381.983	13,6
<b>Linie 64</b>	66	760	11,5	-	-	-	13.484	155.000	11,5
<b>Linie 65</b>	76	1.024	13,5	-	-	-	15.200	204.846	13,5
<b>Linie 70</b>	535	5.722	10,7	6	80	13,3	116.385	1.245.809	10,7
<b>Linie 72</b>	95	829	8,7	-	-	-	18.794	163.228	8,7
<b>Linie 73</b>	155	1.743	11,3	-	-	-	31.424	353.833	11,3
<b>Linie 74</b>	226	1.962	8,7	-	-	-	44.872	390.459	8,7
<b>Linie 75</b>	489	5.594	11,4	-	-	-	99.213	1.135.620	11,4
<b>Linie 108</b>	458	4.008	8,8	-	-	-	90.684	793.622	8,8
<b>Linie 716</b>	861	9.173	10,7	85	837	9,8	199.006	2.116.628	10,6

**Tab. B 4-2 Beförderungsfallzahlen, alle Erhebungslinien**Datengrundlage: GVS<sup>55</sup>Direktfahrer, Um- und Übersteiger

In der Verkehrserhebung sind die in Tabelle B 4-2 zusammengestellten Direktfahrer sowie Umsteiger und Übersteiger, bezogen auf die Verkehrsnachfrage im Verkehrsgebiet der VLN, festgestellt worden.

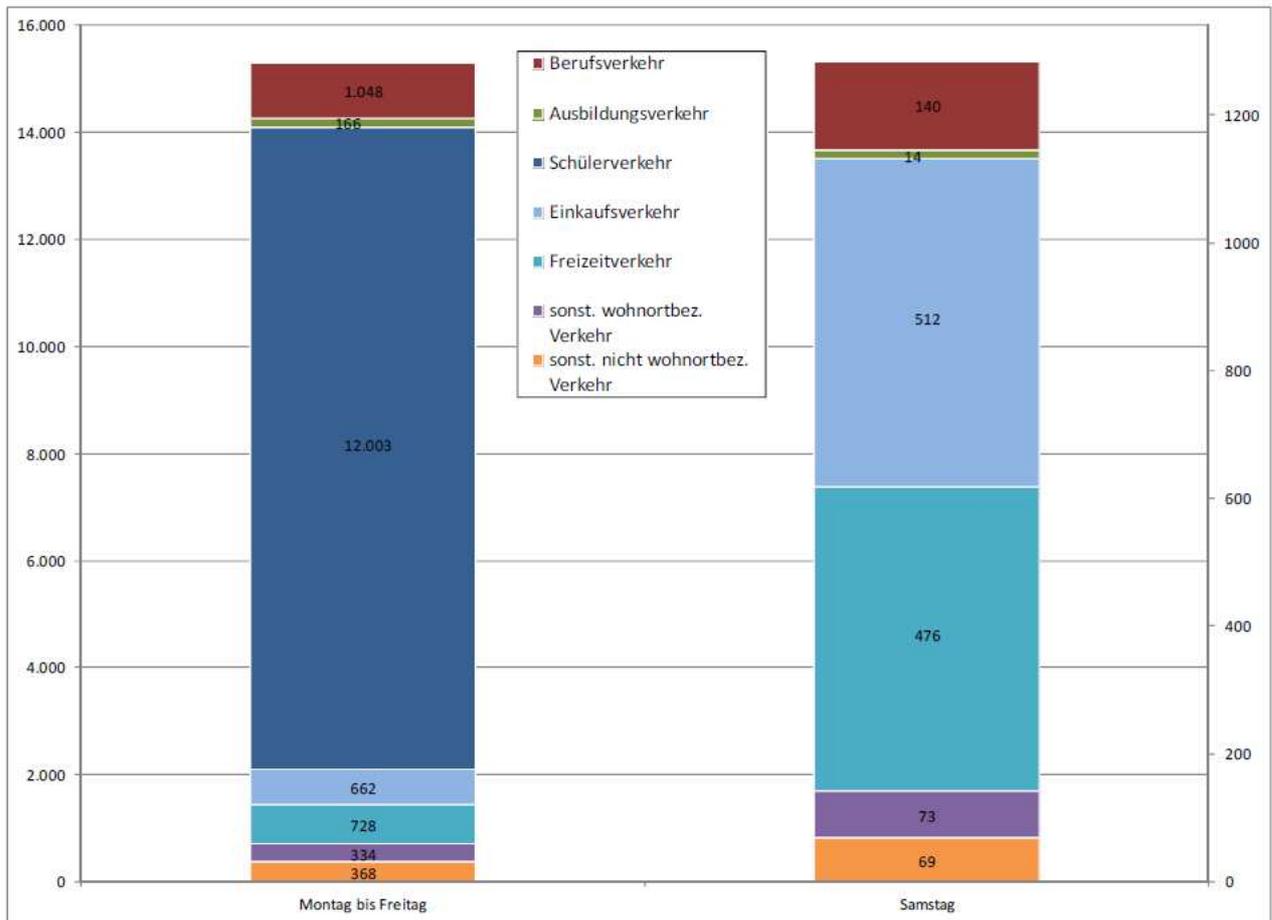
Direktfahrer/ Umsteiger/ Übersteiger	Montag bis Freitag		Samstag		Jahr	
	Persf./d	Anteil	Persf./d	Anteil	Persf./a	An- teil
Direktfahrer	14.778	96,5%	1.217	94,7%	3.373.671	96,5%
Umsteiger	403	2,6%	55	4,3%	93.681	2,7%
davon einfach	351	2,3%	55	4,2%	82.738	2,4%
davon mehrfach	52	0,3%	0	0,0%	10.943	0,3%
Übersteiger	171	1,1%	13	1,0%	38.700	1,1%
davon einfach	126	0,8%	13	1,0%	29.461	0,8%
davon mehrfach	45	0,3%	0	0,0%	9.240	0,3%
Verbundbeförderungsfälle <sup>47</sup>	15.310	100,0%	1.284	100,0%	3.497.383	100,0%

**Tab. B 4-3 Direktfahrer, Um- und Übersteiger nach Wochentagstypen**Datengrundlage: GVS<sup>55</sup>

<sup>47</sup> Ein Fahrgast wird auf seiner tariflichen Fahrt unabhängig von seiner Umstiegs- oder Überstiegshäufigkeit nur einmal gezählt.

**Beförderungsfälle nach Fahrtzwecken gesamt**

Zur Erfassung der Fahrtzweckstruktur wurden in der Verkehrserhebung Fahrtzwecke erhoben, über die jeweils die Tätigkeit am Quellort bzw. am Zielort der einzelnen Fahrt erfasst wurde. Aus den verknüpften (zweifach indizierten) Tätigkeiten lassen sich acht einfach indizierte Fahrtzwecke ableiten. Unter wohnortbezogenen Fahrtzwecken werden die Fahrtzwecke verstanden, die von der Wohnung kommen oder zur Wohnung führen. Die Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf die Fahrtzwecke ist in der folgenden Abbildung und Tabelle dargestellt. Die Auswertung zeigt, dass am Tagtyp Mo-Fr der Schülerverkehr mit großem Abstand dominiert (fast 80% der Linienbeförderungsfälle). An Samstagen wird die Nachfrage vom Einkaufs- und Freizeitverkehr getragen. Bemerkenswert ist, dass auch der Berufsverkehr eine relativ starke Bedeutung hat.



**Abb. B 4-2 Linienbeförderungsfälle nach Fahrtzwecken**  
Abbildung aus GVS<sup>55</sup>

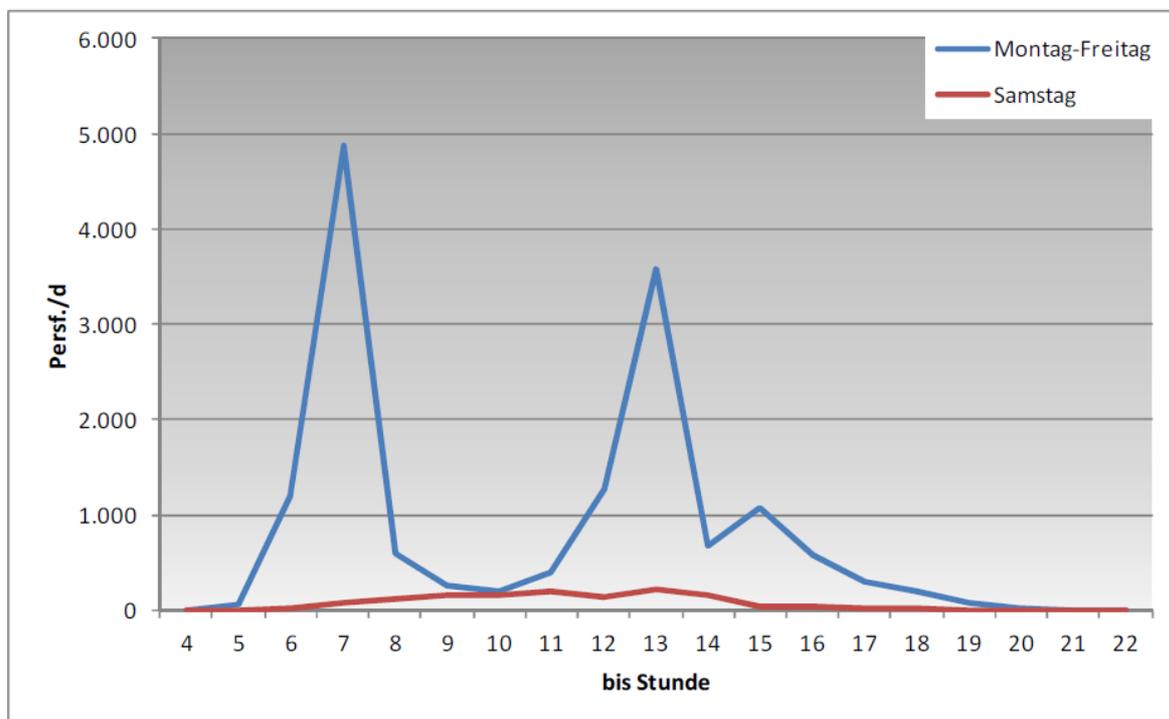
Fahrtzweck	Montag bis Freitag		Samstag	
	Persf./d	Anteil	Persf./d	Anteil
Berufsverkehr	1.048	6,8%	140	10,9%
Ausbildungsverkehr	166	1,1%	14	1,1%
Schülerverkehr	12.003	78,4%	0	0,0%
Einkaufsverkehr	662	4,3%	512	39,9%
Freizeitverkehr	728	4,8%	476	37,1%
sonst. wohnortbez. Verkehr	334	2,2%	73	5,7%
sonst. nicht wohnortbez. Verkehr	368	2,4%	69	5,3%

**Tab. B 4-4 Beförderungsfälle nach Fahrtzwecken und Tagtypen**

Datengrundlage: GVS<sup>38</sup>

### Tagesganglinien

Die Verkehrsnachfrage unterliegt an den einzelnen Wochentagtypen unterschiedlichen tageszeitlichen Schwankungen. Die nachfolgende Abb. B 4-3 zeigt die tageszeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage im Kreisgebiet.



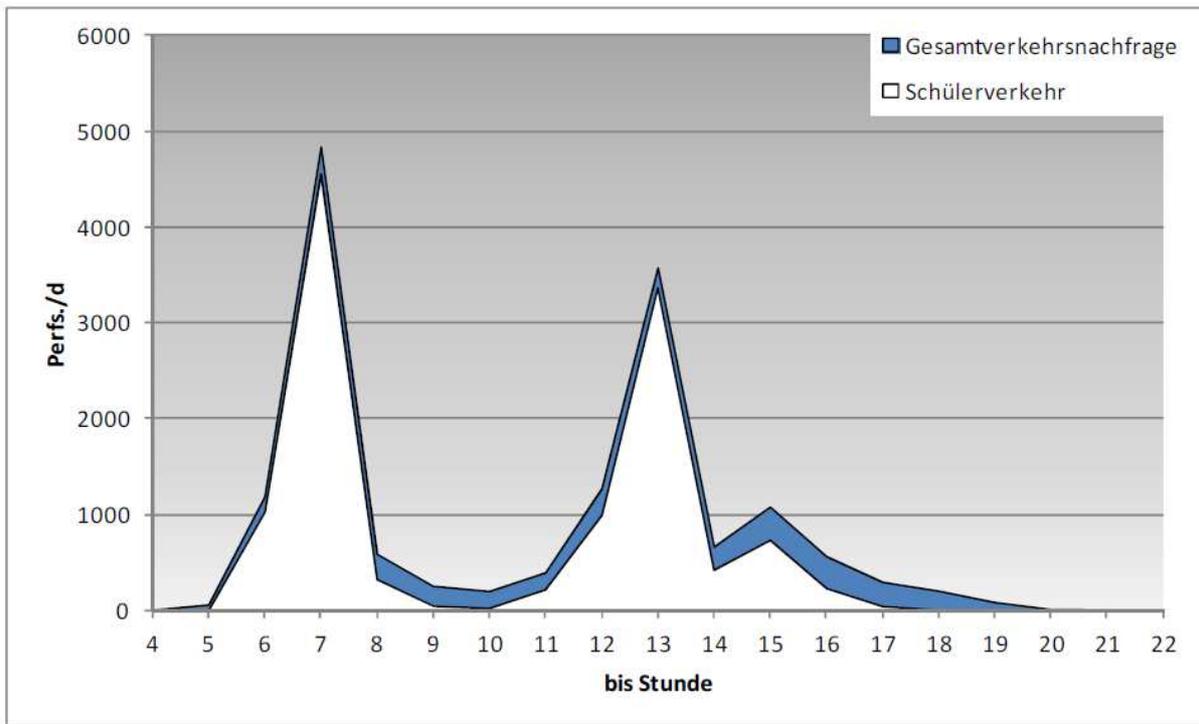
**Abb. B 4-3 Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage - gesamt**

Abbildung aus GVS<sup>55</sup>

Montag bis Freitag liegt die Spitze der Verkehrsnachfrage zwischen 07.00 und 08.00 Uhr sowie 13.00 und 14.00 Uhr, resultierend aus dem Schülerverkehr. Die Morgenspitze ist höher, da hier auch der Berufsverkehr mit abgebildet wird.

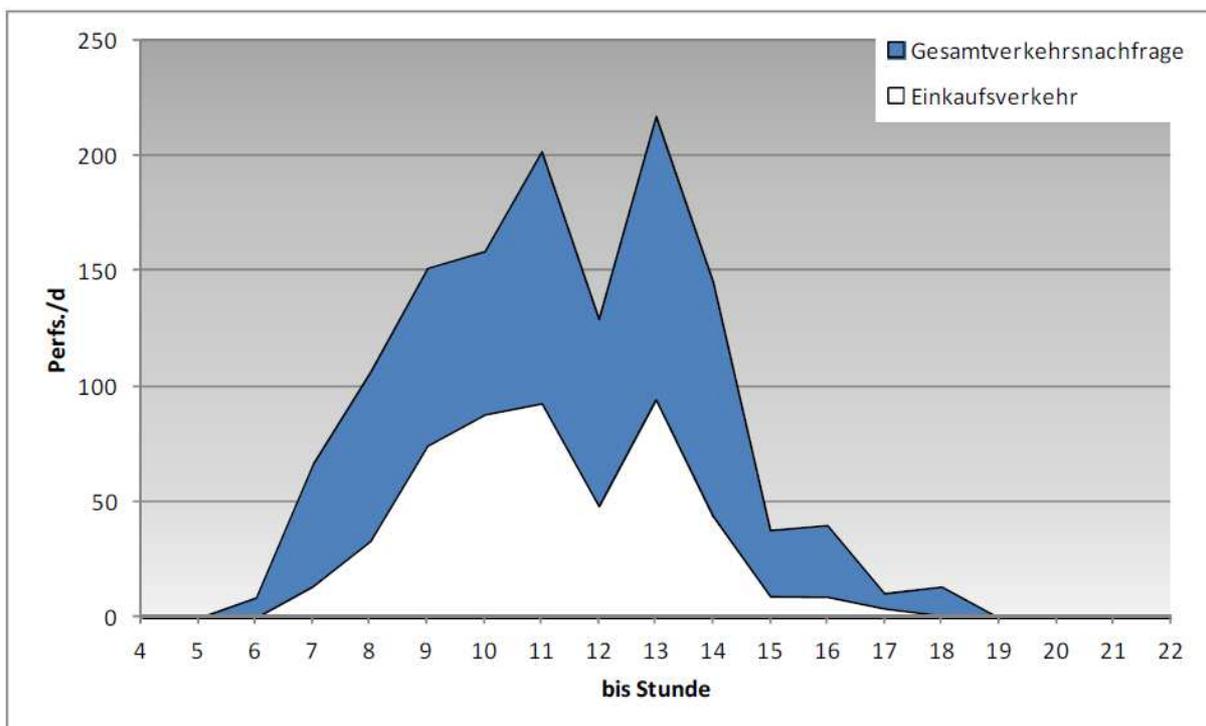
Samstags erstreckt sich die stärkste Nachfrage über den Vormittag und Mittag und wird vorrangig aus dem Freizeit- und Einkaufsverkehr gebildet.

Exemplarisch sind in der Folge die Tagesganglinien für den Schülerverkehr am Tagtyp Montag bis Freitag und den Einkaufsverkehr am Samstag dargestellt.



**Abb. B 4-4 Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage am Tagtyp Mo-Fr**

Abbildung aus GVS<sup>55</sup>

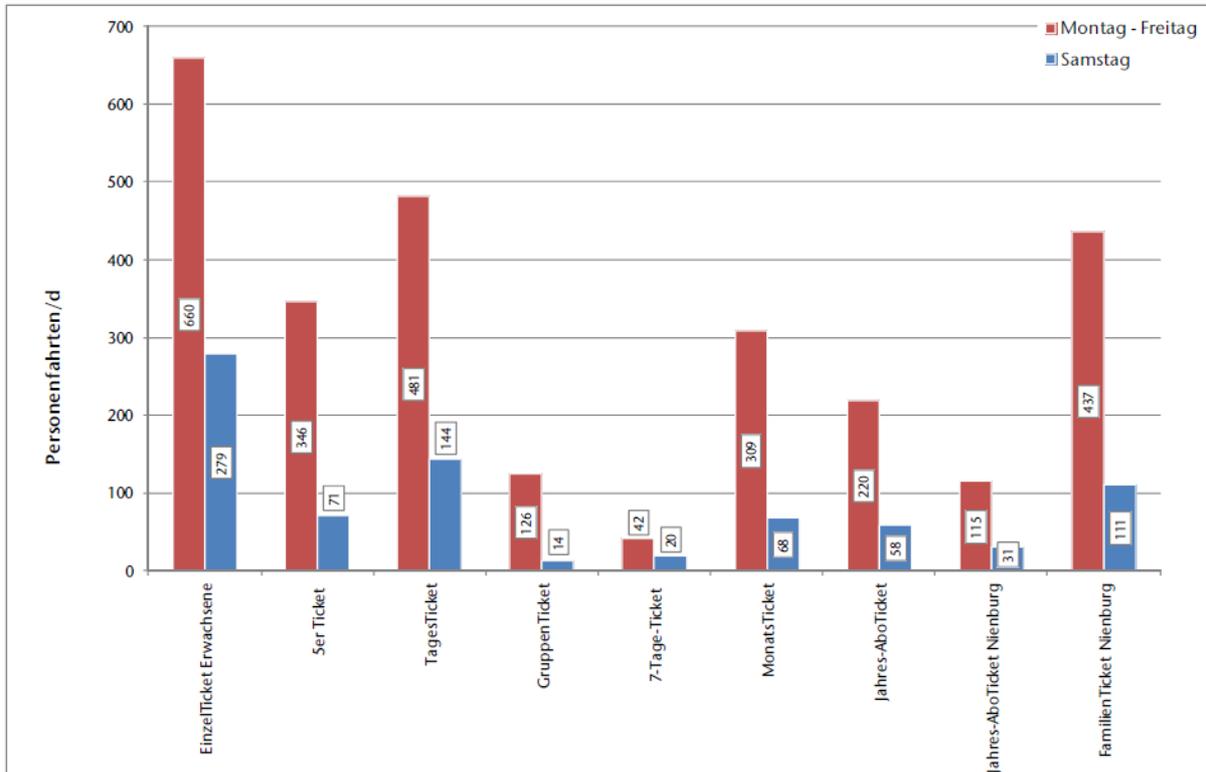


**Abb. B 4-5 Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage am Tagtyp Samstag**

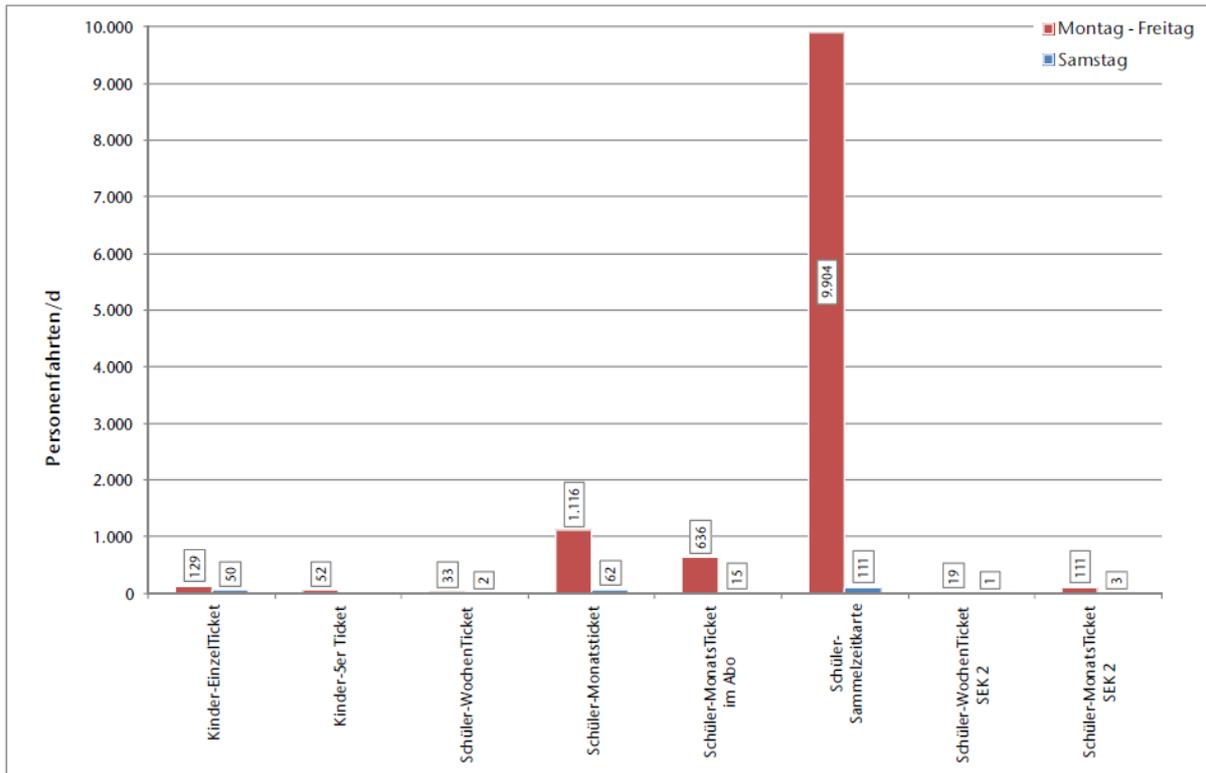
Abbildung aus GVS<sup>55</sup>

### Beförderungsfälle nach Fahrausweisarten

Die in der Verkehrserhebung erfassten Fahrausweise sind für beide Wochentagstypen in Abbildung B 4-6 und B 4-7 dargestellt. Mit fast 10.000 Beförderungsfällen mit einer Schülersammelzeitkarte hat diese Ticketform den mit Abstand größten Anteil (65%) an allen Fahrausweisen. Daneben nehmen sich die täglich 660 mit Einzel-Tickets für Erwachsene gefahrenen Beförderungsfälle bescheiden aus (4,3%).



**Abb. B 4-6 VLN-Fahrausweise Erwachsene, Montag bis Freitag und Samstag**  
Abbildung aus GVS<sup>55</sup>



**Abb. B 4-7 VLN- Fahrausweise Kinder/Ausbildung, Montag bis Freitag und Samstag**  
Abbildung aus GVS<sup>55</sup>

### B 4.3 Zukünftige Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV

Für den Zeitraum bis 2017 zeichnen sich

- zwar abnehmende Schülerzahlen, aber
- nur eine allenfalls geringfügige Abnahme in der Zahl der Schulstandorte und
- eine weitere Spreizung der Bedienungszeiten bei der Schülerbeförderung, insbesondere bei den Schulendzeiten, sowie
- ein leichte Nachfragesteigerung im sonstigen ÖPNV, insbesondere im Bereich des Stadtbusses,

ab. Somit ist zwar eine Abnahme von Beförderungsfällen wahrscheinlich, der Bedarf an Fahrten nimmt vermutlich jedoch kaum ab.

## **B 5 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)**

### **B 5.1 Fahrplanangebot im SPNV**

#### Angebot auf der Kbs 380 Hannover – Nienburg - Bremen

Auf der Kbs 380 bewegen sich Angebot und Nachfrage auf sehr hohem Niveau. Der SPNV bindet die Mittelzentren Nienburg/Weser, Verden und Achim an die Oberzentren Hannover und Bremen an und erschließt die Siedlungsbänder entlang der Strecke in den Ordnungsräumen Hannover und Bremen. Von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) wird die Strecke als Express-Linie X8 Norddeich – Bremen - Hannover eingestuft. Auf der Express-Linie verkehren die Züge von Hannover - Bremen im 1-h-Takt. Im 2-h-Takt enden die Züge in Bremen oder sie werden bis Norddeich Mole verlängert. Die Züge, die heute in Bremen enden, werden ab Fahrplanwechsel im Dezember 2013 bis nach Bremerhaven verlängert. Für die Stationen Nienburg und Eystrup ergibt sich dadurch eine neue Direktverbindung nach Bremerhaven.

Das Angebot auf der Kbs 380 setzt sich zusammen aus einer RE<sup>48</sup>-Linie Hannover - Bremen (-Norddeich) (1-h-Takt, 20 Fahrtenpaare) mit Verstärkerzügen Nienburg - Hannover (2 Fahrtenpaare) und einer S-Bahn in Richtung Hannover (Kbs 360.2; 1-h-Takt, 20 Fahrtenpaare). Das Fahrtenangebot wird in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet.

Daneben besteht noch die IC-Linie 56 mit schnellen Verbindungen in Richtung Bremen und Hannover (2-h-Takt, 9 Fahrtenpaare).

#### Angebot auf der Kbs 124 Rotenburg–Verden–Nienburg–Minden

Auf der Kbs 124 bewegen sich Angebot und Nachfrage auf niedrigem Niveau. Die Funktion des SPNV auf dieser Strecke ist zum einen die Anbindung der Region um Rotenburg an die Fernverkehrsachse Hannover - Bremen und zum anderen die Verbindung des nordöstlichen Einzugsgebiets der Kbs 120 (Hamburg - Bremen) mit dem südwestlichen Einzugsgebiet der Kbs 370 (Hannover - Bielefeld). Von der LNVG wird diese Linie als Regionallinie 53 eingestuft<sup>49</sup>. Für Regionallinien wird von der LNVG ein 2-h-Takt als Mindestbedienstungsstandard vorgegeben.

Die weitere konzeptionelle Ausrichtung des Angebots ist noch unbestimmt. Durch angekündigte Bautätigkeiten im Korridor Hamburg – Hannover ist absehbar, dass bis zum Jahr 2014 diese Linie im Abschnitt Rotenburg – Verden stark von zusätzlichen Umleitungsverkehren betroffen sein wird und daher über längeren Zeiträume dort ein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden muss. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen ist derzeit eine endgültige Entscheidung über die weitere Entwicklung dieser Linie nicht möglich<sup>43</sup>. Seit 2008 wird montags bis freitags keine durchgehende RegionalBahn (RB)-

<sup>48</sup> - **S-Bahn** sichert schnelle Verbindungen mit hoher Taktfrequenz, großem Platzangebot und kurzem Haltestellenabstand in den Ballungsräumen.

- **RegionalExpress (RE)** schließt die Lücke zwischen dem IC - System und dem Nahverkehr in der gesamten Region. Der RegionalExpress erfüllt folgende Aufgabe:

- Schnelle Beförderung von Pendlern aus der Region
- Ganztägige schnelle Verbindung für Geschäfts- und Gelegenheitsverkehr
- Anbindung an den Fernverkehr und das S-Bahn-System in den Ballungsräumen

- **InterCity (IC)** ist ein zuschlagspflichtiger Fernverkehrszug mit schnellen Verbindungen zwischen größeren Mittel- und Oberzentren.

<sup>49</sup> Landesnahverkehrsgesellschaft (2010): SPNV-Konzept 2013+.

Linie Rotenburg – Verden – Nienburg – Minden angeboten. Stattdessen wird wochentags der „Porta-Express“ (RE 78) von Bielefeld über Minden bis nach Nienburg durchgebunden und eine Linie zwischen Verden und Rotenburg mit optimalen Anschlüssen in Nienburg und Verden angeboten werden. Diese beiden Linien ersetzen die bisherigen durchgehenden Verbindungen. Im Streckenabschnitt Verden – Nienburg können die Reisenden die RegionalExpress-Züge der Linie Hannover – Bremen benutzen. Am Wochenende besteht eine durchgehende RB-Verbindung zwischen Rotenburg und Minden.

### SPNV-Nachfrage

An den Schienenverknüpfungspunkten besteht ein hohes Nachfrage-Potenzial. Dies zeigt sich u.a. anhand der starken Parkplatznachfrage an den Bahnhöfen. Durch die Erweiterung des Regional-Tarifs bis zum Bahnhof Nienburg für Zeitkartennutzer hat die Zahl der Pendler, die für die Strecke zwischen Nienburg und Hannover regelmäßig den SPNV nutzen, bereits auf weit mehr als 1.000 Zeitkarteninhaber zugenommen. Der Bahnhof in Nienburg ist auch sehr gut durch den öffentlichen Buslinienverkehr erschlossen. Die Fahrpläne der Regio-Linien sind auf die Ankünfte und Abfahrten der RE-Züge aus Hannover abgestimmt. Zudem bietet die VLN für Pendler eine vergünstigte Monatskarte, die VLN-AnschlussCard, an.

### Umstieg auf den/vom Schienenverkehr

In Tabelle B 5-1 sind die Umsteiger je Wochentagtyp für die verschiedenen Haltestellen mit Relevanz für den Umstieg in den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) angegeben. Die Umsteiger vom City Treff gehen zu Fuß zum Bahnhof Nienburg, die Umsteiger der Haltestelle Eystrup Volksbank zum Eystruper Bahnhof.

Haltestelle	Anzahl Umsteiger	
	Montag bis Freitag	Samstag
Nienburg Bahnhof/ZOB	192,6	65,9
Nienburg City Treff	9,7	0
Eystrup Bahnhof	16,1	4
Eystrup Volksbank	2	0
Linsburg Bahnhof	4,3	0

**Tab. B 5-1 Umsteiger auf den Schienenverkehr**

Datengrundlage: GVS<sup>55</sup>

## **B 6 Fahrradverkehr**

Das Fahrrad wird im Landkreis Nienburg/Weser insbesondere von Schülerinnen und Schülern in Kombination mit dem ÖPV benutzt. Das ÖPNV-Angebot vergrößert den Aktionsradius des Fahrradfahrers und im Gegenzug unterstützt das Fahrrad den ÖPNV bei der Erschließung des ländlichen Raumes. In Spitzenzeiten kann es den ÖPNV auch entlasten.

Um die Attraktivität des Fahrradfahrens für alle Bevölkerungsgruppen im ländlichen Raum zu steigern, sind ausreichende, sichere und qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen – möglichst überdacht – an den zentralen Haltestellen / Knotenpunkten des ÖPV bereitzustellen. Alle neu ausgestatteten Bushaltestellen im Landkreis Nienburg/Weser verfügen über eine bedarfsgerechte Ausstattung mit Fahrradbügeln.

An den zentralen Knotenpunkten des ÖPNV, an Bahnhöfen Eystrup und Nienburg/Weser, stehen sehr gut angenommene, überdachte und teilweise verschließbare Abstellanlagen zur Verfügung. Die Kapazitäten insbesondere am Bahnhof Nien-

burg/Weser sind allerdings nicht ausreichend; die Nachfrage nach sicheren Abstellplätzen groß, wie die hohe Zahl an abgestellten Fahrrädern vor den verschließbaren Anlagen zeigt.

Die Alternative zum Abstellen ist die Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen. Seit 2007 dürfen in den Bussen der VLN-Verkehrsunternehmen Fahrräder mitgeführt werden. Die Fahrradmitnahme in den Linienbussen ist mangels größerer Stellflächen im Bus auf grundsätzlich 2 Fahrräder beschränkt. Zudem genießen Fahrgäste mit Kinderwagen oder Rollstühlen Vorrang vor Fahrrädern. Jeder Fahrgast darf nur ein Fahrrad mitnehmen und muss für jede Fahrt im Besitz eines gültigen Fahrradtickets sein.

## C LEITBILD , ZIELE UND MAßNAHMEN

### C 1 Leitbild<sup>50</sup>

Der ÖPNV im Landkreis Nienburg/Weser trägt in Kombination mit anderen Verkehrsträgern und Mobilitätsangeboten dazu bei, den **Mobilitätsbedürfnissen aller Menschen im Verkehrsgebiet ausreichend Rechnung zu tragen**. Dabei werden die unterschiedlichen Interessen und Bedürfnisse sowie Mobilitätsanforderungen der einzelnen Nutzergruppen nach Geschlecht, Alter und Lebenssituation berücksichtigt (**Gender Mainstreaming**). Durch die Ausstattung von Zuwegungen, Haltestellen und Fahrzeugen ist die Nutzung des ÖPNV auch für mobilitätseingeschränkte Personen weitgehend ohne fremde Hilfe möglich (**barrierefreier ÖPNV**).

Insbesondere die **Erreichbarkeit von zentralen Orten und Einrichtungen der Daseinsvorsorge** wird durch ausreichende Mobilitätsangebote gesichert. Das ÖPNV-Angebot wird an **demografische und raumstrukturelle Veränderungen angepasst**. Dabei ergänzen im ÖPNV neben regulären Linienangeboten auch **alternative Bedienformen** (z.B. Anrufbus, Bürgerbus) das ÖPNV-Angebot in Räumen bzw. zu Zeiten mit schwacher Nachfrage. Durch die **Verknüpfung und Vernetzung der Angebote des Öffentlichen Verkehrs untereinander sowie mit anderen Verkehrsträgern bzw. Mobilitätsangeboten** und in Kombination mit dem Radverkehr wird ein **ganzheitliches, integriertes System von Mobilitätschancen** eröffnet.

Das ÖPNV-Angebot ist aufgrund seiner Bedienungsqualität so attraktiv, dass es als **echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr** wirksam wird. Die **gute Beförderungsqualität** im ÖPNV trägt dazu bei die Akzeptanz zur Nutzung des ÖPNV weiter zu stärken. Um angesichts begrenzter Mittel zur Finanzierung des ÖPNV auch langfristig ein attraktives ÖPNV-Angebot anbieten zu können, wird regelmäßig überprüft, wie die **Wirtschaftlichkeit und Effizienz des ÖPNV-Angebots** verbessert werden kann.

### C 2 Ziele

#### C 2.1 Umwelt- und Klimaschutz durch ÖPNV verbessern

##### ÖPNV als wichtigen Bestandteil des Umweltverbundes stärken

Im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen und der Verkehrssicherheit soll der öffentliche Personennahverkehr im Landkreis Nienburg/Weser zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen<sup>51</sup>. Daher sollen für den Landkreis Nienburg/Weser attraktive Leistungen im ÖPNV angeboten werden.

##### Senkung des Schadstoffausstoßes und Energieverbrauches

Bei Neuanschaffungen sollen nach Möglichkeit Fahrzeuge angeschafft werden, die den Emissionsstandard EEV<sup>52</sup> für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge erfüllen, mindestens aber die EURO 5-Norm. Altfahrzeuge nach den Normen EURO 1 bis 3 sollen, wenn

<sup>50</sup> aus Sicht der angestrebten, zukünftigen Situation beschrieben

<sup>51</sup> § 2 Abs. 1 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz

<sup>52</sup> Enhanced Environmentally Friendly Vehicles

dies technisch machbar ist, durch die Nachrüstung eines Partikelfilters den EURO 4 Grenzwert<sup>53</sup> für Partikel einhalten.

Durch

- Schulung der Fahrer in ökologischer Fahrweise
- Einbau von Kraftstoff-Verbrauchsanzeigen
- Verwendung von Leichtlaufölen
- Verwendung von rollwiderstandsarmen Reifen
- Verwendung von klimaverträglichen Kühlmitteln in Klimaanlage

soll der Energieverbrauch reduziert werden. Darüber hinaus soll durch eine Optimierung der Umlaufplanung der Anteil der Leerfahrten minimiert werden. Grundsätzlich soll auch eine Diskussion über eine Flexibilisierung der Schulbeginn- und -schlusszeiten sowie der maximalen Wartezeiten angestrebt werden, um die Zahl der erforderlichen Fahrten möglichst klein zu halten.

### Begründung

Die Folgen des globalen Klimawandels zeigen sich seit einigen Jahren immer deutlicher. Wenn seine schlimmsten Auswirkungen vermieden werden sollen, darf die Durchschnittstemperatur nicht um mehr als zwei Grad ansteigen. Dazu muss weltweit der Ausstoß an Treibhausgasen u. a. durch Einsparung von Energie, Steigerung der Energieeffizienz und umweltfreundliche Mobilität massiv verringert werden.

Eine besondere Herausforderung stellen die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs dar, die fast 1/5 aller CO<sub>2</sub>-Emissionen ausmachen. Darüber hinaus gehen vom Verkehr Emissionen an Stickoxiden, flüchtigen organischen Verbindungen (VOC) und kanzerogenen Stoffen (Dieselruß, PAK und Benzol) aus. Zwar hat es in den vergangenen Jahren trotz des Verkehrsmengenwachstums deutliche Fortschritte in der Emissionsminderung gegeben, doch sind weitere Reduzierungen erforderlich, um die Klimaschutzziele zu erreichen.

Der Personen- und Güterverkehr wird auch in Zukunft kräftig wachsen. Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen im Landkreis Nienburg/Weser müssen so befriedigt werden, dass sie mit den Anforderungen an eine nachhaltige Entwicklung vereinbar sind. Dies ist aus ökologischer Sicht dann der Fall, wenn Qualitäts- und Handlungsziele zum Klimaschutz, zur Luftreinhaltung, zum Schutz vor Lärm, zum Natur- und Landschaftsschutz, zur Wohnumfeldqualität sowie zum Ressourcenschutz eingehalten werden<sup>54</sup>.

<sup>53</sup> Bundesumweltministerium: [www.bmu.de/verkehr/verteilterverkehr/downloads/doc/35148.php](http://www.bmu.de/verkehr/verteilterverkehr/downloads/doc/35148.php)  
(Stand: 01/2008)

Abgasstoffe	Einheit	Euro 0 (1998)	Euro 1 (1992/93)	Euro 2 (1995/96)	Euro 3 (2000/2001)		Euro 4 (2005/2006)		Euro 5 (2008/2009)		Euro EEV (2000 - optional)
					ESC	ETC	ESC	ETC	ESC	ETC	
Prüfzyklus		ELR	ELR	ELR	ESC	ETC	ESC	ETC	ESC	ETC	ESC/ETC
Partikel	g/kWh		0,4	0,15	0,1	0,16	0,02	0,03	0,02	0,03	0,02
NOx	g/kWh	15,8	9,0	7,0	5,0	5,0	3,5	3,5	2,0	2,0	2,0

Die erste Jahreszahl bezieht sich jeweils auf die Typzulassung durch die Hersteller, die zweite auf die Erstzulassung der Fahrzeuge.

**Quelle:** EG-Richtlinien 88/77/EWG, 91/542/EWG und 1999/96/EG.

<sup>54</sup> Umweltbundesamt (2002): Nachhaltigkeit in Deutschland – die Zukunft dauerhaft umweltgerecht gestalten.

Eine sich weiter entwickelnde Durchsetzung emissionsgünstiger Mobilitätsstrukturen kann zur Verringerung von Emissionen mit Treibhauseffekt beitragen. Im Personenverkehr kann das Ziel „Verminderung von Verkehren im motorisierten Individualverkehr (MIV)“ neben Anreizen zur Wahl nicht-motorisierter Verkehrsarten vor allem durch attraktive Leistungsangebote des öffentlichen Personennahverkehrs erreicht werden.

Der Schadstoffausstoß von Linienbussen hängt in erster Linie von den hierfür eingesetzten Fahrzeugen ab. Die EU hat in den vergangenen Jahren mit zunehmend strengeren Grenzwerten den Luftschadstoffausstoß von Neufahrzeugen limitiert (Euro 1 bis 5). Der Emissionsstandard EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) ist der gegenwärtig anspruchsvollste europäische Abgasstandard für Busse und Lkw. Diese besonders umweltschonenden Fahrzeuge übertreffen die Abgasqualität der ab Oktober 2009 bei Lkw und Bussen für alle neuen Fahrzeugtypen gültigen Norm Euro 5.

Zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und damit der CO<sub>2</sub>-Emissionen werden weitere Einsparpotenziale bei der innerbetrieblichen Optimierung der Fahrzeugumlaufplanung sowie bei der Erhöhung der Auslastung vorausgesetzt. Durch eine verstärkte Integration bedarfsgesteuerter Verkehre sowie den Einsatz kleinerer Fahrzeuge in nachfragearmen Zeiten und Räumen können weitere Einsparpotenziale genutzt werden.

Ein sofortiges Einsparpotenzial bietet die Schulung der Fahrer in energiesparender Fahrweise. Hier sind erhebliche Senkungen des Kraftstoffverbrauchs von bis zu 15 Prozent möglich<sup>55</sup>. Um den Kraftstoffverbrauch zu überprüfen, wäre es sinnvoll jedes Fahrzeug mit einer Verbrauchsanzeige auszustatten. Die Kontrolle über den Kraftstoffverbrauch würde es den Fahrern ermöglichen, ihre erlernte Fahrweise zu überprüfen.

Bei älteren Fahrzeugen, die noch den EURO-Normen 1, 2 oder 3 entsprechen, ist es in den meisten Fällen möglich, die verkehrbedingten Emissionen durch technische und kraftstoffseitige Maßnahmen zu reduzieren. Hierzu zählt u. a. die Partikelfilter-Nachrüstung.

## **C 2.2    Ausreichende Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr sichern**

### Bedienungsangebot

In allen Teilen des Landkreises Nienburg/Weser soll eine ausreichende Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sichergestellt werden.

Grundsätzlich soll der Umfang des derzeitigen Fahrplanangebots aufrechterhalten werden. Dabei soll auf den Regio-Linien eine angebotsorientierte, möglichst vertaktete Bedienung erfolgen, während auf den Lokal-Linien eine bedarfsorientierte Bedienung angestrebt werden soll. In Zeiten schwacher Nachfrage sollen hier im Sinne der Wirtschaftlichkeit auch alternative Bedienungsgebote, wie z.B. Anrufbussysteme unterbreitet werden, um die Mobilität der ländlichen Bevölkerung auch in der Zukunft zu erhalten. Das Bedienungsangebot, insbesondere auf den Lokal-Linien, muss aber weiterhin auf die Anforderungen der Schülerbeförderung ausgerichtet bleiben. Daher muss eine ständige Anpassung des Fahrplans an Veränderungen der Schulanfangs- und -endzeiten (z.B. Ganztagsangebote) sowie Änderungen der Schulstandorte erfolgen.

### Räumliches Angebot

Das Bedienungsangebot soll weiterhin mit einem hierarchischen Liniennetz von Stadtbus-, Regio- und Lokal-Linien, den jeweiligen raumstrukturellen Erfordernissen entspre-

<sup>55</sup> Müller, Michaela (2004): Experten-Dialog: Wettbewerb im ÖPNV – Anforderungen an einen umwelt- und sozialverträglichen Nahverkehr. VCD Verkehrsclub Deutschland.

chend, unterbreitet werden. Dabei sollen von den Regio-Linien auf möglichst kurzem Linienweg alle Grundzentren im Kreisgebiet miteinander, vor allem aber mit der Kreisstadt Nienburg verbunden werden. Von den Lokal-Linien sollen die kleineren Ortschaften und Siedlungen mit den Grundzentren verbunden werden. Mit den Stadtbuslinien wird ein Taktverkehr in der Kreisstadt angeboten. An den Verknüpfungspunkten zwischen Bus- und Bahnverkehr, besonders an den Bahnhöfen Eystrup und Nienburg, sollen die Busfahrpläne auf die Zugzeiten angepasst sein.

Der Verein Bürgerbus Rehburg- Loccum e. V., der von montags bis freitags ein attraktives Verkehrsangebot in der Stadt Rehburg-Loccum vorhält, soll so unterstützt werden, dass er sein Bedienungsangebot aufrechterhalten kann.

### Zeitliches ÖPNV-Angebot

Grundsätzlich soll sich das Fahrplanangebot an den Bedienungsstandards der Empfehlungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) für den ländlichen Raum orientieren.

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis muss sich zum einen nach dem Bedarf der Schülerbeförderung ausrichten. Darüber hinaus soll auf den Regio-Linien und den Stadtbus-Linien werktäglich, von morgens bis abends ein nach Möglichkeit vertaktetes Fahrplanangebot unterbreitet werden. Auch an Samstagen soll eine Bedienung auf diesen Linien angeboten werden.

Auf den Lokal-Linien soll ein nachfragegerechtes Angebot vorgehalten werden. Dabei soll die Umwandlung einer Linienfahrt in einen Anrufbus oder eine andere alternative Bedienungsform Vorrang vor der Streichung einer Fahrt haben.

### Begründung

Der Begriff der ausreichenden Verkehrsbedienung im Regionalisierungsgesetz RegG, im PBefG und im NNVG geht auf die VO (EWG) 1191/69 i. d. F. 1893/91 zurück<sup>56</sup>. Mit einer ausreichenden Verkehrsbedienung sind Verkehrsleistungen gemeint, die als im öffentlichen Interesse notwendig angesehen werden, aber nicht unbedingt kostendeckend von den Verkehrsunternehmen erbracht werden können. Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung ist somit eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Mobilität ist eine Voraussetzung für eine individuelle Lebensgestaltung und Teilhabe am sozialen Leben. Da der Einzelne nicht in der Lage ist, Verkehrsinfrastrukturen zu errichten und sich Verkehrsangebote für kollektive Verkehre nicht ohne weiteres auf dem Markt einstellen, um Mobilitätsbedürfnisse für Angewiesene sicherzustellen<sup>57</sup>, obliegt es den ÖPNV-Aufgabenträgern ein ausreichendes Angebot mit Verkehrsleistungen sicherzustellen. Dabei soll sich das Bedienungsangebot nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen ausrichten. Bei der Beurteilung, wann eine ausreichende Verkehrsbedienung erreicht ist, steht dem Landkreis Nienburg/Weser und der Stadt Nienburg als Aufgabenträger, denen die Finanzierung obliegt, ein Ermessen zu.

Wichtige Kriterien für eine ausreichende Verkehrsbedienung sind

- die regelmäßige Bedienung in allen Teilen des Kreis- bzw. Stadtgebiets,
- ausreichende Beförderungskapazitäten,

---

<sup>56</sup> Kolks; W. (2003): Nahverkehrspläne. In Kolks, W. & J. Fiedler: Verkehrswesen in der kommunalen Praxis. Band I: Planung – Bau – Betrieb. 2. überarb. Auflage. Berlin: Erich Schmidt Verlag.

<sup>57</sup> Berschin, Felix (2000): Daseinsvorsorge durch Wettbewerb – der öffentliche Verkehr zu Lande im Markt. Inauguraldissertation zur Erlangung der Doktorwürde der Juristischen Fakultät der Ruprecht-Karls Universität Heidelberg.

- möglichst kurze Reisezeiten,
- gute Umsteigemöglichkeiten,
- Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit und aktuelle Fahrgastinformationen, sowie
- ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Fahrscheinverkaufssystem<sup>58</sup>.

Im Kreisgebiet soll eine ausreichende Verkehrsbedienung insbesondere durch die Integration der Schülerbeförderung in den ÖPNV sowie das hierarchische Liniennetz sichergestellt werden. Dabei soll insbesondere auf den Regio-Linien an Werktagen ein regelmäßiges Angebot möglichst im Stundentakt angeboten werden, das die o. g. Kriterien weitestgehend erfüllt.

Für Gebiete in ländlichen Räumen, die mit mehr als 200 Einwohnern an den ÖPNV angeschlossen sind, ist folgende Mindestanzahl von Fahrten pro Tag in jede Richtung anzustreben<sup>59</sup>:

- 3 Fahrten pro Tag und Richtung für 200 - 1.000 Einwohner,
- 3 - 6 Fahrten pro Tag und Richtung für 1.000 - 3.000 Einwohner,
- 6 - 12 Fahrten pro Tag und Richtung für 3.000 - 6.000 Einwohner.

### **C 2.3 Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellen**

#### Besondere Bedürfnissen einzelner Nutzergruppen berücksichtigen

Bei Planung, Bau, Ausbau und Umbau von Verkehrsanlagen, bei der Fahrzeugbeschaffung und bei der Fahrplangestaltung sind die besonderen Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen, insbesondere die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit, älteren Menschen, Kindern und Frauen, angemessen zu berücksichtigen. Damit sollen grundsätzlich gleichwertige Chancen zur Nutzung des ÖPNV für alle Personen im Landkreis Nienburg/Weser hergestellt werden.

#### Barrierefreiheit

Zuwegungen, Verkehrsanlagen, Verknüpfungspunkte des ÖPNV, Einrichtungen zur Fahrplaninformation und Fahrzeuge sollen barrierefrei erreichbar, nutzbar und ausgestattet sein.

Die Information der Fahrgäste über die barrierefreie Zugänglichkeit von ÖPNV-Haltestellen, Bahnhöfen und sonstigen SPNV-Haltestellen im Verkehrsgebiet soll verbessert werden.

#### Begründung

Mit dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) am 1. Mai 2002 wurde nachstehende Anforderung an den Nahverkehrsplan in § 8 des Personenbeförderungsgesetzes ergänzt:

"Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit zu erreichen; im

<sup>58</sup> Vgl. § 4 Abs. 2 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen

<sup>59</sup> Bedienungsstandards des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen" (§ 8 Abs. 3, Satz 3 und 4 PBefG).

Nach PBefG und NNVG sind auch die besonderen Bedürfnisse einzelner Gruppen, wie mobilitätseingeschränkter Personen, älteren Menschen, Frauen und Kindern sowie Migrant/innen und Jugendlichen zu berücksichtigen. Zuwegungen, Verkehrsanlagen, Einrichtungen der Fahrgastinformation und Fahrzeuge des ÖPNV sollen für alle Fahrgäste nach Möglichkeit barrierefrei erreichbar und nutzbar sein.

Unter dem Begriff „mobilitätseingeschränkte Personen“ werden Menschen verstanden, die aufgrund motorischer, sensorischer oder mentaler Einschränkungen mit Behinderungen leben müssen und daher die öffentlichen Verkehrsmittel nur mit Schwierigkeiten nutzen können<sup>60</sup>. Darüber hinaus können Menschen, die aufgrund ihres Alter oder nur vorübergehend in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, Kinder und Kleinwüchsige, schwangere Frauen, Personen mit Kinderwagen oder mit Gepäck zu diesem Personenkreis gezählt werden, der damit einen Anteil von 20 bis 25 % an der Gesamtbevölkerung erreicht. Demnach nutzen Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit des ÖPNV nicht nur einer Minderheit, sondern einem großen Teil der Bevölkerung. Im Hinblick auf den Demographischen Wandel, und hier vor allem die zunehmende Alterung der Bevölkerung, wird der Bedarf einer möglichst umfassenden Barrierefreiheit immer größer. Dabei ist barrierefreier ÖPNV für alle Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität wichtig und nicht nur auf bestimmte Gruppen beschränkt.

## **C 2.4 Verknüpfung und Vernetzung herstellen**

### Optimierung des Angebots im Gesamtsystem

Die Verkehrssysteme des Öffentlichen Verkehrs sollen miteinander so vernetzt werden, dass sie ein Gesamtsystem bilden. Die Reisezeiten im Gesamtsystem sollen minimiert, die Umsteigequalität optimiert werden. Über Tarifmaßnahmen soll angestrebt werden, dass die gesamte Wegestrecke im öffentlichen Verkehr mit nur einem Fahrschein zurückgelegt werden kann.

### Anbindung an den Schienenverkehr

Am Bahnhof/Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) in Nienburg soll durch die Fahrplangestaltung der Umstieg von und zu den Zügen in Richtung Hannover sowie möglichst auch in Richtung Bremen ermöglicht werden. Dabei sind insgesamt kurze Umsteigezeiten von 8 bis 10 Minuten anzustreben. Mit Hilfe eines dynamischen, elektronischen Fahrgast-Informationssystems am Bahnhof/Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) sollen die Fahrgäste über die aktuellen Abfahrtszeiten von Bus und Bahn, Anschlussmöglichkeiten und mögliche Störungen informiert werden.

Auch am Bahnhof Eystrup soll eine gute Verknüpfung zum Verkehrsangebot auf der Schiene angestrebt werden.

### Verknüpfung mit dem Individualverkehr

Durch die Einrichtung von Park+Ride- sowie Bike+Ride-Anlagen an den zentralen Umsteige-Haltesstellen im Kreisgebiet soll die Verknüpfung zwischen ÖPNV und Individualverkehr verbessert werden. Stark frequentierte Haltestellen im ländlichen Raum sollen mit Fahrradabstellanlagen ausgerüstet sein.

---

<sup>60</sup> Region Hannover (2007): Nahverkehrsplan 2008. Entwurf.

### Optimierung der Umsteigebeziehungen

Die Abfahrtszeiten umsteigerelevanter Regio- und Lokallinien sollen aufeinander abgestimmt sein. Für die Anschlüsse soll eine Übergangszeit von max. 5 Minuten angestrebt werden. Die Umsteige-Haltestellen sollen ihrer Bedeutung entsprechend ausgestattet sein.

An den Verknüpfungspunkten tragen

- kurze, möglichst witterungsgeschützte Umsteigewege,
- eine angenehme Atmosphäre,
- kurze Umsteigezeiten (max. 5 min für Bus-Bus- bzw. 8 min für Bus-Bahn-Umstieg)
- eine gute Fahrgastinformation
- eine akzeptable Anschlusssicherung auch im Falle von Verspätungen

zur Attraktivität und damit auch Akzeptanz vernetzter Wegeketten im ÖPNV bei.

### Begründung

Erst das Zusammenspiel von ÖPNV-Netz mit einem kundenorientierten ÖPNV-Angebot schafft die Voraussetzung für die optimale Ausschöpfung der Nachfragepotentiale und somit für wirtschaftlichen Erfolg<sup>61</sup>. Dabei kann sowohl das hierarchische Liniennetz mit aufeinander abgestimmten Fahrzeiten von Regio- und Lokal-Linien (Bus-Bus-Verbindung) sowie die Vernetzung mehrerer Betriebsformen (Bus-Bahn-Verbindung) als auch die Verknüpfung mit dem Individualverkehr die lokale und regionale Erschließungswirkung des ÖPNV enorm verbessern. Eine attraktive Vernetzungsqualität kann durch optimale Umsteige- und Haltepunkte, durch ein optimiertes Liniennetz und die systematische Einbeziehung weiterer Verkehrsmittel aus dem Umweltverbund sowie bessere Wegeverbindungen und -verknüpfungen erzielt werden.

---

<sup>61</sup> Karl-Georg Schroll (2003): Potenziale und Marktchancen für den ÖPNV in der Fläche. Dissertation der Universität Trier.

## C 2.5 Qualität des ÖPNV-Angebotes verbessern



**Abb. C 2-1 Neun Qualitätsmerkmale im ÖPNV**

### Ziel 1 Attraktive Reisezeiten

Die Reisezeiten der Regio-Linien sollen soweit wie möglich verkürzt werden. Auf den Regio-Linien soll nach Möglichkeit eine gute Verbindungsqualität (Reisezeitverhältnis  $< 1,5 t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$ ), auf den Lokal-Linien möglichst eine genügende Verbindungsqualität (Reisezeitverhältnis 1,5 bis  $< 1,7 t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$ ) erreicht werden.

### Begründung:

Die Reisezeit ist ein sehr wichtiges Kriterium für die Entscheidung für oder gegen die Nutzung eines öffentlichen Verkehrsmittels<sup>62</sup>. Die Reisezeit umfasst den gesamten Zeitbedarf von Haustür zu Haustür, also auch den Fußweg zu und von der Haltestelle. Daher kann eine Zeitersparnis gegenüber dem MIV im Kreisgebiet selbst kaum erreicht werden. Bei vernetzten Wegeketten allerdings, insbesondere bei Fahrten in die Oberzentren Bremen und Hannover werden die Differenzen in der Reisezeit teilweise deutlich gerin-

<sup>62</sup> So wurde in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Frankfurt am Main dargestellt, dass der ÖV-Anteil mit zunehmendem Reisezeitverhältnis ÖV/MIV sinkt.

ger. Investitionen zur Verkürzung der Reisezeit wirken auf die Nutzer als Attraktivitätserhöhung, was zu Fahrgaststeigerungen führen kann. Die Veränderungen der Reisezeiten bedeuten gleichzeitig eine Veränderung der Erreichbarkeit der Region und können damit auch gesellschaftliche und wirtschaftliche Effekte haben.

Eine Verkürzung der Reisezeiten der Regio-Linien kann u. a. durch eine verbesserte Erreichbarkeit der Haltestellen, eine Optimierung der Linienwege, eine Bevorrechtigung des ÖPNV gegenüber dem MIV im Bereich der Stadt Nienburg sowie durch eine Beseitigung von Stauengpässen erreicht werden.

## Ziel 2    Verlässlichkeit und Pünktlichkeit

Die im Fahrplan ausgewiesenen Fahrten sind durchzuführen. Die Abfahrten sollen minutengenau, maximal mit einer Verspätung von 5 Minuten nach Fahrplanzeit erfolgen. Im Falle von Betriebsstörungen soll der geltende Fahrplan soweit wie möglich sichergestellt werden.

### Begründung

Ein weiteres wichtiges Ziel im Zusammenhang mit der Verlässlichkeit des ÖPNV ist die Pünktlichkeit und damit die Sicherung von Anschlüssen. Ursachen von Verspätungen können u. a.

- baubedingte Engpässe,
- ein zu straffer Fahrplan,
- längere Standzeiten an Haltestellen durch erhöhtes Fahrgastaufkommen,
- Witterungseinflüsse oder
- technische Störungen an den Fahrzeugen

sein. Eine Erhöhung der Pünktlichkeit kann daher u.a. durch eine Fahrplananpassung oder den Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge erreicht werden. Diese Maßnahmen sind im Einzelfall mit dem Landkreis abzustimmen.

## Ziel 3    Fahrzeugausstattung

Ein barrierefreier Zugang zu den Fahrzeugen soll angestrebt werden. Dazu sollen möglichst auf allen Linien Niederflurbusse eingesetzt werden. Ausnahmen sollen nur im Schülerverkehr aus Kapazitätsgründen möglich sein.

Die Busse sollten mit der Fähigkeit zur Absenkung des Busses zur Haltestellenseite hin (Kneeling) und nach Möglichkeit mit einer Klapprampe ausgestattet sein. Die Sondernutzungsfläche (für Rollstühle, Kinderwagen etc.) sollte mindestens 90x130 cm betragen und mit geeigneten Sicherungssystemen ausgestattet werden.

Sitz- und Stehplätze sollten in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen. Alle kundenrelevanten Einrichtungen im Fahrzeug müssen funktionstüchtig und frei von Verschmutzung sein. Die Busse sollten im Ein- und Ausstiegsbereich kontrastreich mit ausreichender Beleuchtung ausgestattet werden.

Der gesamte Bus (die Haltestangen, die Haltegriffe, die Drücker) sollten kontrastreich in einer anderen Farbe gestaltet werden. Das gleiche gilt auch für die Begrenzungen der Sitze an den Seiten (Metallbügel) um Verletzungen zu vermeiden. Zudem sollen die Signalknöpfe auch für Fahrgäste im Rollstuhl gut erreichbar sind. Die Bedienung sollte nach Möglichkeit mit modernen Fahrzeugen durchgeführt werden. Die eingesetzten Fahrzeuge müssen sich stets in einem verkehrssicheren Zustand befinden.

Eine Mitnahmemöglichkeit für mindestens 2 Fahrräder sollte grundsätzlich angestrebt werden.

## Begründung

Bei der Beschaffung von neuen Fahrzeugen, die im Verkehrsgebiet der VLN eingesetzt werden, sind die Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes zu beachten.

Es sollen nur noch Fahrzeuge mit Niederflurtechnik neu beschafft werden. Barrierefreiheit ist auch für Sinnesgestörte (z.B. durch Leuchtanzeigen und Signalanlagen) anzustreben.

Die Fahrzeuge haben während ihres Betriebes den gesetzlichen Bestimmungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) sowie allen sonstigen einschlägigen Rechtsvorschriften und den Unfallverhütungsvorschriften zu entsprechen. Die vorgeschriebene Sicherheitsausstattung muss stets funktionsfähig und gekennzeichnet sein.

Für den komfortablen Zugang im ÖPNV spielt der Ein- und Ausstiegskomfort unter Berücksichtigung aller Fahrgastgruppen eine wichtige Rolle. Die Niederflurtechnik ist besonders in der Lage, die Ansprüche an ein fahrgastfreundliches Fahrzeug - bezogen auf den komfortablen Ein- und Ausstieg - zu erfüllen. Als Erweiterung der ausschließlich fahrzeugorientierten Niederflurtechnik umfasst der Begriff des „Niederflur Systems“ dabei auch die Haltestellen als Zugang zum ÖPNV. Niederflurige Fahrzeuge haben eine insgesamt niedrigere Einstiegshöhe von ca. 32 cm. Dadurch wird - im Gegensatz zu Hochflurfahrzeugen - bereits eine Verbesserung der Fahrgastfreundlichkeit erreicht.

Auch sogenannte Low entry Wagen bieten eine uneingeschränkte Niederflurigkeit bis zur zweiten Tür, im hinteren Teil des KOM ist es ein Hochbodenwagen. Gleichzeitig kann bei diesen Wagen standardisierte Antriebstechnik eingesetzt werden, die in der Wartung und den Kosten besonders günstig für die Verkehrsunternehmen ist.

In Verbindung mit der Niederflurigkeit steht bei Bussen das so genannte "Kneeling", das Absenken des Fahrzeugs auf der der Haltestelle zugewandten Seite. Dadurch wird eine weitere Verringerung des Abstands zwischen Warteflächenoberkante und Fahrzeugfußboden um rund 7 cm erreicht. Das Kneeling ist daher ein wichtiger Ergänzungsbaustein zum fahrgastfreundlichen Einstieg.

Nach dem Behindertengleichstellungsgesetz besteht die Notwendigkeit einer möglichst weit reichenden Barrierefreiheit u. a. für den Ein- und Ausstieg. Die Türen, die für den Einstieg für mobilitätsbehinderte Personen bestimmt sind, müssen mindestens eine Breite von 1.200 mm haben.

Die Anzahl der Sitzplätze im Fahrzeug hängt neben der Anordnung von Radkästen und Türen wesentlich von dem Abstand zwischen den Sitzreihen ab. Der vom VDV empfohlene Abstand von 720 mm für den Standardlinienbus ist ein Kompromiss zwischen der Möglichkeit, möglichst viele Sitzplätze anzubieten und dabei gerade noch sitzen zu können.

Sitze für behinderte Menschen bzw. Personen, die bevorzugt auf einen Sitzplatz angewiesen sind, sollen in der Nähe des behindertengerechten Einstiegs liegen. Pro Bus sind mindestens zwei derartige Plätze vorzusehen. Sitze für Begleitpersonen von Rollstühlen und Kinderwagen müssen sich in unmittelbarer Nähe der gekennzeichneten Plätze bzw. der Sondernutzungsfläche befinden, hier sind z.B. auch Klappsitze geeignet.

Eine Sondernutzungsfläche für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder ist in jedem Fahrzeug vorzusehen. Für Rollstühle sind ausreichende Sicherungsmöglichkeiten erforderlich

In dem vom VDV als "Sondernutzungsfläche" definierten Stehplatzbereich ist eine ausreichende Fläche für das Abstellen von Kinderwagen bzw. Rollstühlen vorzusehen. Die

Abstellfläche je Kinderwagen und Rollstuhl zwischen Fenster und Mittelgang muss mindestens 900 \* 1300 mm betragen. Zwischen der Sondernutzungsfläche und der vorgesehenen Einstiegstür ist für Rollstühle eine ausreichende und gerade Durchfahrbreite von mindestens 900 mm notwendig.

#### Ziel 4 Haltestellenausstattung

Folgende Anforderungen werden an die Haltestelle im Landkreis Nienburg/Weser gestellt:

- gute Einsehbarkeit des Haltestellenbereiches
- eine ausreichend große Aufstellfläche
- ein erhöhter Bordstein zur Erleichterung des Einstiegs in den Bus
- eine ausreichende Beleuchtung
- Transparenz und Helligkeit des Wartehäuschens, falls vorhanden
- sicherer und behindertengerechter Zugang
- Fahrgastinformation, wie Haltestellenname, Liniennummer, Fahrtrichtung und Fahrplan.

Außerdem sollte an Haltestellen grundsätzlich die Möglichkeiten bestehen, Fahrräder sicher abzustellen. Im Einzelnen sollen die Haltestellen je nach Ihrer Einstufung (Kategorie) folgende Ausstattungsmerkmale erfüllen:

<b>Ausstattungsmerkmal</b>	<b>Haupt- umstiegs- haltestelle</b>	<b>Zentrale Haltestelle</b>	<b>Standard- haltestelle</b>	<b>Einfache Haltestelle</b>
<b>Kennzeichnung der Haltestelle</b>				
Haltestelleschild	X	X	X	X
Haltestellenname	X	X	X	X
Verkehrsverbund	X	X	X	x
Mast in einheitlicher Farbe	X	X	X	X
<b>Fahrplaninformation</b>				
Liniennummer	X	X	X	X
Fahrtziel	X	X	X	X
Aushangfahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeit, Gültigkeitshinweis	X	X		
Aushangfahrplan			X	X
Tarifinformation	X	X	X	
Liniennetzplan	X	X	X	
Fahrpläne des Regionalverkehrs (Z.B. Stadtbus)	X	X		
Elektronische Fahrplananzeige	(X)	(X)		

Ausstattungsmerkmal	Haupt- umstiegs- haltestelle	Zentrale Haltestelle	Standard- haltestelle	Einfache Haltestelle
<b>Aufenthaltskomfort – in Verantwortung der Gemeinde</b>				
Befestigte Wartefläche ⇒ Bewegungsraum für Rollstuhlfahrer ⇒ Blindenleitstreifen ⇒ keine Niveauunterschiede ⇒ Bordhöhe mind. 16 cm	X	X	X	(X)
Beleuchtung (auch durch ausreichende Straßenbeleuchtung)	X	X	X	(X)
Wetterschutzeinrichtung: transparente Wartehalle	X	X	X	
Sitzgelegenheiten	X	X	X	
Überdachte Fahrradabstellanlage	X	(X)		
Fahrradbügel		X	X	
Abfallbehälter	X	X	X	

X = grundsätzlich erforderlich, (X) = bei besonderem Bedarf

### Tab. C 2-1 Ausstattungsmkmale für Haltestellen nach Kategorie

Um den ÖPNV für alle Nutzergruppen attraktiv zu machen, sollen darüber hinaus Haltestellen im unmittelbaren Umfeld von öffentlichen Einrichtungen, Schulen, Krankenhäusern, Altenheimen, Behinderteneinrichtungen und Sportanlagen, auch wenn sie nur durch Einfache Haltestellen erschlossen werden, mindestens den Ausstattungsgrad einer Standardhaltestelle einhalten.

#### Begründung

Die Haltestellen sind der erste Berührungspunkt des Fahrgastes mit dem ÖPNV und somit die Visitenkarte des ÖPNV. Im Interesse des Fahrgastes ist eine größtmögliche Aufenthaltsqualität zu schaffen. Die Anforderungen, die an die Haltestellen gestellt werden müssen, beziehen sich im Wesentlichen auf ihre Ausstattung und ihr Erscheinungsbild.

Hierbei ist insbesondere auf die Belange der in § 2 Abs. 4 Nr. 3 NNVG genannten Personengruppen (behinderte Menschen, ältere Menschen, Kinder und Personen mit Kindern) einzugehen.

#### Ziel 5 Fahrgastinformation

Die Fahrgäste sollen über Aushangfahrpläne an den Haltestellen, Faltfahrpläne zum Mitnehmen, das Internet und Smartphones mit Hilfe von Apps über das Fahrplanangebot informiert werden. An den Fahrzeugen soll außen an der rechten Fahrzeugseite über Ziel und Fahrweg informiert werden. An Vorder- und Heckseite soll die Liniennummer angezeigt werden. Im Fahrzeug sollen die einzelnen Haltestellen angesagt und nach Möglichkeit auch angezeigt werden.

An den Hauptumstiegshaltestellen sowie an zentralen Haltestellen mit hoher Frequenz sollen nach Möglichkeit elektronische Fahrplananzeigen installiert werden, die eine Echtzeitanzeige ermöglichen.

### Ziel 6 Tarifsysteem

Der VLN-Tarif soll beibehalten und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Eine Weiterentwicklung des Tarifsystems soll dazu beitragen, die Attraktivität des ÖPNV zu stärken. Bei der Weiterentwicklung sollen Verständlichkeit und Transparenz für den Kunden als wesentliche Kriterien berücksichtigt werden. Die Verknüpfung mit den Tarifsysteemen benachbarter Aufgabenträger soll fortgesetzt werden. Insbesondere soll eine Ausweitung des GVH-Tarifs für die Außenringe auf den Bartarif und auf die integrierte Nutzung der Busverkehre im Landkreis Nienburg angestrebt werden. Damit soll erreicht werden, dass auch komplexe Wegeketten mit nur einem Ticket zurückgelegt werden können.

#### Begründung

Ein komplizierter Tarif sowie verschiedene Tickets für einen Weg können als Zugangshemmnis zum ÖPNV wirken. Deshalb ist ein einfacher, transparenter und durchgängiger Tarif eine wichtige Voraussetzung für einen attraktiven ÖPNV. Im Landkreis Nienburg/Weser ist dies erst in Teilen erreicht: So ermöglicht der VLN-Tarif die Nutzung aller Buslinien im Landkreis mit nur einem Ticket. Ein Umstieg zwischen den verschiedenen Produkten, wie zwischen Regional- oder Stadtbus, ist problemlos möglich.

Auf den Schienenstrecken der DB AG gilt der Tarif der DB AG. Für die Strecken Nienburg bzw. Linsburg – Hannover wird im Zeitkartensegment der Regional-Tarif der Großraum-Verkehr Hannover GbR (GVH) angeboten. Verbunden mit der GVH-Mobil-Card ist auch die Möglichkeit zum Erwerb vergünstigter Zeitkarten für das VLN-Angebot. Der Umstieg mit einem Ticket der VLN auf eine Schienen-Verbindung ist nicht möglich.

Die Samtgemeinden Eystrup und Grafschaft Hoya sind seit dem Jahr 2001 auch in den VBN-Tarif integriert, da diese Gemeinden assoziiertes Mitglied im Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen sind. Bei Fahrten in das Gebiet des VBN gilt der VBN-Tarif. Bei Fahrten innerhalb der Samtgemeinden bzw. in das übrige VLN-Verkehrsgebiet kommt der VLN-Tarif zur Anwendung.

Die Gemeinden Stolzenau und Leese, der Flecken Steyerberg, die Samtgemeinde Uchte sowie die Stadt Rehburg-Loccum sind im Sechser-Tarif (MHS) integriert. Dieser kommt jedoch nur bei Direktverbindungen der MKB in das MHS-Verkehrsgebiet zur Geltung.

Für Fahrten aus den Ortschaften Rehburg, Bad Rehburg und Münchehagen in das bzw. aus dem GVH-Verkehrsgebiet wird der GVH-Tarif anerkannt.

Für Fahrten mit der Linie 2121, die in den Ortschaften Loccum und Münchehagen starten und in Richtung Stadthagen das VLN-Verkehrsgebiet verlassen, bzw. in umgekehrter Richtung, wird der Tarif der Schaumburger-Verkehrs GmbH angewandt.

Für Fahrten von Verden und Dörverden bzw. Sulingen und Siedenburg in das VLN-Verkehrsgebiet (außer in die Samtgemeinde Grafschaft Hoya) gilt ein Übergangstarif von Weser-Ems Bus.

### Ziel 7 Vertriebssystem

Der Vertrieb von Fahrscheinen soll weiterhin überwiegend in den Bussen über die Fahrer/innen erfolgen. Darüber hinaus sollen Zeitkarten und Mehrfachfahrscheine auch bei der VGH in Hoya und bei der VLN in Nienburg angeboten werden. Die VLN soll neue Vertriebstechnologien beobachten.

#### Begründung

Die Ausweitung des Vertriebsnetzes für den Verkauf von Fahrausweisen ist in der Stadt Nienburg mit der Schaffung von Vorverkaufsstellen für den Stadtbusverkehr in den einzelnen Ortsteilen<sup>63</sup> und im Stadtkontor der Stadt Nienburg/Weser realisiert worden. Tickets der VLN sind zudem im Reisebüro der VGH in Hoya erhältlich. Eine Ausweitung des Vertriebsnetzes erscheint derzeit nicht sinnvoll. Zukunftsgerichtete Arten des Ticketerwerbs (z.B. Fahrausweise mit Chip-Technologie) sollen als neue Vertriebstechнологien beobachtet werden. An eine Einführung dieser Technologien sollte jedoch erst dann gedacht werden, wenn sie sich bereits in anderen, ähnlich strukturierten Räumen bewährt haben.

#### Ziel 8 Sicherheit, Sauberkeit und Service

Die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste (subjektive Sicherheit) sind durch eine entsprechende Gestaltung der Zuwegungen und der Haltestellen zu fördern. Durch die Aufstellung transparenter Wartehäuschen sowie die Beleuchtung von Haltestellen soll diesem Aspekt Rechnung getragen werden.

Im Zuge der Schülerbeförderung soll die Sicherheit durch die Ausbildung von Busbegleitern sowie die Schulung von Schülern gesteigert werden.

Alle Einrichtungen des ÖPNV einschließlich der Fahrzeuge sind in einem sauberen und funktionstüchtigen Zustand zu erhalten. Damit soll auch möglichem Vandalismus vorgebeugt werden.

#### Begründung

Lage und Gestaltung von Haltestellen müssen eine angstfreie Warte- und Umsteigezeit ermöglichen. Vor diesem Hintergrund sind insbesondere die Aspekte Einsehbarkeit, Transparenz und Beleuchtung von Bedeutung. Der Landkreis Nienburg/Weser trägt diesen Anforderungen im Zuge der Förderung des Aus- und Neubaus von Haltestellen Rechnung, indem er nur transparente Wartehäuschen fördert. Ferner wird die Beleuchtung von Haltestellen durch den Landkreis gefördert.

In jüngerer Zeit erhält die Verbesserung der Sicherheit und die Vermeidung von Vandalismus auch im Landkreis Nienburg/Weser einen höheren Stellenwert. Deshalb muss das Geschehen insbesondere in den Fahrzeugen aber z. T. auch an einigen Haltestellen und sonstigen Betriebsanlagen überwacht werden. Die Haltestelle City-Treff in der Stadt Nienburg wird daher mit zwei Kameras überwacht.

Um Belästigungen insbesondere im Zuge der Schülerbeförderung zu vermeiden, hat der Landkreis seit 2006 Schulungen für jüngere Schüler („Mit Stress im Bus ist Schluss“) und die Ausbildung von Busbegleitern gefördert. Schwerpunkt dieser Schulungen war in den vergangenen Jahren das Gymnasium Stolzenau. Diese Programme sollen je nach Bedarf auch in den kommenden Jahren fortgeführt werden.

#### Ziel 9 Fahrpersonal

Vom Fahrpersonal wird ein kundenfreundliches und serviceorientiertes Verhalten erwartet. Das im Fahrdienst eingesetzte Personal muss die deutsche Sprache beherrschen. Das Fahrpersonal hat den Vertrieb von Fahrkarten des Bartarifs sowie die Fahrkartenkontrolle zu übernehmen (Sichtkontrolle beim Einstieg). Es soll in der Lage sein, Auskünfte zu Fahrplan, Tarif, Linienführung, Anschlussverbindungen und wichtigen Zielen für den befahrenen Linienbereich korrekt und verständlich zu erteilen.

---

<sup>63</sup> „Cybin“ in Verdener Landstraße, „Weiß“ im Führser Mühlweg und „Fleischer“ in der Celler Straße

## **C 2.6 Radverkehr und ÖPNV aufeinander abstimmen**

Die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern und die Fahrradabstellanlagen an Hauptumstiegs-, zentralen und Standardhaltestellen sind weiter zu verbessern und auszubauen.

### Begründung

Viele Menschen nutzen verschiedene Verkehrsmittel für eine Wegstrecke oder an unterschiedlichen Tagen in der Woche<sup>64</sup>. Für Fahrradfahrer ist der ÖPNV ein idealer Systempartner, denn Busse und Bahnen vergrößern zum einen den Aktionsradius des Fahrrades, zum anderen unterstützt das Fahrrad den ÖPNV bei der Erschließung der Fläche. Um die Attraktivität von Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung weiter zu erhöhen, ist ein möglichst reibungsloser, konfliktfreier Transport von Tür zu Tür Voraussetzung. Laut Nationalem Radverkehrsplan (NRVP) 2020 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung<sup>65</sup> soll es zukünftig keinen Haltepunkt des ÖPNV geben, an dem keine geeigneten, leicht zugänglichen Fahrradabstellanlagen vorhanden sind. Beim Ausbau der Infrastruktur ist auch der zunehmende Einsatz von Fahrrädern mit Elektroantrieb sog. Pedelecs bzw. E-Bikes berücksichtigen.

So ist die Ausstattung zentraler Haltestellen des ÖPNV mit wettergeschützten Abstellanlagen im Landkreis Nienburg/Weser weiter fortzusetzen. An Knotenpunkten bewähren sich laut NRVP Fahrradstationen. Am Bahnhof Nienburg/Weser empfiehlt es sich, eine Bündelung von Serviceeinrichtungen für den Radverkehr einzurichten (Fahrradstation, Fahrradverleih, Fahrradhändler mit Reparaturservice, touristische Information).

Alle Standardhaltestellen im Landkreis Nienburg/Weser sollten in der Regel mit mindestens vier qualitätsgerechten Fahrradbügeln ausgestattet werden. Die Möglichkeiten der Fahrradmitnahme in den Linienbussen der VLN können z. B. durch den Einsatz von Anhängern verbessert werden. Dies könnte insbesondere für die touristische Saison von Bedeutung sein und zu einer Steigerung der Fahrgastzahlen beitragen.

## **C 2.7 Wirtschaftlichkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs erhalten**

### Wirtschaftlichkeit verbessern

Die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV im Landkreis Nienburg/Weser muss verbessert werden, um mit den knappen Ressourcen langfristig ein attraktives ÖPNV-Angebot aufrechterhalten zu können.

### Begründung

Eine wichtige Zielsetzung des Nahverkehrsplanes ist die Realisierung eines wirtschaftlichen ÖPNV. Ein wirtschaftliches ÖPNV-Angebot kann durch den Einsatz differenzierter, der Nachfrage entsprechender Angebotsformen, wie z.B. den Anrufbus, insbesondere in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage vorgehalten werden.

### Ausrichtung des ÖPNV-Angebots auf die Nachfrage

Das ÖPNV-Angebot soll auf die Nachfrage ausgerichtet werden. Daher soll eine Überprüfung der Nachfrage in regelmäßigen Abständen erfolgen. Der Aufwand für „neue“, er-

<sup>64</sup> BMVBS (Hrsg.): Deutsches Mobilitätspanel, Bericht 2011, Karlsruhe 2011.

<sup>65</sup> BMVBS (Hrsg.): Nationaler Radverkehrsplan 2020. Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln. Berlin 2012.

forderliche Fahrten soll möglichst durch Streichung von Fahrten mit sehr geringer Auslastung kompensiert werden.

#### Nachfrageorientiertes Angebot in Zeiten und Räumen mit schwacher Nachfrage

In Zeiten und Räumen mit schwacher Nachfrage sollen Beförderungsangebote durch den Einsatz differenzierter, nachfragegerechter Bedienungsformen wirtschaftlich gestaltet und damit aufrecht erhalten werden.

#### Linienbündelung

Um eine höhere Wirtschaftlichkeit des ÖPNV im Landkreis Nienburg/Weser zu erreichen, sollen die erforderlichen ÖPNV-Leistungen weiterhin in 5 Linienbündeln zusammengefasst werden. Bei der Vergabe dieser Leistungen bzw. den Finanzierungsregelungen für die Linienbündel müssen die Vorgaben der EU-VO 1370/2007 berücksichtigt werden.

#### Begründung

Zur wirtschaftlichen Gestaltung des straßenbezogenen ÖPNV und zur Integration der Nahverkehrsbedienungsleistungen können Liniengenehmigungen gebündelt werden<sup>66</sup>. Das bedeutet, dass Linien, die verkehrlich und betrieblich zusammenhängen, auch genehmigungsrechtlich als Einheit zusammengefasst 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.

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, indem innerhalb der Linienbündel ein Ausgleich zwischen guten und schlechten Risiken erfolgen kann.

Der Landkreis Nienburg/Weser hat sich bereits im NVP 2003 für eine Linienbündelung ausgesprochen. Im Nahverkehrsplan 2008-2012 wurden fünf Linienbündel konkret festgelegt. Dabei wurden raum- und siedlungsstrukturelle Zusammenhänge ebenso wie verkehrliche Funktionen berücksichtigt. Miteinander verknüpfte Linien wurden dabei grundsätzlich in einem Bündel zusammengefasst. Für alle Linienbündel wurde ein gemeinsamer Harmonisierungszeitpunkt festgelegt, zu dem sämtliche Genehmigungen auslaufen. Mit Ausnahme von Linienbündel 5 ist dieser Harmonisierungszeitpunkt am 31.07.2017.

#### Eigenständiges Stadtbussystem

Die Stadt Nienburg/Weser nimmt die Aufgabe als Aufgabenträgerin für die vier Stadtbuslinien (Linienbündel 5, d.h. Linie 1 bis 4) wahr. Sie kann damit optimal auf die besonderen Belange des Stadtbussystems eingehen.

#### Begründung

Die Stadt Nienburg/Weser hat zum 01.01.2012 die ÖPNV-Aufgabenträgerschaft für das Linienbündel 5 übernommen. Zur finanziellen Entlastung wurde anschließend die Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH (SBG) gegründet. Die SBG übernimmt die Organisation und den Betrieb des Stadtbusverkehrs in Nienburg unter Berücksichtigung eines steuerlichen Querverbundes. Dadurch werden die Erhaltung des gewohnten Standards sowie Optimierungen im Stadtbussystem möglich.

---

<sup>66</sup> Kolks, Wilhelm (2003): Kapitel 1: Planungsgrundlagen. In Kolks, W. & J. Fiedler: Verkehrswesen in der kommunalen Planung. Band I. 2. Auflage. Berlin: Erich-Schmidt-Verlag.

### Verknüpfung des ÖPNV-Angebotes mit alternativen Beförderungsangeboten

Alternative Beförderungsangebote, z.B. von den Gemeinden oder ehrenamtlich organisierten Vereinen (Bürgerbus), sollen initiiert und unterstützt werden. Dabei soll aus der Abstimmung alternativer Angebote und der Angebote des ÖPNV ein möglichst hoher Mehrwert für die Kunden angestrebt werden.

### Begründung

Mit alternativen Beförderungsangeboten können die Defizite des konventionellen Linienverkehrs in Schwachverkehrszeiten ausgeglichen werden. Auch bei geringer Nachfrage kann so die Daseinsvorsorge durch den ÖPNV gesichert werden. Durch die Umwandlung von Fixkosten in variable Kosten können Kostensenkungen erzielt werden.

### C 3 Maßnahmen zur Entwicklung, Sicherung und Verbesserung des ÖPNV

#### C 3.1 Investitionen einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen

##### Übersicht

Nr.	Maßnahme	Investitionsrahmen in € <sup>67</sup>
140	Ausbau der HS "Sprotte" und "Bachstelzenweg"	73.500 €
141	Ausbau der HS "Sparkasse Nordertor"	41.000 €
142	Ausbau der Haltestelle "Im Meerbachbogen"	21.000 €
147	Neu- und Ausbau von Haltestellen 2011/12	70.000 €
149	Planungs- und Bauleistungen für die Erneuerung von Haltestellen pro Jahr	320.000 €
150	Herstellung einer Treppe zwischen Tunnel und Bahnhof in Eystrup	125.000 €
151	Beschaffung von 24 Haltestellenschildern	8.800 €
152	Ausbau von Haltestellen in der Stadt Nienburg 2012	97.500 €
153	Optimierung der Busvorrangschaltung der Lichtzeichenanlage Verdener Landstraße/Bahnhofstraße/Drakenburger Straße	3.400 €
154	HS GHS Eystrup	187.926 €
155	HS Rudolf-Harbig-Straße	387.592 €
156	Neu- und Ausbau von Haltestellen 2013/2014	100.000 €
157	Neubau der Bushaltestelle Müsleringen	30.000 €
160	Ausbau einer Schulbushaltestelle am Schulzentrum Heemsen <sup>68</sup>	80.000 €
161	Kofinanzierung von Planungs- und Bauleistungen für die Erneuerung von Haltestellen 2014	23.700 €
162	Ausbau von Haltestellen in der Stadt Nienburg 2013	46.000 €
163	Ausbau einer Schulbushaltestelle an der IGS/BBS in Nienburg	175.000 €
	<b>Summe</b>	<b>1.381.492 €</b>

**Tab. C 3-1 Übersicht über investive Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV**

In den kommenden fünf Jahren sollen weitere Haltestellen ausgebaut werden. Darunter sind die größeren Ausbaumaßnahmen an den Haltestelle Rudolf-Harbig-Straße in Hoya, an der Schule in Eystrup und am Schulzentrum Heemsen. Als größte Baumaßnahme in

<sup>67</sup> Schätzwerte

<sup>68</sup> Die Umsetzung dieser Maßnahme ist abhängig von der Schulentwicklungsplanung.

den kommenden Jahren zeichnet sich der Neubau einer Schulhaltestelle am Standort der neuen IGS in Nienburg ab.

#### Neubau einer Schulbushaltestelle an der BBS/IGS in Nienburg

Für den Neubau einer IGS in Nachbarschaft zu den Berufsbildenden Schulen am Meerbachbogen in Nienburg wird z. Z. (September 2013) ein Planungskonzept erarbeitet. In der Ausbaustufe der IGS werden zusammen mit den Schülerinnen und Schülern der BBS mehr als 4.000 Schülerinnen und Schüler diesen Schulstandort besuchen. Zusätzlich soll die Haltestelle von Fahrgästen genutzt werden können, die das Nienburger Krankenhaus oder die am Meerbachbogen angesiedelten Einrichtungen der Altenpflege besuchen möchten. Die Haltestelle soll von zahlreichen Regio- und Lokal-Buslinien angefahren werden. Die Haltestelle soll über mindestens 6 Haltepositionen sowie freie Plätze für Überlieger verfügen. Der Aufwand für die erforderlichen Investitionen wird je nach Variante auf mehr als 0,5 Mio. € geschätzt. Er soll zu einem großen Teil aus Mitteln der Landesförderung gedeckt werden. Es muss aber davon ausgegangen werden, dass ca. 175.000 € aus Regionalisierungsmitteln bezuschusst werden müssen. Es ist geplant, dass der Ausbau im Jahr 2015 erfolgt.

#### Haltestelle Eystrup, Schule

Die Situation an der Haltestelle Eystrup, Schule, war in den vergangenen Jahren unbefriedigend. Defizite wurden vor allem in der Erreichbarkeit, im Fahrgastkomfort und hinsichtlich von Sicherheitsaspekten gesehen. Daher soll diese Haltestelle umgebaut werden. Im Einzelnen soll die Fahrbahn der Schulstraße verbreitert und mit Gehwegen ausgestattet werden, um so einen Begegnungsverkehr auf der Straße zu ermöglichen. Auf diese Weise kann die Haltestelle direkt angefahren zu werden. Ferner sollen eine Wendeschleife mit Warteflächen für Überlieger und ein Wetterschutz eingerichtet werden. Die Aufstellflächen sollen barrierefrei gestaltet werden.

#### Haltestelle Rudolf-Harbig-Straße (Hoya)

Die Haltestelle Rudolf-Harbig-Straße in Hoya entspricht in ihrem derzeitigen Ausbauzustand in keiner Weise den heutigen Anforderungen im Hinblick auf Barrierefreiheit, Sicherheit, Fahrgastkomfort und Gestaltung. Nachdem bereits planerische Vorüberlegungen getroffen und provisorische Notmaßnahmen zum Erhalt der Verkehrssicherheit an der Haltestelle ergriffen wurden, sind folgende Ausbaumaßnahmen geplant:

- barrierefreier Ausbau der Haltestelle,
- Schaffung ausreichender Warteflächen für Fahrgäste,
- Schaffung ausreichender Aufstellflächen für die Busse,
- Errichtung von Wartehäuschen (Wetterschutz),
- Herstellung einer Wendeschleife für Busse einschließlich Wartemöglichkeit für Überlieger.

#### Kleinere Ausbaumaßnahmen an Haltestellen

Kleinere Maßnahmen zur Verbesserung der Haltestellensituation sollen entweder als Sammel-Maßnahmen im Zuge des Konjunkturprogramms 2010 – 2014 beantragt und umgesetzt werden (jeweils bis zu 16 Maßnahmen pro Jahr) oder direkt aus Regionalisierungsmitteln bezuschusst werden. Im letzteren Fall ist dann eine kurzfristige Umsetzung möglich.

Dabei soll Haltestellen mit einer hohen Fahrgastfrequenz und mit zentraler Ortslage eine hohe Priorität zukommen. Grundlage für die Entscheidung über einen Ausbau sollen fer-

ner die in C 2.5 festgelegten Kriterien. Im Rahmen des Ausbaus soll in aller Regel auch eine Barrierefreiheit hergestellt werden.

Im Einzelnen sollen u. a. folgende Haltestellen in den kommenden Jahren ausgebaut werden:

- HS Bachstelzenweg, HS Sprotte, HS "Sparkasse Nordertor", HS Im Meerbachbogen, HS Bahnhof (stadteinwärts), HS Raschstraße (stadtauswärts) und HS Mittelweser-Kliniken in der Stadt Nienburg,
- HS Bruchhagen, HS Deblinghausen Löwgenberg, HS Deblinhausen Staken, HS Hesterberg, HS Reese, HS Voigtei Heide, HS Voigtei Mexico, HS Wellie Alte Schule, HS Wellie Reeser Weg, und HS Eckershausen im Flecken Steyerberg,
- HS Volksbank und HS Von-Kronenfeld-Straße in der Stadt Hoya,
- HS Loccum Akademie, HS Rehburg Abzw. Winzlar und HS Rehburg Jägerstraße in der Stadt Rehburg-Loccum
- HS Meinkingsburg Abzw. Linsburg, HS Rodewald UB Ehrenmal, HS Rodewald OB Abzw. Niedernstöcken, HS Rodewald UB St. Joh. – Kirche, HS Stöckse Freilichtbühne (beide Fahrtrichtungen), HS Wenden Hauptstraße in der Samtgemeinde Steimbke,
- HS Marklohe Mitte, HS Brokeloh Mühle (beide Fahrtrichtungen),

#### Herstellung einer Treppe am Bahnhof in Eystrup

Nach Verlegung der L 200 im Ortsteil Eystrup ist ein Tunnel für Fußgänger und Radfahrer am Bahnhof Eystrup gebaut worden. Aufgrund der erheblichen Wegestrecken, die sich bei der ursprünglichen Planung ergeben haben, wurde eine Optimierung angestrebt, indem eine zusätzliche Treppe westlich der Bahnstrecke geplant und gebaut wurde.

Für den Nahverkehr im Landkreis Nienburg/Weser ist diese Baumaßnahme wegen der

- hohen Zahl von Ein- und Aussteigern am Eystruper Bahnhof (werktäglich nahezu 1.000 Personen),
- Verkürzung der Wegestrecken im Bahnhofsbereich
- verbesserte Anbindung der HS Eystrup, Bahnhof

von großer Bedeutung.

#### Investive Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV

Als Maßnahme zur Beschleunigung des ÖPNV soll in der Stadt Nienburg die Busvorrangschaltung der Lichtzeichenanlage Verdener Landstraße/Bahnhofstraße/ Drakenburger Straße optimiert werden.

#### Busbeschaffung

Nachdem der Landkreis Nienburg/Weser in den vergangenen Jahren mehrfach den Neukauf von Fahrzeugen für den Bürgerbusverein in der Stadt Rehburg-Loccum und für die Stadt Nienburg bezuschusst hat, sind zz. keine weiteren Zuschüsse für einen Fahrzeugkauf geplant. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass die Finanzierung von Bussen für private Busunternehmen durch Regionalisierungsmittel wegen beihilferechtlicher Bedenken aufgrund des EU-Rechts (Art. 87 EU-Vertrag) als derzeit nicht möglich angesehen wird.

### C 3.2 Kooperation mit benachbarten Verkehrsverbänden und Zusammenarbeit in der Tarifgestaltung

#### Übersicht

Nr.	Maßnahme	Investitionsrahmen in € <sup>69</sup>
306	Beteiligung an den Kosten der Samtgemeinde Grafschaft Hoya für den VBN-Tarif 2013, 2014, 2015	12.000 €
NN	Erweiterung des GVH-Tarifs	Noch nicht bekannt.

**Tab. C 3-2 Übersicht über Kooperationsmaßnahmen**

#### Fortführung des VBN – Tarifs in der Samtgemeinde Grafschaft Hoya

Mit der Maßnahme 306 wird der Landkreis Nienburg/Weser auch zukünftig die Samtgemeinde Grafschaft Hoya in ihrem Beitrag zum VBN-Tarif unterstützen. Mit diesem Tarif sind Fahrten in die Metropolregion Bremen-Oldenburg günstig und einfach.

#### Erweiterung des GVH-Tarifs

Die starke Verflechtung mit der Region Hannover und anderen Landkreisen des Netzwerkes Erweiterter Wirtschaftsraum Hannover (EWH) hat sich in den starken Nachfragezuwächsen auf der Schienenstrecke in das Gebiet des Verkehrsverbundes Großraum-Verkehr Hannover (GVH) gezeigt. Hier gilt im Zeitkartensegment seit mehreren Jahren der GVH-Regionaltarif, der hauptsächlich von den Berufspendlern genutzt wird.

Um zu prüfen, nach welchen Kriterien und unter welchen finanziellen Rahmenbedingungen auch die Gelegenheitsnutzer in den Genuss des günstigen GVH-Tarifs kommen können, hat das Netzwerk Erweiterter Wirtschaftsraum Hannover eine Marktanalyse zur potenziellen Erweiterung des GVH-Tarifgebietes durchführen lassen. Weil für alle Beteiligten die Kenntnis der zu tragenden Kosten wichtig ist, wurde als weiterer Schritt eine Kalkulation der finanziellen Auswirkungen beauftragt.

Der Landkreis Nienburg/Weser beabsichtigt, die Einführung eines erweiterten GVH-Tarifangebotes auf der Grundlage dieser Ergebnisse zu unterstützen und ggf. anteilig finanziell zu bezuschussen. Er strebt eine Einführung des erweiterten GVH-Tarifs für das Jahr 2014 an.

### C 3.3 Optimierung des Fahrplanangebots

#### Übersicht

Das Grundangebot im straßengebundenen ÖPNV wird ergänzt durch

- Sonderfahrten, die aufgrund eines bestimmten Anlasses und zeitlich befristet eingerichtet werden und
- besondere zusätzliche Angebotsfahrten, die über das ausreichende Niveau hinausgehen.

Die zusätzlichen Angebote tragen dazu bei, das Fahrplanangebot zu optimieren. Sie sollen mit Hilfe von sog. Regionalisierungsmitteln finanziert werden. Für den Zeitraum 2013-2017 wird mit einem Aufwand von rd. 758.000 € gerechnet.

<sup>69</sup> Schätzwerte

Nr.	Maßnahme	Investitionsrahmen in € <sup>70</sup>	
408	Pilotprojekt zur Einführung von Expressfahrten auf der Linie 716/715 Stolzenau-Wunstorf (2012-2014)		320.000 €
419	Bezuschussung von zusätzlichen Fahrleistungen seit dem 01.08.2009	jährlich	20.000 €
420	Bezuschussung eines zusätzlichen Fahrangebotes auf der Strecke Wietzen - Hoya seit dem 01.08.2009	jährlich	40.000 €
427	Sonderfahrten anlässlich des Klosterjubiläums in Loccum 2013		100.000 €
428	Bezuschussung von zusätzlichen Fahrleistungen im Winterhalbjahr im Bereich des Stadtbusses	jährlich	20.000 €
430			
...			
429	Sonderfahrten 2013/2014		15.000 €
431	Zusätzliche Fahrten auf der Linie 150 - Zuschuss für die SG Graftsch. Hoya <sup>71</sup>	jährlich	5.000 €
	<b>Summe</b>		<b>882.500 €<sup>72</sup></b>

**Tab. C 3-3 Übersicht über Maßnahmen zur Optimierung des Fahrplanangebots**

### Fahrplanoptimierung

Grundsätzlich soll der Umfang des derzeitigen Fahrplanangebots aufrechterhalten werden. Dabei soll auf den Regio-Linien eine angebotsorientierte, vertaktete Bedienung erfolgen, während auf den Lokal-Linien weiterhin nur eine bedarfsorientierte Bedienung angeboten werden soll. In Zeiten schwacher Nachfrage sollen hier im Sinne der Wirtschaftlichkeit auch alternative Bedienungsgebote, wie z.B. ein Angebot mit einem Anrufbus, unterbreitet werden. Der Fahrplan muss allerdings – dies gilt in besonderem Maße für die Lokallinien – die Anforderungen der Schülerbeförderung berücksichtigen. Somit muss regelmäßig eine Anpassung des Fahrplans an die Veränderungen der Schulanfangs- und -endzeiten (z.B. bei der Einführung von Ganztagsangeboten) sowie der Schulstandorte erfolgen.

### Pilotprojekt zur Einführung von Expressfahrten auf der Linie 716/715 Stolzenau-Wunstorf

Die Stadt Rehburg-Loccum und die Gemeinde Stolzenau haben seit vielen Jahren die Einführung von Expressfahrten auf der Strecke Stolzenau-Loccum-Rehburg-Wunstorf als besonderes Nahverkehrsangebot für Berufspendler gefordert. Nach einer Erhebung des Nachfragepotenzials, konnte von einer hinreichenden Nachfrage ausgegangen werden.

Dementsprechend wurde im Rahmen eines Pilotprojektes ein Angebot mit je 4 Last- und Gegenlastfahrten pro Tag entworfen. Dieses Angebot hat einen jährlichen Leistungsumfang von 70.000 km, der Kosten in Höhe von 165.000 €/a verursacht. Aufgrund der Tarif-Situation - zahlreiche Fahrgäste aus Rehburg, Winzlar und Bad Rehburg sind in den GVH-Tarif Zone 4 integriert und zahlen damit für die Beförderung nach Wunstorf kein zusätzliches Entgelt – muss das Angebot unter erschwerten Einnahmebedingungen umgesetzt werden. Aus diesem Grund wird vom Landkreis Nienburg/Weser für die Umsetzung des Angebots ein Defizitausgleich gewährt. Dies ist bemerkenswert, weil der Land-

<sup>70</sup> Schätzwerte

<sup>71</sup> Die Bewilligung für diese Förderung ist zunächst auf die Jahre 2014, 2015 und 2016 beschränkt (in die Berechnung fließt allerdings die Maßnahme für die gesamten fünf Jahre ein)

<sup>72</sup> berechnet für 5 Jahre

kreis Nienburg/Weser hier Leistungen bezuschusst, die überwiegend außerhalb seines Verkehrsgebietes erbracht werden.

**NEU**  
ab 03.09.2012

**Der ExpressBus  
auf der Linie 715/716**

www.regiobus.de Bitte einsteigen!

**E**xpressBus zwischen Stolzenau, Rehburg-Loccum und Wunstorf  
**X**x-schnell: verkürzte Fahrzeit durch weniger Stopps  
**P**reisvorteil für GVH-MobilCard-Inhaber: die VLN-AnschlussCard  
**R**egiobus-Fahrzeuge: bequem, sauber und barrierefrei mit Rampe  
**E**chte Alternative zum PKW: genießen statt selbst fahren  
**S**tart: ab 03. September, 4 x tägl. ab Stolzenau und Wunstorf  
**S**amstags-Fahrten morgens und abends

VLN Verkehrs-gesellschaft  
Landkreis Nienburg

Landkreis  
Nienburg/Weser

RegioBus  
RegioBus Hannover GmbH

Aufgrund der wirtschaftlichen Unwägbarkeit des Angebots, soll die Finanzierung durch den Landkreis Nienburg/Weser zunächst auf eine zweijährige 2 Pilotphase beschränkt sein und außerdem durch begleitende Verkehrserhebungen überprüft werden. Der Betrieb wurde zum 03. September 2012 aufgenommen. Da sich im Projektzeitraum gezeigt hat, dass die Expressfahrten vor allem im Landkreis Schaumburg von den Fahrgästen gut nachgefragt werden, sollen mit dem Landkreis Schaumburg und der Region Hannover Verhandlungen über eine Fortsetzung des Angebotes, über den 31.08.2014 hinaus, geführt werden.

### Abb. C 3-1 Plakat zur Einführung des Expressbusses

Quelle: VLN

### Sonderfahrten anlässlich des Klosterjubiläums in Loccum 2013

Im Jahr 2013 wird das 850-jährige Bestehen des Klosters Loccum gefeiert. Das Jubiläum findet vom 21.03. bis zum 31.10.2013 statt. Es wird von allen fünf angrenzenden Tourismusverbänden beworben. Neben täglichen Andachten und Führungen sollen zahlreiche Musik- und Literaturveranstaltungen stattfinden. Ferner sind drei größere, mehrtägige Festveranstaltungen geplant.

Ein Großteil der Besucher wird von außerhalb des Kreisgebietes anreisen. Loccum muss vor allem gut an den Bahnhof in Wunstorf angeschlossen werden, weil hier die Schnittstelle für Reisende aus den Regionen Hannover, Bremen und Minden ist. Aus diesem Grunde sollen für den Zeitraum des Klosterjubiläums Sonderfahrten auf der Linie 716/715 eingerichtet werden, die zeitlich auf die Veranstaltungen im Kloster ausgerichtet sind. Weil eine kostendeckende Leistungserbringung nicht möglich ist, wird der Landkreis Nienburg/Weser gemeinsam mit der Region Hannover einen Defizitausgleich für diese Sonderfahrten leisten.

### Sonderfahrten aus besonderem Anlass

Der Landkreis Nienburg/Weser wird Kostendefizite, die bei der Erbringung von Sonderfahrten zu besonderen Ereignissen, wie z.B. dem Nienburger Altstadtfest, entstehen, in einem vorher abgestimmten Umfang ausgleichen. Damit soll nach Möglichkeit die

Mehrzahl aller Veranstaltungen mit größerem Publikumsumfang mit dem ÖPNV erreichbar sein. Die Organisation der Sonderfahrten erfolgt durch die VLN. Im Rahmen dieser Fahrten soll das Interesse der Kunden am ÖPNV-Angebot bzw. ihre Akzeptanz des ÖPNV geweckt werden.

#### Angebot zusätzlicher Fahrten

Sofern ein Bedarf für regelmäßige, zusätzliche Fahrten erkennbar wird, können entsprechende Fahrten vom Landkreis Nienburg/Weser über die Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg/Weser (VLN) beauftragt werden. Die Abrechnung erfolgt auf der Grundlage des VLN-Vertrages sowie der Finanzierungszusage für Linienbündel 2.

### **C 3.4 Verbesserung von Vermarktung und Fahrgastinformation**

#### Übersicht

Nr.	Maßnahme	Investitionsrahmen	
507	Beitrag zum Landesweiten Fahrplanauskunftssystem CONNECT	jährlich	1.666 €
524 ff.	Ausbildung von Busbegleitern pro Jahr		20.000 €
	<b>Summe für fünf Jahre</b>		<b>108.330 €</b>

**Tab. C 3-4 Übersicht über Maßnahmen zur Verbesserung von Vermarktung und Fahrgastinformation**

#### Landesweites Fahrplanauskunftssystem „Connect“

Der Landkreis Nienburg/Weser wird das Fahrplanauskunftssystem „Connect“ weiterhin unterstützen.

Connect ist ein Zusammenschluss von neun Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern mit dem Ziel, für die Länder Niedersachsen/Bremen den kompletten Fahrplandatenbestand des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs zusammen zu tragen, zu einem Gesamtdatenpool zu integrieren und diesen Fahrplandatenpool für Fahrplanauskunftssysteme zur Verfügung zu stellen<sup>73</sup>. Auftraggeber für diesen integrierten Fahrplandatenpool sind die Aufgabenträger (SPNV und ÖPNV) in Niedersachsen und Bremen. Ferner wird dieser Fahrplandatenpool Niedersachsen / Bremen in die deutschlandweite Fahrplanauskunft DELFI eingebunden. Über zwei aktive Suchcontroller in der Fahrplanauskunft EFA und FahrPlaner, können die Kunden auch die Fahrplandatenbestände der anderen Bundesländer und der DBAG nutzen.

#### Ausbildung von Busbegleitern

Die Ausbildung von Busbegleitern am Gymnasium Stolzenau soll weiterhin fortgeführt werden. Im Rahmen einer Evaluierung sollte die Wirksamkeit der langjährigen Maßnahme überprüft werden. Auf der Grundlage des Evaluierungsergebnisses soll entschieden werden, ob das Angebot fortgeführt, verändert oder eingestellt wird.

<sup>73</sup> 2007 Connect-Fahrplanauskunft für Niedersachsen/Bremen GbR

Einrichtung elektronischer Fahrplananzeiger

Die Einrichtung weiterer elektronischer Fahrplananzeiger an Umstiegs- und zentralen Haltestellen soll geprüft und geplant werden. Konkret vorgesehen ist die Einrichtung entsprechender Anzeiger an der HS Marienstraße in der Stadt Nienburg.

**C 3.5 Verkehrserhebungen und -gutachten**Übersicht

Nr.	Maßnahme	Investitionsrahmen
609	Verkehrsgutachten für den Nienburger Stadtbus 2012	31.000 €
610	Erstellung eines Handlungskonzeptes für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen im Stadtgebiet Nienburg	15.900 €
NN	Verkehrserhebung	70.000 €
NN	Befragung der Bevölkerung zum Nahverkehr	Keine Angabe
	<b>Summe</b>	<b>116.900,00 €</b>

**Tab. C 3-5 Übersicht über Maßnahmen zur Verbesserung von Entscheidungsgrundlagen für die Nahverkehrsplanung**

Verkehrsgutachten für den Nienburger Stadtbus

Die Stadt Nienburg/Weser hat die Aufgabenträgerschaft für die Stadtbus-Linien zum 01.01.2012 übernommen. Mit Übernahme der Konzessionen zum 01.08.2013 ist der Fahrbetrieb neu zu vergeben. Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 regelt die Marköffnung für den europäischen ÖPNV und definiert im Anhang die Regeln für die Gewährung einer Ausgleichsleistung vor Vergabe eines öffentlichen Personenverkehrsdienstes. Eine Linienleistungs- und -erfolgsrechnung soll extern erstellt werden, um die rechtlichen Vorgaben zu erfüllen und die Vermeidung einer Überkompensation zu belegen.

Um die künftige Betriebsleistung des Stadtbussystems für die Stadt Nienburg/Weser und die damit eventuell verbundenen organisatorischen Konsequenzen für die Folgejahre abzusichern, ist eine rechtliche Begleitung erforderlich. Die Aufstellung eines umfassenden Dienstleistungsvertrages zur Betriebsführung und Übernahme der Fahrleistung muss rechtskonform mit der EU-Verordnung 1370/2007 erfolgen. Daher wurde von der Stadt Nienburg ein entsprechendes Rechtsgutachten in Auftrag gegeben.

Handlungskonzept für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im Stadtgebiet

Im Rahmen dieses Konzeptes sollen vor dem Hintergrund der neuen Vorgaben des PBefG alle Haltestellen im Stadtbusgebiet auf Barrierefreiheit überprüft werden. Als Ergebnis sollen für jede Haltestelle die erforderlichen Anpassungsarbeiten beschrieben und die dafür anfallenden Kosten geschätzt werden.

Verkehrserhebungen

Der Landkreis Nienburg/Weser hat im Jahr 2011 eine umfassende Verkehrserhebung durchführen lassen. Im Rahmen des Pilotprojektes zur Einführung von Expressfahrten auf der Linie 716 sollen ebenfalls Fahrgastzählungen und -befragungen erfolgen. Im Zeitraum 2015-2017 soll erneut eine umfassende Verkehrserhebung durchgeführt werden.

Als weiterer Baustein soll im Zeitraum 2013/2014 eine Befragung der Bevölkerung (also nicht explizit der Fahrgäste) über das Nahverkehrsangebot im Verkehrsgebiet erfolgen.

### **C 3.6 Festlegung von Linienbündeln**

Für den Landkreis Nienburg/Weser wurden bereits im NVP 2008-2012 fünf Linienbündel festgelegt. An dem Zuschnitt der Linienbündel sollen keine Änderungen erfolgen.

Derzeit sind die Genehmigungen der vier Linienbündel für die der Landkreis Nienburg/Weser Aufgabenträger ist auf den 31.07.2017 harmonisiert. Bis zum Jahr 2015 sollte ein neuer Harmonisierungszeitpunkt für diese Linien gefunden werden. Sofern von der Verlängerungsoption im VLN-Vertrag bzw. in der Finanzierungszusage für Linienbündel 2 Gebrauch gemacht werden soll bzw. kann, würde der 31.07.2019 als neuer Zeitpunkt in Frage kommen.

Auch zukünftig sollen die Konzessionslaufzeiten der einzelnen Linien innerhalb eines Linienbündels harmonisiert bleiben. Die Abgrenzung der Linienbündel berücksichtigt sowohl verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Aspekte als auch raum- und siedlungsstrukturelle Zusammenhänge.

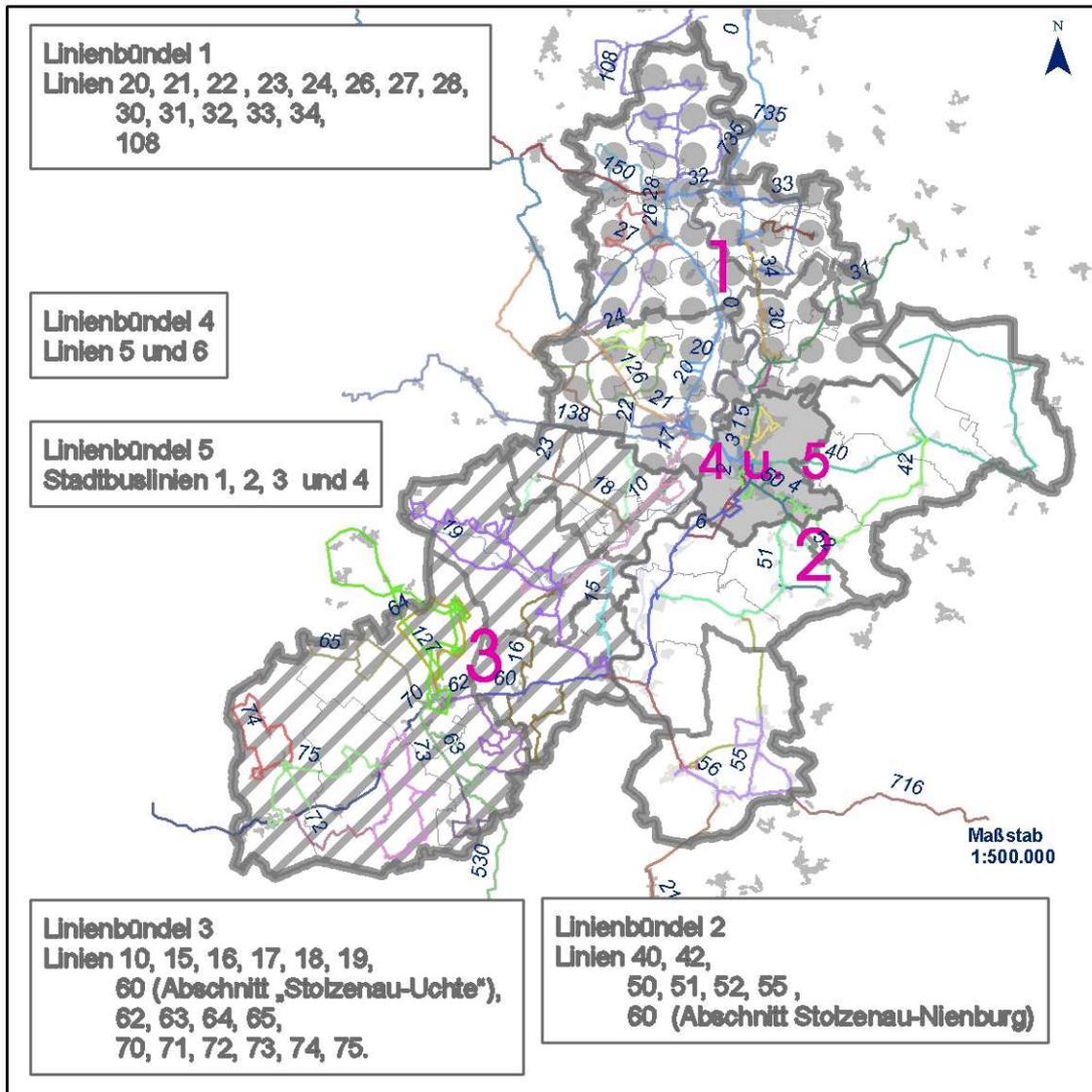
Linienbündel 1 umfasst den Norden des Landkreises mit den Linien 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 34, 108. Im Linienbündel 1 werden jährlich Leistungen in einem Umfang von ca. 1,17 Mio. km erbracht. Aufgrund der Laufzeiten dieser erteilten Konzessionen kann eine Vergabe des Linienbündels zum 01.08.2017 erfolgen.

Linienbündel 2 umfasst den Teilraum südlich der Stadt Nienburg und östlich der Weser mit den Linien 40, 42, 50, 55 (vorher 50A), 51, 52, 60 (Abschnitt Stolzenau-Nienburg“). Der Bürgerbus Rehburg-Loccum ist nicht Bestandteil des Linienbündels. Im Linienbündel 2 werden jährlich Leistungen in einem Umfang von ca. 1,2 Mio. km erbracht. Aufgrund der Laufzeiten dieser erteilten Konzessionen kann eine Vergabe des Linienbündels zum 01.08.2017 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. Im Linienbündel 3 werden jährlich Leistungen in einem Umfang von ca. 1,42 Mio. km erbracht. Aufgrund der Laufzeiten der erteilten Konzessionen kann eine Vergabe des Linienbündels zum 01.08.2017 erfolgen.

Linienbündel 4 umfasst den Bereich der Stadt Nienburg mit den Linien 5 und 6. Im Linienbündel 4 werden jährlich Leistungen in einem Umfang von ca. 0,84 Mio. km erbracht. Aufgrund der Laufzeiten der erteilten Konzessionen kann eine Vergabe von Linienbündel 4 frühestens zum 01.08.2017 erfolgen.

Linienbündel 5 umfasst den Bereich der Stadt Nienburg mit den Stadtbuslinien 1 bis 4. Die Aufgabenträgerschaft für dieses Linienbündel obliegt der Stadt Nienburg/Weser. Seit dem 01.08.2012 hält die Stadt Nienburg auch die Konzessionen für diese Linien.



**Abb. C 3-2 Linienbündel**  
Quelle: Landkreis Nienburg/Weser

## **D FINANZIERUNG**

### **D 1 Einleitung**

Gemäß § 6 NNVG ist im Nahverkehrsplan der Finanzbedarf für Investitionen und Betriebskostendefizite sowohl aus dem vorhandenen Bedienungsangebot als auch aus der Verwirklichung des angestrebten Bedienungsangebotes sowie der Finanzbedarf für die Umsetzung der weiteren Verbesserungsmaßnahmen des NVP darzustellen.

Im straßengebundenen ÖPNV liegt der durchschnittliche Kostendeckungsgrad aus Fahrgeleinnahmen, den gesetzlichen Ausgleichzahlungen im Ausbildungsverkehr (§ 45 a PBefG) und im Bereich der Schwerbehindertenbeförderung (§ 148 SGB IX) deutschlandweit bei nur rund 50 %<sup>74</sup>. Die Differenz muss aus Mitteln der öffentlichen Haushalte aufgebracht werden. Neben den Eigenmitteln aus dem Kommunalhaushalt können u. a. auch die so genannten „Regionalisierungsmittel“, Investitionsbeihilfen und Bestellentgelte, Steuererleichterungen und Defizitübernahmen dazu beitragen, diese Mittel aufzubringen. Insgesamt fließen pro Jahr von Bund, Ländern und Kommunen rund 8 Mrd. Euro öffentlicher Mittel in den straßengebundenen ÖPNV.

### **D 2 Finanzierungsquellen des ÖPNV**

#### **D 2.1 „Ein-Euro“- Mittel**

Der Landkreis Nienburg/Weser erhält gem. § 7 Abs. 4 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz vom Land Niedersachsen Finanzhilfen zur Abdeckung von Verwaltungskosten einschließlich der Kosten für die Erstellung der Nahverkehrspläne. Die Finanzhilfe beträgt jährlich 1 Euro je Einwohner, d.h. ca. 123.000 € Euro. Von diesen Mitteln erhält die Stadt Nienburg den ihrer Einwohnerzahl entsprechenden Anteil, d.h. 32.000 €.

#### **D 2.2 „Regionalisierungsmittel“**

In § 7 Abs. 5 Nr. 2 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetzes gesteht das Land den Aufgabenträgern für den straßengebundenen ÖPNV einen Anteil an den so genannten Regionalisierungsmitteln zu. Der Landkreis Nienburg/Weser erhält jährlich etwas mehr als 500.000 € - zweckgebunden für Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV (siehe Kap. A 1.4.5).

#### **D 2.3 Mittel aus dem ÖPNV-Konjunkturprogramm 2010 – 2014 und dem Förderprogramm für den straßengebundenen ÖPNV des Landes Niedersachsen**

Das Land bezuschusst Grunderneuerungen an Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV. Die Förderquote beträgt dabei 75 % der Investitionskosten. Im Kreisgebiet konnten in den vergangenen Jahren zahlreiche Haltestellen erneuert werden. Dabei werden größere Maßnahmen (über 35.000 €) als Einzelmaßnahmen, kleine Projekte als sog. Sammelmaßnahmen (maximal 8 Maßnahmen) zusammengefasst. In den Jahren 2011 bis 2013 wurden vom Landkreis Nienburg/Weser jeweils ca. 15 Haltestellen mit diesen Mitteln erneuert. Dabei wurden im Rahmen des ÖPNV-Konjunkturprogramms pro

---

<sup>74</sup> Quelle: Borrmann, Peistrup: Leere öffentliche Kassen. Wie geht es weiter mit dem ÖPNV?. In: Der Nahverkehr, Heft 11/2006.

<sup>76</sup> siehe: [www.lnvg.de/fileadmin/user\\_upload/Formulare/Foerderung/Strassengebundener\\_OEPNV\\_-\\_Merkblatt\\_fuer\\_Antragsteller.pdf](http://www.lnvg.de/fileadmin/user_upload/Formulare/Foerderung/Strassengebundener_OEPNV_-_Merkblatt_fuer_Antragsteller.pdf)

Haltestelle im Durchschnitt ca. 13.300 € vom Land Niedersachsen zur Verfügung gestellt. Von einigen Gemeinde wurden darüber hinaus direkt Anträge zur Bezuschussung von Grunderneuerungen bei der LNVG gestellt. Damit sind in den vergangenen Jahren Mittel aus dem ÖPNV-Konjunkturprogramm in einer Größenordnung von mehr als 200.000 € jährlich in das Kreisgebiet geflossen. Größere Maßnahme mit einem Investitionsvolumen von mehr als 35.000 € können weiterhin mit Hilfe des Förderprogramms für Zuwendungen für Vorhaben des straßengebundenen ÖPNV finanziert werden<sup>76</sup>.

#### **D 2.4 Eigenerträge des ÖPNV**

Den Aufwendungen für den ÖPNV stehen folgende Eigenerträge gegenüber:

- Erlöse aus Schüler-SammelzeitTickets (SSZT)
- Tarifeinnahmen
- Ausgleichsleistungen gem. § 45a PBefG und SGB IX
- Sonstige Erträge im handelsrechtlichen Sinne, z.B. aus Werbung.

Diese Erträge werden von den Verkehrsunternehmen vereinnahmt.

### ***D 3 Aufwendungen für die Sicherung des ÖPNV-Angebots***

#### **D 3.1 Vertrag mit der Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg/Weser (VLN) und Finanzierungszusage für das Linienbündel 2**

In der 6. Nachtragsvereinbarung zum VLN-Vertrag sind konkrete Finanzierungsregelungen für die Linienbündel 1, 3 und 4 festgelegt. Für Linienbündel 2 hat der Landkreis Nienburg/Weser eine direkte Finanzierungsvereinbarung mit der RegioBus Hannover GmbH getroffen. Beide Finanzierungsvereinbarungen haben eine Laufzeit bis zum 31.07.2017. Sie sehen vor, dass der Landkreis in Abhängigkeit von Leistungskriterien und spezifischen Kostensätzen einen Landkreisbeitrag für jedes Linienbündel leistet. Dieser Landkreisbeitrag enthält das Tarifentgelt für alle SSZT im Kreisgebiet und einen Zuschuss zum Defizitgleich im Bereich der vier Linienbündel. Dieser Landkreisbeitrag passt sich an die Preisentwicklung einerseits und Veränderungen im Leistungsumfang andererseits an, sobald bestimmte Schwellenwerte über-/unterschritten werden.

Für das Jahr 2012 hat der Landkreis Nienburg/Weser für die vier Linienbündel mit einem Leistungsumfang von rd. 3,9 Mio. km Landkreisbeiträge in Gesamthöhe von rd. 5,4 Mio. € erbracht. Diese Aufwendungen musste er aus seinem Kreishaushalt aufbringen. Dementsprechend wird jeder km Fahrleistung mit rd. 1,37 € vom Landkreis Nienburg/Weser finanziert.

Für die Jahre 2013 bis 2017 muss aufgrund der Preissteigerungen von steigenden Beiträgen ausgegangen werden, sodass für die Laufzeit des Nahverkehrsplanes insgesamt von einem Aufwand in Höhe von fast 29,7 Mio. € für die Sicherung des ÖPNV-Angebots in den Linienbündeln 1 bis 4 ausgegangen werden muss.

#### **D 3.3 Finanzierung des Stadtbusses (Linienbündel 5)**

Seit Anfang 2012 ist die Stadt Nienburg Aufgabenträger für die vier Stadtbuslinien (Linienbündel 5). Bereits davor hat sie die erforderlichen Ausgleichsleistungen für die Fi-

finanzierung dieses Angebotes getragen. Für das Jahr 2011 hat sie einen Zuschuss von 440.000 € für eine Betriebsleistung von rd. 366.000 km (1,20 €/ km) erbracht<sup>77</sup>.

#### **D 4 Aufwendungen für Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV**

In Kap. C 3 sind die Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV dargestellt. Tab. D 4-1 zeigt, dass für die im Zeitraum 2013 bis 2017 geplanten Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV derzeit ein Gesamtaufwand von rund 2,5 Mio. geschätzt wird. Dabei ist zu berücksichtigen, dass für einige Maßnahmen, wie z.B. die Bezuschussung eines erweiterten GVH-Tarifs im Bartarif derzeit noch keine Kostenschätzung vorgenommen werden kann. Außerdem ist zu erwarten, dass in den kommenden fünf Jahren weitere Maßnahmen entwickelt werden. Andererseits gibt es auch Maßnahmen, die verworfen wurden oder aber deutlich kostengünstiger waren, als zunächst geschätzt. Unter dem Strich wird daher erwartet, dass die Aufwendungen voraussichtlich um rund 10 % höher ausfallen werden, als derzeit geplant. Dementsprechend wird von einem Aufwand von ca. 2,7 Mio. € für den Zeitraum bis 2017 ausgegangen.

<b>Nr.<sup>78</sup></b>	<b>Maßnahmengruppe</b>	<b>Aufwand in 1.000 €</b>
<b>1</b>	Investitionen einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen	1.381 T€
<b>3</b>	Kooperation mit benachbarten Verkehrsverbänden und Zusammenarbeit in der Tarifgestaltung	12 T€
<b>5</b>	Optimierung des Fahrplanangebots	883 T€
<b>6</b>	Verbesserung von Vermarktung und Fahrgastinformation	117 T€
<b>7</b>	Verkehrserhebungen und –gutachten	101 T€
	<b>Finanzbedarf für geplante Maßnahmen - gerundet</b>	<b>2.490 T€</b>
	<b>Finanzbedarf für gepl. Maßnahmen plus 10%-Aufschlag - gerundet</b>	<b>2.700 T€</b>

**Tab. D 4-1 Finanzbedarf für bereits geplante Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV 2013-2017**

#### **D 5 Aufwendungen für Steuerung und Verwaltung**

##### **D 5.1 Beitrag für das Geschäftsleitungsbüro der VLN**

Der Landkreis Nienburg/Weser leistet aufgrund der besonderen Vereinbarungen über die Verteilung der Aufwendungen in der VLN einen Beitrag in Höhe von 50.000 € jährlich für den Betrieb des Geschäftsleitungsbüros der VLN.

##### **D 5.2 Interne Aufwendung für Steuerung und Verwaltung im Rahmen der Aufgabenträgerschaft beim Landkreis Nienburg/Weser**

Der Abschlussbericht des Landkreises Nienburg/Weser für das Haushaltsjahr 2011 weist Aufwendungen für aktives Personal für das Produkt ÖPNV in einer Höhe von rd. 46.000 € aus. Weitere rd. 53.000 € werden aus der internen Leistungsverrechnung dem Produkt angelastet, sodass die Aufwendungen für dieses Produkt für 2011 gerundet

<sup>77</sup> Stadt Nienburg/Weser: Gesamtbericht nach Art. 7 (1) VO (EG) 1370/2007

<sup>78</sup> gem. § 7 (7) NNVG

100.000 € betragen. Unter Berücksichtigung einer Preissteigerung von 2 % können für den Zeitraum 2013 bis 2017 Aufwendungen in einer Größenordnung von 540.000 € erwartet werden. Diese Aufwendungen können zu einem großen Teil aus den sog. „Ein-Euro“-Mitteln (siehe D 2.1) finanziert werden.

### **D 5.3      Aufwendung für Steuerung und Verwaltung im Rahmen der Aufgabenträgerschaft bei der Stadt Nienburg**

Der Landkreis Nienburg/Weser tritt einen Anteil von ca. 32.000 € der sog. „Ein-Euro“-Mittel (siehe Kap. D 2.1) an die Stadt Nienburg ab, um damit ihre Leistungen im Zusammenhang mit der Aufgabenträgerschaft für den Nienburger Stadtbus zu unterstützen.

## **E ZEITPLAN**

### ***E 1 Zeitplan für die Umsetzung der Ziele des Nahverkehrsplanes***

Die in Kap. C 2 genannten Ziele

- C 2.1 Umwelt- und Klimaschutz durch ÖPNV verbessern
- C 2.2 Ausreichende Bedienung im Öffentlichen Personennahverkehr sichern
- C 2.3 Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellen
- C 2.4 Verknüpfung und Vernetzung herstellen
- C 2.5 Qualität des ÖPNV-Angebotes verbessern
- C 2.6 Radverkehr und ÖPNV aufeinander abstimmen
- C 2.7 Wirtschaftlichkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs erhalten

gelten für die gesamte Planlaufzeit. Sie sollen durch zahlreiche Maßnahmen und im Zuge von Vertragsverhandlungen bzw. Vergabeentscheidungen schrittweise umgesetzt werden.

### ***E 2 Sicherung eines ausreichenden Bedienungsangebotes im ÖPNV durch die Vergabe von ÖPNV-Leistungen***

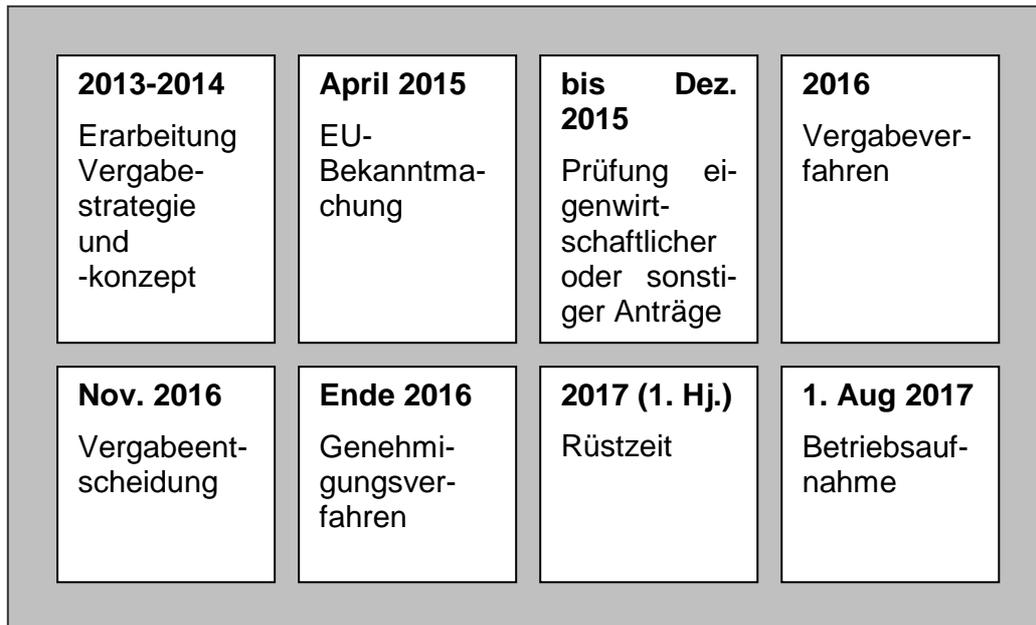
Im Zeitraum bis zum Jahr 2017 sollen die Nahverkehrsziele insbesondere anhand der Finanzierungsregelungen zum VLN-Vertrag bzw. der Finanzierungszusage für das Linienbündel 2 umgesetzt werden. Dabei sollen die in Abschnitt C 2 genannten Ziele erreicht werden. Im Wesentlichen soll der derzeitige Leistungsumfang aufrechterhalten, eine Verbesserung der Qualität erreicht und einem Ansteigen der Kosten für den Landkreis Nienburg/Weser entgegen gewirkt werden. Eine Vergabe der Leistungen für die Linienbündel 1 bis 4 soll für den Zeitraum ab 2017<sup>79</sup> angestrebt werden. Die Leistungen für das Linienbündel 5 wurden bereits von der Stadt Nienburg zum 01.08.2013 neu vergeben.

In den Jahren 2013 und 2014 sollte ein Konzept und eine Strategie unter Berücksichtigung der Ziele dieses Nahverkehrsplanes erstellt werden, wie eine Vergabe des Auftragsverkehrs zur Sicherung einer ausreichenden Bedienung im Bereich der Linienbündel 1 bis 4 erfolgen soll. Da das neue PBefG in Verbindung mit der EG VO 1370 eine Bekanntmachung im EU-Amtsblatt 27 Monate vor einer Betriebsaufnahme vorsieht, müsste eine entsprechende Mitteilung für die Linienbündel 1 bis 4 zum 30. April 2015 erfolgen (siehe Abb. E 1-1). Ein Vergabeverfahren könnte dann im Jahr 2016 durchgeführt werden, wobei eine Vergabebekanntmachung frühestens zum 01. Mai 2016 erfolgen könnte. Eine Vergabeentscheidung könnte dann zum Jahresende 2016 erfolgen, sodass eine Betriebsaufnahme zum 01.08.2017 möglich ist.

Alternativ dazu könnte aber auch von der Verlängerungsoption im VLN-Vertrag Gebrauch gemacht werden; damit verschöbe sich die Zeitplanung um zwei Jahre (Betriebsaufnahme am 01.08.2019). Eine Entscheidung über diese Alternative muss im Vergabestrategie/-konzept (s. o.), d.h. 2013-2014, getroffen werden.

---

<sup>79</sup> Der VLN-Vertrag enthält die Option zur Verlängerung der Laufzeit bis zum 31.07.2019 vor, sofern keine Vertragspartei den Vertrag vorher kündigt.



**Abb. E 2-1 Zeitplanung für eine Vergabe zum 01.08.2017**

### ***E 3 Zeitplan für die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV mit hoher Priorität***

Im Kap. C 3 werden zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV im Landkreis Nienburg/Weser benannt, die eine hohe Priorität haben und die von den politischen Gremien auch schon beschlossen worden sind. Im Einzelnen sind dies

- C 3.1 Investitionen einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen
- C 3.2 Maßnahmen zur Verbesserung der Kooperation mit benachbarten Verkehrsverbänden und der Zusammenarbeit in der Tarifgestaltung
- C 3.3 Maßnahmen zur Optimierung des Fahrplanangebots
- C 3.4 Maßnahme zur Verbesserung von Marketing und Fahrgastinformation
- C 3.5 Verkehrserhebungen und –gutachten.

Die Mehrzahl dieser Maßnahmen soll in den Jahren 2013 und 2014 umgesetzt werden.

Über die bereits beschlossenen Maßnahmen hinaus wurden weitere vorgeschlagen, die aber noch konkretisiert und abgestimmt werden müssen. Für diese Maßnahme ist eine Umsetzung im Zeitraum nach 2014 denkbar (im Einzelfall auch früher). Die Planung weiterer Maßnahmen, die zur Umsetzung der Ziele des Nahverkehrsplanes beitragen, erfolgt kontinuierlich.

## F ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

Der Landkreis Nienburg/Weser legt nach den Nahverkehrsplänen von 1997, 2003 und 2008 nunmehr den vierten Nahverkehrsplan vor. Nachdem in der Laufzeit der beiden ersten Nahverkehrspläne das ÖPNV-Angebot im Landkreis Nienburg/Weser u. a. durch die Einführung eines einheitlichen Zonentarifs, eines hierarchischen Liniennetzes oder den Ausbau von Haltestellen deutlich verbessert wurde, wurde im Rahmen des Nahverkehrsplanes 2008-2012 eine Grundlage für die Vergabe der ÖPNV-Leistungen geschaffen.

Der NVP 2013-2017 soll dazu beitragen, dass

- die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes weiter verbessert werden kann,
- sich der ÖPNV zu einer echten Alternative zum motorisierten Individualverkehr entwickelt,
- die Barrierefreiheit im Verkehrsgebiet weiter verbessert wird,
- die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebots erhalten bleibt, sodass ein entsprechendes Angebot langfristig vorgehalten werden kann,
- ein Rahmen für eine Vergabe der Linienbündel 1 bis 4 im Jahr 2017 gesetzt wird.

Das Liniennetz im Landkreis Nienburg/Weser ist in Regio- und Lokallinien gegliedert. Die Regio-Linien verbinden die Grundzentren im Landkreis mit dem Mittelzentrum Nienburg. Die Lokal-Linien übernehmen die Bedienung in der Fläche, dienen als Zubringer zu den Hauptlinien und verbinden die Gemeindehauptorte untereinander sowie mit den jeweiligen Grundzentren. Mit den Stadtbuslinien wird das Stadtgebiet der Stadt Nienburg erschlossen.

Die Erschließungsqualität des Liniennetzes kann insgesamt als gut bezeichnet werden. Nur ganz wenige, kleine Ortsteile sind nicht an das Liniennetz angeschlossen. Das Bedienungsangebot im Regionalverkehr wird in Schulzeiten ganz überwiegend mit „gut“ bewertet. In den Ferienzeiten ist es allerdings schlechter. Im Lokalverkehr wird das Bedienungsangebot insgesamt etwas schwächer bewertet, insbesondere in den Ferien. Allerdings kann auch hier für die meisten Ortsteile ein „gutes“ Bedienungsangebot unterbreitet werden. Das Angebot im Stadtbus kann als „gut“ bezeichnet werden.

Die Verbindungsqualität des ÖPNV-Angebots im Landkreis Nienburg/Weser kann im Großen und Ganzen als gut bewertet werden. Insbesondere durch die Regio-Linien, auf denen mehrmals täglich, z.T. sogar stündlich, eine schnelle Verbindung zwischen allen Grundzentren und dem Mittelzentrum Nienburg angeboten wird, wird eine gute Verbindungsqualität gewährleistet, die mit den Fahrzeiten im MIV konkurrieren kann. Dies gilt ebenfalls, wenn auch abgeschwächt, für die Mehrzahl der Fahrten zwischen größeren, nicht-zentralen Orten im Kreisgebiet und der Stadt Nienburg.

Die Verbindungsqualität für Fahrten zwischen nicht-zentralen Orten und ihrem jeweiligen Grundzentrum kann nur teilweise als „gut“ bewertet werden, z.B., wenn sich im Ort eine Haltestelle einer Regio-Linie befindet. Für mehr als ¼ der Orte ist die Verbindungsqualität „ungenügend“, weil Direktverbindungen fehlen. Neben langen Beförderungszeiten trägt auch die geringe Zahl angebotener Fahrten auf diesen Relationen bzw. auf die Schulzeiten beschränkte Angebote zur schlechten Bedienungs- und Verbindungsqualität bei.

Regelmäßige und z. T. vertaktete Fahrten werden auf den Stadtbuslinien (jeweils 54 Fahrten pro Tag) und auf den Regio-Linien angeboten. Während das Angebot auf den Stadtbus-Linien zwischen Schul- und Ferienzeiten keine Änderungen aufweist, bieten die

Regio-Linien in der Schulzeit verschiedene Verstärkerleistungen für die Schülerbeförderung an. Auf den Lokallinien wird eine Bedienung überwiegend oder ausschließlich in Schulzeiten angeboten. An Samstagen beschränkt sich das Angebot weitgehend auf die Stadtbus- und Regio-Linien. An Sonntagen und Feiertagen findet mit wenigen Ausnahmen kein ÖPNV statt.

Im Schuljahr 2012/2013 nutzten rund 7.800 Schüler/innen regelmäßig den ÖPNV, um zur Schule zu gelangen. Es wird davon ausgegangen, dass diese Zahl bis zum Schuljahr 2017/2018 auf ca. 6.800 Schüler/Innen abnehmen wird. Durch die Einführung von Ganztagsangeboten ist in den vergangenen Jahren eine weitgehend flächendeckende Schülerbeförderung nach der 8. Unterrichtsstunde erforderlich geworden. Diese Aspekte sind bei der Planung der Schülerbeförderung im Zeitraum bis 2017 ausreichend zu berücksichtigen. Von den ca. 5,3 Millionen Beförderungsfällen im Jahr 2011, waren 3,9 Millionen Fahrten von Schülern. Die Nachfrage nach ÖPNV-Angeboten durch Nicht-Schüler ist damit deutlich kleiner als die Nachfrage durch Schüler. Rund 2/3 der Nachfrage von Nicht-Schülern entfällt auf das Angebot des Nienburger Stadtbusses. Im Verlaufe der letzten Jahre zeichnete sich allerdings bei der sonstigen Nachfrage im ÖPNV eine steigende Tendenz ab.

In den Jahren von 2008 bis 2012 wurden mehr als 100 Haltestellen im Kreisgebiet ausgebaut. Damit wurde die Haltestellensituation im Kreisgebiet grundlegend verbessert. Seit dem Jahr 2011 kann für die Erneuerung von Haltestellen auch auf Fördermittel aus dem niedersächsischen Konjunkturprogramm 2010 bis 2014 zurückgegriffen werden.

Der Maßnahmenkatalog für die Jahre 2013 – 2017 sieht sowohl Investitionen als auch zahlreiche verkehrliche und betriebliche Maßnahmen vor. So sollen weiterhin Haltestellen neu- und ausgebaut werden (u. a. wichtige Haltestellen für die Schülerbeförderung). Auf der anderen Seite sollen auch Sonderverkehre und neue Angebote (z.B. Expressbusfahrten) mit Fördermitteln unterstützt werden. Vor dem Hintergrund des Demographischen Wandels sollen insbesondere im Bereich der Lokal-Linien neue Angebotsformen entwickelt, erprobt und abgestimmt werden.

Durch eine verbesserte Fahrgastinformation über das Internet, Smartphones und elektronische Anzeigetafeln sollen die Angebotsqualität für den Kunden und das Image des ÖPNV verbessert werden.

Mit Hilfe der sog. Regionalisierungsmittel soll in den kommenden Jahren eine Reihe weiterer Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV im Landkreis Nienburg/Weser umgesetzt werden.

Die Vergabe der ÖPNV-Leistungen soll weiterhin nach Linienbündeln erfolgen. Im Rahmen der Vergabe soll unter Beibehaltung des bisherigen Leistungsumfanges eine Verbesserung der Bedienungsqualität erreicht werden.