



Landkreis Nienburg / Weser Nahverkehrsplan 2019 – 2023



Impressum:

Landkreis Nienburg / Weser
Kreishaus am Schlossplatz
31582 Nienburg
www.kreis-ni.de

in Zusammenarbeit mit

Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN)
Wilhelmstr. 30
31582 Nienburg
www.vln-nienburg.de

Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH
Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße 43
31582 Nienburg
www.stadtbus-nienburg.de

Stadt Nienburg/Weser
Marktplatz 1
31582 Nienburg
www.nienburg.de

Bearbeitung Landkreis Nienburg/Weser:

Markus Arndt
Conny Preschke
Sandra Schulz
Jutta Herbst

Bearbeitung Stadt Nienburg/Weser:

Kristina Bach

Bearbeitung Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH:

Jens Rühle

Bearbeitung Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH:

Iris Köhler

Nienburg, 2019

Inhaltsverzeichnis

A	RAHMENBEDINGUNGEN, HERAUSFORDERUNGEN UND LEITLINIEN	15
A 1	Rechtliche Rahmenbedingungen	15
A 1.1	Europäische Nahverkehrsverordnungen	15
A 1.1.1	EU-Nahverkehrsverordnung (EG) Nr. 1370/2007	15
A 1.2	Regionalisierungsgesetz (RegG)	16
A 1.2.1	Geschichte des RegG	16
A 1.2.2	ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge	16
A 1.2.3	Definition des ÖPNV	16
A 1.2.4	Finanzierung	16
A 1.3	Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	17
A 1.3.1	Ordnungsrahmen für den ÖPNV	17
A 1.3.2	Vorgaben für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen	17
A 1.3.3	Festlegungen für die Genehmigung von Linienverkehren	17
A 1.3.4	Unterscheidung von gemeinwirtschaftlichen und eigenwirtschaftlichen Verkehren	17
A 1.3.5	Öffentliche Dienstleistungsaufträge (ÖDA)	18
A 1.3.6	Barrierefreiheit bis 2022	18
A 1.4	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)	18
A 1.4.1	NNVG als Rahmen für die Neuordnung des ÖPNV in Niedersachsen	18
A 1.4.2	Begriffsbestimmung	19
A 1.4.3	Grundsätze und Ziele (§ 2 NNVG)	19
A 1.4.4	Regelungen zum Nahverkehrsplan (§ 6 NNVG)	19
A 1.4.5	Regelungen zur Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs	20
A 1.5	Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG)	21
A 1.6	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)	21
A 1.7	Gender Mainstreaming	22
A 1.8	Vorgaben nach dem NTVergG	22
A 2	Vorgaben der Raumordnung	23
A 2.1	Vorgaben der Raumordnung	23
A 2.1.1	Vorgaben aus den Raumordnungsgesetzen	23
A 2.1.2	Vorgaben aus dem Landes-Raumordnungsprogramm	24
A 2.1.3	Vorgaben aus dem Regionalen Raumordnungsprogramm	24
A 3	Organisation des ÖPNV im Landkreis Nienburg/Weser	25
A 3.1	Aufgabenträgerschaft und Servicefunktionen	25
A 3.1.1	Aufgabenverteilung ab dem 01.08.2019	25
A 3.1.2	Aufgaben des Teams VLN in der Stabsstelle Regionalentwicklung	26
A 3.1.3	Leitziele der Neustrukturierung	30
A 3.2	Stadtbus Nienburg	30
A 3.2.1	Übertragung der Aufgabenträgerschaft für die Linien 1 – 6 an die Stadt Nienburg	30
A 3.2.2	Beschreibung des Stadtbussystems	31
A 3.2.3	Entwicklung der Fahrgastzahlen im Stadtbus Nienburg	31
A 3.2.4	Ziele für die Entwicklung des Nienburger Stadtbusses	32
A 3.3	Bürgerbus Rehburg-Loccum	32
A 3.4	Beziehungen zu anderen Verkehrsverbänden	33
A 3.5	Zusammenarbeit mit den Trägern des SPNV	33
A 3.6	Schülerbeförderung	34
A 3.7	Beförderungsdienst für Schwerstbehinderte	34
A 4	Defizite und Wahrnehmung des ÖPNV	36
A 4.1	Wahrnehmung aus Sicht der Kommunen	36

A 4.1.1	Samtgemeinde Mittelweser	36
A 4.1.2	Samtgemeinde Uchte	36
A 4.1.3	Flecken Steyerberg	37
A 4.1.4	Samtgemeinde Heemsen	39
A 4.1.5	Samtgemeinde Grafschaft Hoya	39
A 4.1.6	Samtgemeinde Marklohe	40
A 4.1.7	Stadt Nienburg	41
A 4.1.8	Samtgemeinde Steimbke	41
A 4.1.9	Stadt Rehburg-Loccum	41
A 4.1.10	Samtgemeinde Liebenau	42
A 4.2	Vorschläge der Verkehrsunternehmen	43
A 4.3	Erfordernisse aus Sicht besonderer Fahrgastgruppen	43
A 4.4	Mobilitätschancen und Erreichbarkeitsprobleme von Bevölkerungsgruppen im ländlichen Raum	43
A 5	Herausforderungen für den öffentlichen Personennahverkehr	45
A 6	Leitlinien	46
A 6.1	...für die langfristige Entwicklung des ÖPNV	46
A 6.2	...für die mittelfristige Entwicklung des ÖPNV	46
A 6.2.1	Neu- und Ausbau von Haltestellen	46
A 6.2.2	Fahrplanoptimierung	46
A 6.2.3	Optimierung der Tarifstruktur	47
A 6.2.4	Verbesserung des Fahrplanangebots	47
A 6.2.5	Sonderfahrten	47
A 6.2.6	Verbesserung der Vermarktung und der Fahrgastinformation	47
A 6.2.7	Verbesserung der Daten- und Informationsbasis	48
A 7	Nahverkehrsplan 2013-2017 – Umsetzungsergebnisse	48
A 7.1	Umwelt- und Klimaschutz durch ÖPNV verbessern	48
A 7.2	Ausreichende Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr	48
A 7.3	Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellen	48
A 7.4	Verknüpfung und Vernetzung herstellen	49
A 7.5	Qualität des ÖPNV-Angebotes verbessern	49
A 7.6	Wirtschaftlichkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs erhalten	49
A 8	Anforderungen an den neuen Nahverkehrsplan	50
B	DARSTELLUNG DER AUSGANGSSITUATION	51
B 1	Raumstruktur	51
B 1.1	Lage im Raum	51
B 1.2	Administrative Gliederung	51
B 1.3	Einwohnerzahl und Einwohnerdichte	52
B 1.4	Auswirkungen des Demographischen Wandels	52
B 1.4.1	Veränderung der Altersstruktur	52
B 1.4.2	Auswirkungen auf die Einwohnerzahl	56
B 1.4.3	Auswirkungen des Demografischen Wandels auf den Nahverkehr	57
B 1.5	Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste	57
B 1.6	Motorisierungsgrad	59
B 1.7	Zentrale Orte und Siedlungsstruktur	60
B 1.8	Gewerbegebiete	60
B 1.9	Standorte von Arbeitsplätzen	61
B 1.10	Pendlerverflechtungen	62
B 1.10.1	Einleitung	62
B 1.10.2	Überregionale Pendlerverflechtungen des Landkreises Nienburg/Weser	63
B 1.10.3	Pendlerverflechtungen der Stadt Nienburg	65

B 1.10.4	Pendlerverflechtungen der Stadt Hoya	66
B 1.10.5	Pendlerverflechtungen der Gemeinde Stolzenau	66
B 1.10.6	Pendlerverflechtungen der Stadt Rehburg-Loccum.....	66
B 1.10.7	Pendlerverflechtungen des Flecken Steyerberg	67
B 1.10.8	Pendlerverflechtungen des Flecken Uchte	67
B 1.10.9	Pendlerverflechtungen der Gemeinde Steimbke	68
B 1.10.10	Entwicklung der Pendlerzahlen 2011 bis 2017	68
B 1.10.11	Potenziale für die ÖPNV-Nachfrage	68
B 1.11	Schulstandorte und Schülerzahlen	72
B 1.11.1	Allgemein bildende Schulen.....	72
B 1.11.2	Verteilung der Schülerinnen und Schüler auf die einzelnen Schulformen.....	73
B 1.11.3	Fahrschülerinnen und -schüler mit Schüler-SammelzeitTicket (SSZT).....	73
B 1.11.4	Selbst zahlende Fahrschülerinnen und Fahrschüler	75
B 1.12	Freizeit- und Einzelhandelseinrichtungen.....	77
B 1.12.1	Einzelhandel im Überblick.....	77
B 1.12.2	ÖPNV-Anbindung der Orte mit Versorgungsfunktionen	77
B 1.13	Sporteinrichtungen.....	77
B 1.14	Einrichtungen der medizinischen Versorgung	78
B 1.15	Einrichtungen für Jugendliche oder Senioren.....	78
B 1.16	Schiennetz und SPNV-Haltepunkte.....	80
B 1.16.1	Schiennetz	80
B 1.16.2	SPNV-Haltepunkte	80
B 1.18	Straßennetz	82
B 1.18.1	Einleitung	82
B 1.18.2	Schwachstellen im Straßennetz für die Nutzung durch den ÖPNV.....	82
B 2	Bedienungsangebot im ÖPNV	84
B 2.1	Liniennetz und ÖPNV-Linien	84
B 2.1.1	Liniennetz	84
B 2.1.2	Übersicht der Buslinien im Kreisgebiet	85
B 2.1.3	Kreisgrenzen überschreitende Linien	87
B 2.2	Fahrplanangebot und Nachfrage	88
B 2.2.1	Angebot an Werktagen	88
B 2.2.2	Angebot am Wochenende	91
B 2.2.3	Besondere Angebote und Nachfrage der sonstigen Schülerbeförderung	92
B 2.3	Vertaktung und Abstimmung des Fahrplanangebots	93
B 2.3.1	Systemtakt auf den Regio-Linien	93
B 2.3.2	Abstimmung der Lokal-Linien auf die Regio-Linien	93
B 3	Qualität des ÖPNV-Angebots.....	93
B 3.1	Erschließungsqualität der ÖPNV-Haltestellen.....	93
B 3.1.1	Einleitung	93
B 3.1.2	Bewertungskriterien	93
B 3.1.3	Bewertung der Erschließungsqualität	94
B 3.2	Ausstattung von ÖPNV-Haltestellen.....	95
B 3.2.1	Gesetzliche Grundlagen und Rahmenbedingungen	95
B 3.2.2	Kategorisierung der Haltestellen.....	96
B 3.2.3	Neueinrichtung und Ausbau von Haltestellen	99
B 3.3	Bedienungsqualität	100
B 3.3.1	Vorgehensweise.....	100
B 3.3.2	Bewertung der Bedienungsqualität im Regionalverkehr	100
B 3.3.3	Bewertung der Bedienungsqualität im Lokalverkehr	101
B 3.3.4	Bewertung der Bedienungsqualität im Nienburger Stadtbus	102
B 3.3.5	Gesamtbewertung.....	102
B 3.4	Verbindungsqualität	104
B 3.4.1	Methode zur Bewertung der Verbindungsqualität.....	104
B 3.4.2	Verbindungsqualität zwischen den Grundzentren und dem Mittelzentrum Nienburg	

B 3.4.3	Verbindungsqualität zwischen größeren, nichtzentralen Orten und dem Mittelzentrum Nienburg	105
B 3.4.4	Verbindungsqualität zwischen nichtzentralen Orten und ihren jeweiligen Grundzentren.....	106
B 3.4.5	Zusammenfassende Bewertung der Verbindungsqualität	107
B 3.5	Fahrzeuge	107
B 3.6	ÖPNV – Tarife.....	107
B 3.7	Fahrgastinformation	108
B 3.8	Vertrieb und Marketing	110
B 3.9	Zusammenfassende Bewertung der Qualität	110
B 4	Nachfrage des ÖPNV-Angebotes.....	111
B 4.1	Nachfrage im Schülerverkehr	111
B 4.2	Nachfrage im ÖPNV	112
B 4.2.1	Einleitung	112
B 4.2.2	Linienbeförderungsfälle.....	112
B 4.2.3	Beförderungsfälle nach Fahrtzwecken gesamt (zitiert aus GVS 2019)	113
B 4.2.4	Tagesganglinien.....	114
B 4.2.5	Reiseweiten und Reisedauer (zitiert aus GVS 2019)	115
B 4.2.5	Beförderungsfälle nach Fahrausweisarten	116
B 4.3	Zukünftige Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV	117
B 5	Schienerpersonennahverkehr (SPNV)	118
B 5.1	Fahrplanangebot im SPNV	118
B 5.1.1	Angebot auf der Schienenstrecke Hannover – Nienburg - Bremen	118
B 5.1.2	Angebot auf den Linien RB 76 bzw RE 78 Rotenburg – Verden – Nienburg (Weser) – Minden	118
B 5.1.3	SPNV-Nachfrage.....	118
B 5.1.4	Umstieg auf den/vom Schienenverkehr	119
B 6	Fahrradverkehr.....	119
C	LEITBILD , ZIELE UND MAßNAHMEN	121
C 1	Leitbild.....	121
C 2	Ziele	121
C 2.1	Umwelt- und Klimaschutz durch ÖPNV verbessern	121
C 2.1.1	ÖPNV als wichtigen Bestandteil des Umweltverbundes stärken.....	121
C 2.1.2	Senkung des Schadstoffausstoßes und Energieverbrauches	121
Begründung	122
C 2.2	Ausreichende Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr sichern	123
C 2.2.1	Bedienungsangebot im Busverkehr	123
C 2.2.2	Räumliches Angebot	123
C 2.2.3	Zeitliches ÖPNV-Angebot	124
C 2.2.4	Bedienungsangebot im Schienenpersonennahverkehr	125
C 2.3	Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellen	125
C 2.3.1	Besondere Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen berücksichtigen	125
C 2.3.2	Barrierefreiheit.....	126
C 2.3.3	Begründung der Ziele für die barrierefreie Ausgestaltung des ÖPNV	126
C 2.3.4	Erläuterung von Maßnahmen zur Erreichung der Barrierefreiheit im ÖPNV	126
C 2.3.5	Erläuterung von Maßnahmen zur Erreichung der Barrierefreiheit in Fahrzeugen	127
C 2.3.6	Erläuterung von Anforderungen für die Barrierefreiheit von Haltestellen	127
C 2.3.7	Ausnahmen von der Barrierefreiheit	127
C 2.4	Verknüpfung und Vernetzung herstellen	128
C 2.4.1	Optimierung des Angebots im Gesamtsystem	128
C 2.4.2	Anbindung an den Schienenverkehr	128
C 2.4.3	Verknüpfung mit dem Individualverkehr und Car-Sharing-Angeboten	128
C 2.4.4	Optimierung der Umsteigebeziehungen	128

C 2.4.5	Einrichtung von Mobilitätsstationen in den zentralen Orten im Ländlichen Raum	129
C 2.4.6	Begründung	129
C 2.5	Qualität des ÖPNV-Angebotes verbessern	130
C 2.5.1	Attraktive Reisezeiten	130
C 2.5.2	Verlässlichkeit und Pünktlichkeit	131
C 2.5.3	Fahrzeuge	131
C 2.5.4	Haltestellenausstattung	131
C 2.5.5	Fahrgastinformation	134
C 2.5.6	Tarifsystem	134
C 2.5.7	Vertriebssystem	135
C 2.5.8	Sicherheit, Sauberkeit und Service	135
C 2.5.9	Fahrpersonal	136
C 2.6	Radverkehr und ÖPNV aufeinander abstimmen	137
C 2.7	Wirtschaftlichkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs erhalten	137
C 2.7.1	Wirtschaftlichkeit verbessern	137
C 2.7.2	Festlegung von Linienbündeln	138
C 2.7.3	Ausrichtung des ÖPNV-Angebotes	139
C 2.7.4	Nachfrageorientiertes Angebot in Zeiten und Räumen mit schwacher Nachfrage	140
C 2.7.5	Eigenständiges Stadtbussystem	140
C 2.7.6	Verknüpfung des ÖPNV-Angebotes mit alternativen Beförderungsangeboten	140
C 3	Vorgaben für die Erbringung der Verkehrsleistungen in der Zuständigkeit des Landkreises Nienburg/Weser	140
C 3.1	Begriffsdefinition	140
C 3.2	Anforderungen an die Durchführung der Verkehrsleistungen	141
C 3.2.1	Anpassung der Fahrleistungen an den Bedarf	141
C 3.2.2	Umlaufgestaltung	141
C 3.2.3	Anschlusssicherung	141
C 3.2.4	Weitere Dienstleistungen	141
C 3.3	Betriebsstätte, Betriebsleitstelle und Verfügbarkeit vor Ort	142
C 3.4	Kooperationen	142
C 3.5	Betrieb	142
C 3.6	Beschwerdemanagement	143
C 3.7	Fahrgastinformation und Medienarbeit	143
C 3.8	Vertrieb und Marketing	143
C 3.9	Haltestelleneinrichtungen	144
C 3.9.1	Feste Haltestelleneinrichtung	144
C 3.9.2	Mobile Haltestelleneinrichtung	144
C 3.9.3	Pflege, Wartung und Instandsetzung der Haltestellenschilder	144
C 3.9.4	Fahrgastinformationen an den Haltestellen	144
C 3.10	Fundsachen	145
C 3.11	Umweltschutz	145
C 4	Qualitätsmanagement in der Zuständigkeit des Landkreises Nienburg/Weser	145
C 4.1	Grundsätze	145
C 4.2	Prüfrecht, Qualitätskontrolle und -sicherung	145
C 4.3	Berichtspflichten der Verkehrsunternehmen	146
C 4.3.1	Fahrzeugliste	146
C 4.3.2	Sofort-Meldungen zu besonderen Vorkommnissen	146
C 4.3.3	Meldungen zu Fahrtausfällen und Störungen	146
C 4.3.4	Monatliche Qualitäts- und Statusberichte	146
C 4.4	Verminderung der Vergütung und Vertragsstrafen	147
C 4.4.1	Konsequenzen für die Nichtmeldung von Nicht- oder Schlechtleistungen durch den Auftragnehmer	147
C 4.4.2	Verminderung der Vergütung und Vertragsstrafen	147
C 4.5	Qualitätssicherung	147

C 5	Tarif und Vertrieb in der Zuständigkeit des Landkreises Nienburg/Weser	148
C 5.1	Tarif- und Beförderungsbestimmungen	148
C 5.2	Vertriebstechnik	148
C 5.3	Erweiterung der Funktion der Vertriebstechnik	148
C 5.4	Verkauf der Fahrausweise	148
C 5.5	Fahrausweiskontrollen	148
C 5.6	Tarifänderungen.....	149
C 6	Anforderungen an die Fahrzeugausstattung und den Fahrzeugeinsatz in der Zuständigkeit des Landkreises Nienburg/Weser.....	149
C 6.1	Fahrzeugstandards	149
C 6.1.1	Fahrzeugkategorien	149
C 6.1.2	Standards für Fahrzeuge der Kategorie I.....	150
C 6.1.3	Standards für Fahrzeuge der Kategorie II.....	151
C 6.1.4	Standards für Fahrzeuge der Kategorie III.....	152
C 6.1.5	Anforderungen an Standardliniengelenkbusse	152
C 6.1.6	Begründung der Vorgaben zur Fahrzeugausstattung.....	152
C 6.2	Grundrenovierung der Fahrzeuge	153
C 6.3	Mindestanforderungen für Fahrzeuge im Taxibus-Verkehr	154
C 6.4	Außenwerbung an den Fahrzeugen	154
C 6.5	Anforderungen an Fahrzeugeinsatz und -zustand	154
C 6.6	Anforderung an die Barrierefreiheit in Fahrzeugen	155
C 7	Anforderungen an das Fahrpersonal in der Zuständigkeit des Landkreises Nienburg/Weser.....	156
C 7.1	Erscheinungsbild und die Fähigkeiten des Fahrpersonals	156
C 7.2	Verhalten des Fahrpersonals.....	156
C 7.3	Mitarbeiterschulungen und –unterweisungen.....	157
C 8	Vorgaben für die Erbringung der Verkehrsleistungen des Aufgabenträgers Stadt Nienburg/Weser	157
C 8.1	Anforderungen an das Bedienungsangebot	157
C 8.2	Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge	158
C 8.3	Mindestanforderungen für die Fahrzeuge ab 01.08.2021	158
C 8.4	Verstärker- und Ersatzfahrzeuge.....	159
C 8.5	Haltestellen	159
C 8.6	Fahrpersonal.....	160
C 8.7	Vertrieb und Abrechnung der Einnahmen/Verbundintegration.....	160
C 8.8	Tarif- und Beförderungsbestimmungen	160
C 8.9	Vertriebstechnik	160
C 8.10	Erweiterung der Funktion der Vertriebstechnik	160
C 8.11	Verkauf der Fahrausweise	160
C 8.12	Fahrausweiskontrollen	161
C 8.13	Tarifänderungen.....	161
C 9	Anforderungen an die Barrierefreiheit von Haltestellen	161
C 9.1	Aufenthaltsflächen	161
C 9.2	Haltestellenplattform	161
C 9.3	Warteflächen.....	162
C 9.4	Bodenindikatoren	163
C 9.5	Ausstattung der Haltestellen.....	164
C 9.6	Fahrgastunterstände.....	165
C 9.7	Beleuchtung	165

C 9.8	Service und sonstige Einrichtungen	165
C 9.9	Besondere Anforderungen an barrierefreie Haltestellen im Kreisgebiet	166
C 9.10	Beispiele	167
D	FINANZIERUNG	168
D 1	Einführung.....	168
D 2	Finanzierung der Verkehrsleistungen.....	168
D 2.1	Einleitung	168
D 2.2	Beförderungserlöse des ÖPNV	169
D 2.3	Aufwendungen für die Finanzierung der Verkehrsleistungen in den Linienbündel 1, 2 und 3	169
D 2.4	Finanzierung des Stadtbusses (Linienbündel 4)	169
D 3	Finanzierung von Aufgabenträger-, Service- und Vertriebsleistungen.....	170
D 3.1	Erträge: „Ein-Euro“- Mittel.....	170
D 3.2	Aufwendungen für das Servicebüro des Verkehrsservice Landkreis Nienburg	170
D 3.3	Interne Aufwendung für Steuerungsaufgaben und Verwaltung im Rahmen der Aufgabenträgerschaft beim Landkreis Nienburg/Weser.....	170
D 3.4	Aufwendung für Steuerung und Verwaltung im Rahmen der Aufgabenträgerschaft bei der Stadt Nienburg.....	171
D 4	Finanzierung von investiven Maßnahmen aus dem ÖPNV-Konjunkturprogramm 2010 – 2014 und dem Förderprogramm für den straßengebundenen ÖPNV des Landes Niedersachsen	171
D 4.1	Neu- und Ausbau von Bushaltestellen.....	171
D 5	Finanzmittel gem. § 7 (5) NNVG – Regionalisierungsmittel.....	171
D 5.1	Übersicht.....	171
D 5.2	Investitionen in die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen	174
D 5.3	Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Verkehrsverbänden einschließlich des Ausgleichs verbundbedingter Mehrkosten.....	174
D 5.4	Abdeckung von Betriebskostendefiziten im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr	175
D 5.5	Förderung der Vermarktung und zur Verbesserung der Fahrgastinformation	176
D 5.6	Durchführung von Verkehrserhebungen und Beratungsleistungen	176
D 6	Finanzmittel gem. § 7a NNVG – Ausgleichsmittel	176
D 6.1	Rechtliche Grundlage	176
D 6.2	Vorgehensweise beim Landkreis Nienburg/Weser bis 31.07.2019	176
D 6.3	Vorgehensweise für die Auskehrung der Ausgleichsmittel ab 01.08.2019	177
D 6.3.1	Allgemeine Vorgehensweise	177
D 6.3.2	Abtretung eines angemessenen Anteils an die Stadt Nienburg	179
D 7	Finanzmittel für die Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs	181
D 7.1	Zuweisung der Mittel.....	181
D 7.2	Zuordnung von § 7b-Mitteln an die Stadt Nienburg als Aufgabenträgerin für den Stadtbusverkehr.....	181
D 7.3	Maßnahmen für die Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs.....	182
D 8	Weitere Finanzierungsquellen im ÖPNV	184
E	ZEITPLAN UND AUSBLICK.....	185

E 1	Zeitplan für die Umsetzung der Ziele des Nahverkehrsplanes	185
E 2	Sicherung eines ausreichenden Bedienungsangebotes im ÖPNV durch die Vergabe von ÖPNV-Leistungen	185
E 3	Zeitplan für die Umsetzung von Maßnahmen	185
E 3.1	Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV mit hoher Priorität	185
E 3.2	Umsetzung von Maßnahmen für die Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs	186
E 3.3	Ausblick auf mittelfristig zu entwickelnde Maßnahmen	186
F	ZUSAMMENFASSUNG	188

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Textbox A 3-1	Zur Historie der Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH	26
Tab. A 3-1	Aufgaben des Teams VLN.....	30
Abb. A 3-2	HS Citytreff in der Stadt Nienburg	32
Abb. A 3-3	Bürgerbus in der Stadt Rehburg-Loccum	33
Abb. A 4-1	AST Uchte.....	37
Abb. A 4-2	Verbesserungsvorschläge im ÖPNV in Steyerberg und Liebenau.....	38
Tab A 4-1	Verbesserungsvorschläge zu Mobilität im Allgemeinen, Steyerberg und Liebenau ...	38
Textbox A 4-1	Patientenmobile Landkreis Leer	40
Abb. B 1-1	Übersicht über das Verkehrsgebiet	51
Tab. B 1-1	Einwohnerzahl und Einwohnerdichte am 31.12.2018	52
Tab. B 1-2	Veränderungen in den in den Altersgruppen 2014 bis 2035	53
Abb. B 1-2	Bevölkerungspyramide 2014 und 2035	54
Abb. B 1-3	Altersgruppe 0 bis unter 18 Jahre: Veränderungen bis 2035 in %	55
Abb. B1-4	Altersgruppe 65 bis unter 80 Jahre: Veränderungen bis 2035 in %	55
Abb. B 1-5	Altersgruppe 80 und mehr Jahre: Veränderungen bis 2035 in %	56
Tab. B 1-3	Bevölkerungsvorausberechnung 2014 bis 2035 gem. NIW 2015	56
Tab. B 1-4	Schwerbehinderte im Landkreis Nienburg/Weser	58
Tab. B 1-5	Schwerbehinderte - nach Wohnort und Behinderungsgrad	58
Tab. B 1-6	Anteil der Schwerbehinderten nach Wohnort	58
Abb. B 1-6	Anteil der Schwerbehinderten nach Verwaltungseinheit (Wohnort)	59
Abb. B 1-7	Große Gewerbestandorte im Kreisgebiet	61
Abb. B 1-8	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort am 30.06.2017	62
Abb. B 1-9	Auspendler aus dem Kreisgebiet 2017	63
Abb. B 1-10	Einpendler in das Kreisgebiet 2017	64
Tab. B 1-7	Ein- und Auspendler in die Stadt Nienburg	65
Tab. B 1-8	Ein- und Auspendler in die Stadt Hoya.....	66
Tab. B 1-9	Ein- und Auspendler in die Gemeinde Stolzenau.....	66
Tab. B 1-10	Ein- und Auspendler in die Stadt Rehburg-Loccum	67
Tab. B 1-11	Ein- und Auspendler in den Flecken Steyerberg	67
Tab. B 1-12	Ein- und Auspendler in den Flecken Uchte	67
Tab. B 1-13	Ein- und Auspendler in Gemeinde Steimbke.....	68
Tab. B 1-14	Berufspendler: Nachfragepotenziale für den ÖPNV	71
Abb. B 1-11	Schülerinnen und Schüler mit SSZT nach Schulen.....	74
Tab. B 1-15	Schülerinnen und Schüler mit SSZT nach Wohnorten (Einstiegsorten) und Schulen für das Schuljahr 2018/2019	76
Abb. B 1-12	Einrichtungen der Altenpflege.....	79
Abb. B 1-13	Schienenpersonenverkehr im Landkreis Nienburg/Weser	81
Abb. B 1-14	Straßennetz im Landkreis Nienburg/Weser.....	82
Abb. B 2-1	ÖPNV-Liniennetz	84

Tab. B 2-1	Übersicht über die Buslinien im Landkreis Nienburg/Weser	87
Tab. B 2-2	Fahrtangebote an Werktagen	91
Tab. B 2-3	Fahrtangebote an Wochenenden	92
Tab. B 3-1	Kriterien für die Bewertung der Erschließungsqualität	94
Abb. B 3-1	Erschließungsqualität des Liniennetzes	95
Tab. B 3-2	Kategorisierung der Haltestellen.....	99
Tab. B 3-3	Bewertungsraster für die Bedienungsqualität.....	100
Tab. B 3-4	Bewertung der Bedienungsqualität.....	103
Tab. B 3-5	Verbindungsqualität des Fahrplanangebots zwischen den Grundzentren und dem Mittelzentrum Nienburg.....	105
Tab. B 3-6	Verbindungsqualität des Fahrplanangebots zwischen größeren, nichtzentralen Orten und dem Mittelzentrum Nienburg.....	106
Abb. B 3-2	Elektronische Fahrplananzeige im Nienburger Bahnhof	109
Abb. B 3-3	Fahrgastinformation am ZOB auf dem Nienburger Bahnhofsvorplatz	109
Tab. B 4-1	Linienbeförderungsfälle und die Verkehrsleistung.....	113
Tab. B 4-2:	Aufteilung der Verkehrsnachfrage nach Fahrtzwecken.....	114
Abb. B 4-1	Aufteilung der Verkehrsnachfrage nach Fahrtzwecken im Jahresdurchschnitt	114
Abb. B 4-2	Reiseweitenverteilung.....	115
Abb. B 4-3	Reisedauerverteilung.....	116
Abb. B 4-4	Ticketbeförderungsfälle nach Fahrausweisart, Erwachsene	116
Abb. B 4-5	Ticketbeförderungsfälle nach Fahrausweisart: Kinder/Schülerinnen und Schüler/Azubis	117
Tab. B 5-1	Umsteiger auf den Schienenverkehr (2011).....	119
Abb. C 2-1	Neun Qualitätsmerkmale im ÖPNV	130
Tab. C 2-1	Ausstattungsmerkmale für Haltestellen nach Kategorie.....	133
Abb. C 2-2	Linienbündel.....	139
Abb. C 9-1	Querschnitt Fahrgastunterstand (FGU)	163
Abb. C 9-2	Haltestellenkap	164
Abb. C 9-3	Beispiele für Bodenindikatoren	167
Tab. D 5-1	Aufwendungen im Gesamtzeitraum 2005 – 2017	172
Tab. D 5-2	Aufwendungen im Jahr 2017	173
Abb. D 5-1	Aufwendungen im Jahr 2017	173
Tab. D 5-3	Aufwendungen im Jahr 2017 für investive Maßnahmen	174
Tab. D 5-4	Aufwendungen im Jahr 2016 für investive Maßnahmen	174
Tab. D 5-5	Aufwendungen im Jahr 2017	174
Tab. D 5-6	Aufwendungen im Jahr 2017 für den Ausgleich von Betriebskosten	175
Tab. D 5-7	Aufwendungen im Jahr 2017 für Maßnahmen zur Förderung der Vermarktung und zur Verbesserung der Fahrgastinformation	176
Abb. D 6-1	Verteilung der 7a Mittel auf die einzelnen ÖPNV – Linien nach der Summe der Entgelte für SSZT im Jahr 2018	179
Tab D 6-1	Aufteilung der 7a-Mittel zwischen Stadtbusverkehr und Regionalbusverkehr	180
Tab. D 7-1	Ermittlung eines angemessenen Anteils für das Stadtgebiet Nienburg	181

Tab. D 7-2	Demografische Entwicklung bis zum Jahr 2035	181
Tab. D 7-3	Maßnahmen für die Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs gem. § 7b NNVG	183

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 Schülerinnen und Schüler)
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 Bahnreform¹ 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-Nahverkehrsverordnung² (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 Verpflichtungen³.

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 Vergabeararten sieht die Nahverkehrsverordnung neben einer Ausschreibung einer Dienstleistungskonzession auch die Direktvergabe vor. Letztere ist zulässig, wenn

- das Verkehrsunternehmen ein so genannter „interner Betreiber⁴“ 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.

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

² 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.

³ Eildienst NSGB Ausgabe 11/2007 vom 29.11.2007.

⁴ 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.

Die Verordnung wurde am 3. Dezember 2007 im EU-Amtsblatt veröffentlicht; sie ist am 03. Dezember 2009 in Kraft getreten.

A 1.2 Regionalisierungsgesetz (RegG)⁵

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 2016 jährlich ein Beitrag in Höhe von knapp 8 Mrd. € zur Verfügung. Das Land Niedersachsen erhält gegenwärtig rund 636 Mio. Euro an Regionalisierungsmitteln, die hauptsächlich für die Bestellung von Schienenpersonennahverkehr verwendet werden müssen (etwa 74%). Gut 5% erhalten die Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV.

⁵ Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 19 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234) geändert worden ist.

A 1.3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)⁶

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.

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 Verkehrsbedie-

⁶ Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Art. 2 Abs. 14 G v. 20.7.2017 (BGBl. I S. 2808) geändert worden ist.

nung 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 Gemeinwirtschaftlichkeit⁷; 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 ÖDA⁸.

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 (Vorabbekanntmachung) verpflichtet; die Veröffentlichung soll nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen. In der Vorabbekanntmachung 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 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 02. März 2017 (Nds. GVBl. S. 53). Der Landkreis Nienburg/Weser wird gem. § 4 Abs. 1 Nr. 3 NNVG als Aufgabenträger für den übrigen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bestimmt.

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

⁸ Zitiert aus BBG s.o.

Das NNVG benennt darüber hinaus Grundsätze und Ziele, die bei der Ausgestaltung des ÖPNV zu berücksichtigen sind und regelt Inhalt und Verfahren des Nahverkehrsplanes. Ferner regelt es die Finanzierung des ÖPNV.

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

Das NNVG regelt in § 7, dass die Aufgabenträger folgende Finanzmittel vom Land erhalten:

- gem. § 7 Abs. 4 NNVG Finanzhilfen zur Abdeckung von Verwaltungskosten (sog. 1-€-Mittel),
- gem. § 7 Abs. 5 NNVG Finanzmittel für Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV (sog. Regionalisierungsmittel),
- gem. § 7a NNVG Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (vgl. § 45a PBefG)
- gem. § 7b NNVG die finanzielle Unterstützung für die Weiterentwicklung des straßengebundenen, öffentlichen Personennahverkehrs geregelt.

Die Verteilung der Mittel auf die einzelnen Aufgabenträger richtet sich im Einzelnen nach Einwohnerzahl und Flächengröße sowie z.T. nach demografischem Faktor.

Die Verwendung der Regionalisierungsmittel ist gem. § 7 Abs. 7 NNVG 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 Verkehrsverbänden einschließlich des Ausgleichs verbundbedingter Mehrkosten,
4. zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr,
5. zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr ,
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 600.000 € für Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV. Der Landkreis Nienburg/Weser muss die zweckgebundene Verwendung gegenüber der Landesnahverkehrsgesellschaft nachweisen.

Die Höhe der Finanzmittel gemäß den § 7 a und 7 b NNVG für den Landkreis Nienburg sind in den Anlagen eins und zwei zum NNVG geregelt. Für § 7a NNVG erhält der Landkreis Nienburg rund 1,7 Mio. Euro jährlich und für § 7 b NNVG rund 530.00 Euro jährlich. Die Verwendung dieser Mittel kann sich neben dem eigentlichen Bestimmungszweck auch auf die in § 7 Abs. 7 NNVG genannten Zwecke beziehen.

A 1.5 Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG)⁹

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 § 64 Abs. 3 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,
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. In § 114 Abs. 3 bis Abs. 5 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)¹⁰

Ziel des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) ist es, die Benachteiligung von behinderten Menschen zu beseitigen und zu verhindern sowie die gleichbe-

⁹ Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG) in der Fassung vom 3. März 1998 (Nds.GVBl. S. 137), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 26. Oktober 2016 (Nds. GVBl. S. 226)

¹⁰ Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Artikel 19 Absatz 2 der Verordnung vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234)

rechtigte 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 sind¹¹. 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 sind¹².

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 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 verstärken¹³.

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 Leben¹⁴. 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 Nutzerinnen und Nutzer attraktiv sein. Es geht dabei nicht um rein geschlechtsspezifische, sondern ebenfalls um gruppenspezifische Bedürfnisse und dementsprechend bedarfsgerechte Angebote.

A 1.8 Vorgaben nach dem NTVergG

Am 01.01.2014 ist das Niedersächsische Gesetz zur Sicherung von Tariftreue und Wettbewerb bei der Vergabe öffentlicher Aufträge (NTVergG) in Kraft getreten, welches durch entsprechendes Änderungsgesetz zum 01.07.2016 in Teilen neu gefasst wurde. Zuletzt wurde § 3 geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 15.12.2016 (Nds. GVBl. S. 301).

¹¹ § 8 Abs. 2 BGG

¹² § 4 BGG

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

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

Das NTVergG gilt gemäß seines § 2 Abs. 4 im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs für alle öffentlichen Aufträge, die Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind, und ist daher u.a. für öffentliche Aufträge über Dienstleistungen im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs auf Straße und Schiene anzuwenden. Nach § 5 Abs. 1 NTVergG dürfen öffentliche Dienstleistungsaufträge im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs nur an Unternehmen vergeben werden, die bei Angebotsabgabe schriftlich erklären, dass sie mindestens nach einem in Niedersachsen für repräsentativ erklärten Tarifvertrag entlohnen. Hierfür ist das in einem einschlägigen und repräsentativen, mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifvertrag, vorgesehene Entgelt unter den dort jeweils vorgesehenen Bedingungen zu zahlen und während der Ausführungsfrist sind die Änderungen nachzuvollziehen. Dieses gilt auch beim Einsatz von Subunternehmern. Für den öffentlichen Personenverkehr auf der Straße sind für den hiesigen Auftrag der Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N Nds.) und das Tarifvertragswerk Verkehrsbetriebe Niedersachsen (Manteltarifvertrag und Entgelttarifvertrag) als alleinige repräsentative Tarifverträge vorgegeben; das in diesen Tarifverträgen vorgesehene Entgelt ist auch dann unter den dort jeweils vorgesehenen Bedingungen zu zahlen, wenn vor der Betriebsaufnahme oder während der Vertragslaufzeit ein oder mehrere andere Tarifverträge in Niedersachsen für repräsentativ erklärt werden sollten.

A 2 *Vorgaben 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)¹⁵, dem Niedersächsischen Gesetz über Raumordnung und Landesplanung (NROG)¹⁶, dem Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 2017 (LROP) und dem Regionalen Raumordnungsprogramm 2003 für den Landkreis Nienburg/Weser (RROP) 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 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. Dabei wird u.a. festgelegt, dass die Entwicklung, Sicherung und Verbesserung von Versorgungsangeboten auf die zentralen Siedlungsgebiete in den Gemeinden ausgerichtet werden soll.

¹⁵ Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), das zuletzt durch Artikel 2 Abs. 15 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808) geändert worden ist

¹⁶ Niedersächsisches Gesetz über Raumordnung und Landesplanung (NROG) in der Fassung vom 6. Dezember 2017 (Nds.GVBl. S. 456)

A 2.1.2 Vorgaben aus dem Landes-Raumordnungsprogramm

Im LROP wird als Grundsatz festgelegt, dass zur Herstellung dauerhaft gleichwertiger Lebensverhältnisse die Angebote des Einzelhandels 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. Die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr (MIV) auf den ÖPNV sollte durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen unterstützt werden.

Die Siedlungsstrukturen sollen in das öffentliche Personennahverkehrsnetz eingebunden werden und darüber hinaus sollen alle weiteren an das öffentliche Personennahverkehrsnetz angebotenen Siedlungsbereiche gesichert und entwickelt 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 Verkehrsunternehmen im Rahmen des Verkehrsservice 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. Anrufsammeltaxi und Bürgerbusse, zum Einsatz kommen.

Bei der Fahrplangestaltung sollen siedlungsnahe 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 *Aufgabenträgerschaft und Servicefunktionen*

A 3.1.1 *Aufgabenverteilung ab dem 01.08.2019*

Die Aufgabenträgerschaft für den öffentlichen Personennahverkehr liegt beim Landkreis Nienburg/Weser, soweit sie nicht auf die Stadt Nienburg/ Weser übertragen ist (siehe Kap. 3.2). Hier ist diese Funktion seit 2006 der Stabstelle 54 Regionalentwicklung zugeordnet. Von der Stabsstelle wurden u.a.

- der Nahverkehrsplan erstellt,
- die Vergabe Verkehrsleistungen durchgeführt und
- die Finanzmittel gem. §§ 7 (5), 7a und 7b Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz bewirtschaftet.

Zum 01.08.2019 wird die Stabstelle um das Team Verkehrsservice im Landkreis Nienburg (VLN) ergänzt. In diesem Team sollen dann sowohl die Aufgabenträgeraufgaben als auch die Serviceaufgaben der ehemaligen Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH erbracht werden.

Vor dem Hintergrund

- der Direktvergabe der Verkehrsleistungen für das Linienbündel 1,
- der Vergabe Verkehrsleistungen für die Linienbündel 2 und 3 im Zuge einer europäischen Ausschreibung,
- der Übertragung der Aufgabenträgerschaft für das Linienbündel 4 vom Landkreis auf die Stadt Nienburg/Weser
- der Betriebsaufnahme dieser Linienbündel unter den neuen Verkehrsverträgen ab dem 1.8.2019 (LB 2 ab dem 01.08.2017)

hat der Landkreis Nienburg /Weser geprüft, wie die VLN GmbH samt ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit ihren bisherigen und künftigen Aufgaben in eine neue Organisationsstruktur im Landkreis Nienburg eingebunden werden kann.

Als Ergebnis der organisatorischen und steuerlichen Analyse und Gegenüberstellung verschiedener Organisationsstrukturen wird der Landkreis Nienburg künftig ein gegenüber der bisherigen dreigliedrigen Organisationsstruktur (Kreis als Aufgabenträger, VLN als Bindeglied und Dienstleister für die Verkehrsunternehmen und den Kreis, Verkehrs-

unternehmen als Betreiberebene) vereinfachtes zweigliedriges Organisationsmodell für den ÖPNV im Landkreis Nienburg umzusetzen:

- **Ebene der Aufgabenträger**

Der Kreis erbringt die Aufgabenträgeraufgaben und die bisherigen Service-Aufgaben der VLN GmbH gebündelt im Team Verkehrsservice Landkreis Nienburg (Team VLN) des Landkreises Nienburg. Der Landkreis hat die Aufgabenträgerschaft für die Buslinien 1 bis 6 auf die Stadt Nienburg übertragen.

- **Ebene der Verkehrsunternehmen**

Die operative Erbringung des ÖPNV im Landkreis erfolgt durch die beauftragten Verkehrsunternehmen nach Maßgabe der Verkehrsverträge und des Nahverkehrsplanes. Die Stadtbusgesellschaft wurde von der Stadt mit der Verwaltung und der Erbringung des Busverkehrs für die vorgenannten Linien betraut.

Für die Bündelung der Aufgabenträgeraufgaben sowie der Service-Aufgaben der VLN im Team VLN beim Landkreis waren insbesondere folgende Überlegungen ausschlaggebend:

- Reduktion der Schnittstellen innerhalb der Verwaltung und zu den Verkehrsunternehmen,
- klare Aufgabenverantwortung in einer Organisationseinheit im Kreis,
- Finanzierungsbeiträge des Kreises für die Aufgabenerledigung sind künftig nicht mehr mit Umsatzsteuer belastet.

Zur Umsetzung dieses Organisationsmodells hat der Landkreis Nienburg/Weser von allen anderen Gesellschaftern der VLN GmbH deren Geschäftsanteile an der VLN GmbH mit rechtlicher und wirtschaftlicher Wirkung zum 31.7.2019 erworben.

Zur Historie der Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH

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 war eine Management- und Servicegesellschaft. Sie fungierte als Anlaufstelle für die Fahrgäste des ÖPNV und nahm Aufgaben für den Landkreis Nienburg/Weser, für die in der VLN zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen sowie auch für Dritte wahr. Darüber hinaus arbeitete die VLN an verschiedenen Projekten einer zeitgemäßen Vermarktung des ÖPNV.

Textbox A 3-1 Zur Historie der Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH

A 3.1.2 Aufgaben des Teams VLN in der Stabsstelle Regionalentwicklung

Das Team VLN soll sowohl Aufgabenträgeraufgaben als auch Service- und Managementaufgaben erfüllen.

Aufgabenträgeraufgaben	
A 1	Aufstellung des Nahverkehrsplanes <ul style="list-style-type: none"> - Festlegung des Leitbildes und der Ziele für den ÖPNV - Festlegungen zur Finanzierung des ÖPNV und von Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV - Festlegungen von Zeitplänen
A 2	Entwicklung von Strategien und Projekten zur Mobilitätsversorgung im Landkreis Nienburg/Weser <ul style="list-style-type: none"> - Beauftragung und Begleitung von Verkehrserhebungen im ÖPNV - Beauftragung und Begleitung von Abfragen zum Mobilitätsbedarf - Entwicklung von Strategien zum Erhalt und zur Schaffung von Mobilitätschancen in ländlichen Räumen - Mitarbeit in regionalen und überregionalen Projekten, z.B. MOREMA - Weitere Planungsaufgaben, wie <ul style="list-style-type: none"> • Planung des Busliniennetzes: Veränderungen des Haltestellennetzes und der Linienwege in Abstimmung mit Landkreis und Konzessionsinhabern • Weiterentwicklung des Fahrplanangebotes in Abstimmung mit Landkreis Nienburg und Konzessionsinhabern • Weiterentwicklung von Angeboten für die Schülerbeförderung in Abstimmung mit den Schulen und den Konzessionsinhabern. • Fortschreibung des Haltestellennetzes
A 3	Gestaltung des VLN - Tarifes <ul style="list-style-type: none"> - Festlegung und Beantragung der Fahrpreise - Weiterentwicklung des Ticketangebotes - Erarbeitung und Anwendung der Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen - Tarifschulung der Multiplikatoren in den Verkehrsunternehmen - Zusammenarbeit mit der NITAG bei der Weiterentwicklung der Anschlussmobilität 'Bus-Schiene'
A 4	Management von Verkehrsleistungen <ul style="list-style-type: none"> - Vergabe von Verkehrsleistungen - Begleitung und Controlling bei der Betriebsaufnahme - Qualitätsmanagement des Fahrbetriebes <ul style="list-style-type: none"> • Durchführung von Fahrkartenkontrollen • Kontrolle der Kapazitätsauslastung und Fahrplantreue • Erstellen von Fahrerinformationen • Beobachtung des Verkehrsablaufes und Konzepterarbeitung zur Behebung von Störungen • Wahrnehmung von Ortsterminen zur Kommunikation verkehrlicher Belange bzw. auf Wunsch von Verkehrsunternehmen/Landkreis/Kommunen oder Schulen - Fahrplangestaltung: Abstimmung des Fahrplanangebotes mit den jeweils aktuellen Belangen der Schülerbeförderung und den Konzessionsinhabern - Weiterentwicklung des Haltestellennetzes und Bestellung von Haltestellenschildern
A 5	Abrechnung der Vergütungen für die Verkehrsleistungen mit den jeweiligen Verkehrsunternehmen <ul style="list-style-type: none"> - Abrechnung der Vergütungen für die Verkehrsleistungen in den LB 1, 2 und 3.

A 6	Kooperation mit benachbarten Verkehrsverbänden
	<ul style="list-style-type: none"> - Abstimmung und Abrechnung mit der Region Hannover für delegierte Leistungen auf den Linien 715 und 835 - Abstimmung und Abrechnung mit dem ZVBN und dem Landkreis Diepholz für die Leistungen auf der Linie 138 - Weiterentwicklung Kreisgrenzen übergreifender Verkehre, - Abstimmung verkehrlicher und tariflicher Entwicklungen mit den Nachbarverbänden, - Prüfung erfolgreicher Ideen für den ÖPNV aus anderen Landkreisen zur Übernahme für den Landkreis Nienburg
A 7	Verwendung von Finanzmitteln gem. § 7 Abs. 5 NNVG
	<ul style="list-style-type: none"> - Verwendung der sog. Regionalisierungsmittel gem. § 7 (5) NNVG für Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV
A 8	Verwendung von Finanzmitteln gem. § 7a NNVG
	<ul style="list-style-type: none"> - Auskehrung der 7a - Mittel
A 9	Verwendung von Finanzmitteln gem. § 7b NNVG
	<ul style="list-style-type: none"> - Verwendung der sog. 7b - Mittel - Entwicklung von Pilotprojekten für zusätzliche, alternative und Flexible Bedienungsangebote
A 10	Erstellung eines Qualitätsberichtes gem. § 7c NNVG
A 11	Bau von Haltestellen mit Mitteln aus dem niedersächsischen Konjunkturprogramm
	<ul style="list-style-type: none"> - Bedarfsabfrage bei den Gemeinden - Beauftragung eines Gutachters - Antragstellung bei der LNVG - Vergabe von Bauleistungen - Baubegleitung und Abnahme - Abrechnung der Bauleistungen - Erstellung eines Verwendungsnachweises und Mittelanforderung
A 12	Verwendung sonstiger Fördermittel
	<ul style="list-style-type: none"> - Busförderung - Förderung von Mobilitätszentralen - ...
A 13	Stellungnahmen gegenüber der Genehmigungsbehörde
	<ul style="list-style-type: none"> - Stellungnahmen zu Fahrplangenehmigungen

Serviceaufgaben	
A 14	Fahrgastinformation und -betreuung <ul style="list-style-type: none"> - Unterhaltung einer öffentlichen Geschäftsstelle - mündliche, telefonische und schriftliche Fahrgastinformation, bei Bedarf an der Bushaltestelle durch Servicemitarbeiter, - Präsentation des Fahrplanangebotes auf Messen, Märkten u.ä. - Herausgabe von Linienfahrplänen - Herausgabe von Liniennetzplänen und Erklärungen zum Busverkehr - Bereitstellung der Fahrplandaten für die elektronischen Auskunftssysteme erfolgt per Dienstleistungsvertrag über Dritte - Betrieb einer elektronischen Fahrplanauskunft in Nienburg am ZOB - Bereitstellung aller Informationen zum ÖPNV über die VLN-Homepage - Information von Presse, Schulen und Gemeinden zum ÖPNV - Aufbereitung von Informationen für besondere Fahrgastgruppen, z.B. für Flüchtlinge - Verwaltung der Fundsachen (Lib 1 + 3 auch Aufgabe der AU) - Projekte zur Verkehrserziehung (Schüler) und Fahrgasttraining (Rollatorenschulungen) - ...
A 15	Fahrkartenvertrieb <ul style="list-style-type: none"> - Vertrieb von Fahrkarten für die Verkehrsunternehmen über die Geschäftsstelle - Vertrieb von Fahrkarten auf Bestellung für Fahrgäste, Kommunen, Schulen und soziale Träger, - Vertrieb und Verwaltung von Jahresabonnements für Schülerinnen und Schüler und Jedermann-Kunden - Monatliche Abrechnung der über das Team VLN verkauften Fahrkarten - Abrechnung und Organisation von Sonderaktionen, wie den Verkauf von Schülerferientickets (SFT)
A 16	Verwaltung der Schülerkarten (SSZT) <ul style="list-style-type: none"> - Pflege der Schülerdaten und SSZT-Statistik, Ausgabe der Schüler-SammelzeitTickets, Ausgabe und Rechnungsstellung von Ersatztickets
A 17	Beschwerdemanagement <ul style="list-style-type: none"> - Bearbeitung, Dokumentation und Auswertung von Beschwerden - Beantwortung der Beschwerden
A 18	Öffentlichkeitsarbeit <ul style="list-style-type: none"> - Durchführung von Marketingmaßnahmen 'Pro Busverkehr' - Pressearbeit: regelmäßiges Verfassen von Presseinformationen
A 19	Baustellenmanagement <ul style="list-style-type: none"> - Vertretung der Belange des Busverkehrs in den öffentlichen Anhörungen / Besprechungen - Beratung der Konzessionsinhaber bei Umleitungen - Erstellung von Presseinformationen zu Umleitungen - Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen zur Einrichtung von Ersatzhaltestellen bzw. zur Sperrung von Haltestellen
A 20	Leistungen für Dritte <ul style="list-style-type: none"> - Zusammenarbeit mit den Kommunen (z.B. AST Uchte) - Zusammenarbeit mit dem Bürgerbus Rehburg-Loccum e.V.
A 21	Organisation Sonderverkehr <ul style="list-style-type: none"> - Planung, Unterstützung und Abrechnung von Veranstaltungsverkehren

A 22	Fahrplanaushang
	- Für das Linienbündel 2 und 4 im Auftrag von Landkreis bzw. Konzessionsinhaber, sowie an den zentralen Haltestellen in Nienburg.

Tab. A 3-1 Aufgaben des Teams VLNA 3.1.3 Leitziele der Neustrukturierung

Durch die Neustrukturierung sollen neben steuerlichen und wirtschaftlichen Aspekten auch die Kräfte im Bereich der Mobilitätsversorgung für den Landkreis Nienburg/Weser konzentriert und damit verstärkt werden. Dabei werden u.a. folgende Ziele angestrebt:

- Effizienzsteigerung durch den Abbau von Schnittstellen. Leistungen, die bisher von der Stabsstelle 54 Regionalentwicklung, dem FB 21 Bildung und der VLN bearbeitet wurden, sollen zukünftig „aus einer Hand“ im Team VLN erbracht werden (z.B. die Abrechnung der Vergütungen für die Verkehrsleistungen).
- Controlling und Qualitätsmanagement sind zukünftig Aufgabe des Teams VLN. Dadurch soll auch ein gezieltes Marketing ermöglicht werden.
 - o Die Controlling-Erfordernisse aus den ÖDLAs können umgesetzt werden.
- Das ÖPNV-Angebot soll ergänzt werden durch zusätzliche Mobilitätsangebote. Hierzu soll ein aktives Mobilitätsmanagement aufgebaut werden. Über ein Förderprojekt soll ein Mobilitätsmanager das Team VLN für einen gewissen Zeitraum verstärken.
- Durch die Verknüpfung der Kompetenzen für Fahrplan- und Netzgestaltung einerseits und die Nahverkehrsplanung andererseits soll der Nahverkehrsplan aufgewertet werden. Die Planung kann zukünftig *aus einer Hand* erfolgen.
- Zukunftsprojekte können aufgrund der Effizienz- und Kompetenzsteigerung geplant und durchgeführt werden
 - o Einführung der Bereitstellung von Echtzeitinformationen
 - o Einführung von Handy-Tickets
 - o Entwicklung einer VLN-App
 - o Entwicklung eines aktiven Fahrgastmanagements, z.B. Trainings für bestimmte Fahrgastgruppen
 - o Einrichtung eines internetbasierten Haltestelleninformationssystems
 - o Optimierung der EDV-Vernetzung

A 3.2 Stadtbus NienburgA 3.2.1 Übertragung der Aufgabenträgerschaft für die Linien 1 – 6 an die Stadt Nienburg

Der Landkreis Nienburg/Weser hat gem. § 4 (2) NNVG auf Antrag der Stadt Nienburg bereits im Jahr 2012 die Aufgabenträgerschaft für die Linien 1 – 4 an die Stadt Nienburg übertragen.

Zum 01.08.2019 wurde auch für die Linien 5 und 6, die sich ebenfalls auf das Stadtgebiet beschränken, die Aufgabenträgerschaft übertragen. Aufgrund der erheblichen Kosten für die Erbringung der entsprechenden Verkehrsleistungen, leistet der Landkreis für einen längeren Zeitraum einen relativ großen finanziellen Beitrag für die Angebote auf den

Linien 5 und 6. Die konkreten Bedingungen für die Übertragungen wurden in einer delegierenden Vereinbarung mit der Stadt getroffen. Diese Vereinbarung enthält folgende Eckpunkte: Der Landkreis leistet eine Summe von **130.000 € jährlich** als Zuschuss für die Linien 5 und 6 für einen Zeitraum von 10 Jahren (01.08.2019 bis 31.07.2029). An die Zuweisung des Zuschusses sind folgende Bedingungen verknüpft:

- a. Das Linienangebot auf den Linien 5 und 6 umfasst mindestens 90.000 Fahrplan-Kilometer.
- b. Das Leistungsangebot berücksichtigt die Belange der Schülerbeförderung.
- c. Das Leistungsangebot sieht eine Bedienung der Haltestelle Im Meerbachbogen zu den relevanten Schulzeiten vor (mindestens zur 1., nach der 6. und nach der 8. Stunde bzw. nach dem Ganztagsangebot). Für die Erbringung dieser Leistungen sind ggf. Verstärkerbusse einzusetzen. Die Abstimmung über die Bedienung der HS Im Meerbachbogen ist im Einzelnen mit dem Fachbereich Bildung des Landkreises herbeizuführen, um die Belange der Schülerinnen und Schüler der IGS, der BBS und der Friedrich-Ebert-Schule zu berücksichtigen.

Im Jahr 2022 sollen die Regelungen der Vereinbarungen evaluiert und danach ggf. angepasst werden.

In einer weiteren **Rahmenvereinbarung** mit der Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH hat der Landkreis einen Ausgleich für Entgelte von Schülerinnen und Schüler mit einer **SSZT** auf den Linien 1 bis 6 festgelegt.

Aufgrund der Übernahme der Aufgabenträgerschaft für die Linien 1 – 6, erhält die Stadt vom Landkreis jeweils einen Anteil an den Finanzmitteln gem. § 7a und gem. § 7b NNVG.

A 3.2.2 Beschreibung des Stadtbussystems

Die Stadt Nienburg/Weser bietet ihren Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Gästen zusätzlich zum Verkehrsangebot des Landkreises Nienburg ein modernes, attraktives Stadtbussystem (siehe Anforderungen in Kapitel C).

A 3.2.3 Entwicklung der Fahrgastzahlen im Stadtbus Nienburg

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. So konnte erreicht werden, dass im Jahr 2018 mehr als 1,78 Mio. Fahrgäste den Nienburger Stadtbus genutzt haben.

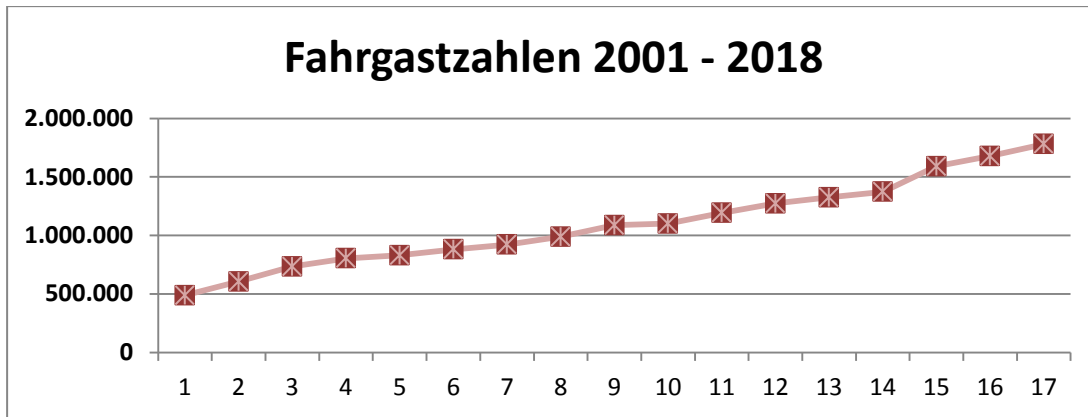


Abb. A 3-1 Entwicklung der Fahrgastzahlen von 2001 bis 2018

Quelle: SBG

A 3.2.4 Ziele für die Entwicklung des Nienburger Stadtbusses

- Barrierefreier Ausbau weiterer Haltestellen im Stadtgebiet
- Verkehrserhebungen zur möglichen Entwicklung von alternativen Bedienformen
- Unterstützung des Aufbaus eines Carsharing-Angebotes in der Stadt Nienburg/Weser
- Entwicklung von Angeboten für den Verleih von Fahrrädern, Pedelecs und Lastenrädern.



Abb. A 3-2 HS Citytreff in der Stadt Nienburg

Quelle: SBG

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 die 5 Ortsteile Loccum, Münchenhagen, Bad Rehburg, Winzlar und Rehburg vormittags und nachmittags je dreimal im Stundentakt. Mehr als 1.200 Fahrgäste fahren durchschnittlich pro Monat mit dem Bürgerbus. Im Jahr 2016 wurde der 250.000te Fahrgast befördert. Der Verein betreibt den Verkehr mit ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern und einem für ältere und behinderte Menschen ausgestatteten Kleinbus. Im Jahre 2017 hat der Bürgerbusverein mit Unterstützung vom Land Niedersachsen, dem Landkreis Nienburg/Weser und der Stadt Rehburg-Loccum sein viertes 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.



Abb. A 3-3 Bürgerbus in der Stadt Rehburg-Loccum

Quelle: Bürgerbusverein Rehburg-Loccum

A 3.4 Beziehungen zu anderen Verkehrsverbänden

Raumübergreifende Planung, über die Landkreisgrenze hinaus, nimmt für den Landkreis Nienburg/Weser 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), der MHV (mindenherforder verkehrsgesellschaft mbH) oder der Verkehrsverbund OstWestfalenLippe (VVOWL) und im Südosten der Großraum-Verkehr Hannover (GVH) sowie die Schaumburger Verkehrs-Gesellschaft mbH (SVG). 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-Cards im Nienburg-Tarif eingegangen. Damit können Fahrgäste Zeitkarten für Fahrten ab und zu den Bahnhöfen im Landkreis Nienburg/Weser im GVH-Tarif erwerben. In Kombination mit einer GVH-Mobil-Card bietet der VLN-Tarif vergünstigte Anschluss-Tickets an.

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.

Darüberhinaus gilt für die Samtgemeinde Marklohe und die Stadt Nienburg auf den Linien einbrechenden Linien 126 und 138 ab dem 01.08.2019 ein Übergangstarif, der in seiner Systematik und Höhe dem VBN Tarif entspricht.

A 3.5 Zusammenarbeit mit den Trägern des SPNV

Der VLN-Fahrplan wird weitgehend auf den Fahrplan des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) abgestimmt, so dass der jährliche Fahrplanwechsel im Bereich des SPNV auch immer einen Fahrplanwechsel bei der VLN zur Folge hat.

Aufgabenträgerinnen für den SPNV sind die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), und die Region Hannover, die Aufgabenträgerschaft für die S-Bahn Hannover innehat. Die Verkehrsleistungen werden von verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Auftrag der SPNV-Aufgabenträger erbracht. Daher wird eine enge Kooperation mit der LNVG und der Region Hannover 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 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 nur für den Weg zur nächsten Schule der von der Schülerin oder dem Schüler gewählten Schulform und erst ab einer bestimmten Mindestentfernung zwischen Schule und Wohnort. In der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Nienburg/Weser¹⁷ 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 knapp 6.000¹⁸ vom Landkreis finanzierte Fahrausweise für Schülerinnen und Schüler ausgestellt. Weitere ca. 1.500 Schülerinnen und Schüler erhalten eine Kundenkarte der VLN und können damit Fahrausweise zu den festgelegten Schülertarifen erwerben.

Für ca. 335 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.

A 3.7 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.

¹⁷ i.d.Fass. vom 14.03.2014

¹⁸ Schuljahr 2018/2019

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 und Teilnehmer, 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 4 Defizite und Wahrnehmung des ÖPNV

A 4.1 Wahrnehmung aus Sicht der Kommunen

A 4.1.1 Samtgemeinde 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.

Es sollte eine Angebotsausweitung des Verkehrs vorgenommen werden, so dass er als ÖPNV wahrgenommen wird. Vor allem eine Anbindung am Samstagsnachmittag wäre wünschenswert. Darüber hinaus sollten Sonderverkehre zu den Events in Nienburg angeboten werden.

Ein weiterer Wunsch ist die Anbindung der Linie 15 an den Bahnhof in Leese-Stolzenau. Auch sollte der Bahnhof Leese-Stolzenau in den VLN Tarif mit aufgenommen werden. Insbesondere im Hinblick auf Freizeitmöglichkeiten sollten die Busverbindungen mit den Zugverkehrszeiten am Bahnhof Leese-Stolzenau abgestimmt werden. Am Bahnhof Leese-Stolzenau sollten überdachte Fahrradabstellplätze geschaffen werden.

Aus Sicht der Samtgemeinde Mittelweser sollte langfristig angestrebt werden, die Verkehre innerhalb der Samtgemeinde Mittelweser aufeinander abzustimmen und die Verkehre in einem Linienbündel zusammen zu fassen.

Weiterhin wäre es wünschenswert, wenn zu Sonderveranstaltungen in der Samtgemeinde Mittelweser, wie z.B. das Stadt- und Hafenfest und der Karneval in Stolzenau, die Veranstaltung „Mythodea“ in Brokeloh oder zu überregional bedeutenden Veranstaltungen im Scheunenviertel Estorf Busangebote gemacht werden könnten.

Die Samtgemeinde Mittelweser hat im Rahmen der Aufstellung ihres integrierten Handlungs- und Entwicklungskonzeptes als Projekt die Einführung eines Bürgerbusses festgelegt.

Für die Samtgemeinde Mittelweser besteht der Bedarf nach Aus- und Neubau von Haltestellen.

Ziele: Das Angebot an Fahrten, die nicht auf die Schülerbeförderung zugeschnitten sind, sollte ausgeweitet werden. Ferner sollten auf der Linie 60 auch am Samstagnachmittag Fahrten angeboten werden. Für die dezentralen, abgelegenen Teile der Samtgemeinde sollten alternative Bedienungsangebote entwickelt werden, um hier die Mobilität zu sichern.

A 4.1.2 Samtgemeinde Uchte

Das ÖPNV-Angebot wird insgesamt als ausreichend eingestuft. Die Erschließung wird als relativ gut eingeschätzt, besonders durch den Einsatz eines Anruflinientaxis im Flecken Uchte. Es wird angestrebt, dieses Angebot auch in anderen Gemeinden der Samtgemeinde Uchte einzuführen. Der Haltestellenausbau wird generell als wichtig angesehen, vor allem vor dem Hintergrund der Schulwegsicherheit. Als Defizit wurden fehlende Direktverbindungen nach Minden benannt. Außerdem stellt die Schülerbeförderung von Steyerberg nach Uchte eine Herausforderung dar.

In der Samtgemeinde Uchte wurde ein AST-System eingerichtet. Das Anruf-Sammeltaxi ergänzt den öffentlichen Personenverkehr innerhalb des Flecken Uchte und schließt damit eine Lücke im Liniennetz. Im Auftrag der Samtgemeinde Uchte und in Zusammenarbeit mit dem örtlichen Taxigewerbe werden

- bedarfsorientiert,
- für alle Einwohner im Flecken Uchte,
- auf Anruf mindestens 60 Minuten vor Fahrtwunschzeit,
- von einer Haltestelle direkt zum Ziel innerhalb des Flecken Uchte

Fahrten im AST angeboten. Tickets können beim Fahrer für 3 € erworben werden. Die Samtgemeinde Uchte hat bisher so gute Erfahrungen mit dem Angebot gemacht, dass sie das Angebot auch auf alle anderen Mitgliedsgemeinden ausgeweitet hat.

Ziele: Das gegenwärtige Angebot im ÖPNV sollte auch in der Zukunft aufrechterhalten werden. Das Angebot des Anruflinientaxi soll erhalten bleiben.



Abb. A 4-1 AST Uchte

Quelle: eigene Aufnahmen

A 4.1.3 Flecken Steyerberg

Das ÖPNV-Angebot wird als nicht ausreichend wahrgenommen. Laut der Untersuchungen im Rahmen des Wenamo-Projektes¹⁹ hat sich gezeigt, dass die Busverbindungen nicht als ausreichend angesehen werden (siehe unten). Es fehlen vor allem Fahrten am Wochenende und in den Abendstunden. Eine Online-Befragung im Rahmen des WENAMO-Projektes hat u.a. folgende Ergebnisse erbracht:

Der ÖPNV wird in Steyerberg und Liebenau lediglich von 5 % der Befragten regelmäßig genutzt. Eine gewisse Regelmäßigkeit beschreibt die Nutzung des ÖPNV mindestens einmal wöchentlich. Für eine häufigere Nutzung wäre es 28 % der Befragten wichtig, dass mehr Fahrten angeboten werden.

16 % der Befragten kritisieren, dass die Busse lediglich auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind. Auch eine bessere Abstimmung der Fahrpläne wird gefordert. Weniger relevant hingegen sind die Sauberkeit, der Komfort, die Nähe zur Haltestelle und leicht zu merkende Abfahrtszeiten.

¹⁹ Quelleangaben zum Wenamo-Projekt ergänzen.

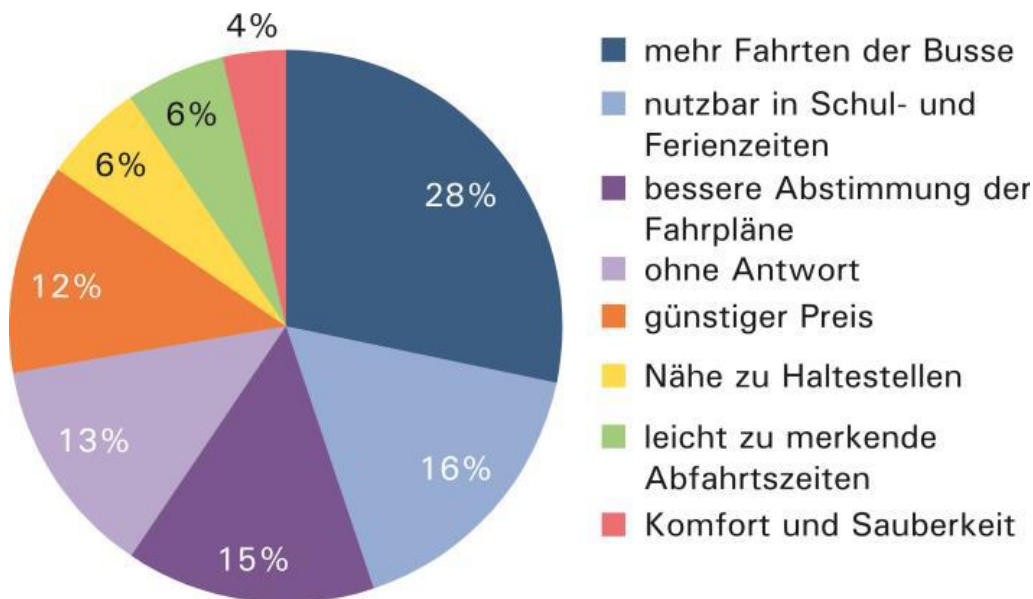







Abb. A 4-2 Verbesserungsvorschläge im ÖPNV in Steyerberg und Liebenau²⁰

Quelle: WENAMO

Die Befragung hat auch ergeben, dass sich die Bürger wünschen, ihre Mobilität gemeinschaftlich zu organisieren. Angeregt werden hierbei die Errichtung eines Bürgerbusses, Sammeltaxen oder Mitfahrgelegenheiten.

Weiter geht aus der Umfrage hervor, dass die Bürger eine Stärkung und den Ausbau des Grundangebots im ÖPNV fordern. Die Nutzung der Busse soll auch außerhalb der Schul- und Ferienzeiten möglich sein. Ebenso ist die Erhöhung der Taktung gewünscht.

TOP 5 Verbesserungsvorschläge zur Mobilität im Allgemeinen

1		Bürgerbus/Sammeltaxi/Organisation von Mitfahrgelegenheiten
2		Bus sollte täglich fahren und zu jeder Tageszeit
3		Busanbindung ausbauen
4		Taktung ausbauen
5		Radinfrastruktur ausbauen

Tab A 4-1 Verbesserungsvorschläge zu Mobilität im Allgemeinen, Steyerberg und Liebenau

Quelle: WENAMO

Am ZOB in Steyerberg soll zukünftig eine Mobilitätsstation eingerichtet werden, an der vom (E-)Fahrrad, vom eigenen (E-)Auto und vom Zubringer-E-Bus auf den Bus nach Nienburg umgestiegen werden kann und das möglichst mehrmals am Tag. Dazu sollen Ladestationen für E-Bikes und E-Autos eingerichtet werden und z. B. abschließbare Fahrradabstellplätze. Insgesamt muss eine hochwertige Aufenthaltsqualität hergestellt werden. Momentan sind weder der Platz noch das Umfeld attraktiv für Wartende. Es soll-

²⁰ (n=1.220; Mehrfach-nennungen möglich)

ten Smart Benches für das Laden von Mobiltelefonen und anderen Geräten installiert werden. Die Gemeinde möchte hier außerdem möglichst einen W-LAN-Hotspot einrichten.

Es wird angestrebt, die Verkehrsarten innerhalb der Kommunen miteinander zu verknüpfen und den Gedanken zu stärken, für einen Weg verschiedene Verkehrsmittel miteinander zu kombinieren. Die so entstehende Intermodalität soll durch den Bau der Mobilitätsstation gefördert werden. Wenn realisiert, lässt sich sehr öffentlichkeitswirksam aufzeigen, wie erfolgreich das Zusammenspiel verschiedenster Mobilitätsangebote an einem Punkt gemeinsam gelingen kann und zu einer Steigerung in der Fahrgastnachfrage über alle Verkehrsmittel führt.

Das Konzept sieht folgendes vor:

- Errichtung einer Mobilitätsstation an einem zentralen Ort.
- Bei der Planung Flächen für eine mögliche Erweiterung Vorhalten
- Geeignete Standorte: im Flecken Steyerberg der ZOB und in der Samtgemeinde Liebenau der Platz an der Langen Straße/Goethestraße
- Ausstattungselemente an der Mobilitätsstation: möglichst zentrale Bushaltestelle, qualitativ hochwertige und gesicherte Abstellanlagen für Fahrräder/Pedelecs, Stellplätze für E-Carsharing und Fahrgemeinschaften.
- Sollte die Carsharing-Flotte einen E-Pkw beinhalten, wird eine zusätzliche Ladesäule empfohlen.
- E-Bike-Sharing, Reservierungsmöglichkeit für die Ladesäulen.
- Aufstellen einer anbieterneutralen Paketstation.

Im Flecken Steyerberg stellt die Gemeindeverwaltung einen 9-Sitzer-Bus für verschiedene Zwecke zur Verfügung (z.B. für die KiTas). Dieses Fahrzeug wird auch als Anruftaxi für Arztbesuche sowie regelmäßig für Einkaufsfahrten genutzt. Eine Ausweitung auch auf die SG Liebenau wird erwogen, um das Fahrzeug noch besser auslasten zu können. Außerdem soll es durch ein Elektrofahrzeug ersetzt werden. Im Flecken wird ferner ein Carsharing mit Elektrofahrzeugen angeboten, welches gut genutzt wird. In dem vom BMVI geförderten Projekt „Wir werden (E)-mobil! (WENaMo)“ hat der Flecken gemeinsam mit der SG Liebenau sowie einer weiteren Gemeinde gezielt *Neue Wege zur nachhaltigen Mobilität in ländlichen Kommunen* gesucht.

A 4.1.4 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.

Ziele: Das Angebot am Samstag auf der Linie 30 sollte trotz der geringen Nachfrage in bisherigem Umfang erhalten bleiben (5 Fahrtenpaare).

A 4.1.5 Samtgemeinde Grafschaft Hoya

Das ÖPNV-Angebot wird insgesamt als gut eingestuft, wobei die Anbindung an den Bahnhof Eystrup als nicht ausreichend bewertet wurde.

Die Anbindung sollte weiter verbessert werden. Insbesondere an Samstagen sollten hierzu auf der Linie 30 weitere Verbindungen zwischen Hoya und dem Eystruper Bahnhof geschaffen werden.

Für die im Samtgemeindegebiet verkehrenden Lokal-Linien (26, 27, 28, 33, 34, 108), die überwiegend auf die Schülerbeförderung ausgerichtet sind, sollten auch außerhalb der Schulzeit bzw. in den Ferienzeiten bedarfsgerechte Angebote eingerichtet werden.

Das Angebot eines Bedienungsangebotes zum Markt in Hoya in den Jahren 2016 und 2017 konnte sich leider nicht durchsetzen. Der Marktbus ist bis September 2017 gefahren. Im Schnitt haben zwei bis drei Fahrgäste den Bus genutzt. Als Anschlussverwendung könnte man sich einen Arztbus in Anlehnung an das Patientenmobil in Leer vorstellen.

Das Patientenmobile im Landkreis Leer ermöglicht mobilitätseingeschränkten Patienten aus den Gemeinden Jemgum, Bunde und der Stadt Weener Fahrten nach Leer, um einen Arzt zu erreichen. Der Bus verkehrt dienstags und donnerstags zwischen 09:00 Uhr und 12:00 Uhr. Die Abholung erfolgt zwischen 09:00 Uhr und 09:15 Uhr vom Wohnort, die Rückfahrten beginnen zwischen 11:15 Uhr und 11:30 Uhr von den Arztpraxen. Für die Fahrten stehen PKW und Kleinbusse zur Verfügung. Die Mitnahme von zusammenklappbaren Rollstühlen und Rollatoren ist möglich. Der Fahrpreis beträgt 4,60 Euro.

Textbox A 4-1 Patientenmobile Landkreis Leer

Die Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH (VGH) und die Christian Lühmann GmbH führen ein Pilotprojekt zur Einführung eines Car Sharing-Modells im Landkreis Nienburg/Weser durch.

Dabei sollen Fahrzeuge sowohl von den Firmen bzw. der Samtgemeindeverwaltung als auch von der Öffentlichkeit genutzt werden. Hiermit soll das ÖPNV-Angebot so ergänzt werden, dass durch die Kombination eine echte Alternative zum eigenen PKW entsteht. An den Bahnhöfen in Eystrup und in Hoya werden Fahrzeuge stationiert. Bei der VGH am Bahnhof in Hoya steht ferner ein 9-sitziger Kleinbus zur Verfügung. Bei der Samtgemeindeverwaltung in Hoya kann ein E-Fahrzeug ausgeliehen werden. Das Car-Sharing-Angebot soll ÖPNV mit dem ÖPNV verknüpft werden. Daher erhalten Zeitkarteninhaber vergünstigt die Möglichkeit die o.g. Fahrzeuge zu nutzen. In den Fahrzeugen sollen Broschüren über das ÖPNV-Angebot ausliegen. Das Projekt wurde am 8. Januar 2018 gestartet und ist bisher gut angelaufen.

Ziele: Die Anbindung an den Bahnhof Eystrup aus Richtung Hoya muss weiter verbessert werden. Insbesondere an Samstagen sollten hierzu auf der Linie 30 weitere Verbindungen zwischen Hoya und dem Eystruper Bahnhof und zurück geschaffen werden. Eine gute Erreichbarkeit des Schulzentrums Hoya aus der Gemeinde Wietzen und der Samtgemeinde Heemsen und zurück zum jeweiligen Wohnort soll auf Dauer sichergestellt sein. Die Linie 20 sollte in Ihrem Umfang erhalten bleiben. Allerdings wäre eine Ausrichtung aller Regio Linien auf Hoya wünschenswert. Aus Sicht der Samtgemeinde ist der Schwerpunkt der Richtungen falsch gewählt. Die Anbindung Hoyas sollte morgens aus Richtung Nienburg gegeben sein und nachmittags andersherum.

A 4.1.6 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 Sebbenhausen in Richtung Nienburg gesehen.

A 4.1.7 Stadt Nienburg

Allgemein gibt es im Bereich des Stadtbusses einen weiteren Bedarf nach Angeboten am Abend sowie an den Wochenenden. Explizit werden hier Fahrten zu Veranstaltungen des Theaters, der Volkshochschule und private Anliegen angeführt. Am Wochenende gibt es Nachfragen zur Bedienung von Gottesdiensten und Fahrten zu den Mittelweser Kliniken.

Die Stadt Nienburg/Weser hat die Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes im Kreisgebiet um eine S-Bahnanbindung nach Bremen angeregt. Ferner soll eine Einbeziehung in die jeweilige Tarifstruktur der Verkehrsverbände der Metropolregionen vom Land Niedersachsen unterstützt werden. Gerade im ländlichen Raum ist aus sozialen Aspekten und der Klimaschutzgerechtigkeit bei Verteuerung des motorisierten Individualverkehrs ein nachhaltiges Angebot zu stärken.

A 4.1.8 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 Gemeinde Rodewald befasst sich mit der Möglichkeit der Einrichtung eines Bürgerbusses, Bedarfsabfragen sind 2018 erfolgt, weitere Umsetzungsschritte sind nach der politischen Willensbildung für 2019 vorgesehen.

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

Die übrigen Haltestellen sollen sukzessive an die heutigen Anforderungen angepasst werden.

A 4.1.9 Stadt Rehburg-Loccum

Das ÖPNV-Angebot wurde insgesamt als gut eingestuft.

Dies ist u. a. auf das Bürgerbusangebot (Li 56) zurückzuführen, das seit dem 25.10.1996 unterbreitet wird. Von Mo-Fr werden täglich 6 Fahrten durch das gesamte Stadtgebiet auf einer festen Linie durchgeführt. Mittlerweile wurde das vierte Fahrzeug für den Bürgerbus beschafft. Es wäre wünschenswert, wenn der Bürgerbus auch an Samstagen ein Angebot vorhalten würde. Außerdem wäre eine Angebotsverdichtung durch einen Bedarfsverkehr denkbar.

Durch die Vergabe des Linienbündels zwei ist die Linie 53 entstanden. Sie stellt in Kombination mit der Linie 715 (Umstieg an der HS Rehburg Nienburger Straße) die Anbindung an den Bahnhof Wunstorf sicher.

Ziele aus Sicht der Stadt Rehburg-Loccum:

1. Ausweitung des GVH-Tarifs auf die ganze Stadt Rehburg-Loccum.
2. 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. Ganz besonders wünschenswert ist die Anbindung des Dinoparks.
3. 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.

4. Der Bürgerbus Rehburg-Loccum e.V. soll auch weiterhin unterstützt und gefördert werden.
5. Ergänzend zum ÖPNV werden weitere Mobilitätsangebote benötigt. Dabei sollte ein Schwerpunkt auf flexible Bedienformen gelegt werden. Die im Landkreis Nienburg vorhandenen Ansätze (Anruf-Sammeltaxi, Mobilitätsressourcen-Management, Bürgerbusse, etc.) sind zwingend einzubinden und auszubauen. Der Verein Bürgerbus Rehburg-Loccum e. V., der von montags bis freitags ein attraktives innerstädtisches Verkehrsangebot vorhält, soll auch künftig unterstützt werden. Ihm sind insbesondere Hilfestellung bei Investitionen zur Beschaffung der Verkehrsmittel zu gewähren.
6. Die Erschließung kleinerer Ortsteile in nachfrageschwachen Zeiten sollte auch mit kleineren Fahrzeugen bedarfsabhängig und flexibel erfolgen.
7. Die Linie 835, die die Bahnhöfe Neustadt am Rübenberge und Wunstorf miteinander verbindet und auf diesem Wege auch das Stadtgebiet durchquert soll fortgeführt werden. Ggf. soll auch der Ortsteil Loccum, der bisher nicht eingebunden ist, eingebunden werden. Der Linie wird aus touristischer Sicht eine große Bedeutung beigemessen, z. B. auch durch die Steinhuder Meer Touristik GmbH, so dass sie unbedingt fortgeführt werden soll.
8. Die Regiobus-Linie 715, die die Ortsteile Bad Rehburg, Rehburg und Winzlar der Stadt Rehburg-Loccum mit dem Bahnhof Wunstorf verbindet und in der Folge durch den Schienenpersonenverkehr auch mit der Landeshauptstadt Hannover, ist dauerhaft zu erhalten.
9. Der Ortsteil Winzlar soll durch die Linie 50 besser an die Kreisstadt Nienburg angebunden werden.
10. Das Verkehrsangebot der Linie 53, die auch als Zubringer zur Linie 715 der Regiobus fungiert, ist dauerhaft vorzuhalten.
11. Es ist sicherzustellen, dass auch künftig mit Blick auf den Betrieb der Oberschule Loccum, die Anbindung aus dem Raum Landesbergen, Leese, Stolzenau zur Oberschule Loccum gewährleistet wird. Das Gleiche gilt natürlich für die bestehende Linie 55 innerhalb des Stadtgebietes.
12. Das neu geschaffene Angebot auf der Linie 6053 (Sonntagsbus) muss zu einer dauerhaften Verkehrsverbindung werden.

A 4.1.10 Samtgemeinde Liebenau

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

Als Defizit wurden die wenigen Verbindungen von Pennigsehl nach Nienburg festgestellt. Die vorhandenen Verbindungen sind überwiegend auf den Schülerverkehr ausgerichtet und nicht für den Bedarf älterer Menschen geeignet. Hier wäre ein Bedarfsverkehr wünschenswert.

Generell würden Bedarfsverkehre den ÖPNV in der Samtgemeinde Liebenau aufwerten. Großes Interesse besteht an einem Rufbussystem.

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 Vorschläge der Verkehrsunternehmen

Am 02.07.2019 hat ein Gespräch mit den Verkehrsunternehmen stattgefunden, die ab 01.08.2019 mit der Erbringung der Verkehrsleistungen im ÖPNV im Kreisgebiet beauftragt sind. In diesem Gespräch wurde der Entwurf des Nahverkehrsplanes abgestimmt. In Ergänzung hierzu wurden folgende Vorschläge für die Entwicklung des Angebotes unterbreitet:

- Insgesamt sollten innovative Ansätze im ÖPNV verfolgt werden; wie z.B. WLAN-Angebot im Bus oder Echtzeit-Fahrplananzeigen.
- Für die Verkehrsunternehmen sollte ein positives Anreizsystem geschaffen (Bonus) werden.

A 4.3 Erfordernisse aus Sicht besonderer Fahrgastgruppen

Am 05.03.2018 fand ein Workshop mit Vertreterinnen besonderer Fahrgastgruppen (ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen) statt. Im Ergebnis wurden folgende Erfordernisse formuliert:

- Übersicht über die Ausstattungsmerkmale der einzelnen Haltestellen
- 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,
- zuverlässige Bedienung durch Niederflurbusse,
- größere Mehrzweckflächen in den Fahrzeugen,
- leicht verständliche Fahrpläne,
- gute Ausleuchtung der Haltestellen,
- Ausstattung der Haltestellen mit Sitzgelegenheiten
- zuverlässige Verknüpfung der Stadtbusse mit dem SPNV.
- günstigere Tickets für Menschen mit Behinderungen

A 4.4 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 werden²¹:

- 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.

²¹ 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.

- Die stärkste Benachteiligung zeigt sich in kleineren 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.
 - 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 rechtlichen Rahmenbedingungen erfordern es, den Leistungsumfang und die Qualität des ÖPNV festzulegen. Dabei sind öffentliche Dienstleistungsaufträge oder –konzessionen gem. den Vorgaben der EU VO 1370/2007 zu vergeben.
2. Durch das neue Personenbeförderungsgesetz ist eine weitgehend vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum Jahr 2022 herzustellen.
3. Der demografische Wandel hat zur Folge, dass in den nächsten zwanzig Jahren (siehe Kap.
 - a. die Einwohnerzahl im Kreisgebiet um rund 9 % abnehmen wird,
 - b. die Zahl der Schülerinnen und Schüler um bis zu 25 % abnehmen wird und
 - c. die Zahl der Seniorinnen und Senioren (über 65 Jahre) um deutlich mehr als 50 % 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 altersstrukturellen Veränderungen auf die ÖPNV-Nachfrage haben, kann heute im Einzelnen noch nicht exakt vorhergesagt werden. Sehr wahrscheinlich ist, dass die Zunahme der Seniorinnen und Senioren eine Zunahme der Nachfrage nach ÖPNV-Angeboten generieren wird. Wie stark diese Zunahme ausfällt, kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden.

4. Änderungen in der Schulstruktur haben zur Folge, dass trotz abnehmender Schülerzahl der Umfang der Schülerbeförderung kaum abnimmt, weil die Wohnorte der Schülerbeförderung Bestand haben werden, während sich die Zahl der Schulorte („Zielorte“) verringert. 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.
5. Die Verkehrswende hin zu CO₂-freien Antrieben wird auch vom ÖPNV erhebliche Anstrengungen erfordern, indem langfristig Fahrzeuge mit neuen Antriebstechnologien eingeführt werden müssen.
6. 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.
7. Auflagen des Umwelt- und Klimaschutzes haben in der Vergangenheit zunehmend an Bedeutung gewonnen („Ökosteuer“, CO₂-Minderungsziele, Umweltzonen, Diesellochfahrzeuge-Fahrverbote...). 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, so dass 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 Nachfragesteigerung, 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 einer zu erwartenden Verteuerung von Mobilitätskosten kommt dem ÖPNV in den kommenden Jahren 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 soll das bisherige, hierarchische Liniennetz in seiner Grundform mit einem vertakteten Linienbetrieb auf den Regio-Linien als Grundgerüst des ÖPNV erhalten und bedarfsgerecht erweitert werden. Auf den Lokal-Linien muss dieses Grundangebot in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage durch flexible Bedienungsformen ersetzt werden.

A 6.2...für die mittelfristige Entwicklung des ÖPNV

A 6.2.1 Neu- und Ausbau von Haltestellen

Mit Hilfe der Regionalisierungsmittel und weiterer Fördermittel (aus dem niedersächsischen Konjunkturprogramm 2) konnten in den vergangenen Jahren durchschnittlich ca. 20 bis 30 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, um insbesondere dem barrierefreien Ausbau von Haltestellen Rechnung zu tragen.

A 6.2.2 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 schwacher Nachfrage und generell in den peripheren bzw. dünn besiedelten Räumen des Landkreises soll die Sicherstellung eines ausreichenden Verkehrsangebotes zukünftig über flexible und bedarfsgesteuerte Verkehre sichergestellt werden, wie z.B. durch AnrufLinienTaxi (ALT) oder AnrufSammelTaxi (AST), wobei die Bestellung der Verkehre auch über digitale Wege ermöglicht werden soll. Damit soll die Versorgung der Menschen in kleinen Orten mit Mobilitätsangeboten sichergestellt werden. Der Fahrplan für die ÖPNV-Linien ist allerdings von den Anforderungen der Schülerbeförderung geprägt. Aufgrund von Änderungen in der Schulstruktur, des Schulangebots sowie in der Zahl der Schülerinnen und Schüler ist eine Anpassung des Fahrplans an diese Veränderungen unerlässlich.

A 6.2.3 Optimierung der Tarifstruktur

Der VLN-Tarif ist in den vergangenen Jahren erweitert und verbessert worden, sodass 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 bzw. Anpassung an den GVH-Tarif erforderlich und sinnvoll sein.

Außerdem sollen Möglichkeiten geprüft werden, durch zielgruppenorientierte Tarifangebote Anreize zur verstärkten Inanspruchnahme von Mobilität zu entwickeln und die Flexibilität von Angebot und Nachfrage zu erhöhen. Insbesondere soll die Einführung von Tarifmodellen angestrebt werden, die Preis attraktiv sind, wie beispielsweise das 1,-€-Tagesticket für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende, und solchen, die zur Erreichung von Klimaschutzziele beitragen, wenn ihre Geeignetheit, Nachhaltigkeit und Finanzierbarkeit bestätigt ist.

A 6.2.4 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; hierzu wird ab 09.12.2018 an Sonntagen auf der Linie 60/53 ein Sonntagsangebot unterbreitet,
2. ob, wie und unter welchen Bedingungen eine Netzausweitung und Taktverdichtung in den zentralen Orten möglich ist,
3. welche Möglichkeiten zur Einrichtung von Nachtbuslinien gegeben sind,
4. welche Möglichkeiten zur Einrichtung von Schnellbuslinien gegeben sind,
5. inwieweit das Fahrplanangebot durch sog. alternative Angebotsformen ergänzt und erweitert, und dadurch attraktiver, flexibler, bedarfsgerechter und nachhaltig aufgestellt werden kann,
6. inwieweit das ÖPNV-Angebot mit Initiativen der Städte und Gemeinden abgestimmt und ggf. durch deren Integration optimiert werden kann.

A 6.2.5 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 Kundinnen und Kunden am ÖPNV-Angebot geweckt und die Akzeptanz des ÖPNV im ländlichen Raum erhöht werden.

A 6.2.6 Verbesserung der Vermarktung und der Fahrgastinformation

Es soll überprüft werden, ob der Einsatz elektronischer Abfahrtsanzeigen auch noch an weiteren Verknüpfungshaltstellen, 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 damit den ÖPNV-Kundinnen und Kunden die Möglichkeit sichern, sich im Internet über die Reismöglichkeiten im ÖPNV zu informieren.

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

A 6.2.7 Verbesserung der Daten- und Informationsbasis

Zur Abschätzung der Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen hat der Landkreis Nienburg/Weser im Jahr 2019 eine Verkehrserhebung durchführen lassen, welche in regelmäßigen Abständen wiederholt werden soll. Das vorhandene Haltestellenkataster soll weiterentwickelt werden.

A 7 Nahverkehrsplan 2013-2017 – Umsetzungsergebnisse

Von den im Nahverkehrsplan 2013 - 2017 festgelegten Zielen und Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV wurden folgenden Umsetzungsergebnisse erzielt:

A 7.1 Umwelt- und Klimaschutz durch ÖPNV verbessern

Die in den vergangenen Jahren durchgeführten Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV tragen dazu bei, Umwelt- und Klimaschutz zu verbessern. Die mit Regionalisierungsmitteln geförderten Beratungsleistungen im Zuge der Vergabe von Linienbündel 2 haben dazu beigetragen, insbesondere durch die Festlegung von Qualitätsvorgaben hinsichtlich Alter und Schadstoffklasse der Fahrzeuge, einen wichtigen Beitrag zur Verringerung der Luftbelastung zu erbringen. Für die Luftqualität ist ein attraktives ÖPNV-Angebot wichtig, denn es hilft, den Ausstoß von Luftschadstoffen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu verringern. Dies ist jedoch nur möglich, wenn die Fahrzeuge des Nahverkehrs auch emissionsarm unterwegs sind. Für die Vorgabe, möglichst neue Busse einzusetzen, gibt es neben den Umwelteigenschaften aber auch weitere Gründe. So steigen die Ansprüche der Fahrgäste an Komfort, Platzangebot oder Barrierefreiheit ständig. Moderne Fahrzeuge sind eine wichtige Voraussetzung dafür, dass der Nahverkehr genutzt wird. Sie steigern die Attraktivität des ÖPNV und tragen damit dazu bei, dass der Bus als echte Alternative zum eigenen PKW wahrgenommen wird.

A 7.2 Ausreichende Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr

In den vergangenen Jahren wurden Beratungsleistungen eingeholt, die im Zuge der Vergabe von Linienbündel 2 dazu beigetragen haben, eine ausreichende Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr zu sichern und das ÖPNV-Angebot räumlich und zeitlich zu verbessern. Über die vertraglich garantierte Möglichkeit, zu festgelegten Bedingungen Leistungen hinzu bestellen zu können, kann auch in Zukunft das Fahrplanangebot flexibel verbessert werden. Mit Hilfe der geförderten Verkehrserhebung können Nachfrage und Bedarfe besser eingeschätzt werden, um das Angebot zu verbessern. Auch für das Stadtbussystem wurde ein Gutachten zur Verbesserung und Erweiterung des Stadtbussystems in Auftrag gegeben, welches dazu beitragen kann, das Fahrplanaangebot im Gebiet der Stadt Nienburg zu verbessern. In den vergangenen Jahren wurde das Fahrplanangebot durch zusätzliche Fahrten ergänzt. Diese Fahrten wurden mit insgesamt rd. 1 Mio. € finanziert. Dies waren sowohl Sonderfahrten zu bestimmten Anlässen als auch Pilotprojekte, um neue Produkte, wie z.B. Expressbusfahrten auf der Linie 715/716, einzuführen.

A 7.3 Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellen

Die mit Regionalisierungsmitteln geförderten Beratungsleistungen im Zuge der Vergabe von Linienbündel 2 haben dazu beigetragen, insbesondere durch die Festlegung von Qualitätsvorgaben hinsichtlich der Ausstattung der Fahrzeuge, dass alle Bevölkerungsgruppen den ÖPNV nutzen können.

Mit fast 2 Mio. € aus den sog. Regionalisierungsmitteln (gem. § 7 Abs. 5 NNVG) wurde in den vergangenen Jahren der Ausbau zahlreicher Haltestellen im Kreisgebiet gefördert. Viele Ausbaumaßnahmen erfolgten so, dass die Haltestelle hinterher als barrierefrei oder wenigstens teilweise barrierefrei genutzt werden kann. Damit hat sich die Situation an den Haltestellen für viele mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in den vergangenen Jahren deutlich verbessert.

A 7.4 Verknüpfung und Vernetzung herstellen

Die Maßnahmen zur Verbesserung haben dazu beigetragen, das Angebot im Gesamtsystem zu verbessern.

A 7.5 Qualität des ÖPNV-Angebotes verbessern

In den vergangenen Jahren wurden verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV durchgeführt, die insgesamt dazu beitragen, die Qualität des Nahverkehrs im Kreisgebiet zu verbessern. Die mit Regionalisierungsmitteln geförderten Beratungsleistungen im Zuge der Vergabe von Linienbündel 2 haben dazu beigetragen, den Öffentlichen Dienstleistungsauftrag so auszugestalten, dass

- attraktive Reisezeiten gesichert,
- Verlässlichkeit und Pünktlichkeit garantiert und
- eine attraktive Fahrzeugausstattung mit einem hohen Maß an Sicherheit

angeboten wird. Ebenso werden im öffentlichen Dienstleistungsauftrag Vorgaben für Sicherheit, Sauberkeit und Service gemacht und Anforderungen an das Fahrpersonal festgelegt.

Mit rd. 84.000 € wurden Maßnahmen finanziert, die dazu beitragen, die Fahrgastinformation verbessern und zu „modernisieren“.

Mit dem Haltestellenausbau ist es in den vergangenen Jahren gelungen, die Zielvorgaben für Hauptumstiegshaltestellen, Zentrale Haltestellen, Standardhaltestellen und Einfache Haltestelle für viele Haltestellen zu realisieren. Darunter waren auch große Maßnahmen, wie z.B. der barrierefreie Ausbau der Haltestelle Marienstraße in der Stadt Nienburg oder die Neuerrichtung eines ZOB am Meerbachbogen.

A 7.6 Wirtschaftlichkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs erhalten

Einige Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV zielten darauf ab, die Wirtschaftlichkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs zu erhalten. So sollten die im Zuge der Vergabe von Linienbündel 2 beauftragten Beratungsleistungen dazu beitragen, die Linienbündelung umzusetzen. Damit wurde eine Aufteilung des Vergabepakets in wirtschaftliche und unwirtschaftliche Linien vermieden. Auch eine Aufteilung in unwirtschaftliche kleine Bündel konnte damit vermieden werden. Dies war die Grundlage dafür, dass ein attraktives und preisgünstiges Angebot unterbreitet werden konnte.

Das eigenständige Stadtbussystem wurde im Zeitraum 2011 bis 2016 durch mehrere Maßnahmen (Ausbau von Haltestellen, Förderung zusätzlicher Fahrten und Sonderfahrten) direkt unterstützt. Darüber hinaus wurden auch die Gutachten zur Weiterentwicklung des Stadtbussystems mit Regionalisierungsmitteln gefördert. Schließlich wurde die Aufgabenträgerschaft für die Linien 1 bis 6 auf die Stadt Nienburg übertragen.

Ferner wurden mehrere alternative oder flexible Mobilitätsangebote gefördert, die mit dem allgemeinen ÖPNV-Angebot verknüpft werden können. So wurde ein Zuschuss für das Fahrzeug des Bürgerbusses Rehburg-Loccum e.V. gewährt, für zwei Jahre ein Zuschuss für einen Marktbus in der Samtgemeinde Grafschaft Hoya geleistet, der Aufbau

eine AST-Systems im Flecken Uchte sowie ein Pilotprojekt zur Einführung eines integrierten CarSharing für ländliche Regionen in Hoya und der Stadt Nienburg gefördert.

A 8 Anforderungen an den neuen Nahverkehrsplan

Der Landkreis Nienburg/Weser legt nach den Nahverkehrsplänen von 1997, 2003, 2008 und 2013 nunmehr den fünften Nahverkehrsplan vor. Nachdem in der Laufzeit der 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 und die planerischen Voraussetzungen für die Vergabe der Verkehrsleistungen in den Linienbündeln 1, 2 und 3 vorgegeben worden sind, soll der NVP 2018-2022 den Rahmen setzen, in dem es gelingt,

- die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes weiter zu verbessern,
- den ÖPNV zu einer echten Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu entwickeln,
- die Barrierefreiheit im Verkehrsgebiet weiter zu verbessern,
- die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebots zu erhalten, sodass es langfristig vorgehalten werden kann,
- konkrete Ziele und Maßnahmen zur Verbesserung des Klima- und Umweltschutzes im ÖPNV wie z.B alternative Antriebsarten zu definieren.

B DARSTELLUNG DER AUSGANGSSITUATION

B 1 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.

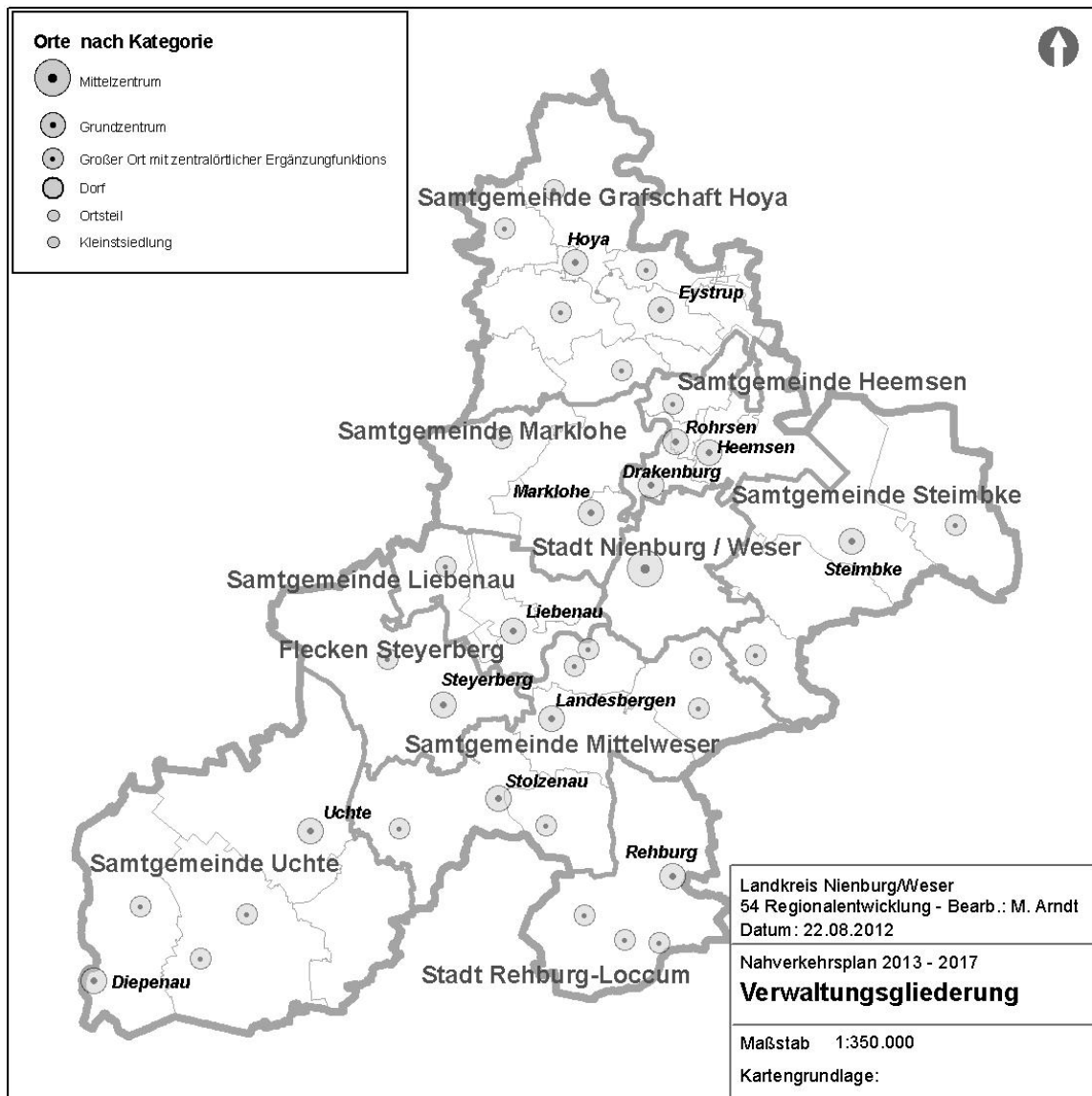


Abb. B 1-1 Übersicht über das Verkehrsgebiet

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 Einwohnerzahl und Einwohnerdichte

Index	Einheits-/Samtgemeinde	EW	Fläche in km ²	Einwohnerdichte
256022	Nienburg/Weser, Stadt	31.550	64,5	488,9
256025	Rehburg-Loccum, Stadt	10.110	100,0	101,1
256030	Steyerberg, Flecken	5.194	102,0	50,9
256402	Heemsen	6.077	74,5	81,6
256405	Liebenau	6.149	72,1	85,3
256406	Marklohe	8.476	105,6	80,2
256407	Steimbke	7.212	185,7	38,8
256408	Uchte	13.908	284,3	48,9
256409	Grafschaft Hoya	16.766	215,5	77,8
256410	Mittelweser	15.944	196,6	81,1
256	LK Nienburg/Weser	121.386	1.400,8	86,7

Tab. B 1-1 Einwohnerzahl und Einwohnerdichte am 31.12.2018

Quelle: LSN-Online: Tabelle A100001G

Am 31.12.2018 hatte der Landkreis Nienburg/Weser 121.386 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. 1.401 km² ergibt sich eine Einwohnerdichte von lediglich 87 E/km², die weit unter entsprechenden Werten für das Land bzw. den Bund liegt. Die Einwohnerdichte variiert im Landkreis deutlich. Neben der Stadt Nienburg (489 E/km²) erreicht nur die Stadt Rehburg-Loccum eine Einwohnerdichte von mehr als 100 E/km². Die Gemeinden mit einem hohen Anteil an Moorflächen sind besonders dünn besiedelt (Samtgemeinde Steimbke mit 39 E/km², SG Uchte und der Flecken Steyerberg mit 49 bzw. 51 E/km²).

B 1.4 Auswirkungen des Demographischen Wandels

B 1.4.1 Veränderung der Altersstruktur

Die Gegenüberstellung der Alterspyramiden für das Jahr 2014 (Linien) und 2035 (Balken) verdeutlicht die grundsätzlichen Trends in der Entwicklung der Bevölkerungsstruktur (Abb. B 1-1). Bis zum Jahr 2035 wird die Zahl der Kinder und Jugendlichen um rund ¼ abnehmen. Bereits 2013 waren die 15-18-jährigen mit 2.122 E deutlich stärker besetzt als die Kohorte der 0-3-jährigen mit knapp 1.385 E (-35 %).

Fast alle Jahrgänge der Altersjahre 18 bis 65 Jahre werden 2035 deutlich schwächer ausfallen als 2014. Lediglich für die Altersgruppe 35 – 40 Jahre trifft dies nicht zu. Hier spiegeln sich die relativ starken Geburtenjahrgänge aus den 1990er Jahren wieder.

Im Jahr 2035 wird nicht mehr wie in 2014 die AG22 45 – 55 die stärkste AG sein, sondern die AG 65 – 75. Für die AG 65 bis 80 Jahre wird ein Zuwachs von fast 50% erwartet.

²² AG = Altersgruppe

Noch stärker wird die Zunahme in der AG 80 und mehr Jahre (Hochaltrige) sein. Hier wird insgesamt eine Zunahme von 67% erwartet. Für die über 90-jährigen Frauen zeigt die Alterspyramide eine noch deutlich stärkere Zunahme in den einzelnen Jahrgängen an.

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 fast 5.000 abnehmen, d.h. um 24 %. Für die Städte Nienburg und Rehburg-Loccum wird eine geringere Abnahme von weniger als 20 % prognostiziert. Für Steyerberg, Liebenau, Steimbke und Uchte wird die Abnahme in dieser Altersgruppe mit mehr als 30 % besonders groß sein.

Alter	2014	2035	Differenz in %
0- unter 18 Jahre	20.541	15.662	-24%
18- unter 30	15.193	10.416	-31%
30- unter 50	31.226	22.895	-27%
45- unter 65	27.362	20.005	-27%
65- unter 80	18.427	27.485	+49%
80 und älter	7.099	11.877	+67%

Tab. B 1-2 Veränderungen in den in den Altersgruppen 2014 bis 2035

Datenquelle: NIW 2015²³

Die Zahl der jüngeren Erwachsenen (Altersgruppe **18 bis unter 30 Jahre**) wird in allen Gemeinden im Kreis deutlich abnehmen, im Kreisgebiet insgesamt um -31% und damit stärker als im Land Niedersachsen. Mit mehr als 35 % wird für Rehburg-Loccum und Steyerberg eine besonders starke Abnahme erwartet.

Die Zahl der Erwachsenen in der **AG 30 bis unter 50 J.** wird deutlich abnehmen, im Kreisgebiet wird es im Jahr 2035 voraussichtlich 8.331 Personen weniger geben als 2014 (Abnahme 27 %). In den Samtgemeinden Uchte und Steyerberg wird eine Abnahme um rund 35 % erwartet. Die Stadt Nienburg (-19%) und die Samtgemeinde Heemsen (-22%) sehen einer geringeren Abnahme entgegen.

Auch die Zahl der älteren Erwachsenen (**AG 50 bis 65 Jahre**) wird in allen Gemeinden des Kreises abnehmen. Kreisweit wird für diese Altersgruppe eine Abnahme um mehr als 7.000 Personen erwartet (-27 %). Mit 30 % und mehr wird diese Abnahme in Rehburg-Loccum und Steyerberg besonders stark ausgeprägt sein.

Für die Senioren **AG 65 bis unter 80 Jahre** wird landesweit eine Zunahme erwartet, für den Landkreis Nienburg/Weser wird eine Zunahme von fast 9.000 Personen, d.h. +49 %, erwartet. In Steyerberg und in der Samtgemeinde Steimbke nimmt diese Altersgruppe um mehr als 60% zu. In der Stadt Nienburg und in der Samtgemeinde Liebenau nimmt sie um 26% bzw. 39% zu.

Die Zahl der älteren Seniorinnen und Senioren oder Hochbetagten mit einem Alter von **80 Jahren und mehr** wird im Kreisgebiet von 7.099 in 2014 auf 11.877 im Jahr 2035 ansteigen. Dies ist eine Zunahme um 4.778 Personen bzw. 67 %.

²³ Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung (NIW 2015): Prognose der Bevölkerungsentwicklung 2014 bis 2035 für die Landkreise der Regionalen Entwicklungskooperation Weserbergland-plus erstellt (auf Basis des ZenSchülerinnen und Schüler 2011).

Während sich die Zahl der Hochbetagten in Steyerberg, Heemsen und Liebenau zwischen 2014 und 2035 jeweils mehr als verdoppelt, wird die Zunahme nur in der Samtgemeinde Uchte kleiner als 50 % sein.

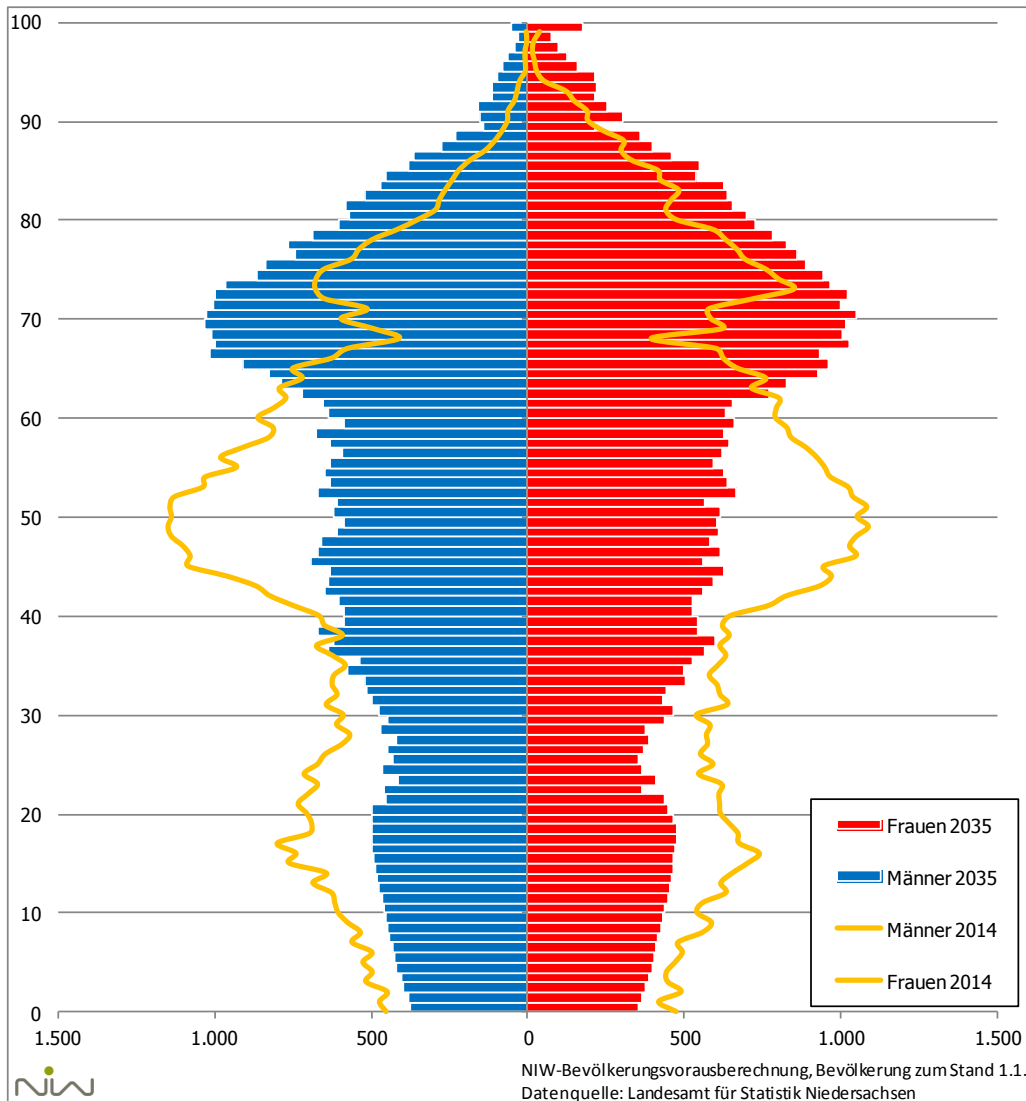


Abb. B 1-2 Bevölkerungspyramide 2014 und 2035
Datenquelle: NIW 2015

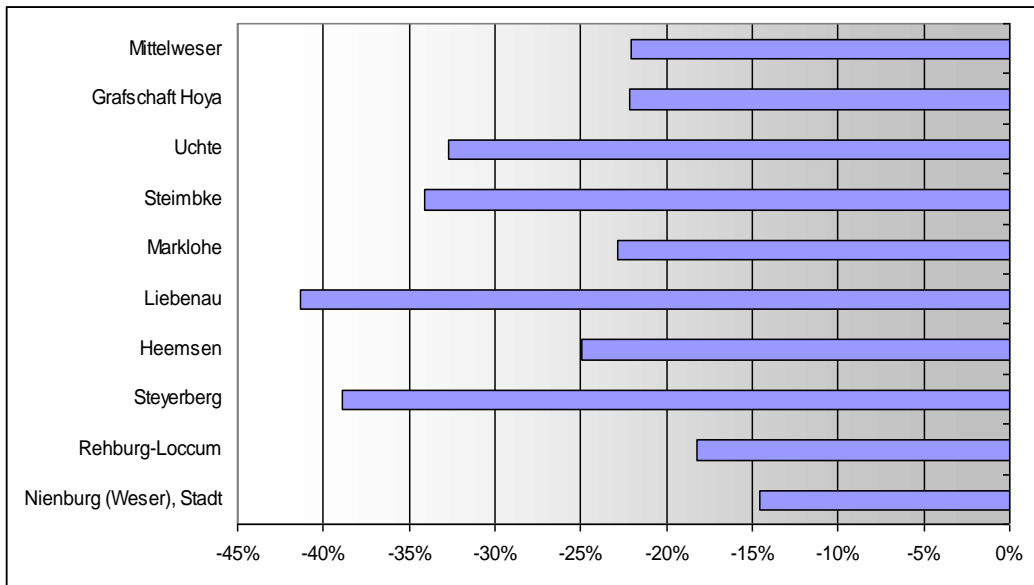


Abb. B 1-3 Altersgruppe 0 bis unter 18 Jahre: Veränderungen bis 2035 in %
 Quelle: NIW 2015

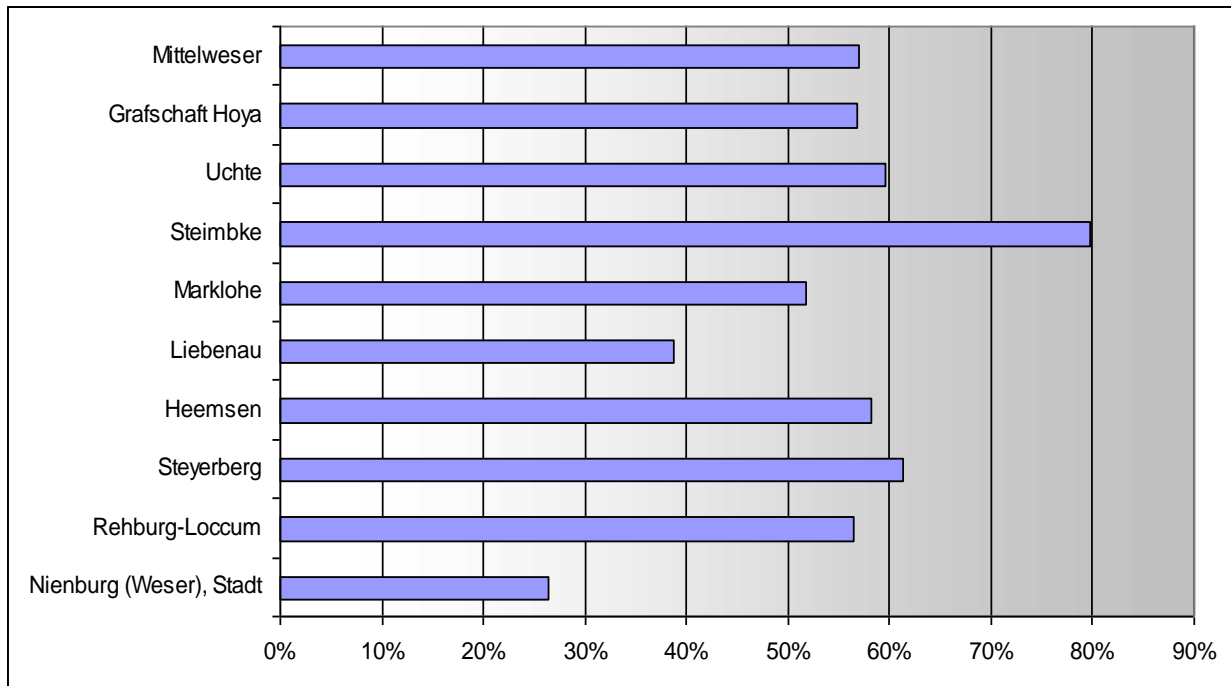


Abb. B1-4 Altersgruppe 65 bis unter 80 Jahre: Veränderungen bis 2035 in %
 Quelle: NIW 2015

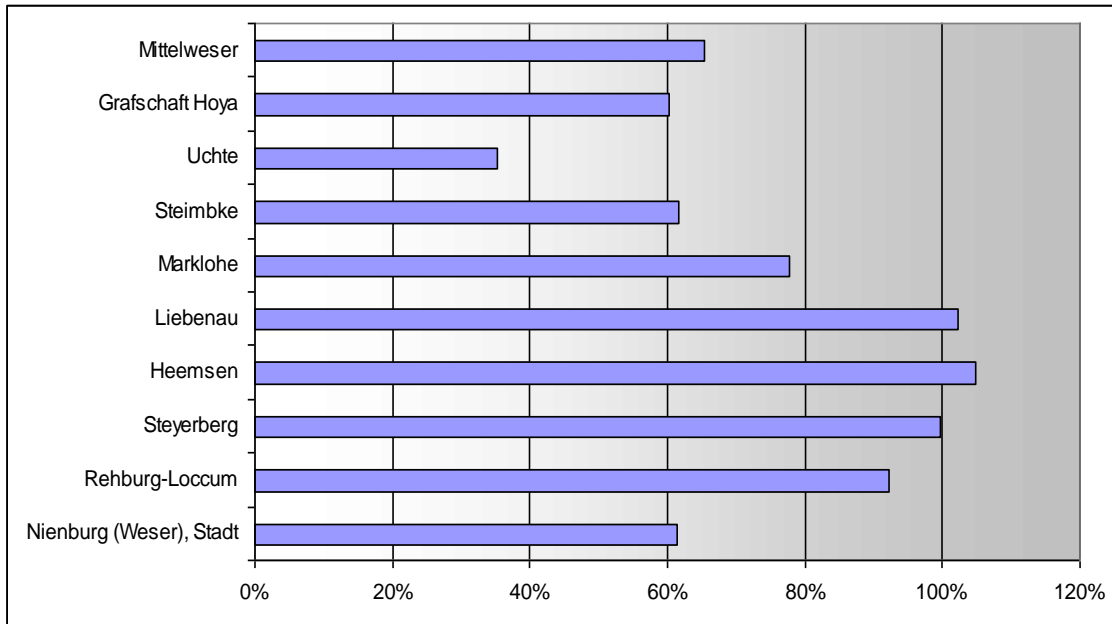


Abb. B 1-5 Altersgruppe 80 und mehr Jahre: Veränderungen bis 2035 in %

Quelle: NIW 2015

B 1.4.2 Auswirkungen auf die Einwohnerzahl

Auf der Basis der Bevölkerungsvorausberechnung des NIW 2015 und aktueller Entwicklungen, die zum Zeitpunkt der Prognose noch nicht erwartet werden konnten²⁴, ist davon auszugehen, dass die Einwohnerzahl bis zum Jahr 2035

- um rund 6,5% abnehmen wird (durch die Zuweisung von Flüchtlingen hat sich der ursprüngliche Abnahmewert verringert),
- auf dann rund 112.000 abgesunken sein wird (unter Berücksichtigung der aktuellen Bevölkerungsentwicklung).

ID	VE	2014	2020	2030	2035	Abnahme 2014 – 2035 in %
256022	Nienburg (Weser), Stadt	30.677	30.014	28.684	27.843	-9,2%
256025	Rehburg-Loccum	10.144	9.987	9.625	9.390	-7,4%
256030	Steyerberg	5.200	5.032	4.709	4.527	-12,9%
256402	Heemsen	6.038	5.976	5.792	5.669	-6,1%
256405	Liebenau	5.837	5.665	5.303	5.104	-12,6%
256406	Marklohe	8.425	8.271	7.943	7.751	-8,0%
256407	Steimbke	7.173	7.027	6.687	6.498	-9,4%
256408	Uchte	13.836	13.347	12.424	11.926	-13,8%
256409	Grafschaft Hoya	16.704	16.321	15.528	15.072	-9,8%
256410	Mittelweser	15.814	15.532	14.931	14.559	-7,9%
256	LK Nienburg/Weser	119.848	117.172	111.626	108.339	-9,6%
Anpassung Daten 31.12.2018			120.912	115.366	112.079	-6,5%
*jeweils 01.01.						

Tab. B 1-3 Bevölkerungsvorausberechnung 2014 bis 2035 gem. NIW 2015

Datenquelle: NIW 2015 und eigene Berechnungen

²⁴ Zuweisung von rund 3.000 Asylsuchenden im Zeitraum von 2015 bis 2019

Da für den Landkreis Nienburg/Weser am 01.01.2019 eine Einwohnerzahl von 117.646 E vorausgesagt worden ist, tatsächlich aber Einwohnerzahl von 121.386 E festgestellt worden ist, müssen die Ergebnisse der Prognose kritisch gesehen werden. Unter Berücksichtigung dieser Differenz von 3.740 E, die sich in erster Linie durch die Zuweisung von Flüchtlingen ergeben hat, können die Ergebnisse hilfsweise angepasst werden.

B 1.4.3 Auswirkungen des Demografischen Wandels auf den Nahverkehr

Aufgrund der demografischen Veränderungen bis 2035 werden Auswirkungen auf den ÖPNV-Bedarf gesehen, 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 insgesamt deutlich zu. Es kann zwar angenommen werden, dass die Senioren im Jahr 2030 in höherem Maße am motorisierten Individualverkehr (MIV) teilnehmen, als dies heute der Fall ist (z.B. höherer Anteil von Frauen mit Fahrerlaubnis und –erfahrung). Vor dem Hintergrund steigender Kosten im motorisierten Individualverkehr sowie ggf. einer höheren Armutsquote unter den Senioren im Jahr 2035 kann aber auch das Gegenteil angenommen werden. Eine Nachfragesteigerung im ÖPNV kann aus der starken Zunahme an Hochbetagten resultieren.

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. Die Verpflichtungen zur Herstellung der Barrierefreiheit ergeben sich insbesondere aus dem PBefG §8(3). Ausnahmen müssen begründet werden.

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. Rollstuhlfahrende, Sehbehinderte und blinde Menschen, aber auch Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck, ältere Menschen, Kleinkinder, vorübergehend Mobilitätsbehinderte (Verletzte) und nicht amtlich anerkannte behinderte Menschen.

Im Landkreis Nienburg waren im Jahr 2017 insgesamt 11.106 Menschen als Schwerbehinderte registriert. Dies verteilt sich auf alle Altersgruppen, wobei die Zahlen mit zunehmendem Alter naturgemäß zunehmen. In den Altersklassen 6 bis 60 Jahre – die Menschen, die sich im Schul- und Arbeitsleben befinden – sind es 3.665 Schwerbehinderte.

Die Anzahl der behinderten Menschen im Landkreis Nienburg/Weser ist in den nachfolgenden Tabellen dargestellt.

Prozentual gesehen liegt der Anteil der Schwerbehinderten an der Gesamtbevölkerung des Kreises bei rund 9 % . Die räumliche Verteilung ist jedoch sehr unterschiedlich, je nach Stadt und Land divergieren die Anteile recht stark.

Schwerbehinderte im LK Nienburg (Gebietsstand: 1.7.2017)

	weiblich	männlich	insgesamt
Insgesamt	5.127	5.979	11.106
0 bis unter 6 Jahre	14	28	42
6 bis unter 15 Jahre	75	107	182
15 bis unter 25 Jahre	110	154	264
25 bis unter 35 Jahre	138	211	349
35 bis unter 45 Jahre	235	261	496
45 bis unter 55 Jahre	610	660	1270
55 bis unter 60 Jahre	474	630	1104
60 bis unter 65 Jahre	510	708	1218
65 bis unter 70 Jahre	477	725	1202
70 bis unter 75 Jahre	404	543	947
75 bis unter 80 Jahre	525	775	1300
80 Jahre und älter	1555	1177	2732

Tab. B 1-4 Schwerbehinderte im Landkreis Nienburg/Weser

Quelle: LSN-Online: Tabelle K2401053 (Auszug)

Kreis*	Anzahl	Behinderungsgrad						Anteil %				Beh.grad	
		50	60	70	80	90	100	50	60	70	80	90	100
<i>Einh.-/ Samtgem.*</i>	<i>Anzahl</i>												
Nienburg LK	11.106	3.330	1.594	1.204	1.332	597	3.049	30	14	11	12	5,4	27,5
Nienburg Stadt	3.252	935	448	374	404	189	902	29	14	12	12	5,8	27,7
Rehburg-Loccum	1.209	290	176	133	146	61	403	24	15	11	12	5	33,3
Steyerberg	429	134	57	55	54	22	107	31	13	13	13	5,1	24,9
Heemsen	461	147	72	48	51	17	126	32	16	10	11	3,7	27,3
Liebenau	442	146	64	48	48	26	110	33	15	11	11	5,9	24,9
Marklohe	642	227	101	56	68	38	152	35	16	9	11	5,9	23,7
Steimbke	565	173	94	64	65	30	139	31	17	11	12	5,3	24,6
Uchte	1.078	348	167	111	112	62	278	32	16	10	10	5,8	25,8
Grafschaft Hoya	1.541	484	211	170	182	89	405	31	14	11	12	5,8	26,3
Mittelweser	1.487	446	204	145	202	63	427	30	14	10	14	4,2	28,7

Tab. B 1-5 Schwerbehinderte - nach Wohnort und Behinderungsgrad

Quelle: LSN-Online: Tabelle K2401051 Stand Dezember 2017

Einh.-/ SG	Behind.	Einw. ges.	Ant. Beh.
	Anzahl		%
Nienburg (Stadt)	3.252	31.496	10,33
Rehburg-L.	1.209	10.195	11,86
Steyerberg	429	5.260	8,16
Heemsen	461	6.134	7,52
Liebenau	442	6.045	7,31
Marklohe	642	8.469	7,58
Steimbke	565	7.207	7,84
Uchte	1078	15.429	6,99
Grafschaft Hoya	1.541	17.038	9,04
Mittelweser	1.487	15.958	9,32
LK Nienburg/W.	11.106	123.231	9,01

In allen Verwaltungseinheiten gibt es zahlreiche behinderte Menschen. Es fällt jedoch auf, dass in den Städten Rehburg-Loccum und Nienburg überproportional viele behinderte Menschen wohnen. In der Rangliste folgen die Samtgemeinden Hoya und Mittelweser, die mit den Gemeinden Hoya, Eystrup, Landesbergen, Leese und Stolzenau ebenfalls mehr städtische Strukturen aufweisen. Auffallend niedrig ist der Anteil in der flächendominierten Samtgemeinde Uchte.

Ein Grund ist sicherlich, dass sich die Pflegeeinrichtungen auf die Städte im Landkreis konzentrieren.

Quelle: LSN-Online: Tabelle K2401051 Stand Dezember 2017

Tab. B 1-6 Anteil der Schwerbehinderten nach Wohnort

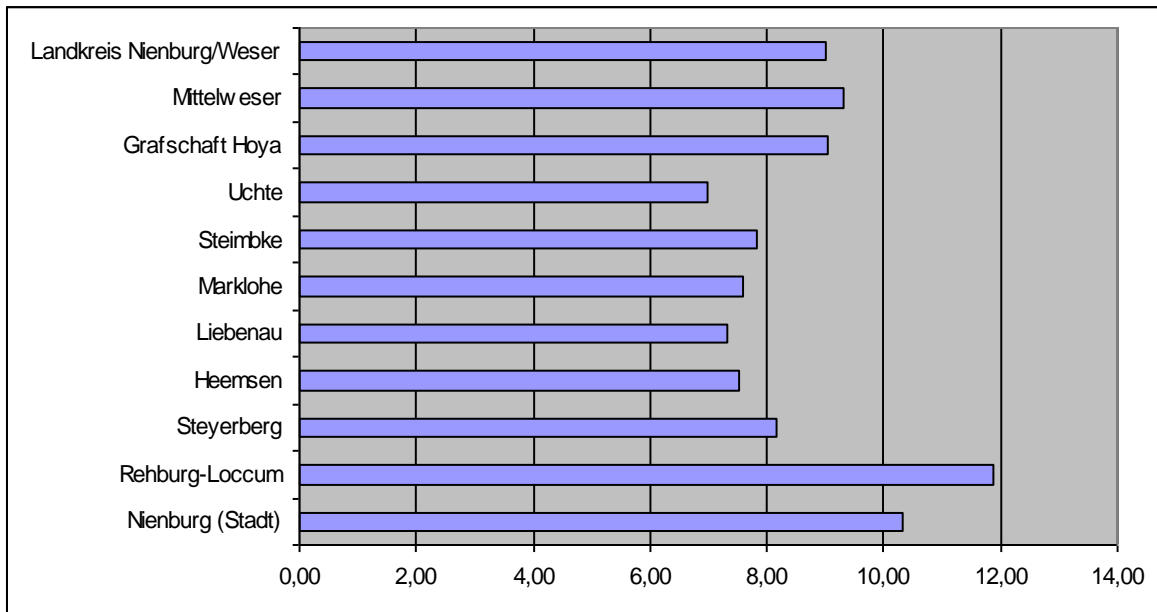


Abb. B 1-6 Anteil der Schwerbehinderten nach Verwaltungseinheit (Wohnort)

Quelle: LSN-Online: Tabelle K2401051 (Auszug)

Ca. 2/3 der behinderten 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 600 Menschen sind aufgrund von Blindheit bzw. Sehstörungen als schwerbehindert eingestuft. Dazu kommen nahezu 2.000 Menschen, die durch Querschnittslähmung oder Bewegungseinschränkung besondere Anforderungen an Mobilität und Barrierefreiheit stellen.

Neben dauerhaft behinderten Menschen, die auf einen barrierefreien ÖPNV existentiell angewiesen sind, kommen zahlreiche Fahrgäste, die aufgrund momentaner Einschränkung (Kinderwagen, Schwangerschaft, kurzfristige Krankheiten oder Unfallfolgen, Gepäcktransport usw.) einen barrierefreien Zugang zum ÖPNV benötigen.

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.

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 01.01.2017 waren im Landkreis Nienburg/Weser 94.538 Kfz angemeldet, darunter 73.838 Pkw.

Die Zahl der Pkw hat in den vergangenen Jahren stetig zugenommen. Zwischen 2008 und 2017 ist die Pkw-Zahl von knapp 66.000 auf fast 74.000 PKW gestiegen.

Die Pkw-Dichte für das Bundesgebiet liegt bei 550 Pkw pro 1.000 Einwohner. Im Vergleich hierzu liegt die Pkw-Dichte im Landkreis Nienburg mit 617 Pkw pro 1.000 Einwoh-

ner 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,
- Rehburg-Loccum (der OT Loccum übernimmt Ergänzungsfunktionen für das Grundzentrum Rehburg).

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 großen Gewerbebestände in Hoya, Nienburg-Nord, Nienburg-Süd, Liebenau-Steyerberg und Rehburg.

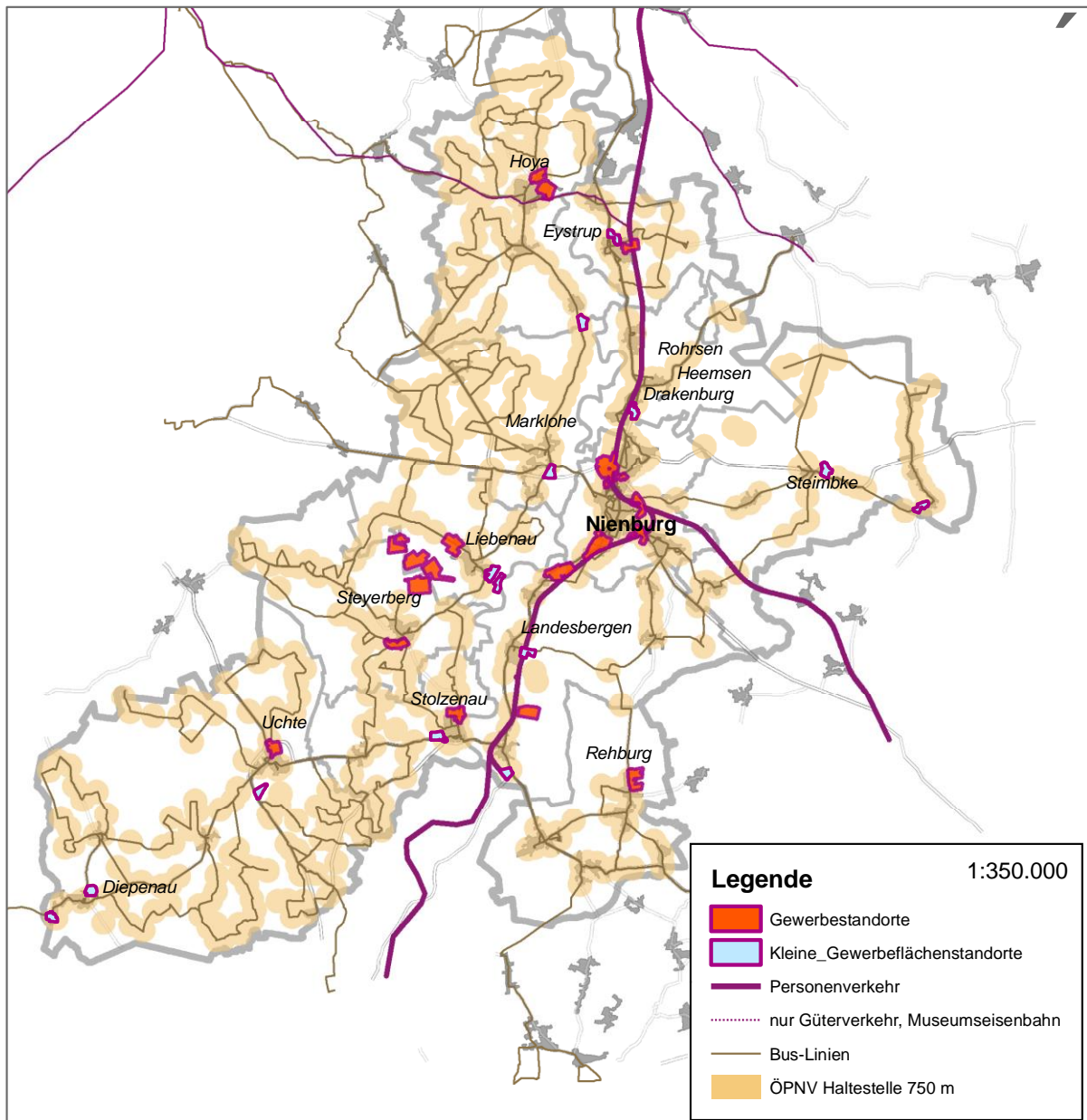


Abb. B 1-7 Große Gewerbestandorte im Kreisgebiet

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 38.000 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 stark zugenommen.

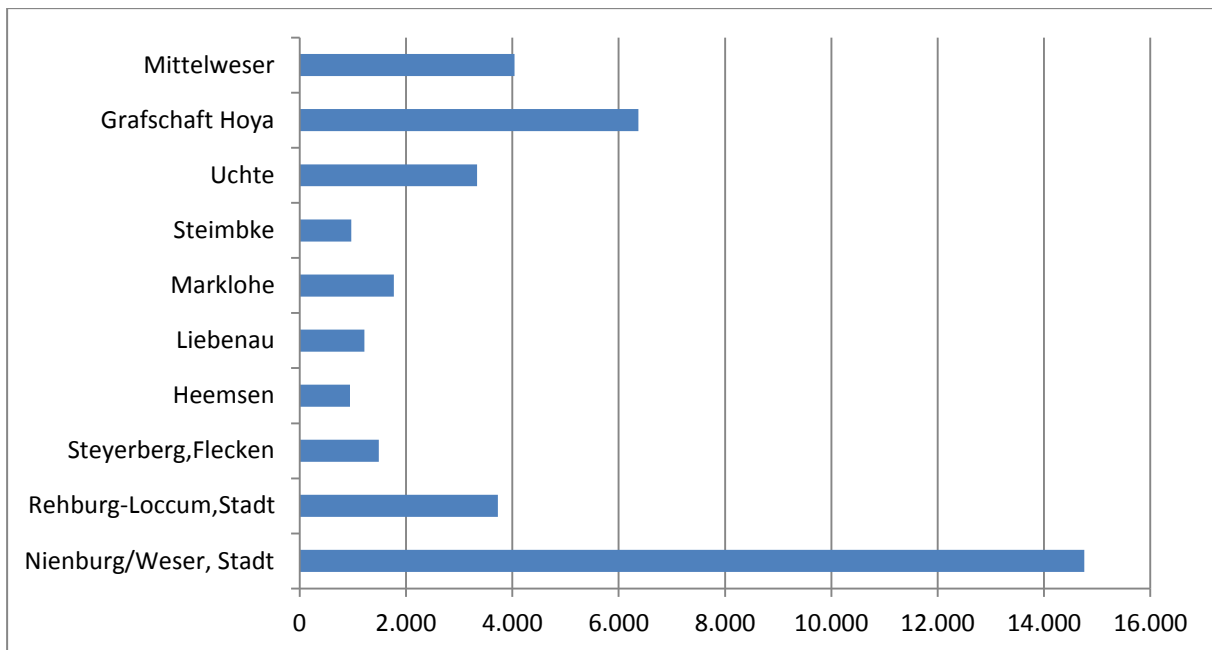


Abb. B 1-8 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort am 30.06.2017

Quelle: LSN-Online: Tabelle K70I5103

B 1.10 Pendlerverflechtungen

B 1.10.1 Einleitung

Neben den in B 5.2.2 dargestellten Pendlerbeziehungen der Schülerinnen und Schüler 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 Berufspendlerinnen und -pendler²⁵ stehen Zahlen zu den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten im Landkreis Nienburg/Weser von der Bundesagentur für Arbeit auf der Ebene der (Mitglieds-)gemeinden mit dem Stichtag 30.06.2017 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 Gemeindevorte ausgegeben wurden, wenn ein Schwellenwert von 10 Pendlern überschritten wurde. Daher sind die Kreiswerte größer als die Summe der Gemeindevorte.

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.

²⁵ In der Folge wird wegen der besseren Lesbarkeit nur die kürzere, männliche Form für die Gesamtheit der Pendlerinnen und Pendler verwendet. Das gleiche gilt auch für die Begriffe Einpendler und Auspendler.

B 1.10.2 Überregionale Pendlerverflechtungen des Landkreises Nienburg/Weser

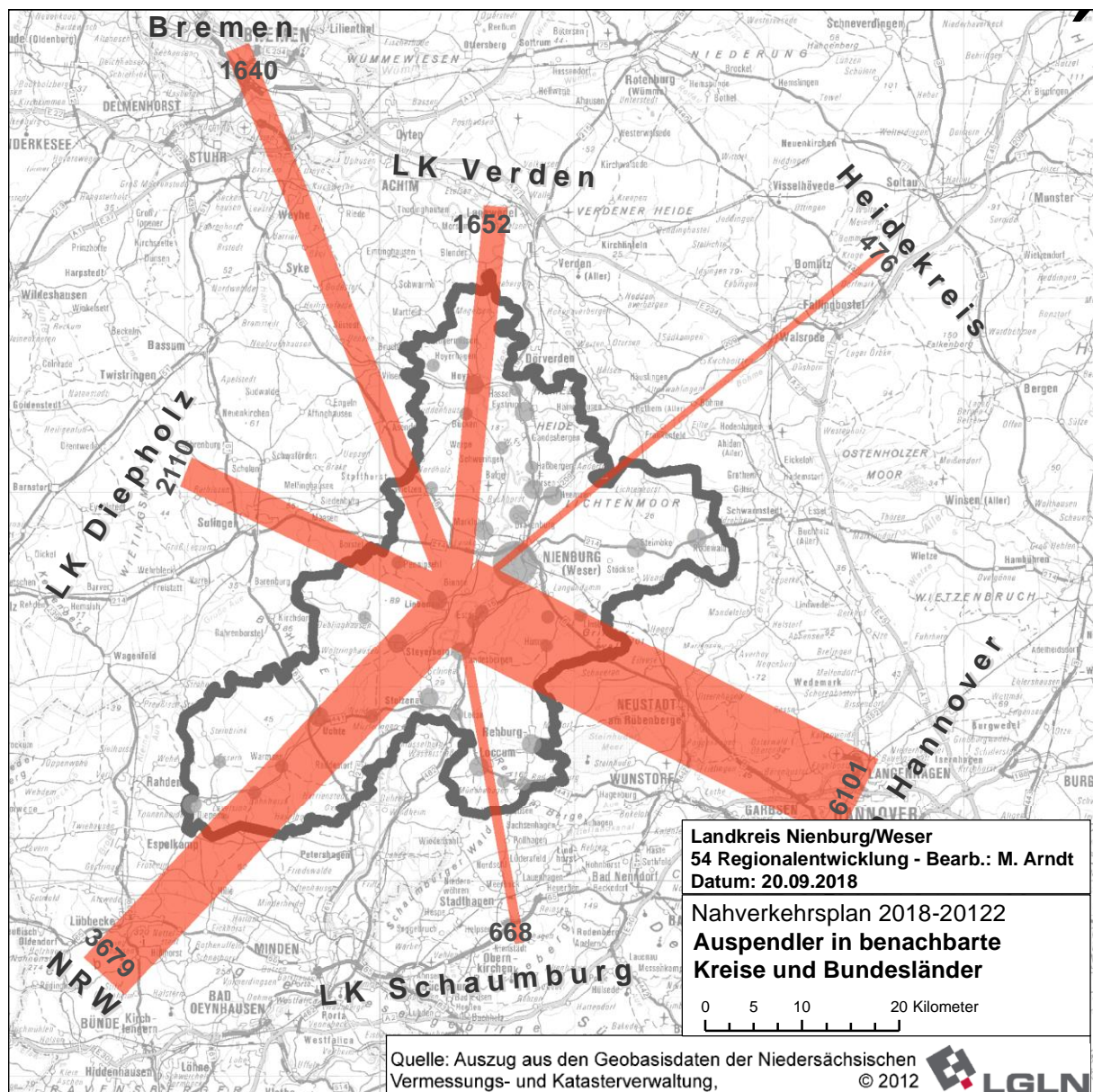


Abb. B 1-9 Auspendler aus dem Kreisgebiet 2017

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Überregional bedeutsame Pendlerverflechtungen des Kreisgebietes bestehen vor allem mit

- der Region Hannover (6.101 Aus- und 1.520 Einpendler)
- angrenzenden Teilen NRW's (3.679 Aus- und 1.734 Einpendler)
- dem Landkreis Diepholz (2.110 Aus- und 2.092 Einpendler)
- dem Landkreis Verden (1.652 Aus- und 838 Einpendler) und
- der Hansestadt Bremen (nur hinsichtlich der Auspendler; hier 820 Auspendler und 112 Einpendler)

Die Region Hannover hat insgesamt eine größere Bedeutung als Arbeitsort für die SVB aus dem Landkreis Nienburg/Weser. Insgesamt pendeln mehr als 6.000 SVB aus dem Landkreis Nienburg in die Region Hannover, wobei die meisten Pendler aus der Stadt stammen (1.761 Pendler). Aber auch aus der Stadt Rehburg-Loccum (1.130 P) und der

Gemeinde Rodewald (449 P) pendeln viele 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 zwölf weitere und z.T. kleine Gemeinden haben zwischen 100 und 300 Auspendler in die Region Hannover (z.B. Estorf, Heemsen, Husum, Landesbergen, Liebenau, Flecken, Linsburg, Marklohe, Rodewald, Steimbke, Steyerberg, Stöckse, Stolzenau). Für die Menschen im Südkreis haben die benachbarten Städte und Gemeinden in NRW eine große Bedeutung. Nach NRW pendeln insgesamt 3.679 SVB aus dem Landkreis, 1.735 Nordrhein-Westfalen und Westfalen pendeln in das Kreisgebiet. Es fällt aber auf, dass die Auspendler eher im südlichen Kreisgebiet konzentriert sind. Allein aus Diepenau pendeln 938 SVB nach NRW, die hauptsächlich ihren Arbeitsort im Landkreis Minden-Lübbecke haben (854 Auspendler). Aber auch aus Warmsen pendeln 706 SVB nach NRW. Hier konzentrieren sich die Auspendler eher auf die Stadt Minden mit 292 Auspendlern. Aber auch zu den Nachbarregionen Verden und Diepholz bestehen relativ starke Verflechtungen. Täglich fahren - meist aus dem nördlichen Kreisgebiet - mehr als 1600 SVB in den Landkreis Verden und mehr als 2.000 SVB zu ihrem Arbeitsort im Landkreis Diepholz.

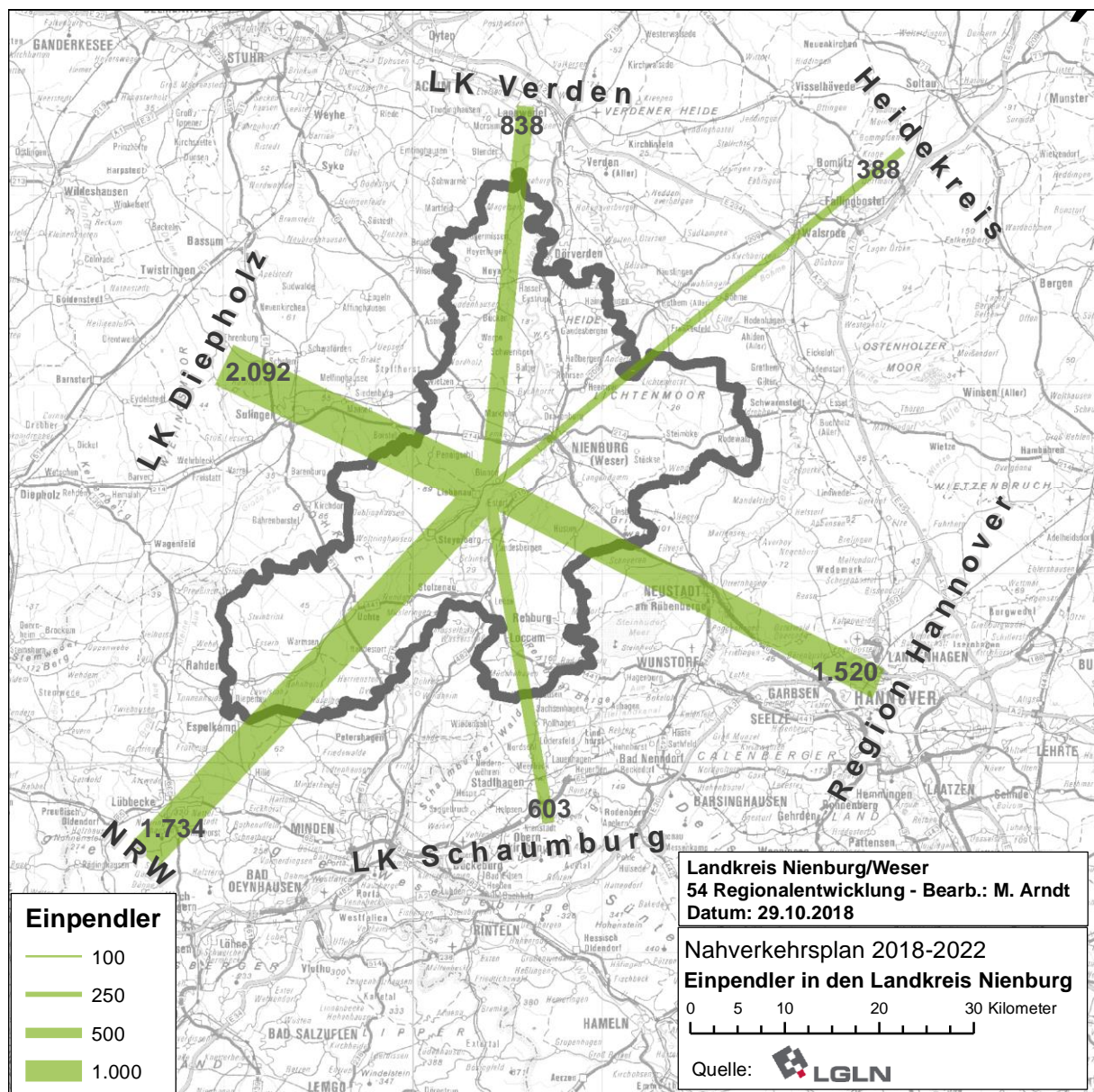


Abb. B 1-10 Einpendler in das Kreisgebiet 2017
 Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2017

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.

B 1.10.3 Pendlerverflechtungen der Stadt Nienburg

Die meisten Einpendler der Stadt Nienburg – jeweils mehr als 300 SVB - kommen aus dem Flecken Liebenau, der Stadt Rehburg-Loccum, sowie den Gemeinden Marklohe und Stolzenau.

Von außerhalb des Landkreises kommen die meisten Einpendler aus der Region Hannover (799 SVB) und dem Landkreis Diepholz (553 SVB).

Auspendler aus der Stadt Nienburg, die im Kreisgebiet bleiben, pendeln am häufigsten in die Gemeinden der Samtgemeinde Mittelweser, in die Gemeinde Marklohe (213 SVB) und in die Stadt Rehburg-Loccum (206 SVB). Insgesamt arbeiten 1.846 SVB, die in der Kreisstadt wohnen, im sonstigen Kreisgebiet.

Auspendler aus der Stadt Nienburg, die das Kreisgebiet verlassen, haben ihren Arbeitsplatz am häufigsten in der Region Hannover (1.761 SVB). Deutlich weniger Auspendler steuern den Landkreis Diepholz (244), den Landkreis Verden (190), die Hansestadt Bremen (196) oder das Bundesland NRW (185) an.

Aus Nienburg nach:	Auspendler	Nach Nienburg aus:	Einpendler
Drakenburg, Flecken	131	Leese	104
Landesbergen	43	Bücken, Flecken u. Warpe	110
Steyerberg, Flecken	81	Hoya, Stadt inkl. Ortsteile	157
Eystrup und Ortsteile	86	Rodewald	122
Liebenau, Flecken	105	Eystrup und Ortsteile	243
Hoya, Stadt	159	Uchte, Flecken	114
Wietzen	100	Pennigsehl	123
Stolzenau	155	Linsburg	122
Estorf	167	Binnen	143
Rehburg-Loccum, Stadt	206	Stöckse	181
Marklohe	213	Wietzen	165
Heemsen Samtgemeinde	74	Rohrsen	169
Leese	41	Steimbke	233
Steimbke Samtgemeinde	91	Landesbergen	279
		Balge	230
		Heemsen	253
		Hassbergen	234
		Estorf	244
		Husum	295
		Rehburg-Loccum, Stadt	325
		Steyerberg, Flecken	238
		Liebenau, Flecken	335
		Drakenburg, Flecken	298
		Stolzenau	334
		Marklohe	699

Tab. B 1-7 Ein- und Auspendler in die Stadt Nienburg

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2017

B 1.10.4 Pendlerverflechtungen der Stadt Hoya

Die Stadt Hoya zieht ebenfalls viele Pendler an sich. Somit bestehen bedeutende Beziehungen mit dem Flecken Bücken sowie den Gemeinden Eystrup, Hassel und Hilgermissen, aber auch zunehmend den Ortschaften der SG Heemsen sowie der Stadt Nienburg:

Aus Hoya nach:	Auspendler	Nach Hoya aus:	Einpendler
Bücken, Flecken	36	Wietzen	53
Eystrup und Hassel	41	Schweringen	59
Hilgermissen	45	Balge	50
Stadt Nienburg	102	Marklohe	59
		Bücken und Warpe	238
LK Verden	204	Hoyerhagen	92
LK Diepholz	146	Stadt Nienburg	159
		Eystrup + OT	215
		Hassel	148
		Hilgermissen	153
		SG Heemsen	119
		LK Verden	390
		LK Diepholz	616

Tab. B 1-8 Ein- und Auspendler in die Stadt Hoya

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2017

B 1.10.5 Pendlerverflechtungen der Gemeinde Stolzenau

Die Gemeinde Stolzenau besitzt starke Beziehungen zu den Städten Rehburg-Loccum und Nienburg, Steyerberg, Uchte und Leese. Aber auch mit dem Landkreis Minden-Lübbecke gibt es zunehmenden Austausch.

Aus Stolzenau nach:	Auspendler	Nach Stolzenau aus:	Einpendler
Liebenau, Flecken	78	Liebenau, Flecken	64
Leese	99	Landesbergen	65
Uchte, Flecken	137	Raddestorf	51
Steyerberg, Flecken	143	Leese	78
Rehburg-Loccum, Stadt	196	Rehburg-Loccum, Stadt	118
Nienburg (Weser), Stadt	334	Uchte, Flecken + Warmesen	152
LK Minden-Lübbecke	246	Nienburg (Weser), Stadt	155
		Steyerberg, Flecken	178
		LK Minden-Lübbecke	127

Tab. B 1-9 Ein- und Auspendler in die Gemeinde Stolzenau

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2017

B 1.10.6 Pendlerverflechtungen der Stadt Rehburg-Loccum

Zwischen der Stadt Rehburg-Loccum und der Stadt Nienburg sowie zu Stolzenau und Steyerberg und den Orten der Gemeinde Landesbergen bestehen bedeutende Verflechtungen. Auch hier gibt es zusätzlich hohe Pendlerzahlen über die Kreisgrenze hinweg.

Aus Rehburg-Loccum nach:	Auspendler	Nach Rehburg-Loccum aus:	Einpendler
Stolzenau	118	Leese	58
Nienburg (Weser), Stadt	325	Landesbergen	57
Leese	61	Steyerberg, Flecken	76
Region Hannover	1130	Stolzenau	196
LK Schaumburg	332	Stadt Nienburg	206
LK Minden-Lübbecke	174	Husum	63
		Region Hannover	360
		LK Schaumburg	395
		LK Minden-Lübbecke	230

Tab. B 1-10 Ein- und Auspendler in die Stadt Rehburg-Loccum

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2017

B 1.10.7 Pendlerverflechtungen des Flecken Steyerberg

Zwischen dem Flecken Steyerberg und den Gemeinden Stolzenau, Nienburg, Rehburg-Loccum und Liebenau bestehen bedeutende Verflechtungen. Hier fällt auf, dass die Pendlerzahlen von Steyerberg nach Nienburg abgenommen haben, umgekehrt aber seit der letzten Veröffentlichung mehr Pendler von Nienburg nach Steyerberg fahren.

Aus Steyerberg nach:	Auspendler	Nach Steyerberg aus:	Einpendler
Rehburg-Loccum, Stadt	76	Liebenau, Flecken	66
Liebenau, Flecken	114	Nienburg (Weser), Stadt	81
Stolzenau	178	Stolzenau	143
Nienburg (Weser), Stadt	238	Uchte Flecken	48
		Pennigsehl	44
		Rehburg-Loccum Stadt	76

Tab. B 1-11 Ein- und Auspendler in den Flecken Steyerberg

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2017

B 1.10.8 Pendlerverflechtungen des Flecken Uchte

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. Auffallend ist jedoch, dass die bevorzugten Ziele der Pendler aus den Bereichen Warmsen, Diepenau und Raddestorf im Landkreis Minden-Lübbecke liegen, weit über denen der Gemeinden im eigenen Landkreis.

Aus Uchte nach:	Auspendler	Nach Uchte aus:	Einpendler
Warmsen	50	Diepenau, Flecken	76
Nienburg (Weser), Stadt	114	Raddestorf	80
Stolzenau	116	Warmsen	116
Steyerberg, Flecken	48	Stolzenau	137
LK Minden-Lübbecke	378	Steyerberg, Flecken	38
		LK Minden-Lübbecke	125

Tab. B 1-12 Ein- und Auspendler in den Flecken Uchte

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2017

B 1.10.9 Pendlerverflechtungen der Gemeinde Steimbke

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:

Aus Steimbke nach:	Auspender	Nach Steimbke aus:	Einpendler
Nienburg (Weser), Stadt	233	Rodewald	45
		Nienburg (Weser), Stadt	61

Tab. B 1-13 Ein- und Auspendler in Gemeinde Steimbke

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2017

B 1.10.10 Entwicklung der Pendlerzahlen 2011 bis 2017

In den vergangenen Jahren hat die Zahl der Pendler insgesamt zugenommen. Die Zahl der Einpendler in die Gemeinden des Kreises hat um 18,4% auf 25.587 Einpendler zugenommen. Gleichzeitig hat die Zahl der Auspendler um knapp 4.000 (13,2%) auf 34.208 Auspendler zugenommen.

Bei den Einpendlern gab es die größten Zuwächse in den Städten Hoya (+608) und Nienburg (+1392). Die größten prozentualen Zuwächse (mehr als 40%) ergaben sich in den Gemeinden Binnen, Bücken, Diepenau, Drakenburg (+127%), Hämelhausen, Hassel (Weser), Hoyerhagen, Pennigsehl und Schweringen. In diesen Gemeinden hat die Einpendlerzahl um 1.000 Pendler zugenommen.

In den Gemeinden Estorf, Eystrup, Gandesbergen, Landesbergen, Stöckse und Wietzen hat sich die Einpendlerzahl negativ entwickelt. Sie hat hier insgesamt um 211 Pendler abgenommen.

Die Zahl der Auspendler hat sich in allen Gemeinden positiv entwickelt, d.h. sie ist gestiegen. Bei den Auspendlern gab es die größten Zuwächse in der Gemeinde Marklohe (+406) und in der Stadt Nienburg (+607). Die größten prozentualen Zuwächse (24% - 41%) ergaben sich im Flecken Liebenau sowie in den Gemeinden Marklohe und Wietzen. In diesen Gemeinden hat die Auspendlerzahl um 840 Pendler zugenommen.

Die Zahl der Auspendler in die Region Hannover ist seit 2011 um knapp 500 Pendler gestiegen (+8,8%). Die meisten Auspendler in die Region Hannover haben ihren Wohnsitz in der Stadt Nienburg (1.761) oder in der Stadt Rehburg-Loccum (1.130). Die größten prozentualen Zuwächse bei den Auspendlern in die Region Hannover verzeichneten jedoch Hassel (Weser), Marklohe, Schweringen und Wietzen. In zehn Gemeinden hat sich eine geringfügige Abnahme der Auspendlerzahlen in die Region Hannover ergeben. Dies betrifft vor allem Gemeinden, von denen aus die Region nur schlecht erreichbar ist.

B 1.10.11 Potenziale für die ÖPNV-Nachfrage

An Werktagen entfallen etwa zwei Drittel der Gesamtverkehrsleistung von Erwerbstätigen auf die berufsbedingte Mobilität. Davon geht die eine Hälfte auf die Wege zwischen Arbeitsplatz und zu Hause zurück, die andere Hälfte auf Wege und Reisen zur Ausübung des Berufs²⁶. Die mittlere Entfernung von Wegen, die direkt von zu Hause zum Arbeitsplatz führen, beträgt 16 Kilometer im Bundesdurchschnitt, im Landkreis Nienburg/Weser ist sie fast doppelt so hoch.

²⁶ infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (2018): Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht. Im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Referat G 13 – Prognosen, Statistik und Sondererhebungen. Bonn.

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 erledigt²⁷.

Diese Verhältnisse können allgemein auch für den Landkreis Nienburg/Weser angenommen werden. Allerdings nutzen von den etwas mehr als 6.000 Auspendlern in die Region Hannover mehr als 1.200 Personen den SPNV für die Fahrt von Nienburg Hbf. bis in die Region Hannover (ca. 20%).

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 *geringes Nachfragepotenzial* unterstellt werden. Für Relationen mit i.d.R.²⁸ mehr als 100 Pendlern wird ein *mittleres Nachfragepotenzial* angenommen. Dementsprechend wird das Nachfragepotenzial für Pendlerbeziehungen mit mehr als i.d.R. 200 Pendlern als *hoch*, für solche mit mehr als i.d.R. 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.

²⁷ VDV (2005): Bedeutung des ÖPNV. VDV Kampagne: „Damit Deutschland mobil bleibt“. Basel.

²⁸ Bewertungen basieren auf den Pendlerzahlen für das Jahr 2011.

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	NRW		LK Diepholz, Fl. Uchte, Warmsen	70, 132, 137
Drakenburg		Nienburg	Region Hannover	30, 31
Estorf	Nienburg		Region Hannover	60
Eystrup	LK Verden		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	LK Diepholz	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	Nienburg		Balge, LK Diepholz, Liebenau, Hoya, Region Hannover	17, 18, 20, 21

Gemeinde	sehr Potenzial	hohes Potenzial	mittleres und ge- ringes 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, 53, 55, 60, 715, 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, 715
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 1-14 Berufspendler: Nachfragepotenziale für den ÖPNV

B 1.11 Schulstandorte und Schülerzahlen

B 1.11.1 Allgemein bildende Schulen

Grundschulen

Im Kreisgebiet gibt es 34 Grundschulstandorte, wobei die GS Leintor in Nienburg nur noch den 4. Jahrgang beschult und danach ausläuft. Im Schuljahr 2018/19 haben 4.331 Schülerinnen und Schüler diese Grundschulen besucht.

Hauptschulen

Im Kreisgebiet gibt es 3 Hauptschulstandorte, die allerdings auslaufend sind und nur noch die höheren Jahrgänge (teilweise 8 bis 10) beschulen und danach auslaufen. Im Schuljahr 2018/19 haben 206 Schülerinnen und Schüler diese Hauptschulen besucht.

Realschulen

Im Kreisgebiet gibt es 6 Realschulstandorte. Fünf Realschulen laufen allerdings aus und beschulen daher nur noch die höheren Jahrgänge (teilweise 8 bis 10). Die Realschule Rahn befindet sich im Aufbau. Dort werden zurzeit die Jahrgänge 5 bis 8 beschult. Im Schuljahr 2018/19 haben 819 Schülerinnen und Schüler diese Realschulen besucht.

Oberschulen

Im Kreisgebiet gibt es 8 Oberschulstandorte. Während die Oberschulen Steimbke, Uchte, Loccum und die Freie Schule Mittelweser bereits alle Jahrgänge beschulen, befinden sich die Oberschulen Hoya, Marklohe, Mittelweser und Nienburg noch im Aufbau und beschulen die unteren Jahrgänge (5 bis teilweise 9). Im Schuljahr 2018/19 haben 2.449 Schülerinnen und Schüler diese Oberschulen besucht.

Integrierte Gesamtschulen

Im Kreisgebiet gibt es in Nienburg einen IGS-Standort. Die Schule befindet sich im Aufbau und beschult zurzeit die Jahrgänge 5 bis 10. Ab dem Schuljahr 2019/20 baut sich an diesem Standort eine dreijährige Oberstufe auf. Im Schuljahr 2018/19 haben 785 Schülerinnen und Schüler die IGS besucht.

Gymnasien

Im Kreisgebiet gibt es 4 Gymnasien, wobei sich zwei in der Stadt Nienburg und jeweils ein weiteres in Hoya und Stolzenau befinden. Bisher wurde das Abitur nach 12 Jahrgängen erworben, ab dem Schuljahr 2020/2021 wird das Abitur nach 13 Jahrgängen abgelegt. Im Schuljahr 2018/19 haben 3.577 Schülerinnen und Schüler ein Gymnasium besucht.

Förderschulen

Im Kreisgebiet gibt es 7 Förderschulen einschließlich der Tagesbildungsstätte Hoya. Die Förderschulen in Rehburg und Hoya haben den Förderschwerpunkt Lernen. Da diese Schulen im Niedersächsischen Schulgesetz (NSchG) nicht mehr vorgesehen sind, laufen sie aus. Die Friedrich-Fröbel-Schule in Nienburg hat den Förderschwerpunkt Sprache. Sie ist im Gebäude der Grundschule Langendamm untergebracht. Die Astrid-Lindgren-Schule in Nienburg, die Helen-Keller-Schule in Stolzenau und die Weserschule TBS Hoya besuchen Schülerinnen und Schüler mit dem Förderbedarf Geistige Entwicklung. 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.

B 1.11.2 Verteilung der Schülerinnen und Schüler auf die einzelnen Schulformen

Von den insgesamt 12.529 Schülerinnen und Schülern besuchen 35 % eine Grundschule. Diese Schülerinnen und Schüler können in aller Regel eine wohnortnahe Schule besuchen. Nur noch knapp 2 % der Schülerinnen und Schüler besuchen eine Hauptschule und gut 6 % eine Realschule. Die Oberschulen werden von knapp 20 % der Schülerinnen und Schüler besucht. Ca. 28 % der Schülerinnen und Schüler besuchen eines der Gymnasien im Kreisgebiet. Etwa 6% der Schülerinnen und Schüler aus dem gesamten Kreisgebiet besuchen die IGS. Sie hat ein kreisweites Einzugsgebiet. Für den Besuch dieser Schule müssen die Schülerinnen und Schüler teilweise große Entfernungen zurücklegen. Die Förderschulen werden von ca. 3 % aller Schülerinnen und Schüler besucht.

B 1.11.3 Fahrschülerinnen und -schüler mit Schüler-SammelzeitTicket (SSZT)

In Tab. B 1-8 werden die Herkunftsorte der rd. 6.000 Fahrschülerinnen und -schüler mit SSZT²⁹ mit ihren Schulen gegenübergestellt. In Abb. 1-16 wird im Diagramm dargestellt, wie viele Schülerinnen und Schüler zu welchen Schulen im Kreisgebiet befördert werden.

Das mit Abstand weiteste Einzugsgebiet haben die BBS und die IGS in Nienburg. Fast 500 Schülerinnen und Schüler mit einem SSZT werden aus 33 verschiedenen Orten zur IGS in Nienburg befördert. Von 34 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 2.000 Schülerinnen und Schüler mit SSZT werden zu den vier Gymnasien im Kreisgebiet befördert. Allein zu den beiden Nienburger Gymnasien werden rund 900 Schülerinnen und Schüler aus jeweils mehr als 20 unterschiedlichen Orten, v. a. aus den benachbarten Samtgemeinden Marklohe, Heemsen, Steimbke und Mittelweser gebracht. Zum Johann-Beckmann-Gymnasium in Hoya werden 473 Schülerinnen und Schüler mit SSZT aus 19 Orten (überwiegend aus dem Gebiet der Samtgemeinde Grafschaft Hoya), zum Gymnasium Stolzenau 546 Schüler mit SSZT aus 12 Orten, vor allem aus dem Südkreis und der Samtgemeinde Mittelweser, befördert.

Zu den verbliebenen Realschulen in Langendamm, Nienburg, Hoya, Marklohe und Stolzenau werden noch durchschnittlich 65 Schülerinnen und Schüler, insgesamt knapp 400 Schülerinnen und Schüler, befördert.

Zu den 25 Grundschulen (GS) im Kreisgebiet werden etwas mehr als 1.000 Schülerinnen und Schüler befördert, durchschnittlich also ca. 41 Schülerinnen und Schüler pro Schule, die aus 1 bis 5 anderen Orten des Gemeindegebiets zum Schulstandort gebracht werden. Grundschulen mit einem relativ hohen Fahrschüleranteil sind GS Steimbke (86) und die GS Uchte (77).

Etwas mehr als 65 Schülerinnen und Schüler werden zu den 5 Förderschulen im Kreisgebiet gefahren. Dabei werden relativ wenige Kinder aus relativ vielen Orten zu den Schulen befördert (teilweise nur ein Kind pro Ort).

²⁹ Stand Oktober 2018

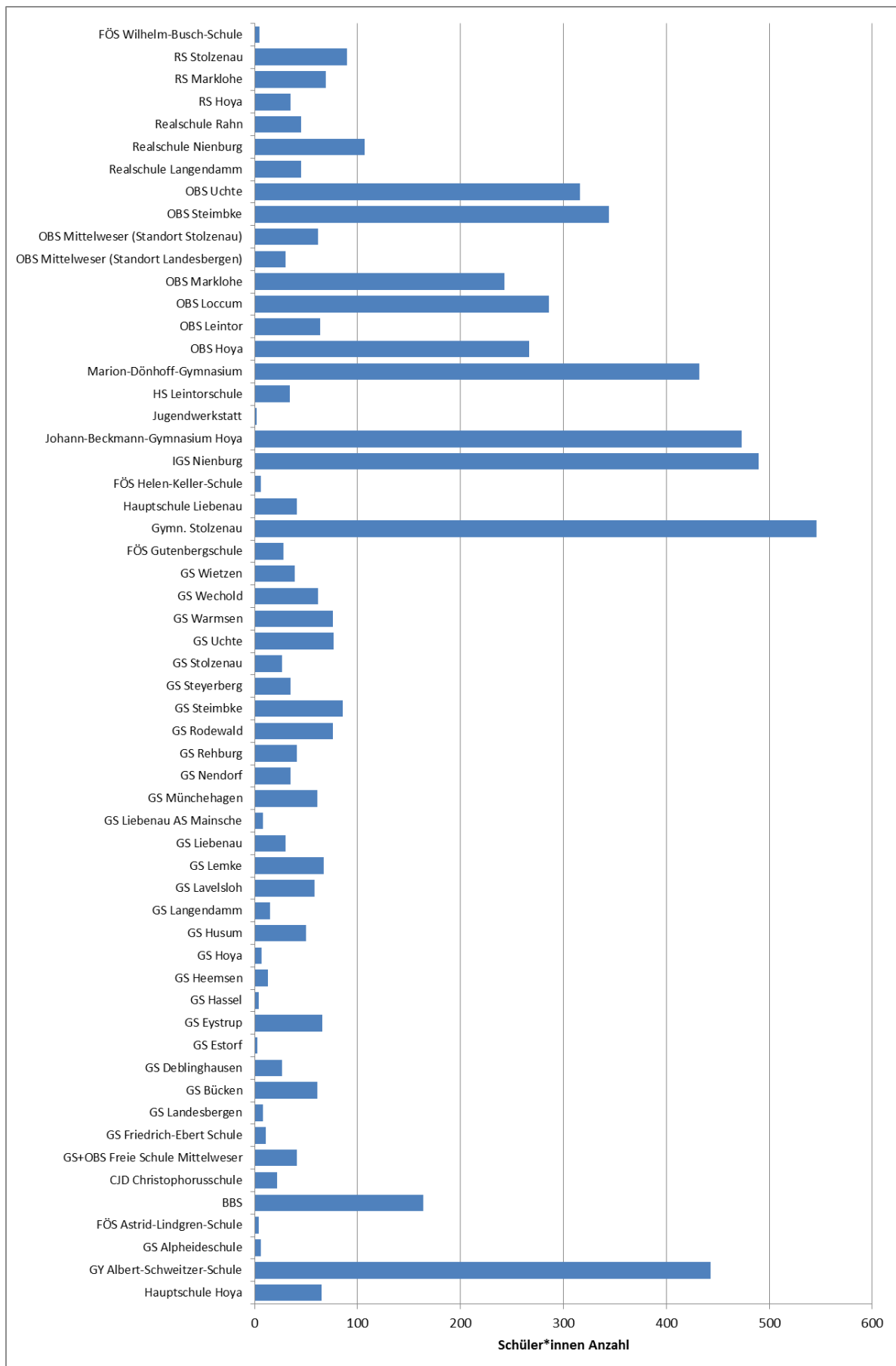


Abb. B 1-11 Schülerinnen und Schüler mit SSZT nach Schulen

Quelle: Landkreis Nienburg/Weser FB 21

B 1.11.4 Selbst zahlende Fahrschülerinnen und Fahrschüler

Über die Schüler mit Beförderungsanspruch hinaus nutzen weitere ca. 1.500 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 Schülerinnen und Schüler der allgemein bildenden Schulen ab der 11. Klasse. Diese Kinder können ein vergünstigtes Schülerzeitticket für die Busnutzung erwerben. Somit kann insgesamt von knapp 7.500 Fahrschülern, die an Schultagen befördert werden müssen, ausgegangen werden.

Die Schülerinnen und Schüler steigen an fast 500 verschiedenen Haltestellen im Kreisgebiet zu und werden zu 57 Schulen im Kreisgebiet, befördert. Die große Mehrzahl der selbst zahlenden Fahrschülerinnen und Fahrschüler (75 %) wird zu Schulen in der Stadt Nienburg gebracht, darunter allein 467 Schülerinnen und Schüler zur BBS sowie jeweils ca. 140 Schüler zu den beiden Gymnasien. Etwa 10 % der selbst zahlenden Schülerinnen und Schüler wird nach Stolzenau, vor allem zum Gymnasium, befördert, weitere 5 % nach Hoya. Nur die Schulorte Lemke, Steyerberg und Uchte werden noch von jeweils mehr als 20 Schülerinnen und Schüler angesteuert. Die übrigen Schulorte spielen bei den selbst zahlenden Schülerinnen und Schüler nur eine marginale Rolle.

B 1.12 Freizeit- und Einzelhandelseinrichtungen

B 1.12.1 Einzelhandel im Überblick

Im weitgehend ländlich geprägten Kreisgebiet übernimmt das Mittelzentrum Nienburg eine herausragende Versorgungsfunktion. Mit einer Zentralität von 162 % über alle Branchen besitzt Nienburg auch im Vergleich zu den anderen niedersächsischen Mittelzentren eine herausragende Bedeutung³⁰.

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 Media-Markt in zentraler Innenstadtlage ergänzt auf der linken Weserseite ein großflächiger Expert-Elektrofachmarkt 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 bau-marktspezifische 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 keine VE über alle Branchen eine Handelszentralität von mehr als 100 % auf. Auf Ebene der Gemeinden (und damit eher auf Ebene der Grundzentren) erreichen auch die Stadt Hoya, die Gemeinde Stolzenau 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 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.

B 1.12.2 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. 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.

B 1.13 Sporteinrichtungen

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 gibt es zahlreiche

³⁰ Stadt + Handel (2018): Konsensprojekt Großflächiger Einzelhandel im Erweiterten Wirtschaftsraum Hannover. Aktualisierung und Fortschreibung 2016. In: Berichte zum Erweiterten Wirtschaftsraum Hannover. Hannover.

Freibäder im Kreisgebiet. Zusätzliche Bademöglichkeiten bieten Sand- und Kiesteiche vor allem in der Weseraue. Besondere Bedeutung für den Badebetrieb haben der Härmelsee (ca. 1,5 ha) in der Gemeinde Heemsen und der Eystruper Marschsee (ca. 7 ha). In der Gemeinde Hilgermissen ist der Alveser See, in der Gemeinde Pennigsehl das Naturbad ein Anziehungspunkt.

B 1.14 Einrichtungen der medizinischen Versorgung

Die medizinische Versorgung im Landkreis ist flächendeckend 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 zum Krankenhaus 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 angeschlossen 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.

B 1.15 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 Grundzentren entlang der Weserachse, besonders aber im Mittelzentrum Nienburg, in Stolzenau und in der Stadt Rehburg-Loccum.

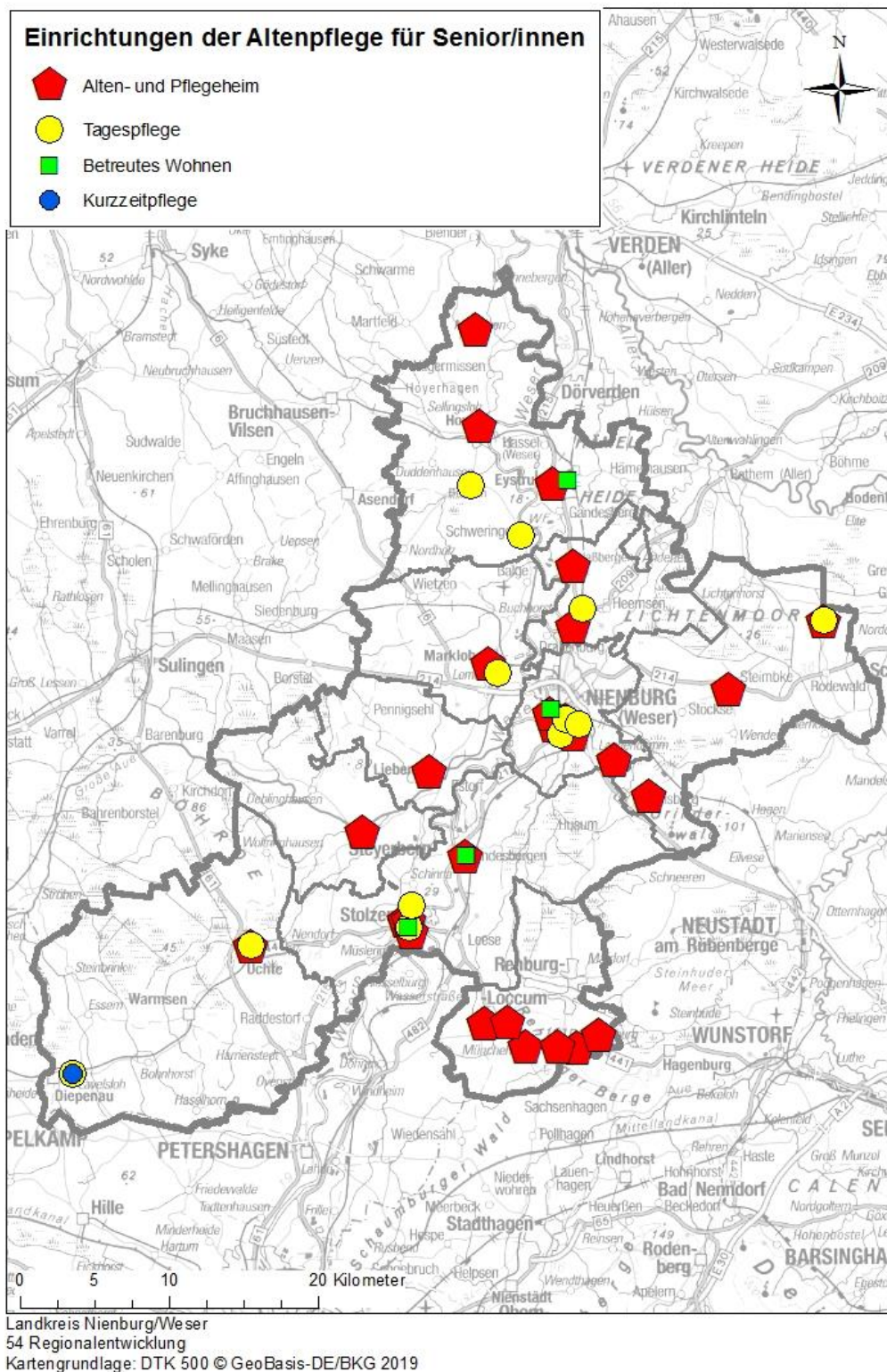


Abb. B 1-12 Einrichtungen der Altenpflege

Datenquelle: Eigene Daten

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.

B 1.16 Schienennetz und SPNV-Haltepunkte

B 1.16.1 Schienennetz

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

1. Die in Nord-Ost-Richtung verlaufende Schienenstrecke Bremen – Hannover 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. Die Strecke wird von den Expresslinien RE 1 und RE 8 und zwischen Nienburg (Weser) und Hannover von der S-Bahn-Linie Hannover S 2 sowie von Fernverkehrszügen befahren.
2. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Schienenstrecke. 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 sie als Nebenbahn eingleisig, elektrifiziert und für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zugelassen. Die Strecke wird von der Expresslinie RE 78 Nienburg (Weser) – Minden (Westf) – Bielefeld befahren. Betreiber dieser RE-Linie ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen eurobahn. Die Reisekette zwischen Rotenburg und Minden (Westf) (bzw. bis Bielefeld) ist heute mit Umstieg an allen Wochentagen möglich. Für die Relation Hamburg – Bielefeld bedeutet dies keine Fahrzeitverlängerung, da trotz Umstiegen alle Ziele gleichwertig erreicht werden können.

B 1.16.2 SPNV-Haltepunkte

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

Der Bahnhof Nienburg/Weser hat einen Bestand an 479 P&R-Stellplätzen in einem Parkhaus in unmittelbarer Bahnhofsnähe. Zwischen dem Parkhaus und Bahnhofsgebäude stehen weitere 13 gebührenpflichtige Parkplätze zur Verfügung. Auf der nördlichen Seite des Bahnhofes befinden sich 136 gebührenpflichtige Parkplätze sowie 14 Kurzzeitparkplätze, zu nutzen mit Parkscheibe. Ebenso sind dort 2 Schwerbehindertenparkplätze vorhanden.

Im Nahbereich der Bahnhofszugänge befinden sich Fahrradabstellanlagen. Der Bahnhof ist somit auf kurzem Wege erreichbar. In den drei Fahrradabstellanlagen werden insgesamt 180 gesicherte und 186 freizugängliche Fahrradständer bereitgestellt. Der Bahnhof ist komplett barrierefrei zu nutzen.

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. Am Bahnhof Leese-Stolzenau stehen Parkflächen zur Verfügung.

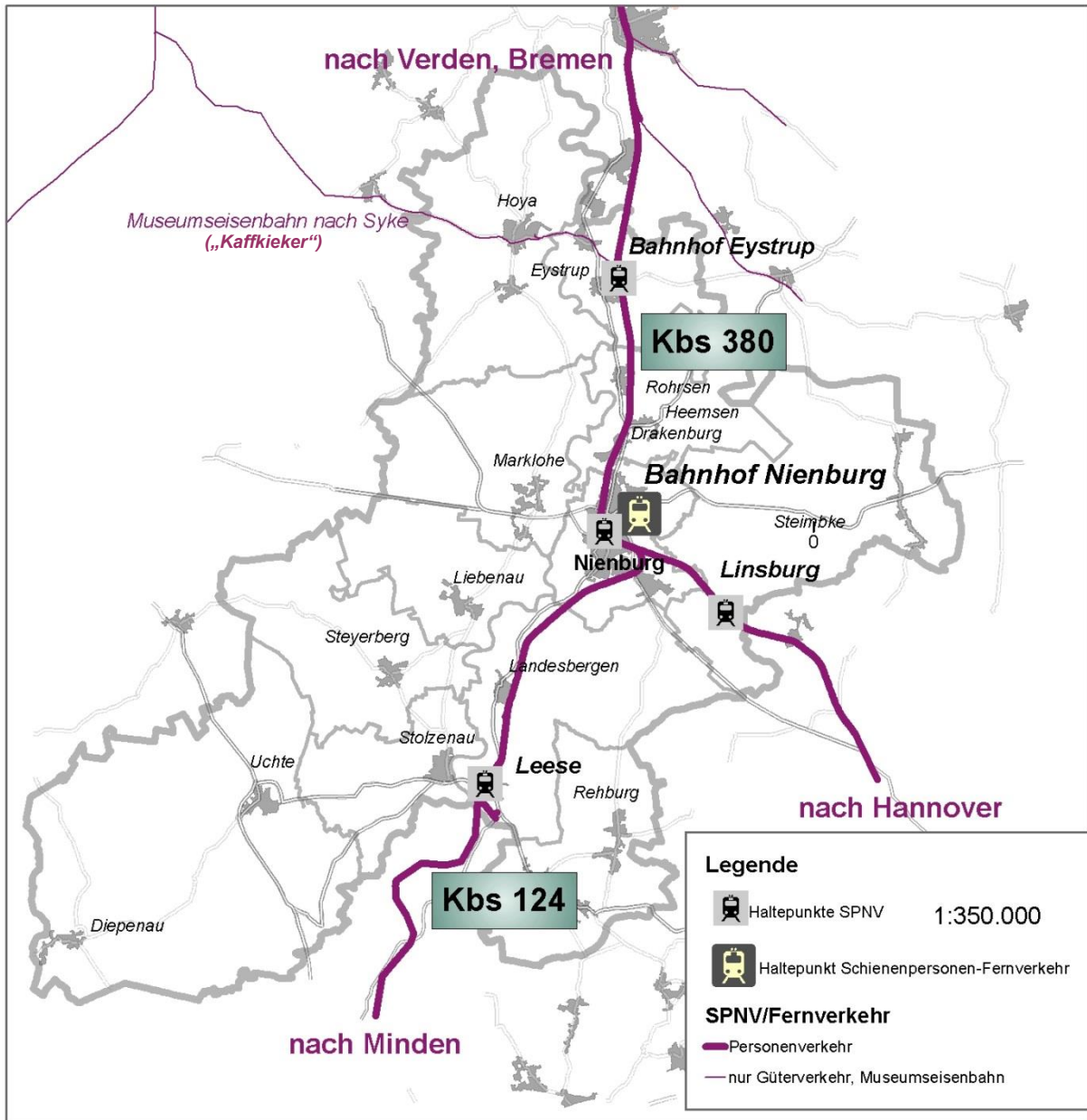


Abb. B 1-13 Schienenpersonenverkehr im Landkreis Nienburg/Weser³¹

³¹ Das Konzept der Kursbuchstrecken ist nicht mehr aktuell. Die aktuellen Bezeichnungen sind in Kap. B 1.16.1 (s.o.) genannt.

B 1.18 Straßennetz

B 1.18.1 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.

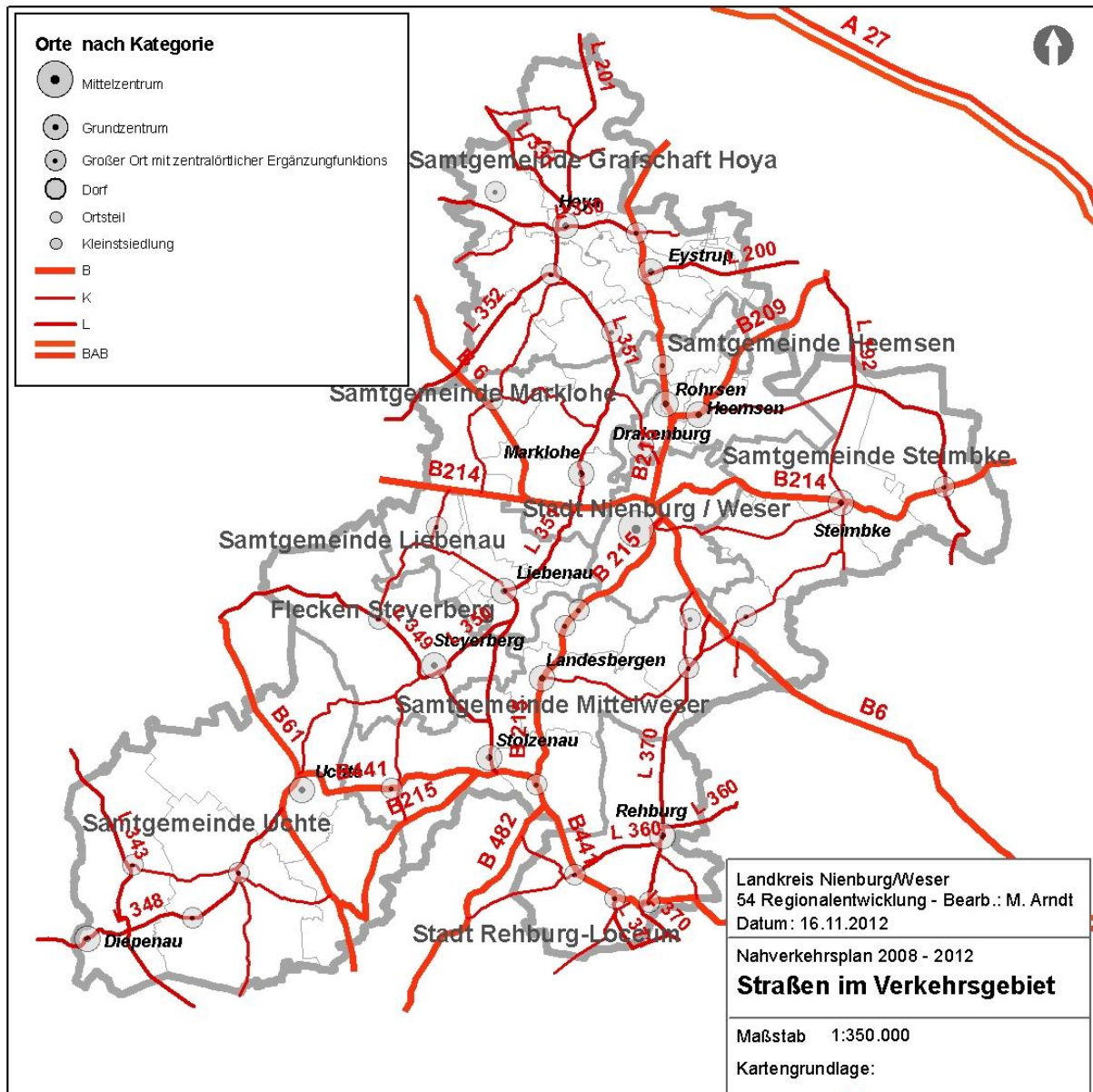


Abb. B 1-14 Straßennetz im Landkreis Nienburg/Weser

B 1.18.2 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. 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 Schülerinnen und Schüler 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 geplant³².

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. Allerdings zeichnen sich hier keine Lösungsmöglichkeiten ab, da für die Erreichbarkeit der außerhalb von geschlossenen Ortschaften liegenden Ortslagen zumeist 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.

³² S.o.

B 2 Bedienungsangebot im ÖPNV

B 2.1 Liniennetz und ÖPNV-Linien

B 2.1.1 Liniennetz



Verkehrsgesellschaft
Landkreis Nienburg/Weser

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

Im Landkreis Nienburg/Weser verkehren 54 ÖPNV – Linien. Davon sind 42 Linien landkreisinterne Verbindungen der VLN und 12 Linien aus- bzw. einbrechende Verkehre (Landkreis überschreitende Verbindungen) von/nach Verden, Syke, 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.

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 landkreisübergreifende Linien, welche verschiedene Grundzentren des Landkreises mit Mittelzentren außerhalb des Landkreises verbinden (siehe unten).

Die Kreisstadt Nienburg/Weser ist Ausgangs- und Zielort von 16 Regionalbuslinien und 4 Stadtbuslinien. Daneben sind die Stadt Hoya mit 10 sowie die Ortschaften Uchte mit 7 und Stolzenau mit 6 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.

B 2.1.2 Übersicht der Buslinien im Kreisgebiet

Nr.	Linienverlauf	Genehmigungsinhaber	Genehmigungsfrist
1 Stadtbus	Stadtverkehr Nienburg: City Treff - Holtorf	Stadtbusgesellschaft	31.07.2021
2 Stadtbus	Stadtverkehr Nienburg: City Treff - Lehmwandlung	Stadtbusgesellschaft	31.07.2021
3 Stadtbus	Stadtverkehr Nienburg: City Treff - Erichshagen	Stadtbusgesellschaft	31.07.2021
4	Stadtverkehr Nienburg: City Treff - Alpheide - Langendamm	Stadtbusgesellschaft	31.07.2021
5 Stadtbus	Nienburg-Nord: City Treff – Bahnhof – Holtorf – Bahnhof – City Treff	Stadtbusgesellschaft	31.07.2021
6 Stadtbus	Nienburg-Süd: City Treff – Kattriede – Schäferhof – City Treff	Stadtbusgesellschaft	31.07.2021
10 Regio-Linie	Nienburg/W - Lemke - Binnen - Liebenau - Wellie – Steyerberg	MittelWeserBus	31.07.2029
15 Lokal-Linie	Steyerberg - Wellie - Anemolter - Schinna – Stolzenau	MittelWeserBus	31.07.2029
16 Lokal-Linie	Steyerberg - Nendorf - (Strahle -/ Böthel-) Stolzenau	MittelWeserBus	31.07.2029
17 Lokal-Linie	Nienburg/W - (Binnen -/ Glissen -) Liebenau (- Steyerberg -/ Deblinghausen)	MittelWeserBus	31.07.2029

Nr.	Linienverlauf	Genehmigungsinhaber	Genehmigungsfrist
18 Lokal-Linie	Nienburg/W - Pennigsehl - Mainsche (- Voigtei)	MittelWeserBus	31.07.2029
Nr.	Linienverlauf	Genehmigungsinhaber	Genehmigungsfrist
19 Lokal-Linie	Voigtei - Deblinghausen - Düdinghausen - Steyerberg - Sehnsen - Holzhausen – Stolzenau	MittelWeserBus	31.07.2029
20 Regio-Linie	Nienburg/W - Marklohe - Balge - Schweringen - Bücken - Hoya	VGH	31.07.2029
21 Lokal-Linie	Nienburg/W - Marklohe - Blenhorst - Wietzen - Holte(- Harbergen)	VGH	31.07.2029
22 Lokal-Linie	Marklohe - Oyle - Sudhalenbeck	VGH	31.07.2029
23 Lokal-Linie	Liebenau - Mainsche - Pennigsehl - Holte – Wietzen	VGH	31.07.2029
24 Lokal-Linie	Ortsverkehr Wietzen	VGH	31.07.2029
26 Lokal-Linie	Hoya - Bücken - Warpe (- Wietzen) - Nordholz - Bücken - Hoya	VGH	31.07.2029
27 Lokal-Linie	Hoya - Bücken - Duddenhausen - Calle - Bücken - Hoya	VGH	31.07.2029
28 Lokal-Linie	Hoya - Hoyerhagen - (Hoya /- Wechold)	VGH	31.07.2029
30 Regio-Linie	Nienburg/W - Drakenburg - Rohrsen - Haßbergen - Eystrup - Hassel - Hoya	VGH	31.07.2029
31 Lokal-Linie	Nienburg/W - Drakenburg - Rohrsen - Heemsen - Gadesbünden - Anderten - Rethem	VGH	31.07.2029
32 Lokal-Linie	Hoya - Hassel - Eystrup - Hämelhausen	VGH	31.07.2029
33 Lokal-Linie	Hoya - Hassel - Eystrup - Gandesbergen - Heidhüsen - Hoya	VGH	31.07.2029
34 Lokal-Linie	Eystrup - Gandesbergen - Haßbergen - Rohrsen - Heemsen (- Anderten)	VGH	31.07.2029
40 Regio-Linie	Nienburg/W - Stöckse - Steimbke (- Lichtenhorst) - Wendenborstel - Rodewald	MittelWeserBus	31.07.2027
42 Lokal-Linie	Nienburg/W - Langendamm - Linsburg - Wenden - Steimbke (- Sonnenborstel)	MittelWeserBus	31.07.2027
50 Regio-Linie	Nienburg/W - Schessinghausen - Husum - Stadt Rehburg-Loccum	MittelWeserBus	31.07.2027
51 Lokal-Linie	Nienburg/W - Schessinghausen - Husum - Bolsehle	MittelWeserBus	31.07.2027
52 Lokal-Linie	Landesbergen - Heidhausen - Brokeloh - Husum - Bolsehle	MittelWeserBus	31.07.2027
53 Lokal-Linie	Rehburg-Loccum – Leese – Stolzenau	MittelWeserBus	31.07.2027
55 Lokal-Linie	Loccum - Münchehagen - Bad Rehburg - Winzlar - Rehburg u. zurück	MittelWeserBus	31.07.2027

Nr.	Linienverlauf	Genehmigungs-inhaber	Genehmigungsfrist
56 Bürgerbus	Rehburg - (Bad Rehburg- / Winzlar -) Münchehagen - Loccum	BürgerBus Verein Rehburg- Loccum	31.07.2027
60 Regio-Linie	Nienburg/W - Estorf - Landesbergen - Leese - Stolzenau - Nendorf - Uchte	MittelWeserBus	31.07.2027
62 Lokal-Linie	Uchte - Huddestorf - Raddestorf - Uchte	MittelWeserBus	31.07.2029
63 Lokal-Linie	Uchte - Jenhorst - Halle – Radd.-Glissen – Uchte	MittelWeserBus	31.07.2029
64 Lokal-Linie	Uchte - Woltringhausen - Hoysinghausen – Uchte	MittelWeserBus	31.07.2029
65 Lokal-Linie	Uchte - Darlaten	MittelWeserBus	31.07.2029
70 Regio-Linie	Uchte - Warmsen - Lavelshoh - Diepenau - Rahden	Weser-Ems-Bus	31.07.2029
72 Lokal-Linie	Lavelshoh - Bohnhorst - Sapelloh - Warmsen	MittelWeserBus	31.07.2029
73 Lokal-Linie	Warmsen - Großenvörde - Morlinge - Haselhorn - Schamerloh - Warmsen	MittelWeserBus	31.07.2029
74 Lokal-Linie	Essern - Nordel - Steinbrink – Essern	MittelWeserBus	31.07.2029
75 Lokal-Linie	Lavelshoh - Bramkamp - Essern - Hauskämpfen – Warmsen (- Uchte)	MittelWeserBus	31.07.2029
108 Lokal-Linie	Martfeld/Verden-Dauelsen - Eitzendorf - Hoya	VGH	31.07.2029
Einbrechende Linien aus anderen Verkehrsverbünde			
126	Nienburg/W - Wietzen - Asendorf - Harbergen	Verkehrsbetriebe Diepholz Süd (VDS)	31.07.2029
138	Nienburg/W - Borstel - Siedenburg - Mellinghausen - Sulingen	Verkehrsbetriebe Diepholz Süd (VDS)	31.07.2029
150	Syke – Bruchhausen-Vilsen -Hoya	VGH	31.07.2028
151	Hoya - Graue - Asendorf - Bruchhausen- Vilsen (- Syke)	VGH	31.07.2028
530	Petershagen - Glissen - Kreuzkrug - Jenhorst – Uchte	MKB-MühlenkreisBus	30.11.2023
715	Rehburg – Hagenburg – Steinhude - Wunstorf	regiobus	31.12.2029
735	Verden – Dörverden – Hoya/Eystrup	Von Rahden	31.07.2028
835	Wunstorf – Steinhude – Münchehagen – Rehburg - Neustadt	regiobus	31.12.2029
2121	Loccum – Niedernwöhren - Stadthagen	SVG	

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

Quelle: Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg/Weser (VLN)

B 2.1.3 Kreisgrenzen überschreitende Linien

Zum Fahrplanwechsel August 2019 wurde die Landkreisgrenze von 12 Buslinien überschritten (Linien 21, 31, 70, 108, 126, 138, 150, 151, 530, 715, 735, 2121)

Die Linien 31, 108, 126 und 151 sind hauptsächlich auf die Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler ausgerichtet. Die Linien 70, 138, 150, 530, 715 und 735 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 Warmsen 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 Warmsen 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 Halbmesserlinie 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 Lavelshoh und Warmsen, 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 *Rehburg – Wunstorf* bedient die Schulen in Rehburg, sie ist eine wichtige Pendlerlinie mit Zubringerfunktion zum Bahnhof Wunstorf (in Richtung Hannover). Die Bedienung auf der Linie 715 im Kreisgebiet in den OT Rehburg, Winzlar und Bad Rehburg wurde an die Region Hannover delegiert. An die Fahrten der Linie 715 knüpfen die Fahrten der Linie 53 an, die Rehburg mit den Ortsteilen Loccum, Münchehagen und Leese und Stolzenau verbinden.
- Linie 2121 *Loccum – Münchehagen – Stadthagen* verbindet die Ortschaften Loccum und Münchehagen mit dem Mittelzentrum Stadthagen.
- Linie 138 *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 und 137 in Richtung Bassum bzw. Diepholz. Die Linie 138 soll zur Landesbuslinie ausgebaut werden.
- Linie 150 *Hoya – Bruchhausen-Vilsen – Syke* stellt eine Verknüpfung zum SPNV und Bus in Syke als Anbindung des Mittelzentrums Hoya an das 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

B 2.2.1 Angebot an Werktagen

Während an Schultagen täglich rund 1.228 Fahrten³³ angeboten werden (313.140 Fahrten pro Jahr), ist das Angebot mit etwas mehr als 657 Fahrten in den Ferien deutlich reduziert (42.705 Fahrten pro Jahr). Das hohe Angebot an Schultagen ist vor allem durch den Ausbildungsverkehr induziert. Die Berechnung der jährlichen Fahrtenanzahl beruht

³³ Hin- und Rückfahrten werden als einzelne Fahrten gewertet.

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 der Linien 1 bis 4 verkehren an allen Werktagen im 30-Minutentakt und bieten von Montag bis Freitag jeweils 54 Fahrten pro Tag an. Die Linien 5 und 6 werden im Stundentakt bedient.

Das Angebot auf den Regio-Linien weist mindestens einen 120-Minutentakt auf, sodass an Werktagen zwischen 20 bis 40 Fahrten angeboten werden. An Schultagen wird der Fahrplan zu den Hauptzeiten des Ausbildungsverkehres deutlich verstärkt, sodass 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, 21, 31, 32 und 42 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, 715, und 735, welche an allen Werktagen ein Grundangebot von 10 bis 30 Fahrten vorhalten.

Linie	Mo - Fr				
	generell	zus. in Ferien	zus. in Schulzeit	Schulzeiten	Ferien
1	54	0	2	56	54
2	54	0	1	55	54
3	54	0	3	57	54
4	54	0	0	54	54
5	14	0	3	17	14
6	14	0	3	17	14
10	21	7	11	32	28
15	4	1	33	37	5
16	0	0	23	23	0
17	2	6	28	30	8
18	3	5	9	12	8
19	0	0	39	39	0
20	20	10	20	40	30
21	11	3	19	30	14
22	0	0	4	4	0
23	0	0	8	8	0
24	0	0	11	11	0
26	0	0	8	8	0
27	0	0	8	8	0
28	0	0	12	12	0
30	23	3	7	30	26
31	10	2	13	23	12
32	8	3	16	24	11
33	0	0	12	12	0
34	0	0	5	5	0
40	12	12	34	46	24
42	10	9	21	31	19
50	3	6	18	21	9
51	4	2	6	10	6
52	0	0	13	13	0
53	10	5	30	40	15
55	0	0	10	10	0
56	12	0	0	12	12
60	16	11	24	40	27
61	16	11	19	35	27
62	0	2	9	9	2
63	0	2	9	9	2
64	0	0	9	9	0
65	0	0	13	13	0
70	10	5	28	38	15
72	0	1	12	12	1
73	0	2	10	10	2
74	0	2	14	14	2
75	0	4	21	21	4
108	1	0	36	37	1

Linie	Mo - Fr				
	generell	zus. in Ferien	zus. in Schulzeit	Schulzeiten	Ferien
126	0	0	3	3	0
138	21	6	9	30	27
150	38	0	0	38	38
151	6	1	12	18	7
530	6	1	8	14	7
715	15	3	3	18	18
735	22	0	0	22	22
2121	0	0	13	13	0
Gesamtergebnis	530	127	698	1228	657

Tab. B 2-2 Fahrtangebote an Werktagen

Quelle: Berechnung Landkreis auf Grundlage der Busfahrpläne (gültig ab 09.12.2018)

B 2.2.2 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 GHOe³⁴ 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 Linien 42 (Fahrten zur Kaserne in Langendamm), 53 und 60 sowie die einbrechenden Linien 138, 150 und 2121 beschränkt, die eine Verbindung zu Mittelzentren in den Nachbarkreisen herstellen. Ferner wird das Linienbündel 2 an Sonn- und Feiertagen durch den Sonntagsbus mit der Liniennummer 6053 mit 7 Fahrten bedient.

³⁴ GHO = Gemeindehauptort

Linie	Fahrten am Samstag	Fahrten am Sonntag	Fahrtziel
1	34		Stadtverkehr Nienburg
2	34		
3	34		
4	34		
5	8		
6	8		
10	9		Nienburg/W - Steyerberg
17	2		Nienburg/W - Deblinghausen
18	5		Nienburg/W - Voigtei
20	10		Nienburg/W - Hoya
21	5		Nienburg/W - Wietzen
30	10		Nienburg/W - Hoya
31	6		Nienburg/W. - Rethem
32	4		Hoya - Hämelhausen
40	8		Nienburg/W - Rodewald
42	0	3	Nienburg/W - Steimbke
50	8		Nienburg/W - Stadt Rehburg-Loccum
53	0	7	Rehburg- Loccum- Leese- Stolzenau
60	13	7	Nienburg/W – Stolzenau
6053	0	7	Nienburg/W- Stolzenau- Loccum- Münchehagen- Bad Rehburg- Rehburg
61	6		Stolzenau - Uchte
62	2		Uchte- Huddestorf- Raddestorf- Uchte
64	1		Uchte- Woltringhausen- Hoysinghausen- Uchte
65	1		Uchte- Darlaten
70	6		Uchte - Rahden
72	1		Lavelshoh- Bohnhorst- Sapelloh- Warmsen
73	2		Warmsen- Morlinge- Großenvörde- Warmsen
74	2		Essern- Nordel- Steinbrink- Essern
75	4		(Diepenau)- Lavelshoh- Hauskämpen- Warmsen (- Uchte)
138	16	10	Nienburg/W - Sulingen
150	16	8	Hoya - Bremen
715	3		Wunstorf - Stolzenau
735	8		Verden - Hoya
2121	0	2	Loccum - Stadthagen
Gesamtergebnis	276	37	

Tab. B 2-3 Fahrtangebote an Wochenenden

Quelle: Berechnung Landkreis auf Grundlage der Busfahrpläne (gültig ab 09.12.2018)

B 2.2.3 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 39 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 Schülerinnen und Schüler, zusätzlich ein Schüler in der Winterbeförderung
- Lichtenmoor für 2 Schülerinnen und Schüler, Anderten 3 Schülerinnen und Schüler
- Liebenauer Heide für 11 Schülerinnen und Schüler, darunter 8 in der Winterbeförderung
- Kreuzhorst und Loccumer Heide für 4 Schülerinnen und Schüler und Rehburg Wohngebiet „Vehrenheide“ für 9 Schülerinnen und Schüler, davon 5 nur Winterbeförderung.

Der Freistellungsverkehr des gesamten Kreisgebietes wurde im Jahr 2018 europaweit ausgeschrieben. Ab 01.04.2019 werden diese Leistungen mit den aus dem Ausschreibungsverfahren ermittelten Fahrunternehmen erbracht.

B 2.3 Vertaktung und Abstimmung des Fahrplanangebots

B 2.3.1 Systemtakt auf den Regio-Linien

Die Regio-Linien verkehren weitgehend im Taktverkehr (60/120), wobei umlaufbedingte und schülerverkehrsbedingte Abweichungen möglich sind. Der Fahrplan der Regio-Linien 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.

B 2.3.2 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. Nachlaufsfunktion 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

B 3.1.1 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.

B3.1.2 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. 12 - 13 Minuten³⁵. 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 entspricht 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

B 3.1.3 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) befinden sich nur 11 OT, in denen die nächstgelegene Haltestelle mehr als 1 km vom Siedlungszentrum entfernt ist (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, Mösloh, 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-Erreichbarkeit 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.

³⁵ Bei einem Einzugsradius von 750 m muss noch ein Umwegfaktor berücksichtigt werden, so dass die Fußwegzeit deutlich über 10 Minuten liegt.

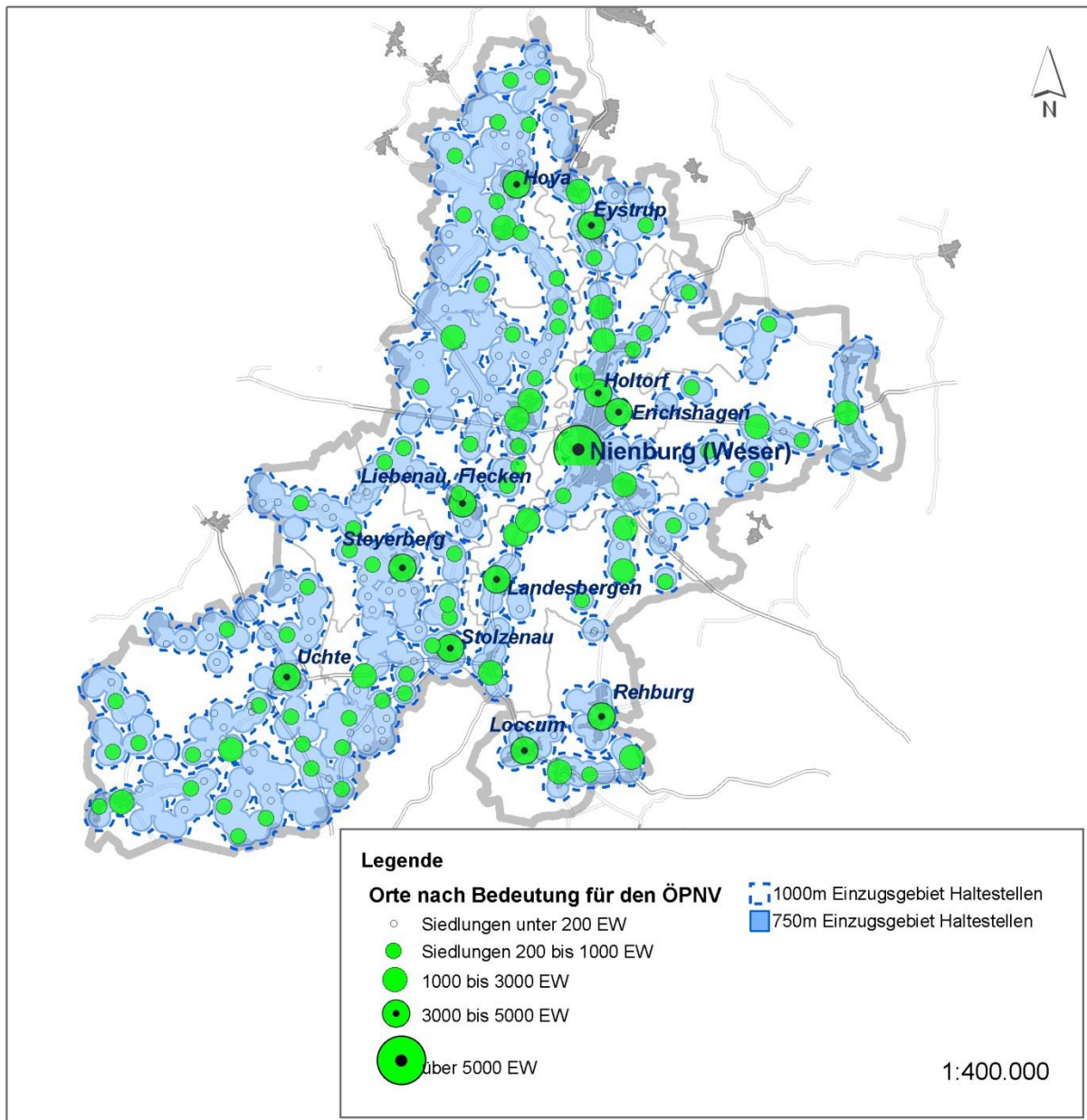


Abb. B 3-1 Erschließungsqualität des Liniennetzes

Quelle: Landkreis Nienburg/Weser

B 3.2 Ausstattung von ÖPNV-Haltestellen

B 3.2.1 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, Verkehrsgemeinschaft³⁶

³⁶ 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)

Darüber hinaus werden neben den Liniennummern zunehmend auch die Fahrtziele angezeigt.

§ 40 PBefG legt fest, mit welchen Informationen die Fahrpläne versehen sein 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.

B 3.2.2 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.

Faktoren, die in die Bewertung einfließen, sind die Lage im Ort, die Anzahl der Linien und Anzahl der (regelmäßigen) Fahrgäste, Umsteigemöglichkeiten sowie die bauliche Ausstattung der Haltestelle. Auch die direkte Umgebung ist mitentscheidend: besonders gut erschlossen werden Einrichtungen wie Schulen, Krankenhäuser, größere Ärztezentren, Seniorenheime, Arbeitsagenturen, Rathäuser, größere Einkaufszentren, Dorfgemeinschaftshäuser, besondere touristische Attraktionen, Neubaugebiete usw.)

Für die Kategorisierung wurden die Ergebnisse der Verkehrserhebung 2011 zugrunde gelegt. Eingearbeitet sind aber auch aktuelle Zahlen über die Vergabe von Schülerinnen und Schüler-Zeitkarten sowie die in der Zwischenzeit eingetretenen Veränderungen im Ausbauzustand der Haltestellen selbst und der jeweiligen Umgebung. Die Ergebnisse sind in Abb. B 3-2 dargestellt.

Kategorisierung der Haltestellen im Landkreis Nienburg/Weser
<p>1. Hauptumstiegshaltestellen (wichtige Verknüpfungspunkte mit ca. 50 oder mehr Umsteigern und gleichzeitig mehr als 100 Fahrgästen pro Tag)</p>
Nienburg City Treff, Nienburg Bahnhof/ZOB, Nienburg Im Meerbachbogen, Nienburg Marienstraße
<p>2. Zentrale Haltestellen (Haltestellen z.T. mit Verknüpfungsfunktion; mit durchschnittlich 100 oder mehr Fahrgästen pro Tag und Lage im Ortskern mit guter Zuwegung oder an Schulen)</p>
<p>Hoya Rudolf-Harbig-Straße, Hoya Schulzentrum, Landesbergen Schule, Liebenau Hausplatz, Liebenau Stern/Pennigseher Straße, Liebenau Schule, Loccum Schule, Marklohe Schulzentrum, Steimbke Schule, Steyerberg ZOB, Stolzenau Gymnasium, Stolzenau ZOB, Uchte Schulzentrum, Uchte ZOB,</p>
<p>3. Standardhaltestellen (Haltestellen ohne wesentliche Verknüpfungsfunktion mit durchschnittlich 10 oder mehr Einsteigern pro Tag oder Lage im Ortskern mit guter Zuwegung)</p>
<p>Anderten Mitte, Anemolter Feuerwehrgerätehaus, Anemolter 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 Altenbücken, Bücken Duddenhauser Straße, Bücken Holtruper Kirchweg, Bücken Markt, Bücken Schule, Bücken Schule/Wendeschleife, Bühren Dorfstraße, Calle Alte Schule, Deblinghausen Löwgenberg, Deblinghausen Schule, Diepenau Mitte, Diepenau-Bramkamp, Dolldorf Dorfgemeinschaftshaus, Drakenburg Drakenburger Hof, Drakenburg Mühle, Drakenburg Schule, Duddenhausen Alte Schule, Düdinghausen Dorfstraße, Eitzendorf Mühle, Essern Damke, Essern Sparkasse, 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 Nord, Glissen Ort, Großenvörde Alte Schule, Groß Varlingen, Hämelhausen Zum Schäferstall, Haselhorn Warmser Straße, Haßbergen Siedlung, Haßbergen Volksbank, Hassel Gantenstraße, Hassel Jägerstuben, Hassel Kirchstraße, Heemsen Kirche, Heemsen Schule, Heemse, Helzendorf Nordhausen, Hesterberg Hesterberger Straße, Hilgermissen, Höfen Alte Schule, Hohenholz Am Eichhof, Hohenholz Hämelheider Straße, Holte Kreuzung, Holte Moorheide, Holtrup Abzw., Hoya Bahnhof, Hoya Bürgerpark, Hoya Süd, Hoya Volksbank, Hoya Von-Kronenfeldt-Straße, Hoyerhagen Bahnhof, Hoyerhagen Schule, Hoysinghausen Alte Schule, Husum Kirche, Husum Schule, Husum Siemershausen, Landesbergen Mitte, Landesbergen Nord, Landesbergen Süd, Lavelsoh Abzw. Diepholz, Lavelsoh Schule, Leese Abzw. Bahnhof, Leese Kirchstraße, Leese Kreuzung, Leese Loccumer Straße, Leese Stolzenauer Straße, Leese Abzw. Wasserstraße, Leeseringen Bruchstraße, Leeseringen Mitte, Lemke Abzw. Oyle, Lemke Am Dorfteich, Lemke Heidberg, Lemke Oyler 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, Mehlingen, Morlinge, Münchehagen Eingang Saurierpark, Münchehagen Festplatz, Münchehagen Hannoversche Straße, Münchehagen Hermannstraße, Münchehagen Loccumer Straße, Münchehagen Schule, Müsleringen, Nendorf Enser Weg, Nendorf Kirche, Nendorf Schule, Nendorf Wöstinge, Neulohe Kreuzung, Nienburg Agentur für Arbeit, Nienburg Alpehideschule, Nienburg Am Bärenfallgraben, Nienburg Am Drosch, Nienburg Am Mahnenkamp, Nienburg Am Neuen Krug, Nienburg An der Alpeide, Nienburg Bachstelzenweg, Nienburg Bäckerskämpen, Nienburg Bäckerstraße, Nienburg Barlachweg, Nienburg Berufsbildende Schulen, Nienburg Breslauer Straße, Nienburg Buermende, Nienburg Bürgerhalle, Nienburg Bunsenstraße, Nienburg Dorfstraße, Nienburg-Erichshagen Friedhof, Nienburg-Erichshagen Kirche, Nienburg-Erichshagen Schule, Nienburg-Erichshagen Sparkasse, Nienburg Fichtestraße, Nienburg Händelweg, Nienburg Hans-Böckler-Straße, Nienburg Hegelstraße, Nienburg Heideweg, Nienburg Holtorf Schule, Nienburg-Holtorf Sporthalle, 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 Langendamm Schule, Nienburg Langendamm Sparkasse, Nienburg Leintorfriedhof, Nienburg Magdeburger Straße, Nienburg Meerbachbrücke, Nienburg Mittelweser Kliniken, Nienburg Neißestraße, Nienburg Nordertorschule, Nienburg Nordertorstrifweg, Nienburg Oderstraße, Nienburg Oldenburger Straße, Nienburg Rabenhorst, Nienburg Raschstraße, Nienburg Realschule, Nienburg Reiterweg, Nienburg Robert-Koch-Straße, Nienburg Sandstraße, Nienburg Schäferhof, Nienburg Schessinghauser Weg, Nienburg Schipse, Nienburg Schwarzer Weg, Nienburg Sparkasse Nordertor, Nienburg Sportplatzweg, Nienburg Sprotte, Nienburg Stadion, Nienburg Stettiner Straße, Nienburg Südring, Nienburg Theodor-Storm-Straße, Nienburg Thorner Straße, Nienburg Uhrlaubstraße, Nienburg Verdener Straße, Nienburg Vogelpers Haus, Nienburg Weißer Kamp, Nienburg Wesertor, Nienburg Westlandstraße, Nordel Sportplatz, Nordholz Alte Mühle,</p>

Oyle Alte Schule, Oyle Mitte,
 Pennigsehl Mitte, Pennigsehl Schule,
 Raddestorf Kirche, Rehburg Abzw. Loccum, Rehburg Abzw. Winzlar, Rehburg Auf der Bleiche, Rehburg Bahnhof, Rehburg Eiche, Rehburg Mardorfer Straße, Rehburg Nienburger Straße, Rehburg Rathaus, Rodewald o.B. Hauptstraße/B.Höper, Rodewald o.B. Hauptstraße/Kindergarten, Rodewald o.B. Krummende/F.Höper, Rodewald o.B. Volksbank, 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, Rohrsen Nord,
 Sapelloh Alte Schule, Sarninghausen Berliner Platz, Schessinghausen Nord, Schessinghausen Süd, Schinna Alte Schmiede, Schinna Kreuzung, Schweringen Mitte, Sebbenhausen, Steimbke Grundschule, Steimbke Mitte, Steimbke Ost, Steinbrink Abzw. Osterloh, Steinbrink Bohnenberg, Steyerberg Am Berge, Steyerberg Kirchstraße, Steyerberg Lebensgarten, Steyerberg Waldschule, 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,
 Uchte Burgstraße, Uchte Grundschule, Uchte Hannoversche Straße, Uchte Kindergarten, Uchte Mindener Straße, Ubbendorf, Voigtei Stelle,
 Warmsen Schule, Warmsen Sparkasse, Warpe Bornstraße, Wechold Schule, Wegerden Trafo, Wellie Reeser Weg, Wellie Transformator, Wenden Hauptstraße, Wendenborstel Mitte, Wendenborstel Ost, Westenfeld Denkmal, Wietzen Abzw. Buchhorst, Wietzen Abzw. Holte, Wietzen Bramwinkel, Wietzen Katzenberg, Wietzen Kreuzung, Wietzen Schule, Winzlar Bruchstraße, Winzlar Mitte, Wol-tringhausen Sportplatz,

4. Einfache Haltestellen

(Haltestellen mit durchschnittlich weniger als 10 Einsteigern pro Tag, eher dezentrale Lage)

Alvesen, Anderten Abzw. Hämelsee, Anemolter Abzw. Steyerberg, Anemolter Nord,
 Balge Holzbalge, Behlingen, Behlingen Abzw. Möhlenhalenbeck, 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, Bramkamp Abzw. Esserner Heide, Bramkamp Petershagener Weg, Brokeloh Mühle, Bruch-hagen, Brüninghorstedt Alter Kirchweg, Brüninghorstedt Friedhof, Buchhorst Mitte, Bücken Am Hestern, Bücken Dedendorf, 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, Diepenau Tonwerk, Dierstorf Abzw. Gräsebilde, Dierstorf Nord, Diethe, Drakenburg Schwarzer Weg, Drakenburg Tredde, Duddenhausen Abzw. Haidbühl, Duddenhausen Haidbühl, Duddenhausen Ort, Duddenhausen Trafo, Düdinghausen Kreisstraße, Düdinghausen Steinfeld,
 Eckershausen, Eitzendorf Kirche, Eitzendorf Kreuzung, Eitzendorf Osterfeld, Ensen Abzw. Struckhausen, Ensen Alte Tankstelle, Ensen Krug, Essern Am Heidepark, Essern Auf der Loge, 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, Glissen Abzw. Westenfeld, Glissen Mitte, Glissen Harzwasserwerk, Graue Abzw. Nordholz, Großenvörde Alter Postweg, Großenvörde Eiche, Großenvörde Wende,
 Hägeringen, Hahnenberg, Hahnenberg Ort, Halle (Nienbg) Brüninghorstedter Kirchweg, Halle (Nienbg) Ost, Halle (Nienbg) West, Hämehausen Behringweg, Hämehausen Hämelheide, Hämehausen Mitte, Hämelhei-de Wilde Sau, Harbergen Abzw. Bf, Harbergen Kreuzung, Harriestedt, Haselhorn Abzw. Kleinendorf, Haselhorn Sparkasse, Haßbergen Abzw. Friedhof, Haßbergen Friedhof, Haßbergen Poststraße, Hassel Altes Spritzenhaus, Hassel Bahnhof, Hassel Heidhüsen, Hassel Rethemer Weg, Hassel Waldstraße, Hauskämpfen Abzw. Wehsand, Hauskämpfen Alte Schule, Haustedt Hache, Haustedt Ort, Heemsen Postweg, Heidhausen Alte Schule, Heidhausen Nord, Helzendorf Abzweigung, Helzendorf Mühlenweg, Helzendorf Ort, Helzendorf Wendeschleife, Herrenhassel, Hesterberg Spelzmoorweg, Hesterberg Wüllenberg, Hibben, Hingste Feld, Höfen Bahnhof, Höfen Köper, Holte Abzw. Langeln, Holte Alte Schule, Holte Kirchweg, Holte Trafo, Holte Wald, Holte Weberkuhle, Holte Weberkuhle Abzw., Holte Ziegelei, Holte Zum Foßkamp, Holtrup, Holzhausen, Hoya Hertzstraße, Hoyerhagen Abzw. Riethausen, Hoyerhagen Kanalstraße, Hoyerhagen Kindergarten, Hoyerhagen Kirche, Hoyerhagen Memsen, Hoyerhagen Rohlfen, Hoyerhagen Rotenbrande, Hoyerhagen Tivoli, Hoyerhagen Vogelsang, Hoyerhagen Zum Burbrink, Hoyerhagen Zum Vorberg, Hoysinghausen Ort, Huddestorf Abzw. Dierstorf, Huddestorf Börnsener 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 Siedenburger Straße, Langern, Lavelsho Mindener Straße, Leese Uhlenberg, Leeseringen Nienburger Bruch, 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.-Schumacher-Straße, 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, Meinkingsburg Abzw. Linsburg, Meinkingsburg B 6, Mensinghausen Nord, Mensinghausen Ort, Meßwinkel, Meßwinkel Stern, Möhlenhalenbeck Abzw. Behlingen, Morlinge Süd,

Mörsen, Münchenhagen Abzw. Saurierpark,

Nendorf Alterkamp, Nendorf Sögeberg, Neulohe Forststraße, Neulohe Neuloher Hof, Nienburg Am Rehagen, Nienburg Amselhof, 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 Kaserne, Nienburg Kleine Riede, Nienburg Marsch-blick, Nienburg Memelstraße, Nienburg Mindener Landstraße, Nienburg Mindener Landstraße/Friedhof, Nienburg Raiffeisenstraße, Nienburg Real, Nienburg Schäferhof/Gewerbegebiet, Nienburg Schließhof, Nienburg Straßenverkehrsamt, Nienburg Ulmenweg, Nienburg Wiesengrund, Nienburg Wilhelmshöhe, Nienburg Wörther Straße, Nienburg Zu den Köhler Bergen, Nordel Bruch, Nordel Kleinenmoor, Nordel Seiker, Nordholz Gärtnerie, Nordholz Genossenschaft, Nordholz Kreisgrenze,

Oberboyen,

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

Raddestorf Abzw. Häserhof, Raddestorf Gräsebilde, Rehbürg Düsselburger Straße, Rehbürg Düsselburger Straße/West, Rodewald m.B. Dorfstraße/Frerking, Rodewald o.B. Abzw. Niedernstöcken, Rodewald u.B. Dorfstraße/Fiene, Rodewald u.B. Dorfstraße/ Langrehr, Rohrsen Tunnel,

Sapelloh, Sapelloh Gelber Damm, Sapelloh Haßfelder Bahlen, Sarninghausen Molkerei, Schamerloh Sportplatz, Schamerloh-Tätenhorst Postweg, Schierholz, Schierholz Abzw. Heesen, Schierholz Ost, Schinna Alte Ziegelei, Schwarzenhausen, Schwarzenhausen Bruch, Schweringen Eiße, Schweringen Gewerbegebiet, Schweringen Nord, Sebbenhausen Schleusenweg, Sehnsen Kamp, Sehnsen Ort, Sonnenborstel Alte Schule, Sonnenborstel Kirchweg, Sonnenborstel Plantage, Steimbke Bad, Steimbke Eckelshof, Steimbke Stöckser Straße, Steinbrink Horst-Hövels-Damm, Stellhorn, Stendern Abzw., Steyerberg Industriestraße, Steyerberg Kieferngrund, Steyerberg Reese, Steyerberg Wilhelmshof, Stöckse Krähe Gaststätte, Stolzenau Kindergarten, Stolzenau Wiehehof, Strahle, Struckhausen, Sudhahlenbeck Alte B 6, Sudhahlenbeck Liebenauer Weg,

Uchte Bremer Straße, Uchte Hoysinghauser Straße, Uchte Kropp, Uchte Rauher Busch,

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

Warmen Friedrich-Kopp-Straße, Warmen Iht, Warmen Salle, Warmen Walshorst, Warmen Wehsand, Warpe Denkmal, Warpe Nord, Warpe Windhorster Weg, Wechold Abzw. K 141, Wechold Abzw. Würden, Wechold Dreieck, Wechold Mallen-graben, Wechold Nordhoff, Wegerden Abzw. Großenvörde, Wellie Alte Schule, Wellie Ziegelei, Wenden Bergstraße, Wenden Heide, Wendenborstel West, Westenfeld Kamp, Wienbergen Alte Schule, Wienbergen Ort, Wietzen B-Sportplatz, Wietzen Große Bruchstraße, Wietzen Heidestraße, Wietzen Mühlbachtal, 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, Würden

Tab. B 3-2 Kategorisierung der Haltestellen

B 3.2.3 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. Gleiches gilt, wenn der Standort einer Haltestelle verlegt werden muss.

Der Ausbau und die Aufwertung von Haltestellen können mit Regionalisierungsmitteln sowie mit Mitteln des ÖPNV-Konjunkturprogramms 2010ff gefördert werden. Der Ausbau von Haltestellen erfolgt mittlerweile grundsätzlich barrierefrei nach DIN-Normen. Dabei haben die Bewertungspunkte, die auch zur Kategorisierung der Haltestelle dienen, zunächst ausschlaggebenden Wert. Angestrebt ist, dass auch in jeder kleineren Ortschaft mindestens ein zentraler Haltepunkt barrierefrei ausgebaut ist.

Von 2005 bis 2017 hat der Landkreis 161 Haltestellen (jede Fahrtrichtung zählt dabei einzeln) mit verschiedenen Fördermitteln ausgebaut. In den Baujahren 2018/2019 kommen weitere 44 Ausbauten hinzu. Dazu addieren sich die Maßnahmen, für die die Stadt Nienburg eigene Fördermittel einwirbt (allein in 2018 sind es 13 Haltestellen, darunter die zentrale Umstiegs-Haltestelle City Treff). Auch in den kommenden Jahren sollen Haltestellen modernisiert und barrierefrei ausgebaut werden.

Foto...

B 3.3 Bedienungsqualität

B 3.3.1 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 Kundinnen und 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. In Abhängigkeit von der Einwohnerzahl eines Ortes werden dabei folgende Mindestzahlen an Fahrten pro Tag angestrebt.

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

Tab. B 3-3 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)
- Stadtbus (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.

B 3.3.2 Bewertung der Bedienungsqualität im Regionalverkehr

Auswahl der Orte

Von den ca. 100 Orten mit mehr als 200 EW 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 Er-

gebnis 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.

B 3.3.3 Bewertung der Bedienungsqualität im Lokalverkehr

Auswahl der Orte

Von den 100 Orten sind 88 Orte an das Lokal-Liniennetz 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 Kategorien der Orte 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.

B 3.3.4 Bewertung der Bedienungsqualität im Nienburger Stadtbus

Das Fahrplan-Angebot auf Linien 1 – 4 in den vier Ortsteilen der Stadt Nienburg (Erichshagen, Holtorf, Langendamm und Kernstadt Nienburg) unterscheidet sich nicht an Schul- und Ferientagen. Auf den vier Stadtbuslinien werden am Tagtyp Mo-Fr jeweils 27 Fahrtenpaare angeboten; an Samstagen immerhin noch 17 Fahrtenpaare. Mit den Linien 5 und 6 wird u.a. der Ortsteil Schäferhof/Kattriede im Stundentakt erschlossen.

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.

B 3.3.5 Gesamtbewertung

In Tab. B 3-3 sind die Ergebnisse für die großen und mittleren Ortsteile dargestellt. 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 mit Ausnahme von Diepenau ein „gutes“ Bedienungsangebot unterbreitet wird.

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.

Ort	Regio-Schultage	Regio-Ferientage	Lokal-Schultage	Lokal-Ferientage	Stadtbus-Angebot	Gesamtbewertung
MZ Nienburg						
Nienburg, Stadt	Gut	Gut	Gut	Gut	Gut	Gut
Gruppe 3: Große Orte (3.000-6.000 E)						
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 ³⁷	Gut	Gut	Gut	Gut		Gut
Rehburg	Gut	Gut	Gut	Gut		Gut
Steyerberg	Gut	Gut	Gut	Gut		Gut
Stolzenau	Gut	Gut	Gut	Gut		Gut
Uchte	Gut	Gut	Gut	Genügend		Gut
Gruppe 2: Mittlere Orte (1.000-3.000 E)						
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
Warmсен	Gut	Gut	Gut	Genügend		Gut
Wietzen			Gut	Gut		Genügend
Winzlar			Gut	Gut		Genügend

Tab. B 3-4 Bewertung der Bedienungsqualität

Quelle: Landkreis Nienburg/Weser

³⁷ Für Rehburg und Loccum wurden die Angebote auf den Linien 715 und 53 als Regio-Linien eingestuft.

B 3.4 Verbindungsqualität

B 3.4.1 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-Kundinnen und 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 des Verkehrsverbundes Bremen/ Niedersachsen

(<https://fahrplaner.vbn.de/hafas/query.exe/dn?>) und des elektronischen Routenplaners www.reiseplanung.de ermittelt, wobei ein kurzer Fahrweg und eine „mittlere Geschwindigkeit“ als Einstellung ausgewählt wurden.

Als Bewertungsraster werden unter Bezug der Ergebnisse des Forschungsprogramms Stadtverkehr³⁸ die Beförderungszeiten wie folgt eingestuft:

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

Bei der Untersuchung können drei räumliche Ebenen unterschieden werden.

B 3.4.2 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 Fahrtzeit im ÖPNV ist im Durchschnitt 20 % länger. Da die Abweichungen der Einzelwerte recht gering sind, kann die Verbindungsqualität für alle Grundzentren mit „gut“ bewertet werden.

³⁸ 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.

Nr.	Ort	Beförderungszeit zum Mittelzentrum Nienburg <i>in Minuten</i>		Verhältnis ÖPNV/MIV	Bewertung
		ÖPNV- Fahrzeit	MIV		
1	Hoya	47	39	1,21	gut
2	Eystrup	30	30	1,0	gut
3	Heemsen/Rohrsen	19	17	1,12	gut
4	Marklohe	17	10	1,7	genügend
5	Steimbke	24	20	1,20	gut
6	Liebenau	24	19	1,26	gut
7	Steyerberg	35	29	1,21	gut
8	Landesbergen	23	21	1,10	gut
9	Stolzenau	38	37	1,03	gut
10	Uchte	64	49	1,31	gut
11	Diepenau/Lavelsho	99	76	1,30	gut
12	Rehburg	31	29	1,07	gut

Tab. B 3-5 Verbindungsqualität des Fahrplanangebots zwischen den Grundzentren und dem Mittelzentrum Nienburg

Quelle: Landkreis Nienburg/Weser

B 3.4.3 Verbindungsqualität zwischen größeren, nichtzentralen Orten und dem Mittelzentrum Nienburg

Um nicht nur die Erreichbarkeit des Mittelzentrums aus den Grundzentren zu überprüfen, wurden 18 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 zwei Orte ergibt sich eine Fahrzeit von mehr als 1 Stunde (Warmßen, Winzlar).

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. Gut eingestuft können dementsprechend die Verbindungen zu den Ortsteilen Bücken, Drakenburg, Estorf, Haßbergen, Leese, Leeseringen, Nendorf, Rodewald und Rohrsen, weil hier die Fahrzeit im ÖPNV annähernd ähnlich lang ist wie im MIV.

So kann die Verbindungsqualität zum Mittelzentrum in nicht-zentralen Orten zwar insgesamt als „gut“ eingestuft werden. Als ungenügend können die Verbindungen zu den Ortsteilen Lemke, Schessinghausen, Wietzen und Winzlar eingestuft werden, weil hier die Fahrzeiten im ÖPNV im Durchschnitt fast doppelt so lang sind wie im MIV.

Nr.	Ort	Beförderungszeit zum Mittelzentrum Nienburg in Minuten ³⁹		Verhältnis ÖPNV/MIV	Bewertung
		ÖPNV-Fahrzeit	MIV		
13	Bücken	37	33	1,12	gut
14	Drakenburg	15	15	1,00	gut
15	Estorf	17	15	1,13	gut
16	Haßbergen	29	21	1,38	gut
17	Hassel	51	34	1,50	genügend
18	Husum	19	13	1,46	gut
19	Langendamm	17	10	1,70	genügend
20	Leese	31	31	1,00	gut
21	Leeseringen	20	14	1,43	gut
22	Lemke	17	07	2,43	ungenügend
23	Münchehagen	55	41	1,34	genügend
24	Nendorf	57	46	1,24	gut
25	Rodewald	38	30	1,27	gut
26	Rohrsen	21	17	1,24	gut
28	Schessinghausen	17	10	1,70	ungenügend
29	Warmßen	85	56	1,52	genügend
30	Wietzen	36	18	2,00	ungenügend
31	Winzlar	84	38	2,21	ungenügend

Tab. B 3-6 Verbindungsqualität des Fahrplanangebots zwischen größeren, nichtzentralen Orten und dem Mittelzentrum Nienburg

Quelle: Landkreis Nienburg/Weser

B 3.4.4 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 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 im 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

³⁹ Durchschnittswerte

als „ungenügend“ eingestuft. Davon sind vor allem Orte betroffen, die zu folgenden Grundzentren gehören: Diepenau (Nordel), Heemsen (Haßbergen), Hoya (3 Orte) und Liebenau (Pennigsehl).

B 3.4.5 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 Fahrzeiten 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 Schulschluss 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 das Team 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 Verkehrsgemeinschaften 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. Für das Jahr 2020 ist eine umfassende Überprüfung der VLN-Tarifstruktur geplant.

Im Fernverkehr gilt der Tarif der Deutschen Bahn AG und im Nahverkehr der Niedersachsentarif. Für die Relationen von Nienburg, Eystrup, Leese- und Linsburg nach Hannover wird im Zeitkartensegment der Regionaltarif der Großraum-Verkehr Hannover GmbH (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 Samtgemeinde Grafschaft Hoya ist seit dem Jahr 2001 auch in den VBN-Tarif integriert, da ihre Gemeinden assoziierte Mitglieder 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.

Für einbrechende Linien aus dem VBN-Gebiet in die Samtgemeinde Marklohe sowie die Stadt Nienburg (Weser) wurde mit der Gültigkeit ab 01.08.2019 ein Übergangstarif mit dem VBN vereinbart, der in seiner Höhe und Systematik dem VBN-Tarif entspricht. Dieser Übergangstarif gilt auf den einbrechenden VBN-Linien 138, 126.

Die Gemeinden Stolzenau und Leese, der Flecken Steyerberg, die Samtgemeinde Uchte sowie die Stadt Rehburg-Loccum sind auf den jeweiligen ein- und ausbrechenden Linien in den Westfalentarif integriert. Der Westfalentarif (WT) ist ein Tarifverbund des öffentlichen Personenverkehrs in Nordrhein-Westfalen.

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.

Seit 01.08.2019 gilt ein Übergangstarif (ÜT) zwischen den Landkreisen Diepholz und Nienburg/Weser für grenzüberschreitende Verkehre und somit auf den Fahrten der Linie 126 und 138 sowie auf den Sonderfahrten der Linie 20 zum Brokser Markt.

Seit dem 9. Dezember 2018 gelten Fahrkarten des Niedersachsentarifs (NITA) sowohl für die Fahrt mit den Nahverkehrszügen als auch für die Weiterfahrt mit dem Bus in einer Tarifzone, also z.B. in der gesamten Stadt Nienburg. Auch das Niedersachsen-Ticket wird seitdem im Gesamtnetz der VLN als Fahrschein akzeptiert und kann zudem in allen Bussen erworben werden.

B 3.7 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 gibt es eine elektronische Abfahrtstafel, die über Ziel und Abfahrtsposition der nächsten Busse informiert, auf dem Bahnhofsvorplatz wird mittels einer Fahrplan-Aussenanzeige über die Abfahrtszeiten informiert. An den Bussteigen am Nienburger ZOB sind 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 und <http://www.fahrplaner.vbn.de> sowie über entsprechende Apps⁴⁰ für das Smartphone detaillierte Fahrplanauskünfte erhalten.

⁴⁰ 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

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



Abb. B 3-2 Elektronische Fahrplananzeige im Nienburger Bahnhof



Abb. B 3-3 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. Das Team VLN ist während der Geschäftszeiten auch telefonisch erreichbar und betreibt für den 24-Stunden-Service eine umfassende Homepage. Unter www.vln-nienburg.de sind Fahr- und Liniennetzpläne, Tarife und weitere Informationen zum ÖPNV abrufbar. Informationen zum Nienburger Stadtbus werden auch über das Kundencenter der Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser an die Fahrgäste herausgegeben.

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

B 3.8 Vertrieb und Marketing

Das Beschwerdemanagement ist Aufgabe des Teams VLN und der Verkehrsunternehmen. Alle Beschwerden und Anregungen, die beim Team VLN eingehen, werden erfasst und ausgewertet. Zudem erhalten alle Beschwerdeführer eine Antwort zu ihrem Anliegen.

Das Marketing der VLN zielt darauf, noch 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. So arbeitet die VLN eng mit der lokalen Presse zusammen. In einer regelmäßig erscheinenden Sonderseite „Neues zum öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Nienburg“ wird über aktuelle Themen rund um das Thema Busverkehr und Mobilität im Landkreis Nienburg berichtet. Auf der übersichtlichen, responsiven sowie barrierearmen Webseite der VLN www.vln-nienburg.de haben die Menschen die Möglichkeit, alle wichtigen Informationen wie aktuelle News, Fahrpläne, Ticketangebote, Preise, Car-Sharing als Ergänzung zum Linienbusverkehr sowie Hinweise auf baustellenbedingte Umleitungen abzurufen. Die wesentlichen Informationen stehen in drei Sprachen zur Verfügung.

Im Lokalen Radiosender „Radio Mittelweser“ wird über Neuigkeiten im Buslinienverkehr im Landkreis Nienburg/Weser berichtet, mit einer Reichweite über die Landkreisgrenzen hinaus. Zu dem werben Ticker mit verschiedenen Inhalten und Botschaften während der Radiosendungen für das Busfahren im Landkreis.

Die VLN erstellt und verteilt folgende Printmedien für Fahrgäste und Interessierte: Faltfahrpläne, Informationsflyer und Plakate für verschiedene Angebote.

B 3.9 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 Zubringerfunktionen 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 Fahrtdauer) 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 Regional-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 (Weser), Eystrup, Linsburg und Leese-Stolzenau 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 Schülerinnen und Schüler, 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 Primärbereich geäußert. Dies hat bereits die Schließung kleinerer Schulstandorte zur Folge gehabt. Die Einführung von Oberschulen sowie die Einrichtung einer Integrierten Gesamtschule in Nienburg hat die Schülerbeförderung vor neue Herausforderungen gestellt.

Im Schuljahr 2018/2019 haben knapp 6.000 Schülerinnen und Schüler ein SSZT bekommen. Weitere ca. 1.500 Schülerinnen und Schüler benutzen den Bus für die Schulfahrt mit einem anderen Ticket, sodass täglich ca. 7.500 Schüler mit dem Bus befördert werden müssen. Dabei sind saisonale Schwankungen zu beobachten. Im Durchschnitt kann von rund 11.000 Beförderungsfällen pro Tag und mehr als 2,5 Mio. Beförderungsfällen pro Jahr ausgegangen werden.

Für den Zeitraum bis zum Jahr 2025 wird die Zahl der Kinder zwischen 6 und 18 Jahren von 12.790 (2019) auf 11.673 im Jahr 2025 abnehmen⁴¹. D.h., sie nimmt um ca. 8,7 % ab. Dementsprechend kann davon ausgegangen werden, dass die Zahl der regelmäßig

⁴¹ Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung: Bevölkerungsvorausberechnung für den Landkreis Nienburg und kreisangehörigen Gemeinden nach Altersgruppen bis 2035. Hannover: 2014.

den ÖPNV nachfragenden Schülerinnen und Schüler von 7.500 auf ca. 6.000 Schülerinnen und Schüler 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.

B 4.2 Nachfrage im ÖPNV

B 4.2.1 Einleitung

Der Landkreis Nienburg/Weser hat die Gesellschaft für Verkehrsberatung und Systemplanung mbH (GVS) aus Hannover im Jahr 2018 beauftragt, im Kreisgebiet eine Verkehrserhebung im ÖPNV eine umfassende Verkehrserhebung im Kreisgebiet durchzuführen. Die Ergebnisse wurden im November 2019 vorgelegt. Alle weiteren Darstellungen werden aus dem Methodenbericht zur Verkehrszählung zitiert⁴².

B 4.2.2 Linienbeförderungsfälle

Für die Wochentagstypen ergeben sich aus der Hochrechnung die nachfolgenden Linienbeförderungsfälle und die Verkehrsleistung in Personenkilometern. Die mittlere Reiseweite (MRW) ist der Quotient aus Personenkilometern und Personenbeförderungsfällen.

Linie	Montag bis Freitag			Samstag			Jahr		
	Persf./d	Pers-km	MRW	Persf./d	Pers-km	MRW	Persf./a	Pers-km/a	MRW
Linie 1	1.053	2.836	2,7	224	635	2,8	276.878	747.667	2,7
Linie 2	1.204	2.649	2,2	379	850	2,2	325.397	716.931	2,2
Linie 3	1.003	2.910	2,9	227	599	2,6	264.434	764.399	2,9
Linie 4	1.050	4.206	4,0	230	1.034	4,5	279.583	1.126.374	4,0
Linie 5	136	848	6,2				25.840	161.066	6,2
Linie 6	90	581	6,5				18.229	117.926	6,5
Linie 10	489	6.403	13,1	70	1.037	14,8	124.341	1.635.522	13,2
Linie 15	247	2.438	9,9				49.094	485.242	9,9
Linie 17	522	5.369	10,3				103.852	1.068.388	10,3
Linie 18	143	1.930	13,5	13	216	16,6	33.507	453.109	13,5
Linie 20	881	11.754	13,3	57	805	14,1	214.430	2.862.926	13,4
Linie 21	273	3.617	13,2	22	394	17,9	61.547	819.850	13,3
Linie 30	703	7.559	10,8	100	1.445	14,5	178.089	1.934.727	10,9
Linie 31	385	3.577	9,3	15	145	9,7	87.789	816.049	9,3
Linie 32	546	6.192	11,3	6	54	9,0	121.006	1.371.352	11,3
Linie 40	847	11.473	13,5	70	996	14,2	194.283	2.633.204	13,6
Linie 42	506	3.946	7,8				115.273	899.720	7,8
Linie 50	537	8.851	16,5	45	1.117	24,8	119.987	1.996.441	16,6
Linie 51	226	2.253	10,0				51.717	515.873	10,0
Linie 53	715	6.434	9,0				153.762	1.383.337	9,0

⁴² GVS (2019): Verkehrserhebung 2019 im ÖPNV des Landkreises Nienburg/Weser - Methodenbericht und Auswertung - Version 1.0, Hannover, 5. November 2019.

Linie	Montag bis Freitag			Samstag			Jahr		
	Persf./d	Pers-km	MRW	Persf./d	Pers-km	MRW	Persf./a	Pers-km/a	MRW
Linie 60	984	13.718	13,9	127	2.086	16,4	237.891	3.332.130	14,0
Linie 61	545	5.643	10,4	23	194	8,4	132.469	1.370.079	10,3
Linie 70	423	4.230	10,0	5	67	13,4	92.788	929.799	10,0
Linie 6053 ⁴³							1.675	26.040	15,5
Summe	13.505	119.417	8,8	1.613	11.674	7,2	3.263.859	28.168.151	8,6
Stadtverkehr	4.308	12.601	2,9	1.060	3.118	2,9	1.146.292	3.355.371	2,9
Regio-Linien	5.408	69.631	12,9	497	7.747	15,6	1.294.276	16.694.828	12,9
Lokalverkehr	3.789	37.185	9,8	56	809	14,4	823.291	8.117.952	9,9
Linienbündel 1	2.788	32.699	11,7	200	2.843	14,2	662.860	7.804.904	11,8
Linienbündel 2	3.815	46.675	12,2	242	4.199	17,4	874.587	10.786.745	12,3
Linienbündel 3	2.368	26.013	11,0	111	1.514	13,6	536.051	5.942.139	11,1
Linienbündel 4	4.308	12.601	2,9	1.060	3.118	2,9	1.146.292	3.355.371	2,9
Linienbündel 5 ⁴⁴	226	1.429	6,3				44.069	278.992	6,3

Tab. B 4-1 Linienbeförderungsfälle und die Verkehrsleistung

Datengrundlage: GVS (2019): Zähldaten

Tab. B 4-1 zeigt, dass 2019 ein Großteil der rund 3,3 Mio. Personenfahrten (Persf.) auf die vier Stadtbus-Linien und die Regio-Linien entfiel. Auf diesen Linien war auch die personenbezogene Verkehrsleistung besonders hoch. Mit fast 3,3 Mio. Personenkilometer im Jahr war die Leistung auf den beiden Ästen der Linie 60 am höchsten. Insgesamt wurde auf den Regio-Linien eine Leistung von 16,7 Mio. Pers-km/a erbracht, doppelt soviel wie auf den Lokal-Linien und rund fünf mal soviel wie auf den Stadtbuslinien.

B 4.2.3 Beförderungsfälle nach Fahrtzwecken gesamt (zitiert aus GVS 2019)

Zur Erfassung der Fahrtzweckstruktur wurden in der Verkehrserhebung 2019 zweifach indizierte Fahrtzwecke erhoben, über die jeweils die Tätigkeit am Quellort bzw. am Zielort der einzelnen Fahrt erfasst wurde. Insgesamt wurden für den Quellort und den Zielort die Fahrtzwecke

- Arbeit/Beruf,
- Berufsausbildung, Universität/Fachhochschule,
- Schule,
- Wohnung,
- Einkauf/Besorgung,
- Freizeit/Erholung
- und sonstige Tätigkeiten

unterschieden.

⁴³ Die Zählungsergebnisse für Li 6053 (Sonntagsbus) beruhen auf Zählungen, die nur an zwei Sonntagen im Mai und Juni 2019 erfolgt sind. Im Vergleich zu den regelmäßig durch das Fahrpersonal erfolgten Zählungen sind die erfassten Werte sehr niedrig.

⁴⁴ Mittlerweile werden die Linien 5 + 6 nicht mehr als eigenes Linienbündel gefasst, sondern sind dem Linienbündel 4 zugordnet (siehe Kap. C 2.7.2)

Fahrtzwecke	Montag - Freitag		Samstag		Sonntag		Jahr	
	Persf./d	Anteil	Persf./d	Anteil	Persf./d	Anteil	Persf./a	Anteil
Berufsverkehr	953	8%	101	8%			235.409	8%
Ausbildungsverkehr	129	1%	2	0%			30.961	1%
Schülerverkehr	7.801	66%	14	1%			1.794.074	64%
Einkaufsverkehr	749	6%	515	40%	4	14%	209.041	7%
Freizeitverkehr	875	7%	458	35%	13	50%	239.866	9%
Sonstiger wohnortbezogener Verkehr	630	5%	102	8%	6	24%	158.985	6%
Sonstiger nicht wohnortbezogener Verkehr	608	5%	106	8%	3	11%	150.023	5%
Verbundbeförderungsfälle	11.745	100%	1.298	100%	25	100%	2.818.360	100%

Tab. B 4-2: Aufteilung der Verkehrsnachfrage nach Fahrtzwecken
 Datengrundlage: GVS (2019) Befragungsdaten

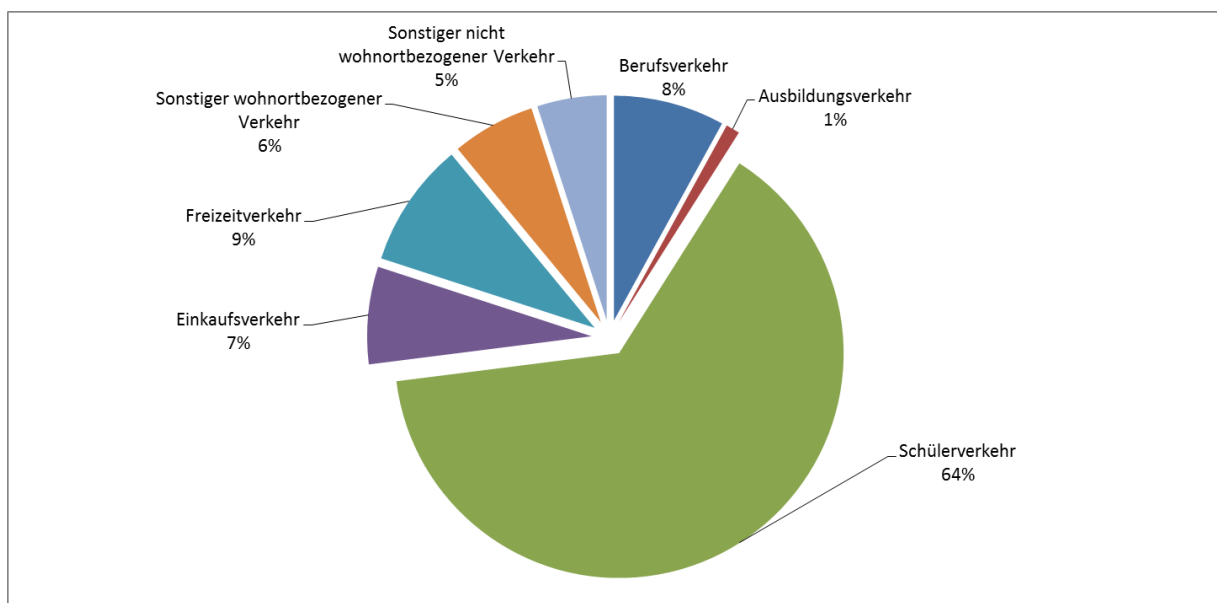


Abb. B 4-1 Aufteilung der Verkehrsnachfrage nach Fahrtzwecken im Jahresdurchschnitt

Datengrundlage: GVS (2019): Befragungsdaten

B 4.2.4 Tagesganglinien

Die Verkehrsnachfrage unterliegt an den einzelnen Wochentagstypen unterschiedlichen tageszeitlichen Schwankungen.

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.

B 4.2.5 Reiseweiten und Reisedauer (zitiert aus GVS 2019)

In den Auswertungen zur Reiseweitenverteilung sind die erhobenen Stadt-, Lokal- und Regionalbuslinien enthalten. Auffällig ist der hohe Anteil an Reiseweiten von ca. 3 bis 5 km, auf denen der Stadtbus seine Stärken ausspielt. Die Reiseweiten bis über 20 km erklären sich durch Umstiege auf Regionalbuslinien. Aufgrund der niedrigen Interview-Fallzahl und der großen Streuung der Reiseweiten wird aus Darstellungsgründen für den Sonntag auf eine grafische Abbildung verzichtet.

In den Auswertungen zur Reisedauerverteilung sind die erhobenen Stadt-, Lokal- und Regionalbuslinien enthalten. Auch hier wurde aufgrund der niedrigen Interview-Fallzahl und der großen Streuung der Reiseweiten für den Sonntag auf eine grafische Abbildung verzichtet.

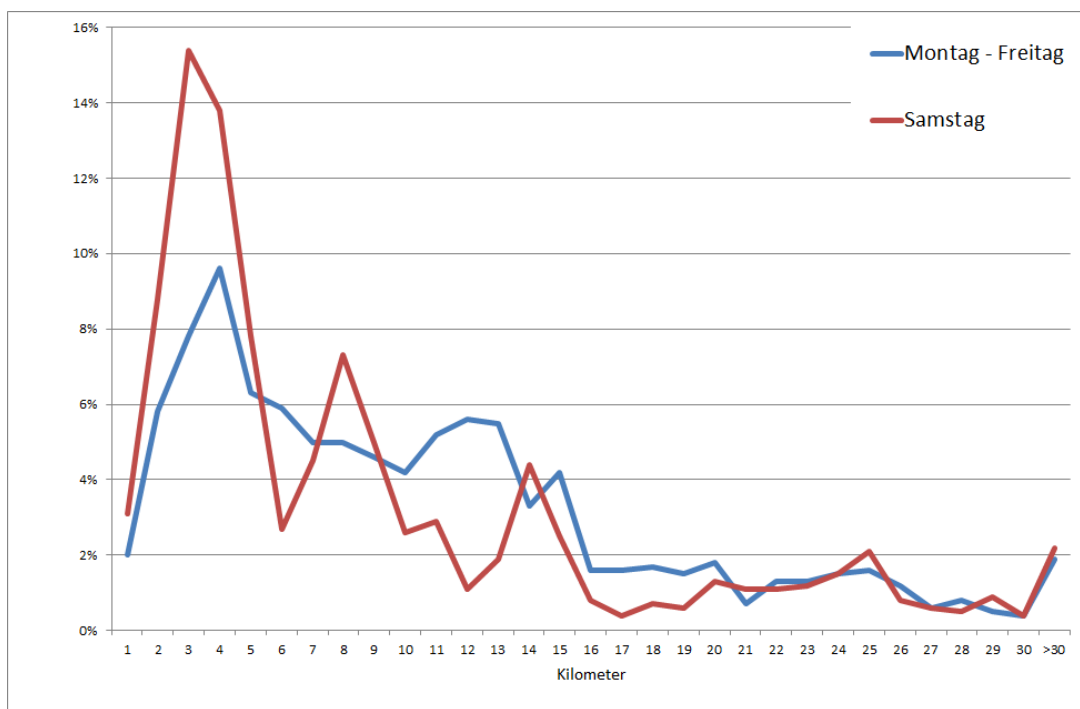


Abb. B 4-2 Reiseweitenverteilung

Datengrundlage: GVS (2019): Befragungsdaten

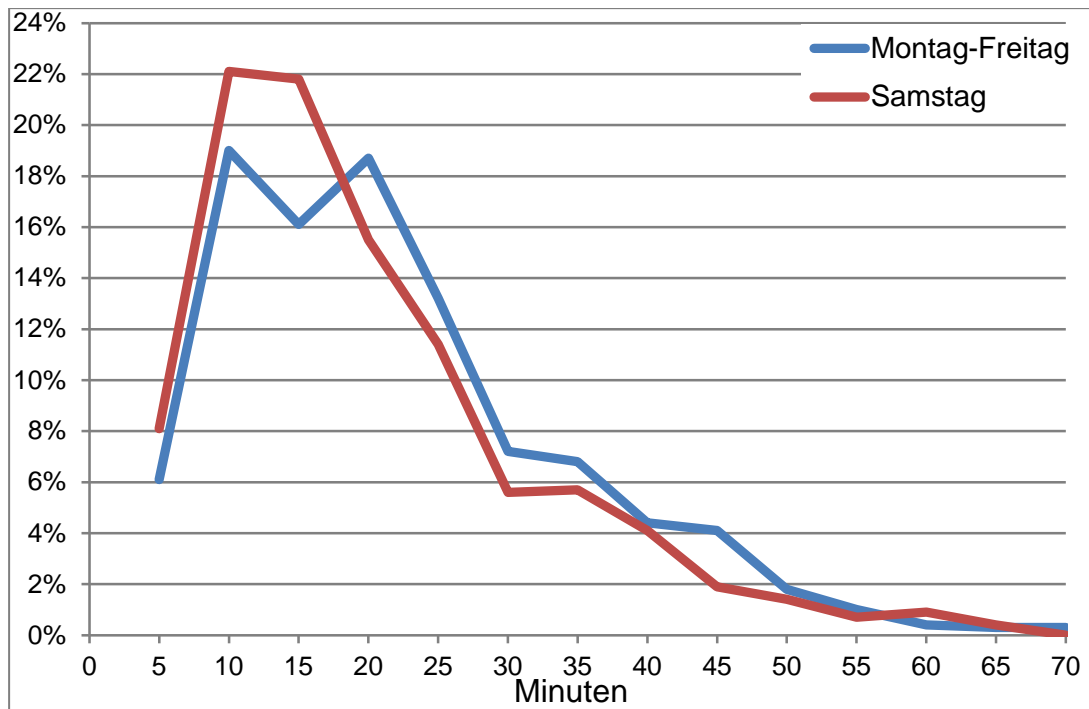


Abb. B 4-3 Reisedauerverteilung
 Datengrundlage: GVS (2019): Befragungsdaten

B 4.2.5 Beförderungsfälle nach Fahrausweisarten

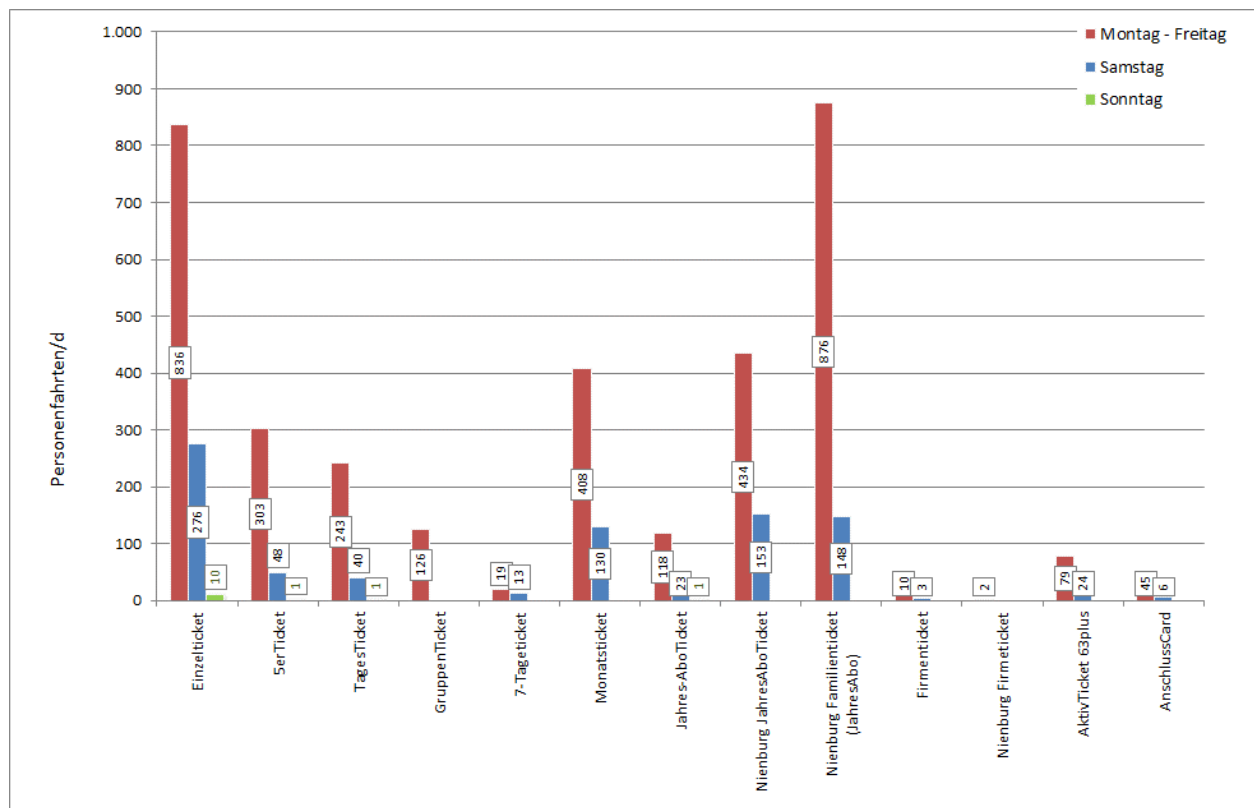


Abb. B 4-4 Ticketbeförderungsfälle nach Fahrausweisart, Erwachsene
 Datengrundlage: GVS (2019): Befragungsdaten

Mit jeweils 800 - 900 Beförderungsfällen pro Tag sind bei den Erwachsenen Fahrgästen das Nienburg Familienticket und das Einzelticket die häufigsten Fahrausweise. Bei den

Kinder/Schülerinnen und Schüler/Azubis dominiert am Tagtyp Mo – Fr (S) ganz eindeutig die SchülerSammelzeitkarte mit 6.000 – 7.000 Ticketbeförderungsfällen pro Tag.

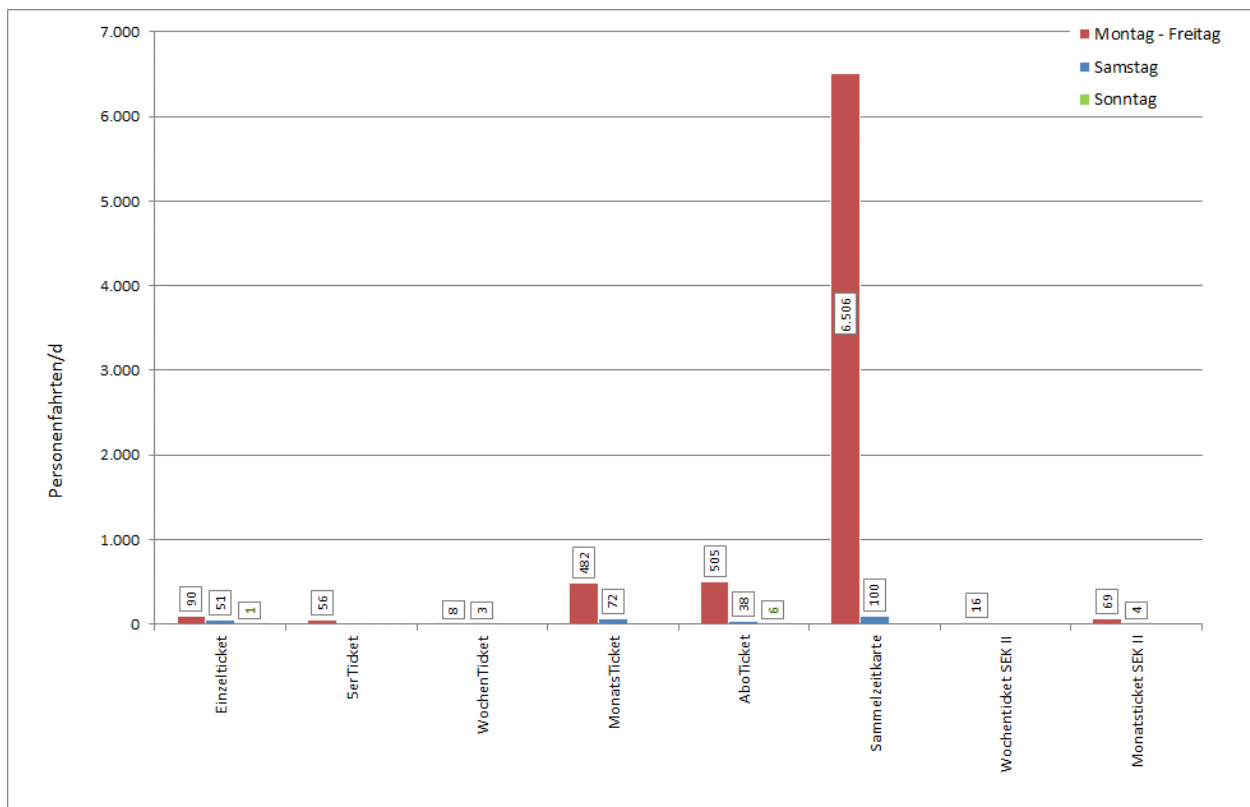


Abb. B 4-5 Ticketbeförderungsfälle nach Fahrausweisart: Kinder/Schülerinnen und Schüler/Azubis

Datengrundlage: GVS (2019): Befragungsdaten

B 4.3 Zukünftige Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV

Für den Zeitraum bis 2025 zeichnen sich folgende Tendenzen ab:

- abnehmende Schülerzahlen,
- eine allenfalls geringfügige Abnahme in der Zahl der Schulstandorte,
- eine weitere Spreizung der Bedienungszeiten bei der Schülerbeförderung, insbesondere bei den Schulendzeiten,
- eine Nachfragesteigerung im sonstigen ÖPNV, insbesondere im Bereich des Stadtbusses,
- die Unterbreitung neuer Angebote (z.B. Sonntagsbus)

ab. Im Ergebnis erscheint eine Stagnation in der Zahl der Beförderungsfälle wahrscheinlich.

B 5 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

B 5.1 Fahrplanangebot im SPNV

B 5.1.1 Angebot auf der Schienenstrecke Hannover – Nienburg - Bremen

Auf den Expresslinien RE 1/ RE 8 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. Mit den Regional-Express-Linien 1⁴⁵ (Hannover – Norddeich Mole) und 8 (Hannover - Bremerhaven) besteht am Bahnhof Nienburg (Weser) jede Stunde die Möglichkeit mit dem Zug nach Hannover oder Bremen zu fahren.

Die S- Bahn- Linie S1 ergänzt das Angebot von Nienburg (Weser) in/ aus Richtung Hannover (1-h-Takt, 20 Fahrtenpaare). Das Angebot der RE 1/ RE 8 wird in den Hauptverkehrszeiten auf einen 30- Minuten- Takt verdichtet.

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

B 5.1.2 Angebot auf den Linien RB 76 bzw RE 78 Rotenburg – Verden – Nienburg (Weser) – Minden

Auf den Linien RB 76 bzw. RE 78 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 RE 4 (Hamburg - Bremen) mit dem südwestlichen Einzugsgebiet der RE 70 (Hannover - Bielefeld). Für Regionallinien wird von der LNVG ein 2-h-Takt als Mindestbedienstungsstandard vorgegeben. Die Strecke wird täglich mit 8 Zugpaaren des RE 78 „Porta-Express“⁴⁶ von Bielefeld über Minden bis nach Nienburg (Weser) durchgebunden. Im Streckenabschnitt Verden – Nienburg (Weser) können die Reisenden die RegionalExpress-Züge der Linie Hannover – Bremen benutzen (RE 1 und 8). Für die weitere Fahrt zwischen Verden und Rotenburg unterbreitet die Regionalbahn 76 der evb⁴⁷ ein Angebot mit einem ein bis zwei-Stunden-Takt.

B 5.1.3 SPNV-Nachfrage

An den Schienenverknüpfungspunkten besteht ein hohes Nachfrage-Potenzial. Dies zeigt sich u.a. anhand der starken Parkplatznachfrage an den Bahnhöfen. Durch die

⁴⁵ - **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.

⁴⁶ Diese Strecke wird von der eurobahn bedient.

⁴⁷ Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH

Einbindung der Bahnhöfe im Kreisgebiet in den GVH-Tarif für MobilCards⁴⁸ nimmt die Zahl der Pendler, die für die Strecke zwischen Eystrup, Nienburg (Weser) und Hannover regelmäßig den SPNV nutzen, stetig zu. Weit mehr als 1.000 Zeitkarteninhaber nutzen den Zug in Richtung Hannover mit einer GVH-Mobil-Card ab dem Bahnhof Nienburg (Weser). Weil der Bahnhof Nienburg (Weser) auch sehr gut durch den öffentlichen Buslinienverkehr erschlossen ist und die Busfahrpläne auf die Ankünfte und Abfahrten der RE-Züge aus Hannover abgestimmt sind, bietet sich eine Anschlussfahrt mit dem Bus häufig an. Aus diesem Grund bietet das Team VLN im Zusammenhang mit der GVH-Mobil-Card eine vergünstigte Monatskarte, die VLN-AnschlussCard, an.

B 5.1.4 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 (Weser), die Umsteiger der Haltestelle Eystrup Volksbank zum Eystruper Bahnhof.

Haltestelle	Anzahl Umsteiger	
	Montag bis Freitag	Samstag
Nienburg (Weser) 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 (2011)
Datengrundlage: GVS⁵⁵

B 6 Fahrradverkehr

Das Fahrrad wird im Landkreis Nienburg/Weser insbesondere von Schülerinnen und Schülern in Kombination mit dem ÖPNV 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 ÖPNV bereitzustellen. Alle neu ausgestatteten Bushaltestellen im Landkreis Nienburg/Weser verfügen über eine bedarfsgerechte Ausstattung mit Fahrradbügel.

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 Nienburg (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

⁴⁸ Zeitfahrausweise

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*⁴⁹

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. 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. Rufbus, Taxibus, Bürgerbus, Anrufsammeltaxi) 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, lokalen Mobilitätsangeboten oder Sharing-Angeboten** 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**

C 2.1.1 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 beitragen⁵⁰. Daher sollen für den Landkreis Nienburg/Weser attraktive Leistungen im ÖPNV angeboten werden.

C 2.1.2 Senkung des Schadstoffausstoßes und Energieverbrauches

Bei Neuanschaffungen sollen nach Möglichkeit Fahrzeuge angeschafft werden, die den nach dem jeweils aktuellen Stand der Technik besten Emissionsstandard (aktuell EURO 6) für besonders umweltfreundliche Fahrzeuge erfüllen. Altfahrzeuge nach den Normen EURO 1 bis 4 sollen, wenn dies wirtschaftlich darstellbar ist, möglichst aus dem

⁴⁹ aus Sicht der angestrebten, zukünftigen Situation beschrieben

⁵⁰ § 2 Abs. 1 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz

Betrieb genommen oder wenn dies technisch machbar ist, durch die Nachrüstung eines Partikelfilters den EURO 4 Grenzwert 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 sollen⁵¹, darf die Durchschnittstemperatur nicht um mehr als 1,5° C 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 CO₂-Emissionen des Verkehrs dar, die fast 1/5 aller CO₂-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 werden⁵².

Mit der Entwicklung emissionsgünstiger Mobilitätsstrukturen soll eine Verringerung von Emissionen mit Treibhauseffekt angestrebt werden. 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 6). Die Euro-6-Norm ist die gegenwärtig anspruchsvollste Abgasnorm für Busse und Lkw.

⁵¹ W. Steffen et al. (2018): Trajectories of the Earth System in the Anthropocene. Siehe www.pnas.org/cgi/doi/10.1073/pnas.1810141115

⁵² Umweltbundesamt (2002): Nachhaltigkeit in Deutschland – die Zukunft dauerhaft umweltgerecht gestalten.

Zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und damit der CO₂-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 möglich⁵³. 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 2, 3 oder 4 entsprechen, ist es in den meisten Fällen möglich, die verkehrsbedingten Emissionen durch technische und kraftstoffseitige Maßnahmen zu reduzieren. Hierzu zählt u. a. die Partikelfilter-Nachrüstung.

Mittelfristig soll überprüft werden, ob Fahrzeuge mit alternativen Antriebsarten im Verkehrsgebiet zum Einsatz kommen können. Die Infrastruktur muss den geänderten Anforderungen angepasst werden. Elektrisch betriebene Busse, wie sie zum Beispiel in Hannover zum Einsatz kommen, benötigen Schnellladestationen an markanten Haltestellen. Der Einsatz solcher Fahrzeuge bedarf umfangreichen Tests, bevor sie im Echtbetrieb eingesetzt werden können.

C 2.2 Ausreichende Bedienung im öffentlichen Personennahverkehr sichern

C 2.2.1 Bedienungsangebot im Busverkehr

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 muss aber auch den sich wandelnden Anforderungen in der Schülerbeförderung gerecht werden.

C 2.2.2 Räumliches Angebot

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

⁵³ Müller, Michaela (2004): Experten-Dialog: Wettbewerb im ÖPNV – Anforderungen an einen umwelt- und sozialverträglichen Nahverkehr. VCD Verkehrsclub Deutschland.

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.

C 2.2.3 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 den Anforderungen 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. In Pilotprojekten soll geprüft werden, ob auch an Sonn- und Feiertagen auf bestimmten Linien eine Nachfrage durch entsprechende Angebote geweckt werden kann.

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 zurück⁵⁴. 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 sicherzustellen⁵⁵, 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,
- möglichst kurze Reisezeiten,
- gute Umsteigemöglichkeiten,
- Pünktlichkeit, Sicherheit, Sauberkeit und aktuelle Fahrgastinformationen, sowie

⁵⁴ 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.

⁵⁵ 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.

- ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Fahrscheinverkaufssystem⁵⁶.

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 anzustreben⁵⁷:

- 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.

Für den Stadtbusverkehr im Gebiet der Stadt Nienburg gelten die unter Ziff. C 7.4 beschriebenen Anforderungen.

C 2.2.4 Bedienungsangebot im Schienenpersonennahverkehr

Der Umfang des derzeitigen Fahrplanangebots im Schienenpersonennahverkehr soll erhalten und weiterentwickelt werden. Für die Weiterentwicklung von SPNV-Angeboten sollen sowohl die Revitalisierung von Schienenstrecken als auch die Einführung neuer Angebote geprüft werden.

Begründung

Maßnahmen für den Klimaschutz machen neue Angebote im ÖPNV erforderlich, um Veränderungen im modal split zu erreichen. Daher soll dem schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Nienburg/Weser eine größere Beachtung gegeben werden.

C 2.3 Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellen

C 2.3.1 Besondere Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen berücksichtigen

Bei Planung, Bau, Ausbau und Umbau von Verkehrsanlagen, bei der Fahrzeugbeschaffung und bei der Fahrplangestaltung sind die besonderen Bedürfnissen 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.

Besonders für mobilitätseingeschränkte Personen und Senioren wäre es wünschenswert, wenn es die Möglichkeit gebe, sich über die Ausstattung einzelner Haltestellen zu informieren. Besonders von Interesse wären Hinweise darüber, ob Haltestellen barrierefrei ausgebaut sind oder ob es Sitzgelegenheiten an den Haltestellen gibt.

⁵⁶ Vgl. § 4 Abs. 2 Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen

⁵⁷ Bedienungsstandards des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Unter www.stadtbus-nienburg.de – Liniennetzplan – sind die einzelnen Haltestellen interaktiv angelegt. Klickt man auf eine Haltestelle, öffnet sich ein Fenster im unteren Feld: Hinweis auf barrierefreie Ausgestaltung (wird fortlaufend aktualisiert).

C 2.3.2 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-Haltepunkte im Verkehrsgebiet soll verbessert werden.

Konkrete Informationen über die Ausstattungsmerkmale der von DB Station & Service bedienten Bahnhöfe findet man unter www.bahnhof.de. Hier werden auch Aussagen zum stufenfreien Zugang zu den Gleisen getätigt.

C 2.3.3 Begründung der Ziele für die barrierefreie Ausgestaltung des ÖPNV

Am 01.01.2013 ist die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes in Kraft getreten. Diese Novelle enthielt auch neue Regelungen zur Barrierefreiheit. Die Aufgabenträger werden verpflichtet, in den Nahverkehrsplänen (NVP) die Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Personen mit dem Ziel zu berücksichtigen, bis zum 01.01.2022 eine vollständige barrierefreie Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsangebote zu erreichen.

Ausnahmen von dieser Vorgabe müssen konkret benannt und begründet werden. Die angestrebte Barrierefreiheit dient nicht nur mobilitäts- bzw. sensorisch eingeschränkten Personen, sondern bietet allen Nutzern des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einen höheren Komfort. So profitieren auch ältere Menschen oder Menschen mit Kinderwagen oder Gepäck von der Barrierefreiheit.

Hinsichtlich der Barrierefreiheit sind nicht nur Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger anzuhören, sondern auch Verbände der in der Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sowie Fahrgastverbände. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

C 2.3.4 Erläuterung von Maßnahmen zur Erreichung der Barrierefreiheit im ÖPNV

Zu einem barrierefreien ÖPNV gehören nicht nur die barrierefreien Haltestellen, sondern auch die Gestaltung der Fahrzeuge, die Kommunikation mit den Kundinnen und Kunden und der Betrieb und die Unterhaltung der Anlagen.

Außerdem sollte das Haltestellenumfeld barrierefrei sein, damit Betroffene die Haltestellen erreichen können. Außerdem muss die Haltestelle regelmäßig gereinigt (inkl. Winterdienst) werden, damit eine barrierefreie Nutzung möglich ist.

Wichtig bei einem barrierefreien ÖPNV ist die Beachtung des Zwei-Sinne-Prinzips. Hier sollen immer zwei von drei Sinnen (hören, sehen, tasten) für die Information und Orientierung angesprochen werden. Für Blinde oder Gehörlose sind in diesem Falle taktile Streifen oder erhaben gestaltete Zeichen von Vorteil, die mit den Händen oder Füßen wahrgenommen werden können. Eine weitere Hilfe für blinde Fahrgäste ist die Möglichkeit akustische Informationen zu bekommen.

Für Fahrgäste mit Rollstühlen oder Rollatoren ist es besonders wichtig, dass sie möglichst ohne Niveauunterschiede zwischen Fahrzeug und Haltestellenbord einsteigen

können. Das Maß für den Restspalt zwischen Fahrzeug und Haltestelle soll 5 cm nicht übersteigen. Ist dies in Einzelfällen nicht einzuhalten, ist die Barrierefreiheit durch fahrzeugseitige Einstiegshilfen herzustellen.

C 2.3.5 Erläuterung von Maßnahmen zur Erreichung der Barrierefreiheit in Fahrzeugen

Bei den Fahrzeugen sollten folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Einsatz von Niederflurbussen oder Low-Entry Bussen
- Ausreichend dimensionierte Sondernutzungsflächen (für Rollstuhlnutzer, Kinderwagen etc.)
- Ausstattung der Fahrzeuge mit ausreichend Haltewunschtasten
- Kontrastreiche und taktile Gestaltung des Fahrzeuginneren besonders in Bezug auf Haltestangen- und griffe.
- Akustische und visuelle Fahrgastinformationen

C 2.3.6 Erläuterung von Anforderungen für die Barrierefreiheit von Haltestellen

- Haltestellenformen, die eine reibungslose Anfahrbarkeit ermöglichen und nur minimale Stufen- und Spaltmaße haben.
- Höhenanpassung der Borde im Zusammenspiel mit den eingesetzten Fahrzeugen.
- Fester erschütterungsarmer und rutschhemmender Oberflächenbelag im Wartebereich der Haltestelle.
- Taktile Leitsysteme
- Möglichkeiten des verkürzten barrierefreien Ausbaus von Haltestellen (Hochbord nur im Bereich der Tür zu den Rollstuhlplätzen) aus Gründen der örtlichen Umstände oder wirtschaftlichen Gründen.

Generell ist zu sagen, dass eine flächendeckende Ausstattung aller Haltestellen mit vollumfänglichem Haltestellenmobiliar weder überall möglich noch sinnvoll ist. Beachtet werden muss dabei jedoch, dass die installierte Ausstattung den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen. Dazu gehören:

- Sitzgelegenheiten in unterschiedlicher Höhe
- Taktile erfassbare und kontrastreiche Haltestellenmöblierung
- Barrierefreie Gestaltung visueller Informationen entsprechend dem Zwei- Sinne-Prinzip auch akustisch
- Ausreichend Bewegungsfläche für Rollstuhlnutzer unter einer Überdachung

Für die Zuwegung zur Haltestelle ist wichtig:

- Direkte Erreichbarkeit ohne Umwege und barrierefrei
- Kurze Umstiegswege zwischen unterschiedlichen Haltepositionen
- Beachtung der Lage (z.B. Haltestellenabstände, Einrichtungen mit besonderen Nutzergruppen etc.)

C 2.3.7 Ausnahmen von der Barrierefreiheit

Eine 100%ige Barrierefreiheit kann kurz- und mittelfristig nicht erreicht werden, weil ein Ausbau aller 1.200 Haltestellen im Kreisgebiet bis zum Jahr 2022 weder finanzierbar, noch umsetzbar ist und teilweise auch Fahrzeuge als Reservefahrzeuge eingesetzt werden müssen, die nicht barrierefrei sind.

Für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen muss daher eine Prioritätenliste zugrunde gelegt werden. Folgende Kriterien sind dabei maßgeblich:

- ÖPNV Angebot an der jeweiligen Haltestelle (Fahrtenanzahl etc.)
- Ziele im Einzugsbereich der Haltestelle,

- Einrichtungen im Einzugsgebiet, die für Mobilitätseingeschränkte relevant sind (Krankenhäuser etc.),
- Zahl der Ein- und Aussteiger an der entsprechenden Haltestelle,
- Umfeldsituation und die barrierefreie Erreichbarkeit/Zuwegung der Haltestelle.

In allein Ortsteilen soll möglichst in zentraler Lage mindestens eine Haltestelle barrierefrei ausgebaut sein.

Daher sollen kurz- und mittelfristig Hauptumstiegshaltestellen, Zentrale Haltestellen, Standardhaltestellen (siehe Tab. B 3-2) ausgebaut werden.

Einfache Haltestellen sollen nur in begründeten Einzelfällen kurz- und mittelfristig barrierefrei ausgebaut werden.

C 2.4 Verknüpfung und Vernetzung herstellen

C 2.4.1 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.

C 2.4.2 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. Die Busse der Stadtbusgesellschaft sind nur sehr bedingt an die Züge von und nach Hannover und Bremen angebunden.

Auch am Bahnhof Eystrup soll eine gute Verknüpfung zum Verkehrsangebot auf der Schiene angestrebt werden.

C 2.4.3 Verknüpfung mit dem Individualverkehr und Car-Sharing-Angeboten

Durch die Einrichtung von Park+Ride-, Bike+Ride-Anlagen und Car Sharing-Angeboten an den zentralen Umsteige-Haltestellen im Kreisgebiet soll die Verknüpfung zwischen ÖPNV und Individualverkehr verbessert werden. Stark frequentierte Haltestellen im ländlichen Raum sollen mit Fahrradabstellanlagen ausgerüstet sein.

C 2.4.4 Optimierung der Umsteigebeziehungen

Die Abfahrtszeiten umsteigerelevanter Regio- und Lokallinien sollen aufeinander abgestimmt sein. Für die Anschlüsse soll eine Übergangszeit von ca. 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 Anschlussicherung auch im Falle von Verspätungen
- zur Attraktivität und damit auch Akzeptanz vernetzter Wegeketten im ÖPNV bei.

C 2.4.5 Einrichtung von Mobilitätsstationen in den zentralen Orten im Ländlichen Raum

An geeigneten Schnittstellen in den zentralen Orten sollen Mobilitätsstationen die Verknüpfung und den Übergang zu den einzelnen Verkehrsmitteln erleichtern und die Nutzung von Mobilitätsketten ermöglichen.

C 2.4.6 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 Erfolg⁵⁸. 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. Car-Sharing-Angebote an den Bahnhöfen in Nienburg und Eystrup bereichern das Mobilitätsangebot und sind insbesondere in den Zeiten mit geringem ÖPNV-Angebot eine gute Alternative. 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.

Attraktive Mobilitätsstationen können dazu beitragen einen Umstieg von einem Verkehrsmittel auf das andere möglichst komfortabel möglich zu machen. Damit können dann Mobilitätsketten (z. B. Fahrrad – Bus – Bahn - CarSharing) genutzt werden.

⁵⁸ 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

C 2.5.1 Attraktive Reisezeiten

Die Reisezeiten der Regio-Linien sollen soweit wie möglich verkürzt werden. Auf den Regio-Linien soll nach Möglichkeit eine gute Verbindungsqualität (Reisezeitverhältnis $< 1,5 \cdot t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$), auf den Lokal-Linien möglichst eine genügende Verbindungsqualität (Reisezeitverhältnis $1,5$ bis $< 1,7 \cdot t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$) erreicht werden.

Begründung:

Die Reisezeit ist ein sehr wichtiges Kriterium für die Entscheidung für oder gegen die Nutzung eines öffentlichen Verkehrsmittels⁵⁹. 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

⁵⁹ So wurde in der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Frankfurt am Main dargestellt, dass der ÖV-Anteil mit zunehmendem Reisezeitverhältnis ÖV/MIV sinkt.

Bremen und Hannover werden die Differenzen in der Reisezeit teilweise deutlich geringer. 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.

C 2.5.2 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.

C 2.5.3 Fahrzeuge

Die Fahrzeuge im ÖPNV sollen barrierefrei ausgestattet sein. Dabei soll insbesondere ein barrierefreier Zugang zu den Fahrzeugen angestrebt werden. Sitz- und Stehplätze sollen in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen. Alle kundenrelevanten Einrichtungen im Fahrzeug müssen funktionstüchtig und frei von Verschmutzung sein.

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.

In Kap. C 6 (Kap. C 7.4 – Stadtbus Nienburg) werden die Anforderungen an die Fahrzeugausstattung detailliert beschrieben.

C 2.5.4 Haltestellenausstattung

Folgende Anforderungen werden an die Haltestellen 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 Möglichkeit bestehen, Fahrräder sicher abzustellen. Im Einzelnen sollen die Haltestellen je nach Ihrer Einstufung (Kategorie) folgende Ausstattungsmerkmale erfüllen:

Ausstattungsmerkmal	Haupt- umstiegs- haltestelle	Zentrale Haltestelle	Standard- haltestelle	Einfache Haltestelle
Kennzeichnung der Haltestelle				
Haltestelleschild	X	X	X	X
Haltestellenname	X	X	X	X
Verkehrsverbund	X	X	X	x
Mast in einheitlicher Farbe	X	X	X	X
Fahrplaninformation				
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)		
Aufenthaltskomfort – in Verantwortung der Gemeinde				
Befestigte Wartefläche ⇒ Bewegungsraum für Rollstuhlfahrende ⇒ 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 Ausstattungsmerkmale 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.

C 2.5.5 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 muss die Liniennummer angezeigt werden. Im Fahrzeug sollen die einzelnen Haltestellen angesagt und auch angezeigt werden.

An den Hauptumstiegshaltestellen sowie an zentralen Haltestellen mit hoher Frequenz sollen nach Möglichkeit elektronische Fahrplananzeigen installiert werden, die grundsätzlich eine Echtzeitanzeige ermöglichen.

C 2.5.6 Tarifsysteem

Der VLN-Tarif soll in seiner Grundstruktur beibehalten und ziel- und bedarfsorientiert weiterentwickelt werden. Eine Weiterentwicklung des Tarifsystems soll dazu beitragen, die Attraktivität des ÖPNV zu stärken. Bei der Weiterentwicklung sollen Verständlichkeit und Transparenz für die Kundinnen und 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 sowie die Einbindung der Landkreisverkehre in den VBN-Tarif und ggf. deren integrierte Nutzung im Busverkehr im LK NI angestrebt werden. Mit dem Niedersachsentarif ist für Kommunen mit Bahnanschluss im Rahmen der integrierten Anschlussmobilität eine durchgängige Abfertigung mit nur einem Ticket für komplexe Wegekettten für Fahrten mit Bus inkl. des SPNV über die Landkreisgrenzen hinaus bereits umgesetzt. Darüber hinaus soll angestrebt werden, dass kostenfreie Anschlussfahrten im Niedersachsentarif (NITA-Tarif) im Bus auch über die erste Tarifzone hinaus angeboten werden können.

Das Niedersachsen-Ticket wird zudem seit dem 09.12.2018 im gesamten Landkreis auch im Busverkehr anerkannt. Mit dem Niedersachsen-Ticket können nahezu sämtliche Busse und alle Nahverkehrszüge in ganz Niedersachsen inklusive der Verkehrsverbände an Werktagen nach 9 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen ganztägig mit nur einem Fahrchein genutzt werden können. Im SPNV gelten innerhalb des Landkreises Nienburg/Weser der Niedersachsentarif mit seiner Anschlussmobilität im Bar- und Zeitkartenbereich sowie der VBN-Tarif zwischen den Haltepunkten Eystrup und Nienburg (Weser). Für Fahrten aus dem Landkreis hinaus gelten im SPNV der GVH-Tarif, der VBN-Tarif, der Niedersachsentarif sowie der DB Tarif.

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.

C 2.5.7 Vertriebssystem

Der Vertrieb von Fahrscheinen soll weiterhin überwiegend in den Bussen über die Fahrer innen und Fahrer erfolgen. Darüber hinaus sollen Zeitkarten und Mehrfachfahrscheine auch bei der VGH in Hoya und bei der VLN in Nienburg angeboten werden. Dabei sollen neue Vertriebstechнологien beobachtet werden.

Im Kundencenter der Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH können alle Tickets aller Preisstufen des Tarifgebiets der VLN bezogen werden.

Fahrkarten für den SPNV (inkl. Anschlussmobilität) können über die Fahrkartenautomaten an den Bahnstationen sowie online bzw. über die App „FahrPlaner“ (<https://vbn.de/fahrplaner/>) und www.bahn.de bezogen werden.

Begründung

Die Ausweitung des Vertriebsnetzes für den Verkauf von Fahrausweisen ist in der Stadt Nienburg mit der Einrichtung des Stadtbus- Kundencenters und von Vorverkaufsstellen für den Stadtbusverkehr in einzelnen Ortsteilen⁶⁰ 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, Handyticket...) sollen als neue Vertriebstechнологien beobachtet werden. Eine Einführung dieser Technologien sollte jedoch erst erfolgen, wenn sie sich bereits in anderen, ähnlich strukturierten Räumen bewährt haben.

C 2.5.8 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.

Die Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser bietet eine „Busschule“ für Vorschul- und Grundschulkinder an, die künftig eigenständig den ÖPNV nutzen werden. Für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste erleichtert das „Mobilitätstraining“ in Zusammenarbeit mit der Polizei und der Verkehrswacht den Einstieg in das Bus fahren, auch mit Rollator oder anderen Hilfsmitteln.

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

⁶⁰ „Cybin“ in Verdener Landstraße, „Fleischer“ in der Celler Straße, „Lange“ am Führser Mühlenweg in Langendam

Rechnung, indem er nur transparente Wartehäuschen fördert. Ferner wird die Beleuchtung von Haltestellen durch den Landkreis gefördert.

Seit einiger 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 Haltestelle und sonstigen Betriebsanlagen überwacht werden. Die Haltestelle City-Treff in der Stadt Nienburg wird daher mit zwei Kameras überwacht.

C 2.5.9 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.

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

Im Jahr 2017 wurden im Durchschnitt 3,1 Wege pro Person und Tag zurückgelegt. Werden nur die mobilen Personen mit Wegen am Stichtag betrachtet, liegt der Wert bei 3,7 Wegen pro Tag. An Werktagen (Montag bis Freitag) werden mehr Wege zurückgelegt als am Wochenende. Die mittleren Altersklassen und erwerbstätigen Personen legen besonders viele Wege zurück⁶¹: Auf nahezu jeden Bewohner in Deutschland kommt ein Fahrrad. 2017 standen den bundesdeutschen Haushalten knapp 77 Millionen Fahrräder zur Verfügung, darunter vier Millionen Pedelects. 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 Stadtentwicklung⁶² 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. Pedelects bzw. E-Bikes zu 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

C 2.7.1 Wirtschaftlichkeit verbessern

Der wirtschaftliche Betrieb des ÖPNV im Landkreis Nienburg/Weser ist einerseits eine elementare Herausforderung für sein Gelingen. Er muss grundsätzlich stetig verbessert werden, um mit den knappen verfügbaren Ressourcen langfristig ein leistungsfähiges und attraktives ÖPNV-Angebot aufrechterhalten zu können. Daraus resultiert andererseits ein Zielkonflikt, weil z.B. aus Maßnahmen zur Stärkung von Umwelt- und Klimazielen oder gezielten Tarif- oder Angebotsanreizen häufig ein wirtschaftlicher Nachteil entsteht. An solchen Stellen ist insbesondere abzuwägen, welche Zielerreichung unter den gegebenen Bedingungen erreichbar ist.

Begründung

⁶¹ BMVI-Studie „Mobilität in Deutschland“ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/mobilitaet-in-deutschland.html>.

⁶² <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/bund/nationaler-radverkehrsplan-nrvp-2020>

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.

C 2.7.2 Festlegung von Linienbündeln

Um eine höhere Wirtschaftlichkeit des ÖPNV im Landkreis Nienburg/Weser zu erreichen, sollen die erforderlichen ÖPNV-Leistungen in 4 Linienbündeln zusammengefasst werden.

Begründung

Zur wirtschaftlichen Gestaltung des straßenbezogenen ÖPNV und zur Integration der Nahverkehrsbedienungen können Liniengenehmigungen gebündelt werden⁶³. Das bedeutet, dass Linien, die verkehrlich und betrieblich zusammenhängen, auch genehmigungsrechtlich als Einheit zusammengefasst werden. Die Genehmigung kann in solchen Fällen für das gesamte Linienbündel erteilt werden.

Die Bündelung von Linien kann für den Aufgabenträger bei der Vergabe von Verkehrsleistungen hilfreich sein, indem innerhalb der Linienbündel ein Ausgleich zwischen profitablen und defizitären Linien erfolgen kann.

Für den Landkreis Nienburg/Weser wurden bereits im NVP 2008-2012 fünf Linienbündel festgelegt. Mit diesem Nahverkehrsplan soll die Zahl der Linienbündel wieder auf vier reduziert werden, indem alle Linien, die ausschließlich im Nienburger Stadtgebiet fahren, dem Linienbündel 4 zugeordnet werden.

Derzeit sind die Genehmigungen für die Linien der Linienbündel 1, 2 und 3 auf den 31.07.2019/2029 bzw. 31.07.2027 harmonisiert.

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. Die Vergabe des Linienbündels 1 ist zum 01.08.2019 mit einer Laufzeit bis zum 31.07.2029 erfolgt.

Linienbündel 2 umfasst den Teilraum südlich der Stadt Nienburg und östlich der Weser mit den Linien 40, 42, 50,-51, 52, 53 (Linie 53 entspricht der bisherigen 716 ohne den Abschnitt Rehburg, Nienburger Straße bis Wiedenbrügge), 55, 60 (umfasst auch den Abschnitt Stolzenau-Uchte). Auch der „Sonntagsbus“ Li 6053, dessen Laufzeit zunächst bis Dezember 2020 befristet ist, gehört zum LB 2. Der Bürgerbus Rehburg-Loccum ist nicht Bestandteil des Linienbündels. Im Linienbündel 2 werden jährlich Leistungen in einem Umfang von ca. 1,1 Mio. km erbracht. Die Vergabe des Linienbündels erfolgte zum 01.08.2017 und hat eine Laufzeit bis zum 31.07.2027.

⁶³ Kolks, Wilhelm (2003): Kapitel 1: Planungsgrundlagen. In Kolks, W. & J. Fiedler: Verkehrswesen in der kommunalen Planung. Band I. 2. Auflage. Berlin: Erich-Schmidt-Verlag.

Linienbündel 3 umfasst den Teilraum südlich der Stadt Nienburg und westlich der Weser mit den Linien 10, 15, 16, 17, 18, 19, 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. Die Vergabe des Linienbündels 3 ist zum 01.08.2019 mit einer Laufzeit bis zum 31.07.2029 erfolgt.

Linienbündel 4 umfasst den Stadtbus in der Stadt Nienburg mit den Linien 1 bis 6. Im Linienbündel 4 werden jährlich Leistungen in einem Umfang von ca. 0,45 Mio. km erbracht. Die Aufgabenträgerschaft für dieses Linienbündel obliegt der Stadt Nienburg/Weser.

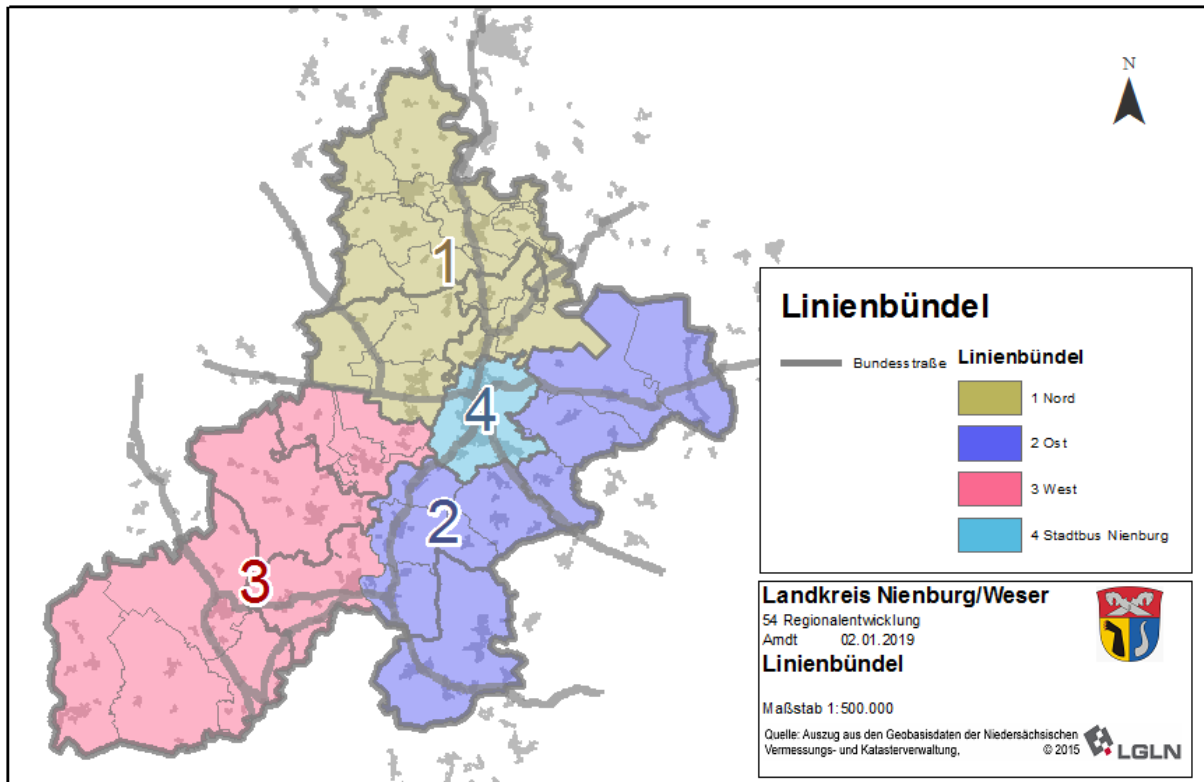


Abb. C 2-2 Linienbündel
 Quelle: Landkreis Nienburg/Weser

C 2.7.3 Ausrichtung des ÖPNV-Angebots

Das ÖPNV-Angebot soll entsprechend der Nachfrage weiter entwickelt werden. Auf den Regio-Linien 10, 20, 30, 40, 50, 60 und 70 soll der angebotsorientierte Fahrplan weiter verbessert werden. Dies gilt insbesondere für fehlende Verbindungen am Abend, an Samstagnachmittag und für Sonn- und Feiertage. Für Tagesrandlagen soll diese Ausweitung auch über flexible Bedienformen geprüft werden. Das ÖPNV-Angebot auf den Lokal-Linien soll auf die Nachfrage ausgerichtet werden. Daher soll eine Überprüfung der Nachfrage in regelmäßigen Abständen erfolgen. Der Aufwand für „neue“, erforderliche Fahrten soll möglichst durch Streichung von Fahrten mit sehr geringer Auslastung kompensiert werden.

Der Stadtbus Nienburg verkehrt angebotsorientiert auf den Linien 1-4 im 30-Minuten-Takt sowie auf den Linien 5+6 im Stundentakt an allen Wochentagen im Jahr.

C 2.7.4 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.

C 2.7.5 Eigenständiges Stadtbussystem

Die Stadt Nienburg/Weser nimmt die Aufgabe als Aufgabenträgerin für die sechs Stadtbuslinien (Linienbündel 4, d.h. Linie 1 bis 6) 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 die Linien 1 bis 4 übernommen. Zur finanziellen Entlastung wurde damals die Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH (SBG) gegründet. Die SBG übernimmt die Planung und Organisation des Stadtbusverkehrs in Nienburg. Dadurch werden die Erhaltung des Standards sowie Optimierungen im Stadtbussystem möglich.

Zum 01.08.2019 hat die Stadt Nienburg auch die Aufgabenträgerschaft für die Linien 5 und 6 übernommen. Sie wird die Verkehrsleistungen für diese Linien beauftragen. Sie erhält hierfür bis zum 31.07.2019 einen jährlich vereinbarten finanziellen Ausgleich vom Landkreis Nienburg/Weser.

C 2.7.6 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 Kundinnen und 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 Vorgaben für die Erbringung der Verkehrsleistungen in der Zuständigkeit des Landkreises Nienburg/Weser

C 3.1 Begriffsdefinition

Die Verkehrsleistungen werden in folgender Form differenziert:

- **Grundverkehrsleistungen** sind täglich zu erbringen, sie sind mit fixen Fahrplänen zum Vertragsbeginn festgelegt.
- **Zu- bzw. abbestellte Verkehrsleistungen** sind Leistungen, die vom Auftraggeber nach vertraglich festgelegten Regularien zu-, um- oder abbestellt werden. Es kann sich dabei auch um Leistungen handeln, die nur saisonal begrenzt oder nur an bestimmten Wochentagen zu erbringen (Zubestellung) bzw. nicht mehr zu erbringen (Abbestellung) sind.
- Bei den **Sondernutzungen** handelt es sich um Verkehre zu unregelmäßigen, zum jetzigen Zeitpunkt nicht planbaren Ereignissen (z. B. Kirmes, Stadtfeste oder soziale Aktionen).

- Bei den **Spezialanlässen** wird dem Auftraggeber an einzelnen Tagen ein Fahrzeug sowie ein Fahrer für Probefahrten, Präsentationen, Pressegespräche u. a. zur Verfügung gestellt (siehe Nr. 4.12 der Leistungsbeschreibung).
- Als „**Fahrt**“ gilt jeder Einzelkurs differenziert nach Richtung.
- Der Betrieb gilt als **unpünktlich**, wenn die Abfahrt nicht in einem Zeitfenster von bis zu 5 Minuten nach der 1. Sekunde der definierten Abfahrtszeit im Linienverkehr bzw. verfrüht vor der 1. Sekunde der Abfahrtszeit erfolgt.
- Eine Fahrt gilt als **ausgefallen**, wenn
 - sie nicht durchgeführt wurde oder
 - nicht alle vorgesehenen Haltestellen angefahren wurden oder
 - die Abfahrt an der Starthaltestelle mit einer Verspätung von mehr als 30 Minuten erfolgte oder
 - die Abfahrt an einer Haltestelle zu früh erfolgte.

C 3.2 Anforderungen an die Durchführung der Verkehrsleistungen

C 3.2.1 Anpassung der Fahrleistungen an den Bedarf

Zur Befriedigung des öffentlichen Verkehrsinteresses, insbesondere zur Sicherstellung der Schülerbeförderung, werden sich in der Zukunft regelmäßig Leistungsänderungen ergeben, die von den Verkehrsunternehmen zwingend umzusetzen sind; dies kann auch zusätzliche Fahrten bzw. Verstärkerfahrten beinhalten.

Zusätzlich zum genehmigten Fahrplanangebot werden an den Tagen der Zeugnisausgabe Sonderfahrten nach Vorgabe der VLN auch nach der 3. Schulstunde angeboten.

C 3.2.2 Umlaufgestaltung

Die Umlaufbildung ist Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Sie können Fahrzeuge übergreifend auch im Umlaufverbund mit anderen, nicht zu den hier ausgeschriebenen Verkehrsleistungen gehörenden Linien bzw. Losen, in optimalen Umläufen sowie auch im Gelegenheitsverkehr einsetzen.

C 3.2.3 Anschlusssicherung

Die in den Fahrplänen dargestellten Anschlussbindungen sind vom Auftragnehmer unter Einhaltung der im Fahrplan ausgewiesenen Übergangszeiten abzusichern.

C 3.2.4 Weitere Dienstleistungen

Neben dem reinen Fahrbetrieb und weiterer Dienstleistungen sind vom Auftragnehmer weiterhin u. a. folgende Dienstleistungen zu erfüllen:

- Erstellung monatlicher Qualitäts- und Status-Berichte
- Fahrscheinverkauf, Erhebung der Fahrgeldeinnahmen und Einnahmensicherung,
- Fahrausweiskontrollen im Rahmen der Durchführung des Fahrbetriebes,
- Durchführung von Mitarbeiterschulungen,
- Entgegennahme von Kundenresonanzen sowie Weiterleiten an den Auftraggeber,
- Stellungnahme zu Kundenresonanzen, welche die Leistungserbringung durch den Auftragnehmer betreffen, gegenüber dem Auftraggeber,
- Management der Fundsachen,

- unverzügliche Meldung von Betriebsstörungen und besonderen Vorkommnissen,
- unverzügliche Meldung von Fahrtausfällen, Schäden, fehlenden Fahrgastinformationen u. ä. an den Haltestellen an den Auftraggeber,
- an den Haltestellen Austausch der zerstörten bzw. entwendeten Fahrgastinformationen sowie Austausch der gesamten Fahrgastinformationen zum halbjährlichen Fahrplanwechsel an den Haltestellen,
- permanente Beobachtung des Betriebes (Pünktlichkeit, Auslastung/Überlastungen der Kapazitäten),
- Bereitstellung eines Fahrzeugs mit Fahrer und auf Verlangen des Auftraggebers für Informationsveranstaltungen.

C 3.3 Betriebsstätte, Betriebsleitstelle und Verfügbarkeit vor Ort

Die beauftragten Verkehrsunternehmen haben eine Betriebsstätte in der Nähe zum Ausführungsort zu führen. Sie sollten im Kreisgebiet eine Betriebsleitstelle betreiben. Diese Leitstelle muss eine lückenlose Kommunikation mit den eingesetzten Fahrzeugen sicherstellen und soll durchgängig Montag bis Freitag im Zeitraum von 30 Minuten vor der ersten Fahrplanfahrt bis 18:00 Uhr durch einen verantwortlichen Mitarbeiter besetzt sein. Zu den anderen Verkehrszeiten ist ein Bereitschaftsdienst vorzuhalten.

Am Ort der Betriebsstätte sollte ein Verkehrsleiter eingesetzt sein.

C 3.4 Kooperationen

Alle beauftragten Verkehrsunternehmen sollen permanent und umfassend mit dem Landkreis Nienburg/Weser kooperieren.

Die betrifft insbesondere folgende Bereiche:

- zentrale Leitstelle (z. B. Abstimmung der Anschlusssicherung zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen),
- unternehmensübergreifende Fahrgastinformation,
- zentrales, unternehmensübergreifendes Beschwerdemanagement,
- gemeinsamer Internetauftritt des Busverkehrs im Kreisgebiet,
- Informationen zu Fundsachen,
- Organisation von Sonderverkehren bei Veranstaltungen,
- Umleitungsmanagement,
- Störfallmanagement.

Die beauftragten Verkehrsunternehmen sollen zur Gewährleistung einer hohen Qualität im ÖPNV untereinander zusammenzuarbeiten. Dies gilt auch für die Zusammenarbeit mit der Nienburger Stadtbusgesellschaft mbH. In Stör- und Konfliktfällen sind in Abstimmung mit den anderen Verkehrsunternehmen sinnvolle Lösungen zur Absicherung der Mobilität und im Interesse der Fahrgäste umzusetzen.

Im Verspätungsfalle sollen mit den Leitstellen der anderen Unternehmen Abstimmungen zur Absicherung von Anschlüssen für Umsteiger herbeigeführt werden.

C 3.5 Betrieb

Die Verkehrsunternehmen sollen den Fahrplan einhalten und einen pünktlichen und störungsfreien Betrieb gewährleisten. Dabei sollen die vorgegebenen Linienwege zwingend durchgängig befahren werden. Nur in betrieblichen Sonderfällen (z. B. Nichtbefahrbarkeit von Straßenabschnitten) dürfen sie auf einer möglichst kurzen Strecke verlassen werden.

Sobald sich Verspätungen von über 30 Minuten auf die Pünktlichkeit der nächstfolgenden Fahrplanfahrt des betroffenen Fahrzeuges übertragen würden, sollen von den Verkehrsunternehmen Reserve- und Ersatzfahrzeuge eingesetzt werden. Ggf. muss eine Ersatzbeförderung der Fahrgäste mit Taxen o. ä. erfolgen.

Zum Zwecke der Betriebssteuerung sollen die Fahrzeuge mit Funk oder anderen funktionsstüchtigen Kommunikationsmöglichkeiten ausgerüstet sein.

Die Verkehrsunternehmen sollen für das Umleitungsmanagement im Falle von Baustellen oder Veranstaltungen auf den Linienwegen zuständig sein.

Rechtzeitig vor dem ersten Schultag eines jeden neuen Schuljahres sollen die Verkehrsunternehmen ein oder mehrere Abstimmungsgespräche mit dem Auftraggeber hinsichtlich der Schülerbeförderung im neuen Schuljahr führen.

Die Verkehrsunternehmen sollen Fahrzeuge inkl. Fahrpersonal für unregelmäßige Sondernutzungen (z. B. Großveranstaltungen, Stadtfeste, soziale Aktionen) zur Verfügung stellen. Dabei kann es sich auch um Betriebszeiten außerhalb der üblichen Verkehrszeiten handeln (auch Nachtbedienung).

Die Verkehrsunternehmen sollen nach Anforderung durch den Auftraggeber weitere Angebotsformen (wie Rufbus, Anrufsammeltaxi oder Bürgerbus) einrichten, betreiben und/oder betreuen.

C 3.6 Beschwerdemanagement

Die Annahme und Bearbeitung von Kundenresonanzen (Beschwerden und Hinweise der Fahrgäste) liegt im Verantwortungsbereich des Teams Verkehrsservice Landkreis Nienburg (VLN). Die Verkehrsunternehmen unterstützen die VLN im Beschwerdemanagement, indem sie die folgenden Leistungen erbringen:

- Fahrpersonale nehmen Beschwerden und Hinweise von Fahrgästen auf, soweit es die Betriebslage zulässt.
- Alle beim Verkehrsunternehmen schriftlich, telefonisch und mündlich eingehenden Beschwerden und Hinweise sollen aufgenommen werden.
- Alle Kundenresonanzen sind vom Verkehrsunternehmen kurzfristig an das Team VLN weiterzuleiten.
- Über Eskalationen im Zusammenhang mit der Annahme von Kundenresonanzen ist das Team VLN zu informieren.
- Von den Verkehrsunternehmen sollen nach Aufforderung durch das Team VLN Stellungnahmen zu Kundenbeschwerden erstellt werden.
- Alle Beschwerdeführer erhalten eine Antwort zu ihrem Anliegen.

C 3.7 Fahrgastinformation und Medienarbeit

Das Team VLN führt Maßnahmen im Bereich der Fahrgastinformation, inkl. der Herstellung der Fahrplanaushänge an den Haltestellen durch. Die Vermarktung des Verkehrsangebotes sowie die Pressearbeit liegen in der Zuständigkeit des Landkreises und des Teams VLN. Die Verkehrsunternehmen dürfen hier nur mit ausdrücklicher Zustimmung des Landkreises tätig werden. Sie sollen Presseinformationen zu öffentlichkeitswirksamen, sensiblen Themen vorab mit dem Landkreis abstimmen.

C 3.8 Vertrieb und Marketing

Das Marketing des VLN zielt darauf, noch mehr Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Neben den reinen Informationen zum ÖPNV (siehe B 3.8) arbeitet das

Team VLN an der Erstellung eines modernen, umweltfreundlichen und positiven Images für den Busverkehr. So arbeitet das Team VLN eng mit der lokalen Presse zusammen. In einer regelmäßig erscheinenden Sonderseite-Seite „Neues zum öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Nienburg“ wird über aktuelle Themen rund um das Thema Busverkehr und Mobilität im Landkreis Nienburg berichtet. Auf der übersichtlichen, responsiven sowie barrierearmen Webseite des VLN www.vln-nienburg.de haben die Menschen die Möglichkeit, alle wichtigen Informationen wie aktuelle News, Fahrpläne, Ticketangebote, Preise, Car-Sharing als Ergänzung zum Linienbusverkehr sowie Hinweise auf baustellenbedingte Umleitungen abzurufen. Die wesentlichen Informationen stehen in drei Sprachen zur Verfügung.

Im lokalen Radiosender „Radio Mittelweser“ wird über Neuigkeiten im Buslinienverkehr im Landkreis Nienburg/Weser berichtet, mit einer Reichweite über die Landkreisgrenze hinaus. Zudem werben Ticker mit verschiedenen Inhalten und Botschaften während der Radiosendungen für das Busfahren im Landkreis.

Das Team VLN erstellt und verteilt folgende Printmedien für Fahrgäste und Interessierte: Faltfahrpläne, Informationsflyer und Plakate für verschiedene Angebote.

C 3.9 Haltestelleneinrichtungen

C 3.9.1 Feste Haltestelleneinrichtung

Der Landkreis ist für die Beschaffung und das Aufstellen der Haltestelleneinrichtungen zuständig.

Die regelmäßige Inspektion, Pflege, Wartung und Instandhaltung der Haltestellenmasten sowie der Austausch der Fahrgastinformationen soll in den Zuständigkeitsbereich der Verkehrsunternehmen fallen.

C 3.9.2 Mobile Haltestelleneinrichtung

Die beauftragten Verkehrsunternehmen sollen fünf mobile Haltestellenmasten in einfacher Ausführung mit Haltestellenmast, Haltestellenfuß (kippsicher), einer Kunststoffhülle DIN A3 für das Einschieben von Fahrgastinformationen und dem Haltestellenschild entsprechend § 41 StVO (Zeichen 224) vorhalten, damit sie diese rechtzeitig vor Änderungen in der Linienführung (z. B. Umleitungen) aufstellen können.

C 3.9.3 Pflege, Wartung und Instandsetzung der Haltestellenschilder

In regelmäßigen Zeitabständen (mindestens halbjährlich) sollen die Verkehrsunternehmen eine Zustandskontrolle aller Haltestellenmasten durchführen. Treten Mängel an Haltestellenschildern auf, so gelten nach Kenntnisnahme der Mängel folgende Bearbeitungszeiten:

- Schäden, von denen eine Gefahr ausgeht, werden unverzüglich behoben
- grobe Verunreinigungen und auffällige bzw. großflächige Graffiti-Beschmierungen sind spätestens innerhalb von fünf Werktagen zu beseitigen
- Instandsetzungsmaßnahmen (z. B. „Geraderichten“ von Haltestellenmasten) sind in der Regel innerhalb von zwei Wochen vorzunehmen.

C 3.9.4 Fahrgastinformationen an den Haltestellen

Für die Fahrgastinformation an den Haltestellen ist das Team VLN zuständig. Zum halbjährlichen Fahrplanwechsel stellen die Verkehrsunternehmen an den von ihnen bedienten Haltestellen den Austausch der gesamten Fahrgastinformationen sicher. Mit dem

Austausch darf frühestens drei Tage vor dem Fahrplanwechsel begonnen werden, die Arbeiten sind spätestens zum Fahrplanwechsel abzuschließen.

C 3.10 Fundsachen

Das Fundsachenmanagement obliegt den Verkehrsunternehmen. Alle Fundsachen sollen von den Verkehrsunternehmen verwaltet und gelagert werden.

Über wertvolle Fundsachen mit einem materiellen Wert (geschätzt) größer 250 Euro ist das Team VLN zu informieren. Das beauftragte Verkehrsunternehmen hat eine Dokumentation der Fundsachen mit einem geschätzten Wert größer 25 Euro zu führen. Die sofortige Rückgabe von Fundsachen durch das Personal des Auftragnehmers an den Verlierer ist möglich, wenn sich dieser eindeutig als die Person ausweisen kann, welcher der Gegenstand gehört. Die Fundsachen sind mindestens drei Monate ab dem Fundtag aufzubewahren. Nach spätestens vier Monaten ab dem Fundtag sind die Fundsachen dem zuständigen Fundbüro zu übergeben.

C 3.11 Umweltschutz

Bei der Betriebsdurchführung sind von den Verkehrsunternehmen alle relevanten Gesetze und Vorschriften zum Einhalten von Vorgaben zum Umweltschutz einzuhalten. Dies betrifft u. a.

- Reinigung und Wartung der Fahrzeuge,
- Entsorgung von Verschleißteilen,
- Entsorgung von Müll aus dem Fahrzeug.

C 4 *Qualitätsmanagement in der Zuständigkeit des Landkreises Nienburg/Weser*

C 4.1 Grundsätze

Das beauftragte Verkehrsunternehmen ist für die regelmäßige Kontrolle der Leistungs- und Qualitätserfüllung zuständig. Es soll die Nichteinhaltung der definierten Leistungs- und Qualitätspflichten in Berichten wahrheitsgemäß dokumentieren.

Der Landkreis hat das Recht, in die verdeckten und offenen Kontrollen auch etwaige vom Auftragnehmer eingesetzte Subunternehmer und Verleihunternehmer einzubeziehen. Dies gilt auch für Kontrollen auf dem Betriebshof zu den Betriebszeiten.

C 4.2 Prüfrecht, Qualitätskontrolle und -sicherung

Der Landkreis führt Kontrollen bei den Fahrer innen und Fahrer durch und prüft die Einsatzpläne und Fahrtenblätter des Fahrpersonals und die Daten von fahrzeugseitigen Aufzeichnungsgeräten auf die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der vertraglichen Vereinbarungen. Dabei ist er zur Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen zum Datenschutz verpflichtet.

Der Landkreis wird monatlich über die Mitarbeiter der Verkehrsunternehmen informiert.

Die in den Leistungsbeschreibungen der Verkehrsverträge definierten Qualitätsstandards sind durch die Verkehrsunternehmen selbstständig zu überwachen. Ggf. sind Maßnahmen zur Sicherung und ggf. zur Erhöhung der Qualität zu ergreifen.

C 4.3 Berichtspflichten der Verkehrsunternehmen

C 4.3.1 Fahrzeugliste

Die Verkehrsunternehmen sollen dem Landkreis rechtzeitig vor der Betriebsaufnahme eine Liste der für den Einsatz auf den ausgeschriebenen Linien vorgesehenen Fahrzeuge zur Verfügung stellen. Darin sollen folgende Angaben enthalten sein:

- Hersteller/ Fabrikat, Typenbezeichnung,
- Erstzulassung,
- Euro-Norm,
- amtliches Fahrzeugkennzeichen,
- Fahrgestell-Nummer,
- Anzahl Sitz- und Stehplätze,
- Kilometerstand,
- Ausstattung.

Diese Liste wird während der Vertragslaufzeit fortgeschrieben werden. Veränderungen am Fahrzeugbestand sind dem Landkreis mitzuteilen. Von den Verkehrsunternehmen dürfen ausschließlich die gemeldeten Fahrzeuge eingesetzt werden.

C 4.3.2 Sofort-Meldungen zu besonderen Vorkommnissen

Die beauftragten Verkehrsunternehmen haben den Auftraggeber unverzüglich über

- Betriebsvorkommnisse, die ein öffentliches Aufsehen erregen,
- Unfälle oder Vorfälle, bei denen ein Mensch getötet oder schwer verletzt worden ist,
- Betriebsstörungen, die Veränderung der Linienführung zur Folge haben,
- Betriebsstörungen, die voraussichtlich länger als 24 Stunden dauern,
- Verkehrseinstellungen infolge höherer Gewalt,
- weitere gravierende Vorkommnisse, wie Verletzungen bzw. Belästigung von Fahrgästen und/ oder Übergriffe auf Fahrgästen oder Fahrer,
- Störungen an Lichtsignalanlagen (LSA) sowie sonstige Störungen, die die Befahrung von Linienwegen behindern (z. B. Tagesbaustellen),

zu unterrichten.

C 4.3.3 Meldungen zu Fahrtausfällen und Störungen

Die beauftragten Verkehrsunternehmen sollen den Landkreis kurzfristig über

- ausgefallene Fahrten,
- Betriebsunterbrechungen mit Begründung,
- gravierende Störungen bei den Fahrzeugen und Fahrzeugausfälle,
- gravierende Abweichungen von den definierten Standards,
- Schäden, gravierende Verschmutzungen u. ä. an den Haltestellen,

unterrichten.

C 4.3.4 Monatliche Qualitäts- und Statusberichte

Die beauftragten Verkehrsunternehmen sollen für den Landkreis einen kurzgefassten Qualitätsbericht mit folgenden Inhalten erstellen:

- Fahrtausfälle,
- Probleme mit der Pünktlichkeit,
- Auffälligkeiten in der Auslastung der Kapazitäten (Überlastungen aber auch Überkapazitäten),
- größere Beschädigungen bzw. Reparaturen bei den Fahrzeugen,
- Veränderungen im Fahrzeugpool,

- Km-Stand der einzelnen Fahrzeuge,
- Veränderungen bei den Standorten, auf denen die Fahrzeugen abgestellt werden,
- Statistik über die angefallenen Störungen an den Fahrscheindruckern,
- Fahrten mit Ersatzfahrzeugen,
- Dokumentation der beim Auftragnehmer eingegangenen Beschwerden,
- sonstige Unregelmäßigkeiten und Besonderheiten.

C 4.4 Verminderung der Vergütung und Vertragsstrafen

C 4.4.1 Konsequenzen für die Nichtmeldung von Nicht- oder Schlechtleistungen durch den Auftragnehmer

Die beauftragten Verkehrsunternehmen sollen Mängel ihrer Leistung vollständig und wahrheitsgetreu dokumentieren und dem Landkreis zur Kenntnis geben. Unvollständige oder falschen Meldungen sollen mit einer Vertragsstrafe belegt werden. Auf diese Weise soll eine wahrheitsgemäße Dokumentation der Qualitätskontrolle gesichert werden.

C 4.4.2 Verminderung der Vergütung und Vertragsstrafen

Wenn die beauftragten Verkehrsunternehmen ihre Leistungspflichten nicht einhalten oder, wenn sie ihre Leistungen nicht in der vereinbarten Qualität erbringen, soll ihre Vergütung vermindert bzw. Vertragsstrafen erhoben werden.

Bei Fahrtausfällen soll keine Vergütung der betroffenen Betriebsleistungen erfolgen.

Bei Schlechtleistungen sollen differenzierte Vertragsstrafen festgesetzt werden.

Entsprechende Sanktionsmaßnahmen sollen im Einzelnen in den Leistungsbeschreibungen der ÖDLAs festgelegt werden.

C 4.5 Qualitätssicherung

Werden die vorgegebenen Leistungs- und Qualitätsanforderungen wiederholt nicht eingehalten, sollen die beauftragten Verkehrsunternehmen in Eigenregie Maßnahmen zur Qualitätssicherung ergreifen und umsetzen. Dazu gehören insbesondere:

- anlassbezogene Dienstanweisungen an das Fahr- und Servicepersonal,
- anlassbezogene Schulung des Fahr- und Servicepersonals,
- (temporär) personelle Verstärkung der Besetzung der Leitstelle,
- zusätzliche Wartungsmaßnahmen an den Fahrzeugen,
- zusätzliche Kontroll- und Überwachungsmaßnahmen im laufenden Betrieb.

Bei wiederholter Nichterfüllung der Leistungs- und Qualitätsanforderungen soll ein kurzfristig wirksamer Maßnahmenplan zur Verbesserung der Leistungs- und Qualitätserfüllung erstellt und vorgelegt werden. Darin soll dargestellt werden, welche Maßnahmen in welcher Intensität ergriffen werden, bis wann die beschriebenen Maßnahmen jeweils umgesetzt werden und welche Wirksamkeit erwartet wird.

C 5 *Tarif und Vertrieb in der Zuständigkeit des Landkreises Nienburg/Weser*

C 5.1 Tarif- und Beförderungsbestimmungen

Die beauftragten Verkehrsunternehmen sollen das vom Landkreis vorgegebene Fahrscheinangebot auf ihren Fahrzeugen anbieten. Dies gilt auch für Angebote, die der Landkreis erst zukünftig entwickeln wird, wie z.B. ein Sozialticket.

Auf allen Fahrzeugen der eingesetzten Verkehrsunternehmen sollen Kopien der Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des VLN-Gemeinschaftstarifes mitgeführt werden, damit sie den Fahrgästen auf Nachfrage ausgehändigt werden können.

C 5.2 Vertriebstechnik

Für den Vertrieb der Fahrscheine sollen die beauftragten Verkehrsunternehmen in jedem Fahrzeug Fahrscheindrucker einsetzen. Diese Fahrscheindrucker sollen möglichst folgende Anforderungen erfüllen:

- Verkauf von verschiedenen Fahrausweisarten (mindestens dem Fahrscheinangebot des VLN-Tarifses entsprechend),
- Verkauf der Fahrscheinarten in mindestens acht Preisstufen,
- Druck der Fahrscheine auf fälschungssicherem Papier,
- datentechnische Speicherung/Sicherung der Verkaufsdaten.

Das eingesetzte Fahrpersonal soll Fahrscheindrucker und sonstige Vertriebstechnik sicher beherrschen können.

Langfristig sollte als weiterer Vertriebsweg die Einführung von digitalen Fahrscheinen angestrebt werden. Darüber hinaus wäre eine VLN App wünschenswert.

C 5.3 Erweiterung der Funktion der Vertriebstechnik

Langfristig wird beabsichtigt, die Fahrscheindrucker in ihren technischen Funktionen zu erweitern (z. B. für das E-Ticketing). Dabei soll geprüft werden, ob es sinnvoll ist, dass der Landkreis den beauftragten Verkehrsunternehmen eigene Fahrscheindrucker zur Verfügung stellt. Auf diese Weise könnte die Kontrolle über die Einnahmen für den Landkreis verbessert werden. Ferner würde eine einheitliche Vertriebstechnik auf allen im Kreisgebiet fahrenden Fahrzeugen weitgehend erreicht.

C 5.4 Verkauf der Fahrausweise

Der Ticketvertrieb soll über die Fahrscheindrucker im Barverkauf gemäß der jeweils gültigen Tarifbestimmungen erfolgen (aktuelle bzw. zukünftige Fahrscheinarten). Ausnahmen sollen für bedarfsgesteuerte Verkehre möglich sein. Hier könnte dann z.B. ein Blockverkauf zugelassen werden.

Bestimmte Zeitkarten (z. B. Jahreskarten, Schülerzeitkarten, Seniorenzeitkarten etc.) sollen durch das Team VLN vertrieben werden. Dies gilt auch für den Vertrieb der vom Landkreis Nienburg/Weser als Schulträger auszugebenden Schülerzeitkarten. Daneben sollen in der Geschäftsstelle des Teams VLN auch alle weiteren Fahrscheine vertrieben werden.

C 5.5 Fahrausweiskontrollen

Die Fahrer der eingesetzten Verkehrsunternehmen sollen Fahrscheinkontrollen durchführen. Daher soll das Einsteigen der Fahrgäste grundsätzlich an der vorderen Tür erfolgen. Nur in Ausnahmefällen soll ein Einstieg an der hinteren Tür insbesondere für Per-

sonen mit Mobilitätseinschränkungen, Fahrgästen mit Kinderwagen oder mit Rollatoren zugelassen werden. Auch an bestimmten Haltestellen, an denen viele Schülerinnen und Schüler zusteigen, kann es sinnvoll sein, den Einstieg auch an den hinteren Türen zu ermöglichen.

Im Rahmen von Stichprobenkontrollen sollen die Fahrscheine von Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Landkreises oder bestellten externen Kontrolleuren kontrolliert werden.

Von Fahrgästen ohne gültigen Fahrschein soll ein erhöhtes Beförderungsentgelt eingezogen werden.

C 5.6 Tarifänderungen

Der Landkreis wird die eingesetzten Verkehrsunternehmen rechtzeitig über beabsichtigte Tarifänderungen informieren. Die eingesetzten Verkehrsunternehmen sollen ihr Fahrpersonal über die geänderten Tarife informieren.

C 6 *Anforderungen an die Fahrzeugausstattung und den Fahrzeugeinsatz in der Zuständigkeit des Landkreises Nienburg/Weser*

C 6.1 Fahrzeugstandards

C 6.1.1 Fahrzeugkategorien

Für die Fahrzeugstandards werden folgende Kategorien festgelegt:

- Kategorie I: Regelfahrzeuge für die Regio-Linien 10, 20, 30, 40, 50, 60 und 70
- Kategorie II: Regelfahrzeuge für alle anderen Linien
- Kategorie III: Fahrzeuge für Verstärkerfahrten an Schultagen.
- Standardliniengelenkbus

Für einzelne Fahrten an Schultagen ist abweichend hiervon aus Kapazitätsgründen der Einsatz eines Standardliniengelenkbusses erforderlich. Die sogenannten Sonntagsbusse (bisher Linie 6053) sollen im Regelfall mit Fahrzeugen der Kategorie I bedient werden.

Die beauftragten Verkehrsunternehmen sollen die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge so bemessen, dass ein reibungsloser, pünktlicher Ablauf des Betriebs gewährleistet ist. Die beauftragten Verkehrsunternehmen sollen eine ausreichende Zahl von Reservefahrzeugen vorhalten.

C 6.1.2 Standards für Fahrzeuge der Kategorie I

Technische Merkmale	
Fahrzeugtyp	Standardlinienbus
Alter (Bezugsgröße: Erstzulassung)	max. 5 Jahre bei der Betriebsaufnahme (wachsendes Alter während der Genehmigungslaufzeit, jedoch maximal bis Höchstalter von 10,00 Jahren zum Einsatzzeitpunkt)
Abgasnorm	Euro VI-Norm
Ausstattung Fahrgastkomfort	
Sitze	mind. 38 Sitzplätze
Barrierefreiheit	
Niederflurtechnik/ Low Entry ⁶⁴	Einstiegshöhe 320 mm + 20 mm, Kneeling-System mit Absenkungen um ca. 70 mm (manuell) ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrende an der zweiten Tür; Länge mind. 900 mm (Tragfähigkeit mindestens 300 kg; geeignet für Elektrorollstühle) stufenfrei im Bereich zwischen Tür 1 und Tür 2, bei Gelenkbussen zwischen Tür 1 und Tür 3 ⁶⁵ ; mind. zwei Türen bei Standardlinienbussen und drei Türen bei Gelenkbussen im Niederflurbereich Sondernutzungsfläche
	kontrastreiche Markierung/ Gestaltung der Eingangsbereiche, Haltegriffe und -stangen, Kanten, Bedienelemente, Taster usw.
Türen	mind. zwei Türen für den Fahrgastwechsel, davon mind. eine Doppeltür mit zweiflügeligen Türen und Durchgangsmaß mind. 1.200 mm
Fahrgastinformation (außen)	digitale Fahrgastinformation außen <ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeugvorderseite: Liniennummer +Ziel • rechte Fahrzeugseite: Liniennummer + Ziel/ Fahrweg • Fahrzeugheck: Liniennummer
Fahrgastinformation (innen)	digitale (akustische und visuelle) Fahrgastinformation
	Innenlautsprecher/ Bordmikrofon für Fahrer
Sonstige Ausstattung	
Sicherheit	Motorraumlöschanlage Beleuchtung der Einstiegsbereiche bei Türöffnung
Sonstiges	Abfallbehälter

⁶⁴ Die Anforderung „Niederflurfahrzeug“ erfüllen Fahrzeuge, bei denen „mindestens 35% der für Fahrgäste verfügbaren Stehplatzflächen (bzw. des vorderen Teilfahrzeugs bei Gelenkbussen bzw. der unteren Fahrgastebene bei Doppeldeckerfahrzeugen) eine stufenlose Fläche bilden und Zugang zu mindestens einer Betriebstür bieten“ (siehe Ralph Pütz: Einführung in die Linienbustechnik; VDV-Akademie (Herausgeber); Alba-Fachverlag GmbH + Co. KG, Düsseldorf 2012).

⁶⁵ Sitze im Bereich der Radkästen ggf. über eine Stufe erreichbar

C 6.1.3 Standards für Fahrzeuge der Kategorie II

Technische Merkmale	
Fahrzeugtyp	mindestens 50% Standardlinienbus maximal 50% Kombibusse ⁶⁶
Alter (Bezugsgröße: Erstzulassung)	1. bis Ende 5. Vertragsjahr: zum Einsatzzeitpunkt ⁶⁷ max. 10,00 Jahre 6. bis Ende 10. Vertragsjahr: zum Einsatzzeitpunkt max. 14,00 Jahre
Abgasnorm	mind. Euro V-Norm
Ausstattung Fahrgastkomfort	
Sitze	mind. 38 Sitzplätze
Barrierefreiheit	
Niederflurtechnik/ Low Entry ⁶⁸	mindestens 50% der Fahrzeuge: Einstiegshöhe 320 mm + 20 mm, Kneeling-System mit Absenkungen um ca. 70 mm (manuell) ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrende an der zweiten Tür; Länge mind. 900 mm (Tragfähigkeit mindestens 300 kg; geeignet für Elektrorollstühle) stufenfrei im Bereich zwischen Tür 1 und Tür 2, bei Gelenkbussen zwischen Tür 1 und Tür 3 ⁶⁹ ; mind. zwei Türen bei Standardlinienbussen und drei Türen bei Gelenkbussen im Niederflurbereich Sondernutzungsfläche
Türen	mind. zwei Türen für den Fahrgastwechsel, davon mind. eine Doppeltür mit zweiflügeligen Türen und Durchgangsmaß mind. 1.200 mm
Fahrgastinformation (außen)	digitale Fahrgastinformation außen <ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeugvorderseite: Liniennummer + Ziel • rechte Fahrzeugseite: Liniennummer + Ziel/ Fahrweg • Fahrzeugheck: Liniennummer
Fahrgastinformation (innen)	mindestens 50% der Fahrzeuge: digitale (akustische und visuelle) Fahrgastinformation
	Innenlautsprecher/ Bordmikrofon für Fahrer
Sonstige Ausstattung	
Sicherheit	Motorraumlöschanlage
Sonstiges	Abfallbehälter

⁶⁶ Ein Kombibus ist ein Omnibus, der sowohl im Linien- als auch im Gelegenheitsverkehr eingesetzt werden kann. Er weist daher sowohl Kennzeichen von Reisebussen als auch von Linienbussen auf.

⁶⁷ Als Einsatzzeitpunkt gilt der jeweilige Tag im Zeitraum der Vertragslaufzeit, an dem das Fahrzeug vom Auftragnehmer für die Verkehrserbringung genutzt wird.

⁶⁸ Die Anforderung „Niederflurfahrzeug“ erfüllen Fahrzeuge, bei denen „mindestens 35% der für Fahrgäste verfügbaren Stehplatzflächen (bzw. des vorderen Teilfahrzeugs bei Gelenkbussen bzw. der unteren Fahrgastebene bei Doppeldeckerfahrzeugen) eine stufenlose Fläche bilden und Zugang zu mindestens einer Betriebstür bieten“ (siehe Ralph Pütz: Einführung in die Linienbustechnik; VDV-Akademie (Herausgeber); Alba-Fachverlag GmbH + Co. KG, Düsseldorf 2012).

⁶⁹ Sitze im Bereich der Radkästen ggf. über eine Stufe erreichbar

C 6.1.4 Standards für Fahrzeuge der Kategorie III

Technische Merkmale	
Fahrzeugtyp	keine Vorgabe
Alter (Bezugsgröße: Erstzulassung)	zum Einsatzzeitpunkt ⁷⁰ max. 18,00 Jahre (Ersatzfahrzeuge max. 20,00 Jahre)
Ausstattung Fahrgastkomfort	
Sitze	mind. 38 Sitzplätze
Barrierefreiheit	
	Sondernutzungsfläche
Türen	mind. zwei Türen für den Fahrgastwechsel, davon mind. eine Doppeltür mit zweiflügeligen Türen und Durchgangsmaß mind. 1.200 mm
Fahrgastinformation (außen)	digitale Fahrgastinformation außen <ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeugvorderseite: Liniennummer + Ziel • rechte Fahrzeugseite: Liniennummer + Ziel/ Fahrweg • Fahrzeugheck: Liniennummer
Lausprecheranlage	Innenlautsprecher/ Bordmikrofon für Fahrer
Sonstige Ausstattung	
Sicherheit	Motorraumlöschanlage
Sonstiges	Abfallbehälter

C 6.1.5 Anforderungen an Standardliniengelenkbusse

Standardliniengelenkbusse sollten folgende Mindestanforderungen erfüllen:

- maximal 14 Jahre zum Einsatzzeitpunkt
- mindestens 50 Sitzplätze
- Niederflurtechnik/ Low-Entry
- ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrende
- Sondernutzungsfläche
- digitale Fahrgastinformation außen
- akustische Haltestellen- und Umsteigeansagen mindestens über Innenlautsprecher/ Bordmikrofon
- Motorraumlöschanlage
- Abfallbehälter

C 6.1.6 Begründung der Vorgaben zur Fahrzeugausstattung

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 Un-

⁷⁰ Als Einsatzzeitpunkt gilt der jeweilige Tag im Zeitraum der Vertragslaufzeit, an dem das Fahrzeug vom Auftragnehmer für die Verkehrserbringung genutzt wird.

fallverhütungsvorschriften 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 Kraftomnibusses (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.

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.

C 6.2 Grundrenovierung der Fahrzeuge

Alle eingesetzten Fahrzeuge sollen nach dem Erreichen eines Alters von ca. 10 Jahren renoviert werden. Dabei sollen folgende Mindestanforderungen an die Renovierung gelten:

- komplette Rostbeseitigung,
- Erneuerung abgenutzter oder schadhafter Sitzpolster,
- Erneuerung abgenutzten oder schadhaften Fußbodens,
- Erneuerung abgenutzter oder schadhafter Sitzlehnen und Sitze,
- Erneuerung schadhafter Griffe oder Haltestangen,

- Erneuerung oder Neulackierung übermäßig abgenutzter Griffe oder Haltestangen,
- Erneuerung schadhafter/ zerkratzter Scheiben,
- Erneuerung abgenutzter oder schadhafter Verschleißteile.

C 6.3 Mindestanforderungen für Fahrzeuge im Taxibus-Verkehr

Im Taxibus-Verkehr dürfen nur Fahrzeuge eingesetzt werden (Pkw, Großraum-Pkw, Kleinbusse oder Busse), die für den Einsatz zur Personenbeförderung geeignet und zugelassen sind. Pkw sollen dabei mindestens über vier Sitzplätze zur Fahrgastbeförderung und mindestens über vier Türen (inkl. Tür Fahrerplatz) verfügen.

Während der Einsatzzeit sollen diese Fahrzeuge in geeigneter Form mit einer Fahrgastinformation ausgerüstet sein.

C 6.4 Außenwerbung an den Fahrzeugen

Die eingesetzten Verkehrsunternehmen können grundsätzlich Werbeflächen an und in ihren Fahrzeugen vermieten. Nicht zulässig soll allerdings Werbung mit folgenden Inhalten sein:

- PKW und LKW sowie Fahrzeugzubehör,
- Nikotinwaren,
- alkoholische oder sonstige berauschende Mittel,
- politische oder religiöse Aktivitäten,
- sexuelle, frauenfeindliche oder andere gruppendifferenzierende Werbung.

Folien im Bereich der Fensterflächen sollen so angeordnet werden, dass sie die Orientierungsmöglichkeiten und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht negativ beeinflussen. Eine Vollbeklebung oder eine großflächige Beklebung der Scheiben soll unterbleiben.

C 6.5 Anforderungen an Fahrzeugeinsatz und -zustand

Die Fahrzeuge (auch Reservefahrzeuge) sollen bei der Verkehrsdurchführung folgende Anforderungen erfüllen:

- Die Fahrzeuge müssen fahrbereit und betriebssicher entsprechend der gesetzlichen Vorschriften sein (StVZO, BOKraft, PBefG).
- Die Fahrzeuge müssen mit allen Sitz- und Stehplätzen haftpflichtversichert sein.
- Die nach der StVZO vorgeschriebenen Untersuchungen für die eingesetzten Fahrzeuge sollen fristgerecht durchgeführt werden.
- Die Ausrüstung der Fahrzeuge soll den jeweiligen Straßen- und Witterungsverhältnissen angepasst sein.
- Der Einsatz von Fahrzeugen, deren Abmessungen über den Werten eines Standardlinienbusses liegen, ist nur dann zulässig, wenn eine ordnungsgemäße Befahrung der vorgegebenen Linienwege möglich ist.
- Die Innentemperatur soll beim täglichen Betriebsbeginn und während der Betriebsdurchführung zwischen 15 (Mindestwert Winter) und 28 (Höchstwert Sommer) Grad Celsius betragen. Die Klimaanlage sollte bei einer Innentemperatur ab 22 Grad in Betrieb genommen werden. Die Fenster müssen im Winter eisfrei sein.
- Die Fahrzeuge sollen täglich bei Betriebsbeginn innen und außen in einem optisch saubereren Zustand sein. Lackierung, Außen- oder Innenaufkleber müssen weitgehend unbeschädigt sein.
- Neben den für die technische und verkehrliche Sicherheit relevanten Einrichtungen müssen alle fahrgastrelevanten Ausstattungselemente funktionstüchtig sein.

- Der Innenraum soll täglich grob gereinigt werden. Eine gründliche Innenreinigung der Busse soll mindestens wöchentlich erfolgen, die Außenreinigung der Fahrzeuge zweimal pro Woche.
- Notausstiege müssen stets benutzbar sein, ggf. fehlende Nothämmer sind umgehend zu ersetzen.
- Gravierende Verunreinigungen des Fahrzeuginnenraumes während der Verkehrsdurchführung (z. B. Schneematsch) müssen bei nächstmöglicher Gelegenheit (z. B. bei einer kurzen Standzeit) beseitigt werden.
- Fahrzeuge mit ausgesprochen grob verunreinigtem Innenraum (anstößige Verunreinigungen z. B. durch Erbrochenes, Urin etc.) sollen unverzüglich gereinigt oder ausgewechselt werden.
- Grobe Schäden Vandalismus (z. B. aufgeschlitzte Sitzpolster, Beschädigungen von Wand- und Deckenverkleidungen) und großflächige Schmierereien sollen kurzfristig beseitigt werden.
- In den Fahrzeugen sollen sowohl das Rauchen als auch Alkoholkonsum untersagt sein. Durch entsprechende Kennzeichnungen in den Fahrzeugen soll darauf hingewiesen werden.

C 6.6 Anforderung an die Barrierefreiheit in Fahrzeugen

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 Bedienungselemente für Sehbehinderte erkennbar zu machen. Die akustischen Informationen dienen insbesondere den blinden oder sehbehinderten Fahrgästen als Entscheidungshilfe zum rechtzeitigen Ausstieg.

C 7 Anforderungen an das Fahrpersonal in der Zuständigkeit des Landkreises Nienburg/Weser

C 7.1 Erscheinungsbild und die Fähigkeiten des Fahrpersonals

Die beauftragten Verkehrsunternehmen haben bei der Auswahl und Einstellung des Personals zu gewährleisten, dass dieses den gehobenen Anforderungen an einen attraktiven ÖPNV hinsichtlich einer umfassenden Dienstleistungs- und Kundenorientierung entspricht. Es sollen nur ausreichend ausgebildete und geschulte Fahrer eingesetzt werden.

Erforderlich ist eine „sichere Beherrschung“ der deutschen Sprache. Das Personal soll bei Auskünften und Ansagen sprachlich ebenso sicher sein wie bei Störungen oder in Konfliktsituationen.

Das Fahrpersonal muss Kenntnisse besitzen über

- Fahrwege aller Linien im jeweiligen Linienbündel (Linienführungen und Haltestellen) sowie Umsteigepunkte und ggf. gesicherte Anschlüsse,
- Beförderungsbedingungen,
- Tarifbestimmungen und Fahrscheinsortiment,
- wichtige Straßen und Plätze sowie wichtige Gebäude im jeweiligen Ort des Fahrweges.

Das Fahrpersonal soll die wichtigsten Verhaltensregeln im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen beherrschen.

Das Fahrpersonal soll zudem folgende Qualitätsanforderungen erfüllen:

- Das Fahrpersonal soll grundsätzlich eine einheitliche Dienstkleidung tragen (bezogen auf das jeweilige Verkehrsunternehmen). Erwartet wird ein gepflegtes und seriöses Erscheinungsbild der mit Kundenkontakt tätigen Mitarbeiter.
- Auf den Regio-Linien soll das Fahrpersonal gut lesbare Namensschilder (Vor- und Zuname) tragen.

C 7.2 Verhalten des Fahrpersonals

- Die Fahrerinnen und Fahrer sollen sich gegenüber den Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit verhalten.
- Sofern die digitale Haltestellenansage ausfällt, sollen die Haltestellen vom Fahrer angesagt werden. Über Änderungen im Betriebsablauf (Fahrweg, Haltestellenbedienung, Verspätungen) sollen die Fahrgäste informiert werden.
- Das Fahrpersonal soll ausgeglichen und vorausschauend fahren und dabei ruckartiges Anfahren und plötzliches Abbremsen vermeiden.
- Das Fahrpersonal soll besondere Rücksichtnahme auf mobilitätseingeschränkte Fahrgäste nehmen. Der Begriff „mobilitätseingeschränkte Fahrgäste“ betrifft dabei nicht nur Fahrgäste mit Gehbehinderung, Rollstühlen und/ oder Sehbehinderung, sondern umfasst ausdrücklich alle Personen mit Einschränkungen, welche eine eigenständige, selbstbestimmte, unabhängige und sichere Nutzung des ÖPNV nicht ermöglichen (z. B. hochbetagte Nutzer, Fahrgäste mit Gleichgewichtsstörungen, Personen mit Orientierungs- und Wahrnehmungsschwächen). Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Personen mit Rollator sowie Personen mit Kinderwagen sollen vom Fahrpersonal beim Ein- und Ausstieg nötigenfalls unterstützt werden.

- Das Fahrpersonal soll sich einer besonderen Verantwortung für Kinder und Jugendliche bewusst sein. Diese Verantwortung bedeutet u. a., dass Kinder und Jugendliche bei fehlenden Fahrausweisen bei Dunkelheit oder schlechter Witterung bzw. bei der letzten Fahrt nicht von der Beförderung ausgeschlossen werden.
- Haltestellen mit niederflurgerechtem Hochbord sollen möglichst spaltfrei angefahren werden (max. 5 cm). Sind an der Haltestelle sog. „Einstiegsfelder“ (Bodenindikatoren) vorhanden, soll sich die Tür 1 möglichst passgenau in Höhe des „Einstiegsfeldes“ befinden.
- Die Kneeling-Funktion soll bei Bedarf (z. B. Zu-/ Ausstieg mobilitätseingeschränkter Personen) eingeschaltet werden.
- Bei Fahrgästen mit Rollstühlen, Rollatoren bzw. Kinderwagen ist die Erforderlichkeit des Ausklappens der Rampe unmissverständlich zu erfragen und diese bei Anforderung einzusetzen.
- Vor der Abfahrt von der Haltestelle soll das Fahrpersonal sich vergewissern, dass die eingestiegenen Fahrgäste die Möglichkeit haben, sich sicheren Halt bzw. eine Sitzmöglichkeit zu verschaffen. Auf erkennbar herannahende, im unmittelbaren Haltestellenbereich befindliche Fahrgäste soll gewartet werden.
- Im Busverkehr soll die Mitnahme von Fahrrädern grundsätzlich möglich sein, soweit es die Betriebslage zulässt. Vorrangige Pflicht ist aber die zur Beförderung von Kleinkindern in Kinderwagen. Kinderwagen dürfen nur in Ausnahmefällen, z. B. der Besetzung mit anderen Kinderwagen oder Krankenfahrstühlen/ Rollstühlen, zurückgewiesen werden. Bzgl. der Priorität in der Beförderung gilt folgende Reihenfolge: 1. Rollstühle, 2. Blindenhunde, 3. Kinderwagen, 4. Rollatoren und 5. Tiere und 6. Fahrräder.

C 7.3 Mitarbeiterschulungen und –unterweisungen

Alle Fahrerinnen und Fahrer sollen vor ihrem ersten Einsatz gründlich eingewiesen werden. Dabei sollen sie ausreichende Orts-, Verkehrs- und Tarifkenntnis sowie die Bedienung des Fahrscheindruckers erlernen. Darüber hinaus sollen kombinierte Fahrdienstgespräche und Fahrerschulungen zur Orts-, Verkehrs- und Tarifkenntnis mehrmals jährlich durchgeführt werden. Darüber hinaus sollen weitere Schulungs- und Trainingsangebote angeboten werden (z.B. Trainingsmaßnahmen zur Bewältigung von Konfliktsituationen). Die beauftragten Verkehrsunternehmen sollen diese Schulungsmaßnahmen dokumentieren und gegenüber dem Landkreis nachweisen können.

C 8 *Vorgaben für die Erbringung der Verkehrsleistungen des Aufgabenträgers Stadt Nienburg/Weser*

Die Stadt Nienburg/Weser bietet ihren Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Gästen ein modernes, attraktives Stadtbussystem.

C 8.1 Anforderungen an das Bedienungsangebot

90% der Einwohner Nienburgs leben im Einzugsbereich und finden die nächste Stadtbushaltestelle in höchstens 300 Meter Entfernung. 6 Stadtbusslinien verbinden durch zahlreiche busbeschleunigende Maßnahmen die Ortsteile mit der Innenstadt. Bequem und sicher bietet die Rendezvous-Haltestelle 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 Buslinien 5 und 6 werden ab dem 01.08.2019 in einem Stundentakt bedient; vgl.

außerdem die oben (Kap. A 3.2.1) bis zum Jahr 2022 beschriebenen Anforderungen. Die jährliche Kilometer-Leistung beläuft sich auf rd. 484.000 km. Das System wird in Hauptverkehrszeiten durch Verstärkerbusse ergänzt.

C 8.2 Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge

Im Stadtbus werden seit 2008 nur noch Standard-Linienbusse eingesetzt, um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden. Im Stadtbusbetrieb werden nur Niederflurfahrzeuge mit Kneeling und Rampe eingesetzt, um eine 100%ige Barrierefreiheit zu gewährleisten. Großzügige Stellflächen für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen oder E-Scooter sowie optische und akustische Haltestellenanzeigen/-ansagen bieten Verlässlichkeit für mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Fahrgäste. Alle Fahrzeuge sind mindestens mit einem CRT-Rußfilter ausgerüstet und 100% haben eine grüne Umweltplakette. Seit 2013 werden nur noch Fahrzeuge nach dem hohen EEV-Standard bestellt (EEV: Enhanced Environmental Friendly Vehicle = besonders umweltfreundliches Fahrzeug). Somit erfüllen alle im Regelbetrieb eingesetzten Fahrzeuge die hohen Anforderungen an einen umweltfreundlichen ÖPNV. Verstärkerfahrzeuge mit Abgasnorm Euro 3 und Euro 4, die nur in der Verkehrsspitze zum Einsatz kommen, werden zeitnah ersetzt.

Die Umstellung der Fahrzeugflotte auf andere ressourcenschonende Antriebsmöglichkeiten bleibt als Option. Reserve- bzw. Verstärkerbusse, die nur sporadisch eingesetzt werden, müssen zurzeit mindestens die Euro-3-Norm erfüllen.

C 8.3 Mindestanforderungen für die Fahrzeuge ab 01.08.2021

Technische Merkmale	
Fahrzeugtyp	Standardlinienbus
Alter (Bezugsgröße: Erstzulassung)	Bei der Betriebsaufnahme (wachsendes Alter während der Genehmigungs-laufzeit, jedoch maximal bis Höchstalter von 10,00 Jahren zum Einsatzzeitpunkt)
Abgasnorm	Hybrid
Ausstattung Fahrgastkomfort	
Sitze	ca. 28 Sitzplätze
Barrierefreiheit	
Niederflurtechnik	Einstiegshöhe 320 mm + 20 mm, Kneeling-System mit Absenkungen um ca. 70 mm (manuell) ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrende an der zweiten Tür; Länge mind. 900 mm (Tragfähigkeit mindestens 300 kg; geeignet für Elektrorollstühle) mind. zwei Türen bei Standardlinienbussen und drei Türen bei Gelenkbussen im Niederflurbereich großzügige Sondernutzungsfläche, gesäumt von Klappsitzen, mindestens 28 cm überstehender Haltebügel zum Gang.
	kontrastreiche Markierung/ Gestaltung der Eingangsbereiche, Haltegriffe und -stangen, Kanten, Bedienelemente, Taster usw. gelb
Türen	mind. zwei Türen für den Fahrgastwechsel, davon mind. eine Doppeltür mit zweiflügeligen Türen und Durchgangsmaß mind. 1.200 mm

Fahrgastinformation (außen)	digitale Fahrgastinformation außen <ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeugvorderseite: Liniennummer +Ziel • rechte Fahrzeugseite: Liniennummer + Ziel/ Fahrweg • Fahrzeugheck: Liniennummer
Fahrgastinformation (innen)	digitale (akustische und visuelle) Fahrgastinformation
	Innenlautsprecher/ Bordmikrofon für Fahrer, Funk
Sonstige Ausstattung	
Sicherheit	Motorraumlöschanlage, Videoüberwachung im Fahrgastinnenraum Beleuchtung der Einstiegsbereiche bei Türöffnung Abbiegeassistent, Notfallknopf (bei Übergriffen Meldung an Polizei)
Sonstiges	Abfallbehälter

C 8.4 Verstärker- und Ersatzfahrzeuge

Die Verstärker- und Ersatzfahrzeuge müssen bis 31.07.2021 die aufgeführten Punkte erfüllen:

- Fahrzeughöchstalter zum Zeitpunkt des Einsatzes: 15,00 Jahre
- Abgasnorm: mindestens Euro-3-Norm
- Bestuhlung mit mindestens 32 Fahrgastsitzen
- Außenbeschilderung: Die Außenbeschilderung (Zielschild, Streckenschild und Liniennummer an der Rückseite) muss die Vorgaben von § 33 BO Kraft einhalten.
- Inneninformationen: Optische und akustische Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle; Optische Anzeige „Wagen hält“
- Haltestangen, Haltewunschtasten
- Fußbodengestaltung: Niederflur oder Low-Entry
- Kneeling
- Rampen als Einstiegshilfe und Sicherstellung einer Einstiegshilfe im Bedarfsfall durch den Fahrer

Für die Verstärker- und Ersatzfahrzeuge ab 01.08.2021 ändern sich die aufgeführten Punkte wie folgt:

- Abgasnorm: mindestens EEV
- Alter (Tag der Erstzulassung): zum Einsatzzeitpunkt max. 15,00 Jahre
- Bestuhlung mit max. 32 Fahrgastsitzen

Alle anderen Merkmale bleiben bestehen.

C 8.5 Haltestellen

Inzwischen bieten 23 Haltestellen einen barrierefreien Zugang zum ÖPNV, 26 Haltestellen verfügen über einen Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheit. Jährlich werden weitere Haltestellen durch den Aufgabenträger barrierefrei optimiert und wenn möglich, auch kundenorientiert ausgebaut.

2018 wurden 5 weitere Haltestellen im Stadtbusbetrieb barrierefrei umgebaut, im Jahr 2019 sollen weitere 14 Haltestellen folgen. 150 Haltestellen im stadtbuseigenen Corporate Design bieten Informationen zum Haltestellennamen, der anfahrenden Linie, zur Takt-Minute sowie im Aushang auf zusätzlich anfahrende Bus-Linien.

Hinsichtlich der Ausnahmen der Barrierefreiheit ist Kap. C 2.3.7 analog auf die Stadt anzuwenden.

C 8.6 Fahrpersonal

Die unter C 7 definierten Vorgaben gelten hier analog.

C 8.7 Vertrieb und Abrechnung der Einnahmen/Verbundintegration

Im Stadtbus Nienburg ist der Verkauf von Fahrscheinen durch das Fahrpersonal zu gewährleisten. Hierzu zählen alle im Barverkauf vertriebenen Fahrscheine der VLN. Es ist der jeweils gültige VLN-Tarif anzuwenden. Zusätzlich sind die Regelungen zu Übergangstarifen zwischen Verbund-/Kooperationsräumen anzuwenden.

Für das Stadtgebiet Nienburg werden besondere Jahres-Abonnements und FamilienTickets vergünstigt angeboten, die einen Anreiz zur regelmäßigen Nutzung der Stadtbusse bieten. Diese werden durch die Stadt Nienburg subventioniert, um die Öko-Bilanz in der Stadt zu verbessern und den MIV zu reduzieren.

Neben dem Fahrscheinverkauf in den Stadtbussen unterstützen 5 Vorverkaufsstellen in der Innenstadt und in den Ortsteilen den Kundenservice. Die Vorverkaufsstellen der SBG sind barrierefrei ausgestattet und können von allen Kunden problemlos erreicht werden.

Lediglich die Geschäftsstelle der VLN ist nicht barrierefrei erreichbar, Kundinnen und Kunden aber können über eine Klingel Kontakt aufnehmen.

C 8.8 Tarif- und Beförderungsbestimmungen

Das beauftragte Verkehrsunternehmen soll das vom Landkreis vorgegebene Fahrscheinangebot auf ihren Fahrzeugen anbieten. Dies gilt auch für Angebote, die erst zukünftig entwickelt werden, wie z.B. ein Sozialticket.

Auf allen Fahrzeugen der eingesetzten Verkehrsunternehmen sollen Kopien der Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des VLN-Gemeinschaftstarifes mitgeführt werden, damit sie den Fahrgästen auf Nachfrage ausgehändigt werden können.

C 8.9 Vertriebstechnik

Für den Vertrieb der Fahrscheine müssen die beauftragten Verkehrsunternehmen in jedem Fahrzeug Fahrscheinendrucker einsetzen. Diese Fahrscheinendrucker werden durch die SBG gestellt.

Das eingesetzte Fahrpersonal soll Fahrscheinendrucker und sonstige Vertriebstechnik sicher beherrschen können.

C 8.10 Erweiterung der Funktion der Vertriebstechnik

Langfristig wird beabsichtigt, die Fahrscheinendrucker in ihren technischen Funktionen zu erweitern (z.B. für das E-Ticketing).

C 8.11 Verkauf der Fahrausweise

Der Ticketvertrieb hat über die Fahrscheinendrucker im Barverkauf gemäß der jeweils gültigen Tarifbestimmungen zu erfolgen (aktuelle bzw. zukünftige Fahrscheinarten).

Bestimmte Zeitkarten (z.B. Jahres-AboTickets, FamilienTickets etc.) werden durch das Stadtbus-Kundencenter vertrieben. Daneben werden in der Geschäftsstelle auch alle weiteren Fahrscheine vertrieben.

C 8.12 Fahrausweiskontrollen

Die Fahrer der eingesetzten Verkehrsunternehmen sollen Fahrscheinkontrollen durchführen. Daher soll das Einsteigen der Fahrgäste grundsätzlich an der vorderen Tür erfolgen. Nur in Ausnahmefällen soll ein Einstieg an der hinteren Tür insbesondere für Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Fahrgästen mit Kinderwagen oder mit Rollatoren zugelassen werden. Auch an bestimmten Haltestellen, an denen viele Schülerinnen und Schüler zusteigen, kann es sinnvoll sein, den Einstieg auch an den hinteren Türen zu ermöglichen.

Im Rahmen von Stichprobenkontrollen werden die Fahrscheine vom Prüf- und Sicherheitsdienst der SBG kontrolliert.

Von Fahrgästen ohne gültigen Fahrschein wird ein erhöhtes Beförderungsentgelt eingezogen.

C 8.13 Tarifänderungen

Die SBG wird die eingesetzten Verkehrsunternehmen rechtzeitig über beabsichtigte Tarifänderungen informieren. Die eingesetzten Verkehrsunternehmen sollen ihr Fahrpersonal über die geänderten Tarife informieren und regelmäßig schulen.

C 9 Anforderungen an die Barrierefreiheit von Haltestellen⁷¹

C 9.1 Aufenthaltsflächen

Grundsätzlich sind für die Ausgestaltung der Aufstellflächen die EAÖ bzw. die RAS 06 anzuwenden⁷². Unter anderem aus dem Behindertengleichstellungsgesetz des Landes Niedersachsen lassen sich Anforderungen an die Gestaltung der Haltestellenplattform, der Zuwegung, der Warteflächen und Fahrgastunterstände ableiten.

C 9.2 Haltestellenplattform

Im Hinblick auf einen sicheren und komfortablen Ein- und Ausstieg, auf Barrierefreiheit, auf eine angemessene Aufenthaltsqualität und eine sichtbare Abgrenzung gegenüber anderen Verkehrsanlagen sind Haltestellen mit einer befestigten Haltestellenplattform auszustatten.

Für einen möglichst niveaugleichen Ein- und Ausstieg in das Fahrzeug ist die Höhendifferenz und Spaltbreite zwischen Fahrzeug und Haltestellenplattform zu minimieren. Noch akzeptabel für Niederflurfahrzeuge ist eine Kombination von Reststufe und Spaltbreite mit jeweils max. 5 cm.

Die geeignete Plattformhöhe im Sinne der Barrierefreiheit richtet sich nach dem Haltestellentyp:

⁷¹ Die Unterkapitel in Kap. C 9 wurden z.T. wörtlich übernommen aus VBN & ZVBN (2014): Haltestellen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen. Teil 1: Straßengebundener ÖPNV. 5. Überarbeitete Auflage.

⁷² Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs,(EAÖ), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013 und Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAS 06), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2006.

- Buskap (geradlinige Anfahrbarkeit): 20 cm
- Halt am Fahrbahnrand (nahezu geradlinige Anfahrbarkeit): 18 cm
- Busbuchten: 16 cm
- Für alle Typen bei ungeeigneten örtlichen Bedingungen: 15 cm
- Für alle Typen beim Einsatz eines Liftes bzw. einer untergebauten Rampe: 15 cm

Um ein dichtes und sicheres Heranfahren von Niederflurbussen an die aufgepflasterte Haltestelle (Hochbord) zu ermöglichen, sollen Busbordsteine eingesetzt werden. Durch die erhöhte Aufpflasterung der Haltestellenplattform in Kombination mit dem Einsatz von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen (Rampe, Lift) wird der Ein- und Ausstieg auch für Rollstuhlfahrende ohne Fremdhilfe möglich. Eine Kombination der Aufpflasterung der Haltestellenplattform mit dem Einsatz der Kneelingtechnik bei einem Niederflurfahrzeug minimiert die Stufe für alle Fahrgäste und schafft somit einen komfortablen Einstieg.

C 9.3 Warteflächen

Die Warteflächen der Haltestellen sind möglichst so zu dimensionieren, dass ausreichende Bewegungsräume vorhanden sind und Rollstuhlnutzer und/oder Kinderwagen sich begegnen können. Eine Mindest-Durchgangs-/ -fahrbreite von 90 cm muss auch an kurzen, geraden Engstellen vorhanden sein. In der Regel werden jedoch größere Bewegungsflächen benötigt. So beträgt z. B. die Bewegungsfläche für Rollstuhlbenutzer als Wendefläche, Warteplatz oder vor Bedienungseinrichtungen 1,50 x 1,50 m; die Bewegungsfläche auf Gehwegen sollte eine Breite von 1,50 m nicht unterschreiten.

Beim Einsatz von Fahrzeugen mit Einstiegshilfe ist hierbei die Länge der Einstiegshilfe an den jeweiligen Türen zu berücksichtigen. Zwischen Radabweisern⁷³ einer Rampe muss die Bewegungsfläche mindestens 1,20 m breit sein. Ist die Haltestelle mit einem Unterstand ausgerüstet, muss die Aufstellfläche so breit sein, dass mindestens 100 cm zwischen Bordsteinkante und Fahrgastunterstand verbleiben (Abb. C 8-1). Im Idealfall sollte sich die Durchfahrmöglichkeit außerhalb des Gefahrenbereiches der Wartefläche – also jenseits des Leitstreifens – befinden, so dass ein Abstand von 1,50 m zur Bordsteinkante notwendig ist. Der Fahrgastunterstand darf die Nutzung der fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen nicht behindern.

In den Rampenbereichen ist zu berücksichtigen, dass die Höchstschrägneigung (resultierend aus Längs- und Querneigung) 6 % nicht überschreiten darf. Die Querneigung der Haltestelle muss 2,5%, entweder in Richtung Bordstein oder in Richtung Gehweg, betragen.

⁷³ Radabweiser ist ein Überfahrerschutz, der das Hinausgeraten der kleinen Lenkräder des Rollstuhls über die Außenkante der Rampe verhindert (zitiert aus VBN & ZVBN: Haltestellen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen. Qualitätsanforderungen. Teil 1: straßengebundener ÖPNV. 5. überarbeitete Auflage, 2014. Bremen).

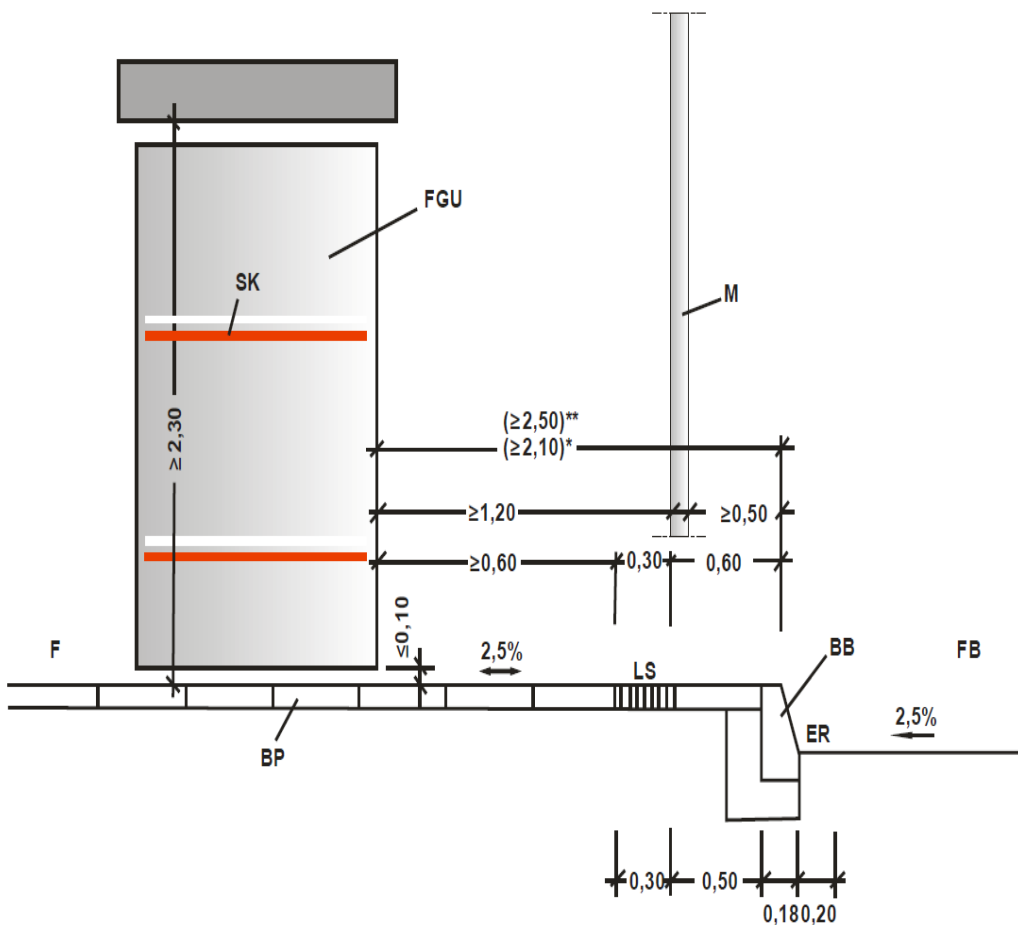


Abb. C 9-1 Querschnitt Fahrgastunterstand (FGU)

Quelle: ZVBN (2014): Haltestellen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen. Teil 1: Straßengebundener ÖPNV. 5. Überarbeitete Auflage.

Es sollen Oberflächenmaterialien verwendet werden, die auch bei Verschmutzung und Nässe ausreichend rau, griffig und rutschhemmend sind. Auf Plattenbeläge mit hohem Fugenananteil oder sehr grob strukturierte Oberflächen soll verzichtet werden, weil sie für die Benutzung mit Rollstühlen und Kinderwagen problematisch und daher ungeeignet sind.

C 9.4 Bodenindikatoren

Die Systematik von Bodenindikatoren muss so umgesetzt werden, dass für blinde und sehbehinderte Menschen überall eine durchgehende und einheitliche Orientierungshilfe besteht⁷⁴. Verwendet werden sollen Bodenindikatoren mit normierter Rippen- oder Noppenstruktur, die sich hinsichtlich der Rauigkeit, aber auch vom Kontrast von der angrenzenden Oberfläche deutlich abheben. Der Werkstoff muss langlebig sein und eine reinigungsfreundliche Oberflächenstruktur besitzen. Im Kreisgebiet sollten Rippenplatten mit einem 40 mm Abstand zwischen den Scheitelpunkten benachbarter Rippen verwendet werden⁷⁵. Beim Verlegen der Bodenindikatoren im Außenbereich ist darauf zu achten, dass sie talbündig verlegt wird; d. h. die Unterkante der Rippen entspricht der Oberkante des Umgebungsbelags.

⁷⁴ Grundlage ist die DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“, Oktober 2011

⁷⁵ Diese haben sich bei – allerdings nicht repräsentativen – Feldversuchen im Hamburger Verkehrsverbund als guter Kompromiss (Tastbarkeit/Barriere) erwiesen.

C 9.5 Ausstattung der Haltestellen

Zum Auffinden einer Haltestelle für blinde oder sehbehinderte Menschen wird im Gehwegbereich ein Auffindestreifen mit Rippenstruktur in Hauptgehrichtung vorgesehen, der in einer Breite von 90 cm⁷⁶ quer über den Gehweg verlegt wird. Mit einem Einstiegsfeld wird die Halteposition der von blinden und sehbehinderten Menschen genutzten Tür 1 eines Fahrzeugs angezeigt. Das Einstiegsfeld wird mit einer Breite von 1,20 m ausgeführt, im Abstand von 30 cm parallel zur Bordsteinkante verlegt und hat eine Tiefe von 90 cm. Bei längeren Entwicklungslängen wird zwischen Auffindestreifen und Einstiegsfeld ein Leitstreifen aus Rippenplatten in Laufrichtung verlegt. Bei kürzeren Entwicklungslängen (z. B. Haltestellen am Fahrbahnrand) wird der Auffindestreifen bis zur Einstiegsposition ausgeführt und übernimmt damit auch die Funktion des Einstiegsfelds.

Zum Haltestellenmast ist ein Abstand aller Bodenindikatoren von mindestens 60 cm vorzusehen.

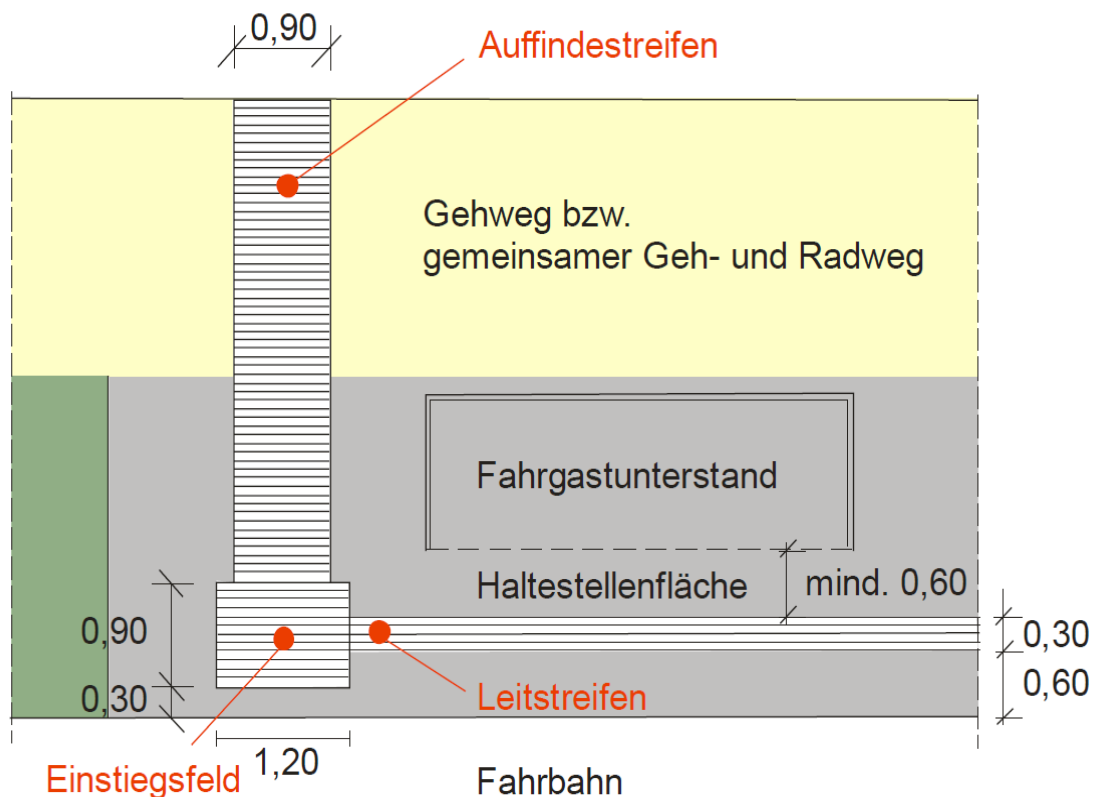


Abb. C 9-2 Haltestellenkap

Quelle: ZVBN (2014): Haltestellen im Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen. Teil 1: Straßengebundener ÖPNV. 5. Überarbeitete Auflage.

Mit einem Trennstreifen von mind. 30 cm aus Kleinpflaster oder speziellem Trennstein erfolgt eine taktile und visuelle Abgrenzung zwischen dem Gehweg und anderen niveaugleichen Verkehrsflächen, wie z. B. einem Radweg. In einem rauen, fugenreichen und kontrastarmen Umgebungsbelag sind Begleitstreifen oder –flächen vorzusehen, damit blinde und sehbehinderte Menschen die Bodenindikatoren wahrnehmen können.

Dabei wird bei Begleitstreifen unterschieden:

- für taktilen Kontrast 60 cm, beidseitig

⁷⁶ Nach der DIN ist eine Breite von 60 bis 90 cm vorzusehen.

- für visuellen Kontrast 30 cm, beidseitig
- an Bahn- und Bussteigen einseitig auf der von der Fahrbahn abgewandten Seite.

Alle Bodenindikatoren sind zu unterbrechen, wenn ein Radweg, eine Straße oder ein Gleiskörper gequert wird, da das eine Gefahrenquelle darstellt. Bei Straßen- und Gleisquerungen gibt ein Richtungsfeld vor der Querung die Gehrichtung an. Bei Radwegen mit einer Breite von 2 m und mehr ist ein Richtungsfeld auch bei Radwegquerungen vorzusehen. Schmalere Radwege können ohne Richtungsfeld ausgeführt werden.

C 9.6 Fahrgastunterstände

Fahrgastunterstände sollen grundsätzlich an allen Haltestellen aufgestellt werden. Aus Gründen der Sicherheit und um Sichtkontakt zwischen Fahrer und Fahrgast herzustellen, sollen Fahrgastunterstände transparent und beleuchtet sein. Sie sollen zudem visuell kontrastreich gerahmt sein. Die Glasflächen sollen mit visuell kontrastreichen Markierungsstreifen versehen werden, um wechselnde Lichtverhältnisse im Hintergrund zu berücksichtigen.

Es muss innerhalb der Unterstände ausreichend Standfläche für einen Rollstuhl bzw. Kinderwagen geben. Als Mindestgröße für einen barrierefreien Schutz ist eine Fläche von 0,90 m (Tiefe) x 1,30 m (Länge) anzusetzen, üblich sind Tiefen von 1,50 m und Längen \geq 3,0 m.

Fahrgastunterstände sollten an mindestens zwei Seiten geschlossen sein. Bei Bedarf sind mehrere Fahrgastunterstände an einer Haltestelle aufzustellen. Sofern der Fahrgastunterstand auch für Werbung genutzt wird, ist sicherzustellen, dass dadurch nicht die Sicht auf wartende Fahrgäste bzw. deren Sicht auf herannahende Verkehrsmittel beeinträchtigt wird. Ferner ist die Erkennbarkeit der Fahrgastinformation sicherzustellen.

Die Planungen zur Aufstellung von Fahrgastunterständen sind mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger oder der zuständigen Behörde abzustimmen bzw. dort zu beantragen.

C 9.7 Beleuchtung

Haltestellenbereiche sollen gut ausgeleuchtet werden. Damit wird die Erkennbarkeit der Haltestelle verbessert und die Lesbarkeit der Fahrgastinformation gewährleistet. Eine gute Ausleuchtung erhöht das subjektive Sicherheitsempfinden und die Sicherheit für die Fahrgäste. Sofern die verkehrlichen und betrieblichen Belange es erlauben, soll der Standort der Haltestelle auf die Straßenbeleuchtung ausgerichtet werden und diese unter Berücksichtigung des jeweiligen Verkehrsangebotes eingeschaltet sein.

Wenn die Umgebungsbeleuchtung nicht ausreicht, ist eine für den Straßenverkehr und den Fahrgast blendfreie Eigenbeleuchtung vorzusehen. Die Beleuchtung von Haltestellen sollte in Anlehnung an die DIN EN 13201 (europaweit) bzw. DIN 13201-1 (national) erfolgen. Besondere Beachtung ist Gefahrenstellen zu widmen, wie z. B. Überwegen an Haltestellen.

An Haltestellen, an denen eine Eigenbeleuchtung verbaut wird, sollen soweit möglich energiesparende Solarleuchten zum Einsatz kommen. Nur wo der Einsatz einer solchen Solarleuchte nicht möglich ist, wird eine Leuchte mit Stromversorgung verbaut.

C 9.8 Service und sonstige Einrichtungen

Die Attraktivität an Haltestellen in zentralen Bereichen und an wichtigen Umsteigehaltestellen kann durch die Anbindung öffentlicher Serviceeinrichtungen gesteigert werden. Zu solchen Einrichtungen gehören z. B. Uhren und Briefkästen. Dabei ist zu beachten, dass diese Einrichtungen im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes möglichst weitreichend barrierefrei gestaltet werden. So sollte zumindest eine Fernsprechanlage

rollstuhlgerecht ausgelegt sein (Zugang, Bedienungselemente in einer Höhe von ca. 65 bis 125 cm).

Alle Haltestellen sind möglichst mit Sitzgelegenheiten auszustatten. Die Anzahl der Sitzplätze ist abhängig von der verkehrlichen Bedeutung der Haltestelle und den örtlichen Gegebenheiten. Haltestellen mit einem hohen Anteil an älteren und behinderten Fahrgästen sollen mit einer größeren Zahl von Sitzplätzen ausgestattet werden.

Die Sitzgelegenheiten sind im witterungsgeschützten Bereich der Haltestellen vorgesehen. Sie sollten aus witterungsbeständigem, pflegeleichtem und möglichst körperfreundlichem Material hergestellt sein. Es ist darauf zu achten, dass die Sitze dauerhaft haltbar angebracht werden, nur schwer zu beschädigen und Einzelteile leicht auswechselbar sind.

An allen Haltestellen sollen Abfallbehälter vorhanden sein. Um Geruchsbelästigungen zu vermeiden, sollen sie nicht im Unterstand bzw. nicht unmittelbar unter dem Informationsblock angebracht werden. Zweckmäßig sind Abfallbehälter, die an einem besonderen Mast oder außen am Fahrgastunterstand befestigt sind.

C 9.9 Besondere Anforderungen an barrierefreie Haltestellen im Kreisgebiet

1. Optik

- Optisch einheitlicher Standard aller Haltestellen im Verkehrsgebiet
- Gute Erkennbarkeit der Haltestellenlage, keine von Bäumen überwucherten Schilder usw.

2. Wartefläche

- Die HS ist so lang, dass auch Gelenkbusse komplett parallel zur Bordsteinkante halten können.
- Die Tiefe der Warteflächen beträgt mindestens 2,50 m.
- Alle potentiellen Hindernisse (Masten, Mülleimer, Fahrradbügel...) müssen mindestens 60 cm Abstand zur Bordsteinkante haben.
- Eine Wartehalle ist mindestens 1,50 m von der Bordsteinkante entfernt.
- Mindestbreite der Durchgänge und Engstellen beträgt mindestens 0,90 m.

3. Barrierefreiheit

- Die Bordsteinhöhe beträgt 16-18 cm, Buskapsteine.
- Der Höhenunterschied zwischen Bussteig und Fahrzeugeinstieg des öffentlichen Verkehrsmittels beträgt weniger als 5 cm
- Der Bussteig hat ein Gefälle von max. 6%, die Bordsteinabsenkung ist max. 3 cm hoch, darf nicht in einer Wiese enden
- Die Bodenflächen sind eben, rutschfest, erschütterungsarm berollbar und befestigt.
- Der Bussteig enthält in der Regel keine Stufen, Schwellen, Spalten usw. Wenn dennoch welche vorhanden sind, dürfen sie maximal 3 cm Höhe aufweisen. Sie sollten zudem gekennzeichnet sein (taktil, visuell).

4. Mehrfachnutzung

- Es führt möglichst kein Radweg über die Haltestelle

5. Leitstreifen

- Bodenindikatoren: rechtwinklig zur Kante, zur vorderen Tür hinführend, Extrafeld an der Einstiegswarteposition.
- Leitstreifen müssen auch Umstiegs-Haltepunkte verbinden.

- Hinweis: Die Rillen- bzw. Noppenplatten der Leitlinien neben Bahnsteigkanten und Aufmerksamkeitsstreifen vor und hinter Haltestellen im Straßenraum müssen breit genug verlegt sein, dass sie von Blinden und sehbehinderten Menschen bei großen Schritten nicht versehentlich überlaufen werden können.

6. Zuwegung

- Die Zuwegung muss von beiden Seiten her barrierefrei und möglichst mind. 1,80 breit sein.
- Querung der Straße barrierefrei durch Absenkung der Bordsteinkante und Markierungen mit Leitstreifen

7. Wartehalle, Unterstand

- Wartehallen sind transparent, müssen entspiegelt sein und Markierungen haben, damit auch ein sehbehinderter Mensch sie erkennt.
- WH sollen möglichst kontrastreich zur Umgebung sein. Das ist im LK Nienburg mit den hellblauen Wartehallen der Stadt Nienburg am besten erreicht. Die grünen Hallen (vor allem unter Bäumen) sind eher suboptimal.
- Gleichmäßige und blendfreie Beleuchtung

8. Fahrpläne, Infotafeln usw.

- Wenn Fahrpläne in der Wartehalle hängen, muss der Platz davor frei sein (keine Sitze)
- Der Fahrplan muss in einer mittleren Lesehöhe von 1,40 m über dem Boden angebracht sein. Es sollte ein Bewegungsraum von mindestens 1,50 x 1,50 m vor dem Fahrplan frei sein.
- Gute Lesbarkeit (Schriftgröße, Kontraste, Deutlichkeit).
- Kopffreiraum mindestens 2,50 m – Freihalten von Sträuchern und Büschen.

C 9.10 Beispiele

		
<p>Auffindestreifen bei Bushaltestellen</p> <p>Rippenstruktur in Gehrichtung für Auffindestreifen, die seitlich zu Haltestellen führen.</p> <p>Breite 60 - 90 cm, Länge über die gesamte Breite des Gehweges</p> <p>bei erforderlicher Querung eines Radweges ist der Auffindestreifen zu unterbrechen</p> <p>Einstiegsfelder sollen vorzugsweise in Rippenstrukturen ausgebildet werden, die Ausführung als Aufmerksamkeitsfeld mit Noppenstrukturen wird ebenfalls praktiziert.</p>	<p>Aufmerksamkeitsfeld bzw. Abzweigungsfeld</p> <p>für Besonderheiten mit erhöhter Aufmerksamkeit, wie Treppen und Hindernisse</p> <p>für Abzweigungen mit starken Richtungsänderungen</p> <p>Größe 90 x 90 cm</p>	

Abb. C 9-3 Beispiele für Bodenindikatoren

D FINANZIERUNG

D 1 Einführung

Für den Öffentlichen Personennahverkehr wendet der Landkreis Nienburg/Weser Mittel in einer Größenordnung von rund 10 Mio. € jährlich auf, für

- den vertragliche geregelten Defizitausgleich für vom Landkreis beauftragte Verkehrsleistungen,
- für die Erbringung von Aufgabenträger- und Serviceaufgaben durch eigenes Personal und die Unterhaltung einer Geschäftsstelle für das Team Verkehrsservice Landkreis Nienburg,
- die Erneuerung und den Bau von Haltestellen,
- die Planung und Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV,
- die Entwicklung und Umsetzung von Pilotprojekten für die Verbesserung der Mobilitätschancen durch alternative Mobilitätsangebote.

Für diese Leistungen erhält der Landkreis Finanzmittel vom Land Niedersachsen.

Das Land Niedersachsen stellt den Aufgabenträgern für den straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) folgende Finanzmittel zur Verfügung:

- gem. § 7 Abs. 5 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) zur Verbesserung des ÖPNV,
- gem. § 7a NNVG die Ausgleichsmittel, die bis dahin von Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) an die Verkehrsunternehmen gezahlt worden sind und
- gem. § 7b NNVG eine weitere jährliche Finanzhilfe für die Entwicklung von Angeboten, die den Linienverkehr in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage ergänzen und besonders auf wechselnde Nachfrage zugeschnitten sind (flexible Bedienformen).
- aus dem sog. Konjunkturprogramm für die Erneuerung von Haltestellen; in der Regel ist eine Förderung der Planungs- und Baukosten zu einem Anteil von bis zu 75% möglich.

D 2 Finanzierung der Verkehrsleistungen

D 2.1 Einleitung

Im straßengebundenen ÖPNV liegt der Kostendeckungsgrad bei den 300 VDV-Unternehmen bei rund 76 %⁷⁷. In den ehemals vier Linienbündeln im Landkreis Nienburg/Weser wurden in der Vergangenheit Kostendeckungsgrade zwischen 58% (LB 3) und 76% (LB 2 und LB 4) erreicht. Die verbliebenen Defizite mussten ebenso wie die Tarifentgelte für die SSZT aus Mitteln der öffentlichen Haushalte aufgebracht werden. Neben den Eigenmitteln aus dem Kommunalhaushalt können u. a. auch die Fördermittel des Landes, Investitionsbeihilfen und Bestellentgelte, Steuererleichterungen und Defizitübernahmen dazu beitragen, diese Mittel aufzubringen. Insgesamt fließen pro Jahr rund 9 Mio. Euro öffentlicher Mittel in den straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Nienburg/Weser.

⁷⁷ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV): 2015. Statistik. S. 34.

D 2.2 Beförderungserlöse des ÖPNV

Als Beförderungserlöse gelten die

- erzielten Tarifeinnahmen (kassentechnische Einnahmen),
- Tarifausgleichszahlungen wie §§ 145 ff. SGB IX, § 7a NNVG
- erhöhtes Beförderungsentgelt und Zuweisungen bzw. Abführungen im Rahmen der Einnahmeaufteilung sowie
- etwaige von Dritten (z.B. von Kommunen oder Firmen) zur Erstellung der vertragsgegenständlichen Verkehrsleistungen für Betriebskosten oder Tarifmaßnahmen geleisteten Zahlungen bzw. Zuschüsse.

Zu den kassentechnischen Einnahmen zählen auch die Fahrgeldeinnahmen, die dem Auftragnehmer im Schülerlistenverfahren zugewiesen werden bzw. die als Anteil an vom bisherigen Betreiber verkauften und nach ausdrücklicher Anweisung durch den Auftraggeber anzuerkennenden Fahrkarten vom bisherigen Betreiber zugewiesen werden.

Die Verkehrsunternehmen vereinnahmen die Beförderungserlöse im eigenen Namen und für eigene Rechnung. Sie sind ferner verpflichtet

- ggf. ein erhöhtes Beförderungsentgelt einzuziehen,
- Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG bzw. § 7a NNVG und §§ 145 ff. SGB IX im maximal möglichen Umfang geltend zu machen sowie
- alle Möglichkeiten zusätzlicher Einnahmen durch Zahlungen und Zuschüsse Dritter für Betriebskosten und Tarifmaßnahmen auszuschöpfen.

D 2.3 Aufwendungen für die Finanzierung der Verkehrsleistungen in den Linienbündel 1, 2 und 3

Die Verkehrsleistungen für das LB 1 mit Betriebsstart zum 01.08.2019 wurden im Zuge einer Direktvergabe an die Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH (VGH) erteilt, weil sie der dienststellenähnlichen Kontrolle des Kreises und ihrer anderen kommunalen Gesellschafter unterliegt.

Die Verkehrsleistungen für die LB 2 und 3 mit Betriebsstart zum 01.08.2017 (LB 2) bzw. 2019 (LB3) wurden im Zuge einer europaweiten Ausschreibung vergeben.

Mit einem Leistungsumfang von mehr als 3,6 Mio. Fahrplan-Kilometern, entsteht durch die Leistungserbringung in der geforderten Qualität ein Aufwand von rund 9,5 Mio. € p.a. Nur ein Teil dieser Kosten kann durch Tarifeinnahmen, die Entgelte für SSZT (ca. 2,3 Mio. €) sowie die Ausgleichsmittel gem. § 7a NNVG (ca. 1,6 Mio. €) gedeckt werden. Aus „eigenen“ Mitteln muss der Landkreis einen Beitrag in Höhe von etwas mehr als 5 Mio. € für die Erbringung der Verkehrsleistungen in den Linienbündeln 1, 2 und 3 aufbringen.

D 2.4 Finanzierung des Stadtbusses (Linienbündel 4)

Seit Anfang 2012 ist die Stadt Nienburg bereits Aufgabenträgerin für die vier Stadtbuslinien, zum 01.08.2019 hat sie auch Aufgabenträgerschaft für die Linien 5 und 6 übernommen. Der Landkreis Nienburg/Weser leistet hierzu einen finanziellen Beitrag in Höhe von 130.000 € p.a.

Darüber hinaus trägt die Stadt Nienburg die erforderlichen Ausgleichsleistungen für die Finanzierung dieses Angebotes. Durch den Ergebnisabführungsvertrag wird das Defizit der Stadtbusgesellschaft über die Holding ausgeglichen.

D 3 Finanzierung von Aufgabenträger-, Service- und Vertriebsleistungen

D 3.1 Erträge: „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 p.a. Von diesen Mitteln erhält die Stadt Nienburg den ihrer Einwohnerzahl entsprechenden Anteil, d.h. 32.000 € p.a.

D 3.2 Aufwendungen für das Servicebüro des Verkehrsservice Landkreis Nienburg

Die geplanten Aufwendungen für den Betrieb der Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH betragen für das Jahr 2018 rund 350 T€/a (Wert für das ganze Jahr). Diese wurden zu 85 % durch Beiträge der Gesellschafter getragen, darunter auch der Beitrag des Landkreises. Die übrigen Mittel wurden durch eine weitere pauschalen Kostenerstattung des Landkreises in Höhe von 12 % sowie sonstige betriebliche Erträge 3 % gedeckt.

Die Aufwendungen der Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH verteilten sich für 2019 auf Materialaufwand (5 %), Personalaufwendungen und –gestellungen (69 %), Abschreibungen (3 %), sonstige betriebliche Aufwendungen, wie z.B. Miete (24 %).

Durch die Integration der VLN GmbH in die Kreisverwaltung konnten Einsparungen durch die nicht mehr umsatzsteuerpflichtige Finanzierung der Aufgabenerledigung und durch den Entfall der gesellschaftsbezogenen Kosten der VLN (verschiedene Versicherungen, Wartungskosten für Hard- und Software der EDV, Buchführungskosten: durch Steuerberater, Abschluss- und Prüfungskosten, Mieten für die Kopierer, u.a.) erwartet werden. Andererseits haben sich durch die Integration der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in die Verwaltung und die Anpassung an den TVöD und die tariflichen Versorgungsleistungen nicht unerhebliche Personalkostensteigerungen ergeben. Für das Jahr 2020 wird mit Personalaufwendungen für das Team VLN in Höhe ca. 317 T€ gerechnet werden müssen.

Neben den Personalkosten werden auch in der Zukunft weitere Aufwendungen in einer Höhe von rd. 110 T€ für den Betrieb der Geschäftsstelle des Teams VLN erforderlich sein (u.a. für Abschreibungen, Miete der Geschäftsräume, Heizung, Strom, Wasser, Werbekosten etc. Aufgrund von eigenen Erträgen in Höhe von 12.000 € ergibt sich demnach ein **Gesamtaufwand von rd. 415 T€ p.a.**

D 3.3 Interne Aufwendung für Steuerungsaufgaben und Verwaltung im Rahmen der Aufgabenträgerschaft beim Landkreis Nienburg/Weser

Der Abschlussbericht des Landkreises Nienburg/Weser für das Haushaltsjahr 2017 weist Aufwendungen für aktives Personal für das Produkt ÖPNV in einer Höhe von rd. 167.300 € aus. Weitere rd. 100.000 € wurden aus der internen Leistungsverrechnung dem Produkt angelastet, sodass die Aufwendungen für dieses Produkt für 2017 gerundet 270.000 € betragen (hier sind nur die Aufgabenträgeraufgaben berücksichtigt). Unter Berücksichtigung einer Preissteigerung von 2 % können für den Zeitraum 2018 bis 2022 Aufwendungen in einer Größenordnung von 540.000 € erwartet werden. Diese Aufwendungen können zu einem großen Teil aus den sog. „Ein-Euro“-Mitteln (siehe D 3.1) finanziert werden.

Durch die Integration der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Verkehrsservice Landkreis Nienburg in die Kreisverwaltung wird zukünftig ein erheblicher höherer Aufwand zu erwarten sein.

D 3.4 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 3.1) an die Stadt Nienburg ab, um damit ihre Leistungen im Zusammenhang mit der Aufgabenträgerschaft für den Nienburger Stadtbus zu unterstützen.

D 4 Finanzierung von investiven Maßnahmen aus dem ÖPNV-Konjunkturprogramm 2010 – 2014 und dem Förderprogramm für den straßengebundenen ÖPNV des Landes Niedersachsen

D 4.1 Neu- und Ausbau von Bushaltestellen

Das Land bezuschusst die Grunderneuerung an Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV. Die Förderquote beträgt dabei 75 % der Investitionskosten. Im Kreisgebiet konnten durch die Nutzung dieser Mittel in den vergangenen Jahren zahlreiche Haltestellen erneuert werden. In den Jahren 2013 bis 2018 wurden vom Landkreis Nienburg/Weser im Durchschnitt ca. 15 Haltestellen jährlich mit diesen Mitteln erneuert. Dabei wurden im Rahmen des ÖPNV-Konjunkturprogramms pro Haltestelle im Durchschnitt ca. 13.300 € vom Land Niedersachsen zur Verfügung gestellt. Von einigen Gemeinden 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 250.000 € jährlich in das Kreisgebiet geflossen.

Bei Vorhaben, für die die Gemeinden selbst einen Antrag auf Förderung aus dem Konjunkturprogramm des Landes Niedersachsen bei der LNVG stellen, trägt der Landkreis in der Regel die Kofinanzierungskosten (i.R. 25 – 30% der Investitionskosten).

Der Landkreis plant und baut aber auch selbst Haltestellen für die Gemeinden, indem er möglichst⁷⁸ jährlich zwei Sammelanträge mit jeweils max. 8 kleineren Maßnahmen für den Bau kleinerer Haltestellen bei der LNVG stellt. Die Investitionskosten belaufen sich dann in der Regel auf rund 400.000 €, von denen bis zu 300.000 € aus dem Konjunkturprogramm und 100.000 € aus den Finanzmitteln gem. § 7 (5) NNVG finanziert werden.

D 5 Finanzmittel gem. § 7 (5) NNVG – Regionalisierungsmittel

D 5.1 Übersicht

Die Finanzmittel gem. § 7 (5) NNVG stellt das Land Niedersachsen den Aufgabenträgern für den straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) schon seit 2005 zur Verfügung. Diese Mittel werden auf kommunaler Ebene auch als „Regionalisierungsmittel“ bezeichnet. Zwischen 2005 und 2017 hat der Landkreis 7.074.716 € erhal-

⁷⁸⁷⁸ Im Jahr 2017 konnte die Umsetzung von 2 Sammelanträgen aus verschiedenen Gründen nicht erfolgen. Im Jahr 2018 wurden 2 Sammelmaßnahmen mit insgesamt 15 Haltestellen ausgeführt. Für 2019 wurden 2 Sammelanträge eingereicht.

ten, im Durchschnitt ca. 544.000 € pro Jahr. Seit 2016 betragen die jährlichen Finanzmittel mehr als 600.000 €.

Diese Mittel können für die in § 7 Abs. 7 NNVG genannten Zwecke zur Verbesserung des ÖPNV verwendet werden. Im Einzelnen sind dies:

Nr.	Verwendungszweck	2005 - 2017	
		Anzahl der bezahlten Rechnungen	Ausgaben in €
1	Investitionen in die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen	137	3.206.099
2	Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger	4	249.816
3	Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Verkehrsverbänden einschließlich des Ausgleichs verbundbedingter Mehrkosten	17	114.275
4	zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr (dies trifft im Landkreis Nienburg/Weser nicht zu)	0	0
5	Abdeckung von Betriebskostendefiziten im straßenengebundenen öffentlichen Personennahverkehr	110	1.577.468
6	Förderung der Vermarktung und zur Verbesserung der Fahrgastinformation	51	373.115
7	Durchführung von Verkehrserhebungen ⁷⁹	42	348.399
	Gesamte Ausgaben	361	5.869.171

Tab. D 5-1 Aufwendungen im Gesamtzeitraum 2005 – 2017

Quelle: Eigene Daten

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) hat im Juli 2019 eine Handreichung herausgegeben, die die Verwendung der Finanzmittel gem. § 7 (5) und 7b NNVG näher erläutert. In der Folge mussten die Verwendungsnachweise für die Jahre seit 2014 überarbeitet und entsprechend der Festlegungen der Handreichung angepasst werden. Weil der Prozess des Abgleichs der Verwendungsnachweise bis zum Redaktionsschluss des Nahverkehrsplanes noch nicht abgeschlossen werden konnte, bleiben die nachfolgenden Tabellen unverändert. Sie zeigen die Aufwendungen, die der Landkreis für Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV geleistet hat und in der Regel, aber dann nicht in jedem Fall, mit den vom Land zur Verfügung gestellten Finanzmitteln finanziert hat. Insbesondere Beratungs- und Gutachterleistungen müssen aus Eigenmitteln oder den 1-Euro-Mitteln (s.o.) finanziert werden.

⁷⁹ Hierunter sind auch Beratungsleistungen enthalten, die der Landkreis aus Eigenmitteln bzw. finanzieren musste.

		2017	
Nr.	Verwendungszweck	Anzahl der bezahlten Rechnungen	Ausgaben in €
1	Investitionen in die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen	7	177.641 €
2	Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger	0	0 €
3	Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Verkehrsverbänden einschließlich des Ausgleichs verbundbedingter Mehrkosten	2	2.970 €
4	zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr (dies trifft im Landkreis Nienburg/Weser nicht zu)	0	0 €
5	Abdeckung von Betriebskostendefiziten im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr	13	299.335 €
6	Förderung der Vermarktung und zur Verbesserung der Fahrgastinformation	4	7.277 €
7	Durchführung von Verkehrserhebungen ⁸⁰	11	50.123 €
Gesamte Ausgaben		37	537.346 €

Tab. D 5-2 Aufwendungen im Jahr 2017

Quelle: Eigene Daten

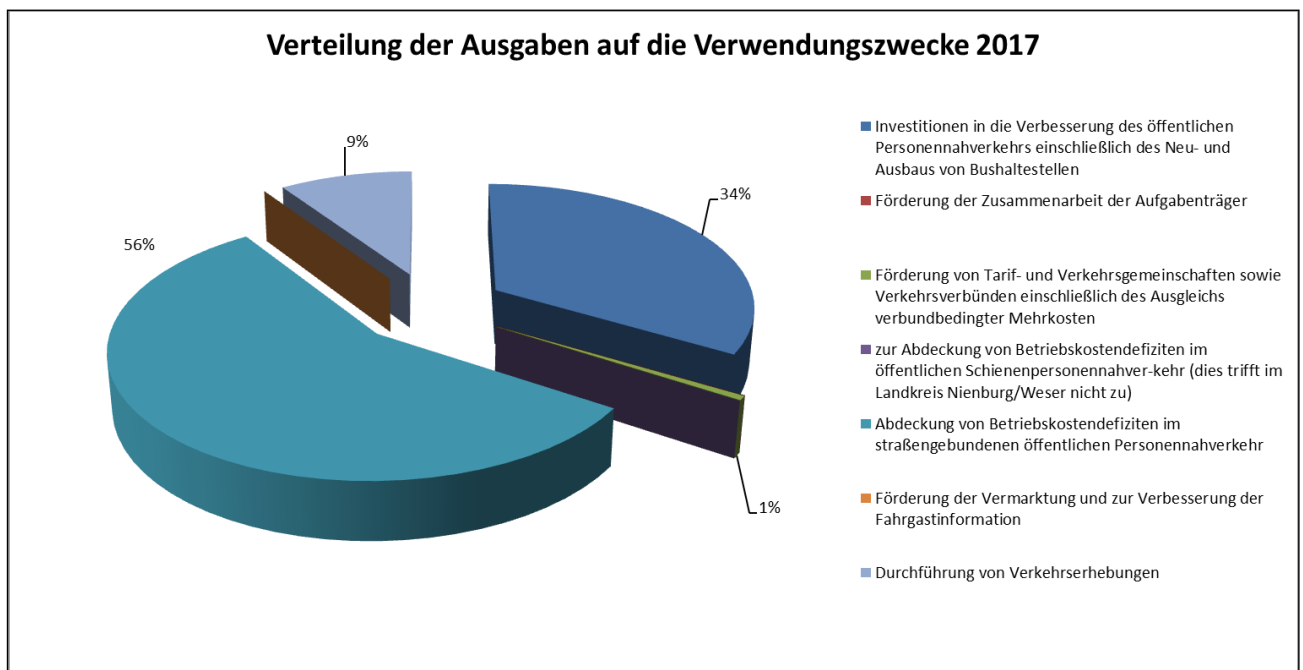


Abb. D 5-1 Aufwendungen im Jahr 2017

Quelle: Eigene Daten

⁸⁰ Hierunter sind auch Beratungsleistungen enthalten, die der Landkreis aus Eigenmitteln bzw. finanzieren musste.

Sofern die Mittel in einem Zeitraum von drei Jahren nicht verwendet werden können, sind sie dem Land zurück zu erstatten.

D 5.2 Investitionen in die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen

Fast ein Drittel der Finanzmittel gem. § 7 (5) NNVG – nämlich etwas mehr als 177.000€ (s.o.) - wurde 2017 für investive Maßnahmen ausgegeben. Darunter waren im Einzelnen folgende Maßnahmen (Maßnahmen mit einer Abrechnungssumme von mehr als 1.000 € werden aufgeführt):

Aus- und Neubau von Haltestellen 2013/2014	7.133 €
Aus- und Neubau von Haltestellen 2015 / 2016	390 €
Ausbau einer Schulbushaltestelle an der IGS/BBS in Nienburg	28.000 €
Bezuschussung eines neuen Fahrzeugs für den Bürgerbus Rehburg-Loccum e.V. 2017	24.500 €
Kofinanzierung von Planungs- und Bauleistungen für die Erneuerung von Haltestellen 2014	41.487 €
Kofinanzierung von Planungs- und Bauleistungen für die Erneuerung von Haltestellen 2018	60.000 €
Neubau und Ausbau von Haltestellen im Baujahr 2017	16.130 €

Tab. D 5-3 Aufwendungen im Jahr 2017 für investive Maßnahmen

Quelle: Eigene Daten

Im Jahr 2016 wurden 380.138 € für investive Maßnahmen ausgegeben, wobei ein Großteil der Mittel für den Neubau der Haltestelle „Meerbachbogen“ an der IGS/BBS in Nienburg verwendet wurde. Für weitere Maßnahmen wurden nur 137.873 € abgerechnet. Hier waren vor allem der Zuschuss für die Bushaltestelle „Neue Burg“ in Langendamm sowie die Kofinanzierung von Planungs- und Bauleistungen für die Erneuerung von Haltestellen im Baujahr 2016 wesentliche Kostenbestandteile:

Aus- und Neubau von Haltestellen 2013/2014	11.853 €
Aus- und Neubau von Haltestellen 2015 / 2016	10.907 €
Bushaltestelle Neue Burg in Langendamm	33.129 €
Ausbau einer Schulbushaltestelle an der IGS/BBS in Nienburg	242.265 €
Erwerb von 30 Haltestellenschildern	1.983 €
Kofinanzierung von Planungs- und Bauleistungen für die Erneuerung von Haltestellen 2016	80.000 €

Tab. D 5-4 Aufwendungen im Jahr 2016 für investive Maßnahmen

Quelle: Eigene Daten

D 5.3 Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Verkehrsverbänden einschließlich des Ausgleichs verbundbedingter Mehrkosten

Im Jahr 2017 wurden nur zwei Maßnahmen zur Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften... gefördert:

Beteiligung an den Kosten der Samtgemeinde Grafschaft Hoya für den VBN-Tarif 2016, 2017, 2018	1.751 €
Ausgleich eines zusätzlichen Aufwandes beim Beschwerdemanagement der VLN GmbH	1.220 €
Summe	2.971 €

Tab. D 5-5 Aufwendungen im Jahr 2017

Quelle: Eigene Daten

Im Jahr 2016 wurde nur die Maßnahme „Beteiligung an den Kosten der Samtgemeinde Grafschaft Hoya für den VBN-Tarif...“ mit 1.845 € unterstützt.

D 5.4 Abdeckung von Betriebskostendefiziten im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr

Im Jahr 2017 wurden fast 300.000 € für die Abdeckung von Betriebskostendefiziten im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr aufgewendet. Dies war bedeutend mehr als im Jahr 2016 und in den weiteren Vorjahren. Grund für die Steigerung in diesem Segment war die Neuverteilung der Ausgleichsmittel gem. § 7a Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) seit dem Inkrafttreten der Novellierung des Gesetzes zum 01.01.2017 (s.u.). Hier waren dem Landkreis für die Leistungen, die vormals von der Fa. regiobus Hannover GmbH gefahren wurden, von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) nur Ausgleichsmittel in einer Höhe von 18 ct. pro km zugebilligt worden. Da für die Linien 20 sowie 5 und 6 erheblich höhere Ausgleichssätze erforderlich waren, blieben keine Ausgleichsmittel für die Fahrten im LB 2 übrig. Dementsprechend erfolgte der Ausgleich für diese Fahrten ab dem 01.08.2017 anhand eines Ausgleichssatzes von 40 ct. pro km. Dieser Ausgleichssatz entspricht dem Durchschnittswert im Landkreis Nienburg/Weser.

Ausgleich des Defizits bei den Ausgleichsmitteln gem. § 7a NNVG im LB 2 im Zeitraum 01.08.2017 bis 31.07.2019 – hier nur der Ausgleich für den ZR 01.08.2017 – 31.12.2017	195.936 €
Bezuschussung von eines zusätzlichen Fahrangebotes auf der Strecke Wietzen - Hoya ab dem 01.08.2009	40.064 €
Bezuschussung von zusätzlichen Fahrleistungen ab dem 01.08.2009	7.663 €
Ergänzungsfahrten auf der Linie 716 im Zeitraum 04.08.2016 bis 31.07.2017	29.422 €
ÖPNV-Angebot auf der Linie 35 an Markttagen in Hoya - Pilotprojekt für 2 Jahre	8.250 €
Sonderfahrten 2016/2017	679 €
Sonderfahrten des Nienburger Stadtbusses 2016 - 2017	7.379 €
Verstärkerfahrten der SBG im Winterhalbjahr 2016/2017	4.941 €
Zusätzliche Fahrten auf der Linie 150 - Zuschuss für die SG Grafsch. Hoya in den Jahren 2014, 2015, 2016	5.000 €
Gesamtergebnis 2017	299.335 €

Tab. D 5-6 Aufwendungen im Jahr 2017 für den Ausgleich von Betriebskosten

Quelle: Eigene Daten

Im Jahr 2016 fiel der Zuschuss zu den Betriebskosten deutlich geringer aus als im Jahr 2017. Er erreichte eine Summe von knapp 131.000 €, wobei die zusätzlichen Fahrten auf der Strecke Wietzen – Hoya, die Expressfahrten auf der Strecke Stolzenau – Wunstorf, die Verstärkerfahrten im Nienburger Stadtbus und die Zuschussung der Einführung von AST – Fahrten im Flecken Uchte besonders in Gewicht fielen.

D 5.5 Förderung der Vermarktung und zur Verbesserung der Fahrgastinformation

Für Maßnahmen zur Förderung der Vermarktung und zur Verbesserung der Fahrgastinformation wurden im Jahr 2017 nur zwei Maßnahmen mit insgesamt 7.277 € bezuschusst.

Beitrag zum Landesweiten Fahrplanauskunftssystem CONNECT	1.749 €
Maßnahmen zur Förderung und Vermarktung der Fahrgastinformation an Bushaltestellen 2017-2019	5.527 €
Gesamtergebnis	7.277 €

Tab. D 5-7 Aufwendungen im Jahr 2017 für Maßnahmen zur Förderung der Vermarktung und zur Verbesserung der Fahrgastinformation

D 5.6 Durchführung von Verkehrserhebungen und Beratungsleistungen

Im Jahr 2017 wurden keine Verkehrserhebungen durchgeführt. Allerdings wurden juristische Beratungsleistungen und Gutachterleistungen eines Nahverkehrsplaners im Zusammenhang mit der Vergabe von Verkehrsleistungen für die LB 1 und 3 in Anspruch genommen. Teilweise wurden auch noch Leistungen für die Vergabe von LB 2 sowie die Beantwortung von Fragen, die im Zusammenhang mit der Betriebsaufnahme für dieses Linienbündel geklärt werden mussten, abgerechnet. Hierfür wurden insgesamt 50.123 € aufgewendet⁸¹.

Im Jahr 2016, in dem allein die Vergabe des LB 2 durch die Gutachter begleitet wurde, betragen die Ausgaben hierfür 31.524 €, also deutlich weniger. Auch im Jahr 2016 fielen keine weiteren Kosten durch eine Verkehrserhebung an. Im Jahr 2019 wurde eine Verkehrserhebung durchgeführt, die mit den Finanzmitteln gem. § 7 (5) NNVG finanziert werden kann.

D 6 Finanzmittel gem. § 7a NNVG – Ausgleichsmittel

D 6.1 Rechtliche Grundlage

§ 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) räumt den Verkehrsunternehmen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs einen begrenzten Ausgleichsanspruch ein. Das Land Niedersachsen hat diese Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr in § 7a Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) für das Landesgebiet neu geregelt. Es stellt den kommunalen Aufgabenträgern nach § 4 Abs. 1 Nr. 1 oder 3 NNVG eine jährliche Finanzhilfe zur Verfügung, mit der sie den Verkehrsunternehmen Ausgleichsmittel zur Verfügung stellen können. Der Aufgabenträger muss im Gegenzug gewährleisten, dass die Zeitfahrausweise im straßengebundenen Ausbildungsverkehr auf sämtlichen Linienverkehren um mindestens 25% gegenüber Zeitfahrausweisen des Nichtausbildungsverkehrs ermäßigt werden.

In Anlage 1 zu § 7a Abs. 2 S. 1 NNVG ist geregelt, dass der Landkreis Nienburg/Weser eine jährliche Finanzhilfe in Höhe von 1.735.989 € erhält.

D 6.2 Vorgehensweise beim Landkreis Nienburg/Weser bis 31.07.2019

Nach dem Inkrafttreten des novellierten NNVG zum 01.01.2017 wurden den Verkehrsunternehmen die Ausgleichsmittel in der gleichen Höhe ausgezahlt wie vorher. Hierzu hat

⁸¹ Dies sind Beratungsleistungen, die der Landkreis aus Eigenmitteln finanzieren muss.

im Vorfeld eine intensive Abstimmung mit der vorher zuständigen Behörde, der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), stattgefunden. Weil ein Verkehrsunternehmen vorzeitig aus dem Verkehrsvertrag mit der VLN GmbH ausgestiegen ist (regiobus) und hier andere Gesellschafter der VLN GmbH die Verkehrsleistungen übernehmen mussten wurde in diesem Fall ein erhöhter Ausgleichsbetrag erstattet. Um die Ausgleichszahlungen im Rahmen des VLN-Vertrages leisten zu können, wurde dieser Vertrag in einer Nachtragsvereinbarung um den § 5b ergänzt. Darin ist geregelt, welche Ausgleichszahlungen die einzelnen Verkehrsunternehmen erhalten.

Die Auszahlungen an die Verkehrsunternehmen erfolgen in drei Raten im Mai und im November sowie nach Vorlage eines Verwendungsnachweises etwa im März des Folgejahres.

Weitere **5.937 €** wurden an die Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH (SBG) ausbezahlt. Dies entspricht dem Ausgleichsbetrag, den die SBG bis 2016 von der LNVG erhalten hat.

Für das Linienbündel 2 wurde den Verkehrsunternehmen nur bis zum 31.07.2017 ein Ausgleichsbetrag erstattet. Weil für die ausscheidenden Verkehrsunternehmen in der Vergangenheit nur ein sehr geringer Ausgleichssatz gezahlt wurde, waren die Ausgleichsleistungen für die Verkehrsleistungen im LB 2 nicht auskömmlich. Seit dem 01.08.2017 gilt für diese Leistungen ein ÖDLA mit einem Bruttovertrag. Dem Landkreis als Auftraggeber fehlen dementsprechend die Ausgleichszahlungen gem. § 7a NNVG für das LB 2.

Insgesamt hat der Landkreis Nienburg/Weser für das Jahr 2017 somit Ausgleichsleistungen in einer Höhe von **1.756.790 €** ausgekehrt. Dem stehen von der LNVG Finanzmittel gem. Anlage 1 zu § 7a NNVG in einer Höhe von rund **1.735.989 €** gegenüber, sodass hier ein Defizit in Höhe von **20.801 €** entstanden ist. Darüber hinaus konnte der Landkreis keine Ausgleichsmittel für die Verkehrsleistungen im Linienbündel 2 für sich verbuchen. Zum Defizitausgleich wurden hier deshalb „Regionalisierungsmittel“ eingesetzt (s.o.).

D 6.3 Vorgehensweise für die Auskehrung der Ausgleichsmittel ab 01.08.2019

D 6.3.1 Allgemeine Vorgehensweise

Die bestehenden Verkehrsverträge und die Genehmigungen für die Linien der Linienbündel 1 und 3 liefen am 31.07.2019 aus. Das Linienbündel 4 (Linien 5 und 6) wurde von der Stadt Nienburg übernommen.

Aufgrund der Vertragsgestaltung in Form von Bruttoverträgen für die LB 1, 2 und 3 ist der Landkreis Empfänger aller Einnahmen, somit auch der 7a-Mittel. Einen angemessenen Teil der Mittel muss er jedoch an die Stadt Nienburg, die ab dem 01.08.2019 Aufgabenträgerin für die Linien 1 - 6 ist, abtreten. Aus diesem Grund muss die Aufteilung anhand geeigneter Kriterien erfolgen, die sowohl leicht verfügbar, als auch plausibel und nachvollziehbar sein sollten. Im Folgenden werden mehrere Vorschläge unterbreitet und überprüft.

Als einfache Methode wurde eine Aufteilung der 7a Mittel anhand der geleisteten Fahrplankilometer diskutiert. Dieses Kriterium kann zwar für jede Linie leicht ermittelt werden, auch wenn es Schwankungen durch Fahrplanänderungen gibt. Allerdings wird mit diesem Kriterium der Aufwand für die Beförderung von Personen mit rabattierten Fahrausweisen im Ausbildungsverkehr nicht berücksichtigt. Da die Ausgleichsbeträge ihrem Ursprung nach gem. § 45a PBefG dazu gedacht sind, die Einnahmeverluste, die den Verkehrsunternehmen bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrtausweisen des Aus-

bildungsverkehrs entstehen, weil für diese Fahrkarten eine Rabattierung festgelegt wird, auszugleichen, muss gem. § 7a (1) Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) die Rabattierung der Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr mindestens 25 % gegenüber Zeitfahrausweisen des Nichtausbildungsverkehrs mit räumlich und zeitlich vergleichbarer Gültigkeit betragen.

Da Zahl und Preis der Schülersammelzeittickets (SSZT) von knapp 6.000 anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schülern im Kreisgebiet standardmäßig erhoben werden und, weil diese Daten jeweils im Oktober für das laufende Schuljahr vorliegen, spricht einiges dafür, diese Daten als Kriterium für die Aufteilung der 7a – Mittel des Folgejahres heranzuziehen.

Wesentlich aufwändiger ist die Auswertung der sonstigen Zeitfahrkarten des Ausbildungsverkehrs (z.B. z.B. von Schülerinnen und Schüler der Sek II, nichtanspruchsberechtigten Schülerinnen und Schülern der Sek I, Auszubildenden ...). Es wird aber davon ausgegangen, dass sich die Verteilung dieser Fahrausweise nicht so deutlich von der Verteilung der SSZT unterscheidet, dass dies eine mehr als unwesentliche Auswirkung auf die Verteilung der 7a-Mittel hätte.

Die Abbildung zeigt auf, dass nach dieser Verteilung ein großer Teil der 7a-Mittel an die starken Regio-Linien 20, 30, 40, 50 und 60 ausgekehrt wird, die eine besondere Bedeutung für die Schülerbeförderung haben und in denen Schülerinnen und Schüler auch größere Fahrstrecken zurücklegen.

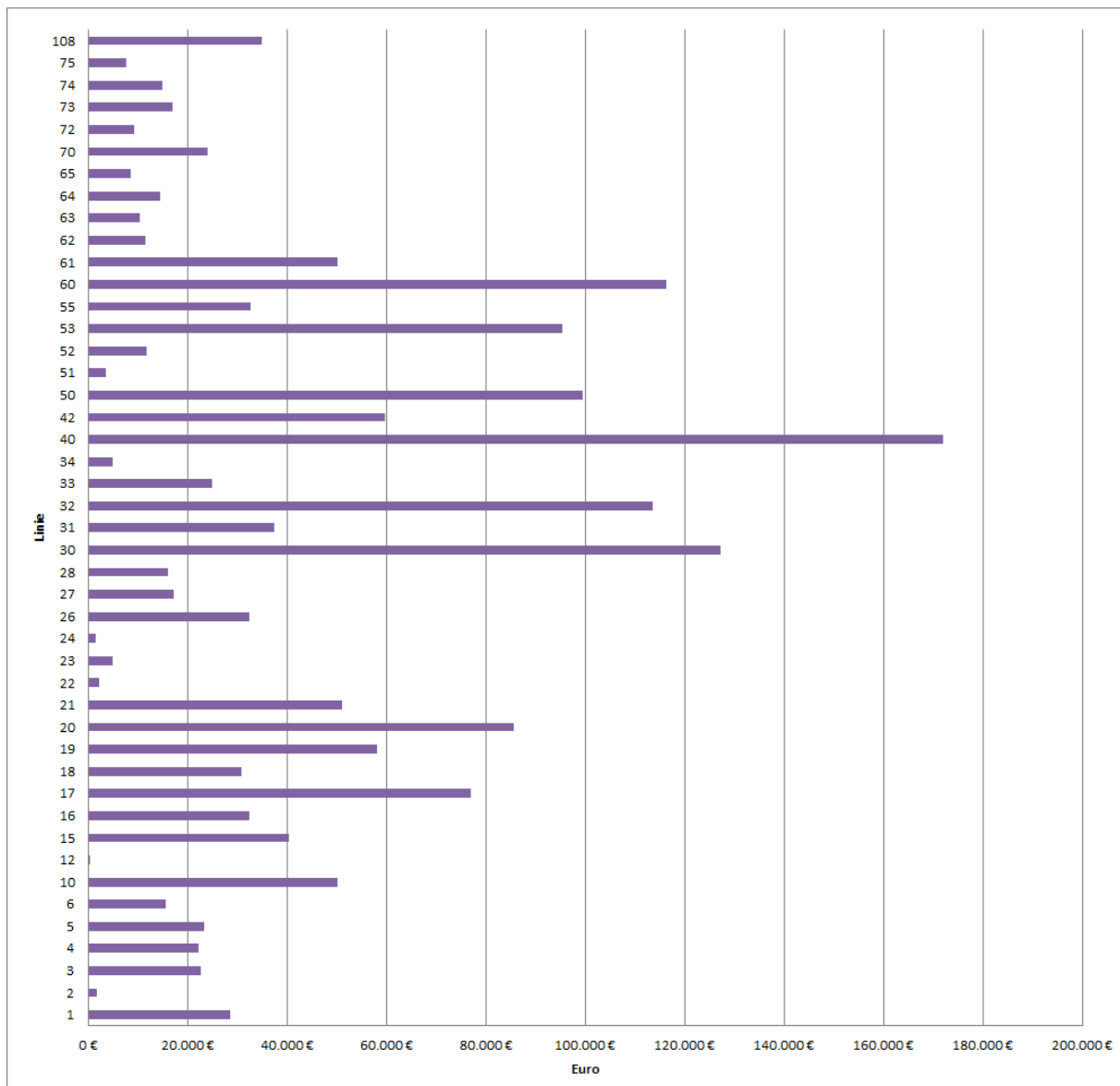


Abb. D 6-1 Verteilung der 7a Mittel auf die einzelnen ÖPNV – Linien nach der Summe der Entgelte für SSZT im Jahr 2018

D 6.3.2 Abtretung eines angemessenen Anteils an die Stadt Nienburg

Insgesamt haben im Oktober 2018 5.848 Schülerinnen und Schüler (Schülerinnen und Schüler) eine SSZT erhalten, darunter 508 Schülerinnen und Schüler aus der Stadt Nienburg, die vorrangig die Stadtbus-Linien 1 – 6 nutzen. Da die Schülerinnen und Schüler, die ihren Wohnort außerhalb des Stadtgebietes haben, häufig mehrere Tarifzonen durchfahren, sind die SSZT im Regionalbusverkehr im Durchschnitt teurer als diejenigen in der Stadt Nienburg. Deshalb ist es gut begründet, nicht die Anzahl der Schülerinnen und Schüler als Kriterium zu werten, sondern die Summe der Preise ihrer Fahrausweise.

Während sich für die 5.340 Fahrkarten im Regionalbusverkehr ein Preis von rund 2,105 Mio. € ergibt, beträgt der Preis für die 508 Fahrkarten im Stadtbusverkehr ca. 147.000 €. Dementsprechend entfallen 93,5% des Fahrkartenpreises auf die Regionalbuslinien und 6,5 % auf den Stadtbus. Danach beträgt ein angemessener Anteil der 7a-Mittel für die Stadt ca. 112.839 €.

	Wert der Fahrausweise pro Jahr (gerundet)	Anteil (gerundet s.o.)	7a Mittel (gerundet s.o.)
Insgesamt	Ca. 2.252.478 €		1.735.989 €
Regionalbusverkehr	Ca. 2.105.082 €	Ca. 93,5 %	Ca. 1.623.150 €
Stadtbus (1 – 6)	Ca. 147.396 €	Ca. 6,5%	Ca. 112.839 €

Tab D 6-1 Aufteilung der 7a-Mittel zwischen Stadtbusverkehr und Regionalbusverkehr

Quelle: eigene Daten

D 7 Finanzmittel für die Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs

D 7.1 Zuweisung der Mittel

Mit der Änderung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes erhält der Landkreis Nienburg/Weser als Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr eine finanzielle Unterstützung für die Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs gem. § 7b NNVG. Die Höhe dieser Unterstützung ist in der Anlage zu § 7b Abs. 1 Satz 2 Gesetzentwurf Änderung NNVG für den Landkreis Nienburg/Weser mit 533.269 € p.a. bestimmt.

D 7.2 Zuordnung von § 7b-Mitteln an die Stadt Nienburg als Aufgabenträgerin für den Stadtbusverkehr

Da der Landkreis die Aufgabenträgerschaft für den Nienburger Stadtbus (Linien 1 - 6) der Stadt Nienburg übertragen hat, muss er ihr einen angemessenen Anteil dieser 7b-Mittel zukommen lassen. Ein angemessener Anteil ist je zu einem Drittel nach der Einwohnerzahl, der Fläche und der demografischen Entwicklung des Gebietes zu bemessen. Basierend auf einem von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) zur Verfügung gestellten Modell (siehe Tab. D 7-1) konnte ein **Betrag in Höhe von 71.000 €** jährlich als angemessener 7b-Mittel-Anteil für das Stadtgebiet festgestellt werden.

Landkreis/ kreisfreie Stadt	Einwohner	Betrag in € Einwohner	Fläche (km ²)	Betrag in € Fläche (km ²)	demographische Entwicklung (Abnahme in %)	Betrag in € demographische Entwicklung	Gesamtbetrag € Kreise und Städte (Einwohner, Fläche und demographische Entwicklung)
LK NI	120.632	177.756	1.399,0	177.756	97,2	177.756	533.269 €
Stadt Nienburg	31.193	45.964	64,5	8.189	9,2	16.825	70.978 €
Anteil der Stadt	25,9%		4,6%		9,5%		13%

Tab. D 7-1 Ermittlung eines angemessenen Anteils für das Stadtgebiet Nienburg

Quelle: LSN-Online,

ID	VE	2014	2020	2030	2035	Abnahme in %	Anteil an 7b
256022	Nienburg (Weser), Stadt	30.677	30.014	28.684	27.843	9,24%	9,50%
256025	Rehburg-Loccum	10.144	9.987	9.625	9.390	7,43%	7,65%
256030	Steyerberg	5.200	5.032	4.709	4.527	12,94%	13,31%
256402	Heemsen	6.038	5.976	5.792	5.669	6,11%	6,29%
256405	Liebenau	5.837	5.665	5.303	5.104	12,56%	12,92%
256406	Marklohe	8.425	8.271	7.943	7.751	8,00%	8,23%
256407	Steimbke	7.173	7.027	6.687	6.498	9,41%	9,68%
256408	Uchte	13.836	13.347	12.424	11.926	13,80%	14,20%
256409	Grafschaft Hoya	16.704	16.321	15.528	15.072	9,77%	10,05%
256410	Mittelweser	15.814	15.532	14.931	14.559	7,94%	8,16%
256	LK Nien- burg/Weser	119.848	117.172	111.626	108.339	9,60%	90,50%
*jeweils 01.01.	Summe	Quelle: NIW 2015					

Tab. D 7-2 Demografische Entwicklung bis zum Jahr 2035

Zur Berücksichtigung der demografischen Entwicklung wurde auf die Bevölkerungsprognose des Niedersächsischen Institutes für Wirtschaftsforschung e.V. (NIW) von 2015 zurückgegriffen (siehe Tab. 5-2). Für alle 10 Verwaltungseinheiten im Landkreis wird zum Jahr 2035 eine Bevölkerungsabnahme prognostiziert. Die Abnahmeraten der 10 Verwaltungseinheiten summieren sich auf einen Betrag von 97,2. Wird der Abnahmebetrag der Stadt Nienburg von 9,2% auf diese Basis bezogen, ergibt sich ein 7b-Mittelanteil für die Stadt von 9,5%. Dementsprechend erhält sie 9,5 % des Demographie-Drittels.

Da nicht nur mit den sechs Stadtbuslinien in der Aufgabenträgerschaft der Stadt, sondern auch mit den vom Landkreis beauftragten Regionalbuslinien im Bereich der Stadt Nienburg ÖPNV-Angebote unterbreitet werden, kann nur ein Teil des für das Stadtgebiet errechneten Betrages in Höhe 70.978 € der Stadt Nienburg zugeschrieben werden. Der andere Teil verbleibt beim Landkreis Nienburg/Weser.

Bei der **Stadt Nienburg** verbleiben die Mittel für die Linien 1 - 4 mit einem Leistungsumfang von ca. 365.000 km/a, d.h. etwa 49 % der Gesamtleistung in der Stadt Nienburg. Dieser Anteil entspricht einem Betrag in Höhe von 34.790 €/a.

Seit dem 01.08.2019 kommen die Mittel für die Linien 5 - 6 mit einem Leistungsumfang von ca. 85.000 km/a hinzu, d.h. ca. 11 % der Gesamtleistung in der Stadt Nienburg. Dieser Anteil entspricht einem Betrag in Höhe 7.810 €/a.

Die Mittel für die Verkehrsleistungen auf den Regionallinien mit einem Leistungsumfang von 291.109 km/a im Stadtgebiet, d.h. ca. 39 % der Gesamtleistung, werden zu gleichen Teilen aufgeteilt. Dementsprechend erhalten Stadt und Landkreis je 13.845 € aus den 7b-Mitteln für das Stadtgebiet. Damit kann u.a. berücksichtigt werden, dass die Regionalbuslinien auch die städtischen Haltestellen bedienen.

Damit werden 56.445 € aus den sog. 7b-Mitteln der Stadt Nienburg für eine eigene Verwendung zugeschrieben.

D 7.3 Maßnahmen für die Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs

Seit dem 01.01.2017 wurden 16 Maßnahmen zur Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personenverkehrs entwickelt. Über 13 Maßnahmen konnte bereits ein Beschluss gefasst werden. Sechs Maßnahmen wurden bereits 2017 beschlossen, weitere sieben kamen im Jahr 2018 hinzu. Diese Maßnahmen haben einen Aufwand von ca. 597.938 € . Mit der Umsetzung der Maßnahmen wurde teilweise bereits begonnen und erste Abrechnungen sind erfolgt (z.B. Leistungsverbesserungen auf der Linie 138 Sulingen – Nienburg).

Die Maßnahmen zielen einerseits darauf ab, das klassische ÖPNV – Angebot auch zu besonderen Anlässen, aufgrund besonderer Engpässe oder in Zeiten, in denen bisher kein Angebot vorhanden war, zu ergänzen. So wird mit der Maßnahme 2402 die Angebotsausweitung auf der Linie 138 (Sulesprinter) auch auf das Wochenende unterstützt. Für das Linienbündel 2 wurde ein Sonntagsangebot für einen zweijährigen Pilotzeitraum eingeführt (12/2018-12/2020). Andererseits sollen alternative Angebote zum klassischen ÖPNV gerade in den Zeiten und in den Räumen mit einem schwachen ÖPNV-Angebot geschaffen werden. Hierbei werden sowohl Car-Sharing Ansätze in der Samtgemeinde Grafschaft Hoya sowie auch ein AST – Ansatz in der Samtgemeinde Uchte unterstützt.

Auch die Einführung eines Sozialtickets, sowie die Förderung von Fahrtangeboten in der Stadt Rehburg-Loccum unter dem Dach des Modellprojektes Mobilitätsressourcenmanagement MOREMA soll aus 7b-Mitteln finanziert werden.

Nr.	Maßnahme	Kosten in Euro	KA	Antragsteller
beschlossene Maßnahmen				
2101	Defizitausgleich für Sonderfahrten der Stadtbusse 2018 und 2019	20.000,00 €	26-Feb-18	Stadtbusgesellschaft
2102	Neukauf von Haltestellenschildern, -masten und Fahrplankästen 2019	13.000 €	24-Mai-19	Eigene Maßnahme
2103	Grunderneuerung von Haltestellen Stadt Ni 2020	298.925 €	21-Okt-19	Stadt Nienburg
2104	Grunderneuerung von HAST in der Stadt Nienburg 2019 - Kofinanzierung	195.971 €	21-Okt-19	Stadt Nienburg
2105	KoFi Uchte 2020	80.000 €	21-Okt-19	SG Uchte
2106	KoFi Mittelweser 2020	20.000,00 €	21-Okt-19	SG Mittelweser
2107	Haltestellenausstattung für das Jahr 2020	35.000,00 €	21.Okt2019	Eigene Maßnahme
2402	Leistungsverbesserungen auf der Linie 138 Sulingen - Nienburg	50.167,00 €	24-Apr-17	ZVBN
2403	Car-Sharing	87.000,00 €	27-Nov-17	VGH
2405	Car Sharing bei der VLN 2018 - 2020	7.200,00 €	27-Nov-17	VLN
2407	Defizitausgleich für an die Region Hannover delegierte Fahrten zwischen Wunstorf und Rehburg	73.000,00 €	26-Jan-18	Eigene Maßnahme
2408	Bezuschussung von AST - Fahrten in der Samtgemeinde Uchte	30.000,00 €	26-Feb-18	Samtgemeinde Uchte
2411	Defizitausgleich für rabattierte Fahrausweise für Schülerbeförderung im Bereich der Sekundarstufe 2 für die Jahre 2018, 2019 und 2020	100.000,00 €	24-Sep-18	Eigene Maßnahme
2412	Sonntagsbus LB 2	100.000,00 €	24-Sep-18	Eigene Maßnahme
2413	MOREMA-Projekte Stadt Rehburg-Loccum (u.a. Jugendbus)	20.000,00 €	10-Dez-18	Stadt Rehburg-Loccum
2501	Werbemaßnahmen für Sonderfahrten des Stadtbusses 2018 und 2019	15.100,00 €	26-Feb-18	Stadtbusgesellschaft
Summe		1.145.363 €		
Noch nicht beschlossene Maßnahmen				
2406	Kofinanzierung eines Pilotprojektes zur Einführung eines Sozialtickets	100.000,00 €		Eigene Maßnahme
2410	Bezuschussung von Zubringerfahrten zur Linie 835	56.200,00 €		Eigene Maßnahme
Summe		156.200 €		
Gesamtsumme		1.301.563 €		

Tab. D 7-3 Maßnahmen für die Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs gem. § 7b NNVG

D 8 *Weitere Finanzierungsquellen im ÖPNV*

Über die Mittel nach dem niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) hinaus, bestehen weitere Möglichkeiten Aktivitäten im ÖPNV fördern zu lassen.

Unter anderem fördert die Landesnahverkehrsgesellschaft den Ausbau von Bushaltestellen, Maßnahmen zur ÖPNV Beschleunigung, Bürgerbusse, ÖPNV Linienbusse und Echtzeitinformationssysteme.

Aber auch Klimaschutzteilkonzepte zum Thema Mobilität können über das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gefördert werden.

Darüber hinaus fördert die NBANK die Einrichtung und den Betrieb von Mobilitätszentralen.

Der Landkreis Nienburg/ Weser baut jährlich ca. 16 Haltestellen über das Förderprogramm der LNVG aus. Und auch das Fahrzeug des Bürgerbus Vereins Rehburg- Loccum wurde durch die LNVG gefördert.

E ZEITPLAN UND AUSBLICK

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 entsprechende Maßnahmen schrittweise umgesetzt werden.

Die in den Kap. C3 bis C7 genannten Anforderungen für die Erbringung der Verkehrsleistungen sind im gesamten Planungszeitraum zu erfüllen. Ihre Erfüllung soll überprüft werden.

Die in Kap. C 8 dargestellten Anforderungen an die Barrierefreiheit von Haltestellen sollen im gesamten Planungszeitraum bei der Erneuerung von Haltestellen berücksichtigt werden.

E 2 Sicherung eines ausreichenden Bedienungsangebotes im ÖPNV durch die Vergabe von ÖPNV-Leistungen

Mit der Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (ÖDA) für die Erbringung von Verkehrsleistungen in den Linienbündeln 1, 2 und 3 sind die Rahmenbedingungen und Vorgaben bis zum 31.07.2027 bzw. 31.07.2029 festgelegt. Damit ist während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes mit einer weiteren Vergabe nicht zu rechnen. Die Entwicklung neuer sowie die Ergänzung der bisherigen Fahrplanangebote ist mit den ÖDAs in großem Umfange möglich.

E 3 Zeitplan für die Umsetzung von Maßnahmen

E 3.1 Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV mit hoher Priorität

Im Kap. D 5 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

- Investitionen einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen
- Maßnahmen zur Verbesserung der Kooperation mit benachbarten Verkehrsverbänden und der Zusammenarbeit in der Tarifgestaltung
- Maßnahmen zur Ausweitung und Optimierung des Fahrplanangebots
- Maßnahme zur Verbesserung von Marketing und Fahrgastinformation
- Verkehrserhebungen und –gutachten.

Die Mehrzahl dieser Maßnahmen soll in den Jahren 2021 und 2022 umgesetzt werden.

E 3.2 Umsetzung von Maßnahmen für die Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs

Bisher wurden 16 Maßnahmen für die Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs entwickelt, die zum großen Teil bereits beschlossen worden sind und sich teilweise auch schon in der Umsetzung befinden. Kurzfristig soll die Umsetzung der bisher noch nicht begonnenen Maßnahmen angestrebt werden. Im weiteren Planungszeitraum (ab 2020) sollen weitere Maßnahmen entwickelt werden, um den straßengebundenen öffentlichen Personenverkehr im Landkreis Nienburg/Weser noch attraktiver zu machen.

E 3.3 Ausblick auf mittelfristig zu entwickelnde Maßnahmen

Über die bereits beschlossenen Maßnahmen hinaus werden weitere Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV diskutiert, die aber noch konkretisiert werden müssen. Desweiteren müssen die Fördermöglichkeiten geprüft und dementsprechend Fördermittel beantragt werden. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wird daher erst mittelfristig im Verlauf des Planungszeitraumes möglich sein (ab 2020):

- Einrichtung einer Mobilitätszentrale. Die individuelle Beratung von Menschen soll dazu beitragen, dass diese verstärkt CO₂-sparsame Beförderungsangebote des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) nutzen und den motorisierten Individualverkehr verstärkt durch CO₂-arme Mobilitätsangebote austauschen. Eine Mobilitätszentrale kann ferner die bessere Erreichbarkeit der Kreisstadt und anderer regionaler Ziele im ländlichen Umland durch die Nutzung des ÖPNV und alternativer Mobilitätsangebote unterstützen.
- Etablierung eines Mobilitätsmanagements zur Unterstützung der Entwicklung und Vernetzung alternativer Mobilitätsangebote. Im Sinne einer zentralen Gesamtkoordination sollen Prozesse angestoßen und mit den Kommunen, den Fahrgästen und den Mobilitätsdienstleistern abgestimmt werden⁸².
- Entwicklung eines Projektes zur Fahrgastinformation in Echtzeit mit dem Ziel, eine durchgehende dynamische Fahrgastinformation auf Echtzeitbasis für den öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Nienburg/Weser anbieten zu können. Dabei sollen die Echtzeitinformationen an den Haltestellen, in den Fahrzeugen und in anderen Auskunftsmitteln (Internet, Hotline, mobile Endgeräte) ausgegeben werden können. Damit für den Fahrgast keine Lücken bei der Informationsversorgung entstehen, soll nach Möglichkeit ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt werden, d.h. alle ÖPNV-Verkehre im Verkehrsgebiet sollen mit einbezogen werden.
- Entwicklung neuer Vertriebsformen. Als Ziel sollten VLN-Tickets direkt mit dem Mobilgerät gekauft werden können. Das HandyTicket sollte den Fahrgast zum sofortigen Fahrtantritt befähigen.
- Konzeptionelle Entwicklung eines Pilotprojektes für den Einsatz alternativer Antriebstechniken. Mittelfristig soll überprüft werden, ob Fahrzeuge mit alternativen Antriebsarten auch im Verkehrsgebiet zum Einsatz kommen können. Die Infrastruktur muss den geänderten Anforderungen angepasst werden. Elektrisch betriebene Busse benötigen Schnelladestationen an markanten Haltestellen. Der Einsatz solcher Fahr-

⁸² Siehe <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/zukunftsnetz/mobilitaetsmanager>

zeuge bedarf umfangreiche Tests, bevor sie im Echtbetrieb eingesetzt werden können.

F ZUSAMMENFASSUNG

Der Landkreis Nienburg/Weser legt nach den Nahverkehrsplänen von 1997, 2003, 2008 und 2013 nunmehr den fünften Nahverkehrsplan vor. Nachdem in der Laufzeit der ersten drei Nahverkehrspläne das ÖPNV-Angebot im Landkreis Nienburg/Weser u. a. durch die Einführung eines einheitlichen Zonentarifs, eines hierarchischen Liniennetzes, den Ausbau von Haltestellen oder die Festlegung von Linienbündeln deutlich verbessert wurde, wurde im Rahmen des Nahverkehrsplanes 2013-2017 eine Grundlage für die Vergabe der ÖPNV-Leistungen geschaffen und die Ergebnisse einer umfassenden Verkehrserhebung aufbereitet.

Der NVP 2019-2023 soll dazu beitragen, dass durch

- eine Vernetzung von ÖPNV-Angeboten und alternativen Mobilitätsangeboten auch für die ländlichen Räume ein ausreichendes Mobilitätsangebot vorgehalten wird,
- die Vorgabe von hohen Qualitäts- und Sicherheitsstandards bei der Erbringung von Verkehrsleistungen die Attraktivität des ÖPNV-Angebotes weiter verbessert werden kann,
- die Entwicklung ergänzender und zusätzlicher Mobilitätsangebote (z.B. Car-Sharing, Sonntagsbus...) sich der ÖPNV zu einer echten Alternative zum motorisierten Individualverkehr entwickelt,
- die Ziele und Vorgaben zur Erneuerung von Haltestellen die Barrierefreiheit im Verkehrsgebiet weiter verbessert wird,
- die Festlegungen in den ÖDAs sowie die konsequente Nutzung von Fördermittelangeboten die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebots weiter optimiert wird, sodass ein entsprechendes Angebot langfristig vorgehalten werden kann.

Der Katalog für Maßnahmen zu Verbesserung des ÖPNV sieht für die Jahre 2019 – 2023 sowohl Investitionen als auch zahlreiche verkehrliche und betriebliche Maßnahmen vor. So sollen weiterhin Haltestellen erneuert und barrierefrei ausgebaut werden. Auf der anderen Seite sollen zur Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs auch Sonderverkehre und die Einführung neuer Angebote (z.B. Sonntagsfahrten) mit den vom Land zur Verfügung gestellten Finanzmitteln unterstützt werden.

Vor dem Hintergrund einer älter werdenden Bevölkerung und der Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge und des Einzelhandels sollen häufig auf lokaler Ebene entwickelte, alternative Mobilitätsangebote unterstützt, koordiniert und mit dem ÖPNV-Angebot nach Möglichkeit verknüpft werden.

Außerdem soll die Einführung von Bussen mit alternativer, emissionsarmer Antriebstechnik geprüft und vorangetrieben werden.